ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Sechsundsechzigster Jahrgang.

1926.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1926.

Inhaltsverzeichnis

des Jahrgangs 1926

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Aufsätze.

1. Sachfolge.

2. Verfasserverzeichnis.

B. Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Österreich.

Ungarn.

Niederlande.

Übrige europäische Länder.

Belgien.

Bulgarien.

Dänemark.

Danzig.

England.

Estland.

Finnland.

Frankreich.

Griechenland.

Internationaler Verkehr.

Italien.

Lettland.

Litauen.

Luxemburg.

Norwegen.

Polen.

Portugal.

Rumänien.

Rußland.

Schweden.

Schweiz.

Spanien.

Südslawien.

Tschechoslowakei.

Türkei.

Fremde Erdteile.

Afrika.

Amerika.

Asien.

Australien.

C. Wasser-, Luft- und Kraftwagenverkehr, Ausstellungen und Messen.

Wasserverkehr.

Luftverkehr.

Kraftwagenverkehr.

Ausstellungen und Messen.

D. Allgemeines.

E. Rechtspflege.

F. Bücherschau.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 1. Berlin, den 7. Januar 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1925[1]).

Von Reichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff**, Berlin.

Deutschland.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Zu Anfang des Jahres 1925, insbesondere im Januar und Februar durfte man noch die Hoffnung hegen, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse sich bessern würden. Diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt. Das deutsche Wirtschaftswesen befand sich vielmehr den größten Teil des Jahres in einer schweren Krise, deren Ernst sich in den großen Absatz- und Kapitalschwierigkeiten geltend machte. Einschränkung und Stillegung von Betrieben, Abbau der Überzähligen, Arbeitslosigkeit, Zahlungseinstellungen, Konkurse usw. waren Folgen, die auch durch Bildung von Interessengemeinschaften, Rationalisierung, Maßnahmen zur Preissenkung u. a. nicht behoben oder aufgehalten werden konnten. Daß diese wirtschaftliche Depression und ihre Folgeerscheinungen auch auf das Eisenbahnwesen ihre Schatten werden mußten, war unausbleiblich. Wenn trotz dieser Verhältnisse und trotz der ihr durch das Dawes-Gutachten auferlegten Lasten die Deutsche Reichsbahn vor schweren Erschütterungen bewahrt blieb, so ist dies, wie hier gleich bemerkt werden mag, vornehmlich auch der vorsichtigen Geschäftsführung und Finanzgebarung dieser Verwaltung und ihrer aufs äußerste geübten Sparsamkeit zu verdanken. Im einzelnen ist zu bemerken:

Finanzlage. Die Ergebnisse des ersten Geschäftsjahres der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, das die Zeit vom 1. Oktober 1924 bis Ende Dezember 1925 umfaßt und sich also über 15 Monate erstreckt, liegen zurzeit noch nicht vor, so daß endgültige Zahlenangaben noch nicht gegeben werden können. Die finanzielle Entwicklung in diesem Jahre war bisher jedoch zufriedenstellend. Beim Übergang des Unternehmens Deutsche Reichsbahn auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft traf diese im Betrieb der Strecken des unbesetzten Gebies eine geordnete Wirtschaft an. Der letzte Betriebsabschluß des Unternehmens für die Zeit vom 1. April 1924 bis 30. September 1924 hatte eine Betriebszahl von 75,14 ergeben, ein Ergebnis, das allerdings nur durch eine auf die Dauer unerträgliche Drosselung wichtiger Ausgaben erreicht wurde. An Betriebsvorräten und Kassenbeständen wurden der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft das notwendige Betriebskapital im Betrage von rd. 756 Millionen Reichsmark übergeben. Die vom Verwaltungsrat nunmehr genehmigte Eröffnungsbilanz der Gesellschaft, die vor kurzem (Dezember 1925) in der Presse veröffentlicht wurde, zeigt durchaus geordnete Verhältnisse.

Am 16. November 1924 übernahm die Gesellschaft auch den Betrieb auf den bis dahin von der französisch-belgischen Eisenbahn-Regie betriebenen Strecken des Rhein-Ruhr-Gebiets. Es gelang in Kürze auch auf diesen Strecken wieder geordnete Zustände in die Wirtschaftsführung zu bringen, wenn auch die erste Zeit noch stark mit den Kosten der Fürsorge für die ausgewiesenen Bediensteten und ihre Familien sowie mit den Kosten für die Wiederinstandsetzung dieser Strecken belastet war. Es gelang auch bald, mit dem Liquidationsdienst der Regie eine vorläufige Regelung zu treffen, die es ermöglichte, daß dieser letzte Rest der Regie am 1. Januar 1925 von Mainz nach Paris verlegt wurde, und daß auf die Überschüsse des Regiebetriebes aus der Zeit vom 1. September 1924 bis 15. November 1924, die vereinbarungsgemäß dem Deutschen Reiche bzw. der Deutschen Reichs-

[1]) Bei dem nachfolgenden Rückblick sind Mitteilungen benutzt, die aus einzelnen Verwaltungen freundlichst zur Verfügung gestellt wurden.

bahn-Gesellschaft zufallen sollten, eine Abschlagszahlung geleistet wurde. Die endgültige Auseinandersetzung mit der Regie steht kurz vor ihrem Abschluß.

In den ersten fünf Monaten des Betriebes der Reichsbahnen durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft reichten die Erträgnisse eben aus, um die Ende Februar 1925 fällige erste Reparationszahlung von 100 Millionen Goldmark rechtzeitig zu leisten. Eine Steigerung der Personalausgaben, insbesondere der Löhne auf Grund des Schiedsspruchs des Reichsarbeitsministers vom 13. März 1925 nötigte jedoch dazu, zum Ausgleich die Personentarife bei den Zeitkarten zum 1. April und im übrigen zum 1. Mai 1925 zu erhöhen. Auf der Ausgabeseite mußte nach wie vor die Wirtschaft mit großer Vorsicht geführt werden. Die Bestrebungen zu einer weiteren wirtschaftlicheren Verwendung des Personals, zu zweckmäßigster Betriebsführung und zur Belebung des Verkehrs sowie die vorsichtige Gebarung im Bau- und Beschaffungswesen mußten fortgesetzt werden. Im ganzen jedoch ist es gelungen, alle Reparationsverpflichtungen des ersten Geschäftsjahres pünktlich zu erfüllen, die Ausgaben der Vermögensrechnung zu decken, da bei der Lage des Geldmarktes Anleihen zu annehmbaren Bedingungen nicht zu erlangen waren, sowie die nötigen und vorgeschriebenen Rückstellungen vorzunehmen. Ein kurzfristiger amerikanischer Bereitschaftskredit brauchte nicht in Anspruch genommen zu werden.

Nach besonderer Vereinbarung mit dem Reparationsagenten ist die zweite Reparationszahlung bereits am 1. August 1925 mit 40 Millionen und die dritte Ende August mit 60 Millionen Goldmark erfolgt. Vom 1. September 1925 werden an Stelle der im Reichsbahngesetz vorgesehenen halbjährlichen Zahlungen bis auf weiteres monatlich 50 Millionen Goldmark auf die Reparationssumme abgeführt. Für diese Vorauszahlungen erhält die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine Diskontvergütung.

Die Beförderungssteuern, die von der Deutschen Reichsbahn bisher für die Reichsfinanzverwaltung mit den Beförderungsgebühren und Frachten erhoben wurden, werden ab 1. September 1925, dem Beginn des zweiten Reparationsjahres, nunmehr monatlich an den Reparationsagenten abgeführt, und zwar in diesem Jahre bis zum Höchstbetrage von 250 Millionen Goldmark. Das diesen Betrag übersteigende Erträgnis der Beförderungssteuer fällt dann wieder der Reichsfinanzverwaltung zu.

Auf dem Gebiete der Geldwirtschaft wurde das Verhältnis zur Deutschen Verkehrskredit A.-G. weiter ausgebaut, so daß diese heute die eigentliche Bank der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist, die nicht nur das Frachtstundungsgeschäft finanziert, sondern auch großenteils mit der zinsbaren Anlegung der flüssigen Mittel der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beauftragt ist sowie den Geldverkehr der Reichsbahn besorgt.

Im Laufe dieses Jahres wurden auch die Vorbereitungen getroffen, damit vom 1. Januar 1926 an die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mehr nach kaufmännischen und betriebswissenschaftlichen Grundsätzen geführt und von der Etatswirtschaft zur Erfolgswirtschaft übergegangen werden kann. Zu dem Zweck sollen einerseits die gesamten Kosten des Werkstättenwesens für die Unterhaltung der Fahrzeuge usw. genauer erfaßt werden, anderseits den Reichsbahndirektionen durch besondere Abrechnungen die Möglichkeit gegeben werden, schärfer als bisher die auf ihren Bezirk entfallenden Einnahmen und Ausgaben zu ermitteln. Sie sollen dadurch in die Lage versetzt werden, auch für die einzelnen Bezirke den wirtschaftlichen Ertrag festzustellen und danach Gewinn- und Verlustrechnungen sowie Bilanzen aufzustellen. Es wird ihnen hierdurch möglich sein, mehr als bisher den Ertragsgedanken in ihren Bezirken zu verfolgen und damit zu einem günstigen Ergebnis des Gesamtnetzes beizutragen.

Personalverhältnisse. Am 1. Januar 1925 ist in Ausführung der Reichsbahngesetze die „Personalordnung“ in Kraft getreten, die in Anlehnung an das Reichsbeamtenrecht eine zusammenfassende Regelung der Rechts- und Dienstverhältnisse vor allem der Reichsbahnbeamten darstellt (vgl. Rückblick auf das Jahr 1924 S. 5 ff.). Die für die Angestellten und Arbeiter der Reichsbahn-Gesellschaft geltenden Tarifverträge und die Arbeitsordnung für die Arbeiter sind durch die Personalordnung nicht berührt worden, da diese für diese Bedienstetengruppen nur insoweit gilt, als deren Rechts- und Dienstverhältnisse nicht durch Vereinbarungen geregelt sind.

Die Personalordnung erfuhr am 1. September 1925 geringfügige Änderungen auf dem Gebiete des Pensionsrechts und der Hinterbliebenenversorgung, um sie neuem Reichsrecht anzupassen, das durch das Reichsgesetz über die Änderung der Personalabbauverordnung vom 4. August 1925 geschaffen wurde.

Als Ersatz für die bisher noch geltenden Vorschriften der früheren Staatseisenbahnverwaltungen über die körperliche Tauglichkeit des Personals sind gegen Ende des Jahres 1925 die „Vorschriften für die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit des Reichsbahnpersonals“ herausgegeben worden, die diesen Gegenstand für den Reichsbahnbereich einheitlich regeln und am 1. Januar 1926 in Kraft treten.

Nachdem das Reichsministerium die Richtlinien für die Arbeitszeit der Reichsbeamten (vgl. Rückblick auf das Jahr 1924 S. 6) im März 1925 gemildert hatte, hat auch die Reichsbahn-Gesellschaft die Arbeitszeit der Reichsbahnbeamten, Angestellten und Arbeiter, die im inneren Dienst (siehe § 15 Ziff. 1 der Personalordnung) und in den Verwaltungsbüros der Eisenbahnausbesserungswerke beschäftigt sind, von wöchentlich 54 auf 51 Stunden herabgesetzt.

An der Regelung der Arbeitszeit des übrigen Personals, insbesondere der unter die Dienstdauervorschriften fallenden Bediensteten, hat sich im Jahre 1925 im wesentlichen nichts geändert.

Der Personalabbau wurde im Jahre 1925 fortgesetzt; dabei wurde vor allem das besetzte Gebiet berührt, wo der Abbau nachgeholt werden mußte, dem das Personal des unbesetzten Gebiets schon im Jahre 1924 unterworfen war. Auch wurde der Personalstand durch gänzliche oder teilweise Schließung von Werkstätten vermindert.

Nach dem berichtigten Voranschlag für 1925 beträgt der Personalstand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 765 000 Köpfe. Auf Grund einer Nachprüfung der Kopfzahlen in den einzelnen Dienstzweigen der Direktionsbezirke wurde festgestellt, daß der Bestand an Arbeitskräften noch nicht überall dem wirklichen Bedarf angepaßt war. Bei dieser Nachprüfung wurde auf der einen Seite die jetzige Streckenlänge im Vergleich zu der Vorkriegszeit, der Vorkriegspersonalbestand, der jetzt vorhandene Arbeitsanfall, wie er sich durch die stark zurückgegangene Betriebs- und Verkehrsleistungen darstellt, und die mit großem Geldaufwand durchgeführte Verbesserung des technischen Apparats (KK-Bremse usw.) und auf der anderen Seite die verkürzte Arbeitszeit, die Vermehrung der Ruhetage, der verlängerte Urlaub und die Verwendung von Kriegsbeschädigten berücksichtigt. Der so gefundene Personalsollbestand wurde für die einzelnen Direktionen festgestellt und danach der entbehrliche Personalüberbestand ermittelt. Die hiernach noch vorzunehmende Verminderung des Personals ist bei der Mehrzahl der Direktionen bis auf den Werkstättendienst, wo Sonderaufgaben die Erreichung des Sollbestandes einstweilen noch verzögern, und bis auf die Betriebswerke, in denen eine besondere Kommission die Nachprüfung vornimmt, durchgeführt worden. Dabei mußte mit Rücksicht auf die hohe Pensionslast der Reichsbahn-Gesellschaft von einer Versetzung der entbehrlichen Beamten in den einstweiligen Ruhestand unter Gewährung von Wartegeldern abgesehen und der Abbau durch Verschiebung nach unten (Rückumwandlung von Beamten in den Arbeiterstand), Nichtersetzung des natürlichen Abganges oder durch Entlassung von Arbeitern vollzogen werden. Der Personalbestand der Reichsbahn-Gesellschaft stellte sich im Monatsdurchschnitt Oktober 1925 auf

732 001 Köpfe, während in der Vorkriegszeit auf dem jetzigen Gebiete der Reichsbahn-Gesellschaft etwa 693 000 Köpfe vorhanden waren. Inwieweit eine weitere Herabsetzung der Kopfzahlen noch zu erfolgen hat, kann erst übersehen werden, wenn die örtliche Nachprüfung in allen Reichsbahndirektionsbezirken und die Sonderaufgaben in den Werkstätten beendet sein werden.

Schon zu Anfang des Jahres machten sich bei der Arbeiterschaft Bestrebungen geltend, die auf eine Erhöhung der Löhne und Verkürzung der neunstündigen Arbeitszeit (vgl. Rückblick auf das Jahr 1924 S. 6 ff.) hinausgingen und schließlich zu einer Kündigung der darauf sich beziehenden Teile des Lohntarifvertrags zum 1. März 1925 führten. Die Lage wurde noch dadurch verschärft, daß es Anfang März an einzelnen Stellen, insbesondere im Gebiet der Reichsbahndirektion Dresden, zu Teilstreiks der Arbeiterschaft kam, an denen in ihren Höhepunkten insgesamt etwa 11 000 Ausständige beteiligt waren. Da die Verhandlungen zwischen der Hauptverwaltung und den Arbeitergewerkschaften ergebnislos blieben, leitete der Reichsarbeitsminister ein Schlichtungsverfahren ein, das am 13. März 1925 mit einem von ihm für verbindlich erklärten Schiedsspruch endete, der der Reichsbahn-Gesellschaft eine bis zum 30. Juni 1925 unkündbare Lohnerhöhung von 3 Pf. für die Stunde ab 15. März 1925 auferlegte. In der Arbeitszeitfrage wurde die bisherige tarifvertragliche Regelung bis zum 31. Oktober 1925 aufrechterhalten; außerdem machte der Schiedsspruch den Tarifvertragsparteien die Einsetzung einer Kommission zur Auflage, die prüfen soll, welche allgemeinen Milderungen oder Verkürzungen der gesamten Dienstdauer für gewisse Gruppen des Personals ohne Verringerung der Rentabilität der Reichsbahn möglich sind. Die Reichsbahn-Gesellschaft hat den Schiedsspruch durchgeführt. Die Kommission für die Nachprüfung der Arbeitszeit stellte unter Beteiligung von Vertretern der Reichsbahn und des Personals eingehende Untersuchungen an über die Arbeitszeit im Werkstätten-, Bahnunterhaltungs-, Betriebs- und Verkehrsdienst. Die Ergebnisse werden in der Form von Gutachten voraussichtlich am Ende des Jahres 1925 den Tarifvertragsparteien vorgelegt werden.

Eine neue Lohnbewegung entstand Mitte des Jahres 1925. Die Gewerkschaften forderten unter Kündigung der bezüglichen Bestimmungen des Lohntarifvertrags zum 31. August 1925 vor allem eine allgemeine Lohnerhöhung um 12 Pf. für die Stunde. Die Reichsbahn-Gesellschaft vermochte eine allgemeine Lohnerhöhun nach ihrer seither befolgten Lohnpolitik nicht zuzugestehen, die auf dem sozial- wie allgemeinwirtschaftlich gesunden Gedanken des Lohnangleichs der Reichsbahnarbeiter an die Industriearbeiter beruht; denn etwa 48 % der gesamten Reichsbahnarbeiterschaft bezogen Löhne, die sich im wesentlichen in der gleichen Höhe bewegten, wie die Löhne der Arbeiter vergleichbarer Industrien, während ungefähr 12 % der Reichsbahnarbeiterschaft mit ihren Löhnen zum Teil erheblich über den Sätzen der Industriearbeiter lagen und etwa nur 40 % in ihren Löhnen mehr oder weniger hinter den Bezügen der Industriearbeiter zurückblieben. Für die ablehnende Haltung der Reichsbahn-Gesellschaft war ferner maßgebend, daß die beträchtlichen Mittel für eine allgemeine Lohnerhöhung nur durch eine Steigerung der Verkehrstarife hätten aufgebracht werden können, die angesichts der Preissenkungsaktion der Reichsregierung unmöglich zu vertreten war. Da die Gewerkschaften das Angebot der Reichsbahn-Gesellschaft ablehnten, im Rahmen der finanziellen Tragbarkeit die Löhne der Arbeiter durch Einführung neuer Ortslohnzulagen oder Erhöhung schon bestehender Ortslohnzulagen da aufzubessern, wo die Löhne der Reichsbahnarbeiter zu den Löhnen der Arbeiter der vergleichbaren Industrie in einem offenbaren Mißverhältnis standen, kam es auf Antrag der Gewerkschaften Ende August 1925 wieder zu einem Schlichtungsverfahren, das indessen zu keinem Schiedsspruch führte, da die Arbeitnehmerbeisitzer in der Schlichterkammer vor der Abstimmung über die Forderung einer allgemeinen Lohnerhöhung den Verhandlungsraum verließen. Die weitere Folge war, daß der Generaldirektor auf Grund des § 22 Abs. 1c des Reichsbahngesetzes am 1. September 1925, dem Zeitpunkt des bei den Löhnen eintretenden tariflosen Zustandes, die Weiterzahlung der bisher tarifvertraglich festgesetzten Löhne mit einigen Änderungen im Lohngebiet I anordnete. Darüber hinaus erhöhte er neben anderen Anordnungen zugunsten der Arbeiterschaft (z. B. Neuordnung der Rangierprämien, Erhöhung der Schichtlohnzulage) in einer großen Zahl von Orten und Wirtschaftsgebieten die Ortslohnzulagen.

Diese Maßnahmen, die zusammen für ein Jahr einen Mehraufwand von etwa 25 Millionen Mark erfordern, veranlaßten die Gewerkschaften, an den Reichsarbeitsminister mit dem Antrag auf Einleitung eines neuen Schlichtungsverfahrens heranzutreten. Die Reichsbahn-Gesellschaft gab im Interesse des Arbeitsfriedens ihre Zustimmung zu einem neuen Schlichtungsverfahren, das dann am 10./11. September 1925 zu einem Schiedsspruch führte, der im wesentlichen die bisherigen Löhne mit den ab 1. September 1925 von der Gesellschaft vorgenommenen Änderungen bis auf weiteres bestehen, die von der Gesellschaft eingeführten Ortslohnzulagen als tarifliche Regelung gelten ließ und die Schichtlohnzulage ab 1. September 1925 von 10 auf 20 Pf. erhöhte.

Während die Reichsbahn-Gesellschaft trotz grundsätzlicher Bedenken den Schiedsspruch annahm, lehnten ihn die Gewerkschaften ab. Da er nicht für verbindlich erklärt wurde, blieb es bei den Anordnungen, die der Generaldirektor mit Wirkung vom 1. September 1925 von sich aus getroffen hatte.

Die Zentralen der Gewerkschaften fanden sich zunächst mit dem tariflosen Zustand ab. Ihre Bezirksleitungen und manche Betriebsvertretungen dagegen forderten in verschiedenen Reichsbahndirektionsbezirken bei den Direktionen eine allgemeine Lohnerhöhung und beantragten, als dies wegen mangelnder Berechtigung der Direktionen zum Abschluß von Tarifverträgen oder Betriebsvereinbarungen abgelehnt wurde, bei den Schlichtern die Einleitung von Schlichtungsverfahren. Der Reichsarbeitsminister bestellte dann zur Durchführung aller dieser Verfahren einen besonderen Schlichter in Berlin. Vor diesem kam es am 3. Dezember 1925 zu einer Einigung dahin, daß die Zentralen der Gewerkschaften ihre Forderungen der Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft unterbreiten werden, die dann darüber in Verhandlungen mit diesen Zentralen eintreten wird, und daß das Schlichtungsverfahren damit erledigt ist.

Diese Verhandlungen zwischen der Hauptverwaltung und den Gewerkschaften begannen am 7. Dezember 1925[2]).

Im Manteltarifvertrag trat im Jahre 1925 nur insofern eine sachliche Änderung ein, als eine Neuregelung des Gepäckträgerwesens vereinbart wurde, die eine wirtschaftlichere Gestaltung dieses Dienstzweiges gestattet.

Über das Gedingeverfahren in den Bahnbetriebs- und Bahnbetriebswagenwerken, in den Bahnkraft- und Bahngaswerken ist am 23. April 1925 eine neue Vereinbarung getroffen worden, die sich in ihren Grundzügen an die gleiche Regelung in den Eisenbahnausbesserungswerken anlehnt (vgl. Rückblick auf das Jahr 1924 S. 7).

Um den die Reichsbahn-Gesellschaft berührenden Rechtsstoff auf dem Gebiet des Arbeitsrechts aus Schrifttum und Rechtsprechung zu sammeln und zu sichten und den Reichsbahnstellen auf Anfragen Auskunft zu erteilen, wurde zu Beginn des Jahres 1925 die „Reichsbahn-Kartei für Arbeitsrecht" bei der Gruppenverwaltung Bayern in München errichtet.

Auf dem Gebiete der Sozialversicherung sind durch die Gesetze vom 14. Juli 1925 über die Unfallversicherung und 28. Juli 1925 über die Angestellten- und Invalidenversicherung und über Gesundheitsfürsorge Änderungen eingetreten, die bei der

---

[2]) Da die weiteren Verhandlungen ergebnislos waren — s. Nr. 51/25, S. 1439 d. Ztg. —, wurde der Reichsarbeitsminister als Schiedsrichter angerufen. Der Schiedsspruch ist am 29. Dezember v. J. ergangen (s. S. 23 dieser Nummer).

Unfallversicherung im wesentlichen in der Erweiterung der Krankenbehandlung, in der Einführung einer Berufsfürsorge und von Kinderzulagen sowie in der Erhöhung der Hinterbliebenenbezüge bestehen. Bei der Angestelltenversicherung sind in der Hauptsache der Grundbetrag für das Ruhegehalt, der Kinderzuschuß sowie die Beiträge erhöht worden; außerdem wurde der Kreis der Personen, die der Angestelltenversicherungspflicht unterliegen, erweitert. Bei der Invalidenversicherung wurde u. a. die Zahl der Lohn- und Beitragsklassen vermehrt; der Grundbetrag für die Invalidenrente und der Kinderzuschuß wurden erhöht.

Die Gesamtbelastung der Reichsbahn-Gesellschaft durch die Sozialversicherung, die sich für das Jahr 1925 auf rund 65 Millionen Mark zuzüglich etwa 4 Millionen Mark für Verwaltungskosten beläuft, erfährt durch diese Änderungen und Erweiterungen in der Sozialversicherung für den Rest des Jahres 1925 und von 1926 an dauernd eine Steigerung, die erstmalig auf jährlich etwa 31 Millionen Mark zu schätzen ist. Dazu kommt infolge von Maßnahmen bei der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse ein Mehraufwand an Beiträgen für die Reichsbahn-Gesellschaft, der auf insgesamt 5 Millionen Mark für das Jahr 1926 veranschlagt ist.

Betrieb und Verkehr. Allgemein kann gesagt werden, daß der Personenverkehr sich weiter günstig entwickelt hat. Die Schnellzüge wiesen eine gute, teilweise starke Besetzung auf. Zur Bewältigung des starken Ausflugverkehrs an Sonntagen wurden im großen Umfange Vor- und Nachzüge sowie Sonderzüge nötig. Die werbende Kraft, welche die Ermäßigungen der Sonntagskarten und der Sonderzugkarten für den Sonntagsausflugsverkehr, Fernsonderzugverkehr usw. in sich schließen, ist von mehreren Reichsbahndirektionen in erfolgreicher Weise durch meist selbst entworfene und in den eigenen Druckereien hergestellte Plakate unterstützt worden, welche die landschaftlichen Schönheiten der Zielorte in anziehenden Bildern darstellen. Auch der Weg der Werbung durch Film ist beschritten worden.

Nachdem Mitte November v. J. die Ruhrbahnen wieder in deutsche Verwaltung gekommen waren, und damit im sogenannten neubesetzten Gebiet die mitteleuropäische Zeit wieder eingeführt werden konnte, gelangte am 1. Februar 1925 die mitteleuropäische Zeit auch im altbesetzten Gebiet zur Einführung. Hierdurch ist eine Quelle vieler Schwierigkeiten, Mißverständnisse und Gefahren beseitigt.

Der Verkehr aus Anlaß des Osterfestes war stark. Zu seiner Bewältigung wurden rd. 2300 Züge über Plan gefahren, gegen 1100 Züge im Vorjahre. Er brachte in diesem Jahr 23,3 Millionen Reichsmark, während im Jahre 1924 nur etwa 15.9 Millionen Reichsmark eingekommen sind.

Der sehr lebhafte Pfingstverkehr stellte an die Leistungen der Reichsbahn erhebliche Anforderungen; es wurden rd. 5600 überplanmäßige Züge gegen 2300 im Vorjahre gefahren.

Der neue am 5. Juni in Kraft getretene Personenzugfahrplan brachte erhebliche Änderungen. Die Zahl der Personen- und Schnellzüge ist im laufenden Fahrplan überall vermehrt, die Geschwindigkeit vielfach gesteigert worden. Der Durchgangsverkehr auf weite Entfernungen wurde durch Einlegung von Fernschnellzügen mit verminderten Aufenthalten und erhöhten Geschwindigkeiten sowie durch weitere Einlegung von beschleunigten Personenzügen, die auch wenig bemittelten Reisenden den Vorteil rascher Beförderung auf langen Strecken gewähren, gefördert. Besonders zu erwähnen sind die Fernschnellzüge 21/22 Berlin-Köln, 79/80 Berlin-München, 23/24 Berlin-Altona, 111/112 Berlin-Holland, 163/164 Holland-Basel, 263/264 Holland-München.

Im Mittelpunkt des deutschen Interesses stand im abgelaufenen Sommer das Rheinland, dessen tausendjährige Zugehörigkeit zum Deutschen Reiche feierlich begangen wurde. Die Reichsbahn hat in voller Würdigung der Bedeutung der persönlichen Fühlungnahme der im Reiche zerstreut lebenden Rheinländer mit ihrer Heimat weitgehende, wohlorganisierte Reiseerleichterungen gewährt.

Ferner brachten der Ferienverkehr sowie Veranstaltungen verschiedener Art, wie landwirtschaftliche Ausstellungen, die Verkehrsausstellung in München, lebhaften Verkehr. Hierzu kam auch der lebhafte Pilgerverkehr nach Rom aus Anlaß des Heiligen Jahres.

Am 9. und 10. September fand in Trier die 6. Personenzugfahrplan- und Wagenbeistellungsbesprechung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft statt, auf der weitgreifende Fahrplanverbesserungen für den nächstjährigen Fahrplan vorbereitet wurden.

Die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz wurde in der Zeit vom 20. bis 24. Oktober im Haag abgehalten. Eine große Zahl beachtenswerter Vorschläge zur Verbesserung der internationalen Zugverbindungen kam zur Erörterung. Beschlossen wurde, die nächstjährige internationale Konferenz am 13. Oktober in Baden-Baden abzuhalten.

Die Geldknappheit und Kreditnot während des Berichtsjahres kamen im Eisenbahngüterverkehr u. a. auch darin zum Ausdruck, daß der Anteil des Expreßgut-, Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehrs am Gesamtverkehr verhältnismäßig stark war, weil viele Bezieher wegen Mangel an Geldmitteln nicht in der Lage waren, wie früher ganze Wagenladungen zu kaufen. Eine Erholung des allgemeinen Wirtschaftslebens war im großen und ganzen nicht festzustellen, der Verkehr blieb schwach, wenn auch die Statistik eine mäßige Verkehrssteigerung erkennen läßt. Der Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft war im allgemeinen nicht voll beschäftigt, ein großer Teil der Güterwagen war deshalb zeitweise aus dem Betriebe gezogen und als Reserve aufgestellt; ein Rückgreifen auf diese Reserve war nur ganz vorübergehend während der Zeit des stärksten Herbstverkehrs nötig.

Der Kohlenversand war infolge Absatzmangels bis Mitte Juni verhältnismäßig schwach. Von Mitte Juni ab stieg er etwas an. Im Ruhrgebiet besserten sich die Absatzverhältnisse, weil die Industrie es im Hinblick auf den drohenden Bergarbeiterausstand in England und im Saargebiet für geboten hielt, sich vorsorglich mit Kohlen einzudecken; im deutsch-oberschlesischen Kohlengebiet wurde der Kohlenversand stärker infolge Ablaufs des polnischen Kohlenkontingents und des von der Deutschen Regierung in Auswirkung des deutsch-polnischen Wirtschaftskampfes erlassenen Einfuhrverbots für polnische Kohlen, und auch in den mitteldeutschen Braunkohlengebieten und in Sachsen war von Juli ab eine Belebung des Kohlenversands erkennbar als Hausbrand und Zuckerindustrie sich mit Vorräten versahen. Die Steigerung des Kohlenversandes hielt bis gegen Ende des Jahres an.

Der Versand an künstlichen Düngemitteln war im Inlandsverkehr bis Mitte März ziemlich lebhaft, flaute dann aber infolge Beendigung der Frühjahrsdüngebestellung ab und blieb bis Anfang Juli schwächer. Infolge günstiger Preisgestaltung und entgegenkommender Zahlungsbedingungen konnte die deutsche Landwirtschaft bereits im Juli wieder mit dem Düngemittelbezuge für die Herbstdüngezeit beginnen, so daß vom Juli ab wieder eine Steigerung des Düngemittelversandes eintrat. Diese hielt bis etwa Mitte September an, wo der Herbstbedarf der Landwirtschaft im allgemeinen gedeckt war. Von da ab war wieder ein Rückgang im Inlandsversand zu verzeichnen. Der Absatz künstlicher Düngemittel mit der Eisenbahn nach dem Auslande stand im großen und ganzen auf guter Höhe.

Die Abfuhr der Ernteerzeugnisse stellte an den Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft während der Herbstmonate im allgemeinen keine höheren Anforderungen als im Vorjahre. An Brotgetreide und Mehl sowie an Rüben wurden zwar etwas größere Mengen verfrachtet, der Kartoffelversand war aber dafür geringer; anscheinend hat das Zurückbleiben

des Kartoffelversandes gegen das Vorjahr seinen Grund in der geringen Kaufkraft der deutschen Verbraucher und in dem scharfen Wettbewerb der holländischen Kartoffel im dichtbevölkerten Rhein- und Ruhrgebiet.

Der Baustoffversand hatte gleichfalls unter der Geldknappheit und zeitweise auch unter dem Lohnkampf im Baugewerbe zu leiden und konnte sich nicht in befriedigender Weise entwickeln. Als der Bauarbeiterstreik im Anfang des Herbstes zu Ende ging, kam eine Wiederaufnahme der Bautätigkeit in größerem Umfange infolge der vorgeschrittenen Jahreszeit kaum mehr in Frage.

Die Anforderungen an den Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft konnten während des ganzen Jahres ohne erheblichere Schwierigkeiten befriedigt werden. Nennenswerte Ausfälle in der Wagenstellung waren nicht zu verzeichnen. Ebenso konnte der Verkehr im großen und ganzen glatt bewältigt werden.

Die Binnenwasserstraßen waren bis einschließlich November im allgemeinen voll leistungsfähig, so daß eine Abwanderung von Gütern vom Wasserweg auf den Bahnweg kaum stattfand. Anfang Dezember traten durch Nebel, Schnee und Frost Behinderungen der Binnenschiffahrt ein, und nach kurzer Zeit kam der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen zum großen Teil zum Erliegen.

Die Beförderungsverhältnisse im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind im Laufe des Jahres durch Einführung besonderer Maßnahmen (Neueinrichtung zahlreicher Kurs- und Ortswagen zur Ersparung von Umladungen, Anpassung der Dienstschichten an den Fahrplan, Einlegung leichter Dampfzüge usw.) durchgreifend verbessert worden.

Tarifwesen. Die zu Beginn des Frühjahrs 1925 eingetretene Steigerung der persönlichen Ausgaben macht es erforderlich, auf eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Verkehr Bedacht zu nehmen. Um der deutschen Volkswirtschaft eine Erhöhung der Gütertarife solange irgend angängig zu ersparen, blieb nur übrig, für die entstehenden Mehrausgaben Deckung durch Steigerungen der Personentarife zu suchen.

Zum Ausgleich für die im März vorgenommenen Lohnerhöhungen wurden zunächst solche Verkehrszweige herangezogen, die bisher besonders begünstigt waren, insbesondere der Verkehr auf Zeitkarten. Die Preise der Monatskarten erfuhren am 1. April eine Erhöhung um etwa 25 %; sie werden seitdem im allgemeinen Verkehr nach 25 Einzelfahrten, staffelförmlich fallend auf 18, und im Stadt- und Vorortverkehr Berlins und Hamburgs nach 44 Einzelfahrten, auf weitere Entfernungen ebenfalls fallend, berechnet. In gleichem Umfange nahmen an der Erhöhung die Schülermonatskarten teil, deren Preis nach wie vor dem halben Preis der Monatskarten entspricht. Um den Arbeitern, die zum größten Teil die Wochenkarten benutzen, eine Fahrpreiserhöhung nach Möglichkeit zu ersparen, erwies es sich als notwendig, die allgemein erhältlichen Wochenkarten fortfallen zu lassen und an ihrer Stelle zwei Arten von Zeitkarten einzuführen, nämlich die Arbeiterwochenkarten, die nur an Arbeiter im eigentlichen Sinne (Handarbeiter) ausgegeben werden und von der Erhöhung ausgenommen wurden, sowie die Teilmonatskarten, die, wie die früheren Wochenkarten, jedermann zugänglich sind, ebenfalls für beliebig häufige Hin- und Rückfahrten während einer Woche gelten und nach etwa 28 % (im Stadt- und Vorortverkehr 25 %) der Monatskartenpreise berechnet werden.

Da in der Folgezeit außer den Löhnen auch die anderen Ausgaben stiegen und die bereits angewandten sonstigen Maßnahmen zur Deckung der Mehrkosten gegenüber dem Voranschlag nicht ausreichten, mußten am 1. Mai die Fahrpreise allgemein — Einzel- und Zeitkarten — um 10 % erhöht werden. Unverändert blieben nur die Schnellzugzuschläge sowie die Zeit- und Einzelkarten im Berliner und Hamburger Stadt- und Vorortverkehr. Seitdem betragen die Einheitssätze einschließlich Verkehrssteuer für ein Tarifkilometer:

4. Klasse	3,3 Pf.
3. Klasse	5 Pf.
2. Klasse	7.5 Pf.
1. Klasse	10.8 Pf.

mit dem Spannungsverhältnis 1 : 1,5 : 2,3 : 3,3.

Zu einem Rückgang des Verkehrs führte die Erhöhung nicht. In den Monaten Juli und August 1925 wurden Einnahmen von 157,5 und 156,8 Millionen RM. erreicht, welche die höchsten, im Personenverkehr der deutschen Eisenbahnen bisher erzielten Monatseinnahmen darstellen und die in den gleichen Monaten des Vorjahrs erreichten, auch bereits hohen Einnahmen noch um 38,3 und 34,6 Millionen RM. übertrafen.

Um die Reiselust zu wecken und auf diese Weise zu vermehrter Benutzung der Eisenbahn anzuregen, wurde auch auf dem Gebiete der Personentarife eine Reihe von verkehrswerbenden Maßnahmen getroffen:

Seit April wird eine Fahrpreisermäßigung in Höhe von 25 % für Gesellschaftsreisen von wenigstens 30 Personen in 1. bis 4. Klasse gewährt, um Vereinen, Sportverbänden, Volkshochschulen usw. das Veranstalten gemeinsamer Ausflüge zu erleichtern. Von der Vergünstigung wird steigend Gebrauch gemacht. Mit dieser neuen Fahrpreisermäßigung ist die für Fahrten zugunsten der Jugendpflege bereits bestehende verbunden mit der Abweichung, daß sie 33⅓ % beträgt und bereits bei einer Beteiligung von wenigstens 10 Personen gewährt wird.

Um auch die gemeinsamen Fahrten größerer Gesellschaften in Sonderzügen zu fördern, ist die verlangte Mindestteilnehmerzahl herabgesetzt worden, und zwar auf 160 Personen 1. Klasse, 230 2. Klasse, 340 3. Klasse und 500 4. Klasse. Kleineren Gesellschaften, denen die regelmäßig verkehrenden Personenzüge für Ausflugzwecke nicht passend liegen, die aber außerstande sind, die bei Bestellung von Gesellschaftssonderzügen erforderliche Mindestpersonenzahl aufzubringen, wird jetzt dadurch entgegengekommen, daß für sie bereits bei Abnahme von 80 Fahrkarten 2. Klasse oder 120 Fahrkarten 3. Klasse oder 180 Fahrkarten 4. Klasse Sonderzüge, allerdings ohne Fahrpreisermäßigung, eingelegt werden.

Zunehmender Beliebtheit erfreuen sich auch die Verwaltungssonderzüge, die in steigender Zahl mit einer Fahrpreisermäßigung von 33⅓ % an Sonntagen oder auch zur Hinfahrt teilweise auch bereits am Sonnabend nachmittag nach landschaftlich bevorzugten Ausflugsorten und Großstädten abgelassen werden. (Sonntagsausflugzüge.)

Personen, die unterwegs ihren Reiseplan ändern müssen, ist seit Anfang April 1925 wieder die Möglichkeit gegeben worden, ihre Fahrausweise auf kürzere, die gleichen Stationen verbindende Strecken der Reichsbahn umschreiben zu lassen.

Ausländern, die Deutschland durchqueren und über deutsche Seehäfen nach außereuropäischen Ländern ausreisen oder von dort zurückkehren, wird in der 2. bis 4. Klasse seit Juni 1925 eine Fahrpreisermäßigung in Höhe von 33⅓ % gewährt.

Zur Förderung des Verkehrs mit dem Ausland sind im laufenden Jahre

ein Personen- und Gepäcktarif zwischen England und den Niederlanden einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits über Gildehaus-Warnemünde-Saßnitz,

ein Personen- und Gepäcktarif zwischen England, Frankreich und Belgien einerseits und Österreich, Tschechoslowakei, Italien, Ungarn, Rumänien, Jugoslavien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Süddeutschland oder den Arlberg,

ein Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck im Verkehr mit Lettland, Estland, Finnland und Schweden über Stettin Seeweg, sowie

ein Personen- und Gepäcktarif zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und der Schweiz andererseits

eingeführt worden.

Im Gepäckverkehr ist für Reisende in Flugzeugen und Automobilen, für Touristen usw. eine Erleichterung dadurch geschaffen worden, daß Gepäck auch ohne Vorlage von Fahrkarten angenommen wird. Für solche Gepäckstücke ist die Fracht nach dem Expreßguttarif zu bezahlen.

Im übrigen hat der Gepäcktarif im Laufe des Jahres 1925 Veränderungen nicht erfahren.

Bei Betrachtung der Gütertarife wendet sich das Interesse in erster Linie den Normaltarifen zu.

Nach den, im Laufe des Jahres 1924 durchgeführten, dreimaligen allgemeinen prozentualen Tarifermäßigungen betrug zu Anfang des Jahres 1925 die durchschnittliche Steigerung der Tarifsätze gegenüber dem Friedensstand noch etwa 49 %, und wenn hiervon die Beförderungssteuer, die vor dem Kriege nicht bestand, abgezogen wird, noch etwa 38 %. Diese Durchschnittsziffer steht also mit der allgemeinen Preissteigerung, die seit dem Kriege in der Gesamtwirtschaft eingetreten ist, durchaus im Einklang. Zu berücksichtigen ist aber, daß infolge der staffelmäßigen Bildung der Tarife die Erhöhungen in den einzelnen Klassen und Entfernungen ganz erheblich voneinander abweichen. Während in den billigen Klassen die Frachten auf weite Entfernungen bereits jetzt den Friedensstand erreichen und zum Teil sogar darunter bleiben, stellt sich die Belastung der nahen und mittleren Entfernungen, besonders bei den teueren Gütern, noch auf 80 bis 90 %, und die vielfach erfolgten Auftarifierungen in Verbindung mit dem Wegfall zahlreicher Ausnahmetarife, dem besonderen Gewichtszuschlag für bedeckte Beförderung und anderen Verteuerungen bewirken, daß tatsächlich in vielen Fällen noch das zwei- bis dreifache der früheren Frachten bezahlt werden muß.

Eine weitere allgemeine Herabsetzung der Tarife ist im Jahre 1925 nicht erfolgt. Die Reichsbahn hat sich gegen eine solche Maßnahme ablehnend verhalten, weil sie — nach den in andern Ländern gemachten Erfahrungen mit Recht — der Meinung ist, daß eine Senkung der Gütertarife allein der darniederliegenden deutschen Wirtschaft nicht aufhelfen würde, so daß die entstehenden Ausfälle nicht durch eine entsprechende Verkehrszunahme wieder eingebracht würden.

Die Vertreter der Wirtschaft stehen in ihrer Mehrheit auch auf dem Standpunkte, daß sie keine weitere allgemeine Herabsetzung, wohl aber eine Ermäßigung der vorwiegend belasteten nahen und mittleren Entfernungen für notwendig halten, während gleichzeitig, nach ihrer Meinung, für die weiten Entfernungen durch eine Milderung der jetzigen vertikalen Staffelung gewisse Erhöhungen vorgenommen werden könnten.

Um diesen Beschwerden nachzugehen, hat die Reichsbahn eine durchgreifende Nachprüfung des Normaltarifs eingeleitet, die sich auf den Aufbau des Tarifs in horizontaler und vertikaler Richtung und auf die gesamte Gütereinteilung erstreckt. Geprüft wird auch, ob der Normaltarif etwa durch eine Vermehrung der Klassen für Stückgüter und Wagenladungen weiter ausgestaltet werden soll, wobei man im Auge hat, eine Reihe von Ausnahmetarifen in den Normaltarif aufgehen zu lassen. Über die Zweckmäßigkeit einer solchen Erweiterung des Normaltarifs sind die Ansichten allerdings sehr geteilt. Die Untersuchung, die zunächst von der ständigen Tarifkommission im Zusammenarbeiten mit dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten geführt wird, ist schwierig, weil dabei alle die weittragenden Probleme wieder auftauchen, die mit der allgemeinen Einführung der Staffeltarife im Jahre 1920 verknüpft waren und seitdem eigentlich immer in Fluß geblieben sind. Hingewiesen sei nur auf die besonderen wirtschaftlichen Bedürfnisse der verschiedenen Randgebiete einschließlich Ostpreußens, mit denen die Interessen der ausgesprochenen Industriegebiete im Widerstreite stehen, und auf das schwierige Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln, besonders zur Binnenschiffahrt und dem stark hervorgetretenen Kraftwagenverkehr. An eine Wiederbeseitigung der Staffeltarife und eine Rückkehr zum reinen Entfernungstarif wird wohl von keiner Seite ernstlich gedacht; es wird sich nur darum handeln, bei der Auswirkung der Staffel aufs neue einen gerechten Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen-Gegensätzen zu finden. Für die Beziehungen zu den übrigen Verkehrsmitteln ist auch die Frage wichtig, ob man sich wieder zu einer Staffelung der Abfertigungsgebühren entschließen soll. Die Beseitigung dieser Staffelung hat sich im Verkehr auf nahe Entfernungen vielfach als ein Verkehrshemmnis erwiesen und die Abwanderung des Verkehrs auf den Kraftwagen begünstigt; es sprechen also auch vom Standpunkt der Reichsbahn verschiedene Gründe dafür, sie wieder einzuführen, vorausgesetzt, daß die entstehenden Ausfälle für sie erträglich sind.

Da diese Arbeiten zur Neuordnung des Normaltarifs noch nicht abgeschlossen sind, vielmehr noch einige Zeit erfordern werden, so hat die Reichsbahn-Gesellschaft im abgelaufenen Jahre den dringendsten wirtschaftlichen Bedürfnissen auf dem Gebiete der Gütertarife durch einzelne besondere Maßnahmen Rechnung getragen, die meistens in der Form von Ausnahmetarifen durchgeführt worden sind. Die Reichsbahn hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, soweit es ihre finanziellen Verhältnisse zuließen. Die zahlreichen Erleichterungen, die auf diese Weise der Wirtschaft zugewendet werden konnten, verteilen sich so ziemlich auf alle Zweige von Industrie und Landwirtschaft und alle Gebietsteile des Reiches. An dieser Stelle können nur einige von ihnen kurz berührt werden.

Besonders schwierig hat sich bekanntlich die Lage der deutschen Kohlengebiete gestaltet. Um den Absatz der deutschen Kohle im Wettbewerb gegen Auslandskohle zu steigern, sind im Juli 1925 wieder ermäßigte Ausnahmetarife von der Ruhr und den beiden schlesischen Revieren nach dem Küstengebiet an der Nord- und Ostsee eingeführt worden. Die Ermäßigungen sind an die Erreichung gewisser Mindestmengen gebunden und haben tatsächlich eine nennenswerte Zunahme dieser Transporte herbeigeführt. Die Ruhr hat inzwischen einen weiteren Mindestmengentarif im Verkehr nach Holland erhalten.

Das starke Interesse der deutschen Wirtschaft an einer Hebung der Exportmöglichkeiten ist erneut dadurch berücksichtigt worden, daß die meisten Seehäfentarife im abgelaufenen Jahre weiter ermäßigt wurden und neue derartige Tarife zu den früheren hinzutraten. Am 1. April 1925 ist auch ein direkter Tarif im Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen und der Tschechoslowakei eingeführt worden. Die Unterweserhäfen Oldenburgs, Preußens und Bremens sind wieder in den Genuß ihrer früheren Vergünstigungen gesetzt worden.

Die Ermäßigungen des sogenannten Nottarifs für Lebensmittel werden nach wie vor gewährt. An der Preissenkungsaktion der Reichsregierung hat sich die Reichsbahn ferner dadurch beteiligt, daß sie auf die Sätze des Nottarifs für die meisten ihm angehörigen Güter vom 1. Oktober 1925 ab einen weiteren Nachlaß von 10 % hat eintreten lassen.

An der Ablehnung der von der Binnenschiffahrt geforderten allgemeinen Umschlagstarife hält die Reichsbahn-Gesellschaft fest. In einigen besonderen Fällen sind jedoch auch im abgelaufenen Jahre dem Umschlagsverkehr ermäßigte Tarife eingeräumt worden, und es wird zurzeit noch über verschiedene weitere dahingehende Vorschläge verhandelt.

Im Übergangsverkehr mit Kleinbahnen hat die Reichsbahn die bisher den Kleinbahnen gezahlte Vergütung von 4 Pf. für 100 kg aus finanziellen Gründen auf die Hälfte herabgesetzt.

Eine besonders lebhafte Tätigkeit hat die Reichsbahn wieder entfaltet, um im internationalen Durchgangs-Güterverkehr die Sendungen auf ihre Linien zu ziehen. Die Zahl der Durchgangstarife ist gewaltig angeschwollen. Die Ermäßigungen gehen vielfach bis nahe an die Selbstkosten herunter. Die Tarife unterliegen häufigen Änderungen, weil sie ständig der wechselnden Frachtenlage auf den Wettbewerbsstrecken angepaßt werden müssen. Die deutschen Verfrachter können sich mit diesen Tarifen nicht befreunden, weil sie darin

eine Begünstigung der Auslandsgüter vor den einheimischen erblicken. Obgleich diese Auffassung in dieser Allgemeinheit sicherlich nicht zutrifft, so ist es doch zu verstehen, daß die Frachtdisparitäten, die diese immer mehr zunehmenden Tarife im Gefolge haben, auf die Dauer nicht widerspruchslos hingenommen werden. Es ist deshalb zu begrüßen, daß unter den Eisenbahnverwaltungen in letzter Zeit Schritte angebahnt worden sind, die eine Begrenzung des gegenseitigen Wettbewerbs anstreben. Mit welcher Schärfe dieser Wettbewerb zurzeit ausgeübt wird, dafür liefert der Verkehr mit den italienischen Adriahäfen Triest, Fiume usw. ein Beispiel. Hier sind die außerdeutschen Eisenbahnverwaltungen kürzlich dazu übergegangen, die Frachten von und nach den deutschen Wettbewerbshäfen Hamburg und Bremen, soweit sie billiger sind als die Adriatarife, einfach für die meisten Güter zu übernehmen und den Unterschiedsbetrag mit einem besonderen Zuschlag von 5 % im Rückvergütungswege zu erstatten, ein Vorgehen, dem die Deutsche Reichsbahn notgedrungen im eigenen Interesse und dem der deutschen Seehäfen gefolgt ist.

Besondere Beachtung verdient noch im internationalen Verkehr der direkte Eisenbahn-Gütertarif, der am 15. Juli 1925 zwischen ostpreußischen und russischen Stationen im Durchgangsverkehr durch die Randstaaten Litauen, Lettland und Estland in Kraft getreten ist. Der Tarif, dessen Aufstellung dadurch erschwert war, daß fünf verschiedene Länder an ihm beteiligt sind, wird sicherlich zur weiteren Hebung des Güteraustausches zwischen Deutschland und Rußland, der bisher in der Hauptsache auf den Seeweg angewiesen war, beitragen, und deshalb zur Unterstützung der Bestrebungen dienen, die zum Abschluß der deutsch-russischen Wirtschaftsverträge vom 12. Oktober 1925 geführt haben. Bei Vereinbarung des Tarifs ist gleichzeitig auch das Verfahren zur Umsetzung der breitspurigen Wagen in einfacher Weise geregelt worden. Ergänzt wird dieser Tarif durch einen Reexpeditionstarif für russischen Flachs und Hanf ab Königsberg, der ebenso wie ein kürzlich beschlossener Ausnahmetarif für Getreide- und Mühlenerzeugnisse im Versand von ostpreußischen Stationen auf die besonderen Bedürfnisse der gefährdeten ostpreußischen Wirtschaft zugeschnitten ist und deshalb sicherlich auch im gesamt-deutschen Interesse ungeteilte Billigung verdient.

Die Bautätigkeit mußte bei der schwierigen Finanzlage auf das Notwendigste beschränkt werden. Die Ausgaben mußten aus der Betriebsrechnung bestritten werden. Bei dem Mangel an Anleihemitteln konnten nur die Bauausführungen gefördert werden, für welche ein dringendes Betriebsbedürfnis bestand. Die Einleitung neuer größerer Bauausführungen war auch in diesem Jahre nicht möglich.

Das unabweisbare Bedürfnis, den Betrieb leistungsfähig und wirtschaftlich zu gestalten, gab Anlaß, die im Bau befindlichen Verschiebebahnhöfe Billwärder bei Hamburg, Tempelhof und Seddin (Reichsbahndirektionsbezirk Berlin) vorzugsweise zu fördern. Der Bau der Verschiebebahnhöfe Eidelstedt bei Altona und Meinersdorf bei Kiel wurde beendet. Den Verkehrsschwierigkeiten, die durch den starken Braunkohlenverkehr entstanden, ist durch Gleisvermehrungen auf dem Verschiebebahnhof Halle (Saale) nach Möglichkeit begegnet.

In vielen Fällen war es nur möglich, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit wichtiger Verschiebebahnhöfe vorläufig durch kleinere Verbesserungen zu betreiben. Verschiedene Bahnhöfe, so z. B. Hamm, Wustermark, Seddin sind durch Ausbau der Ablaufanlagen und durch Einlegung von Gleisbremsen nach den Systemen Thyssenhütte und Jordan wirtschaftlicher gestaltet worden. Auf Stationen wichtiger Zufuhrlinien wurden neue Überholungsgleise hergestellt oder die Nutzlängen vorhandener Gleise vergrößert. Einzelne Bahnhöfe (beispielsweise Meckenfeld, Billwärder bei Hamburg, Mariahöfchen bei Mochbern) konnten auf diese Weise als Vorbahnhöfe ausgebaut werden, so daß sie bei eintretenden Verkehrsstörungen mit Vorteil herangezogen werden konnten.

Die zur Entlastung wichtiger Hauptbahnen und Bahnhofsanlagen im Bau befindlichen Umgehungs- und Ergänzungsbahnen sind weitgehend gefördert worden, so die Güterumgehungsbahn Arnsdorf-Liegnitz. Auf den Nebenbahnstrecken Schwartau-Haffkrug und Uelzen-Dannenberg (Reichsbahndirektion Altona) wurden die Bauarbeiten abgeschlossen, auf den Strecken Schulzendorf-Havelbrücke (Reichsbahndirektion Berlin), Merseburg-Frankleben (Reichsbahndirektion Halle), Böblingen-Herrenberg, Nebringen-Eutingen (Reichsbahndirektion Stuttgart) konnte die Inbetriebnahme des zweiten Gleises erfolgen.

Durch Fertigstellung der Strecke Villingen-Immendingen (Reichsbahndirektion Karlsruhe) wurde der schon seit Ausbruch des Krieges in Gang befindliche zweigleisige Ausbau der ganzen Schwarzwaldbahn zum Abschluß gebracht.

Von dem viergleisigen Ausbau der Strecke Frohnau-Birkenwerder sind die neuen Vorortgleise vorläufig in Betrieb genommen. Der Bau des vierten Gleises Osterfeld S.-Block Hochstraße (Reichsbahndirektion Essen) sowie der viergleisige Ausbau der Teilstrecke Stuttgart Hbf. nach Cannstatt und nach Feuerbach (Reichsbahndirektion Stuttgart) ist fertiggestellt, derjenige der Teilstrecke Feuerbach-Kornwestheim nahezu vollendet.

Die in den östlichen Reichsbahndirektionsbezirken durch die neue Grenzziehung bedingten Bauten von Grenzbahnhöfen sind mit allen Mitteln gefördert und zum Teil, wie beispielsweise die Bahnhöfe Schneidemühl, Sosnitza, fertiggestellt worden.

Der Grenz- und Zollbahnhof Neu-Bentschen wurde für den Güter- und Tierverkehr dem Betrieb übergeben. Auf den Teilstrecken Schlobitten-Döbern der Neubaustrecke Schlobitten-Wormditt und auf der zum Wiederanschluß der Stadt Bischofswerder (Westpreußen) an das Reichsbahnnetz dienenden Strecke Bischofswerder-Freystadt ist ein behelfsmäßiger Betrieb aufgenommen worden.

Im Bereich der westlichen Reichsbahndirektionen sind in dem letzten Geschäftsjahr durch die Aufgabe des passiven Widerstandes neue umfangreiche Bau- und Unterhaltungsarbeiten entstanden.

Hierbei darf erwähnt werden, daß die neuen Geschäftsgebäude der Reichsbahndirektionen Trier und Oppeln fertiggestellt und bezogen worden sind.

Der 11,5 km lange Wattenmeerdamm für die Nebenbahn Niebüll-Westerland zwischen dem Festland und der Insel Sylt, dessen Bau durch die Grenzziehung im Norden Deutschlands veranlaßt wurde, ist soweit gediehen, daß auf der restlichen 1,5 km langen Strecke die zum Schutze des südlichen Dammfußes vorgesehene Spundwand geschlossen und ein schmalspuriges Baugleis zur Förderung der Baustoffe vom Festland zur Insel hergestellt werden konnte. Durch diese Bauleistungen hofft man, das hochwertige ingenieurtechnische Werk in einen Zustand versetzt zu haben, daß es den Angriffen von Sturmfluten trotzen kann.

In der Unterhaltung des Oberbaus wurde unter Anwendung der technischen Neuerungen (beispielsweise von Gleisstopfmaschinen usw.) angestrebt, die Schäden der Vorkriegszeit zu beseitigen. Der allgemeine Unterhaltungszustand des Oberbaus ist wesentlich verbessert worden. Die vorgesehene Gleiserweiterung mit Neustoffen im Umfange von 3000 km ist nahezu vollständig zur Ausführung gekommen. Besondere Erwähnung verdient, daß in dem Berichtszeitraum der nach badischem Muster durchgebildete Reichsoberbau B 49 auf Eisenschwellen in einer Länge von rund 1200 km erstmalig verlegt und daß auch mit dem nach oldenburgischem Muster durchgebildeten Reichsoberbau O 49 auf Eisenschwellen ein Versuch in einer Länge von 80 km durchgeführt worden ist. Die Schweißung von Schienenstößen kam in Versuchsstrecken zur Anwendung. In der für die Gleislage und die Erhaltung des Oberbaus besonders wichtigen Frage kamen neue Verfahren zur Anwendung, wodurch in technischer und in wirtschaftlicher Beziehung erhebliche Fortschritte erzielt wurden, so z. B. Dichtung der Bettung vor dem Verlegen

des Oberbaus durch Stampfen, Verwendung von Füllkästen bei dem Verlegen des Oberbaus mit eisernen Schwellen usw.

Die Verstärkung und der Umbau der Eisenbahnbrücken, die durch die auf ihnen verkehrenden Betriebsmittel unzulässig hoch beansprucht wurden, sind mit Nachdruck gefördert worden. Dabei wurden die Ergebnisse der neuesten Untersuchungen über die Verwendung von hochwertigem Baustahl weitgehendst verwertet, um die eisernen Oberbauten so wirtschaftlich und zweckmäßig wie nur möglich zu gestalten. Die durch die Kriegsjahre in Rückstand gekommenen Unterhaltungsarbeiten an den eisernen Brücken wurden in verstärktem Maße nachgeholt. Die Nachrechnung der eisernen Brücken und der Eisenbetonbrücken wurde nach den neuen Berechnungsgrundlagen weitgehendst durchgeführt und konnte zu einem gewissen Abschluß gebracht werden.

Die Signal- und Sicherungsanlagen sind ergänzt, die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung der Weichen und Signale ist nach Möglichkeit fortgeführt worden. Versuchsweise ist auch eine Strecke mit Lichttagessignalen ausgerüstet worden. Auch die zur Erhöhung der Betriebssicherheit dienende Einrichtung der Strecken- und Stationsblockung sowie des Doppellichtvorsignals wurde weiter gefördert. Zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit mußte eine Anzahl stark abgenutzter Stellwerke erneuert werden. Auf die weitere Ausgestaltung des Fernmeldewesens wurde hingewirkt. An verschiedenen Stellen wurden automatische Vermittlungsämter für den Fernsprechdienst als Ersatz für Handämter eingerichtet. Zur Beschleunigung des Telegrammverkehrs wurde das Hughesfernschreibenetz durch Einrichtung neuer Hughes-Stationen und durch Herstellung neuer Verbindungen erweitert. Bemerkenswert ist, daß auf dem Rangierbahnhof Pankow eine Anlage zur Übermittlung von Meldungen auf die Rangiermaschinen mittels drahtloser Telephonie geschaffen worden ist und daß Versuche zur Vermeidung des Überfahrens von Streckensignalen in die Wege geleitet worden sind.

Elektrischer Zugbetrieb. Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn erfuhr im Kalenderjahre 1925 eine Erweiterung um rund 314 km, zu der namentlich Strecken im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern beitrugen. Hier wurden in Betrieb genommen die Strecken von München bis Garmisch-Partenkirchen nebst der Zweiglinie Tutzing-Kochel, München-Herrsching und München-Landshut. Der Ausbau der Reststrecke Landshut-Regensburg konnte nicht vollendet werden. Entsprechend den Elektrisierungsabsichten der Österreichischen Bundesbahnen wurden auch auf der nach Österreich führenden Linie München-Rosenheim-Kufstein die Elektrisierungsarbeiten in Angriff genommen.

Im Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin wurde die zweite nördliche Vorortstrecke Berlin Stettiner Vorortbahnhof bis Oranienburg dem elektrischen Betriebe übergeben. Die letzte der Nordstrecken, die Strecke Schönholz-Reinickendorf bis Velten, befand sich am Ende des Jahres 1925 noch im Ausbau.

Gegen Schluß des Jahres wurden etwa 1,6 % der gesamten Streckenlänge der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft elektrisch betrieben. Von den im Monat insgesamt geleisteten Lokomotiv- und Triebwagennutzkilometern wurden etwa 4,9 % elektrisch gefahren.

Die mit der Elektrisierung in Bayern im Zusammenhang stehenden Bauten des Walchenseewerkes wurden soweit gefördert, daß am Ende des Jahres alle vier Bahnmaschinen im Betrieb standen. Von den Kraftwerken an der mittleren Isar konnte das Kraftwerk Aufkirchen in Betrieb genommen werden, während die Eröffnung des Werkes Eittingen am Jahresschlusse nahe bevorstand. Entsprechend der Vergrößerung des Fahrzeugparkes und dem Anstieg der elektrisch bewältigten Verkehrsleistung wuchs auch in den anderen Bezirken mit elektrischem Zugbetrieb die Arbeitsabgabe der Kraftwerke. Diese mußten deswegen erweitert werden, wobei sie in betriebstechnischer Hinsicht vervollkommnet wurden.

Gegen Ende des Jahres waren vorhanden 238 elektrische Lokomotiven und 287 elektrische Triebwagen für Stromzuführung aus einer Fahrleitung.

Werkstättenwesen. Die Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätten ist für die in Frage kommenden Werkstätten durchgeführt. Die noch verbleibenden kleineren Hauptwerkstätten sollen ihre bisherige Bezeichnung beibehalten und unter einem Abteilungsleiter als Amtsvorstand weitergeführt werden.

Die mit der Neuordnung der Werkverwaltung verbundene Umstellung der Werke auf wirtschaftliche Betriebsführung hat in dem verflossenen Jahre zu einer weiteren Einschränkung der Belegschaft geführt. Die Zahl der in den Eisenbahnausbesserungswerken, Haupt- und Nebenwerkstätten sowie in den Ausbesserungsstellen der Bahnbetriebs- und Bahnbetriebswagenwerke beschäftigten Werkstättenarbeiter (einschließlich Lehrlinge, Zöglinge und Maschinenbaubeflissene) beträgt Ende dieses Jahres 119 500 gegenüber 139 400 im Januar 1925. Die Verminderung der Bediensteten konnte nicht gleichmäßig in sämtlichen Werkstätten der Deutschen Reichsbahn durchgeführt werden, weil die neuzeitlichen mit den modernsten Werkzeugmaschinen, Vorrichtungen und Förderanlagen ausgerüsteten Werke unbedingt voll ausgelastet bleiben müssen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat deshalb ältere Werkstätten und Werkstättenabteilungen geschlossen. Es sind bisher 7 Werke ganz und in weiteren 22 Werken einzelne Abteilungen stillgelegt worden. 14 Werke sind unter erheblichen Betriebseinschränkungen als Betriebsabteilungen anderen Werken angegliedert oder in Betriebswerke umgewandelt worden.

Die bisherigen leitenden Direktionen für die Fahrzeugunterhaltung sind unter Übertragung der Verantwortung für den Betrieb und die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnausbesserungswerke und Hauptwerkstätten zu „geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen“ ausgebaut und bestimmten Reichsbahndirektionen als Werkstättenabteilungen angegliedert worden. Die bei den örtlichen Reichsbahndirektionen bestehenden Werkstättendezernate und Werkstättenbüros sind aufgelöst. Durch die Zusammenfassung der Arbeiten in den geschäftsführenden Direktionen sind bereits wesentliche Ersparnisse erzielt worden.

Die Ergebnisse der bisherigen Versuche des Eisenbahnausbesserungswerkes Grunewald zur Einführung einer betriebswirtschaftlichen Vollabrechnung in den Eisenbahnausbesserungswerken und der vom 1. April 1925 ab im Werke Grunewald durchgeführten Vollabrechnung sind einem von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aus den verschiedensten Fachrichtungen zusammengesetzten Ausschuß zur Behandlung übergeben worden. Der Ausschuß hat inzwischen seine Arbeiten beendet. Auf Grund des zu erstattenden Berichts wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft über das weitere Vorgehen in der Frage der wirtschaftlichen Vollabrechnung in den Eisenbahnausbesserungswerken Entscheidung treffen.

Unterrichts- und Bildungswesen. Die Arbeiten des Unterrichts- und Bildungsausschusses wurden weiter gefördert. Ihn beschäftigen zurzeit vorwiegend die einheitlichen Bestimmungen für das Dienstschul- und Dienstvortragswesen. Aus wirtschaftlichen Gründen sollen die Unterrichtskurse der Dienstanfänger möglichst in nur wenigen Zentralschulen abgehalten werden. Eine solche ist im Vorjahre im Eisenbahnwerk Brandenburg-West eröffnet worden, während in Hanau eine Zentralschule im Jahre 1925 in Betrieb genommen ist.

Zur Vermittlung der nötigen Fachkenntnisse sind im Laufe des Jahres verschiedenartige Ergänzungskurse bei den Reichsbahndirektionen eingerichtet worden. Es erwies sich dies als notwendig für die Unterweisung der Bediensteten, auch der nichttechnischen, in der Handhabung der Sicherungsanlagen. Ferner sind für Dezernenten für Brücken- und Ingenieurfachbauten besondere Kurse abgehalten. Zur Heranbildung eines brauchbaren Nachwuchses für die wichtigen

Arbeiten in den Brückenbaudezernaten ist ein Kursus in Mathematik, Statik und Brückenbau in Berlin abgehalten. Besondere Vorträge wurden auch für das Verkehrspersonal veranstaltet. Sprachkurse für fremdsprachlichen Unterricht sind wieder eingerichtet worden.

Die Unterrichtswagen haben sich sehr gut bewährt und sollen für alle Fachgebiete wieder eingerichtet werden.

Auf dem Gebiet des freiwilligen Bildungswesens haben der Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen und die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Beamtenschulen auf den ihnen vertraglich zugewiesenen Unterrichtsgebieten tatkräftig weiter gearbeitet. Die Verwaltungsakademien haben im Zusammenarbeiten mit den Reichsbahndirektionen eisenbahnfachliche Vorlesungen für die Beamten des gehobenen mittleren und oberen Dienstes veranstaltet.

Die zur Versorgung des Personals mit Lehrmitteln im Jahre 1924 gegründete Verkehrswissenschaftliche Lehrmittel-Gesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn hat im Laufe des Jahres eine stattliche Anzahl Lehrbücher für den Dienstunterricht herausgegeben.

Die psychotechnische Versuchsstelle der Reichsbahndirektion Berlin und die Prüfstellen bei den Reichsbahndirektionen München und Dresden haben weitere Untersuchungsverfahren ausgearbeitet, die dem psychotechnischen Ausschuß vorliegen oder von ihm zur Einführung empfohlen sind. Der Ausschuß ist weiter in die Beratung darüber eingetreten, welche Grundsätze vom psychotechnischen Standpunkte aus für die Unfallverhütung aufzustellen sind. Der Ausschuß selbst mußte im Laufe des Jahres, dem Schicksal aller übrigen ständigen Fachausschüsse folgend, verkleinert werden. Er besteht jetzt aus 11 Mitgliedern.

Im Lehrlingswesen war es bisher bei der notwendigen Personalverminderung noch nicht möglich, die Anzahl der einzustellenden Lehrlinge wieder auf die früher übliche Anzahl von 3 % bei Schlossern und 6 % bei Kesselschmieden zu bringen. Es sind zurzeit 5010 Lehrlinge vorhanden, davon im 1. Lehrjahr 842, im 2. 888, im 3. 1637, im 4. 1643. Neu eingestellt werden Ostern 1926 824 Lehrlinge, so daß nach Berücksichtigung des Abganges und des Zuganges im nächsten Jahre rund 4000 Lehrlinge vorhanden sein werden. Über Einrichtung und Lehrplan der Werkschulen sind einheitliche Bestimmungen eingeführt. Bestimmungen für eine einheitliche Lehrlingsordnung befinden sich in Vorbereitung.

Nachdem die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch Verfügung vom 1. November 1924 — 57.261 — die Einführung der amtlichen Einheitskurzschrift angeordnet hatte, hat sie mit Verfügung vom 12. Februar 1925 — 57.261.1 — die Ausführungsbestimmungen hierzu bekanntgegeben und den Kreis der Bediensteten bestimmt, die zur Erlernung der Einheitskurzschrift verpflichtet sind. Bei den Reichsbahndirektionen sind infolgedessen Unterrichtskurse eingerichtet worden, an denen bisher rund 25 000 Bedienstete teilgenommen haben. Die Unterrichtskurse werden noch fortgesetzt, so daß in absehbarer Zeit mit einer größeren Anwendung der Kurzschrift im Eisenbahndienst gerechnet werden kann.

Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen.

Für diese Verkehrsunternehmungen kennzeichnet sich das Jahr 1925 als ein Jahr wirtschaftlichen Rückganges.

Die Einnahmen gingen meist zurück durch weiteren Abbau der Zuschläge und durch Einführung vieler Ausnahmetarife in dem Bestreben, hierdurch die Verkehrsmenge zu heben. Bei der mißlichen Lage der deutschen Wirtschaft ist dieses Bestreben nicht erreicht, sondern in dem letzten halben Jahr sogar ein sehr bedauerlicher Rückgang des gesamten Verkehrs eingetreten. Auch litten die Einnahmen stellenweise durch den Wettbewerb der Kraftwagen.

Die Ausgaben erhöhten sich verhältnismäßig erheblich durch die Steigerung der Gehälter und Löhne gegenüber dem Jahre 1924 und durch die starke Anspannung der Steuern. Die begonnenen Arbeiten zur Wiederherstellung bzw. Erneuerung der durch Krieg und Nachkriegszeit geschwächten Bahnanlagen und Betriebsmittel mußten daher gegen Ende des Berichtsjahres erheblich eingeschränkt werden.

Österreich.

Die Aufgaben, die die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1925 zu lösen hatten, ergaben sich aus der Fülle der Arbeiten, die im ersten Jahre nach der Gründung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ in Angriff genommen und allen Schwierigkeiten zum Trotz weitergeführt werden mußten.

Das große Werk der Neuorganisation des Verwaltungsapparates zur Herbeiführung einer möglichst vereinfachten Betriebsführung, das im Jahre 1924 in Angriff genommen und zum Teil fertiggestellt worden war, fand seine Fortsetzung in der Neugliederung der Generaldirektion, deren Geschäftseinteilung dahin geändert wurde, daß die sechs Fachgruppen, die in der Betriebs-, der kommerziellen und der Baudirektion bestanden hatten, aufgelöst wurden. Die administrative Direktion wurde aufgelöst und ihre Geschäfte derartig aufgeteilt, daß die mit Personal-, Wohlfahrts-, Rechts- und Sanitätsangelegenheiten befaßten Abteilungen unmittelbar dem Generaldirektor unterstellt und das Fahrbegünstigungsbüro in das Generalsekretariat einbezogen wurde. Die Abteilung für Verwaltungs- und Organisationsangelegenheiten wurde der finanziellen Direktion angegliedert. Weitere Vereinfachungen wurden durch die Auflassung einzelner Büros und die Zusammenlegung von Abteilungen erzielt.

Bei Beurteilung der finanziellen Lage der Bundesbahnen kommt in Betracht, daß die Stockung des wirtschaftlichen Lebens in Österreich naturgemäß auch auf den Bundesbahnbetrieb von großem Einfluß ist.

So hat die Verkehrsentwicklung im besonderen im Personenverkehr den Erwartungen nicht voll entsprochen, doch kann das Gesamtergebnis als nicht unbefriedigend bezeichnet werden, da im Güterverkehr bisher eine größere Steigerung eingetreten ist, als vorausgesehen war.

Was die Ausgaben der Betriebsrechnung betrifft, so befinden sich die Personalausgaben — und das ist keine auf Österreich beschränkte Erscheinung — noch in steigender Bewegung, es konnte aber dafür der Aufwand für Sachausgaben trotz gesteigerter Betriebsleistung eingeschränkt werden, und namentlich bei der Lokomotivkohle sind die Ersparnisse nicht nur infolge der sinkenden Tendenz und Kohlenpreise, sondern auch durch günstigere Einkäufe und Sparsamkeit beim Verbrauche sehr wesentlich.

Mit 1. Januar 1925 wurden die Grundlagen für die Personen-, Gepäck- und Gütertarife neu festgesetzt. Die gleichfalls mit 1. Januar eingeführte Durchrechnung der Gütertarife zwischen den Hauptlinien der Bundesbahnen, den österreichischen Linien der ehemaligen Südbahngesellschaft, den bundeseigenen und den im Pachtbetriebe des Bundes stehenden Lokalbahnen hat für zahlreiche wichtige Verkehrsbeziehungen eine zum Teil sehr ausgiebige Verbilligung der Frachtkosten mit sich gebracht.

Die Österreichischen Bundesbahnen vermieden es ungeachtet des mit dieser Tarifrechnung verbundenen Einnahmeausfalles, die Grundlagen ihres Gütertarifes zu ändern. Auch die Personen- und Gepäcktarife blieben im Jahre 1925 unverändert. Erst vom 1. Januar 1926 an ist eine Änderung der Personentarife in der Weise in Aussicht genommen, daß sie eine durchschnittliche Erhöhung von 15 % erfahren und hierdurch durchschnittlich auf das 14 500fache der in der Vorkriegszeit eingehobenen Gebühren erhöht werden. Die Bundesbahnen wurden hierzu gezwungen, weil der bisherige Personentarif, dessen Sätze im Durchschnitte nur das 12 500fache der Vorkriegstarife betrugen, die Selbstkosten des Betriebes bei weitem nicht deckt.

Der Ausbau des Systems direkter Gütertarife mit ausländischen Verwaltungen machte bedeutende Fortschritte; es wurden die Güterverkehre mit Ungarn, Venedig sowie mit dem Deutschen Reiche auf Grund der Erstellung direkter Tarife neu geregelt.

Von nicht geringerer Bedeutung ist die Einführung der direkten Abfertigung im internationalen Personen- und Gepäckverkehr mit dem Deutschen Reiche, der Schweiz, Italien, der Tschechoslowakei, Polen, Ungarn und Rumänien unter Zugrundelegung einer Einheitstarifwährung.

Für die Beförderung von Gütern in den internationalen Umbehandlungsverkehren sind wesentliche Erleichterungen dadurch geschaffen worden, daß die in der Nachkriegszeit eingeführten Beschränkungen der Frachtzahlungsfreiheit (Frankatur- und Überweisungszwang), der Nachnahmebelastung (Nachnahmeverbot) und des Verfügungsrechtes des Absenders in den zwischenstaatlichen Verkehrsbeziehungen, an denen Österreich beteiligt ist, zum größten Teile wieder aufgehoben wurden.

Eine Ausgestaltung hat auch der Expreßgutverkehr erfahren. Während die Expreßgutbeförderung bisher nur im Binnenverkehr zugelassen war, werden noch Tarifbestimmungen in Kraft treten, die eine durchgehende Abfertigung von Expreßgut zwischen österreichischen und ungarischen Bahnhöfen ermöglichen.

Zahlreich sind die Maßnahmen, die von den Bundesbahnen durchgeführt wurden, um den Reiseverkehr zu verbessern und den Zuzug von Fremden nach Österreich nicht nur im eigenwirtschaftlichen, sondern auch im allgemein volkswirtschaftlichen Interesse zu fördern. Der Sommerverkehr 1925 wurde derart ausgestaltet, daß die Bundesbahnen im Schnellzugdienste gegenüber dem Vorjahre eine Mehrleistung von 28,5 %, im Personenzugverkehre eine solche von 14 % aufzuweisen hatten.

Die Leistungen im Schnell- und Personenzugdienste kamen der Vorkriegszeit sehr nahe; im Schnellzugdienste allein wurde die Vorkriegsleistung schon übertroffen.

Unter den überaus zahlreichen Maßnahmen zur Hebung des Fremdenverkehres sind zu erwähnen: die Fortführung der Sprechtage für Fremdenverkehrsangelegenheiten in der Generaldirektion, die Herausgabe einer das österreichische Verkehrsgebiet umfassenden Sammlung „Österreichische Bundesbahnführer für Reise und Touristik", die Einführung ermäßigter Monatsabonnementskarten für das gesamte Netz der Bundesbahnen und zum Besuche der durch besondere landschaftliche Schönheiten ausgezeichneten Gegenden Österreichs, Fahrbegünstigungen für den Besuch der Wiener Messen, die Beteiligung an der Verkehrsausstellung in München und an der Hygiene-Ausstellung in Wien u. a. m.

Hierbei kommt es den Österreichischen Bundesbahnen sehr zustatten, daß es dem Österreichischen Bundesministerium für Handel und Verkehr, das gleichfalls auf dem Gebiete der Fremdenverkehrsförderung eine umfassende Tätigkeit entfaltete, im abgelaufenen Jahre gelang, die Aufhebung des Paßsichtvermerkes im Verkehre zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich — einen von der ganzen Bevölkerung freudigst begrüßten Erfolg — zu erzielen. Für die Zukunft haben die Österreichischen Bundesbahnen die Errichtung eigener Agenturen im Auslande und die Veranstaltung von Gesellschaftsreisen nach Österreich in Aussicht genommen.

Die bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes wurden im Jahre 1925 fortgesetzt.

Die Sperrung der nicht genügend benutzten Personenhaltestellen wurde im allgemeinen beibehalten. Es wurden jedoch Richtlinien aufgestellt, nach welchen in begründeten Fällen einzelne Haltestellen, deren Interessenten sich bereitfinden, zu den Betriebskosten einen entsprechenden Beitrag zu leisten, wieder im nötigen Ausmaß eröffnet werden können. Einige solche Haltestellen wurden bereist eröffnet.

Zur Herabminderung der den Betrieb bedeutend belastenden Erhaltungskosten für ungenügend ausgenützte Bahnhofanlagen wurde die Verkleinerung einzelner solcher Anlagen mit bestem Erfolg durchgeführt und die Fortsetzung dieser Maßnahmen eingeleitet.

Im Güterzugdienste wurden Ersparungen dadurch erzielt, daß die Reihungsarbeiten kleinerer, nicht voll ausgenützter Reihungsbahnhöfe an größere Reihungsbahnhöfe übertragen wurden.

Im Bau- und Bahnerhaltungsdienst sind zu erwähnen: Vergrößerung der Streckenbereiche durch Auflassung der Streckenleitungen Wien III und Villach-Süd sowie der Betriebsleitung Neuberg und Auflassung von 26 Bahnmeisterposten; Fortsetzung der Schrankenauflassungen, 140 Schrankenanlagen wurden aufgelassen und 80 umgestaltet. Weitere Auflassungen durch Einführung von Warnsignalen mit elektrischem Blinklicht sind im Zuge; Einführung maschineller Hilfsmittel zur Erzielung größeren Arbeitserfolges. Anschaffung von 32 Gleisstopfmaschinen; Oberbauauswechslungen mußten im Jahre 1925 aus budgetären Gründen stark eingeschränkt werden; Verstärkungen und Auswechslungen von Brücken haben auf den Linien Attnang-Puchheim-Stainach-Irdning und Innsbruck-Bludenz anläßlich der Einführung des elektrischen Betriebes stattgefunden.

Im Werkstättendienst wurden im laufenden Jahr verschiedene Arbeiten einer Neuordnung unterzogen, insbesondere die Umstellung einzelner Werkstättenbetriebe auf Fließarbeit nach den Grundsätzen wissenschaftlicher Betriebsführung. Gleichzeitig ist die Vereinheitlichung der Arbeiten durch Zuweisung gleichartiger Fahrbetriebsmittel an die einzelnen Werkstätten in ziemlich weitgehender Durchführung begriffen. Zu diesem Zwecke wurde die gemischte Werkstätte Simmering auf Güter- und Personenwagen-, die gemischte Werkstätte Jedlesee auf Personenwagen-, die Wagenwerkstätte Floridsdorf auf Güterwagen-Ausbesserung umgestellt. Gleichzeitig gelangte die Lomotiv- und Wagenwerkstätte Wien-Süd zur Auflösung. Überdies ist zu erwähnen: die weitere Einrichtung von Lokomotiven mit Vorwärmern (bis Ende 1925 ungefähr 700 Stück), der Umbau von Naßdampf-Verbundlokomotiven in Heißdampf-Zwillinglokomotiven und die weitere Einrichtung von Lokomotiven mit Lentz-Ventilsteuerung.

Die Fortschritte in der Elektrisierung der Bundesbahnen sind durch die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Arlbergstrecke im Mai 1925 gekennzeichnet. Damit steht nunmehr die gesamte Strecke von Innsbruck bis Bludenz in elektrischem Betrieb. Die Arbeiten für die Elektrisierung der weiteren Strecke bis Buchs und Bregenz sind in vollem Gange. Der Beschluß des Völkerbundrates, aus dem Österreich eingeräumten Kredit 88 Mill. Goldkronen zur Fortführung der Elektrisierungsarbeiten zur Verfügung zu stellen, sichert die Fortführung der Arbeiten auf den Strecken Wörgl-Salzburg sowie Brenner-Kufstein und ermöglicht nunmehr auch die Vollendung des Mallnitz- und Stubachwerkes. Die Verhandlungen mit der italienischen Regierung, die die Elektrisierung der Strecke Verona-Brenner plant, über die Wahl des Bahnhofes, in dem der Übergang von Einphasenwechselstrom auf den Dreiphasenwechselstrom erfolgen soll, sind im Zuge.

Am 1. Februar 1925 wurde die Salzkammergut-Lokalbahn in den Eigenbetrieb der Gesellschaft rückübergeben.

Nach monatelangen schwierigen Verhandlungen wurde zwischen der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen und der Personalvertretung eine Einigung über die Besoldungsordnung erzielt.

An die Herausgabe der Besoldungsordnung schloß sich die einer neuen Pensionsvorschrift.

Der Personalabbau wurde unbeschadet der vorübergehenden Suspension des Abbaugesetzes in den ersten Monaten des Jahres 1925 mit dem ziffernmäßigen Ergebnis eines Abbaues von 2418 Bediensteten vom 1. Januar 1925 bis 31. Oktober 1925 fort-

gesetzt, so daß vom Beginn des Abbaues (1. Oktober 1922) an 49 870 Bedienstete abgebaut wurden.

Auch die staatliche Hoheitsverwaltung kann auf bedeutungsvolle Erfolge zurückblicken.

Im verflossenen Jahre wurde die 15,6 km länge Lokalbahn Friedberg-Pinkafeld vollendet und am 16. November 1925 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hierdurch wurde die in einer Strecke von ungefähr 28 km auf österreichischem Gebiet gelegene, von Ungarn ins Burgenland reichende Sackbahn Steinamanger-Rechnitz-Pinkafeld an das österreichische Bahnnetz angeschlossen und damit das mittlere und südliche Burgenland in den direkten Verkehr mit Österreich einbezogen. Im Herbste des verflossenen Jahres wurde die Fertigstellung der bereits vor dem Kriege begonnen Lokalbahn Ruprechtshofen-Gresten in Angriff genommen.

Von Seilschwebebahnen sind die auf die Zugspitze und die auf die Raxalpe in Bau, die von Maria Zell auf die Bürgeralpe, von Kitzbühel auf den Hahnenkamm und von Ebensee auf den Feuerkogel (Höllengebirge) in Vorbereitung.

Im verflossenen Jahre ist es nach langen Verhandlungen mit der tschechoslowakischen Regierung gelungen, eine Einigung über eine den Bedürfnissen des Personen- und Güterverkehres vollauf Rechnung tragende Einrichtung und Durchführung des Eisenbahnüberganges zwischen Österreich und der tschechoslowakischen Republik zu erzielen. Als gemeinsame Grenzanschlußstationen sind die in Österreich gelegenen Stationen Retz, Laa und Marchegg und die in der Tschechoslowakei gelegenen Stationen Lundenburg, Gmünd, Oberhaid-Böhmisch Hörschlag und Zlabings bestimmt worden.

Durch das Verwaltungsentlastungsgesetz, Ges. v. 21. Juli 1925, BGBl. Nr. 277, wurde eine Reihe von Vereinfachungen des behördlichen Verfahrens auf verschiedenen Gebieten des Eisenbahnwesens unmittelbar herbeigeführt und die gesetzliche Grundlage für eine Neuerstellung reformbedürftig gewordener Verwaltungsvorschriften für das Eisenbahnwesen, insbesondere jener über das Verfahren bei Eisenbahnbauten und Bauführungen auf Eisenbahngrund geschaffen.

Um die staatlichen Verkehrsvorschriften den Bedürfnissen des modernen Verkehres anzupassen, wurde eine neue staatliche „Signalordnung für Haupt- und Lokalbahnen“ erstellt, welche mit dem 1. Juli 1925 in Kraft getreten ist. Auf Grund dieser Rahmenvorschrift sind im Laufe des Jahres 1925 von den einzelnen Betriebsunternehmungen die entsprechenden Dienstvorschriften für den Signaldienst erstellt worden.

Endlich wurde behufs Vereinheitlichung des Betriebes auf Schleppbahnen mit Eigenbetrieb eine Rahmenvorschrift „Die Betriebsvorschriften für nichtöffentliche Bahnen“ erstellt.

Zur Vereinheitlichung der Versicherungseinrichtungen der Eisenbahnbediensteten wurde die Umwandlung der „Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt in der Republik Österreich“ in einen Zwangsversicherungsträger für die Unfallversicherung der gesamten Betriebe der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen und der mit den Eisenbahnbetrieben im Zusammenhang stehenden Schlaf- und Speisewagenbetriebe eingeleitet und wird voraussichtlich mit 1. Januar 1926 in Kraft treten.

Schließlich sei noch der Erfolg hervorzuheben, den die Gemeinde Wien im verflosenen Jahre durch die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn erzielt hat.

Ungarn.

Die allgemeine wirtschaftliche Lage war im Jahre 1925 noch immer drückend; diese Tatsache zeigt sich natürlicherweise auch in den Ergebnissen der kgl. ungarischen Staatsbahnen.

Finanzlage. Das am 30. Juni endende Rechnungsjahr 1924/25 brachte folgende Ergebnisse:

Einnahmen:	in Hunderttausend Papierkronen
Personen- und Gepäckverkehr	915 135,7
Eilgut- und Frachtverkehr	1 914 858,1
Sonstige Einnahmen	533 340,1
zusammen	3 363 333,9
Ausgaben:	
Personal-Ausgaben	973 299,8
Sachliche Ausgaben	38 510,4
Sonstige Betriebs-Ausgaben	1 420 341,1
Unterstützung der Pensions- und Krankenkassen	590 868,7
Zinsendienst	153 239,9
Sonstige Ausgaben	55 080,5
zusammen	3 231 340.4
Investitionen:	277 788,5

Das erste Viertel des Rechnungsjahres 1925 ergab folgendes Bild:

	in Hunderttausend Papierkronen
Ausgaben	708 487,7
Einnahmen	871 640,0
Investitionsausgaben	32 647,9

Hierzu ist zu bemerken, daß die Ausgabe-Daten vom Juli und August endgültige, vom September dagegen provisorische, die Einnahme-Daten sämtlich provisorische sind.

Verkehr. Die allgemeine Verkehrslage hat sich im vergangenen Jahre infolge der neuen Verkehrs- und Handelsverträge weiter gebessert. Wenn die tatsächlichen Leistungen gegenüber dem Vorjahre einen geringen Rückgang zeigen, so findet dies seine Ursache in den wirtschaftlichen Verhältnissen.

Im Rechnungsjahre 1924/25 wurden 1 570 857 Wagenladungen befördert; dies bedeutet gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von 11,2 %. — Die Zahl der beförderten Tonnen war 23 660 218, gegen das Vorjahr ein Rückgang von 9,2 %. Auch die Zahl der Tonnenkilometer (2 147 586 340) zeigt eine Verminderung von 8,8 %. Die Zahl der beförderten Personen war vom 1. Juli 1924 bis 30. Juni 1925: 67 930 269. Es bedeutet dies auch eine Verminderung von 10,0 %. Die Summe der Personenkilometer (2 472 998 765) ist 15 % geringer, als im Vorjahre.

In den ersten drei Monaten des neuen Rechnungsjahres (Juli-September) wurden 418 947 Wagenladungen und 4 584 487 Tonnen befördert. An Tonnenkilometern wurden 564 055 000 geleistet, d. i. eine Verminderung von 2,2 %. Die Zahl der beförderten Personen betrug 20 132 200 und die der Personenkilometer 756 495 000, das sind 4 % bezw. 8,3 % weniger, als im Vorjahre.

Tarifwesen. Im vergangenen Jahre widmeten die kgl. ung. Staatsbahnen ihre Tätigkeit vorwiegend dem Ausbau und der Vervollkommnung der am 1. Juli 1924 eingeführten Reformtarife, da sich in den neuen Tarifen — wie dies bei einer so großzügigen Reform eben nicht zu vermeiden ist — gewisse Lücken und Unstimmigkeiten zeigten, die auf das wirtschaftliche Leben, das infolge der andauernden Krise in der industriellen Produktion ohnehin mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, hemmend einwirkten.

Auch die äußerst günstige Ernte stellte ungewöhnliche Anforderungen an die Staatsbahnverwaltung. Die stark herabgeminderte Aufnahmefähigkeit des Inlandes, ferner der Mangel an Handels- und Zollverträgen mit den Nachbarländern erheischte eine weitgehende tarifarische Unterstützung des ungarischen Außenhandels, der auf den ausländischen Märkten einem starken Wettbewerb begegnete. So mußten für Obst, Mehl, Zucker, Saaten usw. weitgehende Frachtermäßigungen ins Leben gerufen werden, um die Verwertung der reichen Ernte zu ermöglichen.

Der Abbau des Personals wurde nach dem Sanierungsgesetz weiter durchgeführt. Das Gesamtpersonal — ohne Arbeiter — besteht am 31. Dezember 1925 aus 30 602 Bediensteten,

von denen 1410 in der Direktion, 1690 in 6 Betriebsleitungen und 27 502 im Außendienst beschäftigt sind.

Ende des Jahres erschien eine Regierungsverordnung über die Regelung der Standesverhältnisse und Bezüge der Staatsbahnangestellten sowie über die Versorgung der Witwen und Waisen. Es wurde festgestellt, wie viele Beamte jedem einzelnen Status angehören können und wie der Gesamtstand des Status auf die einzelnen Gehaltsklassen zu verteilen ist. Die Verminderung ist bis spätestens 30. Juni 1927 durchzuführen, so daß in den Staatsvoranschlag 1927/28 nur der festgestellte Gesamtstand aufgenommen werden kann. Übergangsweise sind in jeder Gehaltsklasse zwei Gruppen (A und B) zu bilden, von denen die Gruppe A höhere Bezüge als die Gruppe B erhält. Innerhalb beider Gruppen bleiben die bisherigen Gehaltsstufen bestehen. In die Gruppe der höchsten Gehaltsklasse sind nur so viele Posten aufzunehmen, als ihr nach dem festgesetzten Stande überhaupt angehören dürfen. Befinden sich in dieser Gehaltsklasse zurzeit mehr Posten, so sind die übrigen der Gehaltsgruppe B der gleichen Klasse zuzuteilen. Die in die Gehaltsgruppe B aufgenommenen Posten sind so zu betrachten, als ob sie der nächstniederen Gehaltsklasse angehören, so daß der Gruppe A der letzteren nur soviele Posten angehören können, als erforderlich sind, um die Zahl der in die Gehaltsgruppe B der nächsthöheren Gehaltsklasse eingereihten Posten auf die festgesetzte Höchstzahl der niedrigeren Gehaltsklasse zu ergänzen. Dieser Vorgang ist auf der ganzen Linie in sämtlichen Gehaltsklassen durchzuführen.

Die Regelung der Pensionen, deren Last immer drückender wird, konnte derzeit nicht durchgeführt werden, da die hierzu notwendigen Summen nicht zur Verfügung stehen. Es ist aber zu hoffen, daß mit Zustimmung des Sanierung-Generalkommissars auch die Lage der Pensionäre verbessert wird.

Niederlande.

Das Berichtsjahr ist ruhig verlaufen. Eine im Jahre 1924 einsetzende Steigerung des Güterverkehrs sowie die Herabsetzung der Betriebskosten ermöglichten es, wieder die übliche Dividende zu zahlen, ohne den Staat in Anspruch zu nehmen. Im Jahr 1925, das wirtschaftlich ungleichmäßig war, hat sich diese günstige Entwicklung leider nicht fortgesetzt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sanken, und auch im Güterverkehr ist eine rückläufige Bewegung eingetreten. Voraussichtlich wird mit einem kleinen, durch den Staat zu deckenden Fehlbetrag zu rechnen sein. — Die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft (Boxtel-Wesel) löste sich auf, die entsprechenden Teilstrecken wurden vom Deutschen Reiche und von der Staatseisenbahn-Betriebs-Gesellschaft angekauft; ihre Linie, die früher im Vlissinger Verkehr eine große Rolle spielte, wird zurzeit als Nebenbahn betrieben. Es finden Bemühungen statt, ihr wenigstens einen Teil des alten Verkehrs wieder zu gewinnen. Die Verstaatlichung der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn Zutfen-Winterswyk-Bocholt und -Borken ist auf den 1. Januar 1926 festgesetzt. Die Elektrisierung der Hauptbahnstrecke Amsterdam-Rotterdam schritt langsam fort, indem einzelne Brücken verstärkt wurden, auch der Umbau der Linie Rotterdam-Haag-Scheveningen vom Wechselstrom auf Gleichstrom wurde gefördert. Zu erwähnen ist noch, daß die Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Zeeland“ in Vlissingen im Juli 1925 ihr 50jähriges Bestehen feierte. Sie beförderte 1924 insgesamt 65 631 Reisende im Verkehr mit England. Die englische Linie über Hoek van Holland-Harwich erreichte mit 130 662 Reisenden die höchste jemals erreichte Verkehrszahl.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dieser ist in seinem Gebiet und seinem Mitgliederstande — abgesehen von dem Neuanschluß einiger kleinerer Privatbahnen — unverändert geblieben. Die Betriebslänge der Vereinsbahnstrecken beträgt zurzeit rund 75 800 km. Den Höhepunkt in der Vereinstätigkeit des abgelaufenen Jahres bildete die Vereinsversammlung, die am 10./12. September in Salzburg stattfand und die wegen ihres harmonischen Verlaufs allen Teilnehmern in bester Erinnerung geblieben sein wird. Eine große Anzahl der von den ständigen Ausschüssen des Vereins vorbereiteten Arbeiten wurde dort abgeschlossen, so namentlich die Neugestaltung der Vereinszusatzbestimmungen zu den künftigen Internationalen Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr und über den Güterverkehr, dann des Übereinkommens über die Erstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht, ferner die Umarbeitung des Diensttelegrammübereinkommens und der Vereinsstatistik. Auch wurde eine Reihe von technischen Bestimmungen in den „Technischen Vereinbarungen“ geändert oder ergänzt, neue Bestimmungen über den Bau von Kessel- und Topfwagen und über die einheitliche Bezeichnung der Dampflokomotiven herausgegeben und schließlich eine Reihe einheitlicher technischer Bestimmungen und Richtlinien für den elektrischen Betrieb auf Vollbahnen angenommen, die im Technischen Ausschuß des Vereins unter Mitwirkung der schweizerischen, schwedischen und norwegischen Bahnen ausgearbeitet worden waren.

(Schluß folgt.)

Produktiv und Unproduktiv.

Von **Dr. Hans A. Martens**, Berlin.

Die beiden Wörter „Produktiv“ und „Unproduktiv“ haben viel Verwirrung, besonders in den Zeiten des Staatsumsturzes, angerichtet, und daher mannigfache Erörterungen in der Fachpresse und in den Industriewerken selbst ausgelöst. Industrieunreife Köpfe verbanden mit dem Begriff „Unproduktive Kräfte“ die Vorstellung des Überflüssigen, Entbehrlichen, Drohnenhaften und jenes Schlagwort, irreführend wie viele Schlagwörter, entstand, daß die produktiven Kräfte (womit die Arbeiter gemeint waren) die unproduktiven Kräfte (womit die Beamten vom Direktor bis zum letzten Schreiber gemeint waren) mit ihren Hammerschlägen ernähren müßten. Es hat nicht geringe Mühe gekostet, den beiden Wörtern, die sich sehr schnell auch in dem Sprachgebrauch der Arbeiterschaft eingebürgert haben, eine annähernd brauchbare Deutung zu geben. Man war von dem Unwert des Wortes „Unproduktiv“ überzeugt, suchte nach neuen Begriffen und schlug die Begriffe „Mittelbarer Arbeiter“ und „Unmittelbarer Arbeiter“ vor mit der Begründung, daß es unproduktive Kräfte in einem Betrieb überhaupt nicht geben dürfe; daß die Bezeichnung „Unproduktiv“ daher sachlich und sprachlich falsch und nur geeignet sei, einem Teil der Industrietätigen unrecht zu tun. Man sieht aber leicht ein, daß die Worte „mittelbar“ und „unmittelbar“ einseitig von der Vorstellung ihren Ursprung nehmen, daß ein Teil der Arbeiter unmittelbar an einem Arbeitsauftrage arbeitet (z. B. Schmied, Dreher), während der andere Teil (z. B. Förderarbeiter, Kesselheizer) nur mittelbar an seiner Erledigung beteiligt ist. Die Werkbeamten werden mit dieser neuen Begriffsbestimmung gar nicht erfaßt. Daß diese beiden Wörter noch nicht ausreichen und auch in den industriellen Wortschatz und Sprachgebrauch noch keineswegs übergegangen sind, zeigen die Veröffentlichungen, in denen die Wörter „Produktiv“ und „Unproduktiv“ noch immer angewendet werden. Man muß also weitersuchen. Man wird zum Ziele kommen, wenn die Überlegung angestellt wird, zu welchem Zweck die in einem Betrieb tätigen Kräfte in Gruppen gegliedert werden sollen. Dabei wird man vor neuen Wortbildungen nicht zurückschrecken dürfen. Und man darf sich durch zunächst einsetzende Ablehnung und Angriffe, mit denen neue Vorschläge begrüßt werden, nicht beirren lassen. Wir alle erinnern uns noch der

schweren Geburt der Wörter Bahnsteig und Abteil, die längst in den deutschen Sprachschatz übergegangen sind. Vorweg genommen sei, daß es für unsere Aufgabe die Lösung durch ein einziges Ersatzwort nicht gibt, da die industrielle Deutung der beiden Wörter sehr verschiedenartig ist. Schon diese Tatsache allein zeigt die Notwendigkeit, die beiden Begriffe zu klären und in der bisherigen Sprachform zu beseitigen.

Der oben angedeutete Zweck der Eingliederung aller in einem Werk Tätigen in bestimmte Gruppen ist ihre Gegenüberstellung nach bestimmten Gesichtspunkten und die Bildung eines Verhältnisses aus den Gruppen oder der Prozentzahlen, um ihre anteilige Kopfzahl gegeneinander vergleichen zu können, wobei man bestimmten, aus der Erfahrung gewonnenen Regelwerten nahezukommen versucht, mit dem Endziel, diese möglichst noch günstiger zu gestalten.

Die erste Vorarbeit ist also, volle Klarheit zu schaffen, weswegen man eine Einteilung der Beamten- und Arbeiterschaft vornehmen will und was man mit ihr zu erreichen beabsichtigt. Ist diese Vorarbeit zweifelsfrei geleistet, so ist die Unterbringung jeder einzelnen Arbeitskraft verhältnismäßig einfach und ohne Fehler durchzuführen. Tauchen Zweifel auf, so wird die gewählte Einteilung besonders zu begründen sein. Es ist an und für sich unbedenklich, wenn vielleicht in anderen Werken über irgendeine Zweifelsfrage eine andere Meinung besteht, da eben die Auffassung und Entscheidung über die Einteilung nicht absolut, sondern nur relativ aufzufassen ist. Diese voraussetzende Anschauung muß man sich bei den nachfolgenden Betrachtungen ganz besonders vor Augen halten. Die Zweifel werden erst gegenstandswichtig, wenn die Einteilung in mehreren Werken, die einem einzigen Konzern angehören, vorgenommen wird, und wenn in ihnen diese Zweifelsfälle nicht übereinstimmend entschieden werden. In einem solchen Falle ist aber auch die Lösung verhältnismäßig einfach, indem die Zweifelsfälle der Hauptverwaltung des Konzerns zur Entscheidung bekannt gegeben werden, die dann eine für alle Werke gültige Entscheidung zu treffen hat.

Die Eindeutigkeit industrieller Begriffe ist also von allgemeiner Bedeutung, wenn man über die Umfassungsmauer eines Werks hinaussieht, um Vergleiche und Schlüsse aus den Zahlen des eigenen Werks und anderer Werke über Personalaufwand, Ausbringung und Kosten der Erzeugnisse zu ziehen. Bei Werken, die einem Ring angehören, ist die Einheitlichkeit der Grundlagen statistischer Werte, wie eben erörtert, selbstverständlich. Bei allen deutschen Werken ist sie aber notwendig, um in einer Reichsstatistik wirklich vergleichsfähige Zahlen zu vereinigen.

Bei der Einteilung von Werkbeamten und Arbeitern müssen die einzelnen Gruppen mit einer Bezeichnung (Überschrift) versehen werden. Die zu wählenden Bezeichnungen bringen nun eine erneute Schwierigkeit in der Aufgabe der Einteilung des Personals, denn man muß nun über jeden Begriff einer Bezeichnung volle Klarheit schaffen. Andernfalls entsteht durch die Schaffung eines neuen Begriffs eine neue Quelle vieler Irrtümer und Fehler. Dadurch leidet dann wieder die Einheitlichkeit in vielen Werken eines großen Konzerns. Da die Bezeichnung einer Gruppe nichts anderes ist als die in ein Wort zusammengefaßte Beschreibung, welche Personen in eine Gruppe hineingehören, so muß man von dieser Beschreibung ausgehen, die selbst natürlich zweifelsfrei sein muß, damit sie Irrtümer ausschließt.

Um für die vieldeutig gebrauchten Wörter „Produktiv" und „Unproduktiv" eindeutige Begriffe zu schaffen, vergegenwärtigen wir uns ihre häufigste Auslegung. Eine, die weite Verbreitung gefunden hat, ist diejenige, daß man als Produktivarbeiter alle diejenigen betrachtet, welche unmittelbar Arbeiten an den Erzeugnissen ausführen, die von einer Firma hergestellt und verkauft werden. Darin würde dann von selbst die Deutung des Wortes unproduktiv liegen: unproduktive Arbeiter sind alle anderen, die nur mittelbar an der Herstellung der Verkaufserzeugnisse teilnehmen, d. h. nur Arbeiten ausführen, die die „Produktivarbeiten" unterstützen oder ermöglichen. Eine andere Auslegung ist die, daß man diejenigen als Produktivarbeiter bezeichnet, welche Werte schaffen, deren Tätigkeit unmittelbar gewinnbringend ist, während die unproduktiven Arbeiter diejenigen sind, die nur verteuernd auf die Herstellungskosten, das heißt auf die Kosten, welche für das Werteschaffen zu bezahlen sind, und demzufolge gewinnverringernd wirken. Beide Erklärungen kommen auf dasselbe hinaus, beseitigen aber die beiden als unzureichend erkannten Wörter nicht.

Ein Beispiel zu der erstgenannten Deutung wäre folgendes: Ein Dreher arbeitet ein Ventil, welches verkauft wird: er ist ein Produktivarbeiter. Ein anderer Dreher arbeitet an einem Ventil, welches im Dampfkessel des Werks gebraucht wird: er ist ein unproduktiver Arbeiter.

Ein anderes Beispiel zeigt ein neues Bild. In einem Werk werden Teilerzeugnisse so sauber gefräst, daß sie keinerlei Nacharbeiten erfordern. In einem zweiten Werk ist ein Nachschleifen der gefrästen Teile erforderlich und im Fertigungsplan vorgesehen. Das zweite Werk wird auch diese Schleifarbeit als produktiv bezeichnen, trotzdem sie nicht erforderlich wäre, wenn das Fräsen, wie im ersten Werk, genügend sauber ausgeführt würde. Man hat also eine Arbeit als produktive eingereiht, die vermeidbar und daher verteuernd und gewinnverringernd ist. Aus diesem Beispiel folgt ganz besonders, wie wandelbar der Begriff produktiv und unproduktiv ist, denn von Rechts wegen müßte man diese nicht erforderliche Schleifarbeit als unproduktiv bezeichnen. Man sieht, daß Produktivarbeit im Sinne dieser zweiten Begriffsbestimmung (Werte schaffend und Gewinn bringend) in diesem Beispiel zum Teil Verlustarbeit ist infolge mangelhafter Fertigung und durch eine Änderung des Arbeitsverfahrens zum völligen Verschwinden gebracht werden kann — und muß.

In dieser Auffassung lassen sich die Ersatzwörter[1]) „Schaffer" und „Mitschaffer" völlig eindeutig verwenden, welche ich mit folgender Begriffsbestimmung vorschlage:

Schaffer sind Arbeiter, die an einem an den Besteller abzuliefernden Stück unmittelbar schaffen (arbeiten), d. h. das Rohstück in den gebrauchsfertigen Zustand überführen oder an dieser Aufgabe anteilig mitwirken; z. B. formbildend (Former, Gießer), formverändernd (Schmied, Dreher) oder zusammenbauend (Monteur). Ihre Tätigkeit ist unmittelbar gewinnbringend, weil sie verkaufsfähige Ware schafft.

Mitschaffer sind Arbeiter, die an den Arbeiten der Schaffer mitschaffen; z. B. vorbereitend (Materialienausgeber, Werkzeugmacher), die Arbeitsstücke bewegend (Förderarbeiter) oder für Sauberkeit sorgend (Aufräumarbeiter). Ihre Tätigkeit ist also auch notwendig, verteuert aber die der Schaffer; sie sind also gewinnmindernd, und man ist daher bemüht, ihre Zahl auf das notwendigste Maß einzuschränken. Daß dies Bestreben nicht allgemeine Geltung hat, wird gleich an einem Beispiel gezeigt werden.

Diese beiden Wörter sind leicht verständlich, kurz, bequem zu sprechen und eindeutig in ihrer Begriffsbestimmung. Aber die immer noch im Fluß befindliche Organisation der Fertigung kann auch bei diesen Begriffen Entscheidungen zu treffen aufgeben; denn es tritt z. B. die Frage auf: Sind es Schaffer oder Mitschaffer, die an einem Werkstück als ungelernte oder angelernte Kräfte unmittelbar mitschaffend, zur Hilfeleistung oder zur Entlastung dem die eigentliche Fertigung ausführenden Arbeiter beigegeben sind? Die Entscheidung kann verschieden ausfallen, was ohne Belang ist in einem einzelnen Werk, und man wird hier auf die Frage geführt, die sich mit dem Verhältnis der ungelernten oder angelernten Handarbeiter (Werkhelfer) zu den

[1]) A. Nimbach machte in der „Borsig-Zeitung" zwar schon früher den Vorschlag der Bezeichnung „Schaffende" und „Mitschaffende" (man beachte die überflüssige Partizipiumform!), glaubt aber, sie von einer besonderen, verfeinerten Betriebsorganisation abhängig machen zu müssen; wenn nämlich die einzelnen Betriebsabteilungen eines Werks für sich abrechnen, wobei „dann fast sämtliche Arbeiter produktiv würden". Also bleibt doch noch ein Rest der Unproduktiven, so daß dieser Vorschlag auch nicht befriedigt.

Handwerkern beschäftigt. Man sieht schon, daß es nicht angängig ist, ein starres Verhältnis der Mitschaffer zu den Schaffern und der Handarbeiter zu den Handwerkern für Fabriken als allgemein gültigen und wirtschaftlichen Regelwert aufzustellen, um nach ihm Zensuren für die Wirtschaftlichkeit in der Verwendung der verschiedenen Arbeitergruppen in Industriewerken zu geben. Denn wir unterscheiden drei Arten von Mitschaffern, und zwar solche,

1. deren Anzahl von der Anzahl der Schaffer abhängt, z. B. der Arbeiter am Schmiedeglühofen,
2. deren Anzahl hiervon unabhängig ist, z. B. Heizer,
3. deren Anzahl von der Anzahl der Schaffer und zugleich von ihrer Arbeitsanstrengung abhängt, z. B. Werkzeugmacher, Magazinarbeiter, Förderarbeiter.

Die Grenzen sind nicht scharf zu ziehen, sie zu bestimmen, ist äußerst nützlich für die Erkenntnis der Tätigkeit der Mitschaffer, die meistens der Gruppe 3 angehören. Allgemein kann man den Satz aufstellen, daß sich die Anzahl der Mitschaffer nach der Anzahl und Arbeitsanstrengung der Schaffer sowie nach dem Maße der Entlastung, die sie für diese bilden, richtet.

Wir werden untersuchen, ob die Begriffe „Schaffer" und „Mitschaffer" auch zu anderen Zwecken gleichgut brauchbar sind.

Vom Standpunkt der Selbstkostenermittlung unterscheidet über die Begriffe „Produktiv" und „Unproduktiv" der Umstand, ob die bei der Fertigung entstehenden Löhne unmittelbar oder nur mittelbar auf die Aufträge verrechnet werden können. Aus dieser Auffassung leiten sich auch die wohlbekannten Bezeichnungen „mittelbare und unmittelbare Löhne, Arbeiter, Arbeiten und Kosten" her. Soweit nur Arbeiter in Frage kommen, würden die Begriffe „Schaffer" und „Mitschaffer" vollen Ersatz bieten, so daß man der Bezeichnungen mittelbar und unmittelbar entraten kann. Man hätte ergänzend zu sprechen von Schaffer (Mitschaffer)-Löhnen, -Arbeiten und -Kosten.

Mit dem Begriff Produktiv und Unproduktiv verbindet man nun eine erweiterte Vorstellung, die nicht nur die Arbeiter, sondern auch die Werkbeamten umfaßt und damit eine Gegenüberstellung erzeugt, bei der auf der einen Seite die Produktivarbeiter und auf der anderen die unproduktiven Arbeiter nebst allen Werkbeamten erscheinen müssen.

Bei der Einteilung des gesamten Werkpersonals können verschiedene Gesichtspunkte geltend gemacht werden. Sind in einem Werk verschiedene Fertigungszweige (z. B. Lokomotiv- und Wagenbau, allgemeiner Maschinenbau) vorhanden, so wird die Einteilung des Personals nach Fertigungszweigen sicher gefordert werden. Sie ist nicht ganz einfach, weil manche Teilbetriebe für einen oder mehrere Fertigungszweige gemeinsam arbeiten, und ein Streit entsteht nicht selten darüber, welchem der Zweige Beamten und Arbeiter anzurechnen sind. Die Anrechnung der Schaffer ist meist zweifelsfrei, weil ihre Arbeitsleistungen leicht durch Werkauftragsnummern zu erfassen sind; nur die Mitschaffer und die Beamten der allgemeinen Büros (z. B. Buchhaltung, Lohnbüro, Versand) bilden den Zankapfel. Die innere Ursache dieses Streites ist natürlich immer die Höhe der Unkosten, die durch diese Zurechnung oder Nichtzurechnung zu einem Fertigungszweig beeinflußt wird. Es liegt heute noch nicht viel anders als in jener guten alten Zeit, in der ein alter Gaswerksdirektor, der von seinem Verwaltungsrat wiederholt darauf hingewiesen wurde, daß er zuviel Arbeiter habe, erwiderte: „Zuerst klagt man, daß ich zuviel Brennerlohn ausgebe, da habe ich die Leute auf die Kohle geschrieben; dann beschwert man sich über zu hohe Kohlenlöhne, da habe ich sie auf Koks gebucht, und nun fangen sie von zu hohen Kokslöhnen an. Ich schreibe den Herren niedrige Löhne auf jedes Konto, wie Sie es wünschen, nur nicht für alle auf einmal, denn irgendwohin muß ich die Leute doch buchen."

Eine weitere Einteilung ist die sehr natürliche nach Beamten und Arbeitern, um das Verhältnis beider zueinander festzustellen. Dabei ist der Begriff „Werkbeamte" erweitert dahin zu verstehen, daß er alle leitenden und aufsichtsführenden Kräfte sowie die zu ihrer Unterstützung ihnen beigegebenen Personen umfaßt. Diese letzteren können im Arbeiterverhältnis stehen, d. h. als Arbeiter gelöhnt werden, so daß dann der Gegensatz Beamte und Arbeiter sachlich nicht mehr aufrechterhalten wird. Zu den aufsichtsführenden Kräften gehören auch Arbeiter, die ihre eigentliche schaffende und mitschaffende Tätigkeit verlassen haben und aufsichtsführend (Arbeitsprüfer) oder bei der Arbeit von Werkbeamten mitarbeitend (Zeitaufnehmer) verwendet werden. Man erkennt, daß für diese beabsichtigte Gegenüberstellung für die beiden Gruppen Beamte und Arbeiter neue Begriffe geschaffen werden müssen, um Irrtümer auszuschließen. Ich schlage die Worte „Werker" und „Nichtwerker" mit folgender Begriffsbestimmung vor:

Werker sind alle diejenigen Personen, welche an der Erledigung der Arbeitsaufträge schaffend oder mitschaffend, d. h. als Schaffer oder Mitschaffer im Sinne der für diese beiden Begriffe weiter oben gegebenen Begriffsbestimmung beschäftigt sind.

Nichtwerker sind hingegen alle Personen der Leitung und Aufsicht und die Arbeitskräfte, die ihnen zur Erfüllung ihrer Aufgaben zugewiesen sind. Zu den Nichtwerkern gehören also alle Werkbeamten vom Generaldirektor bis zum letzten Schreiber und alle diejenigen Arbeiter, die infolge ihrer Tätigkeit nicht mehr zu den Werkern zu rechnen sind.

Sprachlich ist zu bemerken, daß das Zeitwort „werken" und das Hauptwort „Werker" — die Wörter Handwerker und Werkstatt sind jedem geläufig — uralte deutsche Wörter sind, die gegenwärtig nicht mehr gebräuchlich sind. Das ist aber kein Grund, sich ihrer nicht zu erinnern und sie nicht zu verwenden. Es liegt vielmehr aller Anlaß vor, die Wörter einzuführen, weil der neuzeitliche industrielle Sprachgebrauch mit Vorliebe und mit Recht sich der Wörter „Werk" anstatt Fabrik, „Werkbetriebe" anstatt Fabrikbetriebe, „werkgerecht", werktätig" (werktätige Bevölkerung) bedient. Das Wort „werken" ist in seiner Bedeutung dahin abzugrenzen, daß es bearbeiten, verarbeiten von Werkstoffen und Werkstücken in Werken und Werkstätten und Werkbetrieben bedeuten soll. Natürlich umfaßt der Begriff „Werker" auch weibliche Personen, deren besondere Hervorhebung in der vorliegenden Gegenüberstellung von Werkern und Nichtwerkern sowieso nicht erforderlich ist. Aber nichts steht im Wege, das Wort „Werkerin" entsprechend der Wortbildung Arbeiterin zu bilden, wenn es notwendig sein sollte. Man wird vorurteilsfrei zugeben müssen, daß das Wort „Werker" (zwei Silben) klar im Begriff, kurz im Ausdruck, daher leicht zu sprechen, besser ist als die Bezeichnungen „werktätige Kräfte" (sechs Silben) oder „werkende Kräfte" (fünf Silben). Einige Zweifel kann die Einordnung der Lehrlinge, Maschinenbaupraktikanten (Maschinenbaubeflissene) und Zöglinge) und Betriebsräte bereiten. Man wird keinen Fehler begehen, wenn man Lehrlinge, Praktikanten sowie Betriebsräte für die Zeit ihrer Werktätigkeit zu den Werkern rechnet. Betriebsräte würden also zu Bruchteilen bei den Werkern und Nichtwerkern erscheinen. In einigen Werkstatistiken erscheinen Lehrlinge der ersten beiden Jahrgänge und Praktikanten bei den „unproduktiven" Kräften. Wir würden sie unter der Voraussetzung, daß ihre unselbständige Arbeitsleistung noch keine verkaufsfähige Ware schafft, also als kostenverursachend anzusehen ist, zu den Mitschaffern rechnen müssen, was im vorliegenden Fall der Personalübersicht Werker und Nichtwerker nicht in die Erscheinung tritt.

Wie man von produktiven und unproduktiven Arbeitern, Arbeiten und Kosten spricht, ist auch der Ausdruck „Produktiv- und Unproduktivzeiten" im Sprachgebrauch geläufig. Dieser Begriff wird allerdings nicht in paralleler Bedeutung mit den drei erstgenannten verwendet, sondern führt in einen besonderen Kreis der Vorstellung ein. In der Regel bezeichnet man als produktive Arbeitszeit diejenige, die unmittelbar zur Veränderung eines Werkstücks, das heißt zu seiner Bearbeitung aufgewendet wird. Un-

produktive Zeit ist dann diejenige Zeit, die der Arbeiter außerdem noch aufwendet, in der er aber an der Erledigung seines Arbeitsauftrages gehindert wird. Man schließt in die produktive Zeit dabei ein die vorbereitenden Arbeiten, das heißt das Einund Ausspannen der Werkstücke einschließlich Heraussuchens der Werkzeuge und des Spannzeuges, die dem Arbeiter zu seinem persönlichen Gebrauch übergeben sind. Diese Zeit ist aus den Zeitaufnahmen als Rüstzeit bekannt. Es ist lediglich eine Abmachung, ob man diese Zeit in die produktive Arbeitszeit mit einrechnet oder nicht. Nun bestehen noch eine Menge von Teilzeiten, die den Arbeiter in seiner eigenen Arbeitsverrichtung hindern und die man im Sprachgebrauch der Zeitaufnahmen Verlustzeiten nennt. Ihre mannigfachen Ursachen sind zur Genüge bekannt, so daß hier nicht näher darauf eingegangen werden muß. So hat man hier die Begriffe ziemlich klar festgelegt, nämlich die reine Arbeitszeit am Werkstück (Hand- und Maschinenzeit = Hauptzeit), die notwendige Rüstzeit, die der reinen Arbeitszeit zum Teil vorangeht, zum Teil ihr folgt, und die Verlustzeit, die sich aus einer mehr oder weniger großen Summe von Einzelverlustzeiten zusammensetzt. Welche Bedeutung diese einzelnen Werte für eine wirtschaftliche Fertigung haben, zeigen am besten die Zeitaufnahmen. Aufgabe der Betriebsleitung ist es, die Verlust- und Rüstzeiten dauernd nachzuprüfen und auf einen Geringstwert herabzudrücken, da verdienend natürlich nur die reine Arbeitszeit der Schaffer ist. Man sieht, daß man hier bereits klare, eindeutige Begriffe, die sich eingebürgert haben, geschaffen hat und die eingangs dieses Abschnitts erwähnten Bezeichnungen als veraltet abtun muß.

In den zu mannigfachen Zwecken aufgestellten Personalübersichten kann die Trennung des Personals nach Werkern und Nichtwerkern, Schaffern und Mitschaffern nicht entbehrt werden. Unter Anwendung der von mir vorgeschlagenen Bezeichnungen mit ihrer Begriffsbestimmung wird die Einsicht in die Personalverhältnisse, welche die Wirtschaftlichkeit eines Werks so stark beeinflussen, erheblich erleichtert im Gegensatz zu den sehr dehnbaren Begriffen „Produktiv-" und „Unproduktiv-Kräfte". Die Begriffe nach meinem Vorschlag haben den nicht zu unterschätzenden Vorzug, daß sie, streng sachlich ausgedeutet, keinen Beamten und Arbeiter in seinem Ehrgefühl verletzen, sondern jedem das Gefühl geben, daß seine Tätigkeit als Werker oder Nichtwerker, als Schaffer oder Mitschaffer notwendig ist. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die industriellen Körperschaften meinen Vorschlag prüfen würden und einige Industrie- und Eisenbahnwerke sich zu einem Versuch mit den von mir vorgeschlagenen Bezeichnungen entschlössen, ihre Erfahrungen bekanntgäben, damit es endlich gelingt, die Wörter „Produktiv" und „Unproduktiv" aus dem industriellen Sprachgebrauch zu beseitigen und durch allgemein verwendbare Begriffe zu ersetzen.

Zur künftigen Gestaltung des Reichswirtschaftsrates.

Bei dem Ringen um Deutschlands Existenz treten, in großen Umrissen gesehen, drei Phasen in Erscheinung. Zuerst stand das Heer auf dem Plane, nach seinem Zusammenbruch erhielt die Diplomatie das Wort, und schließlich rückte in den Vordergrund aller Interessen die Wirtschaft. Schon vor fast drei Jahrhunderten verglich der Meister des deutschen Epigramms Fr. v. Logau die Volkswirtschaft mit dem Daumen der Hand: „Wann der Daumen wird zunichten, — kann die Hand nicht viel verrichten. — Wann man schwächt den Wirtschaftsstand, — da besteht nicht lang ein Land." Um freie Bahn für die Wirtschaft zu schaffen und ihre Entwicklung möglichst zu fördern, wurde durch Reichsverordnung vom 4. Mai 1920 ein vorläufiger Reichswirtschaftsrat eingesetzt. Er besteht aus 326 Mitgliedern und ist auf dem Grundgedanken der Parität zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern aufgebaut. In zehn Gruppen verteilt erscheinen Vertreter aller wichtigen Zweige der deutschen Wirtschaft, namentlich der Landwirtschaft, der Industrie, des Handels, des Verkehrs und der öffentlichen Unternehmungen, des Handwerks, der Verbraucherschaft, der Beamtenschaft usw. Zur Verkehrsgruppe gehören zwei höhere Beamte der Reichsbahn-Gesellschaft als Arbeitgebervertreter und zwei von den zuständigen Organisationen benannte Persönlichkeiten als Arbeitnehmervertreter. Die Mitglieder des Reichswirtschaftsrates gelten als Vertreter der wirtschaftlichen Interessen des ganzen Volkes, sie sind nur ihrem Gewissen unterworfen, an Aufträge nicht gebunden, und stehen in gewissem Umfange unter dem Schutze der Immunität. Besonders wichtig ist die Bestimmung der Verordnung, daß alle sozialpolitischen und wirtschaftspolitischen Gesetzentwürfe von grundlegender Bedeutung von der Reichsregierung vor ihrer Einbringung dem Reichswirtschaftsrate zur Begutachtung vorgelegt werden sollen, auch steht dem letzteren das Recht zu, selbst solche Gesetzesvorlagen zu beantragen. Von seinem Recht, Ausschüsse einzusetzen, hat der Reichswirtschaftsrat umfassenden Gebrauch gemacht. Bald häufte sich aber die den Ausschüssen zugewiesene Arbeit in unerwartetem Umfange, und schon nach wenigen Jahren konnte sich niemand mehr der Erkenntnis verschließen, daß man vor einer Überorganisation stehe. Entschlossen zog man die nötigen Folgerungen und ließ wichtige Einschränkungen eintreten, insbesondere wurden die Vollsitzungen eingestellt und vor allem eine große Anzahl der Ausschüsse außer Tätigkeit gesetzt. Die noch immer hochbedeutenden Arbeitsleistungen des Reichswirtschaftsrates wickeln sich seitdem hauptsächlich ab im wirtschaftspolitischen, im sozialpolitischen und im finanzpolitischen Ausschusse.

Sowohl im vorläufigen Reichswirtschaftsrat als auch im Reichstag besteht der Wunsch, daß sobald als möglich an Stelle des vorläufigen der endgültige Reichswirtschaftsrat treten möge, und bereits im Frühjahr 1925 richtete der Vorstand des vorläufigen Reichswirtschaftsrates an die Reichsregierung das Ersuchen, unverzüglich den Gesetzentwurf über den endgültigen Reichswirtschaftsrat einzubringen, ihn aber vor der Einbringung dem vorläufigen Reichswirtschaftsrat vorzulegen. Letzteres ist in der Form geschehen, daß zunächst Referentenentwürfe für ein Gesetz und ein Ausführungsgesetz übersandt wurden, zu dem sich jedoch die Reichsregierung ihre Stellungnahme ausdrücklich vorbehalten hat. Da die Entwürfe einschließlich der Darstellung der Grundzüge inzwischen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden sind (vgl. Nr. 40 des Reichsarbeitsblattes 1925) und nunmehr trotz der Unverbindlichkeit der darin enthaltenen Vorschläge die wichtigste Unterlage für die Beratungen im Reichswirtschaftsrate bilden, kann auch unsere Zeitung an dieser bedeutsamen Erscheinung nicht vorübergehen.

Die Vorlage besteht aus zwei Entwürfen, von denen der eine als Rahmengesetzentwurf die grundlegenden Bestimmungen über den Aufgabenkreis, die Stellung und die Rechte des Reichswirtschaftsrates, der andere die zur Ausführung des Rahmengesetzes erforderlichen Vorschriften enthält. Die bisher im vorläufigen Reichswirtschaftsrate gemachten Erfahrungen sind hierbei verwertet worden. Nach § 1 des Rahmengesetzes hat der Reichswirtschaftsrat die Reichsregierung, den Reichsrat und den Reichstag bei wirtschaftspolitischen und sozialpolitischen Maßnahmen zu beraten, solche Maßnahmen anzuregen, Untersuchungen auf diesen Gebieten vorzunehmen und die Reichsregierung bei der Durchführung wirtschaftspolitischer und sozialpolitischer Maßnahmen zu unterstützen. An der Eigenschaft des Reichswirtschaftsrates als eines obersten Gutachterorganes wird also nichts geändert. Auch das ihm zugestandene Untersuchungsrecht ist nichts Neues, der Entwurf bringt aber dafür die bis jetzt fehlende gesetzliche Grundlage. Bei der Begründung des vorläufigen Reichswirtschaftsrates wurde großer Wert auf die Einteilung der Mitglieder in Gruppen gelegt, insbesondere versprach man sich viel von der Zusammenarbeit der Arbeitgeber und Arbeitnehmer innerhalb der einzelnen Gruppen. Tatsächlich hat sich aber das Schwergewicht des Einflusses in die drei Abteilun-

gen verlegt, von denen die erste die Arbeitgeber der Gruppen I bis VI, die zweite die Arbeitnehmer der Gruppen I bis VI und die dritte die Gruppen VII bis X umfaßt. Der Entwurf des Ausführungsgesetzes übernimmt grundsätzlich diese Gestaltung, schränkt aber die Bildung der Gruppen ein, gibt letzteren geringere Befugnisse als früher und gewährleistet den Abteilungen den Haupteinfluß, indem er gleichzeitig deren Zahl von drei auf vier erhöht; ihnen obliegt vor allem die Besetzung der Ausschüsse und des Vorstandes. Der Abteilung I gehören 41 Unternehmervertreter an (Landwirtschaft, Handel, Industrie usw.), die wieder in Gruppen eingeteilt sind; darunter befindet sich auch eine Verkehrsgruppe 6, über die weiter unten noch zu sprechen sein wird. Die gleiche Anzahl Mitglieder ist für die Abteilung II (Arbeitnehmervertreter) vorgesehen. Die Abteilung III umfaßt 14 Mitglieder als Vertreter der nicht privatwirtschaftlichen Zwecken dienenden Körperschaften, und die Abteilung IV 30 von der Reichregierung und dem Reichsrat ausgewählte Persönlichkeiten sowie Vertreter der Tagespresse.

Wichtig ist die Neuerung im Rahmengesetz, daß künftig der Reichswirtschaftsrat auch an den Vorarbeiten zu Gesetzentwürfen beteiligt werden kann, während ihm jetzt nur von der Reichsregierung bereits verabschiedete Gesetzentwürfe vorzulegen sind. Auch wird dem Reichswirtschaftsrat der ihm bisher nicht zustehende Anspruch zugebilligt, daß die von ihm beantragten Gesetzesvorlagen beim Reichstag eingereicht werden, selbst wenn die Reichsregierung ihnen nicht zustimmt. Ferner lassen die Entwürfe an verschiedenen Stellen die sehr zu billigende Absicht hervortreten, den Reichswirtschaftsrat in ein engeres Arbeitsverhältnis zur Reichsregierung, sowie zum Reichsrat und Reichstag zu bringen. So sollen nach § 3 Abs. 2 des Rahmengesetzentwurfes Reichsregierung sowie Reichstag, Reichsrat und deren Ausschüsse verlangen dürfen, daß Vollversammlungen oder Ausschüsse des Reichswirtschaftsrates ihre Gutachten vor dem Reichstage, dem Reichsrat oder ihren Ausschüssen mündlich erläutern lassen; auch können nach § 48 Abs. 3 des Ausführungsgesetzentwurfs auf Beschluß des Reichstags oder eines seiner Ausschüsse Mitglieder des Reichstags an den in dem Beschluß bezeichneten Verhandlungen der Ausschüsse oder der Vollversammlung des Reichswirtschaftsrates teilnehmen, und schließlich enthält der Entwurf den Vorschlag, daß der Vorsitz in Haupt- und Sonderausschüssen des Reichswirtschaftsrates Regierungsvertretern übertragen werden soll. Noch sei hervorgehoben, daß die Ausschüsse des Reichswirtschaftsrates gegenüber der Verordnung über den vorläufigen Reichswirtschaftsrat eine erhöhte Bedeutung erhalten, denn Haupt- und Sonderausschüsse sollen im allgemeinen die Hauptaufgaben des Reichswirtschaftsrates, nämlich die Begutachtung von Vorlagen der Reichsregierung und die Anregung wirtschafts- und sozialpolitischer Maßnahmen selbständig erledigen; die Einberufung der Vollversammlung ist nur für seltene Ausnahmefälle vorgesehen. Die Unabhängigkeit der Mitglieder des Reichswirtschaftsrates bleibt nach wie vor gewahrt.

Sind die vorstehend angeführten Neuerungen gewiß von großer Wichtigkeit, so ist doch ausschlaggebend für die Neugestaltung des Reichswirtschaftsrates die bereits angedeutete Tatsache, daß eine außerordentlich starke Verminderung der Mitgliederzahl durchgeführt werden soll, und zwar handelt es sich um eine Herabsetzung von 326 auf 126 ständige Mitglieder. Zum Ausgleich der sich hierdurch ergebenden Nachteile ist eine ganz neue Einrichtung, nämlich die Einberufung von nichtständigen Mitgliedern, vorgesehen. Diese werden auf Vorschlag der Abteilungen jeweils für einzelne Beratungsgegenstände in die Ausschüsse berufen. Dadurch wird es ermöglicht, einen erheblich größeren Umkreis von Berufungsgruppen und Volkskreisen zu den Beratungen des Reichswirtschaftsrates heranzuziehen, als das im vorläufigen Reichswirtschaftsrat — trotz seiner weit höheren Zahl an ständigen Mitgliedern — angängig war; zum andern wird die Gewähr geschaffen, daß besonders sachkundige Persönlichkeiten für die Mitarbeit gewonnen werden, deren Sachkunde nicht nur — wie das bei der Zuziehung von Sachverständigen der Fall ist — bei der Beantwortung einzelner Fragen, sondern im Verlauf der gesamten Verhandlung einschließlich der entscheidenden Abstimmungen zur Geltung kommen kann. Offenbar liegt hierin eine sehr glückliche Lösung, die dem Reichswirtschaftsrat aller Voraussicht nach eine große Beweglichkeit sichern und eine schnelle Anpassung an die so vielseitigen und rasch wechselnden Verhältnisse der deutschen Volkswirtschaft ermöglichen wird.

Eine besondere Bedeutung für Eisenbahnerkreise hat die Frage, welche Stellung der Reichsbahn - Gesellschaft im zukünftigen Reichswirtschaftsrate zugewiesen werden soll. In dieser Beziehung bringt der Entwurf zum Ausführungsgesetz allerdings eine arge Enttäuschung. Wie schon erwähnt, ist in der Abteilung I (Unternehmervertreter) eine Verkehrsgruppe 6 vorgesehen, welche vier Vertreter, und zwar je einen Vertreter der Seeschiffahrt, der Binnenschiffahrt, des Transportgewerbes (Spediteure usw.), sowie der Kleinbahnen und Straßenbahnen umfaßt. Die Reichsbahn-Gesellschaft aber, die z. Z. im Reichswirtschaftsrat als Unternehmer von zwei höheren Beamten vertreten wird, soll nach dem Referentenentwurf künftig in der Unternehmerabteilung, wie überhaupt im Reichswirtschaftsrate vollständig unvertreten bleiben. Dieser Vorschlag muß als verfehlt bezeichnet werden, und es gilt ihm mit Entschiedenheit entgegenzutreten. Schon rein formal ist er nicht zu rechtfertigen, denn nach Artikel 165 RV. soll sich der Reichswirtschaftsrat u. a. aus den Vertretungen der Unternehmer zusammensetzen, und da darf doch ein so wichtiges, überragendes Unternehmen wie die Reichsbahn-Gesellschaft — die größte Eisenbahnverwaltung der Welt — nicht vollkommen von der ständigen Mitgliedschaft ausgeschlossen werden; eine solche Gestaltung würde mit dem klaren Sinn der angezogenen Verfassungsbestimmung schlechterdings nicht vereinbar sein. Aber ganz abgesehen von dieser rein juristischen Betrachtung würde schon der Hinweis genügen, daß es tatsächlich eine Unbegreiflichkeit darstellen würde, wenn im deutschen Reichwirtschaftsrate, der der Volkswirtschaft dienen und sie mit allen Mitteln fördern soll, das mit der Volkswirtschaft durch unzählige Fäden eng verknüpfte Verkehrsunternehmen der Reichsbahn-Gesellschaft nicht ständig vertreten wäre, obgleich ausdrücklich eine Verkehrsgruppe eingerichtet wird. Gerade die engen Beziehungen, die zwischen den dort aufgeführten Verkehrsvertretern (See- und Binnenschiffahrt, Spediteure usw., Kleinbahnen und Straßenbahnen) und der Reichsbahn-Gesellschaft bestehen, ergeben von selbst die Notwendigkeit, daß auch die Reichsbahn-Gesellschaft in der Verkehrsgruppe erscheint; ohne sie würde diese Gruppe ein Torso bleiben und den Namen „Verkehrsgruppe“ nicht verdienen. Nun ist allerdings in § 48 Abs. 2 des Entwurfs zum Ausführungsgesetze bestimmt, daß die Reichsbahn-Gesellschaft Bevollmächtigte zu den Sitzungen der Ausschüsse und der Vollversammlung entsenden und durch sie ihren Standpunkt zu den Gegenständen der Verhandlung darlegen darf. Damit allein wird aber, der notwendige enge Zusammenhalt zwischen Reichsbahn-Gesellschaft und Reichswirtschaftsrat nicht genügend hergestellt, und man wird darauf bestehen müssen, daß die Reichsbahn-Gesellschaft außerdem, wie bisher, durch zwei stimmberechtigte ständige Mitglieder in der Abteilung I (Unternehmervertreter) vertreten wird. Dies ist auch schon vom Standpunkt der Parität aus nötig, weil nach dem Gesetzentwurfe der Abteilung II (Arbeitnehmervertreter) voraussichtlich auch Arbeiter und Angestellte der Reichsbahn-Gesellschaft als ständige Mitglieder angehören werden. Hoffentlich wird es gelingen, die hiernach im Interesse der Reichsbahn-Gesellschaft liegende Änderung des Entwurfs zu erwirken.

Dr. Otto.

Die deutsche Seeschiffahrt im verflossenen Jahre.

Das der deutschen Wirtschaft gewährte „Schonjahr" geht nunmehr zu Ende und es gilt nunmehr den kommenden Belastungen und den sich daraus für die deutsche Wirtschaft ergebenden Folgen ins Auge zu sehen. Leider hat dieses verflossene Jahr dem deutschen Wirtschaftskörper nicht die Erleichterungen und die Kräftigung gebracht, welche die Verfasser des Dawes-Gutachtens erwarteten. Für die deutsche Seeschiffahrt im besonderen können wir sogar eine ausgesprochene Verschlechterung gegenüber dem Vorjahre feststellen, da der Überfluß an Tonnage im Verhältnis zur über See zu bewegenden Gütermenge unverändert fortbesteht. (Bewegte Gütermenge 80 % der Vorkriegsziffer; Welttonnage 1914 49 Mill. BrRT, Januar 1925 64 Mill. BrRT.) Die Schwierigkeiten, denen sich das Reedereigeschäft in der ganzen Welt gegenübersieht, ergaben sich aus der Entwicklung des Frachtindexes, welcher im Oktober 1924 103,3, im Oktober 1925 dagegen nur 91,43 betrug. (Gegenüber einem Jahresdurchschnitt 1923 = 100.) Für die deutschen Reedereien kommen außerdem all die Nöte hinzu, welche die deutschen Wirtschaftsbetriebe bedrängen: vor allem die Kreditknappheit und die hohen Steuer- und sozialen Lasten. Letztere sind bei einzelnen Reedereien vor kurzem bis auf 10,5 % der gezahlten Steuern, Löhne und Gehälter berechnet worden. Außerdem ist die deutsche Seeschiffahrt zu den Dawesbelastungen (Industriebelastung) herangezogen worden, obgleich sie bereits durch Abgabe der Handelsflotte in weitestem Umfange unmittelbare Reparationsleistungen erbracht hat. Im einzelnen hat sich die Geschäftslage auf den Hauptverkehrsgebieten der deutschen Schiffahrt wie folgt gestaltet:

In der transatlantischen Linienschiffahrt nimmt der Verkehr unter deutscher Flagge im wesentlichen den gleichen Umfang wie im Vorjahre ein. Der ungünstigen Geschäftslage entsprechend war die Einstellung weiteren Schiffraums in die einzelnen Dienste und die Ausbreitung des Liniennetzes gering. Alles in allem kann gesagt werden, daß, was die Ladungsmenge anbetrifft, der Verlauf gleichmäßiger gewesen ist als im Vorjahre. Trotzdem ergab sich eine weitere Verschlechterung der Geschäftslage durch den außerordentlich niedrigen Stand der Frachten. Nach wie vor macht sich in den deutschen Häfen die ausländische Konkurrenz sehr fühlbar; die Zahl der auf deutsche Häfen fahrenden fremden Linien ist immer noch erheblich größer als in der Vorkriegszeit. Bezüglich der einzelnen Verkehrsbeziehungen ist folgendes zu bemerken:

Nach Nordamerika Ostküste hat sich das Ladungsangebot ausgehend etwas gehoben und kann als befriedigend bezeichnet werden. Eine entsprechende Entwicklung der Frachten blieb jedoch aus, vor allem wegen der Frachtenpolitik der U. S. Shipping Board. Die Vereinbarung, welche ausgehend zwischen den Hauptreedereien ab Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen bestanden hatte, hat sich zerschlagen. Es besteht lediglich noch eine Verständigung zwischen den früheren Mitgliedern der Konferenz, welche von Hamburg und Bremen fahren. Nach Nordamerika Westküste hat sich ausgehend der Verkehr nicht entwickelt. Die Frachtverhältnisse sind infolge übergroßen Raumangebots und zahlreicher Außenseiter, sowie der Konkurrenz der kanadischen Regierungslinien schlecht. Einigermaßen befriedigend war der heimkehrende Verkehr in Frucht- und Fischkonserven; erst gegen Jahresende 1925 setzte ein starker Niedergang in diesem Geschäft ein. Nach Cuba-Mexiko und Westindien blieb das Geschäft in bescheidenen Grenzen. In Mexiko macht sich in letzter Zeit eine leichte Besserung bemerkbar. Es besteht der Eindruck, daß sich allmählich die fördernde Wirkung der Regierung Calles geltend macht. Nach Südamerika Ostküste war ausgehend der Verkehr befriedigend. Störend wirkten die schlechten Hafenverhältnisse in Rio de Janeiro und noch mehr in Santos. Die Verhältnisse in letzterem Hafen haben zu der Einführung eines Sonderdienstes geführt, an dem Lloyd, Hapag und Stinnes beteiligt sind. Im Verkehr mit Argentinien war ausgehend das Ladungsangebot befriedigend, jedoch bei niedrigen Raten und scharfen Konkurrenzverhältnissen, welche zur Bildung des La Plata-Pools für den Verkehr ab Rotterdam, Antwerpen und Dünkirchen geführt haben. Heimkehrend war das Geschäft von La Plata auf Basis schlechter Frachten außerordentlich schwankend. Dazu kommen die mangelhaften Hafenverhältnisse in Buenos Aires, wenn auch neuerdings ernste Anstrengungen gemacht werden, eine Besserung herbeizuführen. In der Fahrt nach der Westküste Südamerikas haben die Wünsche der deutschen Kaufleute in den südchilenischen Häfen dazu geführt, daß neben dem 10tägigen Westküstenverkehr durch den Panamakanal nunmehr auch an Stelle des bisherigen sechswöchentlichen ein zweiwöchentlicher Dienst durch die Magellan-Straße eingerichtet worden ist. Der Dienst durch den Panamakanal war ausgehend verhältnismäßig befriedigend, während heimkehrend die Salpeterraten bis an die Selbstkostengrenze gesunken sind. In der Afrika-Fahrt haben sich zu Anfang des verflossenen Jahres die deutschen, englischen und holländischen Linien zusammengefunden, indem sie einem langen Konkurrenzkampf ein Ende bereiteten. Diese Verständigung fängt jetzt an, ihre Früchte zu tragen. Auf die Ergebnisse der Ostasien-Fahrt wirkten die politischen Wirren in China hemmend. Außerdem machen sich die finanziellen Schwierigkeiten Japans im Gefolge des großen Erdbebens noch bemerkbar. Trotzdem ist der Dienst nach Ostasien durch Einrichtung einer Linie über Manila, Honolulu, Japan und China erweitert worden. Nach Niederländisch-Indien war ausgehend in der ersten Hälfte des Jahres das Frachtangebot außerordentlich flau und beginnt sich erst jetzt allmählich wieder zu bessern. Heimkehrend kann das Geschäft im allgemeinen als befriedigend bezeichnet werden. Nach Australien ist das Geschäft infolge des dort bestehenden Schutzzollsystems, das alle Waren mit Ausnahme derjenigen, die aus Großbritannien und dessen Kolonien stammen, mit hohen Schutzzöllen belegt, aber noch sehr mäßig, wenn auch in Sonderartikeln besserer Qualität eine kleine Besserung zu verzeichnen ist. Trotz des deutsch-englischen Handelsvertrags ist eine befriedigende Regelung mit dem handelspolitisch selbständigen Australien noch nicht erreicht. Bei den einzuleitenden Verhandlungen muß deutscherseits unbedingt darauf gesehen werden, daß, wenn Australien Wolle, Fleisch und Getreide nach Deutschland exportieren will, auch der deutsche Export nach Australien zu denselben Bedingungen zugelassen werden muß, wie sie England gewährt werden. Heimkehrend ist das Geschäft mit dem der Vorkriegszeit auch noch nicht annähernd zu vergleichen. Auf das finanzielle Ergebnis wirkten Hafenarbeiterstreiks und die enorme Höhe der Arbeitslosen in den australischen Häfen hindernd.

In der transatlantischen Passagierfahrt spielt der Verkehr nach Nordamerika die Hauptrolle. Die Hemmungen der amerikanischen Einwanderungspolitik dauern hier unverändert an. Besonders bedauerlich ist die nach den bestehenden Bestimmungen, beginnend mit dem Fiskaljahr 1927, vorgesehene weitere Herabsetzung der deutschen Quote von 41 227 auf 22 018 Personen im Jahre. Hoffentlich gelingt es, hier eine Änderung zu schaffen. Für die Geringfügigkeit des Auswandererverkehrs hat sich wenigstens bis zu einem gewissen Grad ein Ausgleich dadurch geboten, daß der Besuchsverkehr von den Vereinigten Staaten sich besser entwickelt hat. In diesem Rahmen hat sich die erweiterte Einführung billiger Rundreiseraten, um auch dem amerikanischen Mittelstand Europareisen zu ermöglichen, gut bewährt, was insbesondere der Besuchsverkehr in der zweiten und dritten Klasse zeigt. Die Südamerika-Auswandererländer Brasilien und Argentinien haben gesetzliche Vorkehrungen getroffen, um das wahllose Hereinströmen ungeeigneter Auswanderer einzudämmen, und zwar hauptsächlich als Schutz gegen die Einwanderung unerwünschter Elemente aus Osteuropa. Diese Regierungsmaßnahmen der südamerikanischen Republiken sind nicht ohne

nachteilige Rückwirkungen geblieben, während die Auswanderung aus Deutschland hierdurch nicht betroffen wurde. Auch manche ungünstigen Berichte von enttäuschten Auswanderern haben die Auswanderungslust beeinträchtigt. Die Erklärung hierfür liegt wohl darin, daß in der Hauptsache nur Berichte von unzufriedenen Auswanderern heimgesandt werden. Kenner von Brasilien haben sich dahin geäußert, daß nur 10 % der Einwanderer, weil sie nicht ihre Erwartungen erfüllt sehen, enttäuscht zurückkehren, während 90 % durch Arbeit und Fleiß vorwärts kommen. Sehr erfreulich sind die Paßerleichterungen im Verkehr mit Amerika durch den Wegfall der Visumgebühr für Besucher. Hinsichtlich der Transitvisa hat sich Deutschland zu Konzessionen im Verkehr mit den Ländern herbeigelassen, die sich dem Deutschen Reich gegenüber zur Gegenseitigkeit bereit erklärt haben. Für Reisende der dritten Klasse ist das Transitvisum durchweg kostenlos. Ebenfalls ist dem Wunsche nach erheblichen Fahrpreisermäßigungen für die Reise durch Deutschland, d. h. für sogenannte Transitpassagiere, entsprochen worden. — Hervorzuheben ist die Wiederaufnahme von Erholungsreisen, insbesondere Nordlandfahrten, seitens der Hamburger und Bremer Reedereien. Besonders bemerkenswert ist es, daß es möglich war, auch ein Spezialschiff für dritte Klasse für Erholungsfahrten zur Verfügung zu stellen, so daß bei entsprechend niedrigen Preisen auch minderbemittelten Schichten die Beteiligung möglich gemacht werden konnte.

In der europäischen Fahrt bestand nach Spanien ein derartiger Überfluß an Tonnage, daß die Raten verlustbringend wurden. Das Geschäft wurde durch die Ungewißheit über die Ratifizierung des Handelsvertrags beeinträchtigt. Es ist bedauerlich, daß die übertriebenen Wünsche eines kleinen Zweiges der deutschen Wirtschaft (des deutschen Weinbaus) durch den ab 10. November 1925 bestehenden Zollkrieg die gerade im Verkehr nach Spanien gegebene Möglichkeit einer Steigerung des deutschen Exports zerschlagen haben. Rückkehrend war von Spanien genügend Ladung, jedoch noch mehr Tonnage vorhanden, so daß die Frachten schlecht und durch das lange Liegen der Schiffe in den spanischen Häfen sogar verlustbringend sind. Beispielsweise haben in Valencia auf der Reede gleichzeitig bis zu 42 Dampfer untätig und auf Ladung wartend gelegen. Befriedigender war die Fahrt nach Portugal, trotzdem auch hier die Raten gedrückt waren. Bedauerlich ist hier, daß die portugiesische Regierung durch eine „discrimination of flag“ ihren nationalen Reedereien erhebliche Vorteile verschaffte, gegen die der deutschen Schiffahrt der Wettbewerb schwer wurde. Das Frachtgeschäft von Italien, speziell von Sizilien, ist entschieden abgeflaut im Vergleich zu vergangenen Zeiten, da trotz der bedeutend höheren Frachten der Bahntransport der frischen Früchte besonders nach Süddeutschland und der Tschechoslowakei in immer größerem Umfang zum Schaden der Schiffahrt zunimmt. Der Grund liegt in der rascheren Bahnbeförderung und in den hohen Bahnfrachten von den deutschen Seehäfen ins Binnenland. Nach der Levante und dem Schwarzen Meer war die Ausfuhr während des ganzen Jahres lebhaft, besonders lagen große Lieferungen von Eisenmaterial für Kleinasien vor. Südrußland mußte infolge seiner unerwartet schlechten Ernte erhebliche Mengen Getreide und Zucker einführen. Heimkehrend war das Geschäft von der Levante verhältnismäßig lebhaft, insbesondere waren die Transporte von Roggen, Feigen und Korinthen ab Smyrna recht belangreich. Rumänien erließ infolge seiner schwachen Ernte ein Exportverbot für Gerste, so daß die Abladungen sich hauptsächlich auf Mais beschränkten. Die infolge des Tonnageüberflusses fast auf den Friedensstand gedrückten Levanteraten stehen in keinem Verhältnis zum Wert bzw. Maß oder Gewicht der Ware sowie zu den gestiegenen Betriebskosten. Der Zusammenschluß der an der Levantefahrt beteiligten deutschen Reedereien hat sich bisher nicht in vollem Maße auswirken können, da bereits wieder eine neue ausländische Konkurrenzlinie in Erscheinung getreten ist.

Im Gegensatz zur Trampschiffahrt, die ein außerordentlich schlechtes Jahr hinter sich hat und die jedenfalls in der zweiten Hälfte des Jahres meist mit Verlust gefahren ist, kann die Tankschiffahrt im allgemeinen auf günstige Ergebnisse zurückblicken. In den letzten Monaten ist der Markt allerdings schwach und wird es voraussichtlich auch vorerst bleiben. Eine Voraussage ist jedoch hier schwer zu machen, da die Schwankungen auf dem Ölfrachtenmarkt von Umständen abhängen, die außerhalb jeder Kontrolle liegen. Der augenblickliche Rückgang ist zurückzuführen auf die geringe Aufnahmefähigkeit Europas, auf eine zeitweise Übersättigung des Marktes und auf einen Rückgang der mexikanischen Ölausbeute.

In der Nord- und Ostseefahrt hat der milde Winter des letzten Jahres das Gros des Schiffsraumes in Fahrt gehalten. Da jedoch in den sonst regelmäßig durch Eis geschlossenen Häfen Handel und Wirtschaft ihren Bedarf für die Wintermonate bereits im Herbst zu decken pflegen, war wenig Ladung vorhanden, die zu ganz unzureichenden Raten gefahren werden mußte. Diese niedrigen Frachten wirkten sich erst im Frühjahr richtig aus, als die Anregung, die der Ostseemarkt sonst durch die Wiedereröffnung der Schiffahrt erhielt, völlig fehlte. Völlig unzureichend waren auch die Holzfrachten von Finnland und Schweden. Die Holzverschiffungen von Danzig waren recht beträchtlich, indessen sind die Raten durch mehrere spekulierende Makler in Danzig auf ein unzureichendes Niveau gebracht worden. Infolge des deutsch-polnischen Zollkrieges entwickelte sich eine lebhafte Kohlenausfuhr von Danzig mit ganz beträchtlichen Raten; allerdings war die Abfertigung der Dampfer in Danzig in der ersten Zeit sehr mäßig.

In der Segelschiffahrt hat sich die Zahl der großen Schiffe durch Verlust und Abwrackung sowie durch Verkauf ins Ausland weiter vermindert. Es sind nur einige von den alten Segelschiffsreedereien, welche allerdings mit bestem Material die Segelschiffsreederei weiterbetreiben. Der Frachtenmarkt für Segelschiffe ist äußerst beschränkt worden, und zwar kommt in der Hauptsache Holz aus Schweden und Norwegen nach Australien, gelegentlich eine Kohlenladung von England nach der West- und Ostküste von Südamerika in Frage. Heimwärts kommt noch in Frage Salpeter von Chile, Weizen von Australien und Guano von den peruanischen Guanoinseln. Für die letztgenannten Ladungen sind in diesem Jahre einigermaßen zufriedenstellende Raten erzielt worden, da dies der einzige Markt ist, der für die Dampferkonkurrenz nicht in Frage kommt.

Dr. B.

Bücherschau.

— B. Löser, a. o. Prof. a. d. Technischen Hochschule Dresden. **Bemessungsverfahren, Zahlentafeln und Zahlenbeispiele** zu den Bestimmungen des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton vom September 1925. Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis: geheftet 6.— *M*, gebunden 7.20 *M*.

Den neuen deutschen Eisenbeton-Bestimmungen sind Musterbeispiele, wie dies bei den bisherigen Bestimmungen für die Ausführung von Bauten aus Eisenbeton der Fall war, nicht beigegeben. Deshalb ist das Erscheinen dieses Werkes, zumal es sich nicht auf Musterbeispiele beschränkt, sondern außer 36 Zahlenbeispielen auch Bemessungsverfahren, durch 132 Abbildungen erläutert, und 33 Tafeln enthält, sehr zu begrüßen.

Der behandelte Stoff, alle hauptsächlich vorkommenden Berechnungsfälle umfassend, ist klar gegliedert und übersichtlich angeordnet; die Bemessungsverfahren für die in der Praxis täglich wiederkehrenden Aufgaben sind möglichst kurz, aber mit den zugehörigen, deutlichen Abbildungen völlig ausreichend für das Verständnis gehalten; bei ihrer Anwendung mit den zugehörigen Zahlentafeln wird Zeit gespart, so daß das Buch für den entwerfenden, wie für den Kalkulations-Ingenieur und auch für die Beamten der Baupolizeibehörden unentbehrlich ist.

J. Kuhnke-Berlin.

Zur Satzzeichenlehre (überflüssige Punkte)

1. Der Punkt zeigt im Text das Satzende an; er steht zwischen Hauptsätzen (Interpunktion). Er hat den Zweck, das Lesen zu erleichtern.

2. Der Punkt hinter einer Ziffer kennzeichnet sie als Ordnungszahl, 2. = der zweite. Bei der römischen Ziffer ist er entbehrlich: Friedrich III, II Abschnitt. Wenn man statt 1. 1) schreibt, bleibt der Punkt weg.

3. Der Punkt dient als Abkürzungszeichen: „Z. B., usw." Bei gebräuchlichen Abkürzungen kann er wegbleiben, m, km, l, Nr, ff, pp, Dr iur. Dasselbe gilt für Abkürzungen im innern Geschäftsverkehr bei Behörden und Verwaltungsstellen: z. B. G A (Güterabfertigung), Bf (Bahnhof), Pr (Präsident), Reg (Registratur), R B D (Reichsbahndirektion), Geschäftszeichen II 2H Pa 20. Wenn man die erste Zahl arabisch schriebe, müßte es selbstverständlich so aussehen: 2,2H oder 2.2H Pa 20.

4. Ist der Punkt auch nötig bei einzeln freistehenden Worten oder Wortgruppen, wie Überschriften, Namensunterschriften, Anschriften auf Briefen, Buchtiteln, Zeitungstiteln, Besuchs-(Visiten-)karten, Firmenanschriften an Häusern, Läden, Schaufenstern, Firmenköpfen auf Briefbogen, Ortsnamen auf Landkarten, Straßennahmen auf Straßenschildern, Hausnummern, Zimmernummern usw.?

Die Frage ist meines Erachtens zu verneinen. So nötig der Punkt im Fall 1 ist, da er dem Leser das Ende des Satzes kenntlich macht, so gut er seine besondere Bedeutung im Fall 2 und 3 hat, so unnötig ist er im Fall 4. Der Leser sieht ja bereits aus der Stellung des Wortes oder der Wortgruppe, daß das, was uns das Wort sagen will, zu Ende ist. Das Wort (die Wortgruppe) steht über dem Text für sich allein, ist wohl gar noch durch Fettdruck oder Unterschreichung hervorgehoben, die Unterschrift steht unter dem Text für sich allein, bei sonstigen Worten (Firmenanschriften, Straßennamen) fehlt überhaupt weiterer Text. Der Leser braucht nicht noch durch einen Punkt darauf hingewiesen zu werden, daß der Wortgedanke zu Ende ist. Niemand wird einen Punkt vermissen. Es hat überhaupt kaum jemand darüber nachgedacht, ob da ein Punkt hingehört oder nicht. Wenn man einem unbefangenen Leser zwei Bücher in die Hand gibt, deren Titelblätter sich dadurch unterscheiden, daß das eine einen Punkt trägt, das andere nicht, und den Leser nach dem Unterschied fragt, — der Gefragte wird nichts Unterschiedliches finden. Diese Probe aufs Exempel habe ich wiederholt gemacht.

Daraus folgt aber meines Erachtens: Man soll die Punkte weglassen, wo sie keinen Sinn und Zweck haben, wo sie der Leser nicht entbehrt.

Duden 1924 verlangt (Vorbemerkungen S. XXXVIII A I und IV) Punkte hinter der Datumsangabe, Namensunterschrift, Überschrift, dem Buchtitel, da sie als verkürzte Sätze anzusehen seien. Dagegen pflege man, so führt er aus, oft auf Einbanddecken und Besuchskarten keinen Punkt zu setzen, was aber durchaus als ein Verstoß gegen die Sprachlehre angesehen werden müsse und daher zu vermeiden sei.

Dem kann ich zu meinem Bedauern nicht beipflichten. Der Punkt ist nicht Selbstzweck, sondern dient nur zur Erleichterung für den Leser. Wo diese Erleichterung nicht nötig ist, kann auch der Punst entfallen. Die Punktsetzung damit zu rechtfertigen, daß man Überschriften pp als verkürzte Sätze betrachtet, erscheint mir zu weitgehend.

Wenn man nun in Bücher, Druckschriften und mit der Hand oder Maschine gefertigte Schriftstücke blickt, findet man, daß die Punkte ohne Regel und Folgerichtigkeit gesetzt oder weggelassen werden.

Im Schriftverkehr der Behörden, in Formularen und Vordrucken, Dienstanweisungen, in Amtsblättern, Amtlichen Nachrichten, Kursbüchern herrscht große Vorliebe für den Punkt. Man sehe darauf hin an Lohntarifvertrag, Betriebsräteverordnung, Beamtenräteerlaß, Reichsbahngesetz, Personalordnung usw. Die Freifahrvorschrift vermeidet unnötige Punkte.

Auch die hochgeschätzte Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen könnte viel Punkte ersparen[1]).

In den „Amtlichen Regeln für die Deutsche Rechtschreibung nebst Wörterverzeichnis" aus dem Jahr 1902 ist gar hinter jedem einzelnen Wort des alphabetischen Verzeichnisses völlig überflüssigerweise ein Punkt.

Im Duden Ausgabe 1924 ist auf der Einbanddecke (meines Erachtens richtiger Weise) kein Punkt, obwohl der Herausgeber es als Verstoß gegen die Sprachlehre ansieht. Im Innern des Buchs finden sich viele Punkte, die meines Erachtens entbehrt werden könnten. Wenn auf S. I unten hinter der Jahreszahl 1924 ein Punkt steht, so heißt das doch eigentlich „das 1924ste". Weiter würde hinter den Überschriften „Vorwort, Vorbemerkungen, A Zeichen am Schluß des Satzes" Niemand den Punkt vermissen. Ich kann mir auch kaum denken, daß jemand auf dem Briefumschlag schreibt (wie Duden S. XXXVIII Anm. 1 verlangt)

Herrn Albert Müller.
Leipzig,
Uferstr. 86, II l., 2. Tür.

Die unterstrichenen Satzzeichen können unbedenklich wegbleiben, ebensosehr stört mich der Punkt und das Komma hinter dem „l". Das Komma würde doch genügen.

(Wenn man jedoch im Duden die Anzeigen auf den Innenseiten des Einbanddeckels nachsieht, findet man wieder, daß alle entbehrlichen Punkte weggeblieben sind.)

Punkte sieht man sogar auf Straßenschildern hinter den Straßennamen z. B. Langegasse. (Richtig ist natürlich Thielenstr., weil Abkürzung). Stationsnamen auf Bahnhöfen, andere Anschriften, wie „Warteraum", „Fahrkartenausgabe" haben häufig einen Punkt. An den Güterwagen steht dagegen richtig:

Deutsche Reichsbahn
Erfurt 108697
Om

Punkte hinter Hausnummern, Zimmernummern sind gänzlich unnötig, dazu noch falsch, denn die Ziffer soll „drei" und nicht „der dritte" heißen (vgl. oben Fall 2). Auch § 1 ist richtig ohne Punkt, man schreibt und druckt aber fast immer § 1., ja sogar §. 1.

Daß man Punkte hinter die Namensunterschrift setzen solle, ist wirklich zu viel verlangt, namentlich wenn man seinen Namen oder den Anfangsbuchstaben am Tage 100 mal schreiben muß. Und doch gibt es Leute, die das für das allein richtige halten.

In Tageszeitungen, bei Firmen- und Reklameanschriften hat man mit den überflüssigen Punkten ziemlich aufgeräumt. Auf Reichsbanknoten, Rentenbankscheinen, auf Landkarten hinter den Ortsnamen findet man auch keine Punkte.

So ist auch folgendes Schreiben durchaus richtig; 9 Punkte sind gespart.

Halle, den 6. April 1925
Merseburgerstraße 7

Unterstützungsgesuch
2 Anlagen
1) Ärztliches Zeugnis
2) Eine Rechnung

An die Reichsbahndirektion Halle
Halle
Thielenstr. 2

Darum fort mit den überflüssigen Punkten! Man setze sie nur da, wo sie Sinn und Bedeutung haben.

(Anm. Wenn der Setzer in alter Gewohnheit nun trotzdem Punkte hinter die Überschrift und die Beispiele setzt, bitte ich mich nicht dafür verantwortlich zu machen.) Dr Ernst

[1]) Wir danken für diesen freundlichen Wink und werden uns gern bemühen, mit den Punkten sparsamer umzugehen, wenn wir auch nicht allen Ausführungen des Verfassers beipflichten können. Die Schriftleitung

Sir W. Acworths Eisenbahnwirtschaftslehre.

Die zweite Auflage des Buches Elements of Railway Economics von Sir W. Acworth (s. Nr. 8 d. Ztg. vom 19. Februar 1925, S. 220) unterscheidet sich von der ersten im wesentlichen nur dadurch, daß jener drei neue Abschnitte hinzugefügt sind: Kap. XIII: Die Eisenbahnen im Kriege, Kap. XIV: Das Eisenbahn-Tarifgericht, Kap. XV: Personenverkehr. Die erste Auflage liegt in deutscher Übersetzung, besorgt vom österreichischen Minister Dr. v. Wittek, vor. Ein Teil der Neuveröffentlichungen sei nachstehend wiedergegeben. Das Kapitel XIII sei dabei übergangen, weil die Leser dieser Zeitung über die Tätigkeit der englischen Eisenbahnen im Kriege durch frühere Veröffentlichungen unterrichtet worden sind.

I. Das Eisenbahn-Tarifgericht.

Nach der Errichtung des Verkehrsministeriums durch das Gesetz vom 15. August 1919 dauerte es noch bis zum 19. August 1921, bis das neue Eisenbahngesetz vom Parlament angenommen und damit das englische Eisenbahnwesen neu geregelt wurde. Mittlerweile hatte aber der Eisenbahnbeirat, den das erstgenannte Gesetz geschaffen hatte, schon eine neue Gütereinteilung bearbeitet, die nunmehr fertiggestellt ist. Sie ist zwar 1923 veröffentlicht worden, aber noch nicht in Kraft getreten. Sie ist erheblich umfangreicher als die alte, die sich nur auf den Güterverkehr bezog, soweit er sich mit Güterzügen abspielt, während die neue Einteilung auch die Beförderung von Gütern mit Personenzügen umfaßt und sich auch mit dem Personenverkehr beschäftigt.

Der größte Mangel der alten Gütereinteilung war die geringe Zahl von Klassen, in denen die Güter untergebracht waren. Die heutigen Verhältnisse erfordern eine weitergehende Einteilung. Ein geringer Unterschied in der Fracht kann ein Lieferwerk wettbewerbsfähig machen oder vom Wettbewerb ausschließen. Bei nur acht Klassen mußte der Unterschied zwischen den Frachtsätzen benachbarter Klassen ziemlich erheblich sein. Die Sätze der Klasse B sind im Durchschnitt ¼ Penny für die Tonnenmeile[1]) höher als diejenigen der Klasse A; das bedeutet schon bei kurzen Entfernungen einen Unterschied von über 20 %, bei größeren Entfernungen noch mehr. Die Sätze der Klasse II sind 0,45 Pence für die Tonnenmeile höher als diejenigen der Klasse I, was ungefähr dasselbe Verhältnis in Hundertteilen ausgedrückt ergibt. Diese Unterschiede mögen nicht hoch erscheinen; aber bei einer Entfernung von 100 Meilen erhöht ein Mehr an Fracht von 2 Sh. 1 P. den Verkaufspreis für Schrott oder Braugerste ganz erheblich.

Es hat sich häufig gezeigt, daß der richtige Frachtsatz für eine Ware höher war, als was der Verkehr tragen kann, während der nächst niedrigere Satz geringer war, als was die Eisenbahn tragen kann. Infolgedessen wurden ermäßigte Frachtsätze auf Gefahr des Eigentümers und eine große Zahl von Sondertarifen eingeführt. Das war zwar zweckmäßig, hat aber nicht dazu beigetragen, gute Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und ihren Benutzern zu schaffen. Wenn eine Eisenbahngesellschaft einen Ermäßigungsantrag ablehnte, wurde sie für verständnislos erklärt; wenn sie ihn genehmigte, klagten die Kreise, die nicht daran teilnahmen, und zwar nicht im Stillen.

Die neue Klasseneinteilung der Güter sollte in dieser Beziehung eine erhebliche Verbesserung herbeiführen. Die Zahl der Klassen ist von 8 auf 28 erhöht worden, so daß, wenn erst die Frachtsätze festgelegt sein werden, die Unterschiede zwischen den aufeinander folgenden Klassen sehr erheblich verringert sein werden. In vielen Fällen sind jetzt Güter, die früher in einer Klasse zusammengefaßt waren, auf mehrere Klassen verteilt worden. Da die Klasseneinteilung im Einvernehmen zwischen zwei Ausschüssen der Eisenbahnen und ihrer Benutzer festgesetzt worden ist, kann wohl gesagt werden, daß die neuen Abstufungen von beiden Seiten als angemessen angesehen werden.

Die alte und die neue Einteilung sind einander nachstehend gegenübergestellt.

Alte	Gütereinteilung	Neue	Anwendbar auf Sendungen von	
Kl. A	Sendungen von mind. 4 t	Kl. 1/2	6 t und mehr	in Privatgüterwagen
Kl. B		Kl. 3/6		
Kl. C	desgl. 2 t	Kl. 7/10	4 t und mehr	in bahneigenen Wagen
Kl. I.	in beliebigen Mengen	Kl. 11/13	2 t (Kl. 11) u. mehr in beliebigen Mengen (Kl. 12/21)	
Kl. II.		Kl. 14/16		
Kl. III.		Kl. 17/18		
Kl. IV.		Kl 19/20		
Kl. V.		Kl. 21		

[1]) Englische Maße und Geldwerte sind beibehalten, weil sich bei der Umrechnung unrunde Werte ergeben würden. 1 Penny = 8,5 Pf. (nach dem Vorkriegssatz), 1 Meile = 1,609 km, 1 Tonne = 1016 kg.

Die nächst wichtige Neuerung nach vorstehender Zusammenstellung ist die Erhöhung des Mindestgewichts der einzelnen Sendung bei den niedrigeren Tarifklassen. Vor 35 Jahren, als die Gütereinteilung von 1891 und 1892 festgesetzt wurde, war der 8 t-Wagen die Regel, und es gab sogar viele Wagen mit geringerer Ladefähigkeit. Etwa 1905 waren diese Wagen in weitem Umfang durch 10 t-Wagen ersetzt. Heute sind die kleineren Wagen fast verschwunden; 12 t-Wagen werden in großer Zahl gebaut, um die 10 t-Wagen zu ersetzen; für den Verkehr mit Kohle und Erz streben die Eisenbahnen nach dem 20 t-Wagen. Entsprechend der Erhöhung des Ladegewichts der Wagen sind auch die Mindestgewichte der einzelnen Sendungen in den unteren Klassen erhöht worden, so daß das Verhältnis beider Gewichte dasselbe bleibt.

Es ist bedauerlich und nicht wenig überraschend, daß in der neuen Gütereinteilung die Mindestgewichte für die einzelne Sendung beibehalten worden sind und daß die wissenschaftliche und jetzt verbreitete Art, das Mindestgewicht für die Wagenladung festzusetzen, nicht angenommen worden ist. Vom Standpunkt der Eisenbahn ist die Sendung an sich keine Einheit, mit der man arbeiten kann. Die Einheiten der Eisenbahn sind der Wagen, der Zug und das Vielfache davon. Wenn eine Sendung von 8 t einen Wagen füllt, kann sie wirtschaftlich befördert werden. Aber eine Sendung von 10 t kann zwei Wagen, wahrscheinlich sogar vollständig, in Anspruch nehmen. Die Kosten für die Beförderung von zwei Sendungen zu 5 t würden für die Eisenbahn im wesentlichen dieselben sein. Warum soll sie dann für eine 10 t-Sendung einen niedrigeren Frachtsatz zubilligen? Hätte die neue Gütereinteilung den Gedanken der Mindestwagenladung angenommen und dadurch einen Druck auf den Versender ausgeübt, seine Sendungen so zu gestalten, daß sie die Eisenbahn billig befördern kann, so hätte viel Geld gespart werden können, und von dem Ersparten wären vier Fünftel den Versendern in Form ermäßigter Gütertarife zugute gekommen.

Die Erfahrung in anderen Ländern stützt diese Beweisführung. In den Vereinigten Staaten, wo die Frachtsätze für Wagenladungen vor Jahren nach Tonnen festgesetzt wurden, hat es Schwierigkeiten gemacht, die Tonnenzahlen den größeren, jetzt üblichen Wagen anzupassen. Die Eisenbahnen können daher aus den größeren Wagen nicht den vollen Vorteil ziehen und so auch dem Versender nicht den vollen Vorteil daraus zukommen lassen. Auf dem europäischen Festlande setzt sich der Grundsatz, für volle Wagenladungen niedrigere Gebühren zu erheben, und diese mit der zunehmenden Wagengröße noch zu ermäßigen, mehr und mehr durch. Die neuen Frachtsätze in Frankreich werden häufig um 3 % ermäßigt, wenn das Gut in vollen 20 t-Wagenladungen versandt wird, und eine weitere Ermäßigung gilt für volle Zugladungen. In Deutschland geht man noch weiter, und der Unterschied in den Frachtsätzen für Stückgut und Wagenladungen ist so groß, daß die Versender geradezu gezwungen sind, ihre Güter in Wagenladungen zu versenden. Nur etwa 5 % des Verkehrs wird zu Sätzen abgefertigt, die für Mengen von weniger als einer halben Wagenladung gelten. Das Ergebnis eines solchen Tarifs ist, daß die Eisenbahnen unter günstigen Verhältnissen arbeiten und oft erstaunlich niedrige Frachtsätze veröffentlichen können; der Versender hat den Vorteil davon.

In England war das erste Ziel des Eisenbahnbetriebes Entgegenkommen gegen die Versender, und billige Beförderung war von untergeordneter Bedeutung. Der Leiter einer Eisenbahn wird behaupten, daß er das leiste, was der Versender verlangt. Es ist fraglich, ob der Umfang, in dem diese Politik verfolgt wird, verständig oder weise ist. Es kann sein, daß die Leiter der Eisenbahnen dem Handel des Landes einen besseren Dienst tun würden, wenn bei Festsetzung der Tarife die Bedingungen, die zu niedrigeren Betriebskosten führen, mehr beachtet würden, und so der Versender mehr dazu angehalten würde, die Güter so aufzuliefern, daß die Kosten ihrer Beförderung für die Eisenbahn niedriger werden. Eine Gelegenheit hierzu ist jetzt ungenutzt gelassen worden. In dem Gedanken, ein Mindestgewicht auf den Wagen festzusetzen, liegt auch für England nichts neues. Sowohl in der alten wie in der neuen Gütereinteilung finden sich Stellen, wo die Vorbedingung für die Zulässigkeit eines niedrigen Frachtsatzes ein Mindestgewicht für den Wagen ist; ein bemerkenswertes Beispiel hierfür ist Heu.

Derselbe Gedanke, die Beförderung wirtschaftlicher zu gestalten, ist in den strengen Vorschriften betreffs der Verpackung verkörpert, welche in den letzten Jahren entwickelt worden sind und welche auch in die neue Gütereinteilung aufgenommen worden sind. Schlechte, ungenügende oder ungeeignete Verpackung hat erhöhte Förderkosten für die Eisenbahn zur Folge, denn sie bedeutet schlechtere Ausnutzung der Wagen, verlangt größere Sorgfalt beim Verladen der Güter und

erhöht auch die Gefahr der Beschädigung. Außerdem leidet der Versender, wenn der Empfänger das Gut in schlechtem Zustande erhält. Selbst wenn die Eisenbahn den Schaden ersetzt, kann der Versender seine Kundschaft verlieren, und der Abnehmer versäumt Zeit, indem er auf Ersatz wartet.

Es kann als eine Pflicht der Eisenbahn angesehen werden, einen Druck auf die Versender auszuüben, wenn es klar ist, daß die Mehrkosten für die Eisenbahn in keinem Verhältnis zum Vorteil des Versenders stehen. Die Behandlung der Frage der Wagenstandgelder hat nichts mit der Erörterung der Gütereinteilung zu tun, steht aber damit im engen Zusammenhang. Nach Ablauf einer gewissen Zeit wird für jeden weiteren Tag oder Bruchteil eines solchen eine Gebühr erhoben, solange der Wagen noch nicht entladen ist. Vor dem Kriege betrug diese Gebühr in England gleichmäßig 1 Sh. 6 P. für den Wagen und den Tag.

Auf dem Festland wird der Standpunkt vertreten, daß ein Güterwagen kein Lagerhaus ist. Lagerung von Gütern im Wagen ist nicht nur Verschwendung, sondern sie kann — und dieser Fall tritt in Zeiten des Wagenmangels tatsächlich ein — andern Versendern die Wagen vorenthalten und so deren Geschäft schädigen. Man hält es dort für eine Pflicht der Eisenbahnverwaltung, solchen Mißbrauch der Wagen zu verhindern. Die standgeldfreie Zeit ist daher dort gewöhnlich auf zwölf Arbeitsstunden oder einen Zeitraum von 24 Stunden im ganzen beschränkt, während in England in der Regel zwei ganze Tage ohne den Tag der Ankunft standgeldfrei bleiben. Weiter beginnt das Standgeld mit einem niedrigen Betrage, in Deutschland z. B. mit 2 Goldmark für den Tag, und nimmt dann schnell zu, so daß am dritten oder vierten Tage der Betrag etwa verdoppelt wird und schließlich zu einer Geldstrafe wird. Wenn dann eine Verkehrshochflut eintritt und Wagenmangel unvermeidlich ist, wird die standgeldfreie Zeit noch verkürzt. Infolgedessen sind die Empfänger gezwungen, die Wagen schnell zu entladen, damit der Bedarf an Wagen so weit wie möglich gedeckt werden kann und jeder Versender die Wagen, die er für sein Geschäft braucht, ohne Schwierigkeiten gestellt bekommt.

Bei der Neuordnung der Standgeldfrage nach dem Kriege wurde in England das Verfahren auf dem Festlande als grundsätzlich richtig angenommen. Die Gebühr von 2 Sh. 6 P., die je für den ersten und den zweiten Tag nach Ablauf der standgeldfreien Zeit zu entrichten ist, wird für den dritten und jeden folgenden Tag auf 5 Sh. erhöht. Die standgeldfreie Zeit ist in ihrer Länge beibehalten worden. Sie scheint nicht nur im Vergleich zum Festlande übermäßig lang. Soweit festgestellt werden konnte, ist sie die längste der Welt. Selbst in Amerika mit seinen Wagen bis 120 t Tragfähigkeit für Kohle und seinen 50 t-Wagen für andere Güter wird nur eine gebührenfreie Frist von zwei Tagen zum Entladen gegeben. In England beträgt sie dagegen vier Tage bei 10 t-Wagen.

Wenn der Druck, der auf die Verfrachter aus Gründen der Rücksichtnahme auf den Eisenbahnbetrieb ausgeübt wird, nur den Eisenbahnen Vorteile brächte, wäre ein Widerstand auf seiten der Verfrachter unvermeidlich, und die Eisenbahnen würden sehen, daß er unüberwindlich wäre. Aber nach dem Eisenbahngesetz von 1921 müssen 80 % jeder Ersparnis den Verfrachtern zugute kommen. Das wäre ihr Mindestgewinn, denn die Eisenbahnen werden oft Zugeständnisse machen in Erwartung von daraus sich ergebenden Ersparnissen. So hat z. B. die Große Westbahn im Jahre 1923 eine Frachtermäßigung von 5 % in Aussicht gestellt, wenn Kohle und Koks in vollbeladenen 20 t-Wagen versandt werden. Wenn an dem für das Inkrafttreten der neuen Tarife festgesetzten Tage das Gesetz von 1921 volle Wirksamkeit erlangt, wird die Lage die folgende sein. Der kluge Zechenbesitzer wird schon seine Frachtkosten um einen Schilling im £ verringert haben. Angenommen, andere Zechenbesitzer folgen seinem Beispiel und es ergibt sich daraus eine Ersparnis von 10 % an Betriebskosten, so wird von diesen bei der nächsten Festsetzung der Tarife die Eisenbahn 2 % als erhöhten Überschuß einbehalten, während die anderen 8 % in Gestalt von ermäßigten Tarifen zurückerstattet werden. Ein Abzug von 8 % von einem Frachtsatz, der bereits auf 95 % ermäßigt ist, bedeutet aber eine weitere Ermäßigung auf 87,4 %. War also beispielsweise der Frachtsatz von Zeche bis Hafen 20 P., so ist er dann 17,5 P. In den Häfen von Südwales werden jährlich etwa 40 000 000 t Kohle versandt. 100 Millionen Pence oder nahezu 400 000 £ wären ein erheblicher Zuschlag zum Verdienst des Kohlenhandels von Wales.

Wenn wir nunmehr zur Gütereinteilung zurückkehren, so können wir die Einstufung von Bauholz, zurückgesandten leeren Verpackungen, Fahrzeugen, gefährlichen Gütern und Vieh bei Beförderung in Güterzügen übergehen, und Güter, die im Personenzug befördert werden, betrachten. Leicht verderbliche Güter, für die allein bisher Bestimmungen bestanden, werden jetzt in sechs — früher drei — Klassen eingeteilt, was wiederum die Notwendigkeit einer weitergehenden Unterteilung und feineren Unterscheidung beweist. Darüber hinaus sind alle übrigen Güter und Vieh bei Beförderung in Personenzügen in 13 Gruppen mit zahlreichen Untergruppen eingeteilt. In der Mehrzahl der Fälle ist diese Einteilung aus der Zeit, wo sie diese Güter freiwillig zur Beförderung übernahmen, beibehalten worden, ein Zeugnis für die Art und Weise, wie die Eisenbahnen früher ihre Pflicht getan haben.

Die Abänderung und Verbesserung der Gütereinteilung ist eine der Obliegenheiten des Eisenbahn-Tarifgerichts. Seine Haupttätigkeit erstreckt sich aber auf die Festsetzung und Überwachung der Gebührensätze für die Leistungen der Eisenbahnen. Die Lage ist augenblicklich die, daß die Eisenbahnen Zusamenstellungen der Regelfrachtsätze, die sie anzunehmen bereit sind, vorgelegt haben, und das Gericht ist dabei, sie zu prüfen, und wird schließlich darüber entscheiden. Wenn einmal diese Tarife festgesetzt sind, können die Eisenbahngesellschaften weder nach oben noch nach unten von ihnen abweichen, es sei denn durch Sondertarife. Die Regelsätze werden derart gefaßt sein, daß die tatsächlich zu zahlenden Gebühren leicht nachgeprüft werden können. So werden die Tarife im ganzen Lande einheitlich gestaltet werden, was bisher nicht der Fall war. Die Einheitlichkeit wird sich auch auf die durchgehenden Frachtsätze erstrecken, da das Gesetz vorschreibt, daß die gesamte Entfernung bei über mehrere Netze sich erstreckendem Verkehr so behandelt werden soll, als ob es sich um den Versand innerhalb des Netzes einer Eisenbahngesellschaft handelte.

Die Bedeutung dieser Veränderung gegenüber dem früheren Zustand wird jedoch durch die gesetzlichen Bestimmungen über Ausnahmetarife erheblich eingeschränkt. Solange diese Tarife sich zwischen den Grenzen von 95 und 60 % der Regelsätze bewegen, können sie beibehalten oder durch Vereinbarung zwischen Eisenbahn und Verfrachter neu eingeführt werden, ohne daß das Tarifgericht angerufen zu werden braucht. Für Ausnahmetarife mit mehr als 40 % Ermäßigung ist jedoch die Zustimmung des Gerichts erforderlich. Ferner hat es ein Verfrachter in der Hand, sich an das Tarifgericht zu wenden und so den Ausnahmetarif unter dessen Zuständigkeit bringen. Der Erfolg dieser Vorschrift kann vielleicht der sein, daß im Laufe der Zeit die jetzt bestehenden unzähligen Ausnahmetarife in einen einigermaßen logischen Zusamenhang mit den Regelsätzen gebracht werden.

Auf jeden Fall liegt die maßgebende Entscheidung jederzeit beim Tarifgericht. Im großen ganzen hat es dafür zu sorgen, daß Frachtsätze und Fahrpreise so festgesetzt werden, daß die Eisenbahnen bei wirtschaftlicher und leistungsfähiger Leitung ihres Betriebes den vom Gesetz vorgesehenen Überschuß — standard revenue — erwirtschaften, d. h. einen Betrag, der dem Reingewinn des Jahres 1913 gleichkommt mit einem Zuschlag für die Verzinsung des mittlerweile erhöhten Anlagekapitals und unter Berücksichtigung eines Teils der Ersparnisse, die bis zu dem für die Durchführung des Gesetzes vorgeschriebenen Tage oder zu einer späteren Zeit erzielt werden. Sollte eine Eisenbahngesellschaft anscheinend Sondertarife in solchem Umfange einführen, daß ihre Fähigkeit, jenen Überschuß zu erzielen, gefährdet wird, so kann das Tarifgericht einschreiten und anordnen, daß die Ausnahmetarife aufgehoben oder verbessert werden.

Von der größten Bedeutung sind jedoch die späteren Berichtigungen der Frachtsätze, Fahrpreise und sonstigen Gebühren. Es ist leicht einzusehen, daß sie zunächst nach gesunden, wirtschaftlichen Grundsätzen aufgestellt werden können. Solange der Verkehr zunimmt und die Betriebskosten abnehmen und solange infolgedessen der Überschuß sich jährlich vermehrt, ist es nicht schwer, sich vorzustellen, daß es dem Tarifgericht gelingen wird, die 80 % des Mehrüberschusses auf die verschiedenen Verkehrsarten nach richtigen wirtschaftlichen Grundsätzen zu verteilen. Wenn jedoch eine Zeit des Niedergangs im Handel kommt und der Überschuß zurückgeht, wird es keine leichte Aufgabe für das Tarifgericht sein zu entscheiden, auf wessen Schultern die Sonderlast abgewälzt werden soll. In der Tat ist es ziemlich sicher, daß es unmöglich ist, zu allen Zeiten den gesetzlichen Überschuß aus dem Verkehr herauszuholen, wenn nicht in guten Zeiten die Tarife über der Mindestgrenze gehalten werden. Es liegt jedoch im Interesse des Handels eines Landes, daß die Tarife stetig bleiben und daß die Tarife nicht bei jeder Schwankung im Wirtschaftsleben mitgehen. Die starken Männer, die an der Spitze der großen wirtschaftlichen Verbände stehen, werden klug genug sein, dies zu würdigen.

Ehe auf die vom Gesetz verlangte Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit bei der Leitung und dem Betriebe der Eisenbahnen eingegangen wird, soll die große Veränderung in bezug auf die Frachtsätze „auf Gefahr des Eigentümers“ behandelt werden. Wie schon bemerkt, sind Frachtsätze auf Gefahr des Absenders bisher im wesentlichen ermäßigte Sätze in Fällen gewesen, in denen der regelrechte Tarif höher war, als der Versender tragen konnte und sie kamen meist den regelmäßigen Versendern zugute. Es besteht gewöhnlich kein festes Verhältnis zwischen der Ermäßigung des Frachtsatzes und der Ver-

minderung des Risikos, das die Eisenbahn zu tragen hat. Im neuen Gesetz ist jedoch vorgesehen, daß der Unterschied zwischen dem regelrechten Frachtsatz und demjenigen auf Gefahr des Absenders dem Unterschied in der Haftung der Gesellschaft in beiden Fällen innerhalb angemessener Grenzen gleichkommen soll. Wenn weiter der Unterschied in der Haftung in beiden Fällen nicht unerheblich ist, kann von der Gesellschaft verlangt werden, daß sie beide Tarifsätze veröffentlicht. Die Bemäntelung von wirklichen Tarifermäßigungen durch ihre Bezeichnung als Tarife auf Gefahr des Eigentümers fällt damit weg und es liegt kein Anlaß vor, darüber zu trauern.

Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß eine Gesellschaft zu ihrem Regeleinkommen nur berechtigt ist, wenn ihre Leitung und ihr Betrieb wirtschaftlich gehandhabt werden und angemessenes leisten. Das Tarifgericht wird in der Lage sein, aus diesen wenigen Worten eine starke Waffe zu machen, um die Einführung von Neuerungen zu erzwingen, die schon längst hätten eingeführt werden müssen. Es liegt nicht nur im Interesse von Handel und Verkehr im allgemeinen, sondern auch der Eisenbahngesellschaften selbst, daß das Tarifgericht die Verpflichtung, die das Gesetz ihm in dieser Hinsicht auferlegt hat, ernst nimmt. Daß große Ersparnisse möglich sind, kann kaum bestritten werden. Es ist ziemlich allgemein bekannt, daß dem Handelsministerium, ehe es ein Verkehrsministerium gab, von Sachverständigen dargelegt wurde, daß Ersparnisse, die auf 20 000 000 £ im Jahre geschätzt werden könnten, durch eine Verschmelzung aller Eisenbahnen in ein einheitliches Unternehmen erzielt werden könnten. Sir Eric Geddes hat später im Parlament geäußert, daß nach seiner wohlüberlegten Ansicht die gleiche Ersparnis durch die Gruppenbildung nach dem Gesetz von 1921 möglich sei.

Die Ersparnisse sind zweierlei Art: innere Ersparnisse, die von den Gesellschaften aus eigenem Antrieb durchgeführt werden können, und die viel größeren, die nur unter williger Mitwirkung ihrer Kunden möglich sind. Es sollen zunächst die inneren Ersparnisse, wenn auch nicht erschöpfend, so doch in einem Beispiel behandelt werden. Eine der Gruppen, die durch den Zusammenschluß von sieben größeren Gesellschaften und die Eingliederung von etwa 20 weiteren Gesellschaften gebildet worden ist, hat kürzlich die Absicht ausgesprochen, den Bau ihrer Lokomotiven in nur drei Werkstätten zusammenzufassen. Daß daraus große Ersparnisse nicht nur in den allgemeinen Unkosten, sondern auch in den wirklichen Herstellungskosten erwachsen müssen, kann nicht bestritten werden. Die Frage an die anderen Gesellschaften ist angebracht, was haben sie in dieser Beziehung getan oder was tun sie? Ähnliche Fragen könnten gestellt werden in bezug auf die Einführung selbsttätiger Signale, auf den Ersatz des Handbetriebs in den Blockstellen auf der freien Strecke, wo in drei Schichten gearbeitet wird, in bezug auf den Einbau von Spitzweichen bei der Abzweigung von Nebengleisen, um die Zeit, in der ein Güterzug die Strecke für einen folgenden Schnellzug freimacht, auf ein Mindestmaß zu bringen, so daß das Riesenkapital, das in der Strecke angelegt ist, am besten ausgenutzt wird. Dann liegt die höchst wichtige Frage der selbsttätigen Bremsung bei Güterzügen vor. Daß sich ein schwerer Güterzug, so wie man den Begriff „schwer" in anderen Ländern versteht, selbst auf wagerechter Strecke bei schlüpfrigen Schienen einem Signal nicht mit einigermaßen erheblicher Geschwindigkeit nähern darf, wenn nur 10 bis 15 % des Zuggewichts abgebremst sind, braucht nicht bewiesen zu werden. Daß durchgehende Bremsen erwünscht sind und durch sie große Ersparnisse erzielt werden können, darüber besteht kein Zweifel. Zwei hervorragende Eisenbahntechniker treten für die Durchführbarkeit ein. In Nordamerika, und zwar nicht nur in den Vereinigten Staaten, sondern auch in Kanada, sind durchgehende Bremsen schon lange etwas Selbstverständliches. Indien bewegt sich auch schon längst auf dem Wege zu diesem Ziel. In Deutschland sind seit 1917 zwei Drittel der Güterwagen mit durchgehenden Bremsen ausgestattet worden. Was tun die englischen Eisenbahnen in dieser Beziehung?

Es könnten noch andere Vorschläge gemacht werden. Aber dies ist nicht eine Abhandlung über Eisenbahnbetrieb, und die möglichen inneren Ersparnisse sind geringfügig im Vergleich zu denen, welche, um erfolgreich durchgeführt zu werden, der willigen Mitwirkung von Fabrik und Handel bedürfen. Monat für Monat zeigen die vom Ministerium veröffentlichten Nachweisungen in ermüdender Wiederholung, daß die Durchschnittsbelastung eines mit Stückgut beladenen 10 t-Wagens unter 3 t bleibt, daß die Durchschnittsladung eines Güterzugs, einschließlich der Kohlenzüge, etwa 130 t beträgt. In anderen Worten: Das Gesamtgewicht des durchschnittlichen Güterzugs ist ungefähr 300 t weniger als das zahlreicher Schnellzüge, die mit 80 km Geschwindigkeit täglich von London aus verkehren. Es wird nicht ganz mit Unrecht behauptet, daß unter englischen Verhältnissen die Belastung eines Wagens und eines Zuges nicht erheblich gesteigert werden kann. Aber wäre es nicht möglich, diese Verhältnisse abzuändern? Vor einem Menschenalter war die durchschnittliche Nutzlast eines amerikanischen Güterzugs weniger als 200 t. Heute beträgt sie über 700 t. Ähnliche Zahlen könnten für die Nutzlast des amerikanischen Güterwagens angeführt werden. Wenn nun in England die Beladung der Wagen und Züge allmählich so gesteigert werden könnte, wie es in Amerika geschehen ist, würden Ersparnisse von Millionen erzielt werden. Nicht nur würden die Betriebskosten zurückgehen, sondern auch der Unterhaltungsaufwand, und der Ersatz nicht mehr betriebsfähiger Wagen wäre unnötig. Hunderte und tausende von Meilen Neben- und Abstellgleise würden überflüssig und der Grund und Boden könnte nutzbringender verwendet werden.

Vor dem Kriege wurden Millionen jährlich aufgewendet, um überlastete zweigleisige Strecken viergleisig auszubauen. Es wird schon wieder von der Notwendigkeit ähnlicher Erweiterungsbauten in der nächsten Zukunft gesprochen. Überlastung einer Strecke rührt aber nicht von ihrer Belastung nach Gewicht, sondern von der Zahl der Züge her. Eine leerfahrende Lokomotive sperrt eine ganze Blockstrecke. Der schwerste Güterzug nimmt nicht mehr Raum ein. Wenn auf einer überlasteten Strecke 100 Züge mit einem durchschnittlichen Gesamtgewicht von je 300 t durch 66 Züge zu 450 t ersetzt würden, wäre die Überlastung beseitigt und der kostspielige Ausbau auf vier Gleise könnte auf eine ferne Zukunft verschoben werden. Selbst wenn der Standpunkt vertreten werden könnte, daß die Beibehaltung des 10 t-Wagens für den Stückgutverkehr berechtigt ist, zweifelt doch kein Sachverständiger außerhalb der Eisenbahn daran, daß der 10 t-Wagen für Ausfuhrgut oder Werkkohle unzeitgemäß und verschwenderisch ist.

Es ist also keine Frage, daß große Ersparnisse möglich sind. Aber es muß zugegeben werden, daß sie in vollem Umfang nur möglich sind, wenn Fabriken und Händler bereitwillig dabei mitwirken. Der englische Eisenbahnverkehr hat zur Grundlage kleine Sendungen, die schleunigst zu befördern sind, und die unvermeidliche Folge sind schlecht beladene Wagen und ebenso schlecht ausgelastete Züge. Kann der Handel veranlaßt werden, seine lebenslänglichen Gewohnheiten zu ändern? Es liegt in seinem eigenen Interesse, dies zu tun, denn das Gesetz schreibt vor — wenn diese Tatsache oft genug wiederholt wird, kann sie möglicherweise die Denkungsart der am Güterverkehr beteiligten Kreise beeinflussen —, daß vier Fünftel der erzielten Ersparnisse den Benutzern der Eisenbahnen in Form von ermäßigten Tarifen zurückerstattet werden.

Man kann wohl verschiedener Ansicht über die Stellung sein, welche die Eisenbahngesellschaften gegenüber diesen Fragen einnehmen sollten. Die einen sagen: Zweifellos würden bei grundlegend verändertem Verfahren, den Verkehr zu bedienen, große Ersparnisse möglich sein, aber die Kreise des Handels sollten selbst die Bedürfnisse ihres eigenen Geschäfts am besten kennen. Die Eisenbahnen sind die Diener der Allgemeinheit, und es ist ihre Pflicht, der Allgemeinheit das zu geben, was sie verlangt. Wenn der Handel einen kostspieligen Verkehr bei hohen Tarifsätzen einem wirtschaftlich gestalteten mit niedrigeren Tarifen vorzieht, so kann er beanspruchen, daß er ihn bekommt. Andere wieder sagen: Wir bewegen uns gegenwärtig und in Zukunft möglichst schnell auf ein Ziel zu, nämlich Wirtschaftlichkeit; aber unsere Kunden hängen am Althergebrachten; wir können sie nicht davon abbringen, und es wird lange dauern, ehe sie einsehen, was sie durch Veränderungen gewinnen könnten.

Aber besteht nicht die Möglichkeit einer dritten Stellungnahme? Können nicht die Eisenbahnen mit gutem Recht den Handel erziehen, nicht wie bisher durch gelegentliche Vorträge, die von überarbeiteten, im öffentlichen Vortrag unerfahrenen Beamten gehalten werden, oder durch das ruckweise Herauswerfen von einigen Tausend Flugschriften, sondern durch einen Werbefeldzug, der Jahr für Jahr fortgesetzt wird, geführt von Männern, die in der Werbetätigkeit erfahren sind, in Zeitungen, durch Anschläge auf den Bahnhöfen und in den Zügen, durch behagliche Unterhaltung, wie in Amerika, durch Aufdruck auf der Rückseite der Speisekarten in den Speisewagen oder durch Beilagen zu den Frachtbriefen oder auf zahlreichen anderen Wegen, die der Sachkundige anzugeben vermag? Es ist eine bekannte Tatsache, daß ein im Werbewesen gewandter Verkäufer durch Beharrlichkeit die Allgemeinheit veranlassen kann, Arzneimittel, die sie durchaus nicht unbedingt braucht, in stets zunehmender Menge zu kaufen. Die Eisenbahnen könnten ihrerseits diesen Weg mit dem vollen Bewußtsein beschreiten, daß, je mehr die Allgemeinheit ihre Belehrung aufnimmt, um so mehr ihre wirtschaftliche Gesundheit gefördert wird.

Zurzeit vertun die Eisenbahnen viel Geld, um die Vorzüge von Ausflugs- und Vergnügungsorten zu rühmen, die in ihrem Verkehrsbereich liegen. In der Hauptsache lenken diese Ausgaben nur den Verkehr von einer Strecke auf die andere. Sie schaffen keinen nennenswerten neuen Verkehr und erhöhen daher die Einnahmen im ganzen nicht wesentlich. Andererseits ist eine Ersparnis bei den Betriebskosten, die durch bessere Unterrichtung der Allgemeinheit erzielt wird, reiner Gewinn; nichts,

was die eine Gesellschaft gewinnt, geht einer anderen verloren. Man kann kaum erwarten, daß das Tarifgericht eine Betriebsleitung, die ihr Bestes tut, um den Verkehr wirtschaftlich so zu bedienen, wie es die Allgemeinheit verlangt, als nicht leistungsfähig ansehen wird. Aber eine der auffallendsten Verbesserungen im Verfahren vor dem Tarifgericht gegenüber demjenigen vor dem alten Ausschuß besteht darin, daß es regelmäßig die beiden Parteien zusammenbringt, statt einen Streit zwischen beiden Parteien zu entscheiden, die auf Armeslänge voneinander entfernt bleiben, und dabei das Ziel verfolgt und meist auch die vorteilhafte Wirkung erreicht, daß die Streitpunkte, über die es entscheiden muß, auf ein Mindestmaß herabgedrückt werden.

Es ist sehr zu hoffen, daß das Tarifgericht in bezug auf die Verminderung der Betriebskosten den Weg weiter gehen wird, den es bereits selbst beschritten hat. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen und bei dem jetzigen Verfahren ist es klar, daß die geltenden Tarife nicht wesentlich herabgesetzt werden können. Auf die Tonnenmeile bezogen, sind die gegenwärtigen englischen Tarifsätze sehr hoch. Im großen ganzen kann gesagt werden, daß der Satz für die Tonnenmeile in England sich zu dem gleichen Satz in Amerika wie 5 : 2 verhält; das Verhältnis gegenüber Frankreich und Deutschland ist 3 : 2. In anderen Worten: Handel und Gewerbe von England verlieren einen großen Teil des Vorteils, den sie, durch die geographischen Verhältnisse begründet, haben sollten, indem sie von Natur auf einer kleinen Fläche in unmittelbarer Nähe des Meeres zusammengedrängt sind. Alle Zeichen deuten darauf hin, daß wir einer Zeit verstärkten Wettbewerbs unter den Völkern entgegengehen, und es kann dabei dem englischen Handel schwer werden, seine Stellung zu verteidigen. Wenn das neue Tarifgericht dazu beitragen kann, die umfassenden Betriebsersparnisse herbeizuführen, die zweifellos möglich sind, indem es nicht nur seine tatsächlichen Befugnisse ausübt, sondern noch mehr seinen Einfluß als vermittelnde Körperschaft geltend macht, wird es sich große Verdienste um den Staat erwerben, und das Gesetz von 1921 wird sich dann nicht nur als die Verfassungsurkunde der Eisenbahnen, sondern auch der Handel treibenden Kreise darstellen.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Lohnbewegung der Eisenbahnarbeiter.** Die vom Reichsarbeitsminister bestellte Schlichtungskammer hat unter dem Vorsitz des Staatssekretärs a. D. Exzellenz Rüdlin am 29. Dezember 1925 folgenden Schiedsspruch abgegeben:

Der § 4 des LTV. in der Fassung vom 11. Juli 1924[1]) tritt mit den aus diesem Schiedsspruch sich ergebenden Änderungen mit Wirkung vom 1. Januar 1926 ab wieder in Kraft.

Die während der Zeit der Nichtgeltung des § 4 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angeordneten Änderungen der Grundlöhne und der Ortslohnzulagen gelten als tarifliche Regelung.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1926 ab werden die Grundlöhne in sämtlichen Lohngebieten und Ortsklassen für alle Arbeiter nach dem 24. Lebensjahre in den Lohngruppen I—V um 1 Pf., in den Lohngruppen VI und VII um 2 Pf. erhöht.

Die Bestimmungen in § 6 Ziff. 6 und § 7 Ziff. 3 des LTV. fallen mit Wirkung vom 1. Januar 1926 ab fort[2]).

Die Hauptverwaltung erklärt sich bereit, im Benehmen mit den Vertragsparteien die Ortslohnzulagen gemäß § 5 Ziffer 1 des LTV. nachzuprüfen und, wenn erforderlich, mit Wirkung ab 1. Januar 1926 neu festzusetzen. Die Anträge der Organisationen sind der Hauptverwaltung bis zum 15. Januar 1926 einzureichen.

Obige Lohnregelung kann frühestens zum 30. April 1926 gekündigt werden.

Erklärungsfrist: 12. Januar 1926, mittags 12 Uhr, beim Reichsarbeitsministerium.

— **Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen in Schwerin.** Die Reichsbahndirektion Schwerin veranstaltet in den Monaten Januar und Februar 1926 eine Reihe wissenschaftlicher Vorträge, zu denen geeignete Beamte von Besoldungsgruppe VII an aufwärts zugelassen sind, die nach ihrer Vorbildung und praktischen Bewährung die nötigen Vorkenntnisse besitzen und bei denen aus dem Besuch der Vorlesungen ein dienstlicher Nutzen zu erwarten ist.

Die Vortragsreihe ist folgende:

1. 12. Januar 1926: Praktische Verkehrswerbung. — Reichsbahnrat Dr. Dabelstein.
2. 19. Januar 1926: Statistik im Eisenbahnwesen und ihre wirtschaftliche Auswirkung. — Reichsbahnrat Dr. Havemann.
3. 26. Januar 1926: Tarifverträge, Schlichtungswesen, Streik. — Reichsbahnrat Dr. Henning.
4. 2. Februar 1926: Wirtschaftliche Betriebsführung. — Reichsbahnrat Mühlenbruch.
5. 9. Februar 1926: Aufgaben der Prüfungsämter. — Reichsbahnrat Dr. Rund.
6. 16. Februar 1926: Ausgestaltung des Sicherungswesens. — Reichsbahnrat Keller.

Die Vorträge finden im großen Sitzungssaal des Verwaltungsgebäudes der Reichsbahndirektion statt.

[1]) D. h. die Bestimmungen über Lohn, Lohngruppen und Ortsklassen.

[2]) D. h. die Gewährung der Frauen- und Kinderzulage im Falle der Erkrankung des Arbeiters bis zur Höchstdauer von 6 Wochen fällt weg.

— **Änderung des Frachtstundungsverfahrens.** Die Reichsbahndirektion Dresden teilt zu ihrem aus der Zeitschrift „Wirtschaft und Verkehr“ in Nr. 50/1925, Seite 1413 übernommenen Bescheid, der lückenhaft wiedergegeben sei, folgende Ergänzung mit:

Nach den Worten „ausgeschrieben werden“ ist ein Punkt zu setzen und folgender Wortlaut einzuschalten: „Ferner werden zur Vereinfachung der gegenseitigen Buchungen und des Kassenausgleiches die fälligen Nachnahmen und sonstigen Guthaben stets in der Halbmonatsrechnung gutgeschrieben werden“.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: der Reichsbahnoberrat Schnitzspahn, Vorstand der Bahnbauinspektion 2 Heidelberg, als Vorstand zur Bahnbauinspektion 1 Mannheim, die Reichsbahnräte Strack, Vorstand der Bahnbauinspektion Waldshut, als Vorstand zur Bahnbauinspektion 2 Heidelberg, Kärcher, bisher bei der Bahnbauinspektion Freiburg, als Vorstand zur Bahnbauinspektion Waldshut, Dr. jur. Schell, bisher bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe, zur Betriebsinspektion Basel mit dienstlichem Wohnsitz in Lörrach, Hülsner, Vorstand des Eisenbahn - Betriebsamts Geestemünde, zur Reichsbahndirektion Hannover, Dieckhoven, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Corbach, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Coesfeld, Sonne, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 Allenstein, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Tilsit, Kleiber, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 Allenstein, als Vorstand zum Eisenbahn - Betriebsamt Wesermünde, Curtius, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Tilsit, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Gumbinnen, Kirn, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung Wormditt, zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), Robert Köhler, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Ortelsburg, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 Allenstein, Putmans von der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) als Vorstand (auftrw.) zum neuerrichteten Bahnamt Ortelsburg, Angres vom Eisenbahn-Betriebsamt 2 Coblenz zur Eisenbahn-Bauabteilung Hannover, Linke, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Coesfeld, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 Duisburg, Otto Franke, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Lötzen, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 Leipzig, Blume vom Eisenbahn-Betriebsamt 2 Dortmund zur Reichsbahndirektion Essen, Bader, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Gumbinnen, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 Cassel, Hardt von der Reichsbahndirektion Cöln zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Echte vom Neubauamt Borna b. L. zum Neubauamt Meißen, Lay von der Reichsbahndirektion Halle (Saale) zur Reichsbahndirektion Trier, Klockow in Greifswald nach Rostock als Abnahmebeamter des Eisenbahn-Zentralamts, Scheffler, Leiter einer Abteilung des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Oppeln, als Leiter einer Abteilung zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Glückstadt, Zehnder vom Eisenbahn-Ausbesserungswerk Ludwigshafen als Leiter einer Abteilung zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Neuaubing, Leo Hofmann vom Maschinenkonstruktionsamt München als Leiter einer Abteilung zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Kaiserslautern, Wölffel, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 Königsberg (Pr.), als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Insterburg, und Legatis, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts Lyck, als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Marienburg (Westpr.), der Reichsbahnbaumeister Hesebeck vom Eisenbahn-Betriebsamt Hirschberg (Schles.) zur Reichsbahndirektion Breslau, sowie der Reichsbahnoberinspektor Andres in Tilsit als Vorstand (auftrw.) zum neuerrichteten Bahnamt Lötzen.

Übertragen: dem Reichsbahnoberrat Schweth in Essen die Geschäfte eines Abteilungsleiters bei der dortigen Reichs-

bahndirektion und dem Reichsbahnrat Panke, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts Lyck, die Leitung des neuerrichteten Bahnamts Lyck.

Überwiesen: der Reichsbahnbaumeister Fraunholz von der Reichsbahndirektion Nürnberg zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk daselbst.

Gestorben: die Reichsbahnamtmänner Süßenbach beim Eisenbahn-Werkstättenamt 3 Breslau und Reiner, Vorstand des Personalbüros a der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Österreich.

— Neufestsetzung der Grundlagen des Personen- und Gepäcktarifs. Auf Grund des zustimmenden Beschlusses des Hauptausschusses des Nationalrates vom 11. November 1925 werden durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 die Grundlagen des Personen- und Gepäcktarifes der Österreichischen Bundesbahnen und der für Rechnung des Bundes betriebenen Privatbahnen neu festgesetzt wie folgt:

Beförderungsgebühren bei Benutzung von Personen-, gemischten, Schnell- und D-Zügen

I. Fahrpreise.

1. Die Fahrpreise für die einfache Fahrt in der 3. Klasse der Personen- und gemischten Züge werden für alle Strecken, ausgenommen die Linien der niederösterreichisch - steirischen Alpenbahn und der Mittenwaldbahn, auf Grund der nachstehenden Einheitssätze für die Person und das Kilometer unter Berechnung für das Zonenende gebildet:

1 bis 50 km 5,5 g einschließlich Fahrkartensteuer,
51 „ 150 „ 4,5 „ „ „
über 150 „ 4,0 „ „ „

Die bisherige Kilometerzoneneinteilung wird unverändert beibehalten.

Die nach diesen Einheitssätzen zu ermittelnden Fahrpreise werden erforderlichenfalls für die 3. Klasse der Personen- und gemischten Züge auf Entfernungen bis 40 km in der Weise gerundet, daß Beträge von 5 g und darüber auf 10 g aufgerundet und Beträge unter 5 g fallengelassen werden und daß auf Entfernungen über 40 km die ermittelten Fahrpreise auf die nächsten durch 20 ohne Rest teilbaren Beträge aufgerundet werden. Die Fahrpreise für die 1. Klasse der Personen- und gemischten Züge werden auf die nächsten durch 10 ohne Rest teilbaren Beträge aufgerundet.

2. Für die Benutzung von Schnell- und D-Zügen werden nachstehende Zuschläge, einschließlich der Fahrkartensteuer, zu den Fahrpreisen für die betreffenden Wagenklassen der Personen- oder gemischten Züge eingehoben:

Kilometer	Wagenklasse 1.	2.	3.
	Schilling		
1 bis 50	4,2	3,5	1,4
51 „ 100	7,8	6,5	2,6
101 „ 200	10,8	9,0	3,6
201 „ 350	15,0	12,5	5,0
351 „ 600	24,0	20,0	8,0
über 600	36,0	30,0	12,0

3. Die Fahrpreise in den Personen- und gemischten Zügen werden für die 3., 2. und 1. Wagenklasse im Verhältnisse von 1 : 1,5 : 2,25 gebildet.

II. Beförderungspreise für Hunde.

Die Beförderungspreise, einschließlich der Gepäcksteuer und Stempelgebühr, für einen Hund betragen:

Kilometer	Schilling
1 bis 50	0,3
51 „ 300	1,5
über 300	2,5

III. Beförderungspreise für Reisegepäck.

Die Beförderungspreise für Reisegepäck werden auf Grundlage eines die Gepäcksteuer und Stempelgebühr bereits enthaltenden Einheitssatzes von 0,5 g für 10 kg und 1 km für das Ende der nachbezeichneten Kilometerzonen gebildet:

Kilometer	Kilometer	Kilometer
1 bis 60	281 bis 320	681 bis 720
61 „ 80	321 „ 360	721 „ 760
81 „ 100	361 „ 400	761 „ 800
101 „ 120	401 „ 440	801 „ 840
121 „ 140	441 „ 480	841 „ 880
141 „ 160	481 „ 520	881 „ 920
161 „ 180	521 „ 560	921 „ 960
181 „ 200	561 „ 600	961 „ 1000
201 „ 240	601 „ 640	
241 „ 280	641 „ 680	

IV. Beförderungsgebühren für Expreßgut und gebührenpflichtiges Handgepäck.

Die Gebührenansätze für Expreßgut und gebührenpflichtiges Handgepäck bei Beförderung mit Personen- oder gemischten Zügen werden in der Weise gebildet, daß sie die für die vollspurigen Hauptbahnlinien der Österreichischen Bundesbahnen geltenden Frachtsätze für gewöhnliches Eilgut im allgemeinen um 15 % übersteigen; der niedrigste Frachtsatz beträgt jedoch für 10 kg 0,32 S. Die Mindestfracht beträgt 1,80 S. Bei Beförderung mit Schnell- und D-Zügen werden die Gebührenansätze um 50 % erhöht.

— Reiseverkehr Österreich-Schweiz. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1926 wurde der Sichtvermerkzwang im Verkehr zwischen Österreich und der Schweiz aufgehoben.

— Graz-Köflacher Eisenbahn. Kürzlich hat in Graz die Generalversammlung der Graz - Köflacher Eisenbahn für das Jahr 1924 stattgefunden. Der Reingewinn aus dem Bahnunternehmen beträgt für das abgelaufene Geschäftsjahr 6,1 Milliarden. Die Gegenüberstellung der Erträgnisse des zweiten Halbjahres 1924 gegenüber jenen des ersten Halbjahres 1924 zeigt den Erfolg, daß der Reingewinn eine nahezu 30prozentige Steigerung aufweist. Aus den Kohlenbergbauen der Gesellschaft wurden im Berichtsjahre 376 221 t Verschleißkohle, gegenüber dem Vorjahre um 38 423 t mehr gefördert. Die Investitionen wurden weitergeführt und bieten die Möglichkeit, im Falle des Erfordernisses in kürzester Frist die Kohlenförderung bis auf das Doppelte zu steigern. Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahre an Verkehrssteuern 13,9 Milliarden abgeführt; die gesetzlichen Verpflichtungen zur Versicherung der Arbeiter und Bediensteten erforderten einen Aufwand von 9,3 Milliarden, für Bruderladen, Provisionszuschüsse wurden im Berichtsjahr 1,3 Milliarden Kronen geleistet. Der gesamte Reingewinn des Unternehmens beziffert sich mit 15,7 Milliarden. Es gelangt eine Dividende von 15 000 K. zur Auszahlung. Die Zahl der Aktien wird unverändert belassen und der bisherige Nennwert von 20 000 K. durch Überstempelung auf 30 Schilling erhöht. Die Kapitalsrücklage wird mit 12,5 Millionen Schilling ausgewiesen.

— Österreichs Außenhandel im dritten Jahresviertel. Über die Gestaltung des österreichischen Außenhandels in den ersten drei Vierteln des laufenden Jahres und im Vergleich zu den entsprechenden Zeitabschnitten des Vorjahres geben die nachstehenden Zahlen Aufschluß:

	Werte in Millionen Schilling			
	Januar-März	April-Juni	Juli-September	Januar-September
Einfuhr:				
1924	766,3	869,2	807,4	2442,9
1925	626,4	651,2	725,6	2003,2
Ausfuhr:				
1924	398,0	499,1	482,8	1379,9
1925	450,2	477,9	512,4	1440,5
Passivum:				
1924	368,3	370,1	324,6	1063,0
1925	176,2	173,3	213,2	562,7

Ein- und Ausfuhr zeigen demnach im laufenden Jahre eine stetige Zunahme, die sich im dritten Jahresviertel bei der Einfuhr stärker bemerkbar machte als bei der Ausfuhr, wodurch auch das Passivum, das sich in den beiden ersten Jahresvierteln ungefähr gleich hoch gehalten hatte, eine Steigerung erfahren hat. Dem Vorjahr gegenüber weist die Einfuhr eine anhaltende beträchtliche Abnahme auf, während die Ausfuhr zugenommen hat. In den ersten drei Jahresvierteln zusammen blieb die Einfuhr dem gleichen Zeitraum im Vorjahre gegenüber um rund 440 Millionen Schilling (das sind 18 %) zurück, während die Ausfuhr sich um 60 Millionen Schilling (das sind 4,4 %) gehoben hat. Dadurch ergibt sich bisher ein um rund 500 Millionen Schilling geringeres Bilanzpassivum.

Welche Verschiebungen sich innerhalb der großen Hauptgruppen des internationalen Warenschemas ergeben haben, zeigt folgende Tabelle:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Januar-September			
	1924	1925	1924	1925
	Millionen Schilling			
Lebende Tiere	174	193	8	22
Nahrungsmittel und Getränke	621	525	25	27
Mineralische Brennstoffe	214	165	1,5	2
Andere Rohstoffe und einfach bearbeitete Waren	548	442	252	290
Fertigwaren	870	630	1086	1052

Der Rückgang der Einfuhr wirkt sich am stärksten bei der Einfuhr der Fertigwaren aus, doch haben entsprechend der ungünstigen allgemeinen wirtschaftlichen Lage auch die Rohstoffe (einschließlich der Brennstoffe) und die Halbfabrikate daran Anteil. Die Zunahme der Ausfuhr hingegen tritt hauptsächlich bei den Rohstoffen und Halbfabrikaten in Erscheinung, denn die Ausfuhr von Fertigwaren ist zwar der Menge nach auch um ungefähr 15 % gestiegen, zeigt aber einen etwas niedrigeren Gesamtwert. Es ist hierbei, wie überhaupt beim Vergleich der Wertzahlen der Jahre 1924 und 1925, nicht zu übersehen, daß der Wertberechnung des Jahres 1924 noch geschätzte Werte, jener des Jahres 1925 angemeldete Werte zugrunde liegen und die Wertunterschiede daher möglicherweise auch zum Teil auf die Änderung in der Methode der Wertbestimmung zurückzuführen sind.

— Seilschwebebahn Bad Gastein-Gamskarkogel. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat einer Unternehmervereinigung die Vorkonzession für eine Seilschwebebahn von Bad Gastein auf den Gamskarkogel erteilt. Mit den Vorarbeiten soll sofort begonnen werden.

Übrige europäische Länder.

— Elektrischer Betrieb in Norwegen. Zur Zeit werden in Norwegen, abgesehen von den Privatbahnstrecken Notodden—Tinnosea und Thamshavn—Lökken, die beiden Staatsbahnstrecken Riksgränsen—Narvik (Ofotenbahn) und Oslo—Drammen (Drammensbahn) mit zusammen 92 km elektrisch betrieben. Die Elektrisierung der Staatsbahnstrecke Drammen—Kongsist im Gange und soll im Frühjahr 1927 fertiggestellt sein. Die Elektrisierung der Staatsbahnstrecke Drammen—Kongsberg ist zwar 1923 beschlossen, doch hängt die Durchführung von der Bewilligung der Mittel ab. Die Leitungsmaße sind bereits aufgestellt worden. Sofern die erforderlichen Mittel noch rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, könnte ebenfalls auf dieser Strecke noch im Jahre 1927 der elektrische Betrieb aufgenommen werden.

Auf der Ofotenbahn Riksgränsen-Narvik, der Fortsetzung der schwedischen Lapplandbahn, werden bald nach Neujahr die ersten norwegischen elektrischen Lokomotiven in Betrieb genommen, die für die Beförderung der schweren Erzzüge hinsichtlich ihres mechanischen Teiles von der norwegischen Fabrik Thune und Hamar mek. Verksted, hinsichtlich ihrer elektrischen Ausrüstung von Brown Boveri, Siemens und A. E. G. gebaut sind. Ihre Bauart entspricht den bekannten schwedischen elektrischen Lokomotiven der Lapplandbahn. Die norwegische Staatsbahn hat im ganzen 6 Stück von dieser Type angeschafft, deren Kosten sich auf je ½ Mill. Kr. stellen. Die Maschine verfügt über etwa 3000 PS und wiegt 135 t. Vergleichsweise sei bemerkt, daß die auf der Drammensbahn verkehrenden elektrischen Lokomotiven etwas mehr als 900 PS und ein Gewicht von nur 62 t aufweisen. Die Erzzüge weisen ein Gewicht von bis zu 2000 t auf gegen 4—500 t der auf der Drammensbahn verkehrenden Züge. Sobald die neuen Maschinen dem Betriebe übergeben sind, rechnet man damit, daß man jährlich bis zu 5 Mill. Tonnen Erz über Narvik verladen kann.

— Die tschechoslowakische Kohlenindustrie im Jahre 1925. Dieser Tage wurde die Statistik über die Ergebnisse der Kohlenförderung, Ausfuhr und Einfuhr in den ersten zehn Monaten 1925 beendet. Die Statistik für November und Dezember wurde auf Grund von Schätzungen zusammengestellt, so. daß der Stand der Kohlenförderung in der Tschechoslowakei in diesem Jahre sich in folgenden Ziffern ausdrückt: Förderung in Steinkohle (in Millionen Tonnen) 11,3, Koks 1,4, Braunkohle 18,3 (1924: Steinkohle 14,3, Koks 1,8, Braunkohle 20,5). Der Export betrug in Steinkohle 1,4, Koks 0,4, Braunkohle 2,6 (1924: Steinkohle 1,7, Koks 0,4, Braunkohle 2,8). Aus dem Ausland wurden eingeführt: Steinkohle 1,4, Koks 0,2 (1924: Steinkohle 0,9, Koks 0,1, Braunkohle 9,3).

— Keine Abschlagszahlung der Ferdinands-Nordbahn. Der Verwaltungsrat der Ferdinands-Nordbahn, welcher nach den Statuten der Gesellschaft darüber zu entscheiden hat, ob am 2. Januar eines jeden Jahres eine Abschlagszahlung für Rechnung des abgelaufenen Geschäftsjahres zu leisten ist, hat beschlossen, von einer Akontozahlung zu diesem Zeitpunkt Abstand zu nehmen und demzufolge den Coupon für 2. Januar 1926 nicht einzulösen.

— Der unmittelbare Verkehr auf der Linie Temesvar-Baziasch wurde am 1. Januar eröffnet. Der Verkehr wurde ebenso geregelt wie im Norden Rumäniens, wo die rumänischen Züge nach Sighet das tschechoslowakische Gebiet geschlossen durchfahren. Es verkehren vorläufig zwei Personenzugpaare nach Baziasch, die im Durchgangsverkehr über das südslawische Gebiet von rumänischen Staatsbürgern ohne Paßzwang benutzt werden können. Für den Güterverkehr sind als Grenzstationen bei der nördlichen Grenzüberschreitung rumänischerseits Stamora-Moravita (Alt Morawitza), serbischerseits Vrsac (Werschetz), an der südlichen Grenzüberschreitung serbischerseits Bela Crkva (Weißkirchen), rumänischerseits Baziasch eingerichtet worden.

— Hochwasserkatastrophe in Siebenbürgen. Nachdem der Monat Dezember reichlichen Schneefall und wochenlange strenge Kälte gebracht hatte, ging in der Nacht vom 21. zum 22. Dezember eine plötzliche Wärmewelle über den nördlichen Teil von Siebenbürgen mit Wärmegraden bis zu 15 Grad C. und mit heftigen warmen Gewitterregen. In wenigen Stunden war die Schneedecke verschwunden und die Schneeschmelze und Regenwasser kamen mit beispielloser Heftigkeit und Schnelligkeit talab, da der noch gefrorene Boden nicht aufnahmefähig war und auch die Eisdecke der Flüsse nicht so rasch auftauen konnte. Es kam zu einer Hochwasserkatastrophe, wie sie in diesen Gegenden seit Menschengedenken nicht zu verzeichnen war, die Flüsse, Szamosch, Marosch und die drei Körösch überschwemmten ihr ganzes Tal und zerstörten alles Menschenwerk darin. Auch die Eisenbahnen, die mit dem Weihnachtsverkehr gerade voll beschäftigt waren, erlitten einen ungeheuren Schaden. Von den Hauptlinien sind nur zwei unterbrochen: Bukarest-Großwardein infolge Zerstörung einer Brücke in der Nähe von Torda, und Arad-Großwardein infolge Zerstörung des Bahndammes zwischen Nadab und Tamasda. Die Städte Großwardein, Klausenburg und der ganze Norden Siebenbürgens sind dadurch vom Rest des Landes abgeschnitten. Die Nebenlinien Torda-Abrud, Arad-Brad sowie die Linien der früheren Szamoschtalbahn sind in solchem Ausmaße zerstört, daß die Wiederherstellung des Verkehrs teilweise monatelange Arbeit erfordern wird.

Auch aus der Bukowina werden, wenn auch kleinere, Hochwasserschäden gemeldet. So ist die Linie Grigore Ghica Vodà (Nepolskoutz-Vijnita (Viznitz) an einer Stelle unterbrochen, der Verkehr wird durch Umsteigen bewältigt.

Der Süden Siebenbürgens hat merkwürdigerweise keine außergewöhnlichen Hochwasser zu verzeichnen, der Alt führt nur normalen hohen Wasserstand. Ebenso ist der Stand der südlichen und östlichen Abwässer der Karpathen kein außergewöhnlicher, abgesehen vom Schyl im Südwesten, der auch großes, wenn auch nicht katastrophales Hochwasser führt. Die Wärmewelle scheint also von Nordost nach Südwest über Siebenbürgen hingezogen zu sein.

An den Oberläufen der Flüsse ist schon nach drei Tagen Ruhe eingetreten, und man konnte die Wiederherstellungsarbeiten in Angriff nehmen. Doch nun zieht die Flutwelle aufwärts nach Ungarn, und man erwartet sie in einigen Tagen an der unteren Donau. Hier hat sich im Sulinakanal eine Eisbarre gebildet, die ein lokales Hochwasser verschuldete und die Schiffahrt unmöglich macht. Es wird nun mit aller Macht an der Zerstörung dieser Barre gearbeitet, um sie aus dem Wege zu schaffen, bevor die siebenbürgische Flutwelle herankommt.

— Kraftwagenfragen in der Schweiz. In den meisten Ländern Europas, ferner auch besonders in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, bildet seit geraumer Zeit die Frage des Wettbewerbs, der den Eisenbahnen im Personen- und Güterverkehr durch die Automobile bereitet wird, den Gegenstand lebhafter Erörterungen in der Tages- und Fachpresse und eingehender Behandlung in Eisenbahn- und Interessentenkreisen. Vom Standpunkt der Eisenbahn handelt es sich dabei meist um zwei Gesichtspunkte: Bekämpfung nur mit eigenen Mitteln (Frachtverbilligung und -beschleunigung) oder Anpassung unter Benützung des neuen Verkehrsmittels.

Auch in der Schweiz mit seinem bedeutenden Kraftwagenbestand und -verkehr wird natürlich seit längerem diese Angelegenheit behandelt und bei ihrer jetzigen Tagung haben sich auch die beiden eidgenössischen Kammern, der Nationalrat und der Ständerat, damit zu befassen Gelegenheit gehabt. Im Nationalrat wurde folgendes Postulat eingebracht: „Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob die schweizerischen Bundesbahnen nicht veranlaßt werden sollen, die Motorlastwagen dadurch zu bekämpfen, daß sie einen eigenen, für die größeren Stationen berechneten und mit Motorlastwagen betriebenen Zubringer- und Verteilungsdienst für die Güterbeförderung einrichten.“

Der Antrag, der dem oben erwähnten zweiten Gesichtspunkt Rechnung trägt, Benutzung des Verkehrsmittels durch die Eisenbahn selbst, war mit einem Hinweis auf den Rückgang des Güterverkehrs infolge des Kraftwagenwettbewerbs begründet. Er gab infolgedessen auch Anlaß zu einer Erörterung der Verkehrsverhältnisse und -aussichten der Bundesbahnen überhaupt. Der Bundesrat würdigte voll die Bedeutung dieses Wettbewerbs für die Eisenbahnen und anerkannte die Notwendigkeit einer

Auseinandersetzung mit ihr auch für die Schweiz, und zwar durch bahnseitige Einstellung von Kraftwagen. Ein erster Schritt der Bekämpfung sei eine demnächst eintretende Verkürzung der Eisenbahnlieferfristen. Eine genaue Prüfung der Frage, mit der sich übrigens schon die Studienkommission der Bundesbahnen befasse, und Mitteilung des Ergebnisses wurde zugesagt. Das Postulat wurde daraufhin angenommen.

Auch in der ständigen Bundesbahnkommission des eidgenössischen Ständerates wurde die gleiche Frage Ende November behandelt. Die Kommission sprach sich ebenfalls grundsätzlich für die Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbs aus. Die Auswahl geeigneter Mittel sollte einer näheren Prüfung vorbehalten werden.

Den eidgenössischen Räten liegt ferner zurzeit ein Automobilgesetz zur Beratung vor, das sich auch mit der wichtigen Haftpflichtfrage befaßt. Der schweizerische Automobilklub hat sich gegen diesen Entwurf ausgesprochen.

— **Stahlwagen in Frankreich.** Die französische Nordbahn läßt zwischen Lille und Paris ihre neuen Personenwagen verkehren, die vollständig aus Stahl gebaut sind. Nur für das Trittbrett ist noch Holz verwendet. Es ist besonderer Wert darauf gelegt worden, die Bequemlichkeit für die Reisenden mit der Sicherheit für sie, namentlich bei Zusammenstößen, zu vereinigen.

— **Fehlbeträge der belgischen Staatsbahnen.** In Belgien macht sich eine Stimmung geltend, die eine Beseitigung der Staatsbetriebe und ihren Ersatz durch Privatunternehmen fordert; die Bewegung richtet sich an erster Stelle gegen die Staatsbahnen. Sie arbeiten seit längerer Zeit und dauernd mit Fehlbeträgen und belasten dadurch den Staatshaushalt in einer Art, die das Gleichgewicht der Staatswirtschaft unmöglich macht. Die belgischen Staatsbetriebe haben im Jahre 1924 Ausgaben in Höhe von 1,9 Milliarden gehabt; im Jahre 1925 sind sie auf 2,15 Milliarden gestiegen. Der Voranschlag für den ordentlichen Haushalt der Eisenbahnen, der Post, des Telegraphenwesens und der Handelsflotte schloß für 1925 mit einem Fehlbetrag von 45 Millionen ab, aber man erwartet, daß der tatsächliche Betriebsabschluß der Eisenbahnen allein einen Fehlbetrag von 100 Millionen ausmachen wird. Es gibt zwei Mittel, den Fehlbetrag zu decken: Erhöhung der Steuern oder der Tarife; beide werden als unerträglich bezeichnet, weil sie dem Wirtschaftsleben neue Lasten auferlegen und seinen Aufschwung verhindern. Eine Antwerpener Zeitung, „Le Neptune," wirft in diesem Zusammenhang die Frage auf, ob der Staat die schon übertrieben hohen Lasten, die der Steuerzahler zu tragen hat, noch erhöhen will, nur um die Gewerkschaften zufrieden zu erhalten.

Bei Würdigung der Fehlbeträge des Eisenbahnbetriebs darf nicht außer acht gelassen werden, daß die wirtschaftlichen Bedürfnisse des Landes eine vermehrte Ausstattung der Eisenbahnen mit Betriebsmitteln erfordern. Es sind Pläne aufgestellt worden, wie diese Bedürfnisse befriedigt werden sollen, und man ist bereits an ihre Ausführung gegangen. Sie erfordern im Jahre 1925 eine Ausgabe von 582 Millionen, in denen allerdings 125 Millionen für den Fernsprechverkehr inbegriffen sind, das sind 156 Millionen mehr als im Vorjahre. Seit 1922 sind für beide Betriebe 1,5 Milliarden im außerordentlichen Haushalt vorgesehen worden. Um diese Ausgaben zu decken, muß amerikanisches Geld aufgenommen werden, denn die Einnahmen im Inlande können nicht einmal die Ausgaben des ordentlichen Haushalts decken. Durch die Lasten, die die Auslandsanleihen mit sich bringen, leidet aber der ausländische Kredit, und der Wert des belgischen Franken sinkt. Abhilfe kann nur in Aufgabe des Staatsbetriebes und im Übergang zum Privatbetrieb gesehen werden, wodurch nicht nur, so meint man, die Fehlbeträge verschwinden würden, sondern auch die gesamte belgische Geldwirtschaft günstiger gestaltet würde.

— **Die spanische Eisenbahnanleihe.** Die Anleihe, die zur Aufbringung der Mittel für den Wiederaufbau und den Ausbau der spanischen Eisenbahnen aufgenommen worden ist, war mit Bedingungen ausgeschrieben, die als günstig bezeichnet werden: sie sollte eine Verzinsung von 5 % bringen und Steuerfreiheit genießen. Es gelang zunächst nicht, den vollen Betrag der Anleihe auf dem Geldmarkt unterzubringen, und erst im letzten Augenblick erreichte es die Bank von Spanien, daß ihr Zusagen gemacht wurden, auf Grund deren der gesamte Betrag übernommen werden sollte. Man spricht von einer Art Boykott, den die Banken gegen die Anleihe beschlossen hatten, obgleich sie sich sonst mit Eisenbahnwerten befassen, aber wahrscheinlich ist die unsichere politische Lage und der Tiefstand der Wirtschaft Spaniens daran schuld, daß sich die Kreise, die Geld zur Verfügung stellen könnten, an der spanischen Eisenbahnanleihe nicht oder nur mit Zurückhaltung beteiligt haben. Man ist nun gespannt, wie das durch die Anleihe aufgebrachte Geld verwendet werden wird. Der Eisenbahnrat hat die Eisenbahngesellschaften in einem Rundschreiben aufgefordert, ihren Geldbedarf für Neuanlagen anzumelden, obgleich behauptet wird, daß über die Verteilung schon längst verfügt wäre. Auf eine Lösung der Eisenbahnfrage wird von außen gedrängt, aber einerseits kann nichts veranlaßt werden, ehe nicht die nötigen Voranschläge aufgestellt sind, und andererseits leidet die Erledigung unter einem Personenwechsel im Eisenbahnrat, der zur Erledigung der einzelnen Fragen aus seinen Mitgliedern eine Anzahl Ausschüsse gebildet hat. Das neue Eisenbahngesetz ist am 12. Juli 1924 in Kraft getreten; es schreibt vor, daß der Eisenbahnrat innerhalb sechs Monaten die Tarife überprüfen und innerhalb Jahresfrist einen Plan für den Zusammenschluß der Eisenbahnen zu Gruppen aufstellen sollte; beides ist bis jetzt nicht geschehen, im Gegenteil, eine kleine Eisenbahn, die in den Betrieb einer großen Gesellschaft übergegangen war, sollte am 1. Januar ihren Eigentümern zum Eigenbetrieb wieder zurücküberwiesen werden. Der Eisenbahnrat ist sich über die Maßnahmen, die zur Lösung der spanischen Eisenbahnfrage zu ergreifen sind, selbst nicht klar, die Ansichten seiner Mitglieder gehen auseinander, und es werden Stimmen laut, die behaupten, daß es überhaupt nicht möglich sei, die verwickelten Bestimmungen des neuen Eisenbahngesetzes durchzuführen.

— **Einführung elektrischen Eisenbahnbetriebes in Portugal.** Die Eisenbahn Lissabon-Cascaes war die erste, die in Portugal gebaut wurde, und sie ist nunmehr auch die erste, die für elektrischen Betrieb ausgestattet wird. Dabei werden auch die Bahnhöfe in ihren Gebäuden und Gleisanlagen umgebaut. Die Neuanlagen sollen Anfang 1926 in Betrieb genommen werden; zugleich soll der Dampfbetrieb durch elektrische Zugförderung ersetzt werden. Man erwartet, daß der Einführung elektrischen Betriebes auf der genannten Strecke demnächst die gleiche Maßnahme auf der Eisenbahn Lissabon-Cintra folgen wird.

— **Kohlenwirtschaft der englischen Eisenbahnen.** Vor einem Ausschuß zur Untersuchung der Schwierigkeiten, mit denen der englische Kohlenbergbau zu kämpfen hat, ist u. a. der Chief General Manager der London und Nordostbahn als Sachverständiger gehört worden; er hat sich dabei über die wirtschaftlichen Verhältnisse der englischen Eisenbahnen im allgemeinen, der von ihm geleiteten Gesellschaft insbesondere, und deren Zusammenhang mit dem Kohlenbergbau, namentlich auch über die Abförderung der Kohle auf der Eisenbahn ausgesprochen und dabei wertvolle statistische Angaben gemacht. Danach sind im Jahre 1924 in England 267 Mill. Tonnen Kohle gefördert worden, von denen 225 Mill. oder 84 % mit der Eisenbahn abgefahren worden sind. Über 66 Mill. Tonnen sind nach bahneigenen Hafenanlagen befördert und dort auf Schiffe verladen worden. Unter den 225 Mill. Tonnen, die über die Gleise der Eisenbahnen gegangen sind, waren 16 Mill. Tonnen Dienstkohle; von den dann verbleibenden 209 Mill. sind 145 Mill. Tonnen oder 69 % in Privatgüterwagen befördert worden. Aus diesen Zahlen geht einerseits hervor, welche Rolle der englische Kohlenbergbau für den Eisenbahnverkehr spielt, und andererseits welche Bedeutung die Privatgüterwagen bei der Beförderung von Massengütern in England haben. Diese sind den Eisenbahngesellschaften sehr lästig, und der Gutachter sprach sich für ihre Abschaffung aus, ein Ziel, das schon lange erstrebt wird, hielt aber die Zeit zur Durchführung dieser Maßnahmen noch nicht für gekommen, obgleich er sich von ihr eine jährliche Ersparnis von 600 000 bis 1 000 000 £ jährlich verspricht.

Die Kohlenrechnung der englischen Eisenbahnen war 1924 um 9,25 Mill. Pfd. Sterl. höher als 1911; das teuerste Jahr in bezug auf den Kohlenpreis war bisher 1913, aber es ist durch 1924 um 7,5 Mill. oder 89 % übertroffen worden. Die Frachtsätze sind aber mittlerweile nur um 54 % gestiegen. Von der Einführung elektrischen Betriebes auf den Fernbahnen verspricht sich der Gutachter sehr erhebliche Ersparnisse an Kohlen; er war zwar sehr zurückhaltend bei seinem Ausblick in die Zukunft, glaubte aber doch sagen zu können, daß unter den heutigen Verhältnissen der Ersatz der Dampflokomotive durch elektrische Zugförderung auf den Fernbahnen Englands nur in geringem Umfang in Frage kommen könne; mindestens müßten noch Wege gefunden werden, um die Kraft billiger zu erzeugen.

Fremde Erdteile.

— **Persische Eisenbahnpolitik.** Daß Persien dringend der Förderung seines Verkehrs- und damit seines Wirtschaftslebens durch den Bau von Eisenbahnen bedarf, ist auch in dieser Zeitung wiederholt erwähnt worden. Durch ein Gesetz vom Mai 1925 ist die Eisenbahnfrage auf eine vollständig veränderte Grundlage gestellt worden. Für den Handel mit Zucker und Tee, sowie für die Einfuhr wird der Regierung ein Ausschließungsrecht erteilt, und die dadurch erzielte Einnahme soll zur Schaffung eines Eisenbahnnetzes verwendet werden. Man erwartet von dem Staatsmonopol ein Aufkommen von 4,5 Mill.

Toman (1 Toman = 8 bis 9 ℳ); seine Verwaltung wird den Steuerbehörden mitübertragen, so daß keine beträchtlichen, besonderen Kosten entstehen werden. Ob die Millionen unmittelbar zum Bahnbau verwendet werden oder nur zur Deckung der Zinsen und zur Tilgung einer Anleihe, die entweder in Persien selbst oder im Auslande aufzunehmen wäre, zu dienen hätte, steht noch nicht fest. In gewissen Kreisen sieht man der Durchführung des Gesetzes mit Mißtrauen entgegen, namentlich weil man erwartet, daß sowohl England wie Rußland versuchen werden, maßgebenden Einfluß auf das persische Eisenbahnwesen und damit auf die persische Politik zu erlangen, daß es aber nicht gelingen wird, ein Einvernehmen oder eine Einigung zwischen beiden Staaten herbeizuführen. — Die erste Eisenbahn, die gebaut werden soll, soll das Kaspische Meer mit dem Persischen Golf verbinden und aus der Gegend von Asterabad am Kaspischen Meer in die Gegend von Muhammerah an der Euphrat-Mündung führen. Während jetzt Waren, die über den Hafen Buschir am Persischen Golf eingeführt werden, etwa zwei Monate brauchen, ehe sie Ispahan oder Teheran erreichen wird der Weg von der Küste bis zu diesen beiden Städten nach der Betriebseröffnung der Eisenbahn in ein bis zwei Tagen zurückgelegt werden können.

— **Kohlenbergbau indischer Eisenbahnen.** In dem Bestreben sich von den Preisschwankungen auf dem Kohlenmarkt und überhaupt vom Kohlenhandel unabhängig zu machen, haben die Ostindische und die Bengal-Nagpur-Eisenbahn vor etwa zwölf Jahren in Bermo im Kohlengebiet von Bokaro eigene Kohlengruben angelegt. Dieses Kohlengebiet erstreckt sich auf etwa 50 km Länge im Tale des Damooda-Flusses. Der größte Teil der den Eisenbahnen gehörigen Kohlenfelder kann im Tagebau ausgebeutet werden; nur ein geringer Teil hat so hohes Deckgebirge, daß die Kosten, die das Abräumen erfordern würde. zu bergmännischem Abbau zwingen. Das Hauptflöz ist bis zu 32 m mächtig; 27,5 m davon ist gute Kohle, während der Rest von Steinbändern bis zu 0,60 m Stärke durchsetzt ist.

Zurzeit werden zwei Kohlenfelder abgebaut, ein drittes soll demnächst in Angriff genommen werden. Das erste von ihnen hat eine Fläche von 24 ha; hier werden täglich 1000 t Kohle gefördert, die den beiden am Abbau beteiligten Eisenbahngesellschaften je zur Hälfte zur Verfügung gestellt werden. Die beiden anderen Kohlenfelder sind noch erheblich größer. Die Bedingungen für die Ausbeute, namentlich das Verhältnis zwischen Deckgebirge und Mächtigkeit des Flözes, sind ungefähr dieselben wie bei dem ersten Feld.

Die geförderte Kohle ist eine ausgezeichnete Lokomotivkohle und kommt dabei den Eisenbahngesellschaften erheblich billiger zu stehen, als wenn sie sie ankaufen müßte. Sie enthält 82,38 % feste Kohlenstoffe und flüchtige Kohlenwasserstoffe, 14,90 % Asche und 2,71 % Feuchtigkeit. 1 kg Kohle kann bei 100° 12,5 kg Wasser verdampfen.

Um den vollen Vorteil vom Betriebe ihrer eigenen Kohlenfelder zu haben, machen die beiden beteiligten Eisenbahngesellschaften Anstrengungen, auch die Abförderung der Kohle so billig wie möglich zu gestalten. Sie haben dazu einen besonderen Wagenpark von Wagen mit 22 t Tragfähigkeit geschaffen, aus dem Züge von 37 bis 40 Wagen zusammengestellt werden. Die Wagen haben bei 1,677 m Spurweite ein Leergewicht von nur 10 t. Ein Zug von 37 Kohlenwagen mit einem Zugführerwagen wiegt also 1194 t, hat dabei 380 t tote und 814 t Nutzlast. Da die Wagen mit durchgehender Bremse ausgestattet sind, können die Kohlenzüge mit hoher Fahrgeschwindigkeit verkehren. Da sie geschlossen bis an das Ziel durchgeführt werden, bedürfen sie unterwegs keiner Verschiebearbeiten, wodurch die Beförderungskosten sehr günstig beeinflußt werden.

— **Güterverkehr in New York.** Ähnlich wie in Chicago bereits bestehend und für London geplant, sollen Untergrundbahnen auch zur Bewältigung des Binnenverkehrs von New York geschaffen werden. Die Hafenbehörde von New York hat Planungen für den Ausbau der Hafenanlagen bearbeiten lassen, und dabei namentlich auch die Frage der Güterbeförderung zwischen der Insel Manhattan und den Eisenbahnen auf dem Festlande in New Jersey erörtert. Der ganze Plan, der stufenweise ausgeführt werden soll, umfaßt den Bau von zwölf Güterbahnhöfen auf der Insel Manhattan, die durch ein Netz von Tieftunneln mit den Bahnhöfen in New Jersey verbunden werden sollen. Zunächst sollen neun von diesen Güterverkehrsstellen angelegt werden, und auch vom Tunnelbau soll einstweilen noch abgesehen werden, die Gütersammel- und -verteilungsstellen sollen vielmehr, so lange die Tunnel noch nicht fertig sind, durch Kraftwagen bedient werden. Der Hauptteil der Insel Manhattan ist in neun Bezirke gleicher Verkehrsdichte eingeteilt worden; in jedem Bezirk soll eine Güterverkehrsstelle von etwa 180 zu 60 m Grundfläche angelegt werden; eine solche Anlage wird etwa 8500 qm Güterbodenfläche enthalten. und auf eine Länge von 500 m können Kraftwagen in ihr aufgestellt werden. Der eigentliche Güterverkehr soll sich im Erd- und im Sockelgeschoß abspielen. In den oberen Stockwerken sollen Lagerräume zum Vermieten geschaffen werden.

Von der Durchführung dieses Plans verspricht man sich eine erhebliche Entlastung des Straßenverkehrs und eine beträchtliche Verbilligung der Güterbeförderung zwischen Bahnhof und Empfänger, die sich namentlich in der Versorgung von Manhattan mit Lebensmitteln auswirken soll. Außerdem werden dadurch wertvolle Flächen am Ufer frei, die für andere Zwecke ausgenutzt werden können.

Wasserverkehr.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Nach Mitteilung des Spediteurvereins Herrmann & Theilnehmer in Hamburg wurde gleich zu Beginn des Monats Dezember die kalte Witterung, die schon in den letzten Tagen des November geherrscht hatte, zu einem ausgesprochen scharfen Frost, der binnen kurzer Zeit die ganze Flußschiffahrt zum Stillstand brachte. Diese Eisperiode war allerdings nicht von langer Dauer, da schon um den 10. Dezember herum ein Witterungsumschlag eintrat, aber die Schiffahrt blieb doch, besonders auf der Oberelbe, bis in die letzten Dezembertage hinein stark behindert, denn die Wärmeperiode setzte sich anfangs nicht durch, wurde vielmehr immer wieder von Kälterückschlägen unterbrochen. Erst nach Weihnachten ist ausgesprochenes Tauwetter mit ungewöhnlich hoher Temperatur und überaus starken Regenfällen eingetreten, die an vielen Stellen so ergiebig waren, daß nicht nur die letzten Eisreste fortgeschwemmt wurden, sondern auch Hochwassererscheinungen sich zeigten — zum Teil sogar in katastrophalem Ausmaß. So stehen auch die oberelbischen Umschlagplätze unter Wasser und bieten daher im Augenblick keine Ein- und Ausladeinöglichkeiten, doch ist anzunehmen, daß die Hochwasserwelle sich bald verlaufen wird, worauf die unterwegs befindlichen Kähne ihre Fahrt werden fortsetzen können.

Das Einfuhrgeschäft ist nicht besonders rege und die Richtung auf dem Frachtenmarkte zurzeit weich und nachgiebig. Wie die Weiterentwicklung sein wird, ist naturgemäß nicht vorauszusagen, da sie in erster Linie von der Gestaltung der Witterung abhängt und immerhin anzunehmen ist, daß wir noch neue Frostperioden in diesem Winter erleben werden.

Die Hamburger Kaiverwaltung hat die Ladegebühren an den Freiladekaianlagen von 2 Pf. auf 1 Pf. herabgesetzt, wovon indessen nur ein verhältnismäßig geringer Teil des Umschlags betroffen wird, nämlich nur der sich über den sogenannten Freiladekai abwickelnde, der ausschließlich Massengütern vorbehalten ist. Alle Waren, die mit Liniendampfern über die regulären Kais oder Privatkais verladen werden, werden von dieser Ermäßigung nicht berührt.

— **Haushaltsplan des Danziger Hafenausschusses für 1926.** Der Hauptausschuß des Danziger Volkstages hat den Bericht über den Haushaltsplan des Ausschusses für den Hafen und die Wasserwege von Danzig für 1926 entgegengenommen. Danach betragen die Geamtausgaben 8 000 000 Gulden gegenüber 5 100 000 Gulden im Vorjahre. Die Einnahmen werden um 767 000 Gulden höher als im Vorjahre veranschlagt. Der staatliche Zuschuß von Danzig und Polen beträgt 1 050 000 Gulden.

In Danziger Kreisen wird darüber Klage geführt, daß die Anleihe für den Hafenausschuß noch immer unbenutzt bei den Banken liegt. Dieser für Danzig unbefriedigende Zustand wird auf die Zusammensetzung des Ausschusses zurückgeführt, der bekanntlich aus einer Danziger und polnischen Delegation besteht.

— **Hafenverkehr Fiumes.** Die Fiumer Handelskammer hat kürzlich mit der Veröffentlichung von Monatsberichten begonnen. Das erste Heft bringt u. a. eine Zusammenstellung über den Warenverkehr Fiumes zur See in den ersten neun Monaten des Jahres 1925. Danach hat sich die Aufwärtsbewegung auch in diesem Jahre fortgesetzt.

Die Einfuhr zur See hat sich in den ersten neun Monaten 1925 von 1 771 480 dz (im gleichen Zeitraume des Jahres 1924) auf 3 207 740 dz gehoben, die Ausfuhr von 1 047 750 dz auf 2 043 870 dz. Die Gesamtzunahme des Warenverkehrs zur See gegenüber 1924 beträgt somit fast 80 %.

Im Monat September 1925 waren die verschiedenen Flaggen mit folgenden Prozentsätzen an diesem Seehandel beteiligt: Italien mit 65 %, England mit 16,5 %, Südslawien mit 6,5 %, Griechenland mit 5,5 %, Deutschland mit 5,5 %.

Luftverkehr.

— **Vom nordischen Flugverkehr.** Der nordische Flugverkehr soll in diesem Jahre eine erhebliche Ausdehnung erfahren. Oslo wird voraussichtlich an das Flugnetz angeschlossen werden durch eine Linie Oslo-Gotenburg-Kopenhagen-Hamburg. Schweden wird in unmittelbarem Verkehr mit England durch

eine Linie Gotenburg-Esbjerg-Norderney-London mit Harwich als Luftstation stehen. Von Berlin wird eine Linie über Stettin-Kalmar-Stockholm nach Reval oder Helsingfors führen. Diese sog. Seelinien werden in der Hauptsache von Flugzeugen des Dornier Waltypes und des Rohrbachtyps befahren werden. Ein Teil der Flugzeuge, die im vergangenen Sommer auf der Fluglinie Stockholm-Danzig verkehrten, werden zur Zeit einem Umbau in Warnemünde, der eine wesentliche Erhöhung der Fluggeschwindigkeit bezweckt, unterzogen und sollen später in den Dienst Gotenburg-London gestellt werden. Die Linie Gotenburg-London ist als Glied einer nördlichen internationalen Linie London-Gotenburg-Stockholm-Petersburg gedacht.

Den Verkehr Malmö-Danzig wird die polnische Fluggesellschaft Polska Litnia Lotnica gemeinsam mit der schwedischen Aerotransport betreiben.

Auch Nordschweden soll in diesem Jahre eine Flugverbindung durch eine Linie Stockholm-Umeå erhalten. Es sind Zwischenlandungen in Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Härnösand und Örnsköldsvik vorgesehen.

Kraftwagenverkehr.

— Staatlicher Kraftwagenverkehr in Norwegen. In Norwegen sind Ende November und Anfang Dezember die ersten drei staatlichen Kraftwagenlinien, die einen Ersatz für geplante Lokalbahnen bilden sollen, eröffnet worden. Die Verwaltung der Linien untersteht der Hauptverwaltung der norwegischen Staatsbahn, die bei der Bearbeitung von Betriebsfragen mit dem Direktor des Wegewesens verstärkt wird. Die Bezirksverwaltung besteht aus dem zuständigen Distriktschef des betreffenden Staatsbahnbezirkes als Vorsitzenden, sowie einem Oberingenieur des Wegewesens und einem Vertreter für die allgemeinen Belange des berührten Bezirkes. Die erste Linie (Salbulinie) führt von Hell (an der Linie Oslo-Drontheim) nach Nesta (Selbu) und weist eine Länge von 40 km auf, die in der Winterzeit in etwa 2 Stunden zurückgelegt wird. Es findet Personen-, Güter- und Postbeförderung statt. Der Fahrpreis für die ganze Strecke beträgt 5 K., d. h. 12.5 Öre für das km. Die Kraftwagen sind geschlossen, gut gewärmt und mit Schneepflügen versehen und von der Londoner Automobilfirma Four Wheel Drive Lorry Co. Ltd. bezogen. Es ist beabsichtigt, im Sommer diese Linie bis Aas im Tytal (90 km von Hell) zu verlängern, jedoch auf der Strecke Selbu-Aas nur Güter zu befördern.

Eine zweite Linie wurde auf Karmöy eingerichtet, eine dritte, die sog. Laagendalsroute, verbindet Larvik mit Kongsberg (100 km).

Von dem Betriebsergebnis dieser Linien wird es abhängen, ob man in Norwegen in weiterem Maße dazu übergehen wird, geplante Lokal- und Nebenbahnen durch Kraftwagenlinien zu ersetzen.

Ausstellungen und Messen.

— Sonderzüge von und zur Leipziger Messe. Zu der am 28. Februar 1926 beginnenden Leipziger Frühjahrsmesse sind eine größere Anzahl Messe-Sonderzüge 2. und 3. Klasse nach Leipzig mit 33⅓ % Fahrpreisermäßigung vorgesehen. Zu diesen Sonderzügen werden Fahrkarten ausgegeben für die Hinfahrt, dann aber auch als Neuerung solche Fahrkarten, die gleichzeitig zur Hinfahrt und Rückfahrt berechtigen. Die Karten haben eine vierzehntägige Geltungsdauer und berechtigen für die Rückfahrt zur Benutzung der fahrplanmäßigen Züge (auch der D-Züge gegen Zahlung des Schnellzug-Zuschlages), und zwar für alle tarifmäßigen Strecken von Leipzig aus. Die bisherigen Rücksonderzugskarten werden künftig fortfallen.

— Eine Ausstellung für Straßenbau auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1926. In der jetzigen Zeit des verstärkten Automobilbaues und des immer mehr zunehmenden Verkehrs hat der Straßenbau eine ganz besondere Bedeutung erlangt. Er tritt deshalb auf der Leipziger Frühjahrsbaumesse 1926 ganz besonders in den Vordergrund. In umfangreicher Weise werden auch Material und Maschinen für Straßenbau zur Ausstellung gelangen. Außerdem werden Arbeitsausschüsse der „Studiengesellschaft für Automobil-Straßenbau“ in Leipzig tagen und öffentliche Vorträge über den Straßenbau stattfinden. Die Vorarbeiten für die Veranstaltung liegen in den Händen der Baumesse-Werbestelle der Leipziger Messe- und Ausstellungs-Aktien-Gesellschaft.

Allgemeines.

— Jahresbericht des Vereins Hamburger Reeder 1924/25. In diesem Bericht, der ausführliche Angaben über die Lage der Schiffahrt enthält (siehe Seite 17 dieser Nummer), wird auch darauf hingewiesen, daß die Schwierigkeiten, die für die Seeschiffahrt bestehen, die Seehäfen in vermehrtem Maße zwingen, den Verkehr stärker an sich heranzuziehen, indem sie ihn in entsprechendem Umfange von anderen Häfen wegziehen. Da diese natürlich mit Abwehrmaßnahmen antworten, ergibt sich eine dauernd fortlaufende Verschärfung des Wettbewerbs. Das gilt für Hamburg besonders im Verhältnis zu Rotterdam und Antwerpen. Damit Hamburg als Seehafen diesen verschärften Kampf ums Dasein mit Erfolg bestehen kann, fordert der Jahresbericht eine konsequente hamburgische Hafenpolitik in dem Sinne, daß sie der entscheidende Faktor der hamburgischen Staatspolitik überhaupt ist. „Der Hafen dürfe nicht eine Erwerbsquelle, sondern er müsse eine Werbequelle sein“. Dieser Grundsatz müsse insbesondere bei der Bemessung der Kaigebühren berücksichtigt werden. Mit Befriedigung wird der Bau der neuen Kaischuppen 81 (linkselbisch) und 33 (rechtselbisch) verzeichnet und die Hoffnung ausgesprochen, daß auch bald noch 2 weitere große Schuppen, 85 (am Roßhafen) und 55, in Angriff genommen werden möchten. Hervorgehoben wird ferner die technische Verbesserung der Lade- und Löschvorrichtungen, die Elektrisierung der Ladekräne, der Rolleinrichtungen in den Schuppen und der Einrichtungen zum Hochstapeln in den Lagerhäusern. Dagegen nimmt der Bericht nicht Stellung zu den großen Fragen der baulichen Weiterausgestaltung des hamburgischen Hafengebiets, und zwar darum nicht, weil dies Problem in hohem Maße zu einem staatspolitischen geworden ist. Es wird lediglich mit Genugtuung der Fortschritt in dem Bau der Finkenwärder Bahn und der Freihafenelbbrücke festgestellt.

Für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens von großer Bedeutung ist die Höhe der Hafenarbeiterlöhne, weil sie einen Teil der Hafenkosten bilden. So sehr der Bericht den Arbeitern eine auskömmliche Entlohnung gönnt, weist er doch mit Besorgnis auf die Tatsache hin, daß trotz der schlechten Konjunktur und ohne Rücksicht auf den Lebenshaltungsindex im Berichtsjahre die Löhne weiter erheblich erhöht sind, nämlich von 6,40 ℳ für 9 Stunden auf 8,33 ℳ gegenüber einem Friedenslohn von 5,40 ℳ für 9 Stunden.

Als integrierender Bestandteil der hamburgischen Hafenpolitik wird schließlich die angemessene Berücksichtigung der hamburgischen Bedürfnisse durch die Reichsbahn bezeichnet. Es wird anerkannt, daß die Deutsche Reichsbahn in ihrer Seehafentarifpolitik im vergangenen Jahre vor allem dem Durchfuhrverkehr durch wirksame Ermäßigung der Frachten ihre Aufmerksamkeit geschenkt hat. Besonders erwähnt werden der deutsch-schweizerische Seehafendurchfuhrtarif S. D. 2 und der deutsch-polnische S. D. 5. Dagegen wird eine gewisse Revision der Transitfrachten nach der Tschechoslowakei sowie der Sätze des direkten deutsch-tschechoslowakischen Seehafenverkehrs gewünscht, während die Frachten nach den deutsch-österreichischen Grenzübergängen als noch völlig unzureichend bezeichnet werden. Das Festhalten an der Staffeltarifpolitik wird begrüßt. Bedauert wird, daß die Reichsbahn stets in den Fällen versagt habe, wo es sich darum gehandelt habe, rasche Wettbewerbsmaßnahmen zu treffen. Anerkannt werden dagegen die Verbesserungen, die im letzten Jahr in der Güterbeförderung durchgeführt sind. Dabei wird auf das Güterkursbuch als geeignetes Mittel zur raschen Information hingewiesen.

Der Verein Hamburger Reeder hat zur Zeit 66 Mitglieder mit einer Gesamttonnage von 1 424 531 Br.-Reg.-T. Hiervon entfallen 1 314 634 Br.-Reg.-T. auf 430 Dampfer und Motorschiffe und 40 407 Br.-Reg.-T. auf 17 Segler, während der Rest Schlepper und Leichter sind.

Rechtspflege.

— Zum Begriff des sogenannten Bruchs der amtlichen Verfügungsgewalt im Sinne des § 133 Strafgesetzbuches (Rg. vom 16. Oktober 1925 — $\frac{\text{1 D 422/25}}{\text{VII 641}}$ —).

Nach § 133 St.G.Bs. wird bestraft, wer eine Urkunde, ein Register, Akten oder einen sonstigen Gegenstand, welche sich zur amtlichen Aufbewahrung an einem dazu bestimmten Orte befinden, oder welche einem Beamten oder einem Dritten amtlich übergeben sind, vorsätzlich vernichtet, beiseiteschafft oder beschädigt. Das Reichsgericht hat in einem Fall, in dem der Angeklagte von der großen Strafkammer des Landgerichts wegen Betruges und Vergehens gegen § 133 durch zwei selbständige Handlungen verurteilt war, die Verurteilung aus § 133 St.G.Bs. aufgehoben und dabei die Voraussetzungen, unter denen diese Vorschrift Anwendung findet, an einem Fall erörtert, bei dem es

sich um die unberechtigte Entfernung eines Gutes von einem Güterboden handelte.

Aus den Gründen: Soweit zwei selbständige Handlungen im Sinne des § 74 StGB. angenommen sind und soweit der Beschwerdeführer wegen Betrugs verurteilt ist, tritt nach dem festgestellten Sachverhalt kein Rechtsirrtum zutage. Durchgreifenden rechtlichen Bedenken begegnet aber die Annahme eines Vergehens gegen § 133 StGB. Das Tatbestandsmerkmal des „Beiseiteschaffens“ im Sinne dieses Strafgesetzes ist nur dann gegeben, wenn die Entfernung des amtlich aufbewahrten Gegenstandes von dem dazu bestimmten Orte wider den Willen des Berechtigten, d. i. des zu seiner Aufbewahrung und Herausgabe Berechtigten, erfolgt; es entfällt dagegen, wenn der Gegenstand von dem Berechtigten selbst herausgegeben wird (vgl. RGSt. Bd. 56 S. 118). Befindet sich der Gegenstand im amtlichen Gewahrsam mehrerer Personen, sind also mehrere zu seiner Aufbewahrung und Herausgabe berechtigt, so genügt es, wenn er wider den Willen auch nur eines Mitberechtigten entfernt wird (RG. Urt. IV 1227/1921 vom 22. Dezember 1921). Steht die Berechtigung zur Herausgabe auf Grund dienstlicher Vorschriften nur einem der mehreren Gewahrsamsinhaber zu und ist dieser hiernach als der zuständige zu erachten, so ist nur sein Wille maßgebend. Daß diese Voraussetzungen in dem hier gegebenen Falle erfüllt seien, läßt sich dem festgestellten Sachverhalt nicht mit hinreichender Deutlichkeit entnehmen. Danach war der Beschwerdeführer B. bahnamtlicher Spediteur in Neviges. Der frühere Angeklagte L. war auf dem Güterbahnhofe als Ladeschaffner tätig. Hiernach muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß dem L. als Vertreter der Eisenbahnverwaltung und für diese der Gewahrsam an den eingehenden Frachtgütern zustand und daß er auch zu deren Herausgabe an die Empfänger berechtigt war. Denn es ist im angefochtenen Urteil nicht erörtert, ob noch für einen anderen Bahnangestellten, etwa für einen zweiten Ladeschaffner oder Vorgesetzten (Gütervorsteher) des L. ein Alleingewahrsam oder Mitgewahrsam an den Frachtgütern in dem erörterten Sinne begründet gewesen sei.

Wie die Urteilsfeststellungen weiter ergeben, benachrichtigte der Ladeschaffner L. den einen der an der Straftat mitbeteiligten Absender, R., von dem am 24. April 1924 erfolgten Eingang der Stoffe in Neviges. Auf Veranlassung R.'s holte dann B. die Kisten mit den Stoffen ab und brachte sie auf sein Lager. Welcher Beamte oder Angestellte der Eisenbahnverwaltung ihm die Kisten auf dem Bahnhofe übergeben hat, ist nicht festgestellt. Die Strafkammer erblickt das „Beiseiteschaffen“ im Sinne des § 133 StGB. lediglich darin, daß B. die Stoffe „auf Grund des vorher gefaßten Planes, sie verschwinden zu lassen, vom Bahnhof abholte.“ Hier wird aber von Bedeutung, wer auf dem Bahnhofe in Neviges der zuständige Gewahrsamsinhaber an den Frachtgütern in dem erörterten Sinne war, ob also dem L. oder noch einer anderen Person der amtliche Alleingewahrsam oder Mitgewahrsam an den Stoffen zustand und ob B. diesen Gewahrsam wider den Willen des oder der Berechtigten gebrochen hat. Wäre L. allein der zuständige Gewahrsamsträger gewesen, so würde, da der Beschwerdeführer B. die Stoffe am Bahnhof nach der offensichtlichen Beweisannahme der Strafkammer nicht wider den Willen des L., sondern sogar mit dessen Zustimmung aus dem amtlichen Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung weggenommen hat, nach dem Ausgeführten für die Annahme eines „Beiseiteschaffens“ i. S. des § 133 StGB. kein Raum sein.

Dagegen ist kein durchgreifendes Bedenken daraus zu entnehmen, daß nach den Urteilsfeststellungen die Stoffe durch die Speditionsfirma S. in Köln nach Neviges an die Adresse des Beschwerdeführers B. gesandt worden waren. Das Vergehen gegen § 133 StGB. würde allerdings schon dann entfallen, wenn die Stoffe dem „Adressaten“ B. ordnungsmäßig, d. h. unter Erfüllung der vorgeschriebenen Förmlichkeiten, etwa gegen Quittungsleistung und so übergeben worden wären, daß die Eisenbahnverwaltung dadurch ihre insoweit bestehenden Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage erfüllt gehabt hätte. Dann könnte von einem „Beiseiteschaffen“ keine Rede sein. Nach der sich aus dem Urteilszusammenhange ergebenden tatsächlichen Auffassung der Strafkammer ist aber eine ordnungsmäßige Übergabe der Stoffe an B. in dem bezeichneten Sinne nicht erfolgt. Dies ergibt sich daraus, daß L. die Sendung bei der Eisenbahnverwaltung als „nicht angekommen“ angemeldet hat und daß der Plan der an der strafbaren Handlung beteiligten Personen darauf abzielte, die Stoffe nach ihrem Eintreffen auf dem Bahnhofe in Neviges „verschwinden zu lassen.“

— Pflichten der Bahn und des Absenders bei Gestellung und Beladung eines offenen Wagens, der für einen Möbelwagen angefordert ist (Rg. vom 26. September 1925 — I. 166/1925 — Berlin).

Ein vom Kläger aufgegebener und ihm gehöriger Möbelwagen, der auf seinem Wege die elektrisch betriebene Strecke Halle-Bitterfeld passieren mußte, geriet nicht weit vor der Station Bitterfeld in Brand. Die auf Ersatz des Verdienstausfalles und der Wiederherstellung des Möbelwagens gerichete Klage ist in den Vorinstanzen abgewiesen worden. Auf die Revision des Klägers ist das Urteil aufgehoben worden.

Aus den Gründen: Das Berufungsgericht führt aus: Der Klageanspruch entfalle auf Grund des § 86 Z. 1 und 3 EVO. Denn die Brandgefahr sei mit der Beförderung auf einem offenen Wagen verbunden und ebenso mit der von dem Kl. vorgenommenen, die Profilhöhe überschreitenden Verladung; der Schaden habe den Umständen nach aus diesen Gefahren entstehen können. Ein Verschulden des Bekl. liege nicht vor . . . Aus dem Frachtvertrag ergibt sich für die Eisenbahn die Pflicht, einen für die Beförderung des Gutes, hier des Möbelwagens, geeigneten Eisenbahnwagen zu stellen. Das Verladen lag dann dem Kl. ob, da es sich um Wagenladungsgut handelte (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. B § 42). Zu stellen war, wie sich aus III. § 44 das. ergibt, ein offener Wagen. Auf Grund der gemäß § 63 EVO. vom Kl. gemachten Mitteilung war dem Bekl. bekannt, daß ein Möbelwagen verladen werden sollte. Trifft es zu, daß Möbelwagen regelmäßig eine bestimmte Höhe oder bestimmte größte Höhe haben und daß deshalb nur bei Verwendung offener Eisenbahnwagen der niedrigeren Art die Profilhöhe nicht überschritten wird, so lag dem Bekl. die Verpflichtung ob, einen solchen Wagen zu stellen, und sie verletzte durch Stellung eines höheren Wagens die ihr obliegende Sorgfaltspflicht. Dieses Verschulden war aber auch, falls die Überschreitung der Profilhöhe wirklich das Überspringen des Funkens bedingt hat, allein oder doch mit ursächlich für die Entstehung des Brandes. Und auch das letztere genügt zur Anwendung des § 86 Abs. 3 EVO. In Betracht zu ziehen ist aber, ob den Kl. etwa ein mitwirkendes Verschulden trifft, sowie nötigenfalls in welchem Verhältnis zueinander das beiderseitige Verschulden steht, insbesondere ob eins bei weitem überragt, da dann § 254 BGB. anzuwenden ist. Auch dafür sind weitere tatsächliche Erörterungen notwendig. Es wird dabei zu erörtern sein, ob nach Lage der Umstände den Kl. die Verpflichtung traf, die Höhe des Eisenbahnwagens nachzuprüfen oder ob er sich in Betracht der früheren jahrelangen, ungestörten Beförderung darauf verlassen konnte, daß ihm ein der Höhe des Möbelwagens entsprechender Eisenbahnwagen gestellt sei, sowie ob die Leute des Kl. ohne weitere Prüfung erkennen konnten, daß der Eisenbahnwagen an sich zu hoch war und daß die Gesamtladung die Profilhöhe überschritt. Schließlich wird auch zu prüfen sein, ob bei ordnungsmäßiger Anlegung der Oberleitung auch im Falle etwa vorliegender Profilüberschreitung der Funken übergesprungen wäre, was der Kläger bestreitet. Daß den Bekl. die Verpflichtung traf, den Kl. auf den elektrischen Betrieb der Strecke Halle-Bitterfeld hinzuweisen, kann dagegen nicht anerkannt werden, da dem Kl. als Spediteur das bekannt sein mußte.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 18.)

— Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen. Der das Jahr 1923 behandelnde 90. Band (41. Jahrgang) dieser Statistik ist soeben im Verlag von Reimar Hobbing in Berlin erschienen. Das umfangreiche Zahlenwerk, das den Güterverkehr der einzelnen deutschen Verkehrsbezirke (1—37) untereinander und mit dem Ausland nach Versand und Empfang zusammenfaßt, ist zwar nicht ganz lückenlos, weil über den Eisenbahngüterverkehr in den besetzten Gebieten im Berichtsjahr keine Aufschreibungen geführt werden konnten; es gibt aber trotzdem einen ziemlich vollständigen Überblick über die gesamte Güterbewegung und bildet die Grundlage zu einer Reihe wertvoller Vergleichsübersichten. Nach der Übersicht 1 betrug der Gesamtverkehr auf deutschen Eisenbahnen (ohne lebende Tiere) im Vergleich zum Friedensjahr 1913 im Jahre 1921 noch 70,6 %, im Jahre 1922 sogar 74,7 %, dagegen 1923 nur 49,1 %. Eine zweite Übersicht behandelt die Entwicklung der gesamten Güterbewegung während der letzten Jahre auf deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen, im Seeverkehr und im auswärtigen Handel; sie zeigt uns, daß Gütergewinnung und Absatz im Jahre 1923 infolge des Ruhreinbruchs und Währungszerfalls einen bedeutenden Rückgang erfuhren. Das Gesamtergebnis des deutschen Kohlenbergbaus im gegenwärtigen Reichsgebiet, ohne Saar, lag bei Steinkohlen um 47,8 %, bei Koks um 56,4 % und bei Braunkohlen um 13,7 % unter den Produktionsergebnissen des Vorjahrs; dagegen ging der Einfuhrüberschuß an Brotgetreide infolge der besseren Ernte von 1,9 Millionen Tonnen im Jahre 1922 auf 1,4 Millionen Tonnen im Jahre 1923 zurück. Gegen das Vorjahr betrug die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen 61 %, die auf den deutschen Wasserstraßen sogar nur 58 %, während der seewärtige Güterverkehr erheblich größer (121 %) war als 1922. Die Übersicht 3 zeigt, wie sich der Eisenbahnverkehr auf die einzelnen Monate verteilte und wie die Frachten von Monat zu Monat schwankten; im Januar und Februar 1923 ging der Verkehr infolge der Ruhrbesetzung stark zurück, der März brachte trotz hohen

Tarifstandes eine kleine Erholung, der April stand im Zeichen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die sich aus dem Versuch, die Markverschlechterung aufzuhalten, ergaben; vom Juli ab wirkte dann trotz zeitweilig außerordentlich niedriger Frachten das starke Fortschreiten des Währungszerfalls, wozu noch im November und Dezember die hohen Tarifsätze in Goldmark kamen. So nahm der Güterverkehr in den letzten beiden Monaten den geringsten Umfang an. Noch stärker aber als die Menge der beförderten Güter gingen 1923 die tonnenkilometrischen Verkehrsleistungen der Reichsbahn zurück. Diese betrugen 1913 auf dem alten Reichsgebiet ohne Elsaß-Lothringen rund 58 Milliarden tkm, 1922 auf dem viel kleineren Gebiet rund 67 Milliarden tkm, 1923 aber nur rund 39 Milliarden tkm.

Übersicht 4 behandelt den Tierverkehr, der allerdings gegenüber dem Gesamtverkehr nur eine geringe Rolle spielte und Übersicht 5 den Gesamtverkehr, wie er sich in den 37 Verkehrsbezirken im einzelnen auf Versand und Empfang verteilte und zu den Ergebnissen der Jahre 1913 und 1922 stellte. Über den Eisenbahngüterverkehr wichtigerer Städte, soweit sie nicht selbständige Verkehrsbezirke bilden, unterrichtet die Übersicht 6, während die Übersicht 7 zeigt, wie sich der Gesamtverkehr auf die 96 im einzelnen nachgewiesenen Güterarten verteilte. Nur wenige Güter wiesen einen Verkehrszuwachs auf (Roggen, Hafer, Gerste und Fleisch), die ganz überwiegende Mehrzahl der Waren erfuhr einen mehr oder minder großen Rückgang. Übersicht 8 stellte den Güterverkehr zu Bahn und zu Wasser dar, und zwar unter Zusammenziehung der Güterarten zu größeren Gruppen und unter Angabe ihres Anteils am Gesamtverkehr. 1923 entfielen 88 % des Gesamtverkehrs, soweit er sich zu Bahn oder zu Wasser vollzog, auf die Eisenbahnen gegenüber 83 % im Jahre 1913 und 87 % im Jahre 1922. Ein weiterer Abschnitt behandelt dann noch den gesamten Verkehr mit dem Ausland, der im Berichtsjahre 24,7 Millionen Tonnen, also fast 10 % der insgesamt auf deutschen Bahnen bewegten Gütermengen, umfaßte gegenüber 14 % im Jahre 1913.

G.

— **Rätsel der Tiefe. — Die Entschleierung der Kohle, des Erdöls und des Salzes.** Von Hanns Fischer. Zweite durchgesehene Auflage. 7.—10. Tausend. 1925. 8°. XII, 170 Seiten mit 34 Abb. Welteisbücherei. R. Voigtländers Verlag, Leipzig. Preis 5 *M*.

Entstehung der Braunkohle. Von Hanns Fischer. 1925. 8°. 80 Seiten mit 28 Abbildungen. Zweite, wesentlich erweiterte und um eine praktische Untersuchung von Berginspektor Dr.-Ing. Fritz Plasche vermehrte Auflage. Preis 3 *M*. Welteisbücherei. R. Voigtländers Verlag, Leipzig.

„Von den Monden der Erde"; „Ohne Eis keine Kohle"; „Der Schuß aus der Sonne"; „Des Mondes Riesenfischzug"; „Der kosmische Salzsieder" — das sind einige Kapitelüberschriften des erstgenannten Werkchens. Sie könnten zu der Annahme verleiten, daß das Buch den Stempel des Phantastischen an sich trage. Sehr zu unrecht; freilich aber mutet uns das, was es uns bietet, wie auch sonst die sachliche Kritik hervorhebt, wie eine Offenbarung an. Wie schon der Untertitel sagt, sind hier die drei wichtigen Gebiete Kohle, Erdöl, Salz behandelt, drei Stoffe, die wirtschaftlich und technisch ebenso wesentlich wie in ihrem Ursprung und Werden trotz der zahlreichen tiefgründigen Untersuchungen dennoch dunkel und rätselhaft sind.

Hier wird zur Entschleierung dieser Stoffe ein völlig neuer Weg eingeschlagen, der gerade den technisch Denkgewohnten fesselt. Hanns Fischer fußt nämlich auf der Welteislehre des Ingenieurs Hanns Hörbiger, die neuerdings außerordentlich an Boden gewinnt, obwohl oder vielleicht seitdem die wissenschaftliche Kritik — die bei Neuerungen ja immer zur Stelle ist — ebenfalls in erheblicher Zunahme begriffen ist. Hörbiger unterscheidet sich aber in seiner Lehre so außerordentlich von den bisherigen wissenschaftlichen Gedankengängen, daß es nötig ist, hervorzuheben, daß er als erfahrener Ingenieur und erfolgreicher Erfinder nur die Erfahrungstatsachen einer technisch greifbaren Wirklichkeit als Untersuchungsgrundlagen für die kosmischen und geologischen Fragen gelten läßt, daß er aber, anders als die herrschende Lehrmeinung, davon absteht, auf schwer mit den Tatsachen der Erfahrung vereinbarten kosmischen Hypothesen aufbauend, die Zustände in Jahrtausende von Lichtjahren fernen Weltgegenden zu ergründen, es vielmehr vorzieht, in die Fragen des Entstehens und Vergehens unserer engeren Sonnenwelt um so tiefer einzudringen. Hörbiger bedarf hierbei keiner unbeweisbaren Voraussetzungen. Er bringt nur einen einzigen neuen Gedanken; den nämlich, daß Eis im Kosmos beständig sei. Diese neue Einsicht, eine mit den neuesten Erkenntnissen der Thermodynamik bewiesene Tatsache, ist überdies gestützt durch eine Fülle von Beobachtungen, die Hörbiger beibringt. So gelingt es ihm auch, zu zeigen, daß die Ansicht eines völlig leeren Weltraumes nicht haltbar ist. Er zeigt, daß — übrigens ein für den Techniker selbstverständlicher Gedanke — im Weltraum sich Stoffe befinden, die allen sie durchpflügenden Gestirnen einen, wenn auch sehr geringen Widerstand entgegensetzen, also an ihrer Energie zehren. Hieraus folgt, daß unser Mond sich im Laufe von Jahrmillionen immer mehr der Erde nähern muß und infolge seiner Flutkraftwirkungen Erscheinungen auslöst, die vor allem eines der größten geologischen Geheimnisse aufhellen, nämlich die Eiszeit. Aus Eiszeit und Mondesflutkräften ergibt sich nun in lückenloser Folge die Entschleierung von Kohle, Erdöl und Salz. Was hier an Geschehnissen aufgedeckt wird, immer durch die Befunde aufs weitgehendste gestützt und erhärtet, ist — man darf dieses Wort bei aller sachlicher Stellungnahme wohl verwenden — überwältigend. Schon aus dem Grunde, weil bei jeder, auch der kleinsten Beobachtungstatsache, wie dem Techniker selbstverständlich, alle irdischen und kosmischen Umwelteinflüsse in Betracht gezogen sind. Die Rätsel der Flöze stehen da als Selbstverständlichkeiten vor uns; wir begreifen ferner, daß die Erdölmassen einem früheren Monde ihr Dasein verdanken, der in Verbindung mit einer von ihm veranlaßten Eiszeit die Ozeane gewissermaßen ausfischte und Flottenladungen an Meerestieren in Massengräber betten mußte. Auch die Salzlagerstätten gewinnen unter dem Gesichtspunkt der Ausfrierung ein ganz neues Gesicht.

Eine schier unerschöpfliche Fülle neuer Ausblicke ist in einem Weltbild geboten, das in seiner Geschlossenheit, Freiheit von Widersprüchen und Überzeugungskraft bisher nicht seinesgleichen hat. Dabei ist das Buch in einer Sprache geschrieben, die sich bei aller Sachlichkeit zu dichterischen Höhepunkten erhebt; auch die schwierigsten Fragen sind so gemeinverständlich behandelt, daß das Buch nicht allein für den Techniker, sondern für jeden Gebildeten neben innerer Bereicherung einen hohen Genuß bedeuten wird.

Das zweite Büchlein bildet gewissermaßen eine Ergänzung der „Rätsel der Tiefe". Während hier neben Erdöl und Salz nur die Steinkohle behandelt ist, hat sich der Verfasser infolge von aus Geologenkreisen an ihn herangetretenen Wünschen veranlaßt gesehen, der Entstehung der Braunkohle eine besondere Arbeit zu widmen. Unter Hervorhebung der bisherigen Anschauungen führender Braunkohlengeologen geht Fischer daran, deren innere Widersprüche aufzuzeigen und an Hand zahlreicher Abbildungen im Sinne Hörbigers die Entstehung der Braunkohle abzuleiten. Er weist nach, daß wie bei der Steinkohle, so auch bei der Braunkohle am Orte gewachsene Flöze eine untergeordnete Rolle gegenüber den angeschwemmten spielen, und daß Stein- und Braunkohle nur durch Alter und Einflüsse verschiedene Erscheinungsformen derselben Urstoffe (in weitestem Sinne) sind. Aber auch hier zeigt sich, daß nur in Verbindung mit einer mondbedingten Eiszeit die Entstehung der Braunkohle möglich ist.

Abgesehen davon, daß dieses Schriftchen eine kurze und sehr brauchbare allgemeine Einführung in die Gedankengänge Hörbigers ist, gewinnt es noch dadurch an Wert, daß in der hier vorliegenden zweiten Auflage eine lehrreiche Arbeit eines bekannten Braunkohlebergmannes, des Berginspektors Dr.-Ing. Fritz Plasche-Schallan auszugsweise wiedergegeben ist, in der am Beispiel des nordwestböhmischen Braunkohlengebietes gezeigt ist, daß in der Tat allein die Welteislehre in der Lage ist, die Rätsel der Braunkohle in umfassender Weise zu lösen. Auch der Hinweis auf das Braunkohlebuch wird dem Leser sehr willkommen sein, weil es sich über das engere Thema zu allgemein wichtigen Fragen emporhebt.

Beide Schriften gehören zu der vom Verfasser herausgegebenen „Welteis-Bücherei", deren weitere Bände andere Fragen unseres Sonnensystems betreffen.

Dr. Kemmann.

— **Hochdruckdampf** von E. O. Hartmann. V.D.I.-Verlag 1925. Mit 61 Abbildungen und 10 Zahlentafeln. In Ganzleinen 5 RM. Vorzugspreis für V.D.I.-Mitglieder 4,50 RM.

Für die Einführung des Hochdruckdampfes in die Technik waren zunächst die Kenntnisse über die Eigenschaften des Dampfes bei hohen Drücken (über 30 Atmosphären) und über die sich hieraus ergebenden Vorteile erforderlich, sodann die Beherrschung der Baustoffe und der Konstruktionen, die bei den hohen Drücken und den hiermit zusammenhängenden hohen Temperaturen besonderen Bedingungen genügen müssen. Der Verfasser erscheint als langjähriger Mitarbeiter von Wilhelm Schmidt, Cassel-Wilhelmshöhe, dem bekannten Vorkämpfer des Heißdampfes und des Hochdruckdampfes, besonders geeignet, in engem Rahmen das wesentliche der mit dem Hochdruckdampf gestellten neuen Aufgaben und ihre bisher vorliegenden Lösungen darzustellen. Wir stehen allerdings noch im Anfang der Entwicklung und die Anlagen mit einem höheren Betriebsdruck als 30 Atm. lassen sich noch herzählen; so bedarf es noch einer gewissen Werbung bei Wirtschaftlern und Technikern, um trotz der noch nicht zahlreichen Erfahrungen die zweifellos zu erwartenden Vorteile des Hochdruckdampfes an geeigneten Stellen nutzbar zu machen. Das kleine Buch dürfte diesen Zweck gut erfüllen.

Über die Sache selbst sei ganz kurz und allgemein verständlich folgendes gesagt: Als Hochdruckdampf wird Dampf von mehr als 30 Atm. Druck bezeichnet; bei der großen Spanne bis zu den von mancher Seite als besonders wirtschaftlich vertretenen höheren Bereichen (etwa 60 bis 100 Atm.) wird für diesen zuweilen dem Bedürfnis einer genaueren Kennzeichnung durch den Ausdruck „Höchstdruck“ Rechnung getragen. Obwohl die ersten, wieder aufgegebenen Versuche mit hohem Druck ziemlich weit zurückliegen (es sei an die Triebwagen mit hochgespanntem Dampf erinnert), hat doch erst das letzte Jahrzehnt eine Verwirklichung auf breiter Grundlage gebracht. Die Vorteile des Hochdruckdampfes beruhen teils auf der Tatsache, daß die Druckerhöhung des Dampfes mit geringem Wärmeaufwand erzielt werden kann, daß andererseits gerade die höheren Druckbereiche für die Krafterzeugung sehr ergiebig sind; teils sind die Vorteile wärmetechnisch-praktischer Art. Jedenfalls weist der Verfasser nach, daß im günstigsten Falle — bei richtiger Wahl der Drucke und Einrichtungen — mit dem Wärmeverbrauch für die Leistungseinheit demjenigen der Dieselmaschinen nahegekommen werden kann, bei denen bekanntlich etwa 30 bis 33 % der zugeführten Wärme ausgenutzt werden, während hierfür bei den heutigen Dampfkraftanlagen bestenfalls mit 15 bis 20 % gerechnet werden kann.

Besonders stark kommt der Vorteil des Hochdruckdampfes zum Ausdruck, wenn der Abdampf der Kraftmaschinen noch mit verhältnismäßig hohem Druck zu anderen z. B. zu Heizzwecken benutzt werden kann. Hier liegt eines der Anwendungsgebiete für die Eisenbahnunternehmen, da sich die Verbindung der Krafterzeugung mit der Zugvorheizung (6 Atm.) und der Raumheizung (1,0 bis 1,5 Atm.) sehr wirtschaftlich gestalten läßt. So eröffnet sich in den großen Bahnhöfen mit Zugbildung die Möglichkeit einer wünschenswerten Rationalisierung der Wärmeversorgung sowohl hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit wie der Betriebsführung. Das andere wesentliche Anwendungsgebiet ist die Lokomotive mit Hochdruckdampf; auf ihm ist durch den Bau von Versuchslokomotiven die praktische Entwicklung bereits eingeleitet.

Es wird künftig für jeden Ingenieur und schließlich auch die leitenden Organisatoren notwendig sein, über die Grundlagen des Hochdruckdampfes unterrichtet zu sein; hierfür ist das vorliegende Buch vorzüglich geeignet, da sich in ihm die theoretischen Grundlagen, die Anwendungsmöglichkeiten sowie alles Erforderliche über die Dampf- und Krafterzeugung nach dem heutigen Stande der Entwicklung findet.

Dr. Landsberg.

— Henry Hoeck. **Wetter, Wolken, Wind.** Ein Buch für jedermann. Mit 31 Einschaltbildern. Gebunden 9 ℳ. Verlag von F. A. Brockhaus, Leipzig.

Der Verfasser will, wie er in der Einleitung sagt, „erzählen vom Wetter. Will es tun in gemeinverständlicher Form und will sich beschränken auf das, was heute als wissenschaftlich gesichert und ‚wahr‘ gilt. Er will versuchen, dies in erfreulicher und unterhaltender Form zu tun.“ — Man darf sagen, daß dem Verfasser sein Vorhaben gelungen ist. Er hat in geschickter Weise ein volkstümliches, gutes und deutsches Buch über die Frage der Wetterkunde geschrieben. Ausgezeichnete Abbildungen bringt das Werk in reicher Fülle. Das Lesen des Buches wird jedem etwas Interessantes bringen. W.

— **Hanomag-Lokomotiven für Indien und den Fernen Osten.** In dem Heft 146 der Hanomag-Nachrichten sind die von der HANOMAG für den Osten gelieferten Lokomotiven abgebildet und beschrieben. Ein ergänzender Aufsatz über die Begriffsbestimmung der Ausdrücke: Art, Gattung, Type und Klasse ist angeschlossen. Die Hanomag-Nachrichten sind zu beziehen vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden. Jedes Heft kostet 30 ₰ bei postfreier Zusendung.

— **Hanomag-Nachrichten.** Das soeben erschienene Heft 145 der Hanomag-Nachrichten bringt folgende reichbebilderte Aufsätze: Ersparnisse durch zweckmäßigen Umbau der Dampfmaschinenanlage — Die Preßschmierung im Dampfmschinenbau — Motorschiff oder Dampfschiff? — Die Ventildampfmaschine für Überseebetriebe — Ein neuer Heißdampfkühler — Apparate zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und Sicherheit des Betriebes. Das Heft ist zum Preise von 30 Pf. postfrei vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, zu beziehen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 18. Dezember 1925 verschied der

Oberregierungsrat i. R.

Herr Dr. jur. Paul Meyer

Der Verstorbene, ausgezeichnet durch hohe geistige Fähigkeiten, hat in langen Dienstjahren Vortreffliches für die Eisenbahnverwaltung geleistet. Unvergessen ist besonders seine ersprießliche Tätigkeit als erster Vertreter des Präsidenten bei der Direktion Frankfurt (M), aus welcher Stellung er 1907 in den Ruhestand trat.

Wir bewahren ihm ein ehrenvolles Andenken.

Frankfurt (M), im Dezember 1925. (10)

**Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.**

Anfang dieses Monats verschied der

Geheime Baurat i. R.

Herr Ludwig Lohmeyer.

Seit seinem Eintritt in die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1877 hat er in den Bezirken Essen, Magdeburg, Cöln, Breslau, Erfurt und zuletzt bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand im Jahre 1920 bei der Direktion Frankfurt (M) eine erfolgreiche Tätigkeit entfaltet.

Sein gerades und offenes Wesen in Verbindung mit gediegenen Kenntnissen auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues sichern ihm ein ehrenvolles Gedächtnis in den Annalen der Verwaltung und den Herzen seiner Mitarbeiter.

Frankfurt (M), im Dezember 1925. (11)

**Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.**

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziffer 1 a VWÜ. Infolge Verschüttung der Gleise durch Bergrutsch ist auf der Linie Berlin-Frankfurt (Oder) die Strecke zwischen den Bahnhöfen Pillgram und Rosengarten (Kreis Lebus) seit dem 27. Dezember 1925 unfahrbar. (9)

Frankfurt (Oder), 29. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

Gemäß § 10 Zif. 1a des VWÜ. Die Strecke Rothenkirchen-Tettau (Oberfranken) war vom 30. Dezember 1925 bis zum 1. Januar 1926 wegen Dammunterspülung gesperrt.

München, den 3. Dezember 1926. (21)
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Zif. 1a des VWÜ. Wegen Überschwemmung des Bahnhofs Maastricht und des Bahnkörpers der Strecken Nijmegen - Ravenstein, Nijmegen - Venlo Grenze, Roermond-Eijsden Grenze, Roermond-Weert, Maastricht-Lanaeken und Meerssen, Gennep Grenze-Haps, Eindhoven-Valkenswaard Grenze und der Limburgischen Kleinbahn ist der Verkehr ab 31. Dezember 1925 behindert.

Utrecht, den 4. Januar 1926. (20)
Betriebsverwaltung
der Niederländischen Kleinbahnen.

3. Güterverkehr.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2.

Die Gültigkeit der durch Nachtrag I bekanntgegebenen Sätze wird bis zum 31. Januar 1926 verlängert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 30. Dezember 1925. (8)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. Nr. 1 a. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A.

Die ursprünglich für den 1. Januar 1926 in Aussicht genommene Inkraftsetzung der mit Nachtrag VI zum Dt. Eis.-Gütertarif, Teil I, Abt. A, bekanntgegebenen Verpackungsvorschriften für Zelluloidwaren, Filmabfälle usw. — vgl. lfd. Nr. 33 der Anlage II des Dt. Eis.-Gütertarifs I A und Tarif- und Verkehrsanzeiger Vfg. (TVA. I) Nr. 322/1925 — wird bis auf weiteres aufgeschoben. Es gelten somit auch nach dem 1. Januar 1926 für die Verpackung von Zelluloidabfällen und Filmabfällen die bisherigen Vorschriften in lfd. Nr. 33 der Anlage II zum Dt. Eis.-Gütertarif, Teil I, Abt. A. (6)

Berlin, den 22. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 4. Januar 1926 werden die Ausnahmetarife 2 e, 18 und 22 durch Aufnahme weiterer Empfangs- und Versandstationen ergänzt. (13)

Berlin, den 30. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Reichsbahndirektion Dresden.

Am 1. Januar 1926 erscheint ein Neudruck des Tarifs. Durch ihn wird der Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien vom 1. Dezember 1920 nebst Nachträgen I—XXIV aufgehoben. Der neue Tarif kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden. Der Kaufpreis beträgt 1 RM. (12)

Dresden, am 30. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch - Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen und den tschechoslowakischen Stationen der Strecke Asch-Roßbach).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 sind im Eisenbahngütertarif, Heft 7, auf S. 14/21 die Schnittfrachtsätze II der Station Hrádek nad Nisou / Grottau von 152 in 144 zu ändern. (4)

Dresden, am 28. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. Dezember 1925.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 werden in den Artikeltarifen Nr. 1 und Nr. 16 verschiedene Ergänzungen durchgeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (7)

München, den 29. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D Nr. 71.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 wird der genannte Tarif neu herausgegeben. Der bisherige Tarif D Nr. 71 vom 15. September 1925 wird mit diesem Tage aufgehoben. (17)

Königsberg (Pr.), 29. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr

Am 1. Januar 1926 treten Tarifentfernungen für Flensburg Grenze, Flensburg Weiche Grenze und Süderlügum Grenze in Kraft. Ferner werden vom 10. Januar 1926 ab einige Stationen der Butzbach-Licher Eisenbahn in den Tarif aufgenommen. Alles Nähere und einige weitere Tarifberichtigungen enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr (TVA. I), auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 31. Dezember 1925. (15)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 wird die Stelle „Torfstreu" in Abteilung XX des Warenverzeichnisses durch die Aufnahme von „Torfmull" erweitert.

Köln, den 2. Januar 1926. (16)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 216 des vorgenannten Tarifs unter Ludwigshafen (Rhein) in der 2. Zeile statt „Badische Anilin- und Sodafabrik" zu setzen: „J. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft (früher Badische Anilin- und Sodafabrik)". Die 4. Zeile erhält nachstehende Fassung:

„Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik. Nur für Sendungen der J. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft (früher Badische Anilin- und Sodafabrik). Übergangsweise sind Sendungen, die unter der früheren Anschrift „Badische Anilin- und Sodafabrik" aufgeliefert werden, anzunehmen und wie bisher ausschließlich nach Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik abzufertigen." (19)

Köln, den 30. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. 1. 1926 treten folgende Änderungen in Kraft:

Auf Seite 7 Nr. 15 Rjäsan-Uralsker Bahn ist hinter der Station Mutschkap die Station Pensa einzuschalten.

Auf Seite 6 Nr. 2 Westbahnen ist die Station Bobruisk zu streichen.

Auf Seite 6 Nr. 7 Süd-Eisenbahn ist die Station Waluiki zu streichen.

Auf Seite 7 Nr. 17 Ssysran-Wjasma Eisenbahn ist die Station Ssajewkaja zu streichen.

Auf Seite 8 Nr. 21 Omsker Eisenbahn sind sämtliche Stationen zu streichen und dafür zu setzen:

Altaiskaja, Barabinsk, Biisk, Issil-Kul, Kalatschinskaja, Kargat, Kurgan, Nasibajewskaja, Nowo - Nikolajewsk Güterbf., Omsk, Semipalatinsk, Tjumen, Tscherepanowo.

Auf Seite 8 Nr. 22 Tomsker Eisenbahn sind sämtliche Stationen zu streichen und dafür zu setzen:

Saosernaja, Kansk - Jenisseïsk, Mariinsk, Tomsk I, Tulun, Jurga I.

Auf Seite 33 ist in der Spalte $\frac{Eg}{Zi}$ anstatt 1,88 zu setzen: 0,189. (18)

Königsberg (Pr.), 30. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 4. Januar 1926: Ergänzungen und Änderungen der Ausnahmetarife 21, 31, 33, 35, 35 a, 41, 52, 60 und 61.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. Dezember 1925. (3)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Tarifentfernungen für Bad Kissingen gebildet durch Anstoß von 23 km an die Entfernungen der Station Schweinfurt Gbf. oder von 147 km an die Entfernungen der Station Gemünden (Main) nach Maßgabe der kürzesten Gesamtentfernung.

München, 28. Dezember 1925. (5)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Oberschlesischer Schmalspurbahnwechselgütertarif

Am 1. Januar 1926 tritt zum Gütertarif für den Oberschlesischen Schmalspurbahnwechselverkehr vom 1. September 1924 der Nachtrag IV in Kraft, der neben einigen kleineren anderen Änderungen die Streichung einer Anzahl deutscher und polnischer Stationsverbindungen infolge ihrer Übernahme in den deutschen bzw. polnischen Schmalspurbahnbinnengütertarif enthält. Der Nachtrag ist bei den Stationskassen Beuthen O/S. (Schmalspurbahn) und Tarnowitz zum Preise von 2,00 ℳ für das Stück zu haben.

Die Genehmigung des Oberkomitees in Beuthen O/S. ist erteilt. (2)

Oppeln, den 29. Dezember 1925.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. Januar 1926 tritt zu dem Gütertarif für die Oberschlesischen Schmalspurbahnen vom 1. November 1924 der Nachtrag II in Kraft, der neben kleineren Änderungen auch die Neuaufnahme von deutschen bisher über den polnischen Korridor bedienten und im Schmalspurbahnwechseltarif enthaltenen Stationsverbindungen enthält.

Der Nachtrag ist bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen O/S. zum Preise von 0,70 ℳ zu haben. (1)

Oppeln, den 29. Dezember 1925.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen).

Ausnahmetarif für Halbzeug, wie in Ziffer 5 der Tarifstelle „Eisen und Stahl usw." der Klasse E genannt.

(Gültig auf jederzeitigen Widerruf, längstens 2 Monate nach Inkrafttreten.)

Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein Ausnahmetarif für Halbzeug, wie in Ziffer 5 der Tarifstelle „Eisen und Stahl usw." der Klasse E genannt in Kraft. Der Ausnahmetarif gilt für Sendungen von Bobrek nach Hamburg zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.

Näheres siehe im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen TVA. I. (1)

Oppeln, den 31. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 2. Berlin, den 14. Januar 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1925.

Von Reichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff**, Berlin.

(Schluß.)

Schweden, Norwegen, Dänemark.

In Schweden hat sich das Wirtschaftsleben, entgegen den bei Jahresanfang gehegten Befürchtungen, günstig entwickelt. Die Handelsbilanz ist zwar noch nicht aktiv geworden, der Einfuhrüberschuß ist jedoch recht gering. Für das Jahr 1925 rechnet die schwedische Staatsbahn mit einem Überschuß von 31,5 Mill. Kronen, d. h. 4,4 Mill. Kr. weniger, als zunächst veranschlagt waren. Die günstige Ernte des Jahres 1925 und die seit Herbst 1925 eingetretene Steigerung im Güterverkehr berechtigen jedoch zu der Annahme, daß das Betriebsergebnis im Jahre 1926 sich etwas günstiger gestalten wird.

Im Personenverkehr erfuhren im April die Schlafwagenpreise und Schnellzugzuschläge eine kleine Ermäßigung. Eine Herabsetzung der Personentarife trat durch Ausdehnung der Rückfahrkarten ein. Während diese bis zum 1. April nur zwischen bestimmten Stationen und nur bei Entfernungen bis zu 70 km ausgegeben wurden, sind sie seit diesem Zeitpunkte zwischen allen beliebigen Stationen erhältlich, sofern die Entfernung 366 km nicht übersteigt. Bei Reisen über 366 km macht sich der in Schweden geltende Zonentarif bereits derart geltend, daß die durch den Zonentarif gewährten Vergünstigungen den Wert der Rückfahrkarten hinfällig machen würden. Nicht unerwähnt bleiben soll auch eine Ermäßigung der Tarife auf der Saßnitzlinie.

Auch auf dem Gebiete des Gütertarifs traten ebenfalls einige Herabsetzungen in Kraft, so vor allem ein verbilligter Ausnahmetarif für den Verkehr Malmö-Kopenhagen für Wagenladungen, ferner für die Beförderung von Kraftwagen auf den Fährlinien nach Dänemark und im Expreßgutverkehr. Für die Beförderung von Fischen nach Deutschland wurde ein besonders ermäßigter Ausnahmetarif eingeführt. Große Aufmerksamkeit wurde dem Ausbau der Auslandstarife im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr gezollt, Vorschläge zu einer Gütertarifreform sind Anfang 1926 zu erwarten. Eine wesentliche Änderung der jetzigen Tarife ist jedoch nicht geplant. Die Verbesserung der Auslandsverbindung, namentlich in Verbindung mit der Saßnitzlinie, läßt sich die schwedische Staatsbahn angelegen sein. Eine erhebliche Fahrzeitverkürzung durch Abkürzung der Grenzaufenthalte und Einführung durchgehender Wagen auch der 3. Klasse im Verkehr mit Deutschland ist zum Sommer 1926 zu erwarten. Im Güterverkehr traten mit Einführung des Sommerfahrplans 1925 wesentliche Beschleunigungen ein durch Einlegung schnellfahrender Durchgangsgüterzüge. An neuen Linien sind die beiden nordschwedischen Strecken Hällnås-Lycksele (64 km) und Forsmo-Hoting (133 km) zu erwähnen. Während die erstgenannte Linie noch im Dezember 1924 eröffnet werden konnte, mußte die Eröffnung der Strecke Forsmo-Hoting bis Dezember 1925 verschoben werden. Die Einführung der Kunze-Knorr-Bremse ist fast völlig durchgeführt. Im kommenden Jahr ist vor allem die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Stockholm-Gotenburg zu erwarten.

In Norwegen machte sich ebenso wie in Dänemark die Wertsteigerung der Krone bemerkbar. Sie führte dazu, daß die 1924 eingeführten Zuschläge im Personen- und Güterverkehr wieder aufgehoben wurden. Sehr gute Erfahrungen machte die norwegische Staatsbahn mit Sonntagssonderfahrten nach Valdres,

Jotunheiman, an die Bergensbahn und nach Drontheim. Es wurde 50 % Ermäßigung gewährt. Die Numedalsbahn ist von Kongsberg bis Veggli (65 km) fertiggestellt. An der Südlands-, Nordlands- und Flaamsbahn wurde weiter gebaut. Anfang 1926 soll auch mit dem Bau einer Untergrundbahn in Oslo begonnen werden.

Dänemark hat durch besondere Tarifmaßnahmen (besondere Tarifvereinbarungen mit den Versendern) den Kampf gegen den Wettbewerb des Kraftwagens aufgenommen. Demselben Zwecke dient die Einführung von Triebwagen und die Erhöhung der Geschwindigkeit. Namentlich die tarifarische Maßnahme soll sich recht bewährt haben. Hand in Hand mit ihr wurden auch bereits einige allgemeine Tarifherabsetzungen im Güterverkehr vorgenommen, so namentlich für Expreßgut seit dem 1. Juli 1925. Die Kronensteigerung wirkte wenig günstig auf die Eisenbahn; denn die Zurückhaltung der Geschäftswelt beim Einkauf neuer Waren hat einen Rückgang des Güterverkehrs herbeigeführt. Eine weitere allgemeine Herabsetzung der Gütertarife ist einstweilen nicht in Aussicht genommen. Neben der Inbetriebnahme des Verschiebebahnhofs Aarhus ist die Eröffnung der Strecken Ringsted-Hvalsö (23 km) und Hjörring-Hirthals zu nennen.

Schweiz.

In der Schweiz hat auch im vergangenen Jahre die Elektrisierung der Bundesbahnen weitere Fortschritte gemacht. Da die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes von einer möglichst großen Ausbeutung der erbauten und im Bau befindlichen Kraftwerke abhängt, entschloß man sich seinerzeit für die beschleunigte Durchführung der elektrischen Zugförderung in den Jahren 1924 bis 1928. Das Netz der elektrisch betriebenen Bahnen soll Ende 1928 sich auf 1560 km belaufen. Im Jahresdurchschnitt sollen 190 km neu dem elektrischen Betriebe übergeben werden. Die Durchführung dieses Programmes ist in der Schweiz in letzter Zeit vielfach auf Widerstand gestoßen. Nach amtlichen Feststellungen soll jedoch der elektrische Betrieb bereits wirtschaftlich sein, wenn der Preis für eine Tonne Kohlen an der schweizerischen Grenze sich höher als 37 Fr. stellt. Zur Zeit beträgt er 40 Fr.

Von den laufenden Ausgaben entfällt der größte Teil auf die Personalausgaben, die 77 % der Gesamtausgaben betragen (in Deutschland zur Zeit 62 %, im Jahre 1913 jedoch nur 50 %). Indessen hat auch in der Schweiz bereits ein Personalabbau stattgefunden. Von 39 400 Köpfen im Jahre 1920 ist er jetzt auf 35 100 zurückgegangen.

Die Tarifpolitik wird naturgemäß von der Finanzpolitik und den Betriebsergebnissen bestimmt. Durch die von den Bundesbahnen betriebene Sparpolitik (Personalabbau, Vereinfachung der Verwaltung, Einführung von Benzinmotorwagen auf schwach benutzten Strecken) konnte der in den Kriegs- und Nachkriegsjahren entstandene Fehlbetrag von 310 Mill. auf 192 Mill. Franken heruntergebracht werden. Der restliche Fehlbetrag soll in Jahresraten von je 7 Mill. Franken getilgt werden. Die Betriebsergebnisse haben sich im vergangenen Jahre erheblich ungünstiger als im Jahre 1924 gestaltet. Wenn auch der Personenverkehr eine Steigerung aufwies, ist der Güterverkehr um so stärker zurückgegangen. Infolgedessen konnte die für den 1. Juli 1925 in Aussicht genommene Ermäßigung der Gütertarife nicht zur Durchführung gelangen, obwohl diese teilweise noch recht hoch liegen. Man beabsichtigte, entsprechend dem Lebenshaltungsindex, einen Rückgang auf 170 % der Vorkriegssätze, hat diesen Satz aber nur im Personenverkehr erreicht, wo die Tarife durchschnittlich sogar nur 163 % der Vorkriegssätze betragen.

Italien.

Aus dem Mitte November 1925 vom Generaldirektor der italienischen Staatsbahnen dem Verkehrsminister unterbreiteten Bericht über die Ergebnisse des abgeschlossenen Geschäftsjahres (Juli 1924 bis Juni 1925) ist zu entnehmen, daß nicht nur der Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben hergestellt, sondern ein Überschuß zugunsten des Staates von 176 Millionen Lire erzielt wurde.

Wenn man bedenkt, daß die Betriebsergebnisse der Jahre 1921/22, 1922/23 und 1923/24 mit Fehlbeträgen von 1258, 906 und 298 Millionen Lire abschlossen, so ist es als ein bedeutender Schritt vorwärts zu bezeichnen, daß auch das größte der staatlichen Unternehmen sich aktiv gestaltet. Hierzu haben die im Monat April 1925 eingeführten Tariferhöhungen im Personen- und Güterverkehr nur teilweise (3 Monate) beigetragen.

Die Einnahmen im Personenverkehr (abzüglich der Tariferhöhungen) sind gegenüber dem Vorjahr um 8 %, die des Güterverkehrs um 20 % gestiegen. Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr belaufen sich die Steigerungen für den Personenverkehr auf 68 %, für den Güterverkehr auf 72 %.

Die Gesamteinnahmen wuchsen von 3644 Millionen Lire des Jahres 1923/24 auf 4302 Millionen Lire, brachten also eine Erhöhung von 658 Millionen Lire, während die Ausgaben sich nur um 70 Millionen Lire (4126 Millionen gegen 4056 im Vorjahre) vermehrten.

Die erzielten Ersparnisse belaufen sich trotz des gesteigerten Verkehrs auf 300 Millionen Lire beim Personal, auf 100 Millionen Lire für Entschädigungen, auf 110 Millionen Lire für Reparaturkosten des rollenden Materials und auf 250 Millionen Lire für Kohlenbeschaffung.

Trotz der starken Zunahme des Verkehrs, zu der auch das heilige Jahr beigetragen hat, und eines späteren Personalabbaus (von 184 000 auf 173 000 Köpfe) hat sich der Dienst regelmäßig und pünktlich abgewickelt.

52 neue Lokomotiven wurden angeschafft und 20 schwere, für Schnellzüge bestimmt, bestellt; das rollende Material erhielt einen Zuwachs von 300 Personen- und 4600 Güterwagen.

Auf jede Million Achskilometer kamen 35,27 Angestellte (im Jahre 1913/14 38,66 und im Jahre 1921/22 60,4). Der Kohlenverbrauch belief sich für je 1000 tkm auf 58,7 kg (im Jahr 1921/22 78,6) und die ausgezahlten kommerziellen Entschädigungen betrugen auf je 100 Millionen Einnahmen 0,54 Millionen gegen 7,31 im Jahre 1921/22.

Die in letzterer Zeit mit Deutschland und Österreich abgeschlossenen Handelsverträge sowie die gegenseitig gewährten Tarifbegünstigungen für bestimmte Güter lassen einen weiteren Aufschwung der italienischen Staatsbahnen erwarten. Die bereits genehmigte Elektrisierung der Hauptlinien wird die Betriebskosten erheblich vermindern.

Spanien.

Die Betriebsergebnisse im Jahre 1924 haben gegenüber dem Vorjahre eine erfreuliche Besserung erfahren. So konnte die Nordeisenbahngesellschaft ihre Einnahme von 154,6 Mill. Pesetas im Jahre 1923 auf 162,8 Mill. im Jahre 1924 erhöhen und die nächstbedeutende Madrid-Zaragoza-Alicante-Bahn von 99 Mill. auf 105,6 Mill. Pesetas. Im ganzen beziffern sich die Mehreinnahmen der Bahnen auf 21 Mill. Pesetas. In Madrid ist eine Verbindung des Nordbahnhofs und Atocha-Bahnhofs durch einen dreigleisigen Tunnel geplant. Dadurch soll die Möglichkeit eines durchgehenden Verkehrs von der atlantischen Küste im Norden an die des Mittelmeeres im Süden geschaffen werden. Der Bau der 400 km langen Linie Ontaneda-Burgos-Soria-Calatayud, dessen Kosten auf 200 Mill. Pesetas veranschlagt sind und der in 5 Jahren vollendet sein soll, wurde Anfang 1925 begonnen. Auf einem Teile der Untergrundbahn in Barcelona wurde der Betrieb aufgenommen.

Eine Anleihe, die zur Aufbringung der Mittel für den Ausbau der spanischen Eisenbahnen bestimmt ist, kam mit Schwierigkeiten zustande. — Der auf Grund des Gesetzes von 1924 gebildete Eisenbahnrat ist sich bis jetzt über die Mittel zur Lösung der spanischen Eisenbahnfrage noch nicht schlüssig geworden.

Frankreich.

Die Eisenbahnen von Frankreich hatten im Jahre 1924 recht ungünstig abgeschnitten; am besten standen die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen, am schlechtesten die alten Staatsbahnen da. Die Verhältnisse scheinen sich im Jahre 1925 in dieser Beziehung nicht geändert zu haben. Namentlich die Verwaltung der Staatsbahnen ist wegen ihrer Leistungen in der Kammer heftig angegriffen worden, und die Handelskammern haben wiederholt Wünsche in bezug auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse geäußert. Das Bestreben, Einnahmen und Ausgaben miteinander in Einklang zu bringen, hat zu der verpönten Maßnahme einiger Tariferhöhungen gezwungen, was natürlich heftigen Widerspruch in den Kreisen des Handels erregt hat. Für den Bäderverkehr sind ermäßigte Fahrpreise eingeführt worden, aber auch hier ist die Regelung so getroffen, daß Unzufriedenheit erregt worden ist. In bezug auf den Verkehr schwerer Massengüter macht sich in der letzten Zeit ein lebhafter werdender Gegensatz zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt geltend. Die Staatsaufsicht über die französischen Eisenbahnen ist neu geregelt worden, und auch die Beiträge, die die Eisenbahnen zur Deckung der durch diese Aufsicht erwachsenden Kosten zu erstatten haben, sind neu festgesetzt und dabei natürlich erhöht worden. Für die Zahlung von Frachtbeträgen ist ein bargeldloses Verfahren mit der Möglichkeit der Stundung entwickelt worden.

Die Eisenbahngesellschaften sind eifrig bemüht, die Landwirtschaft, einschließlich des Wein- und Obstbaues, des Baues von Arzneipflanzen usw., zu fördern, um ihren Strecken Verkehr zuzuführen. Sie dienen damit zugleich dem allgemeinen Vorteil des Volkes. Paris hat bekanntlich Arbeitskräfte in großer Menge vom Lande weggezogen, und durch Hebung der Landwirtschaft hofft man, wieder Arbeitskräfte auf das Land überzuführen und dadurch den schädlichen Einfluß der Großstadt, namentlich in bezug auf die Bevölkerungszahl, zu bekämpfen.

Die französischen Eisenbahnen haben im Jahre 1925 schwer unter Unfällen zu leiden gehabt. Der Grund dafür ist noch nicht einwandfrei festgestellt, vielleicht auch nicht feststellbar. Einerseits wird die Schuld dem schlechten Zustand des Oberbaus zugeschrieben, andererseits wird behauptet, die Zubilligung von Belohnungen an Lokomotivführer für das Einbringen von Verspätungen führe zu unzulässig hohen und daher gefahrbringenden Fahrgeschwindigkeiten.

Die bauliche Tätigkeit der französischen Eisenbahnen erstreckt sich in der Hauptsache auf Um- und Erweiterungsbauten bestehender Bahnhöfe. Nur an der Grenze mit Spanien und zur besseren Verbindung von Elsaß-Lothringen mit dem übrigen französischen Eisenbahnnetz sind Streckenneubauten im Gange, die sich der Vollendung nähern. Die Einführung elektrischen Betriebes, sowohl im Fernverkehr wie im Pariser Vorortverkehr, macht Fortschritte. Besonders gepflegt wird der Verkehr über die spanische und italienische Grenze durch Einlegung neuer Züge, zum Teil mit erhöhten Bequemlichkeiten.

Belgien.

Trotz zufriedenstellender wirtschaftlicher Lage und nicht ungünstigen Verkehrs wird bei hohen Ausgaben das Jahr für die Staatsbahnen voraussichtlich mit einem nicht unbeträchtlichen Betriebsverlust schließen. Eine Anzahl größerer Eisenbahn-Bauten und -Anlagen ist im Gange, so in Brüssel, Antwerpen und Lüttich. Bemerkenswert ist, daß sich auch in diesem Lande eine Bewegung geltend macht, die die Beseitigung des Staatsbetriebes und ihren Ersatz durch Privatunternehmen fordert.

Polen.

Die Lage der Eisenbahnen in Polen hat sich im Zusammenhange mit der polnischen Wirtschafts- und Geldkrisis seit Ende 1924 erheblich verschlechtert. Ein Eingehen auf die in Zloty erstellten Einnahmen und Ausgaben der Bahnen im Jahre 1925 ergibt kein zutreffendes Urteil wegen des fortschreitenden Währungsverfalls. Es muß daher hier die weitere Entwickelung zunächst abgewartet werden, bis sich ein hinreichend klares Bild über das Unternehmen der polnischen Bahnen gewinnen läßt.

Tschechoslowakei.

Die tschechoslowakischen Staatsbahnen haben im abgelaufenen Jahre insofern eine wesentliche Veränderung erfahren, als sie auf Grund eines Gesetzes aus dem Jahre 1922 in ein kaufmännisches Unternehmen umgewandelt worden sind. Zur Geschäftsführung des Unternehmens ist ein Verwaltungsrat bestimmt, der aus 10 Mitgliedern und ebensovielen Ersatzleuten aus Kreisen der Ministerialbeamten besteht. Im Zusammenhang mit der Durchführung der Kommerzialisierung steht unter anderem der mit Gesetz vom 22. Dezember 1922 angeordnete Abbau, nach welchem 10 % der Eisenbahnbediensteten (170 000) aus dem staatlichen Eisenbahndienst zu entlassen sind.

Die Verstaatlichungsaktion hat im abgelaufenen Jahre einen bedeutenden Schritt vorwärts getan. Durch das Gesetz vom 25. Juni, Nr. 156 Slg. d. Ges. u. Vdg., hat die tschechoslowakische Republik 48 in Böhmen gelegene Lokalbahnen mit einer Betriebslänge von 1859 km und einem Gesamteinrichtungskapital von 217 Mill. Kronen erworben. Die an die Verstaatlichung geknüpfte Hoffnung der Verfrachter, daß von nun an keine gebrochene, sondern eine direkte Frachtberechnung bei Sendungen nach und aus Stationen der verstaatlichten Lokalbahnen stattfinden werde, erfüllte sich nicht; um den Wünschen der Interessenten teilweise entgegenzukommen, wurden auf den verstaatlichten Linien die Frachttafeln der tschechoslowakischen Staatsbahnen eingeführt, wodurch eine geringe Verbilligung eingetreten ist. Die gebrochene Frachtberechnung blieb aber weiter in Kraft.

Eine weitere Vergrößerung des ursprünglichen Staatsbahnnetzes (9047 km) trat durch die im Januar des abgelaufenen Jahres eröffnete, neue 34 km lange Bahnlinie Zvolen (Altsohl)-Krupina (Krapfen) ein, deren Bau 2 Jahre währte und rund 64 Mill. Kronen kostete.

Die Elektrisierung ist noch nirgends soweit vorgeschritten, daß man zur Aufnahme des elektrischen Betriebes hätte schreiten können. Zur Bewältigung des Verkehres dienten (nach dem Stande vom 1. Januar 1925) 10 852 Personen- und 118 934 Güterwagen. Die Entwicklung des Güterverkehrs geht daraus hervor, daß im Zeitabschnitt vom 1. Januar bis 31. August 1924 3 161 658 Wagen, im gleichen Abschnitt des abgelaufenen Jahres 3 210 177 Wagen beladen wurden. Die Steigerung betrug also rund 6 %. Es ist anzunehmen, daß sie bis Ende 1925 noch stärker geworden ist, weil die diesjährige Rübenkampagne auf 5 Mill. t Rüben geschätzt wird. Zur Erzielung größerer Personalersparnisse wurde auf den slowakischen Strecken und den Linien Böhm. Trübau-Preßburg und Böhm. Trübau-Brünn die Luftdruckbremse Kunze-Knorr eingeführt.

Die Tarifpolitik der tschechoslowakischen Staatsbahnverwaltung war im abgelaufenen Jahre durch den Kampf um die italienischen Adriahäfen und weiter durch den Kampf um die Zuckertransporte aus Nord-Mähren und Schlesien nach der Schweiz gekennzeichnet. In beiden Fällen hat der Tarifkampf sehr scharfe Formen angenommen. Wiederholte Frachtbegünstigungen für Güter nach Triest oder Fiume, oder für Zuckersendungen über die Arlberglinien waren dazu bestimmt, Transporte von den reichsdeutschen Häfen und den reichsdeutschen Strecken nach der Schweiz abzulenken, obwohl dieser Weg der natürlichere ist. Um die dauernde Kohlenkrise zu mildern, wurde mit 1. Oktober 1925 eine 15 %ige Frachtermäßigung für Ausfuhrkohle aus allen Revieren, mit Ausnahme jener von Ostrau und Karwin, und außerdem eine Herabsetzung der Ausfuhrsätze für Koks aus dem Ostrauer und Karwiner Revier eingeführt.

Die Investitionstätigkeit war im abgelaufenen Jahr mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehenden Mittel wesentlich eingeschränkt.

Südslawien.

Die südslawischen Eisenbahnen haben ein Jahr ruhiger Entwicklung hinter sich. Das Auswechseln des schwachen Oberbaues hat auf fast allen Hauptlinien Fortschritte gemacht, so daß die Zuggeschwindigkeiten allgemein hinaufgesetzt werden konnten. Auch die Zahl der Lokomotiven und Wagen hat zugenommen. Beides ist zum großen Teile auf Reparationslieferungen Deutschlands zurückzuführen.

Trotzdem stellt ein letzthin bekannt gewordener Bericht des Verkehrsministeriums fest, daß die Leistungen der Eisenbahnen noch lange nicht soweit sind, den Anforderungen wenigstens annähernd zu entsprechen, die Industrie und Handel an sie stellen. So sind die Linien im Banat und in Südserbien noch in einem ziemlich unzulänglichen Zustande, der nicht einmal die Freibeweglichkeit der Wagen sichert. Ebenso haben sich auf der Hauptlinie Laibach-Agram-Belgrad die Verkehrsstauungen so gehäuft, daß der Ausbau des zweiten Gleises eine dringende Notwendigkeit geworden ist. Es ist das eine Folge davon, daß der Verkehr, der früher in diesem Teile Europas hauptsächlich nordsüdliche Richtung hatte (Wien-Triest, Budapest-Agram-Fiume, Budapest-Belgrad-Nisch-Orient) in eine entschiedene ostwestliche Richtung umgeschlagen ist, der die bestehenden Eisenbahneinrichtungen nicht genügen können.

In bezug auf die Fahrbetriebsmittel stellt der Bericht fest, daß den Werkstätten nicht genügend Mittel zur Verfügung gestellt werden konnten und die Ausbesserungsarbeiten daher im Rückstand geblieben sind. Auch die Neuanschaffungen konnten sich infolgedessen nicht voll auswirken. Für das nächste Jahr hofft man Abhilfe schaffen zu können. Es wurden infolgedessen die Wagenleihverträge mit dem 1. Januar 1926 gekündigt, mit Ausnahme derjenigen mit der Südbahn (Donau-Save-Adriabahn).

Der Bericht weist schließlich darauf hin, daß die gemeinsame Verwaltung vollspuriger und schmalspuriger Bahnen sich als unzweckmäßig erwiesen habe, da in diesem Falle die Neigung besteht, die letzteren mit ihren viel einfacheren Verhältnissen zum Schaden der Wirtschaftlichkeit nach derselben Weise zu behandeln wie die Vollspurbahnen. Es wird deshalb erwogen, das bosnische und serbische zusammenhängende Schmalspurbahnnetz durch eine besondere Direktion verwalten zu lassen.

Von den Bauten ist zu erwähnen: Bei der Donaubrücke von Pantschowa hat man darauf verzichtet, eine gemeinsame Brücke für Straße und Eisenbahn zu bauen. Es soll vielmehr zunächst nur die Eisenbahnbrücke ausgeführt werden, dagegen sollen die Widerlager und Pfeiler solche Abmessungen erhalten, daß sie auch für die später zu erbauende Straßenbrücke entsprechen.

Der neue 3200 m lange Tunnel durch den Iwan, der Wasserscheide zwischen Bosna und Narenta, ein Glied der neuen vollspurigen Bahn Sarajewo-Mostar-Ragusa, kommt demnächst zur Vergebung.

Rumänien.

Die Rumänischen Staatsbahnen haben im vergangenen Jahre eine wichtige Organisationsänderung erfahren, indem ihnen Eigenverwaltung mit ziemlich ausgedehnten Rechten zugebilligt wurde. Sie sind, wenigstens grundsätzlich, der unmittelbaren Einwirkung des Verkehrsministeriums entzogen und auch parlamentarischen Einflüssen gegenüber unabhängiger gemacht, da ihr Haushalt nicht mehr der Genehmigung der Gesetzgebung bedarf. Dieser unterliegt nur die Bestimmung bei Überschuß oder Fehlbetrag. Einnahmen und Ausgaben im Gleichgewicht zu halten, ist den Rumänischen Staatsbahnen nicht gelungen. Im Jahre 1924 war die Betriebszahl 118, und auch in dem laufenden Jahre, für das die Rechnungen noch nicht abgeschlossen sind, wird sie nicht besser geworden sein, da der Verwaltungsrat für das nächste Jahr bei einem Gesamtbudget von zehn Milliarden einen Fehlbetrag von zwei Milliarden Lei veranschlagte, zu dessen Deckung eine Tariferhöhung von rund 30 % vorgeschlagen wurde. Allerdings sind die rumänischen Tarife, worauf wiederholt (S. 219 und 1295 des Jahrganges 1925) hingewiesen wurde, die niedrigsten in ganz Europa.

Der Verwaltungsrat versucht nun auch den vielfachen außerordentlichen Tarifnachlässen und im Personenverkehr den weitgehenden Vergünstigungen entgegenzutreten und die betreffenden Lasten auf diejenigen Verwaltungen überzuwälzen, die aus allgemeinen oder besonderen volkswirtschaftlichen Gründen, mit denen die Eisenbahn nichts zu schaffen hat, solche Nachlässe bisher durchzusetzen pflegten. Es bleibt abzuwarten, wie weit das gelingen wird. Eine wirkliche Unabhängigkeit der Eisenbahn ist jedenfalls erst möglich, wenn keine staatlichen Zuschüsse mehr erforderlich sind.

Absolut genommen, hat der Verkehr im vergangenen Jahre zugenommen. Genaue Zahlen liegen nur bezüglich der Roheinnahmen vor, die in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres 4523 Millionen Lei ausmachten gegen 3011 Millionen desselben Zeitraumes im Jahre 1924, was einer Erhöhung von 50 % entspricht. Wahrscheinlich haben die Ausgaben im selben Maße zugenommen. Ein Ausweis hierüber ist nicht veröffentlicht worden.

Das rollende Material wurde auch im vergangenen Jahre im wesentlichen auf Reparationskonto ergänzt, und zwar Lokomotiven sowohl wie D-Zugwagen I. und II. Klasse. Da die eigenen Werkstätten der Bahn noch lange nicht imstande sind, die Instandhaltungsarbeiten durchzuführen, wurden auch im Berichtsjahre im Rahmen der verfügbaren Gelder große Aufträge an die Privatindustrie vergeben. Es gelang aber auch in diesem Jahre nicht, die schon seit Jahren gehaltene Höhe von etwa 50 000 betriebsfähiger Wagen wesentlich heraufzusetzen. Die etwas bessere Wagengestellung ist auf die Besserung des Wagenumlaufes zurückzuführen. Im Personenverkehr ist der Fernverkehr im großen und ganzen auf Vorkriegshöhe gebracht, teilweise sogar darüber hinausgegangen. Die Überfüllung der Züge hat etwas abgenommen, ist aber, solange die billigen Tarife und die weitgehenden Vergünstigungen nicht abgebaut werden, in den Hauptverkehrszeiten nicht zu beseitigen, da aus Mangel an rollendem Material Vor- bzw. Nachzüge zu den fahrplanmäßigen Zügen nicht gefahren werden können. Bei den Personenzügen liegen die Verhältnisse noch immer sehr ungünstig. Die rasch zunehmende Industrialisierung des Landes macht die unteren Volksschichten immer mehr beweglich und der Mangel von Wagen III. Klasse wird daher schon sehr fühlbar.

Die Bautätigkeit ist in Ermangelung von größeren Krediten sehr beschränkt. Es gelang in diesem Jahre hauptsächlich mit Hilfe des von Deutschland auf Reparationskonto gelieferten Oberbaumaterials, die Linie Bukarest-Galatz in Ordnung zu bringen, so daß die Grundgeschwindigkeit der Schnellzüge auf 90 km erhöht werden kann, ebenso ist die Auswechslung des Oberbaues der Linien Piatra Olt-Rimnik und Kronstadt-Schäßburg im Zuge. Der Ausbau der früheren Lokalbahn Großwardein-Valea-Lui-Mihai (Érmihályfalva) zu einer Hauptlinie, als einer Teilstrecke der Verbindung Bukarest-Kaschau-Prag wurde im vergangenen Jahre beendigt.

Von den Neubaustrecken wurde die 22 km lange Strecke Hamangia-Babadag in der Dobrudscha am 1. November dem Verkehr übergeben, die Karpathenquerbahn Kronstadt-Buzeu ist im langsamen Ausbau begriffen.

Durch den Anfang Dezember abgeschlossenen Vertrag über die Regelung der Kriegsschulden Rumäniens in Amerika ist der Weg freigemacht für ausländische Kredite. Man hofft daher in Rumänien in den nächsten Jahren ein schnelleres Tempo der Entwicklung auch im Eisenbahnwesen einschlagen zu können als es bisher möglich war, da der Staat seit Kriegsschluß fast ganz auf eigene Kräfte angewiesen war.

Bulgarien.

Bei den Bulgarischen Staatsbahnen machten sich die Auswirkungen des Weltkrieges auch weiterhin geltend. Die Bahnunterhaltung läßt zu wünschen übrig, die Bahnanlage, die Loko-

motiven und Wagen entsprechen nicht den Anforderungen des Verkehrs. Die Bulgarischen Staatsbahnen bedürfen somit dringend technischer Verbesserungen. Es kommt hinzu, daß die Eisenbahneinnahmen in weitgehendem Maße für die Regelung des Staatsbudgets herangezogen werden. Hierunter leiden naturgemäß die selbständige Verwaltung und die eigenen Finanzen der Bulgarischen Staatsbahnen, die zurzeit unter diesen Verhältnissen eine schwere Krise durchmachen.

Griechenland.

Die verworrenen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse Griechenlands in Verbindung mit dem gebirgigen Charakter des Landes verhinderten bisher einen großzügigen Ausbau des Netzes, das etwa 2600 km umfaßt. Vollspurig betrieben wird jedoch nur etwa die Hälfte. Die übrigen Linien weisen die verschiedensten Schmalspuren auf. Zweigleisig ist nur die elektrisch betriebene Strecke Athen-Piräus. Eine belgische Gruppe bewirbt sich um den Ausbau des Netzes in einer Länge von 350 km. Der Bau einer Verbindung des Hafens Kawala mit der bestehenden Eisenbahn Saloniki-Dedeagatsch wurde beschlossen.

Rußland.

Das Eisenbahnwesen Rußlands zeigt im abgelaufenen Jahre eine gewisse langsam vorwärtsschreitende Besserung. Von symptomatischer Bedeutung sind die Hebung des Güterverkehrs, die Senkung der Reparaturstandszahl der Lokomotiven und Wagen, die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten der Personenzüge. Diese Maßnahmen erscheinen an sich als beachtliche Leistungen. Dabei darf jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß noch immer das gesamte Eisenbahnwesen Rußlands mit geringen Ausnahmen einer dringenden Erneuerung bedarf, die gewaltige Kapitalien erfordern würde. Mit den unzulänglichen finanziellen Mitteln, die den russischen Bahnen zur Verfügung stehen, kann allerdings ein solches Vorhaben in absehbarer Zeit nicht ausgeführt werden. Der Fehlbetrag der Bahnen wird für das Jahr 1924/25 auf rund 250 Millionen Rubel angegeben. Trotz dieser Finanzlage und ungeachtet der schweren Wirtschaftskrisis, in der sich Rußland befindet, sind die Bemühungen bezeichnenderweise — wie zur zaristischen Zeit — immer mehr auf den Bau neuer Linien gerichtet. Im Jahre 1925 hat das Volkskommissariat für Verkehrswesen 14 Millionen Rubel für Neubaustrecken ausgeworfen; im Wirtschaftsjahr 1925/26 sollen rund 1300 Werst vollendet werden. Im Jahre 1925 wurden einige neue Linien in Betrieb genommen.

Von einer Erreichung der Leistungen aus der Zeit vor dem Weltkriege sind die russischen Bahnen noch recht weit entfernt. Das muß gegenüber einigen gegenteiligen sowjetrussischen Äußerungen — selbst in nichtrussischen Zeitschriften — ausdrücklich festgestellt werden.

Der G ü t e r v e r k e h r stieg im Wirtschaftsjahre 1924/25 schätzungsweise auf 62 % des Verkehrs im Jahre 1913. Es wurde im September 1925 die Höchstleistungszahl seit der Oktoberrevolution erreicht. Nach amtlichen russischen Angaben betrug nämlich in diesem Monat die tägliche durchschnittliche Versandzahl für alle Bahnen 22 932 Wagen, d. i. ein Mehr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres um 38,4 %. Ende Oktober wurden sogar 29 000 Wagen beladen. Diese Leistung ist jedoch nur dadurch erreicht worden, daß die Untersuchungsfrist der Wagen um mehrere Monate überschritten und der Wagenbestand nicht vollständig ausgebessert wurde. Dabei stellt die mangelhafte Ausrüstung der Werkstätten, die den gesteigerten Ansprüchen nicht zu genügen vermag, überhaupt eine Ausbesserung größeren Umfanges in Frage. Trotzdem wird von sowjetrussischer Seite der vorhandene Güterwagenbestand für die Bedienung des Verkehrs im Jahre 1926 noch als vollkommen ausreichend erachtet.

Zur Verladung kamen hauptsächlich Metalle, Getreide, Kohlen und Holz. Die Zahl der Diebstähle und des Verlustes der Güter hat weiter abgenommen. Bereits im Anfang der Herbstkampagne traten zahlreiche Stockungen im Güterverkehr durch mangelhafte Wagenverteilung ein, die sich in teilweiser Unterbrechung der Verladung äußerten; infolge Fiaskos der Getreidekampagne hat sich dann die Frage der Wagendispositionen von selbst erledigt.

Die T a r i f p o l i t i k weist keine einheitliche Linie auf, weil sie auf die fortwährend wechselnden Bedürfnisse der Wirtschaft abgestimmt wurde. Bei Änderung der Gütertarife war nach dem eigenen russischen Zugeständnis häufig ein Element „des Zufalls und der Systemlosigkeit“ zu beobachten. Zu bemerken ist, daß die Getreidetarife für gewisse Entfernungen und Strecken befristet herabgesetzt wurden.

Der N o r m u n g wird steigendes Interesse zugewandt, nicht zuletzt in der Absicht, auch den Arbeitslohn zu erhöhen, denn das Existenzminimum war für zahlreiche Bahnbedienstete noch immer nicht gegeben. Für das P e r s o n a l sind zurzeit neue Laufbahnvorschriften ausgearbeitet.

Die N e u b e s c h a f f u n g e n a n F a h r z e u g e n sind nicht erheblich. In den russischen Fabriken wurden im Jahre 1925 nur 88 Lokomotiven gebaut, während 161 planmäßig fertiggestellt werden sollten. Aus dem Auslande kamen 1924/25 die letzten dort bestellten Lokomotiven an, nämlich 73. Die Einrichtung der e l e k t r i s c h e n Zugbeleuchtung ist in den Personenwagen aller Fernzüge der Oktobereisenbahn in Angriff genommen.

Im i n t e r n a t i o n a l e n Verkehr wurde ein weiterer Fortschritt durch Ausbau der direkten Personen- und Gütertarife mit D e u t s c h l a n d, und zwar Ostpreußen, im Verkehr über die Randstaaten, sowie durch Einführung des direkten Übergangs von Güterwagen der Breitspur auf die Vollspur erzielt. Ferner ist in dem deutsch-russischen Vertrage vom 12. Oktober 1925 ein Eisenbahnabkommen eingeschlossen, durch das die Meistbegünstigung im Personen- und Güterverkehr ausgesprochen und Königsberg den Ostseehäfen Rußlands und der Randstaaten tarifarisch gleichgestellt wird. Weiterhin wurden Verhandlungen mit C h i n a und J a p a n über Erstellung des direkten Personen- und Güterverkehrs und Einrichtung einer Expreßzugverbindung nach dem Fernen Osten mit verkürzter Reisedauer angebahnt für den Verkehr Japan-Rußland-Westeuropa.

Litauen, Lettland, Estland.

Die Entwicklung der Eisenbahnverhältnisse in Litauen, Lettland und Estland wird durch einen fortschreitenden Ausbau des Verkehrsnetzes in Verbindung mit der Zunahme des Verkehrs gekennzeichnet.

L i t a u e n ist bestrebt, den wachsenden Durchgangsverkehr in stärkerem Maße als bisher über eigene Strecken zu leiten. Der Bau der Linie Schaulen-Telschi-Memel geht neben dem Ausbau der Hafenanlagen Memel und Polangen vor sich; gleichzeitig wird der Autoverkehr auf dem Lande wie in der Stadt erweitert.

L e t t l a n d s Eisenbahnen haben sich nicht ungünstig weiterentwickelt. Die Einnahmen haben in den Monaten April-Oktober (einschließlich) 1925 um 5 % gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zugenommen; die Erhöhung ist zum Teil auf den gesteigerten Personen- und Gepäckverkehr zurückzuführen. Die gespannte Finanzlage des Landes machte jedoch auch im Jahre 1925 eine scharfe Beschränkung aller irgendwie entbehrlichen Ausgaben erforderlich. Demgemäß wurden im wesentlichen nur Erneuerungsbauten auf den Strecken ausgeführt. Immerhin ist seit kurzem der Bau einer 80 km langen Bahn in russischer Breitspur zur Umgehung des litauischen Gebiets, das die Strecke Libau-Mitau schneidet, begonnen. Der Personenwagen- und Lokomotivbestand der Bahnen ist erweitert durch Neubeschaffungen bei der Fabrik Phoenix in Riga und durch Ankauf von 200 alten Lokomotiven aus Sowjetrußland.

In E s t l a n d ist die Elektrisierung der Bahnen nicht fortgesetzt worden. Dagegen ist eine neue schmalspurige Bahn im Herbst in Betrieb genommen: Von Sonda (an der Strecke Reval-

Narwa) nach Mustvee (am Peipussee) in Länge von 62 km. Die Strecke dient hauptsächlich dem Güterverkehr (Abfuhr von Holz). Eine im Juli 1925 mit dem englischen Konzern Becos (britische Vereinigung von Maschinenfabriken für den Handel mit Rußland und dem Osten) abgeschlossene Eisenbahnmaterialanleihe von 110 000 Pfund Sterling, die von der englischen Regierung aus dem Exportfonds garantiert ist, sichert den weiteren Ausbau des estnischen Bahnnetzes. Im Haushalt für 1926 ist zu diesem Zwecke ein Betrag von 44 Millionen Estimark eingestellt; voraussichtlich werden die Linien Pernau-Turgel mit einer Abzweigung nach Lelle und Gr. St. Johannis-Taps in Angriff genommen.

Finnland.

Recht günstig erscheint die Lage der Eisenbahnen in Finnland. Die Einnahmen der Staatseisenbahnen haben sich auch im Jahre 1925 erhöht, und zwar auf 283 Mill. Finmark für die Zeit Januar—Mai 1925 (gegen 266 Mill. im Jahre 1924). Allerdings ist der Personenverkehr auf den Bahnen stark zurückgegangen, nämlich für die Zeit Januar-April 1925 von 8,5 Mill. Reisenden (im gleichen Zeitraum 1924) auf 7 Mill., was auf die Konkurrenz der Autobusse auf kurzen Strecken und die Erhöhung der Eisenbahn - Personentarife zurückzuführen ist. Dagegen ist der Güterverkehr etwas gestiegen. Die Ausgaben sind zurückgegangen für Januar-April von 184 Mill. Fmk. im Jahre 1924 auf 175,5 Mill. im Jahre 1925. Nach dem Staatshaushaltsplan werden die Gesamteinnahmen der Bahnen für 1926 auf 720 Mill. Fmk. veranschlagt, d. h. 10 Mill. mehr als im Jahre 1925. Diese Auffassung erscheint gerechtfertigt. Der Betriebsüberschuß der Bahn beträgt 46,6 Mill. Fmk. für Januar-April 1925 gegenüber 25,8 Mill. im gleichen Zeitraum 1924, was zum Teil eine Folge der Tariferhöhungen ist.

Neben einer Vergrößerung des Wagen- und Lokomotivparks wurde die Erweiterung des Bahnnetzes durchgeführt. Im Sommer 1925 ist der regelmäßige Zugverkehr auf der neuen Strecke Haapajärvi-Pyhäsalmi der Bahn Ylievieska-Jdensalmi eröffnet worden. Ferner wurde der Hafen in Yxpilä, der mächtigste Einfuhr- und Ausfuhrhafen für den mittleren Österbotten durch Bau eines neuen Hafendammes und einer Bahnlinie für den direkten Umschlagverkehr gefördert. Im übrigen macht sich auch in Finnland bereits die Konkurrenz des Automobils stark bemerkbar.

Türkei.

Um den wirtschaftlichen Nöten der östlichen Vilajete abzuhelfen, wurde in erster Linie zum Ausbau der Eisenbahnlinien Angora-Siwas und Samsun-Siwas geschritten. Von der ersteren Linie sind derzeit 103 km bereits dem öffentlichen Verkehre übergeben, der Tunnel in km 110 wurde am 25. Juni beendigt und die übrige Linie bis zum km 200 ist im Bau, bis zum km 233 aber schon an Unternehmer vergeben. Von da bis Kaisarije (Caesarea) sind derzeit die technischen Vorarbeiten im Gange. Bezeichnend für die Bauschwierigkeiten ist, daß die Linie bereits bis zum km 233 nicht weniger als 22 Tunnel aufzuweisen hat. Die Linie Samsun-Siwas ist weniger fortgeschritten, die Bauarbeiten sind bis zum Kilometer 93, die technischen Vorarbeiten bis zum Kilometer 140 (Amasia) im Gange.

Bei der Beschränktheit der vorhandenen Mittel werden diese Linien, deren Bauzeit günstigsten Falls drei Jahre betragen wird, auf lange Zeit hinaus die einzigen vollspurigen Neubauten bleiben. Bei den schwierigen Geländeverhältnissen und der geringen Verkehrsdichtigkeit sind diese wohl vorläufig nirgends in Kleinasien wirtschaftlich zu rechtfertigen. Dagegen besteht ein umfangreiches Bauprogramm in Schmalspurbahnen, die eher eine angemessene Verzinsung des Baukapitales erhoffen lassen.

Großbritannien.

Das Ereignis des Jahres im Eisenbahnleben von England war die Hundertjahrfeier der Eisenbahn. Im Zusammenhang mit einer Tagung des Internationalen Eisenbahn-Kongreßverbandes wurde das hundertjährige Bestehen der Eisenbahn Stockton-Darlington durch eine Ausstellung von Denkwürdigkeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens und durch einen Festzug von Lokomotiven und Wagen gefeiert, der sich am 2. Juli über die Jubiläumsstrecke bewegte.

Ein zweiter Gedenktag, allerdings von geringerer Bedeutung als jener, war der des fünfzigjährigen Bestehens der Vlissinger Dampferverbindung Englands mit dem Festlande. Unter Schwierigkeiten gegründet, hatte die Gesellschaft „Zeeland" vor dem Kriege eine maßgebende Rolle im englisch-festländischen Verkehr gespielt. Nach den Erschütterungen, die der Krieg brachte, zeigt der Verkehr jetzt wieder eine Zunahme. Der Betriebsüberschuß des Jahres 1924 mußte freilich noch zur Tilgung alter Fehlbeträge verwendet werden, doch sind die Aussichten für die Zukunft günstig, so daß bald wieder die Ausschüttung eines Gewinnanteils an die Geldgeber zu erwarten ist.

Der über die Grenzen der britischen Inseln hinausgehende, mit der Eisenbahn im engen Zusammenhang stehende Verkehr ist durch die Eisenbahnfähre Harwich-Zeebrügge, für die 1925 das erste volle Betriebsjahr war, lebhaft gefördert worden. Der Verkehr hat sich günstig entwickelt, und auch die Eisenbahnen Deutschlands sind neuerdings in ihn einbezogen worden.

Der Tiefstand des englischen Wirtschaftslebens verfehlt nicht, seinen Einfluß auch in der Wirtschaft der Eisenbahnen geltend zu machen. Der Verkehr der schweren Massengüter, Kohle und Erze, hat stark abgenommen. Die Betriebseinnahmen sind im Laufe des Jahres infolgedessen zurückgegangen. Nicht nur die Eisenbahngesellschaften selbst werden dadurch beunruhigt, sondern auch die Börse hat daraus die Folgerungen gezogen: die Eisenbahnwerte haben zeitweilig so niedrig gestanden wie seit langem nicht. Die Eisenbahngesellschaften werden lebhaft angegriffen, weil sie ihre nach dem Kriege erhöhten Tarife noch nicht wieder auf den Stand der Vorkriegszeit abgebaut haben, sie erklären aber, dazu nicht imstande zu sein. Bemühungen, an Löhnen zu sparen, sind erfolglos gewesen; alle Betriebsstoffe stehen hoch im Preis, und so ist der Widerstand der Eisenbahngesellschaften gegen Tarifherabsetzungen wohl zu verstehen. In besonders kritischer Lage befinden sich die Eisenbahnen von Irland. Mit großem Neid weisen die Eisenbahnen auf den Kohlenbergbau hin, dem es gelungen ist, staatliche Geldunterstützung zu erlangen. Allerdings erwarten sie andererseits, daß die dadurch geschaffene Möglichkeit vermehrter Ausfuhr von Kohlen auch förderlich auf den Eisenbahnverkehr wirken wird. Trotz ihrer mißlichen wirtschaftlichen Lage machen die Eisenbahngesellschaften Anstrengungen, ihr Teil zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit und zur Förderung des Erwerbslebens beizutragen, indem sie hohe Aufwendungen, namentlich für die Beschaffung von Betriebsmitteln, teils bereits gemacht haben, teils in Aussicht stellen. Die Einführung elektrischen Betriebes auf der Südbahn, die neben ihrer Bedeutung für den Verkehr auch Einfluß auf die einschlägigen Zweige des Gewerbes hat, hat Fortschritte gemacht, aber gerade die Südbahn ist an erster Stelle die Zielscheibe heftiger Angriffe, die gegen die englischen Eisenbahnen erhoben werden, indem ihnen Rückständigkeit vorgeworfen wird. Sie suchen sich dagegen zu wehren, indem sie auf ihre großen Leistungen, namentlich im verdichteten Personenverkehr, hinweisen. Der Oster- und Pfingstverkehr, der Verkehr zu den Rennen und der Sommerverkehr ist 1925 außerordentlich hoch gewesen und nach Ansicht der Eisenbahngesellschaften in durchaus zufriedenstellender Weise bedient worden. Lord Monkswell, eine außerhalb des Eisenbahndiensts stehende Autorität auf diesem Gebiet, wirft den Eisenbahnen in offenen Briefen an die Times namentlich Rückständigkeit in bezug auf die Fahrgeschwindigkeit der Züge und die technischen Einrichtungen, die diese beeinflussen, vor, während die Fachleute der Eisenbahnen selbst demgegenüber — und wohl mit Recht — behaupten, daß sie die Fortschritte der Technik verfolgen und das äußerste leisten, was sich heute unter Berücksichtigung auch der wirtschaftlichen Verhältnisse leisten läßt.

Im Londoner Vorortverkehr ist eine neue Verbindung nach Watford in Betrieb genommen worden. Das Netz der Untergrundbahnen wird durch Neubauten auf dem rechten Themseufer erweitert. Der Fahrplan der Untergrundbahnen ist verdichtet worden. Zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr ist der Bau einer Güteruntergrundbahn geplant.

Amerika.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika traten mit der Zuversicht in das Jahr 1925 ein, daß es ihnen lebhaften Verkehr und damit reichliche Einnahmen bringen würde. Diese Hoffnung hat sich erfüllt, wie schon allein aus der Angabe hervorgeht, daß in der zweiten Hälfte des Jahres die Zahl der in einer Woche beladenen Güterwagen die Million überschritten hat und dauernd auf dieser Höhe geblieben ist. Das Jahr 1923, das bisher die Höchstleistungen im Eisenbahnverkehr gebracht hatte, ist im Jahre 1925 in vielen Beziehungen übertroffen worden. Allerdings wird dabei auch über hohe Lasten geklagt, die die Eisenbahngesellschaften, namentlich auch durch ihre Besteuerung, zu tragen haben. Auch die Löhne sind hoch, das trägt aber neben der die Arbeiter zufriedenstellenden Regelung der Arbeitszeit dazu bei, Zwistigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern hintanzuhalten, und so ist das Jahr 1925, im großen ganzen ein ereignisloses, auch in dieser Beziehung ohne Störungen verlaufen. Ein Bergarbeiterausstand in den Anthrazit-Bezirken hatte zwar auf den Verkehr der an der Abförderung der Kohle beteiligten Eisenbahnen im Herbst einen nachteiligen Einfluß mit Rückwirkung auf die Arbeiter, die infolgedessen in großer Zahl entlassen werden mußten. Der Ausstand muß aber gütlich beigelegt worden und der Verkehr muß wieder auf die alte Höhe angewachsen sein, wie aus dem Ausbleiben gegenteiliger Nachrichten geschlossen werden muß.

Die Zunahme des Verkehrs hat eine Anzahl Erweiterungsbauten, namentlich der Personenanlagen, nötig gemacht. Andererseits sind Eisenbahnen, zum Teil in voller Ausdehnung, aber auch auf Teilstrecken, stillgelegt worden, weil ihr Verkehr den Betrieb nicht mehr lohnend erscheinen ließ. Die Eisenbahnen klagen zwar sehr über den Wettbewerb, den ihnen der Kraftwagen bereitet, und schieben ihm die Schuld an dem Verkehrsrückgang auf den stillgelegten Strecken zu. Sie mögen zwar Recht haben, daß ihnen der Kraftwagen Verkehr entzieht, gerade betreffs der Strecken, auf denen der Betrieb eingestellt worden ist, es wird aber von anderer Seite behauptet, daß hierfür andere Gründe, Wettbewerb anderer Eisenbahnen, Rückgang des Verkehrs infolge von Umstellungen im Wirtschaftsleben, verantwortlich zu machen sind. Auf der anderen Seite widmen die Eisenbahnen dem Kraftwagen große Aufmerksamkeit, indem sie den Betrieb von Kraftwagenstrecken in ihren Arbeitsplan aufnehmen, um die aus der Abwanderung des Verkehrs auf die Straße ihnen zunächst entgehenden Einnahmen auf Umwegen wieder in ihre Kassen zu lenken.

Die endgültige Regelung der Frachtsätze läßt noch auf sich warten, ebenso macht der Zusammenschluß der Eisenbahngesellschaften zu größeren Gruppen keine nennenswerten Fortschritte.

Als ein bemerkenswertes Ereignis, das seinen Einfluß auf den Verkehr der deutschen Eisenbahnen hoffentlich nicht verfehlen wird, ist die Eröffnung des German Railroads Information Office in New York anzusehen, das der Werbung von Verkehr aus Amerika für die deutschen Eisenbahnen dienen soll und sich gleich im Anfang lebhaften Zuspruchs zu erfreuen hatte. Andererseits entwickeln auch die amerikanischen Eisenbahnen eine lebhafte Werbetätigkeit, um ihren Personenverkehr, der zeitweilig zurückgegangen war, wieder zu heben; sie haben zu diesem Zweck sehr beträchtliche Geldmittel bereitgestellt.

Die Eisenbahnen Kanadas wiesen Ende 1924 ein Netz von 64 498 km auf, von denen jedoch nur 4216 km zweigleisig waren. Der Zuwachs im genannten Jahre betrug 1217 km. Kanada ist ein Land von riesiger Ausdehnung mit einem weitmaschigen Eisenbahnnetz, das aber nur einen geringen Verkehr aufweist. Darum genügte im Jahre 1924 ein Lokomotivpark von nur 5857 Lokomotiven, unter denen sich 29 elektrische befanden. Ein Ausschuß, der sich mit der Frage einer Zusammenfassung der Kanadischen Pacific Eisenbahn mit den Staatsbahnen befaßte, hat sich für eine Vereinigung ausgesprochen. Das neue Unternehmen soll ähnlich wie der jetzige Staatsbahnbetrieb losgelöst vom Staatshaushalt sein und von einem aus 15 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat geleitet werden.

In Mexiko haben die Staatsbahnen am 1. Juli 1925 eine Neuordnung erfahren, deren Hauptziel Ersparnis ist. Die Entlassung von 14 000 Mann wie die Abschaffung der Freifahrtausweise ist beabsichtigt. Die Bahnen Mexikos litten bis vor kurzem unter den unruhigen politischen Verhältnissen und fangen erst jetzt an, sich wieder zu erholen. So wies die wichtigste Strecke, die die weit landeinwärts gelegene Hauptstadt Mexiko mit ihrem Hafen Vera Cruz verbindet, Ende 1924 bereits einen mäßigen Betriebsüberschuß auf; dieses günstige Ergebnis wird vor allem auf die Umstellung der 48 km langen Teilstrecke Esperanza-Orizaba auf den elektrischen Betrieb zurückgeführt. Diese Strecke hat besonders ungünstige Steigungsverhältnisse mit einer Durchschnittssteigung von 4,7 % und einer Höchststeigung von 5,25 % zu überwinden. Am 1. April 1926 hofft man das Teilstück Tepico-La Quemeda (160 km) der Mexikan-Süd Pacific Eisenbahn zu eröffnen. Auch andere erhebliche Eisenbahnbauten sind in Angriff genommen.

Argentinien verfügte Ende 1924 über ein Netz von 37 500 km, von denen 6494 km auf die Staatsbahnen entfallen. Sowohl bei den Staatsbahnen wie den Privatbahnen sind umfangreiche Erweiterungsbauten im Gange. Im Jahre 1924 sind insgesamt 303 km neue Strecken in Betrieb genommen. Die Zahl der beförderten Personen ist gegen das Vorjahr um 12 % gestiegen, die Einnahmen um 9 %. Sie beliefen sich auf 264 Mill. Golddollar. Beim Bau der nach Chile führenden von Salta ausgehenden Eisenbahn ist Puerta de Tastil erreicht, die Fortsetzung des Baues jedoch aus Mangel an Mitteln eingestellt worden. Das gleiche Los traf die Strecke Embarcacion-Yacuiba, die nur bis Tartagal im Betriebe ist. Die Linien Metan-Barrangueros, Rosario-Antilla sind im Bau.

Chile hat ein Netz von 9084 km, darunter 5402 km Staatsbahnen. Von den Privatbahnen befinden sich nur 599 km in Händen einheimischer Gesellschaften, der Rest befindet sich im Besitze englischer Gesellschaften. Die Staatsbahnen verkörpern ein Anlagekapital von 30 Mill. £ und werden dauernd mit Verlust betrieben. Die Tarife stehen im südlichen Teil des Eisenbahnnetzes auf 184 %, im nördlichen auf 304 % über den Sätzen von 1914. Am 1. Januar 1925 ist eine nochmalige Erhöhung um 15 % in Kraft getreten, um eine Lohnerhöhung der Eisenbahnbediensteten zu decken. Die ungünstigen Betriebsergebnisse der Staatsbahnen haben dazu geführt, daß die Verpachtung an eine Privatgesellschaft erwogen wird.

Die Eisenbahnen Brasiliens, besonders sogar diejenigen, die die wohlhabendsten Gebiete durchkreuzen, leiden unter erheblichem Mangel an Verkehrsmitteln. Die brasilianische Regierung hat Kredite zur Beschaffung neuer Verkehrsmittel bewilligt. Trotz äußerster Beschränkung der Mittel für Neubau von Strecken erhöhte sich das Netz im Jahre 1924 um 384 km und belief sich Ende 1924 auf 30 309 km einschließlich der 82 km der zur Zeit stilliegenden Tocantinsbahn. 7310 km sind Eigentum oder Konzessionen der Staaten. Die verbleibenden 22 999 km Eisenbahnen gehören dem Bunde, der seinerseits 9144 km verpachtet hat. Im Staate Matto Grosso wird eine 800 km lange Eisenbahn gebaut, die Cuyaba mit der Nordosteisenbahn von Brasilien verbinden soll. Die Privatgesellschaft, die diese Bahn baut, arbeitet mit einem Kapital von 5000 Contos (d. h. etwa 22 Mill. RM), zu dem der Staat Matto Grosso beigetragen hat.

In Peru und Ecuador haben Erdrutsche, verursacht durch Hochwasser, so schweren Schaden am Bahnkörper angerichtet,

daß der Verkehr, teilweise bis zu drei Monaten, unterbrochen war. Zwischen Guayaquil und Quito war das Gleis auf einer Strecke von 30 km Länge weggeschwemmt worden.

Asien.

In Japan hat sich der Eisenbahnminister entschlossen, die Betriebsüberschüsse zum Ausbau der vorhandenen Linien unter Rückstellung des Neubaus zu verwenden. Dies entspricht der allgemeinen Auffassung, die dahin geht, daß Japan jetzt genügend Eisenbahnlinien aufweise, Linien aber von untergeordneter Bedeutung im allgemeinen nur eine Last für den Eisenbahnhaushalt bedeuteten. Die im Besitze der Joshin Denki Tetsudo befindliche Bahn Takasaki (etwa 100 km westlich von Tokio) - Shimonita, die eine Reihe von Ortschaften mit Seidenraupenkultur berührt, wird seit Ende 1924 als elektrische Überlandbahn betrieben. Erwähnenswert ist noch der in diesem Jahre durchgeführte Einbau der selbsttätigen Kupplungen, der an einem einzige Tage, an dem man den Güterverkehr so gut wie stillgelegt hatte, auf 221 Stationen durchgeführt wurde. Der Austauschbau bei sämtlichen Personenwagen erfolgte in zehn Tagen.

In China konnte im Sommer die östliche Anfangsstrecke der Lung Hai-Bahn, die Strecke Haichow-Hsüchow, eröffnet werden. Dadurch ist die große Querbahn der Lung Hai-Linie in ihrem östlichen Abschnitt bis zur Küste des Gelben Meeres fertiggestellt. Die Nordsüdlinie Tientsin-Pukau erhält damit auch für ihren südlichen Teil Verbindung mit der Küste und dem Hafen Haichow.

In Indien wurde im Betriebsjahr 1923/24 ein Überschuß von 4,3 Mill. £ gegen 0,8 Mill. £ im Vorjahre erzielt. Die durchgeführte Neuordnung hat sich demnach bewährt. Die leitenden Gedanken waren neben dem Personalabbau die Einschränkung des Brennstoffverbrauchs und die Erhöhung der Sicherheit gegen Diebstahl. Es wurden einzelne in sich abgeschlossene Bezirke mit selbständiger Verwaltung geschaffen. Im Bereiche des Vorortverkehrs von Bombay nach Kalkutta sowie auf einigen Strecken der Nordwest- und der Südindischen Eisenbahn, wird die elektrische Zugförderung eingerichtet; im Vorortverkehr von Bombay wurde sie bereits im Februar zum Teil eröffnet. Nach Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Punjab wird auch die Eisenbahn Kalka-Simla auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Die indischen Bahnen verfügen über einen Personalstand von 727 093 Köpfen, darunter 6642 Europäern. Die leitenden Stellen waren bis vor kurzem den europäischen Beamten vorbehalten, doch dringen jetzt Einheimische auch in diese.

Australien.

In Australien wird zur Zeit planmäßig an den Ausbau des Netzes gegangen. So bewilligte das Parlament von Neuseeland 8 Mill. £ für Bauzwecke, von denen drei Viertel auf die Nordinsel entfallen. Umfangreiche Arbeiten sind in den Häfen von Auckland und Wellington auszuführen. Zwischen diesen beiden Städten soll auch die erste Schnellzugverbindung eingerichtet werden. Neben dem Ausbau des Netzes ist ein durchgreifender Umbau in Aussicht genommen. Wie in anderen wenig besiedelten Ländern beging man auch in Neuseeland den Fehler, Bahnen schnell und möglichst billig zu bauen, ohne die künftige Entwicklung zu bedenken. Jetzt will man die den Betrieb erschwerenden und verteuernden scharfen Krümmungen und starken Steigungen beseitigen. So wird, um ein Beispiel anzuführen, auf der Strecke nach Rimutaka zur Erreichung dieses Zieles ein zweigleisiger 8 km langer Tunnel gebaut, der zwar einen Aufwand von 1 Mill. £ erfordert, die Strecke aber um 16 km und die Fahrzeit um eine Stunde verkürzen wird. In dem am 31. März 1925 zu Ende gegangenen Betriebsjahr wurde ein Reingewinn von 1,6 Mill. £ erzielt.

In Queensland begann man Anfang 1925 den Bau der Linie Brisbane-Kyogle, die ein Glied einer später vollspurigen Verbindung Fremantle (Westküste) - Brisbane (Ostküste) bilden wird. Der Umbau der noch schmalspurigen Strecke Kalgoorlie-Fremantle zur Vollspur wird sich anschließen. Ganz Australien leidet unter den verschiedenen Spurweiten, die besonders an den Grenzen ein Umsteigen und Umladen erforderlich machen. Nach Vollendung dieser Ausbau- und Umbauarbeiten wird die Fahrzeit von Sydney nach Brisbane, die jetzt auf der 1150 km langen Strecke über Wallangara noch über 27 Stunden beträgt, auf 21 Stunden verkürzt werden. Zugleich wird dann eine durchgehende Verbindung geschaffen sein.

Internationaler Verkehr.

Der Internationale Eisenbahnverband hat im abgelaufenen Jahre keine Hauptversammlung abgehalten. Dagegen haben in der Zeit vom 30. April bis 14. Mai — zum erstenmal seit Bestehen des Verbandes auf deutschem Boden — in München die regelrechten Sitzungen der ständigen Fachausschüsse für Personen- und Güterverkehr, für Abrechnungen und Währungen, für rollendes Material und für technische Fragen und in der Zeit vom 9. bis 11. November in Paris die ordentliche Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses stattgefunden. Es wurden namentlich folgende bemerkenswerten Fragen behandelt: die Herstellung der Einheitlichkeit in den Bestimmungen der Personentarife, die Ausarbeitung eines einheitlichen Güterverzeichnisses, das die Aufstellung internationaler Tarife erleichtern soll, die Aufstellung einheitlicher Verpackungsvorschriften für Stückgüter, die Ausarbeitung der Grundlagen für eine internationale Eisenbahnstatistik und die allgemeine Einführung der Güterzugbremse.

Die am 23. Oktober 1924 in Bern unterzeichneten beiden Übereinkommen, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, haben im Juni und Juli 1925 die Zustimmung der deutschen gesetzgebenden Körperschaften erhalten; in Kraft getreten sind sie indes noch nicht.

Das Internationale Eisenbahn-Transportkomitee hat im Juni d. J. in Prag getagt und sich mit der Ausgestaltung der „Einheitlichen Zusatzbestimmungen" zu den Internationalen Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr und über den Güterverkehr, ferner der Einheitlichen Übereinkommen des Transportkomitees beschäftigt und an einem Entwurf für Gemeinsame Abfertigungsvorschriften im internationalen Eisenbahnverkehr gearbeitet.

Allgemeines.

— **Professor Dr. Emil Sax**, der Verfasser des berühmten, auch in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wiederholt gewürdigten Werkes über die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, ist vor kurzem von der staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln durch Ernennung zum Ehrendoktor der Staatswissenschaften ausgezeichnet worden. Dr. Emil Sax steht im 81. Lebensjahr. Er lebt seit Jahren in Volosca bei Abbazzia in stiller Zurückgezogenheit seinen wissenschaftlichen Studien. Von der unermüdlichen Schaffenskraft des greisen Gelehrten gibt ein im Januarheft des Archivs für Eisenbahnwesen erscheinender, auch als Sonderdruck herausgegebener hochbedeutender Aufsatz Zeugnis, in dem neuere Untersuchungen über die Theorie der Preisbildung, besonders bei den Eisenbahntarifen, veröffentlicht werden.

— **Eine amerikanische Wirtschaftsvertretung in Frankfurt (Main).** Zu Beginn des Jahres 1926 wird das „Board of Trade for german-american Commerce" in Deutschland eine Vertretung mit dem Sitz in Frankfurt (Main) eröffnen. Aufgabe des Büros ist, die Zusammenarbeit der deutschen und amerikanischen Wirtschaftszweige zu fördern. Das Büro soll auf direktem Wege wirtschaftliche Verbindungen mit den Vereinigten Staaten herstellen, zuverlässige Auskünfte beschaffen, die ihm angeschlossenen Personen und Sachverständigen beraten und deren Interessen in Nordamerika vertreten.

Das Unternehmen Deutsche Reichsbahn.

Die jährlichen Nachweise des früheren Reichseisenbahnamts über die Betriebsergebnisse der deutschen Staats- und Privatbahnen hatten diesen zweckmäßig jeweils auch die Zahlen der fünf letztvergangenen Jahre beigefügt, da gerade bei Verkehrsnetzen mit starken Schwankungen der zeitlichen Entwicklung besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Beurteilung und Auswertung der Ergebnisse zukommt. Diese Zentralstelle hat aus demselben Grunde auch wichtige statistische Angaben der deutschen Bahnen für einzelne Jahrzehnte mit Hilfe graphischer Tafeln zusammengestellt, ebenso sind vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen solche Angaben über deutsche und nichtdeutsche Verwaltungen für längere Zeiträume in kurzer Zusammenfassung soweit gemacht worden, daß ihnen die wirtschaftliche Entwicklung dieser Bahnen mit Vorteil entnommen werden kann. Es lohnt sich auch in der Regel, solche Entwicklungsreihen zu verfolgen, denn sie enthalten trotz aller Schwankungen auf und ab gewisse für jedes Verkehrsgebiet und jede Bauanlage charakteristische Gesetzmäßigkeiten, aus welchen sich Festwerte für die Hauptteile der Wirtschaftsgleichung, Einnahmen, Ausgaben, Anlagekapital, Tilgung und Rücklagen ableiten und damit Untersuchungen über den kleinsten oder größten Aufwand und Überschuß anstellen lassen.

Im jetzigen Zeitpunkt möchte es sich empfehlen, in diesem Sinn die bisher vorliegenden Betriebsergebnisse der neuen Deutschen Reichsbahn zu vergleichen, da seit ihrem Bestehen April 1920 trotz allen Wandels der Dinge verschiedene Zusammenhänge der Wirtschaftsgrößen wieder genügend übersehen werden können und ein gewisser Beharrungszustand der Entwicklung ähnlich den früheren Zeiten sich anzubahnen scheint. Hierbei kann sowohl auf den Rückblick (im Heft 1 dieser Zeitung 1925) auf den Betrieb der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1924 als auf den Geschäftsbericht der Reichsbahn selbst über die Rechnungsjahre 1923/24 Bezug genommen werden. Der Großbetrieb der Deutschen Reichsbahn wird in diesem Zeitraum durch die beiden Formen des werbenden Staatsbetriebs in vollem Umfang ähnlich einem selbständigen Privatbetrieb und der Betriebsgesellschaft innerhalb eines dem Deutschen Reich als Eigentum gehörigen Bahnnetzes vor und nach Festigung der Geldwährung gekennzeichnet. Da für diese ganze Zeit eine Art Kapitalrechnung wie vor dem Krieg nicht in Frage kommt, können die Ergebnisse der einzelnen Jahre ohne weiteres in Vergleich gesetzt werden.

Wie in den früheren Ausführungen des Verfassers (Jahrgang 1921, 1923 und 1924 der Zeitung) soll zur weiteren Erörterung die Übersicht der Betriebszahlen für die einzelnen Geschäftstitel und Rechnungsjahre vorangestellt werden. Nachdem der Vergleich der Ergebnisse für die früher selbständigen deutschen Verwaltungen nunmehr wegfällt und an deren Stelle gleichartige Wirtschaftseinheiten noch nicht bestehen, muß der Aufeinanderfolge der Geschäftsjahre mit ihren wechselnden Ergebnissen in den von Geheimrat v. Völcker (1914) bezeichneten Grenzen größere Bedeutung zuerkannt werden. Sämtliche Zahlen

Tab. 1.

Betriebszahlen	Titel 1—8	Titel 9—12	Titel 1—12	Titel 13	Titel 14	Titel 15	Titel 16—19	Titel 13—19	Titel 1—19
1913	0.299	0,049	0,348	0,096	0,112	0,112	0,032	0,352	0,700
1921	0,406	0,044	0,450	0,183	0,104	0,318	0,030	0,635	1,085
1922	0,224	0,050	0,274	0,224	0,091	0,376	0,016	0,707	0,981
1923	0,294	0,062	0,356	0,146	0,054	0.207	0,034	0,441	0,797
1924	0,286	0,098	0,384	0,090	0,114	0,123	0,039	0,366	0,750

der **Tabelle 1** bringen nur den Anteil der verschiedenen wichtigen Ausgabetitel an den Gesamteinnahmen zum Ausdruck und sind nach persönlichen und sächlichen Ausgaben gruppiert. Das erste Geschäftsjahr 1920 ist ausgeschaltet und dafür das Vergleichsjahr 1913 beigefügt, ebenso wird von den unbrauchbaren Zahlenergebnissen des Inflationsjahres 1923 besser abgesehen. Die für diese beiden Zeiträume gefundenen Betriebszahlen von 1,73 und 3,02 sind doch nur ein Bild dafür, in welchem unglaublichem Maße die Verkehrs- und Tarifeinheiten von den wirklichen Ausgaben überholt worden sind. Dagegen zeigen die anderen Betriebszahlen der Gesamtausgaben mit ihrer ständigen Abnahme und der starken Annäherung der zwei letzten Jahre an das Betriebsjahr 1913 infolge der erheblichen Einschränkungen der Ausgaben einen befriedigenden Rückgang, der hoffentlich anhalten wird.

Nicht in gleicher Weise günstig erweist sich die Aufteilung dieser Zahlen nach Titeln, die außer für persönliche und sächliche Ausgaben in die Geschäftsberichte bisher nicht aufgenommen wurden, obwohl der Anteil jedes Titels in Pfennigen von der Mark der Gesamteinnahmen stets einen sehr einfachen Vergleich gestattet. Das trifft zunächst auf das Verhältnis der persönlichen und sächlichen Ausgaben zu, das je mit der Hälfte dem Normalstand entspricht, z. B. im Jahre 1913 und im Halbjahr 1924. Ihr Anteil in den drei anderen Jahren überschritt jedoch diesen Stand wesentlich sowohl unter sich, als im Verhältnis zu den Einnahmen selbst. Die persönlichen Ausgaben, Tit. 1—12, traten merklich hinter den sächlichen, Tit. 13—19, zurück, besonders das Jahr 1922 zeigt einen bedauerlichen Tiefstand derselben, auf den die im Geschäftsbericht 1924 in vielsagender Kürze gegebene Begründung besonders anzuwenden ist: „Bei den persönlichen Ausgaben ist durch die langsamere Anpassung der Besoldungen, Löhne und sonstigen Bezüge an die Geldentwertung der Anteil an den Gesamtausgaben in der Inflationszeit ständig gefallen.“ Von Bedeutung ist ferner die Verschiebung der persönlichen Ausgaben selbst, von denen ein zunehmender Anteil bis zu 10 % der Einnahmen auf Ruhegehälter und Bezüge von Hinterbliebenen, also auf Generalunkosten trifft und sich gegenüber 1913 verdoppelt hat.

Wie bekannt, sind die sächlichen Ausgaben für Rohstoffe und Ausstattung sowie für Unterhaltung der baulichen Anlagen und Fahrzeuge die maßgebenden Sachausgaben des Haushalts, und zwar bei Normalstand etwa in gleicher Höhe. Hier ist schon wie in früheren Jahren bemerkt, in der Zeit von 1921 bis 1923 eine sehr ungünstige Verschiebung eingetreten, welche erst im Jahre 1924 wieder beseitigt werden konnte. Die Kosten der Betriebsstoffe hatten in den Jahren 1921 und 1922 eine das Doppelte übersteigende Höhe, jene der Unterhaltung der Fahrzeuge erhöhten sich über das Dreifache und beide Ausgabetitel mußten daher die Betriebszahl stark nach oben drücken, wenn auch nur im Jahre 1921 der Betrag der Einnahmen überschritten wurde. In beiden Jahren konnten die baulichen Anlagen Tit. 14 nur eben hinreichend unterhalten werden, dagegen ist der Aufwand hierfür im Jahre 1923 etwa auf die Hälfte des Solls gesunken, während die Aufwendungen bei Tit. 13 und 15 immer noch auf rund 50 und 100 % Mehrung gegen den Sollbetrag standen. Nach dem Geschäftsbericht blieben am Ende des Rechnungsjahres 1923 zusammen 1110 km Gleiserneuerungen im Rückstand, außer anderen Arbeiten hatte also die Gleisunterhaltung in diesem Jahre einen bedeutenden Anteil der Ausgabenminderung zu tragen, was nicht ohne Rückwirkung auf die Unterhaltung der Fahrzeuge sowie auf den Kapitalaufwand für neue Gleise und Fahrzeuge möglich sein wird. Die auch im Jahre 1924 hinter dem normalen Bedarf zurückgebliebene Gleisunterhaltung soll weiterhin durch systematische Gleispflege und technische Verbesserung eingebracht werden, jedenfalls muß diese Gleispflege wie bei den Brücken dem höheren Wert der Gleislage überhaupt gegenüber den Streckenverhältnissen entsprechen. Zur Abminderung der Ausgaben für Unterhaltung der Fahrzeuge, Tit. 15, auf einen normalen Stand dürften nunmehr die wissenschaftliche Betriebsführung und technologische Verbesserungen, mit denen auch die privatwirtschaftliche Selbstkostenrechnung verbunden wird, beigetragen haben. Eine gün-

stige Bewirtschaftung der Rohstoffe (Kohlen, Wasser, Strom), Tit. 13, soll außer durch elektrischen Betrieb auch durch Verwendung von Turbinenlokomotiven mit Hochdruckkessel erzielt werden, von denen bei den hohen Kohlenpreisen der höchste Wirkungsgrad durch Ausnützung von Wärme und Kondensation erwartet wird. Auf die übrigen Sachausgaben sind die Kosten des Geldverkehrs und der Kursänderungen nicht ohne merklichen Einfluß gewesen.

In obiger Tabelle sind die wirklichen Betriebszahlen, d. h. die Ausgaben für die Einheit des wirklichen Verkehrs enthalten, der Vergleich der Einzelkonti kann jedoch noch schärfer gefaßt werden durch Zurückführung auf die Betriebszahl 0,70 des Normaljahres 1913. Die entsprechenden Zahlen finden sich

Tab. 2.

Betriebszahlen	Titel 1—8	Titel 9—12	Titel 1—12	Titel 13	Titel 14	Titel 15	Titel 16—19	Titel 13—19	Titel 1—19
1913	0,299	0,049	0,348	0,096	0,162	0,112	0,032	0,352	0,700
1921	0,262	0,028	0,290	0,168	0,067	0,206	0,019	0,410	0,700
1922	0,157	0,035	0,192	0,157	0,064	0,263	0,024	0,508	0,700
1923	0,257	0,055	0,312	0,128	0,048	0,181	0,031	0,388	0,700
1924	0,267	0,091	0,358	0,084	0,106	0,115	0,037	0,342	0,700

in Tabelle 2 und lassen besonders für die Jahre 1921 und 1922 den Stand der persönlichen und sächlichen Ausgaben als Vergleichsgrößen deutlicher hervortreten. Hiernach ergibt sich eine Unterschreitung des Personalaufwands schon im Jahre 1921, die ihre untere Grenze im folgenden Jahre mit 0,192 erreicht hat und erst im Jahre 1923 zu einer Besserung führt. Bei den Sachausgaben wird die schon genannte Einschränkung der baulichen Unterhaltung, besonders der Gleise, in diesem Jahre durch den gewaltigen Tiefstand von 0,048 bei hohen Schwellen- und Schotterpreisen beleuchtet, der noch unter die Ausgaben für Wohlfahrtszwecke gesunken ist. Alle diese Beziehungen werden durch die sonst auch im privaten Haushalt üblichen Anteile der Ausgabetitel an den gesamten oder Teilausgaben für die wirtschaftliche Beurteilung nicht ersetzt, da hierfür nicht ihr absolutes Verhältnis zu den Ausgaben, sondern ihre bessere oder geringere Anpassung an den Verkehr maßgebend sein kann. Es genügt nicht, die Ausgabenanteile gegenseitig abzumindern, sondern die privatwirtschaftliche Nützlichkeit des Unternehmens verlangt, alle Ausgabeposten im Maß des monatlich wechselnden Verkehrs auf den kleinsten Bedarf herabzudrücken. Das ist auch der Zweck, der in den letzten Jahren zahlreich gemachten Einzeluntersuchungen des Wirkungsgrads, die nur im Rahmen der Betriebszahlen selbst zu verstehen sind. Ihr Ziel wird, abgesehen von sonstigen Beziehungen, immer sein, den kleinsten Bedarf an Personal und Betriebsstoffen nach Zahl und Menge, an Tagschichten für Bahnunterhaltung und Werkstättendienst, an der Stoffbeschaffung für Gleise und Fahrzeuge mit Beschaffung der letzteren selbst nach der jeweiligen Leistung von Personen- und Tonnenkilometern zu bemessen und die Einheitspreise, Gehälter und Löhne für alle diese Beschaffungen zu dem Tarifstand des Personen- und Güterverkehrs in ein möglichst günstiges Verhältnis zu bringen, das schließlich in den obigen Betriebszahlen seinen Ausdruck finden und der allgemeinen wirtschaftlichen Forderung des kleinsten Kraftmaßes entsprechen wird. Die Prüfung geht damit wesentlich hinaus über die Ausscheidung der Ausgaben und Einnahmen nach Maschinennutzkilometern, die selbst mit Bezug auf die Unterhaltung der Maschinen und Gleise auf Zugkosten, Nutz- und Leerfahrten, sich unterscheiden, und nach Wagenachskilometern als den natürlichen Einheiten des Betriebs. Zugleich möchte hier an verschiedene neue Anregungen der Zwischenzeit erinnert werden, z. B. auf die Ausführungen von Exzellenz Kirchhoff über die Verkehrsreform der Reichsbahn (1922) und von Präsident Heinrich über die Ausnützung der Rangierbahnhöfe (EZ 1923), ferner von Professor Müller (Dresden) über Personal- und Stoffverbrauch der Züge (1923) und betriebswirtschaftliche Ziele im Eisenbahnwesen (1925), im letzten Jahre noch von Professor Blum, Mitglied des Verwaltungsrats, über Selbstkosten der Eisenbahn, Oberbaurat Ehrensberger über betriebswirtschaftliche Wertung von Leitungsstrecken, von Geheimrat Cauer über Leistungen von Bahnsteig- und Streckengleisen usw.

Mit dem Monopolcharakter der Eisenbahn-Großbetriebe ist bekanntlich die handelsübliche Preisbildung aus dem Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage ohne Rücksicht auf die Selbstkosten nicht zu vereinen, diesen letzteren fällt immer die entscheidende Rolle bei Tarifmaßnahmen zu. Hierfür ist die Aufteilung der Selbstkosten nicht bloß nach den Ausgabetiteln selbst, sondern darüber hinaus nach festen und veränderlichen Aufwendungen für den Betrieb und für die Anlagewerte von Wichtigkeit. Der zeitweise starke Rückgang des Verkehrs in den letzten Jahren, des Personenverkehrs Ende 1923 auf die Hälfte und Sommer 1924 auf ⅔ der Vorkriegsleistungen, hat diese Aufteilung wieder mehr in Erinnerung gebracht, besonders gaben die Stillegungen ganzer Strecken und Bahnhöfe infolge des Ruhreinbruchs, mit denen schwierige Umleitungen verbunden waren, Anlaß, Vergleiche über die festen und veränderlichen Personal- und Sachkosten zu gewinnen. Soweit es gelingt, die Wirtschaftsgleichung in Funktionen der Einnahmen, Ausgaben und des Anlagekapitals auszudrücken, den festen Teil der Einnahmen und Ausgaben auszuscheiden und womöglich auch den Einfluß der Kapitaleinstellung auf Minderung der Selbstkosten sowie Hebung des Verkehrs getrennt zu entwickeln, kann aus diesen Funktionen nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen der größte Betriebsüberschuß abgeleitet werden. Von mancher Seite wurden früher die Anteile der festen und der mit dem Verkehr wechselnden Selbstkosten etwa gleich groß angenommen. Untersuchungen des Verfassers in den letzten Jahren haben besonders den Einfluß des Anlagekapitals auf die Wirtschaftlichkeit zu ermitteln gesucht unter Annahme durchschnittlich regelmäßiger Betriebslinien (geometrische Reihen) in einer Reihe von Jahren, womit auch die Änderungen des Verkehrs insofern gegeben sind, als erfahrungsmäßig das Kapital in bestimmtem charakteristischen Verhältnis zu den Einnahmen steht und stehen soll, z. B. das Acht- bis Zehnfache der Einnahmen in Bayern und Baden vor dem Kriege betragen hat. Nach diesen Vergleichen und Berechnungen erscheint die genannte Gleichheit der festen und veränderlichen Anteile der Selbstkosten als eine untere Grenze der letzteren, der feste Anteil geht in vielen Fällen unter die Hälfte der Selbstkosten herab. Man kann mittels einfacher Schlußrechnung die Wirkung von Tarifänderungen unter Annahme der gleichen Anteile prüfen und findet z. B., daß für eine Tarifermäßigung von 10 % der Verkehr dieser Klasse um 25 % steigen müßte, wenn Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben mit 12 % Mehrung derselben erreicht werden soll. Ein Betriebsüberschuß wird hierbei, abgesehen von stärkerem Verkehr, nur in dem Maße erzielt, als die Verkehrszunahme ohne oder mit geringem Mehraufwand des Betriebs bewältigt werden kann. Etwas geringer sind die Änderungen für eine Tariferhöhung von 10 %, für welche Gleichgewicht mit 8 % Minderung der Einnahmen und Ausgaben ohne Fehlbetrag noch für eine Verkehrsabnahme von 17 % stattfinden würde. Soweit diese in geringerem Maß eintritt, kann ohne Einschränkung der Selbstkosten Überschuß erzielt werden.

Die genannten Fälle sind auch im Geschäftsjahr 1924 des Reichsbahnunternehmens in Erscheinung getreten. Die letzten Erhöhungen der Personentarife am 1. März 1924 und 1. Mai 1925 haben höhere Einnahmen erbracht unter Festhaltung der Spannung zwischen den einzelnen Wagenklassen wie sie vor dem Kriege bestanden. Die hohen Gütertarife mit mehr als doppelten Friedenssätzen sind im ganzen um 8 + 10 + 10 % ermäßigt worden und kommen den Friedenssätzen näher, die entsprechenden Einnahmen sind bei Begünstigung der Rohstoffe wie der Seeeinfuhr- und -ausfuhr sowie der Umschlaggüter gestiegen, wobei im Jahr 1924 auch Wagenmangel von 20 % eintrat. Zu der Schwierigkeit der Aufteilung in feste und pro-

portionale Selbstkosten, die sich bisher schon bei Trennung in Personen- und Güterverkehr gezeigt hat, kommen bei diesen Tarifmaßnahmen noch die gesonderte Prüfung der einzelnen Tarifklassen wie die zugehörige Ausscheidung der Selbstkosten hinzu. Will man sich ein Bild der Wirkung im großen Durchschnitt machen, wozu auch bildliche Darstellung der Einnahmen und Ausgaben in Funktionen des Verkehrs sich eignet, falls die festen Selbstkosten nur mit ¼ der ganzen Kosten in Ansatz gebracht werden, so findet man für eine Tarifermäßigung von 10 % die Gleichung der Einnahmen und Ausgaben mit 50 % Mehrung erst für eine Verkehrszunahme von 67 %, während andererseits eine Tariferhöhung von 10 % noch bei einem Verkehrsrückgang von 29 % eine Minderung der Einnahmen und Ausgaben von 21 % ohne Fehlbetrag zur Folge haben müßte. Die Tarifänderung ist im allgemeinen steigend oder fallend den festen Selbstkosten proportional — Verkehrsänderung umgekehrt — und wenn deren Anteil kleiner wird, können bei gleichem Verkehr auch nur kleinere Tarifänderungen in Frage kommen. Hieraus folgt der große Einfluß eines günstigen Verhältnisses der festen und wechselnden Selbstkosten und deren Minderung überhaupt, wie auch die Berechtigung größter Vorsicht, mit welcher die Verwaltung der Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht zur Erzielung von Überschüssen an die Durchführung der genannten Tarifänderungen gegangen ist, da alle Tarifermäßigungen einen starken Verkehr verlangen. Einen besonderen Fall bilden ferner noch die zum Teil bestehenden Staffeltarife, welche nur auf eigener Ausscheidung der Selbstkosten nach dem Orts- und Streckenbedarf aufgebaut werden können, mit denen jedoch bei ausreichender Bemessung der Abfertigungskosten noch bei Abminderung der Streckenkosten auf die Hälfte der Selbstkosten größte Überschüsse erzielt werden können und erzielt worden sind.

Mit dem 1. Oktober 1924 hat das Unternehmen Deutsche Reichsbahn seinen Abschluß gefunden, in Wirklichkeit hat damit der Betrieb der Deutschen Reichseisenbahn einen Zeitraum vollendet, der zum Teil jenem Zustand am nächsten stand, von dem in der besonderen Wirtschaftslehre der größte volkswirtschaftliche Nutzen erwartet wird. Dies soll dadurch erreicht werden, daß die Betriebseinnahmen nur in der Höhe der Selbstkosten des Betriebs erhoben werden, und trifft z. B. auf den Verkehr des Geschäftsjahres 1922 zu, in dem ohne Rücksicht auf die Störungen der Geldentwertung ein Betriebsüberschuß weder zum Zweck der Tilgung noch als Reingewinn sich ergeben hat. Seitdem hat sich der Betrieb der Reichsbahn wieder mehr dem privatwirtschaftlichen Standpunkt genähert und im Halbjahr 1924 ein Überschuß von 484 Millionen Goldmark ergeben, der einem allgemeinen volkswirtschaftlichen Nutzen für Bevölkerung und Verwaltung bei Herabsetzung aller Tarife um ¼ entsprochen hätte. Nach dem Abschluß des ganzen ordentlichen Haushalts mindert sich dieser Überschuß auf 317 Mill. infolge Heranziehung desselben zur planmäßigen Tilgung der Reichsschuld im Betrage von etwa ⅔ % des Wertes, zu dem das Grundkapital der neuen Reichsbahn-Gesellschaft mit 26 Milliarden Goldmark bemessen worden ist. Die zugehörige Gewinn- und Verlustrechnung (Bestandkonto) der Schlußbilanz weist neben kleinen Beträgen für Zinsendienst und Abschreibungen eine Verwendung des Restes mit 206 Mill. aus für außerordentliche Ausgaben dieses Jahres und von 83 Mill. Gewinn = 17 % als Rücklage zur Erhöhung des Betriebskapitals. Dieses erhöht sich dadurch in der Vermögensrechnung auf 756 Millionen = 87 % des Kapitalkontos mit 867 Millionen, dessen Grundstock außer den Kassenbeständen die Betriebsvorräte im Wert von 632 Millionen als Ersatz des fehlenden aktiven Vermögenswerts bilden und die Bedeutung der Inventur für die Bilanz aufzeigen.

Nach Bestimmung der Reichsbahngesetze soll die seit Oktober 1924 an die Stelle des Reichsbahnunternehmens getretene Reichsbahn-Gesellschaft den Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen führen, das Interesse der Deutschen Volkswirtschaft wahren und die Reparationsschuld von 11 Milliarden Goldmark aufbringen. Eigentumsrecht und Eisenbahnhoheit sind dem Deutschen Reiche verblieben. Die vorstehenden Zahlen lassen erkennen, daß die Aufbringung der jährlich steigenden Reparationslast von 220 bis 660 Millionen Goldmark einen privatwirtschaftlichen Betrieb nur schwer möglich macht, denn es läßt sich kaum voraussehen, wie bei der jetzigen Vermögensenteignung und Steuerbelastung der Bevölkerung ohne Tariferhöhungen, die einen Verkehrsrückgang zur Folge haben würden, über die Reparationslast hinaus die regelmäßige Verzinsung und Tilgung des Aktienkapitals von 15 Milliarden, die Gewinnung von Mitteln als Rücklagen zur Erhaltung der Substanz und als Beiträge zum außerordentlichen Haushalt nebst einem Reingewinn herausgewirtschaftet werden können. Der Grundsatz der größten Nützlichkeit spielt in der allgemeinen Wirtschaftslehre schon bei Aufteilung des Privathaushalts in Verbrauchstitel und Rücklagen eine Rolle, auch hier wird die ausreichende Bedarfsdeckung einzelner Posten oft mit Schwierigkeit und Nachteil für andere Posten verbunden sein. Mit großem Interesse kann auch der Entwicklung entgegengesehen werden, wie es im Großbetrieb der Reichsbahn-Gesellschaft durch Aufteilung gelingen wird, die Deckungsfrage der einmaligen und dauernden Ausgaben in den einzelnen Monaten und Jahren mit den ständigen Schwankungen der Wirtschaftslage und der Massennutzung ins Gleichgewicht zu bringen.

Dabei sind die Voraussetzungen des Dawesabkommens sehr zu beachten, die darin bestehen, daß die Reichsbahn vor dem Kriege allgemein zu niedrige Tarife, besonders Ausfuhrtarife, gehabt habe und daher nicht mehr einen volkswirtschaftlichen, sondern einen privatwirtschaftlichen größten Reingewinn erzielen müsse. Andererseits sind aber nach diesem Abkommen auch der Reichshaushalt mit Sachlieferungen (Kohlen usw.) und die Industrie mit 5 Milliarden Hypothekenobligationen stark belastet, da angeblich die Inflation eine günstige Wirkung auf das Schuldkapital der Industrie gehabt habe. Ein Rückgang des Verkehrs wird sowohl den Reingewinn der Reichsbahn-Gesellschaft als die aktive Handelsbilanz schädigen, aus der die Lasten der Reparation zu tragen sind.

Riedenauer.

Allgemeines.

— **Handelsverträge.** Bis jetzt sind von Deutschland Handelsverträge abgeschlossen mit Belgien, Italien, Holland, der Schweiz, Österreich, Norwegen, Griechenland, Portugal und der Türkei. Diese zum Teil endgültigen, zum Teil vorläufigen Verträge und Übereinkommen sind bereits sämtlich in Kraft getreten. Ein Zusatzvertrag zum deutsch-niederländischen Vertrag ist in diesen Tagen vom Reichsrat genehmigt und der deutsch-russische Handelsvertrag vom Reichstage ratifiziert worden. Die langwierigen deutsch-französischen Besprechungen haben zum Abschluß eines Protokolls geführt, das die Grundlage für die am 12. Januar d. J. wieder beginnenden Verhandlungen bildet. Die vorbereitenden Arbeiten für einen deutsch-griechischen Handelsvertrag sind eingeleitet. Das vorläufige Wirtschaftsabkommen mit Spanien vom 18. November 1925 ist vom Reichsrat am 7. d. M. genehmigt. Zwischen Deutschland und Polen gehen die Verhandlungen noch weiter.

— **Eine kostbare Eilsendung.** Die amerikanische Eisenbahn-Expreß-Gesellschaft hatte kürzlich eine wertvolle Sendung von Seattle nach New York zu befördern. Es handelte sich um 160 Silberfüchse aus Alaska, die, in 60 Lattenverschläge verpackt, für Norwegen bestimmt waren. Die Tiere hatten einen Wert von 160 000 Dollar. Drei weitere gleiche Sendungen sollen nachfolgen.

Die norddeutschen Endmoränen, ihre Ausnutzung und Bedeutung für Bauzwecke, insonderheit für die Gewinnung von Bettungsstoff.

Von Reichsbahnrat **Draesel**, Reichsbahndirektion Stettin.

Die norddeutschen Endmoränen sind Landschaftsgebilde von scharf ausgeprägter Eigenart. Bergkegel, oft unmittelbar aus dem Gelände ansteigend und zum Teil von einer für Norddeutschland beträchtlichen Höhe, wechseln ab mit schmalen in die Länge gezogenen Kämmen, dazwischen eingeschlossen tiefe Senken, oft abflußlos und deshalb vertorft, oft mit Wasser gefüllt, — alles dies ergibt Landschaftsbilder zwar von auffallender Unruhe, aber doch prächtiger Wirkung, an vielen Orten sogar von großer Schönheit. Wo Kegel und Kämme unbewaldet und unbebaut sind, glaubt man erloschene Krater vor sich zu haben und fühlt sich in eine herbe Eifellandschaft versetzt, dann wieder wird man überrascht von der Anmut eines kleinen klaren Sees, umschlossen von Höhen mit herrlichem Buchenwald. Die Unregelmäßigkeit des Geländes ist so groß, daß sie an manchen Orten keine geschlossenen Ortschaften zuläßt, und wie z. B. in Karlsthal, in der Nähe der Bahnlinie Ruhnow-Dramburg, die Bewohner zu Einzelsiedlungen gezwungen hat.

Eine weitere Eigentümlichkeit der Endmoränen ist der reiche Steingehalt, der sich an manchen Stellen zu sogenannten Packungen, wo Stein an Stein liegt, steigert, und ferner die starke Steinbestreuung der Oberflächen. Die Steine sind unter dem Namen Findlinge und erratische Blöcke allgemein bekannt. Die Oberflächensteine sind da, wo der Pflug des Landmannes die Herrschaft führt, verschwunden und nur Anhäufungen von Sammelsteinen zeugen von ihnen; im Wald dagegen und auf Unland ist die Bestreuung noch reichlich vorhanden und teilweise von achtunggebietender Mächtigkeit. Leider sind von wirklich großen Blöcken nicht mehr viele zu finden, denn die größten dieser gewaltigen Naturdenkmäler sind innerhalb der Jahrhunderte von den Ansiedlern zerschlagen und für Bauzwecke verwendet. Immerhin lassen uns die noch vorhandenen ahnen, welchen Anblick die Endmoränenlandschaft ehemals geboten hat. Der größte noch vorhandene Block im Pommern, vielleicht sogar Norddeutschlands, liegt nicht im Gebiet der eigentlichen Endmoräne, sondern etwas nördlich davon im sogenannten Grundmoränengelände. Er befindet sich auf dem Kirchhof von Gr.-Tychow, südöstlich von Belgard in Hinterpommern; bei ungefähr 600 cbm Inhalt hat er 13—14 m Durchmesser und ist etwa 6 m hoch, davon 3,75 sichtbar (Abbildung 1)[1]).

Abbildung 1. Großtychow i. Pom. Der sagenhafte große Stein.

Die in der geschilderten Eigenheit am deutlichsten ausgeschrägten Endmoränen Norddeutschlands sind die des baltischen Höhenrückens. Sie bilden einen Zug von etwa 1000 km Länge von dem nördlichen Schleswig-Holstein an über Mecklenburg, die Uckermark, Neumark, Hinterpommern bis in die Danziger Gegend hinein und lassen sich noch weiter ostwärts bis nach Ostpreußen hin verfolgen. Besonders scharf in seinem Zusammenhange hebt sich der sogenannte Hauptendmoränenzug hervor. Seinen ungefähren Verlauf von Mecklenburg bis Pommern zeigt die beigefügte Skizze (Abbildung 2), die nur in groben Umrissen richtig ist und deshalb nicht mit einem geologisch genauen Maßstab gemessen werden darf.

Die Entstehung der Endmoränen[2]) haben wir in einem verhältnismäßig noch jungen Zeitalter der Erdgeschichte, dem Diluvium, zu suchen, was bereits in den Anfängen der geologischen Forschung richtig erkannt ist. Über die Entstehung selbst konnten sich allerdings die älteren Geologen nicht einigen. Und zwar machte ihnen hierbei die große Zahl Findlinge Schwierigkeiten, da diese Steine einmal wegen ihrer teilweise beträchtlichen Größe und der riesigen Gewichte und dann auch wegen des zum Teil unverkennbar nordischen Ursprungs nicht so ohne weiteres in die Theorie des Werdens des norddeutschen Diluviums, das als Folge einer großen Flut, der Sintflut, erklärt wurde, hineinpassen wollten. Man stellte für die Steine eine ganze Reihe von Sonderhypothesen auf. Nach einer von diesen Annahmen, die deshalb besondere Erwähnung verdient, weil sich auch Goethe zu ihr bekannte, sollte der größte Teil der Steine Trümmer des im Untergrunde des norddeutschen Flachlandes angenommenen Urgesteins, eine kleinere Menge hingegen auf Treibeis aus den nordischen Ländern herangetragen sein. Die gegen Ende des vorigen Jahrhunderts aufkommende Inlandeislehre, wonach die Nordländer und der nördliche Teil des östlichen europäischen Festlandes einer dreimaligen Vereisung unterworfen gewesen sind, räumte mit den älteren Anschauungen auf und erklärte die Gebilde des norddeutschen Diluviums und damit auch die Endmoränen als die Spuren der dritten und letzten Vereisung, eine Annahme, die inzwischen durch so viele Beobachtungen bestätigt ist, daß sie heute wohl kaum noch ernste Gegner hat. Die aus den Nordländern kommenden, sich gletscherartig verschiebenden Eismassen führten auf dem Grunde gewaltige Mengen Geschiebe, die sogenannte Grundmoräne mit, die sich teilweise auf dem Wege bereits festsetzten, anderseits sich aber auch immer wieder ergänzten.

[1]) Veröffentlichung mit Genehmigung des Verlages Paul Jahn, Gr.-Tychow. — Die Zahlen sind dem Werke „Geologie von Pommern" von Dr. W. Deecke, Verlag Berlin Gebr. Bornträger 1907 entnommen.

[2]) Literatur: Vgl. Fußnote 1 und ferner Wahnschaffe und Schucht, Geologie und Oberflächengestaltung des norddeutschen Flachlandes, Verlag Engelhorns Nachf. Stuttgart 1921.

Beim Abschmelzen des Eises blieb die durch dieses geschobene Grundmoräne, der sogenannte Geschiebemergel, zurück und bildete die für Norddeutschland charakteristische Grundmoränenlandschaft, die naturgemäß auch Findlinge aufweist. Die norddeutschen Endmoränen, die man als besondere Häufung der Grundmoräne auffassen muß, sind nun nicht etwa an der äußersten Grenze der letzten Vereisung entstanden — diese Grenze liegt viel südlicher und reicht beinah bis an Breslau heran —, sondern sie sind sogenannte Rückzugsmoränen und an den Stellen gebildet, wo längerer Stillstand des Eisrückganges mit dem gleichzeitigen Einsetzen eines nochmaligen starken Vordringens des Eises eintrat. Schob sich hierbei der Rand des Eises nicht gleichzeitig vor, weil er etwa dauernd an etwa der gleichen Stelle wieder abschmolz, so mußte das nachschiebende Eis seine Grundmoräne auftürmen und so die Endmoräne bilden.

Auffallend ist der mit der Ostseeküste nahezu parallele Verlauf der Hauptendmoräne (Abbildung 2). Man erklärt diese Erscheinung mit dem die Eisbewegung begünstigenden Einfluß der pommerschen Bucht, eine Theorie, die m. E. nicht recht befriedigt.

Entsprechend der geschilderten Entstehung der Endmoränen zeigen die großen Mengen ein- und aufgelagerter Steine ein buntes Gemisch zahlreicher Arten. In Mecklenburg und Pommern herrscht der Granit jeder nur möglichen Körnung und Farbe vor. Von anderen Arten seien genannt der Granitporphyr, der nicht immer wetterfeste schiefrige Granitgneis, der Melaphyr, Basalt und der für die Schotterbereitung wenig brauchbare und deshalb hierfür meist ausgeschlossene, glücklicherweise nicht häufige Ostsee-Kalkstein, dessen Heimat die Geologen in dem Ostseebecken suchen. Alle Größen sind vertreten, vom kleinsten Kiesel bis zum gewaltigen Block. Die Form der Steine ist durchaus nicht überwiegend rund geschliffen, sondern die größeren und großen sind meist eckig, höchstens kantenbestoßen, allerdings auch reichlich versehen mit glatten Schliffen und Schrammen. Die Steine sind also mit Ausnahme der durch Gletschereinflüsse und Schmelzwasser gerundeten bei ihrer Fortbewegung unter dem Eise nicht gerollt, sondern geschoben, was unter Berücksichtigung ihrer Einbettung in den Moränenmergel auch natürlich ist. In diesem Mergel, den der Geologe zusammen mit den Steinen den Geschiebemergel nennt, sind auch heute noch die Steine eingelagert. Er besteht aus ungeschichtetem, mit Sand und Kies durchsetztem tonig-kalkigem Stoff, der in den oberen Schichten durch Verwitterung bereits stark umgebildet ist, aber auch sonst, oft in schroffem Wechsel, mannigfache Zusammensetzung zeigt, vom schwach lehmigem Sande und Kiese an bis zum zähen, für die Steingewinnung mit Recht gefürchteten Ton und Lehm.

Abbildung 2.
Hauptendmoränenzug Mecklenburg-Pommern = — — — — ○ = Schotterwerk. E = reichsbahneigenes Schotterwerk.

Der Steinreichtum der Endmoränen, der sich, wie schon erwähnt, an manchen Stellen zu Packungen, wo Stein an Stein liegt, steigert, hat natürlich von alters her zu ihrer Ausbeutung geführt. Die Funde aus vorgeschichtlicher Zeit, wie Steinkästen und Steingräber zeugen davon, und jede Ortschaft mit alten Mauern zeigt es. Bei dem verhältnismäßig geringen Bedarf wird man sich wohl in früheren Zeiten hauptsächlich auf die Ausnutzung der zahlreichen Oberflächensteine beschränkt haben, die mühelos zu sammeln waren. Als die Siedlungen immer dichter wurden und man anfing, Straßen mit Steinen zu befestigen, wuchs auch der Bedarf. Die Oberflächensteine in angemessener Entfernung reichten nicht, und man ging dazu über, das Innere der Endmoränen auszubeuten. Es entstanden dem

Bedarf entsprechend eine Anzahl kleine Steingruben, die im Handbetriebe die nötigen Stoffe lieferten. Sie sind heut entweder den maschinellen Großbetrieben gewichen oder, wo noch vorhanden, für die Eisenbahn als Schotterquelle ohne Bedeutung. Eine plangemäße Ausbeutung im großen, die nur in Verbindung mit maschinell betriebenen Schotterwerken durchführbar und wirtschaftlich ist, setzte ein, als die ehemals preußisch-hessische Staatsbahn sich entschloß, die wichtigsten norddeutschen Strecken mit Steinschlagbettung zu versehen und hierfür in möglichst großem Umfange Schotter aus den heimischen Findlingen zu verwenden. Der Straßenbau allein hätte zur Einrichtung dieser Großbetriebe nicht geführt; sein Bedarf beschränkt sich überwiegend auf handbearbeitete Steine, Rohsteine und auf an der Einbaustelle hergestellten Schotter und ist also, selbst bei großen Mengen aus einer entsprechenden Zahl kleiner Gruben, die von Fall zu Fall in günstiger Lage eingerichtet werden, billiger zu decken als in Großbetrieben, die an die Örtlichkeit gebunden sind und deshalb nicht immer frachtgünstig liegen. Das gleiche gilt für den Wasserbau, der gleichfalls hauptsächlich nur rohe oder handbearbeitete Steine verbraucht und außerdem seinen Bedarf zum Teil anderweit unter Ausnutzung des billigen Wasserweges deckt, so z. B. aus Schweden für die Ostseeküste usw. Es ist also in erster Linie der ehemals preußisch-hessischen Staatsbahn zu danken, wenn jetzt die norddeutschen Endmoränen eine immerhin beträchtliche Zahl von Steingruben-Großbetrieben mit Schotterwerken aufweisen, die in ihrer Gesamtheit ein achtunggebietendes Glied der norddeutschen Wirtschaft sind und vielen Hunderten Brot geben. An Schotterwerken mit maschinellem Betrieb sind vorhanden in Schleswig-Holstein 1, in Mecklenburg, Pommern, der Uckermark und Neumark 7, darunter 2 reichsbahneigene, in Ostpreußen 7.

Die in Mecklenburg, Pommern usw. liegenden 7 Werke sind in der Übersichtsskizze Abbildung 2 verzeichnet.

Sechs von diesen Werken liegen im Bereich der ehemaligen Eisenbahndirektion Stettin (und auch der jetzigen Reichsbahndirektion) und sind zum großen Teil in dem ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts, einzelne auch wenige Jahre später entstanden, und zwar die meisten auf Betreiben der Eisenbahndirektion, wobei der damalige Sachdezernent, jetziger Abteilungsdirektor i. R. Oberbaurat L a u e r, in verdienstvoller Weise führend gewesen ist. (S. auch dessen Ausführungen in den Nrn. 65 und 66 Jahrg. 1909 d. Ztg.)

Tatsächlich ist auch der wirtschaftliche Vorteil für die Reichsbahn-Gesellschaft groß, wenn man überlegt, welche Frachtersparnisse bei Bezug der erheblichen Mengen Bettungseinschlags aus den heimischen Werken erzielt werden.

Die Reichsbahndirektion Stettin deckt jetzt i h r e n g a n z e n B e d a r f an Schotter aus dem eigenen Bezirk. Wäre dies nicht möglich, so müßten fremde Werke, deren nächstgelegenes im Mittel 300 km entfernt ist, herangezogen werden. Zwar ist ja unser Findlingssteinschlag etwas teurer, als der uns nächstgelegene mitteldeutsche Bruchsteinschotter (hierauf werde ich weiter unten noch zu sprechen kommen), aber dieser Preisunterschied ist gegenüber den höheren Frachtkosten verschwindend.

Nun hört man häufig die Ansicht, daß der norddeutsche Findlingsschotter sehr minderwertig sei und einen Vergleich mit dem Hartgestein aus Brüchen nicht aushalte. Ich gebe zu, daß auch ich z. B. guten Basaltsteinschlag als Bettungsstoff vorziehe, aber wir haben nun einmal in Norddeutschland nichts anderes als Findlinge, und man muß deshalb scharf nachprüfen, ob ihre Minderwertigkeit wirklich so groß ist, daß ein Bezug aus Mitteldeutschland oder gar Schlesien trotz der hohen Frachtmehrkosten wirtschaftlich bleibt. Es kann nicht abgeleugnet werden, daß die Findlinge aus dem Inneren der Endmoränen nicht durchweg wetterbeständig und dem bunten Gemisch der Steinarten entsprechend nicht alle gleichwertig sind. Der größte Teil ist aber gut, von ausreichender, vielfach sogar erheblicher Festigkeit und auch wetterfest, wie die zahllosen Oberflächensteine zeigen, die eine Wetterprobe von vielen tausend Jahren bestanden haben. Insonderheit der Findlingsgranit, der überwiegt, ist, abgesehen von nicht zahlreichen grobkörnigen Stücken, besser als der schlesische.

Ich habe versucht, die Güte des Findlingssteinschlags festzustellen und zu diesem Zwecke verschiedene bereits längere Jahre als Bettung liegende Gesteine von möglichst gleicher Liegedauer und Beanspruchung in ihrer Bewährung verglichen. Die Versuche wurden unter Holzschwellenoberbau, der in unserem Bezirke überwiegt, in der Weise durchgeführt, daß einmal der äußere Zustand des Schwellenbettes festgestellt und weiter der unmittelbar unter den Schwellen liegende, also besonders stark beanspruchte Schotter durch Siebung auf seinen Gehalt an unbrauchbaren Bestandteilen untersucht wurde.

Das Ergebnis war, daß der Findlingssteinschlag in seiner Brauchbarkeit als Bettungsstoff zwischen dem Schotter aus schlesischem Granit und demjenigen aus ausgesprochenem Hartgestein liegt und etwa dem mitteldeutschen Grauwackesteinschlag gleichgestellt werden kann. Tatsächlich sind unsere nahezu 20jährigen Erfahrungen mit dem Findlingsschotter als Bettungsstoff durchaus befriedigend; beispielsweise ist es mir an keiner Stelle gelungen, bei Strecken mit lange Jahre liegendem Findlingssteinschlag die Notwendigkeit einer merklich vermehrten Gleisunterhaltung gegenüber solchen mit gleicher Beanspruchung und mit erst vor wenigen Jahren eingebautem Hartgesteinschotter fremder Brüche (Basalt usw.) festzustellen. Der Findlingssteinschlag stellt deshalb nach meiner Überzeugung einen brauchbaren, für die Belastung der norddeutschen Eisenbahnen voll genügenden Bettungsstoff dar, so daß der bei Ankauf des Stoffes entstehende wirtschaftliche Nutzen sich für uns auch in der Folgezeit voll auswirkt.

Wie bereits erwähnt, ist der Findlingssteinschlag etwas teurer als derjenige aus Bruchgestein. Es liegt dies an den höheren Gestehungskosten für jenen.

Im Steinbruch sind in der Regel wesentlich geringere Abraum- und Aussatzmengen zu beseitigen als in der Moränengrube. Die Blockpackung bildet ja hier leider nicht die Regel, sondern der Aussatzboden übersteigt meistens die Steine an Masse, teilweise erheblich; ja, es kommt oft genug vor, daß die Ausbeute überhaupt nicht mehr lohnt und daß mit einer neuen, vielfach an entfernter Stelle gelegenen Grube begonnen werden muß. Hierdurch wächst der Umfang der Ausschachtungen viel schneller als beim Steinbruchbetrieb, und weiter wirkt verteuernd, daß bei einem Wechsel der Grube sich in den meisten Fällen die Entfernung der Gewinnungsstelle vom Schotterwerk und damit der Transportweg für die Rohsteine vergrößert. So haben wir in dem Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin Werke, wo der Abstand zwischen Schotterwerk und Grube bereits auf 6 km angewachsen ist und noch darüber hinaus wachsen wird. Nach meiner Erfahrung wird die Wirtschaftlichkeit der Ausbeute einer Findlingsmoräne fraglich, wenn der Aussatzboden ungefähr die vierfache Raummasse der in ihr vorhandenen Rohsteine erreicht hat. Diese Angabe ist natürlich nur sehr angenähert richtig, da bei dieser Frage die örtlichen Verhältnisse, wie Lage, Zugänglichkeit, Tiefe der Grube, Art des Ausstazbodens usw. eine wesentliche Rolle spielen.

Die Steingewinnung erfolgt in den Gruben unseres Bezirkes überwiegend mit der Hand, weniger durch Löffelbagger. Ich persönlich ziehe den Handbetrieb vor, da es bei ihm leichter zu erreichen ist, daß die für den Schotter ungeeigneten Steine nicht in den Brecher kommen. Ungeeignet sind hauptsächlich die schiefrigen Konglomerate und die Granite gröbster Körnung wegen ihrer Weichheit (sie sind oft mit der Hand zu zerbröckeln), ferner einige weniger häufig vorkommende Steinarten, die anfangs wohl fest, an der Luft aber bald verwittern und endlich die kleinen, meist kieselig runden Findlinge unter Faustgröße, die im Brecher gar nicht oder nur ungenügend zerkleinert werden und im Gleisbett bei größeren Mengen infolge ihrer glatten Kieselflächen eine feste Bettungslage erschweren. Bei dem Baggerbetrieb läßt sich die Aussonderung der kleinen Kiesel durch geeignete Absiebvorrichtungen gleichfalls fast restlos erreichen, nicht möglich ist dagegen die Ausscheidung der sonst

genannten schädlichen Steine. Dieser Nachteil ist bezüglich der zu weichen Steine jedoch nicht groß, da sie im Brecher völlig zermalmt werden und zum größten Teil in den Feingrus kommen, wo sie wenig schaden; die andere nicht wetterfeste Art dagegen, kommt, da zunächst hart, in den Schotter und ist ihm schädlich. Wie jedoch schon erwähnt, sind diese Findlinge nicht zahlreich, so daß nach meinem Dafürhalten nicht genügend Grund vorliegt, den Betrieben die Baggerung zu verbieten.

Die zahlreichen großen Blöcke werden zunächst abgesondert gelagert — beim Baggerbetrieb durch entsprechende Absiebung — und, ehe sie dem Brecher zugeführt werden, durch Sprengung zerkleinert; sie sind unzerkleinert nicht zu bewegen, auch kann sie der Brecher nicht aufnehmen. Also auch in dieser Beziehung haben die Findlingsgruben den Steinbruchbetrieben nichts voraus, und ich glaube, die Sprengungen in jenen sind im Durchschnitt ebenso umfangreich wie in diesen.

Der Transport der Rohsteine zum Schotterwerk erfolgt in den Werken unseres Bezirkes nur auf Schmalspurbahnen, meist mit Lokomotivbetrieb. Drahtseilförderung wird nicht benutzt. Die Schotterwerke selbst zeigen die übliche Bauart und haben bei uns meist Backenbrecher, seltener Kegelbrecher. Vorbrecher, in denen die Steine zunächst roh zerkleinert werden, ehe sie in den endgültigen Brecher gelangen, sind zweckmäßig und auch wirtschaftlich, weil der Steinschlag reiner und der Abfall (Grob- und Feingrus) geringer wird. In unserem Bezirk sind sie leider nur in wenigen Werken vorhanden, auch in unseren beiden eigenen fehlen sie. Die richtige, wenn auch örtlich nicht immer mögliche Anordnung eines Schotterwerkes, wobei die Steinanfuhr über den hochgelegenen Brechern liegt, so daß die Steine nicht erst durch Hebevorrichtungen in die Brecher gehoben werden müssen, ist in unseren beiden Werken vorhanden.

Die Abfälle, nämlich Grob- und Feingrus, betragen bei Werken ohne Vorbrecher je nach Abnutzung der Sieblöcher im Mittel etwa ein Drittel der Schottermenge, wobei an Grobgrus meist etwas mehr als an Feingrus anfällt.

Der Grobgrus, für den wir eine Körnung von 1—3 cm vorschreiben, wird in unserem Bezirk an Stelle von Siebkies als Bettungsstoff für Nebenbahnhauptgleise und wichtige Nebengleise verwandt. Die Ansichten über diese Maßnahme sind geteilt. Nach den bisherigen Erfahrungen hat sich jedoch bei uns das Grobgrus hierfür bewährt. Schwierig ist die Unterbringung des Feingruses. Von ihm wird in allen Werken der größte Teil auf Halden nutzlos abgelagert. Bei uns findet ein Teil Verwendung als Streustoff gegen Winterglätte und zur Befestigung von Wegen und Bahnsteigen, trotzdem er m. E. für diesen Zweck zu fein ist und bei Trockenheit sehr staubt. Wenig Beachtung hat der Feingrus bis jetzt als Betonzusatz gefunden, obgleich er hierzu nach meinen Erfahrungen sehr geeignet ist und in Verbindung mit Grobgrus und Schotter einen ausgezeichneten Beton gibt. Allerdings ist darauf zu achten, daß er frei von Lehm und Ton ist, also aus einer Grube stammt, in der als Moränenmergel der Sand vorherrscht. Einen Versuch mit solchem Beton kann ich den Baubetrieben dringend empfehlen; durch entsprechende frühzeitige Stoffverteilung wird es leicht möglich sein, neben dem Bedarf der Bahnunterhaltung an Bettungsstoffen auch den Baubetrieben erhebliche Mengen Steinschlag und Grobgrus für Beton zuzuführen[3]).

In den Steingruben mit Schotterwerken überwiegt natürlich die Herstellung von Steinschlag. Daneben werden aber auch die anderen Erzeugnisse des Steingewerbes nach Bedarf berücksichtigt, da sie bei genügendem Steinvorkommen die Schotterherstellung nicht beschränken. Erwähnen will ich in dieser Beziehung, daß in einigen Werken unseres Bezirkes die im Kriege und in der ersten Nachkriegszeit fast zum Stillstand gekommene Pflastersteinherstellung seit einiger Zeit in erfreulicher Weise auflebt. Die Pflastersteine und ebenso natürlich auch die sonstigen Werksteine aus Findlingen sind sehr gut, da für sie nur ausgesucht festes Gestein genommen werden kann.

[3]) Ich habe seinerzeit — allerdings mit Oberharzer Grauwerke — für den Bau der Bahn Clausthal-Altenau beim Materialprüfungsamt Betonwürfel prüfen lassen und mit der obengenannten Mischung Feingrus, Grobgrus, Schotter sehr gute Ergebnisse erzielt. Näheres in meinem Aufsatze: Die Bahn Clausthal-Altenau in Nr. 3 und 4 der „Verkehrstechnischen Woche" 1914, Seite 39.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Wettbewerb im Verkehr nach und von den Häfen Hamburg und Triest usw. Vertreter der italienischen Staatsbahnen, der österreichischen Bundesbahnen, des tschechoslowakischen Eisenbahnministeriums, der Donau-Save-Adria-Gesellschaft haben am 17. Dezember v. J. in München unter dem Vorsitze des Tarifamtes bei der Gruppenverwaltung Bayern mit Vertretern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — vertreten waren neben dem Tarifamt die Reichsbahndirektionen Altona, Berlin, Dresden, Hannover, Frankfurt, Karlsruhe und Stuttgart — über die Frage der Beseitigung des gegenseitigen schädlichen Wettbewerbes der Eisenbahnverwaltungen im Verkehr von und nach den nordadriatischen Häfen und von und nach den deutschen Nordsee- und Ostseehäfen verhandelt. Die Verhandlungen haben sich zunächst mit der Beilegung des bestehenden Tarifkampfes befaßt. Man war auf beiden Seiten überzeugt, daß der gegenwärtige Zustand für die Eisenbahnverwaltungen unbefriedigend und möglichst bald zu beseitigen sei.

Der Hauptteil der Verhandlungen befaßte sich mit der Frage, wie in dauernder Weise der gegenseitige Wettbewerb im Verkehr nach den genannten südlichen und nördlichen Häfen zunächst im Gebiete der Tschechoslowakei geordnet werden könnte. Auch hier gelang es in längeren Verhandlungen, in denen die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten eingehend erörtert wurden, zu einer Einigung dahin zu kommen, daß weitere rechnerische Untersuchungen über einzelne dieser Lösungsmöglichkeiten eingeleitet werden sollen. Der Geist, in dem diese Verhandlungen geführt wurden, läßt erwarten, daß dieses schwierige mitteleuropäische Verkehrsproblem eine nicht nur die Eisenbahnverwaltungen, sondern auch die beteiligten Häfen und die beteiligten Handels- und Industriekreise befriedigende Lösung finden werde. Ein Beamtenausschuß wurde eingesetzt, um Berechnungen über verschiedene Lösungsmöglichkeiten anzustellen. Der Ausschuß wird noch im Januar mit seinen Arbeiten beginnen. Bei Einleitung der Verhandlungen wurde auch die Frage gestreift, ob es nicht angezeigt wäre, den gegenwärtigen Tarifkampf durch gleichzeitige Aufhebung der beiderseitigen Auslobungen zugunsten des Verkehrs nach den adriatischen Häfen und nach Hamburg und Bremen zu beendigen. Eine dahingehende Anregung wurde jedoch von anderer Seite als verfrüht abgelehnt.

— Lehrgang über Wasserversorgung bei der Reichsbahn. Ein wichtiges Glied in der Ausstattung der Bahnanlagen ist die Wasserversorgung. Der Menge nach steht an erster Stelle das Betriebswasser für Lokomotivspeisung. Die Beschaffung reichlichen und guten Speisewassers ist eine Angelegenheit von außerordentlicher Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit, da die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Lokomotiven erheblich davon abhängen. Nicht minder wichtig ist aus gesundheitlichen Gründen die Beschaffung des Trinkwassers.

Das Wasser muß nicht nur in genügender Menge zur Verfügung stehen, sondern auch bestimmte Eigenschaften besitzen, um für Bahnzwecke geeignet zu sein. Es in ausreichender Ergiebigkeit zu finden oder das Rohwasser, wie es aus dem Boden kommt, geeignet zu machen, ist nicht einfach, und es gehört neben der praktischen Erfahrung des Brunnenbauers ein ganzer Komplex von Wissenschaften dazu, wenn man auf geradem Wege und ohne kostspielige Fehlschläge zum Ziele gelangen will.

Die Chemie lehrt uns die Zusammensetzung des Wassers, den Einfluß der Härte und die Neigung zur Kesselsteinbildung, den Einfluß von Eisen, Mangan, Kohlensäure und Sauerstoff auf Rohrleitung und Betonbehälter und gibt uns die Mittel an die Hand, die Einwirkung dieser schädlichen Bestandteile des Wassers zu beseitigen oder die Grenzen ihrer Zulässigkeit zu erkennen.

Die Bakteriologie macht uns mit den Erregern der durch das Wasser übertragbaren Krankheiten bekannt und

zeigt die Methoden, um es von den Bakterien zu befreien und keimfrei zu machen.

Die Biologie untersucht das Wasser auf Kleinorganismen, Fadenpilze, Algen, Würmer und dergl. und zeigt, bis zu welcher Grenze diese Lebewesen schädlich sind.

Die Hygiene weist auf die Reinhaltung der Brunnen, Quellen und Grundwasserentnahmestellen hin und zieht ihre praktischen Schlüsse aus den Erkenntnissen, welche Chemie, Bakteriologie und Biologie ihr vermittelt haben.

Die Erfahrungen der Geologie sind unerläßlich für die Erschließung von großen Wasservorräten des Bodens, und es gehört eine genaue Kenntnis der örtlichen geologischen Verhältnisse dazu, die richtigen Wege zur Wasserfindung einzuschlagen. Wie das Wasser bei der Gestaltung des Bodenreliefs eine große Rolle spielt, so regelt die Lagerung der Gesteine in der Erdrinde die Bewegungen des Wassers und ohne Feststellung des Schichtenaufbaues würde man im Dunkeln tappen. Gerade zur Erkennung der Grundwasserspiegel und Grundwasserbewegung sind diese Grundlagen unerläßlich.

Mit dieser Lehre vom unterirdischen Wasser, dem Grundwasser, befaßt sich ein besonderer Zweig, die Hydrologie. Sie trägt vor allem dem Bedürfnis Rechnung für den Bedarf der Städte und Industrien auf wirtschaftliche Weise große Mengen brauchbaren Grundwassers zu gewinnen. Das Wasser gehört zum täglichen Brot des Menschen, und die Kulturgeschichte des Menschen ist zugleich eine Geschichte der Wasserversorgung.

Diese umfangreichen Sonderkenntnisse sind von dem Techniker, der nicht Spezialist auf diesem Gebiete ist, nicht zu erwarten. Die Fragen der Wasserversorgung treten auf allen Bahnhöfen, in jeder Haupt- und Betriebswerkstätte auf. Auch von den Eisenbahntechnikern, die sich an diesen vielen Stellen amtlich mit den Fragen der Wasserversorgung zu befassen haben, sind die wünschenswerten Sonderkenntnisse nicht zu erwarten. Es müssen aber die Grundlagen geschaffen werden.

Das Eisenbahnzentralamt hat einen Lehrgang für Eisenbahnbeamte über Beschaffung geeigneten Lokomotivspeisewassers angeregt. Die Hauptverwaltung hat diesem Vorschlage zugestimmt und die Abhaltung genehmigt. Er findet beim preußischen Landesamt für Wasser-, Boden- und Lufthygiene in Berlin-Dahlem in der Zeit vom 11. bis 20. Januar statt.

Die Sonderkenntnisse auf all den oben genannten Gebieten können unter sachgemäßer Leitung erfolgreich erlernt werden. Doch gehört wohl zur völligen und sicheren Beherrschung eine erheblich längere Zeit, als sie hier zur Verfügung steht, besonders wenn man daran denkt, daß es sich in der Lösung der Wasserfragen um Aufgaben handelt, denen nicht mit einer schematischen Behandlung, die zu Schwierigkeiten und Mißerfolgen führen muß, beizukommen ist, sondern die eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende Behandlung verlangen. Das kann nicht das Ziel eines kurzen Lehrgangs sein. Man kann nur versuchen, die notwendigsten Kenntnisse und die wichtigsten Grundlagen den Beamten zu vermitteln; so kann es sich z. B. nur darum handeln, das Verständnis für die Wasseranalysen, wie sie der Chemiker gibt, zu wecken und die richtigen Schlüsse daraus zu zielen, vor allen Dingen die Grenzen für das Wissen und Urteil des Nichtfachmanns zu erkennen, worüber hinaus der hydrologische Sachverständige zu Rate zu ziehen ist. Ferner auch die Wege zu zeigen, um sich das bereits bekannte geologische und hydrologische Forschungsmaterial, welches in reichem Umfange bei den amtlichen Stellen liegt, zu verschaffen.

In diesem Sinne ist das Vorgehen der Verwaltung sehr zu begrüßen, und wenn die Wasserfragen durch eine Anzahl gut geschulter Männer im ganzen Reiche behandelt werden, werden die Kosten dieses Lehrgangs sich schon in Kurzem bezahlt machen. P.

— Landeseisenbahnrat Magdeburg. Auf der Tagesordnung für die am 22. d. M. in Magdeburg stattfindende 2. außerordentliche Sitzung des Landeseisenbahnrats stehen folgende Beratungsgegenstände: 1. Mitteilung über die Zusammensetzung des Landeseisenbahnrats Magdeburg und Feststellung der Gültigkeit der Mitgliedschaft (§ 5 Abs. 7 der Verordnung vom 24. April 1922). 2. Wahl von je 4 Mitgliedern und Stellvertretern zum Reichseisenbahnrat (§ 12 Abs. 1 der Verordnung). 3. Wahl des Ständigen Ausschusses des Landeseisenbahnrats Magdeburg (§ 8 der Verordnung). 4. Geschäftsordnungsangelegenheiten. 5. Tarifangelegenheiten. Mitteilungen der Reichsbahnverwaltung über die seit dem 5. September 1925 eingetretenen wichtigeren Tarifänderungen. 6. Fahrplanangelegenheiten und 7. Zeit und Ort der nächsten 6. ordentlichen Sitzung.

— Zum Dammrutsch bei Rosengarten. In der Nacht vom 10. zum 11. Januar ist an der Unfallstelle bei Rosengarten, die nach dem Bergrutsch seit 27. Dezember v. J. unbefahrbar war (vergl. Nr. 53, S. 1486, Jahrg. 1925 d. Ztg.), ein eingleisiger Betrieb aufgenommen worden. Die Umleitung der D- und Personenzüge Berlin-Frankfurt (Oder)-Breslau und Schwiebus über Cüstrin-Kietz ist fortgefallen. Die Züge fahren in beiden Richtungen wieder auf der Strecke Fürstenwalde-Frankfurt (Oder).

— Die Benutzung der Zugtelephonie. Für den Fernsprech- und Telegrammverkehr der Zugtelephonie A.-G. auf der Strecke Berlin-Hamburg, der im Laufe des Januar 1926 aufgenommen werden soll, sind folgende Gebühren festgesetzt worden:

Für Telegramme vom und zum Zuge werden die allgemein von der Post festgesetzten Gebühren erhoben, wozu eine Zuggebühr kommt, die bei gewöhnlichen Telegrammen für jedes Wort 20 Pf., mindestens 2 M., und für dringende Telegramme 30 Pf. bzw. 3 M. beträgt.

Die Gebühr für Gespräche setzt sich aus vier Faktoren zusammen: 1. die gewöhnliche Gebühr vom Orte des Anmelders bis zum Ort des Überleitungsamtes (für Gespräche vom Zuge aus entsprechend die Gebühr vom Überleitungsamt zum Ort des angerufenen Teilnehmers); 2. eine Durchschnittsgebühr für die Strecke vom Überleitungsamt zum Zuge von 30 Pf.; 3. eine Voranmeldegebühr von 60 Pf. (diese jedoch nur für Gespräche zum Zuge) und 4. die Zuggebühr, die bei gewöhnlichen Gesprächen 1 M. je Gesprächsminute, mindestens 3 M. und bei dringenden und Blitzgesprächen 1,50 bzw. 4,50 M. beträgt. Demnach kostet also ein 3-Minuten-Gespräch von Berlin zum Zuge Berlin-Hamburg, das nach dem Fahrplan über Wittenberge ausgeführt wird, 5,40 M.

— Glückwünsche zur Zugtelephonie. Reichswehrminister Dr. Geßler hat in Vertretung des Reichskanzlers aus Anlaß der Einrichtung der Zugtelephonie telegraphisch die besten Wünsche ausgesprochen. Seit dem 6. Januar ist die Zugtelephonie auf der Strecke Berlin-Hamburg dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

— Wiedereinführung des Nord-Expreß. Zum 15. Mai d. J. ist die Wiedereinrichtung des Nord-Expreßzuges beabsichtigt, der zwischen Calais-Paris-Ostende-Brüssel-Lüttich-Köln-Berlin täglich verkehren soll und dreimal in der Woche nach Warschau durchgeführt wird. Er soll neben den Schlafwagen Paris-Warschau, Calais-Warschau und Ostende-Warschau täglich einen Schlafwagen nach Riga führen, der fünfmal in der Woche von Paris und zweimal von Ostende verkehrt. In Riga soll täglich Schnellzuganschluß nach Moskau und dort gegebenenfalls zweimal in der Woche Anschluß an einen Sibirien-Expreß gewonnen werden. Die jetzt schon gefahrenen Züge D 11/12 bleiben neben dem Nordexpreß bestehen; sie werden vom 15. Mai ab wesentlich beschleunigt und erhalten auch die 3. Klasse.

— Königsberg-Cranzer Eisenbahn. Diese Bahn konnte, wie die D. A. Z. mitteilt, mit der Jahreswende auf ihr 40 jähriges Jubiläum zurückblicken. Als im Jahre 1884 das Ministerium vom ostpreußischen Oberpräsidenten ein Gutachten über die Notwendigkeit einer Bahn verlangte, machte dieser darauf aufmerksam, daß die Tagesposten täglich im Durchschnitt sieben Personen nach Cranz beförderten und eine Bahn es täglich auf höchstens 14 Fahrgäste bringen würde, also doch unrentabel wäre. Dennoch wurde die Bahn genehmigt, und schon im ersten Jahre beförderte die Bahn nach dem Badeorte das Dreißigfache der im Gutachten angeführten Zahl. Wie schnell sich der Verkehr dann entwickelte, geht daraus hervor, daß im Jahre 1900 bereits 426 000, im Jahre 1913 876 000 und 1919 sogar 1 439 000 Personen befördert wurden. Betrug die Zahl der Badegäste 1880 3261 Personen, so war sie bereits 1900, also nur 15 Jahre nach der Fertigstellung der Bahn, auf 8200 gestiegen, um 1913 mit rund 15 000 ihren Höhepunkt zu erreichen.

Der Krieg und die darauf folgenden Notjahre haben die Zahl der Dauergäste bis auf etwa 9000 zurückgehen lassen. Dagegen ist der Ausflugsverkehr ungeheuer gestiegen. Die Bahn hatte an manchen Tagen des verflossenen Sommers bis zu 12 000 Personen zu befördern. Trotzdem geht Cranz wirtschaftlich zurück, da es die ungeheuren Kosten des Badebetriebes durch die geringen Einnahmen aus dem Ausflugsverkehr nicht decken kann.

Gleichzeitig mit dem Jubiläum der Königsberg-Cranzer Eisenbahn feiert die Eisenbahnstrecke Cranz-Neukuhren ihr 25jähriges Bestehen.

— Schreiben des Präsidenten Dr. Mettig, Dresden vom 14. Dezember 1925 an den Verein der Beamten der vorm. Sächsischen Staatseisenbahnen (E. V.) Dresden.

„Der Verein hat mir durch die Ernennung zu seinem Ehrenmitgliede eine große Ehre erwiesen, für die ich hiermit den herzlichsten Dank ausspreche. Aber nicht nur eine Ehre hat er mir erwiesen, sondern auch eine wahrhaft herzliche Freude. Denn jederzeit hat mich die Überzeugung erfüllt, daß der Verein der Beamten der vorm. Sächsischen Staatseisenbahnen der Hort jener Gesinnung ist, die eine der inneren Voraussetzungen für

den Wiederaufstieg des Beamtentums nach den mannigfachen Irrungen der letzten Jahre ist. Die künstlerische Urkunde, die der Verein mir über meine Ernennung zum Ehrenmitgliede ausgestellt hat, wird mir fortan verkünden, daß meine warme Gesinnung für den Verein auch von ihm empfunden und erwidert worden ist. Möge es mir vergönnt sein, noch Zeuge immer weiteren Aufstieges und gesunder innerer Erstarkung des Vereins zu sein."

— **Aufhebung des Visumzwanges mit der Schweiz.** Amtlich wird gemeldet: Zwischen der deutschen und der schweizerischen Regierung ist die gegenseitige Aufhebung des Sichtvermerkzwanges mit Wirkung vom 20. Januar 1926 vereinbart worden. Reichsangehörige können von diesem Zeitpunkt ab die Schweiz, und Schweizer Staatsangehörige das Reichsgebiet über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses ohne Sichtvermerk betreten und verlassen. Für Kinder unter 15 Jahren genügt an Stelle eines Passes ein amtlicher Ausweis über Name, Alter, Staatsangehörigkeit, Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt; der Kinderausweis muß bei Kindern über 10 Jahre mit einem Lichtbild versehen sein. Mit Rücksicht auf die gegenwärtig stark gespannte Lage des Arbeitsmarktes der beiden Länder ist vorgesehen, daß Angehörige des einen Staates, die im Gebiete des anderen Staates eine Stellung antreten wollen, mit einer vor der Einreise bei der zuständigen Auslandsvertretung des Ziellandes zu beschaffenden Bewilligung zum Stellenantritt ausgestattet sein müssen. Die Vereinbarung über die gegenseitige Aufhebung des Sichtvermerkzwanges im deutsch-schweizerischen Verkehr gilt auch im Verhältnis zwischen dem Deutschen Reich und dem Fürstentum Liechtenstein.

— **Eisenbahndirektionspräsident i. R. Vollgold †.** Am 31. Dezember verschied in Cassel der Eisenbahndirektionspräsident i. R. Alfred Vollgold. Der Verstorbene, der ein Alter von 71 Jahren erreicht hat, war schon lange leidend. In Breslau geboren, begann er im April 1878 als Gerichtsreferendar seine dienstliche Laufbahn. Im November 1883 wurde er als Regierungsassessor zur Staatseisenbahnverwaltung übernommen. Er war zunächst bei den Direktionen Magdeburg und Hannover beschäftigt. Nachdem er dann als Oberregierungsrat wiederum bei der Eisenbahndirektion Magdeburg von 1908 an tätig gewesen war, wurde er zum 1. Februar 1910 als Eisenbahndirektionspräsident nach Cassel versetzt. Diese Eisenbahndirektion leitete er 10 Jahre lang in schwerster Zeit während des Krieges und nach Kriegsbeendigung bis zu seinem am 1. Februar 1920 erfolgten Übertritt in den Ruhestand.

Österreich.

— **Die Betriebsleistungen der Bundesbahnen.** Aus der Gegenüberstellung der Betriebsleistungen in den ersten drei Vierteln des laufenden Jahres und des Vorjahres ist zu ersehen, daß bezüglich der personenführenden Züge die Zugkilometer um 10,38 %, die Wagenkilometer um 8,63 % und dementsprechend auch die Gesamtlasttonnenkilometer um 10,72 % gestiegen sind, während die Zunahme bei den Nutzlasttonnenkilometern nur 4,03 % betrug. Die Bundesbahnverwaltung hat in dem Bestreben, auch hier die Vorkriegsverhältnisse wiederherzustellen, vor allem zur Bequemlichkeit der Reisenden im Jahre 1925 mehr Züge geführt als im Jahre 1924.

Der Güterverkehr weist in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres einen geringen Rückgang auf. Die Zugkilometer sind wohl um 3,42 % gestiegen; dagegen sind die Wagenkilometer um 0,21 % und die Nutzlasttonnenkilometer der Güterzüge um 0,07 % gefallen. Trotzdem kann aber die Entwicklung des Güterverkehrs nicht als ungünstig bezeichnet werden; denn während im Vorjahre die Leistungen im Güterzugverkehr — insbesondere als Folge der Besetzung des Ruhrgebiets — in der Zeit vom Januar bis April außergewönlich hoch waren, ab Mai bis September aber stark zurückgingen, ist im laufenden Jahre der Güterverkehr in allen Monaten ziemlich gleich und stetig geblieben. Erst der Verkehr der Monate Oktober und November weist heuer gegenüber den anderen Monaten eine übrigens normale Steigerung auf.

— **Erhöhte Haftung der Eisenbahnen für Reisegepäck.** Die österreichischen Eisenbahnen hafteten bisher für Verlust, Minderung oder Beschädigung von Reisegepäck bis zum Höchstbetrag von 2 Schilling für das Kilogramm des Reisegepäcks. Diese einem nahezu gänzlichen Haftungsausschluß gleichkommende Tarifbestimmung wurde mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 dahin geändert, daß die Höchstgrenze der Haftung der Eisenbahn für jedes Kilogramm Rohgewicht des Reisegepäcks auf 25 Schilling hinaufgesetzt wurde.

— **Bahnbau Ruprechtshofen-Gresten.** In Erfüllung der Zusage, die noch vor Kriegsausbruch begonnenen Bahnbauten nunmehr fortzusetzen und zu beendigen, geht die Regierung jetzt daran, den vor dem Kriege bis zu etwa 70 % der gesamten Arbeit ausgeführten Bau der Bahnlinie Ruprechtshofen-Gresten wieder aufzunehmen. Das finanzielle Zusammenwirken der örtlichen Interessenten und des Landes Niederösterreich mit der Bundesrepublik läßt erwarten, daß der Bahnbau noch im nächsten Jahre beendet sein wird. An den mit 2,2 Millionen Schilling veranschlagten Gesamtkosten beteiligen sich die örtlich Beteiligten mit 170 000 S., das Land Niederösterreich mit 630 000 S. und die Bundesrepublik mit 1,4 Millionen Schilling.

— **Reiseverkehr mit der Schweiz und Liechtenstein.** Zwischen der österreichischen Bundesregierung einerseits, der schweizerischen Bundesregierung und der fürstlich liechtensteinischen Regierung anderseits ist Übereinstimmung erzielt worden, daß im Verkehr zwischen Österreich einerseits, der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein anderseits mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1926 Angehörige des einen Staates das Gebiet des anderen Staates über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses, aus dem sich die Staatsangehörigkeit des Inhabers einwandfrei ergibt, ohne Sichtvermerk des Gegenstaates betreten und verlassen können, soweit es sich nicht um Einreise zum Stellenantritt handelt.

Angehörige des einen Staates, die sich zwecks Antrittes einer Stelle im anderen Staat dorthin begeben wollen, bedürfen des von der zuständigen Vertretungsbehörde des Gegenstaates ausgestellten Sichtvermerkes.

Jeder der beiden Staaten kann Angehörige des anderen Staates, die ohne einen solchen Sichtvermerk zum Stellenantritt eingereist sind, ausweisen.

Für den kleinen Grenzverkehr sowie für den Nah- und Ausflugsverkehr gelten die besonderen Vereinbarungen.

Niederlande.

—**Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft.** Die Generalversammlung hat beschlossen, das Angebot der Regierung betr. die Verstaatlichung nicht anzunehmen. Die Verstaatlichung selbst, die bereits durch Gesetz auf den 1. Januar 1926 festgelegt war, wird dadurch nicht aufgeschoben; ab 1. Januar 1926 geschieht der Betrieb der Strecken Zutfen-Winterswijk-deutsche Grenze bei Bocholt und Borken auf Grund des Vertrages, der 1890 zwischen dem Staat und der Holländischen Eisenbahngesellschaft über den Betrieb der Staatsbahnen geschlossen worden ist.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** betrugen in den ersten neun Monaten 1925 145 577 102 fl. gegen 154 894 226 fl. im Jahre 1924, d. h. auf das Kilometer täglich 119,88 fl. gegen 126,91 fl. im Jahre 1924.

— **Umbau der Dampfbahn den Haag HSM-Scheveningen.** Die neue elektrische Bahn soll die gleiche Linienführung behalten wie die alte Dampfbahn. Zwischen Hobbema laan und Delftsche laan ist ein Übergabebahnhof vorgesehen, der Bahnhof Laan van Meerdervoort fällt fort. Die Umbaukosten belaufen sich zunächst auf 1 099 000 fl.

— **Ein Eisenbahnmuseum in Holland.** Die Direktion der Niederländischen Eisenbahnen hat unter Mitwirkung des Herrn van Vloten in Utrecht eine Sammlung von Gegenständen und Abbildungen usw. zusammengebracht, die die Grundlage für ein Eisenbahnmuseum bilden sollen; die Sammlung soll in Utrecht aufgestellt werden.

Übrige europäische Länder.

— **Skandinavien-Schweiz-Expreß.** Seit dem 9. Januar d. J. verkehrt wieder der Skandinavien-Schweiz-Expreß einmal wöchentlich, Sonnabends von Saßnitz Hafen bzw. Warnemünde, Montags von Basel, letztmalig am 11. Mai 1926 (Saßnitz ab 1.45 mittags, Basel an 11.47 vorm., Basel ab 6.35 abends, Saßnitz an 3.9 nachm. Der Zug besteht nur aus Schlaf- und Speisewagen. Der Fahrpreis Saßnitz-Basel beträgt in schwedischer Währung 180 Kr., falls der Reisende allein ein Abteil benutzen will, 150,30 Kr., falls das Abteil von zwei Personen benutzt wird. Bei Lösung der Fahrkarte in Deutschland wird der Fahrpreis natürlich in deutscher Währung entsprechend berechnet. Die Reichsbahndirektion Magdeburg läßt den Zug D 37 Köln-Berlin Potsd. Bf., der in Magdeburg 6.54 morgens abfährt, an den Dienstagen ab 12. Januar (dem Verkehrstage des Skandinavien-Schweiz-Expreß) im Bedarfsfalle bis zu 21 Minuten warten, um Übergangsreisende des Expreßzuges, der in Magdeburg 7.08 morgens

eintrifft, aufzunehmen. Dadurch ist der Zug auch für Reisen nach Berlin benutzbar.

Vom 15. Mai ab soll der Skandinavien-Schweiz-Expreß in ein täglich verkehrendes Schlafwagenzugpaar D 191/192 Oslo-Stockholm - Kopenhagen - Hamburg - Göttingen - Frankfurt (M.) - Basel umgewandelt werden, mit Flügelzügen D 91/92 Berlin-Göttingen. In Hamburg wird durch erhebliche Beschleunigung der D-Züge 7/8 infolge Ausbaues der Strecke Rostock-Stralsund zur Hauptbahn günstiger Anschluß an die Fährenverbindungen über Saßnitz und Warnemünde und in Basel gute Verbindung durch die Gotthardzüge 64/65 mit Mailand und Rom hergestellt. Durch die neuen Züge D 191/192 wird die Fahrtdauer Berlin-Schweiz-Italien über Frankfurt-Basel von 41 Stunden auf 36½ Stunden verringert werden.

— Vom russischen Eisenbahnwesen. Nach „Iswestija" vom 25. November d. J. wird die Frage der Verkürzung der Fahrtdauer auf der Strecke Moskau-Leningrad in Erwägung gezogen. Der gegenwärtige Zustand der Eisenbahnlinie soll es gestatten, teilweise eine Schnelligkeit von 100 km in der Stunde zu entwickeln. Es ist beschlossen worden, die Zahl der Zwischenhaltestellen zu verringern.

Am 25. November d. J. fand die Eröffnung der neu erbauten Eisenbahnlinie Samsonowo-Termes in einer Länge von 203 Werst statt. Die Linie durchkreuzt das mittelasiatische Gebiet in der Richtung vom Westen nach dem Osten.

— Ermäßigung der Gebühren für die Beförderung von Privatwagen in der Tschechoslowakei. Trotz wiederholter Proteste der Verkehrskommission der Handelskammern und der vereinigten Verbände wurden vom 1. Januar ab die Bestimmungen über den Transport von Privatwagen aufgehoben. Hiernach wird die Beförderung leerer Privatwagen nicht wie bisher auf Grund eines Begleitbriefes, sondern eines Frachtbriefes vor sich gehen, und es werden für jeden Weg eines leeren Privatwagens 330 Heller für das Kilometer berechnet. Eingeweihte Kreise wollen wissen, daß diese Gebühr für die in den Wagenpark der tschechoslowakischen Staatsbahnen eingereihten Privatwagen rückwirkend vom 1. Januar etwas ermäßigt wird. Für späterhin ist eine Pauschalierung dieser Gebühren beabsichtigt. Für die in einen anderen Wagenpark eingereihten Privatwagen bleibt die oben erwähnte Gebühr von 330 Heller unverändert.

— Übernahme tschechoslowakischer Eisenbahnprioritäten durch den Staat. Nach tschechischen Blättermeldungen wird in absehbarer Zeit im Finanzministerium ein Rahmengesetz ausgearbeitet werden, das die Übernahme der Eisenbahnprioritäten jener Bahnen vorsieht, die auf tschechoslowakischem Gebiete liegen und auf Kronen lauten.

— Der tschechoslowakisch-belgische Handelsvertrag, der demnächst den Parlamenten beider Länder vorgelegt wird, sieht Behandlung nach dem Grundsatz der Meistbegünstigung, mit Ausnahme von 14 Artikeln, vor. Besonders Früchte, Gemüse, lebende Pflanzen, Fett, Öl, verschiedene Wollwaren, Metallerzeugnisse, Maschinen und Automobile werden eine 50proz. Zollerleichterung genießen. Der Differenzialtarif wird belgischerseits einstweilen noch für Zeitungspapier, verschiedene Glaswaren, Dampfmaschinen, elektrische Apparate und Aluminiumwaren aufrechterhalten.

— Neuordnung der Dienststellen der rumänischen Staatsbahnen. Der Verwaltungsrat der Staatsbahnen hat die bisher bestandenen, mit ziemlich ausgedehnten Selbstverwaltungsrechten ausgestatteten neun Regionaldirektionen mit dem 1. Januar 1926 aufgelöst und eine straff zentralisierte Verwaltung eingeführt, die der Generaldirektion bzw. ihren einzelnen Direktionen jede wichtigere Enscheidung vorbehält. Die Ausführung dieser Entscheidungen obliegt 14 Betriebsleitungen, deren jede aus je drei Inspektionen besteht, die den Verkehrs- und kommerziellen Dienst, den Betriebs- und Werkstättendienst bzw. den Bahnerhaltungs-, Bau- und Sicherungsdienst zu versehen haben und ihre Dienstanordnungen unmittelbar von der betreffenden Abteilung der Generaldirektion erhalten. Die drei Inspektionen einer Betriebsleitung werden vom Betriebsleiter und dessen Stellvertreter kontrolliert, sie sind diesem aber nur in administrativer Hinsicht unterstellt.

Die Amtssitze der Betriebsleitungen sind: Bukarest, Piteschi, Krajowa, Temesvar, Arad, Sathamar, Klausenburg, Kronstadt, Czernowitz, Jassy, Kischinew, Galatz, Bacau, Buzeu.

— Tariferhöhung der rumänischen Staatsbahnen. Der Haushaltsplan der Staatsbahnen für das Jahr 1926 sah eine Tariferhöhung von durchschnittlich 30 % vor. Nur unter dieser Vorbedingung konnte das Gleichgewicht von Ausgaben und Einnahmen erreicht werden, wobei auch vorausgesetzt wurde, daß die Tariferhöhung keine Verkehrsdrosselung bzw. -abwanderung nach sich ziehen wird. Auch hatte man von einer Verzinsung des Anlagekapitals gänzlich abgesehen.

Nun zeigt es sich jedoch, daß die Widerstände gegen eine weitere Erhöhung der Tarife zu gering eingeschätzt wurden, und es war unmöglich, diese Erhöhung termingerecht zum 1. Januar 1926 durchzusetzen.

Der Ministerrat hat mit Gültigkeit vom 15. Januar nur eine Erhöhung um durchschnittlich 15 % zugelassen. Dabei wurden die Personenfahrpreise noch schärfer als bisher gestaffelt, um den Fernverkehr zu Lasten des Nahverkehrs zu entlasten, auch wurde der Zuschlag der Expreßzüge (die den Fern-D-Zügen in Deutschland entsprechen) von 50 auf 30 % herabgesetzt, da die bisherigen Zuschläge verkehrsabschreckend wirkten.

In bezug auf den Gütertarif ist zu erwähnen, daß der Ausfuhrzuschlag von 50 auf 30 % herabgesetzt wurde.

— Stand der Hochwasserschäden der siebenbürgischen Eisenbahnen am 5. Januar. Hauptlinien: Großwardein—Predeal, unterbrochen bei Tarda, zerstörte Brücke im Bau, Fertigstellung in einer Woche zu erwarten. Arad—Großwardein hergestellt. Arad-Törisch hergestellt. Nebenlinien: Gyéres-Tarda-Abrudbánya Herstellung unabsehbar, da eine Reihe von Brücken zerstört ist. Marosludas-Bistritz, eine zerstörte Brücke im Bau, Fertigstellung in einer Woche zu erwarten. Arad-Brad an zwei Stellen unterbrochen, Herstellungstermin noch nicht festzustellen. Nepolokoutz-Viznitz, Prutbrücke teilweise zerstört, Herstellungstermin ebenfalls noch nicht feststehend. Alle anderen gemeldeten Schäden sind zum Teil mit militärischen Hilfskräften beseitigt.

— Ein merkwürdiger Eisenbahnunfall in der Schweiz. Im Dezember letzten Jahres blieb im Grenchenbergtunnel (Strecke Biel-Delsberg-Basel) ein Güterzug stecken. Der Lokomotivführer, der den Zug eben noch zum Halten brachte, der Heizer und mehrere Bremser waren infolge der im Tunnel lagernden Rauchgase bewußtlos geworden. Ein Mann des Zugpersonals konnte mit Hilfe des Tunnelfernsprechers Hilfe bei einer benachbarten Station anfordern, so daß ein Hilfszug geschickt werden konnte.

Wie die amtliche Untersuchung ergab, konnten infolge des damals herrschenden starken Föhndruckes die Ventilationseinrichtungen des Tunnels nicht genügend wirken. Es konnten so die Gase, die sich im Tunnel, namentlich auch wegen der durch den Weihnachtsverkehr (England—Berner Oberland) bedingten starken Zugfolge, gesammelt hatten, nicht rechtzeitig entfernt werden. Die bei den fünf bewußtlos gewordenen Eisenbahnangestellten vorgenommenen Wiederbelebungsversuche hatten Erfolg.

Der Grenchenbergtunnel durchbricht den Schweizer Jura und ist nach dem Simplon-, Gotthard-, Lötschberg- und Rickentunnel mit 8578 m einer der längsten der Schweiz.

Dieser Unfall zeigt die Wichtigkeit der Elektrisierung derartiger Strecken, der auch die Schweiz in ihrem großzügigen Elektrisierungsprogramm Rechnung trägt. Die Elektrisierung der Strecke Bern-Biel-Münster-Delsberg und damit der fraglichen Tunnelstrecke ist darin für 1928 vorgesehen.

— Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen. Im vierten Monat (Oktober 1925) des laufenden Geschäftsjahres beliefen sich die Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen auf 88 100 468 Lire. Hiervon entfielen 31 808 235 Lire auf den Personen- und 56 292 233 Lire auf den Güterverkehr. Gegenüber den Einahmen des Vorjahres (1924/1925) wurden in den vier ersten Monaten 414 691 839 Lire (152 046 794 im Personen- und 262 645 044 im Güterverkehr) Mehreinnahmen erzielt.

— Aussichtswagen auf den italienischen Staatsbahnen. Das Verkehrsministerium hat im Einvernehmen mit der internationalen Schlafwagengesellschaft beschlossen, ab 1. Januar 1926 einigen der besuchtesten Tagesschnellzüge Aussichtssalonwagen am Ende des Zuges anzugliedern.

Diese Wagen, mit großen Fenstern und bequemen Lehnstühlen ausgestattet, werden in den Zügen ab Rom 9.40, an Neapel 14.10; ab Neapel 14.45, an Rom 19.40 verkehren.

Die Plätze sind in den Büros der Schlafwagengesellschaft rechtzeitig vorzumerken.

— Neuer Bahnhof in Brügge. In Brügge, wo der Bahnhof zum Schaden des internationalen Zugverkehrs nach Ostende-Dover längst zu klein geworden ist, soll nunmehr in absehbarer Zeit ein neuer Bahnhof, und zwar in der Gegend der Bouveriestraße errichtet werden; die Kosten sind auf 30 Mill. Franken veranschlagt.

— **Weihnachtsverkehr in England.** Weihnachten hat den englischen Eisenbahnen die übliche Verkehrshochflut gebracht. Bei der Großen Westbahn wurden allein 66 Sonderzüge zur Beförderung der Briefpost und von Paketen gefahren. Vom Londoner Bahnhof Paddington gingen allein 81 Personensonderzüge aus, und dazu kam noch eine ganze Anzahl Sonderzüge, die London nicht berührten. Am Weihnachts-Heiligabend verkehrten 70 im Fahrplan vorgesehene Vor- und Nachläufer. Einer der Züge nach London mußte in drei Teilen verkehren: der erste beförderte nur Briefe, der zweite nur Reisende, der dritte nur Postpakete. Der Weihnachtsverkehr entwickelte sich namentlich auf weite Entfernungen. So mußten z. B. die meisten Züge der London- und Nordostbahn nach Schottland doppelt verkehren. Von den drei Endbahnhöfen dieser Gesellschaft in London gingen 150 Sonderzüge aus; auf dem Bahnhof Liverpool Street waren Vorkehrungen getroffen, um 300 000 Reisende über die übliche Zahl hinaus zu befördern. Bei der London, Midland und Schottischen Eisenbahn wurden 41 Sonderzüge von Euston und St. Pancras mit schnellzugmäßigem Fahrplan abgefertigt. Bei der Südbahn waren alle Züge voll besetzt, und es mußte überdies eine ganze Anzahl Sonderzüge eingelegt werden. Diese Eisenbahn vermittelte einen starken Verkehr nach dem Festlande, und über ihre Strecken liefen, vom Festlande kommend, zahlreiche Sendungen von Truthühnern, Stechpalmen, Mistelzweigen u. dgl. — Die Bewältigung des Weihnachtsverkehrs machte namentlich im Norden wegen heftigen Schneefalls erhebliche Schwierigkeiten. In allen Speisewagen wurde ein besonderes Weihnachtsessen verabreicht.

— **Die Lage der englischen Eisenbahnen.** Die Berichte dieser Zeitung über Vorkommnisse und Verhältnisse bei den englischen Eisenbahnen stützen sich im allgemeinen auf Veröffentlichungen in der Railway Gazette, einer Zeitschrift, die sichtlich unter dem Einfluß der Eisenbahngesellschaften steht und deren Mitteilungen daher nicht immer ganz unparteiisch sein mögen. Daraus, daß Gegenstände aus dem Eisenbahnwesen Englands häufig gleichzeitig mit nur wenig verändertem Wortlaut in verschiedenen englischen Zeitschriften besprochen werden, muß man überhaupt schließen, daß die englischen Eisenbahnen einen tätigen Pressedienst haben und es verstehen, auf diesem Wege auf die öffentliche Meinung einzuwirken. Da ist es denn von besonderer Bedeutung, wenn das englische Eisenbahnwesen auch einmal von anderer Seite beleuchtet wird, wie es durch einen Vortrag bei der Tagung der British Association in Southampton geschehen ist, einer Vereinigung, deren Ruf dafür bürgt, daß eine einseitige Darstellung vermieden wird. Der Vortragende, Tetley Stephenson, ist der Leiter der Verkehrsabteilung der Londoner volkswirtschaftlichen Schule, steht also außerhalb des Eisenbahndienstes. Daß er aber auch über die ungünstige wirtschaftliche Lage der englischen Eisenbahnen klagt, weist darauf hin, daß es den Eisenbahngesellschaften wirklich schlecht geht und daß sie nicht, wie man leicht vermuten könnte, ihre beweglichen Klagen zu dem Zwecke anstimmen, um die öffentliche Meinung für ihre Bestrebungen zur Verringerung der Ausgaben durch Abbau der Löhne und zur Vermehrung der Einnahmen durch Erhöhung der Tarife zu gewinnen. Gefordert wird von den Eisenbahnen das Gegenteil, nämlich Erhöhung der Löhne und Abbau der Tarife.

Einige Zahlen beleuchten die ungünstige wirtschaftliche Lage der englischen Eisenbahnen. Ihr Anlagekapital, Ende 1924 etwas über eine Milliarde Pfd. Sterl., war damit 49 Mill. größer als 1913, der Reinüberschuß ist aber im gleichen Zeitraum um 1,8 Mill. zurückgegangen. Auffallend ist das Anwachsen der „verschiedenen“ Einnahmen von 2,8 auf 8,2 Mill., was im wesentlichen auf vier Mill. Zinseinnahmen zurückzuführen ist. Die reinen Betriebseinnahmen sind seit 1913 um 7,6 Mill. Pfd. Sterl. von 44,1 auf 36,5 Mill. gesunken, und obgleich die wirtschaftlichen Ergebnisse des Jahres 1924 schon gerade ungünstig genug waren, sind die Einnahmen der vier großen Eisenbahngesellschaften im laufenden Jahre bereits um weitere zwei Millionen zurückgegangen, und das noch dazu bei hohen Preisen für Bau-, Betriebs- und Werkstoffe und bei hohen Löhnen. Das in den Eisenbahnen angelegte Kapital hat sich nur mit 3,5 % verzinst. Dabei macht es die Lage des englischen Wirtschaftslebens vollständig unmöglich, die Einnahmen der Eisenbahnen durch Erhöhung der Tarife zu steigern, und andrerseits leiden sie unter dem Wettbewerb anderer Verkehrsmittel, an erster Stelle des Kraftwagens. Daß dieser der Eisenbahn Verkehr, und gerade lohnenden Verkehr, entzieht, hat seine Berechtigung in den Vorzügen dieses neuzeitlichen Verkehrsmittels. Die Eisenbahngesellschaften empfinden es aber bitter, daß dem Kraftwagen seine Fahrbahn, die Landstraße, kostenlos zur Verfügung gestellt wird und daß gerade der Lastkraftwagen, der die Straße am stärksten beansprucht, die niedrigsten Steuern bezahlt, deren Aufkommen ohnehin nur einen Bruchteil der zur Erhaltung des Straßennetzes nötigen Aufwendungen ausmacht, während bei den Eisenbahnen ein sehr beträchtlicher Teil des Anlagekapitals auf die Fahrbahn entfällt, die außerdem vollständig auf Kosten der Eisenbahngesellschaften selbst unterhalten wird, und die Eisenbahnen durch ihre Steuern sehr erheblich zu den Unterhaltungskosten des Straßennetzes beitragen. Würden Eisenbahn und Kraftwagen in dieser Beziehung auf die gleiche Grundlage gestellt, so würde ein wirtschaftlicher Vergleich zwischen beiden Verkehrsmitteln sehr häufig anders ausfallen, als es jetzt meist der Fall ist.

Um die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen zu verbessern, müssen eher die Ausgaben herabgedrückt als die Einnahmen erhöht werden. Die Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu vier großen Gruppen hat in bezug auf die Ersparnisse bei den Kosten des Eisenbahnbetriebes den Erwartungen bis jetzt noch nicht entsprochen. Es sind allerdings nach Mitteilungen der Eisenbahngesellschaften Ersparnisse im Betrage von 1,2 Mill. Pfd. Sterl. jährlich erzielt worden, aber selbst wenn man annimmt, daß die Ersparnisse tatsächlich um 50 % höher sind, machen sie doch nur einen Bruchteil der 20 Mill. aus, die durch den Zusammenschluß erspart werden sollten. Zweifellos können im Laufe der Zeit noch höhere Ersparnisse erreicht werden, aber zunächst sind die Vereinfachungen, die der Zusammenschluß ermöglicht hat, dadurch wieder ausgeglichen worden, daß die neue Art der Betriebsführung auch Anlaß zu Geldaufwendungen gab.

Um die Ausgaben herabzudrücken, könnte der Betrieb der Eisenbahngesellschaften anders gegliedert, und es könnte eine Neuordnung der persönlichen Ausgaben, namentlich der Löhne, vorgenommen werden. In bezug auf die Organisation haben die Leiter der Eisenbahnen in weitgehendem Maße freie Hand, aber in bezug auf die Festsetzung der Höhe der Löhne sind ihnen die Hände gebunden. Was Sparmaßnahmen im Betriebe anbelangt, so sollten zunächst die Güterzüge stärker ausgelastet werden. Die Durchschnittslast eines Güterzuges war in den letzten zwei Jahren nur 132,5 t, sie könnte aber ohne Schwierigkeiten auf 200 t erhöht werden, und dadurch würde die Zahl der Güterzugmeilen um ein Drittel vermindert werden. In demselben Sinne würde die Einführung von Großraumgüterwagen und die volle Ausnutzung der Ladefähigkeit der einzelnen Güterwagen wirken. Erhebliche Schwierigkeiten bereitet in dieser Beziehung das Vorhandensein der vielen Privatgüterwagen.

Die persönlichen Ausgaben sind von 47 Mill. Pfd. Sterl. im Jahre 1913 auf 120 Mill. im Jahre 1924, also auf rund das 2,5fache, gestiegen. Der Grund dafür ist an erster Stelle in der Durchführung des achtstündigen Arbeitstages zu suchen. Die 120 Mill. machen 65 % der Gesamtausgaben aus, während die Löhne und Gehälter vor dem Kriege nur mit 54 % daran beteiligt waren. Die Arbeiter der Eisenbahnen sind also davon befreit, die Lasten zu tragen, die der Tiefstand der englischen Wirtschaft anderen Kreisen auferlegt. Bei Würdigung der achtstündigen Arbeitszeit müssen zwei Gesichtspunkte berücksichtigt werden: die Arbeit könnte zuweilen so eingeteilt werden, daß sie den Achtstundentag ausfüllt, und häufig könnte die Arbeitsmenge, die über acht Stunden verteilt ist, in einem Bruchteil dieser Zeit geleistet werden. Beides ist für die Wirtschaftlichkeit von größter Bedeutung. Der Redner gab der 48-Stunden-Woche oder dem 208-Stunden-Monat bei weitem den Vorzug vor dem Achtstundentag, besonders mit Rücksicht auf die Möglichkeit, dabei Tagesschichten von 9½ oder 10 Stunden einzulegen.

Zum wirtschaftlichen Wiederaufbau des englischen Eisenbahnwesens, so schloß der Redner seinen Vortrag, sei eine sparsamere Betriebsführung und ein enges Zusammenarbeiten zwischen den Stellen, die maßgebenden Einfluß auf den Eisenbahnbetrieb haben, und denjenigen, die die Tarife festsetzen, ein unbedingtes Erfordernis. Auch die Schiedsstellen, die die Lohn- und sonstigen Arbeiterfragen regeln, müßten mit jenen Kreisen Hand in Hand arbeiten, wozu bis jetzt kein Zwang besteht.

In der Erörterung, die auf dem Vortrag folgte, wurde darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnen nicht nur gemeinschaftlich mit den Unternehmungen arbeiten müßten, die den Verkehr auf der Straße bedienen, sondern namentlich auch mit ihren Auftraggebern, den Versendern und Empfängern von Gütern, gute Beziehungen pflegen müßten. Der Vortragende kam im Schlußwort nochmals auf den Achtstundentag zurück und vertrat die Ansicht, daß die Einteilung der 48-Stunden-Woche in fünf Schichten zu 10 Stunden bei zwei freien Tagen in der Woche die Leistungen namentlich im Lokomotivdienst erhöhen und damit die Kosten dieses Betriebszweigs verringern würde.

Fremde Erdteile.

— **Streckenreinigung durch Saugwirkung.** Die Pennsylvania-Eisenbahn reinigt ihre Gleise durch eine Vorrichtung, die dem bekannten Staubsauger nachgebildet ist. Auf einem Plattformwagen sind nebeneinander sieben Saugrohre von 24 cm Durchmesser aufgebaut, deren Saugöffnungen unmittelbar über der Gleisbettung liegen. Sie sind unter 45 Grad geneigt. Fünf Rohre befinden sich zwischen, zwei neben den Schienen. Eine Lokomotive zieht den Wagen und liefert zugleich den Dampf

zum Betrieb der Saugvorrichtung. Am oberen Ende sind die Saugrohre durch ein wagerechtes Rohr verbunden, dessen Verlängerung in einen offenen Güterwagen oder in einen sonstigen Behälter führt. Der Dampf strömt durch eine Düse von etwa 18 mm Durchmesser unter einem Druck von 10 bis 12 Atmosphären aus, erzeugt dadurch in den Saugrohren einen kräftigen Unterdruck und treibt den Unrat vor sich her. Die Saugrohre sind gelenkig gelagert und können infolgedessen gehoben und gesenkt werden; hierzu dient eine Druckluftvorrichtung, zu der die Kraft aus der Bremsleitung entnommen wird.

— **Eigenartige Zugladungen.** Von den künstlich bewässerten Gebieten am Murrumbidgee in Neusüdwales ist kürzlich ein Güterzug nach Sydney abgesandt worden, der in 16 Wagen 15 161 Kisten mit Obst in Büchsen enthielt. Die Ladung, meist Pfirsiche und Aprikosen, wog 400 t und war die erste Teillieferung des größten Abschlusses in eingelegten Früchten, der bis jetzt in Australien getätigt worden ist. Der Zug sollte zugleich werbend für den Obstbau in den künstlich bewässerten Ländereien wirken und war daher äußerlich mit großen Reklameinschriften versehen. Damit diese voll zur Wirkung kämen, fuhr der Zug nur am Tage. Drei andere ähnliche Züge folgten in Abständen mit dem Rest der für England bestimmten Konservenlieferung, die ungefähr zwei Millionen Büchsen umfaßt.

Wasserverkehr.

— **Frankreich und die Rheinhäfen von Straßburg und Kehl.** Laut Art. 65 des Friedensvertrages von Versailles sind die Rheinhäfen von Straßburg und Kehl für die Dauer von 7 Jahren zu einer Betriebseinheit ausgestaltet und unter die gemeinsame Verwaltung eines von der Rhein-Zentralkommission ernannten Direktors französischer Abkunft gestellt worden. Da laut Art. 440 des gleichen Vertrages der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Vertrages zugleich auch als Zeitpunkt des Inkrafttretens bei Berechnung aller im Vertrage vorgesehenen Fristen gilt, so wird am 28. Juni 1926 die vorgesehene siebenjährige Frist für die gemeinsame Verwaltung der beiden Häfen ablaufen, so daß alsdann der Hafen von Kehl wieder in badische Verwaltung übergehen wird. Ist aber Frankreich nach Ablauf des sechsten Jahres der gemeinsamen Verwaltung der Ansicht, daß der Stand der Straßburger Hafenerweiterungsbauten eine Verlängerung der Übergangsordnung erheischt, so steht es ihm laut dem bereits erwähnten Art. 65 Abs. 11 frei, bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt diese Verlängerung zu beantragen, und jene kann eine solche um höchstens drei Jahre bewilligen. Ob Frankreich einen solchen Antrag bei der Rheinzentralkommission zu stellen gedenkt, steht noch dahin.

— **Bremens Seeschiffsverkehr im Dezember und im Jahre 1925.** Der Seeschiffsverkehr im Dezember wies einen kleinen Rückgang gegen den November auf; eine an sich in vielen Jahren festzustellende Erscheinung. Beachtlich ist aber, daß der November bereits einen Rückgang gegen den Oktober gebracht hat. Es kamen an im Dezember 1925 334 Schiffe mit 514 356 N.-R.-T. gegen 521 419 N.-R.-T. im November und 562 603 im Oktober 1925. In Ankunft und Abgang zusammen waren es im Dezember 1925 665 Schiffe mit 1 009 126 N.-R.-T. gegen 1 030 146 N.-R.-T. im November und 1 116 456 N.-R.-T. im Oktober 1925. Im Dezember 1924 waren es 1 045 579 N.-R.-T. gewesen.
Im ganzen Jahre 1925 kamen an 4795 Schiffe mit 5 896 524 Nettoregistertonnen gegen 4189 Schiffe mit 5 302 561 N.-R.-T. 1924 und 6323 Schiffe mit 5 251 267 N.-R.-T. 1913. Im Jahre 1925 ist mithin eine Zunahme von 11 % gegen 1924 und von 12 % gegen 1913 zu verzeichnen. Dieser Zunahme der Schiffstonnage steht aber immer noch ein erheblicher Ausfall an Ladung im Vergleich mit 1913 gegenüber.
Bremens Seeschiffahrt und Hafenumschlag litten 1925 nicht nur unter der allgemeinen deutschen Wirtschaftskrisis, sondern in starkem Maße auch durch eine erhebliche Verschiebung in der Wettbewerbslage gegenüber den ausländischen Rheinhäfen. So erreichte Rotterdam 1925 eine Zunahme von 28 % und Antwerpen sogar eine solche von 42 % gegenüber 1913. Rotterdams Zunahme war mithin mehr als doppelt, Antwerpens mehr als dreimal so groß wie die des deutschen Wettbewerbhafens Bremen. Bekanntlich ist auch Hamburg von beiden überflügelt.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr.** Im Hamburger Hafen sind im Dezember 1925 angekommen: 971 Seeschiffe mit 1 291 196 N.-R.-T., davon 839 Dampfschiffe mit 1 255 853 N.-R.-T.; 1913: 1178 Seeschiffe mit 1 179 070 N.-R.-T., davon 864 Dampfschiffe mit 1 099 865 N.-R.-T.
Abgegangen 1925: 970 Seeschiffe mit 1 279 636 N.-R.-T., davon 822 Dampfschiffe mit 1 243 383 N.-R.-T.; 1913: 1207 Seeschiffe mit 1 118 757, davon 868 Dampfschiffe mit 1 043 716 N.-R.-T.
Von den angekommenen Seeschiffen führten die deutsche Flagge 558 mit 549 901 N.-R.-T., davon 445 Dampfschiffe mit 517 300 N.-R.-T., die britische Flagge 183 mit 322 227 N.-R.-T., davon 183 Dampfschiffe mit 322 227 N.-R.-T., die niederländische Flagge 65 mit 117 895 N.-R.-T., davon 51 Dampfschiffe mit 115 567 N.-R.-T., die nordamerikanische Flagge 10 Dampfschiffe mit 35 460 N.-R.-T.

— **Der Seeschiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen** im letzten Vierteljahr 1925. Es kamen an in

	1925 Schiffe		1925 N.-R.-T.	1924 Schiffe		1924 N.-R.-T.
Hamburg.						
Oktober	1 090	mit	1 406 079	1 242	mit	1 484 926
November	1 104	„	1 298 779	1 235	„	1 377 616
Dezember	971	„	1 291 196	1 194	„	1 466 516
Zusamm.	3 165	mit	3 996 054	3 671	mit	4 329 058
Nieuwe Waterweg.						
Oktober	1 133	mit	1 632 436	1 140	mit	1 671 467
November	1 153	„	1 640 380	1 504	„	1 696 628
Dezember	1 133	„	1 706 912	1 031	„	1 574 113
Zusamm.	3 419	mit	4 979 728	3 675	mit	4 842 205
Rotterdam.						
Oktober	916	mit	1 345 692	964	mit	1 450 473
November	912	„	1 329 380	918	„	1 449 053
Dezember	893	„	1 407 028	848	„	1 321 111
Zusamm.	2 721	mit	4 082 000	2 730	mit	4 220 637
Antwerpen.						
Oktober	834	mit	1 449 548	891	mit	1 494 327
November	859	„	1 492 008	846	„	1 471 631
Dezember	843	„	1 529 250	861	„	1 537 231
Zusamm.	2 536	mit	4 470 806	2 593	mit	3 403 189

Der gesamte Eingang an Seeschiffen betrug in den Jahren 1925 und 1924 in

	1925 Schiffe		1925 N.-R.-T.	1924 Schiffe		1924 N.-R.-T.
in Hamburg	13 241	mit	16 636 312	12 735	mit	15 622 020
im N. Waterweg	13 883	„	20 883 051	11 714	„	17 158 806
in Rotterdam	11 009	„	16 670 643	10 085	„	15 089 293
in Antwerpen	9 971	„	17 147 260	9 709	„	16 348 770

Gegenüber 1913 hat der Schiffsverkehr zugenommen in Hamburg um 16 %, den Häfen am N. Waterweg, außer Rotterdam, um 257 %, Rotterdam um 30 % und Antwerpen um 43 %.

— **Seeverkehr durch italienische Reedereien.** Die Triester Reederei Fa. Consulich hat mit der polnischen Regierung einen Konzessionsvertrag abgeschlossen, betreffend die Beförderung der polnischen Auswanderer nach Amerika über Danzig. Mit Beginn des Jahres 1926 eröffnet sie den regelmäßigen Verkehr von Gütern und Personen zwischen Danzig und Kanada. Die Schiffe werden Halifax und Quebeck anlaufen, nötigenfalls auch Boston und New York. Wie bekannt besteht schon die Baltisch-Amerikanische Linie, welche am 20. eines jeden Monats Danzig verläßt. Einen ähnlichen Vertrag hat die Gesellschaft „Transatlantica italiana“ mit der Sowjet-Regierung zur Errichtung einer direkten Dampferverbindung zwischen Odessa und New York abgeschlossen. Diese Linie soll bereits in diesem Jahre eröffnet werden.

— **Hafenverkehr im Schwarzen und Asow-Meer.** Der Personenverkehr und der Güterumschlag der Häfen im Schwarzen und Asow-Meer wies in den Jahren 1913, 1920 bis 1925 folgende Zahlen auf:

Jahr	1913	1920	1921	1922	1923	1924	1925 (10 Mon.)
Güterbeförderung (in 1000 t)	4100	1,2	57,1	249	390	505	670
Reisendenbeförder. (in Tausenden)		4,4	103	305	740	718	810

Jahr	1913	1923	1924	1925
Zahl der Schiffe und Hilfsfahrzeuge	428	149	138	104

Luftverkehr.

— **Die Verschmelzung im deutschen Luftverkehr.** Unter Teilnahme des Reichsverkehrsministeriums fand am 6. d. M. die Gründungsversammlung der Deutschen Luft-Hansa A.-G. statt, in der die Luftverkehrsgesellschaften Junkers Luftverkehrs-A.-G. und Aero Lloyd A.-G. aufgehen. In der Versammlung bildete sich zunächst der Aufsichtsrat. Ferner wurde die Besetzung des Vorstandes und die Ernennung der Abteilungsdirektoren vorgenommen.

Rechtspflege.

— **Fahrkarte keine öffentliche Urkunde.** Das Oberlandesgericht in Frankfurt (Main) hat als Revisionsinstanz in einer Strafsache gegen den Arbeiter W. W. wegen schwerer Urkundenfälschung und Betrugs am 20. Oktober 1925 der Eisenbahnfahrkarte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Eigenschaft einer öffentlichen Urkunde abgesprochen und dies wie folgt begründet:

„Dem Berufungsgericht kann nicht darin beigetreten werden, daß eine Fahrkarte der Reichsbahn-Gesellschaft eine öffentliche Urkunde ist. Nach der früheren ständigen Rechtsprechung sind zwar die Fahrkarten der Staatsbahn sowie der Reichsbahn als öffentliche Urkunden angesehen worden, weil sie von einer öffentlichen Behörde innerhalb ihrer amtlichen Befugnisse ausgestellt waren. Eine Änderung ist jedoch durch das zur Zeit der Tat in Kraft gewesene Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (RGBl. 2 S. 272 f.) eingetreten. Die Reichsbahn-Gesellschaft ist danach eine Aktiengesellschaft, die zum Teil den Bestimmungen über Handelsgesellschaften unterliegt. Das Reich, das Eigentümerin der Eisenbahnen geblieben ist und sich ein Aufsichtsrecht vorbehalten hat, hat der Gesellschaft das ausschließliche Recht zum Betrieb sowie die Verwaltung übertragen. In § 17 Satz 1 des Reichsbahngesetzes ist ausdrücklich bestimmt, daß die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft keine Behörden oder amtlichen Stellen des Reichs sind. Sie behalten freilich die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfange, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ zugestanden haben. Damit erhalten sie das Recht zur Vornahme amtlicher Handlungen, die Amtshandlungen der Reichsbahnbeamten werden anerkannt, als wenn sie Handlungen der staatlichen Behörden wären (Sarter-Kittel, die neue deutsche Reichsbahn-Gesellschaft § 50/51). Die der Gesellschaft eingeräumte weitgehende Selbständigkeit und die ihr gewährten öffentlich-rechtlichen Befugnisse geben ihr indessen nicht etwa die Stellung einer mittelbaren Behörde des Reichs, wie es das Urt. d. OLG. Stuttgart vom 8. Juli 1925, abgedruckt in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1925 S. 1080 ff. annimmt. Eine derartige Annahme steht nicht im Einklang mit § 17 S. 1 Reichsbahngesetzes. Die Gesellschaft ist vielmehr eine Gesellschaft eigenen Rechts mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag (amtliche Begründung zum RBG. 1, 2. B.). Die in der amtlichen Begründung zum RBG. gegebenen Beispiele der im § 17 S. 2 RBG. angeführten öffentlich-rechtlichen Befugnisse lassen erkennen, daß der Gesellschaft die Befugnis zur Ausübung der Staatsgewalt verbleiben soll, soweit dies zum ordnungsmäßigen Betrieb der Eisenbahnen erforderlich ist (RG. in JW. 1925 S. 1612 ff.). Soweit die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft Fahrkarten ausgeben, üben sie jedoch keinen Akt der Staatsgewalt aus, es handelt sich insoweit auch nicht um eine Handlung, die zum ordnungsmäßigen Betriebe der Eisenbahnen erforderlich ist, vielmehr wird lediglich eine Quittung über den Empfang des Fahrgeldes für eine Personenbeförderung, also eine reine Privatrechtshandlung vorgenommen. Eine Ausdehnung der Bestimmung des § 17 S. 2 RBG. auch auf derartige rechtsgeschäftliche Handlungen steht im Widerspruch zu der allgemeinen Bestimmung des § 17 S. 1 RBG. Die von Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft ausgestellten Fahrkarten können daher nur als Privaturkunden angesehen werden.“

Das Oberlandesgericht Frankfurt (Main) ist demnach anderer Auffassung als das Reichsgericht, das mit anderen Obergerichten in der Fahrkarte der Deutschen Reichsbahn auch im Gewande der gesellschaftsähnlichen Form eine öffentliche Urkunde erkennt. Dr. J.

— **Zum Aufwertungsanspruch.** Neuerdings tritt in dem Bündel aller Aufwertungsfragen von Schadenersatzforderungen die neue Frage hervor: Wann beginnt die Verjährung des Aufwertungsanspruches? Die Eisenbahn hatte sich in einem solchen Falle auf § 98 der EVO. berufen, nach welchem Ansprüche wegen Schadenersatzes in einem Jahre verjähren. Die Obergerichte billigten diese Ansicht nicht. Der Sachverhalt war folgender: Die verklagte Eisenbahn schuldete der Klägerin wegen Beraubung von Spritsendungen in Kesselwagen Schadenersatz. Da sie nur unvollständig zahlte, erstritt die Klägerin im Vorprozeß ein rechtskräftiges Urteil vom 8. März 1923 über Zahlung von 57 715 Papiermark nebst Zinsen seit 1. Mai 1920. Die Eisenbahn zahlte die Urteilssumme erst am 17. Juli 1923. Im gegenwärtigen Rechtsstreit verlangt die Klägerin Ersatz des Geldentwertungsschadens, wogegen sich die Beklagte auf die einjährige Verjährungsfrist des § 98 EVO. berief. Das Oberlandesgericht verwarf diesen Einwand und verurteilte; das Reichsgericht bestätigte. Aus folgenden Gründen[1]):

„Zwar habe das Reichsgericht im Urteil I. 428/23 vom 12. März 1924 (Jurist. Wochenschrift 1924, S. 1434) ausgeführt, der Verfall der deutschen Währung, wie er seit Frühjahr 1922 eingetreten sei, sei eine von niemandem voraussehbare und deshalb neue Schadensfolge gewesen, daher beginne die Verjährung des sich darauf beziehenden Aufwertungsanspruches erst mit dem Eintritt dieses neuen Ereignisses. Bei erneuter Prüfung müsse der Beginn der Verjährung noch später gesetzt werden. Abgesehen von einzelnen Ansätzen für bestimmte Vertragsverhältnisse sei ein positiver Aufwertungsanspruch mindestens bis in die erste Zeit des Jahres 1923 grundsätzlich und allgemein noch nicht von der Rechtsprechung anerkannt worden. Bis dahin sei allgemein die Geldentwertung noch unter dem Gesichtspunkt der Klausulalehre betrachtet worden. Erst allmählich habe sich, vom zweiseitigen Vertrage ausgehend, die allgemeine Überzeugung durchgerungen, daß das durch die Geldentwertung hervorgetretene erhebliche Mißverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung und ebenso zwischen den Werten der Markforderung zu den Zeiten der Entstehung und der Zahlung einen Ausgleich gemäß § 242 des BGB. verlange. Wer im Jahre 1923 eine Klage auf Aufwertung erhoben hätte, würde damit nicht durchgedrungen sein, mithin könne der jetzt allgemein anerkannte Aufwertungsanspruch nicht deshalb verjährt sein, weil er nicht schon 1922 oder anfangs 1923 erhoben sei. Der Fall liege rechtsähnlich dem der Hemmung der Verjährung, sofern der Verpflichtete vorübergehend zur Verweigerung der Leistung berechtigt sei (§ 202 BGB.). Zu solcher Verweigerung sei nach der damaligen Rechtsüberzeugung die Bahn berechtigt gewesen. Greife schon hiernach die Verjährungseinrede nicht durch, so könne unerörtert bleiben, ob das auch deshalb anzunehmen sei, weil der Aufwertungsanspruch überhaupt nicht unter die kurzfristig verjährenden Ansprüche gegen die Eisenbahn falle . . .“

[1]) Urteil des I. Z.-S. vom 22. Juni 1925. Deutsche Juristenzeitung 30. Jahrgang, 1925, Heft 21, S. 1657.

— **§ 242 StGB. Eine versehentlich im Warteraum eines Bahnhofes liegengelassene Sache als Gegenstand des Diebstahls.** BayOblG. 3. Juli 1925 Rev. Reg. I 321/25. (Jurist. Rundschau 1925 Nr. 23.)

Der Bestohlene B. ließ seine Brieftasche nachts 12 Uhr in dem Warteraum des Bahnhofs K. auf einem Tische liegen, erinnerte sich daran, als er zu Hause angelangt war und kehrte sofort zum Bahnhof zurück, um die Brieftasche wieder zu holen. Inzwischen hatte sie der Angeklagte schon an sich genommen und leugnete auf Zuredestellung den Besitz ab. Das angefochtene Urteil nimmt zutreffend an, daß B. den Gewahrsam der Brieftasche nicht dadurch verlor, daß er sie vorübergehend im Wartesaal des Bahnhofs liegen ließ. Ort und Verbleiben der Sache war ihm nicht aus dem Gedächtnis entschwunden. Er war nur, seitdem er sich aus dem Wartesaal entfernt hatte, nicht mehr in der Lage, sofort und unmittelbar über den zurückgelassenen Gegenstand zu verfügen. Sein Besitzwille dauerte fort. Ein absolutes Hindernis, wieder zu der Sache zu gelangen, war damit, daß er den Gegenstand aus Vergeßlichkeit bei seiner Entfernung aus dem Wartesaal hatte liegen lassen, nicht eingetreten. Der Gegenstand befand sich in der besonderen Obhut einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsanstalt. Denn wer den Gegenstand in dem Wartesaal fand, war nach § 978 BGB. verpflichtet, ihn unverzüglich der Verkehrsanstalt abzuliefern. B. durfte also damit rechnen, daß er den Gegenstand alsbald durch die Verkehrsanstalt wiedererhalte, wenn ihn in der Zwischenzeit ein Dritter wahrgenommen haben sollte. Durch die bloße Möglichkeit einer rechtswidrigen Aneignung durch einen Dritten war ihm der Gewahrsam noch nicht verlorengegangen. (RGSt. 12, 357; 38, 441.) Erst durch die Tat des Angeklagten ist dem B. also der Gewahrsam entzogen worden; § 242 StGB. ist richtig angewendet.

Bücherschau.

— **Die Kolbendampfmaschinen.** Ein Lehr- und Handbuch für Studierende, Techniker und Ingenieure. Bearbeitet von A. Pohlhausen, Dipl.-Ingenieur. Fünfte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 23 Tafeln und 440 Textabbildungen. Leipzig 1925, Verlag von Otto Spamer. XI., 526 Seiten. Preis geh. 25 ℳ, geb. 28 ℳ.

Das vorliegende Werk ist die 5. Auflage des ersten Bandes des bisher unter dem Titel „Die Dampfmaschinen“ herausgegebenen Werkes und behandelt die ortsfesten Transmissionsdampfmaschinen; es soll vornehmlich den Studierenden des Maschinenbaufaches und jüngeren Ingenieuren als Lehr- und Handbuch dienen.

Seit dem Erscheinen der letzten Auflage ist die Entwicklung der Kolbendampfmaschine gekennzeichnet durch gesteigerte Verwendung überhitzten Dampfes bei fortwährend zunehmender Spannung und Kolbengeschwindigkeit sowie durch Bevorzugung der liegenden Bauart mit vom Flachschieber beeinflußter Kolbenschiebersteuerung an kleinen und Ventilsteuerung an mittleren und großen Maschinen, ferner durch die Verwendung der Gleichstromdampfmaschine und schließlich durch die Verwertung des Ab- und Zwischendampfes zu Heiz- und ähnlichen Zwecken.

Die Berücksichtigung dieser Entwicklung führte zu einer teilweisen Neubearbeitung. Bei der Berechnung der Einzylindermaschinen wurden die jetzt gebräuchlichen Verhältnisse dieser Maschinen sowie die polytropische Zustandsänderung des Dampfes während der Expansion und Kompression näher behandelt, bei der Gleichstrommaschine auch der Einfluß ihrer besonderen Bauartverhältnisse auf den Wärmeverbrauch dargelegt. Für die Bestimmung des voraussichtlichen Dampfverbrauches neuer Maschinen sind neben den älteren Werken von Hrabák die neueren Werke von Prof. Doerfel auszugsweise aufgenommen. Am Abschnitt über die Untersuchung der Kolbendampfmaschine sind die Vergleichsprozesse eingehender behandelt, wobei auf die jetzt allgemein gebräuchliche Bestimmung des Wirkungsgrades mit Hilfe des Mollierschen JS-Diagrammes hingewiesen wurde. Von den Steuerungen und Geschwindigkeitsreglern wurden die Ventilsteuerungen mit Schubkurven- und vom Flachregler beeinflußten Exzenterantrieb in den bekannten Ausführungen nach Lentz, Paul H. Müller und Prall näher behandelt. Neu ist der Abschnitt über Kolbendampfmaschinen mit Ab- und Zwischendampfverwertung.

Die in den früheren Auflagen kurz behandelte Wärmemechanik ist jetzt fortgefallen, da sie zum allgemeinen Wissen des Ingenieurs gehört; an geeigneten Stellen ist aber in geeigneter Weise darauf hingewiesen.

Die Zahl der Tafeln ist um zwei vermehrt, wobei 11 Tafeln neu gezeichnet worden sind; ebenso enthält der Text zahlreiche neue Abbildungen.

Die klare, bei aller Knappheit ausführliche Darstellung des Buches ist sehr ansprechend, die zahlreichen, durchgerechneten Beispiele erhöhen seinen Wert für den selbständig schaffenden Techniker und den Studierenden, ohne daß das Werk zu einer Rezeptensammlung wird.

Es kann zur Benutzung beim Studium und auf dem Arbeitstisch nur empfohlen werden, zumal Druck und Ausstattung vorzüglich sind.
Sch.

— Leifer, Herbert: **Der geplante Weser-Main-Kanal.** Inaugural-Dissertation zur Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Hamburgischen Universität. Referent Oberregierungsrat Reichsbahnoberrat Klewitz, Korreferent Professor Dr. Zimmermann. Gedruckt in „Die Weser“ Monatsschrift des Weserbundes E. V., Bremen 1925. Nr. 9, 10, 11 u. 12.

Die Arbeit beabsichtigt zur Klärung der Frage, welche Linienführung für einen Wasserweg zwischen der Nordsee und dem Südosten Deutschlands die vorteilhafteste sein würde, durch einen Vergleich der beiden seit Jahren erörterten Kanalprojekte, nämlich des Weser-Werra-Mainkanals und des Weser-Fulda-Mainkanals, in wirtschaftlicher Hinsicht beizutragen. Sie will untersuchen, welches Projekt den Vorzug verdient, nachdem zuvor geprüft ist, ob ein dringendes Verkehrsbedürfnis nach einer Kanalverbindung Weser-Main besteht. Die eingehende Darstellung der älteren und neueren Pläne gibt ein geschlossenes Bild der bisherigen Entwicklung, indem sie auch alle Varianten der beiden Hauptprojekte erörtert. In dem Hauptteil der Arbeit, dem Vergleich der Werra-Itzlinie mit der Fulda-Kinziglinie, werden die heutigen Verkehrsverhältnisse eingehend untersucht mit dem Ergebnis, daß die Notwendigkeit einer Verbesserung der Verkehrswege auf der Weser-Mainlinie insbesondere hinsichtlich der Wasserstraßen festgestellt wird. Bei der sich anschließenden Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der beiden Kanäle wird zunächst die Wettbewerbsfähigkeit zur Eisenbahn, zum Rhein und zum Seewege geprüft. Hierbei werden eine Reihe von Frachtvergleichen vorgenommen. Die gefundenen Unterlagen werden alsdann benutzt, um die Rentabilität der Projekte festzustellen. Dabei ergibt sich, daß nur die Werra-Itzlinie rentabel zu werden verspricht. Nur durch sie kann außerdem der Verkehr mit den Nordseehäfen nach Bremen-Hamburg abgelenkt werden. Auf Grund dieser Feststellungen kommt die Arbeit zu dem Schluß, daß der Werra-Itzlinie der Vorzug vor der Fulda-Kinziglinie zu geben ist.

— **Sächsischer Eisenbahn-Kalender.** Nachschlage-, Hand- und Merkbuch auf das Jahr 1926. Bearbeitet von Max Hultsch, Güter-Oberinspektor bei der Güterabfertigung Dresden-Fr. Verlag und Druck von T. Heinrich, Dresden-N. Preis gebunden 3 ℳ, broschiert 2,70 ℳ.

Auch in diesem Jahr stellt sich der Sächsische Eisenbahnkalender in bester Form dar, sowohl was den reichhaltigen Inhalt wie auch die gefällige Ausstattung betrifft. Wichtige Gesetzesbestimmungen, Verordnungen über das Personal und Verwaltungswesen, Mitteilungen aus dem Tarifwesen usw. sind in reicher Fülle in dem Fachlichen Teil enthalten, der allein 264 Seiten umfaßt. Ein besonderes Sachregister gibt Amtsblattverordnungen und Anzeigerverfügungen an. Mitteilungen für den Gebrauch des praktischen Lebens befinden sich wieder im Allgemeinen Teil. Zweifellos wird auch der Kalender im Jahre 1926 von neuem viele Freunde innerhalb der sächsischen Eisenbahnerschaft finden.

— **Fifty Years of Rapid Transit** by James Blaine Walker. New York. 1917.

Der Verfasser ist Secretary des New Yorker Verkehrsausschusses und der Nationalen Vereinigung des Ausschusses für Eisenbahnen- und Versorgungswesen in New York. Er hat das Buch in seiner amtlichen Eigenschaft vor einer Reihe von Jahren geschrieben; hierzulande aber ist es kaum bekannt geworden. Da der Gegenstand weitere Kreise interessieren wird, so erscheint es angezeigt, den Leser nachträglich auf dieses Werk hinzuweisen.

Der Verfasser gibt darin eine Geschichte der während fünf Jahrzehnten gemachten Anstrengungen der Stadt New York, ein zweckmäßiges Netz örtlicher Schnellverkehrsmittel zu schaffen. Die Schnellverkehrspläne gehen bis auf das Jahr 1864 zurück; sie wurden unmittelbar veranlaßt durch die Eröffnung der ersten Londoner Untergrundbahn im Jahre 1863. Der Verfasser berichtet, wie die Pläne gefördert wurden, wie das erste Schnellverkehrsnetz von der gesetzgebenden Behörde genehmigt und vom Gouverneur beanstandet wurde, wie ferner die Gesetzgebung lange Jahre hindurch von wettbewerbenden Schnellverkehrsunternehmungen bedrängt wurde, wie dann ein Versuch, unter dem Broadway eine Untergrundbahn für Druckluftbetrieb zu bauen, fehlschlug. Er berichtet dann weiter über die erfolgreiche Inbetriebnahme der bekannten Hochbahnlinien, die zuerst mit Dampf betrieben wurden und jetzt elektrischen Betrieb haben. Die Zeit der darauffolgenden Planung einer Untergrundbahn ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil die Bevölkerung in allgemeiner Abstimmung erklärte, daß derartige Unternehmungen der Allgemeinheit gehören sollten. Entwurf und Durchführung der ersten Untergrundbahn erfolgten angesichts fast erdrückender Schwierigkeiten. Bekanntlich hat dann die Interborough Untergrundbahn, die erste ihrer Art, zu einer schnellen Entwicklung des Schnellbahnnetzes und zu derjenigen Gestaltung geführt, die unter der Bezeichnung des Zweiheitnetzes bekannt ist, bei dem die Stadtverwaltung und die Bahngesellschaften als Partner auftreten.

Die Verhältnisse sind vom Verfasser in anziehender Weise geschildert. Danach ist nach Taylors Worten „die Geschichte des Schnellverkehrs erfüllt mit schöpferischen Gedanken, aber auch mit dem niedrigen Geiste der Begehrlichkeit. Sie erzählt von Schlachten, Plänen und großem Ehrgeiz. Schon der Kampf um die öffentlichen Genehmigungen, der in der Gesetzgebung und in den Akten der Stadtverwaltung seinen Niederschlag gefunden hat, liefert Material für ein erschütterndes Drama. Die meisten der Mitspieler auf den früheren Bühnen sind aus dieser Welt gegangen, aber einige blieben, und mit ihren Erinnerungen und zurückgelassenen Schriften ist es möglich geworden, die in Vergessenheit geratenen Teile wieder aufzubauen. Der Verfasser hat sich bemüht, dies in den vorliegenden Blättern zu tun, die die interessantesten Abschnitte einer anziehenden Untersuchung umfassen.“

Das Buch, das in der Geschichte des Schnellverkehrs eine hervorragende Stelle einnimmt, ist mit einer größeren Zahl Abbildungen geschmückt, in denen die mitwirkenden Personen der verflossenen Jahrzehnte und die Gestaltungen, in denen die Unternehmungen geplant und durchgeführt wurden, für die Nachwelt festgehalten sind. Unter ihnen befinden sich eine Reihe interessanter älterer Darstellungen, die vom Verfasser der Vergessenheit entrissen sind. Wer die Geschichte der großen amerikanischen Weltstadt studiert, wird an Walkers Buch nicht vorübergehen können.
Dr. Kemmann.

— **Fernthermometer** von Dr. Dr.-Ing. e. h. Karl Scheel, Geh. Reg.-Rat, Prof., Mitglied, und Dr. Hermann Ebert, wissenschaftl. Hilfsarbeiter bei der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt in Charlottenburg. Zweite, neubearbeitete und erweiterte Auflage. Mit 47 Abbildungen. Halle (Saale) 1925. Carl Marhold, Verlagsbuchhandlung. II u. 88 S. Preis geh. 4 ℳ.

Die Instrumente, die zur Übertragung von Temperaturangaben in die Ferne dienen, sind als Fernthermometer ein unentbehrliches Hilfsmittel der Technik geworden. Ihre genaue Kenntnis ist notwendig und auch dringend erwünscht, was sich auch darin zeigt, daß in verhältnismäßig kurzer Zeit eine neue Auflage des vorliegenden Büchleins notwendig geworden ist. Sie ist entsprechend der Neuzeit gänzlich umgearbeitet worden; neu aufgenommen ist das zweite Kapitel über elektrische Thermometer, denen wegen ihrer Einfachheit und Betriebssicherheit wohl die Zukunft gehört. Dabei sind aber die Quecksilber- und die Thermometer mit besonderem Füllmaterial nicht vernachlässigt. Als durchaus richtig ist es zu bezeichnen, daß neben den zurzeit üblichen auch älteren Bauarten, die z. T. nicht mehr ausgeführt werden, mit aufgenommen sind, vor allem dann, wenn ihr Grundgedanke einige Bedeutung besaß und vielleicht für später anregend wirken könnte. Wenn auch nur die Hauptarten der bisher gebauten Fernthermometer besprochen werden, so kann das gut ausgestattete Werkchen für eine schnelle Unterrichtung gute Dienste leisten.
Sch.

— **Die amtliche deutsche Einheitskurzschrift** (Reichskurzschrift) für den Unterricht in den Eisenbahnfachschulen und zum Selbstunterricht von Dr. B. Gaster, Studiendirektor, und G. Onken, Reichsbahnoberamtmann bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Vierte verbesserte Auflage. Berlin 1926, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 66, 64 Seiten, 1,60 ℳ. Vertrieb außerhalb der Reichsbahn durch den Verlag H. Apitz, Berlin W 57, Mansteinstr. 12.

Das Lehrbuch ist zwar in erster Linie für den Unterricht der im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschäftigten Beamten und Angestellten bearbeitet worden, nach seiner methodischen Anlage, dem übersichtlichen, vom Leichteren zum Schwereren fortschreitenden Aufbau des Lehr- und Lernstoffes und der klaren und leicht verständlichen Fassung der Grundregeln und der Erläuterungen eignet es sich aber auch ganz allgemein sowohl als Lehrbuch für den Unterricht in der deutschen Einheitskurzschrift in Schulen und Vereinen wie auch besonders zum Selbstunterricht. Der Lehrgang ist in acht Abschnitte zu je vier Paragraphen eingeteilt, die bequem in je einer Unterrichtsstunde bewältigt werden können. Ein besonderer Vorzug des Buches ist der reichhaltige Lese- und Übungsstoff. Die Schrift zeichnet sich weiter durch Klarheit und Deutlichkeit aus.

Innerhalb kurzer Zeit wurden drei Auflagen ausverkauft; ein Beweis der vorzüglichen Gebrauchsfähigkeit sowohl im Schul- als auch im Vereins- und Selbstunterricht.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vorübergehende Zuschläge zu den Lieferfristen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 sind an Stelle der seit 1. Mai 1925 eingeführten Zuschläge (VZtg. Nr. 20 vom 14. Mai 1925) die nachstehenden vorübergehenden Lieferfristzuschläge für alle im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen aufgegebenen oder abgelieferten oder Strecken dieser Bahnverwaltungen durchrollenden Sendungen festgesetzt worden, und zwar:

1. für Eilgut (ausgenommen lebende Tiere) 1 Tag ohne Rücksicht auf die Entfernung;
2. für Frachtstückgut (ausgenommen lebende Tiere)
   für die ersten 250 km 2 Tage
   für weitere Entfernungen 1 weiterer Tag;
3. für Eilgut (ausgenommen lebende Tiere), das in Bahnhöfen aufgegeben oder abgeliefert wird, die nicht in den die Wiener Bahnhöfe verbindenden Bahnlinien (Gütertarif der Österreichischen Bundesbahnen, Teil II, Heft A, Vorwort V—A—I—c gelegen sind, und das über diese Linien gemäß der Verkehrsleitungsvorschriften oder gemäß einer Vorschrift des Absenders im Frachtbriefe befördert wird, außer der Zuschlagsfrist unter Ziffer 1 noch 1 Tag.

(Genehmigung des Österreichischen Bundesministeriums f. H. u. V. vom 21. Dezember 1925 Zahl 47446/20.)

Betriebsveränderungen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 30. Dezember 1925 ist das zweite Gleis zwischen Wuitz-Mumsdorf und Meuselwitz an der Nebenbahn Zeitz-Altenburg in Betrieb genommen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Der an der Hauptstrecke Berlin-Görlitz gelegene Bahnhof 2. Klasse Spremberg-Ost erhält vom 1. Februar 1926 ab die Bezeichnung „Spremberg Hbf.“

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 174 vom 30. Dezember 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Technisches Vereinsorgan 1926;

Nr. I 2 vom 5. Januar 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güteprobensammlung;

Nr. I 4 vom 4. Januar 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

Heute verschied nach längerem Leiden in Cassel im 72. Lebensjahre der

Eisenbahndirektionspräsident a. D.

Herr **Alfred Vollgold.**

Der Verstorbene hat über 41 Jahre im Staatsdienste gestanden. Mit hervorragender Befähigung, hohem Pflichtbewußtsein und vorzüglichen Charaktereigenschaften ausgestattet, hat er 10 Jahre, bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Februar 1920, die Reichsbahndirektion Cassel geleitet.

Sein Andenken werden wir stets in hohen Ehren halten.

Cassel, den 31. Dezember 1925. (30)

Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes des Reichsbahndirektionsbezirks Cassel.

2. Berichtigung.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.
Verkehr über deutsche Seehäfen.
Druckfehlerberichtigung.

In der Tarifanzeigerverfügung lfd. Nr. 258 hat der erste Satz wie folgt zu lauten:

„Die Donaudampfschiffahrt ist ab 8. Dezember 1925 im Sinne der besonderen Anwendungsbedingungen der Abteilungen XVI und XIX des genannten Tarifs geschlossen.“

Altona, den 6. Januar 1926. (33)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

3. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Hauptstrecke Berlin-Görlitz gelegene Bahnhof 2. Klasse Spremberg Ost erhält vom 1. Februar 1926 ab die Bezeichnung „Spremberg Hbf.“.

Halle (Saale), im Januar 1926. (27)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Halle (Saale).

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a des VWÜ. Wegen Hochwassers ist der Gesamtverkehr auf der Strecke Vésztö-Okány seit dem 25. Dezember, auf der Strecke Vésztö-Szeghalom seit 26. Dezember, auf den Strecken Gyula-Kötegyán, Kötegyan-Vésztö und Nagyecsed-Agerdömajor seit dem 27. Dezember 1925 eingestellt.

Budapest, den 30. Dezember 1925. (39)
Direktion der königl. ung. Staatseisenbahnen.
Verkehrshauptsektion.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a des VWÜ. Wegen Hochwassers war der gesamte Güterverkehr nach Dresden Elbufer Altstadt vom 2. bis 6. Januar 1926 gesperrt.

Dresden, den 7. Januar 1926. (40)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Gemäß § 10 Ziffer 1 a VWÜ. Die in Nr. 1 dieser Zeitung bekanntgegebenen Verkehrsstörungen sind für den Bahnhof Maastricht sowie für die Strecken Roermond-Eijsden Grenze, Maastricht-Lanaeken, Maastricht-Meerssen vom 6. Januar ab, für die Strecken Nijmegen-Mook-Middelaar, Beugen - Rijkevoort - Venlo Grenze, Roermond-Weert und für mehrere Strecken der Limburgischen Kleinbahn vom 8. Januar 1926 ab aufgehoben.

Der Verkehr ist zur Zeit noch behindert auf den Strecken Nijmegen-Ravenstein, Mook-Middelaar-Beugen-Rijkevoort, Gennep Grenze-Mil, Eindhoven-Valkenswaard Grenze und Stevensweert-Obbicht der Limburgischen Kleinbahn.

Utrecht, den 9. Januar 1926. (41)
Niederländische Eisenbahnen.
Betriebsverwaltung.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II
(Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1926. Aufnahme von Buggingen als Versandstation in A. T. 41 und Lübeck als Empfangsstation in A. T. 92. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (22)

Altona, den 5. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Güterverkehr zwischen Österreich, der Tschechoslowakei und darüber hinaus gelegenen Ländern sowie deutschen Stationen einerseits und den deutschen Seehafenstationen Hamburg Hgbf. und Bremen anderseits.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1926 treten in der im Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 24/1925 unter lfdr. Nr. 476 veröffentlichten Verfügung Ergänzungen in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 9. Januar 1926. (42)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 wird die Station Duisburg-Meiderich Nord als Grubenholzsammellager in dem Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. nachgetragen. (43)

Berlin, den 9. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 tritt der Ausnahmetarif 17 a für Getreide und Mühlenerzeugnisse von Stationen der Reichsbahndirektion in Königsberg (Pr.) nach einer Anzahl von Stationen der Reichsbahndirektion Berlin in Kraft. Ferner wird zum gleichen Zeitpunkt der Ausnahmetarif 64 für Getreide und Mühlenerzeugnisse zur Ausfuhr über See von ostpreußischen Stationen nach den Seehäfen Elbing, Königsberg (Pr.)-Kai, Königsberg (Pr.)-Ost, Königsberg (Pr.)-Lizent, Königsberg (Pr.)-Pregelbahnhof und Pillau eingeführt. (44)

Berlin, den 11. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 werden das Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager usw. und der Ausnahmetarif 18 durch Aufnahme neuer Stationen ergänzt sowie im Ausnahmetarif 11 unter 3. A. „Rohphosphate, gemahlen“ nachgetragen. (26)

Berlin, den 6. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Im Ausnahmetarif 5 des deutsch-dänischen und in den Ausnahmetarifen 4 u. 5 des deutsch-schwedisch-norwegischen Tarifs wird der bisherige Ausschluß der Beförderung von „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren (hierunter auch eiserne Maschinen und Maschinenteile)“ zu den Sätzen dieser Ausnahmetarife mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 aufgehoben.

Altona, den 5. Januar 1926. (23)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 wird die Station Woltschansk der Südbahnen, Verwaltung Charkow, in den deutsch- und litauisch-russischen Gütertarif einbezogen. (31)

Königsberg (Pr.), den 4. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Unterabschnitte zu 19 a und 93 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ geändert. Näheres enthält die am 11. Januar 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 7. Januar 1926. (37)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5.
(Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1926 tritt an Stelle des am 12. Mai 1925 eingeführten Durchfuhrausnahmetarifs S D 5 ein neuer Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 9. Januar 1926. (38)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1926 werden die Frachtsätze im Ausnahmetarif 43a aufgehoben und durch nachstehende ersetzt:

von Gustavsburg	10 t	Hauptklasse
nach Basel Bad. Bf.	275	254

Karlsruhe, den 4. Januar 1926. (24)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 18. Januar 1926 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1926, wird ein Ausnahmetarif Nr. 44 d für Mineralöle von Mannheim nach Basel Bad. Bf. und Schaffhausen eingeführt. Der Ausnahmetarif ist an Mindestmengen von 5000 t und 10 000 t gebunden, die innerhalb 6 Monaten aufgeliefert werden müssen. Näheres im T. V. A. (32)

Karlsruhe, den 5. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen und den tschechoslowakischen Stationen der Strecke Asch-Roßbach.) Eisenbahn-Gütertarif, Heft 7.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 ist auf S. 14—21 die Station $\frac{\text{Hazlov}}{\text{Haslau}}$ mit den gleichen Angaben und Schnittfrachtsätzen I wie $\frac{\text{Aš v Čechách}}{\text{Asch i. Böhmen}}$ nachzutragen. Als Schnittfrachtsätze II sind bei $\frac{26}{\text{Fr}}$ 186, bei 27 212 einzusetzen.

Eg/Ch

(Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach mittel-, nord- und ostdeutschen Stationen). Eisenbahngütertarif Heft 10.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 ist auf S. 14/15, 52/53, 90/91, 128/129 die Station Auerhammer nachzutragen. Es gelten die Angaben und Frachtsätze für Aue (Erzgeb.) zuzüglich 1 RPf. bei den Schnittfrachtsätzen II.

Dresden, am 28. Dezember 1925. (36)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 86 geändert.

Berlin, den 5. Januar 1926. (29)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1926 wird der Frachtsatz des A. T. 43 für Aluminiumoxyd von Bergheim Erft nach Basel Bad. Bf. auf 238 RPf. festgesetzt.

Karlsruhe, den 4. Januar 1926. (25)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Südslavisch-Schweizerischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. Eisenbahngütertarif vom 1. Januar 1926. Tfv. 382.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 ist ein Eisenbahn-Gütertarif (Umbehandlungstarif), enthaltend die regelementarischen und besonderen Bestimmungen für die durchgehende Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Leichen zwischen Stationen der südslavischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits im Durchgang über deutsche, österreichische, ungarische und italienische Bahnen, sei es über eine oder mehrere dieser Bahnen, in Kraft getreten. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Eisenbahnverwaltungen. Der Tarif ist zum Preise von 50 Reichspfennig bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München und der Auskunftsstelle in Berlin C II, Bahnhof Alexanderplatz, erhältlich. (35)

München, den 5. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Rumänisch-Schweizerischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. Eisenbahngütertarif vom 1. Januar 1926. Tfv. 374.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 ist ein Eisenbahn-Gütertarif (Umbehandlungstarif), enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für die durchgehende Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Leichen zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits im Durchgang über deutsche, österreichische, tschechoslowakische, ungarische, polnische, südslavische und italienische Bahnen, in Kraft getreten. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Eisenbahnverwaltungen. Der Tarif ist zum Preise von 50 Reichspfennig bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München und der Auskunftsstelle in Berlin C II, Bahnhof Alexanderplatz, erhältlich. (34)

München, den 5. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 3. Berlin, den 21. Januar 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Das Tageslichtsignal der Berliner Hochbahn.

Von Oberingenieur **Bothe**, Berlin.

Auf dem Betriebsnetz der Berliner Hochbahngesellschaft hat der Verkehr einen Umfang erreicht, der dazu nötigte, die Zugabstände in den Stunden stärksten Verkehrs streckenweise bis auf 90 Sekunden zu verkürzen. Zu diesem Zwecke war, wie bereits früher in dieser Zeitung erläutert, die Einführung einer selbsttätig arbeitenden Signalanlage erforderlich[1]), deren sinnreiche Einrichtungen die Sicherheit des verstärkten Betriebes in hohem Maße gewährleisten.

Die für eine solche Anlage gemachten Aufwendungen erfüllen begreiflicherweise nur dann ihren Zweck, wenn die Signale dem Zugfahrer schon in bestimmten angemessenen Entfernungen einwandfrei erkennbar sind. Bei Bahnen, die über freiliegendes Gelände führen, ist dies bei den bisher üblichen Flügelsignalen (Formsignalen) ohne weiteres der Fall, sofern heller Himmel den Hintergrund bildet. Bei über Tage liegenden Stadtschnellbahnen aber, die durch dicht bebaute Viertel führen, ist die Sichtbarkeit der Signale durch den grauen, in neuerer Zeit auch vielfach lebhafteren Farbenton der Häuser fast ausnahmslos stark beeinträchtigt; eine Steigerung der Sichtbarkeit der Signale ist hier dringendes Bedürfnis.

Die Berliner Hochbahngesellschaft entschloß sich daher auf Vorschlag des Geheimrats Dr. Kemmann im Sommer 1925, dem Beispiel amerikanischer und englischer Stadtschnellbahnen folgend, auf ihren Hochbahnstrecken Tageslichtsignale einzuführen[2]). Sie gewähren den Flügelsignalen gegenüber nicht allein den Vorteil besserer Sichtbarkeit, sondern auch größerer Einfachheit und einer um etwa 5 Sekunden kürzeren Stellzeit. Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß bei einem bis auf 1½ Minuten verkürzten Zugabstand jeder Bruchteil einer Sekunde, der für die Freigabe einer Blockstrecke gewonnen werden kann, für den Gang der Züge von großer Bedeutung ist. Unter den erwähnten ungünstigeren Sichtverhältnissen bietet das Lichtsignal ferner den Vorzug, schon aus größerer Entfernung und dann auch deutlicher erkennbar zu sein als das Formsignal. Dementsprechend hat es der Zugfahrer beim Antreffen eines Haltsignals dann viel leichter, sich beim Abbremsen so einzurichten, daß er aus verminderter Geschwindigkeit, ohne anhalten zu müssen, wieder auf volle Fahrt gehen kann, wenn das Signal — wie das häufig der Fall ist — noch während der Annäherung des Zuges die Fahrtfrei-Stellung einnimmt.

Nach eingehenden Versuchen ist es der Berliner Hochbahngesellschaft gelungen, ein Tageslichtsignal auszubilden, das, soweit die betrieblichen Feststellungen bis jetzt ergeben haben, allen Anforderungen, die eine Stadtschnellbahn an ein solches Signal zu stellen hat, in vollstem Maße entspricht.

Um für die Zugfahrer ein einheitliches Signalbild zu schaffen, wurden die Farblichtsignale, d. h. die Rot-, Grün- und Orangelicht-Anzeigen, wie sie auf den Tunnelstrecken seit jeher durchgeführt sind, auch auf die über Tage liegenden Strecken übertragen. Hier waren indessen an die Sichtbarkeit der Signale gesteigerte Ansprüche zu stellen, da diese auch bei starker Sonnenbestrahlung, bei Schneetreiben, Nebel usw. auf genügend große Entfernung einwandfrei erkennbar sein müssen. Dies erforderte feinste Regelbarkeit der Stellung der Lampe zur Linse, der

[1]) Vergl. Nrn. 16 u. 52 des Jahrg. 1913, Nr. 39 des Jahrg. 1916, Nr. 29 des Jahrg. 1919, Nrn. 25 u. 26 des Jahrg. 1921, Nrn. 21 u. 43 des Jahrg. 1923, Nr. 20 des Jahrg. 1924 und Nr. 39 des Jahrg. 1925.

[2]) Vergl. Nr. 39 S. 1127 des Jahrg. 1925 dieser Zeitung.

ganzen Laterne zur Fahrbahn und wegen der zahlreichen Gleiskrümmungen die Schaffung eines möglichst breiten Lichtkegels.

Die Laterne des selbsttätig arbeitenden Tageslichtsignals hat, wie aus Abb. 1 hervorgeht, zwei aus Eisenblech hergestellte Lichtkammern, in deren Innerem je zwei besonders stoßfeste Lampen l und l^1 untergebracht sind, die bei 70 Volt Wechselstromspannung 40 Watt verbrauchen. Der für die Lampen (Zentralampen) verwendete Spiraldraht ergibt die erforderliche Zusammendrängung der Lichtquelle in senkrechter Richtung; die verhältnismäßig zahlreichen Aufhängepunkte verhindern Kurzschlüsse des Leuchtfadens bei Erschütterungen. Die Lampen sind auf Schlitten befestigt, die durch Stellschrauben s und s^1

Abb. 1.

wagerecht und senkrecht bewegt werden können. Auf diese Weise können die Lampen, um die beste Lichtwirkung zu erzielen, in die günstigste Stellung zu der vor ihnen angeordneten Sammellinse sl gebracht werden. Sie sind so geschaltet, daß l stets mit voller Spannung, also 70 Volt, l^1 dagegen — infolge Vorschaltung eines Widerstandes — mit Unterspannung brennt. Dadurch ist für den Fall ein sicherer Rückhalt geboten, daß l durchbrennen sollte. Das Signal bleibt dann durch l^1, wenn auch in verminderter Lichtstärke, dem Fahrer immer noch gut erkennbar. Die wahrgenommene Verminderung der Lichtstärke hat der Fahrer auf dem nächsten Bahnhof zu melden, von wo aus telephonisch die sofortige Auswechselung der schadhaften Lampe veranlaßt wird. Die Wahl der Spannung von 70 Volt für die Lampe l ergab sich aus dem Strombedarf des mit der Lampe hintereinander geschalteten Relais, der 0,5 Amp. beträgt; die Lichtstärke und damit der Energieverbrauch der Lampe waren durch die an die Sichtbarkeit des Signals gestellten Forderungen gegeben.

Für besonders ungünstige Fälle, in denen die Sonnenstrahlen bei auf- oder untergehender Sonne senkrecht auf die Linse fallen oder unmittelbar in das Auge des Zugfahrers gelangen, kann die Lichtwirkung der Lampe l dadurch gesteigert werden, daß man sie mit einem Spiegelbelag versieht. Verschiedentlich ist der Vorschlag gemacht worden, in jeder Lichtkammer nur eine einzige Glühlampe zu verwenden, diese aber mit 2 elektrisch voneinander getrennten Leuchtfäden zu versehen, von denen der eine mit Unterspannung brennt. So verlockend die Verwendung derartiger Lampen auch erscheinen mag, so ist in dem vorliegenden Falle sowohl aus sicherheitstechnischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen davon Abstand genommen worden, da erfahrungsgemäß beim Durchbrennen des einen Leuchtfadens mit wenig Ausnahmen auch der zweite zerstört wird. Wenn dieser aber auch erhalten bliebe, würde doch, falls die Einrichtung so getroffen ist, daß er dann voll leuchtet, die Veränderung in der Leuchtstärke so gering sein, daß sie dem Zugfahrer nicht erkennbar wird. Eine Meldung würde also nicht erfolgen und das Signal von diesem Zeitpunkt ab ohne den erforderlichen Rückhalt brennen. Wird dagegen die Einrichtung so getroffen, daß beim Durchbrennen des einen Leuchtfadens der zweite mit verminderter Lichtstärke brennt, so müßte, um den oben erwähnten Rückhalt zu gewinnen, die Lampe ausgewechselt werden, obwohl der zweite Faden noch betriebsfähig ist.

Abb. 2.

Das Innere der Lichtkammern ist von der Rückseite durch eine Tür zugänglich, durch die die Lampen bequem ausgewechselt und auf die Lichtpunkthöhe eingestellt werden können. Im Vorderteil der Lichtkammern befinden sich die Sammellinsen sl; die Linse der oberen Kammer ist rot, die der unteren grün gefärbt. Die Linsen (Abb. 2) haben 170 mm Durchmesser, ihr Krümmungshalbmesser beträgt 112 mm und der Abstand des Brennpunktes vom Scheitel der Vorderfläche 160 mm. Die Krümmung der inneren Ringfläche hat etwa 225 mm Halbmesser, der der äußeren Ringflächen nimmt allmählich zu. Die Leuchtfäden der Lampen müssen auf die Höhe der optischen Achse eingestellt werden, die von ihnen an den vier Punkten A, B, C und D geschnitten wird. Der Verlauf der

Abb. 3.

trahlen, von denen in den Abbildungen einzelne (1—8) gezeichet sind, ist nach dem Snellius'schen Brechungsgesetz n. sin i = '. sin i' festgelegt, wobei n und n' die Brechungsquotienten der ch in der Brechungsfläche berührenden beiden Mittel i und i' er Einfall- und Brechungswinkel sind. Für Luft ist n mit 1, ir Glas n' mit 1.5 in der Zeichnung zugrunde gelegt. Aus dem eispiel ersicht man, daß alle von den Punkten A, B, C, D ausehenden Strahlen, die zwischen 1 und 8 auf die Linse treffen, hnlich wie die gezeichneten verlaufen müssen. Da die Verteing der Lichtpunkte auf der optischen Achse der Linse eine treuung des ausfallenden Lichtes verursacht, muß dessen Ir-

Abb. 4.

nsität geringer sein, als wenn die gesamte Lichtmenge im ennpunkt vereinigt würde. Diese Streuung ist aber von vornrein bezweckt, da sich mit der Bewegung des Zuges die Stelng des Zugfahrers zur Signallinse ändert. Dies findet schon f g e r a d e r Bahnstrecke statt. In vielen Fällen lien aber innerhalb der notwendigen Sichtstrecke mehr er weniger starke B a h n k r ü m m u n g e n, die den inkel der optischen Achse der Linse zum Auge des gfahrers vergrößern. Wird dieser Winkel so groß, ß die Streuung, die durch die vorerwähnte Verteilung der chtpunkte erzielt wird, nicht mehr ausreicht, so muß vor die mmellinse sl eine Streulinse st, das ist eine Glasscheibe mit rechten biconcaven Riffeln, gesetzt werden. (Vergl. Abb. 1 d 3.) Die lotrechte Lage der Riffeln bewirkt, daß die Streuung uptsächlich nach der Seite und nur unbedeutend nach oben und ten vergrößert wird. Letzteres ist, was besonders hervorhoben werden muß, auf der Berliner Hochbahn nicht nötig, da alle Signallaternen annähernd in Augenhöhe des Fahrers angebracht sind. Wie aus Abb. 3 ersichtlich, wird der Lichtkegel der austretenden Strahlen durch die Streulinse wesentlich verbreitert.

Um das Strahlenbündel genau auf das Auge des Zugfahrers einstellen zu können, muß die Signallaterne so eingerichtet sein, daß sie gedreht, geneigt und in der jeweils günstigsten Lage festgestellt werden kann. Zu diesem Zweck ist das Laternengehäuse nach Abb. 1 mit dem Signalmast durch den oberen Arm a fest und durch den unteren Arm a1 nachstellbar verbunden. Der Arm a mündet in eine Art kardanisches Gelenk k und verleiht

Abb. 5.

hier der Laterne eine Drehbarkeit um ihre aufrechte, wie auch um ihre wagerechte Achse. Die Feststellbarkeit der Laterne bei der Bewegung um die aufrechte Achse ist mit Hilfe des am Querhaupt qu angeordneten Einstellbogens eb möglich. Den oberen Bewegungen entsprechend wird der untere Arm a1 mit Hilfe eines Bolzens, der durch eine der aneinander gereihten Bohrungen im hinteren Teil des Armes geführt wird, am Signalmast festgelegt. Um die starken Erschütterungen zu mildern, die von dem Eisenviadukt der Hochbahn auf den Laternenkörper übertragen werden, ist die Laterne gegen die vorbeschriebene Aufhängevorrichtung stark abgefedert. Da die Stöße aus verschiedenen Richtungen kommen, sind zur Abfederung Kegelfedern kf verwendet, deren Fußpunkte in ringförmige Ausdrehungen der Tragekörper eingelassen sind und durch Längsbolzen nachgespannt werden können.

Über den Linsen sind Schutzschirme angeordnet, die den unmittelbaren Einfall des Sonnenlichtes in die Linsen und im Win-

ter das Ansetzen von Schnee verhindern. Ein rechteckiger, schwarz gestrichener Schirm läßt das farbige Signallicht auf tiefdunklem Grunde klar hervortreten. Die Laterne ist an einem Signalmast (Abb. 4 und 5) befestigt, der in seinem oberen Teil rahmenförmige Gestaltung hat. Diese ist notwendig, da das Signal mit Rücksicht auf gute Ausnutzung des Lichtkegels der Fahrbahn möglichst nahe, der Mast dagegen so weit von

Abb. 6.

ihr entfernt aufgestellt werden muß, daß der mit der Unterhaltung betraute Bedienstete hier seine Arbeit gefahrlos verrichten kann. Ferner erweist sich der Rahmen, der die Signallaterne umfaßt, für die Anbringung des Fahrsperrenarmes f als sehr zweckmäßig, da dessen Drehpunkt auf diese Weise nahe an das Profil des lichten Raumes herangerückt werden konnte, so daß der Arm bei vorkommenden Anschlägen an den Bremsauslöser so wenig wie möglich beansprucht wird.

Um den Fahrsperrenantrieb zweckentsprechend unterzubringen, ist der Signalmast im unteren Teil gabelartig erweitert und auf diese Weise auch Gelegenheit zu bequemer Führung der Gestängeverbindung g zum Fahrsperrenarm geschaffen (Abb. 5). An die Erweiterung des Mastes sind zwei aus Eisenblech hergestellte Schaltschränke angebaut, die zur Aufnahme von Sicherungen, Relais, Transformatoren, Endverschlüssen und Ersatzteilen dienen (Abb. 6). Der untere Teil des rechtsseitigen Schrankes ist eine Hochspannungskammer; hier münden die Hauptkabel, die Wechselstrom von 475 Volt führen. Die Abzweigklemmen und Sicherungen sind auf einer in dieser Kammer angebrachten Marmortafel befestigt. Die Klemmen werden durch eine Isolierkappe (in der Abbildung abgenommen) verdeckt, um Gefährdungen des Personals durch zufällige Berührungen unmöglich zu machen. Um bei notwendig werdenden Arbeiten am Kabel dessen Trennung vornehmen zu können, sind auf der Marmortafel leicht herausnehmbare Verbindungslaschen vorgesehen. An der rechten Seite der Hochspannungskammer mündet das Gleichstromkabel für den Fahrsperrenantrieb, das eine Spannung von 120 Volt führt und ebenfalls leicht herausnehmbare Trennungslaschen hat. Im mittleren Teile des rechtsseitigen Schrankes befinden sich die Sicherungen für die Niederspannungsanschlüsse und die Thermoregler, das sind Eisendrahtwiderstände, mit denen die Gleisspannung geregelt wird. Im oberen Teil des rechtsseitigen Schrankes ist der Transformator untergebracht, der primär 475 Volt Wechselstrom erhält und zu beiden Seiten Klemmenanschlüsse besitzt, von denen die gebräuchlichen Spannungen für den Betrieb der Signalanlage entnommen werden. Im linkeseitigen Schrank befinden sich oben der Motorschalter (Relais), in der Mitte 3 Regulierwiderstände, von denen zwei die eingangs erwähnte Unterspannung für die Lampe l[1] herstellen, während der dritte als Ausgleichwiderstand für den Relaisstromkreis dient. Im unteren Teil des linksseitigen Schrankes sind die Endverschlüsse für die Verbindungskabel untergebracht.

Die vorbeschriebene Einrichtung umfaßt mit Ausnahme des Drosselstoßes (Impedanzverbinders)[3]) sämtliche Teile, die zur Sicherung einer Blockstrecke notwendig sind. Ein solcher Signalsatz kann in der Werkstatt fertig geschaltet werden, so daß nach seiner Aufstellung auf der Strecke nur noch der Anschluß der Kabel zu erfolgen hat.

Die mit dem beschriebenen Tageslichtsignal gemachten Erfahrungen sind, was die Sichtbarkeit des Signals betrifft, als sehr gute zu bezeichnen; vom Zugpersonal ist seine Einführung aufs lebhafteste begrüßt worden. Bezüglich der Betriebssicherheit sind infolge der Einfachheit des Signals und der übersichtlichen Anordnung aller damit verbundenen Apparate so gute Erfahrungen gemacht worden, daß alle auf der Berliner Hochbahn noch vorhandenen Flügelsignale zurzeit durch Tageslichtsignale der vorbeschriebenen Art ersetzt werden.

Die Durchführung der Tageslicht-Signalanlage ist von der Hochbahngesellschaft im Verein mit dem Blockwerk der Firma Siemens & Halske erfolgt.

[3]) Vergl. Abb. und Beschreibung in Nr. 52 des Jahrg. 191[illegible] dieser Zeitung.

Wasserverkehr.

— **Stapellauf des größten Motorschiffes der Welt.** Ende Dezember 1925 ist auf dem Cantiere Nevale Triestino in Monfalcone das für die Reederei Cosulich erbaute Motorschiff „Saturnia“ von Stapel gelassen. Mit ihren 23 500 BRT. ist die „Saturnia“ das größte Schiff, das in Italien nach dem Kriege gebaut ist. Es hat eine Länge von 192,45 m, eine Breite von 24,23 m und eine Raumtiefe von 14,17 m. Das Schiff kann 3000 Personen und 9000 t Ladung fassen. Es soll zwischen Triest und Südamerika verkehren. Die Motoranlagen, bestehend aus zwei je achtzylindrigen Hauptmotoren und sechs weiteren, entwickeln zusammen 33 500 PS.

— **Konferenz der Donaudampfschiffahrtsgesellschaften.** Di[e] an der Donauschiffahrt beteiligten größeren Dampfschiffahrtgesellschaften haben ihre jährliche Konferenz diesmal am 4. un[d] 5. d. M. in Budapest abgehalten, bei welcher Gelegenheit mehrer[e] für die Donauschiffahrt wichtige Fragen durchberaten und ge[-]regelt wurden. Die neuen Tarife, die im allgemeinen kein[e] Erhöhung der Frachtsätze enthalten, werden voraussichtlich a[m] 1. März erscheinen.

— **Neue Frachtdampfer für die Deutsch-Australische Damp[f]schiffsgesellschaft in Hamburg.** Die Deutsch-Austral hat [...] einen Frachtdampfer gleicher Art von 8—9000 BRT. bei de[n] Werften von Blohm & Voß in Hamburg, dem Bremer Vulkan un[d] der Flensburger Schiffbaugesellschaft in Auftrag gegeben.

Im Kampf gegen die Unfallgefahr.

Nachdem das Ausland in der Propaganda gegen die Unfälle, las heißt also für die Mittel der Unfallverhütung seit Jahren vorangegangen ist und nachweisliche Erfolge durch sie erzielt hat, ist auch in Deutschland der Bekämpfung der Unfälle im vergangenen Jahre erhöhte Aufmerksamkeit gezollt worden. Ihren Ausgang nahm die Propaganda in den Fabrikbetrieben, aber bald folgte sie für den öffentlichen Verkehr nach, und Ansätze zeigen sich, ihr auch für den Sport die gebührende Würdigung zuteil werden zu lassen.

Bei der neuzeitlichen Unfallbekämpfung hat man sich die durch die Unfallstatistik gewonnenen Erfahrungen zunutze gemacht, die dahin gehen, daß die bei weitem größte Anzahl aller Unfälle durch den Menschen selbst herbeigeführt werden und daß es daher notwendig ist, auf den Menschen als wichtigsten Betriebsfaktor im Wirtschaftsleben in geeigneter Weise einzuwirken, um sein Verantwortungsgefühl gegen sich selbst, Unfälle zu vermeiden, zu stärken. Dabei sind zwei Richtpunkte vorzugsweise im Gedächtnis zu behalten: Als Mittel der Propaganda Worte und Bilder, die größte Wirksamkeit verbürgen, zu finden, und beste Verfahren, diese Propagandamittel an diejenigen heranzubringen, die den Unfällen ausgesetzt sind.

Bilder sind zweifellos sehr wirksam, da der Mensch, um mit Dr. Zell zu sprechen, vorzugsweise „Augentier" ist, was man z. B. am besten aus der Tatsache erkennen kann, daß in einem Konzert fast jeder Zuhörer die Musiker sehen will, obwohl doch die Musik lediglich durch das Ohr aufgenommen wird. Diese vorzugsweise optische Einstellung der Menschen rechtfertigt die Bildpropaganda zweifellos. Aber bei meiner Beschäftigung mit der Frage, namentlich bei der Mitarbeit bei dem Entwurf von Unfallverhütungsbildern und bei der kritischen Prüfung vorhandener Bilder bin ich doch zu der Überzeugung gekommen, daß Bilder sehr viele Angriffspunkte für die Kritik bilden und daß die Beschauer oft am Nebensächlichen hängen bleiben, anstatt das Wesentliche in sich aufzunehmen. Es gehört in der Tat ein Kunstmaler von sehr viel Geschick dazu, Unfallverhütungsbilder zu entwerfen, und man muß heute schon sagen, daß ein solcher Künstler genau so Spezialist sein muß, wie es Malerspezialisten z. B. für Geschehnisse aus dem Eisenbahn- und Schiffsleben, für Landschaften, für Charakterköpfe, Tiere oder die groteske Darstellung des Menschenlebens gibt. Da die Bilder einem sehr großen Publikum mit recht verschiedenem Geschmack und verschiedener Auffassungsgabe preisgegeben werden, so ist damit die Schwierigkeit gegeben, ein wirklich ansprechendes, den Beschauern gefallendes und doch wirksames Unfallverhütungsbild zu schaffen. So hängt die Lösung dieser Aufgabe in der Tat von dem guten Griff ab, einen Künstlerspezialisten, der für dieses Gebiet die genügende Begabung und das erforderliche Interesse mitbringt, zu finden. Man darf sicher einen erkennbaren Fortschritt der Ende des Jahres 1925 geschaffenen Unfallverhütungsbilder gegen jene aus dem Anfang des gleichen Jahres verzeichnen. Wenn man nun noch berücksichtigt, daß manche Mahnungen und Warnungen sich im Bild bei bestem Willen gar nicht darstellen lassen, so kommt man leicht auf den Weg, das Wort allein in seiner Wirksamkeit für die Unfallbekämpfung zu untersuchen. Man hat nach meiner Meinung das Wort allein gegenüber dem Bild zu sehr vernachlässigt, trotzdem es viel leichter unmißverständlich Gedanken zum Ausdruck bringen kann wie Bilder, deren Absicht erst entziffert werden muß und leicht falsch entziffert werden kann. Auch kann die Mahnung im Wort allein viel schneller dem augenblicklichen Bedürfnis folgen als die in ein Bild übertragene Mahnung. Z. B. wenn ein Unfall sich zugetragen hat: In kürzester Zeit kann die Propaganda gegen den Unfall einsetzen durch ein Mahnwort, das in verhältnismäßig kurzer Zeit zu entwerfen ist, um es dann in Plakatform oder in Zeitungen und Hauszeitschriften zu verbreiten. Die Veröffentlichung eines entsprechenden Unfallbildes nimmt erheblich mehr Zeit in Anspruch, muß also in seiner Wirkung in diesem besonderen Fall erheblich nachhinken. Auch die großen Merktafeln vor den Haupteingängen der Werke (z. B. Gelsenkirchen: „Kommt ausgeruht zur Arbeit, dann seid ihr unfallsicher") beruhen nur auf der Wirkung des Wortes.

Der zweite oben angedeutete Richtpunkt, die Propaganda an die Menschen heranzubringen, hat mich weiter darin bestärkt, das Wort bevorzugt in der Unfallverhütung zu verwenden. Auch die Kostenfrage ist nicht unwesentlich, denn der Druck eines Satzes, der wohl überlegt ist, ist immer sehr viel billiger als ein Bild, dessen Kosten für Vorarbeiten und Ausführung im Original allein mehr als 200 ℳ gewiß betragen werden.

Im Kampf gegen die Unfallgefahr

Präge die Vorschriften zur Unfallverhütung deinem Gedächtnis ein.

HAB ACHT!
Denk an deine Mutter!

Ich habe mich daher entschlossen, die Propaganda des Wortes allein in folgender Weise zu benutzen: In dem von mir herausgegebenen „Taschenbuch[1]) für alle Werkstattangehörigen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf das Jahr 1926" habe ich aufgenommen: 46 Merkregeln zur Unfallverhütung in Werkbetrieben, 43 Gebote der Unfallverhütung im Straßenverkehr und 19 Merksätze zur Unfallverhütung beim Wassersport. Da das Taschenbuch in sehr großer Anzahl in die Hände der Werkangehörigen gelangt, so darf ein Erfolg dieser Propaganda gewiß erwartet werden.

Man ist auch dazu übergegangen, das Wort allein in Tageszeitungen, auch in Werkzeitschriften wirken zu lassen; jedoch sind die Merksätze zur Unfallverhütung, die ich bisher in Tageszeitungen gesehen habe, so unauffällig abgedruckt, daß sie dem schnell lesenden Zeitungsleser in der Regel kaum zum Bewußtsein kommen werden. Außerdem ist dieser auch auf Neuigkeiten, Sensationen in allen möglichen Gebieten eingestellt, er liest hastig, ohne nachzudenken. Merkregeln zur Unfallverhütung wollen aber überlegt und durchdacht werden.

In der Werkzeitschrift „Das Eisenbahnwerk" wird auf meine Veranlassung jedes Heft des laufenden Jahrgangs, beginnend mit Heft 1 am 5. Januar dieses Jahres, eine sogenannte „Unfallleiste" bringen, die im Text an geeigneter Stelle erscheint, die von der Schriftleitung aus Rücksichten satztechnischer Art oder der Wirkung für jedes Heft besonders bestimmt wird. Diese Unfalleiste, von der obiges Bild jene zeigt mit dem Mahnwort, das in Heft 1 abgedruckt wird, wird links und rechts von zwei Bildern begrenzt, die in der oberen Wagerechten durch die

[1]) Verlag H. Apitz, Berlin W 57.

deutlich zum Leser sprechenden Worte „Im Kampf gegen die Unfallgefahr“ verbunden werden. Das noch zwischen beiden Bildern verbleibende freie Feld dient zur Aufnahme der Mahnung, die in zwangloser Wahl aus dem Werkbetriebe, aus dem Straßenverkehr oder aus dem Sportleben genommen wird. Von besonderem Interesse sind die beiden Bilder[2]) der Unfalleiste. Man hätte auf den Gedanken kommen können, hier in jedem Heft ein anderes Unfallverhütungsbild zu bringen. Das wäre aber nicht zweckmäßig, da die Bilder für eine volle Wirkung viel zu klein sind. Vorherrschend war vielmehr der Gedanke, sie zum Schmuck zu verwenden, sie aber dennoch zu dem Mahnwort in unmittelbare Beziehung zu setzen. Deswegen sind die Bilder ausgesucht worden, welche in ansprechender Darstellung sich an das Gemüt des Beschauers wenden und die gewiß bei niemandem ihre beabsichtigte Wirkung verfehlen werden. Links die besorgte Mutter, die dem Sohn zum Abschied die Hand reicht und ihm noch die Mahnung mit auf den Weg zu seinem Tagewerk gibt: „Hab' Acht! Denk an deine Mutter!“ Rechts die von ihren kleinen Kindern umgebene Mutter in voller Unruhe über das Ausbleiben des Mannes nach Feierabend; auch können wir uns vorstellen, daß sie unter dem Eindruck des ersten Schmerzes steht bei der Nachricht von einem Unfall, der ihren Mann betroffen hat. Die beiden Kinderchen zu ihrer Seite sehen scheu und geängstigt zu Boden. Das Bild trägt die Unterschrift: „Denk an Frau und Kinder und übe Vorsicht bei der Arbeit!“ Eine kleine Vignette im Hintergrund des Bildes zeigt zwei Arbeiter, die ihren verunglückten Kameraden forttragen. Es zeigt also links den Arbeiter, der munter und frisch zu seiner Arbeit geht, während rechts auf dem Bild der Unfall bereits eingetreten ist. Links das Verhältnis des Sohnes als Ernährer seiner ergrauten Mutter und rechts der fehlende Führer und Ernährer seiner Familie.

Die Schriftleitung der genannten Zeitschrift behält sich außerdem vor, nach Bedarf Unfallverhütungsbilder in den Text an beliebiger Stelle einzustreuen, sofern die Bilder in jeder Richtung der Kritik standhalten.

Es bleibt abzuwarten, wie dieser Gedanke der Unfalleiste von den Lesern der Zeitschrift beurteilt werden wird. Verfasser dieser Ausführungen darf sich vorbehalten, hierüber gelegentlich später zu berichten.

Dr. Hans A. Martens.

[2]) Das linke Bild hat der Verlag Reimar Hobbing im Original, das rechte Bild hat die Unfallverhütungsbild-G. m. b. H., Berlin, im Original der Werkzeitschrift „Das Eisenbahnwerk“ in gefälligem Entgegenkommen zur Verfügung gestellt.

Schärfere Erfassung der Verkehrseinnahmen.

Von Eisenbahninspektor **Reil**, Oldenburg.

Die Reichsbahn erleidet große Frachtausfälle infolge unrichtiger Frachtberechnung. Die Fehlerquellen sind mannigfaltig: unrichtige Anwendung oder Auslegung der Tarifvorschriften, Wahl einer falschen Tarifklasse, Rechenfehler. In vielen Fällen ist die fehlerhafte Berechnung durch unrichtige, ungenaue oder irreführende Frachtbriefangaben verursacht. Um welche Beträge es sich handelt, ergibt die einfache Betrachtung, daß außer den Tarifbüros der großen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Verbände (Handelskammern, industrielle Unternehmungen) eine ganze Reihe privater Frachtenkontrollbüros vorhanden sind, die ihre Entstehung lediglich dieser Tatsache verdanken. Diese Prüfungsstellen beschränken sich natürlich einseitig auf die Wahrnehmung der Interessen ihrer Auftraggeber, auf die Wiedereinziehung überhobener Frachten. Man kann annehmen, daß die Zahl der Fälle, wo die Frachten zu niedrig berechnet sind, ebenso hoch ist. Die Summen, die der Reichsbahn bei dem bisherigen Verfahren alljährlich verloren gehen, lassen sich nicht angeben; sie wurden an dieser Stelle einmal auf mindestens fünf Millionen Goldmark geschätzt. Bei einem Unternehmen, das nach kaufmännischen Grundsätzen geleitet wird, wird man Mittel und Wege finden, die eine solche dauernde Einbuße verhindern, auch wenn eine gewisse Umstellung damit verbunden sein sollte.

Die Reichsbahn verfügt zwar schon heute über verschiedene Einrichtungen, die die Nachprüfung der Frachten zum Gegenstande haben: die Verkehrskontrollen 2, die Frachtenkontrolleure und die Prüfungsämter. Die Verkehrskontrollen 2 sehen von alters her ihre Hauptaufgabe in der Ermittlung unrichtiger Frachten, und zwar nicht einseitig der Fälle zugunsten der Reichsbahn, sondern unabhängig davon, ob eine Erstattung oder eine Nachforderung in Frage kommt. Die Frachtenkontrolleure sind erst in neuerer Zeit eingesetzt worden. Daß sie notwendig sind, beweist allein ihr Vorhandensein. Denn wenn die Tätigkeit der Kontrollen ausreichend gewesen wäre, so hätte man nicht noch zur Einsetzung besonderer Frachtenkontrolleure zu schreiten brauchen. Die Prüfungsämter sind ganz neuen Datums. Sie sind erst mit der Einführung der neuen Prüfungsordnung u. a. auch mit der Nachprüfung der Verkehrseinnahmen im einzelnen befaßt worden. Aber auch ihrer Tätigkeit wird praktisch — schon mit Rücksicht auf die geringe Personalbesetzung — wohl kaum eine allzugroße Wirksamkeit beizumessen sein. Wenn die Prüfungsämter nachträglich noch nennenswerte Beträge für die Reichsbahn herausholen sollen, müßten sie schon mit einem ausgedehnten Stabe besonders tarifkundiger Beamten ausgerüstet werden. Aber auch dann würden sich greifbare Ergebnisse in größerem Umfange kaum erzielen lassen, weil die Mängel der nachträglichen Prüfung sich auch hier in demselben Maße nachteilig bemerkbar machen müßten, wie schon jetzt bei den Verkehrskontrollen. Sollen wirklich durchgreifende Erfolge erreicht, die Frachtausfälle auf ein Mindestmaß zurückgeführt werden, so ist eine Änderung des bisherigen Verfahrens unumgänglich. Man muß das Übel bei der Wurzel fassen: Die Prüfungstätigkeit muß an den Anfang gelegt werden, d. h. nicht nachträglich, sondern noch während der Ausführung des Beförderungsvertrages. Zum Beweise mögen die Frachtenkontrolleure dienen. Sie stellen durch örtliche Erhebungen zahlreiche unrichtige Frachtberechnungen fest, die sonst unaufgedeckt geblieben und gewissermaßen auch durch die spätere Nachprüfung bei den Kontrollen nicht ermittelt worden wären, weil die Verrechnungsunterlagen darüber keine Angaben enthalten. Hier klafft eine Lücke, die durch keinerlei nachträgliche Maßnahmen mehr geschlossen werden kann. Die Prüfungsunterlagen, die den Verkehrskontrollen und Prüfungsämtern zur Grundlage dienen, sind für eine wirklich sachgemäße Prüfung unzureichend. Das trifft nicht nur auf die lässig geführten Versandbücher zu, deren Eintragungen mangelhaft, unrichtig, ungenau und unvollständig sind — ein altes, immer wiederkehrendes Klagelied der Kontrollen —, sondern das gilt auch für das mustergültig geführte Versandbuch. Das ist auch gar nicht anders möglich, weil das Versandbuch immer nur einen eng begrenzten Ausschnitt aus dem Beförderungsvertrage wiedergeben kann. Und selbst wenn die Prüfungsstellen bei ihrer Prüfungstätigkeit die Frachtbriefe zur Verfügung hätten, so wären sie damit noch nicht in der Lage, in allen Fällen die Richtigkeit der Frachtberechnung nachträglich einwandfrei festzustellen, weil der Frachtbrief nur die Vertragsurkunde ist, aber nichts über die wirkliche Beschaffenheit des Gutes aussagt. Alle jenen Fälle, wo durch unrichtige, ungenaue oder irreführende Frachtbriefangaben — absichtlich oder nicht — eine Frachtverkürzung herbeigeführt worden ist, würden sich auch dann noch der nachträglichen Feststellung entziehen.

Eine wirklich einwandfreie Lösung verbürgt nur ein V

fahren, das die Prüfung der Frachtbriefangaben und des Gutes an Ort und Stelle verbindet. Das ist nur möglich, solange der Frachtvertrag läuft, solange die Eisenbahn Gut und Frachtbrief in ihrem Verwahrsam hat. Hier also, bei den Außenstellen, wäre der Hebel anzusetzen, um die Fehlerquellen nach Möglichkeit ganz auszuschalten. Im folgenden soll das Verfahren für Wagenladungen, die den Hauptteil der Einnahmen aus dem Güterverkehr bringen, im einzelnen beschrieben werden.

Auf den größeren Abfertigungen sind besondere Ladungsbeamte zu bestellen, die sich ausschließlich dem Ladungsverkehr widmen. Auf den kleineren Dienststellen wird sich das nicht durchführen lassen, dafür könnte aber die nächste größere Zugbildungs- oder -wechselstation mit der Nachprüfung beauftragt werden, der je nach Bedürfnis besondere Ladungsbeamte zuzuteilen wären. Die kleineren Bahnhöfe werden streckenweise zusammengefaßt und richtungsweise einem bestimmten Güterbahnhofe zugeteilt. Auf diese Weise würde auch der Verkehr der kleineren Dienststellen erfaßt. Es bliebe nur der Nahverkehr zwischen den kleinen Bahnhöfen derselben Strecke. Die Frachtausfälle können hier aber nur gering sein, so daß um deswillen keine besonderen Maßregeln zu treffen wären.

Als Ladungsbeamte wären besonders tarifkundige Beamte zu bestellen, die außer genauer Kenntnis des Tarifs und der übrigen einschlägigen Vorschriften auch über eine möglichst umfassende Warenkenntnis verfügen. Hier tritt schon ein Bedenken auf: der Mangel an solchen Beamten. Es ist aber zu berücksichtigen, daß, wenn das vorgeschlagene Verfahren allgemein durchgeführt wird, mit der Zeit ein ausgedehnter Stab tarif- und warenkundiger Beamten herangebildet wird. Durch die stete lebendige Fühlungnahme mit dem örtlichen Ladegeschäft werden sich diese Beamten sogar in verhältnismäßig kurzer Zeit die fehlenden Kentnisse aneignen, weil sie mit jedem Tage tiefer in das Gebiet eindringen.

Um seine Aufgabe erfüllen zu können, wäre der Ladungsbeamte möglichst von allen anderen Dienstobliegenheiten zu befreien. Er wäre auch im übrigen über alle Dienstvorgänge, die irgendwie mit seiner Tätigkeit zusammenhängen, auf dem laufenden zu halten, z. B. über alle den Wagen- oder Beförderungsdienst betreffenden Vorgänge zu unterrichten. Ihm wären u. a. die Wagenbestellungen zuzuleiten, damit er schon tags zuvor einen Überblick über die zu erwartenden Sendungen erhält. Sie geben so einmal die Grundlage seiner Dispositionen für den folgenden Tag ab, sodann aber auch eine wertvolle Unterlage bei dem eigentlichen Prüfungsgeschäft selbst. Da die Frachtbriefe in der Regel erst nach der Beendigung des Ladegeschäfts zur Abfertigung kommen, so bietet die Wagenbestellung den erwünschten Anhalt. Der Vordruck würde zweckmäßig entsprechend auszugestalten und schon bei der Wagenbestellung eine möglichst eingehende Angabe über die Art und die Beschaffenheit des Gutes — tarifmäßige Bezeichnung — vom Absender zu verlangen sein. Der Ladungsbeamte wäre dann in der Lage, etwaige Unklarheiten durch Rücksprache mit dem Wagenbesteller zu klären und ihn zu tarifmäßiger Bezeichnung des Gutes anzuhalten.

Die Hauptaufgabe des Ladungsbeamten besteht sodann darin, das Ladegeschäft selbst zu verfolgen, sich über die Art des Gutes zu unterrichten und alle für die Frachtberechnung bemerkenswerten Angaben zu sammeln. Gerade hierbei wird er wertvolle Einblicke gewinnen, die ihn befähigen, seiner Aufgabe nach beiden Seiten gerecht zu werden, den Verkehrtreibenden vor Überforderungen und die Reichsbahn vor Frachtausfällen zu schützen. Die eigene Anschauung verleiht erst die nötige Sicherheit, die auch die genaueste Tarifkenntnis allein nicht gewähren kann. Grau, Freund, ist alle Theorie, und grün der Baum des Lebens! — das gilt wie überall, so auch hier.

Im Empfange empfiehlt es sich ebenfalls, den Beamten, die die Frachten nachprüfen, Gelegenheit zu örtlichen Feststellungen zu geben. Das braucht nicht unbedingt vor der abfertigungsmäßigen Behandlung zu geschehen. Die Abfertigungsgeschäfte, die Bereitstellung des Wagens, die Benachrichtigung des Empfängers und die Aushändigung des Frachtbriefes könnten sich in derselben Weise wie bisher vollziehen. Der Ladungsbeamte würde die Prüfung während der Entladung vornehmen, soweit nicht besondere Verhältnisse (Anschlußübergabegleise) eine vorherige Besichtigung erheischen. Es stünde aber auch nichts im Wege, die Prüfung auf den Anschlüssen selbst vorzunehmen, wenn Zeit und Umstände das zulassen. Als Unterlage bei der örtlichen Prüfung können die Frachtbriefe oder die Verrechnungsunterlagen der Abfertigung dienen.

Auf den Unterwegsstationen würde sich die Nachprüfung auf die Sendungen der kleineren Dienststellen beschränken. Um diese kenntlich zu machen, müßten die geprüften Frachtbriefe an bestimmter Stelle ein auffälliges Zeichen (z. B. rotes, stehendes Kreuz) oder dgl. erhalten. Die nachzuprüfenden Frachtbriefe würden sich dann ohne große Mühe herausfinden lassen. Was also nicht auf dem Versandbahnhofe geprüft wird, fällt der Unterwegsstation oder — im Ausnahmefalle — auch dem Empfangsbahnhofe zu. Bei dieser Regelung werden sämtliche Sendungen wenigstens einmal geprüft.

Die Frachtenkontrolle in der vorgeschlagenen Form wird ohne Zweifel die Mehrzahl der Fehlerquellen ausmerzen. Sie wird zwar an einigen Orten eine geringe Personalvermehrung erfordern, im übrigen wird durch geeignete Dispositionen die Umstellung zu erreichen sein; jedenfalls wird sich der Mehraufwand bezahlt machen. Das Verfahren wird, einmal durchgeführt, vor allem auch die Fälle, in denen durch unrichtige, ungenaue oder irreführende Frachtbriefangaben eine Frachtverkürzung herbeigeführt wird, einschränken und hier vorbeugend wirken. Die Reichsbahn ihrerseits hat kein Interesse daran, hohe Vertragsstrafen einzufordern, sondern ihr kommt es darauf an, für ihre Leistung das ihr zustehende Entgelt unverkürzt zu erhalten.

Für die Reichsbahn ist die Beförderungsleistung Ware, der Frachtbrief die Rechnung, die den Beförderungspreis enthält. Die Preisfeststellung geht dem Verkauf voraus. Kein Kaufmann gibt die Ware aus der Hand, bevor er nicht den ihm richtig scheinenden Preis dafür festgesetzt hat. Die Reichsbahn als kaufmännisches Unternehmen wird selbst dafür Sorge tragen müssen, daß sie für ihre Ware den richtigen Erlös erhält. Sie tut dies am besten dadurch, daß sie die Einrichtungen trifft, die von vornherein den richtigen Verkaufspreis sicherstellen.

Die bisherigen Prüfungsstellen werden durch das neue Verfahren nicht entbehrlich. Rechen- und Tarifierungsfehler werden bei der im Eisenbahnbetriebe gebotenen Eile immer vorkommen. Die Verkehrskontrollen werden daher neben ihren besonderen Aufgaben auch künftig eine Nachprüfung der Frachten vorzunehmen haben. Auch die Frachtenkontrolleure werden besonders auf den kleineren Dienststellen nach wie vor ein dankbares Arbeitsfeld finden. Denn das ungemein verwickelte Tarifgebilde verlangt nun einmal ständige Aufklärung über Tarifierungszweifel und die Auslegung der ebenfalls dauerndem Wechsel unterworfenen Tarifvorschriften.

Eine Verminderung der Fehlerquellen etwa durch einen weiteren Ausbau der vorhandenen Kontrolleinrichtungen anzustreben, wird sich nicht empfehlen, wie das an dieser Stelle bereits des öfteren betont worden ist. Ein durchschlagender Erfolg ist nur zu erzielen, wenn die Fehler nach Möglichkeit bei der Entstehung bekämpft werden; jede nachträgliche Maßnahme kann, abgesehen von der Unzulänglichkeit und den übrigen unangenehmen Begleiterscheinungen, ihren Zweck nur teilweise erfüllen.

Finanzielle Lage der Deutschen Reichsbahn.

Mit Beginn des neuen Jahres ist es von Interesse, einiges über die finanzielle Lage der Reichsbahn mitzuteilen.

Es ist bekannt, daß das erste Geschäftsjahr der Gesellschaft die Zeit vom 1. Oktober 1924 bis zum 31. Dezember 1925, also 15 Monate, umfaßte. Diese Regelung soll dazu überleiten, daß Geschäftsjahr und Kalenderjahr zusammenfallen.

Die Reparationsbelastung im Geschäftsjahr 1925.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft und das Reparationsjahr, das vom 1. September bis zum 31. August läuft, überschneiden sich. Auf das 1. Geschäftsjahr der Reichsbahn-Gesellschaft entfallen infolgedessen nicht nur die Lasten des 1. Reparationsjahres mit . . . . 200 Mill. RM

sondern auch die Lasten der ersten 4 Monate des 2. Reparationsjahres mit rund . . . . . . 200 „ „

so daß an Zahlungen an den Reparationsagenten von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft . . 400 Mill. RM abgeführt werden mußten.

Zu diesen Zahlungen, die sich nur auf die Zinszahlung für die 11 Milliarden Reparationsschuldverschreibungen beziehen, tritt auf Grund des Gesetzes die Ausgleichsrücklage zur Sicherung des Dienstes dieser Schuldverschreibungen in Höhe von 2% der Betriebseinnahmen, also im Geschäftsjahr 1925 rund . . . . 112 Mill. RM

Als Lasten auf Grund der Reparationsgesetzgebung fielen daher an . . . . 512 Mill. RM

Steigerung der Reparationslast im Geschäftsjahr 1926.

Da das zweite Reparationsjahr (1. September 1925 bis 31. August 1926) mit 595 Mill. RM und das dritte Reparationsjahr (1. September 1926 bis 31. August 1927) mit 550 Mill. RM für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen belastet sind, beträgt die Zahlung der Reichsbahn-Gesellschaft in 1926, die an den Reparationsagenten zu leisten ist . 580 Mill. RM

Der Betrag für 1925 betrug im Durchschnitt auf 12 Monate berechnet . . . . 320 „ „

Er steigert sich also jetzt um . . . 260 Mill. RM im Jahr.

Zu dieser Zahlung für den Reparationsdienst von . . . . 580 „ „

tritt wieder die oben erwähnte Ausgleichsrücklage, die mit rund . . . . 90 „ „ anzusetzen ist.

Hierzu kommt noch die Vorzugsdividende für die dem Reich gesetzlich zustehenden Vorzugsaktien, die in diesem Jahre nur für ½ Jahr fällig wird, mit . . . . 17,5 „

Die gesamte Reparationsbelastung in 1926 beträgt daher rund . . . . 690 Mill. RM

Steigerungen der sonstigen Belastung der Reichsbahn.

Zu den Lasten auf Grund der Reparationsgesetzgebung traten im Geschäftsjahr 1925 eine Reihe von Mehrbelastungen, die in ihrer Gesamtsumme von so großer Bedeutung für die Reichsfinanzen sind, daß sie einzeln aufgeführt werden müssen:

Steigerung der persönlichen Ausgaben.

Folgende Erhöhungen der Personalkosten ergaben sich: Im Dezember 1924 trat eine allgemeine Erhöhung der Grundgehälter und Sozialzuschläge der Beamten und eine entsprechende Lohnaufbesserung der Arbeiter ein, die im Kalenderjahr . . . . 120 Mill. RM kostet.

Im März wurde eine allgemeine Lohnerhöhung von 3 Pf/Std. zugestanden, die weitere . . . 32 „ „ beansprucht.

Im September wurden die Grundlöhne im Lohngebiet I und gewisse Ortszulagen erhöht, sowie Rangierprämien bewilligt, was insgesamt erfordert . . . . 24 „ „

Diese Kosten stellen die Mehrbelastung für ein Kalenderjahr dar.

Dazu kommt im Dezember 1925 die vom Reichstag beschlossene einmalige Notzuwendung an die Beamten im Betrage von . . . . 23 „ „

Zu diesen großen Ziffern kommt noch eine

199 Mill. RM

Übertrag 199 Mill. RM

Reihe von Einzelbeträgen für Maßnahmen auf besonderen Gebieten der persönlichen Ausgaben, und zwar: Erhöhungen des Wohnungsgeldzuschusses der Beamten auf Grund des Ortsklassenverzeichnisses im November 1924 und auf Grund allgemeiner Erhöhungen im April 1924 mit . . . . 33 „ „

Erhöhungen der Reise- und Umzugskosten (Dezember 1924 und April 1925) mit . . . 11,6 „ „

Erhöhungen der Ortszulagen der Arbeiter (Mai und Juni 1925) mit . . . . 5,5 „ „

Änderung der Personal-Abbau-Verordnung (August 1925) mit . . . . 5 „ „

Änderung der sozialen Gesetzgebung (Invalidenversicherung, Arbeiterpensionskassen, Angestellten- und Unfallversicherung) mit einer Mehrbelastung von . . . . 26 „ „

Berücksichtigt man alle diese einzelnen Beträge, so ergibt sich eine Jahresmehrbelastung von insgesamt rund . . . . 280 Mill. RM

Die Steigerungen der Personalbezüge bewirken eine Erhöhung der Kopfkostenkennziffer wie folgt:

	Ende Geschäftsjahr 1924	Ende Geschäftsjahr 1925
Beamte	126	154
Arbeiter	127	154
Zusammen	131	159

Zur Beurteilung der persönlichen Ausgaben muß auch immer wieder darauf verwiesen werden, daß die Reichsbahn mit einer außerordentlich hohen **Pensionslast** zu rechnen hat. Diese ist wie folgt gestiegen:

Im Jahre 1913 . . . . 114 Mill. RM = 8,44 % der persönlichen Ausgaben,

im Kalenderjahr 1925 . . . . 398 Mill. RM = 16,24 % der persönlichen Ausgaben.

Die Steigerung der Pensionslast ist im wesentlichen durch politische Maßnahmen verursacht, da die Reichsbahn nach dem Kriegsende einen großen Teil der zurückflutenden Soldatenmassen aufnehmen mußte.

Steigerung der sächlichen Ausgaben.

Auch auf dem Gebiete der Bauten und Beschaffungen sind eine große Reihe von Kostensteigerungen im Laufe des Geschäftsjahres 1925 eingetreten, die gleichfalls für die Wirtschaft der Reichsbahn eine dauernde Verteuerung mit sich bringen.

So kostete etwa

	am 1. Oktober 1924 RM	am 1. Dezember 1925 RM	also Steigerung rd.
1 cbm Erdaushub einschl. Absteifung	2,80	3,50	25 %
1 cbm Zementbeton . . .	16	18	12 %
1 cbm aufgehendes Mauerwerk	40	45	12 %
1 lfd. m Abbinden des Dachverbandes . . .	0,60	0,80	33 %
1 qm gespundete Dachschalung (23 m) . . .	3,40	4,00	18 %
Im ganzen kostet 1 cbm umbauter Raum .	28	34	21 %
1 lfd. m Gleisumbau bei Hauptgleisen	5,80	6,90	20 %
1 lfd. m Bettungserneuerung für Hauptgleise .	4,20	5,60	33 %
Umbau einer einfachen Weiche	350	465	33 %
Umbau einer doppelten Kreuzungsweiche . . .	550	640	16 %

Auch auf dem Gebiet der Materialien zeigen sich bei einzelnen Stoffen Verteuerungen, so schon bei Stabeisen, das im Durchschnitt von 125 auf 134 RM für die Tonne, also um 7 % gestiegen ist.

Ferner sind Preissteigerungen eingetreten bei Ölen.

So ist der Preis für

100 kg Mineralschmieröl von 23 RM auf 27 RM, also um 17 %

100 kg Heißdampföl von 56 RM auf 64 RM, also um 14 %

gestiegen.

Erhebliche Steigerungen finden sich auch bei den Preisen für Fahrzeuge. Hier ergibt sich folgendes Bild:

	am 1. Oktober 1924 RM	am 1. Dezember 1925 RM	also Steigerung
G-Wagen 15 t mit Bremse	3 075	3 700	20 %
O-Wagen 20 t	2 350	2 870	22 %
4. Klasse Vorortwagen (2 Achsen mit Abort) ohne Radsätze	15 700	16 850	7 %
Elektrische Schnellzuglokomotive	263 000	370 000	41 %
davon			
1 kg elektr. Ausrüstung	3,72	5,10	37 %
1 kg Wagenteile	1,22	1,78	46 %
Elektr. Flachland-Güterzuglokomotive	245 000	354 000	45 %
davon			
1 kg elektr. Ausrüstung	3,37	4,62	37 %
1 kg Wagenteile	1,09	1,46	34 %

Nicht verschwiegen darf auch werden, daß fortgesetzt an die Reichsbahn Forderungen gestellt werden, die eine Verminderung ihrer bisherigen bevorzugten Stellung in der Entrichtung von Steuern, Stempelgebühren, Gerichtskosten, Verwaltungsgebühren usw. herbeiführen sollen, was eine steigende Belastung von vielen Millionen bedeutet, wenn die hier gegen die Reichsbahn gerichteten Forderungen Erfolg haben sollten.

Allen diesen Kostensteigerungen stehen auf keinem Gebiete Preissenkungen gegenüber, die geldlich irgendwie ins Gewicht fallen.

Deckung der Mehrbelastung.

Diese Mehrbelastung konnte im Geschäftsjahr 1925 dadurch abgedeckt werden, daß die Reichsbahn auf ihrer Ausgabeseite eine sehr vorsichtige Wirtschaft führte. An Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten wurde nur das Notwendigste gemacht und die Neuanlagen wurden aufs äußerste eingeschränkt.

Außerdem sind eine große Reihe von Maßnahmen getroffen worden, die eine Verbesserung der Wirtschaft bedeuten. Es seien hier nur erwähnt:

Verminderung des Kohlenverbrauchs (für 1000 Lokomotivkilometer 1919 19,74 t, jetzt 13,50 t).

Verminderung des Ölverbrauchs (für 1000 Lokomotivkilometer 1919 26 kg, jetzt 18,2 kg).

Wirtschaftliche Verbesserung der Personalverwendung (Personalstand 1919 1 122 000, jetzt 734 000).

Verbesserung der Werkstättewirtschaft.

Einführung der Abrechnung unter den Reichsbahnbezirken (Ermöglichung von Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Reichsbahndirektionen).

Auf der Einnahmeseite trat nur eine Erhöhung der Personentarife im April und Mai 1925 ein im ungefähren Ausmaß von 10 %. Auf dem Gebiete der Gütertarife wurde eine große Reihe von Ausnahmetarifen eingeführt, die eine starke Erleichterung für die deutsche Volkswirtschaft bedeuteten. Wenn es trotzdem gelang, diese Mehrbelastungen in 1925 zu decken, so ist dies darauf zurückzuführen, daß der Verkehr sich im allgemeinen günstig entwickelt hat. Dies gilt vor allem für den Personenverkehr, der in der Reisezeit gute Ergebnisse abwarf.

Die Deckung aller dieser Lasten wird von dem Augenblick an außerordentlich schwer, in dem der Verkehr nachläßt. Wie bei allen Wirtschaftskrisen zeigt sich die Rückwirkung bei dem Umfang der Beförderungsleistungen nur langsam. Seit Anfang November aber spürt die Reichsbahn in steigendem Maße das Nachlassen der Beanspruchung im Personen- und Güterverkehr. Im November und Dezember fehlte gegenüber den erwarteten Bruttoeinnahmen täglich ungefähr 1 Million RM.

Die Hoffnungen für eine weitere günstige Entwickelung sind gering. Es wird also die Frage der Deckung für alle Lasten, die die Wirtschaft der Reichsbahn schon jetzt erschweren, nicht unerhebliche Schwierigkeiten machen. Noch größer wären diese Schwierigkeiten aber für Belastungen, die sich etwa weiter noch durch Steigerung der persönlichen oder sächlichen Ausgaben ergeben sollten.

Die Lichtreklame im Dienst der Werbetätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn.

Von Reichsbahninspektor **H. Seidlmayer**, Regensburg.

Die Reichsbahn ist seit nicht allzulanger Zeit zur Reklame übergegangen. In mustergültiger Weise haben eine Reihe von Reichsbahndirektionen eine Anzahl künstlerischer und zweckentsprechender Werbeplakate und Werbebroschüren aufgelegt und damit sicher Erfolg gehabt.

Das Gebiet der Lichtreklame ist aber meines Wissens bisher noch nicht in die Propagandatätigkeit der Reichsbahn-Gesellschaft eingestellt worden. Gerade die Lichtreklame erzielt aber nach den gemachten Erfahrungen der Geschäftswelt und in Ansehung der zahlreichen oft übersättigten Plakatreklame einen viel durchschlagenderen Erfolg als andere Propagandamittel.

Zu alledem ist sie für eine Verkehrswerbung leicht zu gebrauchen und mit wenigen Kosten durchzuführen.

Auf den Bahnhofplätzen größerer Stationen, an Stellen, wo es der Verkehr zuläßt, oder an den Auslagefenstern von Reisebüros könnte ein Auffangschirm in der Größe von 5 zu 5 m angebracht und vom Bahnhofsgebäude aus Lichtbilder der Ausflugsgegenden in buntem Wechsel mit Fahrplan und Fahrpreisen projiziert werden. So würde die große Menge, insbesondere wenn dies an Vortagen von Sonntagen und Feiertagen geschieht, auf die Schönheiten der näheren und weiteren Umgebung aufmerksam.

Ist von der Verwaltung beabsichtigt, in der nächsten Zeit einen Verwaltungssonderzug in irgendeine Gegend abzufertigen, so könnten 8 oder 14 Tage vorher Lichtbilder aus der Gegend gezeigt werden, in die der Sonderzug fährt. Dazwischen erscheinen Fahrpreise des Sonderzuges, Anpreisungen von Gasthöfen und der Fahrplan. Selbstverständlich müßten die Privaten, welche sich an der Lichtreklame beteiligen, dafür bezahlen. Zudem wäre es empfehlenswert, zu jedem solchen Sonderzug einen erfahrenen Beamten, der vielleicht, wenn möglich, in Sportskreisen bekannt ist, abzuordnen. Dieser Beamte hätte sich um die Leute am Ausgangspunkt des Sonderzuges zu kümmern. Er könnte auch die Führung auf einen nahegelegenen Berg oder die Führung einer Wanderung überhaupt übernehmen, so daß ein Teil der Sonderzugteilnehmer mühelos die Hauptpunkte der betreffenden Gegend kennenlernt. Z. B. es wird ein Verwaltungssonderzug von Regensburg nach Garmisch abgefertigt. In der Lichtreklame acht Tage vor der Abfertigung erscheint ein Bild von Garmisch. Das zweite Bild bringt Tag und Stunde des Verkehrens des Zuges, das dritte eine Ansicht vom Eibsee, das vierte Preis der Sonderzugfahrkarte, das fünfte „Für die Führung auf die Zugspitze durch das Reintal ist gesorgt. Marschtüchtigkeit von 10 Stunden, gutes Schuhwerk und Wetterfestigkeit wird vorausgesetzt. Tour ist für guten Touristen leicht. Haftung übernimmt der Führer nicht“, 6. Bild eine Ansicht vom Zugspitzplatt, 7. Bild eine Anpreisung eines Gasthofes in Garmisch, 8. Bild Name des Führers, 9. Bild weitere Ausflüge für die zur Verfügung stehende Zeit: Kreuzeck (Gehzeit 3 Stunden), Eibsee (Gehzeit 1 Stunde), Koburgerhütte (Gehzeit 7 Stunden inkl. Rückmarsch) usw., 10. Bild eine Aufnahme von Teilnehmern einer früheren Fahrt nach Garmisch mit dem Bemerken, daß auch diesmal wieder photographische Aufnahmen gemacht werden, usw. Dazwischen können Übersichtskarten, im Benehmen mit Wald- und Alpenvereinen erstellt, gezeigt werden.

Die Lichtbildreklame käme aber nicht nur für die Werbung im Personenverkehr, sondern insbesondere auch für den Güterverkehr in Frage. Es könnte ohne weiteres zwischen den an der Wand erscheinenden Bildern eine Ankündigung folgen, daß z. B. ab 1. Oktober die Lebensmitteltarife um weitere 10 % ermäßigt wurden. Ein kurzer Tarifauszug genügt hier. Es könnte weiter die Einführung eines wichtigeren Ausnahmetarifs die Verbesserung eines Eilgutkurses in einer wichtigen Verkehrsverbindung angezeigt werden usw. Z. B. „Beförderungsdauer einer Frachtgutwagenladung von Passau nach Amsterdam nur mehr 57 Stunden“ usw.

Die Kosten für diese Reklame setzen sich in der Hauptsache aus der Anschaffung des Projektionsapparates und der des Auffangschirmes zusammen. Die Beibringung der notwendigen Lichtbilder ist aus den Reihen der Beamten, die Lichtbildner sind, wohl in jedem Direktionsbezirke möglich. Selbstverständlich dürften nur erstklassige Aufnahmen mit künstlerischer Wirkung genommen werden. Zur Aufnahme solcher müßte den betr. geeigneten Beamten Zeit gegeben werden. Besonderes Hervortun und besondere Betätigung auf dem Gebiete der Reklame überhaupt könnten auch auf dem Wege der Gewährung von Leistungszulagen ausgeglichen werden. Auf keinen Fall dürfte minderwertiges Bildermaterial (Ansichtskarten) in den Dienst dieser Sache genommen werden.

Was die Anschaffung des Projektionsapparates betrifft, würde für den Direktionsbezirk ein Apparat in der Regel genügen. Dieser kann in festgelegter Reihenfolge auf allen größeren Stationen in Verwendung genommen werden. Am besten würden sich Epidiaskope eignen, da diese auch gleich zu Unterrichtszwecken verwendet werden könnten, weil ja bekanntlich mit diesen Apparaten nicht nur Glasbilder, sondern auch gewöhnliche Bilder projiziert werden können. Den Unterrichtserteilern

wäre sicher ein großer Dienst erwiesen, wenn sie ihre Vorträge illustrieren könnten. Die Bedienung der Epidiaskope ist denkbar einfach und kann von jedermann erlernt werden.

Zum Schlusse wolle noch darauf hingewiesen werden, daß die Lichtreklame sich auch auf das Gebiet der Unfallverhütung hinüberbegeben könnte. Falsches Aussteigen aus den Zügen, Einklemmen der Hände, Abspringen usw. im Bilde und daneben das richtige Verhalten des Reisenden. Auch zur Erziehung des Publikums zu einer zweckentsprechenden Verpackungsweise der Güter, Verladeweise bestimmter Wagenladungsgüter könnte diese Art der Reklame dienen.

Auf alle Fälle wäre es der Mühe wert, diesen Zweig moderner Werbetätigkeit probeweise in einzelnen Reichsbahndirektionsbezirken einzuführen. Vielleicht könnte mit der Zeit auch das Kino herangezogen werden. Letzteres würde sich besonders für Winter- und Wassersportaufnahmen eignen.

Sir W. Acworths Eisenbahnwirtschaftslehre.

(Schluß.)

II. Der Personenverkehr.

Im letzten Kapitel wurde darauf hingewiesen, daß durch das Eisenbahngesetz von 1921 der Versand von Gütern mit Personenzügen, und nicht nur der Versand leicht verderblicher Güter wie früher, der Rechtsprechung des neuen Tarifgerichts unterworfen ist. Theoretisch hat das keine Bedeutung, denn die Grundsätze für die Beförderung einer verspäteten Sendung, die einen Dampfer vor seiner Abfahrt noch erreichen soll, sind genau dieselben wie diejenigen für den regelmäßigen Verkehr mit Fisch oder Gemüse.

Aber das Tarifgericht wird in Zukunft nicht nur die Gebühren für den Güterverkehr mit Personenzügen regeln, sondern auch die Fahrpreise im Personenverkehr. Das ist eine grundsätzliche Abweichung von allem, was bisher in England üblich war. Die bisherigen Höchstsätze für den Personenverkehr hatten sogar weniger Einfluß auf die Fahrpreise, als die Höchstsätze im Güterverkehr nach den alten Gesetzen auf die Entwicklung der Frachttarife hatten. Es bestand allerdings eine gesetzliche Bestimmung, die einen maßgebenden Einfluß auf die Fahrpreise in England hatte; aber diese war nicht ein Gesetz, durch welches Höchstpreise festgesetzt werden sollten. Das Gesetz von 1844, billige Züge betreffend, das sich auch noch mit anderen Gegenständen beschäftigte, schrieb vor, daß jede Gesellschaft täglich einen Zug über die ganze Länge ihrer Strecke verkehren lassen sollte, der alle Haltestellen bedienen und nicht langsamer als 20 km in der Stunde zu einem Fahrpreis von nicht mehr als 1 Penny die Meile fahren mußte. Die Fahrpreise in der 3. Klasse dieser Züge, die früher allgemein Parlamentszüge genannt wurden, waren von der Steuer von 5 %, die auf alle anderen Fahrpreise erhoben wurde, ausgenommen. Viele Jahre lang nach 1844 betrug der Fahrpreis der 3. Klasse in allen anderen Zügen 1¼ oder 1½ Penny die Meile. (1 Penny = 8,5 Pf., 1 Meile = 1,61 km.) Allmählich wurden die Fahrpreise für Reisende 3. Klasse in allen Zügen, welche diese Klasse führten, auf den vom Gesetz vorgeschriebenen Betrag herabgesetzt, und die Reisenden, die einen Penny für die Meile bezahlten, durften mehr und mehr die schneller fahrenden Züge benutzen. Endlich im Jahre 1872 ging die Midland-Eisenbahn bahnbrechend vor und kündigte an, daß in Zukunft Reisende 3. Klasse alle Züge benutzen könnten. Die Eisenbahngesellschaften zu beiden Seiten der Midland-Eisenbahnen mußten sofort diesem Beispiel folgen, und innerhalb weniger Jahre taten die anderen Eisenbahngesellschaften dasselbe.

Dann entstand eine neue Schwierigkeit. Schnellzüge hielten nicht an allen Bahnhöfen, und infolgedessen fielen die Fahrpreise, die für Schnellzüge erhoben wurden, nicht unter die Ausnahmebestimmung des Gesetzes von 1844. Die Steuerbehörde verlangte deshalb mit Erfolg die Bezahlung der Verkehrssteuer, aber es war ein Unding, die Gesellschaften dafür zu bestrafen, daß sie den Reisenden mehr gaben, als das Gesetz erforderte. Die Angelegenheit wurde durch das Gesetz von 1883, betreffend billige Züge, geregelt, welches vorschrieb, daß Fahpreise, die einen Penny die Meile nicht überschritten, von der Steuer befreit sein sollten, solange die Gesellschaft in bezug auf den Verkehr von Arbeiterzügen den berechtigten Anforderungen des Handelsamts nachkäme.

Neuere Gesetze haben als Höchstpreis für die drei Klassen 3 Pence, 2 Pence und 1 Penny für die Meile festgesetzt. Fahrpreise 1. Klasse von 3 Pence sind aber praktisch lange Zeit nicht angewendet worden; die Fahrpreise bewegten sich tatsächlich zwischen 2½ und 1½ Pence. Die 2. Klasse ist so gut wie abgeschafft. In bezug auf den Fahrpreis von einem Penny in der 3. Klasse legte das Gesetz nur fest, was die Gesellschaften schon aus eigenem Antrieb getan hatten. Wir können daher sagen, daß, abgesehen von dem Fahrpreis von einem Penny in der 3. Klasse, den das Parlament nur mittelbar und nebenbei festgesetzt hatte, die gewöhnlichen Fahrpreise in England das Ergebnis einer langen Reihe von Versuchen und Irrtümern sind. In bezug auf die zahlreichen Fahrpreisermäßigungen für Rückfahrt- und Dauerkarten zum Besuch von Märkten, für Ausflüge, für das Wochenende usw. sind die Eisenbahngesellschaften niemals irgendwelchen zwingenden Einflüssen von außen unterworfen worden.

Der Leiter des Personenverkehrs einer Eisenbahn ist bei Festsetzung der Fahrpreise niemals an die Beschränkung gebunden gewesen, die für den Leiter des Güterverkehrs bei Festsetzung der Frachtsätze gelten, denn das Gesetz der unterschiedlichen Behandlung, das im allgemeinen den Erfolg hat, daß eine Gesellschaft im Wettbewerb stehende Belange ausgleichen soll, ist niemals auf den Personenverkehr angewendet worden. Ein Kalksteinbruch, 20 Meilen nördlich von einem Eisenwerk gelegen, kann in Wettbewerb mit einem anderen Steinbruch treten, der 30 Meilen südlich liegt, aber wie kann der Inhaber einer Dauerkarte in East Grinstead mit dem in Brighton in Wettbewerb treten? Man kann wohl sagen, daß die Belange der Hauseigentümer an den beiden Orten vergleichbar sind, aber der Hauseigentümer bezahlt nicht den Fahrpreis, und er kann die Eisenbahnverwaltung nicht verklagen. In alten Tagen, als zwischen den zwei Strecken zwischen Glasgow und Edinburgh ein wilder Wettbewerb bestand und für die Fahrt 1. Klasse hin und zurück ein Fahrpreis von einem Shilling erhoben wurde, während die Fahrpreise für die zwischenliegenden Bahnhöfe auf der üblichen Höhe blieben, entschieden die schottischen Gerichte, daß nach dem Gesetz dieses Verfahren zulässig wäre.

Wir können es daher als feststehend betrachten, daß die Fahrpreise im ganzen vor dem Kriege auf Grund geschäftlicher Erwägungen festgesetzt waren, und zwar so, daß sie für die Eisenbahnen den größten Reingewinn ergaben. Bei einem so weiten Gebiet ging es natürlich nicht ohne Ausnahmen ab. Billige Fahrkarten für schiffbrüchige Seeleute, die in ihren Heimathafen zurückkehren, waren natürlich nicht aus wirtschaftlichen Gründen festgesetzt. Der Wettbewerb zwischen den Gesellschaften spielte eine wesentliche Rolle. Die Fahrpreise für den Ausflugverkehr von London nach Nord-Wales mußten natürlich die Fahrpreise beeinflussen, die für den Ausflugverkehr nach Scarborough oder Cornwall galten. Die Strecke von Paddington nach Dawlish oder Teignmouth steht tatsächlich im Wettbewerb mit derjenigen von Waterloo nach Lyme Regis or Sidmouth. Die Preise der Dauerkarten weisen erhebliche Verschiedenheiten bei gleichen Entfernungen von den Londoner Bahnhöfen auf. Der Grund dafür ist im wesentlichen der, daß die besuchtesten Orte zuerst berücksichtigt wurden. Später erhoben die Gesellschaften, die weniger reizvolle oder schwerer zugängliche Gegenden durch ihren Verkehr erschlossen, niedrigere Preise, um einen Teil des Verkehrs für sich zu sichern. Natürlich machten die Gesellschaften dabei auch Fehler. Nachdem aber die Benutzer der Eisenbahn einmal ein Recht auf diese Fahrpreise erlangt zu haben glaubten, wagten die Gesellschaften nicht, sie zu berichtigen. Sie gingen dabei von dem Gedanken aus, daß, selbst wenn sie von der Dauerkarte des Ernährers einer Familie keinen Gewinn hatten, die übrige Familie doch den vollen Fahrpreis bezahlen würde, und daß sie die Nahrungsmittel und alles andere, was die Familie brauchte, für sie heranfördern würde; aber heutzutage bringt der allgegenwärtige Kraftwagen diese Waren heran, und namentlich aus den nähergelegenen Vororten fahren Frauen und Kinder mit der Straßenbahn und dem Omnibus in die Stadt.

Unzweifelhaft ist es schwer, den weiten Spielraum zwischen den Fahrpreisen zu rechtfertigen. Von Brighton nach London bezahlte der Inhaber einer Dauerkarte 1. Klasse, wenn er nur in 40 Wochen im Jahre fünfmal die Woche reiste, vor dem Kriege nur 1 Sh. 6 P. für jede Fahrt. Ein Reisender 3. Klasse, der den gewöhnlichen Fahrpreis bezahlte, aber noch nicht einmal die besten Züge benutzen durfte, bezahlte 4 Sh. 2 P. Der am häufigsten gemachte Fehler bestand darin, daß man unberücksichtigt ließ, bis zu welchem Umfang die übermäßig erniedrigten Fahrpreise diejenigen Reisenden, die ohne sie den vollen Fahrpreis bezahlt hätten, von den gewöhnlichen Zügen ablenkten. Wenn z. B. nach einem Ort A, 120 Meilen von London entfernt, der gewöhnliche Fahrpreis für eine Rückfahrkarte 1 £ gewesen wäre, und wenn Ausflugszüge in der Woche für 5 Sh. verkehrt hätten, wenn z. B. weiter einer von je fünf Fahrgästen den vollen Fahrpreis von 1 £ bezahlt hätte, dann hätte die Eisenbahn für die

Beförderung von fünf Fahrgästen 25 Sh. eingenommen, während sie für einen einzelnen Fahrgast eine Einnahme von 1 £ erzielt hätte. Die überschießenden 5 Sh. Roheinnahme können also der Eisenbahngesellschaft kaum einen Reingewinn verschafft haben.

Ein deutliches Beispiel dieser falschen Berechnung zeigen die Halbtages-Ausflüge auf weite Entfernungen mit Schnellzugsgeschwindigkeit in den gewöhnlichen, dem Fernverkehr dienenden Eisenbahnwagen zu sehr niedrigen Preisen. Die Züge waren gut besetzt und ergaben zweifellos eine befriedigende Einnahme auf die Zugmeile bezogen; aber es kam vor, daß Reisende, die in Geschäften von Weston-super-Mare oder Birmingham nach London reisen mußten, ihre Reise bis auf den Nachmittag verschoben und am Ende ihrer Fahrt die für die Rückfahrt gültige Hälfte ihrer Fahrkarte wegwarfen, für die Rückfahrt den vollen Preis bezahlten und trotzdem eine erhebliche Ausgabe ersparten. Diese Art der ermäßigten Fahrpreise ist allerdings nach dem Kriege nicht wieder aufgenommen worden.

Die Allgemeinheit und sogar die Eisenbahnfachleute selbst würdigen den weiten Spielraum nicht genügend, der in England zwischen dem regelmäßigen Fahrpreis und dem Durchschnittspreis für eine zurückgelegte Meile besteht. Selbst in Frankreich und Deutschland, wo ermäßigte Fahrpreise nicht in dem Umfange wie in England gewährt wurden, betrug der wirklich bezahlte Durchschnittspreis im allgemeinen zwei Drittel des Regelsatzes für die 3. Klasse. Der Verfasser hat schon vor Jahren auf Grund der Grundlagen, die damals vorlagen, die Ansicht ausgesprochen, daß in England der Durchschnittspreis für alle Klassen, bezogen auf eine von einem Reisenden zurückgelegte Meile, dem Betrag von 0,5 Pence näher läge als dem Betrag von 0,6 Pence, wobei zum Vergleich berücksichtigt werden mußte, daß der Regelsatz für die 3. Klasse ein Penny die Meile war. Diese Schätzung wird bestätigt durch die ausführliche, aber immer noch allzu dürftige Statistik, die neuerdings vom Verkehrsministerium herausgegeben wird. Der statistische Bericht für 1923 zeigt, daß die Durchschnittseinnahme auf die Personenmeile in allen Klassen bei den Regelsätzen etwa 1,4 Pence beträgt, während theoretisch der Regelsatz 2½ Pence für die Meile in der 1. Klasse und 1½ Pence in der 3. Klasse ist. Im übrigen reisen so viele Fahrgäste der 1. Klasse nicht auf gewöhnliche Fahrkarten, sondern auf Dauerkarten oder auf „traders tickets“[1]), daß die Durchschnittseinnahme für die Personenmeile in der 1. Klasse nur ein Penny ist. Ähnlich drücken in der 3. Klasse Arbeiter- und Dauerkarten den Durchschnitt auf 1½ Penny bis 0,93 Pence. Im Durchschnitt aller Klassen und aller Arten von Fahrkarten ergibt sich gegenwärtig ein Durchschnittspreis für die zurückgelegte Meile von 0,935 Pence. In anderen Worten: der tatsächlich bezahlte Fahrpreis für die Personenmeile beträgt nur 62 % des gewöhnlichen Fahrpreises der 3. Klasse. Wenn angenommen wird, daß vor dem Kriege dasselbe Verhältnis zwischen dem Regelpreis für die 3. Klasse, ein Penny die Meile, und dem Durchschnittssatz, der von allen Reisenden auf die Meile tatsächlich bezahlt wird, bestanden hat, wäre die ebengenannte Zahl 0,62 Pence gewesen. Aber der wirklich gezahlte Durchschnitts-Fahrpreis liegt jetzt zweifellos dem gewöhnlichen Fahrpreis der 3. Klasse näher als vor dem Kriege; denn viele der billigsten Fahrpreise sind abgeschafft worden, und die ermäßigten Fahrpreise für Arbeiter und für Ausflügler sind stark erhöht worden. So kann man mit Sicherheit annehmen, daß die Durchschnittseinnahme der Eisenbahnen für die Beförderung eines Reisenden auf eine Meile im Jahre 1914 den Betrag von 0,55 Pence nicht überschritt.

Es ist bemerkenswert, daß in den Vereinigten Staaten, wo die Reisen sich auf weite Entfernungen erstrecken, wo das Dauerkartenwesen wenig entwickelt ist und wo es kaum Ausflugkarten zu ermäßigten Preisen gibt, der Regelsatz und der Durchschnittssatz kaum voneinander abweichen. Der Regelsatz im Osten, wo der Personenverkehr am dichtesten ist, beträgt 3 Cents; er ist allerdings im Süden und im Westen erheblich höher; der Durchschnittssatz beträgt aber auch 3 Cents. So sehr die Vereinigten Staaten von Groß-Britannien in dieser Beziehung abweichen, besteht doch in zwei anderen Beziehungen große Ähnlichkeit zwischen ihnen, nämlich insofern, als es in beiden nur zwei Klassen gibt, die man in Amerika 1. Klasse, entsprechend der englischen 3. Klasse, und „Pullman“ nennt, und daß der Unterschied im Fahrpreis zwischen beiden viel geringer ist als in anderen Ländern. In England ist der Fahrpreis der 1. Klasse auf 166 % des Fahrpreises der 3. Klasse festgesetzt, in Amerika ist der Unterschied noch erheblich geringer. In Frankreich kostet die 1. Klasse 2½ mal soviel wie die 3., aber die 1. und 2. Klasse wird stärker benutzt, weil die Schnellzüge keine 3. Klasse führen. In Deutschland gibt es vier Klassen, aber viele langsam fahrende Züge führen keine 1. Klasse und schnellfahrende Züge keine 4. Klasse. Vor dem Kriege beliefen sich die Fahrpreise auf 7 Pf., 4,5 Pf., 3 Pf. und 2 Pf. für 1 km in den vier Klassen. Das Verhältnis des höchsten zum niedrigsten Fahrpreis war also 3½ : 1. Natürlich wurde die 1. Klasse nur wenig benutzt. Im Jahre 1923 wurde eine Verkehrssteuer eingeführt, die zwischen 16 und 10 % je nach der Klasse schwankte, und die Fahrpreise wurden auf 19,6 Pf., 9,9 Pf., 3,3 Pf. und 2,2 Pf. erhöht, wodurch jenes Verhältnis auf 8 : 1 stieg. Natürlich war infolgedessen die 1. Klasse noch leerer als vorher. Ein Bericht aus neuerer Zeit zeigt, daß von 10 000 Reisenden nur 6 den Fahrpreis 1. Klasse bezahlten. Aber seit dem März 1924 ist dieses Mißverhältnis durch eine scharfe Herabsetzung der Fahrpreise in den höheren Klassen und eine Erhöhung des Preises in den beiden unteren Klassen verringert worden. Die Fahrpreise sind jetzt 9 Pf., 6 Pf., 4,5 Pf. und 3 Pf., und das genannte Verhältnis ist nunmehr 3 : 1. Es kann kaum zweifelhaft sein, daß selbst dieses noch einen zu großen Unterschied bedeutet.

Wie schon ausgesprochen, werden die Preise für den Güterverkehr von der Eisenbahngesellschaft abgestuft. Wenn Zigarren und Seide versandt werden sollen, müssen sie die höchsten Frachtsätze bezahlen; aber die Reisenden teilen sich selbst den einzelnen Klassen zu. Ein kleiner Bruchteil von ihnen wählt die bequemste Beförderungsart, ohne Rücksicht auf den Preis. Die meisten Reisenden reisen so billig wie sie können, indem sie den Grundsatz eines sagenhaften englischen Adligen befolgen, der, gefragt, warum er 3. Klasse reise, antwortete: „weil es keine 4. gibt“. Aber zwischen diesen beiden Gegensätzen gibt es eine sehr erhebliche Zahl von Reisenden, die zwischen zwei Klassen schwanken, indem sie die größere Bequemlichkeit des Reisens gegen den Unterschied im Fahrpreis abwägen, und es lohnt wohl für die Eisenbahngesellschaften, daß sie sich anstrengen, diese Reisenden für sich zu gewinnen. Nach langen Versuchen und Irrtümern sind die englischen Eisenbahngesellschaften zu dem Schluß gekommen, daß Fahrpreise im Verhältnis von 3 : 5 die lohnendsten Ergebnisse bringen, denn obgleich häufig in den Zeitungen gefragt wird, warum die Eisenbahngesellschaften leere Abteile 1. Klasse verkehren lassen, wissen doch die Eisenbahnbeamten sehr wohl, warum sie das tun. Es ist ihnen sehr wohl bekannt, daß die Mehrkosten für die Beförderung eines Abteils 1. Klasse nur sehr gering sind; daß, wenn im Durchschnitt jedes Abteil nur einen Penny die Meile mehr einbringt, die Mehrkosten für den Verkehr dieses Abteils mehr als gedeckt werden.

Die Güterfrachtsätze, auf die Meile bezogen, nehmen in fast allen Ländern bei zunehmender Entfernung ab. In den meisten Ländern sind die Regelsätze entsprechend den Höchstsätzen in den englischen Gesetzen von 1891 und 1892 auf dieser Grundlage berechnet, und der Grundsatz gilt weiter bei der Festsetzung von Ausnahmesätzen. Vor dem Kriege hatte Deutschland abgestufte Tarife nur für gewisse Arten des Verkehrs. Seit 1921 sind sie für alle Klassen eingeführt, aber dieser Grundsatz wird in der Regel nicht auf den Personenverkehr angewendet. Österreich und Italien sind allerdings Ausnahmen, und Rußland hat vor etwa 20 Jahren Fahrpreise eingeführt, die mit der Entfernung außerordentlich schnell abnahmen. Eine solche Festsetzung der Personen-Fahrpreise erscheint richtig vom Standpunkt der Eisenbahnen, denn es kostet sicher nicht so viel, einen Reisenden 200 Meilen weit zu fahren, als 20 Reisende jeden 10 Meilen weit; vom Standpunkt des Reisenden gilt dies gleichfalls, denn je länger die Reise ist, desto schwerer fällt der Fahrpreis ins Gewicht. Aber es gibt auch Gründe für eine Festsetzung der Fahrpreise im entgegengesetzten Sinn. Ein Reisender auf kurze Entfernung fährt gewöhnlich hin und zurück. Ein Reisender auf weite Entfernung beabsichtigt meist längere Zeit von seiner Heimat wegzubleiben, und je länger er wegbleibt, um so niedriger sind die Fahrkosten im Verhältnis zu seinen gesamten Ausgaben.

Auf den Londoner Untergrundbahnen sind alle Fahrpreise nach einem gleitenden Satz berechnet. Aber die Untergrundbahnen haben in der Regel nur gewohnheitsmäßige Reisende. In diesen Fällen rechtfertigen also zweifellos soziale Gesichtspunkte die Annahme eines Grundsatzes für die Berechnung der Fahrpreise. Es ist besser, daß jemand, der im Innern von London arbeitet, 10 Meilen von seiner Arbeitsstätte entfernt wohnt als nur 5 Meilen, aber er kann für seine tägliche Fahrt nur eine beschränkte Zeit und einen beschränkten Geldbetrag aufbringen. Vom Standpunkt der Eisenbahnen ist dieser Grundsatz ebenfalls berechtigt. Nicht nur sind die Anlagekosten der Eisenbahnen in der Regel in größerer Entfernung vom Mittelpunkt niedriger, sondern die Züge müssen unter allen Umständen bis an die Endpunkte der Strecke fahren, und es lohnt sich für die Eisenbahnen, sie bis an diesen Endpunkt so voll wie möglich verkehren zu lassen.

Es ist früher in diesem Kapitel darauf hingewiesen worden, daß die englischen Fahrpreise fast gänzlich das Ergebnis wirtschaftlicher Erwägungen sind, die von Geschäftsleuten mit langjähriger Erfahrung angestellt worden sind. Eine bemerkenswerte Ausnahme findet sich bei den Arbeiterzügen. Arbeiterzüge wurden vor etwa 50 Jahren eingeführt, als die Große Ostbahn ihren Londoner Endbahnhof von Shoreditch nach Liverpool Street verlegte und aus diesem Anlaß eine große Anzahl von Arbeiterwohnungen abbrach. Das Parlament legte der Gesellschaft die Verpflichtung auf, neue Ersatzwohnungen in Enfield

[1]) Siehe Nr. 49 dieser Ztg. v. 28. XII. 22.

zu bauen und zwei Züge täglich zu ganz niedrigen Fahrpreisen für die aus ihren Häusern vertriebenen Arbeiter verkehren zu lassen. Es zeigte sich in diesem Falle, wie es seitdem öfters vorgekommen ist, daß die vertriebenen Arbeiter nicht in die neuen Wohnungen übersiedelten, daß letztere vielmehr von einer ganz anderen Klasse der Bevölkerung bezogen wurden; aber die billigen Fahrpreise übten eine große Anziehungskraft aus. Arbeiterwohnungen entstanden zu Hunderten, und zwei Züge reichten bei weitem nicht aus, um die Arbeiter zu befördern. Mehr und mehr Züge mußten eingelegt werden, um den entstehenden Verkehr zu bedienen. Diese Vorgänge fanden Nachahmung; menschenfreundliche Maßnahmen auf Kosten anderer haben immer etwas Bestrickendes. Jedesmal wenn eine Eisenbahngesellschaft beim Parlament Anträge stellt, ihre gesetzlichen Rechte zu erweitern, wurde ihr die besondere Verpflichtung auferlegt, Arbeiterzüge verkehren zu lassen. Das schon erwähnte Gesetz von 1883, billige Züge betreffend, legte diese Verpflichtung allgemein allen Eisenbahngesellschaften auf.

Das englische Beispiel ist auf dem Festland befolgt worden. In Belgien, wo die Züge so langsam fahren und die Entfernungen, auf welche Arbeiter reisen, so lang sind, daß ein Arbeiter manchmal täglich 16 Stunden von zu Hause abwesend ist, ist dieser Grundsatz aufs Äußerste durchgeführt worden; und doch kann man kaum glauben, daß Arbeiterzüge berechtigt sind, sowohl von wirtschaftlichen, wie von sozialen Gesichtspunkten aus betrachtet. Zunächst der wirtschaftliche Gesichtspunkt: Unter heutigen Verhältnissen sind die Kosten für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte ein ebenso unvermeidlicher Bestandteil der Ausgaben wie die Wohnungsmiete. Der Lohn sollte also so hoch sein, daß der Arbeiter für beide Notwendigkeiten einen angemessenen Betrag aufbringen könnte. Abgesehen von den gegenwärtig geltenden Gesetzen, die eine Höchstmiete festsetzen, hat noch niemals jemand die Forderung erhoben, daß die Hausbesitzer Wohnungen an Arbeiter zu Preisen vermieten sollen, die nicht die Ausgaben des Hausbesitzers decken. Warum sollte dann eine Eisenbahn Arbeiter zu Preisen befördern müssen, die nicht ihre Ausgaben decken? Daß dies bei den Arbeiterzügen nicht der Fall ist, kann durch die Tatsache als bewiesen angesehen werden, daß die Eisenbahngesellschaften solche Züge nicht aus eigenem Antrieb eingeführt haben. Die Regelung stützt sich vielmehr auf den veralteten Gedanken, daß die niederen Klassen von denen, die reicher sind als sie, unterstützt werden müßten, daß die Reichen den Armen nicht nur Gerechtigkeit zuteil werden lassen sollten, sondern etwas, was der Wohltätigkeit sehr nahe kommt. In Amerika, wo der Gedanke nicht gilt, daß körperliche Kraft in sozialer Beziehung weniger geschätzt wird als Geisteskräfte, gibt es keine Arbeiterfahrkarten.

Die Einwände vom sozialen Gesichtspunkte gegen ermäßigte Arbeitertarife sind ebenso ernst zu nehmen. Die Einführung von Arbeiterzügen kann nur verlangt werden, wenn an einem bestimmten Ort sehr erhebliche Mengen von Arbeitern zusammengedrängt sind. Ist einmal ein billiger Zug eingestellt, so werden weitere Arbeiter angelockt, und das Ergebnis ist, daß Groß-London in Städte mit wohlhabender Bevölkerung und in Städte der Armen eingeteilt wird. In dem dichtbevölkerten Teil des Ostens und Nordostens von London sind die Häuser der alten Kaufherren von ihren früheren Bewohnern geräumt und in Arbeiterwohnungen geteilt worden, für die sie durchaus ungeeignet sind. Es gibt in diesen Stadtteilen keine höher gebildeten Bürger mehr, die Zeit für öffentliche Angelegenheiten hätten, und die Selbstverwaltung dieser Stadtteile leidet darunter. Liegt eine solche Verteilung der Bevölkerungsklasse so im öffentlichen Interesse, daß sie künstlich gefördert werden sollte?

Weiter: Was ist ein Arbeiter? Die älteren englischen Gesetze, die sich mit diesem Gegenstand befassen, sprechen von einem Handarbeiter. Diese Erläuterung verlor für die Praxis ihre Bedeutung. Die sich drängende Menge auf einem schlecht beleuchteten Bahnhofe auf ihre Eigenschaft als Arbeiter in diesem Sinne zu überwachen, ist unmöglich. Heute kann man in England sagen, daß ein Arbeiter ein Mensch ist, der einen Zug benutzt, welcher sein Ziel vor einem gewissen Zeitpunkt, gewöhnlich 8 Uhr morgens, erreicht, und infolgedessen kann ein Standinhaber in der Markthalle, der einem für gewöhnlich nicht bedürftigen Teil der Bevölkerung angehört, der aber aus geschäftlichen Gründen zeitig am Tage unterwegs sein muß, den Vorteil der Arbeiterzüge für sich in Anspruch nehmen; aber eine Schreibmaschinendame, die nur ein sehr niedriges Gehalt bezieht, muß den erhöhten Fahrpreis bezahlen oder eine Stunde an einem Wintermorgen in einer Kirche warten, bis ihr Büro eröffnet wird. In Belgien ist ein Arbeiter ein Mann, der körperliche Arbeit leistet. So hat der Fahrer eines Straßenbahnwagens den Vorteil von den Arbeiterfahrkarten, während der Schaffner, der einen niedrigeren Lohn bezieht, davon ausgeschlossen ist. Die zwei Begriffsfestsetzungen weichen nicht viel von einander ab. Im allgemeinen beginnt körperliche Arbeit zeitig am Tage. Büroarbeiter und Verkäufer fangen erst später an zu arbeiten. Die Handarbeiter, seien sie auch noch so hoch bezahlt, fahren zu billigen Fahrpreisen; für andere Klassen, seien sie auch noch so niedrig bezahlt, gelten sie nicht.

Wenn auch die Fahrpreise für Arbeiter nur wenig berechtigt sind, so sind sie doch in England zu tief eingewurzelt, als daß sie abgeschafft werden könnten. Seit Einsetzen des Tarifbeirates sind sie aber auf eine verständigere Grundlage gestellt worden, und in einigen Fällen der letzten Zeit hat das Parlament den Fahrpreis für Arbeiter so festgesetzt, daß der einfache Preis für Hin- und Rückfahrt bezahlt wird.

Man kann annehmen, daß bei Festsetzung der neuen Fahrpreise nicht nur für Arbeiter, sondern für Reisende aller Art das Tarifgericht keine umstürzenden Änderungen an der Lage vornehmen wird, die durch lange Überlieferung geschaffen worden ist, wenn es auch einige auffallende Unstimmigkeiten beseitigen und bestrebt sein wird, größere Gleichmäßigkeit herbeizuführen, als bisher bestanden hat. Es liegt jedoch eine Frage vor, die ganz neu, aber von der äußersten Wichtigkeit ist, und die das Tarifgericht sicher nicht umgehen kann. Frachtsätze und Fahrpreise im ganzen, sagt das Gesetz von 1921, sollen derart sein, daß sie jeder Eisenbahngesellschaft eine gewisse Reineinnahme gewährleisten; aber wieviel von der Gesamteinnahme soll der Personenverkehr, wieviel soll der Güterverkehr dazu beitragen? Auf welcher Grundlage soll die Einnahme auf beide Verkehrsarten verteilt werden? Soll die Frage von dem Standpunkt aus erörtert werden, was schlechthin als gerechtfertigt gilt, oder soll das Gericht in Rücksicht ziehen, daß öffentliche Belange z. B. den Ausgleich einer allgemeinen Herabsetzung der Frachtsätze durch eine entsprechende Erhöhung der Fahrpreise fordern oder umgekehrt? Oder soll die Frage etwa von dem Gesichtspunkt aus erörtert werden, welche Höchstpreise der Verkehr ertragen kann, eine Frage, die der im praktischen Dienst stehende Eisenbahnbeamte vermutlich besser beantworten kann, als ein noch so weises Gericht? Soweit die theoretische Seite der Frage; aber wenn wir die praktische Seite betrachten, ergeben sich sogar noch größere Schwierigkeiten. Es besteht nicht nur keine Statistik, aus der man ersehen könnte, welcher Teil der Reineinnahmen einer Eisenbahngesellschaft aus dem Güterverkehr, welcher aus dem Personenverkehr herrührt, und es kann auch keine Verteilung der Ausgaben vorgenommen werden, auf Grund deren eine solche Statistik aufgestellt werden könnte.

Die Schwierigkeit dieser Frage ist in England größer als in irgend einem anderen Lande, denn obgleich niemand mit nur einigermaßen genügender Wahrscheinlichkeit die Frage beantworten kann, welcher Teil der Reineinnahmen die englischen Eisenbahnen aus dem Personenverkehr beziehen, ist doch jedermann überzeugt, daß dies ein sehr erheblicher Bruchteil ist, wenn er, auch selbst nach der Gruppenbildung, unter den vier Gruppen sehr erheblich schwankt. Andrerseits werden in vielen Ländern Personenzüge als ein notwendiges Übel angesehen, bei dem an einen Reingewinn gar nicht zu denken ist. In den Vereinigten Staaten trifft das sicher für einen großen Teil des Landes und für fast alle Eisenbahngesellschaften zu. In Deutschland wurde kürzlich zugegeben, daß der Personenverkehr ein Zuschußbetrieb sei. Wahrscheinlich gibt es wenige Länder, wo er einen nennenswerten Gewinn abwirft. Indien ist eine solche Ausnahme, aber zwei Züge am Tage, die unmäßig lang sind, übermäßig stark besetzt sind und sehr langsam fahren, bedeuten keine Störung für den Güterverkehr; sie bringen aber eine sehr erhebliche Einnahme auf die Zugmeile, selbst wenn der Fahrpreis nur einen Penny für 4 Meilen beträgt.

In den vorhergehenden Darlegungen sind eine Anzahl Aufgaben berührt worden, die eher oder später von dem Tarifgericht gelöst werden müssen. Bei vielen von ihnen wird einige Zeit vergehen, ehe sie in Angriff genommen werden. Sonst müßte der Tag, auf dem nach dem neuen Gesetz die neuen Frachtsätze und Fahrpreise in Kraft treten sollen, hinausgeschoben werden, bis die jetzigen sachverständigen Zeugen überaltert oder tot wären. Als Rasselas alle die Eigenschaften dargelegt wurden, die ein Philosoph besitzen müßte, sagte er: „Wer kann denn ein Philosoph sein?" Wahrscheinlich wird der Eisenbahnfachmann, wenn er alle die angedeuteten Aufgaben zu lösen versucht, ebenfalls sagen: „Wer kann denn ein Mitglied des Tarifgerichtes sein?"

* * *

Der statistische Bericht des englischen Verkehrsministeriums für August 1924, der erschien, als das Buch von Acworth gedruckt wurde, zeigt, daß im Februar 1924 die durchschnittliche Einnahme für die Personenmeile in allen Klassen von 0,935 Pence auf 0,840 Pence gefallen war. Demnach beträgt der Durchschnitts-Fahrpreis aller Klassen nur 56 % des vollen Regelsatzes für die 3. Klasse. In runden Zahlen gesprochen, wird der Durchschnittsreisende in England zwei Meilen für denselben Fahrpreis befördert, den er in Amerika für eine Meile bezahlen muß; die durchschnittliche Tonne Frachtgut wird in Amerika zwei Meilen für denselben Preis befördert, der in England für die Beförderung auf eine Meile zu bezahlen ist.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Dezember 1925. I. Verkehr und Betrieb. Der Güterverkehr ging besonders von Mitte Dezember ab ständig zurück, obwohl bei der Einschränkung und teilweisen Einstellung des Verkehrs auf den Binnenwasserstraßen infolge Eisgang und Hochwasser mit einer Verkehrssteigerung hätte gerechnet werden können. Der Einfluß der immer noch zunehmenden Betriebseinschränkungen und Stillegungen in der Industrie, die fortgesetzt steigende Zahl der Konkurse und Geschäftsaufsichten und der Umstand, daß bei der schlechten Beschäftigungslage viele Unternehmungen die Zeit um Weihnachten und Neujahr als willkommene Gelegenheit benutzten, ihre Betriebe bis Anfang Januar zu schließen, machte sich im Güterverkehr auffällig bemerkbar. Viele Massengüter, besonders auch solche, die in Zeiten unbehinderten Wasserstraßenverkehrs wenigstens bis zu den Umschlagsplätzen mit der Eisenbahn befördert werden, kamen überhaupt nicht zur Beförderung.

So betrug der Rückgang in den Verladungen künstlicher Düngemittel gegenüber dem Vormonat November fast 1100 Wagen, gegenüber dem Dezember des Vorjahres sogar über 9700 Wagen, eine Folge der dauernd unzureichenden Abnahme der deutschen Landwirtschaft. Nur in Kali und in Stickstoffen hielt sich der Auslandsabsatz auf zufriedenstellender Höhe. Die sonst zum Wasserumschlag nach Aken laufenden Ammoniakzüge der Leuna-Werke wurden wegen der Einstellung der Schiffahrt nach Duisburg Ruhrort durchgeführt. Infolge Vereisung der Weser wurden sechs Kalisonderzüge vom Südharz nach der Unterweser gefahren.

Der Rückgang der Kartoffelbeförderung belief sich auf etwa 11 500 Wagen gegenüber dem Vormonat.

Brotgetreide und Mehl, wovon etwa 1690 Wagen weniger als im November verladen wurden, sind infolge des Einfuhrscheinsystems in beachtenswerten Mengen ins Ausland gegangen, jedoch verschlechterte sich wiederum der Inlandsabsatz mit Rücksicht auf die äußerst ungünstige Preisgestaltung.

Die Zuckerrübenverarbeitung der Ernte 1925 ist zum großen Teil schon beendet. Es waren wieder 202 000 Wagen weniger als im November für die Beförderung von Zuckerrüben und Schnitzeln, aber fast 13 900 Wagen mehr als im Dezember des Vorjahres erforderlich.

Trotz der günstigen Verfrachtung von Zuckerrüben blieb der Zuckerversand gegenüber November um fast 10 900 Wagen zurück.

Das Baugewerbe liegt still. Starker Rückgang an Transporten von Baustoffen war die Folge, z. B. ist die Beförderung von Zement von 19 400 Wagen im November auf 8 300 Wagen im Dezember zurückgegangen.

Die regelmäßig einsetzende außerordentliche Steigerung des Expreß- und Eilgutverkehrs aus Anlaß des Weihnachtsgeschäfts erreichte nur mäßigen Umfang. Der Frachtstückgutverkehr ging weiter zurück.

Insgesamt ist die arbeitstägliche durchschnittliche Gestellziffer von Wagen um über 21 000 Wagen gegen den Monat November gesunken. Nach den vorläufigen Ergebnissen der Wagengestellung wurden im Dezember über 316 000 weniger offene Wagen und fast 65 000 weniger gedeckte Wagen gegenüber November gestellt. Ende des Monats war ein Drittel aller Güterwagen außer Betrieb, wodurch die Betriebsgleise, besonders in den südlichen Bezirken, stark belastet wurden. Die Zahl der Güterzüge ging dementsprechend gegen den Vormonat zurück, jedoch wurden, um Verkehrsschädigungen zu vermeiden, entsprechende Fahrplanverbesserungen eingeführt.

Entgegen dieser allgemeinen Abwärtsbewegung des Güterverkehrs traten infolge besonderer Anlässe auf einzelnen Teilen des Netzes vorübergehend starke Belastungen auf. So wurden Kohlen in etwas größerem Umfange als im Vormonat befördert (etwa 52 000 Wagen mehr). Eingerechnet ist dabei ein etwa 5prozentiger Rückgang in den Verladungen Deutsch-Oberschlesiens. Dieses erhöhte Frachtaufkommen war bedingt zum Teil durch die Einschränkung der Binnenschiffahrt, zum Teil auch durch erhöhten Hausbrandbedarf. Die Kohlenwagengestellung war in der Ruhr aus den gleichen Gründen sehr hoch; in der dritten Dezemberwoche betrug sie für den Brennstoffversand z. B. 26 872 (November 25 883). Am 16. Dezember wurde eine Gestellung von 28 533 Wagen (zu 10 t) erreicht, und damit die höchste Zahl seit Juli 1924. Die Leerwagenbeförderung von Süden war entsprechend stark, so daß durch Bezirk Frankfurt (Main) an einigen Tagen 24 O-Wagenzüge Richtung Ruhr liefen.

Ähnlich entwickelte sich die Betriebsbelastung in Oberschlesien in Auswirkung des Stillstandes der Oderschiffahrt und des Zollkampfes mit Polen.

Infolge des Versagens der Elbschiffahrt seit 8. Dezember stieg die Belastung in den Hamburger Rangierbahnhöfen außerordentlich.

Da und dort führte auch der Schneefall dazu, daß bis dahin vom Kraftwagen bedienter Verkehr auf die Eisenbahn zurückfiel. Die seit März 1922 zwischen den Berliner Innen- und Ringbahnhöfen bestehende Verkehrsbedienung mittels Kraftwagens wurde mit Wirkung vom 31. Dezember 1925 auf den billigeren Schienenweg zurückverlegt.

Von technischen Neuerungen im Betriebe ist zu erwähnen, daß zwischen dem Juliusschacht bei Dittersbach und Piesteritz ein Zug mit Großgüterwagen probeweise befördert wurde; die Versuche sind jedoch wegen Schwierigkeiten bei der Entladung in Piesteritz noch nicht abgeschlossen.

Die Witterungseinflüsse machten sich auf die Durchführung des Betriebes außerordentlich stark geltend. Anfang Dezember und zwischen dem 15. und 21. führten Schneeverwehungen sowie Frost (bis zu 25°) zu erheblichen Störungen im Zug- und Rangierdienst. Die Schwierigkeiten wurden aber dadurch überwunden, daß Zugbildungen zur Entlastung notleidender Stellen geändert, Umleitungen vorgenommen und Rangierarbeiten von anderen, ursprünglich nicht dazu vorgesehenen Bahnhöfen übernommen, die Zugstärke vielfach herabgesetzt und Sonntagsarbeit geleistet wurden.

Das etwa Mitte Dezember einsetzende Tauwetter mit riesigen Niederschlägen verursachte sehr zahlreiche Rutschungen und Hochwasserschäden, vor allem in den Bezirken Osten, Magdeburg, Trier, Mainz, Köln und Regensburg.

Durch einen Erdrutsch bei Bahnhof Rosengarten an der Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) wurden am 27. Dezember die beiden Gleise Berlin-Frankfurt (Oder) gesperrt. Der durchgehende Personenverkehr Richtung Schlesien und Bentschen wurde über Cüstrin, der Güterverkehr über Cüstrin bzw. Cottbus umgeleitet, während der Lokalverkehr durch Pendelbetrieb und Umsteigen abgewickelt wurde. Die Aufräumungs- und Wiederherstellungsarbeiten werden mehrere Wochen in Anspruch nehmen. Ende Dezember war der Betrieb infolge von Rutschungen und Hochwasserschäden noch auf folgenden Strecken unterbrochen: 1. Hauptbahnen: Börssum-Schladen, Wegeleben-Hedersleben, Langelsheim-Neuekrug, Hagen Eckesey-Vorhalle, Hagen Eckesey-Hengstey, Leutesdorf-Neuwied, Mülheim-Heißen-Dahlhausen (Ruhr), Karthaus-Oberbillig, Türkismühle-Bad Münster a. Stein; 2. Nebenbahnen: Schwarzfeld-St. Andreasberg, Brilon Wald-Corbach, Düren-Heimbach, Pünderich-Traben-Trarbach und Wengerohr-Berncastel-Cues. Wegen dieser Störungen mußten viele Züge umgeleitet werden. Viele außerdem gefährdete Streckenteile wurden mit verminderter Geschwindigkeit befahren.

Infolge von Sturmschäden an elektrischen Fahrleitungen, besonders am 24. und 30., mußte auf Strecke Halle-Leipzig Dampfbetrieb eingerichtet werden.

Mittelbare Folgen des Unwetters zeigten sich im Übergangsverkehr nach Frankreich und Belgien, da dort ebenfalls viele Wasserschäden eintraten.

Die Betriebsentwicklung ist durch folgende Angaben gekennzeichnet:

Geleistete Zugkm.	Nov. 1925	Okt. 1925
a) Personenverkehr	27 146 000	28 436 000
b) Güterverkehr	16 889 000	18 755 000
c) Dienstzüge	353 000	368 000
	44 388 000	47 559 000
Wagenachskm.		
a) Personenverkehr	742 229 000	800 530 000
b) Güterverkehr	1 250 017 000	1 448 105 000
c) Dienstzüge	9 289 000	9 647 000
	2 001 535 000	2 258 282 000

Leistungen einiger Rangierbahnhöfe (im täglichen Durchschnitt)

	Dezember 1925	November 1925
Hamm Vbf.	4 400 Wagen	4 400 Wagen
Mannheim	3 700 „	3 600 „
Wustermark	3 400 „	3 200 „
Zurückgestaute Wagen (im tägl. Durchschn.)	250 „	80 „
Überzählige Wagen (im tägl. Durchschnitt)	70 800 „	52 300 „
Schadwagen in Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	39 000 „	40 800 „

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr.

Im Dezember wurden nachstehende, an bestimmte Mindestmengen gebundene und dem Wettbewerb mit anderen Verkehrswegen dienende Ausnahmetarife eingeführt: a) ein Ausnahmetarif (13) für überseeisch eingeführtes Roh- und Reinbenzin von Hamburg-Wilhelmsburg nach schwedischen Stationen, b) ein Ausnahmetarif (15) für überseeisch eingeführtes Erdöl (Petroleum) von Hamburg-Wilhelmsburg nach dänischen Empfangsstationen, c) der bis zum 30. April 1926 befristete A.T. 93 für schwefelsaures Ammoniak von Kötzschen und Corbetha nach Duisburg-Ruhrorter Häfen zur Weiterbeförderung auf dem Rhein nach Holland, d) der A.T. F 1 für Aluminiumoxyd aus Frankreich von Wintersdorf Grenze nach Bitterfeld. Neu herausgegeben wurden ferner der A.T. 8 a für marinierte Seefische zur Verwendung im Deutschen Reich beim Versande von Binnenstationen und ein Reexpeditionstarif für gehechelten und ungehechelten russischen Flachs ab Königsberg (Pr.). A.T. 8 a gilt im Versande von Altenburg (Thür.), Berlin, Brandenburg (Havel), Halle (Saale), Hannover und Wesel nach allen Reichsbahnstationen und gewährt gegenüber der allgemeinen Stückgutklasse und der Ladungsklasse B bis zu 25 % Ermäßigung. Er sieht ferner eilgutmäßige Beförderung zu Frachtgutsätzen auch in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März vor und soll den binnenländischen Seefischmarinieranstalten den Absatz erleichtern.

Der dem Ausbau des deutsch-russischen Eisenbahnverkehrs dienende Reexpeditionstarif für russischen Flachs nach deutschen Verbrauchsstationen mußte nach Lage der Verhältnisse auf den Versand von Königsberg (Pr.) beschränkt werden.

Die Durchfuhrtarife wurden dem wechselnden Bedürfnis angepaßt.

An Änderungen bereits bestehender Ausnahmetarife von allgemeinerem Interesse ist hervorzuheben: Die Geltungsdauer der A.T. 11 und 41 für Düngemittel, des A.T. 5 a für rohe Steine zum Wegebau usw. und des Nottarifs für Lebensmittel wurde auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März d. J. verlängert. Von einer Änderung der zunächst nur bis Ende Dezember v. J. zugestandenen prozentualen Ermäßigungen des Nottarifs wurde abgesehen. Die Frachten der A.T. 44 a (Getreide usw.) und 44 b (Borax usw.) für den Verkehr mit den Rheinumschlagplätzen Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe und Kehl wurden im Wettbewerb mit dem linksrheinischen Wege weiter herabgesetzt. — A.T. 81 a für Zuckerraffinade zur Ausfuhr über den Oderumschlagplatz Tschicherzig wurde auf Rohzucker der Klassen B und C und den Verkehr über die Umschlagplätze Glogau, Breslau Stadthafen und Pöpelwitz ausgedehnt.

Mit Gültigkeit vom 14. Dezember v. J. wurden ferner im Verkehr zwischen Österreich, der Tschechoslowakei und darüber hinaus gelegenen Ländern, sowie deutschen Stationen einerseits und den Seehafenstationen Hamburg Hgb und Bremen andererseits für Frachtgut in Ladungen (außer Kohlen, Koks und Briketts) die Frachten im Rückvergütungswege auf den geschlossenen Reichsbahnweg unter besonders veröffentlichten Bedingungen übernommen, die sich bei der Beförderung über ausländische Wege nach oder von Triest oder Fiume ergeben. Die gleiche Regelung ist seit dem 15. Dezember für Frachten in Kraft die sich im Verkehr zwischen Österreich, der Tschechoslowakei, Polnisch-Oberschlesien, Polen und darüber hinaus gelegenen Ländern einerseits und der Schweiz, Frankreich, Luxemburg, dem Saargebiet und Belgien andererseits über ausländische Bahnwege ergeben.

III. Finanzen. Im Monat November 1925 sind folgende Betriebsergebnisse erzielt worden:

I. Einnahmen:		
1. Personenverkehr	98 931 000	RM.
2. Güterverkehr	230 255 000	„
3. Sonstige Einnahmen	30 521 000	„
zusammen	359 707 000	RM.
II. Ausgaben:		
1. Persönliche Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- u. Werkstättenarbeiter)	206 891 000	RM.
2. Sächliche Ausgaben	100 396 000	„
3. Zinsendienst	700 000	„
4. Außerordentliche Ausgaben (für werbende Anlagen)	22 256 000	„
5. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	49 796 000	„
zusammen	380 039 000	RM.

Der Verkehr auf der Reichsbahn hat infolge der Schwierigkeiten des gesamten Wirtschaftslebens den in Herbstmonaten üblichen Umfang nicht erreicht. Hierdurch ergaben sich gegenüber den Erwartungen nach dem Voranschlag für Monat November 1925 insbesondere im Güterverkehr größere Einnahmeausfälle. Die monatliche Zahlung für den Reparationsschuldverschreibungsdienst konnte infolgedessen nur unter Heranziehung der in den Vormonaten angesammelten Rückstellungen geleistet werden. Daneben wurde das im Monat November 1925 erzielte Erträgnis aus der Beförderungssteuer ordnungsmäßig an den Generalagenten für die Reparationszahlungen abgeführt.

Daß die gespannte Wirtschaftslage noch fortbesteht, lassen die vorliegenden Teilergebnisse des Monats Dezember 1925 erkennen.

IV. Personalfragen. Der Gesamtpersonalstand betrug Ende November 1925 729 702 Köpfe, gegenüber im Oktober 1925 732 004 Köpfe. Während in der letzteren Zahl 46 920 Aushilfs- und Zeitarbeiter enthalten waren, sind in der Zahl 729 702 44 731 Aushilfs- und Zeitarbeiter enthalten. Hiernach haben die Aushilfs- und Zeitarbeiter um 2189, die Zahl der ständigen Kräfte um 118 abgenommen.

Die vom Schlichter in dem Lohnstreit*) für den 3. Dezember 1925 anberaumten Verhandlungen endigten mit einem Vergleich auf folgender Grundlage:

> Die am Lohntarifvertrag beteiligten drei Tarifgewerkschaften überreichen ihre Forderungen alsbald der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die sich ihrerseits bereit erklärt, in Verhandlungen mit den Gewerkschaften einzutreten; das Verfahren ist damit erledigt.

Neue Lohnverhandlungen fanden am 7. und 14. Dezember 1925 statt. Die Gewerkschaften forderten eine allgemeine Lohnerhöhung von 6 Pf. für die Stunde. Die D. R.G. lehnte die allgemeine Erhöhung der Löhne ab, weil sie nach der allgemeinen Lohn- und Wirtschaftslage nicht begründet erschien. Sie erklärte sich aber bereit, dort, wo die lohnwirtschaftlichen Verhältnisse es erforderten, den Angleich der Löhne der Reichsbahnarbeiter an die der Privatarbeiter mittels Ortslohnzulagen vorzunehmen. Die Gewerkschaften lehnten eine Einigung auf dieser Grundlage ab und beantragten Einleitung eines Schlichtungsverfahrens beim Reichsarbeitsministerium. Die Schlichtungskammer fällte unter Vorsitz des vom Reichsarbeitsministerium bestellten Schlichters am 29. Dezember 1925 folgenden Schiedsspruch:

> „Der § 4 LTV in der Fassung vom 11. Juli 1924 tritt mit den aus diesem Schiedsspruch sich ergebenden Änderungen mit Wirkung vom 1. Januar 1926 ab wieder in Kraft. Die während der Zeit der Nichtgeltung des § 4 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angeordneten Änderungen der Grundlöhne und der Ortslohnzahlungen gelten als tarifliche Regelung. Mit Wirkung vom 1. Januar 1926 ab werden die Grundlöhne in sämtlichen Lohngebieten und Ortsklassen für alle Arbeiter nach dem 24. Lebensjahre in den Lohngruppen I—V um 1 Pf., in den Lohngruppen VI und VII um 2 Pf. erhöht. Die Bestimmungen in § 6 Ziffer 6 und § 7 Ziff. 3 des LTV fallen mit Wirkung vom 1. Januar 1926 ab fort. Die Hauptverwaltung erklärt sich bereit, im Benehmen mit den Vertragsparteien die Ortslohnzulagen gemäß § 5 Ziffer 1 LTV nachzuprüfen und, wenn erforderlich, mit Wirkung ab 1. Januar 1926 neu festzusetzen. Die Anträge der Organisationen sind der Hauptverwaltung bis zum 15. Januar 1926 einzureichen. Obige Lohnregelung kann frühestens zum 30. April 1926 gekündigt werden.“

Erklärungen über die Durchführung des Schiedsspruchs werden die Parteien bis zum 12. Januar 1926 abgeben.

— **Lohnverhandlungen der Eisenbahner.** In dem Lohn- und Tarifstreit zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und dem Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und dem Allgemeinen Eisenbahnerverband ist der am 29. Dezember 1925 gefällte Schiedsspruch durch Verfügung des Reichsarbeitsministers vom 16. Januar 1926 für verbindlich erklärt worden.

— **Eisenbahnpaketkarten.** Die Aufbrauchfrist für die alten Eisenbahnpaketkarten mit rotem Rand ist bis zum 30. Juni 1926 verlängert worden.

— **Ergänzung des Güterkursbuches.** Um das Güterkursbuch in möglichst weitem Umfange auch für den Güterverkehr mit dem Auslande verwendbar zu machen, sind die wichtigsten Anschlußverbindungen im Gebiete der Nachbarländer bereits in das Buch mit aufgenommen worden. Durch die Anschlüsse insbesondere der französischen und polnischen Bahnen soll das Güterkursbuch vervollständigt werden.

---

*) Vgl. „Die Reichsbahn“ Nr. 49 S. 505.

— Fenstergurte aus Leder. Die in den D-Zug- und Personenwagen 1. bis 3. Klasse noch vorhandenen Fenstergurte aus Hanfgewebe werden sämtlich durch Ledergurte ersetzt. Auch in den Personenwagen 4. Klasse sollen, bei erforderlichem Ersatz, Ledergurte in größerem Umfange verwendet werden.

— Heizung der Züge. Sollte in einzelnen Fällen die Heizung der Züge zu Klagen Anlaß geben, wird den Reisenden empfohlen, sich unmittelbar an das Zugpersonal zu wenden. Das Personal jedes Zuges ist für die ordnungsgemäße Heizung verantwortlich. Erst wenn keine Abhilfe geschaffen werden konnte, erscheint es angebracht, den Beschwerdeweg zu beschreiten; dabei muß Fahrtag, Zugnummer oder Abfahrtszeit des Zuges genau angegeben werden.

— Gütertarifkonferenz in Nürnberg. Am 14. und 15. Januar hat im Sitzungssaal des neuen Verkehrsmuseums in Nürnberg eine internationale Eisenbahnkonferenz getagt, in der unter dem Vorsitz des Tarifamts München der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Gruppenverwaltung Bayern über die Neuregelung des Güterverkehrs, insbesondere der Verkehrsteilung und -leitung bei durchgehender Beförderung von Sendungen zwischen Deutschland und Ungarn sowie zwischen Deutschland und Österreich beraten wurde. Außer der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft waren die Königl. Ungarischen Staatsbahnen, die österreichischen Bundesbahnen, die tschechoslowakischen Staatsbahnen und die Betriebsdirektion Budapest der Donau-Save-Adria-Gesellschaft vertreten. Die Verhandlungen haben trotz der zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen bestehenden erheblichen Interessengegensätze zu einem vorläufigen Ergebnis geführt. Die Vereinbarungen, die noch der Bestätigung durch die zuständigen Heimatbehörden bedürfen, werden als Grundlage für die Ausgabe direkter deutsch-ungarischer und deutsch-österreichischer Gütertarife dienen.

— Ergebnis der Sommersonderzüge 1925. Wie im Jahre 1924 wurden auch 1925 Sommersonderzüge mit Fahrpreisermäßigung, aber in erheblich erweitertem Umfange, gefahren. Gegenüber dem Vorjahre hat die Anzahl der gefahrenen Sonderzüge um 77 % zugenommen; die Gesamtzahl der Züge betrug 474 mit einer durchschnittlichen Besetzung von 613 Personen, und es ist ein günstiges finanzielles Ergebnis erzielt worden. Das ist nicht zum wenigsten darauf zurückzuführen, daß es den Reichsbahndirektionen im allgemeinen gelungen war, den Sommersonderzugverkehr in erfolgreicher Weise den Verkehrsbedürfnissen anzupassen und eine gute Besetzung der Züge zu erzielen. Der Verkehr hat sich im allgemeinen glatt abgewickelt. Auch die Mitführung der zweiten Wagenklasse hat sich in einer Anzahl Verbindungen bewährt und soll da beibehalten werden, wo auf gute Besetzung zu rechnen ist. Ebenso hat sich das von einigen Reichsbahndirektionen eingeführte schriftliche Bestellverfahren bewährt; es wird geeignetenfalls auf weitere Bezirke ausgedehnt werden.

— Beschleunigte Personenzüge Frankfurt-Basel und -Konstanz. Die beschleunigten Personenzüge von Frankfurt (Main) nach Baden wurden im letzten Sommer bis Basel bzw. Konstanz, von Oktober an aber nur bis Freiburg gefahren. Von Beginn des im Mai in Kraft tretenden neuen Fahrplans an sollen diese gut besetzten Züge ganzjährig bis zu den beiden Endpunkten Basel und Konstanz durchgeführt werden.

— Fahrpreisermäßigung für die Jugendpflegevereine. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beabsichtigt, die Vorschriften über die Ausstellung der Bescheinigungen für Jugendpflegevereine zur Erlangung von Fahrpreisermäßigungen zu vereinfachen. Da die rechtzeitige Fertigstellung der neuen Bescheinigungen für das Kalenderjahr 1926 nicht mehr möglich war, behalten die für das Kalenderjahr 1925 von der Eisenbahnverwaltung ausgestellten gelben Bescheinigungen über die Anerkennung der Jugendpflegevereine zur Inanspruchnahme von Fahrpreisermäßigungen bis zum 28. Februar 1926 Gültigkeit.

— Güterauskunftsstelle der Reichsbahndirektion Altona in der Hamburger Börse. Diese Auskunftsstelle befand sich bisher in Räumen, die der Hamburg-Amerika Linie gehören, unmittelbar am Hamburger Hauptbahnhof. Ihre gesteigerte Inanspruchnahme machte eine Erweiterung dringend erforderlich. Sie konnte an der alten Stelle nicht vorgenommen werden. Dank dem Entgegenkommen der Hamburger Handelskammer ist es gelungen, die Güterauskunftsstelle in die Hamburger Börse zu verlegen. Sie hat in einem geräumigen, geschmackvoll eingerichteten und ausgestatteten Saale Platz gefunden, der unmittelbar von den Börsensälen, aber auch von der Straße zugänglich ist. Durch Bereithaltung ausreichenden Personals sowie zahlreicher Fernsprechanschlüsse ist gesorgt, daß sowohl mündliche wie fernmündliche Anfragen mit größter Beschleunigung beantwortet werden können. Es darf erwartet werden, daß diese Verbesserungen, insbesondere aber auch die räumliche Verbindung mit der Börse, zur Förderung und Hebung des Hamburger Verkehrs beitragen werden.

— Zugtelephonie Berlin-München. Nachdem kürzlich die Zugtelephonie auf der Strecke Berlin-Hamburg zur öffentlichen Verwendung zugelassen worden ist, wird die nächste Strecke die Strecke Berlin-München sein. Die technischen Vorarbeiten sind im Gange, sie werden im Auftrage der Zugtelephonie A.-G. von der Erfinderfirma Dr. Erich F. Huth G. m. b. H. ausgeführt. In Bayern werden drei Zugvermittlungsämter, in Lochhausen bei München, Augsburg und Nürnberg angelegt, die mit den Fernsprechämtern München, Augsburg und Nürnberg verbunden werden. Auf der weiteren Strecke sind ebenfalls drei Zugvermittlungsstellen vorgesehen, für die voraussichtlich die Orte Lichterfelde-Ost, Halle und ein dritter zwischen Halle und der bayerischen Grenze in Frage kommen.

— Neue Versicherungswertmarken für Reisegepäck. Vom 1. Februar d. J. ab werden unter Beibehaltung der bisherigen Gebühren neue über Reichsmark lautende Versicherungswertmarken eingeführt, und zwar für Reisegepäck und Expreßgut Marken zu 1000 und 500 Reichsmark Versicherungssumme für alle fünf Zonen und für Aufbewahrungsgepäck zu 500, 1000 und 5000 RM Versicherungssumme. Die über Goldmark lautenden Versicherungs-Wertmarken werden vom gleichen Zeitpunkt ab aufgehoben.

— Bodenseeverkehr 1925. Die deutsche Bodenseeflotte, die Eigentum der Deutschen Reichsbahn ist, hat im Sommer 1925, ungerechnet der Sonderfahrten, 143 000 km zurückgelegt. Davon entfallen auf Baden (4 Dampfer) 60 000 km, auf Württemberg (4 Dampfer) 50 000 km und auf Bayern (3 Dampfer) 33 000 km. Die beiden österreichischen und der schweizerische Dampfer legten zusammen gegen 26 000 km zurück.

— Zugtelephonie A.-G., Berlin. Unter dieser Firma ist mit 900 000 RM Grundkapital eine neue Gesellschaft gegründet worden zum Betrieb der telephonischen und telegraphischen Nachrichtenübermittlung im Verkehr mit und zwischen fahrenden Zügen. Die Gründer sind Dr. Erich F. Huth G. m. b. H., Berlin, die Direction der Disconto-Gesellschaft, die Knorr-Bremse A.-G., Berlin, das Bankhaus M. M. Warburg & Co., Hamburg, und die Dübelwerke G. m. b. H., Berlin. Die Huth G. m. b. H. bringt das Recht auf kostenlose Benutzung mehrerer Patente ein, ferner das Recht zur Benutzung aller fremden Schutzrechte, deren Benutzung ihr bisher zusteht, und zwar im Rahmen der ihr hierüber zustehenden Verfügungsrechte, ferner Rechte aus Verträgen mit der Reichspostverwaltung und Reichsbahn-Gesellschaft, sodann alle ihr jetzt und in Zukunft zur Verfügung stehenden praktischen Erfahrungen auf dem Gebiete der Zugtelephonie für Betrieb, Bau, Montage und Fabrikation, und erhält dafür 300 000 RM Aktien. Ferner werden ihr für die seit 1. Oktober 1924 ausgeführte Einrichtung auf der Strecke Berlin-Wittenberge-Altona die Selbstkosten in bar ersetzt, geschätzt auf etwa 30 000 RM. Vorstandsmitglieder sind Fabrikdirektor Karl Rottgardt, Berlin, Chemiker Dr. Ignatz Rosenberg. Den ersten Aufsichtsrat bilden Dr. Georg Solmssen, Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft, Generaldirektor Dr.-Ing. Vielmetter, Berlin, Fabrikdirektor Leo Simon, Berlin, Bankier Max Warburg, Hamburg und Fabrikdirektor Bruno Rosenbaum, Berlin.

— Beamten-Hochschulkurse Chemnitz. Der starke Erfolg des 1. Fachlehrganges für Eisenbahnbeamte und der wiederholt ausgesprochene Wunsch der Hörer gab Veranlassung, auch in diesem Winter einen Fachlehrgang für Eisenbahnbeamte zu veranstalten. Während der vorige mehr auf das dienstliche Wissensgebiet eingestellt war, soll der neue Fachlehrgang mehr die kaufmännisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkte betonen. Er soll zeigen, welche privatwirtschaftlichen Fragen auf den Betrieb und Verkehr besonders starke Wirkungen ausüben. Daß dabei manche Vorlesungen Themen behandeln, die in losem Zusammenhange mit Betrieb und Verkehr der Eisenbahn stehen, ist nur scheinbar. Die Vorlesungen finden am 12., 19. und 26. Januar, 2., 9., 16. und 23. Februar, sowie am 4., 9., 15. und 24. März statt. Sie sind sämtlich zweistündig und beginnen abends ½7 Uhr. Die Reichsbahndirektion Dresden hat in dankenswerter Weise wieder Urlaub und Freifahrt bewilligt, soweit es die dienstlichen Verhältnisse gestatten. Die Hörgebühr beträgt für alle Vorlesungen 8 RM. (einschl. der Einschreibgebühr). Sie kann entweder auf einmal oder in zwei Raten von je 4 RM. — bei der Anmeldung und am 1. Februar 1926 — bezahlt werden. Einem besonderen Wunsch entsprechend, sollen auch Karten für Einzelvorlesungen zum Preise von je 1,50 RM. für die Vorlesung ausgegeben werden. Sie werden nur nach Maßgabe der vorhandenen freien Plätze vergeben und sind spätestens am Tage vor der Vorlesung bei der Geschäftsstelle der Hochschulkurse (Chemnitz, Josephinenplatz 3) zu entnehmen.

— Die Tätigkeit der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung im Jahre 1925. Es sind im Jahre 1925 eine Million „Deutsche Verkehrsbücher" in deutscher, englischer und teilweise auch in spanischer Sprache herausgegeben und davon 850 000 verbreitet worden. Beträchtliche Sonderauflagen wurden von dem „Deutschen Reisemerkbuch" hergestellt. Dazu kommen über 100 000 Plakate mit Landschaftsbildern, die besonders geeignet sind, den Ausländer zu fesseln, nach Entwürfen erster Künstler. Zur Ausrüstung sämtlicher D-Zug-Wagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit Bildschmuck aus Deutschland hat die Reichszentrale für Verkehrswerbung 70 000 Bilder mit 180 der schönsten Motive deutscher Städte und Landschaften zusammengestellt. Im Jahre 1926 werden einheitlich sämtliche Abteile der I., II. und III. Wagenklasse diesen Bildschmuck tragen. Das Bildarchiv der Reichszentrale verfügt zur Zeit über etwa 7000 Motive aus allen Städten und Gegenden des Reiches und versorgt ihre Auslandsvertretungen daneben auch mit aktuellem Bildmaterial. Ein besonderes Filmreferat hat schon während kurzer Zeit einer Reihe deutscher Werbefilme in ausländischen Kino-Theatern Eingang verschafft.

Eine zweite Werbe- und Auskunftsstelle der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung ist in Berlin in dem neuen MER-Büro im Bahnhof Friedrichstraße vor kurzem eröffnet worden. Im Auslande besitzt die Reichszentrale seit Juni 1925 ein eigenes Büro „German Railroads Information Office" in New York, Fifth Avenue, ferner eigene Vertretungen in Stockholm, Amsterdam, Zürich. Der Kreis dieser Vertretungen wird im neuen Jahre erweitert werden.

— Der Beuth-Preis für das Jahr 1925 und die Beuth-Aufgabe für 1926. Für die Beuth-Aufgabe 1925 — Entwurf einer Werkstatt für die Unterhaltung von 500 Speise- und Schlafwagen — waren fünf Lösungen eingereicht. Die Arbeiten der Regierungsbauführer Breest aus Stettin und Nolde aus Berlin wurden mit der goldenen Beuth-Denkmünze ausgezeichnet, der ersteren wurde auch der ausgesetzte Geldpreis zugesprochen. Ferner wurden diese beiden Arbeiten und zwei weitere als häusliche Probearbeit angenommen.

Als Aufgabe für das Jahr 1926 hat die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft die Untersuchung der vorhandenen und die Entwicklung neuer Bauformen der vorteilhaftesten Wechselstromlokomotive für die Deutsche Reichsbahn gestellt.

Die näheren Bedingungen sind im 1. Heft von „Glasers Annalen", Berlin, vom 1. Januar 1926 bekanntgemacht. Die Arbeiten sind bis zum 5. Oktober 1926 an die Geschäftsstelle der genannten Gesellschaft, Berlin SW, Lindenstr. 80, einzureichen. Regierungsbauführer, die die Annahme ihrer Bearbeitung als Probearbeit für die Staatsprüfung im Maschinenbaufach wünschen, haben den dahingehenden Wunsch bei der Einreichung auf dem Briefumschlag zu vermerken.

— Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Die Reichsbahnräte Paul Werner, von der Reichsbahndirektion Oppeln zum neuerrichteten Schmalspurbahnamt Beuthen (Oberschles.). Klett, von der Reichsbahndirektion Stuttgart zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Sembdner, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Berlin, in gleicher Eigenschaft zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Berlin-Tempelhof, Grahl, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Berlin-Tempelhof, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Frankfurt (Oder) und Pfisterer, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts Schwerin (Meckl.), als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Rostock. — Beauftragt: Der Reichsbahnoberrat Warsitz in Breslau mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Leiters der neuerrichteten Abteilung II (Tarif- und administrative Streckenangelegenheiten) bei der Reichsbahndirektion Breslau. — Ausgeschieden: Dem Reichsbahnoberrat Dr. jur. Rapmund in Breslau ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Dienste der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erteilt worden.

Österreich.

— Betriebsergebnisse der Österreichischen Bundesbahnen. Die Verwaltungskommission der Bundesbahnen hat im letzten Sommer den Rechnungsabschluß der Bundesbahnen für die Zeit vom 1. Oktober 1923 bis 31. Dezember 1924 genehmigt. Ihm lag eine Eröffnungsbilanz zugrunde, die eine Aufwertung, wie sie nach dem Goldbilanzengesetz mit 1. Januar 1925 zu erfolgen haben wird, bereits mit 1. Oktober 1923 in Aussicht nahm. Da über diese aufgewertete Bilanz, insbesondere über ihre steuerrechtlichen Auswirkungen, das im Bundesbahngesetz vorgesehene Einvernehmen mit dem Handelsministerium noch nicht hergestellt ist, kann die Schlußbilanz für 31. Dezember 1924 noch nicht als endgültig bezeichnet und der Rechnungsabschluß noch nicht veröffentlicht werden. Um aber der Öffentlichkeit die Betriebsergebnisse des ersten Abschnitts der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" nicht weiterhin vorzuenthalten, wurden nunmehr die Betriebs- und Ertragsrechnung samt einigen statistischen Daten ausgegeben.

Wie aus der Betriebs- und der Ertragsrechnung für die Zeit vom 1. Oktober 1923 bis Ende Dezember 1924 hervorgeht, ist in der Gebarung trotz gesteigerter Leistung, wesentlich erhöhter Personalkosten und einer durch den starken Personalabbau verursachten außerordentlich hohen Pensionslast gegenüber dem Jahre 1923 ein großer Fortschritt auf dem Wege zur finanziellen Gesundung der Bundesbahnen erzielt worden. Die Betriebseinnahmen im letzten Vierteljahr 1923 beliefen sich auf 668,8 Milliarden Kronen, die Betriebsausgaben auf 903,9 Milliarden. Im Jahre 1924 betrugen die gesamten Betriebseinnahmen 4764,9 Milliarden und die Betriebsausgaben 4778,3 Milliarden. Es ergibt sich für das letzte Vierteljahr 1923 ein Betriebsabgang von 235 Milliarden, für das Jahr 1924 von rund 13,3 Milliarden Kronen.

Die Verkehrseinnahmen im Jahre 1924 betrugen im Personenverkehr 1332,2 Milliarden, im Frachtverkehr 3160,9 Milliarden, zusammen etwa 4493 Milliarden Kronen.

Die Personalausgaben setzen sich zusammen aus:

Generaldirektion	61,4	Milliarden Kronen
Bundesbahndirektion	135,7	„ „
Bahnerhaltung	164,2	„ „
Verkehrsdienst	1045,6	„ „
Zugförderungsdienst	355,7	„ „
Starkstromdienst	12,7	„ „
Allgemeine Ausgaben (Ruhegenüsse)	636,1	„ „
zusammen	2411,4	Milliarden Kronen

Für Betriebsstoffe (Kohle usw.) wurden im Jahre 1924 53,1 Milliarden, für Erhaltung des Fahrparkes 1679,5 Milliarden Kronen verausgabt.

Der Personalstand konnte im Jahre 1924 von 125 183 Bediensteten auf 90 176 herabgemindert werden.

Eine Vergleichung mit den Schlußzahlen des Jahres 1923 zeigt das günstige Ergebnis der Betriebführung der Bundesbahnen. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr konnten von 931 Milliarden Kronen (702 Bundesbahnen, 229 Südbahn) auf 1332 Milliarden, die Einnahmen aus dem Güterverkehr von 2692 Milliarden (2103 Bundesbahnen, 589 Südbahn) auf 3161 Milliarden erhöht werden. Die Ausgaben für Lokomotivkohle wurden von 1001 auf 688 Milliarden Kronen herabgedrückt. Naturgemäß konnte durch die im Jahre 1924 nur in sehr engem Rahmen erfolgte Einführung des elektrischen Betriebes die Kohlenwirtschaft der Bundesbahnen noch nicht wesentlich beeinflußt werden, wenngleich dadurch im Jahre 1924 immerhin ein Verbrauch von ungefähr 54 000 t Normalkohle mit einem Aufwand von rund 18 Milliarden Kronen erspart werden konnte.

— Die neuen Abonnementskarten der Bundesbahnen. Der vom 1. Januar d. J. ab gültige Personentarif der Österreichischen Bundesbahnen enthält auch die Bestimmungen über die neuen Abonnementskarten. Hiernach wird das Liniennetz der Bundesbahnen in nachstehende acht Gebiete gegliedert sein: 1. Burgenland, 2. Kärnten, 3. Niederösterreich, 4. Oberösterreich, 5. Salzburg, 6. Steiermark, 7. Tirol, 8. Vorarlberg. Diese Gebiete decken sich nicht mit den einzelnen Bundesländern, sondern sie greifen zumeist ziemlich beträchtlich in die angrenzenden Bundesländer über. So reicht zum Beispiel das Gebiet Niederösterreich (zu dem selbstverständlich auch die im Gebiet der Bundeshauptstadt Wien gelegenen Linien gehören) bis zur ungarischen Grenze bei Nickelsdorf, weiter auf der Westbahnstrecke bis Linz, über Krems-Grein-Mauthausen nach St. Valentin und von hier über Garsten nach Kleinreifling, wo der Anschluß nach Amstetten gegeben ist. Das Gebiet Oberösterreich reicht bis zu den Endpunkten Amstetten, Hieflau, Selzthal, Stainach-Irdning, Salzburg und Persenbeug.

15-tägige Abonnementskarten werden für ein oder für zwei zusammenhängende oder für drei zusammenhängende Gebiete,

30-tägige Abonnementskarten für jede beliebige Anzahl zusammenhängender Gebiete, Viertel-, Halb- und Ganzjahresabonnementskarten nur für alle Gebiete zusammen (Generalabonnement) ausgegeben. 15- und 30-tägige Abonnementskarten werden von jedem beliebigen Tag an ausgestellt, die Viertel-, Halb- und Jahres- (General-) Abonnements nur für die entsprechenden kalendermäßigen Zeitabschnitte (zum Beispiel Vierteljahreskarten vom 1. Januar bis 31. März oder vom 1. April bis 30. Juni usw.).

In der Zeit vom 1. Juni bis 30. September werden auch Abonnementskarten für ein Sondergebiet Salzkammergut mit

15- oder 30-tägiger Gültigkeit ausgegeben. Dieses Gebiet kann mit einem oder zwei anschließenden übrigen Gebieten vereinigt werden.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

Betriebsleistung:	1925 September	1925 Oktober
1000 Zugkilometer	3 898	3 714
1000 Wagenkilometer	72 409	69 755
Verkehrsleistung:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer der personenführenden Züge	53 266	44 073
desgl. der Güterzüge	304 444	344 935
Verkehrseinnahmen (einschl. der Verkehrssteuern, vorläufiges Ergebnis) 1000 S.	43 986	44 410
Davon Personen- und Gepäckverkehr	16 950	13 481
desgl. Güterverkehr	27 036	30 929

— **Schillingzahlungen der Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen weist seit etwa einem Jahre die zu Recht bestehenden Parteiansprüche (Fahrgeld-, Gepäckgebühren-, Frachten- und Nebengebührenerstattungen usw.) in fremden Währungen nur dann in effektiver Währung an, wenn deren Gegenwert in österreichischen Schillingen den Betrag von 50 Sch. überschreitet. Andernfalls erfolgt die Zahlung der fremden Währungsbeträge in österreichischen Schillingen durch die Postsparkasse, es wäre denn, daß die Partei ausdrücklich das Verlangen auf Zahlung in effektiver Währung stellt. Da sich dieser Vorgang als eine für alle Beteiligten vorteilhafte Vereinfachung erwiesen hat, wird die Generaldirektion der Bundesbahnen vom 1. Januar 1926 ab die vorgenannte Wertgrenze von 50 Schilling auf 100 Schilling erhöhen.

— **Der Weihnachtsverkehr auf den Wiener Bahnhöfen.** Die Wiener Bahnhöfe hatten im Weihnachtsverkehr eine erhebliche Leistung zu bewältigen. Vom 23. bis einschließlich 28. Dezember 1925 sind von den Wiener Bahnhöfen 472 900 Reisende abgefahren und 550 000 angekommen, also insgesamt 1 022 900 Personen befördert worden. An erster Stelle steht der Südbahnhof mit 121 000 abgefahrenen und 198 000 angekommenen Fahrgästen, dann folgt der Westbahnhof mit 110 000 abgefahrenen und 98 000 angekommenen Reisenden und der Nordbahnhof mit 91 000 abgefahrenen und 99 000 angekommenen Fahrgästen. Der restliche Teil entfällt auf den Franz-Josefs-Bahnhof und auf den Ostbahnhof.

— **Rücktritt des Sektionschefs Heinrich Hirt.** Im vorigen Jahre trat der Vorstand der Verkehrssektion des österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr, Sektionschef Heinrich Hirt, nach nahezu 34jähriger Dienstzeit im Zuge des verschärften Personalabbaues in den dauernden Ruhestand. Er war der letzte noch im Dienste verbliebene Sektionschef aus der Zeit des alten k. k. Eisenbahnministeriums.

Am 3. März 1869 in Wagstadt in Österreichisch-Schlesien geboren, trat er nach Vollendung der juridischen Studien an der Wiener Universität, Ende 1891, in den Staatseisenbahndienst, wo er zunächst im Streckendienst, dann in der Präsidialabteilung der damaligen Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen verwendet wurde. Bei der Errichtung des Eisenbahnministeriums im Jahre 1896 wurde Hirt in dessen Präsidialbüro übernommen, in dem er schon in jungen Jahren die Stellvertretung des Präsidialvorstandes, des nachmaligen Eisenbahnministers Baron Forster, innehatte.

Im Jahre 1907 wurde Hirt die schwierige und verantwortungsvolle Aufgabe zuteil, das im Eisenbahnministerium neu geschaffene Budgetdepartement einzurichten und zu führen. Seit Ende 1911 zur Leitung des Präsidialbüros berufen, war Hirt im Weltkriege vor die schwierigsten Aufgaben gestellt, deren befriedigende Lösung seiner besonderen Geschicklichkeit und Umsicht zu verdanken war. Ende 1916 schied Hirt aus dem Präsidialbüro und übernahm die Oberleitung mehrerer Departements im Eisenbahnministerium; Mitte 1918 wurde er, nachdem er schon vorher für seine Verdienste zahlreiche kaiserliche Auszeichnungen, so insbesondere den Komtur des Franz-Josefs-Ordens mit dem Stern, erhalten hatte, mit dem Titel und Charakter eines Sektionschefs ausgezeichnet. Kurz nach dem Umsturze im November 1918 erfolgte seine Ernennung zum Vorstande der finanziellen Sektion und wirklichen Sektionschef. Hirts großes Verdienst in dieser Eigenschaft war es nun, lange bevor das Wiederaufbaugesetz mit seinem detaillierten Reform- und Finanzprogramm zur Behandlung gelangte, selbständig, sofort und nachdrücklichst den nunmehr durch die Genfer Vereinbarungen gestützten Wiederaufbau der Bundesbahnen in die Wege geleitet zu haben.

Als im April 1923 das Bundesministerium für Verkehrswesen als selbständiges Ministerium aufgelassen wurde und in dem Bundesministerium für Handel und Verkehr aufging, übertrug ihm der neu ernannte Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff zu seiner Unterstützung die selbständige Leitung des Bundesbahnbetriebes bis zur Durchführung der Neuordnung der Bundesbahnverwaltung. Als die im Wiederaufbaugesetz vorgesehene Trennung von Hoheit und Betrieb im staatlichen Eisenbahnwesen und die entsprechende Neuordnung der Bundesbahnverwaltung mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1923 ins Werk gesetzt wurde, erhielt Sektionschef Hirt die ehrende Berufung zur Leitung der neu zu schaffenden Verkehrssektion.

Die Aufgaben, die von der Verkehrssektion aus Anlaß der Trennung von Hoheit und Betrieb in der staatlichen Eisenbahnverwaltung und zur Einrichtung einer abgesonderten Eisenbahnbehörde, dann aber auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik und Eisenbahnaufsicht, des Fremdenverkehrs, des Luftfahrt- und Schiffahrtsdienstes in den 2 Jahren ihres nunmehrigen Bestandes zu leisten waren und geleistet wurden, sind außerordentliche gewesen. Es ginge über den Rahmen dieser Zeilen, auch nur die wichtigsten Verkehrsmaßnahmen aufzuzählen, die unter Hirts umsichtiger Leitung und fachkundiger Führung zustande gekommen oder in die Wege geleitet worden sind.

Sektionschef Hirt kann mit dem Bewußtsein aus dem aktiven Dienst scheiden, in seinem amtlichen Tätigkeitsgebiete durch seine hervorragenden Leistungen und Arbeitserfolge sich eine ehrenvolle Erinnerung gesichert zu haben. Möge Hirt, der im rüstigsten Mannesalter in den Ruhestand tritt, noch eine lange Reihe glücklicher Jahre vergönnt sein.

— **Rücktritt des Sektionschefs Ing. Kepert.** Im vorigen Jahre trat Sektionschef Ing. Kepert der Verkehrssektion im österreichischen Bundesministerium für Handel und Verkehr in den dauernden Ruhestand.

1871 in Sternberg in Mähren geboren, absolvierte Kepert die Prager deutsche Technik mit Auszeichnung und trat 1895 in den Staatseisenbahndienst ein. Zunächst bei der Bauleitung für die Wiener Stadtbahn und später im Bahnerhaltungsdienst der Staatsbahndirektion Wien beschäftigt, wurde er 1904 in das Eisenbahnministerium berufen. Dort anfänglich dem Departement für Bahnerhaltung und Bauaufsicht zugeteilt, kam er 1906 in das Departement für Ergänzungs- und Rekonstruktionsbauten auf den im Betriebe befindlichen Staats- und Privatbahnen, in dem ihm später die Vertretung des Departementvorstandes hinsichtlich der südlichen und westlichen Staatsbahnlinien oblag. In diesem Wirkungskreise war Kepert am Bau des zweiten Gleises St. Michael-St. Veit a. d. Glan und Salzburg-Saalfelden-Wörgl sowie an dem Ausbau einer großen Anzahl von Stationsanlagen während des Krieges wesentlich beteiligt. Seine verdienstvolle Tätigkeit wurde mehrfach, so mit dem Offizierskreuze des Franz-Josefs-Ordens, anerkannt.

Nach dem Umsturze zum Vorstande des erwähnten Departements ernannt, nahm Kepert an dem Wiederaufbau der durch den Krieg vernachlässigten und vielfach beschädigten baulichen Anlagen und an der Herstellung der wegen Änderung der Staatsgrenzen und der Hauptverkehrsrichtung erforderlich gewordenen Neubauten bestimmenden Einfluß. Bei der mit 1. Oktober 1923 durchgeführten Trennung von Hoheit und Betrieb im staatlichen Eisenbahnwesen folgte er dem an ihn ergangenen Rufe, die zusammenfassende Leitung der technischen Dienstabteilungen der neu errichteten Verkehrssektion im Bundesministerium für Handel und Verkehr zu übernehmen und gleichzeitig die Geschäfte der Abteilung für Bau-, Bahnerhaltung- und Signalangelegenheiten in dieser Sektion zu führen. In den 2 Jahren dieser angestrengten Tätigkeit hat Kepert an allen größeren und wichtigeren Angelegenheiten persönlichen und unmittelbaren Anteil genommen und eine Reihe bedeutungsvoller Arbeitserfolge erreicht. In die Zeit dieser seiner Wirksamkeit fällt insbesondere auf dem Gebiete des Eisenbahnneubaues der Bau der seither eröffneten Bahnlinie Friedberg-Pinkafeld, der durch ungewöhnliche Schwierigkeiten beim Durchbruche des Hochstraßtunnels und deren Bemeisterung in der Geschichte des Eisenbahntunnelbaues eine bleibende Erinnerung bilden wird.

Sein Ausscheiden aus dem aktiven Dienste, eine Folge des verschärften Personalabbaues, wurde allseits aufrichtig bedauert.

— **Hofrat Messerklinger †.** Kürzlich ist der Staatsbahndirektor des Ruhestandes, Hofrat Dr. Hans Messerklinger, im 80. Lebensjahre gestorben. Er trat 1872 in den Dienst der damaligen Kronprinz-Rudolf-Bahn ein, wo er 1881 zum Rechtskonsulenten bestellt wurde. 1882 kam er zum Oberbahnamt Linz, wurde 1884 zum Inspektor und Betriebsdirektorstellvertreter in Linz und 1898 zum Staatsbahndirektor und Hofrat ernannt. 1913 erfolgte seine Versetzung in den dauernden Ruhestand. Hofrat Messerklinger zeichnete sich durch hervorragende Fachkenntnis aus.

Übrige europäische Länder.

— Sommerfahrplan der dänischen Staatsbahn. Für den diesjährigen Fahrplan, der mit dem 16. Mai 1926 eingeführt wird, hat die dänische Staatsbahn einige wesentliche, auch für den Auslandsverkehr wichtige Verbesserungen vorgesehen. Durch Früherlegung der Fährverbindung Helsingborg-Helsingör (ab Helsingborg 11.5 abds.) um 25 Minuten und Späterlegung des Zuges Helsingör-Kopenhagen findet der um 10.10 in Helsingborg von Hässleholm (Anschluß von Stockholm) eintreffende Zug noch Verbindung mit Kopenhagen. Damit kann man von Stockholm-Kopenhagen über Helsingborg in einer Tagesfahrt erreichen.

Die Tagesverbindung Kopenhagen—Hamburg über Gjedser-Warnemünde wird beschleunigt. Die Abfahrt von Kopenhagen erfolgt 10 Minuten früher als jetzt (also 10.5), die Ankunft in Warnemünde um 4.5 nachmittags, und die Weiterfahrt von dort nach Hamburg bereits um 4.30 nachm., so daß der bisherige Aufenthalt von 70 Minuten eine nicht unerhebliche Verkürzung erfährt. Die Ankunft in Hamburg erfolgt bereits um 8.10 (gegen jetzt 9.14). Hier findet man Anschluß an einen zweiklassigen D-Zug nach Basel über Göttingen—Frankfurt a. M. mit Ankunft in Basel bereits um 11.10 vorm., Mailand 8.7 abds., Rom 9.0 vorm. Basel erreicht man dadurch bereits 3 Stunden früher als bisher, Rom sogar 10 Stunden früher. In der entgegengesetzten Richtung erfolgt die Abfahrt von Rom 9.15 abds., Mailand 9.25 vorm., Basel SBB. 5.48 nachm., die Ankunft in Hamburg 8.20 vorm. und die Abfahrt des D 7 nach Warnemünde um 8.45 vorm. Kopenhagen erreicht man, wie bisher 7.5 abds. Durch diese neue Verbindung erübrigt sich eine Weiterführung des Skandinavien-Schweiz-Expresses, der daher seine Fahrten im April 1926 einstellen wird.

Auch die Nachtverbindung Kopenhagen-Hamburg wie Kopenhagen-Berlin wird beschleunigt werden. Die Ankunft in Hamburg wird 10 Min. früher, um 10.33 vorm., die Ankunft in Berlin Stett. Bf. sogar 44 Min. früher, um 10.46 vorm. statt bisher um 11.30 vorm. erfolgen. Dadurch wird in Berlin noch Anschluß nach München erreicht mit Abfahrt von Berlin Anh. Bf. um 11.35 vorm. und Ankunft in München 10.50 abds. In der Gegenrichtung nach Kopenhagen verläßt der Nachtschnellzug Hamburg um 7.5 abds. (statt 6.47), Berlin Stett. Bf. um 6.55 abds. (statt 6.25).

Eine Verbesserung der Nachtverbindung Hamburg-Kopenhagen über Pattburg (bisher Abfahrt von Hamburg 5.26 nachm.) ist in Erwägung gezogen.

In der Nachtverbindung Kopenhagen-Hamburg wird von der Einführung des Sommerfahrplans an auch ein vereinigter Personenwagen 1./3. Kl. außer dem bisherigen Schlafwagen geführt werden. Die Mitnahme weiterer durchgehender Personenwagen scheitert an der beschränkten Aufnahmemöglichkeit der dänischen Masnedö-Überfahrt.

— Fahrkartenhefte auf der dänischen Staatsbahn. Vom 15. Januar wollen die dänischen Staatsbahnen versuchsweise auf einigen Strecken Fahrkartenhefte, also ein Mittelding zwischen der Zeitkarte und der einfachen Fahrkarte, mit ermäßigtem Preise einführen. Als Versuchsstrecken sind vorgesehen eine Linie des Nahverkehrs (zwischen Kopenhagen und Fredriksberg einerseits und den Stationen der Frederikssundbahn bis einschl. Ballerup) und zwei Strecken des Fernverkehrs auf Jütland (Kolding-Vejle und zwischen den Stationen der Linie Langaa-Rindsholm einerseits sowie Randers und Viborg anderseits). Die Fahrscheine werden in Heftform mit 20 bzw. 10 Stück ausgegeben. Die Ermäßigung beträgt 25 %. Die Fahrkarten sind für die 2. wie 3. Wagenklasse vorgesehen und gelten 6 Monate vom Verkaufstage. Zwei Kinder zwischen 4 und 10 Jahren dürfen auf einem Fahrschein reisen. Die weitere Einführung dieser Fahrscheinhefte wird von den Ergebnissen des Versuchs abhängen.

— Eröffnung der Linie Njurunda-Härnösand. Am 17. Dezember v. J. konnte die Teilstrecke Njurunda-Sundsvall-Härnösand der schwedischen Ostküstenbahn, einer Privatbahn, die Härnösand mit Gävle verbinden soll, dem Betriebe übergeben werden. Die Strecke weist eine Länge von 83 km auf. Die Ostküstenbahn soll die verschiedenen Küstenstädte der schwedischen Ostküste miteinander verbinden. Diese sind bisher auf die nördliche Stammbahn (Stockholm-Ange-Bräcke-Boden) angewiesen, die sie nur durch Anschlußbahnen erreichen können. Die Pläne gehen auf das Jahr 1901 zurück, wo von den beteiligten Küstenstädten eine Gesellschaft zum Bau der Bahn Gävle-Härnösand, später als Ostküstenbahn bezeichnet, gegründet wurde. Die Kosten des Baues berechnete man auf 16 Mill. Kronen. Sie erhöhten sich jedoch, da die staatliche Konzession schärfere Bedingungen als berechnet vorsah, auf 21 Mill. Kronen. Durch den Krieg und die Teuerung, stellte sich 1919 heraus, daß die Gesamtbaukosten 51 Mill. Kronen betragen würden. Der schwedische Reichstag bewilligte daraufhin im Jahre 1920 der Gesellschaft ein Darlehen von 6 Mill. Kronen (einschließlich bereits im Jahre 1913 bewilligter, aber nicht ausgezahlter 3 Mill.) für die Vollendung des Teilstückes Sundsvall-Härnösand. Das Schicksal der übrigen Strecke ist vorläufig noch der Zukunft überlassen.

— Verband Schweizerischer Transportanstalten. Die im Verband Schweizerischer Transportanstalten vereinigten vollspurigen Privatbahnen haben im Anschluß an die Verhandlungen der eidgenössischen Räte über das Automobilverkehrsgesetz nach der Schweizerischen Bauzeitung folgende Forderungen aufgestellt: 1. Der gewerbsmäßige Automobilverkehr soll grundsätzlich den gleichen Spezialgesetzen unterstellt werden wie der Eisenbahnverkehr. 2. Insbesondere soll der gewerbsmäßige Automobilverkehr hinsichtlich der Normierung der Arbeitszeit und Feriengewährung dem Eisenbahnverkehr gleichgehalten werden. 3. Allen Eisenbahnen, deren Fahrgeschwindigkeit nicht größer ist als die in der Schweiz zulässige Maximalgeschwindigkeit der Personenautomobile, sollen die Bewachungskosten derjenigen Niveau-Straßenübergänge, die ohne Automobilverkehr unbewacht bleiben könnten, aus den Erträgnissen des Benzinzolles rückvergütet werden.

— Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1925. Einem Bericht des „Berner Tageblatts" hierüber entnehmen wir folgendes: Das Jahr 1925, das zweite unter der Herrschaft des neuen Gesetzes über die Organisation und Verwaltung der Schweiz. Bundesbahnen, das am 1. Januar 1924 in Kraft getreten ist, hat für die Bundesbahnen nicht die wünschbare Entwicklung gebracht, die auf Grund der Ergebnisse des Vorjahres erwartet werden konnte. Vielmehr trat schon mit Beginn des Jahres ein ganz empfindlicher Rückschlag in den Betriebseinnahmen ein, teils infolge des Wegfalls der Reparationskohlentransporte nach Italien, teils infolge des Rückgangs des Durchgangsverkehrs zwischen Ost und West, wegen der Rückkehr von vorübergehend infolge der politischen Ereignisse abgelenkten Transporten auf die deutschen Strecken. Bei der Aufstellung des Voranschlages für das Jahr 1925 hatte man noch die erfreuliche Erscheinung feststellen können, daß die Betriebseinnahmen im Jahre 1923 gegenüber dem Voranschlag um 15.5 Millionen zugenommen hatten und sich im Jahre noch wesentlich günstiger zu gestalten versprachen. Eine solche Weiterentwicklung weist das laufende Jahr nicht mehr auf. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr zeigen zwar mit etwa 4.5 % Zunahme eine normale Steigerung. Dagegen sind die Erträgnisse des Güterverkehrs bis Ende November um annähernd 27 Millionen Franken zurückgeblieben, und bis Ende des Jahres wird der Ausfall sich auf rund 30 Millionen Franken belaufen. Erfreulich ist einzig die Tatsache, daß die Ausgaben trotz dem gesteigerten Verkehr und der damit verbundenen Personalvermehrung um rund 5 Millionen Franken vermindert werden konnten. Es ist diese Einsparung jedenfalls eine Folge der im neuen Organisationsgesetz vorgesehenen organisatorischen Änderungen, die auch im abgelaufenen Jahre im großen und ganzen reibungslos durchgeführt werden konnten. Die bei der Vorbereitung des Gesetzes als Folge der Reorganisation vorausgesehene Personaleinsparung konnte bis Ende 1924 bereits zu zwei Dritteln verwirklicht werden, woraus eine Entlastung der Betriebsrechnung von 3.2 Millionen Franken sich ergab. Der Abbau des letzten Drittels ist im Laufe des Jahres 1925 größtenteils zur Durchführung gelangt, und es kann heute gesagt werden, daß die Summe der direkten Ersparnisse, mit welcher bei dem Erlasse des neuen Organisationsgesetzes gerechnet worden ist, erreicht, wenn nicht überschritten wird. Mit der Untersuchung der Arbeits- und Personalverhältnisse in allen zentralen Bureaus der Kreise sowie der Generaldirektion ist eine besondere Kommission beauftragt worden.

Diese Ausgabenverminderung hat nun aber nicht vermocht, den Ausfall bei den Betriebseinnahmen auszugleichen. Schon auf Ende September schloß die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Fehlbetrag von 3.7 Mill. Franken, und da auch das letzte Viertel des Jahres 1925 keine Mehreinnahmen gebracht hat, wird auch die Jahresrechnung voraussichtlich mit einem Fehlbetrag abschließen oder im günstigen Falle den Ausgleich bringen, unter Verzicht auf jegliche Tilgung des Kriegsfehlbetrages. Der Gesamtbetriebsüberschuß wird sich nämlich höchstens auf 125 bis 127 Millionen Franken stellen, während die zu deckende approximative Nettolast der Gewinn- und Verlustrechnung den Betrag von 127.6 Millionen Franken ausmacht. Diese Summe hat in den letzten Jahren eine erhebliche Erhöhung erfahren. Einzig gegenüber dem Vorjahre ist die Last um rund 7.5 Millionen Franken größer infolge der Zunahme der Anlagekosten und der durch die Elektrisierung bedingten vermehrten Anleihekosten. Obschon das ganze Streben der Bundesbahnen darauf gerichtet sein muß, den Betrieb weiterhin zu vereinfachen und zu verbilligen, kann nur eine Einnahmevermehrung d. h. ein gesteigerter Verkehr, den Ausgleich herbeiführen.

Auf dem Gebiete der Taxmaßnahmen hatte das Jahr 1925 eine weitere Erleichterung im Güterverkehr bringen sollen, indem m Anschluß an die Verbilligung der Tarife auf große Entfer- ungen ein allgemeiner Abbau der Gütertaxen geplant und in ichere Aussicht gestellt war. Diese Versprechungen waren aber och unter dem Eindruck der günstigen Verkehrsergebnisse des ahres 1924 gemacht worden. Schon zu Beginn des Jahres 1925 chwand die Hoffnung, und schließlich legte der Verwaltungs- at der Bundesbahnen mit Rücksicht auf die schlechten Betriebs- rgebnisse die Frage bis auf weiteres ad acta. Bis jetzt ist sie on den verantwortlichen Stellen nicht mehr aufgegriffen wor- en und die Aussichten sind nicht derart, daß in der nächsten eit mit der Verwirklichung des Taxabbaus gerechnet werden ann, obschon die beteiligten Handels- und Industriekreise mit echt immer wieder auf die Notwendigkeit einer Herabsetzung er Güterfrachten hinweisen.

Im Jahre 1925 hat die Elektrisierung weitere Fortschritte ge- ıacht. Zu Ende des Jahres ist die Strecke Bern-Olten dem lektrischen Betriebe übergeben worden, so daß nun die Strecken asel-Luzern-Chiasso, Immensee-Rothkreuz, Iselle-Brig-Lausanne- 'allorbe-Yverdon, Zürich-Luzern, Zürich-Thalwil-Art-Goldau, ürich-Thalwil-Richterswil, Zürich-Winterthur, Bern-Thun und ern-Olten-Zürich elektrisch befahren werden. Nächstens wird och die Strecke Genf-Lausanne-Palézieux dazu kommen, so daß un annähernd 1000 km auf elektrischen Betrieb umgebaut sind. ie im beschleunigten Elektrisierungsplan vorgesehenen Fristen onnten bis jetzt ziemlich genau innegehalten werden.

— **Russische Kohle für Italien.** Italien hat in der Vorkriegs- eit nie Kohle aus Rußland bezogen. Im Jahre 1925 wurden je- och aus dem Donezgebiet in ungefähr 8½ Monaten über 150 000 t Italien eingeführt, und zwar 37 000 t Anthrazit, 60 000 t zur ampf- und 53 000 t zur Gaserzeugung. Weitere größere Sen- ungen sind aus den russischen Häfen des Schwarzen Meeres zu rwarten.

Die italienische Handelswelt scheint mit diesen sehr ausgiebi- en Kohlen, die zu Wettbewerbspreisen geliefert werden, sehr ıfrieden zu sein.

— **Bahnbau in den Vogesen.** Die neue Eisenbahn durch die ogesen, die das Elsaß enger an Frankreich anschließen und zu esem Zweck eine geradlinige Verbindung zwischen Epinal und raßburg herstellen soll, nähert sich ihrer Vollendung. Auf er Schlußstrecke St. Dié-Saales ist nur noch der 1610 m lange unnel zwischen Lubine und Saales zu durchschlagen; man er- artet, daß im Laufe des Jahres 1926 der Verkehr durch ihn er- 'fnet werden kann. Auf dem Osthang der Vogesen ist die trecke Rothau-Saales, bisher eine unbedeutende, eingleisige isenbahn, zweigleisig ausgebaut und so in den Stand gesetzt orden, einen lebhaften Durchgangsverkehr aufzunehmen. Die stbahn ist auf der Westseite der Vogesen mit ihren Bau- beiten bis Lubline vorgedrungen. Die Neubaustrecke St. Dié- ubline ist schon im Betrieb; an ihr liegen die drei Bahnhöfe nd Haltepunkte Ste. Marguerite, Raves und Provenchères.

— **Der Bau der Scheldebrücke im Süden von Antwerpen** wird ıch im Jahre 1926 nicht zustandekommen; jedoch sollen 500 000 ranken für die Fortsetzung der vorbereitenden Schritte bereit- estellt werden. Die Brücke wird wahrscheinlich Cruybeke mit oboken verbinden.

— **Die englischen Eisenbahnen beim Jahreswechsel 1925/26.** ie englischen Eisenbahnen haben im Jahre 1925 stark unter m Darniederliegen des Wirtschaftslebens gelitten; nur bei der ıdbahn, bei der der Personenverkehr überwiegt, hat der Ver- hr zugenommen. Diese Eisenbahngesellschaft zahlt daher die lichen 3½ % Dividende, während bei der London, Midland und hottischen Eisenbahn und der Großen Westbahn die Aktien- haber sich voraussichtlich mit einer Herabsetzung der Divi- nde gegenüber dem Vorjahr werden abfinden müssen. Wie h der Verwaltungsrat der London und Nordostbahn betreffs r Dividende entschließen wird, ist noch nicht vorauszusehen, ch wird deren Höhe bei dieser Gesellschaft ebenso wie bei den ei anderen davon abhängen, welche Beträge sie aus ihren icklagen entnehmen werden. In dieser Beziehung wies 1925 gen 1924 eine erhebliche Verschlechterung auf: bei der Großen estbahn mußten 1925 die Rücklagen mit 850 000 £ in Anspruch nommen werden gegen 150 000 £ im Vorjahre, bei der London, dland und Schottischen Eisenbahn waren die entsprechenden träge 200 000 £ und 1,3 Mill., bei der London und Nordostbahn 0 000 £ und 2,75 Mill.

Trotz der ungünstigen Lage, in der sich die englischen Eisen- hnen nach den vorstehenden Andeutungen befinden, haben sie h die Absicht, im kommenden Jahre sehr erhebliche Beträge für uanschaffungen zu verwenden; neben dem Bedürfnis, das zwei- los vorhanden ist, spricht hier auch das Bestreben mit, die eferwerke mit Aufträgen zu versehen und so das Wirtschafts- leben zu befruchten. Schätzungsweise sollen für die Strecken- unterhaltung und die Ausrüstung der Werkstätten 24 000 000 £, für die Ergänzung des Lokomotiv- und Wagenparks 28 000 000 £ ausgegeben werden. Die London, Midland und Schottische Eisen- bahn hat große Mengen Schienen bestellt und läßt etwa 400 neue Lokomotiven und etwa 15 000 neue Güterwagen bauen. Für den Verkehr nach Irland sollen drei neue Dampfer eingestellt wer- den, und auch der Bestand an Betriebsmitteln für die Strecken mit elektrischer Zugförderung soll vermehrt werden. In den Eisenbahnwerkstätten in Crewe wird wieder die volle Zeit ge- arbeitet. Bei der London und Nordostbahn sollen allein für mehr als zwei Millionen neue Betriebsmittel beschafft werden, und dazu kommen noch erhebliche Lieferungen an Schienen u. dgl. Die Südbahn will zur Erweiterung ihrer Hafenanlagen in South- ampton 13 000 000 £ aufwenden und plant daneben die weitere Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf ihren Londoner Vorortstrecken. Die Große Westbahn hat eine Anzahl Umbauten, namentlich im Süden von Wales, vor und will ebenfalls neue Betriebsmittel in erheblichem Umfang anschaffen. Das gleiche gilt von den Londoner Untergrundbahnen. Der Bau von Wagen und Lokomotiven wird zu einem großen Teil in den bahneigenen Werkstätten ausgeführt, ein großer Teil der beabsichtigten Auf- wendungen kommt aber auch bahnfremden Werken zugute.

— **Eisenbahnzüge mit zwei verschiedenen Spurweiten.** Über eine Merkwürdigkeit aus der Geschichte des englischen Eisen- bahnwesens berichtet das Londoner Fachblatt „The Locomotive". Die Vale of Neath-Eisenbahn, die im August 1866 von der Großen Westbahn übernommen wurde, war gleich dieser zu- nächst als Breitspurbahn gebaut worden. Die Linie verband Neath mit Aberdare und Merthyr, eine Anschlußstrecke wurde später von Neath über East Dock nach Swansea geführt. Die Bahn besaß 19 Breitspurlokomotiven. Nachdem im Jahre 1863 eine dritte Schiene gelegt worden war, die den Übergang voll- spuriger Fahrzeuge gestattete, lieh man zu ihrer Beförderung von der London und Nordwestbahn drei vollspurige Güterzug- lokomotiven. Viele Güter- und Kohlenzüge der Bahn wurden indessen auch aus Fahrzeugen der beiden verschiedenen Spur- weiten zusammengestellt. Hierbei verfuhr man in der Weise, daß die Breitspurwagen an die Spitze, die Vollspurwagen an den Schluß des Zuges kamen. Die Verbindung zwischen beiden Fahrzeuggruppen bildete ein „Sandwich"wagen mit breiten Puffern.

Ähnlich aus Wagen verschiedener Spurweite zusammenge- setzte Züge haben zeitweilig auch auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika verkehrt.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in der Türkei.** Ein französischer Bericht über die Eisenbahnpolitik der Türkei be- ginnt mit der Feststellung, daß strategische Rücksichten bei der Entwickelung des türkischen Eisenbahnwesens keine Rolle spielen; die Ausdehnung des türkischen Reiches und die Länge seiner Grenzen erlaube nicht die schnelle Beförderung von Truppen von einem Landesteil zum anderen, es sei denn, daß ein höher entwickeltes Eisenbahnnetz vorhanden wäre, als es mit der zulässigen Belastung des Staatshaushalts mit Ausgaben für die Eisenbahnen vereinbar wäre. Diese Einleitung ist bezeich- nend für die heutige Denkweise der Franzosen: sie betrachten alles nur vom Standpunkt der Macht, die ihnen augenblicklich ihre auf die Spitze getriebenen militärischen Rüstungen ver- leihen, und glauben, daß andere Völker ebenso denken müssen wie sie selbst. Ohne die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung zu unterschätzen, muß aber gesagt werden, daß die türkische Auffassung von der Notwendigkeit der Schaffung eines Eisenbahnnetzes richtiger ist als die französische; nach ihr sollen die Eisenbahnen an erster Stelle dazu dienen, frucht- bare und ertragreiche Landesteile zu erschließen, um dem Zu- stande ein Ende zu machen, daß deren Erzeugnisse aus Mangel an Verkehrsmitteln nicht im vollen Umfange ausgeführt werden oder anderen Landesteilen zugeführt werden können, die wegen dieser ungenügenden Zufuhr aus bevorzugten Teilen des eigenen Landes ihren Bedarf an Waren, soweit sie diese nicht selbst er- zeugen können, aus dem Auslande decken müssen, und die dies hauptsächlich deshalb tun, weil sie die ausländischen Waren schneller und zu billigeren Preisen beziehen können. Ein beson- ders treffendes Beispiel für diese Verhältnisse bietet das Wilajet Siwas. Es ist einer der fruchtbarsten Teile der Türkei, aber es kann nur etwa ein Viertel der Erzeugnisse seines Getreidebaues ausführen; nachdem der Bedarf der einheimischen Bevölkerung gedeckt ist, verkommt der Rest der Ernte, weil keine Vor- kehrungen zum Schutze der lagernden Mengen gegen Witterungs- einflüsse getroffen und keine Eisenbahnen zu deren rechtzeitiger Abbeförderung vorhanden sind. Ein zweites Beispiel waren die Verhältnisse in Konstantinopel vor zwei Jahren, wo es an Ge- treide fehlte. Die Beschaffung im Auslande war nicht nur mit

hohen Kosten verbunden, sondern auch schwierig, trotzdem gelang es nicht, die Ernte einiger Provinzen, die Überschuß an Getreide hatten, so zu verteilen, daß der Bedarf der Gegenden, die der Zufuhr bedurften, hätte gedeckt werden können. Die türkische Regierung ist sich über die Mängel des Verkehrswesens durchaus im klaren. Es ist nur zu bedauern, daß sie nicht schon früher dem Bau neuer Eisenbahnen nähergetreten ist, doch hängt das mit ihrer Abneigung gegen das Eindringen fremden Kapitals in das Land zusammen.

Diese Stellung gegenüber ausländischem Geld hat nun die Folge gehabt, daß man außerhalb der Türkei in Kreisen, die Geld zur Verfügung stellen könnten, nicht geneigt ist, sein Geld in der Türkei anzulegen; eine Ausnahme machen nur diejenigen türkischen Unternehmungen, in denen bereits ausländisches Geld arbeitet. Die Regierung ist daher entschlossen, die Bahnen, deren das Land zu seiner wirtschaftlichen Erschließung bedarf, aus eigenen Mitteln zu bauen. Zu diesem Zwecke muß sie die Steuern erhöhen, und sie hat dazu bereits die nötigen Schritte getan. Dadurch will sie den politischen Einfluß des Auslandes fernhalten, der sich leicht geltend machen könnte, wenn man ausländischem Geld eine ausschlaggebende Einwirkung auf das Wirtschaftsleben einräumen wollte. Soweit aber das Eindringen fremden Geldes bei großen Unternehmungen unvermeidlich ist, will die Regierung keinerlei Verpflichtungen in bezug auf die Verzinsung und Tilgung derartigen Kapitals übernehmen, so daß politische und wirtschaftliche Fragen vollständig voneinander getrennt bleiben. Nur bei Unternehmen von untergeordneter Bedeutung, wie beim Bau von Markthallen, Lagerhäusern, Straßenbahnen, elektrischen Kraftwerken, deren Wirkungskreis örtlich beschränkt ist, wird ausländisches Geld zugelassen, aber dann ist daran nicht die Regierung des Landes, sondern die örtlich zuständige Verwaltungsstelle, also meist eine Stadtverwaltung, beteiligt.

Die Eisenbahnen, die im Bau oder geplant sind, sollen diejenigen Landesteile dem Verkehr erschließen, die Erzeugnisse zur Ausfuhr, wenn auch nicht immer über die Grenze des ganzen Landes, so doch über die Grenzen des Landesteils in andere Landesteile liefern.

An der von Angora in östlicher Richtung nach Siwas führenden Eisenbahn wird tatkräftig gearbeitet; man erwartet ihre Vollendung im Herbst 1926. Von der Eisenbahn, die Angora mit dem südöstlich davon gelegenen Kaiserreich verbinden soll, sind einzelne Strecken zur Ausführung vergeben, und zwar an eine einheimische Unternehmung, hinter der deutsches Geld steht. Nach Angora, der neuen Hauptstadt, die dazu wegen ihrer Lage im Mittelpunkt des Landes gewählt worden ist, wird auf diese Art auch der Schwerpunkt des türkischen Eisenbahnnetzes verlegt. Ferner soll von Angora eine Eisenbahn nach Samsun in nordöstlicher Richtung an die Küste des Schwarzen Meeres gebaut werden; sie wird einen von der Natur besonders bevorzugten Landstrich durchdringen und in Samsun Anschluß an eine im Bau begriffene Küstenbahn Fatisa-Samsun-Bafra finden. Samsun soll auf diese Art der Mittelpunkt werden, nach dem die Erzeugnisse jener Gegend, namentlich Tabak, zur Ausfuhr über das Schwarze Meer zusammengeführt werden.

Für eine von Nordwesten nach Südosten verlaufende Eisenbahn Eregli-Angora sind die Vorarbeiten im Gange; sie soll einerseits der Beförderung von Kohle dienen, andererseits aber die Verwertung von Holz gestatten, das demnächst in großen Mengen in den Wäldern jener Gegend geschlagen werden soll; sie wird dadurch nach beiden Richtungen einen lebhaften Verkehr haben.

Angora wird durch diese Bahnbauten neben seiner Bedeutung als Landeshauptstadt eine wichtige Stellung im Wirtschaftsleben des Landes einnehmen. Man erwartet, daß sich in seiner Umgebung zahlreiche gewerbliche Unternehmungen niederlassen werden, von denen schon Anfänge vorhanden sind. Es handelt sich dabei namentlich um Zementfabriken, Brikettpressereien, Webereien u. dgl.

Zu den genannten, im Bau begriffenen oder geplanten Eisenbahnen, hinter denen die Regierung steht, kommen noch einige geplante Bahnbauten der bestehenden Eisenbahngesellschaften. So will die Smyrna-Kassaba-Eisenbahn Koniah mit Adalia und so mit der Küste des Mittelländischen Meeres in Verbindung bringen. Ebenso soll die Eisenbahn Smyrna-Aidin-Burdur-Isparta bis Adalia verlängert werden. Endlich soll Brussa Anschluß an die Bagdadbahn erhalten. In weiter Ferne liegt noch der Bau einer Eisenbahn von Trapezunt nach Erzerum und von Siwas nach der russisch-türkischen Grenze. Um den letztgenannten Plan durchzuführen, bedarf es der Mitwirkung der Sowjetrepubliken.

— Die Eisenbahnen auf Ceylon. Die Staatsbahnen von Ceylon hatten am Ende des Betriebsjahrs 1923/24, des letzten, für das bis jetzt ein Bericht vorliegt, eine Länge von 1195 km; davon sind 1007 km Breitspur (1,678 m) und 188 km Schmalspur (0.76 m). Die 292 km lange Hauptstrecke führt von Colombo nach Bandarawela und Badulla durch die Pflanzungen eines wertvollen Bezirks. Ihre Verlängerung nach Süden bildet die 176 km lange Eisenbahn Colombo-Mataro, die auf ihren ersten 20 km zweigleisig ist. Auf der von Colombo nach Norden führenden Eisenbahn ist auf der ersten 69 km langen Teilstrecke der zweigleisige Ausbau im Gange; dabei werden gleichzeitig die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse verbessert; die Arbeiten sollen im laufenden Jahr vollendet werden. Von Colombo geht, namentlich auf der nach Süden führenden Strecke, ein lebhafter Vorortverkehr aus. — 58 km von Colombo entfernt, bei Polgahawela, zweigt die 342 km lange Breitspurbahn nach Jaffna und Kankesturai ab, und von dieser wiederum geht bei Medawachchiya die 106 km lange Eisenbahn nach Manar aus, durch die die Verbindung mit dem indischen Festlande hergestellt wird. Unter den Schmalspurbahnen sind besonders erwähnenswert die 78 km lange Eisenbahn nach Pelmadulla, die 79 km lange Eisenbahn von Fort Colombo durch das Kelani-Tal nach Yatiyantota, endlich die 30 km lange Eisenbahn nach Ragalla, an der die Erholungsstätte Nuwara Eliya hoch im Gebirge liegt. Von der Nordstrecke wurden zur Zeit, als der Bericht abgefaßt wurde, zwei Nebenbahnen nach der Ostküste gebaut, von denen die eine vermutlich mittlerweile eröffnet worden ist. Die Bahnanlagen in Colombo sind umgebaut und erweitert worden.

— Eine Bahnverbindung zwischen Algerien und Marokko. Der Feldzug des vergangenen Sommers gegen Abd el Krim hat den Franzosen gezeigt, wie wichtig eine Bahnverbindung zwischen den französischen Besitzungen in Nordafrika ist. Es wird daher von der französischen Verwaltung im Einvernehmen mit den Befehlsstellen des Heeres und der algerischen Vertretung beabsichtigt, eine Eisenbahn- und eine Fernsprechverbindung zwischen Algerien und Marokko herzustellen. Die Vorarbeiten sollen mit Nachdruck betrieben werden. Unter anderem handelt es sich dabei um den Bau einer 380 km langen Vollspurbahn von Oudjda nach Fez, welche beiden Städte zur Zeit nur durch eine Feldbahn von 60 cm Spur verbunden sind.

— Ein Gesetzentwurf zur Herbeiführung eines Zusammenschlusses der amerikanischen Eisenbahnen. Das amerikanische Verkehrsgesetz von 1920 sah bekanntlich einen Zusammenschluß der Eisenbahngesellschaften zu großen Gruppen vor, es ist aber bisher auf diesem Gebiet nur wenig erreicht worden. Senator Cummins, der schon früher an der Eisenbahngesetzgebung lebhaften Anteil genommen hat, hat nunmehr zum zweitenmal einen Gesetzentwurf vorgelegt, der die Gruppenbildung erzwingen soll. Der Gesetzentwurf sieht von einer planmäßigen Einteilung des ganzen Landes in die Verkehrsgebiete der zu bildenden Gruppen ab; er will vielmehr einen Zusammenschluß der Eisenbahnen durch freiwillige Abmachungen erreichen. Das Bundesverkehrsamt soll das Recht haben, derartige Abmachungen zu genehmigen, dabei auch Bedingungen, unter denen der Zusammenschluß vor sich zu gehen hat, vorzuschreiben. Wenn im Verlauf von drei Jahren die beschränkte Zahl von Gruppen, die in Aussicht genommen ist, nicht in ausreichendem Maße zustande kommt, wird das Bundesverkehrsamt befugt sein, einen Plan aufzustellen, nach dem der Zusammenschluß zu Ende zu führen wäre, und etwaige weitere Vereinbarungen zwischen Eisenbahngesellschaften, die eine Gruppe zu bilden wünschen, müßten sich in diesen Plan einfügen. Vom 1. Januar nach Annahme dieses Planes würden Eisenbahnen, die noch keiner vollständigen Gruppe angehören, ihre Überschüsse, die 6 % ihres Wertes übersteigen, abzuliefern haben; aus diesen Zahlungen soll ein Ausgleichsfonds gebildet werden, von dem die Hälfte als Rücklage dienen soll, während die andere Hälfte augenscheinlich — der Bericht in Railway Age hierüber ist nicht ganz klar — an die in Gruppen zusammengeschlossenen Gesellschaften, die nicht mindestens 5 % ihres Wertes verdienen, verteilt werden soll.

— Kraftomnibusse auf den New Yorker Fähren. New York verdankt zwar seiner Lage am Hudson seine Entstehung, Entwickelung und heutige Bedeutung, andererseits ist aber dieser Fluß, so wichtig er für den Verkehr zu Wasser ist, ein lästiges Hindernis für den Landverkehr, sowohl was den Verkehr auf Schienen, wie den auf der Straße anbelangt. Nur eine der von Westen herkommenden Fernbahnen hat den Fluß untertunnelt, um so in die Stadt einzudringen, und auch diese betreibt auf der Tunnelstrecke nur Personenverkehr. Wer also auf der Küste von Jersey mit der Eisenbahn ankommt, muß im allgemeinen entweder mit der Fähre oder mit einer der dem örtlichen Schnellverkehr dienenden Tunnelbahnen das andere Ufer zu erreichen. Die Notwendigkeit umzusteigen kann bei gewissen Verkehrsbeziehungen durch Benutzung der Kraftomnibusse vermieden werden. Die Omnibusse werden nämlich mit ihrer Ladung auf den Fähren übergesetzt, so daß die Fahrgäste ihre Fahrt auf beiden Ufern des Flusses ausführen können, ohne ihren Platz zu verlassen. Diese Annehmlichkeit hat die Omnibusse sehr beliebt gemacht, und der Omnibusverkehr hat s…

aher zu einem Umfang entwickelt, wie kaum an einer anderen Stelle. Die Fähren werden von den Eisenbahngesellschaften betrieben, und diese empfinden es bitter, daß sie durch Unterstützung des Omnibusverkehrs, indem sie nämlich die Omnibusse über den Fluß befördern, mit sich selbst auf den an die Fähren anschließenden Landstrecken im Wettbewerb stehen und ihrem eigenen Verkehr Abbruch tun. Da die Fähren dem öffentlichen Verkehr dienen, können die Eisenbahngesellschaften die Beförderung der Omnibusse nicht ablehnen, ja, sie müssen sie sogar bevorzugt befördern. Die Reihenfolge, in der die Fähren die Wagen aufzunehmen haben, wird nämlich von der Polizei bestimmt, und diese gibt den Omnibussen, das behaupten wenigstens die Eisenbahngesellschaften, ein Vorrecht vor anderen Fahrzeugen.

— Zur Entstehungsgeschichte der Denver & Rio Grande Western Railroad. Die Schmalspur hat im Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten und Kanadas niemals eine größere Bedeutung erlangt. Von der Gesamtlänge der nordamerikanischen Eisenbahnen weisen 98 % die Vollspur und nur 2 % die Schmalspur auf. Um so beachtenswerter mag daher die Tatsache erscheinen, daß eine der großen Überlandlinien der Union, die Denver & Rio Grande-Eisenbahn, deren 745 engl. Meilen (1199 Kilometer) lange Hauptstrecke von Denver nach Salzseestadt führt, zunächst als Schmalspurbahn mit einer Spurweite von nur 3 Fuß (914 mm) zur Ausführung gelangte. Der Bau dieser Linie bildet ein höchst anziehendes Kapitel in der Geschichte des amerikanischen Eisenbahnwesens, ist doch hiermit die Erinnerung an einen der erbittertsten „Eisenbahnkriege" verknüpft, die in der Union ausgefochten worden sind. An Hand einer neueren Veröffentlichung des Geologischen Amtes der Vereinigten Staaten sei darüber im folgenden näher berichtet[1]).

Die Denver & Rio Grande Railroad trat am 27. Oktober 1870 ins Leben. Ihr Gründer war General William J. Palmer, der nach Beendigung des Bürgerkrieges den Endabschnitt der Kansas Pacific-Eisenbahn von Kit Carson bis Denver baute. Unter seiner Leitung wurden 150 engl. Meilen Strecke in ebensoviel Tagen fertiggestellt, eine Höchstleistung, die heute noch unübertroffen dastehen dürfte.

Nach dem ursprünglichen Entwurf war das Ziel der neuen Bahn nicht die Westküste der Union, sondern die Stadt Mexiko. Die Hauptstrecke sollte von Denver südlich nach Pueblo führen, dann westwärts dem „Großen Cañon" (Royal Gorge) des Arkansas bis Salida folgen, um dort wieder die Südrichtung einschlagend bei Alamosa den Rio Grande zu erreichen und dessen Lauf folgend bei El Paso die mexikanische Grenze zu gewinnen. Zahlreiche Zweigbahnen waren vorgesehen, darunter auch zwei nach Salzseestadt führende Strecken. Auf General Palmers Betreiben wurde als Spurweite der Bahn die 3-Fuß-Spur verwendet. Diese Wahl fand jedoch nicht die allgemeine Zustimmung; die Gegner gaben der Linie den Spottnamen der „Baby-Eisenbahn", den sie lange Zeit hindurch trug.

Schon am 29. Juni 1872 wurde die Stadt Pueblo (119 Meilen) erreicht; eine Zweiglinie wurde im Arkansastal aufwärts bis Cañon City gebaut. Verhandlungen mit der mexikanischen Regierung über die Weiterführung der Linie nach Mexiko Stadt zerschlugen sich.

Um dieselbe Zeit erregte das Arkansastal die Aufmerksamkeit der mächtigen Atchison, Topeka & Santa Fé-Eisenbahn, deren Linien sich dem Knotenpunkt Pueblo zu nähern begannen. Die Panik von 1873 machte zunächst allen Plänen auf Jahre hinaus ein Ende. Sobald aber die Bautätigkeit wieder erwachte, nahmen die Feindseligkeiten ihren Anfang. Die Rio Grande-Eisenbahn hatte eine Zweiglinie durch den Ratonpaß südlich von Pueblo vermessen lassen. Im Februar 1878 erschienen dort plötzlich Hunderte von Arbeitern und Gespannen der Santa Fé-Gesellschaft und bauten die Linie über den Paß, bevor der Gegner es hindern konnte.

Der eigentliche Kampf sollte indessen um die Linienführung durch den Engpaß des Arkansas, die über 300 m tief eingeschnittene Royal Gorge, entbrennen. Die Santa Fé-Bahn plante hier denselben Handstreich, der ihr kurz zuvor am Ratonpaß so gut gelungen war. Die Rio Grande-Bahn erhielt jedoch rechtzeitig von dem Anschlag Kenntnis und ordnete den Beginn der Arbeiten in der Schlucht für den 20. April 1878 an. Daraufhin entsandte der Generaldirektor der Santa Fé-Gesellschaft, um dem Gegner mit der Besetzung der Schlucht zuvorzukommen, einen Ingenieur ins Kampfgebiet. Nachdem dessen Versuch, um 1 Uhr morgens in Pueblo einen Sonderzug der Rio Grande-Bahn zu erhalten, fehlgeschlagen, blieb ihm nichts anderes übrig, als die 45 Meilen lange Strecke im Sattel zurückzulegen. Drei Meilen vor Cañon City bricht das Pferd zusammen. Der Reiter eilt zu Fuß in die Stadt, wirbt hier einen Trupp von mehreren hundert Mann, was ihm wegen der gegen die Rio Grande-Bahn herrschenden Mißstimmung mit leichter Mühe gelingt, und besetzt und befestigt mit diesem den Eingang der Schlucht.

Der Streitfall beschäftigte fast zwei Jahre lang die Gerichte, die Wage der Entscheidung schwankte hin und her. Reibungen und blutige Zusammenstöße waren an der Tagesordnung, und man kämpfte mit einem Mut und einer Aufopferung, die einer besseren Sache würdig gewesen wären. Am 2. Januar 1880 endlich sprach der Oberste Gerichtshof der Rio Grande-Bahn das Vorrecht für die Benutzung der Schlucht zu. Ein in Boston abgeschlossener Vergleich beendete bald darauf den Kampf der beiden Gesellschaften. Die Denver & Rio Grande Railroad verzichtete endgültig auf den Bau der Linie nach El Paso sowie auf die östliche Anschlußstrecke nach St. Louis. An Stelle einer Nordsüdverbindung entwickelte sie sich nunmehr zu einer der sieben großen Überlandbahnen der Union; den Rio Grande aber, dessen Namen die Bahn trägt, hat ihre Hauptstrecke niemals erreicht.

Über die Hauptwasserscheide führen zwei verschiedene Stränge, die sich in Salida gabeln. Der südliche Zweig kreuzt den Marshallpaß (3309 m üb. d. M.), der nördliche Strang, die heutige Hauptstrecke, den Tennesseepaß (3121 m). Die Höchststeigung auf der Hauptstrecke beträgt auf der Ostseite 14,2 ‰, auf dem Westhang 33 ‰, der Höhenunterschied zwischen Denver und dem Tennesseepaß 1537 m. Auf dem über den Marshallpaß führenden südlichen Strang beträgt dagegen die Höchststeigung 40 ‰.

Recht reizvoll ist übrigens die Entdeckungsgeschichte des Marshallpasses, der seine Auffindung — dem Zahnschmerz verdankt. Der Übergang wurde im Herbst 1873 von Leutnant William L. Marshall, dem späteren Chefingenieur des amerikanischen Heeres, entdeckt. Auf der Rückkehr von der sommerlichen Vermessungsarbeit wurde der Offizier von einem schmerzhaften Zahnleiden befallen. Um rascher von dem lästigen Übel befreit zu werden, trennte er sich mit einem Begleiter von dem Trupp und gelangte dem Oberlauf des Gunnisonflusses folgend zu dem Gebirgsübergang, der seinen Namen erhalten hat. Ungeachtet der Zahnschmerzen und des eisigen Windes verweilte Marshall einen Tag und eine Nacht auf der Paßhöhe, um Aufnahmen zu machen. Nach einem Ritt von fast 500 km Länge traf der Offizier in Denver ein, wo ihn ein Zahnarzt alsbald von seinen Schmerzen erlöste. Über den neu entdeckten Paß baute eine Gruppe angesehener Bürger von Denver schnell entschlossen eine Fahrstraße, der später der Schienenstrang folgte.

Die Verbindung zwischen Denver und Salzseestadt wurde Ende 1882 vollendet, ein Jahr später auch eine schmalspurige Anschlußstrecke bis Ogden fertiggestellt. Eine dritte Schiene für die Vollspur wurde noch im Jahre 1881 zwischen Denver und Pueblo verlegt, der Umbau der Hauptstrecke bis Ogden auf Vollspur erfolgte erst im Herbst 1890. Einige Zweigstrecken, darunter auch die Linie über den Marshallpaß, weisen noch heute die Schmalspur auf. Die Gesellschaft ist kürzlich unter dem Namen Denver & Rio Grande W e s t e r n Railroad neu gebildet worden.

[1]) Vgl. U. S. Geological Survey, Bulletin 707. Guidebook of the Western United States. Part E. The Denver & Rio Grande Western Route, by Marius R. Campbell. Washington, Government Printing Office; ferner Carter, When Railways were New (London u. New York, 1909): Through Tribulation by Rail und Verkehrstechnische Woche Nr. 11/13 vom 5. April 1916: Ein Eisenbahnkrieg.

— Unfälle bei den amerikanischen Eisenbahnen. Nach einem Bericht des Bundesverkehrsamts der Vereinigten Staaten waren im Jahre 1924 bei den amerikanischen Eisenbahnen 22 368 Zugunfälle zu verzeichnen; gegen 27 497 im Jahre 1923 bedeutet das zwar eine erhebliche Verminderung, gegen die Vorjahre 1922 mit 21 592 und 1921 mit 21 251 Unfällen dagegen immer noch eine nicht unbeträchtliche Vermehrung. Unter den Zugunfällen des Jahres 1924 waren 5166 Zusammenstöße und 14 259 Entgleisungen.

Von Unfällen betroffen wurden 150 356 Personen, von denen 6617 tödlich verunglückten, während die übrigen 143 739 nur verletzt wurden. Gegen das Vorjahr mit 179 097 verunglückten Personen stellen diese Zahlen eine beachtenswerte Verbesserung, gegen die beiden vorhergehenden Jahre mit 141 196 und 126 681 verunglückten Personen aber eine sehr erhebliche Verschlechterung dar.

Die amerikanische Statistik unterscheidet zwischen Unfällen, die auf eigenes Verschulden der Verletzten zurückzuführen sind, und solchen, bei denen kein eigenes Verschulden vorliegt. Letztere sind in der Überzahl. Unter den bei Unfällen tödlich verletzten 6617 Personen waren 2556, denen eine eigene Schuld am Unfall beigemessen werden konnte, und bei den 143 739 leichter Verletzten war die entsprechende Zahl im Verhältnis noch weit geringer: sie betrug nur 2853. Unter den Toten waren 1192, unter den Verletzten 32 174 im Dienst befindliche Angestellte der Eisenbahnen. Merkwürdig hoch ist die Zahl der verletzten Personen, deren Unfälle nicht auf den Verkehr zurückzuführen sind; sie beträgt 95 368.

Bei dem starken und stark zunehmenden Kraftwagenverkehr in den Vereinigten Staaten spielen Unfälle auf schienengleichen Kreuzungen zwischen Straße und Eisenbahn eine besondere Rolle. 1924 kamen 8774 solcher Unfälle vor; 1923 waren es 8582 und 1922 7193. Die Zunahme von 1922 zu 1923 dürfte der Zunahme des Kraftwagenverkehrs entsprechen; daß dann trotz immer größer werdender Verbreitung des Kraftwagens die Zahl der Unfälle verhältnismäßig wenig zugenommen hat, dürfte darauf zurückzuführen sein, daß man neuerdings Maßnahmen trifft, um den Straßenverkehr an den Kreuzungen mit der Eisenbahn in wirkungsvollerer Weise zu sichern als bisher. Unter den von derartigen Unfällen betroffenen Personen waren 2042 Tote und 6357 Verletzte, deren Unfälle auf eigenem Verschulden beruhten, während bei 107 Toten und 168 Verletzten ein Verschulden nicht in Frage kam.

— **Frauen im amerikanischen Eisenbahndienst.** Der Eisenbahndienst war früher in den Vereinigten Staaten ebenso wie in Europa männlichen Arbeitskräften vorbehalten, und erst im Kriege drangen dort ebenso wie bei uns Frauen und Mädchen in ihn ein. Sie reinigten die Wagen, riefen die Züge ab, arbeiteten auf der Strecke usw. Man nahm an, daß die weiblichen Arbeitskräfte nach dem Kriege wieder verschwinden würden, sie haben sich aber an verschiedenen Stellen gehalten und tun ihren Dienst so gut wie die Männer. In den großen Städten werden Vereine von Frauen im Eisenbahndienst gegründet, die zum Teil auf dem Gebiete der Wohltätigkeit und der Unterstützung Hilfsbedürftiger arbeiten. — Im höheren Eisenbahndienst finden sich Frauen nur vereinzelt, aber einige von ihnen haben darin ganz Erhebliches geleistet. Bei einer kleineren Eisenbahn im südlichen Nordamerika war eine Dame Nachfolgerin ihres Mannes als Präsident, und sie hat es verstanden, gute wirtschaftliche Ergebnisse mit dem Eisenbahndienst zu erzielen. Die Minneapolis & St. Louis-Eisenbahn befindet sich in Zwangsverwaltung; der erste Beamte des Zwangsverwalters ist eine Dame. Bei der Südbahn ist ebenfalls eine Dame an leitender Stelle im Bureau des Generaldirektors tätig. Bei einigen Eisenbahnen ist das Werbewesen in weiblichen Händen; eine dieser Damen bei der Missouri Pacific-Eisenbahn, deren Tätigkeit sich über ganz Nordamerika erstreckt, pflegt besonders die Beziehungen zu Damenvereinen und veranstaltet mit ihnen und für sie Ausflüge u. dgl. Während des Staatsbetriebes der amerikanischen Eisenbahnen in der Kriegszeit bearbeitete eine Dame die Angelegenheiten der weiblichen Eisenbahnbediensteten bei der staatlichen Leitung des Eisenbahnwesens. Bei der Chicago, Burlington und Quincy-Eisenbahn ist eine Dame mit Hochschulbildung im vergangenen Februar von der Stellung des Leiters des Fahrkartenverkaufs zur Gehilfin beim Leiter des Ausflugverkehrs aufgerückt. Mrs. Getter, die Frau des Präsidenten der Kishacoquillas-Eisenbahn, hat 30 Jahre lang die Finanzabteilung dieser Eisenbahn geleitet. Mrs. Baldwin, aus dem Stamme der Chippewa-Indianer, ist die Verkehrssachverständige der indianischen Abteilung des Ministeriums des Innern; ihr Arbeitsgebiet ist besonders schwierig wegen einer Anzahl Sondertarife, die, bei Landkäufen früherer Zeiten vereinbart, auch heute noch gelten. Auch sonst sind eine Anzahl Frauen an verschiedenen Stellen im Eisenbahndienst tätig, und ihre Zahl nimmt dauernd zu.

— **Schrottwirtschaft bei einer amerikanischen Eisenbahn.** Bei der Chicago Great Western-Eisenbahn legt man solchen Wert auf die Verwaltung der Altstoffe, daß dem Präsidenten jede Woche ein Bericht über die Bestände an Schrott vorgelegt wird; die Verwertung wird so betrieben, daß trotz reichlichen Anfalls die Schrottlager häufig vollständig geräumt sind. Man ist also bestrebt, die Altstoffe schleunigst wieder zu Geld zu machen. Monatlich werden Listen, auf denen die verschiedenen Altstoffe nach einer von der American Railway Association gegebenen Norm eingeteilt sind, aufgestellt; auf Grund dieser Listen werden Angebote eingeholt und die Altstoffe verkauft. Unerwartet in der Zwischenzeit anfallende Bestände werden häufig verkauft, ohne in die Monatslisten aufgenommen worden zu sein. — Die Abfälle werden in einem Lager in Oelwein, Iowa, gesammelt. Die hier eingehenden Wagen werden meist mit Hilfe eines Magnetkrans entladen. Das Aussuchen des Schrotts geschieht von Hand; zum Verladen beim Versand dient wieder der Magnetkran. In den acht Monaten Januar—August 1925 gingen im Schrottlager 10 442 t ein. Der größte Teil, etwa 9200 t, wurde verkauft; etwas über 200 t wurden an Ort und Stelle in einer Gießerei wieder verwendet; 400 t wurden aufgearbeitet und als Ersatzteile dem dazu bestimmten Lager zugeführt; 600 t waren Teile, die sich noch als brauchbar erwiesen. Die Kosten, die die Verwaltung und Verwertung dieser Bestände verursachten, beliefen sich auf etwa 8500 Dollar. Unter Leitung eines Vorarbeiters arbeiteten dabei neben dem Kranführer 14 Sortierer. Außer den Abfällen in diesem Hauptlager wurden noch aus den Werkstätten unmittelbar 380 t Eisenbohr- und -drehspäne und 80 t Messingabfall verkauft.

Wasserverkehr.

(Siehe auch S. 60.)

— **Probefahrt bei der Deutschen Werft in Hamburg.** End Dezember 1925 hat die Probefahrt des ersten der fünf der Deut schen Werft von der englischen Reederei Furness, Withy & C in London in Auftrag gegebenen Motorschiffe stattgefunden Das Schiff, das den Namen „Javanese Prince“ erhalten hat, so zwischen Neuyork, Panama, San Francisco, Yokohama, Indien Suez, Neuyork als Frachtschiff fahren. Es ist ein Doppe schraubenschiff von 440 engl. Fuß Länge, 60 Fuß Breite un 10 000 t Tragfähigkeit. Mit diesem Schiff hat die Deutsch Werft im Jahre 1925 ihren zehnten Neubau abgeliefert. Di Gesamttragfähigkeit dieser zehn Schiffe beträgt über 110 000

— **Neues Motorschiff.** Im Dezember 1925 hat die Werft vo Blohm & Voß in Hamburg für die Deutsch-Australische Damp schiffs-Gesellschaft das Motorschiff „Magdeburg“ fertiggestell Man glaubt, daß dieses Schiff für die Gestaltung des gesamte Schiffbaus bahnbrechend sein wird. Die „Magdeburg“, de modernste Typ eines Linienfrachtdampfers, ist nämlich das erst Schiff, das mit einem doppelwirkenden Zweitaktmotor de Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg versehen ist, nachdem au Grund langjähriger Versuche der Bauwerft erkannt war, da dieser Motor die größte Leistung bei geringsten Ausgaben e zielt. Die Probefahrt erbrachte eine Geschwindigkeit vo 16,6 Seemeilen. Die Lade- und Löscheinrichtungen entspreche den höchsten Anforderungen. Das Schiff hat inzwischen sein erste Reise nach Niederländisch-Indien angetreten.

— **Seeschiffsverkehr im Hafen von Genua im Jahre 1925.** E sind angekommen 5077 Schiffe mit 8 559 039 BRT., davon b laden 6 715 787 BRT. (gegen 4879 Schiffe mit 7 955 773 BRT davon beladen 6 615 314 BRT. im Jahre 1924). Es sind abg gangen 5147 Schiffe mit 8 583 208 BRT. (gegen 4728 Schiffe m 7 796 500 BRT. im Jahre 1924).

— **Seeschiffsverkehr in Lübeck im Jahre 1925.** Im Lübeck Hafen sind angekommen im Jahre 1925 3433 Schiffe mit 699 5 NRT. gegen 2665 Schiffe mit 547 418 NRT. im Jahre 1924; a gegangen 3420 Schiffe mit 700 822 NRT. gegen 2667 Schiffe m 543 434 NRT. im Jahre 1924. Das Jahr 1925 zeigt also geg das vorhergehende eine nicht unbeträchtliche Steigerung, die a Mehreinfuhr zurückzuführen ist. Der Vorkriegsumfang ist i dessen noch nicht erreicht.

— **Stand der amerikanischen Handelsflotte.** Nach dem B richt des Handelssekretärs Hoover über die Entwicklung d amerikanischen Handelsflotte im Jahre 1924/25 umfaßte d Flotte am 30. Juni v. J. 2700 seefähige Schiffe von je 1000 BR und darüber mit 11 711 235 BRT.

Diese Schiffe waren beschäftigt

in der	Überseefahrt Zahl	Überseefahrt BRT.	Küstenfahrt Zahl	Küstenfahrt BRT.	zusammen Zahl	zusammen BRT.
Dampfer . . .	1523	7 282 381	799	3 778 408	2322	11 060 7
Segler . . .	77	155 912	301	494 534	378	650 4

Verglichen mit dem 30. Juni 1924 ist in der Überseefahrt ei Tonnageabnahme um 182 Schiffe mit 898 422 BRT., in der Küste fahrt eine Zunahme um 419 755 BRT. zu verzeichnen, so d sich ein Gesamtverlust von 478 667 BRT. ergibt.

Von den 2322 Dampfern waren 193 Passagierschiffe n 1 227 023 BRT., 1739 Frachtschiffe mit 7 476 733 BRT., 375 Tan schiffe mit 2 274 421 BRT. und 15 Küstenschiffe mit 82 612 BR

Luftverkehr.

— **Luftfahrtvorträge an der Technischen Hochschule Berl** Das „Außeninstitut der Technischen Hochschule Berlin“ vera staltet eine Vortragsserie „Einführung in den Luftverkeh Folgende Termine sind dafür festgesetzt: 22. Januar Dir. D Ing. Geulich: „Luftfahrzeugbetrieb und Luftverkehr“, 29. . nuar Reg.-Baurat Dr. Herath: „Wetterkunde und Strecke sicherung“, 5. Februar Prof. Dr. Everling: „Flugmechanil. 12. Februar Ingenieur Weyl: „Flugtechnik“, 19. Februar Pri Dozent Dr. Koppe: „Meßgeräte, Navigation“, 26. Februar Ma a. D. Geyer: „Fliegerausbildung, Flugsport“. — Die Vorträ finden Freitags von 6 bis 8 Uhr abends im Hörsaal H 358 sta Der Zutritt ist jedermann, auch Damen gestattet. Karten in Technischen Hochschule, Zimmer 137. Preise für alle sechs V träge 5 *M.*, für Lehrkräfte und Studierende aller Hochschul (Ausweis) 2,50 *M.*

— **Der Flugverkehr in der Schweiz.** Wenn im Dezember 19 auf der ersten ordentlichen Generalversammlung der Imper Airways Ltd. in London der Präsident Sir Eric Geddes anläßli der Erörterungen der Einrichtung eines Flugdienstes na

Ägypten und Indien äußerte: „Wir fliegen gegenwärtig regelmäßig nach Basel und Zürich, und wir hoffen, daß durch schrittweises Vorgehen eine schnelle Verbindung zwischen Basel und Kairo möglich wird“, so ist damit in kurzen Worten die eigentliche Bedeutung der Schweiz für das Flugwesen getroffen. Nur vom Gesichtspunkt der Oberflächengestaltung aus betrachtet, erscheint das schweizerische Gebiet für das Flugwesen ungeeignet oder doch schwierig. Auch die verhältnismäßig geringe Ausdehnung des Landes spräche gegen eine Verkehrsart, die mit großen Entfernungen zu rechnen gewohnt und gezwungen ist. Und doch hat die Schweiz, und zwar durch ihre rein geographische Lage, für das Flugwesen als Verkehrszentrum eine große Bedeutung erlangt. Zur Zeit betreiben 6 Luftschiffahrtsgesellschaften acht verschiedener Länder in der Schweiz den Flugverkehr. Es sind das: Ad Astra und Transeuropa-Union mit den Linien Genf-Lausanne-Zürich-München-Wien-Budapest, Zürich-Stuttgart-Frankfurt-Berlin, ferner Zürich-München mit Anschluß nach Leipzig und Berlin; Gren S. A. mit den Linien Lyon-Genf-Basel; Imperial Airways Ltd. mit den Linien London-Paris-Basel-Zürich; Cidna mit den Linien Paris-Basel-Zürich-Innsbruck-Wien und Prag; Sabena mit den Linien Amsterdam-Rotterdam-Brüssel-Basel und Deutscher Aerolloyd mit den Linien Zürich-Stuttgart-Frankfurt-Hamburg-Kopenhagen-Malmö.

Außerdem können (auf Bestellung) Flüge von und nach den schweizerischen Zollflugplätzen ausgeführt werden. So ist das Netz des schweizerischen Flugverkehrs schon recht bedeutend, und die kommende Saison wird auch noch Verbesserungen bringen. An Neuerungen sind für 1926 vorgesehen: Eine Verlängerung der Ad Astra-Linie München-Zürich-Genf bis Lyon mit einem Zwischenhalt in Bern oder Lausanne und dann der Anschluß der Linie Genf-Lyon an die Mittelmeerlinie Paris-Lyon-Marseille. Auch an einen Kurs Basel-Freiburg-Mannheim wird gedacht, ferner an einen Karlsruhe-Basel. Ferner ist eine neue Luftverbindung Basel-München geplant, sofern nicht intern durch einen Kurs Basel-Zürich ein Anschluß an die Kurse München-Wien in dem großen Flugplatz in Dübendorf (Zürich) geschaffen wird. Auch für das Juragebiet soll gesorgt werden. Die Entwicklung ging sehr rasch vor sich. Dübendorf hatte im Jahre 1924 täglich 7 Ankunften oder Abflüge. Diese Zahl hat sich 1925 mehr als verdoppelt. Folgende Zahlen geben, für Dübendorf als den Zentralplatz, ein Bild von der Bedeutung des Flugverkehrs: In Dübendorf flogen in der letzten Saison 1024 Flugzeuge mit 2245 Reisenden ab und 764 Flugzeuge kamen mit 2041 Reisenden an. Hierbei wies die Linie Zürich-Frankfurt(-Hamburg) die meisten Flüge auf (50 % mit 1419 Reisenden, Ankunft und Abflug zusammen gerechnet). Am nächsten kam die Verbindung München (Wien) mit 434 Flügen und 874 Reisenden, am stärksten war mithin der Verkehr mit Deutschland. Die beförderten Waren hatten einen Wert von rund 8 Millionen Schweizer Franken. Über 3 Millionen Briefe verließen Zürich auf dem Luftwege und etwa 1.5 Millionen kamen ebenso dort an.

Nach den Veröffentlichungen des eidgenössischen Luftamtes konnten 98 bis 100 % der vorgesehenen Flüge zur Durchführung gelangen.

Ausstellungen und Messen.

— **Leipziger Frühjahrsmesse 1926.** Die Leipziger Frühjahrsmesse 1926 beginnt am 28. Februar 1926. Die Textil-, Tabak-, Schuh- und Ledermesse endigt am 4. März 1926, die allgemeine Mustermesse am 6. März, die Technische Messe und die Deutsche Kunstseidenausstellung am 10. März 1926.

Am 15. Dezember 1925 traten in Leipzig die Vertreter der Reichsbahndirektionen zur Besprechung der Tarif- und Fahrplanfragen für die Messesonderzüge zusammen, um die Verhandlungen am 16. Dezember 1925 unter Beteiligung der Vertreter des Messeamtes und ausländischer Bahnen fortzusetzen.

In tarifarischer Beziehung werden die Messesonderzüge der Leipziger Frühjahrsmesse wesentliche Änderungen gegenüber den bisherigen Beförderungsbedingungen enthalten. Während bisher der Messeverkehr von und nach Leipzig großenteils durch vom Messeamt gestellte und finanziell garantierte Gesellschaftssonderzüge nach Maßgabe des § 12 A. I. b. des D.E.P. u. G.T. Teil I bedient wurde, wird er versuchsweise bei der kommenden Messe nach neuen, von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zugestandenen Tarifbedingungen abgewickelt, die gegenüber den bisherigen für die Messegäste wesentliche Vergünstigungen haben. Die Lübeck-Büchener Bahn hat sich den Bedingungen angeschlossen. Danach ist die Beförderung der Messebesucher in Gesellschaftssonderzügen in beiden Richtungen grundsätzlich aufgegeben worden.

Das Messeamt Leipzig bestellt zwar nach wie vor die Züge, mit denen es seine Gäste nach Leipzig gebracht haben will und übernimmt für die Züge nach Leipzig die Garantie der Kostendeckung wie bei Gesellschaftssonderzügen. Die Messegäste erhalten um 33⅓ % ermäßigte Fahrkarten II. oder III. Klasse, je nach ihrer Wahl, entweder nur für die Hinfahrt oder für die Hin- und Rückfahrt. Im letzteren Falle haben sie das Recht, die Rückfahrt in jedem beliebigen, dem Personenverkehr dienenden Zuge zurückzulegen, vorausgesetzt, daß die Rückreise spätestens bis zum Ablauf des 14. Tages seit Beginn der Messe (28. Februar 1926), also bis zum 13. März (B.G.B. § 187 Abs. 2) einschließlich, angetreten wird. Bei Benutzung von Schnellzügen ist der tarifmäßige Schnellzugzuschlag zu erlegen. Fahrtunterbrechung im Sonderzug auf der Hinfahrt ist unzulässig, auf der Rückfahrt dagegen ebenso wie die Benutzung der im allgemeinen Verkehr zugelassenen Wahlwege gestattet. Der Übergang in eine höhere Wagenklasse ist nur auf der Rückfahrt zugelassen mit der Maßgabe, daß bei der Berechnung der Übergangskarte die Sonderzugkarte als Fahrkarte des allgemeinen Verkehrs gilt. Der Reisende behält also die Ermäßigung für die Wagenklasse, für die er seine Karte gelöst hat und zahlt lediglich den Unterschied zwischen dem normalen Fahrpreis der unteren und dem normalen Fahrpreis der höheren Klasse, den Unterschied jedoch ohne Ermäßigung.

Die Inhaber von um 33⅓ % ermäßigten Fahrkarten für die Hinfahrt allein müssen dagegen für die Rückfahrt den vollen Fahrpreis bezahlen; denn in Leipzig selbst werden Karten zu ermäßigten Preisen nicht mehr ausgegeben. Im übrigen finden die für Sommersonderzugfahrkarten geltenden Vorschriften sinngemäß Anwendung. Aus den bisherigen Gesellschaftssonderzügen sind also Verwaltungssonderzüge geworden (§ 12 A. III des D.E.P. u. G.T. Teil 1), deren Tarifbedingungen teilweise dem Gebiete der Gesellschaftssonderzüge, teilweise dem der Sommersonderzüge entlehnt sind. Die in der Freizügigkeit des Reisenden hinsichtlich der Rückfahrt im Sommersonderzugverkehr ruhende verkehrswerbende Kraft wird dem Leipziger Messeverkehr einen neuen Auftrieb geben. Während im bisherigen Messeverkehr die sogenannten Gesellschaftsfahrten (§ 12 C. VII Ziff. 1—10 des D. E.P. u. G.T. Teil I: Mindestzahl 30 Personen) mit Rücksicht auf betriebliche Schwierigkeiten ausgeschlossen waren, sind sie für die kommende Leipziger Messe für jede Entfernung, die der Tarif gestattet (Mindestentfernung 50 km), zugelassen. Die in diesem Tarif liegende Ermäßigung um 25 % ergänzt in glücklicher Weise die übrigen tarifarischen Maßnahmen des Messeverkehrs. D. J.

Allgemeines.

— **Schema F.** Immer und immer wieder taucht dieses Schlagwort bei passenden und unpassenden Gelegenheiten auf. Es stellt sich stets zur rechten Zeit dort ein, wo sich dieser oder jener durch eine Amtshandlung in seinen Staatsbürgerrechten bedroht fühlt, wo die bestehenden Bestimmungen den Sonderwünschen des einzelnen sich entgegenstellen.

Nur zu oft begegnet man der Meinung, es müsse nun auch bei der Eisenbahn alles zu machen gehen, nachdem nunmehr dem kaufmännischen Geiste auch auf diesem Gebiete des Wirtschaftslebens Zutritt gestattet werden soll. Ein jeder legt sich die Vorteile, die dieser Fortschritt mit sich bringen soll, auf seine Weise aus und ist dann höchst erstaunt und entrüstet, wenn irgendwelchen Ansprüchen und Wünschen von amtlicher Seite ein „Nein“ entgegengestellt wird, oder wenn dadurch Berechnungen über den Haufen geworfen werden, die im Hinblick auf eine Fahrpreis- oder Tarifermäßigung aufgestellt worden waren (weil ja der eigene Fall fast genau so liegt, wie es der Tarif verlangt). Dann wird entrüstet der Kopf geschüttelt, der kaufmännische Geist wird zu Hilfe gerufen und zu seiner Unterstützung das „Schema F“ mit ins Treffen geführt.

Gewiß steht es jedem Kaufmann frei, seinen Kunden in Fällen, in denen es ihm angezeigt scheint, irgendwelche Preisnachlässe oder sonstige Vergünstigungen (z. B. günstigere Zahlungsbedingungen) zu gewähren. Niemand wird dies einem ordentlichen Kaufmanne verdenken, sondern wird eine derartige Handlungsweise rein als kaufmännisch richtig beurteilen, vielleicht sogar erwarten.

Der Kaufmann kann das. Zwar, Tarife bestehen auch bei ihm. Es steht ihm aber frei, in einzelnen ihm geeignet erscheinenden Fällen von ihnen abzuweichen. Der Kaufmann ist frei, soweit er sich nicht durch Zusammenschluß oder sonstige Vereinbarungen bindet. Aber selbst in diesen Fällen sind die Fesseln, die er sich selbst angelegt hat, nicht derart, daß sie ihm keine Abweichung von der Regel gestatten würden.

Anders bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Sie ist durch Gesetz zur gewissenhaften Einhaltung und gleichmäßigen Anwendung ihrer Tarifbestimmungen verpflichtet. § 6 Ziffer (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung lautet:

„Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig.“

Hier liegt der Unterschied.

Die Berechtigung einer derartigen Bestimmung bedarf keiner besonderen Begründung. Ihre Notwendigkeit wird bei der weiten Ausdehnung, die das Unternehmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft besitzt, von einsichtigen Kreisen ohne weiteres verstanden werden. Der Praktiker aber weiß und muß es nur zu oft verspüren, daß er dann sehr oft auf Schwierigkeiten stößt, wenn er den Sinn der Gesetzesvorschrift in die Praxis übersetzt.

Insbesondere ist es das weite Feld der Fahrpreisermäßigungen, auf dem sich die Angriffe sehr oft abspielen. Diese Ermäßigungen werden nicht wahllos gewährt, wenn es oft auch scheinen möchte, als ob diese Ansicht bei Uneingeweihten bestände. Es bedarf der Erfüllung einer mitunter erheblichen Anzahl von Voraussetzungen, um in den Genuß einer Fahrpreisermäßigung zu kommen. Hier gilt es nun vor allem darauf hinzuweisen, daß erstens nur die im Tarif vorgesehenen Ermäßigungen gewährt werden dürfen und zweitens, das auch nur dann, wenn sämtliche für die Inanspruchnahme einer Vergünstigung vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. Zweck dieses Aufsatzes ist es, dies einmal mit aller Deutlichkeit auszusprechen.

Wenn also, um nur ein in der Praxis allzuhäufiges Beispiel herauszugreifen, im Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II bestimmt ist, daß Schülerrückfahrkarten ausgegeben werden „zur Fahrt zwischen Schul- (Unterrichts-) Ort und Wohnort der E l t e r n des Schülers“, so darf die Eisenbahn eine Schülerrückfahrkarte dann nicht ausgeben, wenn der Schüler nicht zu seinen Eltern fahren, sondern Verwandte besuchen will, denn der Tarif bestimmt eben ausdrücklich, daß die ermäßigten Karten zur Fahrt zum Wohnort der E l t e r n benutzt werden sollen. Anders liegt dagegen der Fall, wenn der Schüler keine Eltern mehr hat. Dann, aber nur dann, darf die Schülerrückfahrkarte auch zum Besuche der Erzieher, Großeltern, Geschwister der Eltern oder der eigenen Geschwister ausgegeben werden. Das aber darf die Eisenbahn wieder eben nur deshalb, weil dieser Fall i m T a r i f v o r g e s e h e n ist.

Wenn ferner der Tarif vorschreibt, daß „Personen unter 18 Jahren (Lehrlinge), die auf Grund eines schriftlichen Lehrvertrages in Berufsausbildung stehen“ (Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II, besondere Ausführungsbestimmungen 48 g) Schülermonatskarten erhalten können, so kann die Eisenbahn eben nicht solchen Lehrlingen Schülermonatskarten aushändigen, die bereits das 18. Lebensjahr überschritten haben, selbst dann nicht, wenn alle anderen im Tarif für die Gewährung der Fahrpreisermäßigung vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind.

Dies nur als Beispiel.

Man gewöhne sich daran, seine Angelegenheit von diesen sachlichen Gesichtspunkten zu betrachten, selbst dann, wenn eigene Wünsche darunter leiden müssen. Man mache nicht den ausführenden Beamten für Tarifbestimmungen verantwortlich, die er selbst nicht geschaffen hat, deren Fassung aber unter Mitwirkung der jeweils beteiligten Verkehrskreise nach mitunter langwierigen Verhandlungen und Erwägungen entstanden ist. Vor allem bedenke man: „Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig.“ Der „Kundschaft“ wird dann manche Enttäuschung, dem Beamten manch ungerechtfertigter Vorwurf erspart bleiben.

Eisenbahninspektor B e i e r, Dresden.

— Gründung der Vereinigten Stahlwerke A.-G. Am 14. d. M. wurde in Essen die Gründung dieser Gesellschaft mit einem vorläufigen Aktienkapital von 50 000 RM. vollzogen. Gründer sind 1. Die Rhein-Elbe-Union mit der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks A.-G., dem Bochumer Verein und der Gelsenkirchener Bergwerks A.-G., 2. die Thyssen-Gruppe, 3. Phönix mit den Vereinigten Stahlwerken van der Zypen-Wissen, 4. Rheinstahl. Der erste Aufsichtsrat setzt sich aus Geheimrat Kirdorf, Generaldirektor Dr. Vögler, Fritz Thyssen, Generaldirektor Dr. Fahrenhorst und Generaldirektor Haßlacher zusammen. Der erste Vorstand wird gebildet aus: Direktor Rabes (Thyssen), Direktor Dr. Fusban (Gelsenkirchen) und Dr. Poensgen (Phönix). Stellvertretendes Vorstandsmitglied ist Direktor Teichler. Dem Vorstand liegt zunächst die Aufgabe ob, alle für den geplanten Zusammenschluß erforderlichen Maßnahmen durchzuführen, insbesondere die Steuer- und Finanzfragen zum Abschluß zu bringen.

— Die Wohnbevölkerung in Deutschland. Bei der am 16. Juni 1925 vorgenommenen Volkszählung wurde zum ersten Male die Berufszählung organisch gleichzeitig zu einer allgemeinen Volkszählung ausgestaltet. Da sich aber aus der Wahl des sommerlichen Zählungstermins gewisse Schwierigkeiten für die gleichzeitige Verwendung der Zählung als einer allgemeinen Volkszählung ergeben mußten, wurde an Stelle der früher allein üblichen Zählung der ortsanwesenden Bevölkerung, die endgültige Auszählung der Volks- und Berufszählungstabellen auf Grund der Wohnbevölkerung vorgenommen. Die ersten Ergebnisse der Auszählung der Wohnbevölkerung liegen nunmehr für das Reich vor und werden in „Wirtschaft und Statistik“ veröffentlicht.

Danach wurden am 16. Juni ermittelt: 62 565 000 Personen ortsanwesende Bevölkerung und 62 365 000 Personen Wohnbevölkerung. Gegenüber der am 1. Dezember 1910 bei der letzten Vorkriegszählung festgestellten Bevölkerungszahl von 57 798 000 Personen beträgt die Zunahme, wenn man von der Wohnbevölkerung ausgeht, 4 567 000 = 7,90 %, wenn man von der ortsanwesenden Bevölkerung ausgeht, 4 766 000 = 8,25 %. Unmittelbar vor Kriegsausbruch betrug auf dem heutigen Gebietsstand des Reiches ohne das Saargebiet, die fortgeschriebene ortsanwesende Bevölkerung 60 420 000 Personen. Gegenüber dieser Zahl ist die Wohnbevölkerung vom 16. Juni 1925 um 1 945 000 = 3,22 % und die ortsanwesende Bevölkerung von 1925 um 2 145 000 = 3,55 % höher.

Rechtspflege.

— Zur Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Gegenüber den mannigfachen Urteilen, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (D.R.G.) in die Stellung einer privaten Erwerbsgesellschaft verweisen — wobei fälschlicherweise außer acht gelassen wird, daß die D.R.G. einen ganz bedeutenden Teil der Reparationslast für das Reich auf sich genommen hat, als nicht freiwillig Erwerbsgesellschaft geworden ist! — berührt es wohltuend, wenn wir eine Entscheidung wie die folgende des V e r w a l t u n g s g e r i c h t s h o f s in B r a u n s c h w e i g lesen[1]):

„Unter öffentlichen Anstalten versteht man einen Bestand von Mitteln, sächlichen und persönlichen, die in der Hand eines Subjekts der öffentlichen Verwaltung einem bestimmten öffentlichen Zweck dauernd zu dienen bestimmt sind. Die öffentlichen Anstalten können mit dem Träger der Staatsgewalt, Reich, Land oder — abgeleitet — Gemeinde in Verbindung stehen wie die früheren Staatseisenbahnen — „staatliche Anstalten“. Sie können aber auch große Selbständigkeit gegenüber dem Hoheitsträger haben — „öffentliche Anstalten“. (J e l l i n e k, System der subjektiv-öffentlichen Rechte.) Die Selbständigkeit, wie sie die Reichsbahn-Gesellschaft (D.R.G.) hat, ist durchaus vereinbar mit dem Begriff einer öffentlichen Anstalt, ja bei den Arten öffentlicher Anstalten regelmäßig vorhanden, die Jellinek im Auge hat. Die D.R.G. ist eine Gesellschaft des Handelsrechts, wenn sie auch einem Typ des Handelsgesetzbuchs, insbesondere der Aktiengesellschaft, nicht entspricht. Daß eine öffentliche Anstalt ihren Geschäftsbetrieb privatwirtschaftlich organisiert, ist nichts Außergewöhnliches. Sie hat aber einen starken öffentlich-rechtlichen Einschlag. Da die D.R.G. als größtes Verkehrsunternehmen mit stärkstem Kontrahierungszwang dem öffentlichen Nutzen dient, ihre Verwaltungsstellen mit Beamten besetzt und einen bedeutenden Teil der Reparationslast für die Allgemeinheit trägt, müßte sie eine Sonderstellung im Staats- und Verwaltungsorganismus des Reichs und der Länder erhalten. Trotzdem nicht mehr der Wohlfahrtszweck den Gewinnzweck überwiegt, dient sie heute noch den Interessen und der Wohlfahrt des Volkes (§§ 2, 23 R.B.G.). Die öffentlich-rechtliche Bedeutung zeigt sich in zahlreichen Erscheinungsformen, z. B. dem Steuerprivileg (§ 24), Enteignungsrecht (§ 38), Schutz gegen Enteignung durch Dritte (§ 38), der Gewährung öffentlich-rechtlicher Befugnisse (§ 17) und Verwaltung durch öffentliche Beamte, mittelbare Reichsbeamte. Daß die D.R.G. als Dienstherr eines öffentlichen Dienstverhältnisses auftreten kann, war nur möglich, weil sie Träger eines öffentlich-rechtlichen Unternehmens ist, das, abgezweigt von der Reichsverwaltung, eigene Rechtspersönlichkeit und eigenes Imperium besitzt, also öffentliche Anstalt ist. Die privatrechtliche Seite des Unternehmens beansprucht Bedeutung für den rechtsgeschäftlichen Verkehr und auch, soweit es sich um seine Beziehungen zu den Reparationsgläubigern handelt. Soweit jedoch die Stellung des Unternehmens gegenüber dem Reich und den Ländern in Betracht kommt, muß die öffentlich-rechtliche Seite überragende Bedeutung beanspruchen. Die D.R.G. wird aber auch auf Rechnung des Reichs verwaltet. Dies zeigt sich in der Möglichkeit, dem Reich für die Stammaktien Dividenden zu gewähren. Dann ist sie das wesentlichste Mittel zur Abdeckung der Reparationsschuld. Im Interesse des Reichs leistet sie die hohen Annuitäten für die Reparationsgläubiger, die dem Reich auf Reparationskonto gutgebracht werden. Vor allem muß das Reich selbst für ein Manko bei den Jahreszahlungen der Gesellschaft aus eigenen Mitteln aufkommen. Weitere Kennzeichen sind, daß Grundstücke und Zubehörstücke, die die Gesellschaft erwirbt, in das Eigentum des Reichs übergehen und nach Beendigung des Betriebsrechts der Gesellschaft ihr Vermögen dem Reich zufällt. Das Vorhandensein der Vorzugsaktien spricht nicht gegen die Annahme einer öffentlichen Anstalt. Sie sind das Kapital, d

---

[1]) Entscheidung vom 11. Februar 1925. Deutsche Juristen-Zeitung 30. Jahrg. Heft 21 S. 1664.

› Gesellschaft für werbende Anlagen auszugeben hat; die zu hlende Dividende schlägt gegenüber der gesetzlich festgelegten nanzgebarung wenig zu Buche . . .“

Danach ist also die D.R.G. eine auf Rechnung des Reiches verltete öffentliche Anstalt. Es wäre nur lebhaft zu wünschen, ß diese Auflassung sich immer mehr in der Rechtsprechung rchsetzen möchte! Dr. Compter, Erfurt.

— Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit Bedingungen, die die Reichsbahn einer Ausschreibung zugrunde legen will, auch tatsächlich für die auf Grund der Angebote abgeschlossenen Verträge Geltung haben? Rg. vom 13. Nov. 1925 — 559/24.

Unter dem 20. Juni 1921 erließ das Eisenbahn-Zentralamt eine verschiedenen Zeitungen veröffentlichte Aufforderung zur nreichung von Angeboten auf Lieferung kieferner und eichener ıhnschwellen. In der Aufforderung hieß es:

„Angebote sind . . . bis zum 21. Juli 1921, vormittags 10 Uhr . . . einzureichen . . . Die Angebote werden am 21. Juli 1921 in unserem Verdingungssaale verlesen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.“

Für die Angebote war ein Formular zu benutzen, inhaltlich ssen der Anbietende sich unter Anerkennung der angehefteten dingungen verpflichtete, die von ihm angebotenen Schwellen s spätestens 31. März 1922 zu liefern. Die „Angebotsbedingungen“ enthielten in § 3 Abs. 1 die Bestimmung:

„Die Entscheidung über den Zuschlag wird den Anbietern spätestens binnen 4 Wochen nach Öffnung der Angebote bekanntgegeben. Bis dahin bleiben sie an ihr Angebot gebunden.“

Unter dem 18. Juli 1921 reichte die Beklagte ein formularäßiges Angebot zur Lieferung von 1000 Eichenschwellen . . . n. Mittels eines eingeschriebenen, am 17. August 1921 zwischen und 5 Uhr nachmittags in Berlin aufgelieferten Briefes gab r das Eisenbahn-Zentralamt die Erteilung des Zuschlags beannt und ersuchte sie um Vollziehung des dem Briefe beigegten Vertragsentwurfs. Der Brief traf am 18. August 1921, ıchmittags 7 Uhr, beim Postamt in H. ein und wurde am Vorittage des 19. August 1921 der Beklagten ausgehändigt. Diese hrieb am 27. August 1921 an das Eisenbahn-Zentralamt, daß e auf einen Zuschlag nicht mehr gerechnet und inzwischen ıderweitig abgeschlossen habe, da die Zuschlagsfrist verstrichen ewesen sei. Auch auf wiederholte Gegenvorstellungen des isenbahn-Zentralamts verblieb sie dabei, daß der Zuschlag sie cht binde. Der Kläger wurde deshalb mit dem Antrage klagır, die Beklagte zu verurteilen, ihm 1000 Stück eichene Bahnhwellen zu liefern.

Er berief sich auf die vom Minister der öffentlichen Arbeiten nter dem 23. Dezember 1905 erlassenen und mehrfach, zuletzt Nr. 67 des Deutschen Reichsanzeigers vom 21. März 1921 beınnt gemachten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten nd Lieferungen“, in deren § 5 unter der Überschrift: „Erteilung es Zuschlags“ bestimmt ist:

„(1) Der Zuschlag wird von dem mit der Ausschreibung beauftragten Beamten oder von der ausschreibenden Behörde oder von einer dieser übergeordneten Behörde entweder in der von dem gewählten Unternehmer mit zu vollziehenden Verhandlungsniederschrift oder durch besondere schriftliche Mitteilung erteilt.

(2) Letzterenfalls ist der Zuschlag mit bindender Kraft erfolgt, wenn die Benachrichtigung hiervon innerhalb der Zuschlagsfrist als Depesche oder Brief dem Telegraphen- oder Postamt zur Beförderung an die in dem Angebot bezeichnete Adresse übergeben worden ist.“

Außerdem machte der Kläger geltend, das Schreiben des Eisenahn-Zentralamts vom 17. August 1921 sei dergestalt abgesendet orden, daß es bei regelmäßiger Beförderung der Beklagten echtzeitig zugegangen sein würde; die Beklagte habe dies erennen müssen, als sie das Schreiben am 19. August 1921 empangen habe, sie habe aber die Verspätung dem Eisenbahn-Zenralamt nicht unverzüglich angezeigt, der Zuschlag sei daher uch nach § 149 BGB. als rechtzeitig (am 18. August 1921) erolgt anzusehen.

Die Beklagte beantragte die Abweisung der Klage. Sie betritt, daß sie die Bedingungen vom 23. Dezember 1905, die in em Angebotsformular weder angeführt, noch ihm beigefügt geresen seien, gekannt habe oder hätte kennen müssen. Ebenso estritt sie, daß ihr das am 17. August 1921, nachmittags, in Berlin zur Post gegebene Schreiben des Eisenbahn-Zentralamts ei regelmäßiger Beförderung noch am 18. August 1921 habe zuehen können.

Durch Urteil vom 2. Juni 1923 erkannte das Landgericht I Kammer 23a für Handelssachen) in Berlin nach dem Klageıntrage, indem es die Bedingungen vom 23. Dezember 1905 für naßgebend und dementsprechend den Zuschlag für rechtzeitig rfolgt erachtete.

Das Kammergericht wies die Berufung der Beklagten mit der Maßgabe zurück, daß diese die Schwellen Zug um Zug gegen Zahlung von 4,65 Goldmark für das Stück zu liefern habe. Es führte aus: Der Submissionsvertrag, auf den sich die Klage stütze, setze sich aus Angebot (Vertragsantrag) und Zuschlag (Annahme des Antrags) zusammen. Der Vertrag sei aber nicht schon mit dem Zuschlag als solchem, sondern erst durch dessen Mitteilung an die Beklagte zum Abschluß gelangt. Es frage sich daher, ob diese Mitteilung innerhalb der vereinbarten Zuschlagsfrist von 4 Wochen, die mit dem 18. August 1921 ihr Ende gefunden habe, erfolgt sei. Das sei zu bejahen. Der § 3 Abs. 1 der „Angebotsbedingungen“, wonach der Zuschlag binnen 4 Wochen nach Öffnung des Angebotsschreibens dem Anbieter bekanntzugeben gewesen sei, finde eine Deutung in § 5 Abs. 1 und 2 der ministeriellen Bekanntmachung vom 23. Dezember 1905, worin es heiße, daß zur Wahrung der Zuschlagsfrist die vor deren Ablauf geschehene Aufgabe des Schreibens, welche die Benachrichtigung des Anbieters von der Erteilung des Zuschlags enthalte, zur Post genüge. Die Bekanntgabe des Ministers habe zwar keine Gesetzeswirkung, sie sei also nicht schlechthin für jedermann verbindlich. Es sei aber anzunehmen, daß sie Vertragsrecht geworden sei, denn die Beklagte habe damit rechnen müssen, daß für das von der Eisenbahn angewandte, in Interessentenkreisen naturgemäß in weitem Maße bekannte Ausschreibungsverfahren allgemeine Vorschriften, auch abgesehen von den im einzelnen Fall besonders aufgestellten Angebotsbedingungen, erlassen worden seien. Diesen Vorschriften habe sich die Beklagte durch die Abgabe des Angebots unterworfen. Sie sei daher zur Lieferung verpflichtet, jedoch stelle der vereinbarte Papiermarkpreis keine angemessene Gegenleistung des Klägers dar. Vielmehr könne die Beklagte Aufwertung des Vertragspreises verlangen . . . Mit der Revision bittet die Beklagte, das Urteil des Kammergerichts aufzuheben und unter Abänderung der landgerichtlichen Entscheidung die Klage abzuweisen.

Aus den Gründen: Dem Rechtsmittel ist der Erfolg nicht zu versagen.

Nach § 3 der Vorläufigen Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vom 26. April 1920 (RGBl. 1920 S. 797) und nach Buchstabe E Nr. 1 der Anlage zu diesem Paragraphen (daselbst S. 300) umfaßte die Zuständigkeit des Reichsverkehrsministeriums auch den Erlaß allgemeiner Vorschriften über die Verdingung von Arbeiten und Lieferungen. Die dem Reichsverkehrsminister und den Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums (§ 2 der Vorl. Verwaltungsordnung) unterstehenden Dienststellen hatten jedoch ihre im Namen und für Rechnung des Reiches zu führenden Geschäfte bis auf weiteres nach den bestehenden Vorschriften zu besorgen (§ 6 das.). Nun mag es zwar richtig sein, daß zu diesen Vorschriften zur Zeit der hier in Rede stehenden, am 20. Juni 1921 öffentlich ausgeschriebenen Verdingung auch der Erlaß des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend die „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“, vom 23. Dezember 1905 gehörte, der wiederholt, unter anderem auch von der Ministerial-, Militär- und Baukommission zu Berlin in Nr. 67 des Deutschen Reichsanzeigers und Preußischen Staatsanzeigers vom 21. März 1921, bekanntgemacht worden war. Allein Gesetzeskraft in dem Sinne, daß er schlechthin für jedermann verbindlich gewesen wäre, hatte, wie das Kammergericht zutreffend ausführt, der Erlaß nicht, und die Annahme des Kammergerichts, daß die Beklagte sich durch Einreichung ihres Angebots vom 18. Juli 1921 den Vorschriften des Erlasses unterworfen habe, weil sie bei der Einreichung mit dem Bestehen derartiger Vorschriften hätte rechnen müssen, entbehrt der genügenden tatsächlichen Unterlage. Denn weder in der öffentlichen Ausschreibung vom 20. Juni 1921 noch in dem für die Bewerbung zu verwendenden, der Beklagten vom Eisenbahn-Zentralamt ausgehändigten Formular war irgendein Hinweis darauf enthalten, daß noch andere, als die den Bewerbern mitgeteilten Verdingungsvorschriften, außer den gesetzlichen, in Betracht kämen. Vielmehr hieß es in der öffentlichen Ausschreibung vom 20. Juni 1921:

„Angebotshefte mit Bedingungen . . . können . . . von unserer Bureaukasse . . . bezogen werden“,

und in den Formularen (Angebotsheften) war nur von der Beobachtung der auf den Seiten 2 bis 5 gegebenen „Weisungen“ und von der Anerkennung der angehefteten

a) Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen und

b) Besondere Bedingungen für die Lieferung von nicht getränkten hölzernen Bahn- und Weichenschwellen“

durch die Bewerber die Rede. Die Weisungen bestanden aber aus einigen „Vorbemerkungen“ und aus „Angebotsbedingungen für Lieferung von ungetränkten Holzschwellen“, welche Angebotsbedingungen in drei Paragraphen die „Vergebung“ und das „Angebot“ und den „Zuschlag“ regelten, den letzteren u. a. dahin (§ 3 Abs. 1), daß „die Entscheidung über den Zuschlag den An-

bietern spätestens binnen vier Wochen nach Öffnung der Angebote bekanntgegeben" werde und daß „bis dahin" die Anbieter „an ihr Angebot gebunden" blieben. Es bedeutet daher eine Überspannung der an die Sorgfaltpflicht der Bewerber zu stellenden Anforderungen, wenn das Kammergericht meint, daß die Beklagte bei Einreichung ihres formularmäßigen Angebots vom 18. Juli 1921 mit dem Bestehen noch anderer, den Zuschlag betreffender Vorschriften, namentlich solcher, wie der am 23. Dezember 1905 erlassenen, haben rechnen müssen, und die hieraus gezogene Folgerung, daß die Beklagte sich diesen Vorschriften unterworfen habe, ist rechtlich nicht haltbar. Die Erwägung, daß das von der Eisenbahn angewandte Ausschreibungsverfahren „in Interessentenkreisen in weitem Maße bekannt" gewesen sei, vermag hieran ebensowenig etwas zu ändern, wie die von der Beklagten in ihrem Angebote vom 18. Juli 1921 abgegebene Erklärung, sie habe bereits im Jahre 1920 dem Eisenbahn-Zentralamte 1300 eichener Bahnschwellen geliefert, denn es erhellt nicht, daß gerade die hier in Betracht kommenden Vorschriften des § 5 Absatz 1, 2 des ministeriellen Erlasses vom 23. Dezember 1905 und ihre ständige Anwendung bei der öffentlichen Ausschreibung von Lieferungen an die Eisenbahn so allgemein bekannt gewesen wären, daß das Eisenbahn-Zentralamt sie auch bei der Beklagten hätte als bekannt voraussetzen dürfen. Nur für jemand, der diese Vorschriften oder das ihnen entsprechende Verfahren kannte, war aber erkennbar, daß mit den Worten: „Wird . . . . bekanntgegeben". In § 3 Absatz 1 der „Angebotsbedingungen" des Bewerbungsformulars zum Ausdruck gebracht werden sollte, der Lieferungsvertrag komme — abweichend von der Regel des § 130 (vgl. § 147 Abs. 2) BGB. — nicht erst zustande, wenn die Zuschlagserklärung des Eisenbahn-Zentralamts dem Anbieter zugehe (RGZ. B. 96, Seite 102), sondern schon dann, wenn sie an dessen Adresse zur Post gegeben werde. Daß bei öffentlichen Ausschreibungen eine solche Abweichung von der Regel des Gesetzes in der Natur der Sache läge, oder daß ähnliche Erwägungen Platz griffen, wie sie das Reichsgericht bei der Einladung zu einer Gesellschaftsversammlung gemäß § 51 G. m. b. H.-G. für durchschlagend erachtet hat (Zivils. Band 60, Seite 144), ist nicht anzuerkennen.

Hiernach ist das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache, da das Kammergericht bisher nicht geprüft hat, ob nicht etwa die Voraussetzungen des § 149 BGB. gegeben sind, zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung in die Berufungsinstanz zurückzuverweisen. Dadurch wird der Beklagten zugleich die Möglichkeit eröffnet, für den Fall ihrer wiederholten Verurteilung zur Lieferung eine erneute Entscheidung des Kammergerichts über das Maß der Aufwertung des Vertragspreises herbeizuführen.

Anm. Die streitige Vorschrift, daß der Zuschlag mit bindender Kraft erfolgt sei, wenn die Benachrichtigung hierüber innerhalb der Zuschlagsfrist zur Beförderung an die in dem Angebot bezeichnete Adresse übergeben ist, ist in den Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen enthalten, die eine Anlage zu dem Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. Dezember 1905 bilden, der noch heute gültige allgemeine Bestimmungen über die Vergebung von Leistungen und Lieferungen einführte. Von der Aufnahme in das Angebotsheft ist im vorliegenden Fall anscheinend abgesehen worden, weil die Bewerbungsbedingungen weisungsgemäß einmal im Jahr in den Regierungsamtblättern und im Reichs- und Staatsanzeiger bekanntzumachen waren und mit Rücksicht hierauf wohl angenommen worden ist, daß diese Bedingungen auch ohne besonderen Hinweis auf sie in der Ausschreibung und ohne Beifügung zu dem Angebotsheft mit als Vertragsinhalt des Angebots zu gelten hätten. Die Auffassung wird vom Reichsgericht nicht geteilt, ob mit Recht, ist nicht zweifelsfrei, da die Bewerbungsbedingungen in Preußen weit über den Bereich der Eisenbahnverwaltung, nämlich auch für die allgemeine Bauverwaltung und die Bergverwaltung Geltung hatten, also wohl allen Firmen bekannt waren, die sich für Lieferungen an öffentliche Verwaltungen interessierten. Ob dem Reichsgericht diese Bedeutung der Bedingungen bekannt geworden ist, läßt das Urteil nicht erkennen. Auf alle Fälle zwingt die Entscheidung aber dazu, die Bewerbungsbedingungen in Zukunft durch Beifügung zu dem Angebotsheft einwandfrei mit zur Vertragsgrundlage für die Angebote der Bewerber zu machen. Dr. Sperber.

Haftung für Schäden auf der Hamburgischen Hafenbahn. Der Rechtsauffassung, die das Oberlandesgericht Hamburg im Urteil vom 27. Mai 1925 — 3a Nr. 10/25 — zum Ausdruck gebracht hat, in dem es die Haftung der Deutschen Reichsbahn für Schäden, die an Frachtgütern auf der Hamburgischen Hafenbahn vorkommen, verneint (vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1925, S. 1233), hat dasselbe Oberlandesgericht als Berufungsinstanz in seinem Urteil vom 11. November 1925 (Bf. IV, 360/25) sich wiederum zu eigen gemacht. Dieser Rechtsstreit befaßte sich mit folgendem Tatbestand:

Die Tochtergesellschaft und Zedentin der Klägerin versandte durch eine Speditionsfirma am 30. September 1924 44 Blöcke Zinn im Gewicht von 2050,3 kg, welche auf dem Anschlußgleis der Hamburg-Amerika-Linie im Hamburger Freihafen verladen wurden, an eine solche in Moldau mit Frachtbrief. Der plombierte Wagen wurde am 30. September 1924 nachmittags auf den Bahnhof Hamburg-Süd geschoben. Hier wurden in der folgenden Nacht 16 Blöcke Zinn im Gewicht von 741,8 kg gestohlen.

Die Klägerin verlangt Schadenersatz mit der Begründung, die Ware sei vor der Beraubung von der Beklagten bereits zur Beförderung angenommen. Sie fordert auf Grund §§ 456 HGB., 61 Abs. 1 EVO. den Wert der in Verlust geratenen Zinnblöcke nebst anteiliger Fracht und Spesen, insgesamt 193,5 Pfund Sterling und 128,76 RM nebst 2 % monatlicher Zinsen seit dem 1. November 1924.

Die Beklagte hat vorgetragen, gemäß §§ 5 und 13 des mit der HAL. geschlossenen Vertrages beginne ihre Haftung erst mit der Einstellung des Eisenbahnwagens in den Abgangszug. Dieser Vertrag habe auch gegenüber der Klägerin Gültigkeit, weil sie sich der HAL. als Unterspediteurin bedient und deren Gleise benutzt habe. Im übrigen stehe am Kopfe des Frachtbriefes vorgedruckt: Für den Frachtvertrag gelten die Eisenbahn-Verkehrsordnung und die in Betracht kommenden Tarife. Einen Bestandteil des allgemeinen Eisenbahn-Gütertarifs bilden aber die „besonderen Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg". In § 20 dieser Bestimmungen sei ausdrücklich angegeben, daß die Überführung von Gütern von und nach den Anschlüssen des Freihafens gemäß vertraglicher Regelung geschehe. Damit sei der Anschlußvertrag Bestandteil des Frachtvertrages geworden. Da nun die Beraubung des Wagens vor Einstellung in den Abgangszug erfolgt sei, sei eine Haftpflicht der Beklagten nicht eingetreten.

Die Gleisanlage auf dem Bahnhof Hamburg Süd sei nicht Eigentum der Beklagten, sondern des hamburgischen Staates und sei ein Teil der „Hafenbahn". Da die Beraubung auf diesem Bahnhof stattgefunden habe, so habe sich der Wagen zur Zeit der Beraubung noch gar nicht im Gewahrsam der Beklagten befunden.

Die Klägerin hat erwidert, der Wagen sei vor der Beraubung dem Rangiermeister der Beklagten übergeben, auch habe die Beklagte den Frachtbrief angenommen und abgestempelt. Der Anschlußvertrag der HAL. berühre die Klägerin nicht.

Das Landgericht hat der Klage zum großen Teile stattgegeben. Das OLG. IV dagegen wies am 11. November 1925 die Klage ab. (Bf. IV 360/25.)

Gründe: Die Berufung der Beklagten ist begründet. Das Landgericht kommt zur Verurteilung der Beklagten auf Grund einer unrichtigen Würdigung des zwischen der Reichsbahndirektion Altona und der HAL. geschlossenen Vertrages und der besonderen Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Hamburg, Altona und Harburg.

Unbestritten ist die Beraubung des mit Frachtbrief vom 30. September 1924 aufgegebenen Gutes nach der Übergabe des auf dem Anschlußgleis der HAL. beladenen und mit Plombe versehenen Wagens an den Rangiermeister der Beklagten auf dem Bahnhof Hamburg Süd in der Zeit zwischen dem 30. September und 1. Oktober 1924 nachmittags erfolgt. Nach den Aussagen der Zeugen hat eine bahnseitige Verwiegung des Gutes vor der Übergabe des Wagens an den Rangiermeister der Beklagten nicht stattgefunden. Dieselbe ist vielmehr, wie der Frachtbrief ergibt, erst am 1. Oktober bahnamtlich vorgenommen und hat eine Anzahl von 28 Blöcken und ein Gewicht von 1310 kg ergeben. Nur dieses Gewicht kann im Sinne des § 61 Abs. 4 EVO. der Beklagten gegenüber als nachgewiesen gelten. Die Klägerin will die Beklagte gemäß § 61 Abs. 1 EVO. auf Grund des mit dem Tagesstempel: Kontrollbezirk Hannover A. G. Hamburg-Süd 30. September 1924 Nm. versehenen Frachtbriefes für den Verlust von 16 Blöcken mit dem Gewicht von 741,8 kg verantwortlich machen. Dieser Stempel ist aber auf dem Frachtbrief getilgt. Würde er aber auch zu Recht bestehen, so würde sich daraus die Haftung der Beklagten nicht ohne weiteres ergeben. Nach § 61 Abs. 3 EVO. dient der abgestempelte Frachtbrief als Beweis für den Abschluß des Frachtvertrages, und damit für die bahnseitige Annahme des Frachgutes. Unbestritten kann jedoch der Gegenbeweis geführt werden, daß der Frachtvertrag früher oder später als abgeschlossen zu gelten hat, als der Tagesstempel angibt. Daß der Frachtvertrag nicht bereits am 30. September 1924 abgeschlossen zu gelten und die Annahme des Gutes nicht bereits mit der an diesem Tage erfolgten Übergabe des beladenen Wagens an den Rangiermeister der Beklagten als erfolgt zu gelten hat, ergibt sich aus dem von der HAL. mit der Eisenbahndirektion geschlossenen Anschlußvertrage in Verbindung mit den besonderen Bestimmungen für den Eisenbahngüterverkehr Hamburg, Altona und Harburg. Die Klägerin als Absenderin erhebt Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegen die Beklagte. Unbestritten hat sie sich zur Versendung der

Vermittlung der Spediteure Frey & Blaß, welche auch den Frachtbrief gezeichnet haben, und diese wieder der Leute der HAL. bedient, wie die Erklärung und die Aussage des Zeugen ergibt. Mit Recht führt das angefochtene Urteil aus, daß die Klägerin aus diesem Grunde den von der HAL. mit der Eisenbahn geschlossenen Vertrag über die Beförderung des Gutes von dem Anschlußgleise der HAL. bis zur Staatsbahn gelten lassen muß. Das ergibt sich aber auch aus § 20 der „Besonderen Bestimmungen, welche besagen, daß im Verkehr mit den von der HAL. gepachteten Kaischuppen die Überführung von Wagenladungen und geschlossenen Stückgutladungen gemäß vertraglicher Regelung unmittelbar auf Grund der Vorschrift im Frachtbrief erfolgt. Diese auf Grund § 6 EVO. als Nr. 10 des Tarifverzeichnisses der Eisenbahndirektion Altona erlassenen Bestimmungen haben für jedermann Geltung, der auf dem Anschlußgleise der HAL. (bzw. der übrigen in § 20 genannten Privatanschlußgleise) Güter verladet bzw. verladen läßt. Es ist auch nicht anzunehmen, daß die Klägerin, eine in Hamburg ansässige Firma bzw. die von ihr beauftragten hiesigen Spediteure das Vorhandensein dieser besonderen Verträge der Privatanschluß-Gleisinhaber nicht gekannt haben. Übrigens enthält der Frachtbrief, der weiteren Vorschrift des § 20 entsprechend, den Stempel der HAL. und ist somit das Gut, welches auf einem Anschlußgleise verladen ist, auch Dritten, so dem Empfänger gegenüber, als solches gekennzeichnet.

§§ 1, 2, 5 und 7 des Vertrages zeigen nun aber, daß die Eisenbahn nur die Zuführung der Güter von den Kaianlagen der HAL. nach dem Bahnhof Hamburg Süd bzw. nach den auf diesem befindlichen Übernahmegleise übernommen hat. Weder die Anschlußgleise der HAL. noch die auf der Fahrt nach Hamburg Süd berührten Gleise der Hafenbahn (Kaibahn) gehören der Staatseisenbahn, sondern beide dem Hamburger Staat, der erstere an die HAL. verpachtet hat. Sie sind nicht von der Staatseisenbahn angelegt, werden auch nicht von ihr unterhalten, sondern die Anlage ist vom Hamburger Staat erfolgt und die Unterhaltung erfolgt von dem letzteren bzw. von der HAL. Es handelt sich also nicht um Teile der Staatseisenbahn oder um Zubehör zu solcher, sondern um fremde Anlagen. Auf solche erstreckt sich aber einerseits die Eisenbahnaufsicht nicht, andererseits sind die Bedingungen des Transportvertrages, wenn die Beförderung der Wagen auf diesen Gleisen von dem Unternehmer der Eisenbahn ausgeführt wird — siehe § 7 des Vertrages — Sache freier Vereinbarung.

Vergleiche Gleim im Archiv für Eisenbahnwesen 1887, S. 475 und 478, Löwe daselbst 1898, S. 246.

Die Eisenbahn haftet demnach, wenn sie die Zuführung des Gutes auf fremdem Gleise nach ihren Gleisen übernimmt, der Bestimmung des § 63 Abs. 8 EVO. entsprechend nur nach landfrachtrechtlichen, nicht nach eisenbahnfrachtrechtlichen Grundsätzen.

Siehe EVO. von Janzer-Boger Note 1 zu § 63.

Die Eisenbahn ist daher auch an die Vorschrift des § 471 HGB. nicht gebunden, soweit es sich um die Beförderung von Gütern auf Anschluß- bzw. auf fremden Gleisen handelt. Sie kann bestimmen, an welchen Stellen der fremden Gleise die Übernahme der Wagen und Güter erfolgen soll und von welchem Zeitpunkt ab sie die Haftung für die auf den fremden Gleisen befindlichen Wagen und Güter gemäß § 456 HGB. übernehmen will; sie kann ferner bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen sie die Haftung für Wagen und Güter während der Beförderung auf den fremden Gleisen übernehmen will, soweit sie als Betriebsführer (Frachtführer) auf diesen Gleisen zu betrachten ist.

Die Eisenbahn hat von diesem Rechte Gebrauch gemacht, indem sie einmal laut § 5 Ziff. 1a und Ziff. 2a des Vertrages bestimmt hat, an welcher Stelle auf den fremden Gleisen die Übernahme der Wagen und Güter erfolgen soll und mit welchem Zeitpunkt die Annahme der Güter im Sinne des § 456 HGB. § 61 EVO. als erfolgt zu gelten hat; sie hat ferner in § 13 A Ziffer 1 und 2 des Vertrages bestimmt, daß die Haftung für Verlust und Beschädigung von Gütern und Wagen während der Beförderung auf den fremden Gleisen, nämlich auf den öffentlichen Kai- und Hafenanlagen und auf den von der HAL. gepachteten Kaianlagen (Anschlußgleisen im engeren Sinne), die HAL. zu übernehmen hat mit der einschränkenden Bestimmung des § 13 B a. E. Da nun, wie auch das Landgericht annimmt, dieser Vertrag der HAL. für die Klägerin bindend ist, so kann sie bzw. ihr Spediteur, die Firma Frey & Blaß, die Beklagte nicht für Beschädigung des Gutes, die sich unbestritten ereignete, während dasselbe sich auf den Gleisen der Hafenbahn befand und bevor eine Annahme des Gutes nach § 5 Ziff. 1 a. E. erfolgt war, in Anspruch nehmen. Die Frage, ob sie dafür die HAL., die in ihrem Auftrage gemäß § 8 des Vertrages die Verladung besorgte, in Anspruch nehmen kann, braucht nicht untersucht zu werden, ebensowenig die streitige Frage, ob der hamburgische Staat bzw. die Kaiverwaltung, welche unstreitig bei Versendung von Gütern von öffentlichen Kais mit der Eisenbahn während des Transports auf der Hafenbahn als Betriebsunternehmer anzusehen ist — übereinstimmend Dr. Bertram in der HRZ. 1924 in Nr. 17/18 und Dr. Lange daselbst 1925, Nr. 9 — als solcher dem Absender bzw. Empfänger für Beschädigungen, welche während des Transports auf der Hafenbahn entstanden sind, haftet. Denn die Absenderin, die mit der HAL. kontrahiert ist, steht zu der Kaiverwaltung in keinen rechtlichen Beziehungen.

Daß in diesem Falle eine Haftung der Beklagten gemäß § 432 HGB. und § 100 EVO. als Unterfrachtführer nicht in Frage kommt, vergleiche die Ausführungen des Urteils des HOLG. vom 6. Dezember 1922 und des Oberlandesgerichts Kiel vom 23. Mai 1925, geht daraus hervor, daß es sich nicht um einen durchgehenden Frachtbrief der HAL. handelt, denn derselbe ist nicht mit dem Abgangsstempel der HAL. im Sinne des § 61 EVO. versehen.

Unter Aufhebung des landgerichtlichen Urteils war daher die Klage abzuweisen.

(Vgl. auch Hanseatische Gerichtszeitung 1925, Nr. 51/52, S. 265 ff.) Dr. Klewitz.

— Unabwendbarer äußerer Zufall im Sinn des § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 (G.S.S. 505). (Entscheidung des Reichsgerichts, IV. Zivilsenats, vom 14. Dezember 1925 — IV. 509/25 —).

Tatbestand. Zwei junge Pferde des Klägers sind auf einer Eisenbahnstrecke von einem Güterzuge überfahren worden. Sie hatten auf einem Acker des Klägers, etwa 150 m von dem Bahndamm entfernt, hinter einer Wallhecke gestanden; waren dem Knechte des Klägers, der sie hielt, während dieser selbst säte, aus einem nicht sicher festgestellten, jedoch mit dem Eisenbahnbetriebe nicht zusammenhängenden Grunde durchgegangen und, nachdem sie den Acker, unweit des Endes der Hecke verlassen hatten, auf einem grasbewachsenen alten Feldweg, entlang dem Drahtzaun einer eingefriedigten Weide, gegen den Bahndamm gestürmt, waren auf diesen hinaufgesprungen und, in der Richtung nach ihrem Stall einbiegend, auf dem Bahnkörper etwa 500 m lang weiter gerast, bis der ihnen aus einer Krümmung entgegenkommende Zug sie erfaßte. Der Kläger verlangt von der beklagten Eisenbahn Ersatz ihres Wertes mit 2500 RM. Das Landgericht hat seinen Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Oberlandesgericht aber die Klage abgewiesen, indem es im Gegensatz zur Vorinstanz den Schaden als durch einen unabwendbaren äußeren Zufall i. S. des § 25 Preußisches Gesetz vom 3. November 1838 (G.S.S. 505) bewirkt ansah.

Aus den Entscheidungsgründen. Die Revision rügt nur, daß das Berufungsgericht zu Unrecht einen unabwendbaren äußeren Zufall angenommen habe. Sie meint zunächst, daß das Unglück verhütet worden wäre, wenn am Ende des grasbewachsenen alten Feldwegs, dem die Pferde gefolgt seien, eine Hecke das Betreten des Bahnkörpers gesperrt hätte oder wenigstens ein tiefer Graben gezogen gewesen wäre. In dieser Beziehung hat das Berufungsgericht ausgeführt: Dem Umstande, daß die Pferde auf einem ehemaligen, seit Jahrzehnten, nämlich seit der Anlage der Bahn weggefallenen Feldwege dem Bahndamm zugelaufen seien, messe das Landgericht eine zu große Bedeutung bei. Hätten sie nicht zur Linken den Drahtzaun gehabt, so würden sie vielleicht schon früher links, nach ihrem Stalle zu, eingebogen sein, wie sie es dann auf dem Bahnkörper getan haben. Ob der alte Feldweg überhaupt eine Rolle gespielt habe, sei ungewiß. Daß die Pferde den Bahndamm ohne Schwierigkeiten betreten konnten, habe daran gelegen, daß der Damm dort niedrig sei, sich höchstens 1 m über die angrenzenden Fluren erhebe. Es könne aber nicht verlangt werden, daß an einer wenig verkehrsreichen Nebenstrecke überall da, wo der Bahnkörper nicht hoch über die Umgebung hinausrage, ein Schutzgeländer oder ein Zaun angebracht würde von solcher Höhe und Stärke, daß er für scheu gewordene Tiere ein wirksames Hindernis bilde. Das sei mit der Wirtschaftlichkeit des Betriebes ebensowenig vereinbar, wie eine ständige Bewachung der Strecke durch Posten oder Streifen. Diese Ausführungen, die zwar die Möglichkeit einer Sperrung durch Hecke oder Graben, wie die Revision sie fordert, nicht ausdrücklich erörtern, dafür aber offensichtlich ebenso gelten sollen, wie für Schutzgelände oder Zaun, sind rechtlich nicht zu beanstanden. Eine Absperrung bloß am Ende des alten Feldwegrestes durch einen Graben von solcher Breite und Tiefe, daß er für die davonrasenden Pferde ein Hindernis gebildet hätte, würde nicht ausführbar gewesen sein, ganz abgesehen davon, daß damit wiederum eine der Abschließung bedürfende Verkehrsgefährdung geschaffen wäre. Wenn aber, wie der Berufungsrichter zutreffend hervorhebt, überhaupt weniger der grasbewachsene Wegrest selbst, als vielmehr das ihn links begleitende Drahtzaunhindernis die Ursache gewesen ist, daß die Pferde gerade am Ende des ehemaligen Weges auf den Bahndamm stießen, so

läuft die Forderung einer Absperrung des Bahnkörpers darauf hinaus, die ganze Bahnstrecke überall da, wo sie sich nur in mäßiger Höhe über die Umgebung erhebt, gegen die angrenzenden Felder durch eine Einfriedigung abzuschließen. Das hat aber das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum, zumal bei einer Nebenstrecke, wie hier in Frage steht, für eine mit der Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht zu vereinbarende (daher den Umständen nach nicht angemessene und unzumutbare) Forderung erklärt. Bei der Annahme eines ungewöhnlichen, von außen her in den Eisenbahnbetrieb eingreifenden Ereignisses, dessen Eintritt nicht erwartet werden konnte, und dessen schädliche Folgen auch bei den zweckmäßigsten, den Umständen angemessenen Einrichtungen durch menschliche Kraft und Sorgfalt nicht abwendbar waren, fällt hiernach dem Berufungsgericht ein Rechtsverstoß nicht zur Last. Daher mußte die Revision zurückgewiesen werden.

— **Zum Disziplinarstrafverfahren.** Kann ein Reichsbeamter, gegen den ein Disziplinarverfahren mit dem Ziele der Dienstentlassung eingeleitet und von der Reichsdisziplinarkammer auf Dienstentlassung erkannt worden ist, auf seine und des Beamten der Staatsanwaltschaft Berufung hin noch mit der milderen Strafe der Strafversetzung bestraft werden, nachdem er inzwischen in den einstweiligen Ruhestand versetzt worden ist? Diese Frage hat der Reichsdisziplinarhof mit folgender Begründung bejaht[1]):

„. . . Der Beamte der Staatsanwaltschaft hat in dem Schreiben vom 16. April 1924 darauf hingewiesen, daß der Angeschuldigte seit dem 1. April d. J. in den einstweiligen Ruhestand habe überführt werden müssen, so daß die von der Reichsdisziplinarkammer erkannte Strafe der Strafversetzung nicht mehr vollzogen werden könne. Der letztere Umstand hindert jedoch den Reichsdisziplinarhof nicht, auf Strafversetzung zu erkennen. Denn der Disziplinarrichter hat nach plichtmäßigem Ermessen zu prüfen, welche von den in §§ 73—75 RGB. vorgesehenen Strafen für das vorliegende Dienstvergehen angemessen sind, unabhängig davon, ob und wie dieselben später vollstreckt werden können. Nach § 119 a. a. O. sind auch die im „einstweiligen Ruhestand befindlichen Beamten“ im förmlichen Disziplinarverfahren demselben formellen und materiellen Disziplinarrecht unterworfen, wie die aktiven Reichsbeamten (vgl. Schulze, Bem. 1 zu § 119 a. a. O.). Der Reichsdisziplinarhof konnte daher auch im gegebenen Falle auf Strafversetzung erkennen und hat mit dem Erstrichter diese Strafe für angemessen erachtet. Als Nebenstrafe mußte nach § 75 Nr. 1 Abs. 2 entweder auf Minderung des Diensteinkommens oder auf eine Geldstrafe erkannt werden. Das Gericht hat — in Übereinstimmung mit der Auffassung der Staatsanwaltschaft — statt der in der angefochtenen Entscheidung erkannten Verminderung des Diensteinkommens gerade mit Rücksicht auf den einstweiligen Ruhestand des Angeschuldigten und das während desselben fällige Ruhegehalt auf eine einmalige Geldstrafe als Nebenstrafe erkennen zu sollen geglaubt und als solche angesichts der Schwere der Achtungsverletzungen 100 Goldmark für angemessen erachtet . . .“ Dr. Compter.

Bücherschau.

— **Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1923.** Erster und zweiter Teil. Band 313 I u. II der Statistik des Deutschen Reichs. Bearbeitet im Statistischen Reichsamt. Berlin 1925. Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61, Ladenpreis für Teil I 15 RM., für Teil II 24 RM.

Die Seeschiffahrt im Jahre 1923. Zweiter und dritter Teil. Band 314 II. u. III der Statistik des Deutschen Reichs. Bearbeitet im Statistischen Reichsamt. Berlin 1925. Im gleichen Verlag. · Ladenpreis für Teil II 1,50 RM., für Teil III 25 RM.

Aus der Fülle des Stoffes, den die beiden vorangeführten Veröffentlichungen des Statistischen Reichsamts in klarer und übersichtlicher Gliederung bieten, sei folgendes hervorgehoben.

Die Bearbeitung des Verkehrs der deutschen Binnenwasserstraßen für das Jahr 1923 war infolge des Ruhreinbruchs erschwert. Es ist nicht gelungen, alle Verkehrsnachweisungen aus dem Ruhrgebiet und von allen Rheinhäfen zu erlangen. Dagegen sind im Gegensatz zu den vorhergehenden Jahren wieder Zahlen über den Schiffahrtsverkehr im Saargebiet bekanntgeworden.

Als Folge der feindlichen Maßnahmen, die mit dem Ruhreinbruch eintraten, zeigen in ganz Deutschland die meisten Verkehrszahlen gegenüber 1922 einen starken Rückgang. Die im Jahre 1923 katastrophal fortschreitende Inflation schädigte die Binnenschiffahrt um so mehr, als die Eisenbahnfrachten der Geldentwertung nicht folgen konnten und daher einen Wettbewerb unmöglich machten. Daraus erklärt es sich, daß der Rückgang des Güterverkehrs gegen 1922 auf den Binnenwasserstraßen sehr viel größer war als auf den Eisenbahnen. Konnten letztere doch fast die Hälfte ihres Verkehrs von 1913 erreichen, die Binnenschiffahrt dagegen nur ein Drittel. Dieser Rückgang betraf alle Wasserstraßen mit Ausnahme der Elbe und der Donau.

Für die Wirtschaftlichkeit des Schiffahrtsbetriebes ist natürlich das Verhältnis der ankommenden zu den abgehenden Gütermengen von ausschlaggebender Bedeutung. Nur ganz wenige Häfen haben 1923 einen annähernd gleichen Verkehr nach beiden Richtungen gehabt. Am günstigsten standen Walsum, Bamberg und Meißen, aber auch in Hamburg zeigt sich das noch gute Verhältnis von 54 zu 46 (1922: 50,2 zu 49,8) bei Ankunft und Abgang. Dagegen wurde in Köln und Berlin der Versand von der Ankunft sehr erheblich übertroffen.

Aus der Übersicht über die Hauptverkehrsplätze der einzelnen Güterarten (Bd. I, S. IX) ergibt sich, wie vernichtende Folgen die Ruhrbesetzung für Westdeutschland gehabt hat. An Stelle von Duisburg-Ruhrort und Mannheim sind als Hauptversand- und Empfangsplätze für Steinkohlen Kosel und Köln getreten, aber mit verhältnismäßig niedrigen Mengen. Von Emden ist das Eisenerz nach Stettin abgewandert. In der Holzverschiffung ist Aschaffenburg an die Stelle von Karlsruhe und Mainz getreten.

Was die Schiffsausnutzung anlangt, so betrug der Anteil der beladenen Schiffe am Gesamtverkehr nur 66 %, d. h. er war kleiner als im Seeverkehr, wo er 77 % betrug.

Leider ist die deutsche Flagge 1923 auch anteilmäßig weiter zurückgegangen. Während die französische und belgische Flagge im Westen Einbußen zu verzeichnen hatte, war der Verkehr unter österreichischer, tschechoslowakischer und jugoslawischer Flagge größer. 1923 führten 82,3 % die deutsche Flagge gegen 84,7 % im Jahre 1922 und 82,6 % im Jahre 1913.

Der Umschlag zwischen Binnenschiff und Eisenbahn ist etwas weniger als der gesamte Binnenschiffahrtsverkehr zurückgegangen. Die Verhältnisse lagen aber in den einzelnen Häfen ganz verschieden. Erhebliche Steigerung zeigte er an der Weser. In Betracht kommen hier Kalidüngesalze und Roggen. An der Spitze der Umschlagplätze standen Wesseling und Kosel. Über Duisburg lagen keine Nachweisungen vor. In den Seehäfen war der Umschlag zwischen Binnenschiff und Eisenbahn überaus gering. Er betrug in Hamburg z. B. nur 8101 t (gegen 708 862 t im Jahre 1913), d. h. nur 0,3 % bei den angekommenen und 0,1 % bei den abgegangenen Gütern.

Der Verkehr an den Grenzdurchgangsstellen ist gegen 1922 etwas weniger zurückgegangen als der Hafenverkehr. Immerhin sank die Einfuhr über Emmerich allein um über 4 Millionen Tonnen, in der Hauptsache Eisenerze. In gleicher Höhe verminderte sich dort der Grenzausgang.

Aus dem zweiten Bande sei folgendes erwähnt:

Die gesamte Güterbewegung der deutschen Eisenbahnen betrug 1923 (ohne Ruhrgebiet) 246,3 Millionen Tonnen (1913: 501 Millionen Tonnen), die der deutschen Binnenwasserstraßen 34,56 Millionen Tonnen (1913: 101,3 Millionen Tonnen). Während das Verhältnis zwischen Wasserstraßen und Eisenbahnverkehr also 1913 wie 16,8 zu 83,2 war, hatte es sich 1923 zuungunsten der Binnenschiffahrt auf 12,3 zu 87,7 verschoben. Natürlich ist die Verteilung des Gesamtverkehrs in den einzelnen Monaten verschieden. Der für die Binnenschiffahrt ungünstigste Monat war der September, in dem Niedrigwasser zu verzeichnen war.

Die bereits oben gestreifte Tatsache, daß sich die Binnenschiffahrt der Markentwertung schneller anpaßte als die Eisenbahn, geht im einzelnen aus Frachtvergleichungen in Übersicht 4 auf Seite VII hervor.

Wie sich der Gesamtverkehr auf die einzelnen deutschen Stromgebiete verteilt, ist aus der Übersicht auf Seite VIII zu ersehen. Hiernach ging die Güterbewegung im deutschen Rheingebiet zum ersten Male unter die Hälfte des gesamten deutschen Binnenschiffahrtsverkehrs zurück, nämlich auf 44,6 % des Gesamtverkehrs. Der Rhein steht aber gleichwohl bei weitem an erster Stelle. Ihm folgt die Elbe mit 19,4 %. Sie weist im Durchgangsverkehr Hamburg-Tschechoslowakei eine starke Steigerung gegen 1922 (um 39 %) auf.

Auf die Darlegungen, welcher Verkehr der einzelnen Güterarten sich innerhalb und zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken abgespielt hat, kann hier nur verwiesen werden. Den Schluß der Einleitung bilden eingehende Angaben über die tonnenkilometrischen Leistungen der deutschen Binnenwasserstraßen.

Beide Bände enthalten außer den besprochenen Zusammenfassungen eingehende Tabellenwerke, die den Verkehr, nach verschiedenen Gesichtspunkten aufgeschrieben, im einzelnen zahlenmäßig darstellen.

Die die Seeschiffahrt behandelnde Statistik gibt in ihrem Teil II eine Darstellung der Schiffsunfälle deutscher

[1]) Entscheidung vom 17. Juni 1924, Aktenzeichen R. D. H. 114/24.

Schiffe und der Unfälle von Schiffen aller Flaggen an der deutschen Küste. Im ganzen erlitten 1923 269 deutsche Seeschiffe Unfälle. Davon gingen 70 Schiffe ganz verloren. Die Menschenverluste betrugen 212 Mannschaften und 5 Reisende. Auf 358 Reisen kam ein Unfall (1913: 1 Unfall auf 355).

Teil III erfaßt den Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen und die Seereisen deutscher Schiffe zwischen außerdeutschen Ländern. Die schweren Störungen durch die Ruhrbesetzung hatten auf die Seeschiffahrt nicht dieselbe Wirkung wie auf die Binnenschiffahrt. Für die erstere ist die Weltwirtschaft ausschlaggebend und ihre Gesundung machte 1923 weitere Fortschritte. So kann festgestellt werden, daß, von wenigen Ausnahmen abgesehen, der Auslandsseeverkehr der wichtigeren Länder, ausgedrückt in Netto-Register-Tonnen, gegenüber 1913 überall zugenommen hat, und zwar mehr als dem Anwachsen des internationalen Güteraustausches entsprechen würde, so daß daraus geschlossen werden muß, daß die Reisen ohne volle Ladung zugenommen haben. So ist auch der Verkehr der deutschen Seehäfen gegen 1922 bedeutend gewachsen, was zum Teil auf die Einfuhr von Kohlen infolge des Ruhreinbruchs zurückzuführen ist. Es sind zu Handelszwecken im ganzen angekommen und abgegangen:

1923	112 187	**Schiffe mit**	**61 759 253**	**Reg. T. Nettoraumgehalt gegenüber**
1922	120 738	„ „	52 837 393	„
1913	233 341	„ „	69 693 983	„

Bei diesen Angaben ist die tatsächliche Größe der Ladung nicht berücksichtigt. Nach Schätzungen betrug sie 1923 nur 73 % des Vorkriegsstandes (in absoluten Zahlen 41 Millionen Tonnen gegen 56 Millionen Tonnen).

Von 56 094 Schiffen mit 30 879 627 N.-R.-T. (Mittel des Ein- und Ausganges der oben angegebenen Zahlen 112 187 und 61 759 253) führten 41 178 Schiffe mit 13 108 887 N.-R.-T. die deutsche Flagge. An zweiter Stelle folgt die britische mit 4508 Schiffen und 7 147 680 N.-R.-T., an dritter die niederländische mit 1675 Schiffen und 2 173 260 N.-R.-T. Gegen 1922 hat sich der Gesamtraumgehalt unter deutscher Flagge um 2,9 Millionen N.-R.-T. vermehrt.

Was die Verteilung des Seeverkehrs nach Richtungen anlangt, so ist der Küstenverkehr infolge des Ruhreinbruchs gegen 1922 zurückgegangen. Er betrug nur 11,5 % des Gesamtverkehrs (gegen 1922 15,4 und 1913 22,2). Der Verkehr mit europäischen Häfen stieg auf 59,1 %, der außereuropäische betrug 29 % des Gesamtverkehrs.

Im Ostseegebiet zeigte sich 1923 eine weitere Abnahme des Küstenverkehrs, während der Gesamtverkehr sich gegen 1922 um 2,4 Mill. N.-R.-T. oder 23 % erhöhte. An der Spitze stand der Verkehr mit Schweden. Den Vorkriegsstand erreicht hat der Verkehr mit den Vereinigten Staaten und mit Ostasien.

Auch in den Nordseehäfen hat der Küstenverkehr gegen 1922 nachgelassen, dagegen hat sich dort der Auslandsverkehr kräftig weiterentwickelt. Am bedeutendsten war der Verkehr mit Großbritannien (Steigerung der Kohleneinfuhr von 12,4 Mill. N.-R.-T. auf 17,8 Mill. N.-R.-T). Was die außereuropäischen Länder anlangt, so war der Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika am beträchtlichsten. Trotzdem 1923 einen Rückgang gegen 1922 zeigt, war er immer noch größer als 1913. Der Verkehr mit Mittel- und Südamerika hat sich weiter günstig entwickelt.

Die Statistik des Deutschen Reichs schreibt den Seeverkehr für die 22 wichtigeren Häfen auf. Ihnen fiel 1923 95,5 % des gesamten Seeverkehrs zu. Der Rest verteilte sich auf 184 kleinere Häfen und Anlegeplätze.

Über die Hälfte des gesamten Seehafenverkehrs, nämlich 53 %, vereinigen auf sich die Elbhäfen Hamburg, Cuxhaven, Altona und Harburg. Von diesen erfuhr aber Cuxhaven einen erheblichen Rückgang. Dagegen erhöhte sich der Hamburger Verkehr um 18 %, also um etwas mehr als der deutsche Gesamtverkehr und übertraf erheblich den Vorkriegsstand. Den größten Anteil an der Zunahme hatte der europäische Auslandsverkehr. Leider beruhte diese Zunahme auf den Störungen des Handels durch die Ruhrbesetzung und nicht auf gesunden wirtschaftlichen Verhältnissen. In 15 Verbindungen betrug der Hamburger Verkehr mehr als 1 Mill. N.-R.-T., an erster Stelle mit New York (3 Mill.), dann mit Rotterdam (2,6), Antwerpen (2,3), Newcastle on Tyne (2,3), Buenos Aires (1,9), Bremen (1,9), London (1,6) u. a.

In Bremen nahm der Verkehr in allen Richtungen zu, am meisten mit dem Ausland. Obwohl sich die Überseeschiffahrt weniger als 1922 entwickelte, erreichte sie doch mehr als den doppelten Umfang von 1913. Daraus darf indessen nicht auf einen gesteigerten Güterverkehr geschlossen werden, weil 1923 im Gegensatz zu 1913 vielfach ein Schiff auf einer Reise Hamburg und Bremen zugleich bediente. In Bremerhaven stand der außereuropäische Auslandsverkehr an erster Stelle.

Der Verkehr in Emden entwickelte sich günstig, konnte aber den Vorkriegszustand noch nicht erreichen.

Stettin zeigte eine Erhöhung seines Verkehrs um ein Drittel gegenüber dem Vorjahr (1 696 700 N.-R.-T. gegen 1 214 400 N.-R.-T. im Jahre 1922), auch Lübeck erfuhr eine Erhöhung um ein Siebentel (von 445 600 auf 510 000 N.-R.-T.), ebenso steigerte sich der Verkehr in Kiel und Flensburg.

Während so der Seeverkehr der deutschen Häfen 1923 ein günstiges Bild gewährt, zeigen sich in den Angaben der von deutschen Schiffen unternommenen Seereisen noch immer alle Schwierigkeiten, die der Wiedergewinnung der deutschen Seegeltung entgegenstehen. Es konnten nur 46 % des Vorkriegsumfanges erreicht werden, oder mit anderen Worten: die Verkehrstonnage ist auf die Zeit von etwa 1897 zurückgeworfen. Während 1913 113 326 Reisen deutscher Schiffe mit 58 589 227 N.-R.-T. zu verzeichnen waren, sind es 1923 nur 58 762 Reisen mit 27 218 408 N.-R.-T.

Aus beiden Werken ergibt sich, wie ungünstig die Lage Deutschlands sowohl im Binnenschiffahrtsverkehr wie in der Seeschiffahrt 1923 gewesen ist. Für die Binnenschiffahrt geht das unmittelbar aus den statistischen Zahlen hervor. Für die Seeschiffahrt ergibt sich, wenigstens für den Hafenverkehr, anscheinend ein günstiges Bild. Beim Eindringen aber in den Sinn der Zahlen zeigt sich, daß auch dies äußerlich glänzende Bild ein Scheinbild ist, das zum Teil noch dazu auf anormalen Verhältnissen beruht. Der weitere Verlauf der Entwicklung in den Jahren 1924 und 1925 hat gezeigt, wie begründet es ist, wenn die Zahlen des Jahres 1923 vorsichtig gewertet werden. Die nächstjährige Statistik wird im Zusammenhange erkennen lassen, wie der für 1923 ausgewiesene Aufstieg sich verlangsamt hat.

Es bedarf kaum besonderer Hervorhebung, daß beide Publikationen für die Praxis sowohl wie für die Lehre und die Forschung so unentbehrliche Hilfsmittel sind, daß ihre Benutzung nicht erst ausdrücklich empfohlen zu werden braucht. Kl.

— Dr.-Ing. Georg Müller. **Großstadt-Garagen.** Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Klasing & Co. G. m. b. H., Berlin. 1925. Mit über 150 Abbildungen. Preis 15 R*M*.

In einem Vortrage, den Dr.-Ing. Müller in der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen anläßlich der Automobilausstellung hielt, wies er darauf hin, daß die Garagennot in Berlin, als der Stadt, die in der Beurteilung der Automobilfrage in Deutschland an erster Stelle steht, im höchsten Ausmaße besteht. Zwar sei es möglich, in den äußeren Bezirken der Stadt hunderte von Wagen in Flachbauten unterzubringen, damit sei aber die Aufgabe nicht gelöst. Denn soll der Vorteil des eigenen Kraftwagens gewahrt bleiben, so muß dieser für den Besitzer, der ihn nicht nur zum Vergnügen benutzt, auch von der Arbeitsstelle aus in wenigen Minuten erreichbar sein.

Fläche und Raum, die im Stadtinneren für diesen Zweck zur Verfügung stehen, sind aber auf das Äußerste beschränkt. Es gilt also, auf geringer Fläche unter Ausnutzung der Höhenentwicklung der Gebäude möglichst viele Wagen unterzubringen. Selbst in Amerika, wo diese Frage schon seit Jahren im Vordergrund technischer Probleme steht, ist eine Lösung noch nicht gefunden worden.

Nachdem die Frage in ihrer vollen Wichtigkeit erkannt wurde, haben auch in Deutschland Architekten und Ingenieure ihre Aufmerksamkeit dem Garagenbau zugewendet, und manches Grundsätzliche ist da schon festgelegt worden.

Das Buch Dr.-Ing. Müllers ist das erste größere Werk über den Großstadtgaragenbau. Der Verfasser versuchte auf Grund der Erfahrungen des Auslandes die erkennbaren Fehler auszuschalten und die Eigenart unserer Verhältnisse bei der Bearbeitung des Gegenstandes zu berücksichtigen. Allerdings handelt es sich mehr um eine theoretische Untersuchung, denn die wirtschaftlichen Verhältnisse haben bisher die Errichtung einer Garage von vielen hundert Wagen verhindert. Aber der Verfasser erscheint nach seinen früheren kleineren Veröffentlichungen in Zeitschriften wie die Deutsche Bauzeitung, die Bauwelt usw., als der berufene Bearbeiter, der das ganze Handwerkszeug der Ingenieurbaukunst zu benutzen versteht, der aber andererseits auch verständnisvoll den Architekten rechtzeitig heranzieht. Denn der Großstadtgaragenbau hat eine eminente städtebauliche Bedeutung. Seine Gebäude werden ebenso wie Kirchen, Rathäuser, Warenhäuser, Bankgebäude oder Eisenbahnempfangsgebäude das Stadtbild bestimmend beeinflussen.

Während in Amerika der Kraftwagen als Verkehrsmittel breiter Bevölkerungsschichten gilt, war und ist z. T. auch heute noch der Kraftwagen in Deutschland Luxusgegenstand begüterter Kreise. Eine vervollkommnete Fabrikationstechnik sucht den Preis zu senken, zugleich beabsichtigt man das Teilzahlungssystem, das sich in Amerika, England und Frankreich bereits bewährt hat, auch bei uns einzuführen, so daß der Kraftwagen auch in Deutschland ein Werkzeug des täglichen Gebrauchs werden kann und werden wird. Vorläufig allerdings

verhindern die wirtschaftlichen Verhältnisse großzügige Gedanken in Tat umzusetzen.

Der Verfasser hat als Abteilungsleiter des Ingenieurbüros Koch & Kienzle, Berlin, Gelegenheit gehabt, sich mit der Frage des Garagenbaus eingehend zu beschäftigen. Nach den notwendigen Begriffs- und Zweckbestimmungen gibt er als hauptsächlichste Grundlage für den Entwurf in übersichtlichen Tabellen die Maß- und Gewichtsangaben, die erforderlich sind, um eine wirtschaftliche Form einer Garage zu finden. Der Garagenbau wirkt auf den Kraftwagenbau zurück in dem Sinne, daß möglichste Einheitlichkeit, Wendigkeit und Leichtigkeit verlangt werden müssen. Wir haben ja in Deutschland noch keinen vorherrschenden Typ, wie ihn Amerika im Fordwagen besitzt. „Normung der Automobile und Garagen sind voneinander abhängig." Vorläufig jedenfalls muß man die Entwürfe so einrichten, daß sich nach praktischen Erfahrungen spätere Änderungen anbringen lassen. So nützen uns also die amerikanischen Erfahrungen allein bei der großen Verschiedenheit der deutschen Anforderungen und Bedürfnisse nicht viel. Lage und Reichweite der Garagen spielen eine große Rolle. Das was bisher entstanden ist, kann nur als Behelfsbau bezeichnet werden. Selbstverständlich ist es sehr schwer, aus der bisherigen Entwicklung auf die zukünftige zu schließen, im allgemeinen aber sind die Entwicklungsmöglichkeiten des Großstadtverkehrs bisher immer unterschätzt worden. Interessant ist Müllers überschlägliche Berechnung der erforderlichen Garagen für ein Geschäftsviertel Berlins, interessant auch seine Ausführungen über die Beziehung von Garagenhäusern zu Hotels, Bürohäusern, Warenhäusern und den Verkehrsbauten der Stadt- und Fernbahnen. Die Großstadtgarage wird niemals ein freistehender Baukörper sein, sondern ihrem Zweck und inneren Beziehungen entsprechend auch organisch mit den Bauwerken gleichen Ranges verbunden werden müssen. Bei der Erörterung der Beziehungen zwischen Garage und Verkehrsbauten nimmt Müller Gelegenheit, auf den scharfen Wettbewerb hinzuweisen, in den das Auto mit der Eisenbahn eingetreten ist. Besonders stark ist dieser gegenüber den Kleinbahnen. Die freie Benutzung der Straßen begünstigt den Autogüter- und Autopersonenverkehr.

Der Kraftwagen als Zubringer zu den Stammlinien der Eisenbahnen, sowohl im Fern- als auch im Vorortverkehr oder als sonst ergänzendes Verkehrsmittel, wird in Zukunft sicher zu einer engen Verbindung von Bahnhof und Garage führen, nicht nur in der Großstadt, sondern vor allem in der Provinz und besonders für die Kraftwagenbesitzer, die keinen Chauffeur haben. Und deren Zahl ist nicht klein und würde voraussichtlich noch größer werden, wenn die Möglichkeit der Unterstellung des Wagens gewährleistet wäre.

Die Abstellgelegenheit muß so sein, daß jemand, der seinen Wagen schnell braucht, ihn binnen wenigen Minuten zur Stelle hat, sonst ist der Wert des Kraftwagens vermindert. Die Entlastung der Straßen von leerfahrenden oder wartenden Wagen ist das Verkehrsproblem.

Die Garage muß also in etwa fünf Minuten Entfernung liegen. Städtebaulich müssen sich die Garagenhäuser in das Innere einschieben, ähnlich, wie es die Kopfbahnhöfe der Eisenbahn tun. Müller schlägt vor, die Großgaragen entweder unmittelbar an Verkehrsbrennpunkte, wie es z. B. die Bahnhofsvorplätze sind — hier kann man vorteilhaft den dort in der Regel vorhandenen Hotels, Warenhäusern, Banken und Theatern ein Garagenhaus angliedern — oder sie in eine nahegelegene Nebenstraße zu legen. Um eine Belästigung der Nachbarschaft nach Möglichkeit zu vermeiden, wird es zweckmäßig sein, das Garagenhaus in das Blockinnere zu legen. Vorteile in verkehrstechnischer und betriebstechnischer Hinsicht ergeben sich, wenn man die Garage auf einem Grundstück zwischen zwei Nebenstraßen errichten kann.

Eine Großgarage wird nun nicht nur zur Unterbringung von Kraftwagen da sein, ihr werden auch der Industrie und dem Handel, vor allem aber der Unterhaltung dienende Nebenanlagen, wie Ausstellungs- und Verkaufsräume für Groß- und Kleinhandel, Reparaturwerkstätten, Tankstellen usw. angegliedert werden.

Hierbei werden feuerpolizeiliche Rücksichten im weitesten Maße zu nehmen sein, wie Müller in einem besonderen Abschnitt seines Buches, der die bauliche Einzeldurchbildung von Garagen, besonders von Großgaragen, behandelt, immer unter Heranziehung der besonderen polizeilichen Bestimmungen. Eine endgültige Fassung dieser Bestimmungen liegt noch nicht vor. Die vorläufig gültigen werden in einem besonderen Anhang gebracht: die „Verkehrsordnung für den Autoverkehr — die Vorschläge zu einer Polizeiverordnung betr. Herstellung und Benutzung von Räumen für Kraftfahrzeuge — die von der Baupolizei Berlin neu aufgestellten Richtlinien für die bei Genehmigung von Großgaragen zu beachtenden Gesichtspunkte und die vom Oberbrandinspektor der Stadt Berlin aufgestellten Richtlinien für die an Großgaragen seitens der Feuerwehr zu stellenden Sonderforderungen.

Um eine Größtzahl von Wagen auf geringster Grundfläche unterbringen zu können, muß man die für einen einzelnen Wagen erforderlichen Ausmaße so niedrig wie möglich halten und die Einheiten — die Boxen — so aneinanderreihen, daß die zum Ein- und Ausfahren erforderlichen Wege auf das unbedingt Notwendige beschränkt bleiben.

Bei den Flachgaragen geht man von der Aufstellung im Freien aus, dem Parking der Amerikaner, und überträgt die hierbei gefundenen Aufstellungsmöglichkeiten auf das geschlossene Gebäude. Müller gibt als Ergebnis seiner Untersuchungen den Rat, nur einfachste, klare Grundrißformen anzuwenden und im allgemeinen von der Anordnung von Schrägboxen abzusehen. Bei der Gestaltung von mehrgeschossigen Garagengebäuden sind Rampen- und Aufzugslösungen möglich. Die Rentabilitätsfrage, die sich aus der Beziehung von Grundstückspreis und der dazu gehörigen Bauhöhe ergibt, spielt dabei eine große Rolle.

Es gibt Gebäude mit Einzelrampen und mit ganzen Rampensystemen. Im Grundriß unterscheidet man geradlinige Rampen mit Wendestellen und kreisförmige Wendelrampen. Bei sehr beschränktem Raum greift man auch zu Lastenaufzügen, denen manche Vorteile, aber auch eine Reihe von Nachteilen anhaften. Je nach der Lage der Rampen oder der Aufzüge im Gebäude und aus der Gruppierung der Boxen und Fahrstraßen ergeben sich nun die verschiedensten Grundrißformen. Allgemein sind zwei Hauptformen zu unterscheiden: die rechteckige, die für die innere Standaufteilung günstiger ist, und die runde, die bessere Lichtverhältnisse hat.

Die Einzelgestaltung und die bauliche Durchbildung der Garagen und ihre Ausrüstung — Leitungsanlagen, Heizung, Lüftung, Tankanlagen, Wascheinrichtungen — werden eingehend besprochen.

Ehe der Verfasser auf die deutschen Entwürfe für Großgaragen eingeht, bringt er einen Überblick über ausländische Ausführungen. Die amerikanischen Gepflogenheiten, die aus den niedrigeren Preisen der Wagen und der Betriebsstoffe herrühren, führen zu einfachen Garagenanlagen, meist zwei bis drei Stockwerke hoch und selten größer als für 400 bis 500 Wagen, die mittleren mit 100 bis 200 Wagen sind die Regel. Die neueren Entwürfe zeigen die Entwicklung zur Hochgarage. Aufzugsgaragen von etwa 20 Stockwerk sind bereits in Betrieb und haben sich bewährt. Auch die Engländer neigen dazu, das Problem durch Anlage von Hochgaragen im Inneren der Großstadt zu lösen, z. T. mit Hilfsmitteln, wie Ringdrehscheiben, die sicher im Betrieb manches zu wünschen übrig lassen*). In Budapest ist ein Großgaragenbau der Postverwaltung entstanden, wohl der größte, der bisher in Europa gebaut ist. Der interessante Bau, der schon in der Deutschen Bauzeitung veröffentlicht wurde, benutzt den Gedanken der doppelgängigen Wendelrampe, ist aber im Verhältnis zum Erreichten, der Unterbringung von 360 Wagen, sehr aufwendig. Von den französischen Anlagen werden zwei beschrieben, die mit Schiebebühne arbeiten, aber nicht nachahmenswert sind.

Bei der Anlage von Einzelgaragen werden fast immer die besonderen örtlichen und persönlichen Wünsche der Auftraggeber für die Gestaltung maßgebend sein; mit einem Normalgrundriß ist da nichts anzufangen. Jedoch gibt es eine Reihe von Anordnungen und Konstruktionen, die als richtunggebend betrachtet werden. Müller bringt eine Reihe ausgeführter Anlagen, die als Anregung dienen können. Aus der Zahl gewerblicher Mietgaragen, die als Flachbauten in Zusammenhang mit Reparaturwerkstätten oder Läden bereits errichtet worden sind, wird eine Auswahl gebracht, die in Verbindung mit Schemaskizzen für die Aufteilung gegebener Flächen das Wesentliche klar erkennen läßt. Bei einfachen und gediegenen Flachbauten wird das Anlagekapital im Durchschnitt innerhalb von vier Jahren zu tilgen sein. Wertvoll ist der Hinweis darauf, daß die Absicht, eine mehrgeschossige Garage zu errichten, durchaus nicht sofort im ganzen Umfange ausgeführt zu werden braucht, sondern, daß es den vorhandenen Mitteln entsprechend möglich ist, zunächst etwa ein halbversenktes Kellergeschoß mit Erdgeschoß zu errichten, wenn die weitere Aufstockung in der konstruktiven Durchbildung bereits vorbe-

*) Eine Zeitungsnotiz vom Ende vorigen Jahres ist bemerkenswert, wonach die Londoner Behörden veranlassen wollen, daß unterirdische Parkstellen gebaut werden, und daß die flachen Dächer der Bahnhöfe wie Charing Cross und Victoria in Parkstellen ausgebaut werden. Man hält es nicht für schwierig, Auffahrtswege auf die verhältnismäßig niedrigen Bahnhofsdächer herzustellen. Man sieht, zu welchen Mitteln die Not treiben kann, denn im Innern Londons soll nur Platz zum Parken von tausend Autos sein, während er für viertausend gebraucht wird.

eitet ist. Im Stadtinnern wird der Grundstückspreis die Anlage von niedrigen Bauten unmöglich machen. Hier ist sehr sorgfältig die Rentabilität zu prüfen; einen Anhalt findet man in den gebotenen Berechnungen.

Die bedeutsamen deutschen Ausführungen werden eingehend besprochen: die Surenbruck-Garage in Hamburg, die Essener Großgarage, bei der das abfallende Gelände des Grundstücks sehr geschickt zur Anlage von drei Geschossen benutzt worden ist, und die Rheinland-Garage in Köln.

Die durch eine große Zahl von Abbildungen erläuterte Darstellung einer Reihe deutscher Entwürfe gibt einen guten Einblick in das Gebiet des Großgaragenbaus mit Rampen und Aufzügen, und da auch die Versuche, Turmgaragen zu gestalten, vorgeführt werden, wird der Wissensdurst auch anspruchsvoller Leser befriedigt. Die ablehnende Kritik Müllers an den ersten Vorschlägen Pistors erscheint berechtigt. Diese verwickelten und gedanklich wie konstruktiv nicht einwandfreien Anlagen sind keine Lösungen des Problems, auch wenn sie patentiert sind. Daß Müller freimütig das Für und Wider der verschiedenen Anordnungen auf Grund seiner eigenen Erkenntnisse erörtert, sei besonders anerkannt, denn es schafft Klarheit; zumal wenn man seine Urteile nicht kritiklos hinnimmt. Die weiteren Kapitel behandeln die Ausnutzung vorhandener Bauten zur Anlage von Garagen und die Vorarbeiten zur Lösung der Garagenfrage, wobei man zur Durcharbeitung des letzten Kapitels vorteilhaft den im Nachtrag mit Plänen und eingehender Erläuterung gebotenen Entwurf der Architekten Zuckhardt und Anker heranziehen kann.

Es handelt sich nicht um ein rein technisches Problem. Verkehrsfragen und wirtschaftliche Überlegungen spielen eine ebenso große Rolle. Diese Grundfragen zu klären ist Dr.-Ing. Georg Müller bemüht gewesen. Sein Buch sei zur Anschaffung und zum eingehenden Studium empfohlen. Brademann.

— **Dieselmaschinen II.** Mit 358 Abbildungen im Text und Tafeln. Berlin 1926. VDI-Verlag G. m. b. H. Berlin.

Da das 1923 erschienene Sonderheft „Dieselmaschinen" der VDI-Zeitschrift großen Anklang gefunden hat, bringt der Verlag eine zweite Zusammenfassung neuer Arbeiten auf diesem Gebiete, in erster Linie die auf der Dieseltagung der 65. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure 1925 in Augsburg gehaltenen Vorträge nebst der anschließenden Aussprache. Prof. Dr.-Ing. A. Nägel, Dresden, behandelt „Dieselmaschinen in Amerika". Von besonderem Interesse für den Eisenbahner sind die Darlegungen von Oberingenieur Dr.-Ing. Max Meyer, Eßlingen, über „Die Diesellokomotive vom Standpunkte des Lokomotivbaues", ferner von Dr.-Ing. Josef Geiger, Augsburg, über „Dieselmotor und Kraftübertragung für Großöllokomotiven", von Dr.-Ing. W. Riehm, Augsburg, über „Schnelllaufende Dieselmotoren für Fahrzeuge" und von Oberingenieur W. Schumacher, Karlsruhe, über „Rohöllokomotiven mit kompressorlosem Dieselmotor und Flüssigkeitsgetriebe". Oberingenieur H. Hintz, Essen, bespricht „Dieselmotoren mit Strahlzerstäubung". Die neuere Entwicklung des kompressorlosen Dieselmotors wird in 3 Beiträgen von W. Laudahn, Fr. Schultz und Dr.-Ing. Kux eingehend dargestellt. E. Hubendick bringt „Versuchsergebnisse einer Hesselman-Verbrennungsmaschine". Der neue einfachwirkende Viertakt-Schiffsdieselmotor von 2000 PSe der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg wird ausführlich beschrieben, ebenso eine doppeltwirkende Zweitakt-Schiffsdieselmaschine von 4000 PS der gleichen Firma. Das neue Sonderheft wird allen Interessenten willkommen sein.

Sch.

— **Kalender für Heizungs-, Lüftungs- und Badetechniker.** Erstes, kurzgefaßtes Nachschlagebuch für Gesundheitstechniker von Oberingenieur H. J. Klinger †. 31. Jahrgang 1926. Mit 54 Abbildungen und 120 Tabellen. Herausgegeben und neu bearbeitet von Oberingenieur J. Ritter, Hannover. Verlag von Carl Marhold, Halle a. S., Preis gebunden 3,20 RM.

Zu begrüßen ist, daß bei der diesjährigen Herausgabe des altbekannten Kalenders für die Maßangaben die vom Normenausschuß empfohlenen einheitlichen Bezeichnungen wenigstens auf die am häufigsten vorkommenden Ausdrücke angewendet worden sind. Der Herausgeber ist hierin dem Beispiele vieler staatlicher Stellen gefolgt, die immer mehr dazu übergehen, die neuen Bezeichnungen in ihrem Bereiche anzuwenden und sie in entsprechenden Vorschriften festzulegen. Hervorzuheben ist, daß der Abschnitt „Ferndampfheizung" erweitert worden ist und daß die Verordnung über die Aufstellung von dampfgeheizten Warmwasserbereitern in ihrem neuen Wortlaut bekanntgegeben ist.

Diejenigen, die den Aufbau des Kalenders nicht kennen, seien vor allem auf dessen Tabellenreichtum aufmerksam gemacht, der den ersten 83 Seiten umfassenden Abschnitt füllt. Die hier veröffentlichten, nach Stoffgebieten geordneten Tabellen, Formeln und für die Praxis zugeschnittenen Zusammenstellungen werden dem Heizungs-, Lüftungs- und Badetechniker sicherlich gute Dienste leisten. Der zweite Abschnitt behandelt die Heizung und Wärmeausnutzung, der dritte bis siebente Abschnitt geht näher ein auf die Lüftung, die Badeanstalten, Wasserleitungseinrichtungen im Wohnhause und auf die Kälteerzeugung. Im Schlußabschnitt werden dann noch viele allgemein wertvolle Fingerzeige, Richtlinien und ins Fach schlagende Hinweise gegeben. Die Benutzung des nützlichen Büchleins wird durch ein alphabetisch geordnetes, am Schlusse des sachlichen Teils untergebrachtes Sachverzeichnis erleichtert. Bis hierher umfaßt das auch in drucktechnischer Beziehung einwandfreie Nachschlagebuch nicht weniger als 428 Seiten; angehängt ist ein Kalender in Tagebuchform. Auf Grund des gediegenen Inhalts und nicht zuletzt wegen seiner Preiswürdigkeit sollte das Nachschlagebuch weiteste Verbreitung finden. M.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Die seit dem 27. Dezember 1925 infolge Verschüttung der Gleise durch Bergrutsch unfahrbare Strecke zwischen den Bahnhöfen Pilgram und Rosengarten (Kreis Lebus) auf der Linie Berlin-Frankfurt (Oder) ist seit 18. Januar 1926 wieder fahrbar.

Frankfurt (Oder), den 18. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten. (65)

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Linz) war die Strecke Traunkirchen-Ebensee wegen Entgleisung im Sonnsteintunnel am 10. und 11. Januar 1926 unfahrbar.

Wien, den 12. Januar 1926. (55)
Österreichische Bundesbahnen.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Die in Nr. 2 dieser Zeitung bekanntgegebenen Verkehrsunterbrechungen sind für die Strecken Mook-Middelaar-Cuijk und Eindhoven-Valkenswaard Grenze am 11. und für die Strecke Gennep Grenze-Oeffelt am 12. d. Mts. aufgehoben.

Der Verkehr ist zurzeit noch behindert auf den Strecken Nijmegen-Ravestein, Cuijk-Beugen-Rijkevoort, Oeffelt-Mil und Stevensweert-Obbicht der Limburgischen Kleinbahn.

Utrecht, den 14. Januar 1926. (56)
Niederländische Eisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 18. Januar 1926 tritt die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn dem Ausnahmetarif 5c bei. Die Ausnahmetarife 7e und 18 werden durch Aufnahme neuer Versandstationen ergänzt.

Berlin, den 13. Januar 1926. (52)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4 a).

Im Abschnitt II „Zuschlags- und Anstoßfrachten" treten Änderungen und Ergänzungen ein, die durch die am 21. Januar 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers bekanntgegeben werden.

Berlin, den 16. Januar 1926. (63)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-litauisch-lettisch-estischer und deutsch- u. litauischer Expreßgutverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 erscheint ein neuer Frachtsatzzeiger mit Frachtsätzen bis zu einer Gewichtsgrenze von 500 kg, welcher den beteiligten Dienststellen ohne Anforderung zugehen wird. Der Eingang ist zu überwachen. Der vom 1. Mai 1925 gültige Frachtsatzzeiger wird aufgehoben.

Im Expreßguttarif ist auf der zweiten Seite zu § 1, Zeile 3 die Zahl 250 in 500 zu ändern. (54)

Königsberg (Pr.), den 14. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1926.

Die angekündigte Neuausgabe des Tarifes wird am 1. Februar 1926 erscheinen. Der Tarif vom 1. September 1924 nebst Nachträgen wird hierdurch aufgehoben. Die Abgabe des neuen Tarifes erfolgt durch das Regie- und Materialbüro der RBD. München zum Preise von 1,10 RM.

München, den 13. Januar 1926. (59)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1926 wird die Station Pleiskehammer mit nachstehenden Entfernungen in den Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif aufgenommen.

Zwischen	Dienstbeschränkung	Verwaltungsbezirk	Kontrollbezirk	Richterich Grenze Simpelveld	Herzogenrath Grenze Kerkrade-Rolduc	Dalheim Grenze Vlodrop	Kaldenkirchen (Venlo) Gr. (Venlo) Kaldenkirchen	Straelen (Venlo) Grenze (Venlo) Straelen	Hassum Grenze Gennep	Cranenburg Grenze Groesbeek	Emmerich Grenze Zevenaar	Bocholt Grenze Winterswijk	Borken (Westf.) Grenze Winterswijk	Alstätte Grenze Broekheurne	Gronau (Westf.) Grenze Enschede	Bentheim Grenze Oldenzaal	Laarwald Grenze Coevorden*)	Weener Grenze Neuschanz
				Entfernung in Kilometern														
Pleiskehammer . . .	Ok	Ost	Ost	752	743	719	704	700	706	720	703	676	656	631	610	605	655	600

Köln, den 14. Januar 1926. (49)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 21. Januar tritt ein neuer Ausnahmetarif 5 i für Sinterdolomit von Oberkauffung nach einigen schlesischen Stationen in Kraft.

Berlin, den 16. Januar 1926. (58)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 21. März 1926 werden die Bestimmungen für Aalen, Reutlingen Hbf. und Varrelbusch ergänzt. Näheres enthält die am 21. Januar 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 16. Januar 1926. (64)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. Januar 1926: Ergänzungen in den Ausnahmetarifen 20, 21, 31, 32, 33, 35, 35a, 41, 49, 52, 58, 61, 69 und 88. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. Januar 1926. (45)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Altona.

Mit Gültigkeit vom 14. Januar 1926 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 44 b (Borkalk, Borax, Natronsalz, Aluminiumoxyd und Schleifmasse) erhöht. Die neuen Frachtsätze werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht.

Karlsruhe, den 11. Januar 1926. (47)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Niederländisch-Ungarischer Güterverkehr. Umbehandlungstarif.

Am 1. Februar 1926 kommt für den Güterverkehr zwischen den Niederlanden einerseits und Ungarn anderseits über Deutschland - Österreich, Deutschland-Tschechoslowakei und Deutschland-Tschechoslowakei-Österreich ein Umbehandlungstarif zur Einführung. Der Tarif ist durch die Stationskasse Köln Hbf. zum Preise von 30 Reichspfennig zu beziehen.

Köln, den 14. Januar 1926. (51)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Köln.

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 18. Januar 1926 tritt die Kerkerbachbahn dem Nottarif bei.

Berlin, den 13. Januar 1926. (53)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

In den Bestimmungen für Coblenz Moselbahnhof, Oberbolheim und Ruhleben treten Änderungen und Ergänzungen ein, die durch den am 21. Januar 1926 erscheinenden Tarifanzeiger b veröffentlicht werden.

Berlin, den 19. Januar 1926. (62)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 197. Deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1926 ist die Station Rothenstein (Ostpr.) in den deutsch- und litauisch-russischen Güterverkehr einbezogen.

Königsberg (Pr.), den 13. Januar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion. (61)

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1922.

TA — T 15/1 (8/16. I. 26). Es ist zu streichen im Nachtrag I: Seite 20 Ottmuthweiche und Seite 29 Wirballen mit allen Angaben.

München, 18. Januar 1926. (60)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1926 werden folgende Stationen in den deutsch- und litauisch-russischen Gütertarif eingezogen:

a) Moskau-Kasaner Eisenbahn, Verwaltung in Moskau.
   1. Ssaransk.

b) Südost-Eisenbahn, Verwaltung in Woroness.
   1. Alexejewka Sloboda
   2. Jewstratowka
   3. Ostrogostsk
   4. Polatowka
   5. Rostow-Don.

Königsberg (Pr.), den 13. Januar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion. (50)

Güterverkehr zwischen Belgien, Frankreich, Luxemburg sowie dem Saargebiete im Durchgang durch Frankreich einerseits und Rumänien anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 wird ein Eisenbahn-Gütertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Belgien, Frankreich, Luxemburg sowie dem Saargebiet im Durchgang durch Frankreich einerseits und Rumänien anderseits eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen. Abdrücke des Tarifs sind zum Preise von 50 Reichspfennigen das Stück bei der Stationskasse Breslau Hbf. und der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz, zu erhalten.

Breslau, den 4. Januar 1926. (48)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch - Österreichischer Güterverkehr Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. Dezember 1925.

Mit Gültigkeit vom 18. Januar 1926 werden im Artikeltarif Nr. 8 einige Änderungen und Ergänzungen durchgeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 15. Januar 1926. (57)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Oberschlesischer Wechselgüterverkehr.

Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1926 sind folgende Änderungen durchzuführen:

1. der bisherige Abschnitt f der Warengruppe 21 — Seite 84 des Tarifs A Gütereinteilung — erhält die Bezeichnung „f 1)“; in der ersten Zeile dieser Warengruppe f 1) ist hinter „zwar“ das Wort „Feld“ = zu streichen.

Als neue Warengruppe 21 f 2) ist aufzunehmen: „f 2) Feldspat (10) auch gemahlen“ Hauptklasse E.

2. In dem Verzeichnis der deutschoberschlesischen Grubenversandstationen ist bei „Königin Luise Delbrückschächte“ in Spalte 4 an Stelle von „5“ zu setzen: „6“.

Oppeln, den 11. Januar 1926. (46)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Oppeln Oberschlesische Eisenbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin. Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 4. Berlin, den 28. Januar 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Reichsbahn und Reichspost in ihrer heutigen Gestalt.

Von Reichsbahnrat **Dr. Blüher**, Stettin.

I.

Die beiden großen Betriebsverwaltungen, Eisenbahn und Post, waren vor dem Kriege ausgesprochene Überschußverwaltungen. So belief sich z. B. der Überschuß der Deutschen Staatseisenbahnen in den letzten Vorkriegsjahren durchschnittlich auf 1 Milliarde Mark; die knappe Hälfte davon entfiel jeweils auf den Schuldendienst, so daß der jährliche Reinüberschuß durchschnittlich ½ Milliarde Mark betrug; bei der Post war der Reinüberschuß 1913 z. B. rund 90 Millionen Mark.

Krieg und Nachkriegszeit mit ihrer besonderen Inanspruchnahme von Eisenbahn und Post, vor allem auch die Inflationszeit, in der es keiner der beiden Verwaltungen möglich war, die Einnahmen durch Erhöhung von Tarifen oder Gebühren schnell genug den wachsenden Ausgaben anzupassen, haben die Finanzlage der Eisenbahn und der Post erheblich ungünstig beeinflußt. Aus den Überschuß- wurden Zuschußverwaltungen. An Stelle des einstigen Überschusses trat z. B. bei den Deutschen Staatseisenbahnen im Jahre 1918 ein Fehlbetrag von 1,3 Milliarden Mark. Nach und nach gelang es allerdings dank äußerster Sparsamkeit, den Haushalt einigermaßen zu balancieren, ein in Anbetracht der schwierigen Lage zweifellos sehr erfreuliches Ergebnis, aber doch eines, das möglichst rasch noch verbessert werden mußte.

So waren es neben anderen (z. B. politischen, volkswirtschaftlichen) Rücksichten nicht zuletzt auch die finanziellen, die zwei zum Teil schon recht alten Forderungen schließlich die Erfüllung brachten: einmal der Forderung nach Vereinheitlichung von Eisenbahn und Post (je für sich) innerhalb des Reichsgebiets, auch Verreichlichung genannt, zum anderen der Forderung nach größerer Selbständigkeit der beiden Betriebsverwaltungen.

1. Vereinheitlichung.

a) Post: Die Reichspost- und Telegraphenverwaltung umfaßte ja schon seit 1871 das Reichsgebiet mit Ausnahme nur von Bayern und Württemberg, die mit gewissen Einschränkungen ihr selbständiges Postwesen behalten hatten. Die Weimarer Verfassung vom 11. August 1919 räumte auch den letzten Rest der Zersplitterung weg. Sie erklärt im Artikel 88 das Post- und Telegraphenwesen samt dem Fernsprechwesen zur ausschließlichen Sache des Reichs (derselbe Artikel legt übrigens im Absatz 2 auch die Einheitlichkeit der Postwertzeichen für das ganze Reich fest und beseitigt damit einen Zustand, der im Ausland vielleicht mehr Unheil, jedenfalls mehr Irrtümer erregte, als man bei dieser kleinen Äußerlichkeit annehmen möchte). Dem Artikel 88 entsprechend bestimmte Artikel 170 d. RV., daß die Post- und Telegraphenverwaltungen Bayerns und Württembergs spätestens am 1. April 1921 auf das Reich übergehen sollten. Dieser Übergang vollzog sich dann auf Grund der Staatsverträge des Reichs mit Bayern und Württemberg vom 29./31. März 1920 (RGBl. 1920, S. 643 ff.) bereits am 1. April 1920.

b) Eisenbahn: Auch bei den Eisenbahnen spielte der Gedanke der Zusammenfassung in Reichshand schon in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eine große Rolle. Sein vornehmster Vertreter, Bismarck, vermochte ihn jedoch gegen den Widerstand zumal der mittleren Bundesstaaten nicht durchzusetzen, die schon damals erkannt hatten, welche Bedeu-

tung die Eisenbahnen in der Hand des Reichs für eine straffe Reichseinheit erlangen würden, und die eine zu straffe Reichseinheit als der Bedeutung der Bundesstaaten einträglich verhindern zu müssen glaubten. So vollzog sich die Entwicklung zunächst in Richtung der Staatseisenbahnen. Immerhin entwickelte sich auch schon unter der alten Reichsverfassung, zum Teil auf Grund besonderer Reichsgesetze, in wichtigen Punkten eine Einheitlichkeit der deutschen Staatseisenbahnen, vor allem im Interesse der Landesverteidigung, aber auch im Interesse der Einheit der Volkswirtschaft. Genannt seien hier nur die einheitlichen Normen für Bau und Betrieb und für die Tarifbildung. Der Krieg gab dann der Forderung auf Vereinheitlichung neue Nahrung, und es kam zum sogenannten Heidelberger Programm (1918), das aber infolge des Zusammenbruchs Deutschlands Programm blieb.

Hatte die alte Reichsverfassung den bundesstaatlichen Charakter des Deutschen Reichs (Föderalismus) stark betont, so stand die staatliche Neuordnung Deutschlands im Jahre 1919 im Zeichen des Unitarismus, des Einheitsstaates. Da kann es nicht wundernehmen, wenn die schon oben erwähnte Erwägung, daß die Eisenbahnen in der Hand des Reichs ganz wesentlich zur Stärkung der Reichsgewalt beitragen müssen, die Verreichlichung brachte. So bezeichnet es denn Artikel 89 der neuen Reichsverfassung als Aufgabe des Reichs, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Als solche dem allgemeinen Verkehr dienende Eisenbahnen sind nicht anzusehen die den Ortsverkehr bewältigenden Kleinbahnen, wohl aber die Staats- wie Privateisenbahnen. Wann letztere vom Reich übernommen werden können, ist bei der jetzigen Finanzlage nicht abzusehen; die Staatseisenbahnen jedoch sind — in Erfüllung des Artikels 171 der neuen Reichsverfassung, der als letzten Übernahmetermin den 1. April 1921 festlegte, — auf Grund des Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 1. April 1920 (RGBl. 1920, S. 773 ff.), an dem einerseits das Reich, andrerseits die Länder Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg beteiligt waren, am gleichen Tage auf das Reich übergegangen.

So ist also der 1. April 1920 der Geburtstag der einheitlichen Reichseisenbahn- wie Reichspostverwaltung.

2. Loslösung von der allgemeinen Reichsverwaltung:

Schon Artikel 92 der neuen Reichsverfassung bestimmte, daß die Reichseisenbahnen, ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs, als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten sind, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln hat. Diese Bestimmung, die sich bald als unzureichend erwiesen hat, sollte einerseits verhindern, daß die Eisenbahnen zum Schaden der Volkswirtschaft zu einer Einnahmequelle des finanziell bedrängten Reiches gemacht würden, andrerseits sollte sie zusammen mit anderen Bestimmungen die Reichseisenbahnverwaltung einigermaßen von den Hemmnissen der allgemeinen Reichsverwaltungen, vor allem hinsichtlich des Haushalts, befreien. Beide Gesichtspunkte sprachen auch für eine Verselbständigung der Schwesterverwaltung, der Post. Die Verhältnisse bei den Betriebsverwaltungen sind eben ganz andere als bei den Hoheitsverwaltungen. Jene erfordern rascheste Anpassung an die rasch wechselnden Anforderungen des Verkehrs, also eine große Beweglichkeit auch der obersten Leitung, rascheste Anpassung vor allem auch auf dem Gebiete der Finanzwirtschaft. Die Abhängigkeit von den zumal in Zeiten politischer Spannung unstetigen politischen Körperschaften, vor allem von dem langsamen Gesetzgebungsapparat, bei dem ja, wenn auch in verschieden starkem Maße, Reichstag, Reichsrat u. U. auch Reichswirtschaftsrat, Reichsregierung und Reichspräsident beteiligt sind, mußte beseitigt oder wenigstens star gelockert werden. Ganz unhaltbar erwies sich auf die Dau die Bindung an den Reichshaushalt, der ja als Gesetz im fo mellen Sinne (Art. 85 d. RV.) den ganzen genannten Appara womöglich noch das Volk (Volksentscheid, s. Art. 73 Abs. 4 in Bewegung setzt! Die Begründung zu dem für die Ne organisation der Post maßgebenden Reichspostfinanzgese (s. u.) sagt in dieser Beziehung: „Denn die Aufgabe, die d Reichspost- und Telegraphenverwaltung durch die (zu e gänzen: zunächst nur tatsächliche, noch nicht rechtliche) A trennung (sc. von der allgemeinen Reichsverwaltung) gestel ist, nämlich ihren Haushalt ganz aus eigenen Kräften in Ei nahme und Ausgabe auszugleichen, ist dauernd nur erfüllba wenn die Verwaltung für ihre Wirtschaftsführung eine ang messene Bewegungsfreiheit, insbesondere die Möglichke rascher, wenn zweckmäßig, kaufmännischer Disposition hat. I ist z. B. für ein großes Betriebsunternehmen ganz unmöglic sich an einen Haushalt zu binden, der wegen der Mitwirkun mehrerer Instanzen schon zu einer Zeit aufgestellt werden mu zu der sich die Vorbedingungen für die Verkehrsentfaltung dem folgenden Wirtschaftsabschnitte noch nicht annähernd übe sehen lassen. Daraus ergeben sich neben der formellen Mel und Doppelarbeit leicht wirtschaftliche Nachteile (nämlich z. Ausgaben für unwichtige Dinge, nur weil an der betreffend Stelle im Haushalt noch Geld vorhanden ist) und ungünsti Rückwirkungen auf den Betrieb. Wenn der Postverwaltung u ihren Organen die volle Verantwortung für eine erfolgreic Finanzgebarung auferlegt werden soll, so müssen die Hemmu gen, die ihre wirtschaftlichen Entschließungen aufhalten, bes tigt werden.“ Dies alles gilt ebenso für die Eisenbahn.

Ging also hiernach aus grundsätzlichen Erwägungen hera das Bestreben der beiden hier behandelten Betriebsverwaltung auf größere Selbständigkeit, so kam allerdings die Erfüllu dieses Wunsches für beide Verwaltungen ziemlich überrasche und in einem für sie recht schwierigen Zeitpunkte: anläßlich d Sanierung der Reichsfinanzen bei Stillegung der Notenpresse November 1923. Ohne daß zunächst die rechtlichen Grundlag dafür gegeben wurden, wurden Reichseisenbahnen und Reic post- und Telegraphenverwaltung Mitte November jenes Jah jedenfalls tatsächlich finanziell auf eigene Füße gest und ihnen jede weiteren Zuschüsse aus der allgemeinen Reic finanzverwaltung entzogen. Die nähere rechtliche Neuo nung mußte bald folgen und die oben erwähnten Mängel un teilweiser Änderung der Reichsverfassung beheben; auf di Weise mußte vor allem den beiden großen Unternehmen Kre fähigkeit und Kreditwürdigkeit verschafft werden.

Bei der Eisenbahn kam zunächst eine Zwische lösung: Die Verordnung über die Schaffung eines Unt nehmens „Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Februar 1924 (RG 1924 Teil I S. 57). Auf diese auf Grund des Ermächtigungs setzes vom Dezember 1923 erlassene „Notverordnung“ soll h nicht näher eingegangen werden, nur das sei erwähnt, daß Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ nicht als bloßes Sond vermögen des Reichs anzusehen war, sondern ein selbständi wirtschaftliches Unternehmen des Reichs mit eigener ju stischer Persönlichkeit darstellte; Leitung und Aufsicht la noch in einer Hand, der des Reichsverkehrsministers; die hängigkeit von den politischen Körperschaften bestand noch, bei der Haushaltbewilligung waren Reichstag und Reichsrat a geschaltet, es bedurfte nur der Genehmigung durch die Rei regierung (§ 9 d. VO.), im übrigen waren nur Reinübersc und Schuldendienst des Unternehmens in den allgemeinen Rei haushalt aufzunehmen (§ 8 d. VO.)[1]).

Die endgültige Form erhielt die Reichsbahn erst du das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-G sellschaft (Reichsbahngesetz, im folgenden „RBG“ ab kürzt) vom 30. August 1924 (RGBl. 1924 Teil II S. 272 ff.);

[1]) Vgl. die eingehende Darstellung Sarters, Arch. f. Eisenba wesen 1924, S. 201 ff., und Ottmann, Ver.-Ztg. 1924, S. 141 ff.

orm ist wesentlich international beeinflußt: die Reichsbahnen urden entsprechend dem Dawes-Gutachten in den Reparationslan eingefügt[2]).

Inzwischen war auch die Neuorganisation der Reichspost- und Telegraphenverwaltung vor sich gegangen, und zwar durch das Reichspost-Finanzgesetz vom 18. März 1924 (RGBl. 1924 Teil I S. 287 ff.)[3]).

Es kann nicht Zweck dieser Zeilen sein, die gesamten schwierigen Fragen der Neuschöpfungen, zumal der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, zu behandeln. Es sollen nur einige Verschiedenheiten von Reichsbahn-Gesellschaft und Reichspost hervorgehoben und an Hand der nunmehr reichlich ein Jahr umfassenden Rechtsprechung einzelne für das rechtlich kompliziertere der beiden neuen Unternehmen, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, wichtige Rechtsfragen besprochen werden.

II.

Die Deutsche Reichspost.

A. Der wesentliche Inhalt des Reichspost-Finanzgesetzes ist folgender:

1. Rechtsnatur des Unternehmens: Die durch das Gesetz geschaffene „Deutsche Reichspost“ (DRP) ist ein selbständiges Unternehmen des Reiches selbst, ohne eigene Rechtspersönlichkeit, sie ist also nach wie vor Reichsbetrieb.

Das dem Reichspost- und Telegraphenbetriebe gewidmete Reichsvermögen ist als Sondervermögen der DRP von dem übrigen Reichsvermögen getrennt worden. Für die Verpflichtungen der DRP haftet nur dies Sondervermögen, es haftet umgekehrt nur für die Verpflichtungen der DRP, nicht auch für sonstige Reichsverbindlichkeiten.

2. Organe: Die Organe der DRP sind Reichspostminister und Verwaltungsrat. Leitung und Aufsicht sind nicht getrennt. Der Reichspostminister ist nach Artikel 56 der RV. und § 2 des RPFG. dem Reichstag für die ordnungsmäßige Verwaltung des Unternehmens verantwortlich. Sein Gehalt erscheint im Reichshaushalt und ist vom Reichstag und Reichsrat zu genehmigen. Auch die Bestimmungen der Reichsverfassung über den Rücktritt der Minister bei ausdrücklichem Mißtrauensvotum des Reichstags (Art. 54 d. RV.) und über die Ministeranklage (Art. 59) gelten für ihn, wie er eben überhaupt die volle Stellung eines Reichsministers behält.

Der Verwaltungsrat besteht aus höchstens 31 Mitgliedern (und ebensovielen Stellvertretern); sie werden vom Reichspräsidenten ernannt, und zwar

7	auf Vorschlag	des Reichstags,
7	„ „	des Reichsrats,
1	„ „	des Reichsfinanzministers,
7	„ „	des Reichspostministers (nach Benehmen mit Reichsfinanzminister und Reichsrat) aus dem Personal der DRP,
bis zu 9	„ „	desselben (nach Benehmen wie oben) aus erfahrenen Vertretern von Wirtschaft und Verkehr.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden auf drei Jahre ernannt, nur die vom Reichstag vorgeschlagenen scheiden nach Ablauf der Wahlperiode oder Auflösung des Reichstags aus, sobald der neue Reichstag sie ersetzt hat.

Den Vorsitz im Verwaltungsrat führt der Reichspostminister oder sein Stellvertreter. Zu den Verwaltungsratssitzungen können die Länder nichtstimmberechtigte Vertreter entsenden, die Anträge und Anfragen stellen können.

Der Beschlußfassung des Verwaltungsrats unterliegen vor allem: Voranschlag, Kreditaufnahme, Grundsätze für Benutzung der Verkehrseinrichtungen, Gebührenbemessung, Gestaltung des Lohntarifs. Gegen ihm nicht tragbar erscheinende Beschlüsse des Verwaltungsrats kann der Reichspostminister die Entscheidung der Reichsregierung herbeiführen; diese Entscheidung wiederum ist auf rechtzeitigen, übereinstimmenden Beschluß von Reichstag und Reichsrat wieder aufzuheben.

Daneben ist der Verwaltungsrat gutachtlich zu hören in allen wichtigen Fragen der Verwaltung.

3. Verordnungen: Die den Verwaltungsratsbeschlüssen entsprechenden Rechtsverordnungen über die Bedingungen und Gebühren für Benutzung der Verkehrseinrichtungen erläßt der Reichspostminister (Abweichung von Artikel 88 Abs. 3 der RV.).

4. Finanzen: Die Ausgaben der DRP und der Schuldendienst sind von ihr durch ihre Einnahmen zu decken. Reichszuschüsse werden nicht geleistet. Der Voranschlag wird vom Reichspostminister und Verwaltungsrat festgestellt, nicht mehr in der Form eines Gesetzes nach Artikel 85 d. RV. Die DRP hat zur Deckung von Fehlbeträgen eine Rücklage bis zu 20 % der jährlichen Betriebsausgaben aus einer Rücklage von 0,8 % der jährlichen Betriebseinnahmen, den Reinüberschüssen und eigenen Zinsen zu bilden. Hat diese Rücklage 10 % der jährlichen Betriebsausgaben erreicht, so sind die Reinüberschüsse jeweils zur Hälfte, hat sie 20 % erreicht, voll an die Reichskasse zu zahlen. Bei der Aufnahme von Krediten, die nur zur Verstärkung der Betriebsanlagen aufgenommen werden sollen und aus laufenden Betriebseinnahmen verzinst und getilgt werden müssen, bedarf es — außer der Zustimmung des Verwaltungsrats — s. o. 2 — der des Reichsfinanzministers. Artikel 87 der RV., der zur Kreditaufnahme ein Reichsgesetz verlangt, ist für die DRP außer Kraft gesetzt. Die Jahresrechnung nebst Gewinn- und Verlustrechnung ist vom Reichspostminister dem Rechnungshof des Deutschen Reichs zur Prüfung vorzulegen, dieser übermittelt sie dann dem Verwaltungsrat, der dem Reichspostminister Entlastung erteilt (Abweichung von Artikel 86 d. RV.). Außerdem ist dem Reichstag und Reichsrat ein Geschäftsbericht über das abgelaufene Rechnungsjahr mit Gewinn- und Verlustrechnung und eine Bilanz vorzulegen.

5. Personal: Die Reichspostbeamten sind unmittelbare Reichsbeamte geblieben. Ihre Dienstbezüge müssen grundsätzlich denen gleichzubewertender Reichsbeamten entsprechen. Abweichungen zugunsten der Reichspostbeamten sind nur durch Reichsgesetz oder dann zulässig, wenn die günstigere Regelung betriebsnotwendig, oder aber betriebsförderlich und nicht zugleich in anderer Hinsicht nachteilig ist (Rückwirkung auf die allgemeine Finanzlage des Reichs). Beim vermeintlichen Mangel dieser Voraussetzungen besteht ein Einspruchsrecht des Reichsfinanzministers.

B. Hierzu sei bemerkt:

Zu 1) Die Begründung zum Reichspostfinanzgesetz — das übrigens im wesentlichen dem Entwurfe eines Reichsbahnfinanzgesetzes vom Jahre 1923 entspricht — lehnt eine Privatisierung wegen der öffentlichen Aufgaben der Post- und Telegraphenverwaltung ab. Das Ziel der Neuordnung (s. o. I, 2) soll erreicht werden unter Beibehaltung des Reichsbetriebes, auch innerhalb dieses Rahmens könne die erforderliche Beweglichkeit des Unternehmens geschaffen werden. So bildet das Gesetz ein Sondervermögen des Reichs und setzt an Stelle der Mitwirkung von Reichstag, Reichsrat und in weitem Umfange auch Reichsfinanzminister unter entsprechender Änderung der Reichsverfassung die Mitwirkung eines bedeutend kleineren, besser arbeitsfähigen Verwaltungs- und Kontrollorgans, des Verwaltungsrats. In ihm sind die drei durch ihn ersetzten Faktoren besonders stark vertreten (der Reichsfinanzminister wirkt ja auch bei Vorschlag der aus dem Personal und den Wirtschaftskreisen zu entnehmenden Vertreter mit!).

Bei einem Vergleich zwischen Neuordnung von Post und Eisenbahn ist auffällig, daß die Eisenbahnen, die doch wohl in noch stärkerem Maße öffentliche Aufgaben zu erfüllen haben als die Post, trotzdem vergesellschaftet worden sind — das ist eben nur

[2]) Näheres hierüber insbesondere in dem ausführlichen Werke von Sarter-Kittel, „Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“, S. 16 ff., 63 ff., 83 ff., 171 ff.

[3]) Vgl. hierzu ausführlich: Archiv für Eisenbahnwesen 1924, S. 413 ff.

aus dem internationalen Einfluß bei ihrer Neubildung zu erklären. Die Deutsche Regierung hat — wie aus der Begründung zum RBG. (Begr. I 2 A) zu ersehen ist — stets grundsätzlich an dem Standpunkt festgehalten, daß eine solche „Privatisierung" bei der Neuordnung der Reichseisenbahnen nicht erforderlich sei.

Zu 2). Der Reichsrat hatte die Trennung von Leitung und Aufsicht beantragt. Die Leitung sollte einem Generalpostmeister, die Aufsichtsgeschäfte sollten dem Reichsverkehrsminister mitübertragen werden. Diese Trennung hielt der Reichsrat im Interesse der Stetigkeit der Leitung für geboten, und es ist nicht zu verkennen, daß in den jetzigen, politisch unruhigen Zeiten mit meist nur kurzem Ministerdasein in der anderen Lösung Gefahren liegen. Die Regierung widersprach dem Reichsratsbeschluß mit Erfolg unter Hinweis auf die dem Antrag des Reichsrats entsprechende Organisation der Post zur Zeit des Generalpostmeisters Stephan, der sie selbst seinerzeit als hemmend und Mehrarbeit verursachend bemängelt habe. Ob die Erfahrungen bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit ihrer Trennung von Leitung und Aufsicht der Regierungsvorlage Recht geben, scheint wohl schon jetzt zweifelhaft.

Das Verhältnis des Verwaltungsrats zum Reichspostminister wird in der Begründung mit dem vom Aufsichtsrat und Vorstand einer Gesellschaft verglichen; an die Stelle der Generalversammlung trete bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Reichspostminister und Verwaltungsrat in gewissem Sinne die Reichsregierung. Dieser Vergleich trifft natürlich nur in ganz geringem Umfange zu; merkwürdig, ja vielleicht bedenklich ist in dieser Beziehung vor allem, daß der Reichspostminister (also der Vorstand, Direktor!) den Vorsitz im Verwaltungsrat führt und daß sich unter den Verwaltungsratsmitgliedern Vertreter des Personals (nach der Begründung ist besonders an erfahrene leitende Beamte gedacht) befinden, beides Erscheinungen, die in dem Aufbau einer privaten Gesellschaft mit Vorstand und Aufsichtsrat undenkbar sind; auch bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft finden wir nichts Ähnliches.

Zusammenfassend: Die Deutsche Reichspost ist eine organisatorisch neue Form eines Reichsbetriebs. Die Neuordnung war nur unter wesentlichen Verfassungsänderungen (s. o. A. 2, 3, 4) möglich. Im übrigen aber sind die sich an die Neuordnung anknüpfenden Zweifelsfragen mehr Zweckmäßigkeits-, weniger Rechtsfragen; vom rein rechtlichen Standpunkt ist die Lösung klar und einfach zu nennen, die für das Reich geltenden öffentlich- wie privatrechtlichen Bestimmungen gelten bis auf wenige Ausnahmen (genannt seien Reichsverfassung und Reichshaushaltsordnung, die zum Teil ausdrücklich durch das Gesetz außer Kraft gesetzt sind) weiter. Anders bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

III.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Wenn unter II alle wesentlichen Punkte der gesetzlichen Neuordnung des Postwesens wiedergegeben worden sind, so war dies im Rahmen dieser Zeilen möglich infolge des geringen Umfanges des Reichspostfinanzgesetzes; es erschien andererseits auch geboten, weil den Lesern dieser Zeitung jener Stoff ferner liegt.

Die Neuordnung der Deutschen Reichseisenbahnen hier in allen wesentlichen Punkten wiederzugeben, ist bei dem Umfange der in Betracht kommenden Gesetze und der damit zusammenhängenden Bestimmungen unmöglich; es ist aber auch nicht nötig, da die großen Fragen dieser Neuordnung in dieser Zeitung schon wiederholt behandelt worden sind. In dieser Hinsicht sei vor allem verwiesen auf:

„Der wesentliche Inhalt des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft", Ver.-Ztg. 1924, S. 661 ff., und

Kronheimer: „Die Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn", Ver.-Ztg. 1924, S. 897 ff.

Vgl. ferner: „Die Deutsche Reichsbahn im Gutachten der Reparations-Sachverständigen", Ver.-Ztg. 1924, S. 307 ff.

Franke: „Das Sachverständigen-Gutachten über die Reichsbahnen", Ver.-Ztg. 1924, S. 381 ff., und

Spieß: „Reichsbahngesetz und Reichsbahnstatut", Ver.-Ztg. 1924, S. 684 ff.

Außerdem: Aron: „Das Rechtsverhältnis der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zum Reich und zur Reichsregierung" in Egers Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Band 41, Heft 3, S. 194

In den genannten Aufsätzen finden sich auch die Angaben über die Organe (Verwaltungsrat und Vorstand) und die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die dem unter A 2 und 4 für die Deutsche Reichspost Gesagten entsprechen. Auf diese beiden Fragen soll hier nicht eingegangen werden, die folgenden Betrachtungen sollen sich vielmehr darauf beschränken, einige wichtige, sich an das Reichsbahngesetz anknüpfende rechtliche Streitfragen an Hand der seit Bestehen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ergangenen Rechtsprechung und der Literatur dazu einmal kurz zusammenzufassen. Diese Streitfragen hängen zusammen mit

1. der Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft,
2. der rechtlichen Stellung der Reichsbahnbeamten.

1. Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft; sie ist jedenfalls — im Gegensatz zur DRP — kein Reichsbetrieb mehr, sondern eine Gesellschaft, deren Recht und Pflicht der Betrieb der im Eigentum des Deutschen Reiches verbleibenden Reichseisenbahnen ist, sie ist also eine Betriebsgesellschaft. Die Gesellschaftsform, wie sie die DRBG. darstellt, ist im Deutschen Rechtsleben neu, sie ist jedenfalls unbestrittenermaßen keine Handelsgesellschaft des Deutschen Handelsgesetzbuches, vor allem keine Deutsche Aktiengesellschaft[4]). Über ihre Rechtsnatur spricht sich meines Erachtens am treffendsten aus eine in dieser Zeitung noch nicht veröffentlichte[5]) Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs Braunschweig vom 11. Februar 1925 (abgedruckt auszugsweise in der Deutschen Juristen-Zeitung 1925, Heft 21, S. 1664; ausführlich in Egers Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen, Band 42, Heft 1, S. 39 ff). Dort heißt es u. a.: „Zutreffend bezeichnet die Vorinstanz die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als eine selbständige Gesellschaft sui juris mit privatwirtschaftlichen Zügen, jedoch mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlage. Sie ist offensichtlich ihrer juristischen Struktur nach ein äußerst kompliziertes Gebilde. Wenn die Vorinstanz ihr aber die Eigenschaft als öffentliche Anstalt abspricht, so beruhen die dahin zielenden Ausführungen teils auf einer Verkennung des Begriffes der öffentlichen Anstalten, teils werden sie nicht der Stärke des öffentlich-rechtlichen Einschlages gerecht, der gerade in Fragekomplexen publizistischer, insbesondere verwaltungsrechtlicher Art, wie sie hier zur Behandlung stehen, sich überwiegend und richtunggebend ausprägt.

Unter öffentlichen Anstalten versteht man einen Bestand von Mitteln, sachlichen wie persönlichen, welche in der Hand eines Subjektes der öffentlichen Verwaltung einem bestimmten öffentlichen Zwecke dauernd zu dienen bestimmt sind (O. Meyer, Deutsches Verwaltungsrecht, 1896, Bd. 2, S. 318, 324; Fleiner, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts, 3. Aufl., S. 299). Die öffentliche Anstalt kann mit dem Träger der Staatshoheit, dem Reiche oder Staate oder — abgeleitet — der Gemeinde, in enger Abhängigkeit und Verbindung stehen, wie das z. B. bei den früheren Staatseisenbahnen der Fall war und jetzt noch bei der Post und Telegraphie der Fall ist. Hier kann man direkt von staatlichen Anstalten sprechen. Die öffentlichen Anstalten können aber auch mit sehr großer Selbständigkeit gegenüber dem Hoheitsträger ausgestattet sein, als selbständige Rechtssubjekte

[4]) Die „Aktien" sind Genußscheine. Vgl. im einzelnen z. B. Spieß, Ver.-Ztg. 1924, S. 685; von Kienitz, „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" in Eger, Eisenbahnr. Entsch. Band 41, Heft 2, S. 88 ff., vor allem S. 93.

[5]) Vgl. die inzwischen erfolgte auszugsweise Veröffentlichung in Nr. 3, S. 80 d. Ztg. Die Schriftleitung.

in stark ausgeprägtes Eigendasein führen (Fleiner, Seite 300), wie beispielsweise die Landesversicherungsanstalten. Jellinek etrachtet sogar solche Anstalten mit selbständiger Rechtspersönlichkeit und eigenem Imperium als die echteste und prägnanteste Form der „öffentlichen Anstalten" gegenüber den staatlichen Anstalten" (Jellinek-Tezner, System der subjektiv-öffentlichen Rechte, 1892, S. 212/213 Note 2). Wenn daher die Vorinstanz zur Begründung ihrer verneinenden Auffassung besonders darauf hinweist, daß die Reichsbahn jetzt ein selbständig bewirtschaftetes Sondervermögen sei, losgelöst von der Reichsverwaltung und namentlich der Finanzgebarung des Reiches, daß ferner das Reichseisenbahnvermögen, das nach § 6 RBG. im Eigentum des Reiches verblieben und von der Gesellschaft zu unterhalten und weiter zu entwickeln ist, sowie übrigens auch das eigentliche Vermögen der Gesellschaft selbst, grundsätzlich für die Verpflichtungen des Reiches nicht haftet, so ist das zwar richtig, aber der Hinweis verfehlt sein Ziel. Eine solche Selbständigkeit steht zwar der Eigenschaft der neuen Gesellschaft als amtliche Stelle oder Behörde des Reiches entgegen; diese Eigenschaft wird ja aber auch gar nicht in Anspruch genommen, da sie durch die gesetzliche Bestimmung in § 17 RBG. ausdrücklich verneint ist. Jene Selbständigkeit ist aber durchaus vereinbar mit dem Begriffe einer öffentlichen Anstalt, ja ist regelmäßig bei den Arten öffentlicher Anstalten vorhanden, die Jellinek im Auge hat, wenn er zwischen „öffentlichen Anstalten" und Staatsanstalten unterscheidet.

Nun hat aber die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft — wie von der Vorinstanz schon selbst zugegeben wird —, wenn sie auch nach Art einer Handelsgesellschaft einen kaufmännischen Geschäftsbetrieb führt, doch einen starken öffentlich-rechtlichen Einschlag. Die Tatsachen, daß das Unternehmen als größtes und allgemeinstes Verkehrsunternehmen mit stärkstem Kontrahierungszwang dem öffentlichen Nutzen dient, die Besetzung der Verwaltungsstellen mit Beamten, und nicht zuletzt die Tatsache, daß die Reichsbahn einen sehr bedeutenden Teil der Reparationslast für die Allgemeinheit trägt, mußten folgerichtig sich in der Richtung ausprägen, der Gesellschaft eine Sonderstellung im Staats- und Verwaltungsorganismus des Reiches und der Länder zuzuweisen (Sarter und Kittel a. a. O. S. 47). Dieser öffentlich-rechtliche Einschlag ist sehr wesentlich stärker als bei den staatlich konzessionierten privaten Eisenbahnunternehmungen. Schon dort führt der Konzessionär in Wahrheit ein Stück öffentlicher Verwaltung. (Vgl. Fleiner a. a. O. S. 324/5.) Daß früher der Wohlfahrtszweck den Gewinnzweck ganz wesentlich und so stark überwog, daß letzterer Zweck in den Hintergrund trat, unterliegt ja keinem Zweifel. Wenn nun auch nach dem Dawes-Gutachten und dem Londoner Abkommen die Reichsbahn als wesentliche Quelle für Sicherung und Abdeckung der Reparationsverpflichtungen dient, so ist doch keineswegs die Deutsche Reichsbahn den Reparationsgläubigern als reines kaufmännisches Ausbeutungsobjekt nach Art eines industriellen Privatunternehmens überantwortet. Auch heute noch dient dem bestimmenden Grundwesen nach die Deutsche Reichsbahn als allgemeinste Verkehrsanstalt den Interessen und der Wohlfahrt des deutschen Volkes. Sogar gesetzgeberisch ist das prägnant zum Ausdruck gekommen, indem § 2 des RBG. einleitend ausdrücklich bestimmt, daß die Gesellschaft ihren Betrieb zwar nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen hat, aber unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft.

Gegenüber den konzessionierten Privatbahngesellschaften tritt die öffentlich-rechtliche Bedeutung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in noch unvergleichlich zahlreicheren und stärkeren Erscheinungsformen zutage als dort. Es mag nur auf das Steuerprivileg (§ 14), auf das Enteignungsrecht (§ 38), den Schutz gegen Enteignung durch Dritte (§ 38 Abs. 3), auf die Berechtigung zur Vornahme amtlicher Handlungen, die sonst bestimmten staatlichen Behörden vorbehalten sind, wie Bahnpolizei, eigene Dampfkesselaufsicht, Ausübung von Zollbefugnissen, auf das Recht auf Auskunfterteilung durch Behörden und auf die Sonderstellung auf dem Gebiete des Versicherungsrechts, des Wirtschafts- und Arbeitsrechts hingewiesen werden (näheres Sarter und Kittel, S. 49 ff.). Besonders stark und prägnant offenbart sich der Charakter des Unternehmens als einer mit eigenem Imperium ausgestatteten öffentlichen Anstalt, die sich in der Hand von Subjekten der öffentlichen Verwaltung befindet (Begriff O. Mayer a. a. O. S. 381) darin, daß die Verwaltung des Unternehmens durch wirkliche Beamte erfolgt (§§ 19, 20 des RBG., Gesetz über die Personalverhältnisse bei der Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924). Die Reichsbahnbeamten sind öffentliche Beamte, sogenannte mittelbare Reichsbeamte, Beamte im Sinne der Reichsverfassung. Daß die Reichsbahn-Gesellschaft als Dienstherr eines öffentlichen Dienstverhältnisses auftreten kann, war nur gerade deshalb möglich, weil sie Träger eines öffentlichen Unternehmen ist, das, abgezweigt von der Reichsverwaltung, eigene Rechtspersönlichkeit und eigenes Imperium besitzt, also öffentliche Anstalt ist (Sarter und Kittel a. a. O. S. 159/160). . . . .

Die privatrechtliche Seite des Unternehmens beansprucht Bedeutung für den rechtsgeschäftlichen Verkehr und auch, soweit es sich um die Beziehungen des Unternehmens zu den Reparationsgläubigern, den Ententestaaten, handelt. Diesen gegenüber war es von Gewicht, daß das Unternehmen geschäftlich als Gesellschaft formiert wurde, damit der Betrieb kaufmännisch organisiert und behufs Erfassung großer und rein ersichtlich werdender Überschüsse völlige Loslösung von den gesetzgebenden Körperschaften des Reiches, von der bürokratischen Reichsverwaltung und von den Reichsfinanzen erreicht werden konnte, kurz gesagt, um die Sicherstellung und Erfassung der starken Reparationsleistungen bestmöglich zu erreichen. Soweit dagegen die Stellung des Unternehmens gegenüber dem Reiche und den Ländern in Betracht kommt, speziell soweit es sich um die hier aktuelle Frage handelt, wie sich die deutschen Länder bei Ausübung ihrer Hoheitsrechte gegenüber dem Unternehmen einzustellen haben, muß die Bedeutung desselben für das Gemeinwesen als Verkehrsanstalt zur Wohlfahrt des ganzen deutschen Volkes überwiegend sich geltend machen, muß also die öffentlich-rechtliche Seite so überragende Bedeutung beanspruchen, daß ihr gegenüber die anders gefärbte, im bürgerlichrechtlichen Boden wurzelnde Seite zurückzutreten hat."

Als Ergebnis ist festzuhalten: die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist eine öffentliche Anstalt. Diese Auffassung von der Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft kann als unbestritten gelten; das Reichsgericht hat sich zwar m. W. noch nicht näher darüber aussprechen können[6]), wohl aber liegen Entscheidungen mehrerer Oberlandesgerichte in diesem Sinne vor (OLG. Stuttgart, OLG. Köln s. u.).

Es ist deutlich zu beobachten, wie das Schlagwort von der „Privatisierung" der Eisenbahnen in der Allgemeinheit wie auch zunächst bei den unteren Gerichten und anderen Behörden irreführend gewirkt, wie aber die Rechtsprechung — die Allgemeinheit leider noch recht wenig — nach und nach die überragende öffentlich-rechtliche Bedeutung der DRBG. immer mehr anerkannt hat. So hat das Oberlandesgericht Stuttgart am 8. Juli 1925 in einer Strafsache die Stellen der RRBG. sogar für mittelbare Reichsbehörden erklärt. Das Urteil (abgedruckt in d. Ver.-Ztg. 1925, S. 1086 ff., und im Archiv für Eisenbahnwesen 1925, Heft 6, S. 1231 ff.) sieht in der DRBG. „eine vom Ausland beeinflußte, von der Reichsverwaltung abgezweigte öffentliche Anstalt, ein staatsrechtliches Zubehör des Deutschen Reiches, mit privatrechtlichem Einschlag und unter mehr äußerlicher Verwendung privatrechtlicher Formen und Bezeichnungen", in einem gewissen Sinne würden daher die Stellen der DRBG. mittelbar als Behörden des Reiches tätig; § 17 Abs. 1 Satz 1 RBG. wolle demgegenüber nur sagen, daß die

[6]) In der Entsch. des RG. in Strafsachen vom 27. Oktober 1925, Ver.-Ztg. 1925, S. 1362, wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als „Mischform zwischen einer juristischen Person des Privatrechts und des öffentlichen Rechts" bezeichnet. Damit ist natürlich hier wenig anzufangen.

genannten Stellen keine unmittelbaren Behörden oder amtliche Stellen des Reiches seien.

Diese Erkenntnisse sind wichtig insbesondere für die Frage:

a) der Zwangsvollstreckung gegen die DRBG.,

b) der Freiheit der DRBG. von Gerichtskosten u. ä.,

c) des Charakters der Urkunden der DRBG.

a) Die Zwangsvollstreckung: Nach § 15 Ziffer 3 des Einführungsgesetzes zur Zivilprozeßordnung bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften über die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen eine Anstalt des öffentlichen Rechts — und eine solche ist ja die DRBG. — unberührt. Danach vollzieht sich eine solche Zwangsvollstreckung gegen die DRBG. im größten Teile Deutschlands nicht in den Formen der Zivilprozeßordnung — Pfändung durch den Gerichtsvollzieher —, sondern in einer milderen, in den Geschäftsgang weniger eingreifenden Form, meist in der, daß das Gericht sich an die Aufsichtsbehörde (in unserem Falle das Reichsverkehrsministerium) wendet, die ihrerseits auf die zahlende Stelle einwirkt[7]).

Die Rechtsprechung erkennt die Sonderstellung der DRBG. in dieser Beziehung m. W. jetzt ausnahmslos an, vgl. Urteil des Amtsgerichts Stettin vom 1. Februar 1925, abgedr. in Eger, Eisenbahnr. Entscheidungen, Band 42, S. 39; des Landgerichts Mainz vom 30. März 1925 — T. 48/25 —; des Oberlandesgerichts Köln vom 8. April 1925 — 5. W. 36/25 —; des Amtsgerichts Elberfeld vom 30. Juni 1925 — 15. M 1083/25 —; des Amtsgerichts München vom 27. August 1925 — K. 13 354/25 —.

b) Die Freiheit der DRBG. von Gerichtskosten u. a.[8]). Bei Abfassung des Reichsbahngesetzes war zunächst auch eine ausdrückliche Bestimmung vorgesehen, daß die DRBG. von allen behördlichen Gebühren und Kosten befreit wäre. Weil man diese Bestimmung für überflüssig hielt, ist sie dann wieder gestrichen worden; man glaubte nämlich, die Gebührenfreiheit aus den §§ 5 Abs. 4 und 17 RBG. herleiten zu können. Das Reichsgericht hat dies abgelehnt, ihm folgend alle anderen Gerichte, und diese Frage ist wohl praktisch erledigt. Auf sie soll hier nicht näher eingegangen werden (vgl. Nehse a. a. O. und die Entscheidung des Reichsgerichts vom 14. November 1924, abgedruckt in RGZ., Band 109, S. 90 f., Pr. J. M. Bl. 1925, S. 41; Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, Band 41, Heft 3, S. 226 f.). Das Reichsgericht hätte in der angeführten Entscheidung trotz seiner Auslegung der §§ 5 und 17 RBG. die Gerichtskostenfreiheit der DRBG. nach dem Deutschen (§ 90) in Verbindung mit dem Preußischen Gerichtskostengesetz (§ 8) aussprechen müssen, wenn es die DRBG. als eine für Rechnung des Reichs verwaltete öffentliche Anstalt angesehen hätte — insofern hängt die Frage der Gerichtskostenfreiheit mit der hier besprochenen Rechtsnatur der DRBG. zusammen. Die Frage spielt übrigens nicht nur für Preußen, sondern auch für andere deutsche Länder, und nicht nur für die ordentliche — streitige wie freiwillige —, sondern auch für die Verwaltungsgerichtsbarkeit (vgl. z. B. die oben angef. Entscheidung des Braunschw. Verwaltungsgerichtshofs) eine Rolle. Sie ist durch die wiederholte, für die DRBG. ungünstige Stellungnahme des Reichsgerichts, der sich auch das bis dahin anders entscheidende Kammergericht angeschlossen hat, für die ordentlichen Gerichte praktisch so gut wie erledigt. Der Braunschweigische Verwaltungsgerichtshof aber z. B. hat sich am Schlusse seiner oben z. T. wiedergegebenen, ganz besonders tiefgehenden Entscheidung entgegen der damals bereits bekannten Stellungnahme des Reichsgerichts dahin ausgesprochen, daß die DRBG. für Rechnung des Reichs verwaltet wird. Auch diese Sätze jener Entscheidung, die dem ganzen Sinn der Neuordnung weit besser gerecht werden als die entsprechenden Ausführungen des Reichsgerichts, seien hier wiedergegeben: „Der Umstand, daß der von der Reichsbahn-Gesellschaft erzielte Reingewinn dem Reiche als dem Inhaber der 13 Milliarden Rentenmark Stammaktien zufließt, ist nur eine einzelne, sekundäre und auch nur mögliche Form, in der sich der von der Klägerin in Anspruch genommene Charakter der Gesellschaft als einer für Rechnung des Reiches verwalteten öffentlichen Anstalt ausprägt. Eine Dividende für das Reich auf seine Stammaktien wird für absehbare Zeit kaum in Betracht kommen, und auch eintretendenfalls wird sie bestenfalls so bescheiden sein, daß sie als Kennzeichen für den obigen Charakter allein natürlich nicht entscheidend ist. Die Finanzgebarung ist ja doch die, daß die Betriebsüberschüsse zunächst für die gewaltigen Reparationsleistungen, also für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Reparations-Schuldverschreibungen, dienen, die im ersten Jahre schon 200 Millionen Goldmark und dann, jährlich steigend, vom vierten Jahre an 660 Millionen Goldmark verschlingen (§ 8 der Satzung). Sodann kommt der Zins- und Tilgungsdienst für Schuldverschreibungen und Anleihen, dann Auffüllung einer ordentlichen Rücklage, dann die Dividende auf Vorzugsaktien und schließlich die Bildung einer Sonderrücklage. Erst wenn dann noch etwas übrig bleibt, kann der Verwaltungsrat eine Verteilung beschließen, wovon aber nochmals die Vorzugsaktionäre eine Zusatzdividende erhalten, während nur zwei Drittel davon dem Reiche auf die Stammaktien zukommen (§ 25 der Satzung, Sarter und Kittel, S. 186/8). Ob und wann daher auf das Reich als Inhaber der Stammaktien etwas entfällt, ist sehr unsicher, und günstigenfalls ist es nicht von großem Wert. Immerhin ist das von der Klägerin angeführte Moment eines der zahlreichen Anzeichen in der fraglichen Richtung.

Wirklich bedeutungsvoll zeigt sich der obige Charakter des Unternehmens (Verwaltung für Rechnung des Reichs) darin, daß es als wesentliches, wohl sogar wichtigstes Mittel zur Abdeckung der Reparationsschuld dient. Im Interesse des mit der Reparationsschuld belasteten Reiches leistet das Unternehmen die hohen Annuitäten für die Reparationsgläubiger. Soviel wie das Unternehmen an die Reparationsgläubiger abführt, wird dem Reich auf Reparationskonto gutgebracht. Ganz unmittelbar erkennt man die Verwaltung als für Rechnung des Reiches erfolgend daran, daß nach der Bestimmung in § 8 Ziffer 6 der Satzung das Reich selber für ein etwaiges Manko bei den Jahreszahlungen der Gesellschaft aus eigenen Mitteln aufkommen muß. Ein weiteres Kennzeichen besteht ferner darin, daß Grundstücke und alle Zubehörstücke, einschließlich der Fahrzeuge, die die Gesellschaft für Zwecke der Reichseisenbahn erwirbt, kraft Gesetzes in das Eigentum des Reiches übergehen (§ 6 Ziffer 1 des RBG.). Schließlich ist auch in der gedachten Richtung kennzeichnend, daß nach Beendigung des Betriebsrechts der Gesellschaft am 31. Dezember 1964, vorausgesetzt, daß dann die Reparationsschuldverschreibungen getilgt und die Vorzugsaktien eingezogen sind, das Vermögen der Gesellschaft, so wie es sich im Laufe der vielen Jahre infolge der Ausübung des Betriebsrechtes durch die Gesellschaft gestaltet hat, dem Reiche zufällt (§§ 5 Ziffer 1, 42). Der Annahme, daß es sich um eine auf Rechnung des Reiches verwaltete öffentliche Anstalt handelt, scheint entgegenzustehen, daß die 2 Milliarden Vorzugsaktien wirkliche Aktien im Sinne des Aktienrechts, auf den Inhaber gestellt und frei übertragbar sind, also als Träger einer Dividendenberechtigung in die Hände Dritter gelangen (vgl. Sarter und Kittel, S. 45 und 94 ff.). Man könnte daraus folgern, daß die Verwaltung des Unternehmens also auch auf Rechnung der Vorzugsaktionäre erfolge. Dem gegenüber ist aber zu beachten, daß der wirtschaftlichen Bedeutung nach die Vorzugsaktien das Kapital darstellen, das die Gesellschaft für werbende Anlagen auszugeben hat, so daß die wirtschaftliche Bedeutung derjenigen von Schuldverschreibungen und Anleihen sich stark nähert. Zudem schlägt die Dividende auf diese 2 Milliarden gegenüber der schon erörterten, gesetzlich festgelegten Finanzgebarung wenig zu Buche, und schließlich kommt dem Momente der Vorzugsaktien in der fraglichen Hinsicht z. Z. überhaupt noch keine Bedeutung zu, da einstweil

---

[7]) Vgl. hierzu: Mantey: „Das Holschulden- und Vollstreckungsprivileg der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft", Ver.-Ztg. 1924, S. 1072 f., Blüher, „Nochmals das Zwangsvollstreckungsprivileg der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft", Ver.-Ztg. 1925, S. 156 ff.

[8]) Vgl. Nehse, „Hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Gerichtskosten zu zahlen?", Ver.-Ztg. 1925, S. 14 f., auch v. Kienitz in Eger, Eisenbahnr. Entsch. Band 41, Heft 3, S. 204 ff.

Vorzugsaktien noch gar nicht ausgegeben sind, und da die Frage, ob und wieviel solcher zur Ausgabe gelangen, erst von der finanziellen Gestaltung des Unternehmens in den nächsten Jahren abhängt (Sarter und Kittel, S. 97)."

Wenn hiernach die DRBG. richtiger Ansicht nach für Rechnung des Reichs verwaltet wird, so stellen sich doch die folgenden Zeilen aus praktischen Gründen einmal auf den Standpunkt des Reichsgerichts und behandeln von diesem Standpunkt aus zwei Sonderfragen:

α) die Kostenfreiheit in Enteignungssachen (für Preußen),
β) die Kostenfreiheit in Grundbuchsachen.

Zu α) Die Kostenfreiheit der DRBG. in Enteignungssachen ergibt sich für Preußen aus dem § 43 Abs. 4 preuß. Enteignungsgesetzes, auch bei freiwilliger Übereignung nach § 17 d. G., wenn sie sich nur im Rahmen des Enteignungsplanes hält oder wenigstens in Verfolg des § 9 stattfindet — vgl. hierzu Entscheidung des Kammergerichts vom 1. August 1925 — 1a. X. 599. 25/22.

Zu β) Kostenfreiheit in Grundbuchsachen: Nach § 5 RBG. überträgt das Reich der DRBG. das Recht zum Betriebe der Reichseisenbahnen; diese bleiben jedoch nach § 6 d. G. Eigentum des Reiches. § 6 fährt fort: „Grundstücke . . . fallen, wenn die Gesellschaft sie für Zwecke der Reichseisenbahnen erwirbt, mit dem Erwerbe durch die Gesellschaft kraft Gesetzes in das Eigentum des Reichs", und weiter (Abs. 2): „Die Gesellschaft darf über Gegenstände, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, verfügen, soweit sie dies mit einer ordnungsmäßigen Betriebsführung für vereinbar hält." Das Verhältnis der DRBG. zum Reich ist das des Nutzungsberechtigten zum Eigentümer. Die Gesellschaft hat dabei ähnlich wie der Ehemann nach dem BGB. ein weitgehendes Verwaltungsrecht, das sie zur Verfügung über Reichseigentum in den Grenzen des § 6 (s. o.) befugt.

Die Frage ist nun die: Handelt die DRBG. bei der Verwaltung des Reichseisenbahnvermögens kraft eigenen Rechts, in eigenem Namen und im eigenen Interesse?

Diese Frage wird ganz zu bejahen sein bei Einsichtnahme in das Grundbuch, bei Anträgen auf Gewährung von Grundbuchabschriften u. a. Anträgen, die mit dem Eigentumsrecht des Reichs nichts zu tun haben. Dann ist die DRBG. kostenpflichtig. Vgl. hierzu: Entscheidung des Kammergerichts vom 8. April 1925 — 1a X 263/25 —, abgedruckt in Jur. Wochenschrift 1925, S. 1655.

Anders beim Erwerb von Grundstücken für Zwecke des Reichseisenbahnvermögens und bei Anträgen auf Umschreibung von Grundstücken auf das Reich.

Erwirbt die DRBG. Grundstücke für ihre Zwecke, z. B. zur Kapitalanlage, zur Spekulation, so ist sie kostenpflichtig, die DRBG. bleibt Eigentümerin.

Erwirbt sie für Zwecke des Reichseisenbahnvermögens, ohne dies zum Ausdruck zu bringen, so ist sie kostenpflichtig, sie wird als Eigentümerin eingetragen werden müssen und das Grundbuch wird im Augenblick der Eintragung dank § 6 RBG. unrichtig, weil das Eigentum im genannten Zeitpunkt auf das Reich übergeht.

Erwirbt sie für Zwecke des Reichseisenbahnvermögens und erklärt dies, beantragt etwa Eintragung des Deutschen Reichs (Reichseisenbahnvermögen) als Eigentümer und legt dazu noch eine Vollmacht des Reichs vor, so handelt sie in fremdem, des Reiches Namen, und dies genießt Gebührenfreiheit. Gebühren sind also nicht zu erheben. Ebenso wie dies Handeln im fremden Namen beim Mann bei Verfügungen über das eingebrachte Gut der Frau möglich ist, wie mit der Frage des Verwaltungsrechts des Mannes noch nicht entschieden ist, ob er im Namen der Frau oder im eigenen Namen handelt (vgl. Staudinger, Kom. zum BGB. 7./8. Aufl., Anm. 3 zu § 1374, Anm. 2c zu § 1381; Enneccerus, Lehrbuch, 6./8. Aufl., § 168, I, 1c), so besteht für die DRBG. trotz ihres Betriebsrechts die Möglichkeit, beim Grunderwerb als Vertreter des Deutschen Reichs aufzutreten. Ja nur so wird meines Erachtens die Möglichkeit eröffnet, sofort das Reich als Eigentümer einzutragen und den Weg der Voreintragung der DRBG. mit nachfolgender Berichtigung des Grundbuchs zu vermeiden.

Die Rechtsprechung schwankt in dieser Beziehung, selbst innerhalb des Kammergerichts[9]). Für die Möglichkeit eines Auftretens der DRBG. im Namen des Reichs und daher für Gebührenfreiheit vgl. Urteil des Landgerichts Düsseldorf vom 16. März 1925 — 7 Tc 389/25 —, des Landgerichts Hall vom 18. März 1925, abgedruckt im Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, Band 42, Heft 2, S. 175 ff., des Landgerichts Dortmund vom 30. April 1925 — II 1 T 272/25 —, des Kammergerichts vom 7. September 1925 — Ia X 749/25/15 —, des Kammergerichts vom 7. September 1925 — 1a X 724/25/30 —.

Anders: Urteil des Landgerichts Wiesbaden vom 20. August 1925 — 3 T 311/25 —, des Kammergerichts vom 14. Oktober 1925 — 1a X 839/25 — und vor allem:

Gutachten des Zivilsenats 1a des Kammergerichts vom 17. April 1925 (Pr. JMBl. 1925, S. 209 f.), das sich auf den Standpunkt stellt, die DRBG. handele aus eigenem Recht nicht als Bevollmächtigte, sie handele im Rahmen ihres gesetzlichen Betriebsrechts, eine „gesetzliche Vollmacht" (besser wohl Vertretungsmacht, § 166 Abs. 2 BGB.) enthalte das RBG. nicht. Schon das ist vielleicht nicht ganz zweifellos, im übrigen beschäftigt sich das Gutachten nicht mit Fällen, wo der Vertreter der DRBG. mit einer Vollmacht des Reiches auftritt.

c) Charakter der Urkunden der DRBG.: Es handelt sich hier nicht um diejenigen Urkunden, die Stellen der DRBG. auf Grund des ihr im § 17 RBG. erteilten Rechtes zur öffentlichen Beurkundung und Beglaubigung, also z. B. in Grunderwerbssachen, ausstellen. Daß diese Urkunden öffentliche sind, steht zweifelsfrei. In Frage stehen hier nur diejenigen Urkunden, die bisher lediglich infolge der Eigenschaft der Eisenbahnbehörden als öffentliche Behörden als öffentliche Urkunden angesehen wurden, also insbesondere Fahrkarten und Frachtbriefe. Zu entscheiden ist, ob diese Urkunden „von einer öffentlichen Behörde innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse aufgenommen sind" (§ 415 Abs. 1 ZPO. Alternative 2). Nur wenn diese Frage bejaht wird, sind die genannten Urkunden öffentliche; sie ist von dem obengenannten Urteil des OLG. Stuttgart vom 8. Juli 1925 bejaht worden, weil die Stellen der DRBG. als mittelbare Reichsbehörden anzusehen seien (s. o. unter III, 1).

Dies ist von großer Bedeutung insbesondere[10]):

α) auf dem Gebiete des Zivil- und Prozeßrechts: die Beweiskraft öffentlicher Urkunden ist viel größer als die von Privaturkunden (vgl. §§ 415, 417, 418 ZPO. im Vergleich zu § 416);

β) auf dem Gebiete des Strafrechts: der erhöhten zivilrechtlichen Bedeutung der öffentlichen Urkunden entspricht ein erhöhter strafrechtlicher Schutz: jede Fälschung öffentlicher Urkunden wird bestraft, während die Fälschung einer Privaturkunde nur dann strafrechtlich geahndet wird, wenn die Urkunde zum Beweise von Rechten erheblich ist (§ 267 StGB.). Die in gewinnsüchtiger Absicht erfolgte Fälschung öffentlicher Urkunden ist mit strengerer Strafe bedroht als die in gleicher Absicht erfolgte Fälschung einer rechtserheblichen Privaturkunde (§ 268 StGB.), vgl. hierzu den Straffall des mehrfach genannten Urteils des OLG. Stuttgart; die sog. intellektuelle

---

[9]) Nach nachträglicher Mitteilung d. Verf. hat sich das KG. neuerdings geschlossen auch in der Frage der Gebührenfreiheit in Grundbuchsachen auf den der DRBG. ungünstigen Standpunkt gestellt, so daß auch diese Frage für Preußen jedenfalls praktisch endgültig gegen die DRBG. entschieden ist.
Die Schriftleitung.

[10]) Vgl. hierzu Kratz, Ver.-Ztg. 1925, S. 906 ff. Er hebt ausführlich die große Bedeutung der Frage hervor. Seine Begründung für den öffentlichen Charakter der fraglichen Urkunden ist m. E. anfechtbar, sie deckt sich jedoch mit der im Gegensatz zum Text und dem Urteil des OLG. Stuttgart stehenden Entscheidung des Reichsgerichts in Strafsachen vom 27. Oktober 1925 (Ver.-Ztg. 25, S. 1362), in der die Eigenschaft der Fahrkarten als öffentliche Urkunden auf § 17 RBG. gestützt wird.

Urkundenfälschung der §§ 271 ff. StGB. ist nur bei öffentlichen Urkunden möglich.

2. Rechtliche Stellung der Reichsbahnbeamten[11]): Der Reichsbahnbeamte ist wirklicher, pleonastisch ausgedrückt: öffentlicher Beamter, Beamter im Sinne der Reichsverfassung (vgl. Art. 128—131 d. RV.; zu Art. 129 vgl. insbesondere § 2 des Reichsbahnpersonalgesetzes): er ist also Diener der Gesamtheit (s. auch § 23 RBG.), ihm ist die Freiheit der politischen Gesinnung und die Vereinigungsfreiheit — die aber kein Streikrecht bedeutet (s. u.)! — ebenso gewährleistet wie jedem Reichs-, Staats- und Kommunalbeamten. Er ist freilich nicht unmittelbarer Reichsbeamter, sondern stellt einen neuen Beamtentyp dar. „Er ist" — um mit den Worten der Begründung zum RBG. (vgl. Begr. I 2 F, S. 3) zu sprechen — „Beamter eigenen Rechts, dessen Rechte und Pflichten . . . in enger Anlehnung an das Reichsbeamtengesetz umschrieben sind". Während also die allgemeinen beamtenrechtlichen Bestimmungen der Reichsverfassung unmittelbar auf die Reichsbahnbeamten anzuwenden sind, findet das Reichsbeamtengesetz nur insoweit unmittelbare Anwendung, als dies ausdrücklich bestimmt ist; so z. B. hinsichtlich des Dienststrafrechts (§ 23 Abs. 2 RBG.), der Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche aus dem Reichsbahnbeamtenverhältnis (§ 8 des Reichsbahnpersonalgesetzes), u. U. auch des Defektenverfahrens (§ 7 1c). Ist der Reichsbahnbeamte auch nicht unmittelbarer, so kann er doch als im Dienste einer Reichsaufgaben erfüllenden öffentlichen Anstalt stehend als mittelbarer Reichsbeamter angesprochen werden[12]).

Aus alledem folgt u. a.:

a) Der Reichsbahnbeamte hat kein Streikrecht (s. a. Roser, Komm. zur Perso, § 8, S. 50), ebensowenig wie jeder andere „öffentliche" Beamte. Auch die neue Reichsverfassung gewährt dem Beamten dies Recht nicht, vgl. Urteil des Reichsgerichts vom 30. Oktober 1922, RG. Str. Band 56, S. 419 ff. Bei Beratung der Verfassung ist ein Antrag, im Artikel 159 statt „Vereinigungsfreiheit zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen" kurz „Koalitionsfreiheit" zu setzen, ausdrücklich deshalb abgelehnt worden, damit nicht der Anschein erweckt werde, es werde durch die Verfassung die Streikfreiheit garantiert. Ein Streikrecht der rechtlich mehr als die Angestellten und Arbeiter gesicherten Beamten ist eben unvereinbar mit ihren besonderen Pflichten der Treue, des Gehorsams und der gewissenhaften Erfüllung der ihnen übertragenen Obliegenheiten, wie sie dem öffentlich-rechtlichen Gewaltverhältnis zwischen dem Beamten und seinem Dienstherrn eigentümlich sind. Daß auch der Reichsbahnbeamte in diesem besonderen Treuverhältnis zu seinem Dienstherrn steht, ergibt sich schon aus der Tatsache, daß er Beamter im Sinne der Reichsverfassung ist, außerdem haben aber das Reichsbahngesetz im § 23, das Reichsbahnpersonalgesetz im § 3 und die Personalordnung in den §§ 3, 8, 13 Ziff. 4, 19 A, die in dieser Hinsicht den Bestimmungen des Reichsbeamtengesetzes (§§ 10, 14^3, 72) entsprechenden Bestimmungen gegeben.

b) Der Reichsbahnbeamte muß in Fällen des Notstandes vorübergehend Arbeiterdienste leisten. Das hat das Reichsgericht[13]) erst jüngst — Entsch. vom 17. März 1925, vgl. Fischer, Ver.-Ztg. 1925, S. 592 ff. — entschieden. Es führt aus, daß das einzige ernsthafte Bedenken gegen Streikarbeit der Beamten das sein könne, ob der Beamte dem streikenden Arbeiter, mit dem er sich solidarisch fühlt, in den Rücken fallen dürfe. Gegenüber diesem Solidaritätsgedanken sei jedoch die Pflicht gegenüber der Allgemeinheit zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung stets stärker. „Wer in den öffentlichen Dienst als Beamter tritt, muß sich dessen bewußt sein, daß er dem Gemeinwohl zu dienen hat und daß er den Rücksichten eines Klassengefühls nur soweit folgen darf, als er damit nicht mit der höheren Pflicht des gemeinen Wohls in Widerstreit gerät."

c) Der Reichsbahnbeamte ist Beamter im Sinne des Strafgesetzbuchs, da nach der extensiven Auslegung des § 359 StGB. auch mittelbare Reichsbeamte als Beamte im Sinne dieses Gesetzes angesehen werden[14]). Ebenso Urteil des Bayr. Obersten Landgerichts vom 28. April 1925 Ver.-Ztg. 1925, S. 1304; Jur. Wochenschrift 1925, Heft 17 S. 1647; des Oberlandesgerichts Hamm in der Strafsache Kowal vom 21. August 1925, S. 428/25.

Der Reichsbahnbeamte genießt also den besonderen Schutz des Strafgesetzbuchs, unterliegt aber auch dessen hinsichtlich der Beamten besonderer Strenge. Insofern sei hervorgehoben:

1. Wer einen Reichsbahnbeamten beleidigt, begeht Beamtenbeleidigung; antragsberechtigt ist dann außer dem Beleidigten auch die vorgesetzte Reichsbahndirektion (§ 196 StGB.), vgl. obengen. Urteil des Bayr. OLG.

2. Wer einen Reichsbahnbeamten durch Gewalt oder Drohung zur Vornahme oder Unterlassung einer Amtshandlung nötigt, begeht Beamtennötigung nach § 114 StGB., die strenger bestraft wird als die Nötigung nach § 240 StGB.; wer einen Reichsbahnbeamten in der rechtmäßigen Ausübung seiner Bahnpolizeigewalt Widerstand leistet, begeht Widerstand gegen die Staatsgewalt nach § 113 StGB.

3. Der Beamtencharakter des Reichsbahnbeamten hat für diesen bei Begehung der sog. „uneigentlichen Amtsdelikte" eine erhöhte Strafbarkeit zufolge: Beamtenunterschlagung nach § 350 StGB. im Vergleich zu § 246 (vgl. obengen. Urteil des OLG. Hamm); Urkundenunterdrückung nach § 348 II im Vergleich zu § 133; Beamtenkörperverletzung nach § 340 im Vergleich zu § 223; Gebührenüberhebung nach § 353 im Vergleich zu § 246 usf.

4. Bei Begehung der sog. „eigentlichen Amtsdelikte", die im Gegensatz zu 3. nur von Beamten begangen werden können, wird er wie jeder andere Beamte bestraft. Hier sei als für den Reichsbahnbeamten in Betracht kommend genannt: die passive Beamtenbestechung nach §§ 331 ff. StGB. (Gegen den Bestechenden kommt natürlich auch § 333 StGB. zur Anwendung.)

IV.

Neuerungen im Verhältnis von Reichsbahn zur Reichspost.

Schließlich sei in diesem Zusammenhang noch kurz darauf hingewiesen, daß durch die Neuordnung auch im Verhältnis der beiden hier besprochenen Betriebsverwaltungen wesentliche Neuerungen eingetreten sind. Bisher hatten die Eisenbahnen auf Grund vor allem des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 (RGBl. S. 318) für die Post in weitem Umfang unentgeltliche oder nur unzureichend abgegoltene Leistungen, vor allem unentgeltliche Beförderung von Postwagen, Postbediensteten, Briefen, Geld, Zeitungen und Paketen bis zu 10 kg im Rahmen des § 2 gen. Gesetzes, auszuführen. § 13 in Verbindung mit § 16 Abs. 3 RBG. hebt diese geschichtlich zu erklärenden Vergünstigungen der Post auf und bestimmt, daß auch zwischen Reichsbahn und Reichspost die gegenseitigen Leistungen nach den im geschäftlichen Verkehr üblichen Sätzen angemessen abzugelten sind. Die dementsprechend am 11. Juni 1925 getroffene „Vereinbarung zwischen der DRBG. und der DRP. über die Abgeltung der Beförderungsleistungen der Reichsbahn für die Reichspost" stellt neue Grundsätze für die

---

[11]) Vgl. eingehend: Ottmann, „Die Rechtsstellung der Reichsbahnbeamten", Ver.-Ztg. 1925, S. 57 ff.; Seybold, „Der neue Beamtentyp der Reichsbahnbeamten", Ver. Ztg. 1925, S. 363 f.

[12]) Vgl. Haustein, „Die Rechtsstellung der Reichsbahnbeamten im öffentlichen, insbesondere im Strafrecht", Ver.-Ztg. 1925, S. 1140 ff.

[13]) Gegen die Ausführungen Richters über „Beamtentreue und Streikarbeit" in Jur. Wochenschrift 1925, S. 182 ff.

[14]) Vgl. Haustein a. a. O.

on der DRP. an die DRBG. für ihre Beförderungs-, Beschaffungs- und sonstige Tätigkeit zugunsten der DRP. zu zahlende Vergütung auf. Die Generalunkosten werden berücksichtigt. Die Grundlage der zu berechnenden Vergütung bilden die für Postzwecke gefahrenen Wagenachskilometer; diese werden zu den insgesamt von der DRBG. gefahrenen Wagenachskilometern ins Verhältnis gesetzt und so der von den Betriebsausgaben auf die Post entfallende Anteil errechnet, wobei noch ein Abzug von 20 % für die posteigenen Wagen gemacht wird, weil diese für Rechnung der Reichspost beschafft und unterhalten werden und die DRP. Postgüter und Wagen selbst abfertigt. Daß diese Neuerung nicht unwesentlich ist, ergibt sich daraus, daß man die Vorteile, die die Post z. B. im Jahre 1908 auf Kosten der preußisch-hessischen Staatsbahnen genoß, auf 41 Millionen Mark berechnet hat (vgl. Sarter-Kittel, S. 192).

Neue Methoden für die Aufstellung der Zugbildungsunterlagen.

Von Reichsbahnrat Dr. **Frölich**, Essen.

Bis zur Verstaatlichung erfolgte die Güterzugbildung in der einfachsten Weise: Die Übergabe von Bahnnetz zu Bahnnetz erfolgte bunt, und innerhalb der Bahnnetze erfolgte sie mit Gruppenzügen. Die Rangierarbeit wurde dort ausgeführt, wo sie anfiel; ausgesprochene Rangierbahnhöfe, die Rangierarbeiten für andere Bahnhöfe mitleisteten, gab es nicht. Erst nach der Verstaatlichung in den 80er Jahren treten die Fragen praktisch in Erscheinung, die heute unter den Begriff Güterzugbildung fallen, äußerlich erkennbar durch die Schaffung ausgesprochener Rangierbahnhöfe.

Heute kann rückblickend festgestellt werden, daß in den Jahren vor dem Kriege die Entwickelung des Verkehrs der Güterzugbildung über den Kopf gewachsen war, weil klare Zugbildungsgesetze fehlten oder zum mindesten unzweckmäßige Zugbildungsmaßnahmen in ihrer Tragweite zahlenmäßig nicht erfaßbar waren bzw. erfaßt wurden und weil, z. T. als Folge davon, die Rangiertechnik in die Breite — Bau neuer Rangierbahnhöfe mit gleichbleibender Rangiertechnik in die Tiefe, Erhöhung der Leistungsfähigkeit der günstig gelegenen Bahnhöfe — sich entwickelte. In Erkenntnis dieser Mängel, die sich heute infolge des Verkehrsrückgangs zwar nicht mehr als Stockungsgefahren, aber noch nach wie vor als Unwirtschaftlichkeiten geltend machen, sind seitdem erfolgreiche Versuche gemacht worden, durch Verbesserung der Rangiertechnik die technische Vorbedingung für die Beseitigung dieser Mängel zu schaffen. Ferner ist der schon früher erörterte Gedanke des Großrangierbahnhofs — Cauer — auf Grund der Verschiebekosten statistisch — Dr. Kümmel — eingehend erörtert worden. Wenn trotz der Erkenntnis, daß zuviel und zu teuer rangiert wird, diese Fragen bisher im allgemeinen nicht über theoretische Erörterungen herausgekommen sind, so liegt der Grund darin, daß die bisherigen Vorschläge mangels genügender und geeigneter Unterlagen nicht über die Versinnbildlichung des von ihnen vertretenen Grundgedankens (Randbahnhof, Sammelbahnhof) herausgewachsen sind und auch in der Hand des Praktikers nicht herauswachsen konnten, weil auch dem Praktiker die Unterlagen zur Beurteilung dieser Fragen fehlten, denn die Zugbildung wächst aus ihren Grundlagen heraus und führt dabei unter anderem zu Formen, die man mit dem Begriff Randbahnhof, Sammelbahnhof usw. belegt hat. Diese Begriffe sind somit abgeleitet und keine konstruktiven Begriffe. Die konstruktiven Begriffe der Zugbildung, die Zugbildungsgesetze, fehlen. Wahrscheinlich wird sich der Vorschlag, die Wagen, soweit sie verschiedene Wege laufen können, stets über die am stärksten belasteten Verschiebebahnhöfe zu leiten und deren Aufgaben nach dem Gesichtspunkt zu bestimmen, daß die Aufgaben eines Verschiebebahnhofs zueinander möglichst verwandt sein müssen, als Zugbildungsgesetz erhärten. Hierzu, also zur Klarstellung der Zugbildungsgesetze, und zu ihrer Anwendung bei der Zugbildung, bei der Festlegung der Aufgaben der Verschiebebahnhöfe und bei ihrem technischen Ausbau bedarf es einer Methode, die es erlaubt, die wichtigsten Merkmale und Unterlagen der Zugbildung genügend übersichtlich und umfassend fortlaufend darzustellen. Diese Notwendigkeit leugnen, hieße an der Zweckmäßigkeit wissenschaftlicher Arbeitsmethoden zweifeln.

Der Verkehrsrückgang, die umfangreichen Arbeiten über Verschiebekosten und Selbstkosten und die Entwickelung der Rangiertechnik, die heute schon Rangiersysteme von 7000 Wagen täglich ermöglicht, drängen dazu, auf dem seit Jahren beschrittenen Weg der Verbesserung der Zugbildungsunterlagen fortzuschreiten. Es soll an Hand eines vergleichenden Bildes festgestellt werden, um was es sich dabei handelt:

1. Von den vielen bei der Zugbildung mitwirkenden Faktoren ist der primäre Faktor die Kenntnis der Versand- und der Empfangsstation des Wagens, verkehrlich einwandfrei angegeben durch den Frachtbrief, betrieblich durch die Eintragung des Wagens in den Güterwagenzettel. Angenommen, man wüßte, wieviel Wagen in einer Zeiteinheit von allen Stationen nach allen Stationen gelaufen sind — ein weiterer primärer Faktor der Zugbildung —, so könnte man theoretisch diese Kenntnis dadurch registrieren, daß man auf einer Wandkarte entsprechend den Angaben der Güterwagenzettel jeweils von der Versand- nach der Empfangsstation einen Faden knüpfte, die Stärke dieser Fäden — im weiteren Faden genannt — von einer bestimmten Versandstation nach einer bestimmten Empfangsstation würde die Verkehrsstärke zwischen diesen beiden Stationen angeben.

2. Alsdann könnte man jeden einzelnen Faden von der Versandstation bis zur Empfangsstation so legen, daß er möglichst Strecken mit günstigen Steigungsverhältnissen benutzt unter Berücksichtigung der betrieblichen Verhältnisse (Belegung der Strecken, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Rangieranlagen und der Lokomotiveinrichtungen). Diese Überlegungen erstrecken sich zwar auf sachlich gegebene Tatsachen, erfordern aber schon eine spekulative Einstellung, infolgedessen haben die vorbenannten Tatsachen als sekundäre Faktoren der Zugbildung zu gelten.

3. Innerhalb des durch die sekundären Faktoren gelassenen Spielraums wird man alsdann die Fäden so legen, daß sie unter Berücksichtigung der Zugbildungsmöglichkeiten — Zahl der Richtungsgleise — der Rangierbahnhöfe auf möglichst weite Strecken zusammenlaufen, und zwar in der Stärke einer Wagengruppe, eines Zuges oder mehrerer Züge. Diese Gesichtspunkte für die Leitung der Verkehrsfäden und ihre Verbindung zu Verkehrsbündeln sind die tertiären Faktoren der Zugbildung.

Diese drei Faktorengruppen bestimmen somit die betriebliche Leitung der Wagen von der Versand- zur Empfangsstation und legen damit die Verkehrsströme fest.

4. Auf ihnen baut sich die Zugbildung im engeren Sinne, d. h. die Ausmünzung der Verkehrsströme zu Zügen, auf. Denn nunmehr müssen die Verkehrsströme unter dem Gesichtspunkt der Auslastung der Züge (Belastungsnachweise), Ausnutzung der Lokomotiven und Personale (Lokomotiv- und Personaldiensteinteilung), der Übergangszeiten (Rangierpläne, Wagenübergangspläne und Kontrollnachweise der versäumten Wagenübergänge), der Häufigkeit der Beförderung, ferner der Leistungsfähigkeit der Umstellbahnhöfe, der dort vorhandenen Sammelgleise und der Rangierkosten auf den verschiedenen Bahnhöfen zu Wagengruppen oder Zügen ausgemünzt werden. Diese Gesichtspunkte stellen die quartären Faktoren der Zugbildung dar.

◉ Größere Verschiebebahnhöfe
○ mittlere "
○ kleinere "
● Verschiebebahnhöfe anderer Direktionsbezirke

Bezirkszahlentafel.

Nr.	Bezirk (Zeilen und Spalten)
1	Ehrang
2	Bingen
3	Köln-Eifeltor
4	" Gereon
5	" Nippes
6	Aachen
7	Rheydt
8	Crefeld
9	Neuß
10	Hohenbudberg
11	Basel
12	Kornwestheim
13	Mannheim
14	Bischofsheim
15	Oberlahnstein
16	Troisdorf
17	Gremberg
18	Kalk Nord
19	Düsseldorf-Lierenfeld
20	" Bilk
21	" Derendorf
22	" Gerresheim
23	Ratingen-West
24	Friemersheim
25	Duisburg Hochfeld Süd
26	Wedau
27	Duisburg Hafen
28	" Hof
29	" Ruhrort
30	Hamborn-Neumühl
31	Duisburg Ruhrort Hafen
32	Oberhausen West
33	Goch
34	Geldern
35	Emmerich
36	Empel
37	Bocholt
38	Dingden
39	Wesel
40	Hamborn
41	Dinslaken
42	Sterkrade
43	Oberhausen
44	Osterfeld Nord
45	" Süd
46	Bottrop
47	Gladbeck West
48	Feintrop
49	Bottrop Süd
50	Gelsenkirchen-Schalke
51	Bergeborbeck
52	Altenessen
53	Mülheim-Styrum
54	" Speldorf
55	" Broich
56	" Heißen
57	Essen West
58	Rottlausen
59	Essen-Nord
60	Gelsenkirchen-Wattenscheid
61	Katernberg Nord
62	Gelsenk.-Schalke Süd
63	Gelsenkirchen Hbf.
64	Winterswyk
65	Borken
66	Rhade
67	Rheine
68	Coesfeld
69	Hervest Dorsten
70	Dorsten
71	Gladbeck Ost
72	Horst-Emscher Nord
73	Gelsenk.-Bismarck
74	Wanne
75	Recklinghausen Süd

Abb. 1. Ausschnitt aus der Bezirkszahlentafel.

5. Als fünfte Gruppe der bestimmenden Faktoren müssen die Gesichtspunkte gelten, auf welchen Bahnhöfen die Rangierarbeiten eines Zuges, der als solcher nach den Gesichtspunkten 1—4 gebildet ist, ausgeführt werden sollen (ob z. B. auf der Abgangsstation oder den Unterwegsstationen).

Die Aufgabe der Zugbildung im gesamten Umfang muß also dahin zusammengefaßt werden, daß sie nach den Gesichtspunkten 1—3 die Wagen leitet und aus den dadurch festgelegten Verkehrsströmen nach den Gesichtspunkten 1, 4 und 5 Züge bildet.

Die vorgetragene Methode der Zugbildung besteht darin, die bestimmenden Faktoren ergiebig und übersichtlich zusammenzustellen (Zugbildungsunterlagen) und die Bearbeitung durch Behelfe und Auszüge zu erleichtern.

Zu 1. Sämtliche Verkehrsfäden eines Gebietes sind systematisch nach Art (von Versandstationen nach Empfangsstationen) und Stärke in die Bezirkszahlentafel (Abb. 1) einzutragen. Zur Aufstellung der Zahlentafel eines Direktionsbezirks wurden die Güterwagenzettel derjenigen Rangierbahnhöfe — im weiteren Beobachtungsbahnhöfe genannt —, die nicht nur Ortswagen, sondern auch Durchgangswagen rangieren, für drei aufeinanderfolgende Tage (8. bis 10. Juni 1925) eingefordert und in das in Abb. 1 wiedergegebene Bezirksschema eingetragen, das am Kopf die Versand- und an der Seite die Empfangsgruppen sowohl des eigenen Bezirks als auch fremder Bezirke hat. In eine Gruppe wurden jeweils diejenigen Stationen zusammengefaßt, die vom Standpunkt der Zugbildung des eigenen Bezirks als gleichartig zu betrachten sind. Dadurch war es im Interesse der Übersichtlichkeit möglich, die Zahl der Zugbildungsrelationen — in dem durchgeführten Beispiel, das in der Abb. 1 nicht in ganzer Ausdehnung wiedergegeben ist, auf 153 — herabzusetzen. Diese wurden alsdann so aneinandergereiht, daß verwandte Relationen möglichst aufeinanderfolgten; für den betrachteten Bezirk mit seiner im wesentlichen ostwestlichen Streckenentwickelung ergab sich das am Kopfe wiedergegebene lineare Bild. Die so gewonnene Bezirkszahlentafel stellt, um das eingangs angewandte Bild zu gebrauchen, den Querschnitt durch sämtliche Verkehrsfäden dar, die durch einen der Beobachtungsrangierbahnhöfe gehen; man muß sich gewissermaßen aus jedem Quadrat der Tafel einen Faden herauskommend denken, dessen Stärke durch die in das Quadrat eingetragene Zahl und dessen Anfang und Ende durch die Bezeichnungen in Kopf- und Seitenspalte der Zahlentafel eindeutig festgelegt sind. Die spiegelbildlich zur Diagonalen liegenden Quadrate sind Richtung und Gegenrichtung. Die senkrecht untereinander liegenden Quadrate geben an, an welche Empfangsgruppen die betreffende Versandgruppe Wagen versendet und wieviel, die wagerecht nebeneinanderliegenden Quadrate geben an, von welchen Versandgruppen die betreffende Empfangsgruppe Wagen empfängt und wieviel. Durch flächenweises Zusammenfassen der Quadrate können beliebige Empfangs- oder Versandgruppen zu Gebieten zusammengefaßt werden (Fadenbündel). Bei zweckmäßiger Anordnung des Kopfes und Zusammenfassung der Gruppen gibt die Bezirkszahlentafel entsprechend einer Landkarte die geographischen Beziehungen der Verkehrsfäden zueinander übersichtlich wieder.

Bei der Aufstellung der Bezirkszahlentafel ergeben sich als Vorprodukte die Stationszahlentafeln der Beobachtungsbahnhöfe (Abb. 2) aus folgendem Arbeitsvorgang. Die Güterwagenzettel der Beobachtungsrangierbahnhöfe werden in das Bezirksschema (Abb. 1) eingetragen, bei größeren Bahnhöfen — zu ihrer eigenen Belehrung — von diesen selbst, bei kleineren von der Zentralstelle (Direktion). Die Stationszahlentafeln (Abb. 2) werden in der Zentralstelle zur Bezirkszahlentafel (Abb. 1) zusammengestellt.

Die Stationszahlentafel (Abb. 2) ist eine Zugbildungsunterlage im Sinne des heutigen Tagesnachweises[1]), hat diesem gegenüber aber den Vorteil,

1. daß er die Eingangs- und Ausgangsnachweisung in sich vereinigt,
2. daß er für alle Bahnhöfe des Bezirks das gleiche Schema verwendet und dabei die Stationszahlentafeln untereinander, namentlich wenn sie in durchsichtiges Papier eingetragen werden, besser vergleichbar sind als die Tagesnachweise (z. B. durch Aufeinanderlegen),
3. daß die Empfangs- und Versandgruppen weiter unterteilt und das Bild daher ursprünglicher ist als bei den Tagesnachweisen,
4. daß die geographische Anordnung der Zahlen zugbildnerisch wichtige Beziehungen der Zahlen zueinander erkennen läßt (Eckverkehr, Stärke der Fadenbündel, Stärke verwandter Verkehre usw.).

Die Stationszahlentafeln nach Abb. 2 und die Bezirkszahlentafel nach Abb. 1 sind Originalunterlagen, weil sie unmittelbar aus den Güterwagenzetteln abgeleitet sind. Die einzigen Prämissen liegen in der Auswahl der Beobachtungsbahnhöfe, die ihre Güterwagenzettel einzuschicken haben, und in der Gruppenbildung am Kopfe der Zahlentafel. Grundsätzlich können beide Prämissen zu Null gemacht werden. Erstere dadurch, daß man sämtliche Güterwagenzettel erfaßte und damit ein genaues Bild der Verkehrsfäden gibt. Dadurch wird am Normalschema der Zahlentafel nichts geändert. Die Genauigkeit der Gruppenbildung am Kopf des Schemas und damit das Schema selbst hängt ab von dem Bezirk und damit von dem Zweck, für den die Zahlentafel aufgestellt werden soll. Alle diejenigen Versand- und Empfangsstationen werden in einer Gruppe am Kopf des Schemas zusammengefaßt, deren Wagen auf dem Gebiet oder den Rangierbahnhöfen, für die jeweils die Untersuchung angestellt wird, zugbildnerisch gleich behandelt werden. Handelt es sich um die Nahzugbildungsaufgaben eines Bahnhofs, so wird man ein Schema für diesen Bahnhof entwerfen, das die einzelnen Stationen und evtl. Anschlüsse enthält, auf die sich seine Nahzugbildung erstreckt. Dieses Sonderschema paßt sich aber in das Normalschema des Direktionsbezirks (Bezirksschema) ohne weiteres ein dadurch, daß mehrere Spalten der Sonderschemas zu einer Gruppenspalte im Bezirksschema zusammengefaßt werden. Die Sonderschemas erscheinen somit, wenn man einzelne Teile des Bezirksschemas durch das Vergrößerungsglas betrachtet. Ebenso wie die Sonderschemas (Einflußgebiet des Rangierbahnhofs) in die Bezirksschemas (Einflußgebiet der Direktionen) eingehen, können diese in das Reichsschema der gesamten Reichsbahn aufgehen. Dort verschwindet der Binnenverkehr der Direktionen und erscheint lediglich der Fernverkehr der Direktionen untereinander, wobei sich die Zahlen- und — wie weiter zu vergleichen ist — Leitungsangaben bis ins einzelne auf den Bezirkstafeln und Sondertafeln und in letzter Linie den Güterwagenzetteln aufbauen.

Zu 2. Es ist notwendig, daß auch die Unterlagen für die sekundären Gesichtspunkte übersichtlich zusammengestellt und auf dem laufenden gehalten werden. Alle Kenntnisse und Erfahrungen, die im laufenden Dienst gesammelt werden, müssen in diesen Unterlagen ihren Niederschlag finden. Hierzu gehören auch die Betriebskostenberechnungen für Verschiebebahnhöfe und für Zugfahrten. Alle diese vorhandenen oder teilweise vorhandenen Arbeiten unter dem Gesichtspunkt der sekundären Zugbildungsunterlagen systematisch und elastisch zusammenzufassen, so daß der geschulte Fachmann sie für seine wechselnden Aufgaben beliebig verwenden kann, dürfte über den Rahmen der Zugbildungsaufgabe hinaus eine der dankbaren Aufgaben der Betriebswissenschaft sein.

Zu 3. Stellt man für jeden Rangierbahnhof auf dem Bezirksschema fest, welche Verkehrsfäden nach den Faktoren 2 und 3 durch diesen Rangierbahnhof durchlaufen können und welche da durchlaufen müssen, so erhält man für jeden Rangierbahnhof eine Leitungstafel. Die Leitungstafel ist eine unabhängig von der wechselnden Verkehrsstärke aufgestellte Grundlage für die Leitung der Verkehrsfäden, die sich nur ändert, wenn die

[1]) Heinrich: Eisenbahnbetriebslehre 1925, S. 88.

baulichen und betrieblichen Grundlagen der Bahnhöfe und Strecken zu 2 und 3 sich ändern. Vergleicht man die Leitungstafeln der Rangierbahnhöfe miteinander — etwa durch Aufeinanderlegen — so kann man feststellen, welche Verkehrsfäden ein Rangierbahnhof mit einem anderen gemeinsam haben muß und welche er mit ihm gemeinsam haben kann. Es bilden sich also in jeder Leitungstafel Teilflächen für diejenigen Fäden, die dieser Rangierbahnhof mit einem anderen Rangierbahnhof gemein hat. Auf dieser Grundlage, ferner auf konstruktiven Annahmen für die Weiterentwickelung der Zugbildung — z. B. Leitung der

Stations-zahlentafel

Abb. 2. Stationszahlentafel.

Wagen über möglichst große Verschiebebahnhöfe — und vor allem auf Grund der bisherigen Zugbildungsaufgaben des betreffenden Bahnhofs wird dann für die Zugbildungsaufgaben des Bahnhofs die Zugbildungstafel aufgestellt (Abb. 3), für die mit Hilfe der Stationszahlentafel des betreffenden Bahnhofs oder der Bezirkszahlentafel die Verkehrsstärke der einzelnen Flächen berechnet wird. Ergeben sich dabei Zahlen, die eine weitere Zerlegung als zweckmäßig erscheinen läßt, so können durch Zerlegen der Flächen in Teilflächen die Relationen in Unterrelationen zerlegt werden. Ergibt sich dabei ferner durch Vergleich mit den Zugbildungstafeln anderer Bahnhöfe, daß zur Verbesserung der Zugbildung zweckmäßig Verkehre von anderen Bahnhöfen übernommen oder an andere Bahnhöfe abgegeben werden (tertiäre Zugbildungsfaktoren), so verändern sich im Rahmen der Leitungstafeln die Zugbildungstafeln der in Frage kommenden Bahnhöfe sowohl in ihren Flächen als in ihren Zahlen.

Zu 4. Die Zugbildungstafeln legen somit über die betriebliche Leitung der Wagen hinaus für jeden Rangierbahnhof die Stärke eines jeden mit einer Zuggruppe oder einer Wagengruppe abzufahrenden Verkehrs fest und stellen dadurch die unmittelbare Unterlage für die Aufstellung des Güterzugfahrplans und der Rangierbehelfe der Rangierbahnhöfe, ferner der Wagenübergangspläne, Lokomotiv- und Personaldiensteinteilungen usw. dar. Sie fassen also für jeden Beobachtungsbahnhof die heutigen Tagesnachweise und die Leitungsvorschriften zusammen.

Worin unterscheiden sich die „Neuen Unterlagen und Methoden der Zugbildung" von der heutigen Methode und worin liegen ihre Vorteile?

A. Für die Weiterentwickelung der Zugbildung zur Anpasssung an die Schwankungen im Verkehr (Zugbildung im engeren Sinne) dienen heute die Zug- und Tagesnachweise. Sie stellen fest, wieviel Wagen die Zuganfangs- bzw. Zugunterwegsstationen denjenigen Zügen beistellen, die in dem betreffenden Rangierbahnhof, für den der Nachweis aufgestellt wird, aufgelöst werden und nach welchen Zugbildungsgruppen diese Wagen weiterrollen (Zugeingangsnachweise; bei den Zugausgangsnachweisen fehlt die Angabe der Herkunft der Wagen). Die Aufgabe der laufenden Zugbildung erstreckt sich somit im wesentlichen auf die Feststellung, ob auf einem Rangierbahnhof genügend viele Wagen aufkommen, um möglichst direkte Züge oder Zuggruppen zu bilden. Dabei wird die Leitung der Wagen als etwas Gegebenes betrachtet und die Leitungsvorschriften allenfalls rückwirkend geändert, wenn sich aus der laufenden Zugbildung die Notwendigkeit der Änderung ergibt.

Dem Tagesnachweis der heutigen Methode entspricht die Stationszahlentafel (Abb. 2) der neuen Methode.

Die Leitungs- und Zugbildungstafeln (Abb. 3), auch Flächentafeln genannt, sind die betrieblichen Unterlagen für die Leitungsvorschriften. Während die Leitungsvorschriften den Weg der Wagen von der Versand- zur Empfangsstation und damit der Versandgüterabfertigung die Beklebung der Wagen angeben, stellen die Flächentafeln dasselbe Material, vom Standpunkt des Rangierbahnhofes gesehen, zusammen durch die Angabe, welche von diesen Leitungswegen durch den Rangierbahnhof durchlaufen. Abgesehen davon, daß sie die Laufwege der Wagen übersichtlich und systematisch aus den bestimmenden Faktoren 1 bis 3 ableiten, stellen sie eine für die Zugbildung notwendige Ergänzung der Leitungsvorschriften, etwa im Sinne der heutigen Rangierbehelfe, dar.

Darüber hinaus stellen im besonderen die Zugbildungtafeln eine Vereinigung von Leitungsvorschrift und Tagesnachweis dar, weil sie nicht nur die Angabe enthalten, welche Verkehre, zu Haupt- und Unterrelationen zusammengefaßt, durch den betreffenden Rangierbahnhof durchlaufen, sondern auch die Angabe, wie stark diese Haupt- und Unterrelationen sind.

Daraus ergeben sich für die laufende Zugbildung als hauptsächliche Vorteile der neuen Methode:

1. die laufende Zugbildung hat statt mit Tagesnachweis und Leitungsvorschrift nur mit den Zugbildungstafeln der Zuganfangs- und Endbahnhöfe (Abb. 3) zu tun;
2. sämtliche Angaben werden in demselben Schema gemacht, für die Nahgüterzugbildung eines Bahnhofes im Sonderschema, für die Güterzugbildung einer Direktion im Bezirksschema, für die Fernzugbildung im Reichsschema. Dadurch ergeben sich als Vorteile:
   a) systematischer Aufbau,
   b) Vergleichbarkeit,
   c) Genauigkeit,
   d) Übersichtlichkeit (geographische Anordnung);
3. durch Einbeziehung der Wege in die Zugbildungsanlagen ist die Weiterentwickelung der Leitungsvorschriften nach betrieblichen Erfordernissen sichergestellt.

Diese Vorteile treten um so mehr in Erscheinung, je mehr Direktionen ihre Zugbildungsunterlagen nach der neuen Methode aufstellen.

Für die Reichsbahn würde sich folgendes klare Bild ergeben:

Das Bezirksschema jeder Direktion enthält sämtliche Stationen des Bezirks und die Übergangsbahnhöfe, so daß die Sonderschemas fortfallen.

Das Reichsschema enthält sämtliche Bahnhöfe, die für die Bildung von Zügen über die Direktionsgrenze hinaus in Frage kommen.

Die Direktionen regeln ihren Binnenverkehr auf Grund ihrer Bezirkstafeln selbst und ihren Außenverkehr durch Zuhilfenahme der Bezirkstafeln der angrenzenden Direktionen und der Reichstafel; nötigenfalls müssen die Übergangsbahnhöfe ihre Stationszahlentafeln (Tagesnachweise) jeweils auf einem besonderen Schema aufstellen, aus dem der jenseits des Übergabebahnhofs liegende Versand- oder Empfangsbahnhof ersichtlich ist (Übergangstafeln). Darauf aufbauend würde zentral mit Hilfe des Reichsschemas die Fernzugbildung überwacht werden.

B. Als Grundlage der heutigen Zugbildung gilt die gegebene Zugbildung. Es ist aber heute nicht möglich, die gegebene Zugbildung systematisch aus den Zugbildungsfaktoren abzuleiten, d. h. die Grundlagen der heutigen Zugbildung sind undurchsichtig. Die neue Methode gibt diese Möglichkeit, da sie sich auf Unterlagen aufbaut, die unmittelbar aus den Zugbildungsfaktoren abgeleitet sind:

a) die Zahlentafeln (Abb. 1 u. 2) aus den primären Faktoren,
b) die Leitungstafeln aus den sekundären Faktoren,
c) die Zugbildungstafeln (Abb. 3) fassen beide unter Berücksichtigung der tertiären Faktoren zusammen.

Die Zugbildungstafeln als unmittelbare Grundlagen der Leitungsvorschriften, der Güterbeförderungsvorschrift Heft 4 und der Güterzugfahrpläne bauen sich systematisch auf den Zahlen und Leitungstafeln auf, die ihrerseits unmittelbar aus den zugbildenden Faktoren abgeleitete sind, d. h. die neue Methode macht die Grundlagen der heutigen Zugbildung durchsichtig; so wäre z. B. möglich, ohne Kenntnis der bestehenden Leitungsvorschriften und Zugbildungsaufgaben der Rangierbahnhöfe rein theoretisch mit Hilfe der neuen Zugbildungsunterlagen eine Zugbildung nach den fünf bestimmenden Faktoren aufzubauen, was mit den bisherigen Zugbildungsunterlagen nicht möglich ist.

Will man also die heutige Zugbildung in ihrem Aufbau und die „Eignung der Rangierbahnhöfe für die Erfüllung ihrer Aufgaben" einer gründlichen Untersuchung unterziehen, so wird man die Unterlagen a), b), c) aufstellen. Es stellen alsdann die Flächentafel den Aufbau der Leitungsvorschriften und die Zahlentafel eine systematische Zusammenstellung der Tagesnachweise sämtlicher Beobachtungsbahnhöfe des Bezirks dar, wobei nicht der am Laufweg der Wagen liegende nächste Umstellbahnhof, sondern der Versand- und Empfangsbahnhof bzw. deren Gruppenbahnhof angegeben ist.

Die Aufstellung der Grundlagen erfordert eine eingehende betriebswissenschaftliche Arbeit. Ist diese geschafft, so sind für die laufende Zugbildung nur die Stationszahlentafeln laufend neu aufzustellen und mit ihrer Hilfe die Zahlen der Zugbildungstafeln auf dem laufenden zu halten. Es dürfte sich empfehlen, jeweils nur einen Tag und dann häufiger zu zählen. Die Aufstellung der Stationszahlentafel eines Bahnhofes erfordert weniger Arbeit und kann mindestens ebenso schnell erfolgen als die der heutigen Tagesnachweise.

Die Bezirkszahlentafeln und die Reichszahlentafel gehen in

Abb. 3. Zugbildungstafel.

ihrer Anwendung über den Rahmen der laufenden Zugbildung, wie sie bis heute gehandhabt wird, hinaus. Sie können in größeren Zeiträumen aufgestellt werden. Die Flächentafeln führen sich mit den laufenden Zugbildungsarbeiten fort.

Die Frage ist, ob man diese Arbeit aufwenden soll und was mit dieser Arbeit erreicht werden soll.

Zunächst steht die laufende Zugbildung bei der Weiterentwickelung der bestehenden Zugbildung vor der besonderen Aufgabe, dem Rückgang des Verkehrs Rechnung zu tragen. Sie wird dabei selbst bei Berücksichtigung der mittlerweile eingetretenen Verkehrsverschiebungen nicht zurückgehen können auf die Zugbildung der Jahre, die dem heutigen Verkehr entsprechen, sondern den inzwischen veränderten Verhältnissen Rechnung tragen, als deren wichtigste zu nennen sind:

a) die Veränderungen an den Bahnanlagen,

b) die Fortschritte der Rangiertechnik und

c) die — z. T. teuer erkauften — Erfahrungen.

Zu a) ist vor allem der Neubau und Umbau von Strecken und Rangieranlagen zu nennen, die als Verschiebung der betrieblichen Zugbildungsunterlagen wirken — Zugbildungsfaktoren 2 und 3 —.

Zu b). Die Rangiertechnik hat mit Erfolg die Aufgabe zu lösen versucht, den normalen Arbeitsvorgang auf Rangieranlagen zu einem kontinuierlichen und mechanischen zu gestalten; wenn sich nunmehr als anerkannte Tatsache herausstellt, daß derartige Rangieranlagen absolut billiger und außerdem leistungsfähiger und betriebssicherer arbeiten als die bisherigen, so wird diese Tatsache auf die Zugbildung zunächst in dem Sinne einwirken, daß alle diejenigen Zugbildungen, die bei ansteigendem Verkehr wegen ungenügender Leistungsfähigkeit von Rangieranlagen auf andere, zugbildnerisch meist ungünstigere Rangieranlagen abgeschoben wurden, wiederum auf die ihnen zukommenden Rangieranlagen übernommen werden. Ferner wird man mit dem Mittel der Zugbildung den Ausbau der Rangieranlagen rationieren, indem man z. B. die Rangierleistungen von Streckenbahnhöfen oder untergeordneten Rangierbahnhöfen möglichst auf e i n e technisch hochwertige Rangieranlage übernimmt, da deren Ausbau billiger ist als der Ausbau der einzelnen Bahnhöfe.

Zu c). Die Aufgaben der Rangierbahnhöfe greifen ineinander und decken sich in vielen, namentlich in verkehrsstarken engmaschigen Gebieten, wie dem Ruhrkohlengebiet; das zeigt der Vergleich ihrer Zugbildungsaufgaben, d. h. der Zweckbestimmung ihrer Richtungsgleise. Überall da, wo durch Änderung der Leitungswege im Empfang dieser Rangierbahnhöfe eine Änderung erreicht werden kann, dergestalt, daß jeweils Wagen für bestimmte Empfangsstationen nicht mehr auf mehreren, sondern auf einem Rangierbahnhof zusammenlaufen — tertiärer Zugbildungsfaktor —, so wird auf jenen je ein Richtungsgleis frei und auf diesem die Zugbildung verbessert nach dem Grundsatz „je mehr Wagen, um so besser die Zugbildung". Für die Leitung der Wagen heißt dieser Grundsatz: Bei gleich guten Wegen ist der zu wählen, der, ohne die Zahl der Umstellungen zu vermehren, über die größten Bahnhöfe führt. Die Auffassung, namentlich dicht zusammenliegende Rangierbahnhöfe vom Standpunkt der Zugbildung aus als einen Zugbildungsbezirk zu betrachten, führt in vielen Fällen zu Verbesserungen der Zugbildung und durch Ersparung an Richtungsgleisen ebenfalls wieder zu Verbesserungen der Zugbildung. Bei dieser Betrachtung muß man jedes Rangiersystem eines Rangierbahnhofes selbständig betrachten. Man wird dann finden, daß z. B. gelegentlich Feinrangierungen eines Rangierbahnhofes zweckmäßig nicht auf diesem, sondern auf einem vorgeschobenen Rangierbahnhof erfolgen und mit dessen speziellen Aufgaben verbunden werden.

Wenn man somit gezwungen ist, über das Maß der normalen Weiterentwickelung der Zugbildung hinaus in die Fragen der Zugbildung tiefer einzudringen, so dürfte der Zeitpunkt geeignet sein, auch in die Kritik der Grundlagen der heutigen Zugbildung einzutreten und die Fragen zu klären, wo Gruppenzugbildung, wo Zentralzugbildung (Randbahnhöfe), wo die Mitarbeit der Großversender am Platze ist usw. Hierzu gehört auch die Frage der Trennung von Güter- und Personenverkehr auf bestimmten Strecken. Die Selbstkostenermittelungen der letzten Jahre geben für diese Untersuchungen neues Material an Hand. Am Ende dieser grundsätzlichen Untersuchungen wird dann außer einem klaren Einblicke in die wirtschaftlichen Gesetze der Zugbildung die Frage sich klären, nach welchen Gesichtspunkten das bestehende System von Rangierbahnhöfen weiter zu entwickeln ist. Man wird durch diese Klärung vielleicht erreichen, durch systematischen Ausbau des Systems der Rangierbahnhöfe historisch begründete Mängel der heutigen Strecken und Bahnhofsanlagen zu mildern, jedenfalls aber zu vermeiden, daß der weitere Ausbau der Rangierbahnhöfe diese Mängel verschlimmert.

Um diese Aufgaben zu erfüllen, genügen die heutigen Zugbildungsanlagen und Methoden weder qualitativ noch quantitativ. Ihre systematische Ergänzung im Sinne der „Neuen Unterlagen und Methoden der Zugbildung", und zwar für die ganze Reichsbahn, wird die Lösung der von den Zeitverhältnissen aufgeworfenen Fragen anregen und befruchten. Darin und in ihrer praktischen Verwendung für die laufende Zugbildung dürfte eine genügende Begründung für die Aufwendung der damit verbundenen Arbeit liegen.

Die 2. Wagenklasse in Personenzügen.

In Nr. 35 von 1925 dieser Zeitung macht Reichsbahnrat Haupt, Stettin, den Vorschlag, aus Zügen, in denen die 2. Wagenklasse nur wenig und nur stoßweise oder nur auf kurzen Streckenabschnitten benutzt wird, diese Wagenklasse fortzulassen, weil es richtig und wirtschaftlich sei. Hierzu seien einige Bemerkungen gestattet.

Es ist dem Verfasser ohne weiteres zuzustimmen, daß jede Gelegenheit zur Herabsetzung der Zugkosten unter den heutigen Verhältnissen von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Mitträgerin der ungeheuren Reparationslasten wahrgenommen werden muß. Wenn also auf einer Strecke, wie Haupt beobachtet hat, schon seit Jahren die 2. Wagenklasse fast von keinem anderen Fahrgast als von ihm benutzt wurde, dann ist das Verkehrenlassen dieser Wagenklasse selbstverständlich unwirtschaftlich, und es ist nur zu verwundern, daß hier nicht schon längst durch Beseitigung der 2. Klasse Abhilfe geschaffen wurde. Wann beginnt aber in einem Zuge die Polsterklasse, wenn sie nur von wenigen Reisenden ständig oder nur stoßweise benutzt wird, unwirtschaftlich zu werden, zumal dann, wenn mit einem Wettbewerb des Autos zu rechnen ist? Meines Wissens ist noch keine Berechnung über die Kosten der einzelnen Klassen der der Personenbeförderung dienenden Züge aufgemacht. Die vorhandenen Betriebskostenberechnungen beziehen sich immer nur auf die einzelnen Zuggattungen. Es bedarf also stets einer besonderen Überlegung im einzelnen Fall, ob es wirtschaftlich ist, in einem Personenzug einzelne Wagenklassen wegfallen zu lassen. Bei dem immer mehr zunehmenden Wettbewerb des Kraftwagens auch im Personenverkehr ist es aber ohne Zweifel von Wichtigkeit, vor dem Wegfallenlassen der Polsterklasse auch die Erwägung mit einzubeziehen, ob hierdurch nicht vielleicht dem Auto neuer Verkehr zugeführt wird. Es wird zu prüfen sein, ob nicht bei einer Besetzung der 2. Wagenklasse, die man bisher als schlecht bezeichnete und für den Wegfall reif hielt, diese Wagenklasse trotzdem in bestimmten Zügen zweckmäßig beizubehalten ist, und zwar gerade deswegen, weil, wie Haupt ganz richtig sagt, die jetzt eigenes oder gemietetes Auto benutzenden Reisenden vielfach Kreisen angehören, die die 2. Wagenklasse zu benutzen pflegen. Es wird sich also hier in erster Linie darum handeln, im Nahverkehr die der Eisenbahn noch treu gebliebenen Reisenden der Polsterklasse so lange als möglich zu erhalten, auch wenn es sich bei einzelnen Zügen nur noch um wenige Reisende handelt. So sind mir im Vorortverkehr und im Nahverkehr eine Menge Reisende, besonders Zeitkarteninhaber, bekannt, die die 2. Wagenklasse der Personenzüge noch benutzen, obgleich sie selbst Besitzer von Autos sind oder denen solche Wagen beruflich jederzeit zur Verfügung stehen. Auf mein Befragen, warum sie trotzdem die Eisenbahn fast regelmäßig benutzten, erhielt ich vielfach die Antwort, daß sie bei

ihren weiteren Geschäftsreisen jetzt wohl den Kraftwagen benutzen, weil sie dann den Kraftwagenführer besser ausnutzen könnten und nicht von Anschlüssen auf der Eisenbahn abhängig seien, daß sie aber auf die nahe Entfernung nicht das Auto nehmen, weil sonst der Kraftwagenführer untätig während der Geschäftsstunden herumliegen müßte oder zwei Leerfahrten für den Wagen entstehen würden. Auch träfen sie in dem Zuge mit ihren schon seit Jahren mitfahrenden Bekannten oder mit Geschäftsfreunden zusammen, mit denen sie dann während der Fahrt beide Teile interessierende Angelegenheiten verhandeln könnten. Gewiß gehen in diesen Fällen die Reisenden selbst von wirtschaftlichen Erwägungen aus, die sie zu dem Schluß bringen, daß es ihr eigener Vorteil ist, die Eisenbahn anstatt des Autos zu benutzen, es unterliegt für mich aber auch keinem Zweifel, daß eine erhebliche Zahl dieser zum Teil recht verwöhnten und finanziell gut gestellten Reisenden trotzdem von der Eisenbahn abwandern würden, wenn die Polsterklasse wegfiele und sie mit anderen Reisenden, vielleicht mit ihren eigenen Angestellten, die Holzklasse benutzen müßten. In diesen Fällen ist also Vorsicht sehr am Platz! Es müssen ja auch nicht immer reine Wagen 2. Klasse, also B-Wagen, wegen einer geringen Zahl von Reisenden in den Zügen laufen, es genügt vielleicht sehr häufig ein BC-Wagen, also ein Wagen, der nur zwei Abteile 2. Klasse und im übrigen Abteile 3. Klasse hat. Ich habe es häufig erlebt, daß wegen der schlechten Besetzung der Polsterklasse in Zügen die 2. Klasse wegfiel und infolgedessen ein solcher BC-Wagen gegen einen reinen Wagen 3. Klasse, also einen C-Wagen, ausgetauscht wurde, der dann nicht voll ausgenutzt war. In diesem Fall wurde also das Zuggewicht gar nicht verringert, sondern nur die allerdings wenigen Reisenden 2. Klasse in die 3. Wagenklasse verdrängt, zum Nachteil der Eisenbahn selbst, die nur weniger Fahrgeldeinnahmen erzielte, aber die gleichen Selbstkosten wie vorher auch hatte.

Wie außerordentlich vorsichtig und behutsam in der heutigen Zeit des Autowettbewerbs aber auch der Personen f e r n verkehr, in dem, wie Haupt sehr richtig bemerkt, die Lage noch die Eisenbahn beherrscht, behandelt werden muß, dafür möge folgendes Beispiel, das ich vorerst allerdings selbst noch als Einzelfall ansehe und nicht verallgemeinern möchte, dienen. Ein älterer Schaffner eines D-Zuges, den ich während der Fahr über seine Erfahrungen bezüglich der Konkurrenz des Personen autos hörte, erzählte mir kürzlich, daß er in Berlin in einen nach dem Rheinland fahrenden D-Zuge einen Fahrgast 1. Klass hatte, der, soviel ich mich entsinne, einen Platz vorausbestell hatte und deswegen in einem bestimmten Abteil 1. Klasse unter gebracht werden mußte, in dem die Sitzbänke so durch Arm lehnen in Plätze eingeteilt waren, daß auf jeder Sitzbank ei Platz für eine Person und daneben Platz für zwei Personen vor handen war. Der Reisende zeigte sich äußerst unwillig übe dieses Abteil, da er, wie er dem Schaffner erklärte, aus Er fahrung wüßte, daß bei Platzmangel in den Polsterklassen der artige Abteile 1. Klasse zuerst mit 6 Reisenden besetzt würde Er habe aber, obgleich er selbst Autobesitzer sei, die Eisenbah und die 1. Wagenklasse gewählt, um ruhig und bequem nac dem Industriegebiet zurückfahren zu können. Nun müsse er sic aber vielleicht gefallen lassen, mit 5 Reisenden zusammen fahre zu müssen, gegenüber den Reisenden 2. Klasse also unter Um ständen gar keinen Vorteil zu genießen. Er müsse es sich abe überlegen, ob er unter diesen Umständen wieder die Eisenbah und die 1. Wagenklasse anstatt seines Kraftwagens benutze würde.

Vielleicht empfiehlt es sich, im Interesse der Bekämpfung de Autowettbewerbs auch der Frage näher zu treten, die Einteilun der Plätze in der 1. Klasse wieder wie früher so vorzunehme daß grundsätzlich nur 4 Personen darin unterzubringen sin Meines Wissens wurde die von dem obenerwähnten Reisende gerügte Einrichtung der Abteile 1. Klasse in den Durchgangs wagen kurz nach dem Kriege beschlossen, als es galt, meh Plätze in den Polsterklassen zu schaffen, also auch aus wir schaftlichen Erwägungen heraus, zu einer Zeit aber, als de Autoverkehr noch nicht das heutige Maß erreicht hatte. Heut muß es jedoch zur Abwehr der Konkurrenz des Autos als wir schaftlich angesprochen werden, besonders in den Fernzüge jede dem Publikum erwünschte und durchführbare Bequemlich keit zu schaffen, selbst dann, wenn hierdurch in diesen Züge einige Plätze eingebüßt werden.

H i l d e b r a n d, Uelzen (Hann.).

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Das Oberbauprogramm der Reichsbahn. Über dieses wichtige Wirtschaftsgebiet der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erfahren wir interessante Einzelheiten.

Der Oberbau besteht aus den Gleis- und Weichenanlagen und dem Gleisbett. Diese F a h r b a h n macht etwa 21 % des gesamten Anlagekapitals der Reichsbahn aus. Die stete Erneuerung ist im Interesse des Verkehrs nötig. Die Beschleunigung des Verkehrs hängt von dem Zustand des Oberbaues ab. Vor dem Kriege wurden jährlich 5,33 % (das sind rund 4000 km) der durchgehenden Hauptgleise erneuert. In den Jahren 1915 bis 1924 war es nach der wirtschaftlichen Lage nur möglich etwa 2,75 % (das sind rund 2100 km) zu erneuern, trotzdem mindestens 4 % (das sind 3000 km) hätten erneuert werden müssen. Die Reichsbahn ist also mit 9600 km im Rückstand und kann deshalb nicht mehr die im Interesse der Wirtschaft gewünschte Verkehrsbeschleunigung durchführen.

In Wirklichkeit ist also die Reichsbahn gezwungen, aus der Substanz zu leben. Zehrt doch die Nichtdurchführung des notwendigen Oberbauprogramms an dem Material, zumal 520 Millionen Mark jährlich aufgewendet werden müßten für die planmäßige Unterhaltung, Erneuerung und Nachholung der Rückstände.

Von den zum Betriebe der Eisenbahnen nötigen Anlagen ist der O b e r b a u, das sind die Gleis- und Weichenanlagen sowie das Gleisbett, kurz gesagt die F a h r b a h n, mit einer der wichtigsten und wertvollsten Bestandteile. Der Wert dieser Fahrbahn kann auf 21 % des gesamten Anlagekapitals der Reichsbahn geschätzt werden. Nur wenn die Fahrbahn in bezug auf Bauart und Unterhaltung gut im Stande ist, ist es hier, wie auch bei allen anderen Fahrwegen, möglich, die aufkommenden Lasten mit der erwünschten Beschleunigung zu befördern. Wie sieht es nun hiermit bei dem Oberbau der Reichsbahn heute aus.

In der Vorkriegszeit hat der Oberbau in Anpassung an die Erfordernisse des Betriebes und Verkehrs immer in ausreichendem Maße unterhalten und rechtzeitig erneuert werden können, wobei auf künftige Erhöhungen der Zuglasten weitgehend Rücksicht genommen worden ist. So sind in den Jahren 1905 bis einschließlich 1914 im Durchschnitt 3,33 % der durchgehenden Hauptgleise jährlich vollständig erneuert worden, was eine durchschnittlichen Liegedauer der Gleisbaustoffe in diese Gleisen von rund 19 Jahren entsprach. Die nach dieser Liege dauer ausgebauten, ungefähr zu 66 % noch brauchbaren Stoff wurden zur Unterhaltung der übrigen Gleise und zu Bauausfüh rungen verwendet. Sie lagen in diesen Gleisen schätzungsweis noch 20 Jahre, so daß die Gesamtlebensdauer damals zu unge fähr 39 Jahren angenommen werden konnte. Selbstverständlich haben nicht alle Oberbaustoffe eine so lange Lebensdauer; ei Teil der Stoffe, namentlich gewisse Kleineisenteile, muß häu figer ersetzt werden.

Der Krieg hatte eine zunehmende Stoff- und Arbeiterknapp heit zur Folge; dabei waren die betrieblichen Beanspruchunge nicht geringer als im Frieden. Es konnten nur die dringendste Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten, meistens auch nu mit ungeschulten Kräften und unter teilweiser Verwendun minderwertiger Ersatzstoffe ausgeführt werden. Der Bau- un Unterhaltungszustand des Oberbaus wurde infolgedessen ei immer ungünstigerer. Auch die Nachkriegszeit brachte zunächs keine wesentliche Besserung. Wohl standen bald Arbeitskräft in reichlicher Anzahl zur Verfügung, aber die Gesamtarbeits leistung war trotzdem nur gering, weil der Arbeitswille durc die Zeitverhältnisse stark beeinträchtigt war. Dazu kam, da die Beschaffung der nötigen Stoffe immer wieder auf Schwierig keiten stieß. Einmal bedurfte die Industrie nach dem Krieg einer gewissen Zeit, um sich auf Friedenserzeugnisse umzu stellen. Dann kamen die Wirkungen der Inflation, die ein fühlbare Vernachlässigung der Inlandsversorgung zugunste der Ausfuhr zur Folge hatten, und schließlich die Besetzun des Ruhrgebiets, die jegliche Lieferung aus diesem für die Ver sorgung der Reichsbahn hauptsächlich in Betracht kommende Industriegebiete unmöglich machte. Alle diese Schwierigkeite ließen es weder dazu kommen, das im Kriege Versäumte nac zuholen, noch in der Nachkriegszeit zu einer ausreichenden, ge ordneten Unterhaltung und Erneuerung der Gleise überzugehe Es konnte nur immer das zur Aufrechterhaltung und Siche heit des Betriebes jeweilig unmittelbar Notwendige ausgefüh werden, wobei aus Mangel an Stoffen viele Arbeiten bewuß unwirtschaftlich ausgeführt werden mußten. In den Jahre 1915 bis einschließlich 1924 haben infolgedessen im Durchschnit nur 2,75 % der Hauptgleise jährlich erneuert werden könne was die Erhöhung der durchschnittlichen ersten Liegedau der Gleisbaustoffe in diesen Gleisen auf rund 36 Jahre und de Gesamtliegedauer auf 79 Jahre bedeuten würde; also auf da Doppelte der Liegedauer vor dem Kriege. Die nach dies Liegezeit aus den Hauptgleisen ausgebauten Stoffe könnte

auch schon im Hinblick auf die unzureichende Unterhaltung in der Kriegs- und Nachkriegszeit zur Unterhaltung der übrigen Gleise nur in geringem Umfange wieder verwendet werden, wodurch auch der Unterhaltungszustand der Nebengleise weiter erheblich beeinträchtigt würde. Die Ungunst der gesamten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse hat es dahin gebracht, daß in den Jahren von 1915 bis heute an der Substanz des Oberbaues der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gezehrt ist. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird deshalb in den nächsten Jahren erhebliche Mittel aufwenden müssen, um das in der Kriegs- und Nachkriegszeit Versäumte sobald als möglich nachzuholen.

Der Umfang der jährlich auszuführenden vollständigen Gleiserneuerungen mit Neustoffen ist von der Gesamtlebensdauer der Gleise abhängig. Nimmt man nach den bisherigen Erfahrungen an, daß bei gewöhnlichen Verhältnissen die äußerste Lebensdauer der Gleisbaustoffe unter Berücksichtigung der verbesserten Oberbaukonstruktionen und Unterhaltungsmethoden künftig im allgemeinen auf etwa 46 Jahre bemessen werden kann, so ergibt sich für die Hauptgleise eine Erneuerungslänge von jährlich 4 %, was einer Liegedauer in den Hauptgleisen von 25 Jahren entspricht. Eine Unterschreitung dieser Grenze würde eine Überalterung der Gleise und damit eine Einbuße an Leistungsfähigkeit zur Folge haben, die im Hinblick auf die wachsenden Lokomotiven und Wagengewichte die allgemein erwünschte Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten unbedingt vermieden werden muß. Alle Errungenschaften auf maschinentechnischem Gebiet, wie die Verwendung schwerer, leistungsfähiger Lokomotiven und von Großgüterwagen sowie die schnellere Beförderung der mit durchgehender Bremse ausgerüsteten Güterzüge, schließlich auch die Erhöhung der Geschwindigkeiten der Schnellzüge auf das frühere Maß, müßten hinfällig werden, weil der Oberbau diesen Anforderungen dann nicht mehr gewachsen wäre.

Zu diesen normalen Erneuerungen muß auch die Nachholung der Rückstände aus den Jahren 1915 bis 1924 treten. Diese müssen sobald als möglich ausgeführt werden, um die Gleiswirtschaft wieder in geordnete Bahnen zu leiten und damit rechtzeitig die Grundlage für eine gesunde Fortentwicklung des Unternehmens zu schaffen. Unter Zugrundelegung des vorstehend angenommenen Satzes von 4 % ergibt sich für die rückliegenden Jahre ein Rückstand an Gleiserneuerungen von (4,0 — 2,75) . 10 = 12,50 % oder bei einer Länge der durchgehenden Hauptgleise von 76 628 km = rund 9 600 km. Die Gesamtkosten für diese rückständigen Arbeiten sind auf mindestens 930 Millionen Mark zu schätzen. Wird diese nachzuholende Erneuerung auf den Zeitraum von 6 Jahren verteilt, so ergibt sich eine jährlich nachzuholende Erneuerungslänge von rund 1600 km. In den kommenden 6 Jahren werden also außer der planmäßigen Erneuerung von 4 % = 3000 km noch weitere rund 1600 km zu erneuern sein, insgesamt mithin 4600 km. In den nächsten Jahren müßten an Geldmitteln für die planmäßige Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues und für die Nachholung der Rückstände insgesamt etwa 520 Millionen Mark jährlich aufgewendet werden.

Inwieweit dieses Programm in den nächsten Jahren wird durchgeführt werden können, hängt lediglich von der finanziellen Leistungsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ab. Sollte die allgemeine Wirtschaftslage weiter, wie jetzt, gedrückt bleiben und sollten dementsprechend die Verkehrseinnahmen sich weiterhin ungünstig entwickeln, so ist an eine Nachholung der Rückstände in absehbarer Zeit selbstverständlich nicht zu denken. Die sich hieraus ergebenden Folgen sind nicht schwer zu erkennen. Auf die im Interesse unserer Volkswirtschaft dringend erwünschte weitere Beschleunigung der Züge müßte verzichtet werden. Die zurzeit schon schlecht beschäftigte Industrie würde, soweit die Reichsbahn in Betracht kommt, auf keine Erhöhung der Lieferungsaufträge für Oberbaustoffe rechnen können. Der jetzt bestehende ungesunde Zustand, daß die vorhandenen Produktionsanlagen nur ganz ungenügend ausgenutzt werden können, würde mithin weiter bestehen bleiben und das Heer der Erwerbslosen würde sich eher vergrößern als vermindern.

— **Zugtelephonie.** Am 21. d. M. führte der stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr. Dorpmüller, dem Reichsverkehrsminister Dr. Krohne und Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und der Reichspost den am 7. Januar auf der Strecke Berlin—Hamburg eingerichteten Zugfunkdienst unter Beteiligung der Erfinderfirma Dr. Erich F. Huth und der Betriebsgesellschaft Zug-Telephonie-Aktiengesellschaft im Betriebe vor.

In eingehenden Vorträgen und anhand bildlicher Darstellungen wurde von den Sachverständigen die Entwicklung der Zugtelephonie und ihr jetziger Stand dargelegt. Die Ausführungen fanden allgemeines Interesse, und es wurde das Bewußtsein erweckt, daß die Eröffnung der Zugtelephonie in Deutschland einen Markstein auf dem Wege der Entwicklung deutscher Technik bedeutet.

Alle Fahrtteilnehmer erprobten persönlich das Funktionieren der Zugtelephonie, wobei durchgehend eine gute Verständigung erzielt wurde.

Unsere Mitteilung in Nr. 2 ergänzen wir noch wie folgt: Am 7. Januar d. J. ist bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Telephonie vom fahrenden Zuge aus zur Einführung gelangt. Zunächst wird der Zugfunk auf der Strecke Berlin-Hamburg in den F-D-Zügen 23/24 dem Publikum zur Verfügung stehen. Für die Einrichtung und Betreibung eines Nachrichtenverkehrs mit fahrenden Eisenbahnzügen (Zugfunkdienst) hat die Deutsche Reichspost im Einverständnis mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Zugtelephonie-Aktiengesellschaft die Berechtigung erteilt. Diese Gesellschaft wird im Zusammenarbeiten mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Reichspost nach und nach in den D-Zügen der Hauptverkehrsstrecken Deutschlands Zugfunkanlagen einrichten. Die Reichsbahn-Gesellschaft wie die Reichspost sind bestrebt, die Entwicklung dieser neuen technischen Errungenschaft aufs kräftigste zu fördern.

Jedermann hat das Recht, gegen Entrichtung der festgesetzten Gebühren die Beförderung von Nachrichten zum und vom Zuge zu verlangen, sofern die aufzuliefernden Nachrichten den von der Deutschen Reichspost hierüber erlassenen Bestimmungen entsprechen.

Welche Nachrichten sind zugelassen? 1. Telegramme, 2. Gespräche, 3. Bestellungen (z. B. Zimmerbestellungen an Hotels, Bereitstellung von Wagen, Mitteilungen über Zugverspätungen usw.). Die Bestellungen in der Richtung vom Zuge können den Empfängern durch Fernsprecher oder — soweit es die Einrichtungen der Gesellschaft bereits gestatten — durch Boten zugestellt werden. Bestellungen an Reisende im Zuge werden durch den Zugtelegrammboten zugestellt, sie werden den Empfängern stets mündlich übermittelt.

In welcher Weise sind die Nachrichten aufzuliefern? 1. Zum Zuge. Die Auflieferung von Telegrammen an Reisende im Zuge kann bei allen für den allgemeinen Telegrammverkehr geöffneten Post- und Telegraphenanstalten und Dienststellen der Deutschen Reichsbahn sowie bei den Zugvermittlungsstellen der Zugtelephonie Aktiengesellschaft erfolgen, bei letzteren jedoch nur, soweit sie für den öffentlichen Verkehr zugänglich sind. Gespräche an Reisende im Zuge sind stets Gespräche mit Voranmeldung, sie sind wie Ferngespräche anzumelden.

Bestellungen an Reisende im Zuge müssen der Zugvermittlungsstelle durch Fernsprecher zugesprochen oder durch Boten übergeben werden. Die in Frage kommenden Zugvermittlungsstellen werden von Fall zu Fall bekanntgemacht. Für die Strecke Berlin-Hamburg kommen zunächst die Zugvermittlungsstellen in Spandau (Fernsprecher Spandau 1761), in Wittenberge, Bezirk Potsdam (Fernsprecher Wittenberge 505) und in Bergedorf bei Hamburg (Fernsprecher Bergedorf 34) in Betracht.

Die Telegramme zum Zuge müssen in der Anschrift mindestens die Zugnummer und die Fahrtrichtung des Zuges enthalten. Wenn die Zugnummer nicht bekannt ist, kann die Abfahrt- oder Ankunftszeit des Zuges von einer zu benennenden Eisenbahnhaltestelle angegeben werden. Die Angabe von Wagenklasse und Platznummer beschleunigt die Zustellung im Zuge. Die Anschrift für ein Telegramm zum Zuge hätte z. B. zu lauten:

Dr. Schwartz Zug 24 Berlin-Hamburg Wagen 5, 52 oder
Dr. Schwartz Zug 6.05 abends Berlin-Hamburg zweiter.

In gleicher Weise ist bei Anmeldung von Ferngesprächen und Bestellungen zum Zuge der gewünschte Fahrgast zu bezeichnen.

2. Vom Zuge. Im Zuge erfolgt die Auflieferung von Telegrammen sowie die Anmeldung von Gesprächen und Bestellungen bei der Annahmestelle der Zugtelephonie-Aktiengesellschaft (Zugbetriebsstelle). Zur Niederschrift der Telegramme und Bestellungen sowie der Gesprächsanmeldungen stehen den Reisenden Vordrucke zur Verfügung.

Wie erfolgt die Beförderung der Nachrichten auf den Zugfunkanlagen? Die im Zuge angenommenen Telegramme werden von der Zugbetriebsstelle der jeweils mit dem Zuge in Verbindung stehenden Zugvermittlungsstelle zugesprochen und von dieser dem Überleitungsamt der Deutschen Reichspost zugeführt.

Die im Zuge eingehenden Telegramme werden den Empfängern durch uniformierte Boten der Zugtelephonie Aktiengesellschaft zugestellt. Der Empfänger wird durch Ausrufen ermittelt, sofern sein Platz nicht bekannt oder angegeben ist. In der gleichen Weise wird der zu einem Gespräch verlangte Reisende herbeigerufen. Die Aushändigung eines Telegramms erfolgt entsprechend den für die Deutsche Reichspost geltenden Bestimmungen erst nach Ausweis.

Welche Gebühren sind für die Übermittlung von Nachrichten zu zahlen?

1. Telegramme. Für Telegramme vom und zum Zuge werden im inneren deutschen Verkehr allgemein die von der

Deutschen Reichspost festgesetzten Gebühren für Ferntelegramme erhoben. Für besondere Telegramme (dringend, Antwort bezahlt usw.) gelangen die entsprechenden Gebühren der Deutschen Reichspost zur Erhebung. Hierzu tritt eine Zuggebühr, die beträgt: a) bei gewöhnlichen Telegrammen für jedes Wort 20 Pf., mindestes 2 RM, b) bei dringenden Telegrammen für jedes Wort 30 Pf., mindestens 3 RM.

Beispiel: Für ein Telegramm von zwölf Wörtern von Stettin an Dr. Schwartz Zug 24 Berlin-Hamburg werden erhoben:

Telegrahengebühren	12 × 10 Pf.	= 1,20 RM
Zuggebühr	12 × 20 Pf.	= 2,40 RM
		3,60 RM

2. Gespräche. Für Gespräche an Reisende im Zuge werden folgende Gebühren erhoben: a) als Gesprächsgebühr für die Strecke vom Überleitungsamt der Deutschen Reichspost zum Zuge eine Durchschnittsgebühr von 0,30 RM, b) eine Voranmeldegebühr von 0,60 RM, c) die Zuggebühr. Letztere beträgt: bei gewöhnlichen Gesprächen für jede Gesprächsminute 1 RM, mindestens 3 RM, bei dringenden Gesprächen und Blitzgesprächen für jede Gesprächsminute 1,50 RM, mindestens 4,50 RM. Die Gebühr für ein Gespräch von 3 Minuten, das nach Berlin gerichtet ist und im Bereich der Zugvermittlungsstelle Spandau abgewickelt wird, würde hiernach betragen:

1. Durchschnittsgesprächsgebühr	0,30 RM
2. Voranmeldegebühr	0,60 RM
3. Zuggebühr	3,00 RM
zusammen	3,90 RM.

Die gleiche Gebühr ist zu zahlen für ein Gespräch aus dem Zuge nach Hamburg, das im Bereich der Zugvermittlungsstelle Bergedorf ausgeführt wird.

Sofern Gespräche über eine andere als die am Ort des anmeldenden oder verlangten Teilnehmers befindliche Zugvermittlungsstelle ausgeführt werden müssen, tritt für die Benutzung einer Fernleitung vom Ort des Teilnehmers zum Ort des Überleitungsamts der Deutschen Reichspost die Gebühr für ein Ferngespräch der bestellten Gattung hinzu.

Beispiel: Ein Gespräch aus Berlin von drei Minuten Dauer an einen Reisenden im D-Zug Berlin-Hamburg, das nach dem Fahrplan über die Zugvermittlungsstelle Wittenberge ausgeführt werden muß.

Es werden erhoben:

1. Durchschnittsgesprächsgebühr	0,30 RM
2. Voranmeldegebühr	0,60 RM
3. Fernsprechgebühr Berlin-Wittenberge	1,50 RM
4. Zuggebühr	3,00 RM
zusammen	5,40 RM.

Bei Gesprächen von fernen Orten, soweit sie nach und nach für den Verkehr mit fahrenden Eisenbahnzügen zugelassen werden, tritt in dem vorliegenden Falle an die Stelle der Ferngesprächsgebühr für die Entfernung Berlin-Wittenberge diejenige für die Entfernung vom fernen Orte bis Wittenberge.

Für Gespräche vom Zuge werden nur die Durchschnittsgesprächsgebühr und die Zuggebühr und zutreffendenfalls die Ferngesprächsgebühr zwischen Ort des Überleitungsamts und Ort des Teilnehmers oder die für die Entfernung zwischen letzterer und dem fernen Ort erhoben. Für ein Dreiminutengespräch aus dem Zuge nach Berlin, das über die Zugvermittlungsstelle Spandau oder nach Hamburg, das über die Zugvermittlungsstelle Bergedorf abgewickelt wird, sind demnach je 30 Pf. und 3 RM = 3,30 RM zu zahlen.

3. Bestellungen. Für die Übermittlung von Bestellungen werden folgende Gebühren erhoben: a) zum Zuge: 1. für das Gespräch zur Übermittlung jeder Bestellung von der Zugvermittlungsstelle zum Zuge eine Durchschnittsgesprächsgebühr von 30 Pf., 2. eine Übermittlungsgebühr von 50 Pf., 3. eine Zuggebühr für jede Bestellung von 1 RM; b) vom Zuge: 1. für das Gespräch zur Übermittlung jeder Bestellung vom Zuge bis zur Zugvermittlungsstelle eine Durchschnittsgesprächsgebühr von 30 Pf., 2. eine Übermittlungsgebühr von 50 Pf., 3. eine Zuggebühr für jede Bestellung von 1 RM, 4. die Kosten für etwaige Sonderleistungen der Gesellschaft für etwaige Benutzung von Telegraph oder Fernsprecher, falls letztere zur Erledigung der Bestellung in Anspruch genommen werden müssen.

Gebührenerstattungen usw. Die Zugtelephonie Aktiengesellschaft übernimmt für die auf den Zugfunkanlagen vermittelten Nachrichten keine weitergehende Gewähr als die Deutsche Reichspost und hat Nachteile und Schäden, die daraus entstehen, daß der Empfänger eines Telegramms oder der für ein Gespräch verlangte Reisende im Zuge nicht ermittelt worden ist, nicht zu vertreten.

Anträge auf Erstattung von Gebühren, die nur vom Absender gestellt werden können, sind für Telegramme und Gespräche zum Zuge an die Aufgabeanstalt der Deutschen Reichspost, für die in den Zügen aufgegebenen Nachrichten sowie für Bestellungen jeder Art an die Zugtelephonie-Aktiengesellschaft in Berlin W 8, Unter den Linden 35, Beschwerden in Angelegenheiten, die den Dienst in den Zügen betreffen, nur an die Zugtelephonie-Aktiengesellschaft zu richten.

— **Erstattung von Wagenstandgeld.** Wie wir von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erfahren, sind anläßlich des gegen Ende vorigen Monats plötzlich einsetzenden Hochwassers und der dadurch hervorgerufenen Überflutung von Hafenanlagen usw. vielfach Störungen des Ladebetriebes eingetreten, die zur Erhebung von Wagenstandgeldern geführt haben. Im Hinblick darauf, daß es sich um einen Fall höherer Gewalt handelt und die betroffenen Verkehrtreibenden im allgemeinen ohnehin unter der schwierigen Wirtschaftslage zu leiden haben, wird bei der Erstattung von Wagenstandgeldern, die auf das Hochwasser zurückzuführen sind, weitgehendes Entgegenkommen geübt werden. Soweit nicht im Einzelfall besondere Gründe dagegen sprechen, können 75 % des verwirkten Wagenstandgeldes aus Billigkeit erstattet werden.

— **Betriebsunfälle.** Soweit sich bisher übersehen läßt, ist die Zahl der Unfälle bei der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1925 gegen das Vorjahr zurückgegangen. Die stetige Besserung der Betriebssicherheit auf der Deutschen Reichsbahn, die in den letzten Jahren einsetzte, hat, wie die „Die Reichsbahn" mitteilt, nach dem vorläufigen Ergebnis der Unfallstatistik auch im vergangenen Jahre angehalten. Von der Gesamtzahl der Unfälle, von der mehr als zwei Drittel die Fälle betrifft, in denen lediglich Personen durch eigene Unvorsichtigkeit zu Schaden gekommen sind, kamen auf je 1 000 000 von Zügen durchfahrene Kilometer im Jahre 1919 10,78 Unfälle, im Jahre 1924 6,49 Unfälle. Diese Zahl vermindert sich im Jahre 1925 auf etwa 5,90 Unfälle.

Besonders verdient hervorgehoben zu werden, daß die Zahl der zu Schaden gekommenen Bediensteten mit etwa 2,80 auf je 1 000 000 Zugkilometer auf den Stand vor dem Kriege zurückgegangen ist.

— **Einrichtung eines Schmalspurbahnamts in Beuthen (Oberschles.).** Für die Leitung und Beaufsichtigung des örtlichen Vollzugsdienstes auf der oberschlesischen Schmalspurbahn ist am 1. Januar 1926 versuchsweise ein alle Fachgebiete umfassendes Einheitsamt unter der Bezeichnung „Schmalspurbahnamt" in Beuthen (Oberschles.) (Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln) eingerichtet worden. Diesem Amt sind alle bisher dem Betriebsamt Beuthen sowie dem Maschinenamt und dem Verkehrsamt Gleiwitz in Schmalspurbahnangelegenheiten obliegenden Aufgaben übertragen worden.

— **Neuordnung der Eisenbahnämter im Bezirk Königsberg (Pr.).** Am 1. Januar 1926 ist im Bezirk der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) nach einer Mitteilung der „Reichsbahn" folgende Neuordnung der Eisenbahnämter vorgenommen worden: 1. aufgelöst worden sind die Betriebsämter Allenstein 3, Angerburg, Heilsberg, Insterburg 2, Lyck 2 und Marienwerder; 2. verlegt worden ist das Verkehrsamt Königsberg 2 nach Insterburg; 3. die Betriebsämter Lyck 1, Lötzen und Ortelsburg, das Maschinenamt und das Verkehrsamt Lyck sind versuchsweise zu 3 „Bahnämtern" mit den Amtssitzen in Lyck, Lötzen und Ortelsburg zusammengelegt worden. In diesen Bahnämtern ist die Tätigkeit der Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter zusammengefaßt, sie umfassen also mit Ausnahme des Werkstättendienstes alle Dienstzweige.

— **Fahrplankonferenz mit dem Industrie- und Handelstag.** Dieser Tage fand in der Reichsbahnhauptverwaltung eine Besprechung mit dem aus Vertretern der Wirtschaft gebildeten Fahrplanausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages statt. Als Vertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nahm Staatssekretär Kumbier an der Sitzung teil und wies darauf hin, daß das letzte Jahr einen starken Personenverkehr für die Deutsche Reichsbahn brachte, der allerdings am Ende des Jahres infolge der Wirtschaftslage erheblich abflaute. Die Reichsbahn sei zu starker Zurückhaltung gezwungen, solange die jetzigen wirtschaftlichen Verhältnisse sich nicht bessern.

Geheimrat Louis Hagen, der Vertreter des Industrie- und Handelstags, erkannte an, daß die Bedienung des Personenverkehrs in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht habe. Er regte an, die Luxuszüge, wenn möglich, zu vermehren, um durch die Einnahme aus diesem Verkehr die Bilanz der Reichsbahn zu verbessern. Über die Aufstellung des Fahrplans und die kommenden Fahrplanverbesserungen äußerte sich der Referent in der Hauptverwaltung, Reichsbahndirektor Baumgarten. Mit den in Aussicht genommenen neuen Zugverbindungen und wesentlichen Abänderungen wird ein großer Teil der vom Fahr

planausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags angeregten Verbesserungen erfüllt. Als nächster Termin für die Besprechung mit dem Fahrplanausschuß ist der 7. Juli 1926 vorgesehen.

— **Freigabe von Schnell- und Eilzügen für Sonntagskarten.** Auf von der Erholung suchenden Bevölkerung des Ruhrgebietes wiederholt geäußerte Wünsche ist in verschiedenen Reichsbahndirektionsbezirken eine Anzahl von Schnell- und Eilzügen mit sofortiger Wirkung zur Benutzung mit Sonntagskarten freigegeben. Mit Sonntagskarten 4. Klasse können diese Züge nicht benutzt werden, weil sie keine 4. Klasse führen. Bei Benutzung der freigegebenen Schnellzüge muß der tarifmäßige Schnellzug-Zuschlag bezahlt werden, der bei Entfernungen bis 75 km in der 2. Klasse 1 M., in der 3. Klasse 50 Pf., bei Entfernungen bis 150 km 2 M. bzw. 1 M., bei weiteren Entfernungen 3 M. bzw. 1,50 M. beträgt. Die Freigabe der Züge erfolgt zunächst versuchsweise bis zum 1. April d. J. Die erweiterte Benutzung ist widerruflich in der Erwartung zugelassen, daß dadurch die notwendige Ordnung in den Zügen, zu deren Aufrechterhaltung die Stations- und Zugpersonale berufen sind, keine Störungen erleidet, vielmehr den zu diesem Zweck und im Interesse der Reisenden gegebenen Weisungen der Beamten in bereitswilliger und entgegenkommender Weise Folge geleistet wird.

— **Neuerliche Erhöhung der Gütertarife der Saarbahnen.** Bekanntlich ist die letzte Erhöhung der Tarife der Saarbahnen erst mit Wirkung vom 1. Dezember 1925 eingetreten. Die Tarife wurden damals um rund 5 % gegenüber dem Stande vom 1. Mai 1925 erhöht. Nun wird im Hinblick auf die inzwischen eingetretene Erhöhung der französischen Tarife und den wachsenden Fehlbetrag der Saarbahnen, wie der Allg. Tarif-Anzeiger berichtet, neuerlich eine Erhöhung der Gütertarife, und zwar um etwa 10 % — mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 — verfügt werden. Von dieser Erhöhung wird sowohl der Binnenverkehr als auch der Wechselverkehr mit Deutschland betroffen werden, während in den direkten Tarifen mit Frankreich eine Erhöhung bereits am 1. Januar d. J., und zwar in jenem Ausmaße in Kraft getreten ist, in dem vom gleichen Zeitpunkte ab die französischen Gütertarife erhöht wurden.

— **Verlängerte Vorverkaufsfrist für Bettkarten.** Die Lösung einer Bettkarte für deutsche Schlafwagen kann neuerdings 14 Tage vor dem Reisetage in den zum Fahrkartenverkauf außerhalb der Bahnhöfe berechtigten Mitteleuropäischen Reisebüros (MER) bzw. in den Vertretungen des MER erfolgen. Die Vorverkaufsfrist ist damit von 7 Tagen auf 14 Tage erweitert. Gleichzeitig mit der Bettkarte wird die Fahrkarte ausgegeben. Das Mitteleuropäische Reisebüro Berlin, Potsdamer Bahnhof, gibt zur Erleichterung der Abfertigung jetzt Platz- und Fahrkarten zusammen am gleichen Schalter aus.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.** Die am 18. d. M. in Finsterwalde tagende außerordentliche Generalversammlung der Gesellschaft setzte den Wert der Bahnanlage mit 3 500 000 ℳ. fest, dem als Passiven ein Aktienkapital von 3 400 000 ℳ., eine Obligationsschuld in Höhe von 92 400 ℳ. und ein Bestand des Bilanzreservefonds mit 7600 ℳ. gegenüber stehen. Der Wert der auf 1000 P.-M. lautenden Aktien wird mithin auf 170 G.-M. herabgesetzt. Es ist die Neuausgabe von Aktien, gestückelt in 50 ℳ. und 20 ℳ. Reichsmarkaktien, vorgesehen. Am 18. Februar 1926 findet die Generalversammlung, die über den Geschäftsabschluß 1924/25 zu befinden hat, statt.

— **Aufhebung des Visums Deutschland-Holland.** Zwischen der deutschen und der niederländischen Regierung ist die gegenseitige Aufhebung des Sichtvermerkzwanges mit Wirkung vom 1. Februar 1926 vereinbart worden. Von diesem Zeitpunkt ab können Reichsangehörige die Niederlande und niederländische Staatsangehörige das Reichsgebiet über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses ohne Sichtvermerk betreten und verlassen. Für Kinder unter 15 Jahren genügt an Stelle eines Passes ein amtlicher Ausweis über Name, Alter, Staatsangehörigkeit, Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt; der Kinderausweis muß bei Kindern über 10 Jahre mit einem Lichtbild versehen sein. Im kleinen Grenzverkehr mit den Niederlanden sind weitere Paßerleichterungen vorgesehen; diese treten am 1. März 1926 in Kraft.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: der Reichsbahnrat Backofen von Grünberg (Schles.) zum Eisenbahn-Betriebsamt Frankfurt (Oder).

Überwiesen: der Reichsbahnrat Ebel vom Eisenbahn-Zentralamt zur Reichsbahndirektion Berlin.

Übertragen: dem Reichsbahnoberrat Pokorny in Dresden die Stellung eines Abteilungsleiters der dortigen Reichsbahndirektion, und den Reichsbahnräten Bretschneider und Kühleisen in Stuttgart die Stellung von Mitgliedern bei der Reichsbahndirektion Stuttgart.

Aufgehoben: die Versetzung des Reichsbahnrates Scheffler von Oppeln nach Glückstadt.

Österreich.

— **Wien-Budapest zweigleisig.** Am 18. Januar fand die Eröffnung des zweiten Gleises von Zurndorf bis zur Landes-Grenze bei Straß-Sommerein und im Anschlusse hieran auch auf ungarischem Gebiete bis Straß-Sommerein statt. Damit ist die Schnellzugstrecke Wien-Budapest über Bruck an der Leitha-Raab mit Ausnahme des kurzen Teilstückes von Bruck an der Leitha bis Zurndorf zweigleisig ausgestattet.

— **Hofrat Drathschmidt †.** Im Alter von 80 Jahren ist Hofrat Wilhelm Drathschmidt gestorben. Hofrat Drathschmidt, der sich als Fachmann in allen Fragen des Eisenbahnwesens großen Ansehens erfreute, war über ein Jahrzehnt bis zu seinem im Jahre 1910 erfolgten Rücktritt aus dem aktiven Dienst Leiter der Staatsbahndirektion Innsbruck.

— **Personalnachrichten.** Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen hat den Zentralinspektor Ing. Robert Scheibel zum Bundesbahndirektor der Bundesbahndirektion Innsbruck ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Eröffnung der dänischen Privatbahn Hjörring-Hirtshals.** Am 19. Dezember v. J. konnte die 17 km lange Privatbahn Hjörring-Hirtshals (vgl. Jahrg. 1925, S. 1388 d. Ztg.) dem Betriebe übergeben werden. Ihr Bau wurde durch das Privatbahngesetz vom 27. Mai 1908 gleichzeitig mit der Linie Aalbaek-Tversted-Hjörring beschlossen, die Konzession am 28. Mai 1915 erteilt. Auf Veranlassung der dänischen Regierung wurde in erster Linie der Bau der jetzt eröffneten Strecke in Angriff genommen. 60 % des Anlagekapitals an Stelle der ursprünglich vorgesehenen 50 % wurden dafür vom dänischen Staate zur Verfügung gestellt. Die Linie hat eine Länge von 17 km. Ihr Endpunkt Hirtshals liegt ziemlich weit vom Orte entfernt. Die Verbindung zwischen Bahnhof und Ort wird durch einen Autoomnibus aufrechterhalten. Die Lage des Bahnhofs hat man mit Rücksicht auf die im Ausbau begriffenen Hafenanlagen und die zu erwartende Entwicklung des Ortes gewählt. Bei dem Bau der Hafenanlagen, die im Jahre 1917 vom dänischen Reichstage beschlossen wurden, handelt es sich um die Schaffung eines großen Hafens an der Westküste. Hirtshals wird auch vielfach als Endpunkt der in Aussicht genommenen Fährverbindung Dänemark-Norwegen genannt. Bisher hatte auf dänischer Seite Fredikshavn infolge seiner Hafenanlagen den Vorzug.

Der Bau der Linie Hjörring-Aalbaek ist noch nicht in Angriff genommen.

— **Herabsetzung des dänischen Tarifs für Schlachtschweine.** Mit Wirkung vom 1. Januar d. J. hat die dänische Staatsbahn den Tarif für Einzelsendungen von Schlachtschweinen (Schweine im Gewicht bis 100 kg) ermäßigt, und zwar um 50 % bei der Beförderung von wenigen Schweinen. Bei der Aufgabe von 40 Schweinen beträgt die Herabsetzung nur 6,5 % gegenüber den bisherigen Tarifen. Die Frachtherabsetzung soll also in erster Linie dem kleinen Landwirt zugute kommen. Die Staatsbahn will damit den Wettbewerb gegen den Kraftwagenverkehr aufnehmen, der bei einer Entfernung bis etwa 40 km die Beförderung von Schweinen vom Landwirt bis zur Schlächterei zurzeit durch die geringeren Kosten an sich gezogen hatte.

— **Rückgang der Einnahmen der dänischen Staatsbahn.** Die schwierige Lage des dänischen Wirtschaftslebens infolge der Deflationskrisis kommt in den Betriebsergebnissen der dänischen Staatsbahn deutlich zum Ausdruck. Im Verhältnis zum November 1924 betrugen die Mindereinnahmen im November 1925 im Personenverkehr 100 000 Kr., im Güterverkehr 790 000 Kr., an sonstigen Einnahmen 10 000 Kr., mithin insgesamt rund 900 000 Kr. Die Betriebsausgaben sind um 320 000 Kr. zurückgegangen. Gegen das Vorjahr ist mithin im November 1925 eine Mindereinnahme von 580 000 Kr. zu verzeichnen. Der Hauptrückgang entfällt auf den Güterverkehr und beträgt für Expreß- und Eilstückgut über 20 %, Frachtgut 14 %, Wagenladungen 18 %. Nur die Beförderung von lebenden Tieren ist ungefähr unverändert geblieben. In der Zeit von April bis einschl. November ist die beförderte Gütermenge um über ½ Mill. Tonnen oder 15 % gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurückgegangen.

— **Herabsetzung der Personentarife Malmö-Kopenhagen.** Seit dem 1. Januar d. J. ist die Fahrt über den Sund zwischen Malmö und Kopenhagen sowohl auf dem Eisenbahnfährschiff wie auf den Öresunddampfern verbilligt worden. Die einfache Fahrt kostet jetzt für den 1. Platz 1,80 dän. Kr. für die dänische Schnittstrecke und 1,50 schwed. Kr. für die schwedische Schnittstrecke, für den 2. Platz 1,10 dän. Kr. und 1 schwed. Kr.

— **Eröffnung der Linie Hönefoss-Sperillen (Norwegen).** Wie wir schon mitteilen konnten, wurde Anfang Dezember die Sperillbahn (Hönefoss-Sperillen) dem vorläufigen Verkehr übergeben. Die Strecke weist eine Länge von 24,2 km auf und zweigt bei Hen von der Hauptstrecke ab. Ihr Ausgangspunkt ist Hönefoss (an der Strecke Oslo-Bergen), ihr Endpunkt Sperillen am See gleichen Namens. Außer Hen sind als Haltepunkte Hallingby, Somma und Ringmoen vorgesehen. Die größte Steigung beträgt 20 : 100, der geringste Krümmungshalbmesser 180 m. Auf der Strecke befinden sich zwei Tunnelbauten, der Stuaberg- und der Bergsundtunnel, dieser mit einer Länge von 600 m. Der Bau der neuen Linie wurde 1922 begonnen und planmäßig fertiggestellt.

— **Aufhebung der Ausfuhr-Tarifbegünstigungen in Polen.** Mit Rücksicht auf die Entwertung des Zloty hat sich das Eisenbahnministerium in Warschau entschlossen, die Tarifbegünstigungen für die Beförderung von Kohle, Holz und Zement zu Ausfuhrzwecken mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. aufzuheben. Außerdem wird der Frachtsatz bei Kohlentransporten von 6.50 auf 9 Zloty für die Tonne erhöht.

— **Erhöhung der russischen Eisenbahntarife.** Mit 1. Februar d. J. sollen die Personen- und Gepäcktarife auf den Bahnen der Sowjetunion um 10 % und die Eilguttarife um 5 % erhöht werden. Das Finanzkommissariat ersuchte, die Erhöhung erst ab 1. April durchzuführen. Nachdem aber das Transportkommissariat erklärt hatte, daß die Einnahmen des ersten Vierteljahres um 38 Millionen unter dem Voranschlag zurückgeblieben sind, wurde die sofortige Erhöhung der Eisenbahntarife im oben angeführten Ausmaße bewilligt.

— **Frachtermäßigungen für polnische Sendungen im Durchzug durch die Tschechoslowakei und Österreich und für tschechische Zuckersendungen nach der Schweiz.** Im Rahmen des tschechoslowakisch-österreichischen Gütertarifs wurden mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Januar bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zum 31. Dezember d. J., auf den tschechoslowakischen Bahnen für folgende Durchzugssendungen von bzw. nach Polen direkte, ermäßigte Frachtsätze bewilligt: 1. in der Verkehrsbeziehung Buchs (österreichisch-schweizerische Grenze) nach Petrowitz (tschechoslowakisch-polnische Grenze) für Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern laufend, für eiserne Maschinen und Elektromotoren und für Käsesendungen, 2. in der Verkehrsbeziehung Petrowitz-Buchs für Elektrodenkohle, Gasöl, für Güter aller Art und für Schnittholz. Bedingung ist, daß die Frachtzahlung mindestens für 5000 kg bzw. für 10 000 kg, bei manchen Sendungen dagegen mindestens für das Ladegewicht zu erfolgen hat.

Mit der gleichen Kundmachung wurden für tschechische Zuckersendungen aus gewissen in Böhmen, Mähren und Schlesien gelegenen Stationen nach Buchs und St. Margarethen (Schweiz) die bereits bestehenden, auf den tschechoslowakischen und österreichischen Staatsbahnlinien gültigen Frachtermäßigungen abermals (seit Herbst 1924 bereits zum siebenten Mal) herabgesetzt.

— **Wegfall der ersten Wagenklasse auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Mit 1. Januar 1926 wurde bei einigen weniger benutzten Schnellzügen der tschechoslowakischen Staatsbahnen die erste Wagenklasse aufgelassen. Als Grund hierfür wird die geringe Wirtschaftlichkeit angegeben. Durch diese Maßnahme wird der Wegfall der ersten Wagenklasse, die bereits schon früher bei Personenzügen durchgeführt worden war, fast auf den gesamten Personenverkehr ausgedehnt. Daß es sich nicht um eine vorübergehende Maßnahme handelt, geht daraus hervor, daß die neu zu bauenden Wagen der teschechoslowakischen Staatsbahnen von nun an nur noch Abteilungen der 2. und 3. Klasse haben werden.

— **Beschleunigte Nostrifizierung der slowakischen Lokalbahnen.** Die Nostrifizierung der Privatbahnen in der Slowakei soll nunmehr beschleunigt werden, soweit sie nicht bereits durchgeführt ist. Die Nostrifizierung ist die Voraussetzung für die Verstaatlichung der in der Slowakei gelegenen Privatbahnen; sie stößt jedoch auf Schwierigkeiten, da namhafte Mittel erforderlich sind, im Gegensatz zu der Verstaatlichung von Lokalbahnen in Böhmen, wo keine größeren Summen nötig waren.

— **Herabsetzung der tschechoslowakischen Frachtsätze für Einfuhrkohle aus Deutschland.** Mit Gültigkeit vom 15. Januar bis längstens zum 31. Dezember d. J. sind die normalen Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Kohle der Position U—1 bei Kohlensendungen aus Deutschland nach jenen tschechoslowakischen Stationen, die im direkten deutsch-tschechoslowakischen Kohlentarif nicht enthalten sind, auf den tschechoslowakischen Strecken um 40 Heller für 100 kg ermäßigt. Die Sendungen müssen aus Deutschland mit direkten Frachtbriefen nach der Tschechoslowakei aufgeliefert sein.

— **Beförderungsergebnisse der tschechoslowakischen Rübenkampagne.** Während der letzten Rübenkampagne wurden um etwa ¼ Million Tonnen Rüben, ¼ Million Tonnen Rübenschnitzel und 60 000 t Rohzucker mehr befördert als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die für den Transport angegebene Rübenmenge überstieg die Menge der vorigen Kampagne um 684 000 t.

— **Regelung der tschechoslowakischen Einfuhr- und Zollabfertigungsgebühren für Kohlensendungen aus Deutschland.** Bei der Erneuerung des Kohlenvertrages mit Deutschland ist es zu einigen Abänderungen der Art und der Höhe der Gebühren bei der Einfuhr von Kohle und Koks aus Deutschland gekommen. Das tschechoslowakische Finanzministerium hat dieser Tage einen Erlaß herausgegeben, in dem die näheren Bestimmungen enthalten sind. Die Ersatzsteuer für deutsche Kohle und deutschen Koks ist pauschaliert und beträgt bei Steinkohle, Steinkohlenbriketts und Anthrazit 1 Kc, bei Koks 2 Kc, bei Braunkohle 50 Heller, bei Braunkohlenbriketts 1 Kc. Die Umsatzsteuer ist ebenso pauschaliert und beträgt bei Braunkohle 30 Heller, bei Braunkohlenbriketts 50 Heller, bei Steinkohle, Briketts und Anthrazit 45 Heller, bei Koks 80 Heller für den Doppelzentner. Die Eisenbahnverwaltung wird bei der Einfuhr eine besondere Zollabfertigungsgebühr für jeden Wagen ohne Unterschied des Gewichtes in der Höhe von 10,50 Kc, für die Arbeit des Eisenbahnzolldeklaranten 2 Kc für den Wagen, für die Ausfertigung der Zolldeklaration 1 Kc, für die Ausfertigung der Deklarationsanzeige, falls der Importeur die statistische Deklaration besorgt, ebenfalls 1 Kc einheben. Außerdem wird ein halbes Prozent der Ersatzsteuer und Umsatzsteuer als Vergütung für die Besorgung und Einhebung dieser Steuern eingehoben werden. Schließlich wird bestimmt, daß die statistische Deklaration der Stempelgebühr von 5 Kc für alle 10 t Kohle und 1 Kc für jede weitere Tonne unterliegt, sie darf aber höchstens 10 Kc betragen. Alle diese Gebühren sind am 1. Januar 1926 in Kraft getreten.

— **November-Handelsbilanz der Tschechoslowakei.** Laut der gesamten vom Statistischen Staatsamte zusammengestellten Übersicht stellt sich die Spezialeinfuhr für den Monat November 1925 folgendermaßen dar: Die gesamte Spezialeinfuhr betrug 809 483 t und 128 205 Einzelsendungen im Werte von 1 828 282 534 Kc gegen November 1924 574 830 t und 90 848 Einzelsendungen im Werte von 1 515 784 760 Kc.

Die Spezialausfuhr für den Monat November 1925 betrug 1 156 790 t und 657 868 Einzelsendungen im Werte von 1 808 065 613 Kc (gegen November 1924: 1 063 405 t und 679 73[illegible] Einzelsendungen im Werte von 1 765 426 699 Kc). Der Wert ist um 191 Mill. größer als Oktober d. J. und um 43 Mill. größer als im November 1924. Bisher bezifferte sich der Durchschnittswert in den ersten zehn Monaten auf rund 1500 Mill., so daß im November eine Steigerung um über 300 Mill. zu verzeichnen ist. In den Monaten Januar bis November sind Waren im Gesamtwerte von 16 848 Mill. gegen 14 910 Mill. im Vorjahre ausgeführt. Der Mehrwert beträgt somit 1938 Mill. Kc. Die Hauptabsatzgebiete der Tschechoslowakei bleiben nach wie vor Deutschland, Österreich, England (für Zucker) und Ungarn. Der Wert der Ausfuhr nach Deutschland ist gegenüber 1924 um 944 Mill. gestiegen und nähert sich 4 Milliarden, eine Zahl, die Ende 192[illegible] zweifellos überschritten worden ist.

— **Zur Reform der Gütertarife in Bulgarien.** Die vor längerer Zeit begonnenen Vorarbeiten zur Reform der bulgarischen Gütertarife haben nach dem Allg. Tarif-Anz. (Wien) infolge des in den letzten Tagen erfolgten Regierungswechsels eine Unterbrechung erfahren, und es ist nun fraglich geworden, ob und inwieweit die Reformpläne der bulgarischen Staatsbahnen die Zustimmung des neuen Eisenbahnministers finden werden. Sicher ist, daß der neue Tarif eine wesentliche Erweiterung der Güterklassifikation und als Neuheit die Einführung von Ausfuhr- und Durchfuhrtarifen bringen wird, die unter Rücksichtnahme auf die besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes erstellt sein dürften. Es kann wohl als ziemlich sicher gelten, daß vor April d. J. an die Neuausgabe des bulgarischen Gütertarifes nicht zu denken ist.

— **Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen** stellten sich im Dezember bzw. ganzen Jahr 1925 wie folgt:

a) im Dezember	1925 Fr.	gegen 1924 Fr.
Einnahmen im Personenverkehr	9 615 000	9 546 000
Einnahmen im Gepäck- und Güterverkehr	19 987 000	20 587 000
Verschiedene Einnahmen	2 963 000	2 609 242
zusammen	32 565 000	32 742 242
Betriebsausgaben	20 455 000	19 004 071
Betriebsüberschuß	12 110 000	13 738 171
b) im Jahr:		
Einnahmen im Personenverkehr	139 030 044	132 450 507
Einnahmen im Gepäck- und Güterverkehr	221 427 812	248 741 276
Verschiedene Einnahmen	23 373 315	23 318 518
zusammen	383 831 171	404 510 301
Betriebsausgaben	256 994 564	260 528 072
Betriebsüberschuß	126 836 607	143 982 229

— **Neue Doppelgleislinien der italienischen Staatsbahnen.** Die Teilstrecken Montevarchi-Incisa und Chinsi-Panicali der Linie Florenz-Rom sind doppelgleisig umgebaut worden.

— **Neue Hafenverbindung in Italien.** Die Station Salerno der Linie Neapel-Potenza der italienischen Staatsbahnen ist eingleisig mit dem Hafen (Salerno Porto) am 1. Januar 1926 verbunden worden.

— **Die Zweigbahn nach Watford der Londoner Metropolitan-Eisenbahn.** Seit einiger Zeit steht Watford, die bedeutendste Stadt der Grafschaft Hertford, durch eine Zweigbahn der Metropolitan-Eisenbahn in unmittelbarer Verbindung mit Bakerstreet und dadurch mit der Londoner City. Die neue Eisenbahn zweigt bei der Haltestelle Moor Park and Sandy Lodge von der Hauptstrecke, die den Nordwesten der Umgebung von London erschließt, durch ein Gleisdreieck so ab, daß an der Abzweigungsstelle ein durchgehender Zugverkehr nach allen Richtungen möglich ist. Der Bau der Zweigbahn bot erhebliche Schwierigkeiten und hat daher 300 000 £ gekostet. Der Betrieb ist elektrisch. Der Zugverkehr wird durch selbsttätige Signale gesichert. Der neue Bahnhof Watford liegt im Südwesten der Stadt und damit in der Gegend, wo die bauliche Entwickelung am lebhaftesten vor sich geht. Die Metropolitan-Eisenbahn ist bemüht, die Besiedelung der von ihr mit Verkehr bedienten Gegend zu fördern; sie hat zu diesem Zwecke eine Geländegesellschaft als Tochterunternehmen gegründet und teilt durch diese größeren Grundbesitz, den sie an sechs Stellen erworben hat, zur Bebauung mit kleinen und mittleren Häusern auf. Die bedeutendste von diesen Siedelungen ist Cedar Park bei Richmansworth in unmittelbarer Nähe der Abzweigung nach Watford.

Die Fahrt von Watford bis Baker Street dauert etwa 30 Minuten. In den verkehrsstarken Stunden werden die Züge über Bakerstreet hinaus in die City weitergeführt; zu den übrigen Tageszeiten ermöglichen die Rolltreppen in Bakerstreet einen bequemen Übergang auf die Stadtstrecke der Metropolitan-Eisenbahn und auf die Untergrundbahn. Täglich verkehren nach Watford 140 Züge in beiden Richtungen. Es werden Wochen-, Monats- und Vierteljahrskarten ausgegeben.

— **Ein neuer Merseytunnel in Liverpool.** Zwischen Liverpool und Birkenhead wird für den Straßenverkehr nunmehr auch ein Tunnel gebaut werden. Der Tunnel wird etwa 3300 m lang und 13,40 m breit werden, so daß vier Wagenreihen nebeneinander Platz haben werden. Unter der Fahrbahn bleibt Raum für eine zweigleisige Straßenbahn. Da das Flußbett aus Sandstein besteht, braucht man nicht, wie in Hamburg und New York, zwei Tunnelröhren zu bauen, sondern man kann den ganzen Verkehr in einem Bauwerk zusammenfassen, der eine Fahrbahn von 11 m erhalten wird. Man rechnet mit einem Wagenverkehr von 24 000 Fahrzeugen in 12 Stunden. Die größte Steigung wird 1 : 30, für den leichten Verkehr 1 : 20 betragen. Die Baukosten werden auf 5 Mill. Pfund geschätzt. Der 1880—1886 gebaute Eisenbahntunnel unter dem Mersey ist etwa 1½ km lang. Der Hamburger Elbtunnel, der nur durch Aufzüge zu erreichen ist, ist 450 m lang.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnanleihe für Britisch-Ostafrika.** Der britische Staatssekretär für die Kolonien erklärte kürzlich im Parlament auf eine Anfrage über die Verwendung der für die nächste Sitzung geplanten Anleihe von 10 Millionen Pfund für Britisch-Ostafrika, daß folgende vier Neubaulinien aus den Mitteln der Anleihe hergestellt werden sollen: 1. Turbo-Matabafluß, 75 Meilen, in Kenay; 2. Mbutamuti-Malabafluß, 110 Meilen, in Uganda; 3. Tororo-Mbate, 30 Meilen, in Uganda; 4. Nord-Kavirondo-Zweigbahn, 35 Meilen, in Kenya. Die beiden ersten Linien sind bereits im Bau, die erste sollte etwa im Dezember 1925, die zweite im Dezember 1926 vollendet werden; die erste bildet eine Fortsetzung der Linie Uasin-Grishu. Der Bau der beiden letztgenannten Linien soll dem der ersten beiden folgen. (Nach „Afric. World“, Nr. 1203 v. 28. 11. 1925, S. 189.)

— **Benguellabahn.** Über die Vollendung dieser Bahn (vgl. Nr. 49 von 1925 d. Ztg., S. 1392) sind folgende Vereinbarungen zwischen der portugiesischen Regierung und der Bahnverwaltung getroffen worden: Die Neubaulinie soll innerhalb zweier Jahre nach Vollendung der Cuansa-Brücke Moxiko und die belgische Kongogrenze unter allen Umständen bis Ende 1928 erreichen. Bei künftigen Ausgaben von Anteilscheinen soll die portugiesische Regierung 15 statt 10 % erhalten. Die Bahn ist zurzeit auf 700 km von Lobitobucht aus in Betrieb; die Erdarbeiten sind auf 50 km östlich der Cuansa-Brücke vollendet. Moxiko liegt nahe dem 20. Grad östlicher Länge.

— **Bahnbau Bukama-Ilebo.** Von diesem Bahnbau in der belgischen Kongokolonie (vgl. Jahrg. 1925 d. Ztg., Nr. 49, S. 1392) werden erhebliche Fortschritte gemeldet. Nach neueren Nachrichten („Afric. World“) werden in dem nördlichen Bauabschnitt bei Ilebo die ersten 100 km bis Ende des Jahres 1925 fertiggestellt sein; der Unterbau ist nahezu vollendet bis Mulka, km 178. Auf der Südstrecke bei Bukama war am 15. September 1925 das Gleis vorgestreckt bis zum Luembefluß, 260 km von Bukama, die Erdarbeiten ausgeführt bis km 380, 20 km über den Lubilash-Fluß hinaus. Luembe und Lubilash sind nach Norden gerichtete Zuflüsse des Sankurustroms, der unterhalb Ilebo bei Basongo in die Kasai mündet.

— **Erziehung zur Sparsamkeit.** Eine amerikanische Eisenbahngesellschaft sucht ihre Bediensteten dadurch zur Sparsamkeit zu erziehen, daß sie ihnen in einem auffallenden Anschlag vorrechnet, was sie leisten muß, um die Kosten für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge aufzubringen. Der Anschlag fragt: Wissen Sie, daß eine Eisenbahn 1 t Frachtgut 2254 Meilen weit befördern muß, um einen Heißläufer wieder betriebsfähig machen zu können, 2205 Meilen, um die Kosten für eine zerbrochene Kuppelung hereinzubringen? Es kostet die Fracht von 1 t auf 506 Meilen, um eine Überstunde zu bezahlen, wenn Güterzüge verspätet eintreffen, auf 395 Meilen, um 1 t Kohlen zu kaufen, auf 90 Meilen, um die Laufmiete für einen fremden Wagen auf 1 Tag zu bezahlen, auf 43 Meilen, um eine Gallone (3,78 l) Schmieröl zu beschaffen (1 Meile gleich 1,61 km). Der Zweck des Anschlags ist an erster Stelle, die Zahl der Heißläufer zu verringern, ferner aber auch die Lokomotivführer zu vorsichtigem Fahren anzuhalten, und der Anschlag fragt deshalb weiter: Tun Sie Ihr bestes, um Heißläufer zu verhindern und das Zerreißen der Kuppelungen zu vermeiden? Sorgen Sie auch dafür, daß keine vermeidbaren Überstunden entstehen? Wollen Sie uns helfen, die Betriebskosten zu verringern? Der Anschlag schließt mit der Bemerkung, daß die Mitarbeit jedes Bediensteten, um dieses Ziel zu erreichen, willkommen geheißen wird, und daß jeder selbst Genugtuung empfinden wird, wenn er die ihm übertragene Arbeit gewissenhaft ausführt.

— **Der Präsident der Vereinigten Staaten und die Eisenbahnen.** In seiner Botschaft an den Kongreß hat der Präsident der Vereinigten Staaten auch kurz der Eisenbahnen gedacht. Er spricht die Ansicht aus, daß sich ihre Lage durch den Zusammenschluß der jetzigen Gesellschaftsnetze zu großen Gruppen wesentlich verbessern und davon auch die Allgemeinheit Vorteile haben würde. Von einem Zusammenschluß durch staatlichen Zwang ist in der diesjährigen Botschaft ebensowenig wie voriges Jahr die Rede; dieser Gedanke scheint also aufgegeben zu sein. Dagegen wird für die Gesetzgebung unter Mitwirkung des Bundesverkehrsamts das Recht in Anspruch genommen derartige Zusammenschlüsse, die unter den Eisenbahngesellschaften im Wege der freien Vereinbarung zu Stande kommen, zu genehmigen und auch auf den Umfang und Abgrenzung der Gruppennetze Einfluß zu nehmen. — Über die allgemeine Lage der amerikanischen Eisenbahnen spricht sich die Botschaft des Präsidenten mit Genugtuung aus. Die Eisenbahnen im ganzen Lande stehen wirtschaftlich günstig da. Sie genügen den Ansprüchen, die der Verkehr an sie stellt. Ihr Wagenvorrat ist ausreichend. Der Präsident erwähnt weiter, es sei ihm berichtet worden, daß zwischen den Leitungen der Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitnehmern Einverständnis darüber zu Stande gekommen sei, welche gesetzgeberischen Maßnahmen zur Regelung ihrer gegenseitigen Beziehungen nötig sind; er stellt in Aussicht, daß Vorschläge in dieser Hinsicht, die auch das allgemeine Beste genügend berücksichtigen, zum Gesetz erhoben werden sollen. Gegen Ausstände spricht sich der Präsident mit der Begründung aus, daß sie so wenig in die heutige Welt passen wie ein Krieg. Die Arbeiterschaft

könne nie auf Kosten der Allgemeinheit dauernden Gewinn erzielen. Jedesmal, wenn in der letzten Zeit die Arbeiterschaft siegreich aus einem Ausstand hervorgegangen ist, habe sie dies mit Unterstützung durch die öffentliche Meinung erreicht. Die neuerdings ausgesprochene Neigung bei den Arbeitgebern und den Arbeitnehmern im Eisenbahndienst, derartige Grundsätze zu befolgen, bedeute den Anbruch einer neuen Zeit im Wirtschaftsleben.

Rechtspflege.

— Sicherungsübereignungen zugunsten der Deutschen Reichsbahn. Die Sicherungsübereignungen sind bei der schlechten wirtschaftlichen Lage von besonderer Bedeutung. Das Bedürfnis des Geschäftsverkehrs fordert einfache Rechtsformen zur Sicherung des Gläubigers unter möglichster Berücksichtigung der Interessen des Schuldners. Dem hat das französische Recht dadurch Rechnung getragen, daß es zur Sicherungsübereignung des Eigentums an bestimmten Waren usw. das Erfordernis der Einigung für ausreichend erachtet, während das deutsche Recht das Traditionsprinzip aufstellt, ausgehend von der Erwägung, daß die tatsächliche Lage mit der rechtlichen Lage sich möglichst decken soll. Die Rechte an beweglichen Sachen sollen durch den Besitz nach außen kundgegeben werden. Immerhin läßt das Bürgerliche Gesetzbuch in § 30 die Ersetzung der Übergabe hinsichtlich der im Besitz des Eigentümers befindlichen Sachen in der Weise zu, daß zwischen ihm und dem Erwerber ein Rechtsverhältnis vereinbart wird, vermöge dessen der Erwerber den mittelbaren Besitz erlangt. Zur Sicherungsübereignung gehört also die Einigung zwischen dem Eigentümer und dem Erwerber über den Übergang des Eigentums und der Abschluß einer Vereinbarung, die den Erwerber zum unmittelbaren Besitzer der Sachen macht. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts fehlt es an der erforderlichen Einigung über den Eigentumsübergang, wenn der Verkäufer mit dem Käufer übereinkommt, daß er die von ihm anzufertigenden Sachen noch einige Zeit bei sich behalten soll. Eine rechtswirksame Vereinbarung im Sinne des § 30 BGB. liegt vor, wenn der Veräußerer die Verwahrung des verkauften Gegenstandes für den Käufer mit letzterem verträglich vereinbart. Der Vorschlag des Verkäufers bzw. Lieferanten, die zur Sicherung zu übereignenden Sachen verwahren zu wollen, muß in angemessener Frist angenommen werden. Auch die Abmachung, die Waren sollen für Rechnung und Gefahr des Käufers beim Verkäufer eingelagert werden, verschafft dem Käufer das Eigentum. Es muß aber keineswegs immer ein Verwahrungsvertrag geschlossen werden; es genügt auch der Abschluß eines Geschäftsbesorgungsvertrags oder einer Dienstleistung im Sinne des § 354 HGB. Es genügt deshalb auch die Abmachung, die Sachen auf Wunsch des Käufers noch einige Zeit beim Verkäufer zu lagern. Auch die Vereinbarung der leihweisen Überlassung der Sachen genügt zur Sicherungsübereignung. Endlich kann z. B. die Überlassung der Sachen an den Veräußerer zur schonenden Benutzung ausbedungen werden, wobei der Erwerber sich vorbehält, die Sachen jederzeit an sich zu nehmen. Zu beachten ist aber, daß die zu übereignenden Gegenstände bestimmt sein müssen. Die bloße Bestimmbarkeit genügt nicht. Sind die Sachen unbestimmt, z. B. der Verkauf sämtlicher eingebrachten Sachen der Frau ohne genaue Angabe der Art und der Zahl der Sachen, so wird kein Eigentum übertragen. Andererseits wird nicht die genaue Aufführung der zur Sicherung zu übereignenden Sachen gefordert. Es kann z. B. ein Warenlager zur Sicherheit übereignet werden oder z. B. sämtliche Maschinen im Betrieb des Schuldners, soweit eine genaue Kenntnis der Vertragsschließenden, um welche Sachen es sich handelt, vorausgesetzt werden kann. Besonders schwierig ist die Übereignung von Warenlagern mit wechselndem Bestand. Für die Bezeichnung der zur Sicherheit zu übereignenden Sachen kann eine Gesamtbezeichnung dann gewählt werden, wenn es sich zweifelsfrei ergibt, welche Sachen gemeint sind; z. B. können die in bestimmten Lagerräumen befindlichen Waren übereignet werden. Es genügt jedoch nicht, bloße Gattungsbegriffe zu verwenden. Es ist z. B. unzulässig, die Geräte, das Gerüstholz, die Büroeinrichtung, die Vorräte, die Baumaterialien zu übereignen. In solchen Fällen wird es für erforderlich erachtet, die Sachen in einem Verzeichnis einzeln aufzuführen.

Dr. S.

— Zum Werklieferungsvertrag. Angebot unter mehrwöchiger Bindung des Anbietenden. Aufwertungsgrundsätze. Ein Fall, wie er zu Dutzenden in der Inflationszeit auch bei der Eisenbahn vorgekommen ist: Der Anbietende hat sich, um für den Ausschreibenden sein Angebot möglichst lockend zu gestalten, auf mehrere Wochen an sein Angebot gebunden. Die Entscheidung über das Angebot verzögert sich; als der Zuschlag eben erteilt ist, zupft der Anbietende zurück: Bei der ungeheuren Erhöhung der Stoffpreise könne er zu dem angebotenen Preise nicht liefern. Der Ausschreiber besteht auf seinem Schein. Ergebnis: Streit und Klage. Ein solcher Fall hat das Reichsgericht beschäftigt. Der Sachverhalt war folgender: Durch Schreiben vom 19. Oktober 1921 erbot sich die Beklagte (Maschinenfabrik), der Klägerin 6 Schnitzelpressen zum Preise von je 60 000 ℳ zu liefern und band sich an diesen Preis bis 15. November. Durch Schreiben vom 8. November nahm die Klägerin das Angebot an; unter dem 11. desselben Monats erwiderte die Beklagte, daß sie mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene ungeheure und unvorhersehbare Erhöhung der Materialpreise zu dem angegebenen Preis nicht liefern könne. Klägerin verlangt Erfüllung. Parteien streiten u. a. auch über die Aufwertung. Das Oberlandesgericht hatte dieser als Stichtag den 11. November 1921 zugrunde gelegt, weil die Beklagte durch die übernommene Bindung die Gefahr einer Geldentwertung bis zur Annahme des Angebotes auf sich genommen habe. Unter Zugrundelegung dieses Stichtages wertete das Oberlandesgericht nach dem Goldmark-(Dollar-)Kurs auf. Das Reichsgericht hob diese Entscheidung mit folgender Begründung auf[1]):

Die von der Beklagten eingegangene Bindung müsse nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte ausgelegt werden. Danach erscheine es mangels besonderer Anhaltspunkte als ausgeschlossen, daß die Beklagte die Gefahr eines Sinkens der Mark bis auf beinahe die Hälfte des Wertes, wie es tatsächlich in der Zeit vom 19. Oktober bis 8. November 1921 eingetreten sei, hätte übernehmen wollen. Deshalb sei der 19. Oktober 1921 der Stichtag der Aufwertung. Rechtsirrig sei ferner die Ablehnung jeder Berücksichtigung des gegenwärtigen Marktpreises der Ware. Dies sei in dem Beschluß der Verein. Ziv.Sen. des Reichsgerichts vom 31. März 1925 für beiderseits unerfüllte Großhandelsgeschäfte dargelegt. Die dortige Begründung treffe auch auf den vorliegenden Fall zu, selbst wenn es sich nicht um ein Großhandelsgeschäft im eigentlichen Sinne handeln sollte.

Dr. Compter.

Bücherschau.

— Nachdenkliches und Heiteres aus den ersten Jahrzehnten der Elektrotechnik. Von Dr.-Ing. h. c. Heinrich Voigt. 192 S. mit zahlreichen Bildnissen auf 23 Tafeln. In Ganzleinen gebunden 10 RM. R. Voigtländers Verlag in Leipzig.

Der Wert dieses Erinnerungsbuches der deutschen Technik, mit dem R. Voigtländers wohlbekannter Verlag sich einem neuen Gebiet zuwendet, wird dadurch erhöht, daß der Verfasser selbst an hervorragender Stelle wesentliche Pionierarbeit auf dem Gebiete der Elektrotechnik geleistet hat. Der klarblickende Techniker erkannte zeitig den Wert der Spezialfabrik und brachte besonders auf dem Gebiete der Heiztechnik seinen Namen zur Geltung, Umstände, die allerdings in dem Buche fast nur zwischen den Zeilen zu lesen sind. Was das Werk besonders auszeichnet, ist der hohe sachliche Standpunkt, von dem aus Wesen und Erfolge der Hunderte von Männern geschildert sind, die, anfangend mit Werner von Siemens, dem „Vater der gesamten Elektrotechnik", zum gleichen Ziele mit ihm kämpften und strebten. Manche sind heute selbst in den Kreisen der engeren Fachwelt fast vergessen. Es muß daher als ein Verdienst des Verfassers angesehen werden, daß er diese Pioniere aus der Versunkenheit emporhebt. Wie in 40 bis 50 Jahren in der Erinnerung an den Weltkrieg nur noch die großen Begebenheiten leben werden, so können auch hier die Einzelleistungen der Frontkämpfer nur durch Zurückgreifen auf zeitgenössische Bücher wieder lebendig gemacht werden.

Nun schreibt Dr. Voigt aber keine eigentliche Geschichte der Elektrotechnik, sondern ein Erinnerungsbuch, das neben den reichen sachlichen Inhalt eine Fülle persönlicher Erlebnisse darstellt. Manche Kulturfrage wird aufgerollt, und die prächtige, immer fesselnde Art der Darstellung zeigt nicht minder als die gegenständlichen auch deren menschliche Züge auf: „Nachdenkliches" in der abgeklärten herzenswarm mitfühlenden Art dieser Erinnerungen, „Heiteres" in der erfrischenden frohsinnigen Vortragsweise. Wer die Welt der Bücherschreiber kennt, weiß, wie selten der sonnige Humor und der Witz ist, der schlagartig das Wesentliche in wenige Worte zu fassen weiß, ohne zu verletzen. So ist das Buch zugleich eine Fundgrube köstlicher aus dem Leben gegriffener Anekdoten. Dr. Voigt schreibt Selbsterlebtes, er steht mit jugendlichem Herzen über seinem Stoff — ein Mann, der Bedeutendes schuf, viel erlebte, scharf sah und wohlabwägend urteilt; aber was er von sich gibt, ist nicht nur durch den Kopf gegangen, sondern auch durch das Herz.

Vielen, auch der Elektrotechnik ferner Stehenden, wird das köstliche Buch eine Freude und den Fachgenossen Dr. Voigt ein Ansporn sein, auch ihrerseits die Erlebnisse und den Werdegang ihrer Erfindungen oder ihrer Unternehmungen zu schildern, wie es Dr. Voigt selbst noch in einem Sonderkapitel hinsichtlich

[1]) Urteil des III. Z.-S. vom 26. Mai 1925. Deutsche Juristenzeitung, 30. Jahrg., 1925, Heft 21, Seite 1657. —

seiner eigenen Firma „Voigt & Haeffner“ tut, damit auf diese Weise für eine Geschichte der Elektrotechnik zweckmäßige Unterlagen geschaffen werden.

Dem Verlage aber gebührt Anerkennung, daß er mit dieser trefflichen Schilderung eine Pionierarbeit auf diesem Gebiete begann. Ebenso für die treffliche Ausstattung des Werkes, das uns sehr viele der an den geschilderten Entwickelungsphasen Beteiligten auch im Bilde vorführt. Viele von ihnen weilen noch unter uns, die größere Zahl aber ist bereits dahingegangen.

Dr. Kemmann.

— Das Ergebnis des Wettbewerbes für die dritte Neckarbrücke in Mannheim. Von Dr.-Ing. E. Gaber, Prof. a. d. Techn. Hochschule Karlsruhe. Mit 26 Textabbildungen und 2 Tafeln. Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis: geheftet 2,40 RM.

Die Stadtgemeinde Mannheim hatte bereits vor dem Kriege den Bau einer dritten Straßenbrücke über den Neckar geplant; von dem Tiefbauamt der Stadt war ein Entwurf schon im Jahre 1913 aufgestellt worden. Während des Krieges ruhte die Angelegenheit vollkommen; sie wurde erst Ende des Jahres 1924 wieder aufgenommen, und zwar wurde vom Bürgerausschuß beschlossen, trotz des vorliegenden, baureifen und baupolizeilich genehmigten Entwurfs einen öffentlichen Wettbewerb auszuschreiben in der Annahme, daß der Brückenbau im letzten Jahrzehnt große Fortschritte gemacht habe und noch eine bessere Lösung als jene von 1913 gefunden werden könne.

Diese Annahme hat sich durch das günstige Ergebnis des Wettbewerbs vollauf bestätigt.

Im ganzen sind 37 Entwürfe eingereicht worden; bei 20 dieser Entwürfe besteht das Haupttragwerk im wesentlichen aus Eisen, bei 17 im wesentlichen aus Beton oder Eisenbeton.

Im vorliegenden Heft gibt der Verfasser zunächst eine kurze Übersicht über die Vorgeschichte des Wettbewerbs, der Wettbewerbsbedingungen und der Arbeiten des Preisgerichts und bespricht dann eine Reihe von Entwürfen in zufälliger Auswahl und Reihenfolge.

Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete und für die Ausführung auch gewählte Entwurf der Unternehmungen Grün und Bilfinger, M. A. N. Gustavsburg, Architekt Adolf Abel in Stuttgart, die drei Entwürfe, die die beiden zweiten und den dritten Preis erhalten haben, und die drei angekauften Entwürfe sind ausführlicher beschrieben und durch Zeichnungen und Skizzen erläutert.

In einem Schlußsatz stellt der Verfasser fest, inwieweit bei der Ausbildung der Fahrbahn und der Hauptträger in diesen Wettbewerbsentwürfen Fortschritte zutage getreten sind; weiter hebt er das beachtenswerte Bestreben hervor, durch Anordnung besonderer Tragsysteme für die Gehwege den Fußgängerverkehr von den durch den Fahrverkehr hervorgerufenen Schwankungen unabhängig zu machen. Bezeichnend ist bei diesem Wettbewerb auch die mehrfache Verwendung von Bogen nach System Melan und bei den Entwürfen mit tiefliegendem Gewölbe zur Durchführung der vielen und großen Rohrleitungen zwecks Ersparnis an Konstruktionshöhe die Auflösung der früher breit ausgebildeten Gewölbe in einzelne schmale Tragrippen.

Die gesamten Ausführungen sind für jeden Brückenbauer hochinteressant.

A. Kuhnke-Berlin.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Stettin-Pasewalk gelegene Haltepunkt Rossow erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Rossow (Kr. Prenzlau)“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 264 vom 12. Januar 1926 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Antrag der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen auf vereinsseitige Herausgabe eines Atlasses.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Wien-Nordost) wurde wegen Schneeverwehung der Verkehr auf der Strecke Schwarzenau-Martinsberg-Gutenbrunn am 15. und 16. Januar, auf der Strecke Göpfritz-Raabs vom 15. bis einschließlich 17. Januar 1926 eingestellt.

Wien, den 18. Januar 1926. (81)

Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

In den Unterabschnitten zu 36 und 68 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ treten Änderungen und Ergänzungen ein.

Näheres enthält die am 25. Januar 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 20. Januar 1926. (82)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1926 Ergänzung des Ausnahmetarifs 38.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. Januar 1926. (69)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Mit Gültigkeit vom 28. Januar 1926 wird der Ausnahmetarif 44c (Papier und Pappe) geändert. Der neue Tarif wird im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht.

Karlsruhe, den 21. Januar 1926. (85)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1926 tritt die Augsburger Lokalbahn verschiedenen Ausnahmetarifen des Heftes C II bei.

Berlin, den 20. Januar 1926. (70)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger) Tfv. 3.

In den Frachtsatzzeiger wird eine Vorbemerkung aufgenommen zur Klarstellung, für welche Güter die niedrigeren Frachtsätze für Steinkohlen, Braunkohlen usw. anzuwenden sind. Näheres enthält der am 28. Januar 1926 erscheinende Tarifanzeiger. (88)

Berlin, den 26. Januar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 28. Januar 1926 erhält die Abteilung XVI des S. D. 2 folgende Fassung:

„Butter, nur im Versand ab Lübeck und Stettin“.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. Januar 1926. (83)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 5. Eisenbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Der Ausnahmetarif 81 für Zucker aus der Tschechoslowakei nach Oderumschlagplätzen wird durch einen neuen ersetzt. Näheres enthält der am 28. Januar erscheinende Tarifanzeiger.

Breslau, den 21. Januar 1926. (74)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Tfv. 2. Reichsbahn-Gütertarif, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 wird auf Seite 27 des Tarifs unter B. „Besondere Tarifvorschriften“ als neue Ziffer 9a nachgetragen:

„9a. Bier als Frachtstückgut im Gesamtgewicht bis 1000 kg für die Sendung.

Bier wird bei Aufgabe als Frachtstückgut im Gesamtgewicht bis 1000 kg für die Sendung auf Antrag des Absenders eilgutmäßig zu den Sätzen der Klasse I befördert, soweit für bestimmte Stationsverbindungen die Beförderung in Personen- oder Eilgüterzügen von der Eisenbahn zugelassen ist: Der Antrag ist im Frachtbrief in der Spalte „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen“ zu stellen.“ (89)

Berlin, den 25. Januar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 25. März 1926 wird die Möglichkeit, Chlorkalksendungen von Rheinfelden nach dem Durchfuhrtarif S. D. 2 zu verfrachten, aufgehoben.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. Januar 1926. (67)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Gütertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 28. Januar 1926 werden die nach dem Ausnahmetarif 7 abgefertigten Buttersendungen bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßig befördert.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 20. Januar 1926. (77)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Güterverkehr zwischen Österreich, der Tschechoslowakei und darüber hinaus gelegenen Ländern sowie deutschen Stationen einerseits und den deutschen Seehafenstationen Hamburg Hgbf. u. Bremen anderseits.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1926 wird England unter die von der Tarifbegünstigung ausgenommenen Länder aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. Januar 1926. (78)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 sind auf S. 464 (Tariftabellen mit Anstoß- und Kürzungsbeträgen) im Kopf vor Brake (Oldenburg) die Stationen Blumenthal (Hann.) und beim Tarif Nr. 104 an entsprechender Stelle (Bremen erhöht um) der Frachtsatz „33" für 10 und 15 t nachzutragen.

Dresden, am 22. Januar 1926. (79)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 202a. Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände Teil I der direkten Gütertarife.

Mit Gültigkeit vom 28. Januar 1926 werden in der Richtung nach Deutschland Nachnahmen und Barvorschüsse bis zum Höchstbetrage von 1250 Schweizer Franken zugelassen.

Karlsruhe, den 20. Januar 1926. (76)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Deutsch-litauisch-lettisch-estischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1926 werden folgende Stationen: Stallupönen, Pillkallen, Groß-Brittanien, Naujeningken, Heinrichswalde und Rautenberg (Ostpr.) in den deutsch-litauisch-lettisch-estischen Gütertarif einbezogen.

Königsberg (Pr.), den 18. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (73)

Nordisch-Ungarischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 wird für den Güterverkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und Ungarn anderseits über Deutschland-Tschechoslowakei, Deutschland-Österreich und Deutschland-Tschechoslowakei-Österreich ein Umbehandlungstarif eingeführt. Der Tarif ermöglicht die Aufgabe und Abfertigung von Sendungen zwischen nordischen und ungarischen Stationen auf Grund durchgehender internationaler Frachtbriefe. Direkte Frachtsätze enthält er nicht. Zu beziehen von der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München. Preis 40 Reichspfennig.

München, den 15. Januar 1926. (72)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 1023. Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Am 1. April 1926 tritt ein neuer Binnentarif in Kraft. Durch diesen Tarif wird der bisherige Tarif, gültig vom 15. Januar 1921, aufgehoben.

Desau, den 19. Januar 1926. (66)
Anhaltische Landes-Eisenbahngemeinschaft.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1926: Einführung eines Ausnahmetarifs Nr. 95 für Borax und Borkalk, sämtlich über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt, von deutschen Seehäfen nach Rheinfelden (Baden). Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. Januar 1926. (68)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 ist die Verladenorm für Wolle auf 6,5 t festgesetzt. Es sind daher auf Seite 30 bei Tarif-Nr. 136 — Wolle — folgendes nachzutragen:

Spalte — Norm für Tonnen —: 6,5.
Deutsche Strecke: Tarifklasse A 5, Ermäßigung 30 %.

Litauische Strecke:	Wi/Ab	:	0,53
	Po/Ab	:	0,46
Lettische Strecke:	Eg/In	:	0,148
	Eg/Zi	:	0,237
	Eg/Ri	:	0,264

Russische Strecke: Gruppe 123, Klasse VII, Ermäßigung 10 %.

Königsberg (Pr.), den 20. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (80)

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1926.

In der Entfernungstafel II sind folgende Druckfehlerberichtigungen vorzunehmen: Es sind richtigzustellen die Entfernungen:

Aschaffenburg Hbf nach Fischenich von 547 km in 247 km,
Aschaffenburg Hbf nach Schmidtheim von 244 km in 296 km,
Aschaffenburg Süd nach Schmidtheim von 247 km in 299 km,
Neuoffingen nach Haaren b. Aachen von 571 km in 577 km,
Nürnberg Rbf nach Weilburg von 215 km in 315 km,

die Stationsnamen:
Wallporzheim in Walporzheim,
Monschau in Montjoie,
Höhn-Westerw. in Höhn (Westerw.)

München, den 19. Januar 1926. (71)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Mit Wirkung vom 1. Februar l. Js. ab werden die Frachtzuschläge für Brandenburg Altstadt geändert. Diese betragen im direkten Verkehr sowie im Binnenverkehr im Verkehr mit den Stationen Belzig Brand. St. E., Brandenburg Neustadt, Neustadt (Dosse) Brand. St. E., Rathenow Brand. St. E. und Treuenbrietzen

für Eilstückgut . . . . . . 0,20 ℳ
für Frachtstückgut . . . . 0,10 ℳ
für Wagenladungsklassen A-D 0,02 ℳ
für Wagenladungsklasse E-F sowie der Ausnahmetarife . 0,01 ℳ

und im Binnenverkehr mit Ausnahme der angeführten Stationen

für Eilstückgut . . . . . . 0,20 ℳ
für Frachtstückgut . . . . 0,10 ℳ
für Ladungen . . . . . . 0,05 ℳ
für Düngemittel des A. T. 11 jedoch nur . . . . 0,02 ℳ für 100 kg.

Berlin, im Januar 1926. (87)
Brandenburgische Städtebahn Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 wird Stuttgart Viehhof Zu 110 als Versandstation in den Ausnahmetarif 2 d einbezogen.

Berlin, den 23. Januar 1926. (84)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Direkter deutsch-litauisch-Sowjetbahnen-Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Februar 1926 tritt der direkte deutsch-litauisch-Sowjetbahnen-Personen- und Gepäcktarif im Durchgang durch Lettland und Estland in Kraft.

An dem Tarif sind beteiligt: die deutschen Stationen Eydtkuhnen und Königsberg (Pr.)/Hauptbahnhof, die litauischen Stationen Kaunas (Kowno), Šiauliai (Schaulen), Klaipéda (Memel), Virbalis (Wirballen) und die Stationen Leningrad (Warschauer-Bahnhof) und Moskau (Baltischer-Bahnhof) der Sowjetbahnen.

Fahrkarten werden über folgende Wege ausgegeben:

1. über Eydtkuhnen-Riga-Silupe-Sebesh nach Moskau/Baltischer-Bahnhof,
2. über Eydtkuhnen-Riga-Ritupe-Ostrow nach Leningrad/Warschauer-Bahnhof,
3. über Eydtkuhnen-Riga-Walk-Irboska-Pskow nach Leningrad/Warschauer-Bahnhof.

Personenfahrgeld, Gepäckfracht und sonstige Gebühren werden von jeder Eisenbahnverwaltung für die ganze Beförderungsstrecke in der Landeswährung erhoben.

Die Geltungsdauer der Fahrkarten beträgt allgemein 10 Tage.

Die Fahrt kann innerhalb der Geltungsdauer der Fahrkarte unterbrochen werden:

a) in Deutschland einmal ohne Förmlichkeit,
b) gegen Bescheinigung des diensttuenden Stationsbeamten sofort nach dem Verlassen des Zuges auf den litauischen, lettischen, estischen und Sowjetbahnen. Vor der Erneuerung der Reise auf diesen Bahnen hat der Reisende die Fahrkarte in der Stationskasse vorzuweisen, welche die Karte mit dem Tage und der Nummer des Zuges abstempelt, mit dem der Reisende seine Fahrt fortsetzt. Ohne diesen Vermerk hat die Fahrkarte keine Gültigkeit.

Das Gewicht des einzelnen Reisegepäckstücks darf 150 kg nicht überschreiten.

Der Tarif ist von der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) herausgegeben und verkäuflich.

Königsberg (Pr.), den 23. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (86)

4. Offene Stellen.

Wir suchen einen
technischen Obersekretär,
der über gründliche Kenntnisse im Sicherungsdienst verfügt. Dienstantritt möglichst bald. Besoldung beim Eintritt nach Gruppe VIII. Anrechnung bisheriger Dienstzeit. Den Meldungen sind Lebenslauf und Zeugnisse beizufügen.

Lübeck, den 22. Januar 1926. (75)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 5. Berlin, den 4. Februar 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Lokomotivbekohlungsanlagen unter 100 t Tagesumschlag.

Von Reichsbahnoberrat **Pontani**, Breslau.

Die in der Literatur behandelten Lokomotivbekohlungsanlagen ziehen sich fast ausschließlich auf einen Kohlenumschlag von [...]zlich 100 t und darüber bis 600 t. Auch die von Kranfirmen [vo]rgelegten Entwürfe rechnen mit Vorliebe mit großer Um[sch]lagsmenge. Für solche Anlagen ist ohne Zweifel die mecha[ni]sche Bekohlung — womöglich mit Portalkran und Greiferkran [—] das Gegebene, und die Wirtschaftlichkeitsberechnung bringt [kei]ne Schwierigkeit den Beweis dafür.

Bei den Lokomotivbahnhöfen der Reichsbahn kommen solch [gr]oße Umschlagsmengen gar nicht so häufig vor. Die meisten [Be]kohlungsanlagen haben vielmehr einen täglichen Kohlenum[sch]lag unter 100 t. Gerade für solche Anlagen hat aber die [Fr]age Interesse, ob mechanische oder Handbekohlung das wirt[sch]aftlichste und zweckmäßigste ist, und bis zu welcher Um[sch]lagsmenge herab die mechanische Bekohlung der Handbekoh[lu]ng gegenüber noch überlegen ist. Die bisherige Ansicht geht [[...]] wohl dahin, daß die mechanische Bekohlung unter 80 t mit [de]r Handbekohlung nicht mehr wetteifern kann.

[F]ür die meisten von der Industrie vorgelegten Entwürfe mit [Re]cht; durch die hohen Anlagekosten werden, trotz der Erspar[ni]sse an Personalkosten die Ergebnisse der Berechnung derart [ges]chmälert, daß sich der hohe Geldaufwand für die mechanische [An]lage nicht rechtfertigen läßt. Zudem erhöht sich der Preis [der] umgeschlagenen Kohlentonne mit geringerer Ausnutzung der [An]lage; es ändert sich ihre Wirtschaftlichkeit mit steigender [ode]r fallender Kohlenausgabe.

[E]s kommt also darauf an, eine Anlage zu finden, die neben [mö]glichst niedrigen Anlagekosten möglichst geringe Bedienungs-, [Str]om- und Unterhaltungskosten aufweist.

Unter Zugrundelegung dieser Faktoren wird sich eine bestimmte Bauart für jede täglich auszugebende Kohlenmenge als die wirtschaftlichste erweisen.

Nachstehend ist eine Berechnung für eine neu zu erbauende Bekohlungsanlage durchgeführt, bei der zurzeit täglich im Durchschnitt 100 t Kohlen zu verausgaben sind. Diese Ausgabemenge wird sich jedoch in absehbarer Zeit, infolge Einführung elektrischer Zugbeförderung um etwa die Hälfte verringern.

Nach eingehender Prüfung verschiedener Anordnungen wurde die in Abbildung 1 dargestellte, aus einem elektrisch angetriebenen fahrbaren Greiferdrehkran und einem fahrbaren Bunkergerüst bestehende Einrichtung (Bauart B) als zweckmäßigste für einen Umschlag unter 100 t täglich herausgefunden und nachstehend der bisher üblichen, aus elektrisch betriebenen ortsfesten Drehkranen, Schmalspurgleisen und einer Anzahl von Kohlenhunden bestehenden Anlage (Bauart A) Abb. 2 gegenübergestellt.

Die aus den Abb. 1 und 2 erkennbare Gleisanordnung zeigt für die Bauart B neben dem Greiferkrangleis ein weiteres Bekohlungsgleis für Wendelokomotiven. Der größeren Gleisentfernung zwischen den Bekohlungsgleisen zur Aufnahme der Schlackengrube entspricht bei Bauart A der Schlackenplatz. Der Greiferkran hat eine Tragfähigkeit von 2,0 t und eine Ausladung von 12,0 m. Seine Leistung kann auch über die hier betrachteten 100 t hinaus bis auf etwa 150 t Umschlag täglich gesteigert werden. Es kommt hier indessen darauf an, die untere Grenze der Wirtschaftlichkeit festzustellen.

Die Möglichkeit, bis zu verhältnismäßig geringem Umschlag herab mit der Betriebsweise nach Bauart A noch in Wettbewerb zu bleiben, beruht auf dem Wegfall besonderer Fundamentkosten für den Kran und in den verhältnismäßig niedrigen Fundamentkosten für den Bunker, welcher nur ein Feld von 100 m Länge bestreichen soll.

Abb. 1. Fahrbarer Greiferkran und fahrbares Bunkergerüst.

Den Berechnungen sind folgende, im Betrieb gewonnene Werte zugrunde gelegt:

Für Bauart A nach Abb. 2 Bekohlung (Ortsfester Drehkran mit Kohlenhunden).

An Personal ist erforderlich:

bei einer Ausgabe von 99—92 t tägl.	=	12 Köpfe
92—84 „ „	=	11 „
84—76 „ „	=	10 „
76—68 „ „	=	9 „
68—60 „ „	=	8 „
60—52 „ „	=	7 „
52—44 „ „	=	6 „
44—36 „ „	=	5 „
36—28 „ „	=	4 „
28—20 „ „	=	3 „
20—10 „ „	=	2 „

Die Anlagekosten betragen:

2 Kohlenladekrane mit elektrischem Antrieb	11 400 ℳ.
2 Fundamente hierzu	2 000 ℳ.
30 Hunde	4 250 ℳ.
Schmalspurgleis und Drehscheiben	1 700 ℳ.
Stromzuführung	650 ℳ.
zusammen	20 000 ℳ.

Abb. 2. Ortsfester Drehkran mit Kohlenhunden.

Je nach den besonderen örtlichen Verhältnissen, wie Kosten für den Grunderwerb, Geländebeschaffenheit, Grundwasserstand usw., sind zu den Ergebnissen der Berechnungen Zuschläge zu machen, die hier, da ohne allgemeine Gültigkeit, für vorliegende Betrachtung ohne Belang und von nur unwesentlichem Einfluß auf das Verhältnis der beiden Bekohlungsarten zueinander fortgelassen worden sind.

Für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung werden in Anbetracht des heutigen hohen Bankdiskontsatzes 20 % der Anlagekosten berechnet. Als Stromkosten werden für den Umschlag von 1 t = 0,02 ℳ, ein Preis, der für den Strom an der Verwendungsstelle gilt, eingesetzt.

Rückständeverladung.

Der Aufwand für das Entschlacken der Lokomotiven ist bei beiden Bauarten gleich und braucht daher bei der Gegenüberstellung nicht berücksichtigt zu werden. Für das Ausräumen der Schlackengruben und das Verladen der Rückstände sind für je 6 t 1,6 Köpfe in 3 Schichten erforderlich. Dieser Personalaufwand steigt oder fällt gleichmäßig mit steigender oder fallender Kohlenausgabe für je 8 t Kohlenausgabe um 0,2 Köpfe. Kosten für Verzinsung und Tilgung brauchen nicht berücksichtigt zu werden, da bei Bauart A und B ungefähr gleiche Einrichtungen vorhanden sind.

Für Bauart B nach Abb. 1 Bekohlung (fahrbarer Greiferkran und fahrbares Bunkergerüst).

Die Bunkertaschen auf dem Bunkergerüst haben ein Fassungsvermögen von etwa ⅔ des Tagesbedarfs = rd. 60 t. Hierdurch kann die Betriebszeit des Kranes auf 8 Stunden täglich eingeschränkt werden. Während der Tagesschicht sind bei einer Ausgabe von 100 bis 50 t täglich zusammen 3 Mann zur Bedienung des Kranes und zur Überwachung der Ausgabe, während der übrigen beiden achtstündigen Schichten ist jedoch nur ein Bediensteter zur Überwachung der Ausgabe aus den Bunkern erforderlich. Bei einer Ausgabe von weniger als 50 t täglich kann man in der Tagesschicht mit 2 Mann auskommen. Der Anteil an den Lohnkosten für die Bekohlung beträgt, dem Verhältnis zwischen täglicher Kohlenausgabe und Rückständeanfall entsprechend, $^{10}/_{11}$ der Gesamtlohnkosten.

Die Anlagekosten betragen:

fahrbarer Dampfdrehkran mit Selbstgreifer	32 800 ℳ.
Reservegreifer, Ersatzseil	3 000 ℳ.
fahrbares Bunkergerüst, 60 t fassend	19 000 ℳ.
100 lfd/m Fahrbahn für das Bunkergerüst, bestehend aus Betonfundament und Fahrschienen	5 200 ℳ.
für Aufstellen eines vorhandenen feststehenden Kohlenladekranes mit elektr. Antrieb	3 000 ℳ.
zusammen	63 000 ℳ.

Aus dieser Zusammenstellung ist zu ersehen, daß durch Vorhandensein eines Reservegreifers, eines Ersatzseiles und außerdem durch Aufstellung eines feststehenden Kohlenladekranes in reichlichem Maße dafür gesorgt ist, daß das Bekohlungsgeschäft bei Störung des Greiferkranbetriebes mittels des feststehenden Kranes fortgeführt, und daß durch Beschädigung des Greifers oder Reißen der Seile eingetretene Störungen schnellstens behoben werden können. Für die Aufstellung des feststehenden Kranes sind nur 3000 ℳ zur Herstellung des Fundamentes und der Stromzuleitung in obige Aufstellung eingesetzt worden, weil, wie es meistens der Fall sein wird, angenommen wurde, das infolge des Neubaues der Bekohlungsanlage Kohlenkrane frei werden würden. Auch nach Einsetzung der Beschaffungskosten für einen neuen Kran würde sich das Rechnungsergebnis nur unwesentlich erhöhen. Für den Brennstoffverbrauch des Dampfkranes wird der gleiche Satz, 0,02 ℳ/t, wie für den Stromverbrauch bei Bauart A, in die Berechnung eingesetzt. Für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung werden ebenfalls 20 % berechnet, wovon $^{10}/_{11}$ auf Bekohlung anzurechnen sind.

Die Anlage B bedarf zwar einer größeren Grundfläche und erfordert größere Gleisanlagen; die Mehrkosten hierfür sollen aber nicht besonders in Rechnung gestellt werden, weil diese Gleisanordnung betriebliche Vorteile hervorruft, welche dem Lokomotivbetriebe zugute kommen und auf sein Konto zu setzen

sind. Andererseits bleiben die Lohnmehrkosten bei Anlage A unberücksichtigt, die aufzuwenden sind, wenn die Kohlenbansen so völlig ausgenutzt werden sollen wie bei Anlage B, statt daß die Kohlen nur an den Bansenwänden aufgestapelt werden.

Zudem würde man beim Sinken der täglichen Kohlenausgabe auf ein gewisses Maß, etwa 50 t, das zweite Bekohlungsgleis nicht mehr nötig haben, es fiele somit aus der Rechnung aus, die Anlagekosten fielen, und das Endergebnis würde das gleiche bleiben. Bei einer täglichen Umschlagsmenge von mehr als 50 t würde man für die Bekohlung nach Bauart A ein weiteres Bekohlungsgleis und zwei weitere Krane benötigen, wodurch die Anlagekosten ansteigen, zu ungunsten der Bauart A. Das Ergebnis würde sich auch hier nicht nennenswert ändern. Es folgt aus dieser Überlegung, daß die größere Gleisanlage der Bauart B mit Recht außer Acht gelassen wird.

Rückständeverladung.

Die Personalkosten betragen, dem Verhältnis zwischen Kohlenausgabe und Rückständeanfall entsprechend, $^1/_{11}$ der Gesamtpersonalkosten. Die Einrichtung ist gegenüber der Bauart A um eine Schlackenlöschgrube erweitert, für die die Baukosten 5000 ℳ betragen. Für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung sind hier, da es sich nur um eine bauliche Anlage handelt, 10 % eingesetzt worden.

Der Gang und die Ergebnisse der Rechnung, besonders die Kosten des Kohlenumschlags und der Rückständeverladung, sind aus nebenstehenden Zusammenstellungen zu ersehen und außerdem in Abb. 3 als Schaulinien aufgetragen. Zu den Umschlagskosten ist noch zu bemerken, daß Entschlackungs- und Grunderwerbskosten nicht eingeschlossen sind, daß sie aber sonst alle Aufwendungen enthalten.

Aus der in Abb. 3 wiedergegebenen zeichnerischen Gegenüberstellung der Kosten für den Umschlag von 1 t Kohle einschl. der Verladung der dieser Kohlenmenge entsprechenden Rückstände ist ersichtlich, daß die Bauart B (Greiferkran mit Bunkergerüst) trotz der hohen Anlagekosten bis zu einer täglichen Kohlenausgabe von 44 t herab, wirtschaftlicher arbeitet, als die

Abb 3. Gegenüberstellung der geldlichen Aufwendungen für Lokomotivbekohlung.

weniger Anlagekosten, dafür aber höhere Personalkosten erfordernde Bauart A.

Aus den Ergebnissen der Berechnung lassen sich leicht die sonst im Zusammenhang mit wirtschaftlichen Erhebungen auf-

Berechnung für Bauart B nach Abb. 1 (Greiferkran mit Bunkergerüst).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
			Der Umschlag im Jahre beträgt:			Jährlicher Aufwand für						Gesamtaufwand für		Der Umschlag von		
						Personalkosten		Verzinsung, Tilgung u. Unterhaltung		Brennstoff						
Tägl. Kohlenausgabe	Anfall von Rückständen	Zusammen Sp. 1 + 2	Kohle	Rückstände	Zus. Sp. 4 + 5	Kohlenumschl.	Rückst.-Verldg.	Kohlenumschl.	Rückst.-Verldg.	Kohlenumschl.	Rückst.-Verldg.	Kohlenumschl. Sp. 7 + 9 + 11	Rückst.-Verldg. Sp. 8 + 10 + 12	1 t Kohle Sp. 13 / Sp. 4 kostet	$^1/_{10}$ t Rückst. Sp. 14 / Sp. 5 · 1/10 kostet	Zusammen Sp. 15 + 16
t	t	t	t	t	t	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
						$\frac{5 \cdot 2000 \cdot 10}{11}$	$\frac{5 \cdot 2000 \cdot 1}{11}$	20 % von $\frac{63\,000 \cdot 10}{11}$	20 % von $\frac{63\,000 \cdot 1}{11}$ + 10 % v. 5000			9 091 11 455 730	909 1645,5 73			
100	10	110	36 500	3650	40 150	9091	909	11 455	= 1645,5	730	73	21 276	2627,5	0,58	0,07	0,65
90	9	99	32 850	3285	36 135	9091	909	11 455	1645,5	657	65,7	21 203	2620,2	0,64	0,08	0,72
80	8	88	29 200	2920	32 120	9091	909	11 455	1645,5	584	58,4	21 130	2612,9	0,72	0,09	0,81
70	7	77	25 550	2555	28 105	9091	909	11 455	1645,5	511	51,1	21 057	2605,6	0,83	0,10	0,93
60	6	66	21 900	2190	24 090	9091	909	11 455	1645,5	438	43,8	20 984	2598,3	0,95	0,12	1,07
51	5,1	56,1	16 615	1861	20 476	9091	909	11 455	1645,5	372,3	37,2	20 918,3	2591,7	1,12	0,14	1,26
						$\frac{4 \cdot 2000 \cdot 10}{11}$						7 272,72 11 455 365	727,27 1645,50 36,50			
50	5	55	18 250	1825	20 075	7272,72	727,27	11 455	1645,5	365	36,5	19 092,72	2409,27	1,04	0,13	1,17
40	4	44	14 600	1460	16 060	7272,72	727,27	11 455	1645,5	292	29,2	19 019,72	2401,97	1,30	0,16	1,46
30	3	33	10 950	1095	12 045	7272,72	727,27	11 455	1645,5	219	21,9	18 946,72	2394,67	1,73	0,12	1,95
20	2	22	7 300	730	8 030	7272,72	727,27	11 455	1645,5	146	14,6	18 873,72	2387,37	2,58	0,33	2,91
10	1	11	3 650	365	4 015	7272,72	727,27	11 455	1645,5	73	7,3	18 800,72	2380,07	5,15	0,65	5,80

Berechnung für Bauart A nach Abb. 2 (Feststeh. Drehkrane mit Kohlenhunden).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
			Der Umschlag im Jahre beträgt:			Jährlicher Aufwand für Personalkosten		Verzins., Tilgung u. Unterhaltung		Stromkosten		Gesamtaufwand		Der Umschlag von		
Tägl. Kohlenausgabe	Anfall von Rückständen	Zusammen Sp. 1 + 2	Kohle	Rückstände	Zus. Sp. 4 + 5	Kohlenumschlag	Rückst.-Verldg.	Kohlenumschl.	Rückst.-Verldg.	Kohlenumschl.	Rückst.-Verldg.	Kohlenumschl. Sp. 7 + 9 + 11	Rückst.-Verldg. Sp. 8 + 10 + 12	1 t Kohle $\frac{\text{Sp. 13}}{\text{Sp. 4}}$ kostet	$^1/_{10}$ t Rückst. $\frac{\text{Sp. 14}}{\text{Sp. 5}} \cdot \frac{1}{10}$ kostet	Zusammen Sp. 15 + 16
t	t	t	t	t	t	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
99	9,9	108,9	36 135	3613	39 748	12 · 2000 24 000	2,4 · 3 · 2000 14 400	20 % von 20 000 ℳ 4000	—	722,7	—	28 722,70	14 400	0,80	0,40	1,20
92	9,2	101,2	33 580	3358	36 938	24 000	14 400	4000	—	671,6	—	28 671,60	14 400	0,86	0,43	1,29
92	9,2	101,2	33 580	3358	36 938	11 · 2000 22 000	13 200	4000	—	671,6	—	26 671,60	13 200	0,80	0,40	1,20
84	8,4	92,4	30 660	3066	33 726	22 000	13 200	4000	—	613,2	—	26 613,20	13 200	0,87	0,43	1,30
84	8,4	92,4	30 660	3066	33 726	10 · 2000 20 000	12 000	4000	—	613,2	—	24 613,20	12 000	0,80	0,39	1,19
……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……	……
44	4,4	48,4	16 060	1606	17 666	6 · 2000 12 000	1,2 · 3 · 2000 7200	4000	—	321,2	—	16 321,20	7 200	1,02	0,45	1,47
44	4,4	48,4	16 060	1606	17 666	5 · 2000 10 000	1 · 3 · 2000 6000	4000	—	321,2	—	14 321,20	6 000	0,90	0,37	1,27
36	3,6	39,6	13 140	1314	14 454	5 · 2000 10 000	6000	4000	—	262,8	—	14 262,80	6 000	1,08	0,45	1,53
36	3,6	39,6	13 140	1314	14 454	4 · 2000 8000	0,8 · 3 · 2000 4800	4000	—	262,8	—	12 262,80	4 800	0,93	0,36	1,29
28	2,8	30,8	10 220	1022	11 242	8000	4800	4000	—	204,4	—	12 204,4	4 800	1,19	0,47	1,66
28	2,8	30,8	10 220	1022	11 242	3 · 2000 6000	0,6 · 3 · 2000 3600	4000	—	204 4	—	10 204,4	3 600	1,00	0,35	1,35
20	2,0	22	7 300	730	8 030	6000	3600	4000	—	146	—	10 146	3 600	1,39	0,49	1,88
20	2,0	22	7 300	730	8 030	2 · 2000 4000	0,4 · 3 · 2000 2400	4000	—	146	—	8 146	2 400	1,12	0,33	1,45
11	1,1	12,1	4 015	401	4 416	4000	2400	4000	—	80.3	—	8 080,3	2 400	2,00	0,60	2,60

tauchenden Fragen nach jährlich erzielter Ersparnis, Dauer der Baukostentilgung usw. ermitteln.

Die jährlichen Ersparnisse betragen z. B. bei einer täglichen Kohlenausgabe von

100 t: (0,80 — 0,58) 36 500 + (0,40 — 0,07) 10 · 3650 = 20 075 RM.
90 t: (0,82 — 0,64) 32 850 + (0,41 — 0,08) 10 · 3285 = 16 753 „
80 t: (0.83 — 0,72) 29 200 + (0,42 — 0,09) 10 · 2920 = 12 848 „
70 t: (0,87 — 0,83) 25 550 + (0,41 — 0,10) 10 · 2555 = 8 942 „
60 t: — [(0,95 — 0,93) 21 900] + (0,43 — 0,12) 10 · 2190 = 6 351 „
50 t: — [(1,04 — 0,90) 18 250] + (0,40 — 0,13) 10 · 1825 = 2 373 „ .

Die negativen Vorzeichen vor dem ersten Klammerwert i vorstehender Ermittelung bei den täglichen Umschlagsmenge von 60 und 50 t rühren daher, daß für reine Bekohlung — ohn Berücksichtigung der Schlackenverladung — die Grenze de Wirtschaftlichkeit der Bauart B bereits bei 68 t tägl. Umschla liegt. Die Ersparnisse, die mit Bauart B gegenüber Bauart bei einer Umschlagsmenge unter 68 t noch erzielt werden. sin auf die gleichzeitige Verwendung des Greiferkrans zur Bekol lung und Schlackenverladung und auf die dadurch möglich Personalersparnis zurückzuführen.

Allgemeines.

— **Neuer A-B-C-Fahrplan.** Demnächst erscheint in dieser Zeitung ein Aufsatz von Reichsbahnrat Haupt, Breslau, in dem ein neuer, urheberrechtlich geschützter A-B-C-Fahrplan näher beschrieben ist. Schon heute soll kurz vermerkt werden, daß ein solcher Fahrplan aus jedem alphabetischen Stationsverzeichnis hergestellt werden kann, indem bei einem größeren oder kleineren Teil der Stationsnamen außer den bei allen Fahrplanstationsverzeichnissen üblichen Hinweisen auf die Seiten des Fahrplanbuches bzw. die Fahrplannummern auch die Zugverbindungen von und nach einem oder mehreren Verkehrsmittelpunkten angegeben sind.

Man kann dabei auch die weniger wichtigen Stationsnamen ganz fortlassen und so beispielsweise vollständig selbständige A-B-C-Fahrpläne für Fern- oder Nahverkehr herstellen. Ein derartiger Fahrplan dürfte schneller und besser als andere Darstellungen die rasche Auffindung der besten wichtigen Verbindungen ermöglichen und so eine vielseits empfundene Lücke i Fahrplanwesen ausfüllen.

— **Büroreform.** In der Berliner Verwaltungsakademie hie kürzlich Ministerialdirektor Dr. Brecht vom Reichsministeriu des Innern einen Vortrag über „Regierung und Büroreform" Im Anschluß an den Vortrag wurde eine Arbeitsgemeinscha für Büroreform gebildet, deren Leitung übernahmen: Ministerialdirektor Dr. Brecht als 1. Vorsitzender, Senatspräsiden Gärtner vom Büro des Sparkommissars als Vertreter, Ministerialamtmann Repp als 2. Vorsitzender, Amtsrat Zimmerman als Vertreter. Der Stoff wird in Einzelgebiete zerlegt und i besonderen Unterausschüssen behandelt werden. An der Han des neuen Entwurfs einer Geschäftsordnung für die Reichsministerien sollen zunächst Einzelfragen, wie das Problem de Anwendbarkeit und Technik des registraturlosen Betriebs, di Verkürzung des Laufs der Eingänge, Verfeinerung der Akte führung usw., behandelt werden.

Die Reichsbahn im Rahmen der deutschen Wirtschaft.

Von Diplom-Kaufmann **Rudolf Alpers**, Berlin.

Unsere Wirtschaft steht gegenwärtig im Zeichen der Umschichtung. Das Ende der Inflation brachte zwar den Zerfall der neisten wirtschaftlichen Scheingebilde, gleichzeitig aber auch einen besonders harten Kampf aller übriggebliebenen Wirtschaftseinheiten mit der neugeschaffenen Wirklichkeit. Es begann der Kampf mit den dadurch erst deutlich gewordenen Forderungen des Staates an die Privatwirtschaft bezüglich seiner Verpflichtungen als Friedensvertragskontrahent sowie der Kampf mit dem allgemein ungünstigen Stand der gesamten Weltwirtschaft. Solche Kämpfe bringen naturgemäß Verschiebungen in den Machtverhältnissen der eigenen Wirtschaft.

Hier interessiert vor allem festzustellen, daß diese Dinge mit vermehrter Heftigkeit jene Institute beeinflußt haben, die als Vermittler innerhalb der Wirtschaft auftreten müssen, namentlich als Überwinder des Raumes zwischen Produktion und Konsum. Das sind die Verkehrsunternehmungen. Bemerkenswert ist ferner aber, daß auch innerhalb der Grenzen dieses Gebietes selbst noch Änderungen wirtschaftlicher Natur von Bedeutung eingetreten sind.

Nur diese beiden Gesichtspunkte ermöglichen es, ein Bild von der augenblicklichen Lage des Verkehrs in der deutschen Wirtschaft zu geben.

Für die Güterverteilung kommen als wesentliche Vertreter des Massenverkehrs bei uns nur Eisenbahn und Schiffahrt in Frage. Über die Verhältnisse dieser beiden Transportmittel zueinander, insbesondere über den Umfang der Verschiebungen auf diesen Gebieten, gibt folgende Tabelle[1]) Aufschluß.

	Reichsbahn		Binnenschiffahrt			
	Gesamtbeförderung in Millionen Tonnen					
im Jahre		%	ankommende Schiffe	%	abgehende Schiffe	%
1913	505,00	100	58,68	100	62,58	100
1923	241,68	47,6	15,61	26,6	17,01	27,2
1924	260,45	51,6	46,57	79,4	41,77	66,7

Das Jahr 1923 kennzeichnet den allgemeinen Zusammenbruch der deutschen Wirtschaft. Für die Reichsbahn bedeutete es einen Verkehrsrückgang von 52,4 %, für die Binnenschiffahrt sogar einen solchen von 73,4 % bzw. 72,8 %. Wichtig ist nun zu beobachten, in welchem Maße sich die beiden Verkehrszweige wieder von dem Zusammenbruch erholen. Man erkennt deutlich den langsamen Aufstieg bei der Eisenbahn, den außerordentlich schnellen dagegen bei der Binnenschiffahrt. Diese verschiedenartige Entwicklung ist auch unter Berücksichtigung teilweise außerhalb der Wirtschaft liegender Gesichtspunkte ein Zeichen für die verschärfte Konkurrenz der Schiffahrt gegenüber der Eisenbahn, mit dem Erfolg zunehmender Abwanderung von einem zum anderen Transportmittel. Für den Umfang dieses Wettbewerbs nur ein Beispiel:

Befördert wurden:

	von der Reichsbahn	von der Binnenschiffahrt
1913:	198,28 Millionen t Kohle	31,71 Millionen t
1923:	94,32 „ „ „	11,22 „ „
1924:	94,62 „ „ „	rund 25,00 „ „

Es erübrigt sich, diese Zahlen näher zu erläutern. Erwähnt mag nur werden, daß selbst, wenn der Verkehr der Binnenschiffahrt 1923 gegenüber 1913 gleichmäßig dem der Reichsbahn zurückgegangen wäre (er hätte dann 1923 nur auf etwa 14 Millionen Tonnen sinken dürfen), noch immer ein Unterschied von [illegible] Millionen Tonnen gegenüber 1924 verbleiben würde. Mindestens dieser Unterschied, der mehr als 10 % der gesamten Kohlenbeförderung der Reichsbahn ausmacht, stellt den Prozentsatz der Abwanderung zur Binnenschiffahrt dar.

Als Grund für eine solche Verschiebung wird heute der ungünstige Stand der Eisenbahntarife angegeben. Das ist nur bedingt richtig. Fest steht allerdings, daß im Falle ernsthafter Konkurrenz, infolge der absoluten Spannung zwischen Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsfrachtsätzen, die Eisenbahn regelmäßig unterliegen muß. In der Auswirkung auf die gesamte Volkswirtschaft sind jedoch noch andere Gesichtspunkte als Billigkeit maßgebend.

Die Entwicklung der Frachtsätze auf den beiden Verkehrsgebieten zeigt Abb. 1.

Abb. 1. Entwicklung der Frachtsätze.

Sehr auffällig ist die direkt entgegengesetzte Gestaltung der Frachtsätze von 1923 ab. Während die Eisenbahntarife seit diesem Zeitpunkt dauernd sinken, bewegen sich die Tarife der Binnenschiffahrt, im Durchschnitt genommen, stetig in aufsteigender Linie. Von besonderer Wichtigkeit ist diese Tendenz, wenn man die eingangs erwähnte Tatsache berücksichtigt, daß der Verkehr der Binnenschiffahrt 1924 im Verhältnis zu dem der Reichsbahn eine viel größere Belebung erfahren hat. Diese Verhältnisse spiegeln am stärksten den erheblichen Gegensatz zwischen den Frachtsätzen beider Beförderungsmittel wieder. Der Frachtenmarkt der Binnenschiffahrt entwickelt sich, abgesehen von natürlichen Einflüssen auf den Transportweg (Wasserstand und Eisgang), im freien Spiel der preisbestimmenden Wirtschaftsfaktoren Angebot und Nachfrage ohne Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Notwendigkeiten. Die Tarife der Eisenbahn dagegen tragen soweit als möglich solchen Notwendigkeiten Rechnung.

Daneben gewinnen noch andere Dinge Bedeutung. Die dargestellten Verhältnisse bringen auch eine außerordentlich große Unregelmäßigkeit der Binnenschiffahrtsfrachtsätze innerhalb kurzer Perioden mit sich. Dies geht für das Jahr 1924 aus Abb. 2 unter III hervor.

Diese Ungleichheit gegenüber den Eisenbahnfrachtsätzen (vgl. Abb. 2 unter II) hat besonders für die augenblickliche Wirtschaftslage einen wesentlichen Nachteil. Die Tarife der Binnenschiffahrt sind durch ihre großen

[1]) Die Zahlen sind den Mitteilungen des Statistischen Reichsamts entnommen.

Schwankungen ein sehr unsicheres Moment für die Kalkulation der Warenpreise. Dann aber haften der Binnenschiffahrt selbst verschiedene Mängel an. Sie zwingt infolge des Fassungsvermögens ihrer Transportmittel zur Abnahme sehr großer Warenmengen und dadurch zur ständigen Bereithaltung entsprechender Lager- und Entlademöglichkeiten sowie gleichfalls zur Inanspruchnahme großer Kapitalien, die besonders in Zeiten wirtschaftlichen Stillstandes zinslos festgelegt sind. Auf einer solchen Grundlage kann nur eine geringe Anzahl von Unternehmungen arbeiten, einzig und allein der Großbetrieb.

Die Eisenbahn dagegen ermöglicht in rentabler Weise und zu jeder Zeit die Beförderung kleinster Quantitäten. Sie garantiert

Abb. 2.

Unter III bedeutet: a = Hamburg-Tetschen für Schwergüter
b = Stettin-Kosel für Eisenerz
c = Hamburg-Magdeburg für Schwergüter
d = Hamburg-Berlin für Kohlen.

dadurch die Speisung eines Wirtschaftsbetriebes jeden Umfanges entsprechend seinem jeweiligen Bedarf mit größter Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und ohne die Notwendigkeit der Bereithaltung kostspieliger technischer Einrichtungen.

In diesem Zusammenhang ist ferner noch die Wirkung der Frachtsätze der Eisenbahn auf den Warenmarkt von Wichtigkeit. In Wirtschaftskreisen wird dem Einfluß der Beförderungspreise auf die Warenpreise eine außerordentliche Bedeutung zugesprochen. Wenn man die tatsächliche Entwicklung dieser beiden Faktoren betrachtet, dringt die Überzeugung durch, daß dieser Einfluß vielfach überschätzt wird. Der Verlauf des Großhandelsindex im Jahre 1924 ist in Abb. 2 unter I gezeigt; man bemerkt, abgesehen von einigen Schwankungen, ein fortgesetztes Steigen. Erst seit etwa Mitte August des Jahres 1925 macht sich in stärkerem Maße die umgekehrte Tendenz bemerkbar. Im Gegensatz dazu zeigt die Gestaltung der Tarife der Reichsbahn, besonders unter Berücksichtigung der immer zahlreicher werdenden Ausnahmetarife, ein dauerndes Sinken. Heute gilt also der Satz, daß trotz aller Unregelmäßigkeit in der Entwicklung unserer Wirtschaft die Eisenbahnfrachtsätze den einzigen ruhenden Pol darstellen. Es gilt ferner noch der Satz, daß die Tarife der Reichsbahn durch langsames, aber allmähliches Fallen den Erfordernissen der Zeit Rechnung tragen, trotz aller Anforderungen, die man an die Finanzgebarung dieses Verkehrsinstitutes gegenwärtig stellt.

Mit diesem Gesichtspunkt wird die breiteste Kluft zwischen Reichsbahn und Privatwirtschaft berührt. Als Beweis sollen die deutschen Aktiengesellschaften dienen. Ihre Finanzpolitik befolgte vor dem Kriege verständlicherweise das Prinzip innerer Stärkung durch Schaffung stiller und offener Reserven sowie das Streben nach angemessener Rentabilität. Die Kriegs- und Inflationszeit stand im Zeichen der Aufblähung in jeder Beziehung. Die Zahl der Gesellschaften hatte sich vervielfacht, die Werte aller Art waren bis zur Unerkennbarkeit geschwollen. Jähen Halt bot die Stabilisierung der Währung, die erste Klarheit brachten die Goldmarkbilanzen. Die Wirtschaft mußte mit dem vorhandenen Bestand auf neuer Grundlage anfangen. Wie aber sah dieser Anfang bei den Aktiengesellschaften aus? Die Anlageschulden waren verschwunden. Die in Frage kommenden Aufwertungen sind nur ein Bruchteil der ursprünglichen Nominalbeträge. Die stillen Reserven wurden zu neuem Leben erweckt und zur Auffrischung der Anlagewerte bzw. des Eigenkapitals verwandt, so daß heute manche Gesellschaft mehr Kapital besitzt als vor dem Kriege. Alle diese Maßnahmen aber sind letzten Endes zugespitzt auf den Gesichtspunkt der Ertragsregulierung, dergestalt, daß man doch möglichst an Dividendenausschüttung denken kann. Es soll dabei keineswegs unbeachtet bleiben, daß im allgemeinen eine Substanzverminderung der Sachwerte eingetreten ist.

Wie sehen jedoch demgegenüber die Verhältnisse aus, auf denen sich die Finanzwirtschaft der Reichsbahn bewegt? Es muß zunächst besonders betont werden, daß die Reichsbahn heute ein nach privatwirtschaftlichen Maßstäben organisiertes Unternehmen ist, das allen daraus entspringenden Eigentümlichkeiten gerecht werden soll. Trotz dieser Ähnlichkeit gegenüber anderen Wirtschaftsgebilden bestehen erhebliche Gegensätze, ja man kann sagen, sie sind erst aus dieser Ähnlichkeit geboren worden. Während die Privatunternehmungen ihrer Anlageschulden durch den Währungsverfall größtenteils enthoben worden sind, hat man der Reichsbahn erst solche gegeben, und zwar in einer Höhe (11 Milliarden Obligationen) von 42 % ihres Anlagevermögens. Reserven irgendwelcher Art, die als Ausgleich für den Übergang von der Inflations- zur normalen Wirtschaft der Gegenwart hätten dienen können, haben der Reichsbahn nicht zur Verfügung gestanden. Die Erträge ihrer Arbeit sind in einer Weise für Reparationszwecke in Anspruch genommen, wie es bei keinem einzigen anderen Unternehmen jetzt und in Zukunft der Fall ist.

Man hat die Reichsbahn, wie die dargestellten Verhältnisse zeigen, heute in einen doppelten Widerspruch verwickelt. Es wurde ihr das Gewand privatwirtschaftlicher Organisation wenigstens in finanzieller Hinsicht, gegeben, ohne Möglichkeit die damit verbundenen Wirtschaftsmethoden zur Anwendung zu bringen. Es wurde ihr ferner aufgetragen, einerseits in höchstem Maße Diener des Staates zu sein, dagegen auf der anderen Seite die Interessen der Privatwirtschaft zu fördern und Vorläufer für ihren Wiederaufbau zu sein. Ob die Reichsbahn diesen Schwierigkeiten in allen Teilen gerecht wird, muß die Zukunft bringen. Sie dürfte es nur dann können, wenn die allgemeinen wirtschaftlichen Spannungen in Deutschland und ihre mannigfachen eigenen betriebswirtschaftlichen Fragen sich lösen lassen.

Praktische Winke für die Förderung des Unfallschutzgedankens in Eisenbahnbetrieben.

Von Eisenbahninspektor **Wegmann**, Essen.

Durch das zweite Gesetz über Änderungen in der Unfallversicherung ist den Versicherungsträgern eine gewaltige Mehrbelastung erwachsen, deren Tragfähigkeit vielen Körperschaften bei dem Tiefstand der wirtschaftlichen Lage ernste Sorge bereitet. Auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird, nachdem sie als selbständiges Unternehmen von der Reichsfinanzverwaltung getrennt ist, neben ihren sonstigen weitgehenden Verpflichtungen diese wesentlich erhöhten sozialen Leistungen bei ihrer wirtschaftlichen Konsolidierung nicht zu unterschätzen haben.

Um die Lasten der sozialen Gesetzgebung auch weiterhin tragbar zu gestalten, ergibt sich die zwingende Notwendigkeit, den Unfallschutzgedanken mit allen Mitteln zu fördern und durch vorbeugende Maßnahmen die Zahl der Betriebsunfälle möglichst herabzumindern. Auch ist es eine nationale Pflicht, den Volkskörper vor gewaltsamem Schaden an Leben und Gesundheit nach Kräften zu bewahren. Eine Statistik, aufgemacht für den Bereich der Reichsbahn über den durch eingetretene Unfälle verursachten Arbeitsstundenverlust, Verdienstausfall und entgangenen Nettoverdienst würde ein Zahlenmaterial ergeben, welches alle Erwartungen übertrifft.

Die Arbeiterschutzgesetze geben ihren Trägern das Recht und die Pflicht:

1. in ihren Betrieben Einrichtungen und Anordnungen zu treffen, die die Verhütung von Unfällen bezwecken,
2. den Arbeitnehmern Verhaltungsmaßregeln vorzuschreiben, die zur Verhütung von Unfällen zu beobachten sind.

Nach diesen Gesichtspunkten wurden für den Preußisch-Hessischen Staatsbahnbereich durch Ministerialerlaß vom 6. Dezember 1904 die Unfallverhütungsvorschriften geschaffen, die heute noch unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Änderungen Gültigkeit haben.

Hinsichtlich der Regelung des Betriebes hat die Verwaltung auf Grund jahrelanger Erfahrungen weitgehende Sicherheit getroffen. Die betriebssichere Erhaltung und Vervollkommnung aller baulichen und maschinellen Anlagen unter Anpassung an die neuesten technischen Errungenschaften sowie die Sicherung der Arbeitsstellen läßt die rastlose Förderung des mechanischen Unfallschutzes erkennen.

Die Unfallverhütungsvorschriften behandeln im zweiten Teil die Verhaltungsmaßregeln für die Arbeiter in den verschiedenen Betriebszweigen und sind in Plakatform an geeigneten Stellen zum Aushang gebracht, um zur Vorsicht und Achtsamkeit anzuhalten. Diese Unfallverhütungsplakate mit ihrer großen Anzahl von Verhaltungsvorschriften finden bei den beteiligten Personen aber wenig Verständnis und Beachtung und haben sich daher vielfach als ungeeignet erwiesen, belehrend und erzieherisch zu wirken.

Bei näherer Untersuchung der Unfallursachen ergibt sich die Tatsache, daß die weitaus größte Zahl der Unfälle im persönlichen Verhalten der Betroffenen liegt und überwiegend Arbeiter im jugendlichen Alter den Betriebsgefahren erliegen. Es kann den unerfahrenen, halbwüchsigen Arbeitern nicht zugemutet werden, daß sie beim Eintritt in den Betrieb befähigt sind, die Gefahren zu erkennen und sich ihnen gegenüber richtig zu verhalten. Es fehlt diesen Leuten an der angeborenen und anerzogenen Fähigkeit, Umsicht und Vorsicht anzuwenden. Das Problem der Unfallverhütung muß daher in Eisenbahnbetrieben offenbar viel weiter gefaßt werden, als es im allgemeinen bisher geschehen ist.

In Berufsgenossenschaftskreisen hat man die Unzulänglichkeit der Unfallverhütungsmaßnahmen nach dieser Richtung hin schon früher erkannt. In enger Anlehnung an das amerikanische System der Erhöhung des Gefahrenschutzes hat man eine Unfallverhütungsbild G. m. b. H. ins Leben gerufen, die sich mit der Herstellung und Verbreitung von künstlerisch ausgeführten Unfallbildern befaßt. Die Entwürfe zeigen in drastischer Form die Folgen zu großer Bequemlichkeit, Unachtsamkeit und Gedankenlosigkeit. Treffende Schlagworte dienen außerdem zur Erläuterung der Bilder, die teilweise auch in der Form zur Ausgabe gelangen, die eine Gegenüberstellung von falsch und richtig erkennen läßt. Während jene allgemein erzieherisch wirken sollen, tragen diese einen unterweisenden und belehrenden Charakter.

Zwei der neuesten Unfallverhütungsbilder, wie sie von der Unfallbild G. m. b. H. für Eisenbahnbetriebe verwendet werden, folgen nachstehend.

Zwischen den Puffern lauert Gefahr, Wähle lieber den Umweg!

VORSICHT! Halte Umschau!

Da in den Ausbesserungswerken und Bahnbetriebswerken prozentual die weitaus meisten Unfälle zu verzeichnen sind, dürfte es sich hier ganz besonders empfehlen, möglichst umfangreiche Sammlungen von Unfallbildern anzulegen und dann einen häufigen Wechsel im Aushang der Bilder eintreten zu lassen, sowie insbesondere auch im Anschluß an vorgefallene Unfälle das entsprechende Bild zur allgemeinen Kenntnis zu bringen. Durch einen häufigen Wechsel der Bilder würde die Aufmerksamkeit der Arbeiter wachgehalten werden können.

Weiter sind Warnungstafeln und Belehrungsplakate in sinnfälliger Schrift nicht zuletzt geeignet, die Arbeiterschaft zu größerer Selbstüberwachung anzuspornen. So findet man neuerdings auf einzelnen Privatwerken des Industriebezirks an freistehenden Gebäuden und belebten Plätzen große in die Augen fallende Anschriften etwa in der Form:

Schützt Euch vor Unfällen!
Helft Unfälle verhüten!
Arbeitet unfallsicher!
Kommt ausgeruht zur Arbeit, dann seid Ihr unfallsicher!

und andere.

Mit derartigen Zitaten wird weiter in Werkszeitungen, auf den Lohntüten usw. der Unfallschutzgedanke wachgehalten.

Während sich bei uns bisher die Unfallverhütung in der Hauptsache nur auf mechanische Schutzvorrichtungen beschränkte, legt man in Amerika besonderen Wert auf die persönliche Sicherheit der im Werk Tätigen. In der richtigen Erkenntnis, daß die Unfallverhütung wichtiger ist als die Gewährung von Entschädigungen, wird diese in Amerika mit allen erdenklichen Mitteln gefördert. Man hat dort für den Begriff Unfallverhütung das mehr ansprechende Wort Sicherheit (Safety). Safety first, die Sicherheit an erster Stelle, ist das Losungswort in amerikani-

schen Werkstätten geworden. Werke, welche die geringste Zahl von Unfällen aufweisen, werden prämiiert, d. h. sie erhalten als Anerkennung vom Staat eine Geldprämie oder Plakette. Auf einzelnen Werken wird die Unfallsicherheit durch Fahnen, sogenannten Safety-Fahnen, dokumentiert, die regelmäßig am 1. eines jeden Monats aufgezogen und bei dem ersten Unfall niedergeholt werden.

Nach der Statistik der amerikanischen Versicherungsgesellschaften haben sich die Unfälle infolge der intensiven Aufklärungs- und Werbetätigkeit um 50 bis 75 % verringert. Aber auch in verschiedenen Großbetrieben des rheinisch-westfälischen Industriebezirkes weist die Unfallstatistik einen erfreulichen Rückgang der Betriebsunfälle auf, den man in erster Linie sachkundiger Arbeit auf dem Gebiet der Unfallpropaganda durch Wort und Bild verdankt.

Wenn der Gedanke der Schulung und Erziehung der Arbeiterschaft in so praktischer Weise bei der Privatindustrie immer mehr an Boden gewinnt, ist dieses ein sicherer Beweis dafür, daß die aufgewendeten Kosten sich bezahlt machen.

Es muß daher auch für die Eisenbahnverwaltungen ein erstrebenswertes Ziel sein, sich zu enger Interessengemeinschaft zusammenzuschließen und möglichst von einer Zentrale aus die Unfallsicherheit für ihre gefahrvollen Betriebe nach bewährten Mustern systematisch auszubauen.

Beim Verbande der Deutschen Berufsgenossenschaften besteht neben der Unfallverhütungsbild G. m. b. H. eine Arbeitsgemeinschaft, der sich zu gemeinsamer Arbeit angeschlossen haben

die Verbände der gewerblichen und landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften,
der Verband Deutscher Maschinenbauanstalten,
der Verein Deutscher Gewerbeaufsichtsbeamten,
die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betriebsingenieure,
die drei großen Arbeitergewerkschaften.

Die Arbeit wird geleistet von Fachausschüssen, in denen die Vorschriften über den unfallsicheren Bau der Maschinen beraten und zusammengestellt und den Herstellern übermittelt werden. Sie sind gleichzeitig Vermittelungsstelle für etwaige aus der Praxis kommenden Beanstandungen und für Verbesserungsvorschläge.

Durch die Verwertung der auf diese Weise gesammelten Erfahrungen wird der Vervollkommnung des technischen Unfallschutzes ein wesentlicher Dienst geleistet.

Durch einen Anschluß an diese Arbeitsgemeinschaft dürfte der Reichsbahn, selbst wenn sie als maschinenerzeugend weniger in Frage kommt, vielfach wertvolle Hinweise geboten sein, bestehende Betriebsgefahren in ihren großen Werkstätten auf mechanischem Wege auszuschalten. Dieser Schritt wäre jedoch nur dann erfolgversprechend, wenn die in Frage kommenden Werktätigen einschließlich der Werkleitung zuvor dahin beeinflußt würden, zweckdienliche Anregungen für eine durchaus sichere Betriebsführung zu geben und etwaige empfehlenswerte Änderungsvorschläge zu machen. Die Unfälle gerade in den Werkstättenbetrieben lassen zweisfellos erkennen, daß hier Gefahrenquellen vorliegen, deren Ergründung und Beseitigung nicht tatkräftig genug betrieben werden kann.

Wenn eingangs die Rede ist von einer drückenden Mehrbelastung der Versicherungsträger durch das Änderungsgesetz vom 14. Juli 1925 und aus diesem Grunde die wirtschaftliche Notwendigkeit hervorgehoben wird, die Unfallkurve möglichst herabzudrücken, so darf nicht unerwähnt bleiben, daß das Gesetz von dem Leitgedanken des schadenverhütenden Wirkens beseelt, die vornehmste Pflicht der Versicherungsträger in der Verhütung von Unfällen zur Erhaltung der Volkskraft erblickt. Diese Erkenntnis hat sich durchgerungen zu einer Zeit, wo der Volkskörper noch aus unzählig schweren Wunden blutet, die ihm der Weltkrieg geschlagen hat.

Im Hinblick darauf muß es allein schon aus ethischen und sozialen Gründen das Bestreben der maßgebenden Stellen sein dem Willen des Gesetzgebers mit allen gebotenen Mitteln zu gutem Gedeihen zu verhelfen, um das Volkswohl zu fördern und zu mehren.

Beschleunigung des Wagenumlaufs[1]).

Von Reichsbahnamtmann **Börnicke**, Hamburg.

In mehreren Nummern der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ ist die wichtige Frage der Beschleunigung des Wagendienstes wissenschaftlich behandelt worden. U. a. ist der Vorschlag gemacht worden, Betrieb und Verkehr enger zusammenzufassen. Hierzu nimmt Eisenbahnoberinspektor Stroesner in einem Aufsatz in Nr. 14, Jahrg. 1925, Stellung und sucht vom Verkehrsstandpunkt aus nachzuweisen, daß der Wagenumlauf unbedingt eng mit dem Verkehr verbunden ist und eine Zusammenlegung von Betrieb und Wagendienst nicht zweckentsprechend wäre. In seinen Ausführungen stellt der Verfasser den Betriebsstellen kein gutes Zeugnis aus. U. a. wird darin gesagt:

„Dem Verkehr steht bezüglich des Wagendienstes die weitaus beste und gründlichste Erfahrung zur Seite; der Betrieb steht der ganzen Sache fremd gegenüber.

Wie die Erfahrung gelehrt hat, haben sich um eine Beschleunigung des Wagenumlaufs von dem so überaus wichtigen Verkehrsstandpunkt aus bisher fast ausschließlich die mit der Überwachung des Verkehrs betrauten Stellen gekümmert, da eben die Interessen des Betriebes auf anderem Gebiete liegen und auch den Betriebsbeamten vielfach die eingehende Kenntnis fehlt.

Der weitaus größte Teil der wichtigsten Arbeiten, die mit dem Wagendienst überhaupt zusammenhängen, ist von den Verkehrsdienststellen zu bewältigen, so daß für den Betrieb nur ein kleiner Anteil verbleibt.

Dank der Pflichttreue unseres Personals und der altgewohnten und bewährten Überwachung des Wagendienstes durch die Verkehrsämter können die Verkehrsverhältnisse heute als durchaus geordnet angesehen werden.“

Diese Kritik des Betriebsdienstes veranlaßt mich, da sie den tatsächlichen Verhältnissen in keiner Weise entspricht und die Frage der Beschleunigung des Wagenumlaufs durchaus nicht klärt, zu einer Erwiderung vom Betriebsstandpunkt.

Als Beweis dafür, daß der Betrieb dieser Frage nicht fremd gegenübersteht und die Betriebsbeamten volles Verständnis für alle Bedürfnisse des Verkehrs und Pflichtgefühl genug besitzen auch ohne Überwachung durch die Verkehrsstellen alles zu tun was zur Beschleunigung des Wagenumlaufs beiträgt, seien aus der Fülle meiner Erfahrungen folgende Fälle angeführt:

1. Von 1905—1912 war ich auf einem großen Verschiebebahnhof mit angeschlossenem, rund 600 Wagen fassenden Ladebahnhof als ständiger Vertreter des Dienststellenvorstehers tätig. Die Anlagen reichten für eine planmäßige Verkehrsabwicklung nur in verkehrsschwachen Zeiten aus; im Herbst- und Winterverkehr kämpfte der Bahnhof ständig mit Stockungsgefahren. — Den Betriebsschwierigkeiten war der Bahnhof nur gewachsen, wenn die Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten der jeweiligen Verkehrslage durch geschickte und umsichtige Anordnungen Rechnung trugen, die Rangierkolonnen und Lokomotivpersonale Höchstleistungen erzielten, die Züge pünktlich fertiggestellt wurden und die Verkehrsstellen sich den Bedürfnissen des Betriebes anpaßten. Letzteres war sehr oft nicht der Fall, insbesondere litt der Betrieb oft unter „Warten auf Papiere“. Bei der Verfolgung dieser Unregelmäßigkeiten durch die Ämter standen die Berichte der Güterabfertigung in der Regel in Widerspruch mit denen des Bahnhofs. Der Fehler lag darin, daß die Arbeiten der Zugabfertigungsstellen nicht genügend überwacht werden konnten, denn der Dienstvorsteher hatte sein Büro in der 30 Minuten entfernten Güterabfertigung. Geordnete Verhältnisse traten erst ein, nachdem auf wiederholte Anträge des Bahnhofs diesem im Jahre 1906 die Zugabfertigung unterstellt und mit einem Betriebsbeamten als Leiter besetzt worden war, sowie nachdem der Bahnhof den gesamten Zugabfertigungsdienst organisiert hatte. U. a. wurde der Dienst der Wagenschreiber mit dem der Zugabfertigung verschmolzen. Hieraus

[1]) Der bereits vor längerer Zeit eingegangene Aufsatz konnte aus geschäftlichen Rücksichten nicht früher veröffentlicht werden. Die Schriftleitung.

rgab sich auch noch ein nicht unbedeutender wirtschaftlicher Vorteil, nämlich der, daß drei Köpfe gespart werden konnten.

Da die Zugabfertigung noch heute zum Bahnhof gehört, obwohl dessen Anlagen inzwischen erheblich erweitert wurden und der heutige Verkehr eine ganz andere Bedeutung hat als der im Jahre 1906, ist auch noch der Beweis erbracht, daß Arbeiten, wie sofortige Feststellung etwaiger Verzögerungen auf Grund der Papiere, Vergleichen der weiterlaufenden und der angekommenen Wagen mit den Papieren, Nachprüfung der Blei- und sonstigen Verschlüsse, Beschreiben der Wagen mit Entladestellen, Kreideanschriften über Bereitstellungszeit nicht, wie der Verfasser meint, unbedingt den Verkehrsstellen überlassen werden müssen, sondern mit noch größerem Nutzen von Betriebsstellen wahrgenommen werden können.

2. Die Wagendienststelle hatte für die Beschleunigung des Wagenumlaufs nicht die Bedeutung, die in dem Aufsatz diesen Stellen beigelegt wird. Mit den Verkehrsinteressenten stand sie fast in gar keiner Fühlung; denn sie bestellten die Wagen nicht bei ihr, sondern bei Stellen (Ladebahnhof und Verwaltungsgebäude der Güterabfertigung), die die Bestellungen nur an die Wagendienststelle weitergaben. Diese mußte ihren Sitz auf dem Rangierbahnhof im Stationsgebäude haben, weil sie sonst keinerlei Fühlung mit dem Betrieb gehabt hätte. Die Tätigkeit des Wagenbeamten konnte sich in der Hauptsache nur auf die Aufnahme des Wagenbestandes in den ausgedehnten Bahnhofsanlagen, auf die Abgabe der Wagenmeldungen und die Überwachung der Innehaltung der vom Bahnhof aufgestellten Bahnhofsbedienungs- und Übergangspläne erstrecken, eine Tätigkeit, wie sie jeder Betriebsbeamte mit demselben Erfolg ausüben kann.

Irgendwelchen wirksamen Einfluß auf die Beschleunigung des Wagenumlaufs durch Vorschläge konnte er nicht ausüben, weil er dazu mit dem Betrieb nicht genügend verwachsen war und auch keine genügende Kenntnis von der Leistungsfähigkeit der Nachbarübergangsbahnhöfe hatte. Vor allen Dingen wären häufige Dienstleistungen des Nachts notwendig gewesen, weil sich gerade auf Güterbahnhöfen mit angeschlossenen Ladestellen der Hauptbetrieb in den Nachtstunden abwickelt. Die Wagendienststelle war aber nur in der Zeit von 8.00 bis 1.00 und von 4.00 bis 7.00 besetzt. Es liegt auf der Hand, daß in diesen wenigen Tagesstunden keine ersprießliche Tätigkeit in der Überwachung des Wagenumlaufs ausgeübt werden kann. Zweifellos könnte der Wagendienstbeamte mit besserem Erfolg wirken, wenn er wie die Zugabfertigung dem Bahnhof unterstellt wäre; denn er könnte dann für den Betrieb und damit für den Wagendienst eine ebensolche Stütze werden wie ein tüchtiger Inspektor im Aufsichtsdienst. Die Aufnahme des Wagenbestandes und die einfachen Wagenmeldungen könnten unter Aufsicht eines Inspektors vom Außendienst von einer tüchtigen C-Kraft (Eisenbahnassistent) ausgeführt werden; die mit den Fremdwagennachweisen und dgl. beschäftigten, durchweg im Lohnverhältnis stehenden Bediensteten, die bei der jetzigen Tätigkeit des Wagendienstbeamten meistens unbeaufsichtigt sind, könnten zweckmäßig im Stationsbüro oder der Zugabfertigung zugeteilt werden. Fraglos würde sich hieraus auch noch eine Ersparnis an Köpfen ergeben, ohne daß dadurch der Verkehrsdienst irgendwie benachteiligt würde.

3. Von 1917—1922 leitete ich einen Seehafenbahnhof mit Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, auf dem bei mittlerem Verkehr täglich acht Rangierlokomotiven arbeiteten. Das gesamte Personal, sowohl des Betriebs- als auch des Abfertigungsdienstes, war mir unterstellt; für die Geschäfte der Güterabfertigung war jedoch der Gütervorsteher (heute Inspektor), der zugleich mein ständiger Vertreter war, persönlich verantwortlich. Ihm oblagen auch die Wagendienstgeschäfte. Der Güterverkehr war mannigfaltig. Den Hauptverkehr brachten vier Wasserumschlagplätze, auf denen täglich bis zu 700 Wagen beladen werden konnten. Die Einfuhr bestand hauptsächlich aus Erzen, Phosphat, Kohlen, Getreide; die Ausfuhr in Kali, das an manchen Tagen in mehreren geschlossenen Zügen angebracht wurde. An bedeutenden Industrieplätzen mit Gleisanlagen waren vorhanden: 5 Ölfabriken, eine Guano- und eine Mühlenfabrik, eine Brikett- und eine Galalithfabrik, außerdem zwei kleinere Werften und ein Freiladegleis.

Die Gleisanlagen im Betriebsbahnhof waren äußerst beschränkt. Sie genügten für einen Versand von 400 Wagen; bei stärkerem Verkehr wurden besondere Maßnahmen erforderlich, und zwar nicht nur für den Betriebs-, sondern auch für den Abfertigungsdienst. Besonders schwierig gestalteten sich die Verhältnisse zu Zeiten sprunghaft steigenden Verkehrs, namentlich in der Zeit der Ruhrbesetzung, wo der Bahnhof zu einem wichtigen Kohlenumschlagplatz, insbesondere für Dienstkohlen, geworden war und der vorgelegene Verschiebebahnhof, auf den der Seehafenbahnhof bunt rangierte, diesen Massenverkehr nicht mehr bewältigen konnte. Die wichtigsten Maßnahmen, die zu dessen glatter Abwicklung getroffen wurden, waren folgende:

a) Verstärkung des Abfertigungspersonals durch eine der jeweiligen Verkehrslage entsprechende Anzahl Kräfte des Betriebsdienstes, die wieder durch Nachschub aus den Bahnmeistereien ersetzt wurden, z. B. wurden im Fahrdienstleiterdienst tätige C-Kräfte durch für diesen Dienst geprüfte Weichenwärter ersetzt oder es wurden Kräfte aus dem Stationsbüro, im Notfall sogar Aufsichtsbeamte zur Aushilfe in die Güterabfertigung geschickt. Bei diesem Verfahren konnte auf der Güterabfertigung weder Personalmangel, der wegen der daraus entspringenden Verzögerung in der Fertigstellung der Papiere immer zu Zugverspätungen und schließlich zu Stockungen führt, noch der bei abflauendem Verkehr in den Abfertigungsstellen so oft zu beobachtende Personalüberfluß eintreten.

b) Engste Fühlungnahme der Bahnhofsleitung mit den Firmen. Den betrieblichen Bedürfnissen entsprechend wurden die Zeiten für die Ablieferung der Frachtbriefe vereinbart; verschiedentlich wurde von den Firmen Einführung der Nachtarbeit in den Kontoren gefordert. Zur Entlastung des vorgelegenen Verschiebebahnhofes wurde dauernd auf richtungsweise Verladung hingewirkt. Die Dienstkohle konnte infolgedessen durchweg geordnet nach Bestimmungsstationen in geschlossenen Zügen abgefahren werden. Durch diese Art der Verladung konnte nicht nur die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes außerordentlich erhöht werden (von 400 auf 800 Wagen Versand), es konnte auch die bei der allgemeinen Kohlennot gebotene schnelle Beförderung erzielt werden.

c) Hand-in-Handarbeiten des Wagendienstbeamten mit der Bahnhofsleitung. Bei der Zuweisung von Wagen an die Firmen wurden bei dem damaligen Wagenmangel diejenigen am besten bedacht, die dem Bahnhof bezüglich seiner Forderungen zu b) die wenigsten Schwierigkeiten machten.

Die auf diese Weise erzielten guten Leistungen in der Beschleunigung des Wagenumlaufs wären sicherlich nicht erreicht worden, wenn der Bahnhof keinen Einfluß auf die Geschäfte der Güterabfertigung und keine Verbindung mit den Firmen gehabt hätte, der Wagendienstbeamte sich im Sinne des Aufsatzes als Kontrollorgan des Verkehrsamtes gefühlt und nur daraf beschränkt hätte, diesem die festgestellten Unregelmäßigkeiten zu melden, um es in die Lage zu setzen, gegen Mißstände einzuschreiten und zu prüfen, in welcher Weise Abhilfe zu schaffen sei.

4. Seit 1922 leite ich einen 12 km langen Freihafenbahnhof mit weitverzweigten Anschlußanlagen, auf dem zu verkehrsreichen Zeiten oft mehr als 50 Rangierlokomotiven arbeiten. Die Gesamtlänge der Gleisanlagen beträgt ca. 200 km. Die vom Verfasser so hoch bewerteten Grundsätze finden hier Anwendung: Die Zugabfertigung und die Wagendienststelle gehören der Güterabfertigung und haben die Aufgabe, den Betrieb auf Innehaltung des Bahnhofsbedienungsplanes, ordnungsmäßige Ausführung der Wagenaufgaben, rechtzeitige Abbeförderung der Versandwagen usw. zu kontrollieren. Die Kontrolle in den Anschlußbezirken wird durch Ladeschaffner ausgeübt, außerdem führen sie noch das Bezirkskontrollbuch. Die wichtigsten Arbeiten aber, die mit dem Wagendienst überhaupt zusammenhängen, wie Kreideanschriften über Gestellungszeiten, Zuweisung der bestellten Wagen an Versender, auch in Mangelszeiten, Beachtung der Bestimmungen über die Verwendung von Wagen für Auslandssendungen und sonstiger Zoll- und Steuervorschriften, Überwachung der Verladung, Übergabe und Übernahme von Wagen und Gütern in den Anschlüssen, Beachtung der Verladebestimmungen, Prüfung der Bleiverschlüsse usw. — Arbeiten, die nach Ansicht des Verfassers unbedingt den Verkehrsstellen überlassen werden müssen, sind nicht den Ladeschaffnern, sondern dem Rangierpersonal übertragen, und zwar deshalb, weil die Ladeschaffner nur Tagdienst verrichten, die Anschlüsse aber zur Hauptsache nachts bedient werden. Auch diese Arbeiten unterliegen der Kontrolle durch die Ladeschaffner, obwohl sie dafür selbst verantwortlich sein sollten. Die Folge ist, daß bei dem Umfang des Wagendienstes — es sind an manchen Tagen bis zu 1000 Wagen zur Beladung bereitzustellen — viele Unregelmäßigkeitsmeldungen aufkommen und darüber zwischen Güterabfertigung und Bahnhof ein ausgedehnter Schriftwechsel geführt wird.

Fast in allen Fällen verlaufen die Untersuchungen fruchtlos, so daß der Zweck der Meldungen und des Schreibwerks in der Regel verloren geht. Der Grund hierfür liegt nur darin, daß die den Wagendienst überwachenden Ladeschaffner als Bedienstete der Güterabfertigung einerseits nicht das erforderliche Verständnis für die Betriebszusammenhänge besitzen, andererseits beim Betriebspersonal keine Unterstützung finden, wenn sie bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten Schuldige ermitteln wollen. Zweifellos könnten sie ihre Aufgaben besser erfüllen, wenn die Wagendienststelle dem Bahnhof angehörte; denn dann könnten die Ladeschaffner über ihre Obliegenheiten außer vom Wagendienstbeamten auch noch vom Bahnhof unterwiesen werden, und ferner könnten sie in ihrer Stellung dem Betriebspersonal gegenüber so gestärkt werden, daß sie in der Lage wären, mit dem Betriebspersonal Hand in Hand zu arbeiten und die Meldungen in einer für die Verfolgung von Unregelmäßigkeiten brauchbaren Weise abzufassen.

Weiter würde sich die Möglichkeit bieten, die Ladeschaffner mehr zur praktischen Mitarbeit heranzuziehen. Im wirtschaftlichen Interesse darf m. E. hierauf nicht verzichtet werden.

Die Vorteile bei der Beaufsichtigung des Wagendienstes durch die Verkehrsorgane bestehen hauptsächlich darin, daß die Güterabfertigung bei ihrer Verantwortlichkeit für richtige Gebührenerhebung in der Lage ist, eine gründliche Kontrolle hinsichtlich der Berechnung von Standgeldern, Stellgebühren usw. auszuüben, und daß die Verkehrtreibenden, was der Verfasser für unbedingt nötig hält, in allen Angelegenheiten nur mit der Güterabfertigung zu verkehren brauchen. Es ist aber nicht erforderlich, daß hierin bei Aufhebung der Trennung eine Änderung eintritt; denn die Güterabfertigung könnte unbedenklich nach wie vor ihre Kontrolle ausüben und die Wagendienststelle, bei der jetzt die Wagen bestellt werden, könnte auch fernerhin ihren Sitz bei der Güterabfertigung behalten.

Nach einem Aufsatz über „Beschleunigung des Wagenumlaufs" von Reg.-Rat Gösch, Gießen, in Nr. 28 dieser Zeitung vom 10. Juli 1924 soll allerdings die Güterabfertigung für die rechtzeitige Bereitstellung der bestellten Wagen verantwortlich sein und die Beschwerden der Versender bei nicht rechtzeitiger oder nicht ausreichender Wagengestellung behandeln und vertreten; in Wirklichkeit aber liegt die Verantwortung beim Bahnhof, da die Güterabfertigung für die Arbeiten der ihr nicht unterstellten Rangierpersonale ebensowenig verantwortlich gemacht werden kann, wie z. B. der Bahnhof für die Arbeiten der Rotten der Bahnmeisterei. Es ist daher auch höchst unzweckmäßig, daß die Beschwerden der Versender über nicht ausreichende oder nicht rechtzeitige Wagengestellung in der Güterabfertigung bearbeitet werden; denn daraus entstehen nur zeitraubende und überflüssige Schreibereien zwischen Güterabfertigung und Bahnhof. Hinzu kommt, daß Bescheide, die von nicht verantwortlichen Stellen erteilt werden, den Kern der Sache meistens nicht treffen und dadurch nur zur Quelle neuer Beschwerden werden.

Die wichtige Frage der Beschleunigung des Wagenumlaufs ist weniger eine Frage der gründlichen Überwachung des Wagendienstes, als eine Frage der rechtzeitigen Einstellung von Lokomotiven und Personal in den Rangier- und Zugdienst (Einlegen von Bedarfszügen). Solange der Verkehr nur so stark ist, daß er mit den ständigen Rangierkolonnen und den regelmäßig verkehrenden Zügen ohne Schwierigkeiten bewältigt werden kann, kommen im allgemeinen Unregelmäßigkeiten im Wagenumlauf, die den Verkehrsstellen Anlaß geben könnten, beim Verkehrsamt Abhilfe zu beantragen, nicht vor. Das Verkehrsamt kann daher trotz seiner Verantwortlichkeit für den Wagenumlauf selten solche Maßnahmen treffen, daß bei Eintritt eines stärkeren Verkehrs, zu dessen Bewältigung die vorhandenen Lokomotiven und Personale nicht mehr ausreichen, Störungen überhaupt nicht eintreten. Es ist auch nicht in der Lage, irgendeine Stelle wegen versäumter Mehreinstellung von Lokomotiven zur Verantwortung zu ziehen, weder die Wagendienststelle, weil diese über die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes nicht unterrichtet sein kann, noch den Bahnhof, weil dieser zu den Kreisen der Verkehrtreibenden keine Beziehungen hat und daher von ihm nicht verlangt werden kann, daß er sich von zu erwartenden Verkehrssteigerungen rechtzeitig Kenntnis verschafft. Hier liegt also ein Organisationsfehler, der notwendig beseitigt werden muß.

Der Bahnhof, den ich jetzt leite, litt ein Jahrzehnt hindurch fast bei jeder Verkehrssteigerung unter Stockungen, ohne daß die für den Wagenumlauf verantwortlichen Verkehrsstellen irgendwie für Besserung sorgen konnten. Ein geregelter, beschleunigter Wagenumlauf trat erst ein, nachdem im Jahre 1922 die Aufsichtsbezirke vermehrt, eine Zugleitung eingerichtet und dem Bahnhof 22 Aufsichtsbeamte überwiesen waren. Seit dieser Zeit hat sich die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes nicht nur um das Doppelte erhöht, es sind auch ganz erhebliche Verbesserungen im Wagenumlauf eingetreten. Daß z. B. die Ausnutzung der Fremdwagen um 60 % gestiegen ist, kann lediglich als ein Erfolg der besseren Aufsicht in den Bezirken durch Betriebsbeamte gebucht werden. Bei dieser Sachlage drängt sich die Frage auf, ob die Wirtschaftlichkeit es zuläßt, eine Wagendienststelle, die mit Bezug auf die Beschleunigung des Wagenumlaufs völlig versagt hatte, trotz der erheblichen Vermehrung der Aufsichtsbeamten als Kontrollstelle mit einem unverminderten Personal weiterhin bestehen zu lassen, oder ob es nicht vorteilhafter wäre, den Wagendienst mit dem Betrieb zu vereinigen. Da fast auf allen größeren Bahnhöfen ähnliche Verbesserungen in der Beaufsichtigung des Betriebes durch Ausbau der Zugleitungen, Errichtung von Befehlsstellen, Vermehrung der Aufsichtsbeamten eingetreten sind und die Reichsbahndirektionen das Meldewesen mit Hilfe der Zug- und Oberzugleitungen so ausgestaltet haben, daß die Meldungen der Wagendienststellen an die Verkehrsämter für die Beschleunigung des Wagenumlaufs heute von ganz untergeordneter Bedeutung sind, dürfte gerade die heutige Zeit, zumal die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund aller Maßnahmen zu stehen hat, zur Vornahme organisatorischer Änderungen geeignet sein.

Ich schließe mich daher den Ausführungen des Privatdozenten Dr.-Ing. Louis Jänicke in Berlin in Nr. 15 Jahrg. 1924 d. Ztg. an, die dahin lauten, daß eine engere Zusammenfassung der drei Stellen: Betrieb, Verkehr und Gewerbetreibende, die den Wagenumlauf bestimmen, sich wohl erst bei einer Organisationsänderung, bei der Betrieb und Wagendienst zusammengelegt werden, voll erreichen läßt.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

Am 21./22. Januar 1926 wurde in Berlin die 141. Sitzung der Ständigen Tarifkommission abgehalten. Es wurden die nachstehend abgedruckten Tarifmaßnahmen zur Durchführung empfohlen, die jedoch bindende Kraft zunächst noch nicht haben, da gegen sie von den maßgebenden Stellen noch Widerspruch erhoben werden kann. Die Vorschläge bewegen sich in folgender Richtung:

A. Personenverkehr.

1. Die Ausführungsbestimmung zu § 19 EVO. betreffend Abrufen in den Warteräumen soll gestrichen werden, sobald die Ziffer 1 des § 19 EVO. vom Reichsverkehrsministerium aufgehoben ist.

2. Auf Zeitkarten aller Art wurde bisher Reisegepäck, ausgenommen Fahrräder, die auf Fahrradkarten unverpackt aufgegeben wurden, nicht angenommen. Diese Beschränkung soll fallen gelassen und die Ausführungsbestimmung 1 (1) zu § 32 EVO. wie folgt ergänzt werden:

„Auch auf Zeitkarten aller Art wird Reisegepäck einschließlich Fahrräder, die nach der Ausführungsbestimmung 7 auf Fahrradkarten unverpackt aufgegeben werden, angenommen, soweit die Tarifteile II nichts anderes bestimmen."

3. Die Ausführungsbestimmung C V 2 der EVO. soll klarer gefaßt und gleichzeitig in der Weise erweitert werden, daß ein Begleiter bei Fahrten nach Ferienkolonien zugelassen wird, wenn mindestens vier Kinder gemeinsam reisen. Ferner soll bei Rückbeförderung erkrankter Kinder vom Erholungsort ein Begleiter auch bei weniger als vier Kindern zugelassen werden, wenn die Erkrankung von der Kinderentsendestelle und die Notwendigkeit der Begleiter auf dem Antrage behördlich bescheinigt ist.

4. Die Bestimmungen über die bei Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken zugelassene Anzahl von Lehrern erhält eine deutlichere Fassung. Gleichzeitig werden die Bestimmungen über die bei Gesellschaftsfahrten von Vereinen zugelassenen Aufsichtspersonen den vorgenannten Bestimmungen angepaßt. Für die Bestimmung über die Zulassung von Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken wird deutlicher zum Ausdruck gebracht, daß die Genehmigung durch die Abgangsstation zu erteilen ist.

5. Das Lagergeld für als Reisegepäck beförderten Krafträder soll auf die gleichen Beträge festgesetzt werden, wie die Aufbewahrungsgebühr. Für größere Gegenstände, die nicht unter den Begriff Handgepäck fallen, wird allgemein eine höhere Aufbewahrungsgebühr festgesetzt; sie beträgt für die ersten beiden Tage zusammen und für jeden folgenden Tag je 40 Reichspfennig.

B. Güterverkehr.

1. Neuregelung der Vorschriften und Gebühren für Sonderzüge:

Es wurde beschlossen:

a) den zweiten Satz der Allgemeinen Ausführungsbestimmungen zu § 4 EVO. im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A, im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, sowie im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, wie folgt zu ändern:

„Unter welchen Bedingungen und gegen welche Gebühren Sonderzüge für die Beförderung von Gütern und Tieren gestellt werden, bestimmen die Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B bzw. im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I."

b) in die Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B als neuen Abschnitt V aufzunehmen:

„V. Beförderung von Gütern in Sonderzügen.

§ 58 (1) Soweit nach § 4 (2) EVO. Sonderzüge für Güter gestellt werden, bestimmt die Eisenbahn für den

einzelnen Fall, ob die Güter als Frachtgut, Eilgut oder beschleunigtes Eilgut aufzugeben sind. Die Fracht wird zu den tarifmäßigen Sätzen und Anwendungsbedingungen für Wagenladungen berechnet. Es bleibt vorbehalten, mit dem Besteller die besonderen Bedingungen und weiteren Gebühren zu vereinbaren, unter denen die Beförderung erfolgt.

(2) Als Mindestfrachten sind zu erheben 11 Reichsmark für das Tarifkilometer und 250 Reichsmark im ganzen.

(3) Werden Sonderzüge für die Nachtzeit auf Strecken bewilligt, auf denen mangels regelmäßigen Nachtdienstes keine Bewachung der Bahn stattfindet, so werden überdies 4 Reichsmark für das Tarifkilometer als Bahnbewachungsgebühr erhoben. Die Bewachungsgebühr wird nur einmal erhoben, wenn mehrere Züge befördert werden.

(4) Wegen der Sonderzüge für Edelmetalle, Kostbarkeiten usw. siehe § 24 (4)."

(Der jetzige Abschnitt V (Beförderung von Privatwagendecken usw.) erhält die Nummer VI und die jetzigen §§ 58—60 die Nummern 59—61.)

c) in die Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, als neuen Abschnitt V aufzunehmen:

„V. Beförderung von lebenden Tieren in Sonderzügen.

§ 30 (1) Übernimmt die Eisenbahn nach § 4 (2) EVO. die Beförderung von lebenden Tieren in Sonderzügen, so wird die Fracht nach den Bestimmungen für Stück- oder Ladungsklassen (§§ 1—12 der Allgemeinen Tarifvorschriften) berechnet. Die gestellten Wagen gelten gemäß Ausführungsbestimmung IV (2) zu § 48 EVO. als zur ausschließlichen Benutzung verlangt. Die Eisenbahn bestimmt, ob die Sonderzüge als zuschlagspflichtige Züge (Ausführungsbestimmung II zu § 48 EVO.) anzusehen sind und demgemäß Frachtzuschlag nach § 29 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften zu erheben ist.

(2)
(3) } wie bei der Beförderung von Gütern."

(Die folgenden §§ erhalten entsprechend geänderte Ziffern.)

d) im § 24 (4) der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, die Mindestfrachten für die Beförderung von Edelmetallen, Kostbarkeiten usw. von 5,60 Mark für das Tarifkilometer und 126 Reichsmark im ganzen auf 11 Reichsmark für das Tarifkilometer und 250 Reichsmark im ganzen zu ändern.

2. Nach § 71 (1) EVO. sind bei unrichtiger Berechnung der Frachten und Nebengebühren die zu viel oder zu wenig erhobenen Beträge von der Eisenbahn zu erstatten bzw. vom Interessenten nachzuzahlen. Die häufig vorkommenden Fälle, daß die Unterschiedsbeträge wegen ihrer Geringfügigkeit in keinem Verhältnis zu den durch die Reklamation verursachten Arbeiten stehen, hatten zu dem Antrag geführt, Beträge bis zu 50 Pfennig von der Erstattung oder Nacherhebung auszuschließen. Der Antrag wurde jedoch abgelehnt. In dem bisherigen Verfahren tritt also eine Änderung nicht ein.

3. Die Ausführungsbestimmung II (3) zu § 72 EVO. betreffend Benachrichtigung des Absenders von der Einzahlung der Nachnahme erhält folgende neue Fassung:

„(3) Die in Abs. 2 erwähnte Einzahlungsbenachrichtigung wird dem Absender von der Bestimmungsstation durch die Post übersandt, wenn er im Frachtbrief unter „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen" folgenden Antrag gestellt hat:

„Ich beantrage Benachrichtigung von der Einzahlung der Nachnahme durch die Bestimmungsstation."

Die Einzahlungsbenachrichtigung ist nicht zulässig bei den im Absatz 1 aufgeführten Nachnahmen.

Die Gebühr für die Benachrichtigung ist im Nebengebührentarif (Teil I Abteilung B) festgesetzt."

4. Die Ausführungsbestimmung III zu § 86 EVO. ließ bisher Zweifel aufkommen, ob die frachtfreie Rückbeförderung beschädigter Eisengußwaren sich nur auf Stückgüter oder auch auf Wagenladungen bezieht. Durch Einschaltung der Worte „als Stückgut" in den Wortlaut der Ausführungsbestimmung III zu § 86 EVO. wird nunmehr einwandfrei festgestellt, daß sich die Vergünstigung der frachtfreien Rückbeförderung nur auf Stückgutsendungen, nicht aber auf Wagenladungen bezieht.

5. Nach der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, laufende Nr. 12, sind Rohrgewebe in den Monaten Oktober bis März unbedeckt zur Beförderung zugelassen worden. Wegen der geringen Feuergefährlichkeit dieses Gutes wurde beschlossen, die Bedeckungpflicht für Rohrgewebe fortan ganz aufzuheben.

6. Explosionsgefährliche Gegenstände. Nach § 22 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, ist für Probesendungen beliebiger neuer Sprengstoffe in Mengen bis zu 100 kg und für Proben mit Dynamiten in Mengen bis zu 2 kg — vgl. Randziffer 34 und 35 der Anlage C zur EVO. — die Stückgutbeförderung zugelassen, jedoch mit der Maßgabe, daß bei Aufgabe als Stückgut ohne Rücksicht auf die Höhe des Gewichts die Fracht für mindestens 5000 kg nach den Sätzen der Klasse A 5 zu zahlen ist. Es wurde beschlossen, für diese Probesendungen fortan nur die gewöhnliche Stückgutfracht in Ansatz zu bringen. Demnach soll in § 22 der Allgemeinen Tarifvorschriften bei „IaA, 3. Gruppe," hinter dem Komma zugesetzt werden: „— mit Ausnahme der kleineren Probesendungen, wie unter b) und c) der Beförderungsbedingungen im Abschnitt Ia genannt —."

Ferner wurde beschlossen, den vorletzten Absatz im § 22 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften, „Für Sendungen, bei denen nach den Bestimmungen der Anlage C der EVO. . . . . usw. bis . . . . . nach der Hauptklasse berechnet" zu streichen.

7. Nach § 23 der Allgemeinen Tarifvorschriften, Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil Abteilung B, ist für giftige und ätzende Stoffe, wie in der Anlage C zur EVO. unter IV 4 und V 1 bis 4 genannt, bei Aufgabe in Glas- oder Tongefäßen von mehr als 75 kg Einzelgewicht die Fracht für mindestens 2000 kg für jede Frachtbriefsendung zu erheben, auch wenn sich unter einer Sendung nur einzelne solcher Gefäße befinden. Der Antrag, diese Bestimmung aufzuheben, wurde abgelehnt.

8. Für die Beförderung von gebrauchten Packmitteln (§ 36 und 37 der Allgemeinen Tarifvorschriften) wurden folgende Änderungen beschlossen:

Bei Aufgabe als Frachtstückgut wird die Fracht nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse I — (bisher ermäßigte Stückgutklasse II) — für das halbe wirkliche Gewicht, mindestens jedoch 20 kg — (bisher 10 kg) — berechnet. Die Mindestfracht soll 40 Pfennig — (bisher 20 Pfennig) — betragen. Im Warenverzeichnis der ermäßigten Stückgutklasse wird die Stelle „Packmittel, gebrauchte" gestrichen.

9. Beförderung von Privatwagendecken. Die ermäßigte Fracht von 40 Pfennig für Privatwagendecken nach § 58 der Allgemeinen Tarifvorschrift des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, soll nach Beschluß der Ständigen Tarifkommission auch für solche Decken zur Erhebung kommen, die zum Schutze für Stückgut verwendet worden sind oder verwendet werden sollen. Die Bestimmung des § 58 Ziffer 2 bleibt jedoch bestehen. Auf dem Gut wird also die Decke nur frachtfrei befördert, wenn es sich um eine Wagenladung handelt; für Stückgutsendungen wird das Gewicht der Decke zur Frachtberechnung herangezogen.

10. Der Antrag, die nach § 60 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften vorgesehene teilweise frachtfreie Beförderung von Wärme- und Kälteschutzmitteln auch auf die Beförderung von Margarine und Kokosbutter auszudehnen, wurde abgelehnt.

11. Haftung für bahneigene Wagendecken. Es wurde beschlossen, den § 48 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, wie folgt zu fassen:

(1) Bahneigene Decken werden dem Absender auf dessen Antrag nur überlassen, soweit solche verfügbar sind und ihre Beschädigung durch das zu verladene Gut nach dem Ermessen der Verwaltung oder der Versandabfertigung nicht zu befürchten ist. Der Absender hat ein schriftliches Anerkenntnis über den Zustand, in dem er die Decken übernimmt, abzugeben.

(2) Der Absender haftet für Beschädigungen jeder Art und den Untergang der Decken bis zur Rückgabe an die Eisenbahn, sofern er nicht nachweist, daß die Beschädigung oder der Untergang der Decken von der Eisenbahn oder ihren Leuten verschuldet worden oder auf natürliche Abnutzung zurückzuführen ist.

Unter die natürliche Abnutzung fallen beispielsweise nicht Schäden, die durch die Beschaffenheit des verladenen Gutes oder des verwendeten Wagens entstehen.

(3) Bei Beschädigung oder Verlust von Decken finden die Vorschriften des § 82 EVO. entsprechende Anwendung.

(4) Das Auflegen der Decken liegt dem Absender ob.

12. Neufestsetzung der Deckenmiete. Die Deckenmiete für jede bahneigene Decke soll fortan betragen:

bei Verwendung auf eine Entfernung

von	1—200 km	. . . 7 RM	von	501—700 km	. . . 13 RM
„	201—300 „	. . . 9 „	„	701—1000 „	. . . 14 „
„	301—500 „	. . . 11 „	„	1001 u. mehr „	. . . 15 „

13. In das Verzeichnis II der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter sollen neu aufgenommen werden:

a) „Eisschränke."
(Diese Tarifmaßnahme soll beschleunigt durchgeführt werden.)

b) „Flecht- und Klöppelspitzenmaschinen."

14. Der Antrag, Lumpen in das Verzeichnis III der zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zugelassenen Güter aufzunehmen, wurde abgelehnt.

15. „Natriumhydrosulfit in wässeriger Lösung" soll in das Verzeichnis IV der zur Beförderung in Behälterwagen zugelassenen Güter aufgenommen werden.

16. Es wurde beschlossen, in die Klasse C folgende neue Tarifstelle aufzunehmen:
„Anstrichmittel, bituminöse, schwarze, soweit nicht in der Tarifstelle „Teere" der Klasse E genannt. (Asphaltgoudron s. Klasse D.)"

17. Die Ausdehnung des Begriffs „Bauarbeiten" — vgl. Tarifstelle „Baugerätschaften, gebrauchte" der Klasse E — auch auf Abraumarbeiten im Bergwerksbetriebe wurde abgelehnt. Hiernach fallen die bei Abraumarbeiten benutzten gebrauchten Gerätschaften nicht mehr unter die Tarifstelle „Baugerätschaften, gebrauchte" der Klasse E.

18. Die Beschlußfassung über den Antrag, Binitrotoluol und Trinitrotoluol in die Klasse B zu versetzen, wurde vertagt.

19. Brennereiabfälle von Wein und dergleichen sollen in die Klasse E und die Stückgutklasse II aufgenommen werden. Es wurde demzufolge beschlossen, die Tarifstelle „Schlempen usw." der Klasse E wie folgt zu fassen:
„Schlempen, nasse oder getrocknete (auch gemahlen) sowie flüssige (Weinschlempe)." Die gleiche Fassung erhält die Ziffer 89 der ermäßigten Stückgutklasse (Klasse II).

20. Chlorzinklauge soll in die Tarifstelle „Zinkchloridlösung" der Klasse C einbezogen werden, da Chlorzinklauge" die handelsüblichere Bezeichnung ist. Die Tarifstelle der Klasse C erhält hiernach folgende Fassung:
„Zinkchloridlösung (Chlorzinklauge, Chlorzinklösung), auch eingedickt."

21. Als neue Tarifstelle soll in Klasse E aufgenommen werden: „Chromhaltige Rückstände aus Ablaugen der Chromgerberei bei unmittelbarem Versand von Lederfabriken und Gerbereien."

22. Überprüfung der Eisentarifierung.

a) Für Stab- und Formeisen und -stahl der Klasse D soll in Zukunft auch das Richten und Friemeln zugelassen werden. Die Anmerkung zu Ziffer 11a der Klasse D soll entsprechend ergänzt werden.

b) Unter die Ziffer 16 der Klasse C, „Roststäbe", fielen bisher nur die Roststäbe mit stabförmiger Gestalt. Die Anmerkung zu dieser Ziffer soll jetzt folgende Fassung erhalten:
„Hierunter fallen sowohl stab- wie auch plattenförmige Roststäbe, auch in Gruppen von höchstens drei parallel liegenden Stäben, letztere auch zusammengenietet."

c) Über die Tarifierung der Roh-Pflugschare (Ziffer 17 der Klasse C) sind in bezug auf den Grad der zugelassenen rohen Vorbearbeitung Zweifel aufgetreten. Es wurde deshalb beschlossen, zur Ziffer 17 der Klasse C folgende Anmerkung aufzunehmen:
„Das Abschleifen der Spitzen und Kanten fällt nicht unter den Begriff roh vorgearbeitet."
Außerdem sollen in der Tarifstelle selbst das Wort „Schar" in „Schare" umgeändert und die Erläuterungen entsprechend ergänzt werden.

d) Für die in der Klasse C, Ziffer 3 genannten Bleche und Platten sowie die in Ziffer 20b) der Klasse C genannten Stab- und Formeisen soll in Zukunft auch das Lackieren zugelassen werden. Die genannten Ziffern sollen entsprechend ergänzt werden.

e) Der Antrag, Abfallstücke von lackierten, verzinnten und verzinkten Eisenblechen, sämtlich zur Weiterverarbeitung, in die Klasse E aufzunehmen, wurde abgelehnt.

23. Der tarifarische Unterschied zwischen luftgetrockneter und künstlich getrockneter Erde (Kies) soll beseitigt werden. Getrocknete Erde wird allgemein der Klasse F zugewiesen. Dieser Unterschied soll auch bei den Tarifstellen „Kalk" und „Mergel" in gleichem Sinne beseitigt werden.
Dagegen soll auf gleiche Korngrößen gesiebte Erde der Klasse E zugewiesen und nur die einfach gesiebte Erde in Klasse F belasen werden.

24. Essigsäure. Der bereits in der 138. Sitzung der Ständigen Tarifkommission gefaßte Beschluß, „Essigsäure" allgemein in die Klasse B aufzunehmen, wurde nach nochmaliger Beratung erneut bestätigt.

25. Es wurde beschlossen, Erdwachsrückstände aus Klasse A in die Klasse D zu versetzen und das Gut in die Tarifstelle „Asphalt" der Klasse D einzubeziehen.

26. Frachtberechnung für Fahrzeuge. Unter der Voraussetzung, daß gegen den bereits in der 140. Sitzung der Ständigen Tarifkommission gefaßten Beschluß, Maschinen allgemein in die Klasse B und C zu versetzen, Widerspruch nicht erhoben wird, wurden folgende Maßnahmen empfohlen:

1. in die Klasse B aufzunehmen:
Fahrzeuge, auch zerlegt, folgende: Eisenbahnfahrzeuge (zur Fortbewegung auf liegenden Schienen bestimmt):
1. Lokomotiven und Tender.
2. Triebwagen.
3. Personen- und Postwagen.
4. Wagenkrane.
(Personenwagen für hängende Schienen- und Seilbahnen gehören zu Klasse A).

2. den § 32 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften wie folgt zu fassen:
§ 32 (1). Für Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern befördert werden, wird die Fracht für zwei Drittel des wirklichen Gewichts, mindestens für 10 000 kg nach den Sätzen der Hauptklassen, oder mindestens für 6700 kg nach den Sätzen der Nebenklassen für 10 t oder mindestens für 3400 kg nach den Sätzen der Nebenklassen für 5 t berechnet".

3. abzulehnen:
a) die Aufnahme der gesamten Personenwagen in die Klasse D, der gesamten Güterwagen in die Klasse E;
b) die Anträge auf Versetzung von „Holzfeldbahnwagen" in die Klasse D, von „Kipp- und Förderwagen im Falle der Ausfuhr" in die Klasse E;
c) den Antrag auf Aufnahme von „Kipp- und Förderwagen, fahrbare Untergestelle ohne Einrichtung für den Kraftbetrieb" in die ermäßigte Stückgutklasse.

27. Der bereits in der 139. Sitzung der Ständigen Tarifkommission behandelte Antrag, Gallen in die Tarifstelle C zu versetzen (Einbeziehung in die Tarifstelle „Gerbstoffe"), wurde erneut abgelehnt.

28. Die Beschlußfassung über den Antrag das unter dem Namen „Gasol" in den Handel gebrachte, nach einem besonderen Verfahren hergestellte verflüssigte Schwelgas in die Klasse D aufzunehmen, wurde vertagt.

29. In der Tarifstelle „Glyzerinhaltige Unterlaugen und Glyzerinwässer" der Klasse F soll der Prozentsatz von 6 % auf 8 % heraufgesetzt werden. Die Stelle der Klasse E umfaßt demzufolge die Unterlaugen mit einem Glyzeringehalt von mehr als 8 % bis höchstens 20 %, die der Klasse F einen solchen von höchstens 8 %.

30. Der Antrag, künstliche Griffel mit den Schiefergriffeln tarifarisch gleichzustellen und sie in die Klasse C und die ermäßigte Stückgutklasse (Klasse II) zu versetzen, wurde abgelehnt.

31. Die Zweifel, ob deckellose Kisten als Kistenteile im Sinne der Ziffer 5 der Tarifstelle „Holz" der Klasse E anzusprechen sind, sollen durch eine Erläuterung dahin geklärt werden, daß nur die einzelnen Böden, Deckel, Seiten- und Kopfteile einer Kiste unter diese Ziffer fallen, nicht aber deckellose Kisten oder Deckelkisten. deren Deckel beigeladen werden.

32. Die Beschlußfassung über Neuregelung der Tarifierung von Abfallspänen (Räucherspänen) wurde vertagt.

33. Grubenholz. Nach der Bestimmung zu b) in Ziffer 7 der Tarifstelle „Holz" der Klasse E wird Grubenholz, beim unmittelbaren Versand an von der Eisenbahn anerkannte Grubenholzsammellager usw. zunächst als Holz seiner Art tarifiert. Kann die Abfertigung hiernach nicht nach Klasse E erfolgen, so wird diese Klasse nachträglich gewährt, wenn nachgewiesen wird, daß das Holz auch nach einfacher Zurichtung oder Haltbarmachung an Gruben des Bergbaues zur Verwendung im eigenen Bergbaubetrieb weitergeleitet worden ist. Um sicherzustellen, daß der erforderliche Nachweis in ordnungsmäßiger Weise erbracht wird, soll in dem Absatz zu b) der genannten Ziffer vor den Worten „nachgewiesen wird" eingeschaltet werden: „nach dem Ermessen der Eisenbahn".

34. Den Anträgen, für geschlämmtes Kaolin im Falle der Ausfuhr eine Frachtermäßigung zuzugestehen, wurde dadurch Rechnung getragen, daß der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft empfohlen werden soll, für dieses Gut einen Ausnahmetarif mit den Sätzen der Klasse F von bestimmten, noch zu benennenden Stationen zu genehmigen.

35. Der Antrag, „Kernbindemittel, überwiegend aus Steinkohlenteeröl der Klasse E bestehend" in die Klasse C oder D aufzunehmen, wurde abgelehnt.

36. Es wurde beschlossen, Margarinekäse in die ermäßigte Stückgutklasse (Klasse II) und in die Wagenladungsklasse B aufzunehmen, sowie der Tarifstelle „Käse usw." der Klasse B folgende Fassung zu geben:
„Käse, auch Kräuterkäse und Margarinekäse sowie Quark, Zieger und Molkeneiweiß."

37. Es wurde beschlossen, in der Klasse E der Tarifstelle 'Metall in chemischen Verbindungen enthaltende Abfälle und wischenerzeugnisse" bei Ziffer 1 hinter „bleihaltiger Flugaub aus Bleierzrösten" die Worte zuzusetzen: „und Schachtfen", und hinter „zinkhaltiger Flugstaub aus Zinkrösten" die Vorte zuzusetzen: „und Zinköfen".

38. Die in den Tarifstellen „Papier" und „Pappen" der lassen B und C aufgeführte Begriffsbestimmung „nicht weiter erarbeitet" hat zu einer Prüfung der genannten Tarifstelle geihrt. Zur Behebung der Zweifelsfälle wurden nachstehende eue Fassungen für die genannten Tarifstellen beschlossen:

1. Papier:

Klasse B.	Klasse C.
apier, nicht weiter verarbeit, in Bogen oder Rollen, soeit nicht in Klassen C und E enannt, auch ein- oder zweiitig einfarbig gestrichen.	Papier, nicht weiter verarbeitet, in Bogen oder Rollen, folgendes: 1. Braunholzpapier, 2. Schrenz-(Spelt-)Papier, 3. Strohpapier.

Anmerkung:

1. Papier, das ausschließlich aus Lumpen hergestellt ist, gehört zur Klasse A.

2. Als Weiterverarbeitung gilt nicht: Zusammenkleben oder autschen zweier oder mehrerer Papierbahnen, Glätten (Satiieren), Prägen, Pressen, Rippen, Kreppen, Rillen, Falzen, Fären im Tauchbad, Zuschneiden auf bestimmte Maße (Bogender Rollengröße).

2. Der Tarifstelle „Pappe" der Klasse B und C folgende Fasung zu geben:

Klasse B.	Klasse C.
appe, nicht weiter verarbeit, in Bogen oder Rollen, folende: . soweit nicht in Klasse C und E genannt, auch ein- oder zweiseitig einfarbig gestrichen; . wie in Klasse C genannt, ein- oder zweiseitig einfarbig gestrichen.	Pappe, nicht weiter verarbeitet, in Bogen oder Rollen, folgende: 1. weiße oder braune Holzschliffpappe, auch mit Einlagen von Altpapier oder Zusätzen von Holzzellstoff: 2. Graupappe, auch Schrenz-(Spelt)-Pappe; 3. Strohpappe; 4. Wellpappe (Wellpapier); 5. Rohdachpappe.

Anmerkung:

1 Vulkanfiber gehört zur Klasse A.

2. Als Weiterverarbeitung gilt nicht: Zusammenkleben oder autschen zweier oder mehrerer Bogen oder Bahnen, Bekleben it Papier, Glätten (Satinieren), Prägen, Rippen, Masern, Rillen, 'alzen, Zuschneiden auf bestimmte Maße (Bogen- oder Rollenröße), Zuschneiden zur Herstellung von Packmitteln und Berucken der Zuschnitte.

3. die Erläuterungen zu den Stellen „Papier", Pappe" und Holzschliff und Holzzellstoff usw." entsprechend zu berichtigen bzw. zu ergänzen.

39. Der Antrag, Pinienzapfen in die Klasse E zu versetzen Einbeziehung in die Tarifstelle „Kienäpfel, Kienzapfen usw.) urde abgelehnt.

40. In die Klasse D sollen neu aufgenommen werden:
1. Phosphorsaures Ammoniak (Diamonphosphat, Diammonphos);
2. Leunaammonphosphat (Leunaphos, Azophos);
3. Harnstoffammonphosphat (Harnstoffphos, Ureaphos),

ämtlich mit dem Zusatz, „zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt".

41. „Rohfett (Rohtalg), frisch, von Rindern und Schafen bei nmittelbarem Versand an Feintalgschmelzen" soll in das Vereichnis der ermäßigten Eilgutklasse (Klasse II e) aufgenommen erden. Bei Aufgabe als Stückgut dürfen die einzelnen Frachttücke nicht mehr als 200 kg wiegen.

42. Es wurde beschlossen, in der Tarifstelle „Salze" der Klasse E der Ziffer 1 folgende Fassung zu geben:

„1. Chlornatrium,
olgende:
a) Steinsalz, Siedesalz, beide auch zerkleinert oder gemahlen, Hüttensalz, Seesalz, sämtlich soweit nicht in Klasse F genannt;
b) — e) unverändert.
Zu a) — e): auch geformt oder gepreßt, sowie
zu a) — d): unvermischt oder mit höchstens 1½ % und lediglich zur Erhaltung der Streufähigkeit zugesetzten anderen Stoffen vermischt oder vergällt (wie Viehsalz, Viehsalzlecksteine)."

43. Nach Ziffer 1 der Tarifstelle „Salze" der Klasse F wird ie Vergünstigung dieser Klasse für Steinsalz nur dann gewährt, wenn die Sendung unmittelbar an Fabriken zur Herstellung von Chlor usw. gerichtet ist. Die Beschlußfassung über den Antrag, die Klasse F auch dann zu gewähren, wenn das Gut an Wasserumschlagstationen zwecks Weiterleitung auf den Wasserweg an die genannten Fabriken gerichtet ist, wurde ausgesetzt.

44. Die Beschlußfassung über die Versetzung von Steinzeugplatten (Mosaikplatten) aus Klasse D in die Klasse E sowie über die trockene Grenze für Tonplatten zur Bodenverkleidung wurde bis auf weiteres ausgesetzt.

45. Tarifierung von Tonwaren. Die zur Zeit allgemein unter die Klasse A fallenden Gefäße und Apparate aus Steinzeug für die chemische und Sprengstoffindustrie — vgl. Anmerkung zur Tarifstelle „Tonwaren" der Klasse C — sollen künftig nur soweit der Klasse A zugewiesen werden, als es sich um Maschinen und Apparate aus Steinzeug, wie Pumpen, Exhaustoren, Druckautomaten, Trommelmühlen sowie eiserne- und bleigepanzerte Gegenstände aus Steinzeug handelt. Die übrigen Gefäße und Apparate aus Steinzeug für die chemische und Sprengstoffindustrie fallen unter den Begriff „Steinzeugwaren", Ziffer 3 der Stelle „Tonwaren" der Klasse C.

In die Klasse C als neue Ziffer 4 sollen aufgenommen werden: „Tonballons von mehr als 100 Litern Fassungsgehalt, auch eingesetzt in Körbe oder Kübel."

Für die in Ziffer 5 der Klasse D der Tarifstelle „Tonwaren" aufgeführten Tonballons wird der Fassungsgehalt bis zu 100 Liter festgesetzt.

In Ziffer 2 der Klasse E der Tarifstelle „Tonwaren" wird das Wort „Tröge" in „Viehtröge" geändert. (Tröge, die für chemische oder gewerbliche technische Zwecke verwendet werden, gehören nicht in diese Ziffer, sondern fallen nunmehr unter Klase C).

46. In die Tarifstelle „Tonwaren" der Klasse E sollen als besondere neue Ziffer aufgenommen werden:
„Füllkörper aus Steinzeug."

C. Tierverkehr.

1. Der § 17 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, betreffend Beförderung von Rennpferden soll gestrichen und der § 7 (2), der Allgemeinen Tarifvorschriften wie folgt neu gefaßt werden:

„Die gleichen Mindestfrachten werden erhoben, wenn wegen der besonderen Eigenschaften der zu befördernden Tiere die Stellung eines Wagens zur ausschließlichen Benutzung erforderlich ist.

Als Eigenschaften in diesem Sinne gelten: Unruhe, Bösartigkeit, Unverträglichkeit oder Wildheit der Tiere, wenn hierdurch im Falle der Zuladung sie selbst oder andere mitverladene Tiere oder Personen gefährdet würden."

2. Im § 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, wird als neue Ziffer 3 nachgetragen:

„(3) Bei Wegevorschrift des Absenders gelten die Bestimmungen für Eilgut (§ 67 (2) Zusatzbestimmung IV EVO.)."

3. Die Ausführungsbestimmung zu § 51 EVO. soll zwischen dem 1. und 2. Absatz wie folgt ergänzt werden.

„Für Tiere in Käfigen, Kisten, Körben, Säcken und dergleichen gelten die für Eilgut festgesetzten Lieferfristen."

4. Die Ziffer 1 b des Abschnittes VII des Nebengebührentarifs des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, soll wie folgt gefaßt werden:

„b) für die Reinigung und Desinfektion von Geflügelwagen mit besonderer Einrichtung, d. i. Käfigen und Futtertrögen (einschließlich der Reinigung):
für den Geflügelwagen . . . . 40,— ℳ.

5. Im § 60 (1) d) EVO. wird der dritte Satz von „Ist zum Beispiel die Fracht usw. bis sechsfach genommen wird" gestrichen.

6. Im zweiten Satz des § 60 (1) d) EVO. soll nach „sinngemäß" eingefügt werden: „nach näherer Bestimmung des Tarifs".

7. Hinter § 60 (1) d) EVO. soll folgende neue Ausführungsbestimmung

„I. Die näheren Bestimmungen über die Erhebung von Frachtzuschlägen bei Überlastung eines Wagens im Tierverkehr sind in den Tarifteilen II enthalten"

und ferner in dem Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, die nachstehende Ausführungsbestimmung aufgenommen werden:

„zu § 60. (Frachtzuschlag.)

Bei Ermittlung des Frachtzuschlages für die Überlastung eines mit lebenden Tieren beladenen Wagens wird für je angefangene 125 kg des Übergewichts eine Stufe gerechnet und die so gefundene Fracht für das Übergewicht sechsfach genommen."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Tagung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Vom 25. bis 28. Januar hielt der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin seine regelmäßige Tagung ab. Im Vordergrunde der Erörterungen standen finanzielle Fragen. Die Einnahmen aus dem Reichsbahnbetriebe sind seit den Herbstmonaten entsprechend dem schwachen Güter- und Personenverkehr ständig zurückgegangen, so daß im Januar 1926 die durchschnittlichen Tageseinnahmen voraussichtlich um etwa 2 Millionen Mark hinter den erwarteten Einnahmen von 15,6 Millionen täglich zurückbleiben werden. Wenn auch der Gesamtertrag des Geschäftsjahres 1925 wegen der besseren Einnahmen bis zum Herbst 1925 den Voranschlag etwa erreichen wird, so mahnen doch die scharf zurückgehenden Einnahmen zu vorsichtigster Wirtschaftsführung. Um so mehr können neue finanzielle Belastungen von der Reichsbahn nicht getragen werden, ohne daß entsprechende Deckung durch Mehreinnahmen vorhanden ist, weil eine noch stärkere Drosselung der Sachausgaben Raubbau am Reichseisenbahnvermögen bedeuten würde.

Bei dieser Lage ist es für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft unerträglich, ihre Personalausgaben ohne gleichzeitige Tariferhöhung zu steigern. Sie muß heute 65 % ihrer Gesamtausgaben für das Personal verwenden. Während des letzten Geschäftsjahres sind durch Erhöhung der Bezüge des Personals und durch Vermehrung der sozialen Lasten der Gesellschaft unvorhergesehene Mehrausgaben von etwa 270 Millionen Mark erwachsen, d. i. fast die Hälfte der vollen Zinslast für die Reparationsobligationen im zweiten Reparationsjahr.

Verhandlungen mit den Gewerkschaften vor einem Schlichter in dem letzten Arbeiterlohnstreit führten nicht zu einer Vereinbarung. Der Reichsarbeitsminister erklärte den daraufhin erfolgten Schiedsspruch des Schlichters für verbindlich. Dieser sieht eine allgemeine Lohnerhöhung nebst einer Erhöhung von Ortslohnzulagen vor und bewirkt eine Verringerung der Spannung zwischen gelernten und ungelernten Arbeitern.

Da in vielen Bezirken die Lohnsätze der Reichsbahnarbeiter über den allgemeinen Löhnen stehen, ist der Verwaltungsrat der Ansicht, daß es genügt, wenn an besonders teueren Orten die Löhne der Eisenbahnarbeiter durch Erhöhung der Ortslohnzulage der allgemeinen Lohnlage angepaßt werden. Zudem widerspricht in rechtlicher Hinsicht nach Ansicht des Verwaltungsrats die Verbindlichkeitserklärung dem Reichsbahngesetz, da für eine zwangsweise Festsetzung der Löhne von außen her das Gesetz keinen Raum läßt. Die baldige Entscheidung über diese Rechtsfrage muß herbeigeführt werden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird deshalb zur Entscheidung der Frage, ob sie einer Verbindlichkeitserklärung unterworfen ist, das nach § 44 des Reichsbahngesetzes beim Reichsgericht gebildete besondere Gericht (Reichsbahngericht) unverzüglich anrufen und auf umgehende Entscheidung zur Klärung der Sachlage dringen.

Der Verwaltungsrat genehmigte den Vorschlag der Hauptverwaltung auf Neufestsetzung der §§ 11, 12, 17, 22 und 23 der Personalordnung (Abgrenzung von Reichs- und Gesellschaftsrecht auf dem Gebiet des Besoldungs- und Pensionswesens).

Von Fragen technischer Natur wurde besonders das Projekt der Elektrisierung der Berliner Stadtbahn und Vorortbahn beraten. Allgemein erkannte der Verwaltungsrat die Notwendigkeit an, die Stadtbahn mit elektrischem Betrieb zu versehen, um dem wachsenden Verkehr Berlins auch auf den Berliner Reichsbahnstrecken gerecht zu werden. Eine angemessene Rentabilität ist zu erwarten, jedoch ist die Durchführung des Elektrisierungsplans von der vorherigen Kapitalbeschaffung abhängig.

Von Bedeutung für Verkehrsinteressenten ist die bevorstehende Verkürzung der Lieferfristen auf den Stand der Vorkriegszeit, sowie die von der Verkehrs-Kredit-Bank beschlossene Herabsetzung der Frachtstundungsgebühren von 3 auf 2 %, wodurch vielseitig geäußerten Wünschen aus Wirtschaftskreisen entgegengekommen wird.

— Motive der Reichsbahn-Gesellschaft für die Anrufung des Reichsbahngerichts in den Lohnstreitigkeiten. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft kann nicht wie rein gewerbliche Betriebe in Zeiten wirtschaftlichen Niederganges ihren Betrieb schließen. Sie muß Güter und Personen transportieren, auch wenn das Geschäft sich nicht rentiert. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft muß eine gewaltige Summe von Reparationen zahlen. Wenn sie diese Aufgabe nicht erfüllt, werden die deutschen politischen und wirtschaftlichen Interessen gefährdet. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft kann nicht von sich aus ihre Einnahmen erhöhen. Die Erhöhung von Verkehrstarifen muß durch die Reichsregierung genehmigt werden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist bisher von außerhalb ihrer eigenen Verwaltung stehenden Organen gezwungen worden, ihre Ausgaben auf personellem Gebiet ständig zu erhöhen (Erhöhung der Beamtenbezüge, beschlossen vom Reichstag, Erhöhung der Lohnbezüge infolge von Schiedssprüchen).

So ist es dahin gekommen, daß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im vergangenen Geschäftsjahr durch Auflagen solcher Art etwa 280 Millionen Mark Mehraufwand an Personalausgaben erwachsen sind. Demgegenüber entfällt auf Einnahmevermehrung nur eine Erhöhung der Personentarife um 10 % am 1. Mai 1925. Zu diesen 280 Millionen treten außerdem noch 200 Millionen für Pensionslasten, die aus reinen politischen Gründen entstanden sind (Abbau des infolge der Demobilmachungsmaßnahmen eingestellten Personals).

Wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im vergangenen Geschäftsjahr diese riesige Belastung ihres Personalkontos noch auf sich nehmen konnte, so war das nur unter einer Drosselung der Sachausgaben möglich, die bis hart an die Grenze des Raubbaues geht. Diese Drosselung der Sachausgaben zehrt letzten Endes an der Substanz des Reichsbahnunternehmens. Die Reichsbahn-Gesellschaft wird dadurch verhindert, Abschreibungen zu machen, zu denen sie als Wirtschaftsunternehmen verpflichtet ist.

Der vom Reichsarbeitsministerium für verbindlich erklärte Schiedsspruch vom 29. Dezember v. J. legt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine Neubelastung von etwa 20 Millionen Mark auf. Dieser Betrag mag bei dem Milliardenetat der Reichsbahn gering erscheinen. Es ist aber zu bedenken, daß schließlich auch ein Tropfen ein gefülltes Gefäß zum Überlaufen bringt. Eine Tariferhöhung zur Abdeckung dieser Mehraufwendung ist nicht zugestanden worden. Aus den Betriebseinnahmen kann der Mehraufwand nicht gedeckt werden.

Das ist die Situation, in der sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber der Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches befindet. Die Deutsche Reichsbahn ist der Ansicht, daß es sich mit den Pflichten, die ihr durch das Reichsbahngesetz auferlegt sind, auf die Dauer nicht vereinbaren läßt, daß ihr von Organen, die außerhalb der Verwaltung stehen, auf der einen Seite Lasten auferlegt werden, auf der anderen Seite aber die Möglichkeit versagt wird, diese Lasten abzudecken.

Es kommt weiter hinzu, daß das Reichsbahngesetz der Gesellschaft in der Regelung der Beschäftigungsbedingungen und Löhne der Arbeiter bewußt eine Sonderrechtsstellung eingeräumt hat, die die Gesellschaft ermächtigt, von sich aus durch die Personalordnung die Lohnverhältnisse der Arbeiter zu regeln. Die letzte Lohnbewegung mit ihrer Verbindlichkeitserklärung führt somit zu einer Streitfrage auf Grund des Reichsbahngesetzes. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft glaubt, den Interessen der Allgemeinheit und auch ihrer Arbeiterschaft am besten dadurch zu dienen, daß diese Frage ein für allemal geklärt wird. Im Reichsbahngesetz ist von vornherein an die Möglichkeit derartiger Streitfälle gedacht, und es ist für ihre Erledigung ein beim Reichsgericht bestelltes besonderes Gericht „das Reichsbahngericht", vorgesehen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat dieses Gericht angerufen, um feststellen zu lassen, daß die Verbindlichkeitserklärung von Schiedssprüchen über die Geschäftsbedingungen und Lohnverhältnisse der Reichsbahnarbeiter gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit Sinn- und Wortlaut des Reichsbahngesetzes nicht vereinbar ist.

Bei diesem Vorgehen handelt es sich, was nochmals betont sei darf, ausschließlich und allein um die Sicherstellung der Voraussetzungen, die der Gesellschaft die Erfüllung ihrer Aufgaben und vor allem der Reparationspflicht ermöglichen. Lediglich aus dieser Sonderstellung der Gesellschaftsaufgaben heraus kann man zu einer sachlichen Würdigung der Streitfrage kommen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat die möglichste Beschleunigung des Streitverfahrens beantragt. Schließlich hat die Reichsbahnarbeiterschaft ein Interesse daran, notwendige Klarheit über ihre Rechtsstellung zur Gesellschaft zu gewinnen. Bis zur Entscheidung des Rechtsstreits muß natürlich die Durchführung des Schiedsspruchs ausgesetzt werden und selbstverständlich auch in dem Punkte, der sich auf den Wegfall der Sozialzulagen bei Erkrankung von Arbeitern bezieht. Um aber die Arbeiter dort, wo die Gesellschaft von vornherein zu örtlichen Lohnangleichungen bereit war, nicht unter Verzögerung durch den Rechtsstreit leiden zu lassen, soll dieser Angleich durch Ortslohnzulagen alsbald vorgenommen werden.

— Eilstückgutbeförderung im Berliner Ortsverkehr. Seit dem 1. Januar d. J. ist der gesamte Berliner Eilstückgutverkehr im Durchgang sowie von und nach den Ringbahnstationen, der bisher durch Kraftwagen bedient wurde, wieder auf den Schienenweg zurückverlegt worden. Nachdem mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans neue Tageseilgüterzüge von und nach Berl

ingelegt worden waren, wurde es nötig, zur Beförderung von Eilgutwagenladungen, Vieh und Leichen, sowie zur Vermeidung von Sonderüberführungen besondere Eilgüterzüge zwischen den Berliner Fernbahnhöfen verkehren zu lassen. Hierdurch war ohne weiteres die Möglichkeit geschaffen, auch das Durchgangseilstückgut diesen bestehenden Zügen mitzugeben. Da die Beförderung der verhältnismäßig geringen Eilstückgutmengen von und nach den Ringbahnstationen allein die Beibehaltung des Kraftwagens nicht gerechtfertigt haben würde, mußte auch dieser Verkehr auf die Schiene zurückverlegt werden. Hierzu war es notwendig, zwei neue Ringbahn-Eilgüterzüge zu schaffen. Da es sich bei der Rückverlegung des Verkehrs auf die Schiene im wesentlichen um gering zu bewertende, zusätzliche Betriebsleistungen der Eisenbahn handelt, so wäre es wirtschaftlich nicht vertretbar gewesen, den mit Rücksicht auf die eigenartigen Berliner Verhältnisse erheblich kostspieligeren Kraftwagenverkehr beizubehalten. Eine Verschlechterung der Verkehrsbedienung ist durch ihre Rückverlegung auf die Schiene an keiner Stelle eingetreten, vielmehr sind in einer ganzen Reihe von Verbindungen wesentliche Verbesserungen geschaffen worden, namentlich soweit der Verkehr von und nach den Ringbahnstationen in Frage kommt. Die Reichsbahndirektion Berlin prüft indes zurzeit, in welchem Umfang der Eisenbahnkraftwagen innerhalb Groß-Berlins etwa in anderen Verkehrsbeziehungen wirtschaftlich eingesetzt werden kann.

— **Landeseisenbahnrat in Frankfurt (M.).** Am 27. Januar fand die konstituierende Versammlung des für die Zeit vom 1. Januar 1926 bis 31. Dezember 1928 gebildeten Landeseisenbahnrates für die Direktionsbezirke Frankfurt (M.), Mainz und Cassel unter dem Vorsitz der geschäftsführenden Reichsbahndirektion Frankfurt (M.) statt. Reichsbahndirektionspräsident Dr. Roser eröffnete die Sitzung und begrüßte die neuen Mitglieder des Landeseisenbahnrates und die Vertreter der eingeladenen Landesregierungen. Die Prüfung des Wahlverfahrens ergab die Gültigkeit der Wahl. Der Landeseisenbahnrat wählte darauf den ständigen Ausschuß und die Mitglieder zum Reichseisenbahnrat.

Nach Erledigung von Personentarif-, Gütertarif- und Fahrplanangelegenheiten beschloß die Versammlung auf Vorschlag des Präsidenten Lochte der Reichsbahndirektion Mainz, als nächsten Tagungsort Wiesbaden in Aussicht zu nehmen.

— **Erhöhung der Gütertarife der Saarbahnen.** Am 1. Februar d. J. wird eine Erhöhung der Güter- und Tierfrachten der Saarbahnen in Kraft treten. Die Erhöhung beträgt, wie bereits in Nr. 4, S. 107 d. Ztg. berichtet, 10 % und trifft im allgemeinen sämtliche Frachten und sonstige Gebühren. Ausnahmen sind, wie bei den Erhöhungen am 1. Mai und am 1. Dezember 1925, wiederum zugunsten der Tonwarenindustrie und des Wohnhausbaues gemacht worden. Für Tonplatten, für Chamotte-, Silika- und Verblendsteine, ferner für Rohre und Trichter aus Chamotte werden die allgemeingültigen Frachtsätze der Klasse W III um 15 % ermäßigt, desgleichen werden für Steine der Tarifklasse W IV, Tonwaren der Klasse W IV, Waren aus Bimssand oder Bimskies, Kalk, Zement, Gips und Gipsdielen zum Bau von Wohnhäusern im Saargebiet die allgemeingültigen Frachtsätze der Tarifklasse W IV ebenfalls um 15 % ermäßigt.

Gleichzeitig werden für bestimmte Güter Frachtermäßigungen eingeführt durch Versetzung in niedrigere Tarifklassen oder Ausnahmetarife, und zwar 1. Bruchsteine aus Brüchen im Saargebiet werden aus der Klasse W IV in den um ⅓ billigeren Ausnahmetarif 2 versetzt, um die einheimische Steinbruchindustrie zu unterstützen. 2. Der zulässige Durchmesser des nach Klasse W III abzufertigenden Grubenholzes bis zu 7 m Länge wird in Übereinstimmung mit der Tarifierung der Deutschen Reichsbahn von 20 auf 22 cm heraufgesetzt. 3. Schwefelsäure wird aus Klasse W I in Klasse W II, Salzsäure aus Klasse W II in Klasse W III, eisenhaltige Abfallsalzsäure aus Klasse W III in Klasse W IV und Schwefelnatriumlauge aus Klasse W I in Klasse W III versetzt. 4. Der Ausnahmetarif 6 b für Kohlenschlamm, der bisher nur von den Saargrubenstationen gilt, wird auf den Versand von allen Gewinnungsstätten des Saargebietes ausgedehnt, um auch den Hüttenwerken den Absatz dieses geringwertigen Gutes zu ermöglichen.

Die Tarifänderungen werden durch Nachträge zum Tiertarif und zu den Gütertarifen, Teil II und Teil III, durchgeführt werden.

Schließlich werden in dem direkten Kohlentarif mit Frankreich P. V. 207 die Saarbahnzuschläge von 1,75 auf 2,00, von 2,75 auf 3,00 und von 3,75 auf 4,00 für die Tonne erhöht.

— **Direkter Personen- und Gepäckverkehr mit den Ostseestaaten und Rußland.** Am 1. d. M. ist der direkte deutsch-litauisch-Sowjetbahnen-Personen- und Gepäcktarif im Durchgang durch Lettland und Estland in Kraft getreten. An dem Tarif sind beteiligt: die deutschen Stationen Eydtkuhnen und Königsberg (Pr.) [Hauptbahnhof], die litauischen Stationen Kaunas (Kowno), Siauliai (Schaulen), Klaipéda (Memel), Virbalis (Wirballen) und die Stationen Leningrad (Warschauer Bahnhof) und Moskau (Baltischer Bahnhof) der Sowjetbahnen. Fahrkarten werden über folgende Wege ausgegeben: über Eydtkuhnen-Riga-Silupe-Sebestr nach Moskau (Baltischer Bahnhof) oder über Eydtkuhnen-Riga-Silupe-Ostrowo nach Leningrad (Warschauer Bahnhof) oder über Eydtkuhnen-Riga-Walk-Irboska-Pskow nach Leningrad (Warschauer Bahnhof); Personenfahrgeld, Gepäckfracht und sonstige Gebühren werden von jeder Eisenbahnverwaltung für die ganze Beförderungsstrecke in der Landeswährung erhoben. Die Geltungsdauer der Fahrkarten beträgt allgemein 10 Tage. Reisegepäck muß bei der Aufgabe für die Strecken der S.S.R.-Bahnen versichert werden. Für die Wertangabe bei Gepäck wird eine geringe Versicherungsprämie von etwa 3 % erhoben.

— **Holland-Schweiz-Verkehr ohne Visumzwang.** Die Bemühungen der Reichsbahnverwaltung, den Durchgangsverkehr Holland-Schweiz wieder wie vor dem Kriege in großem Umfange über die deutschen Linien zu führen, waren bisher wegen des Visumzwanges bei der Fahrt über die deutschen Linien und infolge der Inflation in Frankreich behindert. Die Aufhebung des Visumzwanges im Verkehr mit Holland seit 1. Februar und mit der Schweiz hat nun wesentlich günstigere Verhältnisse geschaffen. Die holländischen Reisenden werden künftig ungehindert über die deutschen Linien fahren können.

— **Eisenbahnkraftwagenverkehr.** Der Stand war am 1. Januar 1926 folgender:

Leipziger Ortsverkehr für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern;
Hamburger Ortsverkehr für die Beförderung von Eilstückgütern;
Gleiwitz-Kieferstädtl für die Beförderung von Personen und Gütern;
Plauener Ortsverkehr für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern;
Ansbach-Oberreifenberg für die Beförderung von Gütern aller Art;
Elberfelder Orts- und Nahverkehr für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern;
Mainz-Wiesbaden für die Beförderung von Gütern aller Art;
München-Süd-München Hbf. für die Beförderung von Markthallengütern;
Dorfweil-Oberursel für die Beförderung von Personen;
Düren-Jülich für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern;
Chemnitzer Orts- und Nahverkehr für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern;
Mannheim-Bruchsal
Heidelberg-St. Leon
Freiburg-Schönau
Freiburg-Stegen
Neuerburg-Irrel
Frankfurt (M.)-Wiesbaden
Mainz-Frankfurt (M.)
Neustadt-Ludwigshafen (Rhein)
Neustadt-Landau
Ludwigsburg-Stuttgart
Eßlingen-Stuttgart
} für die Beförderung von Gütern aller Art;
Magdeburg-Wanzleben für die Beförderung von Personen;
Ummern-Lachendorf für die Beförderung von Personen und Gütern;
Aachener Ortsverkehr für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern;
Breslau Hbf.-Breslau Freib. Bf. für die Beförderung von Personen;
Dresden-Leipzig für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern. (Die Reichsb.)

— **Deutsch-schweizerische Handelsvertragsverhandlungen.** Bei den am 12. Januar in Berlin begonnenen deutsch-schweizerischen Handelsvertragsverhandlungen ist die erste Lesung der beiderseitigen Zolltarifwünsche beendet worden. Die schweizerische Delegation kehrte nach Bern zurück. Die Verhandlungen sollen im März d. J. fortgesetzt werden.

— **Der deutsche Außenhandel.** Die im deutschen Außenhandel seit Monaten wieder deutlich erkennbare Tendenz der Besserung der Handelsbilanz hat auch im Dezember angehalten. Im Dezember ist die Handelsbilanz zum ersten Male seit August 1924 wieder aktiv. Der Ausfuhrüberschuß im Dezember beträgt insgesamt 34 Mill. Reichsmark, im reinen Warenverkehr 36 Mill. Reichsmark. Im Jahre 1925 beträgt somit der Einfuhrüberschuß rund 4,3 Milliarden Reichsmark, im reinen Warenverkehr 3,6 Milliarden Reichsmark.

— **Die Reichsindexziffer für die Lebenshaltungskosten** (Ernährung, Wohnung, Heizung, Beleuchtung, Bekleidung und „Sonstiger Bedarf“) ist nach den Feststellungen des Statistischen Reichsamts für den Durchschnitt des Monats Januar mit 139,8 gegenüber dem Vormonat (141,2) um 1,0 % zurückgegangen. Die Ernährungskosten allein haben sich, trotz weiteren Anziehens der Preise für Gemüse und auch Kartoffeln, infolge des — vor allem in der ersten Januarhälfte — stärkeren Sinkens der Preise für Milch und Milcherzeugnisse und auch des Rückganges der Eierpreise um 2,1 % ermäßigt. Die Wohnungsmiete hat im Januar gegenüber Dezember 1925 im Reichsdurchschnitt um 2 % angezogen.

— **Verleihung des Dr.-Ing. e. h.** Dem Geheimen Baurat Reichsbahndirektor Kühne, Abteilungsleiter in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wurde von der Technischen Hochschule in Danzig auf Grund seiner Verdienste um die Entwicklung des Eisenbahn-Werkstättenwesens die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen.

Österreich.

— **Die österreichische Auswanderung.** Während des Jahres 1925 haben insgesamt 4627 Österreicher ihre Heimat verlassen, um in überseeische Länder zu ziehen, was einer Vermehrung der Auswanderung auf nahezu das Doppelte jener des Vorjahres gleichkommt. Bei dieser Vermehrung steht als Einwanderungsland in erster Linie Brasilien mit 2610 Personen gegen 780 im Jahre 1924, während bei den anderen Zielländern sich diese Erscheinung nur in geringerem Maße ausdrückt, bei den Vereinigten Staaten sogar einer wenn auch nicht bedeutenden Verminderung von 810 auf 758 Platz macht. Größere Zahlen finden sich noch bei Argentinien mit 703, Palästina mit 107, Kanada mit 74, Aegypten mit 51, Mexiko mit 42 und der Türkei mit 41. Von den Bundesländern steht trotz der Erscheinungen der letzten Monate Wien mit 1050 bei der Auswanderung an erster Stelle; ihm schließen sich an Oberösterreich mit 960, Steiermark mit 865, Niederösterreich mit 714, das Burgenland mit 601, Kärnten mit 177, Vorarlberg mit 118, Tirol mit 100 und Salzburg mit 42 Personen. Die früher erwähnte Vermehrung der Auswanderung tritt am meisten in Oberösterreich und Steiermark in Erscheinung.

Die größte Zahl stellen die sich der Landwirtschaft Widmenden mit 1046 Personen; erst in weitem Abstand folgt die Industrie in Maschinen und Apparaten mit 222, die Hilfsarbeiter und Tagelöhner mit 212 und die metallverarbeitenden Industrien mit 209 Köpfen.

Seit Kriegsende sind im ganzen 43 538 Personen in überseeische Länder, darunter 26 366 in die Vereinigten Staaten, 10 463 nach Brasilien, 4684 nach Argentinien, ausgewandert.

— **Konzessionserteilung.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat der „Fabbag“, Förderanlagen-, Bau- und Betriebs-Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Wien, die Konzession zum Bau und Betrieb einer Seilschwebebahn von Mariazell auf die Bürgeralpe erteilt.

Niederlande.

— **Die Sommerzeit** beginnt im Jahre 1926 mit dem Fahrplanwechsel am 15. Mai und endigt entsprechend am 3. Oktober.

— **Die Elektrisierung der holländischen Eisenbahnen.** Nach neueren Meldungen soll zunächst die Seitenlinie Haarlem-Ijmuiden der Hauptlinie Amsterdam-Haag-Rotterdam fertiggestellt werden. Man hofft, mit Beginn des Sommerfahrplans 1927 den elektrischen Betrieb der Zweiglinie aufnehmen zu können. Ob im Jahre 1927, wie zunächst vorgesehen, die Elektrisierung der Hauptbahnstrecke Amsterdam-Rotterdam ganz vollendet sein wird, steht noch dahin, die Strecke Leiden-den Haag ist bereits fertig.

— **Ringbahn um Amsterdam.** Der Bebauungsplan von Groß-Amsterdam sieht auch eine nördliche Güterumgehungsbahn vor. Da die Brücke nördlich von Zaandam (Hembrug) den Verkehr des Nordseekanals sehr behindert, soll eine Linie von Zaandam nördlich um Amsterdam über Durgerdam nach dem Rangierbahnhof Vatergraafsmeer der Strecke Amsterdam-Amersfoort gebaut werden. Die vollständige Abschließung der Zuidersee und die Einpolderung des Ij und des Pampus werden den Bau einer solchen Linie, die gleichzeitig die Industrie- und Hafenanlagen nördlich des Ij anschließen werden, ermöglichen. Die südliche Umgehungsbahn vor Vatergraafsmeer über den zukünftigen Rangierbahnhof Duivendrecht an der Linie Amsterdam-Utrecht bis zur Strecke Amsterdam-Haarlem und zu den neuen westlichen Häfen ist bereits im Bau.

— **Anleihe der Niederländischen Eisenbahnen.** Die Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft und die Holländische Eisenbahngesellschaft nehmen eine 4½prozentige Anleihe von 32½ und 27½ Millionen Gulden auf.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** im Jahre 1925 betrugen 158 278 058 fl. gegen 166 933 070 fl. im Jahre 1924 oder auf das Kilometer täglich 119,27 fl. gegen 126,22 fl. im Jahre 1924.

— **Die Limburgischen Kleinbahnen** sollen Zeitungsnachrichten zufolge dem Betriebe der Niederländsichen Eisenbahnen angegliedert werden.

— **Die Gute Hoffnungshütte im Rotterdamer Hafen.** Am Waalhafen wird diese deutsche Gesellschaft eine eigene Lösch- und Verladeeinrichtung zum Umschlag von Massengütern herstellen, wie sie ähnlich die Thyssengruppe bereits seit längerem in Vlaardingen, zwischen Rotterdam und Hoek van Holland, besitzt.

— **Eine niederländische Verkehrsbank.** Im vergangenen Herbst ist in Amsterdam eine internationale „Centrale Bank voor Spoorwegen“ mit einem Kapital von 5 125 000 Gulden gegründet worden. Ihre Aufgabe ist die Schaffung und Förderung von Eisenbahn- und anderen Verkehrsunternehmen in allen Ländern. Es sollen nicht nur die Mittel zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen beschafft werden, sondern die Bank kann auch den Betrieb selbst übernehmen. Zu den Gründern gehören auch einige deutsche Banken und andere deutsche Unternehmungen.

Übrige europäische Länder.

— **Ein Vergleich zwischen den nordischen Staatsbahnen.** In dem kürzlich erschienenen Bericht der Oberrevisoren der schwedischen Staatsbahn über das Jahr 1924 befindet sich eine vergleichsweise Übersicht über die Leistungen und den Verkehr der nordischen Staatsbahnen im Jahre 1924, die allgemeines Interesse verdient. Was zunächst den Personalbestand betrifft, so betrug er in Schweden 28 198 Köpfe, in Norwegen 13 969, in Dänemark 21 713, d. h. auf 1 Betriebskm 4,9, 4,5 bzw. 8,8 oder auf 100 000 Achskm 3,12, 4,46, 4,13 Köpfe. Im Vergleich zur Verkehrsstärke weist Schweden das geringste Personal auf.

Für die Einnahmen (alles gerechnet in schwedischen Kronen) war in Schweden der Personenverkehr, in Dänemark der Güterverkehr am lohnendsten. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug auf das Personenkm gerechnet, in Schweden 5,02 Öre, in Norwegen 4,1 Öre und in Dänemark 3,8 Öre, die Einnahmen aus dem Güterverkehr, auf das Tonnenkm gerechnet, 5,75 bzw. 6,2 und 9,6 Öre. Die größeren Züge in Schweden waren am wirtschaftlichsten. Die Roheinnahme auf das Zugkm betrug dort 7,65 Kr., in Norwegen 5,06 Kr. und in Dänemark 6,12 Kr.

Die Ausgaben (alles gerechnet in schwedischen Kronen) betrugen auf den Tag und das Betriebskm in Schweden 74 Kr., in Norwegen 51 Kr. und in Dänemark 115 Kr., auf das Zugkm in Schweden 6,38 Kr., in Norwegen 4,91 Kr., in Dänemark 5,98 Kr.

Der Revisionsbericht der Oberrevisoren über die Schwedische Staatsbahn lautet günstig. Gerügt wurde nur die Wohnungspolitik der Schwedischen Staatsbahn. Während die älteren Häuser ein wirtschaftlich günstiges Ergebnis aufweisen, gilt dies nicht von den Neubauten, die sich nicht verzinsen. Die Revisoren haben bei der Prüfung der Dienstwohnungen festgestellt, daß bei den Reparaturen den Mietern zu weit entgegengekommen wird, und fordern hier größere Sparsamkeit. Die Trennung der Werbetätigkeit von den eigentlichen Aufgaben der staatlichen Reisebüros zur Verminderung der Kosten wird in Erwägung gezogen. Im übrigen werden die von der Staatsbahn gehandhabte Politik und die finanziellen Ergebnisse als besonders zufriedenstellend charakterisiert.

— **Neue Vorschriften über Wagenbestellung auf der dänischen Staatsbahn.** Seit dem 1. Januar d. J. bestehen bei der dänischen Staatsbahn neue Vorschriften über die Bestellung von Wagen, die auch eine anderweite Festsetzung der für Wagenladungen zugrundezulegenden Sätze zur Folge haben. Die bisherige Einteilung der Güterwagen in solche von 6,3 t und 13,125 t Ladefähigkeit entfällt. Künftig bestellt der Versender nur einen Wagen, und die Eisenbahn stellt ihm einen solchen mit 13,125 t. Sie hat jedoch die Möglichkeit, auch einen kleinen Wagen zu stellen, sofern dies der Versender ausdrücklich angibt. Der Versender hat auch das Recht, einen 15-t-Wagen zu bestellen. Die Vorschriften sehen aber keine Pflicht für die Eisenbahn vor, einen solchen zu bestellen. Als Normalwagen ist also der 13,125-t-Wagen vorgesehen.

In Zukunft bezahlt der Versender Fracht nach dem Gewicht der verladenen Güter, mindestens jedoch für 5000 kg mit den bisher geltenden prozentualen Vergünstigungen für größere Ladungen. Das frühere Mindestgewicht von 7,5 t für Ladungen von über

6,3 t kommt in Fortfall. Das bedeutet also eine Vergünstigung für den Versender, der bisher bei einem Gewicht von 6,3 t bis 7,5 t die Frachtgebühren für das letztere Gewicht bezahlte. Auch die Frachtberechnung für Privatwagen ist vereinfacht worden.

— **Verbesserung der Verbindung nach Valdres.** Zu den von den ausländischen Touristen besuchtesten Teilen Norwegens gehört Valdres. Die Verbindung dorthin von Oslo soll nach einer Vereinbarung zwischen der Valdresbahn und der norwegischen Staatsbahn im kommenden Sommer erheblich verbessert werden. In der Zeit vom 27. Juni bis 22. August wird ein Schnellzug eingelegt werden, der Oslo 8.35 morgens verläßt und in Fagernes bereits um 2.15 nachm. eintrifft. Die Rückfahrt von Fagernes erfolgt um 2.00 nachm. und die Ankunft in Oslo 7.30 abends. Diese Verbindungen bedeuten gegenüber den bisherigen eine Verkürzung der Fahrzeit von 2½ Stunden. Gleichzeitig wird der Fahrpreis auf 17,50 Kr. in der 3. Klasse herabgesetzt.

Um 3 Uhr nachm. kann man mit dem Automobil die Fahrt von Fagernes nach Bygdin bzw. Tyin-Laerdal fortsetzen. In Laerdalsören würde man um 9.15 abends eintreffen. Ähnlich günstig liegt der Fahrplan für die Rückfahrt, die von Laerdal um 7.00 morgens erfolgen würde. Gleichzeitig haben die Automobilgesellschaften den Fahrpreis auf 20 Öre für das Kilometer herabgesetzt.

— **Direkter Personen- und Gepäckverkehr Schweden—Österreich und Tschechoslowakei.** Nach einer Mitteilung der schwedischen Staatsbahn ist der durchgehende Personen- und Gepäckverkehr mit österreichischen und tschechoslowakischen Stationen, der seit Kriegsausbruch eingestellt war, wieder aufgenommen worden. Es kann daher von nun an wieder zwischen Stockholm, Gotenburg, Malmö, Trälleborg einerseits, wie Wien, Prag und bestimmten anderen österreichischen und tschechischen Stationen andererseits eine direkte Abfertigung stattfinden. Die umständliche Neuaufgabe auf Grenzbahnhöfen oder deutschen Zwischenstationen entfällt damit wie auch die Zollbehandlung in den Durchgangsländern (also vor allem Deutschland).

— **Die neue tschechoslowakische Staatsanleihe auf Grund des Umtausches der Eisenbahnprioritäten.** Das Finanzministerium arbeitet seit längerer Zeit an einer Vorlage betreffend die Regelung und Übernahme der fundierten Schuld Österreich-Ungarns, die sich hauptsächlich aus Eisenbahnprioritäten zusammensetzt. In den letzten Tagen hat der Kurs der 3prozentigen Staatsbahnprioritäten (Franzosen) eine wesentliche Besserung erfahren. Im Zusammenhang mit dieser Kurssteigerung soll, wie in Kreisen des Finanzministeriums verlautet, eine neue innere Staatsanleihe, und zwar in der Form der fakultativen Zeichnung, aufgelegt werden. Die Konversion ist wahrscheinlich so gedacht, daß die Besitzer der Eisenbahnprioriäten durch Zeichnung eines gewissen Betrages ein höher verzinsliches Papier erhalten sollen. Nach einer tschechischen Blättermeldung kommt folgende Kombination in Betracht: auf einen Titre der 3prozentigen französischen Prioritäten, lautend auf 500 Franken, würde der Staat 750 Kc bieten, dafür müßte der Eigentümer in bar denselben Betrag erlegen, worauf er für 1500 Kc eine neue 6prozentige Staatsanleihe erhalten würde. Aus den so gewonnenen Barbeträgen würden die Staatskassenscheine, die im Juli fällig sind, bezahlt werden, da das Finanzministerium keine weitere Auslandsanleihe abzuschließen beabsichtigt.

— **Die polnische Kohleneinfuhr in die Tschechoslowakei.** Die Einfuhr dieser Kohle erreicht nicht die Höhe der vereinbarten Menge. Es ist dies zu einem gewissen Teil die Folge der Schwierigkeiten, welche der Einfuhr tschechoslowakischer Waren von Polen bereitet werden. Im September betrug die Kohleneinfuhr 50 000, im Oktober 51 000, im November 53 000 t.

— **Die Herabsetzung der Kohlensteuer in der Tschechoslowakei.** Wie die tschechische Zentralkorrespondenz erfährt, nimmt jetzt das Finanzministerium einen freundlicheren Standpunkt gegenüber der Ermäßigung der Kohlensteuer ein, soweit diese Maßnahme zu einer Erhöhung der Ausfuhr beitragen würde. Es werden aber Nachlässe nicht im allgemeinen, sondern nur einzelnen Bergwerken eingeräumt werden.

— **Die Wagenleih A.-G. in der Tschechoslowakei** verhandelt über die Verlängerung des Pachtvertrages mit den südslawischen Bahnen, die im Vorjahr 700 Wagen gemietet haben. Ferner wird über die Verpachtung einiger hundert Wagen an die rumänischen Bahnen verhandelt. Ein Teil der Wagen wurde an die tschechoslowakische Kohlenindustrie und an Eisenwerke vermietet. Insgesamt besitzt die Gesellschaft 2800 Wagen, hiervon 1400 ungedeckte. Die freien Wagen werden zur Zeit der Zuckerkampagne zu Rübentransporten verwendet. Mit Rücksicht darauf, daß die Umlauffrist der Wagen der tschechoslowakischen Staatsbahnen von 10 auf 4 Tage gekürzt wurde, beabsichtigt die Gesellschaft gewisse Änderungen, durch welche der bisherige Wagenpark verringert wird. Andererseits soll er aber um Spezialwagen erweitert werden, namentlich durch Wagen mit Kühlvorrichtungen, Wein- und Spirituszisternen usw. Bezüglich dieser ist die Tschechoslowakei auf ausländische Wagen angewiesen, was mit Frachtschwierigkeiten, namentlich aber mit zolltechnischen Hindernissen verbunden ist. Für das abgelaufene Geschäftsjahr wird noch keine Dividende zur Ausschüttung gelangen, obwohl der Betrieb ein sehr günstiger war.

— **Neue Valutavorschriften im südslawischen Reiseverkehr.** Nach den neuen Bestimmungen über die Mitnahme von Valuten im Reiseverkehr nach Südslawien können auf Reisedokumente die dauernd auf südslawischem Staatsgebiete wohnenden Personen 25 000 Dinar für Reisen nach England, der Schweiz, Amerika und anderen überseeischen Ländern, 10 000 Dinar für Reisen nach Rumänien, Bulgarien, Griechenland, Albanien, 20 000 Dinar (früher 30 000 Dinar) nach allen anderen Ländern mitführen. Reisende, die ständig außerhalb Südslawiens wohnen, dürfen nur jene Geldsorten ausführen, welche sie sich bei der Einreise in den S.H.S.-Staat durch Grenzzollorgane im Reisepaß oder durch Grenzzollbescheinigungen bestätigen ließen. Wurden gegen solcherart eingeführte ausländische Zahlungsmittel im Lande Dinar erworben, so dürfen die nicht verbrauchten Dinar nicht ausgeführt, sondern müssen wieder in die Originalvaluta zurückgetauscht werden. Auf Grund der Grenzzollbestätigung ist die Mitnahme der übriggebliebenen Valuten erlaubt.

— **Herabsetzung des Einfuhrzolles für Kohle in der Schweiz.** Mit dem 1. Februar d. J. wurde in der Schweiz der Einfuhrzoll für Kohle von 2 Fr. für die Tonne auf 1,50 Fr. herabgesetzt. Dies kommt einer 25prozentigen Ermäßigung gleich. Es steht zu erwarten, daß im Laufe des Jahres der Zoll noch weiter ermäßigt wird.

— **Beschädigungen der italienischen Personenwagen.** Auf dem Bahnhof Mailand arbeiten allein regelmäßig 145 Arbeitskräfte, um die Schäden auszubessern, die von den Reisenden mutwilligerweise an den Personenwagen angerichtet werden; es handelt sich dabei um die Beseitigung anstößiger Inschriften, die in die Spiegel eingekratzt werden, um den Ersatz von Vorhängen, die abgeschnitten worden sind, um mit ihnen die Stiefel zu putzen, um die Wiederherstellung der zerschnittenen und mit Öl und Fett beschmutzten Polster. Hierdurch erwachsen den italienischen Eisenbahnen sehr erhebliche Kosten, und es ist daher vom Ministerrat ein Erlaß gebilligt, und er ist vermutlich mittlerweile veröffentlicht worden, in dem schwere Strafen für das Beschädigen und Beschmutzen der Eisenbahnwagen angedroht werden. Der Corriere della Sera fügt seinem Bericht darüber die Bemerkung hinzu, es wäre gut, wenn zugleich Abbildungen aus dem Museum veröffentlicht würden, in dem beschädigte Wagenteile als Zeugnisse der Zerstörungssucht der Reisenden aufbewahrt werden. Die Androhung von Strafen hält diese Zeitung nicht für genügend; es sollten vielmehr besondere Maßnahmen zur Überwachung der Reisenden getroffen werden; die Übeltäter sollten zur Rechenschaft gezogen werden, gleichviel wie groß oder wie gering der Schaden ist, den sie angerichtet haben; durch Belohnungen sollte zu ihrer Ermittlung angeregt werden; Anschläge in den Wagen sollten auf die Strafen hinweisen. — Der Umfang der Beschädigungen von Wagen geht daraus hervor, daß 26 % der Durchgangswagen neuester, 41% der zweiachsigen Wagen älterer Bauart, 31% der Gepäckwagen und nur 12% der Güterwagen zur Instandsetzung aus dem Betriebe gezogen sind.

— **Die französischen Pyrenäenquerbahnen.** Auf den französischen Neubaustrecken von Ax-les-Thermes und von Bedous sind die Bauarbeiten zwar begonnen, seit drei Jahren aber wieder eingestellt worden. Der Grund für diese Maßnahme liegt darin, daß nach den für alle französischen Eisenbahnen gültigen Abmachungen mit dem Staat aus dem Jahre 1883 dieser den Unterbau, die Eisenbahngesellschaft den Oberbau und die Ausrüstung zu schaffen hat, daß nach diesen Abmachungen die Ausgaben des Staates zur Erfüllung seiner Verpflichtungen 90 000 Fr., die der Gesellschaft zur Erfüllung der übrigen 25 000 Fr. auf 1 km nicht überschreiten sollen, und daß diese Beträge heute bei weitem nicht mehr ausreichen, um eine Eisenbahn zu bauen und auszurüsten. Aus diesem Grunde haben auch die Eisenbahngesellschaften es abgelehnt, die Bahnen fertigzubauen, deren Unterbau ihnen von den staatlichen Baubehörden zur Verfügung gestellt wurde. Neuerdings hat sich der Staat bereit erklärt, seinen Anteil an den Baukosten einer Eisenbahn auf 250 000 Fr. zu erhöhen, und der Senat hat den hierauf bezüglichen Gesetzentwurf bereits genehmigt. Die Eisenbahngesellschaften tragen daraufhin in entsprechend erhöhtem Maße zu den Baukosten bei. Infolgedessen ist zu erwarten, daß in der nächsten Zeit wieder Bahnbauten in Frankreich zustande kom-

men werden, und eine Folge dieser Neuerung ist, daß der Bahnbau in den Pyrenäen wieder aufgenommen wird.

Die Südbahn wird daher demnächst den Bau der Eisenbahn Toulouse-Barcelona über Ax-les-Thermes und Ripoll sowie denjenigen der Strecke von Bedous nach Jaca über den Somport-Paß wieder aufnehmen. Die Schwierigkeiten, die wegen des Baus der erstgenannten Strecke zwischen Frankreich und Spanien bestanden, sind beseitigt worden. Jedes der beiden Länder erhält einen Grenzbahnhof: Frankreich in Tour-de-Carol, Spanien in Puigcerda. Die spanische Strecke soll ebenso wie die französische für elektrischen Betrieb eingerichtet werden, die Unbequemlichkeit des Grenzübergangs, die an anderen Stellen durch die Verschiedenheit der Spurweite der französischen und der spanischen Eisenbahnen verursacht wird, wird aber auch an dieser Stelle in Zukunft bestehen. Immerhin verkürzt die neue Verbindung die Entfernung Toulouse-Barcelona gegenüber dem jetzigen Weg über Cerbère um 106 km. Zunächst soll die Teilstrecke Bourg-Madaun-Tour-de-Carol gebaut werden, weil sie die Anförderung der Baustoffe usw. für die Strecke von Ax-les-Thermes aus erleichtert, dann soll die Bahn von Bedous aus gebaut werden, und endlich soll die Bahn über Ax-les-Thermes folgen. Wenn die nötigen Geldmittel rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, hofft man die Bauarbeiten in etwa drei Jahren zu vollenden.

— **Der Haushalt der belgischen Staatsbahnen für 1926.** Die belgischen Staatsbahnen haben in der letzten Zeit mit Fehlbeträgen zu kämpfen gehabt, und auch ihre Aussichten für die Zukunft sind recht ungünstig. Der Voranschlag für 1926 schließt in den Einnahmen mit 2328 Mill. Franken und in den Ausgaben mit 2344 Mill. Franken ab, so daß anschlagmäßig ein Fehlbetrag von 16 Mill. Franken zu erwarten ist. Selbst wenn diese Zahl nicht überschritten werden sollte, ist doch damit der wahre Fehlbetrag noch nicht beziffert; denn neben den Betriebsausgaben müssen aus den Betriebseinnahmen noch eine ganze Anzahl andere Aufwendungen, z. B. für den Schuldendienst usw., gedeckt werden.

— **Internationale Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel.** Aus dem Prospekt über die neue 6prozentige Anleihe von 2 Mill. Pfund Sterling ergibt sich, daß außer einer Anleiheschuld von 1 750 000 Pfund noch 45 438 500 belgische Franken an Obligationen zu verzinsen sind; das Kapital beträgt 115 000 000 belgische Franken. An Dividende sind 1924: 32 % und 1923: 23 % in belgischen Franken bezahlt worden.

In den letzten zwei Jahren hat die Schlafwagengesellschaft 400 neue Wagen mit Blechverkleidung bauen lassen und fast 2000 Wagen auf neu vorrichten lassen. Der dadurch verbesserte Zustand der Wagen verfehlt nicht, seinen Einfluß auf die Benutzung der von der Gesellschaft bereitgestellten Einrichtungen; namentlich bei der Pariser Betriebsstelle, die bisher den Verkehr von 2 Mill. Reisenden vermittelte, macht sich eine so lebhafte Steigerung bemerkbar. Von amerikanischer Seite, auf der man doch in bezug auf Bequemlichkeit beim Reisen recht anspruchsvoll ist, wird anerkannt, daß die Einrichtungen der Schlafwagengesellschaft in Europa das, was in den Vereinigten Staaten in dieser Beziehung geboten wird, bei weitem übertreffen.

Vom nächsten Mai an soll ein besonders beschleunigter Schnellzug aus lauter Pullmanwagen zwischen Paris und Calais verkehren; er wird die Fahrt ohne Aufenthalt zurücklegen (s. a. Nr. 49 d. Ztg. v. 3. XII. 25).

Bei der neueingerichteten Betriebsstelle der Schlafwagengesellschaft in Paris, die namentlich auch dem Verkehr der Engländer und Amerikaner nach der Riviera dienen soll, können die Reisenden nicht nur Plätze in den durchgehenden Zügen belegen, sondern sie können sich auch Zimmer in den Gasthöfen, wo sie abzusteigen gedenken, im voraus bestellen; ihr Geld wird ihnen eingewechselt; Plätze in den Flugzeugen und Kraftwagen des öffentlichen Verkehrs und auf Dampfern werden für sie besorgt und auch die Beförderung ihres Gepäcks wird vermittelt. Die Zahl der Reisenden, die von den Einrichtungen der Schlafwagengesellschaft Gebrauch machen, hat 14 Mill. überschritten.

Am 15. Dezember ist ein Luxuszug Mailand-Nizza in Verkehr gesetzt worden, für den die neuen Wagen merkwürdigerweise aus England bezogen worden sind. An der Eröffnungsfahrt haben die Direktoren der Schlafwagen- und der Pullman-Gesellschaft sowie eine Anzahl Beamte der italienischen Staatsbahnen teilgenommen. Der bekannte „Blaue Zug" Calais-Riviera wird verdoppelt. Im Juni soll der Süd-Expreß, der den Verkehr von Paris mit Spanien und Portugal vermittelt, mit neuen Wagen ausgestattet werden, von denen jeder eine Küche hat; die Mahlzeiten werden den Reisenden in ihrem Abteil aufgetragen. Der Luxuszug „Pyrénée-Côte d'Argent", der Paris mit Pau und Biarritz verbindet, soll dauernd verkehren. Bei einer Anzahl von Zügen, dem Orient-Expreß, dem Zug Ostende-Wien, dem Engadin- und dem Oberland-Expreß, dem Zuge Kairo-Luxor, dem Bombay-Expreß, den Luxuszügen nach Rom, über den Arlberg, den Simplon, nach Bukarest, Athen usw. soll die Fahrgeschwindigkeit erhöht werden. Am 15. Mai soll der Nord-Expreß (London-)Calais-Paris-Berlin-Warschau-Riga, wie bereits in Nr. [illegible] d. Ztg. berichtet, wieder in Verkehr gesetzt werden.

Für Erfindungen, die geeignet sind, Verbesserungen im Verkehrswesen herbeizuführen, hat die Schlafwagengesellschaft Preise im Betrage von 135 000 Fr. ausgesetzt.

Fremde Erdteile.

— **Russisch-chinesisches Abkommen betr. die Chinesische Ostbahn.** Nach Zeitungsmeldungen wurden am 24. Januar von sowjetrussischen Generalkonsul in Mukden, Krakowiecki und dem Außenkommissar der drei chinesischen Ostprovinzen Kao, kurzgefaßte Grundsätze eines Abkommens unterzeichnet deren wesentlicher Inhalt folgender ist: Der Direktor der Chinesischen Ostbahn, Iwanow, sowie alle Beamten und Arbeiter, die von den mandschurischen Behörden anläßlich des Konfliktes wegen der Ostbahn verhaftet wurden, werden freigelassen; nach der Freilassung aller Verhafteten wird der normale Eisenbahnverkehr wiederhergestellt; Militärtransporte erfolgen auf Grund der bisherigen Bestimmungen, d. h. auf Kredit, der durch den auf die chinesische Regierung entfallenden Teil der Einnahmen der Bahn gedeckt wird; die Schutztruppen werden ebenfalls auf Grund der bisherigen Bestimmungen befördert; künftighin muß die Beförderung von Militär in genauester Übereinstimmung mit der für die Chinesiche Ostbahn bestehenden Verkehrsordnung erfolgen; die Frage der Entschädigung für die durch Maßnahmen mandschurischer Behörden während des Konfliktes angerichteten Schäden wird gegenwärtig beraten und wird den Gegenstand eines weiteren gemeinsamen Beschlusses bilden.

Das Volkskommissariat des Auswärtigen erhielt bereits die Meldung, daß die Freilassung Iwanows erfolgt und mit der Freilassung der übrigen Verhafteten begonnen ist. Die Sowjetregierung wird die genaue Einhaltung des Vertrages über die Chinesische Ostbahn und deren Status sowie die volle Wiederaufnahme der Tätigkeit der Arbeiter und des übrigen öffentlichen Betriebes an der Ostbahn aufmerksam verfolgen. Andere mit dem Konflikt zusammenhängende Fragen werden den Gegenstand weiterer Verhandlungen bilden. Somit kann eine friedliche Lösung des Konfliktes an der Chinesischen Ostbahn als gesichert betrachtet werden.

— **Aus Niederländisch Ost-Indien.** Bei der Herstellung der Eisenbahnverbindung zwischen den Lampong- und Palembanglinien in Südsumatra, ist der Bau der Bahn nunmehr bis an die Grenze der Lampongbezirke fortgeschritten. — Für den Bau der Staatsbahnlinie Djokjakarta-Soerakarta zur Verbindung des westlichen Staatsbahnnetzes mit dem östlichen in Java haben die Staatsbahnlinien eine Million Gulden für 1926 bereitgestellt; für die endgültige Fertigstellung der Linie soll eine Anleihe aufgenommen werden. — Die Einnahmen der Niederländisch-Indischen Eisenbahngesellschaft betrugen 1925: 18 836 688 fl. gegen 18 261 278 fl., im Jahre 1924, die Ausgaben 1925: 10 816 000 gegen 10 942 000 fl., der Betriebsüberschuß 8 020 688 fl. gegen 7 319 278 fl. im Jahre 1924. — Die Staatsbahnen haben 19[illegible] 65 Mill. Gulden eingenommen gegen 60½ Mill. Gulden im Jahre 1924.

Die Verbindung der beiden Staatsbahnnetze in Südsumatra (Palembang und Lampongnetz) wird voraussichtlich im Mä[illegible] 1927 zustande kommen. Die Hauptarbeit besteht in der kürzlich fertiggestellten Überbrückung des Kommeringflusses, die drei Spannungen von je 60 m aufweist. — Auf Borneo, das trotz des hohen Wertes seiner kolonialen Erzeugnisse noch keine Eisenbahn besitzt, plant man jetzt den Bau von Kleinbahnen durch eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft, bei der der Staat den Betrieb führen wird; hierzu sollen die auf Java durch die Elektrisierung überflüssig werdenden rollenden Betriebsmittel der Staatsbahn benutzt werden. — Im Jahre 1926 rechnet man mit der Inangriffnahme der neuen Eisenbahngesetzgebung.

Die Einnahmen der Deli-Eisenbahn im Jahre 1925 betrugen 708 000 fl. gegen 637 000 fl. im Jahre 1924.

— **Die Staatsbahnen im Sudan.** Der Sudan umfaßt ein Gebiet von über 2,5 Mill. Quadratkilometer. Der Boden ist zum Teil Wüste, zum Teil mit Gras und Buschwerk bewachsen; durch riesige Bewässerungsanlagen ist es gelungen, große Flächen ertragreich zu machen und auf ihnen Baumwolle zu bauen, die zum Nutzen Englands mit dem Baumwollenbau Amerikas in Wettbewerb treten soll. Um dieses Ziel voll zu erreichen, bedarf es noch der Schaffung weiterer Verkehrsmöglichkeiten, als sie durch die jetzt vorhandenen Eisenbahnen geboten werden. Diese sind insgesamt 2755 km lang bei rd. 3000 km Gleislänge. Die erste Bahn, Zwecken der Kriegführung dienend, wurde 18[illegible] von Kitchener durch die Wüste nach Abu Hamed gebaut; 18[illegible] wurde sie nach Khartum verlängert. Diesen Eisenbahnen folg[illegible]

905 eine Verbindung zwischen Atbara und der Küste des Roten Meeres bei Port Sudan und Suakin und 1912 die Verlängerung der Eisenbahn Halfa-Abu Hamed-Khartum bis El Obeid. Eine Eisenbahn von der Küste in südlicher Richtung nach Kassala ist im Bau. Diente die erste Eisenbahn im Sudan der Kriegführung, so verfolgen die neueren wirtschaftliche Ziele. Die Eisenbahn nach El Obeid erschließt den Süden des Landes, diejenige nach Kasala soll die Baumwolle aus den neugeschaffenen Feldern am Gash-Fluß abfördern.

Die Eisenbahnen im Sudan haben die für derartige Länder bewährte Kapspur (1,067 m). Ihr Oberbau besteht aus Breitfußschienen von 25 und 38 kg/m Gewicht auf Holzschwellen mit Unterlagplatten, die mit Schraubennägeln befestigt sind, oder auf Eisenschwellen, die sich bei dem dortigen Klima besser bewähren als ungetränkte Holzschwellen. Auf die Schienenlänge von 9,14 m entfallen 12 Schwellen, bei den schwereren Schwellen sind auf 11 m Länge 14 Schwellen verteilt. Die Gleise sind meist mit Sand verhüllt. Die Unterhaltung macht in der Regenzeit Schwierigkeiten, indem dann häufig Zerstörungen durch Hochwasser vorkommen; während der übrigen acht Monate im Jahre herrscht Trockenheit. Zur Speisung der Lokomotiven dient zum Teil Nielwasser; fern vom Niel muß das Wasser aus dem Boden entnommen werden, und an diesen Stellen hat seine Beschaffung Schwierigkeiten. Die schärfsten Krümmungen haben etwa 450 m Halbmesser. Das Gebirge an der Küste des Roten Meeres wird mit Steigungen von 1 : 100 in der Richtung landeinwärts und von 1 : 125 in der Gegenrichtung überschritten. Sonst kommen keine stärkeren Neigungen als 1 : 150 vor.

Der Bahnbau wird von eingeborenen Arbeitern ausgeführt. An der Gleisspitze arbeiten Trupps in Stärke von etwa 3000 Mann, die gleich hinter den Erdarbeiten das Gleis vorstrecken. Bei Brücken und Durchlässen wird ein Umgehungsgleis gelegt, damit die Erd- und Oberbauarbeiten jenseits der Baustelle fortgesetzt werden können; daneben werden die Kunstbauten ausgeführt. Der Bau schreitet täglich 1,5 bis 2,5 km vorwärts. Die Brücken werden im allgemeinen mit einem Regelträger von 4,55 m Spannweite hergestellt, doch kommen auch Öffnungen von 32 m vor. Die Pfeiler werden aus Granitbruchsteinen aufgemauert. Bemerkenswerte Brücken führen über den Blauen und den Weißen Nil sowie über den Atbara-Fluß; der Hafen von Port Sudan ist mit einer Klappbrücke überspannt.

Die Haltestellen haben meist zwei durchgehende Gleise und ein Stumpfgleis als Abstell- und Ladegleis. Die schwersten Lokomotiven wiegen 120 t, die höchste Achslast ist 15,45 t.

Auf vier Teilstrecken des Nils, die zusammen mit den unbefahrenen Zwischenstrecken etwa 3000 km lang sind, wird ein Dampferdienst unterhalten: von Halfa nach Shellal bei Dougola, südlich von Khartum und zwischen Sennar und Roseires.

— **Die Spurweite der amerikanischen Eisenbahnen.** 90 % der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und alle Eisenbahnen von Mexiko und Kanada sind in Vollspur angelegt; in Mittelamerika haben die Eisenbahnen eine Spurweite von 91 cm (3 Fuß engl.), während in Südamerika keine Einheitlichkeit der Spur herrscht. Etwa die Hälfte der Eisenbahnen Südamerikas hat eine Spurweite von 91 cm, es findet sich aber auch die aus Spanien übernommene Breitspur von 1,68 m. In Ecuador gibt es Schmalspurbahnen von 76 cm Spurweite. In Chile finden sich nicht weniger als sieben verschiedene Spurweiten: von den 9500 km dieses Landes hat etwas weniger als die Hälfte, nämlich 4400 km, Meterspur, und 2700 km sind in Breitspur von 1,68 m erbaut; in die verbleibenden 2400 km teilen sich Bahnen mit 60 cm, 76 cm, 1,06 m, 1,27 m und 1,44 m Spurweite. Es herrschen also in Südamerika ähnliche Verhältnisse wie in Australien.

— **Die Höchstzahl im amerikanischen Außenhandel.** Wie aus New York gemeldet wird, hat der Außenhandel Amerikas im Jahre 1925 wahrscheinlich alle Höchstzahlen gebrochen. Er übersteigt den Außenhandel des Jahres 1924 um etwa 950 Millionen Dollar. In den ersten elf Monaten betrug die Gesamtausfuhr aus den Vereinigten Staaten 4441 Millionen Dollar, d. i. eine Zunahme von 296 Millionen gegenüber der gleichen Zeit im Jahre 1924. Die Einfuhr betrug 3830 Millionen Dollar, das bedeutet eine Zunahme um 554 Millionen. Im einzelnen ist die Ausfuhr nach Europa um 137 Millionen gestiegen.

— **Die Eisenbahnen von Bolivien.** Nach einer Botschaft, die der Präsident an den Kongreß gerichtet hat, sind zur Zeit in Bolivien 2100 km Eisenbahnen im Betriebe. Seit 1920 hat das Staatsbahnnetz um 269 km zugenommen, und es sind mittlerweile 10 km Privatbahnen gebaut worden. Die Eisenbahn Atocha-Villazon ist fertiggestellt; sie hat einschließlich der Ausstattung mit Betriebsmitteln 29 Mill. Bolivar gekostet. Der Bau der Eisenbahn Potosi-Sucre ist auf 107 km beendet, die verbleibenden 20 km nähern sich der Vollendung; bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Präsident an den Kongreß berichtete, waren für diese Strecke etwas über 11 Mill. Bolivar aufgewendet. Von der Strecke La Paz-Beni über Yangas sind 19 km fertiggestellt. Für eine Eisenbahn Cochabamba-Vera Cruz sind Vorarbeiten angestellt worden; zur Zeit schweben Verhandlungen wegen ihres Baues.

Internationaler Verkehr.

— **Internationaler Güterwagenverband; Beschlüsse des Ständigen Ausschusses.** Der Ausschuß des internationalen Güterwagenverbandes hat vom 8. bis 12. Dezember 1925 in Paris unter dem Vorsitz der Schweizerischen Bundesbahnen getagt und zu dem Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) einige Auslegungsbeschlüsse gefaßt, die wegen ihrer allgemeinen Bedeutung für das internationale Wagenrecht hier kurz wiedergegeben werden.

1. Bei der Übergabe von Verbandswagen an Nichtverbandsbahnen (§ 1 Zif. 3) bestanden bisher Zweifel, ob die Mieten durchgehend oder wieder mit der 1. Staffel beginnend zu berechnen sind. Der Ausschuß kam zu folgender Auslegung:

„Die von einer Verbandsbahn auf eine Nichtverbandsbahn übergehenden Wagen sind hinsichtlich der Wagenmieteberechnung so zu behandeln, wie wenn sie das Netz der Verbandsbahnen nicht verlassen hätten. Demzufolge ist die Miete für solche Wagen durchgehend zu berechnen."

Den Verwaltungen, die bis jetzt anders verfahren haben, wird empfohlen, die durchgehende Berechnung nicht rückwirkend, sondern erst vom 1. Januar 1926 ab anzuwenden. An anderer Stelle wird dann ausgesprochen, daß Verwaltungen, die zwar dem RIV-Verbande angehören, die aber die Anwendung des RIV mit einzelnen Verbandsverwaltungen nicht vereinbart haben (z. B. Litauen mit Polen), für den beiderseitigen Wagenaustausch als verbandsfremde Verwaltungen zu betrachten sind.

2. Nach § 3 Zif. 3 des RIV fällt die Miete für die durch Übernahmeverweigerung aufgehaltenen Wagen während der Dauer der Zurückhaltung nicht der benutzenden, sondern der die Übernahme verweigernden Bahn zur Last. Nun ergeben sich für die aufgehaltenen Wagen infolge des Eintritts in die höhere Staffel meist größere Mietbeträge als bei uneingeschränkter Übernahme. Infolgedessen hat eine die Übernahme verweigernde Verwaltung die Mieten so berechnet, als wenn die Wagen normal von der Nachbarbahn übergeben und der Aufenthalt erst auf ihren eigenen Strecken eingetreten wäre.

Der Ausschuß war der Ansicht, daß die Verwaltung, die eine Übernahmeverweigerung veranlaßt, auch alle hieraus entstehenden Folgen zu tragen habe, und kam zu folgendem Beschluß: „Die Verwaltung, welche die Übernahme verweigert, hat diejenige Miete zu zahlen, die die benutzende Verwaltung absetzen kann, d. h. also die Miete, die letztere zu bezahlen gehabt hätte, wenn die Wagen zu ihren Lasten gestanden hätten."

3. § 4 Zif. 8 unterscheidet zwischen Wagen, die leer auf einem anderen als dem Hinwege zur Heimat zurückkehren, und solchen, die nach Zif. 2c in der Richtung zur Heimatbahn wieder beladen wurden und dann eine Strecke leer zurücklaufen.

Im ersteren Falle hat die Bahn, die die Ablenkung veranlaßt, die befördernde Bahn für die Beförderung des leeren Wagens zu entschädigen, wobei die auf derselben Bahn — wenn auch auf anderen Strecken — auf dem Hin- oder Rückweg beladen zurückgelegte Entfernung abgezogen wird. Im zweiten Falle erhalten die am leeren Rücklauf beteiligten Verwaltungen eine Leerlaufentschädigung nur dann, wenn der Wagen weder auf dem Hinnoch auf dem Rückweg beladen auf ihren Strecken gelaufen ist. Die Entschädigung ist auf alle am beladenen Hin- oder Rücklauf des Wagens beteiligten Verwaltungen zu gleichen Teilen umzulegen. Hierdurch soll eine möglichst weitgehende und freizügige Rückverwendung der Wagen erzielt werden.

4. Nach § 8 Zif. 14 werden Beschädigungen an Lademitteln — außer an Decken — nicht mehr vergütet, Deckenbeschädigungen auch nur, wenn die Decken unbrauchbar geworden sind. Infolgedessen ist eine Angabe über den Zustand der Lademittel in den Begleitscheinen nur noch bei Decken erforderlich, und zwar auch nur dann, wenn sie auf beladenen Wagen derart beschädigt in der Bestimmungsstation eingehen, daß sie unbrauchbar sind.

5. Nach § 8 Zif. 3 dürfen Lademittel auf dem Rückweg nur zu Sendungen nach der Heimatbahn verwendet werden. Für die Rückgabe der Decken ist in Zif. 7 eine Frist festgesetzt, bei deren Überschreitung Verzögerungsgebühr zu zahlen ist. Kann nun in solchen Fällen die Eigentumsverwaltung auch die vom Verfrachter erhobene Deckenmiete verlangen?

Der Ausschuß ist der Ansicht, daß die Deckeneigentümerin in solchen Fällen Anspruch hat auf die bis zur Rückkehr der Decke auf die Heimatbahn entstehende Verzögerungsgebühr und daß ihr billigerweise auch die vom Absender oder Empfänger erhobenen Deckenmieten zukommen, daß aber die letztere Frage durch die Tarife zu regeln sei.

6. Nach § 9 Zif. 6 hat die Verwaltung, die zur Beförderung eines laufunfähigen Wagens einen Wagen einer dritten Verwal-

tung verwendet, die Miete für diesen Wagen auch für die Zeit des Aufenthalts auf den Strecken der zwischenliegenden Bahnen zu zahlen.

Diese Bestimmung hat der Ausschuß dahin ausgelegt, daß die schuldige Verwaltung bei Verwendung eines Wagens einer zwischenliegenden Bahn auch dieser — obwohl diese die Eigentümerin des Wagens ist — die Miete zu zahlen hat, weil es unbillig wäre, wenn eine zwischenliegende Verwaltung, die für die Beförderung des schwerbeschädigten Wagens ohnehin keine Entschädigung erhält und der außerdem noch ein eigener Wagen der Benutzung entzogen wird, für den letzteren keine Entschädigung erhalten würde. Andererseits hat die zwischenliegende Bahn für einen zur Beförderung eines schwerbeschädigten Wagens verwendeten fremden Wagen bei dessen Rückkehr im leeren Zustande die Miete zu zahlen, und zwar schon deshalb, weil sie die Möglichkeit hat, den Wagen rückzubeladen.

7. Einige Verwaltungen haben sich geweigert, die nach § 8 Zif. 14 aus dem Austausch der Lademittel entstehenden Forderungen in die Schuldzusammenstellung (Muster E) aufzunehmen, weil Entschädigungsansprüche dieser Art nach den Bestimmungen für die Beförderung von Gütern zu regeln seien.

Der Ausschuß beschließt, daß diese Forderungen durch die Wagenmieteabrechnungen zu begleichen sind, wenn es sich um Entschädigungen handelt, für die im RIV Goldfranken vorgesehen sind, einschließlich der im § 8 Zif. 13 vorgesehenen Forderungen. Zollgebühren, Traktionskosten usw. sollen jedoch nicht durch die Wagenmieteabrechnung beglichen werden.

8. Nach § 18 Zif. 7 ist die Eisenbahn berechtigt, Privatgüterwagen nach ihrer Entladung an die Heimatstation zurückzusenden, wenn der Einsteller nicht anders verfügt. Zu dieser Bestimmung wurde die Festsetzung einer Höchstfrist beantragt, weil einige Einsteller ihre Wagen durch aufeinanderfolgende Verfügungen ungebührlich lange stehen lassen.

Der Ausschuß ist der Ansicht, daß diesen Mißbräuchen nur durch Erhöhung der in solchen Fällen allgemein erhobenen Standgelder begegnet, daß aber diese Frage nur durch die Tarife geregelt werden kann.

9. Für Wagen, bei denen das angeschriebene Eigengewicht mit dem durch Verwiegung ermittelten Eigengewicht nicht übereinstimmt, empfiehlt der Ausschuß, sie mit dem im innerdienstlichen Verkehr hierfür gebräuchlichen Zettel zu bekleben. Kreideanschriften sollen vermieden werden.

10. § 10 Zif. 1 b sieht auch für Ausbesserungsarbeiten, die nicht eine Anforderung von Ersatzstücken bedingen, Mietebefreiung vor, und zwar vom Tage der Aussetzung des Wagens bis zur Rückgabe an den Betrieb. Um unberechtigten Mieteabsetzungen vorzubeugen, war beantragt, die Art der vorgenommenen Ausbesserungsarbeiten in den Meldungen anzugeben. Der Ausschuß erblickt hierin jedoch die Quelle eines umfangreichen Schriftwechsels und empfiehlt den Verwaltungen, sich die Meldungen unter Angabe des Grundes der Außerbetriebsetzung von den Dienststellen vorlegen zu lassen und zu prüfen, ob die Mieteabsetzung berechtigt ist.

Im übrigen ist der Ausschuß der Auffassung, daß unter der Bezeichnung „bis zur Rückgabe an den Betrieb" der Tag zu verstehen ist, an dem der Ausbesserungsdienst den wiederhergestellten Wagen an den Betriebsdienst zurückgibt.

11. Zur Vermeidung von Zeitverlust im Wagenlauf wird den Verwaltungen zunächst versuchsweise empfohlen, an Wagen, die auf ihren Strecken heißgelaufen sind, ausgeschmolzene Lager selbst auszugießen, für beschädigte Lagerschalen jedoch wie bisher Ersatz mit Einguß von der Heimatbahn anzufordern.

Im VWÜ ist übrigens die gleiche Bestimmung bereits als bindende Vorschrift enthalten.

12. Der Ausschuß beschließt ferner, daß auf lose Wagenbestandteile, bei denen zweifelsfrei vorsätzliche Beschädigung festgestellt ist — z. B. ein- oder abgeschnittene Bremsschläuche, einoder abgesägte Rungen usw. — die Bestimmung des § 16 Zif. 8 b Abs. 2 Anwendung findet. Eine Bezettelung der Wagen für vorsätzlich herbeigeführte Schäden ist nicht erforderlich.

13. Auslegung zu § 18[1] und 19[6]. Im Einvernehmen mit dem Einsteller, dessen Einverständnis telegraphisch eingeholt werden kann, und auf dessen Rechnung darf die benutzende Verwaltung an Privatgüterwagen auch andere als die im § 16[1] bezeichneten Arbeiten ausführen, sofern es sich nicht um Ausbesserungen an Achsen und Rädern, um die wiederkehrende Untersuchung oder um Hauptausbesserungen handelt. Die einstellende Bahn ist zu verständigen.

14. Zu § 7 der Anlage II des RIV empfiehlt der Ausschuß den Verwaltungen, zunächst versuchsweise bis zur nächsten Sitzung folgende Verladeart anzuwenden:

„Werden Wagen mit Rungen über Rungenhöhe beladen, so muß jeder Stoß der Ladung durch wenigstens zwei gegenüberstehende Rungenpaare gefaßt werden. Die gegenüberstehenden Rungen sind unmittelbar über den Seitenwänden oder, wenn keine Seitenwände vorhanden sind, in halber Ladehöhe mit Draht (§ 1 Zif. 4) zu verbinden und außerdem gegen Ausheben (§ 1 Zif. 2) zu sichern. Oberhalb der Rungen muß die Ladung bogenförmig abgeschlossen und durch straff gespannte Ketten sicher verbunden sein. Die Pfeilhöhe des bogenförmig über die Rungen hinausragenden Teiles der Ladung darf ein Drittel der Ladungsbreite nicht überschreiten."

Diese Verladeart ist auch für Telegraphenstangen zulässig.

15. Auslegung zu § 13 Zif. 2 der Anlage II; Auf Ketten, die an Drehschemeln dauernd befestigt sind, findet § 16 Zif. 8 b Abs. 2 Anwendung.

16. Für die Verladung von Baumstämmen sind eingehende Bestimmungen ausgearbeitet worden; die Feststellung des Zeitpunktes der Einführung wurde der Geschäftsführenden Verwaltung überlassen.

Die vorstehend unter Nr. 11—16 aufgeführten Beschlüsse wurden von dem technischen Unterausschuß vorberaten und hierauf vom Vollausschuß genehmigt.

— **Die Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Vor kurzem sind, wie der Allg. Tarif-Anz. (Wien) mitteilt, in Bern die Vertreter von elf dem Berner Übereinkommen angehörigen Staaten zusammengetreten, um die Beratungen über die Änderungen wieder aufzunehmen, die in der Anlage I zu diesem Übereinkommen, enthaltend die Vorschriften für die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, durchgeführt werden sollen. In der dritten Revisionskonferenz des Internationalen Übereinkommens im Frühjahr 1923 waren nur die Grundzüge der Neuauflage der Anlage I festgesetzt worden. Die Regelung der technischen Einzelfragen blieb einer Spezialkommission vorbehalten, die aus Vertretern Deutschlands, Italiens und Frankreichs gebildet ist. Die Teilnahme anderer Staaten an den Beratungen dieser Kommission ist zugelassen, aber nicht bedungen. Die Beschlüsse der erwähnten Spezialkommission werden für alle am Internationalen Übereinkommen beteiligten Staaten wirksam sein, wenn nicht wenigstens zwei dieser Staaten Einspruch erheben.

Die neue Anlage I wird gleichzeitig mit dem neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr voraussichtlich im Laufe des Jahres 1927 in Kraft treten.

— **Internationale Fremdenverkehrskonferenz in der Tschechoslowakei.** In der Zeit vom 27. Juni bis zum 6. Juli (zu gleicher Zeit findet der VII. tschechische Sokolkongreß statt) wird in Prag eine Fremdenverkehrstagung abgehalten werden. Zur Teilnahme wurden auch alle Staaten eingeladen, die auf der letzten Konferenz im Haag nicht vertreten waren, und wo die Fürsorge um den Fremdenverkehr bisher den staatlichen Behörden zusteht. Nach den getroffenen Vereinbarungen sollen die Beratungen auch in Brünn fortgesetzt werden. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Aufhebung des Zolles für Propagandamaterial (Broschüren, Plakate) und die Errichtung von Fremdenverkehrsbüros dort, wo sie noch nicht bestehen.

Wasserverkehr.

— **Vereinigung Deutscher Hafenverbände.** Am 18. Januar 1926 wurde nach der Ztschr. für Binnenschiff. in Berlin eine Vereinigung Deutscher Hafenverbände gegründet. Sie besteht aus dem Hafenverband des Rheinstromgebietes und seiner Anschlußwasserstraßen, dem Hafenverband des Elbstromgebietes sowie dem Verband der östlichen Binnenhäfen. Die neugegründete Vereinigung bezweckt die gemeinsame Vertretung der Interessen der bezeichneten Verbände. Der Vorsitz und die Geschäftsführung bleiben bis auf weiteres in der Hand des Rheinhafenverbandes.

— **Verkehr im Hamburger Hafen 1925.** Im Jahre 1925 kamen im Seeverkehr an 2962 Seeschiffe mit 888 855 NRT gegen 2078 Seeschiffe mit 791 587 NRT im Jahre 1924 und 1794 Seeschiffe mit 568 570 NRT im Jahre 1913.

Es gingen aus: 1925 2957 Seeschiffe mit 983 961 NRT gegen 1924 2079 Seeschiffe mit 787 112 NRT und 1913 1793 Seeschiffe mit 567 370 NRT. Der Güterumschlag zeigte im Eingang 3% Ausfall gegen 1924 und eine Zunahme von 9% gegen 1913. Im Ausgang betrug die Steigerung im Güterumschlag 50% gegen 1924 und 72% gegen 1913. Im Binnenschiffsverkehr betrug 1925 die Steigerung des Güterumschlags 20% gegen 1924.

— **Verkehr im Kieler Hafen 1925.** Der Schiffsverkehr in Kiel betrug 1925 im Eingang 3911 Schiffe, im Ausgang 3928 Schiffe mit zusammen 3 712 264 NRT (gegen 2 839 776 NRT 1924). Außerdem liefen zum Bunkern von Kohlen an 1307 Schiffe mit 1 929 126 NRT (gegen 957 Schiffe mit 1 126 384 NRT 1924). Der Raumgehalt ist also wesentlich gestiegen.

Rechtspflege.

— **Beamtennötigung.** Die Androhung von Beschwerden bei der vorgesetzten Behörde, von Veröffentlichung in der Presse usw. gegen Beamte ist bekanntlich nichts Seltenes. Die Frage, wann darin der Tatbestand der „Nötigung" im Sinne des § 114 St.G.B. liegt, ist neuerdings vom Reichsgericht eingehend dargelegt worden. Wenn unser höchster Gerichtshof dabei auch zur Freisprechung des Angeklagten kam, so bildet der Fall doch eine deutliche Warnung für diejenigen, welche sehr schnell mit der Androhung von Dienstbeschwerden und dergl. bei der Hand sind. § 114 des St.G.B. lautet:

„Wer es unternimmt, durch Gewalt oder Drohung eine Behörde oder einen Beamten zur Vornahme oder Unterlassung einer Amtshandlung zu nötigen, wird mit Gefängnis nicht unter drei Monaten bestraft.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten ein."

Das Reichsgericht hat sein Revisionsurteil folgendermaßen begründet[1]):

1. Die Strafkammer erblickt in der Äußerung des Angeklagten die Ankündigung eines Übels, nämlich „der Beschwerde und der Dienstentlassung" für D. Sie führt dann weiter aus, schon eine Beschwerde würde für D. „jedenfalls" die Unannehmlichkeit im Gefolge gehabt haben, sich dienstlich verantworten zu müssen, bei der besonderen Sachlage — nämlich dem politischen Einfluß der Zentrumspartei in Oberschlesien und der Stellung des Angeklagten in ihr — habe aber D. „auch" aus diesem Grunde für sich Nachteile, insbesondere in Anbetracht des kommenden Beamtenabbaues, in den Kreis seiner Befürchtungen ziehen können, daher sei die Drohung geeignet gewesen, die freie Willensentschließung des D. zu beeinträchtigen und habe dies auch getan. Aus diesen Darlegungen ergibt sich, daß nach der Auffassung der Strafkammer die Besorgnis vor den mit der Einlegung einer Beschwerde „jedenfalls" — nach ihrer Natur — notwendig verknüpften Unannehmlichkeiten (nämlich der Notwendigkeit, sich auf die Beschwerde verantworten zu müssen) für sich allein nicht stark genug gewesen ist, einen Zwang auf die Entschließungen des D. auszuüben, daß aber die Äußerung des Angeklagten eine solche Kraft besessen hat, weil D. mit Rücksicht auf die Stellung des Angeklagten im politischen Leben „auch" aus diesem Grunde Nachteile, zumal bei dem bevorstehenden Beamtenabbau, für sich befürchten konnte. Die Strafkammer nimmt also an, daß die angedrohte Beschwerde mit Rücksicht auf die Persönlichkeit ihres Urhebers nach der Meinung des D. für diesen größere und anders geartete Nachteile heraufführen konnte, als sie sonst von Beschwerden dieser Art zu erwarten sind, und sie leitet gerade aus dieser besonderen Beschaffenheit der angekündigten Beschwerde die Feststellung her, daß sie — anders als gewöhnliche Beschwerden — die freie Willensentschließung des D. zu beschränken imstande war. Diese Erwägungen liegen in der Hauptsache auf tatsächlichem Gebiete; einen Rechtsirrtum lassen sie nicht erkennen, stehen vielmehr mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts im Einklang (vgl. R.G.St. 39, 266 (268). Bei diesem Sachverhalt erscheint aber die Ablehnung des § 114 St.G.B. aus den von der Strafkammer hinsichtlich des inneren Tatbestandes getroffenen Feststellungen gerechtfertigt. Denn sie hat nicht die Überzeugung gewinnen können, daß der Angeklagte mit einer Besorgnis des D. gerechnet habe, er werde seine Drohung verwirklichen und die Dienstentlassung des D. betreiben. Nach dem Zusammenhange ihrer Ausführungen will die Strafkammer mit dieser Bemerkung über deren unmittelbaren Wortlaut hinaus ersichtlich sagen, der Angeklagte sei sich nicht bewußt gewesen, daß D. eine von seiner (des Angeklagten) Person und politischen Stellung ausgehende Einwirkung auf seine Entfernung aus dem Amte befürchten könne. Damit verneint sie aber den inneren Tatbestand gerade hinsichtlich desjenigen Inhalts der Äußerung des Angeklagten, welchem sie die den Willen des D. beschränkende Wirkung beigemessen hat.

2. Der Eröffnungsbeschluß legt dem Angeklagten nur eine als Vergehen gegen § 114 St.G.B. aufgefaßte strafbare Handlung zur Last. Gleichwohl war die Strafkammer nach § 264 St.P.O. n. F. genötigt, den der Anklage zugrunde liegenden Sachverhalt einer Prüfung nach allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten zu unterziehen. Gelangte sie dabei zu der Überzeugung, daß zwar nicht der Tatbestand des § 114 St.G.B., wohl aber möglicherweise der des § 185 St.G.B. gegeben sei, sie aber in Ermangelung eines Strafantrages auf diese rechtliche Seite der Angelegenheit nicht eingehen könne, so kam eine Freisprechung des Angeklagten für sie nicht in Frage. Denn dies hätte die Feststellung zur Voraussetzung gehabt, daß der ihrer Entscheidung unterbreitete Sachverhalt nach keiner Richtung hin den Tatbestand einer strafbaren Handlung in sich schließe, und eine solche Feststellung konnte sie nicht treffen, wenn sich das Vorliegen einer strafbaren Beleidigung als möglich ergab, eine Entscheidung dieser Frage aber bei dem Fehlen der dazu nötigen Verfahrensvoraussetzung ausgeschlossen war. Bei einer solchen Sachlage blieb für die Strafkammer, da über die Tat nicht eine Entscheidung ergehen konnte, lediglich die Einstellung des Verfahrens übrig (Entsch. d. R.G. in Strafs. Bd. 46, S. 363).

Die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2 enthalten einen beherzigenswerten Fingerzeig: Bei der Stellung des Strafantrages sich nicht zu eng an den Tatbestand halten, lieber den Antrag auf Beleidigung ausdehnen, damit auf alle Fälle der Täter vom Strafrichter gefaßt werden kann! Dr. C.

[1]) Urteil des 2. Str.-S. vom 6. November 1924. Juristische Wochenschrift, 54. Jahrg. 1925, Heft 22, S. 2467, Ziffer 2.

— **Fernsprechdraht und Straßenbahnleitung.** Im November 1922 wurden zwei schwere Arbeitspferde der Klägerin dadurch getötet, daß sie in der Oberstraße in Duisburg einen abgerissenen Telephondraht berührten, der mit der Starkstromleitung der elektrischen Straßenbahn in Verbindung kam. Das Landgericht erklärte den Anspruch gegen die beklagte Straßenbahngesellschaft dem Grunde nach für gerechtfertigt. Ihre Berufung hatte Erfolg. Das Oberlandesgericht Düsseldorf führte aus[1]):

„Eine Fahrlässigkeit der Beklagten nach § 823 BGB. erblickt die Klägerin einmal darin, daß die Beklagte nach der voraufgegangenen Sturmnacht nicht nachgeprüft habe, ob Drähte gerissen seien, und weiterhin allgemein darin, daß die Beklagte keine geeigneten Schutzvorrichtungen zur Verhinderung einer Berührung gerissener Telephondrähte mit der Starkstromleitung angebracht habe. Nach beiden Richtungen hat die Klägerin den Nachweis eines für den Unfall ursächlichen Verschuldens der Beklagten nicht zu erbringen vermocht. Der Telephondraht, dessen Verbindung mit der Starkstromleitung den Unfall hervorgerufen hat, ist nicht schon in der vorhergehenden Nacht, sondern erst kurz vor dem Ereignis gerissen und heruntergefallen. Wie die Zeugen bekunden, ist der in der Nacht herabgefallene Telephondraht im Laufe des Vormittags aufgebunden und durch Beamte der Telegraphenverwaltung und der Beklagten abgeschnitten und unschädlich gemacht worden. Daß bald nachher ein weiterer Draht reißen würde, konnte die Beklagte unmöglich vorhersehen. Sie war auch nicht in der Lage, im Falle des erneuten Reißens eines Telephondrahtes sofort den Draht beseitigen zu lassen, sie durfte vielmehr in diesem Falle Mitteilungen ihres Fuhrpersonals oder der Beamten der Straßenpolizei erwarten.

Was die Schutzvorrichtungen betrifft, so mag mit dem Landgericht davon ausgegangen werden, daß dritten Personen die Beklagte dafür verantwortlich ist, daß ihre Starkstromanlage ausreichend gegen die Berührung mit den darüber wegführenden Drähten der Telephonanlage gesichert ist. Dem Landgericht kann aber nicht darin beigetreten werden, daß der zur Zeit des Unfalls angebracht gewesene Schutzdraht keine geeignete Schutzmaßnahme gebildet habe, daß vielmehr ein Schutznetz erforderlich gewesen und geeignet gewesen sei, das schädigende Ereignis zu verhüten. Schon der Umstand, daß der Schutzdraht eine Berührung des in der Nacht herabgefallenen Telephondrahtes mit der Starkstromleitung verhindert hat, läßt erkennen, daß er zur Abwendung der erörterten Gefahr nicht ungeeignet ist. Seine Anbringung ist auch keineswegs unüblich, nach der Bekundung des Zeugen R. hat ihn die Beklagte in ihrem Duisburger Betriebe an vier Stellen im Auftrage und auf Rechnung der Reichspost verwendet. Vor allem aber ergibt das Gutachten des Oberingenieurs D., dessen Sachkunde auch die Klägerin nicht bemängelt, daß geerdete Schutzdrähte der hier fraglichen Art zur Abwendung der aus der Verbindung von Telephondraht und Leitungsdraht drohenden Gefahr durchaus geeignet sind, da sie, wenn der Telephondraht den Schutzdraht und die Fahrleitung berührt, ein Durchbrennen des Telephondrahtes oder eine Auslösung des Streckenunterbrechers der Straßenbahn verursachen. Nach dem Gutachten steht dem vielleicht an sich noch wirksameren Schutznetz das schwerwiegende Bedenken entgegen, daß es unter Umständen — z. B. bei Schnee- und Eisbelastung — direkt gefährlich werden kann, es ist zudem auch nicht imstande, zu verhindern, daß ein Telephondraht sich darüber hinwegringelt und so wie hier an den Boden gelangt. Im vorliegenden Fall ist nun, worüber die erstinstanzliche Beweisaufnahme keinen Zweifel läßt, der Telephondraht, als sich das eine Pferd mit dem Hufe in ihm verwickelte, noch nicht mit Starkstrom geladen gewesen, es hat vielmehr erst das Weiterziehen des Drahtes durch das Pferd die Berührung des Telephondrahtes mit der Leitung und damit die Einführung des Starkstromes verursacht. Es bedarf keiner Erörterung, wieweit der Knecht der Klägerin diesen Erfolg durch Fahrlässigkeit herbeigeführt hat, denn jedenfalls liegt hier ein Ereignis vor, welches — wie ohne wei-

[1]) Urteil des 5. Z.-S. vom 7. Oktober 1924. Juristische Wochenschrift 54. Jahrg. 1925, Heft 10, S. 1138, Ziffer 10.

teres einleuchtet und auch vom Gutachter ausdrücklich bestätigt wird — auch durch ein Schutznetz nicht hätte verhindert werden können. Der Unfall wäre also auch dann eingetreten, wenn die Beklagte über ihre Fahrleitung ein Schutznetz angebracht hätte, das Fehlen des Netzes war daher für den eingetretenen Schaden nicht ursächlich. . . ."

Gegen diese Begründung ist wohl kaum etwas einzuwenden, jedenfalls soweit sich die Ausführungen auf die Frage der Schutzvorrichtung gegen Berührung mit Fernsprechdrähten beziehen. Was die Ausführungen anlangt, wieweit die Pflicht der Straßenbahn geht, nach einer Sturmnacht nachzuprüfen, ob Drähte gerissen sind, so dürfte die Entscheidung wohl anders ausgefallen sein, wenn die Klägerin hätte behaupten können, daß das Fahrpersonal der Straßenbahn, trotzdem es den herabhängenden Draht gesehen und die daher drohende Gefahr kennen mußte, keine Meldung erstattet hatte. Dann hätte die Straßenbahn aus §§ 823, 831 des BGB. haftbar gemacht werden können.

Dr. C.

Bücherschau.

— **Das Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas** (früher Dr. Kochs Stationsverzeichnis), herausgegeben nach amtlichen Unterlagen im Auftrag des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, erscheint in den nächsten Tagen gänzlich umgearbeitet in der 47. Auflage. Das Werk, das nicht nur bei allen Eisenbahnbehörden und Dienststellen, sondern auch im ganzen Verkehrsgewerbe, in Handels- und Industriekreisen seit Jahrzehnten als unentbehrliches, zuverlässiges Nachschlagebuch eingeführt ist, enthält wiederum nach dem neuesten Stand alle für den Verfrachter nötigen Angaben über die Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, aller Privatbahnen und aller Kleinbahnen des Deutschen Reiches, dann aber auch die Stationen sämtlicher übrigen europäischen Länder (nur mit Ausnahme von Großbritannien, Portugal und Spanien) nebst einem Verzeichnis der Anschriften aller Eisenbahnverwaltungen.

Im I. Teil, Geographisches Stationsverzeichnis, sind die einzelnen Strecken aller Eisenbahnen und die an diesen Strecken liegenden Stationen in der Reihenfolge ihrer Lage angegeben, mit den kilometrischen Entfernungen, den Angaben ihrer Abfertigungsbefugnisse, ihren Rampen, Kranen usw. Der II. Teil ist das alphabetische Verzeichnis aller Stationen, wieder unter Angabe der Abfertigungsbefugnisse, der Bahn, zu der sie gehören und der Stelle, an der die Station im geographischen Teile zu finden ist.

Das Werk weist infolge der ungeheuren Zahl der Änderungen, die seit der letzten Ausgabe von 1921 in der Schreibweise der Stationen, in der Organisation der Bahnen, in der Gebietszugehörigkeit der einzelnen Strecken usw. in allen Ländern eingetreten sind, eine Fülle von Änderungen auf. Zum ersten Male erscheinen sämtliche Stationsnamen in der amtlichen Schreibweise der einzelnen Landessprachen. Alle nach den Friedensschlüssen festgelegten Landesgrenzen sind nunmehr berücksichtigt. Außerdem sind in dem Werk zahlreiche Verbesserungen vorgenommen, so sind z. B. die ähnlich lautenden Stationen hervorgehoben, die auf den einzelnen Strecken zugelassenen Achsdrucke, Achsstände und Lademaße sind angegeben. Über das neue Rußland, die Baltischen Staaten, Griechenland und Groß-Rumänien sind neue Angaben aufgenommen. Wir werden auf diese Neuerungen später nochmals zurückkommen.

Das Buch umfaßt über 900 Seiten. Es erscheint im Verlag Barthol & Co., Berlin-Schöneberg, Bahnstr. 19/20.

— **Weltwenden. Die großen Fluten in Sage und Wirklichkeit.** Von Hanns Fischer. Dritte, erweiterte Auflage. 9. bis 12. Tausend. 1926. 80. XII, 243 Seiten mit 54 Abbildungen im Text und 12 Tafeln. In Ganzleinen 6 ℳ.

Wenn der Verlag auf dem Umschlag des innerhalb 18 Monaten bereits in dritter Auflage vorliegenden Werkes vermerkt, daß es das erfolgreichste der gesamten Welteisbücherei sei, so nimmt das nicht wunder. Die ungemein anschauliche Darstellungsweise des Verfassers, die in dem vorliegenden Buch in Anbetracht des gewaltigen und fortreißenden Gegenstandes zu künstlerischer Höhe gesteigert erscheint, hat die große Verbreitung des Buches gewiß gefördert. Die Ursache seiner ungewöhnlich schnellen Verbreitung liegt aber im Gegenstande selbst.

Die sachliche Grundlage der vorliegenden Arbeit ist in der Einsicht begründet, daß aus wohlbegründeten kosmomechanischen Ursachen unser Mond sich immer mehr der Erde nähern müsse. Diese Einsicht Hanns Hörbigers wurde von astronomischer Seite aufs schärfste befehdet; heute aber wird sie bereits zugegeben, ja es wird anerkannt, daß sie besser als andere Anschauungen über die Wechselbeziehungen zwischen Erde und Mond begründet sei. Aber von den Folgerungen dieser nicht mehr wegzurechnenden Mondannäherung weiß die Astronomie heute „daß man darüber nichts wissen könne". Wie sehr viel wir in der Tat wissen, das kann jeder Gebildete an Hand des liegenden Buches ermessen. Aus der Tatsache, daß sich der im Laufe kosmologischer, also — nach irdischem Begriff — gemein langer Zeiten der Erde nähern muß, sind nun zum e Male die Folgerungen gezogen. Es zeigt sich da, daß die seit dem Tage, da sie den ersten Ozean zu tragen vermochte schließlich des heutigen bereits mehrere Monde besessen hat daß unser heutiger Mond erst in frühgeschichtlicher Zeit — 13 500 Jahren etwa — aus seinem eigenen Planetendasein vo Erde eingefangen und zum Monde gemacht wurde. Zwischen einzelnen Mondzeiten gab es mondlose Spannen, in denen jedem technisch Denkenden sofort einleuchtet, andere Vert gen der irdischen Wassermassen stattgefunden haben mi Die Untersuchung zeigt denn auch, daß in diesen mond Zeiten gewisse Gebiete wasserlos wurden und leitet auf der Tiefseelotungen vor allem drei nicht unerhebliche länder oder Inselgruppen ab, die sich als die bisher so r hafte Atlantis, als Lemurien und das Osterinselreich z läufig ergeben. Beim Einfang aber unseres heutigen M wurden die Wassermassen der Meere auf den Bahnwe Mondes, also von den Polen nach dem Aequator, abgezogen so mußten die obengenannten Länder plötzlich überflutet we Erstaunlich ist es, wie die bisher als Dichtungen gewe Sagen mit den rechnerisch gefundenen Folgerungen der eislehre zu Urberichten der Menschheit werden. Der beri Bericht Platos über die Atlantis wird so als Tatsachenschild befunden. Da sich nun der Mond der Erde pausenlos, wenn nur sehr langsam, nähert, wurde es zur Aufgabe, die Flut systeme zu untersuchen, und hier nun schreitet der Lese Überraschung zu Überraschung fort. Das rätselhafte „ Wasser" der Indianer-Vorväter wird ebenso wie die „ Ebbe" mühelos klargestellt, die Sintflut wird als eine Notw keit der Mondzukunft erwiesen, und bei alledem erschl sich, wie schon angedeutet, die Sagen und Mythen als N schlag überlieferter Erlebnisse der Urzeit, denn die zahlr über die ganze Erde verbreiteten Flutsagen in ihren bish unglaubhafte Phantasien betrachteten seltsamen Einzelheit richten genau das, was die Welteislehre in nüchternen Geda folgen dartut. Wir erkennen dann all diese Urberichte als a Zeit des Mondvorgängers stammend und sehen, daß die we Jahrhunderttausende, die dem Menschen bestenfalls zuge wurden, sich auf gewaltige Jahrmillionen erhöhen und in zurückführen und diese aufhellen, von denen man bisher annehmen durfte, je etwas Wirkliches zu erfahren. Hier wickelt sich ein Rhythmus von überwältigender Großart ab: Weltwenden sind es, von Mondzeit zu Mondzeit über un Stern dahinbrausend, die über Eiszeit, Artentod und -entste über das Los des Lebens und das kosmisch beeinflußte Wa der Kulturen, über Urkunst und Rassengeburt, über M strömungen oder das Leben der Höhlenbewohner zur E neue Aufschlüsse vermitteln. Überhaupt kann der reiche des Buches hier nur angedeutet werden, in dem für den niker wie für den Biologen, Meteorologen, für den Vo forscher, den Astronomen, den Geographen, den Kunstf oder den Rassenforscher neue Wege gezeigt werden. Ent der zweiten Auflage zeigt die neue eine Reihe wichtig weiterungen. Vor allem aber sind die an sich schon zahlre Abbildungen durch zwölf neue Kunstdrucktafeln nach Zeic gen Alfred Hörbigers vermehrt und auch die neuesten m nischen Forschungsergebnisse berücksichtigt, die den kultu Zusammenhang zwischen Amerika und Europa-Afrika-Asi stätigen. Die „Weltwenden" bedeuten für den Freund der eislehre eine Erweiterung seiner Einsichten, für den N aber die beste Einführung in die Gedankengänge Hörb Ein ausführliches Inhaltsverzeichnis und ein Schlagwortre sind dem trefflich ausgestatteten Buch beigegeben.

Dr. Kemma

— **Das amtliche Bahnhofverzeichnis 1926 der Deutschen R bahn und der deutschen Privatbahnen** (mit Ausnahme der bahnen) ist soeben im Verlage H. S. Hermann & Co., SW 19, Beuthstr. 8, erschienen. Das Verzeichnis ist nach lichen Unterlagen vom Eisenbahn-Zentralamt aufgestellt: hält in Buchstabenfolge alle Bahnhöfe der Deutschen Reich und der deutschen Privatbahnen (ausgenommen Kleinba Für jeden Bahnhof sind angegeben die Strecke, an der er der Direktionsbezirk, die vorgesetzten Ämter und die an vorhandenen selbständigen Dienststellen. Beschränkung den Abfertigungsbefugnissen eines Bahnhofs sind gena zeichnet.

Dem Bahnhofverzeichnis geht ein Verzeichnis der Reich direktionen, der Privatbahnverwaltungen und der Ämte Ausbesserungswerke der Reichsbahn mit Postanschrift und fernruf voran. Diese Angaben werden für alle Verkehrt den und für viele Wirtschaftskreise von besonderem Werte

sie in dieser übersichtlichen und erschöpfenden Darstellung
weitig bisher nicht zusammengetragen sind.
r Lochkartenzwecke der Reichsbahn sind die Bahnhöfe,
ken usw. genummert. Dieses Nummerungswerk wird von
Stellen, die mit dem Lochkartenverfahren arbeiten, und von
Kreisen, die sich mit dem Lochkartenverfahren beschäftigen,
ißt werden; es läßt sich als großer geographischer Num-
ngsplan auch für geschäftliche Zwecke (Kundenregister
) ausbauen.

Die Beschaffung des Bahnhofverzeichnisses empfiehlt sich für Verkehrtreibende, den Handel und die Industrie. Der Verkaufspreis beträgt 10 RM. Bestellungen sind an den Verlag zu richten.

— **Berichtigung.** Die Generalvertretung der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung in den Niederlanden befindet sich nicht in Amsterdam, wie in Nr. 3, S. 72. mitgeteilt wurde, sondern in Rotterdam.

Amtliche Bekanntmachungen.

Aenderungen von Stationsnamen.

n 25. Januar d. J. wird der neuer-
ete Haltepunkt Homburg (Saar)
für den Personenverkehr eröffnet.
Reisegepäck, Expreßgut sowie für
und Frachtgüter ist der Haltepunkt
zugelassen. (109)
arbrücken, den 25. Januar 1926.
enbahndirektion des Saargebietes.

2. Verkehrsstörung.

mäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Auf den
n der Österreichischen Bundes-
en (Bundesbahndirektion Villach)
die Strecke Feldkirchen in Kärnten-
ch-Bodendorf der Linie St. Veit a. d.
-Villach am 22. und 23. Januar 1926
n Entgleisung unfahrbar. (115)
en, den 27. Januar 1926.
Österreichische Bundesbahnen.
Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4 a).

t Gültigkeit vom 1. Februar 1926
der Unterabschnitt zu 10 (Branden-
ische Städtebahn) des Abschnitts
Zuschlags- und Anstoßfrachten" ge-
rt.
heres enthält die am 28. Januar 1926
heinende Nummer des Tarifanzeigers.
rlin, den 26. Januar 1926. (98)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

hsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

t Gültigkeit vom 1. Februar 1926
Schönebeck als Versandstation in
Gruppe I des Ausnahmetarifs 18 ein-
gen.
rlin, den 27. Januar 1926. (106)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

**ernungen für den Binnen- und Wech-
erkehr der früheren preußisch-hessi-
n usw. Staats- und Privatbahnen und
nahme der Station Hasbergen G.M.E.**

t Gültigkeit vom 1. Februar 1926
d die Station Hasbergen G.M.E.
Georgsmarienhütten-Eisenbahn auf-
mmen. Gleichzeitig erhalten sämt-
Stationen dieser Bahn Entfernun-
Näheres enthält der am 1. Februar
erscheinende Tarifanzeiger.
rlin, den 26. Januar 1926. (107)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

it Gültigkeit vom 5. Februar 1926
d der Ausnahmetarif 23 auf indisch-
dekoriertes Ausschußporzellange-
chsgeschirr ausgedehnt. (116)
rlin den 30. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 9 Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 — Frachterhöhungen vom 1. April 1926 — soweit nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten in einzelnen Teilheften der Kilometertafeln I und II Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten T.V.A. bekanntgegeben werden.
Berlin, den 29. Januar 1926. (105)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1926 tritt zum vorbezeichneten Tarifheft der Nachtrag 5 in Kraft, der eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife enthält. (113)
Berlin, den 29. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Nordisch-Niederländischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 6 Abschnitt III des Tarifs für den Güterverkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und den Niederlanden anderseits im Durchgang durch Deutschland vom 1. 12. 25 unter c) die Stationsbezeichnung „Gildehaus" abgeändert in „Bentheim". (90)
Köln, den 25. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926: Ergänzung der Warenverzeichnisse in den A. T. 20, 21 und 35. Aufnahme von Stationen in die A. T. 35 und 57. Aufnahme von 5 t-Sätzen in A. T. 63.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 26. Januar 1926. (91)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 wird der Ausnahmetarif 96 für Kalialaun zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 26. Januar 1926. (92)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 30. Januar 1926 wird Zink roh, gereinigt und gegossen und Zinkblech in die Abteilung IV c des Warenverzeichnisses aufgenommen.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 27. Januar 1926. (95)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Die Gültigkeit des Nachtrages 1 zum S. D. 2 wird bis zum 28. Februar 1926 einschließlich verlängert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 29. Januar 1926. (104)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Ausnahmetarif 102 H der zweite Satz unter Abschnitt „II. Frachtberechnung" wie folgt geändert:

„Bei Auflieferung der nachstehend bezeichneten Mindestmengen an einen Empfänger oder von einem Versender in einem Zeitraum von 360 Tagen während der Gültigkeitsdauer des Tarifs werden die regelrechten Frachten für die deutsche Strecke nachträglich im Rückvergütungsweg wie folgt ermäßigt:

Bei Auflieferung von
30 000—35 000 t um 17,5 %
über 35 000—40 000 t um 20 %
„ 40 000—50 000 t um 22,5 %
„ 50 000 t um 25 %.

Köln, den 30. Januar 1926. (119)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Donauumschlagverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände (Ausfuhr-Ausnahmetarif D. U. 2).

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1926 werden im Abschnitt „II. Geltungsbereich" als Versandstationen nachgetragen:
Annweiler, Dillingen (Donau), Godesberg und Kiel. (94)
München, den 26. Januar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1 vom 1. Dezember 1925.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 werden im Artikeltarif Nr. 8 Ergänzungen der Frachtsätze für die deutsche Strecke bei Beförderung in offenen Wagen durchgeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
München, den 27. Januar 1926. (111)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Rheinisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1926.

In der Entfernungstafel II ist die Entfernung Augsburg Hbf.-Baal Gbf. von 529 km in 629 km zu berichtigen.
München, den 29. Januar 1926. (110)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1926 werden im Ausnahmetarif 2a für Erde, gewöhnliche, Kies usw., zum Spül- oder trockenen Vorsatz im Bergwerksbetriebe die Anwendungsbedingungen und der Abschnitt Frachtberechnung geändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 29. Januar 1926. (112)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Die Stationsbezeichnung „Grünthal" ist in „Polaun" abzuändern. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (114)

Altona, den 30. Januar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. Auf S. 53 (Tarif Nr. 1) ist die Post 19 wie folgt zu fassen:
   Braunstein, verpackt†)
   (Braunstein, unverpackt, s. Tarif Nr. 30/C und D).
   Tschechoslowakischer Wortlaut:
   Burel, balený †)
   (Burel nebalený viz tarif čís. 30/C a D).
2. Auf S. 209 (Tarif Nr. 30) ist unter Abt. D in der 1. Zeile hinter „Erze" das Wort „andere" („jiné") zu streichen.
3. Auf S. 287 (Tarif Nr. 59, Schnitttariftafel A) ist der Schnittpunkt 3 Tr/Op mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

			3 Tr Op
Bremen	C, D, F	St/kus	5859
	A	10 t	2310
		15 t	2008
	B, E	10 t	2705
		15 t	2457
	C, D, F	5 t	3519
		10 t	3224
		15 t	2930
Hamburg	C, D, F	St/kus	5728
	A	10 t	2263
		15 t	1969
	B, E	10 t	2651
		15 t	2411
	C, D, F	5 t	3434
		10 t	3155
		15 t	2868
Stettin	C, D, F	St/kus	4712
	A	10 t	1860
		15 t	1620
	B, E	10 t	2186
		15 t	1984
	C, D, F	5 t	2829
		10 t	2597
		15 t	2356
Warnemünde	C, D, F	St/kus	5565
	A	10 t	2194
		15 t	1907
	B, E	10 t	2566
		15 t	2333
	C, D, F	5 t	3341
		10 t	3062
		15 t	2783

Dresden, den 26. Januar 1926. (97)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 3. Februar 1926 wird der genannte Tarif durch Aufnahme einer neuen Abteilung XVIII für Kalziumkarbid erweitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, im Januar 1926. (93)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 7 Abteilung XXI für Kryolith.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die für Basel Bad. Bf. eingeführten Kryolithsätze unter Zuschlag von 14 Rpf. für Sendungen nach Rheinfelden (Baden) für gültig erklärt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Januar 1926. (96)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-litauisch-lettisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 sind im Allgemeinen Teil auf Seite 4 unter Litauische Tarifstationen die Stationen Kaunas-Miestas (Kowno-Stadtstation) und Klaipeda-Miestas (Memel-Stadtstation) nachzutragen. (100)

Königsberg (Pr.), den 26. Januar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Rheinisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1926.

Folgende Berichtigungen sind durchzuführen:

a) Entfernungstafel I: Pfarrkirchen, Anstoß an Nr. 13 mit 134 km, statt 113 km; Münchszell zu ändern in Münchzell.
b) Entfernungstafel II: Richtigzustellen sind die Entfernungen:
   Augsburg Hbf.-Pfungstadt von 358 km auf 349 km,
   Donauwörth-Bengel von 499 km auf 497 km,
   Donauwörth-Bleichenbach (Oberhess.) von 324 km auf 319 km,
   Donauwörth-Hanau Nord von 393 km auf 293 km,
   Donauwörth - Mittel Gründau von 317 km auf 306 km,
   München - Laim - Langenselbold von 498 km auf 398 km,
   München-Laim - St. Goarshausen von 486 km auf 496 km,
   Nördlingen - Jossa von 311 km auf 218 km,
   Würzburg Hbf.-Weiskirchen b. Offenbach (Main) von 194 km auf 134 km,
   zu ändern Köln-Birkendorf in Köln-Bickendorf.

München, den 25. Januar 1926. (102)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Am 1. Februar 1926 treten in Kraft:

Nachtrag V zum Tiertarif der Saarbahnen, Preis 1,20 Fr.,
Nachtrag III zum Teil II des Gütertarifs der Saarbahnen, Preis 0,30 Fr.,
Nachtrag IX zum Teil III des Gütertarifs der Saarbahnen, Preis 1,30 Fr.

Die Nachträge enthalten erhöhte Frachten und Gebühren. Sie können von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden. Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (103)

Saarbrücken, den 23. Januar 1926.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 wird das Teilheft B I 12 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—27 neu herausgegeben. Preis des Heftes 0,70 RM.
2. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 wird das Teilheft B II 35 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—27 neu herausgegeben.

Die T.V.A. Verfügung lfd. Nr. 129/1920 ist nicht eingearbeitet und bleibt noch in Geltung. Preis des Heftes 4 RM.

Berlin, den 23. Januar 1926. (99)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1926 wird der Ausnahmetarif 35 b für Eisen und Stahl usw. im Verkehr von Eberswalde und Eberswalde Umschlagstelle nach den Seehäfen eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen. (117)

Berlin, den 29. Januar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 sind folgende neue sowjetrussische Stationen in dem vorbezeichneten Tarif nachzutragen:

1. Seite 6 Nr. 5 Süd-West-Eisenbahn — Verwaltung in Kiew.
   a) Berditschew.
2. Seite 7 Nr. 18 Ssamara-Slatoust-Eisenbahn — Verwaltung in Ssamara.
   a) Ssatka.
3. Seite 7 Nr. 20 Perm-Eisenbahn — Verwaltung in Swerdlowsk.
   a) Baschenowo.
   b) Schadrinsk.

Ferner ist auf Seite 7 bei laufende Nr. 20 Perm-Eisenbahn ein Druckfehler unterlaufen. In der Überschrift, sowie unter den darunter aufgeführten Stationen ist an Stelle von Sserdlowsk — „Swerdlowsk" — zu setzen. (108)

Königsberg (Pr.), den 26. Januar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 sind in Abteilung A Allgemeiner Teil auf Seite 6 unter Litauische Tarifstationen die Stationen Kaunas-Miestas (Kowno-Stadtstation) und Klaipeda-Miestas (Memel-Stadtstation) nachzutragen. (101)

Königsberg (Pr.), den 26. Januar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Güterannahme.

Ab 3. Februar 1926 ist die Güterannahme in Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest, Osijek, Vukovar, Novisad und Zemun für den Verkehr dieser Stationen untereinander und von diesen Stationen nach Belgrad, Orsova, Turnseverin, Lompalanka, Giurgiu, Rustschuk, Braila und Galatz wieder eröffnet. Die Beförderung erfolgt vorläufig in Gelegenheitsfahrt. Die Wiederaufnahme des regelmäßigen Fahrplanverkehres wird noch bekanntgegeben.

Regensburg, den 1. Februar 1926.

Bayerischer Lloyd (118)
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 6. Berlin, den 11. Februar 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnunfälle und Signaleinrichtungen.

Von Dr.-Ing. **Derikartz**, Coblenz

In den letzten Jahren haben sich in auffallender Weise die Fälle vermehrt, in denen Gefährdungen von Eisenbahnzügen dadurch verursacht worden sind, daß die Fahrt verbietende Signalzeichen überfahren wurden, Züge in besetzte Streckenabschnitte oder Bahnhofsgleise eindrangen und auf fahrende oder haltende Züge der gleichen Fahrrichtung aufstießen. Leider sind auch eine Reihe außerordentlich schwerer Unfälle aus denselben Gründen zu beklagen gewesen. Während bei anderen Eisenbahnunfällen, z. B. Zusammenstößen in verschiedener Richtung fahrender Züge, Entgleisungen und anderen, in der Regel grobe Verstöße gegen die Betriebsvorschriften vorliegen und nachgewiesen werden können — Freigabe besetzter Streckenabschnitte, zu hohe Geschwindigkeit in Krümmungen, wie vor einiger Zeit in Frankreich —, handelt es sich in den Fällen, bei denen das Überfahren von Signalen nachzuweisen ist oder nach Lage der Sache und Befund der Sicherungsanlagen nur in Frage kommen kann, um ein V e r s a g e n d e r A u f n a h m e f ä h i g k e i t des Lokomotivpersonals während der Zeit, in der die Signalzeichen sichtbar sind und auf den Führer einwirken wollen. Die Anhäufung derartiger Fälle in der Kriegs- und Nachkriegszeit bis zur Gegenwart läßt eine nähere Beschäftigung mit diesen auffallenden Erscheinungen geboten und einen Versuch, ihren Gründen beizukommen, berechtigt erscheinen.

Nach den Pressenachrichten hat es den Anschein, als wenn die Vermehrung der Unfälle infolge Überfahrens von Haltsignalen in fast allen Eisenbahnländern Europas festzustellen ist. Die amerikanischen Bahnen treten weniger hervor. Ob das daran liegt, daß derartige Unfälle dort seltener sind, oder ob nur die Nachrichten darüber weniger eingehend zu uns gelangen, sei dahingestellt. Auch für die europäischen Länder ist man übrigens im wesentlichen auf Pressenachrichten angewiesen, wenn man den Ursachen der Unfälle im einzelnen nachgehen will, weil die amtlichen vergleichenden Zahlen, soweit sie veröffentlicht werden — eine Reihe europäischer Eisenbahnen habe ich daraufhin geprüft —, bisher nur den Tatbestand, also z. B. Entgleisungen oder Zusammenstöße mit ihren Auswirkungen an Tötungen und Verletzungen, aber nicht die Ursache des Unfalls enthalten. Es wird also z. B. nicht unterschieden, ob es sich um Zusammenstöße von Zügen entgegengesetzter Richtung oder um Auffahren eines Zuges auf einen anderen der gleichen Richtung handelt; es tritt auch bei den Zahlen nicht in Erscheinung, ob die Ursache des Unfalles in falschen Maßnahmen eines betriebleitenden Beamten oder in dem eingangs geschilderten Überfahren von die Fahrt verbietenden Signalzeichen zu suchen ist. Auch die vergleichenden Zahlen der deutschen Eisenbahnen und auch der Deutschen Reichsbahn über Betriebsunfälle unterscheiden nur Entgleisungen, Zusammenstöße und sonstige Unfälle, ohne die Ursache näher zu erfassen. Wohl finden sich im letzten Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über die Jahre 1923/24 Beschreibungen einer Reihe von Unfällen, woraus auch die Ursache zu ersehen ist. Zahlen, die geeignet sind, die eingangs ausgesprochene Beobachtung zu belegen, finden sich in den früher vom Reichseisenbahnamt und jetzt im Reichsverkehrsministe-

rium bearbeiteten „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“. Allerdings sind auch hier die Fälle, in denen Nichtbeachtung der Signale die Ursache des Zusammenstoßes ist mit denen, die aus falscher Signalgebung entstanden sind, in einer Zahl zusammengefaßt, an und für sich sehr verschiedene und vor allem vom Standpunkt der Signaleinrichtungen aus verschieden zu beurteilende Ursachen, denn im zweiten Falle werden in der Regel Verstöße gegen die Vorschriften oder Irrtümer des die Signale bedienenden Beamten vorliegen, während im ersten das bereits erwähnte Versagen des Lokomotivführers als Ursache in Frage kommt. Trotzdem können diese Ziffern als Beleg für das tatsächliche Anwachsen der Unfälle infolge Überfahrens haltgebietender Signalzeichen angesehen werden, weil wohl angenommen werden darf, daß der weitaus größte Teil Zusammenstöße aus diesem Grunde betrifft. Die Verhältnisse sollen durch einige der genannten Statistik entnommene Zahlen erläutert werden, wobei natürlich zu beachten ist, daß in diesen Ziffern alle Zusammenstöße — also auch die beim Verschiebedienst entstandenen — enthalten sind.

Zusammenstöße, verursacht durch mangelhafte Signalisierung oder Nichtbeachtung der Signale:

Jahr	Zahl
1913	32
1914	50
1918	118
1919	72
1921	186

Ferner ist noch zu bemerken, daß für die Jahre 1913/14 das Vorkriegsnetz der deutschen Staatseisenbahnen in Frage kommt, während für die späteren Jahre das infolge des Friedensvertrages verkleinerte Netz dieser Bahnen in Rechnung gestellt ist. Das Anwachsen der Unfälle dieser Art in den Nachkriegsjahren ist also im Verhältnis zur Streckenlänge noch größer, als es in diesen Ziffern zum Ausdruck kommt. Es wäre m. E. zu begrüßen, wenn in Zukunft in den vergleichenden Zahlen die Ursache der Unfälle noch schärfer in Erscheinung treten würde, daß also z. B. auch die beiden in den obigen Zahlen zusammengefaßten Unfallursachen getrennt würden. Auch sonstige Umstände, wie z. B. ob der Unfall sich bei Tage oder bei Nacht ereignet hat, ob also Tages- oder Nachtsignale in Frage kamen, ferner die Witterungs- und Sicherheitsverhältnisse, also z. B. Nebel, würden zweckmäßig unterschieden, um vergleichende Untersuchungen auf diesem Gebiete zu ermöglichen. Wenn auch zuzugeben ist, daß der Tatbestand und die Folgen das Wichtigste sind, so lassen sich doch für eine weitergehende Zergliederung der vergleichenden Zahlen im geschilderten Sinne eine Reihe von Gründen anführen, so z. B. für die Bewertung der verschiedenen Signalsysteme unter verschiedenen Verhältnissen (Witterungs-, Luft- und Lichtverhältnisse) in bezug auf ihre Eindruckfähigkeit auf den Lokomotivführer, praktische Ergebnisse im Verhältnis zu den bei den psychotechnischen Eignungsprüfungen von den Bediensteten gezeigten Eigenschaften, Einflüsse der verschiedenen Bauarten der Lokomotiven auf die Zahl der Unfälle infolge Überfahrens von Signalen usw.

Bei der Besprechung von Eisenbahnunfällen, die durch Überfahren von Haltsignalen hervorgerufen worden sind, begegnet man sowohl in der Tages- als auch in der Fachpresse immer wieder der Forderung, durch zwangläufige Einflüsse, sei es auf die Lokomotive selbst (Dampfdrosselung, Bremsauslösung) beim Vorbeifahren an den die Fahrt verbietenden Signalzeichen oder wenigstens durch Wiederholung der Signale auf den Führerstand (Form-, Licht- oder Tonsignale), das rechtzeitige Anhalten der Züge vor dem Gefahrpunkt sicherzustellen. Auf Einzelheiten dieser so oft erörterten Dinge soll hier nicht eingegangen werden. Es muß nur darauf hingewiesen werden, daß derartige Vorrichtungen in technisch einwandfreier und vor allen Dingen ausreichend betriebssicherer Form bisher nicht vorhanden sind. Selbst wenn sie gefunden werden, besteht im praktischen Betriebe, worauf auch schon früher aufmerksam gemacht worden ist, die Gefahr, daß das Personal sich zu sehr auf derartige Einrichtungen verläßt, seine Aufmerksamke weniger anspannt, wodurch bei niemals ganz auszuschließende Versagen solcher selbsttätiger Einrichtungen die Gefahr noc größer wird als bisher, weil unter Umständen Unfälle eintrete können, wo sie jetzt bei aufmerksamer Beobachtung ausge schlossen sind. Da vorläufig auch noch nicht zu übersehen is wann genügend sichere Übertragungsvorrichtungen zur Ve fügung stehen werden, und weil auch, selbst wenn sie gefunde worden sind, bis zur Ausstattung der Bahnen nicht zuletzt au wirtschaftlichen Gründen noch geraume Zeit vergehen wir so empfiehlt es sich, unabhängig von diesem Endziel nach Wege zu suchen, um in einfacher Weise das Überfahre von Signalen so weit wie irgend möglich aus zuschalten. Das wird um so mehr nötig sein, als auch be vollkommensten zwangläufigen Einrichtungen bei einem Be triebe, der so vielen äußeren Einflüssen ausgesetzt ist und be dem bei jedem Unfall Menschenleben gefährdet sind, doch di menschliche Leitung niemals ausgeschaltet oder auch nur i geringsten in ihrer Bedeutung beeinträchtigt werden darf. In folgedessen ist die ständige Nachprüfung und Weiterbildung de Signaleinrichtungen in dem Sinne, ihre Eindruckfähig keit auf die Lokomotivführer zu erhöhen und diese Eindruck fähigkeit soweit wie irgend möglich von Witterungseinflüsse unabhängig zu machen, eine zwingende Notwendigkeit, gan gleichgültig, ob es gelingt, zwangläufige Übertragungsmöglich keiten zu schaffen oder nicht. Es muß auch noch darauf hi gewiesen werden, wenn man die große Zahl der Signale und di der Zugfahrten in Betracht zieht, die Fälle, in denen tatsächlic Signalzeichen überfahren werden, ein ganz verschwinder kleines Verhältnis bilden, so klein, daß auch bei zwangläufige Übertragungsmitteln die Zahl der Versager kaum viel gering werden dürften.

Die Frage ist m. E. so zu stellen: gibt es Gründe, di die Häufung von Unfällen infolge Überfahren von Haltsignalen in der letzten Zeit erkläre können? Woran liegt es überhaupt, daß Signalzeichen nic oder nicht rechtzeitig erkannt werden, und welche Maßnahme können hiergegen getroffen werden, wenn zwangläufige Übe tragungen, weil bisher nicht genügend betriebssicher, au geschaltet werden? Es empfiehlt sich vielleicht, bei dies Untersuchung von den einfachsten Grundlagen auszugehe die Frage möglichst weit zu stellen und sich vor alle bis zu einem gewissen Grade auch von den Einflüssen vorha dener Anschauungen freizumachen. Ein Verfahren, das vie leicht auch gelegentlich für andere Gebiete des Eisenbah wesens zu empfehlen sein dürfte, denn es ist zweifellos, da sich bei der Entwickelung der Eisenbahnen manche An schauungen übertragen haben, die aus der Abwickelung de Verkehrs in der Voreisenbahnzeit oder der Anfänge des Eise bahnwesens stammen und als scheinbar unabänderlich fortb stehen, obwohl sie bei genauerer Betrachtung vielfach sich ga nicht als so unabänderlich erweisen.

Wenn man nach Gründen sucht, um die Steigerung der Unfäl der genannten Art oder mit anderen Worten des Versagens de Lokomotivführer zu erklären, so ist zunächst zu fragen, o irgendwelche Veränderungen an den Signalen oder ihrer Un gebung, den Fahrzeugen oder der Betriebsart gegenüber de früheren Zeit eingetreten sind (objektive Gründe). Hierb soll als Zeitspanne entsprechend den vorhin angezogenen ve gleichenden Zahlen die Vorkriegszeit mit den späteren Jahre bis zur Gegenwart in Betracht gezogen werden. Ferner könnte die Gründe auch in den bedienenden Personen liegen (subjektiv Gründe). Zu der ersten Gruppe ist zu bemerken, daß irgen welche wesentliche Änderungen an den Signaleinrichtunge selbst, also Form, Lichtstärke der Signallaternen usw., nic eingetreten sind. Auch die Betriebsart hat sich nicht geände insbesondere ist die Geschwindigkeit der Züge nicht vergröße worden. Wohl sind gewisse Änderungen in der Bauart de Lokomotiven festzustellen (wenigstens in ihren neuesten Typen einmal größere Länge, wodurch die Sichtverhältnisse unter Un

ständen etwas beeinträchtigt werden können. Auch der Führerstand liegt gegenüber den früheren Bauarten etwas höher. Diesen Unterschieden dürfte aber wohl kaum eine größere Bedeutung beizumessen sein, da auch von diesen Lokomotiven aus die Signale ebenso rechtzeitig erkannt werden können, wenn nicht andere Umstände die Sichtverhältnisse beeinträchtigen. Verändert hat sich in manchen Fällen die Umgebung, insbesondere der Hintergrund der Signale. Hier ist im wesentlichen an die Nachtsignale gedacht. Zu erwähnen ist zunächst die Verstärkung der Außenbeleuchtung der Bahnhöfe infolge der immer weitergehenden Einführung des elektrischen Lichtes, die zweifellos einen Einfluß auf die Eindruckfähigkeit der Signalzeichen ausübt, in dem Sinne, daß sie in Wettbewerb mit starken Lichtquellen treten müssen und infolgedessen schwerer zu erkennen sind. Es sei übrigens gleich hier bemerkt, daß die neuerdings immer mehr eingeführten Tiefstrahllampen, die ihren Lichtkegel nur nach unten werfen, geeignet sind, den Einfluß der Bahnhofsbeleuchtung auf die Signalzeichen ganz wesentlich zu verringern. In den Städten kommen unter Umständen noch Lichtwirkungen verschiedener Art — erwähnt seien nur neuzeitliche Reklamelichter — hinzu. Nicht von der Hand zu weisen ist bei besonderen Verhältnissen, nämlich wenn Eisenbahnlinien auf längere Strecken neben Landstraßen herlaufen, die Einwirkung der Scheinwerferlaternen der Kraftwagen. Die Lichtkegel der in den letzten Jahren außerordentlich verstärkten Kraftwagenscheinwerfer überdecken in solchen Fällen für den den Kraftfahrzeugen entgegenfahrenden Zug die Eindrücke der Signallaternen in hohem Maße. Der Verfasser hat bei häufigen Lokomotivfahrten selbst die Beobachtung gemacht, daß das Auge unter Umständen — besonders bei plötzlichem Auftreten der Wirkung der Scheinwerfer — derartig geblendet wird, daß die gegenüber diesen Lichteinwirkungen verhältnismäßig schwachen Signallaternen erst einwandfrei erkennbar wurden, wenn sich das Auge von dem Lichteindruck etwas erholt hatte. Vielleicht geben diese Beobachtungen die Anregung, gerade diese Erscheinungen, die mit wachsendem Kraftwagenverkehr immer größere Bedeutung gewinnen, auch mit wissenschaftlichem Rüstzeug näher zu untersuchen. Für die praktische Seite ist die Frage aufzuwerfen, ob es nicht zweckmäßig ist — eine Herabsetzung der Lichtstärke der Kraftfahrzeugscheinwerfer ist wohl aus Gründen der Sicherheit des Kraftwagenverkehrs ausgeschlossen —, die Lichtwirkung der Signale auf solchen Strecken entsprechend zu erhöhen. Der gleiche Gesichtspunkt gilt natürlich auch überall da, wo aus anderen Gründen die Signale mit anderen starken Lichtquellen in Wettbewerb treten müssen.

Diese Gedanken leiten schon zu den subjektiven Gründen über, die etwa die anscheinend vorhandene Verminderung der Aufnahmefähigkeit des Lokomotivpersonals erklären können. Der Gesichtspunkt, daß etwa eine verringerte allgemeine Leistungsfähigkeit vorliegen könnte, der vielleicht während der Kriegszeit oder in den ersten Nachkriegsjahren aus Gründen, die nicht näher erörtert zu werden brauchen, in Frage gekommen wäre, darf für die spätere Zeit wohl ausgeschieden werden. Auch die zeitliche Beanspruchung des Lokomotivpersonals (Dienstschichtdauer) ist im wesentlichen die gleiche wie früher, so daß auch derartige Gesichtspunkte für die Begründung einer Verminderung der Aufnahmefähigkeit nicht herangezogen werden können. Auf der anderen Seite muß sogar darauf hingewiesen werden, daß infolge der Einführung und Verbesserung der Methoden der Eignungsprüfung die Auswahl des Personals für seine Tätigkeit eine wesentlich bessere geworden ist, ein Einfluß, der ganz besonders bei der Lokomotivführerlaufbahn, insbesondere für die jüngeren Kräfte, in dem Sinne wirken muß, daß nur Vollgeeignete mit dieser verantwortungsvollen Tätigkeit betraut werden. Es müßte also eigentlich eine größere Gewähr dafür bestehen, daß tatsächlich nur solche Personen auf die Lokomotive gelangen, deren Aufnahmefähigkeit für Signalzeichen ausreichend gut ist, die ferner in der Lage sind, diese Eindrücke geistig zu verarbeiten, und zwar mit der durch die Eigenart des Betriebes bedingten Schnelligkeit und schlagfertig die erforderlichen Handlungen durchzuführen. Das Ergebnis dieser Erwägungen kann dahin zusammengefaßt werden, daß subjektive Gründe für die Zunahme der Unfälle infolge Versagens der Lokomotivführer gegenüber den Signalzeichen wohl nicht festgestellt werden können. Es soll hier selbstverständlich nur von solchen subjektiven Gründe die Rede sein, die trotz voller körperlicher und geistiger Leistungsfähigkeit des Lokomotivführers seine Aufnahmefähigkeit Signalen gegenüber herabsetzen könnten. Alle Fälle, in denen fahrlässiges Verschulden, etwa infolge Herabsetzung der Aufnahme- und Ansprechfähigkeit infolge Alkoholgenusses oder dgl. oder auch verminderte Leistungsfähigkeit aus anderen Gründen müssen ausgeschaltet werden. Hier kann nur durch sorgfältigste Auslese des Personals, sowohl der Lokomotivführer selbst als ihrer unmittelbaren Vorgesetzten, und durch ständige Überwachung die nötige Sicherheit geboten werden.

Die bei der Besprechung der objektiven Gründe erwähnten Veränderungen in der Umgebung der Nachtsignale oder die geschilderten besonderen Umstände, durch die das rechtzeitige Erkennen der Signale erschwert wird, können allerdings mit einer gewissen Berechtigung auch subjektiv aufgefaßt werden, nämlich insofern, als das menschliche Auge unter der Einwirkung starker Lichtquellen, insbesondere mit Blendwirkung bei im übrigen dunkler Umgebung auf schwächere, wenn auch farbige Lichtreize weniger schnell anspricht, als wenn diese nur allein einwirken. Es handelt sich allerdings hierbei um eine nicht erst in der letzten Zeit eingetretene Erscheinung, sondern nur ihre Auswirkungen liegen in dieser Zeit, weil die Vorbedingungen, nämlich der Wettbewerb solcher Lichtquellen mit den Signalzeichen erst neueren Datums ist. So betrachtet, fallen diese Gründe schon in das Gebiet der zweiten Frage, nämlich nach den Gründen für das nicht rechtzeitige Erkennen von Signalzeichen überhaupt. Auch die übrigen besprochenen Gründe beantworten naturgemäß schon einen Teil der zweiten Frage. Allerdings muß bei der Erörterung der Umstände, die die Gefahr des Übersehens von Signalzeichen herbeiführen können, noch etwas weiter gegriffen werden. Hier ist in erster Linie an die Einflüsse von unsichtigem Wetter, Nebel oder Schneetreiben zu denken. Während ohne weiteres zuzugeben ist, daß z. B. die bei der Deutschen Reichsbahn üblichen Signalzeichen, abgesehen von den vorhin erwähnten, durch die besondere Entwickelung der letzten Zeit hervorgerufenen Beeinträchtigungen bei günstigen Witterungsverhältnissen außerordentlich eindrucksvoll sind, und zwar sowohl als die Tages- als auch die Nachtsignalzeichen, geht die Eindruckfähigkeit bei unsichtigem Wetter und besonders bei Nebel außerordentlich stark zurück, soweit, daß die Zeichen bei schneller Fahrt und dichtem Nebel tatsächlich nur wenige Sekunden lang auf den Lokomotivführer einwirken können. Es ist ja auch wohl eine unbestrittene Tatsache, daß die meisten Unfälle der hier zur Erörterung stehenden Art sich bei stark unsichtigem Wetter oder bei Nebel ereignet haben. In lebhafter Erinnerung ist ja noch der folgenschwere Unfall in Herne.

Diese Beobachtungen sind vielleicht geeignet, Anhaltspunkte zu geben, in welcher Weise man mit verhältnismäßig einfachen Mitteln diesem Mangel abhelfen kann. Die bisherigen Erörterungen haben ergeben, daß unter bestimmten Umständen eine Verstärkung der Eindruckfähigkeit der Signale zweckmäßig ist. Allgemein ist diese Forderung zu erheben, wenn unsichtiges Wetter oder Nebel die Sichtverhältnisse stark herabsetzen. In Frage kommt in solchen Fällen in erster Linie bei den Nachtsignalen die Erhöhung der Lichtwirkung, die beim heutigen Stand der Scheinwerfertechnik an sich keine unüberwindbaren Schwierigkeiten bieten dürfte. Für die Tagessignale kommt es darauf an, sie, oder richtiger gesagt, ihren Standort auf größere Entfernung hin anzuzeigen und auf diese Weise das Übersehen dadurch zu erschweren, daß das Signalzeichen länger auf die Lokomotivführer einwirken kann

Einen ähnlichen Schritt hat man ja bereits getan, indem man, um den Standort der Vorsignale auf größere Entfernung sichtbar zu machen, besondere Erkennungszeichen angebracht hat, die bei klarem Wetter auch außerordentlich gut wirken, bei unsichtigem Wetter oder bei Nebel dagegen kaum früher in Erscheinung treten als auch das Signal selbst. Das liegt vielleicht zum Teil daran, daß die Farbgebung dieser Erkennungszeichen weiß und schwarz, so eindrucksvoll sie bei klarem Wetter ist, bei Nebel, wo alles grau in grau erscheint, sehr wenig hervortritt. Die Leuchtkraft der jetzigen Signallaternen, die ja vorschriftsmäßig bei Nebelwetter angezündet werden, ist auch nicht stark genug, um eine wesentliche Verbesserung des Zustandes herbeiführen zu können. Die neueren Tageslichtsignale mit Blinklicht, die in den letzten Jahren auf Ausstellungen vorgeführt wurden, sind auch auf nähere Entfernungen, da, wo sie bei Nebelwetter besonders wirksam sein müßten, verhältnismäßig schlecht zu erkennen. Es sei noch erwähnt, daß auch die bei den belgischen Staatseisenbahnen eingeführten verschieden geneigten holmartigen Flächen, die, solange eine gewisse Helligkeit vorhanden ist, sehr eindrucksvoll sind zur Ankündigung des Standortes eines Signals, bei Nebel naturgemäß vollständig versagen. Da Formsignale oder auch beleuchtete Flächen im Nebel nicht wirksam sind, bleiben nur *leuchtende Merkzeichen* zur Kenntlichmachung des Standortes der Signale im Nebel übrig. Gedacht ist hierbei an Scheinwerferlampen von großer Leuchtkraft etwa in der Art der jetzigen Kraftwagenscheinwerfer, die geeignet sind, den Nebel wenigstens so weit zu durchdringen, wie es erforderlich ist, um den Lokomotivführer rechtzeitig auf den Standort der Signale aufmerksam zu machen. Hierdurch kann erreicht werden, daß er mehr als bisher von dem Suchen entlastet wird und infolgedessen *längere Zeit als bisher seine Aufmerksamkeit ganz auf die Form bzw. Farbe der Signalzeichen* verwenden kann. Allerdings wird es kaum möglich sein, etwa die jetzigen Signallaternen auf eine derartige Lichtwirkung umzustellen. Dem wird einmal ihre geringe und infolge der Bauart des Signals auch beschränkte Größe, zum anderen aber auch der Umstand entgegen sein, daß die Laterne aus Sicherheitsgründen nach beiden Seiten wirken muß (Rücklicht) und infolgedessen der Einbau wirkungsvoller Scheinwerfer erschwert ist. Es dürfte nun aber auch gar nicht erforderlich sein, etwa sämtliche Signallaternen umzustellen, sondern es wird genügen, *die für den praktischen Betrieb wichtigsten Signale besonders kenntlich zu machen*. Hierzu wird es im allgemeinen ausreichen, wenn die Vorsignale so hervorgehoben oder durch Zusatzsignalzeichen so kenntlich gemacht werden, daß das Lokomotivpersonal ihre Stellung in einwandfreier Weise erkennen kann, weil unmittelbar nachdem der Zug am Vorsignal vorbeigefahren ist, die Handlungen des Lokomotivführers beginnen müssen, um den Zug vor dem Hauptsignal zum Halten zu bringen. Gelingt diese Kennzeichnung, so ist zu erwarten, daß Unfälle infolge Überfahrens von Hauptsignalen ganz wesentlich zurückgehen werden; denn wenn die Geschwindigkeit des Zuges bei der Warnstellung des Vorsignals entsprechend vermindert wird, so ist es auch bei unsichtigem Wetter möglich, die Stellung oder Farbe des Hauptsignales rechtzeitig zu erkennen. Jedenfalls wird ein Führer, der seinen Zug hinter dem Vorsignal abgebremst hat, sich unter allen Umständen von der richtigen Stellung des Hauptsignals überzeugen, ehe er die Geschwindigkeit wieder erhöht. So sehr die Bestrebungen, schon am Vorsignal erkenntlich zu machen, ob die Fahrt im durchgehenden Hauptgleis erfolgen soll oder ob eine Abzweigung (Fahrt durch den krummen Weichenstrang) stattfindet, zur Vervollständigung des Signalwesens an sich zu begrüßen sind, so treten sie doch m. E. hinter der Forderung, die *Fahrt- oder Warnungsstellung* des Vorsignals unter allen Umständen einwandfrei erkennbar zu machen, zurück, und es muß deswegen — nur aus diesem Grunde sei auch dieser Gesichtspunkt hier gestreift — der allergrößte Wert darauf gelegt werden, die Signalzeichen am Vorsignal so *einfach wie möglich zu halten, um zweifelhafte Signalbilder* auszuschalten. Die Kenntlichmachung der Fahrstraße schon am Vorsignal ist auch m. E. für den praktischen Betrieb nicht von so großer Bedeutung, weil beim Regelbetrieb der Lokomotivführer seine Fahrstraße kennt und bei außergewöhnlicher Ablenkung gemäß § 31 der F.V. entweder Halten des Zuges vor dem Hauptsignal oder Verständigung des Lokomotivführers durch Vorsichtsbefehl vorgeschrieben ist. Die ganze Frage spitzt sich also darauf zu, den Standort des Vorsignals auch bei unsichtigem Wetter oder im Wettbewerb mit den anderen geschilderten Lichtquellen so deutlich in Erscheinung treten zu lassen, daß der Lokomotivführer es rechtzeitig erkennen kann. Es ist nicht zu verkennen, daß gerade das bei den deutschen Eisenbahnen eingeführte Vorsignal in den allermeisten Fällen diese Bedingung voll und ganz erfüllt, besonders nachdem sein Standort durch die besonderen Erkennungszeichen hervorgehoben worden ist. Bei Tageslicht und ausreichender Sichtweite kann es kaum übersehen werden. Bei Dunkelheit fällt die Wirkung des Erkennungszeichens fort, dafür tritt aber das eindrucksvolle Doppellicht in Erscheinung. Es wird also nur unter den besonderen geschilderten Verhältnissen eine darüber hinausgehende Kenntlichmachung des Standortes vorzunehmen sein, die, da entsprechender Umbau der eigentlichen Signallaternen wohl kaum möglich sein wird — soweit nicht für besondere Verhältnisse neue mit Laternen von größerer Lichtwirkung ausgestattete Vorsignale in Frage kommen —, am besten durch ein Zusatzsignal erreicht wird, das an Stelle des bei Dunkelheit oder Nebel nicht wirkenden Erkennungszeichens tritt. Hier ist an eine Scheinwerferlaterne von großer Leuchtkraft gedacht,

Scheinwerfer-Laterne

die zweckmäßig im Mittelpunkt des jetzigen Erkennungszeichens angebracht wird. Um sie möglichst wirksam zu machen, wird zweckmäßig weißes Licht gewählt, ob ständiges oder Blinklicht vorzuziehen ist, würde durch praktische Versuche zu klären sein. Für das letztere spricht vielleicht die dann geringere Blendwirkung auf das Auge des Lokomotivführers, von der allerdings bei Nebelwetter, Schneetreiben usw. überhaupt nichts zu merken sein wird. Die Wirkung des Zusatzsignales wird so sein, daß in den geschilderten Fällen, in denen die Signalbilder bei Nacht in Wettbewerb mit starken Lichtquellen treten müssen, der Standort und dann auch das Signalbild des Vorsignals dem Lokomotivführer auf größere Entfernung einwandfrei kenntlich gemacht werden und bei unsichtigem Wetter, Nebel und Schneetreiben, daß die Scheinwerferlaterne auf weitere Entfernung hin den Nebel durchdringt und einen gewissen Lichtschein hervorruft, der dem Führer das Suchen nach dem Vorsignal in gewissem Grade erspart.

Wie weit die Vorsignale mit diesem Zusatzsignal auszurüsten sein werden, ist eine Frage der örtlichen Prüfung. Die Stellen, an denen starke Lichtwirkungen im Wettbewerb mit den Signalzeichen stehen, werden leicht festzustellen sein, ebenso die besprochenen Fälle, in denen auf parallel mit der Bahn laufenden Landstraßen Kraftwagenscheinwerfer die Sichtverhältnisse beeinträchtigen können. Um die Einwirkung bei unsichtigem Wetter und Nebel zu erproben, wird man zunächst zweckmäßig solche Strecken auswählen, die öfter darunter zu leiden haben, z. B. in Industriegebieten oder in Flußtälern. Auch die Belegung der Strecke (Dichtigkeit der Zugfolge) wird bei der Einschätzung des Gefahrgrades eine Rolle spielen. Ob elektrische oder sonstige Scheinwerfer gewählt werden, hängt von den örtlichen Verhältnissen ab. Auf Strecken, die häufig unter Nebel oder unsichtigem Wetter leiden, ist es vielleicht

zweckmäßig, feste Laternen einzubauen und an sie eine durchgehende Stromleitung anzuschließen, so daß die Einschaltung von Fall zu Fall durch die Bahnhöfe erfolgen kann, wodurch bei gleichzeitiger elektrischer Beleuchtung des Signals selbst auch Arbeitskräfte erspart werden können. Unter anderen Verhältnissen werden die für die Beleuchtung und Überwachung der Signale zuständigen Stellen mit beweglichen Scheinwerferlampen auszurüsten sein, die von Fall zu Fall anzubringen sind. Hierbei werden besondere Gefahrpunkte in erster Linie zu berücksichtigen sein.

Als weiteres Mittel zur Verringerung der Unfälle durch Auffahren von Zügen auf andere kommt m. E. noch eine bessere Kennzeichnung des Gefahrpunktes, in diesem Falle des Zugschlusses, in Frage. Es dürfte zu prüfen sein, ob nicht der Zugschluß auf der Strecke oder in Bahnhöfen haltender Züge, die durch andere gefährdet werden können, besonders hervorgehoben werden soll. Wenn auch eingewandt werden kann, daß der Lokomotivführer eines Zuges, der das Haltsignal überfahren hat, diese Zeichen in vielen Fällen zu spät erkennt und dann die Bremsstrecke nicht mehr groß genug ist, besonders bei unübersichtlicher Strecke, so darf doch zum mindesten in manchen Fällen erwartet werden, daß eine derartige Kennzeichnung des Gefahrpunktes Unfälle zu vermeiden oder doch in ihrer Wirkung wesentlich abzuschwächen geeignet ist. Der Verfasser hat auf diese Möglichkeiten bereits in anderem Zusammenhang[1]) hingewiesen. Die Anregung sei hier wiederholt mit dem besonderen Hinweis, daß die jetzt in den F.V. vorgesehene Zugdeckung, weil sie erst bei einem Aufenthalt von voraussichtlich länger als 8 Minuten einzusetzen hat, wozu in vielen Fällen auch noch der Zeitraum bis zur Durchführung der Deckungsmaßnahmen kommt — also etwa noch einmal dieselbe Zeitspanne —, auf dicht belegten Strecken vielfach zu spät einsetzen wird, um einen widerrechtlich in die besetzte Strecke eingedrungenen Zug rechtzeitig zum Halten zu bringen. Dazu kommt, daß, wenn sie durchgeführt wird, sie unter Umständen eine sehr weitgehende Störung des Betriebsflusses hervorrufen kann. Die schützende Wirkung dieser Vorschrift wird ja noch dazu stark abgeschwächt, daß sie für die vor Hauptsignalen der Bahnhöfe haltenden Züge nicht gilt. Die Verwendung eines Zusatzsignales am Zugschluß, auch wiederum in Form einer stark wirkenden Signalscheibe am Tage und eines Scheinwerfersignals bei Nacht und unsichtigem Wetter, würde wohl, wie der Verfasser in dem angezogenen Aufsatz näher dargelegt hat, in vielen Fällen die Zugdeckung überflüssig machen, ohne die Sicherheit zu vermindern. Ein solches Signal würde es auch dem Führer ohne weiteres möglich machen, zu unterscheiden, ob in Bahnhöfen haltende Züge in seiner Fahrstraße oder Nebengleisen halten. Es würde also z. B. die Möglichkeit eines Unfalles, wie er sich vor einiger Zeit auf der Strecke Genua-Mailand ereignet hat, wo ein Zug das Hauptsignal überfuhr und auf einen im Hauptgleis haltenden verspäteten Personenzug auflief, zum mindesten stark herabsetzen.

[1]) Vgl. Verfasser „Die Wirtschaftlichkeit der Kunze-Knorr-Bremse im Güterzugbetrieb“ in § 58 der F. D. V. . . . . Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924, Nr. 38.

Eisenbahnunfälle infolge Versagens der Aufnahme- oder Handlungsfähigkeit der die Einrichtungen bedienenden Menschen werden wohl kaum ganz ausgeschlossen werden können. Auch noch so sinnreiche zwangsläufige Einrichtungen sind wie alle Maschinen — und um solche handelt es sich in letzter Linie — der Gefahr von Störungen und damit des Versagens ausgesetzt. Die vorsorgliche Arbeit auf diesem Gebiete kann nur darauf gerichtet sein, die Möglichkeiten für dieses Versagen einzuschränken. Für die bei der Durchführung des Betriebes beteiligten menschlichen Arbeitskräfte, insbesondere für die verantwortliche Tätigkeit des Lokomotivführers, ist ein sehr wichtiges Gebiet dieser Vorsorge, darauf zu achten, daß die bei der Durchführung des Eisenbahnbetriebes unentbehrlichen Signalzeichen in jeder Hinsicht den Anforderungen, die man billigerweise stellen kann, entsprechen. Die wichtigste Anforderung an ein Signal ist darin zu erblicken, daß es eindrucksvoll ist und auch unter ungünstigen Verhältnissen solange einwirkt, wie es zur einwandfreien Aufnahme durch die Sinnesorgane erforderlich und erwünscht ist. Der Zweck der vorstehenden Anregungen, die zum großen Teil auf praktischen Beobachtungen beruhen, ist erfüllt, wenn sie dazu beitragen, diese Eigenschaften der Signale weiter zu entwickeln. Es ist auf diesem Wege vielleicht möglich, mit verhältnismäßig einfachen Mitteln eine Erhöhung der Sicherheit des Betriebes und eine Verminderung einer gerade in den letzten Zeiten stark gestiegenen Art von Eisenbahnunfällen zu erzielen, die, wenn man sie genauer betrachtet, fast immer im Zusammentreffen einer Reihe von unglücklichen Umständen ihre Ursache haben, von denen unsichtiges Wetter oder Nebel der hervortretendste ist. Die bessere Kenntlichmachung des Standortes der in Frage kommenden Signale auch unter ungünstigen Sichtverhältnissen und unter Umständen die Verstärkung der Lichtwirkung der Signallaternen selbst ist m. E. vielleicht ein ebenso gutes Mittel gegen diese Unfälle, als der Einbau zwangläufiger Übertragungsvorrichtungen, besonders solange es nicht gelungen ist, ausreichend betriebssichere Formen für diese Einrichtungen zu finden.

Der Fahrdienst bei Zugkreuzungen[1]).

Von Bahnhofsinspektor **Reddmann**, Reinheim.

Zu den Aufsätzen in Nr. 21 und 41 1925 d. Ztg.:

1. Die Vorschriften über Zugkreuzungen sind nicht etwa erst anläßlich des Unfalls bei Spremberg im Jahre 1905 geschaffen, sondern sie sind viel älteren Datums. Sie sind allerdings im Laufe der Jahre wiederholt abgeändert worden. Jedenfalls bestanden sie aber bereits im Jahre 1890, wo der Verfasser schon Kreuzungen verlegt und Kreuzungsbefehle ausgefertigt hat.

2. Der Kreuzungsbefehl hatte ursprünglich den Zweck, dem Zugpersonal „schriftlich“ zu geben, daß es tatsächlich die Kreuzungsstation vor Eintreffen des Gegenzuges verlassen dürfe.

Damals gab es aber weder Ausfahrsignale noch Streckenblockung. — Auf den eingleisigen Strecken, wo diese Einrichtungen vorhanden sind, kann der Kreuzungsbefehl m. E. als veraltet und überflüssig angesehen werden.

Ängstlichen möchte ich nur eine Frage vorlegen: Ist dem Zugpersonal etwa durch die Aushändigung des Kreuzungsbefehls die Sicherheit gegeben, daß die Kreuzung auch wirklich vorschriftsmäßig verlegt wurde?

[1]) Wir schließen hiermit die Erörterung über diesen Gegenstand. Die Schriftleitung.

3. Bei der Kreuzung eines Sonderzuges mit einem anderen Sonderzug sind — gem. § 68 (2) — zweifellos stets Kreuzungsbefehle für beide Züge erforderlich.

4. Kreuzungsverlegung durch den Fernsprecher:

Man sollte doch nicht so ängstlich sein, denn auch diese Vorschrift stammt noch aus der Zeit, wo man weder Ausfahrsignale noch Streckenblockung kannte.

In der Praxis ist es nämlich eine böse Sache, wenn mitten in der Nacht plötzlich der Telegraph gestört ist und nun gerade eine Kreuzungsverlegung fällig wird! Sollen die beiden Züge wirklich stundenlang warten? —

Es dürfte sich sehr empfehlen, den § 34 (2) wie folgt zu ändern: „Zur Verlegung einer Kreuzung durch das Wechseln der in (5) vorgeschriebenen Telegramme darf auf Strecken mit Streckenblock bei Störung des Telegraphen ausnahmsweise der Fernsprecher benutzt werden. Liegt Blockstörung vor, so ist die Benutzung des Fernsprechers verboten.

Beide Züge erhalten Kreuzungsbefehl[2]).

[2]) Hier läge vielleicht ein Fall vor, wo die Ausstellung des Kreuzungsbefehls noch am Platze wäre.

Die Wohlfahrtseinrichtungen der Kaiserlich Japanischen Staatsbahnverwaltung.

Von Reichsbahnrat **Dr. jur. Walter Schmidt**-Berlin.

Das Kaiserlich Japanische Ministerium für das Eisenbahnwesen hat neuerdings eine von ihm herausgegebene „Übersicht der Wohlfahrtseinrichtungen für die Bediensteten im Betriebsdienst bei der Staatsbahnverwaltung“ in die deutsche Sprache übersetzen und auch deutschen amtlichen Stellen zugehen lassen.

Die sehr gefällig ausgestattete Druckschrift bringt in anziehenden Abhandlungen und Zahlenübersichten weit mehr als ihr Titel verspricht.

An eine für den Eisenbahnfachmann sehr interessante Schilderung des Lohnwesens bei den japanischen Staatsbahnen schließt sich eine kurze Wiedergabe der Dienstkleidungsvorschriften sowie eine Darlegung des Dienstwohnungswesens und der Verhältnisse hinsichtlich der Übernachtungsräume für die Zugbegleitmannschaft.

Für den 1907 begonnenen Ausbau ihrer Sozialversicherung ist die japanische Eisenbahnverwaltung, wie der Bericht hervorhebt, bei Deutschland in die Schule gegangen. Auch die japanische Arbeiterversicherung ist eine Zwangsversicherung, unserer Arbeiterpensionskasse Abteilung A entsprechend; wie diese ist sie selbständige juristische Person, aufgebaut auf Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträgen, wobei die Bediensteten 6 %, die Verwaltung 5 % des gesamten Lohneinkommens als Beiträge abführen. Sie hat rund 170 000 Mitglieder. Die Zahl der Rentenempfänger wird für das Ende des Rechnungsjahres 1923 mit 5013 angegeben. Die Unterstützungskasse gewährt eine Unfallversicherung, eine Invalidenversicherung, eine Krankenversicherung (Heilungskosten, Krankengeld, Wöchnerinnengeld), eine Altersversorgung durch Altersrente oder einmalige Abfindung und eine Hinterbliebenenversorgung. Hinterbliebenenrente wird jedoch nur bei tödlichem Betriebsunfall des Kassenmitgliedes gewährt, bei anderen Todesfällen erhalten die Hinterbliebenen nur eine Abfindung, in allen Fällen ein Sterbegeld. Auch die Notstandsbeihilfen, die bei der Deutschen Reichsbahn ausschließlich aus den Mitteln der Verwaltung gezahlt werden, gehen in Japan zu Lasten der Zwangsversicherung. Eine besondere, der Abteilung B unserer Arbeiterpensionskasse entsprechende freiwillige Zusatzversicherung scheint in Japan nicht zu bestehen.

Eingehend verweilt der Bericht bei der Schilderung der Eisenbahn-Krankenhäuser, -Heilstätten und -Genesungsheime. Zahlenmäßige Mitteilungen hierzu und anziehende Lichtbilder lassen einen hohen Stand dieses Fürsorgezweiges in der japanischen Eisenbahnverwaltung erkennen.

Den Mitteilungen hierüber schließt sich eine ausführliche Darstellung des Bildungs- und Fachschulwesens bei der japanischen Staatsbahnverwaltung an. Die bei uns wohlbewährte Auswahl der Anwärter, insbesondere der Werkstättenlehrlinge und der Lokomotivbediensteten, nach psychotechnischen Grundsätzen scheint in Japan noch nicht eingeführt zu sein. Im übrigen aber zeigt der Bericht, daß das japanische Eisenbahnfachbildungswesen, das amtliche wie das freiwillige, auf geradezu vorbildlicher Höhe steht. Die japanische Eisenbahnverwaltung sorgt aber durch amtliche Einrichtungen nicht bloß für die fachliche, sondern ebenso für die ethische und die allgemeine Bildung ihrer Bediensteten. Sie hat buddhistische und christliche Eisenbahnervereine ins Leben gerufen, in denen mit staatlicher Unterstützung Wandervorträge gehalten und geeignete Zeitschriften verteilt werden. Vereine zur geistigen oder sportlichen Fortbildung ihrer Bediensteten unterstützt sie durch Geldzuschüsse. Zu regelmäßigen Erholungsveranstaltungen für die Bediensteten und ihre Angehörigen — Theaterbesuch, Ausflüge, Sport, Geselligkeit — gewährt die Verwaltung feste Unkostenbeiträge.

Sehr interessant sind auch die Ausführungen des Werkchens über Dienstdauer und Arbeitszeit der Bediensteten. Während im eigentlichen Betriebsdienste täglich Dienstschichten von 7—9⅓ Stunden die Regel bilden, herrscht im übrigen, insbesondere bei den Werkstättenarbeitern, der Grundsatz des Arbeitstages zu 9⅓ Stunden. Die Neuregelung der Arbeitszeit und der Dienstdauer ist ständig Gegenstand neuer Untersuchungen und Erwägungen.

Auch über den Erholungsurlaub für die Bediensteten, über die Einrichtung von Ruheräumen, Badeanlagen, Arbeiterstuben und Speisesälen für sie, sowie über das Bahnarzt- und das Freifahrtwesen gibt die Schrift eine nähere Darstellung.

Zeichen schöner Verinnerlichung des Dienstes sind die im Bericht erwähnten, durch Preisausschreiben der Verwaltung geschaffenen japanischen Eisenbahnerlieder und die in dem Buche mit Bildbeigaben anschaulich geschilderten regelmäßigen Gedächtnisfeiern für die Bediensteten, die im Berufe den Eisenbahnertod erlitten haben.

Seit dem Mai 1920 besteht bei der japanischen Staatsbahnverwaltung auch die Einrichtung der Betriebsräte. Nach dem Bericht steht den japanischen Betriebsräten nur ein Recht auf Anhörung, anscheinend dagegen nicht ein Anspruch auf Mitwirkung im Sinne eines Mitbestimmungsrechts bei gewissen Dienstgeschäften zu. Die Dienststellen sind zu insgesamt 125 kleinen Bezirken zusammengefaßt, für die je ein Betriebsausschuß mit 5—25 Mitgliedern gebildet ist. Die Gesamtzahl der Betriebsratsmitglieder beträgt 1325. Sie vertreten insgesamt rund 170 000 Bedienstete, und zwar nicht nur die Arbeiterschaft, sondern auch die Angestellten und die Beamten, die sogenannten Bahnaufseher. Ob und wieviele Betriebsratsmitglieder etwa ständige oder zeitweise Dienstbefreiung genießen, läßt der Bericht nicht erkennen. Für jede der sechs Eisenbahndirektionen wird ein „Vereinigter Betriebsausschuß“ (Bezirksbetriebsrat) gebildet. Vorsitzender des Betriebsausschusses ist der Vorsteher einer Inspektion oder einer Werkstätte; im Vereinigten Betriebsausschuß führt der Vorstand des Hauptbüros der Eisenbahndirektion den Vorsitz. Die Erfahrungen, die die Verwaltung mit ihren Betriebsausschüssen bisher gemacht hat, sind, wie sie im Berichte hervorhebt, durchaus günstig.

Als Nebenbetrieb der Sozialversicherungskasse besteht eine Wareneinkaufsabteilung für die Staatsbahnbediensteten mit einer Hauptverwaltung im Eisenbahnministerium und mit Zweigniederlassungen am Sitze der Direktionen. Den Absatz besorgen örtliche Warenverteilungsstellen. Für die von ihr bezogenen Waren genießt die Einkaufsabteilung eine Frachtermäßigung um volle 80 %. Die gleiche Vergünstigung erhalten die Eisenbahnerkonsumvereine und für Einzelfälle gebildete Bezugsgenossenschaften der Bediensteten.

Seit dem Jahre 1921 besteht auch eine Eisenbahnersparkasse, die die Einlagen der Sparer mit 6 % verzinst und gegenwärtig 82 066 Sparerkonten führt, sowie eine Eisenbahnerdarlehnskasse.

Reicher Inhalt und gefällige Ausstattung gewinnen so der Druckschrift auch das lebhafte Interesse des deutschen Eisenbahnverwaltungsbeamten, und wir schulden dem japanischen Eisenbahnministerium Dank dafür, daß es eine deutsche Übersetzung dieses Werkchens herausgebracht hat. Was die japanische Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege für ihre Bediensteten leistet, verdient uneingeschränkte Anerkennung. In manchen Dingen ist dieses Maß der Fürsorge in Deutschland noch nicht erreicht und für uns unter dem Druck unserer wirtschaftlichen Notlage auf absehbare Zeit wohl auch noch unerreichbar. Der Geist aber, der aus diesem Büchlein spricht, ist die Erkenntnis, daß man einen Beruf auch noch anders auffassen kann, als: hier Arbeit, hier Entlohnung! Er sollte und könnte schon heute mehr noch zum Gemeingut auch unseres Volkes werden.

Hugo Stinnes.

Von Geh. Oberreg.-Rat **R. v. Kienitz**, Berlin.

„Le Roi de la Ruhr, Hugo Stinnes. L'homme, son oeuvre, son rôle" — unter diesem Titel hat kurz vor Stinnes' Tode der französische Nationalökonom Gaston Raphael ein Buch erscheinen lassen, das jetzt in einer von Friedrich v. Oppeln-Bronikowski besorgten Verdeutschung vorliegt (Reimar Hobbing, Berlin. 218 S.). Es zeigt die Lebendigkeit des französischen Stils, die zuweilen auf Kosten der Deutlichkeit geht: weniger die sachlichen Gründe als die persönlichen Motive des Akteurs zu erforschen, diese Motive in der Behauptungsform zu bringen, so daß man manchmal nicht ganz klar sieht, ob der Verfasser den Akteur sprechen läßt oder selber spricht, und dann die Entscheidung in das Gewand der rhetorischen Frage zu hüllen. Immerhin läßt sich aber erkennen, daß das Werk gründlich durchdacht, großzügig angelegt und objektiv gehalten ist. Vor allem zeichnet es sich durch ein sehr sorgfältiges Studium des Quellenmaterials aus, soweit ein solches vorläufig zu Gebote steht, nämlich der Reden, in denen Hugo Stinnes seine Anschauungen wiedergegeben hat, und der Zeitungsstimmen, die sich mit ihm beschäftigen, und die zum Teil von ihm selbst veranlaßt oder auch verfaßt zu sein scheinen. Wenn der Verlag in einem Geleitworte bemerkt, daß manche Irrtümer untergelaufen seien, so wäre das bei einer so früh schon auftretenden Würdigung wohl erklärlich, auch für den Verfasser selbst, der diesen Mangel dafür durch den wichtigen Wert der baldigen Feststellung des zeitigen Befundes ausgleicht: denn diese bedeutet bei der bekanntlich sehr bald einsetzenden Sagenbildung manchmal einen unsehätzbaren Gewinn für die künftige Kritik. Namentlich glaubt das Geleitwort einen besonders schweren Fehler in der Darstellung der Rolle erblicken zu sollen, die Hugo Stinnes bei der Verbringung der belgischen Zivilarbeiter gespielt hat. Aber diesen Fehler würde man höchstens in der Behauptung finden können, daß er die „schrecklichen Ausschreitungen", zu denen die von ihm empfohlene Maßnahme leicht führen konnte, habe voraussehen müssen; und das ist ein Urteil — die Erzbergerschen Beschuldigungen werden nur tatsächlich berichtet —, ein Urteil, dem man auch bei gegenteiliger Meinung noch nicht einen besonderen Vorwurf zu machen braucht, zumal in Anbetracht der gallischen Auffassung, die in solchen Dingen sehr kalt, freilich mit dem Hintergedanken der Rache, das „c'est la guerre" hinstellt. Jeder andere hätte in gleicher Lage ebenso gehandelt, nur daß man dann eben Sieger bleiben muß. Dagegen könnte eine ganz andere allgemeine Unstimmigkeit genannt werden, die freilich auch nicht verwunderlich ist. Das eigentümlich Fesselnde an Stinnes' Persönlichkeit liegt eben in seiner deutschen Art, die bei der Verschiedenheit der nationalen Geistesverfassung vom Fremden nicht recht ergründet werden kann. Auch der kluge Franzose mag das empfunden haben, und deshalb hat er wenigstens soweit wie möglich die wundersame Erscheinung der Gegenseite mit sorgfältigster Sondierung zu erfassen versucht. An der Hand seiner Darlegung und seines Materials, für das wir dankbar sein dürfen, werden wir aber auch ein eigenes Bild gewinnen können.

Lohnt es noch? Hugo Stinnes ist tot; sein Werk ist, wenigstens in der gesamten Anlage, wieder auseinandergefallen; man spricht nicht mehr von ihm. Aber sein Wirken steht noch vor unseres Geistes Auge. Die heutige Zeit, die in der verzweifelten Hast nach Wiedergewinn des Verlorenen nur den Erfolg wertet, geht allerdings über den Toten, der Erfolge nicht mehr aufweisen kann, leicht hinweg, und es entspricht auch der Erfahrung des Lebens, daß sich für einen Herrscher von solcher Gewalt nicht leicht ein Ersatzmann findet, während die ständige Bewegung des gerade hier in Betracht kommenden Herrschaftsgebietes immer neue Erscheinungen bringt und damit immer neue Aufgaben stellt, die, nicht gelöst, naturgemäß zunächst den Eindruck einer öden Verwaisung hinterlassen. Indessen wird in den Strudel des Vergessens doch nur der vergängliche Wert des Augenblicks hineingerissen; was an dauerndem Werte begründet wurde, steigt wieder empor. Das gilt auch für Hugo Stinnes. Wenn sich sein eigenartiger Werdegang auch nicht in fester Systematik nach einem von vornherein angelegten Plane vollzogen hat, wenn sein Leben eigentlich nichts weiter bietet, als die Erfüllung der jedesmaligen „Forderung des Tages", und diese Forderung vielfach entstand, ohne daß der Handelnde einen Einfluß auf sie gehabt hätte, wie denn bekanntlich dem Glauben, zu schieben, allemal die Tatsache des Geschobenwerdens gegenübersteht, so liegt doch in der Lebensarbeit dieses Mannes ein Stück Wirtschafts- und Kulturgeschichte, das erst nach dem Abebben der heutigen dunklen Flut klarer hervortreten und dann die Art seines Wirkens in ihrer vollen Bedeutung erscheinen lassen wird.

Auf dies Wirken kommt es an, weniger auf das Werk selbst. Die einzelnen Ergebnisse, die, wie gesagt, vielfach nur vorübergehend zu sein scheinen, fordern auch als solche ein dauerndes Interesse kaum heraus, zumal sie an sich über die Grenzen des normalen Geschäfts regelmäßig nicht hinausgehen. Immerhin wird man sich auch diese Ergebnisse im ganzen einmal kurz vergegenwärtigen müssen, weil erst in ihrer Summe das große Bild sein äußeres Gepräge findet. Eine ganz erschöpfende Darlegung ist nicht möglich; denn nicht alles ist an die Öffentlichkeit gelangt. Die gründliche Forschung Raphaels, die diese Tatsache vorwortlich besonders betont, läßt aber in großen Zügen etwa die folgende Entwicklung entnehmen.

Den Anfang machte ein kaufmännisches Geschäft, die Kohlenhandlung Hugo Stinnes, die er als 23jähriger Mann in die Welt setzte. Sie war finanziell zwar auf den Anteil gegründet, den er als Erbe am Stinnes'schen Zechenbesitze hatte. Aber sonst sagte er sich von der alten Wirtschaft der Familie los. Das ist der typische Zug in der Persönlichkeit an sich: allein und auf eigene Verantwortung zu handeln. Der weitere typische Zug in der Beziehung zum Gegenstande der Handlung war die Idee der Arbeit an sich, des Schaffens der immer weiter zeugenden Werte. Nicht der Erwerb des Kapitals war das Ziel; das Kapital war allemal nur Mittel zum Zweck, und so reich hätte er auch gar nicht werden können, daß er allein mit der Menge des kapitalistischen Eigentums es vermocht hätte, den Ausschlag im Umfange des gewaltigen Wirtschaftsgebietes zu geben, das er schließlich beherrschte. Der Herr des Betriebes — das war Hugo Stinnes. Und seine Herrschaft ging dahin, zu arbeiten und immer weiter zu arbeiten. Jener anfängliche Kohlenhandel war nur die erste Bereitschaftsstellung. Die Kohle bedeutete ihm die Unterlage aller gewerblichen Kraft; sie führte in ihrer Verwendung zum Eisen, zur Elektrizität, zur Seeschiffahrt usw., und bei dem ganzen unabsehbaren Weiterschreiten blieb niemals ein Wert liegen, selbst wenn ein Kapital, das gerade nicht anders unterzubringen war, seltsamerweise einmal im Gasthausbetriebe angelegt wurde, damit es dort bis zur gegebenen Zeit arbeite. Sobald die Anfangsstellung genügend fest war, erfolgte der Schritt ins große Leben. Er erwarb soviel Aktien der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerksgesellschaft, daß er in deren Aufsichtsrat gelangte, und alsbald setzte er dort die Änderung der Satzungen durch, daß der Vorsitzende und zwei weitere Mitglieder des Aufsichtsrats ohne vorheriges Befragen der Generalversammlung zunächst unbeschränkt verfügen dürften. Dieser Vorsitzende war sehr bald er selbst.

Nun vollzog sich allmählich der großartige Zusammenschluß der Arbeit und ihrer Verwendung. Ob dabei eine horizontale oder eine vertikale Gliederung die Richtung gewiesen habe, ist viel erörtert worden, und man hat hier sogar den Angelpunkt des Gegensatzes von Hugo Stinnes und Rathenau finden wollen, der in Wirklichkeit ganz wo anders lag. Jedenfalls ist

nicht ersichtlich, daß die genannte Unterscheidung für Hugo Stinnes überhaupt etwas ausgemacht hätte. Er handelte ohne Schlagworte. Die Deutsch-Luxemburgische Bergwerksgesellschaft beruhte auf dem Zusammenbringen von rheinisch-westfälischer Kohle und lothringischem Erz. Da die Entfernung den Nutzen beeinträchtigte, schloß er an der einen Seite die Dortmunder Union, an der anderen Seite die Saar- und Mosel-Bergwerksgesellschaft an, und dazu erwarb er beiderseits eine ganze Reihe weiterer Hochöfen und Eisengruben und namentlich weiterer Kohlenzechen. Denn in den bisherigen Grenzen war seine Tatkraft nicht erschöpft, deren Ziel überall durch die Verwertung der Kohle bestimmt wurde. Er ging in die Schiffahrtsunternehmungen hinein, um auf diesem Wege die deutsche Kohle zu weiterer Geltung zu bringen, beteiligte sich an der Midgard-Gesellschaft zu Bremen und an der Rhein- und Seeschiffahrtgesellschaft zu Köln, bis er endlich selbst in Harburg die Hugo Stinnes G. m. b. H. Kohlenreederei gründete. In derselben Richtung bewegt sich die Zusammenfassung des Kohlenvertriebs im Mülheimer Bergwerksverein und in dem Kohlenkontor, das er im Verein mit anderen großen Reedereien einrichtete. Eigenartig ist dieser letzten Verbindung der gemeinsame Nutzen auf Grund einer gemeinsamen Pflicht, die über die bloße Kapitalsbeteiligung hinausgeht; die Mitglieder stellen dem gemeinsamen Zwecke ihre ganze Verkaufsfähigkeit zur Verfügung, auch wenn sie zu deren Durchführung, d. h. zur Verfrachtung der Kohle, fremde Schlepper anmieten müssen, weil der Nutzen nur beim wirklichen Mitarbeiten herauskommt. Damit stimmt zwar nicht in der Form, aber in den leitenden Gesichtspunkten die vorher bereits gegründete Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk-A.-G. überein, die von den Großabnehmern, den Gemeinden, den Kollektivgesellschaften öffentlichen Nutzens usw., eine Kapitalsbeteiligung verlangt, auf Grund deren sie Verbilligung des Strombezuges und eine um so sicherere Rente aus der Anlage erwarten dürfen. In diesem Geiste wollte Hugo Stinnes eigene „Wirtschaftsprovinzen" bilden. Das sieht nach einer Übergangsstufe zur Gemeinwirtschaft aus, von der noch die Rede sein wird. Zunächst genügt es hier festzustellen, daß bereits vor dem großen Kriege die kaufmännische und industrielle Macht des Hugo Stinnes und der unter seiner Leitung stehenden Werke ein wichtiges Glied der Weltwirtschaft bedeutete; wenigstens in allen europäischen Meeren fuhren die Schiffe, die seiner Anordnung folgten.

Die weitere Entwickelung wurde durch den Krieg zunächst aufgehalten. Immerhin sind auch während des Krieges neue Verbindungen mit Schiffahrtsgesellschaften (Hamburg-Amerika-Linie, Woermann-Linie, Deutsch-Ostafrika-Linie) abgeschlossen, große Braunkohlengruben (Neurath, Prinzessin Viktoria, Roddergrube) erworben, eine Hamburger Ausfuhr- und Reedereifirma, eine Flensburger Reederei aufgekauft und eine unter Hugo Stinnes' eigenem Namen laufende Aktiengesellschaft für Seeschiffahrt und Überseehandel in Hamburg begründet worden. Weit umfassender waren freilich die Pläne, in denen er die belgische Industrie mit der deutschen vereinigen wollte. Wenn ihn auch sein nüchterner Verstand von der Beteiligung an der Adresse abhielt, mit der Deutschlands Intelligenz, Handel und Industrie bereits 1915 vom Reichskanzler die Verteilung des Felles des noch nicht erlegten Bären forderten, so glaubte er doch an den deutschen Sieg und damit an eine künftige, von Deutschland geleitete europäische Gesamtwirtschaft, was übrigens auch bei der oben berührten Verbringung der belgischen Zivilarbeiter mitspielte. Daß er sogar, wie Raphael in seiner undeutlichen Lebhaftigkeit ihm unterzulegen scheint, noch während des Krieges gemeint habe, Amerika durch eine große Anleihe am Schicksal Deutschlands beteiligen zu können, ist nach seiner Denkart unwahrscheinlich. Das wäre früher vielleicht möglich gewesen. Seit Beginn des Krieges aber stand Amerika — das sahen auch weniger kluge Leute ein — als Reserve bereit, im Augenblick englischer Hilflosigkeit einzuspringen. Aber es kommt darauf nicht mehr viel an. Alles was er während des Krieges an Maßnahmen getroffen, an Entwürfen vorgearbeitet hatte, brach ebenso wie das ganze Gebäude überhaupt, mit dem Ausgange des Kriegs in der Revolution und in der Auflösung der deutschen Wirtschaft zusammen.

Bis hierher bietet Hugo Stinnes' Gang kaum mehr Interesse als der jedes andern großen Industriekapitäns, wie die Thyssen, Kirdorf usw. Aber nun kam das Wunder. Zwei Jahre nach dem Kriege und der Revolution stand das Industriekonsortium der Siemens-Rheinelbe-Schuckert-Union da, der sog. Stinneskonzern, der die deutsche Wirtschaft wieder zusammenschloß, und zwar in einem Umfange, der, wie oben gesagt, seinen Grenzen nach nicht einmal genau bekannt ist, daher fast märchenhaft erschien und im Inlande wie im Auslande bald mit staunender Bewunderung, bald mit Furcht vor dem Ungeheuren betrachtet wurde. Siemens und Schuckert sind die bekannten Träger des größeren Teiles der deutschen Elektrizitätsindustrie, Rheinelbe bedeutet die Gelsenkirchener Bergwerksgesellschaft, Union die Dortmunder Union; jedes Stück für sich ein großer Konzern mit bedeutenden Anhängseln und Beziehungen, wie z. B. Siemens und Schuckert mit der dem Stinneskonzern nicht angehörigen Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft vielfach gemeinsam an andern großen Werken beteiligt sind, und das Ganze natürlich mit der dem wirtschaftlichen Gravitationsgesetze entsprechenden Anziehungskraft. Nach Holland, nach der Schweiz, nach Steiermark reichte der Stinneskonzern. Er beschränkte sich nicht mehr auf Kohle, Eisen und Elektrizität, sondern erfaßte auch Holz, Zellstoff, chemische Industrie, Papierfabrikation usw. Zeitungen wurden aufgekauft, und schließlich sogar eine der größten Banken, die Berliner Handels-Gesellschaft. Es gab kaum noch ein wichtiges Glied in Handel und Industrie, das nicht irgendwie zum Stinneskonzern in Beziehung stand, und alle diese Beziehungen liefen in einer Persönlichkeit zusammen: Hugo Stinnes. Nicht daß er überall der leitende Direktor gewesen wäre oder gar als stärkster Aktionär entscheidend hätte eingreifen können. Im Gegenteil: gegenüber dem vom Stinneskonzern umschlossenen Kapital war er ein verhältnismäßig armer Mann, ein König mit knapper Zivilliste. Sein Reich glich einem modernen Staate mit weit entwickelter Selbstverwaltung. Aber aller Augen in diesem Reiche waren auf ihn gerichtet. Er wurde wie ein Phänomen der Allmacht betrachtet. Raphael führt die damalige Notiz eines Stockholmer Witzblattes an, daß Hugo Stinnes ganz Europa für eigene Rechnung gekauft und alle Einwohner in Angestellte mit festem Gehalt und Tantieme umgewandelt habe.

Schon die Tatsache an sich würde genügen, den großen Mann erscheinen zu lassen. Aber wie entstand sie? Es war, namentlich zu Anfang, nicht überall freiwillige Hingebung; zuweilen hat er auch zu Gewaltmitteln gegriffen, z. B. ein Unternehmen, dessen Aktionäre einen zu hohen Nutzen für den Anschluß forderten, durch Sperren des Bankkredites — dazu hatte er bereits die Macht — schlechtweg gezwungen. Manche haben es auch abgelehnt, ihre Selbständigkeit aufzugeben, wie z. B. die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, wenn sie auch eine Berührung mit dem Stinneskonzern gar nicht entbehren konnten. Man kann auch nicht sagen, daß Hugo Stinnes durch besonders blendende Erfolge die Welt betäubt und mit sich gerissen habe. Gerade seine großartigsten Pläne sind oft gescheitert: sein Auftreten in Spaa wurde durch die eigene deutsche Regierung gehindert, seine Verhandlungen mit Loucheur und Lubersac über eine praktische Reparation fanden keinen Boden, und ebenso ist die große Idee ein unbeachtetes Manuskript geblieben, „unter Führung desjenigen Staates, der heute als Gläubiger der Welt auftritt, einen wirtschaftlichen Völkerbund ins Leben zu rufen, dem jeder Staat angehören könnte, und dessen Mitglieder sich einheitlichen Abgaben zugunsten einer Völkerbundskasse zu unterwerfen haben würden;

diese Abgaben müßten für die Verzinsung und Amortisierung einer großen, steuerfreien Völkerbundsanleihe dienen, aus der die finanziellen Folgen des Krieges gedeckt würden.“ So hat auch der innerpolitische Versuch, die deutschen Eisenbahnen in seinen Konzern zu bringen, damit er selbst im Wege ihrer Verpfändung an England die Reparation erledige, mit einem Fiasko geendet, wohl nicht ohne Grund, wenngleich die nunmehrige Lösung auch bemängelt wird. Vor allem aber ist es dem Stinneskonzern auch in seiner weitesten Ausdehnung nicht gelungen, die deutsche Wirtschaft in der Welt wieder so zu festigen, daß sie selbst stehen könnte. Das Unmögliche kann auch das Genie nicht möglich machen, und Raphaels Erwägung scheint zuzutreffen, daß gegenüber der Stellung vor dem Kriege „der größere, aufgeschwellte Konzern von heute auf einer weit geringeren wirklichen Macht beruht als früher, daß der verhältnismäßige Anteil seines Schöpfers an ihm verringert und weniger fest begründet ist.“ Wie kam es, daß trotzdem alles nach dem einen Punkte zu gravitieren schien?

Den Grundzug der Antwort auf diese Frage gibt die Art der Persönlichkeit: in jeder Lage des Lebens mit unbedingter Klarheit, Offenheit und Unerschrockenheit aufzutreten und — selbst zu handeln. Bezeichnend ist hier der oft hervorgehobene Gegensatz von Hugo Stinnes und Rathenau, der eigentlich in der geistigen Hinsicht des Erkennens, des Urteilens und der Zielrichtung einen Widerspruch kaum enthielt, aber in der praktischen Gestaltung freilich bis auf den Grund ging. Rathenaus geistige Bedeutung, die Großzügigkeit seines Bestrebens und vor allem die Lücke, die sein Tod in das damalige Gefüge gerissen hat, sollen hier keineswegs verkannt werden. Sein Verhalten und Vorgehen wurden aber grundsätzlich deduktiv durch die Vorstellung einer neuen Weltära geleitet, wobei dann naturgemäß die neuen Ereignisse allemal bestimmend einwirkten. Hugo Stinnes trat umgekehrt induktiv an die tatsächliche Lage, je wie sie sich im Augenblicke bot, mit der Frage heran: was habe ich hier zu tun, zu handeln und zu arbeiten, um aus der Verschwommenheit der gärenden Vorstellungen die Wirklichkeit zu retten? Sein Vorgehen in den damaligen Zuständen wird durch das Goethesche Wort gekennzeichnet:

Ich verfluchte das Gewäsche,
Rannte meinen alten Lauf:
Narre! wenn es brennt, so lösche,
Hat's gebrannt — bau wieder auf!

Das Erkennen der Notwendigkeit ergibt die Pflicht, und das die Pflicht erfüllende Handeln gibt mehr, als das noch so gründliche und begrifflich richtige Erwägen und Streben, im Leben die Entscheidung. Nur so wird in dem wilden Wogen der streitenden Anschauungen, Interessen und Gelüste der rettende Pfahl hingestellt, an den sich auch die Gegner anklammern, um sich nach diesem Festpunkte erst einmal über die eigenen Schwimmbewegungen, deren Richtung und Ziel klar zu werden. Das war etwa die Stellung, die Hugo Stinnes eingenommen hat. „Der Mann ist er gewesen, als alles versank, der mutig auf gen Himmel den Degen noch schwang“ — sagt E. M. Arndt vom Marschall Vorwärts. Von Hugo Stinnes gilt das Gleiche. Daß sich nach solchem Punkt die Wandelsterne hinbewegten, ist eigentlich gar nicht so wunderbar.

Nun fordert freilich die Gerechtigkeit das Bekenntnis, daß er damals nicht der einzige Mann dieser Art in Deutschland gewesen ist, und weiter ist auch diese Art zunächst nur eine Form: man kann den Degen auf gen Himmel schwingen und doch nur ein Theaterheld sein. Indessen steckte bei Hugo Stinnes hinter der Form ein sachlicher Wert, und zwar ein Wert von solcher Bedeutung, daß dieser Mann über andere hinausragt. Man hat sein Auftreten meist in der Fassung beurteilt: er habe „den Primat der Wirtschaft gegenüber der Politik“ feststellen wollen, und das ist auch nicht ganz unrichtig, zumal in den damaligen Zuständen jedes kraftvolle Vorgehen ein derartiges Bild zeigen mußte. Nur kann ein solches Urteil die Sache schon deshalb nicht erschöpfen, weil Wirtschaft und Politik, so sehr man gerade in neuester Zeit diese Begriffe in Gegensatz zu bringen beliebt, einen wirklichen Gegensatz nicht bieten. Denn sie hängen ursächlich unmittelbar voneinander ab; ohne wirtschaftliche Sicherheit kann eine brauchbare Politik nicht geführt werden, und ohne gehörige Politik geht die Wirtschaft zugrunde. Auch weitergehende Betrachtungen, die Hugo Stinnes als internationales Universalgenie der Wirtschaft feiern, auch Raphaels an sich geistvolle Erwägungen, die ihn als „kosmopolitischen Nationalisten“ reklamieren, ohne diese unverständliche contradictio in adjecto näher zu erklären, treffen nicht den Kern der Sache. Zu uferlosen Phantasien paßt die Figur nicht. Was den eigentlichen geschichtlichen Wert dieses Mannes ausmacht, liegt auf einem anderen Gebiete, nämlich in der sozialen Wirtschaftspolitik seines Landes.

Sieht man nur auf deren äußere Gestaltung, so hat er gegenüber seinem früheren Verhalten zunächst zurückweichen müssen. Er war einst der entschiedene Gegner der Organisation der Arbeiter gewesen; namentlich im großen Bergarbeiterstreik von 1906 — soweit geht Raphael nicht zurück — hatte er vor allen den Gedanken einer gemeinsamen Vertretung der Arbeiterschaft in Gestalt der damaligen Siebener-Kommission von vornherein abgelehnt. Jetzt hat gerade er sofort nach der Revolution die noch widerstrebenden Arbeitgeber mit den Arbeitnehmern in der Idee der Zentralarbeitsgemeinschaften zusammengebracht und damit die gefährlichste Schärfe des Gegensatzes abgebrochen, und als er zwei Jahre später seinen großen Plan der Gemeinschaft der Kohlenzechen und der Kohlenverbraucher aufstellte, war einer der wichtigsten Punkte, auch die Arbeiterschaft an das finanzielle Interesse der Industrie zu binden, was er durch Zulassen besonderer Kleinaktien erreichen wollte. Überall betont er das gemeinsame Ziel der Arbeit, das allerdings nicht durch feindliches Mitreden, wohl aber durch breites Mittun der Arbeiter gefördert werde, dafür aber jeden wirklichen Mitarbeiter nach seinen Fähigkeiten zu jeder Stellung innerhalb der Arbeit berufe. Man hat diesen scheinbaren Stellungswechsel gerade auf seiten der Arbeiterschaft mit Argwohn betrachtet und auch sonst nur ein opportunistisches Manöver sehen wollen, das sich freilich, da die Politik immer die Kunst des Möglichen bleibt, wohl aus der Umwälzung der Dinge und der Anschauungen rechtfertigen ließe. Indessen reicht diese Erklärung nicht aus. Ein Mann wie Hugo Stinnes ändert sich nicht so leicht. Gewiß hat die Umwälzung mitgesprochen, aber in einem ganz anderen Sinne. Nach seiner Auffassung galt nunmehr für den Arbeitnehmer wie für den Arbeitgeber der Satz „tua res agitur“ in derselben Bedeutung. Er hatte erkannt, daß der Streit, der auch ihn einst bewegte, nur um die Form der politischen Macht gehe, während jetzt die Sache selbst in Gefahr war, und um den Preis, diese Gefahr abzuwehren, erschien ihm die Form gleichgültig. Er hatte erkannt, daß diese Gefahr in der sachlichen Hohlheit der Sozialdemokratie begründet ist; danach hat er gehandelt, und darin liegt der Wert seines Wirkens, der Erfolg seines Lebens.

Was die Wissenschaft der Volkswirtschaft in Jahrzehnten nicht zuwege brachte, da sie den Begründer der internationalen Sozialdemokratie Karl Marx bald als böslichen Irrlehrer verketzerte, bald als Weltgenie in den Himmel erhob, das vermochte das naive Erkennen eines in der Sache und sich selbst sicheren Charakters, nämlich zum allgemeinen Verständnis zu bringen, daß Karl Marx Kapital und Kapitalsmißbrauch verwechselt, daß beide begrifflich nichts miteinander zu tun haben, daß jedenfalls das Kapital als Erscheinungsform nicht Ursache, vor allem nicht Ursache der Erscheinung selbst sein kann. Die Wissenschaft soll damit nicht hinabgesetzt werden; sie ist hier ohnmächtig, weil ihre Ergebnisse erfahrungsgemäß erst im langen Verlaufe der Entwicklung der Menschheit zu wirken pflegen, die jeweiligen Bewegungen dieser Menschheit aber wenig beeinflussen. Dazu gehört die Tat, und es

soll auch nicht verkannt werden, daß die äußeren Umstände, deren die Tat bedarf, jetzt erst in günstiger Weise gegeben waren. Die Sozialdemokratie mußte erst durch die Revolution bloßgestellt werden, ehe die Tat einsetzen konnte. Dann aber hat Hugo Stinnes eingesetzt und mit unermüdlicher Energie und unerbittlicher Klarheit den Gegner vor das „hic Rhodus, hic salta“ gestellt: was soll erreicht, was also getan werden, und was ist vernünftigerweise als Ergebnis dieses Tuns zu erwarten? Dabei vollzog sich das Ganze mit einer politischen Geschicklichkeit, die an Bismarcks beste Zeiten erinnerte — beide Persönlichkeiten sind sehr ähnlich — und die durch den Bau der „goldenen Brücke“ geradezu den Dank des Gegners erntete, nämlich mit dem gründlichen tatsächlichen Beweise, daß die weltbewegenden Ideen an der harten Wirklichkeit scheitern müßten. Das kommunistische Manifest des Karl Marx, daß „das Proletariat nichts als seine Ketten zu verlieren, aber eine Welt zu gewinnen habe“, war nur um den Preis durchführbar, daß die bisherige „Welt“ erst einmal vollkommen zertrümmert wurde. Soweit wollte die Sozialdemokratie selbst nicht gehen, und dann konnten allerdings die Hoffnungen, die man der Masse gemacht hatte, nicht erfüllt werden. In diesem Dilemma war es eine Erlösung, daß der andere Teil mit überzeugender Gewißheit die leidige Unmöglichkeit der Theorie bestätigte und dafür die praktische Möglichkeit der gemeinsamen Arbeit bot. So wurde Hugo Stinnes auch für die Sozialdemokratie eine Größe, auf die man sich berufen konnte. Die sogenannte „Sozialisierung“, die kaum jemals ernstlich gewollt war, ließ man im Keime stecken, das Unternehmertum wurde als unentbehrlich anerkannt, der dem Kommunismus nicht allzufern stehende Adolf Cohen bekannte: „In dem Augenblick, wo wir uns auf den Boden der Tatsachen stellen müssen, haben Resolutionen keinen Wert“ — und Philipp Scheidemann sagte einem fragenden Journalisten: „Möge meine Hand verdorren, wenn es Stinnes nicht gelingt, das wirtschaftliche Gleichgewicht wiederherzustellen, auf dem allein eine gesunde Arbeiterbewegung in Deutschland möglich ist!“ (Rote Fahne vom 4. Juni 1922.)

Daß die Tat so wirkt, liegt freilich in der metaphysischen Wucht der handelnden Persönlichkeit. Der Kapitalsmißbrauch, der Unfug der kleinen Geister, die in selbstsüchtigem Dünkel glauben, mit ihrem Gelde machen zu können, was ihnen gerade die eigene Lust sagt, war einem Manne wie Hugo Stinnes fremd. Für ihn bedeutete das Kapital nichts weiter als die unumgängliche Gestaltung der Wirtschaft, den Vorgang, den z. B. jeder besorgt, der sich statt der einzelnen Zigarre eine Kiste Zigarren kauft, kurz: die Voraussicht auf den kommenden Tag. In diesem Geiste war auch seine persönliche Lebenshaltung, die manchen kurios erscheinen mochte, für seine Mitarbeiter aller Grade ein erdrückender Beweis der Richtigkeit seiner Führung, zumal sie sich ohne alle Künstelei aus der Art des Menschen ergab. Sie ging kaum über die eines sog. qualifizierten Arbeiters hinaus, und wenn er natürlich auch verdienen wollte, so wollte er das, um weiter im großen arbeiten zu können. Sehr umfangreich ist dies Verdienen übrigens nicht einmal gewesen. In dem Konzern, der mit Milliarden arbeitete, erübrigte der Führer so viel, daß nach seinem Tode der Versuch des Sohnes, ein paar Millionen als Eigenvermögen herauszunehmen und sicherzustellen, das ganze Gebäude ins Wanken brachte. Es ist bekannt, wie diese Tatsache seinerzeit allgemeines Erstaunen auslöste. Das also war des Pudels Kern, der Rest der gewaltigen Herrschaft, der Erfolg dieses weltbewegenden Lebens? Nein, das war vielmehr die Besiegelung dieses Lebens, dem das Kapital niemals als solches, sondern immer nur als Mittel zum Zweck Wert gehabt hatte, um die immer neue Werte schaffende Arbeit zu ermöglichen. Wie der Steiger, der die Höhe mit Hilfe der Leiter erklimmt, im Weiterschreiten nicht mehr nach der Leiter fragt, so fragt der Herr der Arbeit, wenn er deren Fortgang sieht, nicht mehr, wie sie zuwege gebracht wurde. Daß sie weitergehe, auch wenn er nicht mehr lebt, ist Sache dessen, der ihm in der Tatkraft nachfolgen wird. Alexander der Große sagte im Sterben auf die Frage, wer sein Nachfolger sein solle: der Würdigste. Wird er sich auch für Deutschlands Wirtschaft finden — das ist die Frage.

Übrigens gibt diese Behandlung von Kapital und Arbeit noch einen weitern Ausblick. Hugo Stinnes war bekanntlich der typische Vertreter der privatwirtschaftlichen Auffassung. Aus seinem Namen wurde das Schlagwort „Stinnesieren“ für Entstaatlichen gebildet. Trotzdem bewegt sich sein Handeln auch in gemeinwirtschaftlicher Richtung. Aristoteles hat einmal vom Staate gesagt, daß jede Staatsform die beste sei, bei der die Herrschenden das Wohl der Allgemeinheit im Auge haben, und jede die schlechteste, bei der die Herrschenden ihr eigenes Wohl betreiben. Dieser sachliche Gegensatz also macht allein den Unterschied; alles andere ist gleichgültige Form. Dasselbe gilt auch für die Wirtschaft. Schon in der Form war ein Mann, der so überzeugt, ernst und klar seine Sache führte, einer unsicheren Gemeinwirtschaft überlegen, wenn ihm auch z. B. sein Vorstoß auf die Eisenbahnen nicht gelungen ist. Vor allem aber war sein Auftreten sachlich eine gemeinwirtschaftliche Lehre. Keine der beiden Formen, Gemeinwirtschaft oder Privatwirtschaft, kann eine Berechtigung a priori für sich geltend machen. Ihre Anwendung ist allemal eine praktische Frage. Überall wo die Sache noch der Pioniertätigkeit des durch den privaten Eigennutz geschärften individuellen Intellekts bedarf, ist die Privatwirtschaft am Platze. Überall wo die Sache durch die Erfahrung soweit festgelegt worden ist, daß ihr Betrieb ohne Beanspruchung eines besonderen privaten Intellekts nur noch dem privaten Nutzen dienen würde, ist es richtiger, solche bloße Ausnutzung durch Gemeinwirtschaft dem gemeinen Wohle zuzuführen. Solange diese Entscheidung nicht mit hinreichender Sicherheit getroffen werden kann, wird das Gemeinwohl am besten gefördert, wenn alles sich der gemeinsamen Arbeit richtig einordnet, der einzelne an seinem Teile auf Hebung des Einzelwohlstands hinarbeitet, die Gemeinschaft durch Beibringen des Kapitals bei dieser Arbeit derart mitwirkt, daß sie aus der Summe des gehobenen Einzelwohlstands, sei es durch unmittelbare Beteiligung, sei es durch Besteuerung, ihre Bedürfnisse zu befriedigen vermag. Dieser Gedanke scheint Hugo Stinnes mit seiner intensiven Verbindung von Arbeit und Verwertung zu seinem Plan der „Wirtschaftsprovinzen“ geführt zu haben. Jedenfalls dreht sich erst einmal alles um die gemeinsame Arbeit an der Sache; nachher mag die Form kommen.

Raphael begibt sich, um ein Gesamtbild zu finden, auch auf das Gebiet der Philosophie und bringt neben der Bezugnahme auf mancherlei französische Literaten auch das Wort eines Grafen Keyserling: „Die Grundlage des heutigen internationalen Wirtschaftslebens unterscheidet sich nicht viel von der der Religion, so daß es niemand zu verwundern brauchte, wenn ein Metaphysiker ihre Gesetze und Gründe studiert.“ Mit solchen Phrasen in Verbindung gebracht zu werden, hat Hugo Stinnes nicht verdient. Es ist auch verkehrt, ihm einen „Idealismus“ abzusprechen. Daß die wissenschaftliche Terminologie unter diesem Worte (im Gegensatz zum Realismus) etwas ganz anderes begreift, als Raphael sich träumen läßt, mag noch hingehen. Aber man sollte den Namen wenigstens nicht für Phantasterei oder ähnliches verwenden und solches Vorgehen nicht noch mit Sentenzen begleiten, wie: „Er würde jede Beschäftigung mit dem geheiligten Ideal, selbst mit der Moral, ablehnen, wenn sie ihn von dringenderen Geschäften abhielte“ — „Jede Verstandeskonstruktion erscheint ihm als schematisch und somit als falsch, zwecklos und gefährlich“ — „Eine Handlung ohne irgendeinen Gedanken ist unvorstellbar“ — „Man verwechsle Wirklichkeitssinn nicht mit Trivialität, noch Deutlichkeit mit engen Begriffen“ usw. Allenfalls könnte man einem zwar nicht wissenschaftlichen, aber weitverbreiteten Sprachgebrauche darin folgen, daß unter Idealismus die ethische Grundform der Lebenseinstellung ver-

standen wird, die alles einer beherrschenden Vorstellung einordnet. In diesem Sinne aber war Hugo Stinnes reinster Idealist. Er kannte nichts weiter, als mit dem Pfunde zu arbeiten, das ihm die Schöpfung anvertraut hatte. Sein ganzes Leben war eine Wiedergabe des Gedankens, den Nelson in seinem berühmten Tagesbefehle von Trafalgar ausdrückte: England exspects every man to do his duty — daß jeder seine Schuldigkeit tut. Wer dies Wort durchgedacht hat, wird wissen, was es besagen will und — was seine Befolgung besagt.

Hundertzehn Jahre Wiener Technik.

Von Sektionschef a. D. Dr. **Engelberg**, Wien.

Am 6. November 1915 waren 100 Jahre seit der Gründung der Technischen Hochschule in Wien verflossen. Auf die Feier dieses Gedenktages mußte damals infolge des Wütens des Weltkrieges verzichtet werden. Sie wurde am 6. November 1925, an dem Gedenktage des 110jährigen Bestandes der Hochschule in Verbindung mit der Inauguration des für das Studienjahr 1925—26 neugewählten Rektors, nachgeholt. Der Feier wohnten Bundespräsident Dr. Hainisch und Bundesminister für Unterricht Dr. Schneider nebst vielen offiziellen Gästen, ferner die aus dem feierlichen Anlasse neu ernannten Ehrenbürger der Wiener Technik bei. In richtiger Erkenntnis, daß die Hochschule ihrer Aufgabe, der Lehre und Forschung, nicht allein aus sich selbst heraus und mit der durch die gegenwärtige Staatslage geldlich beschränkten Hilfe der Staatsverwaltung erfüllen könne, daß sie vielmehr der Mitwirkung aller jener Kreise bedürfe, die geistig und vermöge ihrer Berufsstellung Anteil haben an der Erhaltung dieses alten Kulturmittelpunktes in Wien, hatte das Professorenkollegium anläßlich des 110jährigen Bestandes der Technischen Hochschule den von der Bundesregierung genehmigten Beschluß gefaßt, die Würde von akademischen Ehrenbürgern zu schaffen. Zum akademischen Ehrenbürger kann ernannt werden:

wer sich hervorragende Verdienste um die Hochschule erworben hat,
wer der Wissenschaft, Technik und Kunst besondere Dienste leistet,
wer sich in Staat, Gemeinde und Wirtschaftsleben Verdienste erworben hat, die zu ehren die Hochschule sich berufen fühlt,
endlich Vertreter hervorragender Körperschaften, die mit der Hochschule in enge Beziehungen getreten sind.

Die Ernennung erfolgt auf Antrag einer Fachabteilung durch Beschluß des Professorenkollegiums und ist öffentlich kundzutun. Die neugeschaffene Würde des akademischen Ehrenbürgers soll nicht in Wettbewerb treten mit dem Ehrendoktorat, und es soll zwischen beiden kein Rangunterschied bestehen; sie sollen nebeneinander als besondere Ehrungen, die die Hochschule zu vergeben hat, verliehen werden, auch können sich beide Würden in derselben Persönlichkeit vereinen.

Der Reihe der neuen akademischen Würdenträger, die Persönlichkeiten aus allen Kreisen des öffentlichen Wirkens, Professoren ausländischer Technischer Hochschulen, staatliche Funktionäre, Männer des Wirtschaftslebens und Künstler umfaßt, gehören unter anderem auch an: Sektionschef Ing. Dittes, Direktor der Elektrisierungsdirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Sektionschef a. D. Ing. Enderes, Präsident des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins, und Sektionschef Dr. Exner, Präsident des Technischen Versuchsamtes in Wien.

Der abtretende Rektor, Professor Dr. Saliger, hielt eine gedankentiefe Festrede, in der er ausführte, die Feierstunde der Technischen Hochschule heiße einen Augenblick nachsinnen über Zweck und Ziel der neuzeitlichen Technik, sich ihrer Stellung innezuwerden im Geistesleben der Zeit und in dem immerwährenden Sehnen der Menschenseele, der Schwerkraft zu entfliehen zum dunklen Saum der Unendlichkeit. Die Menschen der Gegenwart gewöhnen sich mit außerordentlicher Geschwindigkeit an den Gebrauch neuer technischer Errungenschaften, die ihnen Bequemlichkeit und Vergnügen bieten und die sie bald mit einer fast gedankenlosen Selbstverständlichkeit benützen wie ein altes Erbteil. Die wenigsten Zeitgenossen seien sich bewußt, welche ungeheure Summe von Denkarbeit und Ordnungskraft erforderlich gewesen sei und ständig geleistet werden müsse, um diese Dinge zu schaffen, und wie viele kühne Segler ruhmlos verweht werden, die niemals den Hafen des Erfolges erreichen. Der Erfindung der Dampfmaschine und des Eisens als Baustoff folgte die Eisenbahn; das seien die drei Tatsachen, die das technische Zeitalter einleiteten, das Antlitz der Erde im 19. Jahrhundert stärker veränderten als vergangene Jahrtausende der Geschichte und das Leben der ganzen Menschheit aufs tiefste beeinflußt haben. Die Ausbeutung der Erz- und Kohlenschätze und der Ölvorräte der Erde sei zu vor hundert Jahren ungeahntem Riesenmaß angewachsen, um dem steigenden Kraft- und Lichtbedürfnis des Verkehrs, der Industrie und des häuslichen Herdes zu genügen. Die Elektrotechnik habe die gewaltigen Kräfte des Wassers nutzbar gemacht, indem sie ihre Weiterleitung in entfernte Gegenden und ihre beliebige Verteilung ermöglichte. Im Bauwesen habe die Erfindung des Eisenbetons Bauwerke in bisher unerreichter Gestaltungsfähigkeit und Dauerhaftigkeit erstehen lassen. Die Chemie dringe immer tiefer in das Geheimnis der Natur ein und habe unzählige neue Stoffe für Wohlfahrt und Zerstörung geschaffen. Die Technik habe den kühnen Traum der Menschen seit Urzeiten erfüllt, daß sie fliegen können über Berge und Meere und ihre Stimmen auf elektrischen Schallwellen um den Erdball tragen. Diese Entwicklung sei möglich geworden durch das Emporsteigen der ursprünglich handwerksmäßigen Technik zur wissenschaftlichen Technik, deren Grundlagen einerseits die Mathematik und Mechanik, andererseits die streng geordnete Naturbeobachtung und die Naturwissenschaften überhaupt sind. Über das Wesen der neuzeitlichen Technik herrsche aber in weiten Kreisen der schwere Irrtum, als wenn sie die Ursache der stofflichen Weltauffassung wäre und die Menschen in körperliche und geistige Unfreiheit kette. Diese Auffassung, die eine ersichtliche Wertminderung der Technik und eine Verringerung der öffentlichen Geltung des Ingenieurstandes zur Folge habe, sei ganz oberflächlich. Die technische Wissenschaft und ihre Früchte seien nicht als Endzweck zu betrachten. Denn sie wolle dem Menschen die Machtmittel verschaffen, deren er zur Besiegung der feindlichen Naturkräfte bedürfe, damit er, befreit von äußeren Hemmungen, dem höheren Ziel zustrebe, der geistigen und sittlichen Vervollkommnung seines ganzen Geschlechtes.

Prorektor Dr. Saliger gedachte sodann der vor 110 Jahren am 6. November 1815 im Beisein der Minister und Würdenträger stattgefundenen feierlichen Eröffnung des k. k. polytechnischen Institutes, bei der sein erster Direktor Josef Johann von Prechtl die Festrede hielt, gab eine gedrängte Übersicht über die Entwicklung der Technischen Hochschule seit ihrer Gründung und überreichte den neuernannten Ehrenbürgern das äußere Zeichen ihrer neuen Würde, die vom Bildhauer Zita geschaffene Denkmünze und das Ehrenbürgerband. Mit der Antrittsrede des neugewählten Rector Magnificus Dr. Mache fand die eindrucksvolle Feier dieses bedeutsamen Gedenktages der Wiener Technischen Hochschule ihren Abschluß.

Es ist eine sonderbare Schicksalsfügung, daß es der Wiener Technik — auch abgesehen vom Jahre 1915 — bisher nicht gegönnt war, die üblichen Gedenktage längeren Bestandes in festlicher Weise zu begehen. Im Jahre 1865 kam es weder zu einer Feier des 50jährigen Institutsbestandes, noch zur Herausgabe der geplanten Festschrift, und auch im Jahre 1890, anläßlich des 75jährigen Bestandes, scheiterte die gleiche Absicht. Dagegen war für die herannahende Jahrhundertfeier schon im Studienjahre 1904—1905 vom Professorenkollegium die Herausgabe einer monumentalen Geschichte der Wiener Technik ins Auge gefaßt worden, für deren Vorbereitung und sachgemäße Drucklegung ein Komitee, bestehend aus dem jeweiligen Rektor, sechs Professoren und dem Kanzleidirektor als Schriftführer eingesetzt wurde. Die im Auftrage des Professorenkollegiums von Hofrat Prof. Dr. Josef Neuwirth als zusammenfassendem Bearbeiter herausgegebene Denkschrift „Die k. k. Technische Hochschule in Wien 1815—1915" ist ein stattlicher Quartband von 700 Seiten. Die Gedenkschrift zerfällt in zwei, an Umfang fast gleiche Hauptteile. Der 1. Teil behandelt in ausführlichster Weise die Organisation und Ausgestaltung der Lehranstalt, der zweite Teil ihre innere und äußere Entwicklung in fünf Unterabteilungen. Von diesen beansprucht besonderes Interesse der Abschnitt über den Unterricht und seine Hilfsmittel, der 29 Einzelabhandlungen über Entstehung und Entwicklung der Lehrkanzeln und der zugehörigen Sammlungen, über das Prüfungswesen, über die Mitwirkung der Hochschule bei der Heranbildung von Mittelschullehrern und über die Bücherei enthält. Dr. Neuwirth hat dieser mit 6. November 1915 abgeschlossenen Gedenkschrift zum 110jährigen Gedenktage einen für die breitere Öffentlichkeit bestimmten knapp gefaßten Auszug folgen lassen, der zugleich inhaltlich eine Ergänzung der monumentalen Gedenkschrift bis zum Jahre 1925 bildet.

Wir halten den vorliegenden Anlaß für geeignet, um einige bemerkenswerte Angaben über Entstehung und Entwicklung der Wiener Technischen Hochschule vorzuführen, wobei wir uns hauptsächlich auf die eben angeführten Quellen stützen.

Als Geburtstag des Gedankens der Errichtung höherer technischer Institute in Österreich kann der 27. September 1797 angesehen werden. An diesem Tage ordnete Kaiser Franz die Vorlage eines umständlichen Planes für die Schaffung höherer technischer Institute, deren vorzüglicher Nutzen ihm einleuchtend schien, an. Schon im folgenden Jahre lag ein von dem Prager Professor Franz Josef Gerstner ausgearbeiteter Entwurf für eine in Wien zu errichtende polytechnische Lehranstalt vor, zu dessen Verwirklichung es aber nicht kam. Dagegen wurde 1806 in etwas vereinfachter Form das polytechnische Institut in Prag gegründet, das sich also als ältestes polytechnisches Institut deutscher Zunge im alten Österreich darstellt. Wiewohl Kaiser Franz schon 1805 dem Präsidenten der Studienhofkommission den Prager Organisationsplan behufs Erstattung eines Gutachtens hatte zugehen lassen, ob es notwendig und nützlich wäre, etwas ähnliches in Wien zu errichten, mußten mehrere durch Kompetenzstreitigkeiten der obersten Behörden ausgefüllte Jahre nutzlos verstreichen. Erst im Herbst 1810 beauftragte die Hofkammer, der die Errichtung eines solchen Institutes nie dringender erschien als in den gegenwärtigen Verhältnissen, „wo nach einer Reihe verheerender Kriege und einem beträchtlichen territorialen Verluste die Entwicklung und Benutzung der noch vorhandenen Nationalkräfte beinahe die einzigen Mittel seien, um die dem Staate geschlagenen tiefen Wunden allmählich zu heilen“, den früheren Direktor der Triester Realschule Johann Josef Prechtl, einen Organisationsplan auszuarbeiten, der zwei Jahre darauf mit Schlußanträgen dem Kaiser unterbreitet wurde. Schon in diesem ersten Plane, der die Schaffung von drei Sektionen, einer chemisch-technischen, einer mathematisch-technischen und einer empirisch-technischen, vorsah, bezeichnet Prechtl die Errichtung einer öffentlichen Lehranstalt zur Beförderung der Nationalindustrie als ein sowohl für Wien wie auch für die ganze Monarchie notwendiges Unternehmen, als allgemeinen Zweck des Institutes die Emporbringung der inländischen Industrie durch wissenschaftlichen Unterricht, der alles in sich begreifen sollte, was an den Wissenschaften nur immer für die Gewerbe und die mit ihnen in Verbindung stehenden Geschäfte brauchbar, nützlich und notwendig wäre. Prechtl betonte, nicht eine bloß höhere wissenschaftliche Bildungsanstalt, wie etwa die polytechnische Schule in Paris schaffen zu wollen, sein Institut sollte die Interessen des Gegenwartslebens nach Möglichkeit auch praktisch, aber mit zielklarer Beziehung auf die Wissenschaft fördern.

Dem von maßgebenden Faktoren betonten Sparsamkeitsstandpunkte Rechnung tragend, legte Prechtl schon im nächsten Jahre einen neuen, etwas abgeänderten Plan vor, der die kaiserliche Genehmigung fand. Am 24. Dezember 1814 wurde Prechtl zum Direktor des polytechnischen Institutes in Wien ernannt, das am 6. November 1815 feierlich eröffnet wurde. Am 7. November 1815 begannen die Vorlesungen unter Teilnahme von 47 Hörern.

Der von Prechtl über kaiserlichen Auftrag neu bearbeitete, in seiner schließlichen Gestalt 278 Paragraphen umfassende Organisationsplan blieb im großen Ganzen bis zum 17. Oktober 1865 die Grundlage der Entwicklung des polytechnischen Institutes, dessen Zwecke darin wie folgt umschrieben werden:

„Das k. k. polytechnische Institut ist eine Zentralbildungsanstalt für den Handel und für die Gewerbe durch die Verbreitung eines zweckmäßigen, ihre Vervollkommnung begründenden wissenschaftlichen Unterrichtes — ein Sammelplatz für die von den Wissenschaften ausgehenden Beförderungsmittel der gesamten Nationalindustrie, von welchem aus sich Belehrung und Rat für die Vervollkommnung der nützlichen Künste verbreiten — ein Verein nützlicher Kräfte zur Emporhebung des inländischen Fleißes durch jede Art wissenschaftlichen Einflusses und seine Gleichhaltung mit jeder Vervollkommnung des ausländischen darstellend. Das polytechnische Institut wird auf diese Art das Wesentliche dreier Anstalten in sich vereinigen, von denen jede für sich schon wesentlich zur Erhöhung der technischen Künste und des Nationalwohlstandes beitragen wird, nämlich einer technischen Lehranstalt, eines Konservatoriums für Künste und Gewerbe und eines Vereines zur Beförderung der Nationalindustrie. Das polytechnische Institut wird für die gewerbefleißigen Stände, für die nützlichen Künste und für die technischen Staatsdienste dasjenige sein, was Universitäten zunächst für die Bildung der Staatsbeamten und für die Wissenschaften selbst sind.“

Aus dem Schlußsatze ergibt sich klar und deutlich, daß das polytechnische Institut in Wien nach Prechtls Plan von allem Anbeginn als eine den Universitäten gleichkommende Hochschule gedacht war, so daß sich dieselbe wohl als die erste technische Hochschule deutscher Zunge ansprechen läßt, während das Prager Institut bei seiner Entstehung von der Universität nicht vollkommen getrennt war.

Das Institut als Lehranstalt enthielt zwei Abteilungen, eine technische und eine kommerzielle, und eine der Vorbereitung für die beiden Abteilungen dienende Realschule. Gegen den ursprünglichen Plan Prechtls wies also die endgültige Organisation durch Angliederung der Realschule und Schaffung einer besonderen kommerziellen Abteilung neben der technischen Abteilung wesentliche Erweiterungen auf. Die dem Unterrichtsbetriebe dienenden Sammlungen sollten nach Prechtls Plan eine Art technisches Museum zur anschaulichen Darstellung der Industrialkultur und der zu ihr gehörigen Wissenschaften und Hilfsmittel sein. Das Institut sollte ferner die Bildung des Gewerbestandes durch unentgeltliche populäre Vorträge fördern, die vom Jahre 1816 bis Ende der fünfziger Jahre an Sonn- und Feiertagen abgehalten wurden und sich als frühe Vorläufer der in neuerer Zeit zu so großer Verbreitung gelangten volkstümlichen Hochschulkurse darstellen. Das Institut sollte ferner eine aus den Professoren und aus ernannten hervorragenden Mitgliedern des Industrie- und Handelsstandes bestehende Akademie der technischen Wissenschaften, ein Verein zur Beförderung der Nationalindustrie, eine Gesellschaft zur Aufmunterung der Künste und Gewerbe sein, deren Hauptzweck die jährliche Aussetzung bedeutender Preise für Erfindungen und Verbesserungen auf technischem Gebiete zu bilden hatte. Wiewohl die Begründung eines solchen Vereins, von der sich Prechtl die Vervollständigung der praktischen Wirksamkeit des Institutes erhoffte, schon in dem Organisationsplan vorgesehen war und Prechtl in seinen einige Jahre später der kaiserlichen Genehmigung unterbreiteten Einzelvorschlägen mit allem Nachdruck für die Verwirklichung dieses Gedankens eintrat, stieß diese auf Widerstand. Durch die im Jahre 1839 erfolgte Genehmigung der Statuten des niederösterreichischen Gewerbevereins, dessen Gründung die interessierten Kreise infolge des steten Hinausschiebens der Genehmigung der von Prechtl entworfenen Vereinssatzungen beschlossen hatten, war schließlich die Begründung des Vereins zur Beförderung der Nationalindustrie als Bestandteil der Organisation des polytechnischen Institutes überholt und gegenstandslos geworden.

Eine sehr bedeutende Tätigkeit entfaltete das Institut als technische Kunst- oder Begutachtungsbehörde durch Abgabe von Tausenden von Beurteilungen in Patent- und Privilegienangelegenheiten, wodurch es großen Einfluß auf die Entwicklung der Industrie und des Handels gewann.

Besondere Würdigung verdienen schließlich noch die im Organisationsplan Prechtls vorgesehenen Jahrbücher des Instituts, die durch Berichte über die Institutsarbeiten, über in- und ausländische Fortschritte und Entdeckungen und andere wichtige Fragen gleichfalls der Lebendigerhaltung des Interesses weiter Kreise am Institute dienten. Prechtl durfte im Jahre 1829 mit Recht das polytechnische Institut in Wien als die einzige Lehranstalt in Europa bezeichnen, die ein periodisches Werk von diesem Geiste und Umfange lieferte, das zugleich von den Institutsfortschritten und der Gründlichkeit seiner Lehrfächerbehandlung sowie von der Zweckmäßigkeit der Anstaltsorganisation glänzend Zeugnis gab. Leider fand diese bewährte Einrichtung schon 10 Jahre später infolge der geringen Unterstützung von seiten der maßgebenden Behörden ihr Ende.

Überblickt man den Organisationsplan Prechtls und dessen Durchführung, so muß man feststellen, daß in ihm die entwicklungsfähigen Keime für drei Typen später selbständig gewordener Unterrichtsanstalten, der Realschulen, der Handelsschulen und der technischen Hochschulen, ferner die Ansätze zur Entwicklung der gewerblichen Fachschulen, der Staats- und Kunstgewerbeschulen sowie zur Pflege des volkstümlichen Vortragswesens lagen. Während das Prager polytechnische Institut hauptsächlich die Hebung besonderer Industriezweige Böhmens pflegen sollte, wurde so das Wiener Institut für weite Kreise der Bevölkerung eine Zentralbildungsanstalt im wahrsten Sinn des Wortes, bei der die Bedachtnahme auf das Gesamtreich im Vordergrund stand.

Schon das erste Jahrzehnt brachte dem neu geschaffenen Institut einen mächtigen Aufschwung und erwarb ihm im In- und Auslande einen solchen Ruf, daß es der Errichtung ähnlicher Anstalten in- und außerhalb Deutschlands als Muster diente. In einer 1861 erschienen Schrift[1]) sagt der damalige Hörer

[1]) Wilhelm Franz Exner, Das k. k. polytechnische Institut in Wien, seine Gründung, seine Entwicklung und sein gegenwärtiger Zustand. Seinen ehemaligen Kollegen, den Herren Hörern am k. k. polytechnischen Institut in Wien im Studienjahre 1860/61 als ein geringer Beweis seiner Kollegialität gewidmet“. Wien 1861.

Exner hebt darin auch hervor, daß viele Nachbarstaaten durch die Erfolge früher oder später angeregt wurden, denselben Weg zu betreten und dem ähnliches zu schaffen, was in Prag und Wien bereits bestand. Mitteleuropa habe sonach alle Ursache, in dieser sehr wichtigen Angelegenheit Österreich gegenüber dankbar zu sein.

Exner, der jetzt zum Ehrenbürger ernannt wurde, daß die um diese Zeit (1825) erschienenen Zeitschriften und Werke durchgängig das Wiener Institut als ausgezeichnete Lehranstalt schildern. Freilich, meint er weiter, müsse leider auch zugegeben werden, daß das Ausland diese herrlichste Blüte des österreichischen Lebensbaumes der damaligen Zeit mehr würdigte als das Inland und später selbst viele Früchte davon pflückte.

Wenn auch nach dem blendenden Aufstiege des Instituts in den ersten 10 Jahren seines Bestandes die nächsten 20 Jahre das frisch pulsierende Leben des ersten Jahrzehnts vermissen lassen, so genoß das Institut doch bis zu dem 1849 erfolgten Übertritt Prechtls in den Ruhestand ganz außerordentliches Ansehen. Noch im Jahre 1850 konnten die Professoren in einem dem Unterrichtsminister überreichten Promemoria darauf hinweisen, daß die technischen Institute Deutschlands anerkanntermaßen großenteils mehr oder minder glückliche Nachbildungen des Wiener Instituts wären, hinter ihm jedoch an Vollständigkeit der Lehrvorträge und der zum Unterricht dienenden Hilfsmittel weit zurückstünden, und daß Franzosen das Institut als „La gloire de l'empire autrichien", als „Grande école industrielle, bien conçue, bien dirigée, sans analogue chez nous parmi les institutions de l'État" bezeichneten.

Erwähnenswert ist auch, daß das Institut im Jahre 1816, und zwar auf dem Kontinent, die Gasbeleuchtung einführte und den gewonnenen Koks zur Beheizung verwendete und schon 1819 im ganzen Institut eine Dampfheizung einrichtete, deren in den Jahrbüchern des Instituts ausführlich beschriebener Apparat nach Prechtls Versicherung der wahrscheinlich größte Heizapparat seiner Zeit war.

Daß das Institut seine hochangesehene Stellung behaupten konnte und in seinem Rahmen noch die Befriedigung mancher erst später aufgetauchter oder als wichtig erkannter Bedürfnisse bewältigte, stellt — wie Neuwirth mit Recht hervorhebt — dem weit vorausschauenden Blicke Prechtls ein geradezu glänzendes Zeugnis aus und wird seine Schöpfung immerdar als eine der zielklarsten Leistungen des Vormärz bewundern lassen.

Nach dem Umsturzjahre 1848—1849, in dem keine Vorlesungen stattfanden, schied Prechtl von der Anstalt, die er durch 33 Jahre zu ruhmreichem Aufstieg geleitet hatte. Die Umsturzbewegung blieb nicht ohne Einfluß auf das Institut. Die eingeführte Lehrfreiheit im Zusammenhang mit der neugeschaffenen Einrichtung der Privatdozentur wirkte belebend, der Lehrkörper stand in Unterrichtsangelegenheiten dem Direktor beratend und beschließend zur Seite. Bald kam aber der Rückschlag in Form einer militärischen Leitung der Technik, die fast ein Jahrzehnt währte und alle Errungenschaften wieder zunichte machte. So konnte das Institut seinen früheren Rang nicht mehr behaupten und wurde von ausländischen technischen Lehranstalten, denen es früher als Muster diente und die inzwischen das Fachschulsystem eingeführt und den technischen Unterricht durch Vermehrung und Teilung der Lehrkanzeln den Zeitbedürfnissen angepaßt hatten, überflügelt.

Der Grund zu neuer Blüte wurde erst durch das am 17. Oktober 1865 genehmigte neue Statut zur Reorganisation des Wiener Polytechnikums gelegt. Wesentlich war dieser Neuordnung die Übertragung der Leitung an das Professorenkollegium mit einem jährlich zu wählenden Rektor an der Spitze, die Teilung des Instituts in vier technische Fachschulen und eine allgemeine Abteilung, endlich die Einführung strenger Prüfungen zur Erlangung eines Diploms. Nach der neuen Organisation sollte die Lehranstalt nicht mehr die mannigfachen zu weit gesteckten Ziele Prechtls verfolgen, insbesondere nicht mehr mit kommerziellen Bildungsaufgaben sich befassen, die den zwischenzeitig begründeten Handelsakademien zufielen, sondern in weiser Beschränkung nur der Aufgabe dienen, den Unterricht in den Hauptrichtungen des technischen Berufes auf wissenschaftlicher Basis gründlich und erschöpfend zu erteilen und die praktische Durchbildung der Schüler in dem gewählten Berufsfache möglichst weit zu fördern.

Die Neuordnung trat bereits im Studienjahre 1866—1867 in Wirksamkeit und ermöglichte binnen kurzer Zeit die Entfaltung regen wissenschaftlichen Lebens. So trat das unmittelbar nach schweren Kriegsnöten ins Leben gerufene polytechnische Institut gerade in einem Kriegsjahre in eine neue Zeit großzügiger Entwicklung. Durch das Gesetz vom 10. Mai 1872, betreffend die Organisation der technischen Hochschule, wurde dann der mit den höchsten wissenschaftlichen Bildungsaufgaben betrauten Lehranstalt auch der Titel „Technische Hochschule" zuerkannt und endlich durch die Erteilung des Promotionsrechtes und des Titels „Rector Magnificus" an den gewählten Rektor auch äußerlich die vollständige Gleichstellung der technischen Hochschulen mit den Universitäten herbeigeführt.

Die Anfänge des Eisenbahnwesens sind mit den Namen Gerstner und Riepl, zweier Professoren aus der Zeit der Direktion Prechtls, eng verknüpft.

Franz Anton R. v. Gerstner, der erste Professor der praktischen Geometrie, erhielt am 7. September 1824 die erste österreichische Eisenbahnprivilegiumsurkunde für die Errichtung einer Holz- und Eisenbahn zwischen Mauthausen und Budweis, der ersten öffentlichen Eisenbahn auf dem europäischen Festlande, die für Pferdebetrieb eingerichtet war. An den Namen des Professors der Naturwissenschaften Franz X. Riepl knüpft sich die Entstehung der ersten österreichischen Lokomotiveisenbahn, der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Riepls Andenken wurde 1865 durch Aufstellung seiner Büste in der Vorhalle des Wiener Nordbahnhofes geehrt, deren Marmorsockel die Inschrift trägt: „Die a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Herrn Professor Franz Riepl, dem geistigen Schöpfer des großen Werkes". Um die Fertigstellung und Ausgestaltung dieses Werkes erwarb sich dann der Professor für Land-, Wasser- und Straßenbau Josef Stummer R. v. Traunfels die größten Verdienste, der 1843 bis 1882 als Präsident der Nordbahnverwaltung vorstand. Stummer genoß auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen großes Ansehen. Er bekleidete in den Jahren 1859—1881 das Amt eines Vorsitzenden des technischen Ausschusses und wurde dann zum Ehrenpräsidenten dieses Ausschusses ernannt. Es erscheint überraschend, daß trotzdem der Eisenbahnbau an der Wiener polytechnischen Anstalt erst in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts als selbständiger Unterrichtsgegenstand in den Lehrplan aufgenommen wurde, zu einer Zeit, da Österreich bereits Bahnen in der Länge von über 4000 km besaß, da Ghega schon das Meisterwerk der Überschienung des Semmering geschaffen hatte und die Ausführungsarbeiten der Brennerbahn in Angriff genommen waren. Von den Professoren der ersten Periode des Instituts seien hier noch Wilhelm Freiherr von Engerth, der Erbauer der nach ihm benannten viel verbreiteten Lokomotive, und der Chemiker Meißner genannt, der durch sein System der Heizung und Ventilation auch über die Grenzen Österreichs hinaus bekanntgeworden ist.

Aus der großen Zahl hervorragender Männer, die späterhin an der Wiener Technischen Hochschule gewirkt haben oder aus ihr hervorgegangen sind, auch nur die Bedeutenderen aufzuzählen, kann nicht Aufgabe dieser Darstellung sein. Es sollten nur einige Streiflichter auf das Werden und Wachsen einer Hochschule geworfen werden, die schon bald nach ihrer Gründung zu allgemeinem Ansehen in europäischen und außereuropäischen Landen gelangte und ihre geachtete Stellung in der Welt der technischen Fachkreise trotz mannigfacher Widrigkeiten und Schwierigkeiten bis in die Gegenwart zu erhalten vermochte.

Bücherschau.

— **Neuer Stadtplan von Berlin mit besonderer Berücksichtigung der elektrischen Stadtschnellbahnen.** Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen hat einen Stadtplan von Berlin im Maßstab 1 : 22 000 herstellen lassen, der von dem üblichen Darstellungschema insofern abweicht, als er ohne Beeinträchtigung der Übersichtlichkeit des Gesamtbildes von den Verkehrsunternehmungen außer den mit Dampf betriebenen Stadt-, Ring- und Vorortbahnen auch alle Betriebslinien der Hochbahngesellschaft, klar und deutlich zeigt, also das derzeitige gesamte Berliner elektrische Schnellbahnnetz mit allen Bahnhöfen. Ein handlicher Stadtplan, der diese Schnellverkehrsmittel vorzugsweise berücksichtigt, war dem Publikum bisher nicht zugänglich. Der neue Plan ist im wesentlichen eine verkleinerte Wiedergabe des großen Orientierungsplanes, wie er auf allen Stationen der Berliner Hoch- und Untergrundbahngesellschaft ausgehängt ist.

Der verkleinerte Plan reicht westlich bis Spandau und Schlachtensee, nördlich bis Tegelort und Pankow, östlich bis Hohenschönhausen und Baumschulenweg, südlich bis Zehlendorf und Mariendorf, also weit über die Endpunkte des elektrischen Stadtschnellbahnnetzes hinaus. Die Dampfbahnen sind durch starken schwarzen Strich, die im Betriebe der Hochbahn befindlichen elektrischen Schnellbahnen durch starke ausgezogene rote Linie, die im Bau befindlichen elektrischen Schnellbahnen durch rote starkgestrichelte Linie gekennzeichnet; auch die Umsteigestationen sind durch besondere Signatur kenntlich gemacht.

Der Plan ist vielfarbig gedruckt; die bebauten Flächen haben graubraunen, die Wald-, Park- und Wiesenflächen dunkel- bzw. hellgrünen und die Wasserflächen blauen Farbenton erhalten. Der leichteren Unterrichtung wegen sind alle bebauten Straßen mit zahlreichen Hausnummern versehen. Hervorzuheben ist die Übersichtlichkeit des Planes, die saubere lithographische Arbeit und vor allem der klare Druck. Der auf gutem Papier im Format 70/90 cm gedruckte Plan ist als Taschenplan und als Wandplan zu verwenden; er erscheint im Selbstverlage der Hochbahngesellschaft, Berlin W 9, Köthener Straße 12, und ist zum Preise von 2 RM von dort oder durch jede Buchhandlung zu beziehen. W. M.

Leistungsbewertung im reinen Abfertigungs- und Güterkassendienst.

Zu den Ausführungen des Obergütervorstehers Graetsch in Nr. 44 Jahrg. 1925 d. Ztg. habe ich folgendes zu bemerken: Während im Betrieb für fast alle Dienstverrichtungen Normalzeitmaße für die Arbeitszeitberechnungen bekanntgegeben sind, gibt es solche im Verkehrsdienst eigentlich nur für die Fahrkartenausgaben. Solche sind aber auch im Güterabfertigungs- und Stationskassendienst durchaus erwünscht, einmal weil, wie Herr Graetsch richtig ausführt, jeder Bedienstete seine Solleistung kennen muß, dann aber weil die bisher oft selbst innerhalb der Reichsbahndirektionsbezirke ganz verschiedene Handhabung stets zu schiefen Vergleichen und zur Verärgerung ja sogar Minderleistung führt.

Daß im Güterabfertigungsdienst (nur von diesem soll hier die Rede sein) bisher keine Normen eingeführt worden sind, beruht offenbar auf der Erkenntnis, daß fast allerwärts besondere Verhältnisse berücksichtigt werden müssen, und daß diese die „Normen" immer wieder stark korrigieren, also fast hinfällig machen. Immerhin wird man aber gewisse Regelwerte feststellen können. Hat man mit diesen den Personalbedarf für die überall anfallenden Hauptarbeiten ermittelt, dann kann man denjenigen für die Nebenarbeiten schon eher regellos feststellen und kommt so auf den Gesamtbedarf.

Man hat in der Vorkriegszeit im allgemeinen mit einer Solleistung von 70 Frachtbriefen für den Kopf gerechnet. Diese Zahl erscheint heute von vornherein zu hoch, denn die von Herrn Graetsch geschilderten Erschwerungen treffen zu. Will man nun zu einer anderen Festsetzung kommen, so warne ich vor dem Weg, jede Einzelverrichtung nach Minuten mit zwei Dezimalen zu ermitteln. Solche Erhebungen sind meistens unfruchtbar. Dies habe ich selbst bei den Ermittlungen der Stückzeiten für das Gedinge auf Güterböden erfahren. Hier findet man brauchbare Zahlen nur dann, wenn man nicht mit der Uhr hinter einzelnen Arbeitern herläuft, sondern wenn man einen zusammenhängenden Arbeitsvorgang (z. B. die Umladung) durch zuverlässige Gruppen längere Zeit ausführen läßt und daraufhin den Zeitwert einer Tonne errechnet. Kann man schon rein körperliche Verrichtungen nicht nach Einzelverrichtungen bewerten, so ist dies für Geistesarbeit noch weniger der Fall. Herr Graetsch kommt denn auch auf ganz unhaltbare Zahlen. Er hat als Zeitbedarf ermittelt für eine Sendung im Binnenverkehr

Versand 14,00 Minuten
Empfang 18,00 Minuten.

Da ein Abfertigungsbeamter etwa 540 Minuten Tagesarbeitszeit hat, so wären auf den Kopf nur 38,6 Versand- und gar nur 30 Empfangsfrachtbriefe zu rechnen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß hier alle Nebenarbeiten, wie Ermittlungs-, Wagen-, Zolldienst, Schriftwechsel, Personalienbearbeitung usw. gar nicht eingerechnet sind.

Im Reichsbahndirektionsbezirk Mainz sind nach eingehender Prüfung als Normalzahl für größere Güterabfertigungen 60 Frachtbriefpositionen festgesetzt worden. Dabei zählen aus leicht begreiflichen Gründen die Frachtbriefe des internationalen Verkehrs dreifach, die Dienstgutfrachtbriefe nur zur Hälfte und Milchscheine nur mit einem Zehntel. Durch die Anrechnung der Frachtbriefpositionen sind alle Abfertigungsarbeiten abgegolten, insbesondere auch der Kassendienst, worauf ich hier besonders hinweisen möchte, weil ich in zwei anderen Bezirken gefunden habe, daß man diesen dort früher als außerhalb der Positionen liegend besonders bewertet hatte. Will man dies auch fernerhin tun, dann müßte eben die Zahl der zu bearbeitenden Frachtbriefpositionen höher angesetzt werden. Ferner sind abgegolten Statistik, Nachforschungsarbeiten, Instandhaltung der Tarife und Dienstvorschriften, Auskunfterteilung und Bearbeitung der Personal- und Lohnangelegenheiten. Besonders anzusetzen sind nur

1. der Dienstvorsteher. bei ganz großen Abfertigungen,
2. der Güterkassenverwalter, wenn er besonders bestellt und nicht zugleich Schalterbeamter ist,
3. besonders bestellte Wagendienst- und Schuppenaufsichtsbeamte,
4. Zollbevollmächtigte mit dem Teil, der auf diese besondere Arbeit entfällt,
5. Kräfte für die Bearbeitung des Durchgangsverkehrs,
6. bei besonders eingerichteten Vorprüfungsstellen die darin beschäftigten Beamten zur Hälfte, denn man kann annehmen, daß die andere Hälfte ihrer Tätigkeit dem eigentlichen Abfertigungsgeschäft zugute kommt,
7. Bearbeiter der Personalangelegenheiten bei sehr großen Dienststellen, wobei auf 100 Beamte oder 120 Arbeiter oder 100 Gedingearbeiter ein Kopf zu rechnen ist,
8. die Gedingeaufschreiber.

Diese Normalzahl von 60 Frachtbriefpositionen ist aber nur für größere Abfertigungen anwendbar. Je kleiner die Abfertigungsstelle, zu denen ich auch die Dienststellen mit vereinigtem Dienst rechne, desto mehr Leerlauf oder tote Last entsteht. So müssen auch bei den kleinsten Stellen die Versand-, Empfangs- und Kassenbücher ebenso besonders angelegt werden, wie bei den größten, etwa ebenso liegt es bezüglich der Anlegung und Instandhaltung von Tarifen, Dienstvorschriften, Sperrverzeichnissen, Statistiken usw. Nach meinen Erfahrungen wird man etwa zubilligen müssen bei einem Gesamtverkehr

von 25—35	Frachtbriefpositionen	1 Kopf,
„ 35—90	„	2 Köpfe,
„ 90—150	„	3 „
„ 150—220	„	4 „

Bei größerem Verkehr wird man auf Abfertigungsstellen bis zu 10 Köpfe mit 55, auf größeren Abfertigungsstellen mit 60 Frachtbriefpositionen rechnen können.

Es ist selbstverständlich, daß die angeregten Normen nie starr gehandhabt werden dürfen. Bei Abfertigungsstellen mit reinem Wagenladungsverkehr völlig gemischter Art wird man Zuschläge, bei solchen mit reinem Wagenladungsverkehr einseitiger Art (ich denke an die Zechenstationen oder an regelmäßige Massenläufe) Abschläge machen müssen. Auch wird man das Vorhandensein von Kleinbahnen, Häfen und Anschlüssen mit Massenverkehr gebührend zu berücksichtigen haben. Die Werte aber, die Herr Graetsch nach seinen Aufschreibungen bei je 30 (!) Sendungen gefunden hat, sind viel zu hoch, wenigstens soweit sie den überragenden Binnenverkehr betreffen.

Jacki, Regierungsrat a. D.

Das Elektromobil im neuzeitlichen Verkehrsbild einer Stadt.

Von Dipl.-Ingenieur **Michél**, München.

Den Ersatz der menschlichen Arbeitskraft in seiner einfachsten Form stellt die tierische Arbeitsleistung, und im normalen Stadttransport zumeist die des Pferdes dar. Die hohen Unterhaltskosten und die verhältnismäßig kurzzeitig wirkende Leistungsabgabe lassen mit Sicherheit auf das baldige Ende des Pferdefuhrwerks schließen. Eine Aufstellung des Transport-Ingenieurs E. Watts aus Canada beleuchtet beispielsweise die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten.

Man zählte in

New York	1917	108 036	Pferde
	1921	65 126	„
Chicago	1915	56 993	„
	1922	33 637	„
den U. S. A. überhaupt	1910	3 182 789	„
	1920	1 705 611	„

Allein diese Zahlen sprechen für sich; ergibt sich doch im Verlaufe eines Jahrzehnts dort eine Minderung von etwa 46 % in der Benutzung von Pferdegespannen.

Wenn auch bei uns in Deutschland eine derartige Abnahme bei weitem nicht auftritt, so ist immerhin eine Verminderung der Zahl der im Stadtverkehr verwendeten Pferde unter keinen Umständen abzuleugnen. Von 1907—1922, also innerhalb 15 Jahren, ist ein Rückgang dieser Zahl um 19 % zu verzeichnen. Nicht mit eingeschlossen sind hierin die Pferde der Armee und selbstverständlich ebenso nicht die in der Landwirtschaft verwendeten.

Diese Abnahme stellt indes nur die in die Tat umgesetzte Konsequenz einer nüchternen Geschäftsunkostenbetrachtung dar. Es betragen die Zustellungskosten bei verschiedenen Industrien 12 % und erreichen ihr Maximum mit 45 % (Eisbeförderung) des Gesamterlöses. Nun ist ohne weiteres einleuchtend, daß der amerikanische Geschäftsmann unter allen Umständen danach trachtet, diesen Satz auf ein Minimum zu beschränken. Auf diese Weise ist es auch erklärlich, warum sich gerade in den U. S. A. der Elektromobilbetrieb so rasch und umfangreich eingebürgert hat. Denn bei Vorhandensein von überschüssiger Wasserkraft und damit verbilligtem Strompreise läßt sich in den meisten Fällen, in denen Lastentransport innerhalb eines Stadtbezirkes vorkommt, eine Rentabilität erzielen, die auch das mit Verbrennungskraftmaschine ausgerüstete Fahrzeug als unterlegen zeigt. Die später folgenden Darlegungen werden näher auf diesen Punkt eingehen.

Vorerst einiges über die Entwicklungsgeschichte des Elektromobils.

Die Entwicklung des Elektromobils fällt in die 80er Jahre des

vorigen Jahrhunderts; sie vollzog sich langsam, was nur natürlich war, da in den gleichen Dezennien das Automobil, das mit Verbrennungskraftmaschine angetriebene Fahrzeug, als scharfe Konkurrenz auf dem Markte erschien. Dazu kam, daß die Vorbedingungen, sowie die Anforderungen des kaufenden Publikums für den raschen Fortschritt im Automobilbau wesentlich günstiger lagen bzw. in viel weitgehenderem Maße befriedigt werden konnten.

Es soll aber auch hier keineswegs die Behauptung aufgestellt werden, daß das Elektromobil in allen Fällen ein ebenbürtiger Konkurrent des Automobils sei, ferner nicht, daß das Elektrofahrzeug für jeden Verwendungszweck und an jedem Platze das billigste Verkehrsmittel darstellt; es gibt bis heute eine Grenze, bei deren Überschreitung dieses Transportmittel unrentabel wird, und diese Grenze stellt ein Aktionsradius dar, der einem normalen Stadtverkehr nicht mehr angepaßt ist.

Damit ist andererseits bereits der örtliche Zweck des Elektrowagens angedeutet: Ein brauchbares, rentables Verkehrsmittel im modernen Städteverkehr darzustellen:

Das Elektromobil wurde früher als Luxusfahrzeug für Personenbeförderung gebaut; den Namen „Luxusfahrzeug" trugen ihm einerseits die ziemlich hohen Anschaffungskosten ein, andererseits aber auch die Annehmlichkeiten eines sauberen, geräusch- und geruchlosen Betriebes.

Doch was heute noch Luxus, ist morgen notwendiges Bedürfnis. Dieser Satz bestätigte sich auch hier.

Denn, als man dank des eifrigen Zusammenarbeitens der Akkumulatorenfabriken und der Lastwagenindustrie, Resultate im Elektromobilbau erzielt hatte, die bewiesen, daß ein derartiges Fahrzeug, ausgerüstet mit widerstandsfähigen Batterien, für Lastentransport ein wirtschaftlich rentables Objekt darstellte, da war endlich der Zeitpunkt angebrochen, sein erhöhtes Interesse diesem aufblühenden Industriezweig zuzuwenden.

Dieses Aufblühen stellt zum großen Teil eine Folgeerscheinung des elektrischen Netzausbaues dar, da die Verhältnisse für Ladestationen immer günstiger wurden und heute die normale Ladung einer Batterie sich in der denkbar einfachsten Weise vollzieht.

Trotzdem müssen wir zugeben, daß uns der berechnende Geschäftsmann in den Vereinigten Staaten, was die wirtschaftliche Verwendungsmöglichkeit im Elektromobilverkehr betrifft, weit überlegen ist. Der Stadtverkehr ist dort längst in großem Maßstabe von verschiedenen Gesellschaften aufgenommen. Diese vermieten jede Art von Wagen für Personen und Lastentransport, übernehmen die Pflege und Ladung der Batterien in eigenen Sammelstationen, ja das System ist so durchgearbeitet, daß ein gewöhnlicher fernmündlicher Anruf in wenigen Minuten das Herbei- und Abholen des verlangten bzw. überflüssigen Fahrzeugs bewirkt.

Diese Electric Motor-cars Companies finden naturgemäß lebhafte Unterstützung von seiten der Elektrizitätswerke, die ja den Ladestrom für die Batterien zu liefern haben. So ist es auch weiter gar nicht verwunderlich, wenn sich insbesonders die Wasserkraftbesitzer getreulich, im Verein mit der Elektromobilindustrie, in den ungeheuren Reklameaufwand teilen, der bestimmt ist, neue Kunden zu gewinnen. Denn auch in den U. S. A. zeigt die Belastungscharakteristik der Elektrizitätswerke, abgesehen von einigen Schwellungen, die hauptsächlich der Licht- und Lichtreklamekonsum verursacht, zur N a c h t z e i t die ungern gesehenen Belastungstäler, die für den Stromerzeuger verlorenes Geld bedeuten. Natürlich bilden zu dieser Zeit die Ladestrombezieher hochwillkommene Abnehmer und viel eher gibt ein Elektrizitätswerk den überschüssigen Nachtstrom zu einem Bruchteil des Tagespreises ab, als ungenützte Hunderte von PS den Leerschuß hinunterdonnern zu sehen. Und die H a u p t l a d e z e i t f ü r E l e k t r o m o b i l e i s t i n d e r N a c h t, da die Fahrzeuge untertags ja ihren Dienst zu verrichten haben.

Bei uns in Deutschland liegen die Verhältnisse bezüglich der Verwertung des Nachtstromes noch sehr im argen. Und doch bedeutet gerade die restlose Verwertung der weißen Kohle vom volkswirtschaftlichen und politischen Standpunkt aus gesehen, einen Schritt weiter im Aufschwung und in den Unabhängigkeitsbestrebungen Deutschlands vom ausländischen Betriebsstoffmarkte.

Es sei an dieser Stelle erwähnt, daß man in Deutchland kurz vor Kriegsbeginn ca. 1700 elektrische Straßenfahrzeuge zählte. 880 Stück davon waren für Personen-, 820 Stück für Lastbeförderungszwecke bestimmt. Heute hat sich das Verhältnis außerordentlich zugunsten des elektrischen L a s t kraftwagens geändert. Ein zahlenmäßiger Vergleich zwischen Personen- und Lastwagen zeigt das ungefähre Verhältnis 1 : 6.

In den letzten Jahren bringen vielfach die staatlichen und städtischen Verkehrsinstitute diesen fortschrittlichen Ideen erhöhtes Interesse entgegen; ein Hauptgrund hierfür mag wohl sein, daß Staat wie Stadt meist Besitzer oder doch Hauptteilhaber von Wasserkraftwerken sind, und so den „Betriebsstoff", d. h. die Kilowattstunde zu einem Minimumpreis beziehen können.

So weist z. B. der Fuhrpark des Reichspostministeriums im Jahre 1923 insgesamt 1209 Lastkraftwagen auf, wovon 55 % Elektromobile sind. Dieser Prozentsatz hat sich im Laufe der verflossenen Zeit um ein Beträchtliches gehoben, auf etwa 60 %.

Während im Postbetriebe meistens Wagen mit geschlossenem Kastenaufbau für eine Ladefähigkeit von ca. 2½ t Verwendung finden, befaßt sich die Deutsche Reichsbahngesellschaft z. Z. mit der versuchsweisen Einführung von Elektromobilen kleinster Art, den sog. Elektrokarren, zumeist mit ebener Plattform ca. 60 cm über Boden und einer Tragfähigkeit von 1.5—2.5 t.

Den Mitteilungen der „Reichsbahn" zufolge, beläuft sich beispielsweise die jährliche Ersparnis bei Verwendung von vier Elektrokarren bei einer Verwaltung auf 15 000 Goldmark, bei einer anderen Verladestelle, die sechs Karren zur Verfügung hat, über 16,000 Goldmark.

Gerade diejenigen Institute, die auf Güterumladeverkehr eingestellt sind, müssen daran interessiert sein, ein stets betriebsbereites Transportverkehrsmittel zu besitzen, das die Transportkosten auf ein Minimum herunterdrückt. Der Elektro-Lastwagen bietet hier ein äußerst zweckdienliches Objekt, unter der Voraussetzung, daß sein lokales Tätigkeitsfeld im Bannkreis des normalen Stadtverkehrs liegt und seine Geschwindigkeit 18 bis 20 km in der Stunde nicht übersteigt. Für raschen Überlandverkehr ist das Elektromobil infolge mannigfacher Eigenschaften und anderer Umstände bis heute nicht geeignet; der Überlandverkehr ist unbestrittenes Feld des Automobils; ebenso ist diesem der Vorzug zu geben, wenn auf die Erreichung hoher Geschwindigkeiten gesteigerter Wert gelegt wird.

Im Stadtverkehr indes sind diese Bedingungen von untergeordneter Bedeutung und hier ist dem Automobil im Elektromobil ein starker Konkurrent erstanden.

Die Geschwindigkeit für Lastwagenverkehr ist so zumeist durch ortspolizeiliche Vorschriften in der Nähe von 20 km/st gehalten.

Als Nachteil mag man auf den ersten Blick ferner den beschränkten Aktionsradius eines Elektrowagens ansehen, der zwischen 60 und 80 km maximal schwankt. Auch dieser Faktor spielt keine erhebliche Rolle, da erfahrungsgemäß für Stadtverkehr eine täglich zu befahrende Strecke von durchschnittlich 60 km in Frage kommt.[1]) Daß dieser Aktionsradius auch im Bereich der Großstädte der U. S. A. Geltung besitzt, zeigt eine Untersuchung von E. M. Watts, Toronto, Canada. Allerdings soll hier hervorgehoben werden, daß sämtliche hier aufgeführten Industriezweige gleichzeitig mit Elektromobilen auch Benzinfahrzeuge im Betriebe haben, um auch sehr eilige und ortsentfernte Lieferungen durchführen zu können. Der gemischte Betrieb ist, wie gar oft, nur um so wirtschaftlicher.

Es besitzt z. B.

			Aktionsradius täglich:
Eine Brooklyner Molkerei	85 Elektr.	Wagen für	30,5 km
	15 Benz.	„ „	83 „
Eine New-Yorker Bäckerei	125 Elektr.	„ „	29 „
	25 Benz.	„ „	100 „
Eine Washingtoner Bäckerei	80 Elektr.	„ „	29 „
	20 Benz.	„ „	80 „
Eine Eis-Firma in Chicago	35 Elektr.	„ „	31 „
	10 Benz.	„ „	60 „

Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung gewinnt das Elektromobil, wenn man seinen rationellen Arbeitsbetrieb näher verfolgt. Gerade jene Industriezweige, die mit Stadtlieferungen stark beschäftigt, sollten ihr Augenmerk auf den oftmaligen Haltedienst richten, der bis zu 33⅓ % der gesamten Tagesarbeit ausmachen kann. Beim Benzinwagen ist das Abstellen des Motors dem Führer überlassen, der sich, wenn er nicht elektrischen Anlasser besitzt, gar oftmals die Arbeit des Wiederankurbelns ersparen will. Der Elektrowagen verbraucht in keinem Falle beim Halten Energie, da der Führer durch die Fahrschalterkonstruktion zwangsläufig die Batterie vom Netz trennt.

Auch in seiner sonstigen Behandlung ist das Elektromobil, abgesehen von der Instandhaltung der Batterie weniger empfindlich und von einer Bedienung abhängig, als ein Benzin-Lastwagen. Man denke an die mannigfachen Pflichten eines Autoführers bei Frostgefahr, Kühler-, Zylinderschutz, Benzinlagerung usw., was alles bei jenem Fahrzeug in Wegfall kommt.

Die Ladung der Batterie vollzieht sich durch Anschluß mittels Stecker an ein Gleichstromnetz von 110 oder 220 Volt; die gesamte Aufladung, Abschaltung ist einer selbsttätig funktionierenden Ausschaltuhr überlassen. Die Ladung erfolgt somit fast bedienungslos und zumeist zur Nachtzeit mit verbilligtem Kilowattstundenpreis.

Im Verkehrsbild einer Großstadt fallen diese Wagen außerordentlich vorteilhaft auf. Durch ihren stetigen und stoßfreien Lauf wird die lästige Staubbildung auf ein Minimum beschränkt

[1]) S. a. „Die wirtschaftliche Bedeutung des Elektrofahrzeugs im Verkehr der Städte" v. Stadtbaurat J. Bodler.

und ihr geräuschloses Funktionieren ist in dem allgemeinen Trubel einer Großstadt geradezu als Wohltat zu bezeichnen.

Das Elektromobil hat bis heute Eingang in die verschiedensten Betriebe gefunden. Für Lebensmittellieferungen, Butter, Milch usw. ist die vollständige Geruchlosigkeit des Betriebes von ausschlaggebender Bedeutung. In den U. S. A. werden für diese Zwecke, ferner für Eistransport und ähnliche Fahrten, Wagen mit 1—1,5 t Ladefähigkeit verwendet, die sich dort starker Beliebtheit erfreuen.

Bei uns in Deutschland ist z. Z. die 2—2,5-t- und 5-t-Type geläufig, wie sie für Speditionen, Früchtetransport usw. häufig im Betriebe laufen.

Für Zuglasten bis zu 10 t dient der Elektroschlepper, für kleineren Umladeverkehr auf Bahnhöfen, für den Zubringerdienst von Werkstätte zu Werkstätte innerhalb eines Fabrikrayons, der Elektrokarren. Man hat bei der Konstruktion dieser Karren eine möglichst tiefe Lage der Plattform, verbunden mit raffiniertester Platzausnützung im Auge gehabt. Seine erstaunliche Wendigkeit, seine Vielgestaltigkeit bezüglich seines Aufbaues haben ihm raschen Eingang in industriellen Betrieben verschafft. Der durchschnittliche Aktionsradius des Elektro-Karrens beträgt bei einer Belastung von 1—1,5 t 30 km; die Geschwindigkeit durchschnittlich 10 km/Stde.

Ähnliche Karren, jedoch mit aufgebautem und abnehmbarem Wippkrane, waren 1924 auf der Britischen Reichsausstellung in Wembley (für Förder- und Hebemittel) vertreten. Für die sehr beengten Londoner Kaianlagen war die glatte Abwicklung des Verladegeschäftes in den Güterschuppen und auf den Docks eine lebenswichtige Frage geworden. In diesem Falle hat man sich dann mit derartigen Elektrokarren kleiner Abmessung geholfen und sehr zufriedenstellende Ergebnisse damit erzielt.

Um einen zahlenmäßigen Überblick über die Bedeutung zu gewinnen, die ein Elektrofahrzeug im Wirtschaftskörper eines Unternehmens besitzt, sei nachstehend eine Wirtschaftlichkeitsrechnung zwischen einem Elektromobil und einem Benzinfahrzeug aufgeführt.

	Elektro-Lastwagen	Benzin-Lastwagen
Nutzlast	2½ t	2½ t
Eigengewicht	3 t	3 t
Bauart	Bergmann E.W.	normal. Fabr.
Meßdauer	1 Jahr	1 Jahr
Wegstrecke	15 000 km	15 000 km
a) Anlagekosten.		
Anschaffungskosten ohne Batterie und Bereifung m. Kastenaufbau	10 640,00 M	11 050,00 M
Vollgummi-Bereifung	650,00 „	950,00 „
Batterie	2 060,00 „	—
zusammen a)	13 350,00 M	15 000,00 M
b) Direkte Betriebskosten		
Wagenunterhalt u. Reparat. 5 % bzw. 10 %	535,00 M	1 405,00 M
Batterieunterhaltung durch Akk.-Fabrik 33⅓ % vom Ansch.-W.	680,00 „	—
Energieverbrauch: 55 kWh/100 km; 1 Nacht-kW-Stde. = 0,10	825,00 „	—
bez. 26 kg Benzin/100 km 1 kg[2]) = 0,55	—	2 062,50 „
Ölverbrauch: 1500 g/100 km	8,00 „	112,50 „
Fettverbrauch: 1 kg/100 km	—	82,50 „
Schmier- u. Putzmittel 0,08 M/100 km	12,00 „	—
bez. 0,23 M/100 km	—	31,50 „
Bereifung m. Lebensdauer 20 000 km b. Elektro-Wagen demnach für 15 000 km	490,00 „	—
f. 15 000 km b. Benzin-Wagen	—	950,00 „
Versicherung 3 % bez. 5 %	400,00 „	750,00 „
Bedienung	1 800,00 „	1 800,00 „
zusammen b)	4 750,00 M	7 197,00 M
c) Indirekte Betriebskosten.		
Verzinsung des Wagens mit bzw. ohne Batterie 10 %	1 270,00 M	1 405,00 M
Abschreibungen: 6,5 % bei 15jähriger Tilgung	700,00 „	—
bzw. 10 % bei 10jähr. Tilgung	—	1 405,00 „
zusammen c)	1 970,00 M	2 810,00 M

[2]) Mittel von Benzin, Benzol, Dapolin.

Die gesamten Betriebskosten betragen:

für 1 Wagen/km	0,45 M	0,67 M
für 1 Nutz/t/km wenn 50% der Jahreswegstrecke v. 15 000 km auf Leerfahrt trifft	0,36 M	0,53 M

oder in Worten ausgedrückt: die Verwendung eines Elektromobils bedeutet gegenüber der eines Benzinfahrzeugs bei einer Jahreswegstrecke von 15 000 km = 300 Arbeitstage mit je 50 km Weglänge eine Ersparnis von rund 32 %.

Erläuternd zum Punkte Reparaturkosten sei noch bemerkt, daß der Benzinwagen infolge seines empfindlichen Motors, Kühlers und der einer viel größeren Abnutzung unterworfenen Teile einen entsprechend höheren Reparaturansatz erfordert. Sinngemäß gilt dies bezüglich der Abschreibung, die beim Elektromobil dank seiner erhöhten Lebensdauer weitaus geringer zu veranschlagen ist als beim Benzin-Lastwagen.

Aus obiger Darstellung dürfte zu ersehen sein, daß das Elektromobil eine gewichtige Rolle in der Betriebskostenaufstellung eines Unternehmens spielt. Bei uns in Deutschland ist die systematische Untersuchung des Transportkostenfaktors bei weitem nicht überall durchgeführt; und doch ist dieses eine unerläßliche Notwendigkeit für jedes Unternehmen, das wohl danach trachtet, den alle Waren so hoch belastenden Unkostenfaktor zu drücken, bis jetzt aber immer an der unrichtigen bzw. weniger wirksamen Stelle begonnen hat. Und ohne Zweifel wird das Elektromobil in naher Zukunft nach etwas großzügigerer Auffassung von seiten der Stromerzeuger, ferner nach Aufräumen der Vorurteile technischer und auch psychologischer Natur von seiten der Interessenten, denjenigen Platz im modernen Städteverkehr einnehmen und behaupten, der ihm tatsächlich zukommt.

Abgesehen von den Überlegungen privatwirtschaftlicher Natur, birgt das Problem eines erweiterten Elektromobilverkehrs eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung in sich. Deutschland bezog beispielsweise von Januar bis einschließlich September 1925

140 378 200 kg Benzin, Gasolin	im Werte von	32 113 000 RM
33 321 200 kg Benzol	im Werte von	13 682 000 „

aus dem Ausland als Fertigprodukte. Demgegenüber stand eine lächerlich geringe Ausfuhr, die noch dazu sich großenteils aus Durchfuhrgut zusammensetzte, das in Deutschland nur den Veredelungsprozeß durchmachen mußte. Eine Ausscheidung der davon in der deutschen Automobilindustrie verwendeten Mengen ist bis jetzt nicht durchgeführt, jedoch dürfte die Annahme von 50 % auf keinen Fall zu hoch gegriffen sein. Derartige Außenbilanzen tragen natürlich dazu bei, die Lage auf dem deutschen Wirtschaftsmarkte zu verschärfen. Das Tauschmittel „Geld“ ist an und für sich schon äußerst knapp, und wenn außerdem Millionen fester deutscher Reichsmark alljährlich in das Ausland abfließen, so wird eine intensive Hebung der deutschen Wirtschaft nur hintangehalten. Ja, wenn diese Brennstoffe nicht teilweise ersetzbar wären! Aber die deutsche Wirtschaft ist imstande, aus eigener Kraft durch restlose Verwertung und Ausnützung ihrer natürlichen Produktionsfaktoren im Verein mit Arbeit eine Hebung hervorzubringen. Denn immer noch ist bis jetzt der größte Teil der hydro-elektrischen Nachtenergie unausgenützt, und auch ein erhöhter Verbrauch der objektiv minderwertigen Braunkohle — durch welche ohnehin rund 40 % der elektrischen Energieerzeugung öffentlicher Elektrizitätswerke aufgebracht werden — ist immerhin zur Lieferung von Nachtstrom für elektrische Fahrzeuge mehr vertretbar, als die Abgabe hochwertiger deutscher Valuten an das Ausland. Der weitere Vorteil wäre dann der, daß das Geld für den Bezug von elektrischer Energie verbleiben und kursieren würde, was einer Förderung des gesamten Volkswohles gleichkommt.

Mit Bezug auf die amerikanischen Verhältnisse soll noch erwähnt werden, daß natürlich nicht alle Einrichtungen dieses Landes auch für uns zutreffend und brauchbar sind. Die organisatorische Befähigung besitzt die deutsche Wirtschaft selbst, das richtige zu treffen. Aber der Anstoß fehlt und die Erkenntnis von dem hohen wirtschaftlichen Wert des Elektromobils hat sich bis jetzt verhältnismäßig nur spärlich und mühsam durchgerungen und nur eine gemeinnützige Auffassung, Entgegenkommen von seiten der Stromlieferanten, verständnisvolles Eingehen in der Frage des Elektromobilverkehrs von seiten öffentlicher und privater Unternehmungen wird diesem hochwichtigen Verkehrsmittel jene Stufe zu erklimmen helfen, die ihm seiner Bedeutung nach im Rahmen der modernen deutschen Verkehrswirtschaft gebührt.

Der Güterwagen aus Eisenbeton in Amerika[1]).

Solange Beton nur der schwere, spröde, steinähnliche Baustoff m Gewichte von mehr als 2000 kg für das Kubikmeter war, der ich für schwierige Gebäudegründungen eignete, konnte naturemäß an dessen Verwendung für Sonderzwecke nicht gedacht verden. Seit Jahren schon hat sich jedoch das Anwendungsgeiet des Betons, insbesondere des Eisenbetons, mit seiner Vereinerung derartig erweitert, daß es kaum noch Tragwerke oder efäßartige Bauwerke gibt, die nicht aus Eisenbeton hergestellt verden können. Für Schiffsgefäße ist bereits Eisenbeton als Baustoff verwendet worden, für Eisenbahngüterwagen ist er ebenfalls in Deutschland als Baustoff versucht worden, zu beriedigenden Ergebnissen haben diese Versuche aber, soweit bekannt, nicht geführt. Im folgenden soll deshalb über einige Veruche mit offenen Güterwagen aus Eisenbeton auf amerikanihen Bahnen berichtet werden.

Der Gedanke, den Kasten der offenen Güterwagen aus Eiseneton herzustellen, tauchte in Amerika bereits im Jahre 1907 auf, veil man erkannt hatte, daß die für Güterwagen üblichen Bautoffe, Eisen, Stahl und Holz, nicht so zuverlässige und dauerafte Wagenkonstruktionen lieferten, wie man verlangen zu nüssen glaubte. Im Jahre 1909 wurden die ersten Patente auf Vagenkästen aus Eisenbeton erteilt. Es schien, als ob der nehrere Jahre später ausbrechende Weltkrieg mit seinen außerrdentlichen Anforderungen an die Eisenindustrie und die Beörderungsmittel in Amerika den Bau von Eisenbetonwagen bechleunigen würde, jedoch erst nach Beendigung des Krieges riff man auf die zehn Jahre alten Patente zurück und vollendete rotz großer Schwierigkeiten den ersten Eisenbetonwagen im 'ebruar 1919. Es ist ein offener Güterwagen auf zwei zweichsigen Drehgestellen; Vorbilder waren nicht vorhanden, auch eine wissenschaftliche Grundlage für seine Berechnung und Bauart. Was man nicht aus Erfahrung wußte, mußte erraten verden. Der Gedanke selbst wurde in Fachkreisen vielfach beächelt, besonders da der Baustoff für derartige Zwecke noch icht erprobt war. Die hauptsächlichen Abmessungen des Wagens Abb. 1 und 2) sind folgende:

Wagenart: Offener Güterwagen mit ebenem Boden.

Tragfähigkeit	50 t
Ladefähigkeit-Inhalt	50 cbm
Äußere Breite des Wagenkastens	2,9 m
Äußere Länge des Wagenkastens	12,5 m
Höhe der Bordwände	1,4 m

Für den Bau des Wagenkastens wurde, soweit es irgend mögich war, eisenarmierter Beton mit der üblichen Rundeisenverstärkung verwendet; auch die Querträger sind aus Eisenbeton. Nur die Mittelträger und Drehzapfenbalken sind aus Eisen. Der Betonkasten ist an den Kanten mit Stahlwinkeln besäumt und urch Längs- und Querstangen in verschiedenen Stärken (von bis 10 mm Durchmesser) armiert, deren Mitten 100 bis 200 mm on einander entfernt sind, und die vollkommen im Beton liegen. Der Boden besteht ebenfalls aus Eisenbeton, dessen spezifisches Gewicht um 16 % geringer ist als der sonst zu Fundierungszwecken verwendete Beton. Das Gesamtgewicht dieses Wagens beträgt rund 24 t.

Abb. 1. Außenansicht des Versuchswagens von 1919.

Wie schon erwähnt, wurde die neue Wagenbauart skeptisch und mit vielen Zweifeln von manchem Eisenbahnfachmann aufgenommen. Als die Frage erörtert wurde, den Betonwagen für Kohlebeförderung zu benutzen, wurde er nur zur Beladung mit sehr weicher Kohle für brauchbar befunden, ihm außerdem eine Lebensdauer von nicht mehr als 30 Tagen gegeben. Als diese Zeitspanne überdauert wurde, dehnte man seine voraussichtliche Lebensdauer auf 90 Tage aus. Diese Erörterungen fanden statt vor sechs Jahren, der Versuchswagen ist jedoch heute noch im Dienst. Andererseits setzten auch von Anfang an weite Kreise von Fachleuten großes Vertrauen in die neue Wagenkonstruktion und erhofften von ihr beträchtliche Verbesserungen im Bau der Eisenbahnfahrzeuge.

Nach seiner Fertigstellung wurde der Wagen zunächst 30 Tage lang zum Transport der verschiedenartigsten Frachtgüter innerhalb der Güterbahnhöfe Chicagos, darauf 30 Tage im Kohlebeförderungsdienst verwendet. Nach diesen Anfangsversuchen wurde er mit Schienen beladen und 30 Tage lang im schwersten Güterzugdienste belassen. In den 90 Tagen der Versuchszeit hatte er etwa 8000 km zurückgelegt, hatte Kohlen, Schienen, Roheisen, schwere Eisenplatten u. dgl. befördert, war in Kohlenkippern entladen worden und hatte alle Arten von Rangierstößen usw. aushalten müssen. Hierauf wurde der Wagen in allen Teilen genau besichtigt und dann wieder in den Kohle- und Eisenbeförderungsdienst eingestellt. Die ausgedehnte und rücksichtslose Benutzung des Wagens während dieser Monate kam der Beanspruchung gleich, die ein Güterwagen etwa während eines ganzen Jahres auszuhalten hat und zeigte deutlich die durchaus gesunden Grundsätze, nach denen er gebaut war; sein Zustand berechtigte dazu, aus weiteren Versuchen gute Erfolge zu erwarten. Diese weiteren Erprobungen, die seine Widerstandsfähigkeit gegen schwere Stöße dartun sollten, wurden in folgender Weise ausgeführt:

Abb. 2. Innenansicht des ersten Versuchswagens.

1. Zusammenstoßprobe. Der Eisenbetonwagen wurde nicht beschädigt, dagegen der Wagen mit eisernem Untergestell und hölzernem Wagenkasten.
2. Aufschlagprobe. Kurze Eisenträger von etwa 2100 kg Gewicht ließ man aus einer Höhe von 6 bis 7 m mehrere Male in den Wagen hineinfallen. An der Aufschlagstelle bröckelte der Beton an der Unterseite des Bodens etwas ab, die Schadstelle konnte leicht ausgebessert werden. Die übereinstimmende Meinung aller anwesenden Fachleute ging dahin, daß ein normaler Wagen mit Holz- oder Eisenblechfußboden diese Beanspruchung nicht ausgehalten hätte.
3. Prüfung der Kopfwände. Den mit Stahlschienen beladenen Wagen ließ man kräftig auf einen Prellbock auflaufen; eine Schiene durchstieß die Kopfwand, ohne die Armierung zu beschädigen; das Loch konnte leicht ausgeflickt werden. Die Beschädigung war leicht im Vergleich zu denen, die bei gleicher Beanspruchung an Wagen üblicher Bauart verursacht worden wären.
4. Bodenprüfung. Eisenbarren und Schienenstücke wurden mit Magnetgreifern in den Wagen geladen, wobei man sie aus verschiedenen Höhen in den Wagenkasten hineinfallen ließ; weder Wände noch Fußboden wurden beschädigt.
5. Entladeproben. Durch den Schlag eines mehr als 2 t wiegenden Eisenstückes wurden zwei Eisenstangen in einer Seitenwand und eine in einer Kopfwand zerbrochen; die Beschädigung war leichter Natur und wurde nicht ausgebessert. Dar-

[1]) Übertragung aus „Railway Age" vom 1. Juli 1925.

auf wurde der mit Eisenbarren beladene Wagen auf einen Kipper gebracht, zur Hälfte entladen, dann mit der halben Ladung zurückgekippt und dieses Manöver dreimal wiederholt; keinerlei Beschädigungen konnten festgestellt werden. Schließlich wurde der vollbeladene Wagen an einem Ende um 300 mm angehoben, ohne daß sich Formänderungen oder Beschädigungen zeigten.

Nach diesen Erprobungen wurde der Wagen in den schwersten Zugdienst auf verschiedenen Strecken eingestellt und nach 90tägiger Betriebszeit wieder untersucht. Die Wände und der Fußboden waren glatt, Verbiegungen waren nicht vorgekommen, alle Wände waren winkelrecht, obwohl das Entladen mit Kippern für den Wagen nicht vorgesehen war. Der Wagen hatte also alle Beanspruchungen gut ausgehalten.

Abb. 3. **Endansicht des im Jahre 1924 erbauten Betonwagens.**

Nunmehr nach fünfjähriger schwerer Dienstzeit ist der Versuchswagen ausbesserungsbedürftig geworden. Trotzdem sein Aufbau nicht durchaus zweckentsprechend, besonders die Bodenkonstruktion etwas leicht war, konnten die Ausbesserungen in kurzer Zeit mit geringen Kosten ausgeführt werden. Da die während der Betriebszeit zutage getretenen Mängel in der Bauart einiger Einzelteile bei Neukonstruktionen leicht vermieden werden können, hat der Versuchswagen also gezeigt, daß Eisenbahnwagen aus Eisenbeton nicht nur möglich sind, sondern den Wagen aus Eisen und Holz gegenüber mancherlei Vorteile bieten.

Um die Frage der Eisenbetonwagen weiter zu klären, wurden im Jahre 1924 zwei weitere vierachsige offene Güterwagen normaler Bauart mit Bodenklappen zu Eisenbetonwagen umgebaut (Abb. 3 und 4). Die beiden zum Umbau ausgewählten Wagen waren in sehr abgenutztem Zustande, stark verrostet, die Träger verbogen, die Bodenklappen festgenagelt, kurzum die Wagen waren zur Ausmusterung reif. Die schadhaften und verrosteten Seitenwände wurden entfernt, die Hauptstreben stehengelassen, das Untergestell gerichtet und dann die Betonwände aufgesetzt; die Bodenklappen blieben bestehen, wurden nur ausgebessert. Obwohl leichter Boden nicht zur Verfügung stand und die Umbauarbeiten schnell erledigt werden sollten, sind die Wagen doch noch je 2 t leichter geworden als der erste Versuchswagen bei der gleichen Tragfähigkeit von 50 t. Zugleich wurde auch ein vollständig neuer Wagen von gleichen Abmessungen wie der erste Versuchswagen entworfen und der Wagenkasten aus leichtem, armiertem Beton hergestellt. Die Rungen liegen außen, so daß das Wageninnere vollständig glatt ist. Das Gewicht dieses vierachsigen Wagens beträgt bei einer Kastenlänge von 12,5 m, einer Breite von 2,9 m und einer Höhe der Seitenwände von 1,4 m etwa 19,8 t, er ist also nicht unbeträchtlich leichter als Wagen aus Eisen und Holz.

Nach Ansicht amerikanischer Fachleute ist die Betonbauart nicht nur für offene Güterwagen geeignet, sondern auch für gedeckte, wahrscheinlich auch für Personenwagen. Die bisherigen

Abb. 4. Innenansicht des umgebauten Wagens mit Bodenklappen.

Versuche berechtigen jedenfalls zu der Ansicht, daß die neue Wagenkonstruktion noch Anlaß zu bedeutenden Verbesserungen des Eisenbahnwagenparkes geben kann. Zunächst ist beachtenswert, daß die Anschaffungskosten der Eisenbetonwagen beträchtlich geringer sind als die der Wagen üblicher Bauart, zumal wenn die Herstellung von Betonwagen in großen Mengen geschehen kann. Außerdem bietet die neue Bauart mancherlei weitere Vorteile gegenüber den Wagen aus Eisen und Holz. Das die Dauerhaftigkeit der eisernen Wagen sehr beschränkende Rosten fällt fort, die Betonwagen sind feuerfest und geeignet für schwerste Lasten, welche die Wagen mit hölzernen Böden nicht ohne weiteres tragen können. Infolge der glatten Innenflächen und der Feuerfestigkeit sind Betonwagen für Beförderung von Kohle, Schlacken, heißer Asche usw. besonders gut geeignet. Die Wagen können mit Bodenklappen, Klappwänden gebaut werden, die aufkommenden Ausbesserungen sind gering. Es dürfte nach Ansicht der Erfinder nicht zweifelhaft sein, daß hier ein Weg gezeigt ist, um die Ausgaben für Erneuerung und Unterhaltung des Wagenparkes der Eisenbahngesellschaften wesentlich zu verringern. H.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Erklärungen des Generaldirektors Dr. Oeser.** Ein Vertreter von W. T. B. hatte Gelegenheit, den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Oeser über die am 3. d. M. im Haushaltsausschuß des Reichstages erhobenen Vorwürfe gegen die Reichsbahn zu befragen. Herr Oeser gab folgende Aufschlüsse:

Das Reichsbahngesetz hat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine Organisation gegeben, die mein Erscheinen im Reichstag oder in Ausschüssen des Reichstages verbietet. Sonst hätte ich schon gestern Gelegenheit gehabt, in persönlicher Rede den maßlosen Angriffen auf der Stelle entgegenzutreten. Ich kenne die Beratungen des Haushaltsausschusses bisher nur aus den Zeitungsmeldungen.

Ich will aus ihnen die Hauptpunkte herausgreifen. Es ist der Vorwurf erhoben worden, daß „die ominösen Bestimmungen des Reichsbahngesetzes nicht von den Ausländern, sondern von den deutschen Vertretern in das Gesetz hineingearbeitet worden seien“ und daß weiter „die Reichsbahnverwaltung bemüht sei, das Reichsbahngesetz möglichst zuungunsten des Reiches und zum Vorteil der leitenden Personen auszulegen“. Das ist eine unerhörte Beschuldigung, die beinahe ehrenrührig ist. Man vergißt zu leicht, wie die Verhältnisse bei der Dawes-Gesetzgebung lagen. Das Dawes-Gutachten über die Reichsbahn, das als Grundlage für das Reichsbahngesetz zu gelten hatte, barg die Gefahr einer wirklichen Internationalisierung der Reichsbahn in sich. Ich stelle ausdrücklich fest, daß es dem Geschick und der wahrhaft deutschen Einstellung der deutschen Unterhändler (Reichsbahnvertreter und Reichsvertreter) zu verdanken ist, wenn uns eine Deutsche Reichsbahn erhalten geblieben ist, in der dem Deutschen Reich das Eigentum sichergestellt ist.

Nur einige Hauptpunkte, die zu unseren Gunsten durchgesetzt wurden: 1. Das Sachverständigengutachten ließ es offen, ob die neue Reichsbahn-Gesellschaft nicht auch das Eigentum an der Bahn erhalten sollte. Sie ist nur Betriebsgesellschaft geworden

und das Reich hat das Eigentum. 2. Die deutsche Mehrheit des Verwaltungsrats und des Arbeitsausschusses, die durchaus zweifelhaft war, ist in den Verhandlungen durchgesetzt worden. 3. Die im Gutachten vorgesehenen Befugnisse des Eisenbahnkommissars sind stark zurückgedrängt worden. 4. Streitigkeiten werden von einem ausschließlich deutschen Gericht ausgetragen, nicht, wie es das Gutachten vorsah, vor einem internationalen. Ein solches internationales Gericht steht erst in zweiter Linie. 5. Das Berufsbeamtentum ist entgegen dem Gutachten aufrechterhalten worden. 6. Die Aufsichtsrechte der Reichsregierung sind gegen die ausländische Einstellung erheblich erweitert worden.

Ich betone, daß keine Bestimmung des Gesetzes ohne Zustimmung der Reichsregierung entstanden ist. Dieses Reichsbahngesetz ist dann von der Zweidrittelmehrheit des Deutschen Reichstags angenommen worden. Die Deutsche Reichsbahn ist damit verpflichtet, das Gesetz zu befolgen. Von irgendeiner Auslegung des Gesetzes zuungunsten des Reiches kann nirgends die Rede sein. Der oberste Grundsatz für die Reichsbahn muß nach wie vor sein, ihren finanziellen Lasten gerecht zu werden. Die finanziellen Lasten bestimmen maßgebend die Tarif- und Personenpolitik. Wenn Geldüberfluß vorhanden ist, wird ein Personal stets zufrieden sein. Wenn wenig Geld zur Verfügung steht, wie gegenwärtig, ist eine Spannung zwischen Personal und Verwaltung fast unvermeidlich. Ich bemühe mich dauernd, alle irgendwie strittigen Fragen mit der Aufsichtsinstanz, dem Reichsverkehrsminister, auf gütlichem Wege ins Reine zu bringen.

Es gibt naturgemäß Fragen prinzipieller Natur, bei denen dies nicht möglich zu sein scheint. Eine solche Frage ist auch die der Leistungszulagen. Diese umstrittenen Leistungszulagen, die im Jahre 1925 in Höhe von insgesamt 20 Millionen verausgabt wurden und etwa in Höhe von 22 Millionen Mark für das Jahr 1926 vorgesehen sind, machen etwa 2 % der über eine Milliarde betragenden Beamtenbesoldung aus. Sie sind im Gesetz ausdrücklich vorgesehen, ja das Gesetz sieht eine Summe von über 50 Millionen Mark im Jahre vor, die jedoch aus finanziellen Gründen nicht verausgabt werden kann.

Die Leistungszulagen wirken nach dem Urteil aller sachkundigen Stellen außerordentlich gut und fördern die Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn. Es besteht durch sie die Möglichkeit, das Personal, das sich besonders auszeichnet und das besondere Leistungen vollbringt, zu belohnen. Die Zulagen bilden einen Anreiz für die Tüchtigen. Solche Zulagen sind übrigens nichts Neues. Schon in früherer Zeit kannten die Staatsbahnen in ihren Stellenzulagen und Remunerationen etwas Ähnliches wie die jetzigen Leistungszulagen. Auch in kaufmännischen und gewerblichen Betrieben und Verwaltungen gilt es als selbstverständlich, daß besondere Leistungen besonders vergütet werden. Wenn die Reichsbahn so außerordentliche Lasten im Interesse der Allgemeinheit herauswirtschaften soll, so bedarf sie der aufopferungsvollen Mitarbeit ihres Personals. Deshalb muß das Leistungsprinzip noch mehr als früher betont werden.

Die Angriffe, die gegen die bessere Bezahlung der leitenden Beamten gerichtet werden, berücksichtigen nicht die veränderte Lage dieser Beamten. Zunächst sind die Gerüchte über die jetzige Höhe der Gehälter maßlos übertrieben. Es handelt sich etwa um 100 leitende Beamte bei einer Gesamtzahl von etwa 3200 oberen Beamten und von 329 000 Beamten insgesamt. Die Verantwortung dieser wenigen herausgehobenen Beamten ist gegenüber dem früheren Reichsbetrieb unverhältnismäßig gestiegen. Das Verbleiben in ihrer Stellung ist mehr als in anderen Stellen abhängig von dem Erfolg ihrer Tätigkeit.

Ich darf es mir versagen, näher auf die Äußerungen über Verschwendungssucht der Verwaltung einzugehen. Es ist mir kaum eine Klage bekannt, die sich bei näherer Nachforschung als haltbar erwiesen hätte. Was es z. B. mit den erwähnten „hinterpommerschen Bierabend" für eine Bewandtnis hat, will ich kurz aufklären. Anfang Dezember wurden zu der Eröffnung der Werkstätte Stargard i. Pom. die Presse, Wirtschaftskreise, Beamten- und Arbeitervertreter von der Reichsbahn geladen. Die Veranstaltung erstreckte sich von vorm. 10 Uhr bis abends 8 Uhr und endete mit einer einfachen Bewirtung der Gäste und der Beamten- und Arbeiterschaft der Werkstatt. Mit solchen Vorwürfen macht man gegen uns Stimmung. Daß eine gewisse Repräsentationspflicht auch im Interesse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft notwendig ist, wird niemand bestreiten. Sie tut darin vielleicht weniger als manche andere Stelle.

Es ist ein scharfer Vorwurf, wenn behauptet wird, daß die Reichsbahn gewinnbringende Einrichtungen an Privatbahngesellschaften abstoße und dadurch das Reich schädige. Ein solcher Vorwurf ist mir unverständlich. Ich weiß nichts von einer Verminderung des Reichsbahnvermögens.

Das Recht der Reichsregierung zur Nachprüfung der Bilanz-Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft ist durch das Gesetz genau festgelegt. Die Reichsbahn wird selbstverständlich im Rahmen dieses Gesetzes alles tun, um die Nachprüfung zu ermöglichen und zu erleichtern.

Es ist weiterhin die Anrufung des Reichsbahngerichts in dem bekannten Lohnkonflikt erörtert worden. Zur Genüge anerkannt ist ja wohl die gespannte finanzielle Lage der Reichsbahn, die ihr keine Mehrausgaben gestattet, ohne daß eine entsprechende Deckung dieser Ausgaben vorhanden ist. Es ist unmöglich, die Sachausgaben weiter zu drosseln. Dauernd wurden der Reichsbahn im Laufe des letzten Geschäftsjahres neue Personalausgaben durch Schiedsspruch und Reichstagsbeschluß (insgesamt 280 Millionen) auferlegt. Dadurch ist die Balancierung des Haushalts erschwert. Es ist deshalb notwendig, endlich Entscheidung darüber herbeizuführen, ob durch die Verbindlichkeitserklärung eines Schiedsspruchs, ohne Rücksicht, ob Deckung vorhanden ist, weitere Personallasten der Reichsbahn aufgepackt werden können. Der letzte Streitfall ist deshalb zum Anlaß genommen worden, um diese prinzipielle Rechtsfrage auszutragen. Der jetzige Moment scheint deswegen geeignet, weil es sich um eine nicht allzuhohe Lohnaufbesserung handelt, so daß bei Verzögerung der Auszahlung durch den Rechtsstreit das Personal nicht allzusehr leidet. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß das Reichsbahngericht für diese Frage zuständig ist. Jedoch wird das Reichsbahngericht selbst zu entscheiden haben, ob es zuständig ist und ob der Reichsbahn-Gesellschaft auf diesem arbeitsrechtlichen Gebiet eine Sonderstellung zukommt. Es muß noch zulässig sein, bei einer Differenz der rechtlichen Auffassung das Gericht um Entscheidung anzurufen. Ich muß es auf das lebhafteste bedauern, daß man versucht, in einen schwebenden Rechtsstreit einzugreifen.

Man kann der Reichsbahn nicht den Vorwurf mangelnder sozialer Gesinnung und Handlungsweise machen. Beruht doch ihre Lohnpolitik auf dem sozial wie wirtschaftlich gesunden Gedanken, daß der Reichsbahnarbeiter dasselbe verdienen soll wie der Arbeitskollege in der Privatindustrie, mit dem er sich vergleichen kann. Die Reichsbahn hat sich niemals geweigert, ihren Arbeitern da zu helfen, wo sie hinter dem Lohn der Industriearbeiter zurückgeblieben sind. Auch ohne Rücksicht auf den schwebenden Lohnstreit wird sie den Lohnausgleich durchführen.

Wie auch der Spruch des Reichsbahngerichts ausfallen mag, ich werde mich stets dafür einsetzen, zu einer Verständigung mit der Arbeiterschaft zu gelangen. Ich muß aber Verständnis für das finanzielle Können der Reichsbahn voraussetzen.

Wenn uns der Vorwurf gemacht wird, daß wir für uns eine Sonderstellung verlangen, so ist uns diese Sonderstellung durch das Reichsbahngesetz mit der Auferlegung der Reparationslast zugewiesen worden. Hier liegt die entscheidende Verantwortung der Reichsbahn.

Jedenfalls bin ich mir mit allen meinen Mitarbeitern der schweren Aufgabe bewußt, die außerdem auf uns liegt, indem uns das Reichseisenbahnvermögen zu treuen Händen übergeben worden ist. Es ist über jeden Zweifel erhaben, daß es Bestreben der Reichsbahn-Gesellschaft und ihrer Organe ist, dieses Reichsvermögen vor dem Zugriff des Auslandes zu bewahren und als brauchbares Instrument der deutschen Wirtschaft in einwandfreiem Zustande dem Reich zurückzugeben.

— Zur Änderung der Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Tages- wie Gewerkschaftspresse beschäftigt sich zur Zeit sehr mit der Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Neben der Haltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu dem verbindlich erklärten Schiedsspruch in dem Lohnstreit zwischen der Gesellschaft und den Arbeitergewerkschaften sind vor allem die Änderungen, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Gebiete des Reichsbahnbeamtenrechts vorgenommen hat oder vorzunehmen plant, Gegenstand der Erörterung und der Angriffe auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Dabei werden der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Rechtsverschlechterungen und Gesetzesverletzungen zum Vorwurf gemacht. Diese Angriffe sind in Wirklichkeit unbegründet.

Nach dem bisherigen Recht galten die reichsrechtlichen Bestimmungen über das Besoldungswesen ohne weiteres auch für die Reichsbahnbeamten. Diese Regelung war von vornherein ausdrücklich nur als eine vorläufige bezeichnet, weil nach dem Reichsbahngesetz die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ein eigenes Besoldungsrecht für ihre Beamten schaffen muß. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hielt nun den Zeitpunkt für gekommen, mit der Bildung dieses eigenen Rechts zu beginnen und zu diesem Zweck die Bindungen zu lösen, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nötigen, jede Maßnahme des Reichs auf dem Besoldungsgebiet mitzumachen. Daher wurde bestimmt, daß vorläufig die reichsrechtlichen Bestimmungen auf diesem Gebiet in dem Umfang weiter gelten sollen, wie sie am 31. Januar 1926 gelten. Wird nach diesem Zeitpunkt neues Reichs-

recht geschaffen, so muß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Frage prüfen, ob und in welchem Umfange dieses Recht auch auf die Reichsbahnbeamten zu übertragen ist. Dabei ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft aber nicht etwa vollkommen frei, sie muß vielmehr die Bestimmungen des Reichsbahngesetzes beachten, die ihr vorschreiben, daß die Rechts- und Dienstverhältnisse der Reichsbahnbeamten in Anlehnung an die für Reichsbeamte geltenden Vorschriften zu regeln und die Dienstbezüge jener Beamten unter Berücksichtigung der Verhältnisse der Reichsbeamten festzusetzen sind. Es ist in der Tat nicht ersichtlich, inwiefern die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch die erwähnte Änderung die Rechte ihrer Beamtenschaft beeinträchtigt oder gar die Reichsbahngesetze verletzt haben soll; sie hat vielmehr nur etwas getan, was auch der Absicht dieser Gesetze entspricht und von Anfang an angekündigt war.

Ebenso ungerechtfertigt sind die Vorwürfe, die gegen die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geplante Neuregelung der Anstellung der Reichsbahnbeamten auf Kündigung und auf Lebenszeit erhoben werden. Bis heute bestehen auf diesem Gebiete bei der Reichsbahn noch keine einheitlichen Vorschriften, sondern es gelten noch inhaltlich verschiedene Bestimmungen aus der Zeit vor der Verreichlichung der Ländereisenbahnen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hielt es um so mehr für angebracht, nunmehr eine einheitliche Regelung zu schaffen, als auch die Beamtengewerkschaften auf die Erledigung dieser schon seit langem schwebenden Angelegenheit drängten. Nach reiflicher Prüfung und nach Verhandlungen mit den berufenen Vertretern der Reichsbahnbeamtenschaft kam die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu dem Ergebnis, die Frage auf der Grundlage zu lösen, daß die Beamten der Besoldungsgruppen I bis einschließlich IV dauernd auf Kündigung anzustellen sind, während die übrigen Beamten nach Vollendung des 32. Lebensjahres, Erreichung der planmäßigen Anstellung und Ablauf einer Bewährungsfrist auf Lebenszeit angestellt werden sollen. Damit wollte die Hauptverwaltung bei den Beamten der Gruppen I bis IV dem folgen, was bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen rechtens war. Maßgebend dabei war die Erwägung, daß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage der Reichsbahn nicht zugemutet werden kann, die Massen der Beamten des ausführenden Dienstes in ein schwer lösbares Verhältnis zur Gesellschaft zu bringen. Unverständlich ist die Behauptung, daß die Reichsbahn-Gesellschaft mit ihrer Regelung das Berufsbeamtentum in den Gruppen I—IV beseitigen wolle, denn, wie erwähnt, waren diese Beamtenkategorien schon in Preußen-Hessen immer dauernd kündbar und niemand wird sagen können, daß sie deshalb keine Berufsbeamten waren; auch das Reichsbeamtenrecht kennt die Möglichkeit der Anstellung der Beamten auf Kündigung und nirgends sieht dieses Recht vor, daß alle Reichsbeamten unter allen Umständen auf Lebenszeit angestellt werden müssen. Mit ihrem Plan widerspricht also die Hauptverwaltung weder dem Gedanken des Berufsbeamtentums noch dem geltenden Reichsrecht. Auch dadurch, daß sie bei den genannten Beamtengruppen nicht dem Vorgang des Reiches folgt, verletzt sie das Reichsbahngesetz nicht; dieses Gesetz schreibt nämlich nicht vor, daß die für die Reichsbeamten geltenden Vorschriften ohne weiteres zu übernehmen sind, sondern verlangt nur Anlehnung an diese Vorschriften unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Gesellschaft. Daß solche besonderen Verhältnisse vorliegen, wurde schon betont. Bei den Beamten über der Besoldungsgruppe IV hat die Hauptverwaltung beinahe wörtlich die bei den Reichsbeamten übliche Regelung übernommen. Damit ist wohl am besten erwiesen, daß die Hauptverwaltung nicht daran denkt, das Berufsbeamtentum bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu beseitigen. Falsch ist es auch, von einer „Entrechtung der Beamten" zu sprechen, denn die Neuregelung sollte sich nur auf solche Reichsbahnbeamte beziehen, die nach dem 28. Februar 1926 als Beamte angestellt werden, also nur auf die künftigen Beamten, während den Beamten, die nach den bisherigen Vorschriften ein Recht oder eine Anwartschaft auf Anstellung auf Lebenszeit haben, ihre Rechte und Anwartschaften gewahrt bleiben sollen. Die zur Zeit im Dienst der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft stehenden Beamten sollten demnach eine Verschlechterung nicht erleiden; im Gegenteil hätte eine nicht unerhebliche Zahl von Beamten mit dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen eine Besserstellung gegenüber dem jetzigen Rechtszustand erfahren. Daß dies nicht zu dem von der Hauptverwaltung vorgesehenen Zeitpunkt (1. März 1926) geschehen kann, ist auf die Haltung der Beamtengewerkschaften zurückzuführen, die trotz weitgehenden Entgegenkommens der Hauptverwaltung an dem von ihnen einmal eingenommenen Standpunkt festhielten.

— **Neue Schnellzüge Wiesbaden-Calais (London).** Vom 12. und 13. Februar d. J. ab werden zwei neue Schnellzüge D 23 und D 24 mit 1. bis 3. Klasse zwischen Wiesbaden und Calais (London) für Militärpersonen und gleichzeitig für den öffentlichen Verkehr befördert: D 24 ab Wiesbaden 10.39 abends (M.E.Z.), ab Bad Kreuznach 11.30, ab Bad Münster am Stein 11.37, an Saarbrücken 2.39, an Calais (Hafen) 12.50 (W.E.Z.), an London 5.15 nachm. D 23 ab London 4.00 nachm. (W.E.Z.), ab Calais (Hafen) 7.25, ab Saarbrücken 7.02 vorm. (M.E.Z.), an Bad Münster am Stein 9.48, an Bad Kreuznach 9.55, an Wiesbaden 10.47 vorm.

— **Erleichterte Einreise in die Kölner Zone.** Bei Reisen in die geräumte Kölner Zone ist kein Personalausweis für deutsche Reichsangehörige mehr erforderlich.

— **Kleiner Grenzverkehr mit Holland.** Den beiderseitigen Staatsangehörigen, die in einem Grenzbezirk wohnen, oder sich mindestens drei Monate dort aufhalten, wird der Grenzübertritt und Aufenthalt im anderen Grenzbezirk auf Grund des üblichen Grenzausweises gestattet. Der Übertritt muß an den amtlich zugelassenen Stellen innerhalb festgesetzter Verkehrsstunden erfolgen. Die Ausweise berechtigen zum ununterbrochenen Aufenthalt im jenseitigen Grenzbezirk auf die Dauer von zwei Wochen. Die Verordnungen treten am 1. März in Kraft.

— **Zwanzig Jahre Rheinufer-Bahn.** Die im Januar 1906 eröffnete elektrische Rheinufer-Bahn zwischen Köln und Bonn hat in den zwanzig Jahren ihres Bestehens eine außerordentliche Entwicklung genommen. Die Bahn befördert jetzt mit einem Wagenpark von 25 Motorwagen und 21 Anhängern täglich in 120 Zügen, davon 68 Schnellzüge, durchschnittlich 15 000 Personen. Durch die Häufigkeit und Schnelligkeit des Verkehrs sowie die technische Vollkommenheit der Anlagen wird die leichte Bewältigung des starken Verkehrs erreicht, bei Fahrgeschwindigkeiten bis zu 70 km in der Stunde. Die Strecke Dombrücke Köln bis Reichsbahnhof Bonn wird in 44 Minuten zurückgelegt, außerhalb der Städte auf eigenem Bahnkörper. Das Kraftwerk befindet sich in der Mitte der Strecke bei Wesseling, wo auch der Anschluß an die eigene Rheinwerft besteht, eine der bedeutendsten Umschlagstellen des Rheins, namentlich für rheinische Braunkohlenbriketts.

— **Bahnbauten im Schwarzwald.** Unter Führung des badischen Finanzministeriums ist es gelungen, die für die Vollendung der Naubaulinie Titisee-Seebrugg und der Renchtalbahn außer dem staatlichen Zuschuß notwendigen Beiträge der beteiligten Gemeinden zusammenzubringen und den Ausbau dadurch sicherzustellen. Die bereits begonnenen Bahnbauten mußten lediglich der ungünstigen Witterungsverhältnisse wegen vorübergehend eingestellt werden. Mit der Inbetriebnahme kann bis zum Spätherbst 1926 gerechnet werden.

— **Rheinisch-Westfälische Schnellbahn.** Von unterrichteter Seite wird mitgeteilt, daß die zuständigen Ministerien des Reiches und des Landes Preußen die Frist für die Gründung der Rheinisch-Westfälischen Schnellbahn A.-G. um drei Jahre verlängert haben. Mit dieser Verlängerung ist der Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn die Möglichkeit gegeben, die Schwierigkeiten mit dem Bergbau auszuräumen, den Entwurf für das Unternehmen fertigzustellen und die landespolizeiliche Prüfung, das Planfeststellungsverfahren und die Festsetzung der Verkehrsbänder für die Schnellbahn durchzuführen und damit die Grundlage für den Bau der Schnellbahn zu treffen.

— **Riegel in Schlafwagentüren.** In den Riegelverschlüssen der Schlafwagen der Mitropa wird in nächster Zeit eine Änderung eintreten. Im Interesse der Sicherung für die Reisenden soll der jetzige Vierkantriegelverschluß so abgeändert werden, daß die von innen verriegelte Tür ohne besondere Schwierigkeiten mit Hilfe eines Sicherheitsschlüssels von außen durch den Schlafwagenwärter geöffnet werden kann. Für jeden der Wagen ist ein besonderer Schlüssel vorgesehen, der für alle Abteile dieses einen Wagens, aber nicht für die Riegel eines anderen Wagens paßt, so daß Unbefugte nicht ohne weiteres die Tür des Schlafwagenabteils zu öffnen in der Lage sind.

Eine weitere Sicherung für die Reisenden soll dadurch erzielt werden, daß in den neuen und in den umzubauenden Schlafwagen der Sitz für den Schlafwagenwärter auf dem Seitengang untergebracht wird.

— **Verkehrswerbung durch Länderfilme.** Das Auswärtige Amt in Berlin hat die Reichsbahndirektion Karlsruhe um Überlassung ihres Filmes „Vom Rhein über den Schwarzwald zum Bodensee", über den wir in Nr. 38/25, S. 1091, berichtet haben, ersucht, um ihn der Deutschen Botschaft in Washington zur Verfügung zu stellen. Diese will ihn durch Vermittlung amerikanischer Filminstitute nicht nur in den Großstädten, sondern in allen bedeutenden Orten der Vereinigten Staaten zur Vorführung bringen. Bevor der Film seine Rundreise jenseits des Ozeans antritt, wird ihn der deutsche Botschafter vor geladenen

Gästen, Vertretern der U. S.-Regierung, von Handel und Industrie, der Presse und der großen Reiseunternehmungen im Botschaftsgebäude vorführen lassen.

— **Berlins Verkehr im Jahre 1925.** Die jetzt vom Statistischen Amt Berlin veröffentlichten endgültigen Zahlen über Berlins Verkehr im Jahre 1925 zeigen eine Zunahme des Gesamtverkehrs um 5,6 % gegen das Vorjahr. Insgesamt wurden im Jahre 1925 auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, Schnellbahnen, Straßenbahnen und Kraftomnibussen 1442,6 Millionen Personen befördert gegen 1365,5 Millionen im Vorjahre. Den größten Anteil am Gesamtverkehr haben die Straßenbahnen mit 772,3 Millionen beförderten Personen oder 53,5 %; an zweiter Stelle kommen die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen mit 421,3 Millionen beförderten Personen oder 29,2 %. Da im Vorjahre der Anteil der Straßenbahnen nur 39 % und der der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen 44,3 % betrug, hat sich hier eine Entwicklung vollzogen, welche die ungesunde Verkehrsverteilung der Inflationszeit ausgleicht. Das jetzige Verhältnis entspricht ungefähr dem der Vorkriegszeit. Auf den Kopf der Bevölkerung bezogen, zeigen diese Zahlen, daß der Berliner mehr als früher fährt. 1913 kamen jährlich auf den Kopf der Bevölkerung 323 Fahrten, 1924 343 und 1925 etwa 360.

— **Schinkelpreis des Architekten- und Ingenieur-Vereins Berlin.** Für das Jahr 1927 sind als Preisaufgaben aufgestellt: Im Gebiet des Hochbaues der Entwurf zu Messebauten für eine norddeutsche Stadt; im Gebiet des Wasserbaues der Entwurf zu einem Geländeerschließungsplan für eine Industrie-Trabantenstadt bei Berlin, und im Gebiet des Eisenbahnbaues der Entwurf für einen Umschlaghafen in Tangermünde und eine neue Kohlenbahn Stendal-Tangermünde. Die Arbeiten sind bis zum 2. November d. J. abzuliefern. Die Bedingungen sind unentgeltlich, die Unterlagen gegen Erstattung der Selbstkosten — für Hochbau 0,50 RM, für Wasserbau 7 RM und für Eisenbahnbau 10 RM — von der Geschäftsstelle des Vereins, Berlin W 66, Wilhelmstraße 92/93 (Postscheckkonto Berlin Nr. 10 522) zu beziehen.

— **Vorlesungen über Eisenbahnwissenschaften.** In den Monaten Januar bis März d. J. finden zur Weiterbildung der Beamten fachwissenschaftliche Vorlesungen der Reichsbahndirektion Altona im Vortragssaal des Bahnhofs Altona-Holstenstraße statt. Das Vorlesungsverzeichnis sieht folgende Vorträge vor:

Vortragender: 1. Direktor der Reichsbahn Dr.-Ing. Spiro: Die Neuorganisation des Werkstättenwesens; 2. Reichsbahnrat Dr. Wehde: Geld-, Bank- und Börsenwesen; 3. Reichsbahnrat Dr. Hermann: Neuerungen auf dem Gebiete des Rechtswesens; 4. Reichsbahndirektor Menert (Hauptverwaltung): Die neuen Laufbahnen der Reichsbahnbeamten; 5. Reichsbahnrat Schlott: Der Eisenbahnoberbau; 6. Reichsbahnrat Dr. Moormann: Die Eisenbahntarife nach dem Kriege; 7. Reichsbahnrat Wachsmuth: Das Beleuchtungswesen; 8. Reichsbahnrat Dr. Lauterbach: Das Lochkartenverfahren; 9. Reichsbahnoberrat Hampke: Die Sicherheit der deutschen Bahnen im Vergleich zu den Bahnen anderer Länder; 10. Reichsbahnrat Sussmann: Veredelung und Verflüssigung der Kohle; 11. Reichsbahnoberrat Klewitz: Hamburgs Güterverkehrsanlagen.

Die einzelnen Vortragstage werden jedesmal rechtzeitig bekanntgegeben. Ferner werden eine Reihe Lehrfilmvorträge im Rahmen des Dienstschul- und Dienstvortragswesens abgehalten.

In der Aula des Reformrealgymnasiums in Oldenburg haben auf Veranlassung der Reichsbahndirektion Oldenburg vom 25. bis 30. Januar 1926 Vorträge aus verschiedenen Gebieten der Eisenbahnfachwissenschaften stattgefunden. Es haben gesprochen Reichsbahnoberrat Achenbach über Zugtelephonie, Fahrzeitenberechnung, Erforschung von Betriebsvorgängen, Reichsbahnrat Stöver über die Frachtverträge der Eisenbahn und Reichsbahnrat Dr. Schmidt über die Geschichte und Organisation der Deutschen Reichsbahn und das Eisenbahnrecht.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Wist, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1, Dortmund, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder) und Dr. jur. Karner, Referent der Reichsbahndirektion Augsburg, in gleicher Eigenschaft zum Verkehrsamt bei der Gruppenverwaltung Bayern in München; die Reichsbahnräte Dr. jur. Bauer, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts Meiningen, als Mitglied (auftrw.) zur Reichsbahndirektion Breslau, Feldmann, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts Gummersbach, als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Braunschweig, Strähle, bisher bei der Reichsbahndirektion Stuttgart, als Leiter einer Abteilung zum Eisenbahnwerk Brandenburg West, Meth, bisher in Gleiwitz, zum Eisenbahn-Betriebsamt Beuthen (Oberschl.), Ernst Wolff, bisher bei der Reichsbahndirektion Stettin, als Vorstand zur Eisenbahn-Bauabteilung Gleiwitz, Seebandt, Abnahmebeamter beim Abnahmeamt 2 Berlin, zur Reichsbahndirektion Schwerin, Fabarius, Abnahmebeamter in Lübeck, zur Reichsbahndirektion Cassel, und Dulitz, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Oldenburg, zum Abnahmeamt 2 Berlin, mit amtlichem Dienstort in Lübeck, und der Reichsbahnamtmann Timmermann in Frankfurt (Main) als Vorstand zur Verkehrskontrolle I Darmstadt.

Überwiesen ist der Reichsbahnbaumeister Fritz Scherzer von der Reichsbahndirektion Ludwigshafen zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk daselbst.

In den Ruhestand getreten ist der Reichsbahnoberrat Gustav Schiller, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Cannstatt.

Ausgeschieden: Den Reichsbahnräten Friedrich Jaeger in Dortmund, zur Zeit beurlaubt, und Henkes, bisher in Rathenow, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsbahndienst erteilt.

Übrige europäische Länder.

— **Die dänische Staatsbahn im Betriebsjahr 1924/25.** Das Staatsbahnnetz erfuhr eine Erweiterung von 26,87 km auf 2435 km und die zweigleisig betriebenen Strecken wurden um 48,4 km auf insgesamt 455 km vermehrt.

Während das finanzielle Ergebnis des Staatsbahnbetriebes in den ersten Nachkriegsjahren Verluste aufwies, konnte in den beiden Betriebsjahren 1922/23 und 1923/24 wenigstens ein bescheidener Überschuß aufgewiesen werden. Im Betriebsjahr 1924/25 ist wieder ein Fehlbetrag an dessen Stelle getreten.

Betriebsjahr	Einnahmen	Ausgaben (einschl. Abschreibg.)	Überschuß
	Millionen Kronen		
1923/24	142,43	139,13	3,30
1924/25	144,46	144,55	— 0,09

Das ungünstige Ergebnis ist auf das Anwachsen der Ausgaben (vermehrte Ausgaben für Brennstoff, Gehälter, Pensionen) zurückzuführen. Die Erhöhung der Einnahmen ist die Folge des erweiterten Fahrplanes und der Einführung billiger Sonntagskarten (ab 1. August 1924).

Der Personalbestand betrug am 31. März 1925 insgesamt 21 690 Köpfe gegenüber 21 944 am 31. März 1924, hatte also trotz Erweiterung des Netzes und Vermehrung der Züge eine Verminderung erfahren.

Die auf Grund des Gesetzes vom 25. Februar 1925 möglichen Änderungen der Tarife, über die in dieser Zeitung bereits berichtet ist, konnten sich im Betriebsjahr 1924/25, das mit dem 31. März 1925 abschloß, noch nicht auswirken. Am 10. Juli 1924 bzw. 15. März 1925 wurden die Tarife für die Beförderung von Kraftfahrzeugen auf den Fährstrecken, am 15. März 1925 die Tarife für Stücksendungen von lebenden Tieren auf allen Strecken ermäßigt. Außerdem wurden günstigere Grundsätze für die Frachtberechnung bei Sendungen von lebenden Tieren in ganzen Wagenladungen eingeführt.

Die Betriebsleistungen sind gegen das Vorjahr gestiegen. Es wurden 17,3 Mill. Zugkm gegen 16,8 Mill. geleistet, d. h. 3,2 % mehr. Die Wagenachskm betragen 539,5 Mill. gegen 526,3 Mill. oder ein Mehr von 2,5 %.

— **Elektrisierung Stockholm-Gotenburg.** Dieser Tage fuhr auf der demnächst elektrisch betriebenen Strecke Stockholm-Gotenburg der erste elektrische Probezug zwischen Hallsberg und Katrineholm. Der Zug legte die 65 km lange Strecke in 34 Minuten zurück.

— **Schwedischer Eisenbahnverein** (Svenska Järnvögsföreningen). Ein Zusammenschluß der schwedischen Privatbahnen erinnert an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, es ist der schwedische Eisenbahnverein (Svenska Järnvögsföreningen). Zu seinen Aufgaben gehört die Wahrnehmung der Interessen der Privatbahnen, sofern nicht — wie für Arbeiterfragen — ein anderer Zusammenschluß in Frage kommt; insbesondere gehört zu seinem Geschäftskreise, Vereinbarungen über Tarife, den Wagenverkehr mit anderen Bahnen zu treffen, an der Weitergestaltung der Personen- und Gütertarife auch der Staatsbahnen mitzuarbeiten und die Privatbahnen gegenüber der Staatsbahnverwaltung zu vertreten (in dieser Hinsicht hat er also eine wesentlich andere Aufgabe als der V. D. E. V.). So war z. B. der schwedische Eisenbahnverein erst kürzlich bei den Beratungen über den neuen schwedischen Güter- und Personentarif durch vier der ihm angeschlossenen Bahnen vertreten. Vereinbarungen über den Postverkehr, Ausarbeitung von Beförderungsbestimmungen, Mitarbeit an der Verkehrsordnung, Vorschriften über Buchführung, Abschreibungen, Statistik,

Freifahrtwesen, Vereinheitlichung in der Technik, insbesondere im Fuhrpark, sind weitere Beispiele für das Arbeitsgebiet des Vereins.

Der Verein (gegründet 1876) umfaßt jetzt mit seinen 118 Mitgliedern sämtliche schwedischen Privatbahnen von allgemeiner Bedeutung. Die Gesamtlänge der dem Verein angeschlossenen Bahnen beträgt 9577 km. Bemerkt sei, daß sich zwei Drittel der schwedischen Eisenbahnen im Privatbesitz befinden. Allerdings sind die Hauptlinien im Staatsbahnbetrieb.

Jede schwedische Privatbahn kann unter gewissen Voraussetzungen als Mitglied aufgenommen werden. Die Mitgliedsrechte werden auf der im Frühjahr und Herbst tagenden Generalversammlung ausgeübt. Die Stimmenanzahl bestimmt sich nach der Roheinnahme jeder Bahn. Auf jede angefangenen 100 000 Kronen entfällt eine Stimme. Doch kann ein Mitglied nicht mehr als 100 Stimmen haben. Die Beschlüsse sind grundsätzlich nicht bindend, wenn das betr. Mitglied innerhalb 30 Tage nach der Abstimmung schriftlich seinen Vorbehalt erklärt. In einigen Fällen fehlt dieses Einspruchsrecht.

Neben dem genannten Verein entstand nach dem großen Streik des Jahres 1906 der schwedische Arbeitgeberverband (Svenska Järnvögarnas Arbetsgivareförening). Seine Aufgabe ist es vor allem, eine Interessenvertretung der einzelnen Privatbahnverwaltungen gegenüber dem Personal zu bilden, insbesondere bei Lohnstreitigkeiten und Abschluß von neuen Tarifverträgen, bei denen er die Vermittlerrolle übernimmt. Sein Streben ist, auf gleiche Dienstvorschriften und Entlohnung hinzuwirken und durch ständige Fühlungnahme zwischen Verwaltung und Personal Streitfälle zu vermeiden.

— **Schwedens Wirtschaftslage.** Das wirtschaftliche Leben Schwedens hat sich auch in den letzten Monaten des vergangenen Jahres günstig entwickelt. Eine Ausnahmestellung nimmt noch die Eisenindustrie ein, die noch mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Über Mangel an Beschäftigung klagen weiter die Schiffahrt, die Werften, die Holzwarenindustrie und die Steinindustrie, deren Ausfuhr nach Deutschland und Frankreich bei dem Kapitalmangel dieser beiden Länder noch immer keine Belebung erfahren hat. Der günstige Stand des Wirtschaftslebens ist vor allem auf die gute Ernte zurückzuführen und auf eine weitere Belebung der Industrie für schwedische Spezialartikel, wie Kugellager, Separatoren, Telephonapparate, elektrische und landwirtschaftliche Maschinen. Hier ist auch namentlich Rußland als Käufer zu nennen. Die Ausfuhr nach Rußland hätte noch wesentlich gesteigert werden können, wenn nicht die meisten Abschlüsse an den allzu langen Krediten, die Rußland beansprucht, scheitern würden. Die Holzmasseindustrie, die in Schweden eine besonders hervorragende Rolle spielt, hat guten Absatz gefunden. Hier liegen schon Abschlüsse für 1927 vor. Die Ausfuhr von Holz überschritt 1 Million Standard. Doch mußte ein weiterer Preisnachlaß eingeräumt werden. Da Schweden und Finnland in gleicher Weise unter den stark gefallenen Holzpreisen leiden, hat man sich kürzlich zusammengeschlossen, um weitere Preisunterbietungen zu vermeiden. Ob dieser Zusammenschluß aber tatsächlich praktische Bedeutung haben wird, wird von unterrichteter Seite sehr bezweifelt.

Die schwedische Handelsbilanz stellt sich für 1925 günstiger als für 1924. In den ersten 11 Monaten des Jahres 1925 beträgt der Einfuhrüberschuß nur 84,4 Mill. Kr. gegen 154 Mill. Kr. im Jahre 1924 und gar 222 Mill. Kr. im Jahre 1923. Allerdings wird der Dezember etwas ungünstiger abschneiden. Die Handelsbilanz war aktiv in den Monaten Mai bis Oktober.

Da die Beschäftigung in den einzelnen Industrien mit Ausnahme der anfangs genannten günstig ist und Lohnkämpfe in der nächsten Zeit nicht zu erwarten sind, kann man die Aussichten für die weitere Entwicklung günstig beurteilen.

— **Die schwedische Staatsbahn und der Wettbewerb des Kraftwagens.** In dem Jahresbericht der schwedischen Staatsbahn für 1924 ist u. a. auch die Frage behandelt, welchen Einfluß der Kraftwagenverkehr auf die schwedische Staatsbahn im Jahre 1924 im Verhältnis zum Jahre 1913 gehabt hat. Im Jahre 1913 wurden auf den eigenen Strecken der schwedischen Staatsbahn im Wagenladungsverkehr 3,86 Mill. Tonnen befördert, im Jahre 1924 hingegen 4,27 Millionen, im Verkehr mit anderen Bahnen 5,12 Mill. bzw. 5,135 Mill. Tonnen. Im eigenen Verkehr der Staatsbahn ist der Verkehr bei einer Entfernung von 1 bis 10 km um ⅓, nämlich von 600 000 t auf 400 000 t zurückgegangen, was auf eine Abwanderung auf den Kraftwagen schließen läßt. Für alle übrigen Entfernungen ist eine Verkehrssteigerung zu verzeichnen, die bei einer Entfernung von 11 bis 30 km mit 1,5 % noch verhältnismäßig gering ist, dann aber recht beachtlich steigt. Sie beträgt bei den Entfernungen 31 bis 40, 41 bis 50 und 51 bis 100 km etwa 16,42 und 16 %, für 101 bis 200 km etwa 23 %, für 201 bis 500 km steigt sie auf 44 % und beläuft sich bei einer Entfernung von 501 bis 1000 km auf 115 %, bei Entfernungen über 1000 km auf 100 %. Eine genaue Verteilung des Rückganges bei der Entfernung von 1 bis 10 km ist natürlich schwierig. Der größte Teil entfällt auf den Großstadtverkehr Stockholm und Gothenburg. Naturgemäß mußte hier der Kraftwagenverkehr, namentlich im Vorortverkehr, am ehesten den Vorrang vor der Eisenbahn gewinnen. Immerhin ist die Untersuchung der schwedischen Staatsbahn wertvoll, indem sie ergibt, daß die entgangenen Einnahmen in keinem Mißverhältnis zu den Gesamteinnahmen der schwedischen Staatsbahn aus dem Güterverkehr stehen. Im Gegenteil hat die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs bisher der schwedischen Staatsbahn keinen nennenswerten Schaden zugefügt.

Die Übersicht der schwedischen Staatsbahn ergibt auch, daß sich einige Waren besonders für die Beförderung mit dem Kraftwagen auf kürzeren Entfernungen eignen, wie Getreide, Rüben, Zucker u. dgl.

Für den Stückgutverkehr fehlen leider gleiche Übersichten. Er ist seit 1913 stark zurückgegangen, nämlich von 1,088 Mill. Tonnen im Jahre 1913 auf nur 0,915 Mill. im Jahre 1924. Da die mittlere Beförderungslänge gleichzeitig erheblich gestiegen ist, ergibt sich daraus, daß namentlich der Stückgutverkehr bei kürzeren Entfernungen neuerdings in starkem Maße zum Kraftwagen abgewandert ist.

— **Die litauische Handelsbilanz für 1925** liegt, wie die „Ostd. Wirtschafts-Ztg." meldet, nunmehr in ihrem vorläufigen Ergebnis vor, nachdem soeben die Dezemberdaten veröffentlicht worden sind, die eine Ausfuhr im Werte von 19,9 Mill. und eine Einfuhr im Werte von 18,5 Mill. Lit aufweisen. Danach belief sich die Gesamtausfuhr Litauens im Jahre 1925 auf 242,7 Mill. und die Gesamteinfuhr auf 252,7 Mill. Lit, woraus sich eine Passivität von 10 Mill. Lit ergibt. Der Abschluß für 1924 hatte ein Aktivum von über 60 Mill. Lit aufzuweisen. Allerdings waren auch die Jahre 1924 und 1923 die einzigen seit dem Bestehen der litauischen Republik, in denen die Handelsbilanz aktiv war. Der Gesamtumsatz für das Jahr 1925 ist gegenüber dem des Vorjahres um 22,3 Mill. Lit gestiegen, was aber ausschließlich auf die vermehrte Einfuhr zurückzuführen ist, da die Ausfuhr einen Rückgang um 23,9 Mill. Lit erfahren hat.

— **Geplante Errichtung elektrischer Bahnen in Polen.** Nach einer Warschauer Meldung zeigt das englische Kapital in der letzten Zeit großes Interesse für Investitionen in Polen. Die englische Gesellschaft Power and Traction, Finanzierungsgesellschaft, beabsichtigt bis zum Jahre 1927 in Polen ein elektrisches Bahnnetz zu bauen. Eine elektrische Bahnlinie soll die Stadt Warschau mit ihrer Umgebung verbinden, die zweite, welche für die Industrie Polens eine viel wichtigere Bedeutung hat, soll das Dombrauer Kohlengebiet mit dem von Krakau verbinden. Die zum Bau dieses Bahnnetzes notwendigen Maschinen, als auch die Maschinen für die zu errichtenden elektrischen Kraftwerke in Soßnowitz, Dombrowa und Pruskow sollen aus England geliefert werden.

— **Eisenbahnunglück im Moskauer Bahnhof.** Am 5. d. M. rannte der Leningrader Schnellzug bei seiner Ankunft im Moskauer Bahnhof infolge plötzlichen Versagens der Bremse auf den Prellbock auf und prallte gegen den Bahnsteig. Ein Wagen wurde zertrümmert, fünf Personen wurden getötet und 2[illegible] verletzt.

— **Der russische Außenhandel** zeigt, wie die „Ostd. Wirtschafts-Ztg." schreibt, seit längerer Zeit ein wenig erfreuliches Bild. Eine große Enttäuschung hat insbesondere der Abschluß für das erste Vierteljahr des Wirtschaftsjahres 1925/26 gebracht (also für die Monate Oktober, November, Dezember), der jetzt vorliegt, allerdings noch nicht endgültig ist, weil für Dezember erst die vorläufigen Daten des Verkehrs über die europäischen Grenzen angegeben werden. Insofern und auch deshalb, weil die sowjetamtlichen Angaben diesmal auf „Rubel nach den jetzigen Preisen berechnet" lauten, während den früheren statistischen Zusammenstellungen meistens der sogen. „Warenrubel" zugrunde gelegt ist, werden die Vergleichsmöglichkeiten sehr erschwert. Trotzdem bleibt die Verschlechterung des Status deutlich erkennbar. Die für das erste Vierteljahr 1925/26 sich ergebende Passivität von rund 32,19 Millionen Rubel wirkt um so entmutigender, als man in Rußland eigentlich gehofft hatte, daß man schon zu Anfang des neuen Wirtschaftsjahres die Passivität des vergangenen (etwa 130 bis 140 Mill.) ungefähr auszugleichen in der Lage sein würde. Aber diese Hoffnung gründete sich in erster Linie auf eine sehr umfangreiche Wiederaufnahme der Getreideausfuhr, und die hat bekanntlich bis jetzt erst in ziemlich geringem Maße durchgeführt werden können.

— **Der neue tschechoslowakische Sommerfahrplan 1926—1927.** Nach Mitteilungen der Prager Blätter wird der Sommerfahrplan nicht, wie seit Beendigung des Weltkrieges, mit Gültigkeit vom

Juni, sondern vom 15. Mai erscheinen. Der Anlaß zu dieser
derung ist vom tschechoslowakischen Eisenbahnministerium
gangen, welches die Änderung mit Rücksicht auf den Verkehr
den Weltkurorten Karlsbad, Marienbad, Franzensbad auf der
ernationalen Beratung für die Festsetzung der Fahrpläne, die
Herbst 1924 in Neapel stattfand, beantragte. Die Änderung
von großem Vorteil, weil die Kurorte ihre Saison um einen
lben Monat früher ansetzen können, was bei der Be-
btheit dieser Kurorte und ihrem starken Besuch bedeutende
rtschaftliche Vorteile nach sich ziehen muß. Der neue Termin
rde von allen europäischen Staaten, Rußland ausgenommen,
genommen. Bei der Zusammenstellung wurde eine erhöhte
cksicht auf die internationalen Anschlüsse sowie
f die Beschleunigung des inländischen Eisen-
hnverkehrs genommen. Aus diesem Grunde wurden im neuen
hrplan einige neue Schnellzüge eingeführt bzw. deren Ver-
hr erweitert. In der Zeit vom 18. Mai bis 28. September wird
Luxuszug jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend zwi-
hen Karlsbad und Paris verkehren.

— **Neuregelung der Versicherungsgebühren beim Reise-
päck in der Tschechoslowakei.** Die tschechoslowakische
senbahnverwaltung hat mit 1. Februar d. J. die Gebühren
r die Versicherung von Reisegepäck und Expreßgütern bei
r Europäischen Gesellschaft für Versicherung von Gütern
d Reisegepäck wie folgt herabgesetzt bzw. geregelt: Die Ver-
herungsgebühr beträgt für jede versicherte 1000 Kč und für
tfernungen bis 150 km 1 Kč, bis 450 km 1,50 Kč, bis 700 km
Kč, bis 1200 km 4,50 Kč und bei größeren Entfernungen
Kč. Diese Gebühr wird durch Verwendung von Wertmarken
i den Gepäckabfertigungsstellen der tschechoslowakischen
aatsbahnen entrichtet, wo auch durch die neu eingeführten
rsicherungen der sog. „allrisks“ nicht nur das Reisegepäck,
ndern auch das Handgepäck gegen Verlust, Minderung
d Beschädigung in einem höheren Betrag als bisher ver-
hert werden kann. Die Versicherungen werden für die Zeit
n 30 bis 60 Tagen ausgestellt.

— **Neue Beratungen über die Hamburg-Adria-Tarife.** Dieser
ge fand in Semmering eine Versammlung des Adriatarif-
rbandes unter Beteiligung der italienischen, südslawischen
d tschechoslowakischen Eisenbahnen statt. In der Versamm-
ng wurden die Grundsätze für spätere Verhandlungen mit
r deutschen Eisenbahnverwaltung und die Möglichkeit eines
odus vivendi für die Tschechoslowakei in dem Wettbewerb
ischen Hamburg und Triest besprochen.

— **Kaschau-Oderberger Bahn.** Am 4. Februar fand in Bu-
pest die 54. ordentliche Generalversammlung statt.
der tschechoslowakische Staat fast das ganze Aktienkapital
on allen vorhandenen 113 205 Aktien besitzt er über 100 000)
worben hat, konnten in dieser Generalversammlung gewisse
tzungsänderungen vorgenommen und die Zusammensetzung
s Direktions- und Aufsichtsrats geändert werden, so daß der
hechoslowakische Staat jetzt seinen Einfluß auf die Arbeiten
r Kaschau-Oderberger Bahn entsprechend seiner Kapitals-
teiligung an der Aktiengesellschaft dieser Bahn geltend
chen kann. Zu neuen Mitgliedern des Direktionsrates wur-
n drei leitende Beamte des tschechoslowakischen Eisenbahn-
nisteriums gewählt.

— **Gegenseitige Automobilverzollung Tschechoslowakei-Öster-
ich.** Kürzlich fanden in Prag unter Beteiligung der Vertreter
r österreichischen und tschechoslowakischen Regierung und
r Automobilindustrie beider Staaten Verhandlungen über die
rzollung der aus Österreich nach der Tschechoslowakei und
ngekehrt einzuführenden Automobile statt. Es wurde bezüg-
h der neuen, bis Ende dieses Jahres gültigen Verzollungs-
eln ein grundsätzliches Übereinkommen ge-
offen. Der Protest der tschechoslowakischen Automobilindu-
ie gegen die verschiedenen besonderen Abgaben der einzelnen
terreichischen Bundesstaaten auf eingeführte Automobile
rde von den österreichischen Vertretern zur Kenntnis ge-
mmen und wird den Gegenstand von Verhandlungen zwischen
r Bundesregierung und den einzelnen Bundesstaaten bilden.

— **Statistisches von den rumänischen Staatsbahnen.** Der
rgus“ vom 11. Januar bringt einen längeren Aufsatz über
Lage der rumänischen Staatsbahnen, dem wir folgende An-
ben entnehmen:

Nach den Haushaltsplänen hatte die Bahn an Beamten,
ngestellten und Diurnisten insgesamt 74 547 im
hre 1920/21, 84 164 in 1921/22, 99 012 in 1922/23, 111 457 in
23, 117 030 in 1924 und 118 368 in 1925, was seit 1920 eine
nahme von 60 % bedeutet. Der Personalmangel der ersten
chkriegsjahre ist als überwunden zu betrachten und die Ver-
ltung ist wieder in der Lage, bei Neuaufnahmen strengere
ßstäbe anzulegen.

An Betriebsmitteln standen der Bahn am 1. Oktober 1925 zur Verfügung 1978 dienstfähige Lokomotiven, zu leichteren Ausbesserungen befanden sich in den Werkstätten ferner 1296 Stück, zu großen Ausbesserungen 1219 Stück, von welch letzteren etwa 180 endgültig ausgeschieden werden sollen. Außerdem besitzt die Bahn noch 12 benzinelektrische Triebwagen und 3 elektrische Generatoren (für den Betrieb der Linie Dorna Helgei-Borgo Prund).

An betriebsfähigen Wagen hatte die Bahn 47 673 im September 1922, 50 179 im April 1924 und nur 45 434 im Mai 1925. Die starke Abnahme im letzten Jahre ist besorgniserregend und darauf zurückzuführen, daß der Bahn die Mittel nicht zur Verfügung standen, die eigenen und privaten Werkstätten bis zu ihrer vollen Leistungsfähigkeit auszunutzen. Im letzten Vierteljahr mußten die privaten Werkstätten, die in Rumänien noch eine große Rolle spielen, vorschußweise zu Lasten des Haushaltsjahres 1926 arbeiten, da die Kredite für das laufende Jahr erschöpft waren.

Die rumänischen Staatsbahnen sind in der Lage, ihre hauptsächlichen Brennstoffe im Inland zu decken. Es wurden im Jahre 1925 verbraucht 521 217 cbm Holz, 659 940 t Lignit, 1 124 388 t Kohlen aus dem Becken von Petroschen, 235 682 t Rohöl, 259 t Cardiffkohle und 4950 t schlesische Kohle (aus Ost-Oberschlesien).

An Leistungen hat die rumänische Staatsbahn zu verzeichnen im Mittel täglich: 30 300 Zugkm im Jahre 1920, 74 123 in 1921, 108 139 in 1922, 121 995 in 1923, 134 898 in 1924 und ungefähr 140 000 im Jahre 1925. Die Anzahl der beladen aufgegebenen Wagen betrug im Mittel täglich: 1911 im Jahre 1921, 2780 in 1922, 3792 in 1923, 4060 in 1924 und ebenfalls etwa 4060 in 1925. Die starke Abnahme der betriebsfähigen Wagen hat also die Verkehrsentwicklung zum Stillstand gebracht. Nur durch den schnelleren Wagenumlauf konnte die Gesamtleistung annähernd auf derselben Höhe gehalten werden wie im vorhergehenden Jahr.

Die folgende Zusammenstellung erlaubt einen näheren Einblick in die Leistungen. Die Zahlen liegen nur für 1923 und 1924 vor.

Art des Verkehres		1923		1924	
		Einheiten	%	Einheiten	%
Reisende I. Kl.	Anzahl	725 630	1,6	866 449	1,6
	Personenkm	129 441 205	4,0	120 696 347	3,3
	Mittlere Reiselänge km	178	—	139	—
Reisende II. Kl.	Anzahl	6 818 621	14,9	8 509 023	15,4
	Personenkm	641 997 628	20,0	665 405 598	18,2
	Mittlere Reiselänge km	94	—	78	—
Reisende III. Kl.	Anzahl	38 000 531	83,5	46 423 001	83,—
	Personenkm	2 428 224 138	76,0	2 868 941 452	78,5
	Mittlere Reiselänge km	62	—	62	—
Reisende aller 3 Klassen zusamm.	Anzahl	45 544 389	—	55 798 473	—
	Personenkm	3 199 662 971	—	3 655 043 397	—
Eilgut	t	108 187	0,82	130 560	0,95
	tkm	22 608 175	0,92	39 933 995	1,21
	Mittlere Beförderungslänge km	209	—	306	—
Frachtgut	t	13 159 466	99,18	13 586 200	99,05
	tkm	2 454 088 683	99,08	3 248 743 542	98,79
	Mittlere Beförderungslänge km	186	—	239	—
Zusamm. Güterverkehr	t	13 267 653	—	13 716 760	—
	tkm	2 476 696 858	—	3 288 647 537	—

Aus den vorläufigen Daten für das Jahr 1925 geht hervor, daß der durchschnittliche Reiseweg einer Güterwagenachse von einer Beladung zur anderen 473 km beträgt, davon 300 km in beladenem und 173 in unbeladenem Zustande. Die mittlere Zeit welche die Achse hierzu benötigt ist 11,63 Tage, die mittlere Geschwindigkeit 40,7 km im Tage. Ein noch immer recht ungünstiges Ergebnis gegen die früheren Zustände, aber ein großer Fortschritt.

Gegenüber den Vorkriegstarifen sind die Tarife erhöht: auf das 21fache in der I. Personenzugklasse, auf das 18fache in der II. Klasse und auf das 16fache in der III. Klasse. Für Gepäck, Eilgut und die Frachtgutklassen I bis III auf das 25fache, für Waren im 1. Spezialtarif auf das 16fache, im 2. Spezialtarif auf das 6fache. Zu bemerken ist, daß die Geldentwertung, gemessen am Schweizer Franken, jetzt 43fach ist.

Um nachzuweisen, daß die rumänischen Tarife die billigsten der Welt sind, bezieht sich der Verfasser auf die Zusammenstellung in Nr. 46, S. 1295, Jahrg. 1925 d. Ztg. Daß bei solchen Tarifen ein Gleichgewicht des Haushaltes nicht hergestellt werden kann, wird niemanden verwundern. Auf S. 219 der Nr. 8 vom 19. Februar 1925 dieser Zeitung wurden die ungünstigen Betriebszahlen der rumänischen Staatsbahnen bis 1924 zeichnerisch dargestellt.

Für das Jahr 1925 fehlen wohl noch die Einnahmesummen der letzten beiden Monate, doch läßt sich schätzungsweise feststellen, daß Betriebsausgaben von etwa 9 Milliarden Lei Einnahmen von nur 6 Milliarden gegenüberstehen, so daß die Betriebszahl etwa 150 war.

— Der bedrohte Seeschiffahrtsweg an der unteren Donau. Unter dem Titel: „La voie navigable maritime du Danube" hat Generalinspektor J. Vidrasch, Professor an der technischen Hochschule Bukarest eine Druckschrift erscheinen lassen[1]), die den derzeitigen, bedrohlichen Zustand dieses Großschiffahrtsweges eingehend darstellt.

Wir entnehmen dieser Arbeit die obenstehende Karte und folgende Angaben: Die untere Donau hat von Braila bis oberhalb Tultscha eine 90 km lange, für Seeschiffe bis 14 000 t Verdrängung, schiffbare Strecke. Der Strom führt hier 2000 m³/sec bei Niedrigwasser und 35 000 m³/sec bei Hochwasser. Oberhalb Tultscha teilt sich der Strom in die beiden Arme Kilia im Norden und Tultscha im Süden, der letztere Arm teilt sich dann unterhalb der Stadt Tultscha nochmals in zwei Arme: Sulina im Norden und St. Georg im Süden. Die Kilia zerteilt sich kurz vor der Mündung seinerseits in unzählige Äste, die sein sekundäres Delta bilden, während sich die Arme Sulina und St. Georg ohne Verästelung ins Meer ergießen.

In den Jahren 1856 bzw. 1921 verteilten sich die Wassermassen der Donau auf die einzelnen Jahre wie folgt: Kilia 63 % bzw. 68 %; Sulina 7 % bzw. 12 %; St. Georg 30 % bzw. 20 %. Die an den Mündungen sich ablagernden Sandmassen verteilen sich natürlich auch beiläufig in demselben Verhältnis. Als die europäische Donaukommission nach dem Krim-Kriege im Jahre 1856 die Verwaltung der Donaumündungen übernahm, fand sie alle Mündungen durch Sandbänke verstopft, die bei Niedrigwasser kaum 2½ m Tiefgang gestatteten. Die Kommission entschloß sich ihre ganze Tätigkeit auf den mittleren, den Sulinaarm zu beschränken, bei dem die zu leistenden Arbeiten noch innerhalb der Grenzen der Wirtschaftlichkeit durchführbar schienen. In der Tat gelang es ihr, diesen Arm durch eine ausgiebige Baggertätigkeit, durch Uferbefestigungen, Durchstiche und dergleichen in eine Art von Kanal zu verwandeln, dessen Mindesttiefe in den letzten Jahren vor dem Kriege im Arm selbst 6.70 m und in der Fahrrinne durch die Sandbänke vor der Mündung 7.30 m war. Die Kommission wurde in ihren Arbeiten im letzteren Gebiet kräftig unterstützt durch eine mächtige, nordsüdliche Meeresströmung, die die Ablagerungen in südlicher Richtung hinwegspülte.

Als die Kommission die durch den Krieg unterbrochenen Arbeiten wieder aufnahm, zeigte es sich, daß die Tiefen des Sulinaarmes trotz der Vernachlässigung ganz unverändert geblieben waren, dagegen war im Mündungsgebiet eine leichte Tiefenabnahme auf 6.40 m festzustellen.

Man dachte anfangs, es nur mit vergänglichen Folgeerschei-

¹) Etablissements graphiques Române-Unite, Bukarest Calea Rahovei Nr. 50. Preis 1 RM.

nungen der Vernachlässigung in den Kriegsjahren zu tun zu haben. Als aber trotz der gegen die Vorkriegszeit verdoppelten Baggertätigkeit die Untiefen nicht mehr zu bekämpfen waren, und schließlich im Jahre 1924 nur noch 4.0 m Tiefgang vorhanden war, wurde es allmählich klar, daß hier Kräfte am Werke waren, gegen die Menschenwerk vorläufig ohnmächtig ist. Als vorläufige Lösung hat dann die Kommission eine neue, nach Norden abgebogene Fahrrinne erlotet, in der vorläufig noch mit Mühe und Not 5.80 m Tiefe gehalten wird. Es ist jedoch mehr als wahrscheinlich, daß die ganze 70 Jahre hindurch geleistete Arbeit aufgegeben werden muß und der Seeschiffahrt an der unteren Donau neue Wege gesucht werden müssen.

Die hauptsächliche lokale Ursache dieser Erscheinungen liegt nämlich darin, daß die ungeheuren Ablagerungen des (nördlichen) Kiliaarmes, der wie erwähnt zwei Drittel der gesamten Donauwassermenge dem Meere zuführt, die N.-S.-Meeresströmung nach Osten abdrängten, so daß die Ablagerungen des Sulinaarmes nicht mehr von ihr berührt werden. Daß diese, wie eingangs gezeigt, im Laufe der Jahre in ihrer Masse auch verhältnismäßig zugenommen haben, ist ein weiteres Glied der Ursachenkette.

Das Letzte, Entscheidende aber, das die Lage als hoffnungslos erscheinen läßt, ist die Tatsache, daß der südliche Zweig Stari Stambul des Kiliaarmes (mit 52 % des Kiliawassers, also 36 % des Donauwassers), dessen Mündung fast genau südlich, senkrecht auf die Sulinamündung gerichtet ist, sein Delta mit einer Geschwindigkeit von 250 m jährlich gegen die Sulinamündung vorschiebt. Die beiden Schuttkegel arbeiten also gemeinsam daran, zunächst die zwischen ihnen liegende Mossurabucht, und später die ganze Sulinamündung zu verlanden. Das ist unaufhaltsam wie das Schicksal.

Professor Vidrascu schlägt nun vor, den Kampf aufzugeben und die ganze Schiffahrt in den Kiliaarm zu verlegen. Dieser hat, entsprechend seiner größeren Wassermasse, bis zur Stadt Vilkow, wo sein sekundäres Delta beginnt, überall wenigstens 9,20 m Tiefe auf 100 m Breite. Von den Ästen im sekundären Delta ist der größte, Stari Stambul, für die Schiffahrt wegen den eben auseinandergesetzten unbeeinflußbaren Vorgängen nicht zu brauchen. Dagegen ist der zweite Hauptzweig des Kiliaarmes, der Otschakow, mit 30 % des Kiliawassers, d. i. 20 % des Donauwassers, in einer weit günstigeren Lage. Die Richtung seiner Mündung ist nämlich nordöstlich, sie wird von der N.-S.-Meeresströmung ständig gereinigt, die Instandhaltungsarbeiten finden also hier verhältnismäßig geringen Widerstand. In der Tat haben die Russen während des ganzen Krieges hier mit primitiven Mitteln eine Mindesttiefe von 8.20 m halten können. Professor Vidrascu ist daher der Meinung, daß die Tätigkeit der Donaukommission auf diesen Arm gerichtet werden sollte, wobei dann der Hafen von Vilkow an Stelle von Sulina treten würde.

Am Ende der Schrift sind dann noch die sonstigen bisher aufgetauchten Pläne besprochen, so der vom Kiliazweig Solomonoff mit Umgehung des sekundären Deltas in die Bucht Gibrieni führende, von den Russen geplante künstliche Kanal, der von einigen rumänischen Ingenieuren geplante, 70 km lange Schleusenkanal Tultscha-Portitza, der das Gesamtdelta südlich umgeht, und schließlich das im Kriege aufgetauchte abenteuerliche Projekt eines Kanales Tschernawoda-Konstantza, mit einem 16 km langen Tunnel. Der Verfasser weist die teils technische, teils wirtschaftliche Unmöglichkeit all dieser Pläne nach und kommt zum Schlusse, daß, wenigstens für das nächste Menschenalter, der Weg des geringsten Widerstandes auf dem von ihm gewiesenen Wege liegt.

Allen, die sich über das wichtige verkehrsgeographische Problem der Donaumündungen klar werden wollen, sei das mit einer Reihe guter Karten und Querprofilen ausgestattete Heft auf das beste zu empfehlen.

— **Die neue Organisation der rumänischen Staatsbahnen** ist Gegenstand heftiger Angriffe der regierungsfeindlichen rumänischen Presse. So kritisiert die „Diminecata" vom 23. Januar vor allem die ganz und gar unkaufmännische Einrichtung, daß an Stelle eines Willens, der bisher schlecht und recht, aber wenigstens einheitlich dirigierte — desjenigen des Generaldirektors —, nun der Wille des Verwaltungsrates getreten ist. Die Reform äußert sich für den Augenblick in einer erheblichen Personalverschiebung. Die Anzahl der Direktionen wurde von 9 auf 14 vermehrt, ihr Personal auch verhältnismäßig infolge starker Beschneidung ihres Wirkungskreises herabgesetzt und dafür dem erweiterten Wirkungskreise der Generaldirektion entsprechend viel Beamte nach der Hauptstadt versetzt.

Nun sind aber die Wohnungs- und Gehaltsverhältnisse in Rumänien derartig, daß jedermann, der seine unter Mieterschutz stehende Wohnung verläßt, jeden Anspruch auf weiteren Mieterschutz verliert und dann einen so großen Teil seines Gehaltes für Wohnungsmiete ausgeben muß, daß ihm kaum mehr etwas zum Leben übrigbleibt. Das genannte Blatt hebt nun die wenig humane Art hervor, mit der diese umfangreichen Versetzungen mitten im Winter, ohne jede Rücksicht auf die persönlichen Verhältnisse, vorgenommen wurden. Dabei wird allen Beamten, die sich nicht fügen wollen oder können, natürlich der Dienst gekündigt. Die Eisenbahn verliert aber dadurch eben ihre besten, erfahrensten Beamten, da der junge, unerfahrene Teil der Beamtenschaft naturgemäß leichter beweglich ist. Dazu kommt, daß auch die Frage der Büroräumlichkeiten nicht gelöst ist. Die Generaldirektion in Bukarest z. B. ist in 12 weit voneinander abliegenden Gebäuden, zum Teil in Privathäusern, ganz unzulänglich untergebracht. Für letztere werden 17 Millionen Lei jährliche Miete bezahlt. Das Blatt bespricht schließlich die verschiedenen aufgetauchten Vorschläge zur Behebung dieser Schwierigkeiten und stellt fest, daß die ganze Reform ohne genügende Vorbereitung ins Leben gesetzt wurde und infolgedessen zu einer allgemeinen Verwirrung aller Dienstzweige führen wird.

— **Die alte Hauptlinie Budapest-Szegedin-Temesvar** ist noch immer gesperrt. Bis zum 1. Januar d. J. hatte der südslawische Teil des Banates (Donau-Theiß-Maroschwinkel) einen einzigen Eisenbahnweg nach der Umwelt, den über Zenta an der Theiß. Zu diesem Zeitpunkte wurde durch die Verbindung Temesvar-Werschetz-Baziasch der Ausweg nach Osten hergestellt, und nun haben die Kreise des Handels und der Industrie im südslawischen Banate eine Bewegung eingeleitet, um auch den Verkehr auf der alten Hauptlinie Temesvar-Großbetschkerek-Szegedin wieder freizubekommen.

— **Die französischen Eisenbahnen vor Kammer und Senat.** Bei Beratung des Staatshaushalts in der Kammer hat ein Abgeordneter auf die Anstrengungen hingewiesen, die die französischen Eisenbahnen machen, um die Landwirtschaft, namentlich auch den Gemüse- und Obstbau zu fördern, und ein anderer hat lobend die Bemühungen der Eisenbahner auf dem Gebiete der Versorgung der Bevölkerung des Binnenlandes mit Seefischen hervorgehoben. Beim Obst- und Gemüsebau handelt es sich besonders um Frühobst und Frühgemüse, für das mit an erster Stelle Deutschland als Absatzgebiet in Frage kommt. Ein Nachlassen dieser Ausfuhr würde den Eisenbahnen große Einnahmeverluste bringen, die dann der Staatshaushalt decken müßte. Beim Fischverkehr wird ein erheblicher Fortschritt gegen die Vorkriegszeit festgestellt; täglich verkehren Züge von den Häfen des Nordens, von Boulogne, Dieppe, La Rochelle, Lorient, Arcachon, die die Beute der Fischerflotte nach Mittelfrankreich, dem Osten und dem Süden des Landes bringen. Bei Beratung der Frage der staatlichen Aufsicht über die Eisenbahnen legte der Minister der öffentlichen Arbeiten seine Absicht dar, einen staatlichen Aufsichtsdienst über die Einrichtungen und den Betrieb der Eisenbahnen einzurichten, der sich sowohl auf die technischen Maßnahmen wie auf die wirtschaftlichen Gebarungen beziehen soll, aber nicht, wie er sich ausdrückte, nur a posteriori gehandhabt werden soll.

Ein Abgeordneter warf den Eisenbahnen vor, sie sorgten nicht genügend für die Sicherheit der Reisenden, und erhob die ungewöhnliche, aber in diesem Zusammenhang verständliche Klage, daß die Züge zu schnell führen. Nichts Neues brachte die Behauptung eines anderen Abgeordneten, daß an den Fehlbeträgen der französischen Eisenbahnen zu mindestens einem Drittel die billigen Pariser Vororttarife schuld seien.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten wies die Vorwürfe zurück, die in bezug auf die Wahrung der Betriebssicherheit gegen die Eisenbahnen erhoben werden. Die Gefährdung von Leib und Leben der Reisenden sei z. B. in den Vereinigten Staaten von Amerika viel größer als in Frankreich. Er sagte zu, daß er auf eine strenge Einhaltung der Fahrpläne sehen werde. Die billigen Vororttarife erklärte er für eine soziale Pflicht der Eisenbahnen; die unerläßliche Erhöhung der Tarife, die neuerdings eingeführt worden ist, sah er als eine vorübergehende Maßnahme an. Von den Inhabern von Eisenbahnaktien sagte er, man könne ihre Lage, da sie 80 bis 85 % ihres in Eisenbahnwerten angelegten Vermögens verloren haben, nicht als beneidenswert bezeichnen, und sie bedürften als Opfer einer unglücklichen Zeit einer gewissen Rücksicht, wenn nicht gar einer wirksamen Stütze.

Bei Besprechung der Abmachungen von 1921 wurde bemerkt, daß, wenn damals nicht die Gemeinschaftskasse zustande gekommen wäre, nur vier der französischen Eisenbahnnetze Überschüsse geben würden, nämlich die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen, die Ost- und die Nordbahn, sowie die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, während die Staatsbahnen, die Orléans- und die Südbahn beständig mit Fehlbeträgen arbeiten würden. Man könnte also bei jenen vier Netzen, die gerade wohlhabende Gegenden mit blühender Landwirtschaft und günstig dastehenden Gewerbebetrieben mit Verkehr versorgen, die Tarife herabsetzen, während gerade in den ärmeren Landstrichen, die niedrigere Frachtsätze bedürfen, die Tarife erhöht werden müßten.

Bei Beratung eines Anhangs zum Staatshaushalt kam die Frage der Einführung einer selbsttätigen Kupplung zur Sprache;

es wurde die allgemeine Einführung elektrischer Zugförderung im Vorortverkehr verlangt, ferner die Beseitigung schienengleicher Straßenübergänge und Verbesserungen an einigen Pariser Bahnhöfen. Der Minister sagte die Berücksichtigung eines Teils dieser Forderungen zu.

Ein Abgeordneter fragte an, wie es mit dem Ausschuß stünde, dessen Einsetzung im März 1925 beschlossen worden ist, um eine Neuordnung der Verwaltung und der wirtschaftlichen Verhältnisse der Staatsbahnen zu beraten. Der Minister erwiderte, daß er soeben den Vorsitzenden dieses Ausschusses ernannt habe und daß dieser nun tatkräftig ans Werk gehen würde.

Einen breiten Raum in den Beratungen nahm die Frage der Wiedereinstellung der aus Anlaß eines Ausstands im Jahre 1920 entlassenen Arbeiter ein, die immer noch nicht zur Ruhe kommen will.

— Umgebaute Wagen für den Londoner Schnellverkehr. Die Central London-Eisenbahn hat einen Wagenpark von 250 Stück, den sie mit einem Kostenaufwand von 200 000 £ auf den Stand wie bei der Hampstead- und bei der Südlondoner Eisenbahn bringen will. Die Wagen hatten bisher nur schmale Türen in der Nähe der Enden, manche von den Triebwagen hatten sogar nur eine Tür auf jeder Seite, da die andere den Zugang zum Führerabteil bildete, also für die Fahrgäste nicht benutzbar war. Die hauptsächliche Verbesserung beim Umbau der Wagen ist, daß sie zwei je 1,07 m breite Türen auf jeder Seite erhalten, die so auf die Länge verteilt sind, daß die Fahrgäste, wo sie auch Platz finden mögen, den kürzesten möglichen Weg zwischen dem Eingang und ihrem Platz zurückzulegen haben. Die Türen haben einen durch Druckluft betätigten Verschluß, der von jeder Stelle des Zuges aus gesteuert werden kann. Die Vorderkante der Türen ist mit Gummi gepolstert, und auf den letzten 15 cm ihres Wegs vor Erreichen der Verschlußstellung wird die Geschwindigkeit stark abgebremst, wodurch der Gefahr, daß Reisende in die Tür eingeklemmt werden könnten, vorgebeugt wird. Erst wenn die Türen geschlossen sind, kann dem Fahrer das Abfahrtzeichen gegeben werden, der auch dann erst den Strom einschalten kann. Die bisher offenen Plattformen sind überbaut, dadurch ist die Zahl der Sitzplätze vermehrt worden. Die Züge sollen in Zukunft aus sieben Wagen bestehen, von denen drei angetrieben sind. Sechs solche Züge sollen bis Ostern fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Der Umbau des gesamten Wagenparks wird etwa ein und ein halbes Jahr dauern. Mit den neuen Wagen soll der Aufenthalt auf den Haltestellen von 50 auf 25 Sekunden herabgesetzt werden, so daß mindestens vier Minuten an Fahrzeit beim Durchfahren der ganzen Strecke gespart werden können. Die Beleuchtung und Lüftung wird beim Umbau ebenfalls verbessert. Die Leuchtkörper werden gleichmäßiger verteilt. Für die Schiebefenster wird eine neue Bauart eingeführt, die das Öffnen und Schließen durch die Fahrgäste erleichtert. Die Sitze sind gut gepolstert und werden mit Plüsch bezogen, während sie bis jetzt Kunstlederbezug auf Rohrgeflecht oder Holz hatten.

Fremde Erdteile.

— Anleihe zur Entwicklung der Kongokolonie. Nach einer Mitteilung im „Echo de la Bourse“ ist das Gesetz, betreffend die Anleihe der belgischen Regierung von 500 Mill. Franken für die Kongokolonie angenommen worden. Die Verwendung der Anleihe ist gedacht wie folgt: 164 Millionen Franken für die Eisenbahn vom Stanleypool zum Unterkongo (d. i. Leopoldville-Matadi), 51½ Millionen für Ergänzung, Ausrüstung usw. der Wasserstraßen, Schiffahrtszeichen, Baggergeräte usw., 400½ Millionen für die Schienenverbindung zwischen Katanga und dem Sankuru und Katai, d. i. die Baulinie von Bukama nach Ilebo; 7 Millionen für Verbesserungen und Erweiterungen der Mayumbebahn und des Hafens von Boma, 29 Millionen für den Bau von Kraftwagenstraßen (10 Millionen für jede Provinz), 50 Millionen für öffentliche Anlagen, des Gesundheitsdienstes, Wasserversorgungen, Beleuchtung, Straßenanlagen usw. Auch der Bau des ersten Abschnitts der Anschlußlinie an die Benguellabahn auf kongolesischem Gebiet ist erwähnt, ohne daß indes ein Kapitalbetrag ausgebracht ist. Die Gesamtsumme der aufgeführten Beträge beläuft sich auf 702 Millionen Franken. (Afric. World Nr. 1207, 1925.)

— Die Zukunft des amerikanischen Verkehrs. Nach einem flüchtigen Rückblick auf die Vergangenheit und einem kurzen Verweilen bei der Gegenwart äußert Samuel Rea, der kürzlich zurückgetretene Leiter der Pennsylvania-Eisenbahn (s. Nr. 44 d. Ztg. vom 29. Oktober 1925, S. 1258), also ein Mann, der auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen im Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten wohl imstande ist, eine maßgebende Meinung auch über unsichere Dinge zu haben, seine Ansicht über die zukünftige Entwicklung des amerikanischen Verkehrswesens. Er geht von der Tatsache aus, daß von der runden Million Kilometer, die durch das Eisenbahnnetz der ganzen Welt gebildet wird, etwa 40 % innerhalb der Vereinigten Staaten liegen. Da der Anteil Amerikas an der Fläche des festen Landes und der Bevölkerungszahl weit geringer ist, er beträgt nur etwa 5 bis 6 %, hat also Amerika etwa sechs- bis achtmal soviel Eisenbahnen, als dem Durchschnitt entspricht. Noch höher steht es aber in bezug auf die Benutzung der Eisenbahnen. Während in runden Zahlen auf den Kopf der Bevölkerung in England kaum 500 tkm Eisenbahnleistung, in Frankreich etwa 650 tkm entfallen und in Deutschland vor dem Kriege die entsprechende Menge gegen 1000 tkm ausmachte, beansprucht jeder Bewohner der Vereinigten Staaten die Eisenbahnen seines Landes mit 6500 bis 8000 tkm. Das hat seinen Grund in den großen Entfernungen, die die Rohstoffe zwischen dem Ort, wo sie gewonnen, und dem, wo sie verarbeitet und verbraucht werden, zurückzulegen haben, sowie in der Zusammenfassung der einzelnen Zweige des Gewerbes in räumlich beschränkten Gebieten.

In den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten sind zur Zeit etwa 22 Milliarden Dollar angelegt. Das amerikanische Eisenbahnnetz heute neu zu schaffen, würde wohl erheblich mehr als das Doppelte kosten. Dabei beträgt sein heutiges Anlagekapital nur etwa 17 Milliarden. Das Kapital enthält also nicht nur kein „Wasser“, sondern im Gegenteil, die amerikanischen Eisenbahnen stehen, was das Verhältnis des Anlagekapitals zu ihrem Wert anbelangt, auf sehr sicherer Grundlage. Sollten sie einmal zahlungsunfähig werden, so läge das nicht an ihrer eigenen wirtschaftlichen Schwäche, sondern an Umständen, die sich dem Einfluß ihrer Leitung entziehen, wie z. B. einer verkehrten Eisenbahnpolitik der Regierung. Diese Gefahr hat bestanden, sie ist aber jetzt überwunden, und Rea erwartet, daß in Zukunft die Gesetzgebung Wege einschlagen wird, die stützend und aufbauend auf die Eisenbahnen wirken werden.

Die letzten Jahre haben schon Verbesserungen in bezug auf die staatliche Einwirkung auf die Eisenbahnen gebracht. Man hat eingesehen, wie schädlich eine verkehrte Gesetzgebung und deren Handhabung ist. Manches ist erreicht worden, aber es wird immer noch einige Zeit dauern, ehe ein wirklich befriedigender Zustand erreicht ist. Nicht einmal die Bestimmungen des Verkehrsgesetzes, die den Eisenbahnen einen angemessenen Betriebsüberschuß sichern sollen, sind durchgeführt, ja es fehlt sogar noch an einem Einkommen von 5¾ %, dem Satz, den das Bundesverkehrsamt einstweilen als berechtigt festgestellt hat.

Nach Reas Ansicht sind zwei Dinge nötig. Erstens müßte den Eisenbahnen eine höhere Verzinsung zugestanden werden. Andere dem öffentlichen Nutzen dienende Unternehmungen, wie Gasanstalten und Elektrizitätswerke, bringen 7 und 8 % ein, und das wird als berechtigt angesehen, und bei Banken, die auch der Überwachung durch die Regierung unterstehen, sind die Überschüsse noch höher.

Das zweite wäre, daß Gesetzgebung und Verwaltung je ihr Teil dazu beitrügen, daß die Eisenbahn das vermehrte Einkommen, das ihnen als zulässig zugestanden wird, auch wirklich erzielen können, daß also den Eisenbahnen keine Fesseln auferlegt werden, die sie verhindern, ihre Aufgaben zu erfüllen. Ist dieser Zustand erreicht, so braucht keine Streitfrage auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Bevölkerung der Vereinigten Staaten mehr zu erregen.

Die Zukunft des amerikanischen Verkehrswesens wird nach Rea von mehreren Umständen beherrscht, deren Wirkung aufeinander gewertet werden muß, wenn man vom Heute Schlüsse auf das Morgen ziehen will.

Dazu gehört zunächst der Umstand, daß die amerikanischen Eisenbahnen jetzt die Landesteile durchziehen, die wirtschaftlich am wertvollsten sind, also diejenigen, die zur Ausbeutung durch Landwirtschaft und Bergbau sowie als Standort für gewerbliche Unternehmungen am geeignetsten sind, die also von einer dichten Bevölkerung bewohnt werden können. Es gibt zwar noch große eisenbahnlose Gebiete; diese sind aber entweder gebirgig oder mindestens halb wüst. Alles landwirtschaftlich nutzbare Land und die Flächen, die durch Bewässerung der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden können, sind durch Eisenbahnen erschlossen. Das gilt auch von den Gegenden, in deren Forsten Holz gewonnen wird oder deren Boden Erzlager enthält.

Von wesentlichem Einfluß auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrswesens ist der Kraftwagen. Für viele Zwecke ist der Kraftwagen ein wichtiges Verkehrsmittel, für andere eignet er sich weniger. Eisenbahn und Kraftwagen dürfen einander nicht im Wettbewerb befehden, sondern sie müssen zusammenarbeiten und gemeinsam nach dem Ziel streben, die Bedürfnisse der Allgemeinheit dadurch zu befriedigen, daß jedes von ihnen sein Arbeitsgebiet ausbaut.

Weiter ist der Luftverkehr zu berücksichtigen. Im Güterverkehr fällt dem Flugzeug die Beförderung sehr eiliger Post, von Eilgut und von hochwertigem Frachtgut zu. In der Luft wird sich also ein Verkehr besonderer Art entwickeln, der der Eisenbahn kaum Abbruch tun wird.

Betrachtet man die heutigen Verhältnisse unter Berücksichti-ing der drei angedeuteten Punkte, so kommt man zu dem hluß, daß eine lebhafte Weiterentwicklung der amerikanischen isenbahnen durch Verlängerung des bestehenden Netzes nicht vorsteht. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß ein weiterer usbau nicht zu erwarten ist; im Gegenteil, die Veranlassung azu ist größer als je. Millionen von Dollars müssen vielmehr ifgewendet werden, damit die Eisenbahnanlagen mit dem achsenden Verkehr Schritt halten. Das gilt sowohl für den ersonen- wie für den Güterverkehr. Es müssen an vielen ellen neue Personenbahnhöfe geschaffen werden, die Nei-ungs- und Krümmungsverhältnisse müssen verbessert, schienen-eiche Straßenkreuzungen müssen beseitigt, Brücken müssen rstärkt werden. Der Lokomotivbau bietet Gelegenheit zu euerungen, im Betriebe lassen sich ebenfalls Verbesserungen, amentlich durch bessere Kraftwirtschaft, erreichen. Die Ein-ihrung elektrischen Betriebes, jetzt erst in den Anfängen, wird 1. wo es die wirtschaftlichen Verhältnisse rechtfertigen, wei-re Fortschritte machen.

Rea faßt seine Ansicht dahin zusammen, daß die zukünftige ntwicklung der amerikanischen Eisenbahnen in Verbesserungen 1 Inneren bestehen wird, die stellenweise einer Erneuerung eichkommen werden, während eine Ausdehnung nach außen n, wenn überhaupt, nur langsam vor sich gehen wird. Ferner wartet er, daß der öffentliche Verkehr auf den Kanälen der ereinigten Staaten ganz aufhören wird und daß die phanta-ischen Pläne zur Schiffbarmachung von Flüssen in Vergessen-eit geraten werden. In einem Lande mit so reichlichen Eisen-ahnen, mit so niedrigen Tarifen, in einem Lande, wo jede Fa-ilie ihren Kraftwagen hat, ist für solche langsame Verkehrs-ittel wie Wasserstraßen, die noch dazu während eines Teils s Jahres gesperrt sind, kein Raum.

Rea bekennt sich als Gegner des Zusammenschlusses der isenbahngesellschaften, sowohl zwangsweise wie auch durch illkürliche Entscheidungen, und des Gedankens, daß die gün-iger gestellten, gut geleiteten Eisenbahnen die Lasten von nderen Gesellschaften übernehmen, die nie hätten gebaut wer-n sollen. Freiwillige Zusammenschlüsse, die Gewähr dafür eten, daß der Vorteil der Allgemeinheit gewahrt wird, unter ufsicht der Regierung und Förderung durch sie, bilden da-egen nach seiner Ansicht den richtigen Weg zur Fortentwick-ng des Verkehrswesens.

Internationaler Verkehr.

— **Internationaler Eisenbahnverband.** Das November/Dezember-eft 1925 (Nr. 13 und 14) der Zeitschrift dieses Verbandes ent-ilt das Protokoll der vierten Versammlung des geschäfts-hrenden Komitees des Internationalen Eisenbahnverbandes, e vom 9. bis 12. November 1925 in Paris stattfand. An dieser ersammlung nahmen folgende Mitgliedländer durch ihre Ab-ordneten teil: Deutschland (vertreten durch Reichsbahndirek-r und ständigen Vertreter des Generaldirektors der Deutschen ichsbahn-Gesellschaft Dorpmüller und Reichsbahndirektor olf), Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Holland ertreten durch Ingenieur Kalff, Direktionsmitglied der Nieder-ndischen Eisenbahnen), Italien, Orientalische Bahnen, Polen, ımänien, Schweiz (vertreten durch den Generaldirektor der hweizerischen Bundesbahnen Niquille), Tschechoslowakei und r Verband der Sozialistischen Sowjetrepubliken.

Frage 1 und 2 der Tagesordnung betrafen die Prüfung der klärungen der Mitgliedverwaltungen auf früher ergangene schlüsse. Unter Frage 3 wurden die Vorschläge der Aus-hüsse des Verbandes über die ihnen vom geschäftsführenden omitee überwiesenen Fragen behandelt, u. a. die Heizung der ige auf den elektrisch betriebenen Strecken, Einführung der lbsttätigen Mittelkupplung, Vorrichtungen zur Übergangs-leichterung von einer Bremshütte zu einer anderen Brems-itte zwecks gleichzeitiger Bedienung zweier Bremsen, Ver-hluß der Güterwagen zur möglichsten Verhinderung der Ein-üche, Schutz der Telegraphen- und Telephonleitungen gegen e Störungseinwirkungen der Starkstrom- oder Hochspannungs-itungen, Grundlagen für eine internationale Statistik der senbahnverwaltungen, Vereinheitlichung der dem Publikum r Kenntnis zu bringenden internationalen Personentarife. ısgabe zusammenstellbarer Fahrscheinhefte.

Unter Punkt 4 wurden verschiedene Fragen behandelt, die an e Ausschüsse verwiesen wurden, u. a. Abfertigung des Ge-icks von Flugzeugreisenden im internationalen Verkehr, Ver-nheitlichung der Sommerzeit, Vereinheitlichung der von den ropäischen Bahnen gewährten Fahrpreisermäßigungen für esellschaftsreisen, Verbesserungen bei der Beförderung von enstgutsendungen, Wiederaufnahme des Studiums des Inter-tionalen Reglements für Privatwagen, Studium der Fragen n gemeinsamem Interesse für die elektrische Zugbeleuchtung r Personenwagen, Behandlung verschiedener Fragen auf dem ebiete der elektrischen Zugförderung. Eine besondere Be-handlung veranlaßte die Frage der Herausgabe einer Eisenbahn-karte des Verbandes, die bereits in einem neuen Probeabzug vorliegt, der sechs Blätter umfaßt.

Weitere Fragen betrafen den Beitritt des Internationalen Eisenbahnverbandes zum Zentralrat für den internationalen Touristenverkehr sowie die Angliederung des Internationalen Transportkomitees an den Internationalen Eisenbahnverband, über die ein gemeinsames Vorstudium mit dem Internationalen Transportkomitee vorgenommen werden soll. Der letzte Punkt betraf den Antrag auf Austausch von Personal unter den Eisen-bahnverwaltungen. Auf Antrag der deutschen Abordnung drückt das geschäftsführende Komitee den Wunsch aus, die Eisenbahnverwaltungen möchten die Möglichkeit untersuchen, junge zukunftsreiche Beamte, die bereits über eine gewisse Er-fahrung auf dem Gebiete der Eisenbahn verfügen, untereinander auszutauschen. Diese Beamten sollen so beschäftigt werden, daß es ihnen möglich sein wird, die Organisation und die Be-triebsmethoden der Bahn, der sie vorübergehend überwiesen werden, kennenzulernen.

Die nächste Versammlung des geschäftsführenden Komitees soll im Jahre 1926 in Sevilla stattfinden.

— **Die internationale Fahrplankonferenz der am West-Ost-Verkehr beteiligten Staaten** fand Mitte Januar in St. Moritz statt, am Hauptort desjenigen Gebietes, dessen Zufahrtslinien mit denen des Verkehrs England-Frankreich-Schweiz-Arlberg-Wien zusammenfallen. Beteiligt waren an der Konferenz außer den Schweizerischen und Österreichischen Bundesbahnen die Lötschbergbahn, die Ungarische Staatsbahn sowie die Fran-zösische Ostbahn. Beschlossen wurde die ganzjährige Führung eines Zuges London-Laon-Basel, der in Basel mit dem Engadin-Expreß sowie dem Schnellzug Paris-Wien vereinigt und eine Abkürzung der Fahrzeit London-St. Moritz auf 22 Stun-den ermöglichen wird. Die geplante Umwandlung des Arl-berg-Expresses in einen gewöhnlichen Schnellzug erster und zweiter Klasse unterblieb vorläufig noch, da man eine Steigerung des Verkehrs von der Verbesserung der englischen Anschlüsse erwartet. Die Besetzung der Saisonzüge auf der Strecke Basel-Chur ist gut, während sich die wirtschaftliche Notlage in Deutschland in der Abnahme der Zahl der Be-nutzer des Saisonzuges Westdeutschland-Konstanz-Chur stark bemerkbar macht.

Wasserverkehr.

— **Die Organisation der Wasserstraßenverwaltung.** (Ent-scheidung des Staatsgerichtshofes für das Deutsche Reich.) Das Deutsche Reich, vertreten durch das Reichsverkehrsmini-sterium, hatte Klage wider das Land Preußen wegen der Ver-waltungshoheit der Wasserstraßen erhoben. Der Streit wurde am 12. Dezember 1925 vor dem Staatsgerichtshofe für das Deutsche Reich entschieden. Dem Lande Preußen hatten sich die Regierungen von Baden, Bayern, Sachsen und Hessen ange-schlossen. Die Länder vertraten den Standpunkt, daß aus wirt-schaftlichen und praktischen Gründen die Verwaltung der Wasserstraßen durch Beamte des betr. Landes erfolgen müsse. Von seiten des Reiches wurde ausgeführt, daß die bisherige Art der Verwaltung der Wasserstraßen durch die Behörden der ein-zelnen Länder zu großen Mißverhältnissen geführt habe. Sie bringe eine Menge Doppelarbeit, und es sei auf diese Weise nicht möglich, irgendwelche Sparmaßnahmen durchzuführen. So seien vor allen Dingen die finanziellen Folgen sehr schwer-wiegend. Es sei unmöglich, jedem der einzelnen Länder, die an den über 9000 km Wasserstraßen beteiligt seien, eine eigene Verwaltung zuzugestehen. Auf preußisches Gebiet fielen z. B. über 77% der gesamten Wasserstraßen, während Bayern nur 7,9%, Baden 2% und Sachsen 1,3% Anteil an den Wasserstraßen habe.

Nach längerer Verhandlung wurde von dem Vorsitzenden des Staatsgerichtshofes, Reichsgerichtspräsident Dr. Simons, in diesem verfassungsrechtlichen Streit über die Durchführung der Reichswasserstraßenverwaltung folgendes Urteil gefällt: „Das Reich ist berechtigt aber nicht verpflichtet, durch selbst-geschaffene Behörden die Verwaltung der Reichswasserstraßen durchzuführen. Artikel 97 der Reichsverfassung hat dem Reiche die Hoheit über die Wasserstraßen übertragen wollen. Daraus ergibt sich auch, daß das Reich die Verwaltungshoheit durch-führen kann. Es können Zweifel bestehen, ob dies zweckmäßig ist, aber darüber hat der Gerichtshof nicht zu entscheiden ge-habt. Es hat sich nur darum gehandelt, den Umfang der Rechte des Reiches zu begrenzen. Wieweit das Reich von seinem Recht Gebrauch machen wird, wird stets von der finanziellen Lage des Reiches abhängen. Natürlich kann das Reich durch besondere Staatsverträge sich mit den Ländern einigen und unter Um-ständen muß der Staatsgerichtshof auch in solchen Verträgen die letzte Entscheidung fällen."

— **Vereinigung deutscher Hafenverbände.** Der Hafenverband des Rheinstromgebietes und seiner Anschlußwasserstraßen (sämtl. Wasserstraßen westlich des Elbgebietes), der Hafenverband des Elbstromgebietes, sowie der Verband der östlichen Binnenhäfen haben unter Leitung des Mainzer Oberbürgermeisters Dr. Külb, des Vorsitzenden des Rheinhafenverbandes, eine Vereinigung deutscher Hafenverbände zur gemeinsamen Interessenvertretung dieser Verbände, im Sinne der Ordnung und Entwicklung des deutschen Hafenwesens, gegründet. Vorsitz und Geschäftsführung bleiben bis auf weiteres in den Händen des Rheinhafenverbandes.

— **Übernahme der Stinnesflotte durch die Deutsch-Austral- und Kosmos-Linien.** Am 30. Januar hat die Verwaltung der Australlinien der Öffentlichkeit bekanntgegeben, daß das gesamte Aktienkapital der Hugo Stinnes-Linien gegen Zahlung von 6 Mill. ℳ auf die Deutsch-Austral- und Kosmos-Linien übergeht. Die Stinnesreederei wird unverändert als selbständiges Unternehmen unter eigener Flagge weitergeführt.

Mit diesem Zusammenschluß in der Seeschiffahrt tritt neben die beiden großen Deutschen Schiffahrtsgesellschaften, den Norddeutschen Lloyd und die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft eine neue große Gruppe. Nach der Tonnage stellt sich das Kräfteverhältnis der drei Gesellschaften wie folgt: Norddeutscher Lloyd etwa 613 000 N.-R.-T., Hapag 440 000 und Australkonzern 355 000 N.-R.-T. Mit Ausnahme von Mittelafrika und der Ostküste von Nordamerika werden die Deutsch-Austral- und Kosmos-Linien nach Übernahme der Stinneslinien alle Linien der Erde befahren. Denn ihr Dienst wird sich nunmehr erstrecken auf die Fahrten nach Südafrika, Niederländisch-Indien, Ostasien, Australien, die Westküste von Süd-, Mittel- und Nordamerika, Westindien, Brasilien und dem La Plata.

Man ist der Auffassung, daß sich heute noch nicht mit Sicherheit beurteilen läßt, ob mit der Übernahme der Stinneslinien durch Austral und Kosmos die Zusammenschließungsbewegung in der deutschen Seeschiffahrt beendigt ist.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Nachdem Anfang Januar die Flußschiffahrt, zuerst noch stark behindert durch die infolge der voraufgegangenen starken Schneeschmelze eingetretenen Hochwassererscheinungen, wieder in Gang gekommen war, brachte nach einer Mitteilung des Spediteur-Vereins Herrmann & Theilnehmer in Hamburg das Einsetzen eines neuen starken Frostes um die Mitte des Monats wiederum den Verkehr zum Erliegen, aber erfreulicherweise war diese abermalige Unterbrechung nicht von langer Dauer, sondern um den 25. Januar herum setzte wiederum ein Witterungsumschlag ein, der die Eishindernisse schnell beseitigte und die Wiederaufnahme des Verkehrs ermöglichte. Freilich bedeutet die Infahrtsetzung der Kähne und Eildampfer noch nicht die Wiederaufnahme des regelmäßigen Betriebes, zumal die Jahreszeit immerhin noch nicht so weit vorgeschritten ist, daß nicht mit erneuten Eishindernissen gerechnet werden könnte.

Von großer Wichtigkeit für die Verlader ist das Zustandekommen des Elbschiffahrtskartells, das für den Verkehr nach Sachsen und Böhmen — also nicht für den Verkehr nach der Mittelelbe — gilt, und dem sich sämtliche in Frage kommenden Schiffahrtsunternehmungen angeschlossen haben. Das Kartell ist entstanden aus dem Wunsche der Unternehmer, dem ruinösen Wettbewerbskampf ein Ende zu bereiten und zu Verhältnissen zu führen, die ein rentables Arbeiten ermöglichen. Es wird demnach damit gerechnet werden müssen, daß, wenn der Zusammenschluß die in ihn gesetzten Hoffnungen erfüllt, die Frachten nach den sächsischen und böhmischen Elbhäfen erheblich größere Widerstandskraft zeigen werden als bisher.

— **Neue Eilfrachtdampfer für den Elbeverkehr.** Die vereinigte Elbe-Schiffahrtsgesellschaft, die bereits im vorigen Jahre zwei neue Dampfer in den Elbe-Eilfrachtverkehr Hamburg-Sachsen und umgekehrt einstellte, hat ihren Schiffspark auch im abgelaufenen Jahre um zwei weitere neue Eilfrachtdampfer vergrößert. Beide Schiffe „Mulde“ und „Mosel“ haben eine Ladefähigkeit von je 560 t und stellen eine weitere wertvolle Vermehrung des Eilschiffsparkes der Vereinigten Elbe-Schifffahrts-Gesellschaften dar.

— **Erweiterung des Donauhafens in Preßburg.** Im Hinblick darauf, daß der Umschlagsverkehr im Donauhafen von Preßburg von 23 000 t im Jahre 1919 auf 439 000 t im Jahre 1925 gestiegen ist, wird der Bau eines neuen Schuppens im Ausmaß von 2800 qm in Angriff genommen.

— **Wiederaufnahme des Betriebes Korsör-Kiel?** Der schleswig-holsteinische Provinziallandtag hat einstimmig beschlossen, für eine Wiederaufnahme des Schiffbetriebes Kiel-Korsör einzutreten. Der Betrieb auf dieser Linie wurde, nachdem er jahrelang Fehlbeträge aufzuweisen hatte, bei Kriegsbeginn eingestellt. Er wurde vor dem Kriege mit zwei Schiffen der dänischen Staatsbahn (Nachtverbindung) und zwei deutsche[n] Schiffen (Tagesverbindung) einer privaten Gesellschaft au[f]rechterhalten. Ohne staatliche Mittel kann er auch heute nic[ht] wieder aufgenommen werden. Das hat sich 1920 gezeigt, al[s] man ihn versuchsweise wieder einrichtete, aber nach wenige[n] Monaten wieder einstellen mußte.

Dänischerseits ist auf eine Unterstützung dieser Linie nic[ht] zu rechnen. Zunächst fehlt der Schiffspark. Sodann ist Dän[e]mark wenig an dieser Linie interessiert, da sie mit der Eise[n]bahnlinie nach Schleswig in Wettbewerb stehen würde. Schlie[ß]lich ermuntern auch die bisherigen ungünstigen Ergebniss[e] wenig zu einem neuen versuchsweisen Betrieb. Es erschei[nt] daher sehr zweifelhaft, ob die Bemühungen des schleswig-ho[l]steinischen Provinziallandtages von Erfolg begleitet sei[n] werden.

— **Der Scheldebrückenbau in Antwerpen** soll nunmehr durc[h] deutsche Reparationsleistungen finanziert werden, und zwar z[u] 85 %, während man 15 % durch den Verkauf der Grundstück[e] auf dem linken Scheldeufer aufzubringen hofft. Nach Zeitungs[-]nachrichten soll der Bau noch vor Beginn der Weltausstellun[g] 1930 vollendet werden.

— **Aus dem Amsterdamer Hafen.** Im Jahre 1925 kamen a[n] 2999 Schiffe mit 18 625 534 cbm Inhalt gegen 3016 Schiffe m[it] 18 101 186 cbm im Jahre 1924. Der gesamte Güterverkehr stie[g] dabei um etwa 10 % auf etwa 6,8 Mill. Tonnen, was in erst[er] Linie auf die starke Zunahme des Rheinverkehrs (von 2 Mil[l.] auf 2,6 Mill. Tonnen) zurückzuführen ist; der Seeverkehr gin[g] insgesamt um 75 000 Tonnen zurück, und zwar stieg die Au[s]fuhr um etwa 200 000 Tonnen, während die Einfuhr um 275 0[00] Tonnen sank. Der Coenhaven wurde zwar 1924 in Betrieb ge[-]nommen, doch ist eine Nachfrage nach festen Liegeplätzen no[ch] nicht hervorgetreten.

— **Herabsetzung der Schiffsfrachtsätze für tschechoslowak[i]sches Bier von Triest nach Alexandrien.** Die an der Hebu[ng] des Triester Verkehrs interessierten Kreise verabsäumen kei[ne] Gelegenheit, um den Güterverkehr durch tarifarische Be[-]günstigungen über Triest zu fördern. Abgesehen von de[n] zahlreichen Frachtermäßigungen, die in letzter Zeit von d[en] Bahnverwaltungen im Triester Verkehr zahllosen A[r]tikeln tschechischer Herkunft gewährt wurden, gehen nun auc[h] die Schiffahrtsunternehmungen daran, Ermäßigu[n]gen solchen Waren auf ihren Linien zu bewilligen. So hat si[ch] nach einer Meldung der tschechoslowakischen Zentral-Korr[e]spondenz der Lloyd Triestino bestimmt gefunden, den Frach[t]satz für die Beförderung tschechischen Bieres auf seinen Lini[e] von Triest nach Alexandrien auf 30 Goldfranken für 100 k[g] mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. herabzusetzen. Bisher mußte für 100 kg 40 Goldfranken bezahlt werden, wobei jedoch d[en] tschechischen Biersendungen eine 15prozentige Ermäßigung z[u]gebilligt wurde, so daß der eigentliche Frachtsatz 34 Gol[d]franken betrug. Zufolge der neuen Maßnahme ist der Frach[t]satz um weitere 4 Goldfranken ermäßigt werden.

— **Verlustbilanz der tschechoslowakischen Donaudampfschi[f]fahrt-Gesellschaft.** In der zweiten Hälfte des Dezember 19[..] hielt die tschechoslowakische Donaudampfschiffahrt-Gesellscha[ft] ihre erste Generalversammlung in Preßburg ab. Das Bilan[z]konto sowie das Gewinn- und Verlustkonto weisen für das ve[r]flossene Verwaltungsjahr einen Gesamtfehlbetrag von üb[er] 5 Millionen Kc. aus, der auf erhebliche Abschreibungen z[u]rückzuführen ist. Das Aktienkapital der 1924 gegründete[n] Gesellschaft beträgt 70 Millionen Kc. Der Staat ist m[it] 21 000 Prioritätsaktien zu je 400 Kc., d. i. mit 8,4 Million[en] beteiligt.

Luftverkehr.

— **Entwicklung des schwedischen Flugverkehrs.** Die schw[e]dische Flugverkehrsgesellschaft A. B. Aerotransport hat [im] Jahre 1925 ungefähr doppelt soviel Personen wie im Jahre 19[24] befördert, nämlich 10 026 gegen 5228. Die Beförderung von P[ost] ist von 1155 auf 7058 kg gestiegen, hat sich also versechsfac[ht]. Die beförderte Gütermenge stieg sogar von 410 auf 48 984 [kg]. Es wurden im Jahre 1924 von den Maschinen des Aerotransp[orts] 154 860 Flugkm zurückgelegt, im Jahre 1925 war die Zahl a[uf] 397 779 km gestiegen.

— **Fluglinien in Nordnorwegen.** Die im Jahre 1925 mit ein[em] Aktienkapital von 50 000 Kr. gegründete norwegische Flugve[r]kehrsgesellschaft A. S. Aerotransport beabsichtigt in diese[m] Jahre, namentlich in Nordnorwegen, einige Fluglinien einz[u]richten. Als erste ist die Linie Drontheim-Tromsö [in] Aussicht genommen. Die Reisezeit Oslo-Tromsö würde dadur[ch] von 3—4 auf einen Tag verkürzt werden.

Rechtspflege.

— Fristlose Entlassung eines Betriebsratsmitgliedes wegen 'erbreitung von Flugblättern in den Diensträumen. Die Entassung kann auch auf eine nach ihrem Ausspruch verübte Beeidigung eines Dienstvorgesetzten gestützt werden. Der echtsstreit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegen den chlosser E., in dem zunächst als Vorfrage über die fortdauernde ültigkeit des § 86 Abs. 2 des Betriebsrätegesetzes entschieden urde (vgl. Urteil des Landgerichts Passau vom 11. November 921, abgedruckt in dieser Zeitung, 1924, S. 1061), ist nunmehr uch sachlich zu ihren Gunsten erledigt. Das Amtsgericht assau hatte mit Urteil vom 8. Juli 1925 die fristlose Entlassung es E. für begründet erklärt; das Landgericht Passau hat mit 'rteil vom 3. November 1925 (F 73/1923) die von E. eingelegte erufung als unbegründet zurückgewiesen. In den Gründen eißt es u. a.: „Der Lohntarifvertrag bestimmt in § 28 C, daß in Arbeiter ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist sofort entssen werden kann, wenn ein wichtiger Grund vorliegt, und ihrt unter a—h Tatsachen an, welche besonders als ein wichtier Grund anzusehen sind. Die unter a—h aufgeführten Gründe nd deshalb nur besonders hervorgehoben als Beispiele von Verhlungen eines Arbeiters, welche so schwer wiegen, daß sie vor llem als ein wichtiger Grund für sofortige Dienstentlassung anesehen werden müssen. Dadurch ist nicht ausgeschlossen, daß uch andere Verfehlungen eines Arbeiters ihrer Natur und den mständen nach als so schwer erachtet werden können, daß sie ls „wichtiger Grund“ die kündigungslose Entlassung rechtrtigen. Das Verhalten des Beklagten konnte daher, auch wenn arin nicht gerade eine beharrliche Verweigerung der ihm nach em Arbeitsvertrag obliegenden Verpflichtungen (Ziffer C 1c es Tarifvertrages) lag, nach anderer Richtung hin so gelagert ein, daß es als wichtiger Grund für fristlose Entlassung erheinen muß. Es steht fest, daß der Beklagte entgegen dem der Anordnung des Gesamtstaatsministeriums vom 11. Mai 925 (St. A. 108) für alle Staatsbürger ausgesprochenen Verbot 'lugblätter ohne Erlaubnis anzuschlagen oder zu verbreiten, und ntgegen dem für die Arbeiter der Reichsbahnverwaltung geltenen Verbote — § 10 der Arbeitsordnung — Bekanntmachungen der Art, für welche, was hier nicht zutrifft, nicht allgemeine ulassung erfolgte, ohne Genehmigung des Dienstvorstands urch Aushang, Verteilung von Flugblättern im Bereich der ienststellen zur Kenntnis anderer zu bringen, die beiden Flugätter durch Anschlag und Verteilung in den Arbeitsräumen ährend der Arbeitszeit bekanntgemacht hat. Die Bekanntachung der Flugblätter, die von einer gewerkschaftlichen Oranisation verfaßt waren und in deren Auftrag an die Arbeiter ekanntgegeben werden sollten, lag außerhalb der Dienstverichtungen und begründete für den Beklagten auch eine Verfehng gegen § 3 Z. 6 der Arbeitsordnung, welcher die Vornahme on Privatarbeiten während des Dienstes verbietet.

Diese Verfehlungen des Beklagten gegen das Strafgesetz und egen den Arbeitsvertrag stellen sich für ihn aus folgenden ründen als besonders schwer dar. Die beiden Flugblätter aben einen Inhalt, der aufreizend und beleidigend wirken mußte nd den Arbeitsfrieden zu erschüttern geeignet war. Der Belagte war Mitglied des Betriebsrats, zu dessen Obliegenheiten ach § 70 Z. 3 und 5 der Betriebsratsverordnung die Förderung es Einvernehmens innerhalb der Arbeiterschaft sowie zwischen ir und der Verwaltung und die Bewahrung des Betriebs vor rschütterungen gehört. Er kannte den Inhalt der Flugblätter. hm war auch bekannt, daß im Bahnbetriebswerk Passau starke olitische Gegensätze bestanden und daß eine Agitation, wie sie urch die beiden Flugblätter betrieben wurde, den Arbeitsrieden bedenklich stören werde. Ihm war bewußt, daß seine orgesetzten Stellen mit aller Entschiedenheit der wiederholt orgekommenen Propaganda durch Flugblätter innerhalb des ienstbereichs entgegengetreten waren und wiederholt unter ndrohung der strengsten Strafen, insbesondere der Entlassung. or solcher Agitation verwarnt hatten. Er war als Betriebsratsitglied mehrmals von seiner vorgesetzten Stelle auf das Verbot es Anschlagens und Verteilens von Flugblättern hingewiesen nd darauf aufmerksam gemacht worden, daß Verstöße hiergen strengstens geahndet würden, auch mit Dienstentlassung as durch die Reichsverfassung gewährleistete Recht der freien leinungsäußerung ist nicht verletzt; dieses Recht verwehrt icht, durch Arbeitsvertrag dem Arbeiter ein bestimmtes Veralten vorzuschreiben.

Diese angeführten Begleitumstände machten die Verfehlung es Beklagten, gerade weil er die Vertrauensstelle eines Beiebsratsmitgliedes bekleidete, zu einer so schweren, daß auch ach Ansicht des Berufungsgerichts in diesem Verhalten des ngeklagten ein wichtiger Grund für eine kündigungslose Entssung gegeben war.

Es hätte deshalb gar nicht der weiteren Prüfung bedurft, ob dem Verhalten des Beklagten nicht eine beharrliche Vereigerung der Dienstpflichten zu erblicken war, aber auch hierin ist der Begründung des Erstrichters beizutreten. Im Verhalten des Beklagten liegt, obwohl ihm nur dieser e i n e Fall der Flugblätterverbreitung nachgewiesen ist, deshalb das Moment der Beharrlichkeit, weil er eben durch die Bekanntmachung der beiden Flugblätter trotz Verbot und trotz Androhung strengster Strafe gegen den Täter gezeigt hat, daß er für seine Person sich um das Verbot nicht kümmere, sein böser Wille, sich an das Verbot nicht zu kehren, war vorhanden, er hat auf ihm beharrt.“

Der Beklagte hatte n a c h der Entlassung seinen Dienstvorstand schwer beleidigt, hierzu bemerkt das Urteil:

„Der Einwand des Beklagten, daß die Beleidigung, weil sie erst nach seiner Entlassung aus dem Dienst erfolgt sei, kein wichtiger Grund für die vorher erfolgte Entlassung gebildet haben könne, ist unbehelflich. Wenn die Gründe, welche für die sofortige Dienstentlassung als maßgebend erachtet wurden. unberechtigt wären, so hätte die Klägerin wegen dieses neuen Grundes der groben Beleidigung eines Vorgesetzten die sofortige Entlassung des Beklagten zu verfügen das Recht gehabt. Sie hat den Grund der Beleidigung im Lauf des Prozesses als weiteren Grund für die Aufrechterhaltung der sofortigen Dienstentlassung bezeichnet. Daher konnte und mußte dieser Grund bei Würdigung der Frage, ob die sofortige Entlassung des Beklagten gerechtfertigt ist, beachtet werden, denn es handelt sich nicht darum, ob die Entlassung im Zeitpunkt der tatsächlich ausgesprochenen Dienstentlassung berechtigt war, sondern, ob sie im Zeitpunkt der Urteilsverkündung gerechtfertigt erscheint.“

— Zum § 196 des preußischen Berggesetzes. Ein Urteil des K a m m e r g e r i c h t s, das die Frage der Strafbarkeit eines Verstoßes gegen bergpolizeiliche Vorschriften behandelt und in seinem Ergebnis wohl Bedenken begegnen muß, dürfte allgemeines Interesse beanspruchen. Das allgemeine Berggesetz für die preußischen Staaten gibt den Oberbergämtern die Befugnis, Polizeiverordnungen über die in § 196 Berg-G. bezeichneten Gegenstände zu erlassen, aber auch polizeiliche Anordnungen über dieselben Gegenstände zu treffen; die letztere Ermächtigung ist an die Bedingung geknüpft, daß auf einem Bergwerke in Beziehung auf die in § 196 bezeichnete Gegenstände e i n e G e f a h r e i n t r i t t.

Es handelt sich hier um den Abraumbetrieb der Braunkohlengrube Finkenheerd, bei der der Angeklagte als Betriebsführer angestellt ist. Die allgemeine Berg-Polizeiverordnung für den Verwaltungsbezirk des Oberbergamts zu Halle a. S. vom 7. März 1905 (Amtsbl. der Regierung zu Frankfurt a. O., Beil. zu St. 19) behandelt unter II. die Förderung, unter II. 2 die Lokomotivförderung beim Abraum- und Haldenbetriebe. Nach § 35 beträgt die größte zulässige Steigung für Förderung mit Lokomotiven 1 : 25, nach § 38 beträgt die höchste zulässige Wagenzahl eines Zuges 50; eine ausreichende Anzahl von Wagen ist mit leicht zu handhabenden sicheren Bremsen und mit bequemem Bremserstande zu versehen. In der späteren Bergpolizeiverordnung des Oberbergamts zu Halle a. S. vom 8. Juli 1911 (Amtbl. Frankfurt a. O., S. 583), betreffend Befreiung von der Befolgung bergpolizeilicher Vorschriften, § 1 behält sich das Oberbergamt vor, durch Beschluß von der Befolgung sämtlicher von ihm bisher erlassenen Berg-Polizeiverordnungen auf Antrag des Bergwerkbesitzers auch in den Fällen zu befreien, in denen nicht bereits nach Inhalt dieser Verordnung mit Genehmigung des Oberbergamts oder des Bergrevierbeamten Ausnahmen von der Befolgung einzelner dieser Vorschriften zugelassen sind. Daraufhin erließ das Oberbergamt in Halle a. S. an die Braunkohlengrube Finkenheerd die Anordnung vom 17. März 1924: „Auf Grund des § 1 der Berg-Polizeiverordnung vom 8. Juli 1911 genehmigen wir den Antrag um Befreiung von den Bestimmungen des § 38 der allgemeinen Bergpolizeiverordnung vom 7. März 1905. Auf ansteigender Bahn hat sich zum Ersatz der Bremswagen die Maschine an der unteren Spitze des Zuges zu befinden.“

Dieser letzteren Vorschrift ist am 16. September 1924 beim Abraumbetriebe nicht entsprochen; der Angeklagte soll als Betriebsführer dafür verantwortlich sein.

Das K a m m e r g e r i c h t hat den Angeklagten f r e i g e s p r o c h e n mit folgender Begründung[1]):

„. . . . Seine Verurteilung gemäß § 208 des Berg-G. konnte nur erfolgen, wenn die Anordnung vom 17. März 1924 auf Grund des § 198 des Berg-G. erlassen wäre. Wie auf dem allgemeinen Gebiet der Polizei unterscheidet das Berg-G. zwischen Berg-Polizeiverordnungen. welche allgemeine Vorschriften enthalten, und Anordnungen, welche einzelne bestimmte Fälle regeln. Von diesen Anordnungen genießen Strafschutz nur die in § 198 erwähnten. Die übrigen Anordnungen, insbesondere die auf Befreiungsanträge erlassenen Anordnungen, unterliegen lediglich

[1]) Urteil des I. St.-S. vom 5. Juni 1925. Juristische Wochenschrift, 54. Jahrg., 1925, Heft 22, S. 2495.

der Anfechtung im Verwaltungsstreitverfahren oder im Rekursverfahren gemäß dem achten Titel des Berg-G. (vergl. Bitter, Handw.-Buch I, S. 249; Klostermann, Berg-G. S. 594). Eine solche Anordnung ist diejenige vom 17. März 1924, sie ist nicht, wie § 198 voraussetzt, dadurch veranlaßt, daß auf der Braunkohlengrube Finkenheerd, einem Bergwerke, in Beziehung auf die im § 196 bezeichneten Gegenstände eine Gefahr eingetreten war. Hierbei kommt als Gegenstand dieser Art vornehmlich die Sicherheit des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter in Frage, da es sich um die Förderung im Abraumbetriebe handelt. Diese Sicherheit war durch Beobachtung der in § 38 der allgemeinen Berg-Polizeiverordnung vom 7. März 1905 vorgeschriebenen Maßnahmen gewährleistet; daß auf der Braunkohlengrube bei der Förderung im Abraumbetriebe bei Befolgung des § 38 der Eintritt einer Gefahr zu besorgen gewesen wäre, ist von keiner Seite behauptet. Dem widerspricht sogar der Wortlaut der Anordnung, die in ihrem ersten Teile die Grube von der weiteren Beobachtung der Vorschriften in § 38 befreit und im zweiten Satze die Aufstellung der Maschine an der unteren Seite des Zuges zum Ersatz der Bremswagen vorschreibt. Das Oberbergamt geht also davon aus, daß beide Maßnahmen in bezug auf die Sicherung der Arbeiter gleichwertig sind. Vom Eintritt einer neuen Gefahr, die durch die Anordnung beseitigt oder eingeschränkt werden sollte, kann hiernach nicht die Rede sein. Daß hierbei nur neue, bis dahin noch nicht vorhandene oder noch nicht hervorgetretene Gefahren gemeint sind, ergibt § 203 des Berg-G., der dem Betriebsführer eine besondere Anzeigepflicht für den Fall des Eintritts einer Gefahr auf dem Bergwerk (§ 196) auferlegt. Ist die Gefahr dringend (§ 199), hat der Revierbeamte die erforderlichen polizeilichen Anordnungen zu treffen.

Der Anordnung des Oberbergamts vom 17. März 1924 kann hiernach der Strafschutz des § 208 des Berg-G. nicht zuerkannt werden. War sie nicht mehr anfechtbar, so stand dem Oberbergamt nur die Anwendung von Zwangsmitteln, zutreffenden Falles im Wege des Verwaltungszwangsverfahrens durch Festsetzung von Strafe zu Gebote (Klostermann, Berg-G. S. 595, 596).

Im strafrechtlichen Sinne war der Angeklagte nicht verantwortlich und daher freizusprechen. . . .“ Dr. C.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 149.)

— **Modern Railway Signalling.** By M. G. Tweedie. A. M. I. E. E., M. I. R. S. E. and T. S. Lascelles, M. I. R. S. E. Blackie and Son Limited 50 Old Bailey, London, Glasgow, Bombay, 1925.

Das Eisenbahnsicherungswesen hat in den letzten Jahrzehnten gewaltige Fortschritte gemacht. Es beschränkt sich nicht mehr darauf, Bahnanlagen lediglich als Dienerin für den nach bestimmtem Entwurf vorgeschriebenen Lauf der Züge zu sichern; in seiner neuzeitlichen Entwicklung beeinflußt die Wesensart der Sicherungsanlage schon die Entwurfsgestaltung selbst. Allgemein kann man sagen, daß die vervollkommneten Sicherungsweisen die Entwürfe vereinfachen und ältere vorhandene Anlagen weitgehender auszunutzen gestatten. Die neuzeitliche Entwicklung des Signalwesens ist wohl in erster Linie gefördert worden durch Bahnanlagen mit besonders dichter Zugfolge. Die bei diesen gewonnenen Grundlagen wurden dann mehr und mehr auf Überlandbahnen übertragen und hier weiter ausgebildet. Dazu kam, daß die an die Sicherheit der Zugfahrten geknüpften Forderungen mit der weiteren Ausgestaltung der Betriebe und nach den dabei gewonnenen Erfahrungen ständig verschärft wurden. Und diese Entwicklung schreitet zurzeit noch in schnellem Tempo fort.

Ein grundlegendes Mittel zur Erreichung der verstärkten Ziele bildet der Gleisstrom, der zu einer völligen Umgestaltung der Sicherungsweise auch auf eingleisigen Bahnen und u. a. auch zu schneller Ausbreitung der Tageslichtsignale geführt hat. Als wesentliche weitere Neuerungen bezeichnen die Verfasser im Vorwort die selbsttätige Zugüberwachung (train control) und die Fahrsperre, die Einführung drei- und vierstelliger Signale zur Verhinderung von Zugverspätungen und deren Folgen; sie weisen hin auf die Bedeutung der Nebelvorsignale, ferner die Einführung wirkungsstärkerer elektrischer Lampen und die Ausbildung ihrer Zubehörteile, wie Linsen, Reflektoren, Farbgläser u. a. m. Alle diese und andere Neuerungen und Vervollkommnungen zielen ab auf Erhöhung der Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit der Bahnen und auf eine Verminderung der Betriebskosten. Entsprechend diesem Entwicklungsgange bedarf der Signalfachmann heute auch einer höheren wissenschaftlichen Durchbildung. Er muß mit den Grundlagen des Maschinenwesens vertraut, in der Physik, insbesondere der Optik bewandert sein, das Gebiet der Elektrizität und des Magnetismus durchaus beherrschen, vor allem also auch in der feinen und angewandten Mathematik gründlich zu Hause sein. Er muß geübt sein im Entwerfen und insbesondere auch in der Anwendung der neueren Darstellungsweisen von Stromlaufbildern, Verschlußtabellen usw.

Auf dem Gebiete des neuzeitlichen Signalwesens machen sich auch in den Ländern englischer Zunge starke Vereinheitlichungsbestrebungen geltend. Sie werden durch große signaltechnische Vereinigungen gefördert, die in umfassendem Zusammenarbeiten einheitliche Grundlagen für Entwurfsdarstellungen und übereinstimmende Bezeichnungen aufgestellt haben. In England ist es die im Jahre 1912 begründete Institution der Eisenbahn-Signalingenieure, in Amerika die Signalabteilung des amerikanischen Eisenbahnverbandes, die sich um die Förderung der Wissenschaft des Signalwesens große Verdienste erworben haben. Laufende Veröffentlichungen zeugen von dem Ernst ihrer Arbeiten. Das Streben dieser Vereinigungen ist nachdrücklich auch dahin gerichtet, auf die jüngeren Ingenieure bei ihren vielseitigen Aufgaben erzieherisch einzuwirken.

Eine kurze Inhaltsangabe möge den im Buche befolgten Gedankengang erläutern. Es umfaßt 15 Abschnitte, in denen der Reihe nach behandelt sind die Grundsätze des Signalwesens und die Stellwerke (1 und 2); die Signalarten verschiedener Länder, darunter auch die deutschen (3); die Grundverbindungen und deren Schutz (4); Beispiele zwei- und dreistelliger Signale (5); Doppeldrahtzugsignale und Weichenbetrieb (6); das nichtselbsttätige Sicherungswesen für zweigleisige Bahnen, darunter hauptsächlich die englischen Einrichtungen (7); der nichtselbsttätige Betrieb eingleisiger Bahnen, ebenfalls vorwiegend auf englische Anordnungen abgestellt (8); die Gleisströme (9); das selbsttätige Signalwesen und seine Zukunft (10); die kraftgestellten Weichen und Signale (11); die Sicherungsweise bei Nebel und Schneegestöber (12); die Verwendung des Telegraphen und des Telephons im Eisenbahndienst (13); die elektrische Krafterzeugung und Fortleitung (14); endlich Einrichtungen verschiedener Art (15).

Der deutsche Signalfachmann findet in diesem Inhalte — obwohl auch deutsche Bauweisen enthaltend — doch außerordentlich viel von den deutschen Einrichtungen Abweichendes, das ihn interessieren und den Kreis seiner Einsichten erweitern muß. So — um nur einige besonders hervortretende Punkte zu erwähnen — die Sicherungsweisen für eingleisige Bahnen, die Sicherungsvorkehrungen für Schnee- und Nebelwetter, die im Auslande sehr eingehend durchgebildet sind u. a. m.

In einem Anhang sind die im Februar 1925 vom englischen Verkehrsministerium herausgegebenen „Erfordernisse für Personenverkehrslinien und Empfehlungen für Güterverkehrslinien betreffend den Bau und Betrieb der Bahnen“ im Auszuge wiedergegeben, soweit sie sich auf das Signalwesen beziehen. Auch hier ist die möglichste Vereinheitlichung angestrebt. Wer sich mit dem englischen Signalwesen befaßt, wird gut tun, sich zunächst mit diesen Bestimmungen vertraut zu machen. Ein nach Buchstaben geordnetes Inhaltsverzeichnis und ein Quellenverzeichnis beschließen das Buch. Unter den angeführten Quellen befinden sich hauptsächlich nordamerikanische und englische, doch auch einige französische und deutsche, darunter auch das bekannte Buch von Cauer.

Es darf gesagt werden, daß die Verfasser auf nicht zu großem Raum eine außerordentliche Fülle von Stoff ungemein übersichtlich und zweckmäßig vereinigt haben. Die Klarheit der Darstellung verdient besonders hervorgehoben zu werden. Nicht nur ist der Leser hierdurch in die Lage gesetzt, das Gesamtbild des Sicherungswesens lückenlos zu übersehen, sondern auch den neuesten Stand und die Richtung der neueren Entwicklung kennen zu lernen. Eine fast unerschöpfliche Fülle guter Abbildungen, zum sehr großen Teil Schaubilder, erleichtern das Verständnis des vielgestaltigen Stoffes.

Das Buch ist nicht nur ein ausgezeichneter Führer auf dem umfangreichen Gebiet, sondern auch sehr geeignet, Studierende in das verwickelte und schwierige Gebiet leicht und erfolgreich einzuführen. Die Ausstattung des Buches ist tadellos: der Verleger hat es hinsichtlich der Ausstattung und der Abbildungen an nichts fehlen lassen. Dr. Kemmann.

— **Eisenbahn-Betriebshandbuch.** Von Wirkl. Geh. Oberbaurat Breusing. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Verkehrsmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn in Berlin*).

Aus der umfangreichen Literatur über das Eisenbahnwesen ragen in letzter Zeit zwei Werke besonders hervor, die kurz hintereinander im rührigen Verlage der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft erschienen sind, nämlich die „Eisenbahnbetriebslehre“ von Dr.-Ing. Heinrich und das „Eisenbahn-Betriebshandbuch“ von Wirkl. Geh. Oberbaurat Breusing. Es gibt wohl wenig sich gegenseitig ergänzende Bücher, die in gleichem Maße lang empfundene Lücken so ausgefüllt haben wie diese beiden. Während das erste Werk, das schon mehrfach besprochen worden ist, mehr zum Studium für weite Kreise, und zwar sowohl für die Lehrenden als auch di

*) Vertrieb außerhalb der Reichsbahn durch den Beuth-Verlag des Normenausschusses der Deutschen Industrie, Berlin SW 19 Beuthstr. 8. Preis geb. 10 ℳ.

Lernenden, bestimmt ist, soll das Buch von Breusing ein Hand- und Nachschlagebuch für den ausübenden und überwachenden Betriebsmann sein. Schon der Name des Verfassers, der sein ganzes Leben in maßgebenden Stellen, zuletzt als Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium, dem Eisenbahnbetriebe gewidmet hat, bürgt für den Wert des Handbuches.

Es ist gegliedert in vier Hauptabschnitte:
A. „Überwachung und Leitung des Eisenbahnbetriebes".
B. „Personenzugfahrplan".
C. „Güterzugfahrplan".
D. „Fahrdienstvorschriften mit Erläuterungen und Zusätzen sowie sonstige betriebliche Vorschriften".

Die ersten drei Abschnitte stellen eine gedrängte Zusammenstellung der den Betriebsdienst betreffenden maßgebenden vorm. preußischen Erlasse dar, die in den beiden vergriffenen Bänden der Sammlung betrieblicher Vorschriften — herausgegeben 1910 und 1912 — im ganzen Wortlaut enthalten waren. Der große Wert der Breusingschen Arbeit ist zunächst darin zu suchen, daß diese umfangreichen Grundlagen gesichtet und durch die zahlreichen späteren und äußerst wichtigen Erlasse und Verfügungen ergänzt wurden, daß also eine handliche Übersicht mit Erläuterungen geschaffen wurde, die mancher bisher schmerzlich vermißt hat. Der an sich trockene Stoff ist aber gewürzt durch geschichtliche Ergänzungen und Begründungen, durch die das Verständnis sehr gehoben und das Gedächtnis unterstützt wird. Auch wurde dadurch die reiche Erfahrung früherer Jahre für spätere Zeiten niedergelegt und die gradlinige Entwicklung gewährleistet, die im Betriebe durch den Abbau der älteren erfahrenen Beamten aller Gruppen gefährdet war. Ganz besonders trifft dies auf den Abschnitt B — Personenzugfahrplan — zu, dem mit Recht besondere Vorsorge zuteil wurde, da gerade auf diesem Gebiet die Kenntnis früherer Vorgänge und der Überlieferung überflüssiger Arbeit und Fehlgriffen vorbaut. Über den Güterzugfahrplan wird künftig noch mehr zu sagen sein, da er sich durch Einführung der K. K.-Bremse, die Erhöhung der Geschwindigkeiten und die anderen neueren Bestimmungen und Pläne in sprunghafter Entwicklung befindet, auch sein Verhältnis zum Personenzugfahrplan Änderungen unterworfen sein wird.

Dem vierten Abschnitt geht ein sehr wertvoller geschichtlicher Überblick über die Entstehung der Fahrdienstvorschriften voraus, deren geistiger Mitvater Breusing selbst ist, so daß seine Feder als besonders berufen anzusehen ist.

Die Kommentare zu den einzelnen Paragraphen stellen eine solche Fülle von Anregungen dar, daß ihr voller Wert sich dem ausübenden Betriebsmann von Tag zu Tag mehr während der Benutzung des Handbuches vor Augen stellen wird. Wer es in die Hand nimmt, lernt die Fahrdienstvorschriften als Ganzes kennen und vor allem verstehen; er dringt in ihren Geist ein, wodurch dem Auswendiglernen vorgebeugt wird, das im Betriebe in schwierigen Augenblicken stets zu Versagern führt. Durch die in Kürze zu erwartenden neuen Fahrdienstvorschriften wird allerdings der Abschnitt 4 bald schon einer Überarbeitung bedürfen.

Ein Wunsch sei zum Schluß gestattet, nämlich, daß sich den beiden Werken von Breusing und von Heinrich ein Wörterbuch gesellen möge, aus dem man für irgendeine Betriebsfrage ohne langes Suchen in der großen Zahl von Paragraphen und Vorschriften, die alle u. U. in Frage kommen können, die maßgebende Stelle leichter als heute finden kann. Koester.

— Hamburger Fernverbindungen und Bahnhofs-Wegweiser. Herausgegeben von C. Krüger, Bahnhofsinspektor, Hamburg-Hauptbahnhof. Preis 25 Pf.

Es handelt sich hier um einen für den Hamburger Hauptbahnhof aufgestellten Fahrplan für den Fernverkehr, der alles enthält, was für den Reisenden wissenswert ist: Angaben der Ankunfts- und Abfahrzeiten, Stellung der Wagen und Klassen, die in Frage kommenden Bahnsteige, die Zeiten, wann die Züge zum Einsteigen bereit gestellt werden usw. sowie Grundrisse der Wandelhalle und Bahnsteige mit alphabetischem Verzeichnis aller darin enthaltenen Stellen. Der Fahrplan ist nach praktischen Erfahrungen aufgestellt und wird insbesondere für solche Reisenden, die häufiger den Hamburger Hauptbahnhof benutzen müssen, Hotels usw., ein wertvolles Mittel sein, um sich zu unterrichten und Auskunft zu geben.

— Jahrbuch der Verwaltungs-Akademie Berlin 1926. Herausgegeben von Regierungsrat Walter Pietsch, Verwaltungsdirektor. Berlin 1926.

Eine im Jahre 1924 anläßlich des fünfjährigen Bestehens der Berliner Verwaltungs-Akademie herausgegebenen Festschrift erstattete in einer Reihe von Beiträgen Bericht über die Aufgaben, Wege und Ziele der deutschen Beamtenhochschulen (vgl Nr. 46, Seite 912 dieser Zeitung). Gewissermaßen als Fortsetzung dieses Rückblicks über den fünfjährigen Zeitraum gibt das neu erschienene Jahrbuch 1926 der Berliner Verwaltungs-Akademie Aufschluß darüber, was seitdem geleistet worden ist und prüft, wieviel noch zu tun übrig bleibt. In 23 ausgezeichneten Aufsätzen wird von führenden Persönlichkeiten der Wissenschaft und Verwaltungspraxis dargelegt, welche Bedeutung der Beamtenhochschulbewegung zukommt, und welche Wege sich am besten für die Erreichung ihrer Ziele eignen.

Von den Aufsätzen allgemeinen Inhalts heben wir nur die hervor: Das Berufsbeamtentum in der Gegenwart und die Aufgaben der Verwaltungs-Akademie von Reichsminister a. D. Schiffer; das preußische Beamtentum unter Friedrich dem Großen von Professor Dr. Hoetzsch; Die Mitarbeit der Verwaltungs-Akademie an der wirtschaftlicheren Gestaltung der Verwaltung von Staatsminister a. D. Saemisch; Der Beamte und das Recht von Universitätsprofessor Dr. Jellinek u. a. Das Thema: „Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Beamtenhochschulen und ihre nächsten Aufgaben" ist von Geh. Regierungsrat Dr. Apelt bearbeitet. Professor Dr. Kaskel bringt einen „Rückblick und Ausblick am 6. Jahrestag der Berliner Verwaltungs-Akademie". Weitere Aufsätze gehen auf den Aufgabenkreis der Berliner Verwaltungs-Akademie ein. Wir nennen: Polizeirecht, ein notwendiges Lehrfach der Beamtenhochschulen von Staatsminister Dr. Drews; Kriminalistik als Lehrfach der Berliner Verwaltungs-Akademie von Oberregierungsrat Dr. Hagemann; Der Wirtschaftsgeist bei der Reichsbahn von Reichsbahndirektor Dr. Homberger; Die Verkehrsausstellung in München 1925 und die Verwaltungs-Akademie Berlin von Dr. Couvé und andere.

In einem besonderen Anhang werden Mitteilungen über die Organisation und die besonderen Einrichtungen der Verwaltungs-Akademie gebracht. Seit 1924 sind zu den bereits bestehenden 7 Beamtenhochschulen 3 neue und zwar in Breslau, Leipzig und Jena hinzugetreten, während in Halle neue Beamtenhochschulkurse eingerichtet worden sind.

Das Jahrbuch liefert den Beweis für die Richtigkeit des von dem Herausgeber in seinem Vorwort aufgestellten Satzes: „So gab es denn nirgends Stillstand, sondern überall Leben und Bewegung". Jedenfalls darf die Verwaltungs-Akademie mit Befriedigung auch auf das verflossene Jahr zurücksehen. Das Jahrbuch ist in jeder Beziehung interessant und lesenswert. Es umfaßt 200 Seiten und ist zum Preise von 2 ℳ im Sekretariat der Verwaltungs-Akademie, Berlin W 8, Charlottenstr. Nr. 50/51, erhältlich. W.

Berichtigung.

In Nr. 5 d. Ztg. befindet sich auf S. 132, 2. Spalte unter Wasserverkehr ein sinnentstellender Druckfehler. Das Stichwort der 2. Mitteilung muß lauten: — **Verkehr im Harburger** (statt Hamburger) Hafen 1925.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 8. Februar 1926 ist der rechts der Bahnstrecke Nienburg (Weser)-Rahden zwischen den Stationen Lavelsloh-Diepenau und Tonnenheide gelegene Haltepunkt Hahnenkamp für den Personenverkehr wieder eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt (Oder). Der an der Strecke Crossen-Sommerfeld gelegene Bahnhof (Agentur) Räschen erhält vom 1. März 1926 ab die Bezeichnung „Räschen bei Sommerfeld".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 24 vom 1. Februar 1926 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Vereinswagenübereinkommen; Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen in der Anlage II, betr. die Verladung von Holz mit unregelmäßigen Lagerflächen über Rungenhöhe hinaus;

Nr. III 27 vom 5. Februar 1926 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag der RBD. München auf Einführung von Vorschriften über die Verladung von Baumstämmen im Verein;

Nr. IV 18 vom 26. Januar 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und das Abrechnungsbüro Prag, betreffend Verzugszinsensätze der Vereinsabrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Strecke Crossen—Sommerfeld gelegene Bahnhof (Agentur) Räschen erhält vom 1. März 1926 ab die Bezeichnung. (133)

„Räschen bei Sommerfeld“.

Frankfurt (Oder), den 1. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

Ab 1. Februar 1926 wird die Bezeichnung des an der Strecke Jünkerath-Losheim-Landesgrenze gelegenen Bahnhofs Losheim (Kr. Malmedy) in Losheim (Eifel) geändert.

Trier, den 2. Februar 1926. (126)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Trier.

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 8. Februar 1926 wird der rechts der Bahnstrecke Nienburg (Weser)—Rahden zwischen den Stationen Lavelsloh-Diepenau und Tonnenheide gelegene Haltepunkt Hahnenkamp für den Personenverkehr wieder eröffnet werden.

Münster (Westf.), den 4. Februar 1926
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (132)

3. Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Die in Nr. 1 Seite 31 dieser Zeitung bekanntgegebenen Verkehrsunterbrechungen sind für die Strecken Nymegen—Wychen am 15. Januar, Cuyk—Beugen-Rykevoort am 1. Februar und Stevensweert—Buchten der Limburgischen Kleinbahn am 27. Januar d. J. aufgehoben.

Der Verkehr ist zur Zeit noch behindert auf unseren Strecken Wychen—Ravestein und Oeffelt—Mil, sowie auf der Strecke Buchten—Obbicht der Limburgischen Kleinbahn.

Utrecht, den 3. Februar 1926. (129)
Betriebsverwaltung
der Niederländ. Eisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Verkehr Deutsche Seehäfen - Deutsch-Tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 11. Februar 1926 wird für den oben genannten Verkehr der Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6 eingeführt. Die deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstationen sind mit Wirkung vom 11. April 1926 mit sämtlichen Angaben aus den in Frage kommenden Abteilungen des S. D. Nr. 7 und des A. T. 47 (Heft C II) zu streichen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 4. Februar 1926. (128)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande—Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält die Stelle „Glühlampen“ in Abteilung 7 des Warenverzeichnisses die Fassung „Glas und Glaswaren, einschließlich Glühlampen“.

Köln, den 5. Februar 1926. (137)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 4. Februar 1926 werden die Unterabschnitte 56 und 68 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ geändert. Näheres enthält die am 4. Februar 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 30. Januar 1926. (121)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Tarifstation Tilsit Grenze in den obengenannten Tarif einbezogen. Bis zur Herausgabe eines Nachtrages sind die Entfernungen durch Anstoß von 1 km an diejenigen für Tilsit zu ermitteln.

Berlin, den 3. Februar 1926. (127)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 11. Februar 1926 tritt der Ausnahmetarif 97 für Spiritus auch Sprit (Branntwein) zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 4. Februar 1926. (135)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1926 werden die Ausnahmetarife 5 a, 10 a u. 18 durch Aufnahme neuer Versandstationen ergänzt.

Berlin, den 2. Februar 1926. (122)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr deutsche Seehäfen - Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 6. Februar 1926 wird „Holzzellstoff“ in die neue Abteilung XVII aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 1. Februar 1926. (120)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Mit Gültigkeit vom 11. Februar 1926 wird ein neuer Ausnahmetarif für Zeitungsdruckpapier von Albbruck nach Zweibrücken eingeführt. Er wird im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht.

Karlsruhe, den 3. Februar 1926. (125)
Deutsche. Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Die Geltungsdauer der Ermäßigung der Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen um 10 % für die im Warenverzeichnis des auf der Deutschen Reichsbahn gültigen Nottarifs in den Zif. 3—7 und 9—14 aufgeführten Güter ist bis 31. März 1926 verlängert worden.

Dresden, am 3. Februar 1926. (124)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 11. Februar 1926 tritt ein Ausnahmetarif 7 d für Eisenerz von Auerbach (Opf.) nach Rosenberg (Opf.) in Kraft. (138)

Berlin, den 8. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. (Tarif vom 1. Februar 1926.)

Zu berichtigen sind in der Entfernungstafel II die Entfernungen Ruwer—Schnelldorf von 332 km in 432 km, Würzburg Hbf.-Richterich Grenze von 409 km in 419 km.

München, den 2. Februar 1926. (131)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg - Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Am 15. Februar 1926 gelangt ein allgemeiner Donauumschlagtarif zur Ausgabe. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger (Berlin und München).

Der Tarif kann von den deutschen Eisenbahnverwaltungen in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Preis des Tarifs 3 Reichsmark.

München, den 3. Februar 1926. (123)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Mannheim-Käfertal in die Entfernungstafel II des Tarifs einbezogen worden.

2. In der Entfernungstafel II des Tarifs wird die Entfernung Schneeberg b. Amorbach—Wertheim auf 45 km geändert.

München, 5. Februar 1926. (134)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

5. Verdingungen.

Die Ausführung der Oberbauarbeiten zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Tegel-Hennigsdorf (Teilstrecke Heiligensee-Hennigsdorf, km 18,1 + 50 bis 20,3 +0) soll öffentlich verdungen werden.

Die Angebote sind bis zum 3. März 1926, vormittags 10½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit obiger Bezeichnung versehen an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 233/34, einzureichen.

Die Angebote werden im Zimmer 265 um 11 Uhr geöffnet.

Angebotshefte sind von uns (Zimmer 233/34 gegen gebührenfreie Einsendung von 3,50 RM (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im Zimmer 265 zur Einsichtnahme aus, wo auch Auskünfte erteilt werden.

Zuschlagsfrist: 22. März 1926.

Berlin, den 5. Februar 1926. (130)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 7. Berlin, den 18. Februar 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Fernmeldearbeit.

Ein Beitrag zur Betriebsbewertung.

Von Bahnhofsinspektor **Neuhahn**, Ruhbank.

Betriebswissenschaftliche Zeitstudien haben bewiesen, daß, gesehen von Zeiten stärkerer Flut und Ebbe des Verkehrs d unvorhergesehener oder außergewöhnlicher Vorkommnisse, s Personal jedes Betriebszweiges zu verschiedenen Zeiten des ichen Tages verschieden, zu den gleichen Zeiten verschiedener ge jedoch stets annähernd gleich stark durch die Arbeit besprucht wird. Der Grund hierfür ist in der zeitlichen Regelißigkeit des Fahrplans selbst und aller mit ihm zusammenngender Betriebshandlungen zu suchen.

Um das Betriebspersonal wirtschaftlich, d. h. also möglichst ll auszunutzen, steht daher die Betriebswissenschaft vor der ıfgabe, durch einheitliche Methoden im Einzelbetriebe für len Arbeitszweig zu bestimmen, in welchem, zahlenmäßig und ichnerisch genau darzustellenden Umfange das Personal durchnittlich in jeder Stunde eines Arbeitstages durch Arbeit in spruch genommen wird, z. B. von 8 bis 9 Uhr vorm. 45 Miten Arbeit $= 60 : 45 = 100 : x$ oder 75 %. Diese Darstellung die Arbeitszeitregel genannt. Ein Vergleich der Arbeitszeitzeln aller Zweige eines Betriebes miteinander zeigt dann gerichtig, ob, zu welchen Tageszeiten und in welchem Umge durch Personaleinschränkung oder durch Zuteilung derer Arbeit eine höhere Personalausnutzung und damit eine tsprechende Ersparnis erzielt werden kann. Im Gegensatz zu n bisherigen Personalersparnismethoden ermöglicht es das gedeutete Verfahren, die Arbeit bei höchstmöglicher Ausnutzung gleichmäßig auf das Personal zu verteilen, d. h. am rechten Ort und an rechter Stelle zu sparen.

Die Fernmeldearbeit ist ihrer Natur nach Gruppenarbeit mechanisch geistiger Art, unterscheidet sich jedoch von der herkömmlichen Form dieses Arbeitsbegriffes durch die örtliche Trennung der Gruppenarbeiter voneinander. Es soll hier die Methode zur Bildung der Arbeitszeitregel für diesen Arbeitszweig gezeigt werden. Die gesamte Fernmeldearbeit wird nachstehend in ihre natürlichen Teile aufgelöst, jeder dieser Teile wird für die Beobachtung durch ein Unterscheidungszeichen dargestellt, und es wird für jeden das Arbeitselement, d. h. die in gleicher Form ständig wiederkehrende Arbeitshandlung bestimmt.

Nr.	Der Arbeitsteile		
	Art	Zeichen	Elemente
1	Ankommende Schrift	———————	1 Silbe ankomm. Schrift
2	Abgehende Schrift	— —'— —	1 Silbe abgehende Schrift
3	Abschrift	—.—.—.—	1 Silbe Abschrift
4	Zugmeldungen	....	1 Zugmeldung
5	Ankommende Sprache	═══════	1 ankommendes Gespräch
6	Abgehende Sprache	= = = =	1 abgehendes Gespräch
7	Verbindungen	=:=:=:=	1 Verbindung

Alle Arbeitshandlungen im Fernmeldedienste gehören organisch zu einem dieser Arbeitsteile, es sind also z. B. zu ankom-

mender Schrift nicht nur die auf ablesen und niederschreiben, sondern auch diejenigen Zeitteile zu rechnen, die auf Einstellung, Quittung, Eintragung ins Quittungsbuch oder sprachliche Weitergabe an einen anderen Beamten einschließlich der Gänge entfallen. Es ist im begrenzten Raume eines Aufsatzes nicht möglich, die vollständige Untersuchung eines Fernmeldebetriebes mit den zugehörigen Berechnungen und Darstellungen zu zeigen, es kann nur die Methode erörtert werden, durch die ein genaues Ergebnis in jedem Betriebe erzielt wird.

Zeitmessungen. Als Beobachtungsunterlage dient ein in Millimeterquadrate eingeteilter Bogen Papier, der überall käuflich ist. Jeder Zeitsekunde soll der Raum eines Millimeterquadrates entsprechen. Die von links nach rechts fortlaufenden Quadratzeilen werden deshalb, von links beginnend, hinter jedem 60. Quadrate durch Längslinien in Zeitminuten zerlegt. Es wird auf jeder der untereinander liegenden Querzeilen, unter Einschaltung leerer Zwischenzellen, der Raum von je 5 Minuten vorzusehen sein, die links am Rande fortlaufend bezeichnet werden (0—5, 6—10 usw.) Der Bogen ist für die Einzelprobe nach Belieben für eine oder zwei Beobachtungsstunden herzurichten.

Der Beobachter nimmt im Fernmelderaume so Platz, daß er jede der aufgeführten Tätigkeitsarten des Fernmeldebeamten sofort erkennen und voneinander unterscheiden kann. Vom Beginn der Probe an verfolgt er zugleich die Tätigkeit des Fernmeldebeamten und die fortlaufende Zeit am Sekundenzeiger einer vor ihm liegenden Uhr und zeichnet jede der erwähnten Tätigkeitsarten mit dem ihr entsprechenden Zeichen genau nach ihrem Zeitumfange mit Hilfe eines Lineals in den Beobachtungsbogen ein. Wird die gleiche Teilarbeit, z. B. ankommende Schrift, durch eine andere, z. B. ankommende Sprache, ein- oder mehrmals unterbrochen, so werden die fortlaufenden Teilarbeitsstriche durch einen oder mehrere kurze Längsstriche (Unterbrechungsstriche) gegeneinander abgegrenzt.

Es entsteht auf diese Weise ein vollständiges Zeitbild der Arbeit, das an den fortlaufenden verschiedenartigen Zeichenstrichen und ihren Unterbrechungen genau zeigt, mit welcher Arbeitsart der Beamte in jedem Zeitpunkte der Probe beschäftigt war, wie lange sie ununterbrochen dauerte, wie oft er die gleiche Arbeit unterbrechen mußte und welche Leerarbeitszeitteile (Pausen) in die Arbeit fielen. Nach der fertigen Bildprobe läßt sich dann

1. der gesamte Arbeitszeitumfang jeder Teilarbeit je für sich durch Zusammenrechnen der Einzelzeitteile,
2. die Zahl der Arbeitselemente — Silben, Gespräche usw. — jeder Teilarbeit je für sich für die Sprache aus der Bildprobe, für die Schrift aus den Telegrammbüchern

genau ermitteln.

Teilt man den Arbeitszeitumfang jeder Teilarbeit durch die Zahl ihrer Arbeitselemente, so erhält man den auf ein Arbeitselement entfallenden Zeitteil. Die Zeitprobe wird etwa dreimal wiederholt, aus ihren Ergebnissen wird der Durchschnitt, die Arbeitszeitnorm jeder Teilarbeit, gebildet.

Bei der Untersuchung eines Betriebes ergaben sich folgen Normen:

1. eine Silbe ankommender Schrift . . . . . . 4,5 sek.
2. eine Silbe abgehender Schrift . . . . . 5 „
3. eine Silbe Abschrift . . . . 3,7 „
4. eine Zugmeldung zweigleisiger Bahn . . 150 „
5. ein ankommendes Ferngespräch . . . . . 31 „
6. ein abgehendes Ferngespräch . . . . . 28 „
7. eine Verbindung . . . . 22 „

Die Werte können als durchaus zuverlässig, die zu 1 bis 4 allgemeingültig angesehen werden, weil der Verfasser in ande Betrieben auf anderen Wegen die gleichen Ergebnisse erzie Die Normen zu 5 bis 7 werden, wegen der örtlich verschiede Eigenart der Betriebe, auch nur örtliche Geltung haben.

Jede dieser Zeitnormen enthält, wie ihre Entstehung ze nicht nur die Nutztätigkeit selbst, sondern auch alle zu ihr hörenden Hilfsarbeiten. Es kann also mit den gebildeten sie Zeitnormen die gesamte Fernmeldearbeit erfaßt werden. V vielfältigt man nämlich jede der Normen mit der Zahl ih stündlich und arbeitstäglich im Durchschnitt aufkommen Arbeitselemente, so erhält man den entsprechenden Arbeitsz aufwand jeder Teilarbeit, addiert man den Arbeitszeitaufw aller Teilarbeiten, so erhält man den Gesamtarbeitszeitaufw für Fernmeldearbeit.

Beispiel: von 6—7 Uhr vorm.

$22 \times 4{,}4 + 22 \times 3{,}7 + 4 \times 150 + 13 \times 31 + 7 \times 28 + 12 \times 22 = 1641$ s

$3600 : 1641 + 100 : X$; $X = 46\,\%$ Arbeitsbeanspruchung.

Zählung der Arbeitselemente. Zur Erzielung Ergebnisses werden die Arbeitselemente jeder der sieben Ar an drei Tagen gezählt. Dies geschieht in einem einfachen Zä nachweis, in dem am Kopfe nebeneinander den Elementen Län spalten zugewiesen werden, die seitlich in breiten Zwisch räumen durch vertikale Stundenlinien, von Mitternacht Mitternacht geordnet, geschnitten werden. Die Elemente Fernsprache werden an den Fernsprechern durch kurze Stri in den entsprechenden Stundenräumen vermerkt. Silben Zugmeldungen werden gezählt in den für die Zähldauer v ständig zu haltenden Unterlagen (Telegramm- und Zugmel bücher, Formulare, Abschriften). Hierbei werden besond hier nicht zu erörternde Regeln für die Silbenbewertung Abkürzungen und Zahlen angewendet. Die Silbenzahl wird, Hilfe der in den Unterlagen enthaltenen Zeitangaben genau die einzelnen Stunden jedes Zähltages verteilt. Dann wer die Elemente in den Nachweisen für jede Stunde, jeden Tag die gesamte Zähldauer aufgerechnet.

Bildung der Arbeitszeitregel. Um die Arbeitsz regel dem Beispiele entsprechend zu bilden, wird in eine Ü sicht nachstehender Form für jede Arbeitsstunde aus den Un lagen das Zählergebnis in Spalte 1 und das der Zeitmessung Zeitnormen — in Spalte 2 übertragen. Beide Ergebnisse wer in Spalte 3 miteinander vervielfältigt. Dann wird für Sch und Sprache je besonders (Spalte 4) und für beide gemein (Endspalte 5) die Summe gebildet und diese in ein prozentu Verhältnis zur Arbeitsdauer gesetzt (Endspalte 6).

Arbeitszeitregel der Fernmeldearbeit.

Rechnerische Darstellung.

Zeit	Fernsprache Ankd.			Abghd.			Verb.			Zus.	Fernschrift Ankd.			Abghd.			Absch.			Zugm.			Zus.	End-summe	%	Arbeitszeitregel %
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7
12—1																										
1 2																										
usw.																										
6—7	13	31	403	7	28	196	12	22	264	863	22	4,4	97				22	3,7	81	4	150	600	778	1641	46	41

Beispiel für eine Arbeitsstunde aus einer Untersuchung von 3×24 Arbeitsstunden zur Bildung der Arbeitszeitregel der Fernmeldearbeit.

[1]) Durchschnitt aus 3 Versuchstagen.

ɛs entsteht so eine vollständige, der Wirklichkeit genau ent-
echende, rechnerische Darstellung der Arbeitsbeanspru-
ıng an den drei Versuchstagen. Rechnet man für die glei-
ən Arbeitsstunden jedes Versuchstages die Arbeitsprozente zu-
nmen und teilt sie durch 3 (Versuchstage), so erhält man
mittleren Arbeitsprozente der gleichen Arbeitsstunden, die
ihrer Gesamtheit, fortlaufend von Mitternacht bis Mitternacht,
durchschnittliche Arbeitsbeanspruchung an einem Arbeits-
ɪe, die Arbeitszeitregel der Fernmeldearbeit darstellen (End-
ılte 7).

Die Arbeitszeitregel kann auch sinnfällig als Bild dargestellt
rden. Man teilt, nach dem Muster der nebenstehenden Ab-
dung, einen Bogen Millimeterpapier am Kopfe in Längs-
ılten, die den Tagesstunden entsprechen und an der Seite in
Querspalten, entsprechend der Hundertteilung der Dienst-
uer. Dann überträgt man aus der Übersicht den prozentualen
anspruchungsgrad jeder Arbeitsstunde durch einen Querstrich
der entsprechenden Seitenspalte in den zugehörigen Stunden-
um der Skala und verbindet die Querstriche durch senkrechte
ngsstriche auf den Stundenlinien miteinander. Es entsteht so
der Skala eine fortlaufende Treppenlinie, deren Höhe in
ler Stufe oder Stunde genau anzeigt, wie stark das Personal
rch Arbeit wirklich beansprucht wurde. Man überträgt in die
eiche Skala die Treppenlinien aller drei Versuchstage und
nn dann die Arbeitsbeanspruchung in den gleichen Stunden
rschiedener Tage miteinander vergleichen. Überträgt man
n an Stelle der wirklichen die mittleren Arbeitsprozente
rch verstärkte Darstellung, so erhält man die Treppenlinie
r mittleren Personalbeanspruchung oder „die zeichnerische
ırstellung der Arbeitszeitregel." Der unter dieser Linie ge-
zene Raum ist die reine Arbeitszeit, der darüber gelegene die
erarbeitszeit (Dienstbereitschaft).

Mit dieser Darstellung wird zum ersten Male ein genaues,
nfälliges und vollständiges Bild der Arbeit gewonnen, deren
nfang bisher nur durch unklare und verschwommene Be-
iffe, wie schwache, mittlere oder starke Belastung, Über-
stung usw. bezeichnet werden konnte. Die Darstellung ist
llständig, weil mit sieben Arbeitselementen tatsächlich die
samte Arbeit restlos erfaßt wird und genau, weil die Zeit-
rmen auf sicherer Berechnung fußen und zudem überwiegend
gemeingültig sind, denn in anderen Betrieben wurden die
eichen Zeitwerte ermittelt und die Zählung der Elemente ge-
nieht auf sicherer Grundlage.

Der außerordentliche, praktische Wert der Arbeitszeitregel
nnte für den Einzelfall hier nur dargetan werden, wenn die
umverhältnisse die gesamte Darstellung ihrer Entstehung in
nem Einzelbetriebe zugelassen hätten. Der Verfasser mußte
h hier auf die Schilderung des Prinzips beschränken und
nn deshalb auch nur allgemein auf die Auswertung des Er-
bnisses hindeuten. Die Arbeitszeitregel zeigt, nicht nur ins-
samt, sondern auch für jede Tagesstunde, ob, in welchem Um-
nge und zu welcher Zeit das Personal durch Übernahme
ders gearteter Arbeit weiterhin und tunlich voll ausgenutzt
rden kann, so daß an anderer Stelle Arbeitskräfte frei wer-
n. Ferner zeigt sie, ob, in welchem Umfange und zu welcher
it in solchen Betrieben, in denen mit der gleichen Arbeit
hrere Kräfte zugleich beschäftigt sind, durch Einsparung eine
here Ausnutzung der verbleibenden Kräfte möglich ist. Ar-
itszeitregeln lassen sich durch besondere, von dem Verfasser
dachte Methoden für alle Zweige des stationären Betriebs-
nstes konstruieren, der Vergleich zeigt am deutlichsten, wie
rch Zusammenlegung bestimmter Arbeitsarten Kräfte einge-
art werden können.

Die allgemeine Bedeutung der Arbeitszeitregel für die Per-
nalwirtschaft beruht darin, daß bei voller Ausnutzung der
nzelkraft eine gleichmäßige und gerechte Verteilung der Ar-
beitslast auf die vorhandenen Kräfte ermöglicht wird, während
bisher, oft äußerlich auf Grund von Vermutungen, der Per-
sonalhaushalt einer Betriebsstelle gekürzt und es ihr überlassen
wurde, mit dem Reste an Personal die gleichbleibende Arbeits-
last zu bewältigen. Die Folge ist eine ungleichmäßige Vertei-
lung der Arbeitslast, Überlastung auf der einen und Brachlegung
von Kräften auf der anderen Seite, die wieder durch Verlänge-
rung der Dienstdauer ausgeglichen wird. Nun ist aber die Ver-
längerung der Dienstdauer mangelhaft ausgenutzter Kräfte
immer bedenklich, weil der ständige Wechsel von Arbeit und

Zeichnerische Darstellung der Arbeitszeitregel.
Beispiel für einen halben Arbeitstag aus der Untersuchung
eines Fernmeldebetriebes.[2])

Leerzeit den Geist immer wieder von der Arbeit ablenkt, ihn
ermüdet und keine rechte Freude an ihr aufkommen läßt. Un-
unterbrochen fortschreitende, aber auf ein bestimmtes Zeitmaß
beschränkte Arbeit dagegen ist nicht nur deshalb wirtschaftlich,
weil sie die höchstmögliche Ersparnis verbürgt, sondern auch,
weil sie den Geist an die Arbeit fesselt und damit die Freude
an ihr und ihre Güte steigert.

Der Einwand gegen wissenschaftliche Untersuchungen der ge-
zeigten Art, daß sie zu umständlich und mühevoll seien, ist hin-
fällig. Zugegeben, daß sie Hingabe und Zeit erfordern, die
neben dem Berufe schwer zu erübrigen ist, so haben doch ihre
Ergebnisse gerade infolge der durch Arbeit und Mühe erzielten
Genauigkeit und Sicherheit einen dauernden Wert für die Per-
sonalwirtschaft jedes Betriebes, so daß letzten Endes der Ar-
beitszeitaufwand für die Untersuchung verschwindend gering
gegenüber dem Nutzen ihrer Ergebnisse ist.

Außerdem fällt bei jeder ferneren Untersuchung der hier er-
forderliche Zeitaufwand für die Bestimmung der Methode selbst
und für die Messung allgemein gültiger Zeitnormen fort.

Schließlich sei noch angedeutet, daß sich durch die Arbeits-
zeitregel ein Maßstab für die vergleichende Bewertung ver-
schiedener Fernmeldebetriebe schaffen läßt, wodurch die zweck-
entsprechende, also wirtschaftlichste Verteilung von Arbeits-
kraft und Stoff von zentraler Stelle aus ermöglicht wird.

[2]) Die drei schwachen, zeichnerisch voneinander unterschie-
denen Treppenlinien stellen die wirkliche Arbeitsbeanspruchung
an den drei Versuchstagen genau dar. Sie bestätigen durch ihre
Annäherung aneinander und das fast gleichmäßige Steigen und
Fallen, daß in den gleichen Arbeitszeiten verschiedener Arbeits-
tage stets annähernd das gleiche Maß an Arbeit geleistet wird.
Die stark ausgezogene Treppenlinie stellt die Arbeitszeitregel
oder den Durchschnitt aus den schwachen Linien dar und ist
maßgebend für die Auswertung der Untersuchung.

Das Pfandrecht der Eisenbahn am Frachtgut.

Von Verkehrsinspektor **E. Schulz**, juristischer Referent der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, Königsberg i. Pr.

I. Nach § 440 HGB. hat die Eisenbahn ein gesetzliches Pfandrecht am Gute. Dieses Pfandrecht entsteht mit dem Abschlusse des Frachtvertrages, hat also die Übergabe des Gutes an die Eisenbahn zum Zwecke der Beförderung zur Voraussetzung. Auf Grund einstweiliger Verwahrung von Gütern (§ 64 EVO.) wird somit noch kein Pfandrecht, sondern nur ein Zurückbehaltungsrecht (§ 273 HBG., § 369 HGB.) erworben. Eine weitere Bedingung für die Entstehung des Pfandrechts ist der gute Glaube der Eisenbahn, daß der Absender zum Abschlusse des Frachtvertrages berechtigt sei (§ 366 Abs. 3 HGB.). Ist also der Eisenbahn beim Vertragsschlusse bekannt oder muß es ihr ohne grobe Fahrlässigkeit bekannt sein, daß der Absender zum Vertragsschlusse nicht berechtigt ist, oder ist der Vertragsgegner ein Geschäftsunfähiger, und ist in Ansehung dessen der Frachtvertrag nichtig (§§ 104, 105 BGB.), so erwirbt die Eisenbahn kein Pfandrecht. Das Pfandrecht wird ferner nicht erworben, wenn das Gut dem Eigentümer oder dem unmittelbaren Besitzer gestohlen, verlorengegangen oder sonst abhanden gekommen ist (§§ 1207, 935 BGB.). Andererseits wird das Pfandrecht nicht dadurch wieder beseitigt, daß die Eisenbahn später Kenntnis davon erlangt, daß ein Unberechtigter den Frachtvertrag mit ihr geschlossen habe (OLG. Kiel in OLGR. 6, 97).

Das Pfandrecht dient zur Sicherung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen der Eisenbahn an Fracht, Nebengebühren, baren Auslagen, Vorschüssen, und zwar nicht nur insoweit, als diese Forderungen im Frachtbrief verzeichnet sind, sondern hinsichtlich aller Beträge, die durch den Frachtvertrag überhaupt entstanden sind. Daher erstreckt das Pfandrecht sich auch auf Nachforderungen an Fracht, Nebengebühren, baren Auslagen, die Kosten des Pfandverkaufs, die der Eisenbahn aus Anlaß etwaiger Rechtsverfolgung erwachsenen Gerichts- und Anwaltskosten (§§ 1210 Abs. 2, 1257 BGB.) usw., wobei es gleichgültig ist, ob zur Bezahlung der Forderung der Absender oder der Empfänger verpflichtet ist.

Nachnahmen des Absenders erzeugen das Pfandrecht stets, wenn die Eisenbahn sie im voraus gezahlt hat (ROHG. 15, 201); Nachnahmen „nach Eingang" dagegen nur insofern, als der Empfänger durch die Annahme des Gutes in die Schuldnerstellung eingerückt ist. Ferner erzeugen auch die Forderungen des vorhergehenden Frachtführers kraft gesetzlicher Zession das Pfandrecht der Eisenbahn, wenn er von ihr bar befriedigt wird (§ 441 Abs. 2 HGB.). Ist der vorhergehende Frachtführer seinem Verlangen gemäß von der Eisenbahn auch mit der Nachnahme „nach Eingang" befriedigt worden[1]), so wird auch diese, ohne daß der Empfänger in die Schuldnerstellung eingerückt ist, vom Pfandrecht erfaßt; denn die Eisenbahn kann nicht prüfen, ist auch nicht zu prüfen verpflichtet, ob die Forderung des vorhergehenden Frachtführers begründet ist oder nicht (ROHG. 20, 189; 24, 288).

Dem Pfandrecht unterliegt das ganze nach Maßgabe des Frachtvertrages im Besitze der Eisenbahn befindliche Gut, nicht etwa nur ein zur Sicherung der Eisenbahn ausreichender Teil des Gutes. Betroffen werden ferner ohne weiteres auch solche Gegenstände, die nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung der Pfändung nicht unterworfen sind.

II. Das Pfandrecht besteht, solange die Eisenbahn das Gut im Besitze hat. In Betracht kommt sowohl der unmittelbare als auch der mittelbare Besitz (die Eisenbahn gibt z. B. nicht ablieferungsfähige lebende Tiere einem Tierhalter in Verwahrung; es liegt mittelbarer Besitz der Eisenbahn vor); es genügt, daß die Eisenbahn auf Grund des Frachtbriefes über das Gut verfügen kann.

[1]) Z. B. bei Stundung, wenn der Stundungsausgleich erfolgt ist.

Aber auch nach der Beendigung des Besitzes bleibt das Pfan recht in den weitaus meisten Fällen bestehen. Im wesentlich kommt es darauf an, ob die Eisenbahn den Besitz freiwill oder unfreiwillig aufgegeben hat.

Freiwillige Besitzaufgabe liegt vor, wenn die Eisenba das Gut einem Unberechtigten aushändigt, in der Meinung, sei der Empfänger (Irrtum); oder wenn die Quittung des Em fängers im Benachrichtigungsschreiben gefälscht ist und infolg dessen das Gut an einen Unberechtigten gelangt (arglistig Täuschung). In beiden Fällen ist das Pfandrecht mit dem Zei punkte der Besitzaufgabe erloschen.

Freiwillige Besitzaufgabe liegt auch bei Ablieferung des Gut an den Empfänger vor, doch bringt diese das Pfandrecht nich sogleich zum Erlöschen. Darüber weiter unten.

Unfreiwillige Besitzaufgabe, ohne daß der Tatbesta des § 935 Abs. 1 BGB. erfüllt wird, liegt vor bei erlaubte Selbsthilfe des Empfängers (§ 229 BGB.). — Die Eisenbahn ve weigert beispielsweise dem Zirkusbesitzer ohne rechtliche Grund die Herausgabe seiner wilden Tiere, so daß diese zu ve hungern oder infolge Krankheit zu verenden drohen. Der Zirku besitzer nimmt daher die Tiere gewaltsam in Besitz. — Hi bleibt das Pfandrecht auch nach der Besitzentziehung bestehe Erst die Veräußerung der Tiere an einen gutgläubige Dritten, der beim Erwerbe das Pfandrecht weder kannt noch ohne große Fahrlässigkeit kennen mußte, läßt das Pfan recht untergehen; nicht dagegen der Erwerb durch einen bös gläubigen Erwerber (§ 936 Abs. 1 und 2 BGB.). Die Eise bahn kann bei erlaubter Selbsthilfe auch nicht die Wiederei räumung des Besitzes nach §§ 861 BGB. verlangen, weil kein verbotene Eigenmacht vorliegt (§ 858 BGB.).

Unfreiwillige Besitzaufgabe liegt ferner vor, wenn d Eisenbahn das Gut gestohlen, verlorengegangen oder sonst a handen gekommen ist. In diesem Falle geht da Pfandrecht niemals unter, es sei denn, daß es sich u Geld oder Inhaberpapiere handelt (§ 935 BGB.). Selbst d gutgläubige Erwerber wird hier nicht geschützt. Mag d her das Gut, nachdem die Eisenbahn den Besitz verloren ha durch noch so viele Hände gehen, sie behält den Herausgab anspruch oder kann von dem jeweiligen Besitzer auf Grund d Pfandrechts vorzugsweise Befriedigung aus dem Erlös des Gut verlangen (§ 805 ZPO.).

„Abhanden gekommen" ist eine Sache, wenn der unmittelba Besitzer ohne seinen Willen den Besitz verloren ha (Komm. d. RGR. § 935 Anm. 4). Das ist der Fall, wen der Empfänger, ohne die Fracht usw. bezahlt z haben, das Gut ohne Wissen der Eisenbahn un gegen ihren Willen abgefahren hat.

Besitzentziehungen dieser Art kommen in der Praxis täglic vor. In der Regel helfen sich die Eisenbahnverwaltungen dami daß sie den Empfänger auf Zahlung der auf dem Gute haftend Forderungen verklagen. Nicht selten enden die Prozesse dami daß die Zwangsvollstreckung nicht betrieben werden kann, we die Pfändung fruchtlos ausgefallen ist; wo sie aber von Erfo war, werden häufig Eigentumsansprüche von dritter Seite gelter gemacht. Der Weg zur Befriedigung der Eisenbahn ist dah oftmals endlos. Man hilft sich daher besser in anderer Wei Der Empfänger, der der Eisenbahn den Besitz des Gutes en zieht, begeht verbotene Eigenmacht und ist daher der Eisenba zur Wiedereinräumung des Besitzes verpflichtet. Der Anspru der Eisenbahn auf Herausgabe des Gutes erlischt erst nach eine Jahre seit Verübung der verbotenen Eigenmacht, sofern sie i nicht vorher im Wege der Klage geltend macht (§ 864 Abs. BGB.). In dringenden Fällen wird man sich das Besitzrecht a Gute im Wege einer einstweiligen Verfügung ohne vorgängi mündliche Verhandlung sichern. Gegenüber der Klage auf Za

lung der Frachtkosten usw. hat die Klage auf Herausgabe des Gutes den Vorzug, daß sie zu einer schnelleren und sichereren Befriedigung der Eisenbahn führt. — Verzichtet die Eisenbahn auf die Wiedereinräumung des Besitzes, so ist das nicht auch ein Verzicht auf das Pfandrecht. Dieses bleibt, wie wir oben gesehen haben, bestehen, ohne Rücksicht darauf, in wessen Besitz das Gut sich befindet.

Ist das Gut regelrecht an den Empfänger „abgeliefert" worden (§ 76 EVO.), hat die Eisenbahn sich aber — sei es gewollt oder irrtümlich — die Fracht usw. sich nicht bezahlen lassen, so liegt eine freiwillige Besitzaufgabe vor, an die das Gesetz eine besondere Rechtsfolge knüpft, nämlich die, daß das Pfandrecht die Ablieferung um drei Tage überdauert[2]). (Rundnagel, Beförderungsgeschäfte 189; Makower, HGB. § 440 Anm. I 2). Der Tag der Ablieferung wird dabei nicht mitgerechnet (§ 187 Abs. 1 BGB.). Ist der dritte Tag ein Sonn- oder Feiertag, dann tritt noch der nächstfolgende Werktag hinzu (§ 193 BGB.). Der dreitägige Fortbestand des Pfandrechts hat jedoch zur Voraussetzung, daß das Gut im Besitze des Empfängers verbleibt. Unter „Besitz" ist sowohl der unmittelbare als auch der mittelbare Besitz des Empfängers zu verstehen. Danach genügt es also, wenn sich die Sache im unmittelbaren Besitz eines Dritten befindet, der sie als Nießbraucher, Pfandgläubiger, Pächter, Mieter, Verwahrer oder in einem ähnlichen Verhältnisse befindet, vermöge dessen er dem Empfänger gegenüber auf Zeit zum Besitze berechtigt oder verpflichtet ist (§ 868 BGB.). Zum Erlöschen kommt das Pfandrecht, wenn der Empfänger den Besitz des Gutes aufgibt und der neue Besitzer zur Zeit des Erwerbes im guten Glauben ist; dagegen bleibt das Gut mit dem Pfandrecht belastet, wenn der Erwerber beim Erwerbe des Gutes bösgläubig ist (§ 936 Abs. 1 und 2 BGB.; zustimmend: Düringer-Hachenburg, HGB. § 440 Anm. 7; dagegen: Staub, HGB. § 440 Anm. 6a). Der Untergang des Pfandrechts tritt ferner ein, wenn die belastete Sache durch Verbindung, Vermischung oder Verarbeitung wesentlicher Bestandteil einer anderen Sache geworden ist (§§ 93, 946 ff. BGB.).

Will die Eisenbahn sich das Pfandrecht auch für die Zukunft sichern, so muß sie es innerhalb der dreitägigen Frist gerichtlich geltend machen.

Zweifel bestehen über die Frage, was unter „gerichtlicher Geltendmachung" zu verstehen ist. Rundnagel (a. a. O. 190) und Staub (a. a. O. Anm. 7b) vertreten, wie es scheint in Anlehnung an das bei Staub a. a. O. zitierte Urteil des KG., die Auffassung, daß die Klage innerhalb der drei Tage dem Empfänger zugestellt sein müsse, meinen jedoch, es genüge, wenn der Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Verfügung beim zuständigen Gericht gestellt, d. h. eingereicht sei. Dieser Ansicht treten entgegen Düringer-Hachenburg (a. a. O. Anm. 6) und Makower (a. a. O. Anm. I 2c), die sagen, daß in jedem Falle mit der Einreichung des Anspruchs, gleichgültig ob durch Klage oder einstweilige Verfügung, beim Gericht innerhalb der dreitägigen Frist dem Erfordernis des § 440 Abs. 3 HGB. Genüge geleistet sei.

Man wird weder der einen noch der anderen Meinung folgen können. Zunächst muß hervorgehoben werden, daß kein rechtlicher Gesichtspunkt dafür vorhanden ist, daß in bezug auf die Zustellung die Klage anders zu beurteilen sei als die einstweilige Verfügung. Es handelt sich in jedem Falle um eine Handlung, die auf die Erhaltung eines Rechtsanspruches gerichtet ist, die jede für sich den Tatbestand des § 440 Abs. 3 HGB. erfüllt und daher auch bezüglich der Zustellung der gleichen Beurteilung unterliegt.

Im weiteren ist folgendes zu sagen: Den Anspruch „gerichtlich geltend machen" heißt jedenfalls nicht, ihn beim Gericht, sondern durch das Gericht geltend machen, nämlich beim Empfänger. Diesem gegenüber muß innerhalb der drei Tage, d. h. also noch bevor das Pfandrecht erlischt, die gerichtlich geltend gemachte Erklärung der Eisenbahn abgegeben werden, daß sie auf die fernere Erhaltung ihres Pfandrechts bestehe. Wird die Klage oder die einstweilige Verfügung dem Empfänger erst am 4. Tage nach der Ablieferung zugestellt, so ist das Pfandrecht erloschen und lebt in der Folgezeit nicht mehr auf.

Bei rechtzeitiger Geltendmachung des Pfandrechts bleibt dieses solange bestehen, bis der Empfänger den Besitz des Gutes aufgibt und der neue Besitzer beim Erwerbe gutgläubig ist, oder bis das Gut durch Verbindung, Vermischung oder Verarbeitung wesentlicher Bestandteil einer anderen Sache geworden ist. Bis dahin kann die Eisenbahn jederzeit vorzugsweise Befriedigung aus dem Verkauf des Gutes verlangen. Einen gesetzlichen Rückgabeanspruch hat die Eisenbahn nach der Ablieferung nicht mehr.

III. Die Realisierung des Pfandrechts erfolgt durch den Verkauf des Gutes nach dem Eintritt der Pfandreife. Aber schon vorher hat die Eisenbahn ein Verkaufsrecht gemäß § 81 (4) EVO. Es tritt sofort ein, wenn das Gut, das weder abgeliefert noch nach den örtlichen Verhältnissen einem Spediteur oder einem öffentlichen Lagerhause übergeben werden kann, schnellem Verderben unterliegt; bei allen übrigen nicht ablieferungsfähigen und vom Absender nicht zurückgenommenen Gütern wird es 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit existent. Wenn aber der Wert des Gutes innerhalb dieser Frist unverhältnismäßig vermindert werden würde, kann der Verkauf schon früher angeordnet werden.

Förmlichkeiten hat die Eisenbahn beim Verkauf nicht zu beachten. Sie kann also das Gut ohne Androhung und Publikation selbst verkaufen oder durch einen beliebigen Dritten verkaufen lassen. Den Absender und den Empfänger hat sie, soweit tunlich, von dem bevorstehenden und dem erfolgten Verkauf zu benachrichtigen. Die auf Grund des Frachtvertrages entstandenen Pfandforderungen fließen der Eisenbahn aus dem Verkaufserlös zu; den Rest erhält der Absender.

Anders gestaltet sich der Pfandverkauf nach den pfandrechtlichen Bestimmungen des BGB. in Verbindung mit § 440 Abs. 4 HGB. Dem Empfänger ist der Pfandverkauf zunächst anzudrohen. Frühestens eine Woche nach der Androhung darf der Pfandverkauf stattfinden (§ 368 Abs. 2 HGB.). Der Verkauf ist im Wege der öffentlichen Versteigerung zu bewirken. Zeit und Ort der Versteigerung sind öffentlich bekannt zu machen. Hat das Gut einen Marktpreis, so kann es die Eisenbahn aus freier Hand durch einen Handelsmakler zum laufenden Preise versteigern lassen. Zeit und Ort der bevorstehenden Versteigerung sowie das Ergebnis des Pfandverkaufs sind dem Empfänger mitzuteilen.

Die Pfandandrohung sowie die Benachrichtigung über die bevorstehende Versteigerung und das Ergebnis des Pfandverkaufs sind an den Absender zu richten, wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist oder wenn er die Annahme des Gutes verweigert hat.

[2]) Im internationalen Verkehr ist die Fortdauer des Pfandrechts nach der Ablieferung nicht anerkannt.

— Eine lustige Verwechslung! Man schreibt uns: Als 1924 der neue Rundnagel, die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung, 3. und 4. Auflage, erschien, brachte die „Ztg. des Vereins D. E." in Nr. 18/1924 einen Aufsatz über das wervolle juristische Buch mit der großen Überschrift: „Der neue Rundnagel". Ich stand gerade dabei, als ein Bautechniker, der selbstverständlich mit diesem Werk keine Befassung hatte, die Überschrift las; er meinte: „Nun, was wird denn das wieder für ein neuer Nagel sein, dieser Rundnagel?" Der Leser glaubte, was nicht unbegreiflich erscheint, er hätte es mit einem neuen Schienennagel oder sonstigen Nagel zu tun — eine lustige Verwechslung.

Einheitsfragen in der Sozialversicherung bei der Reichsbahn.

Von Dr. Schmidt, Oldenburg i/O.

Die drei großen Gebiete der Sozialversicherung, Krankenversicherung, Invalidenversicherung und Unfallversicherung, bilden auch bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit ihrem Bestand von etwa 400 000 Arbeitern naturgemäß einen nicht unwesentlichen Wirtschaftsfaktor, und es kann daher nicht überraschen, wenn die Bedeutung dieses Fachgebietes bereits mehrfach näher gewürdigt worden ist. Wenn aber diese Darstellungen durchweg auf eine Darlegung dieses Wohlfahrtsgebiets in seiner Gleichartigkeit abzielen, so erscheint es demgegenüber am Platze, hier auch einmal der mannigfachen Verschiedenheiten zu gedenken, wie sie die rechtliche und organisatorische Aufmachung gerade der Sozialversicherung bei der Deutschen Reichsbahn darbietet.

Am einheitlichsten sehen wir noch die Unfallversicherung beordnet, da hier überall noch aus den Zeiten der Länderverwaltungen her die Reichsbahndirektionen mit den Aufgaben der Berufsgenossenschaften betraut worden sind, und nur Bayern, das die Unfallfürsorge seinem Wohlfahrtsamt in Rosenheim zugewiesen hat, stellt hier etwas Besonderes dar. Auch die Ansprüche der Verletzten richten sich überall einheitlich nach der Reichsversicherungsordnung. Anders, mannigfaltiger, stellt sich das Bild dagegen bei der Krankenversicherung dar. Die Betriebskrankenkassen weisen zwar dem Organisationsschema nach ein einheitliches Verwaltungssystem auf, alle Krankenkassen — Bayern spielt mit der Betriebskrankenkasse Rosenheim allerdings auch hier eine besondere Rolle — sind den Reichsbahndirektionen angegliedert und umfassen überall in gleicher Weise den Arbeitnehmerbestand des Direktionsbezirks. Im Hinblick auf den Umfang der Leistungen aber besteht bei den verschiedenen Betriebskrankenkassen eine nicht unbeachtliche Mannigfaltigkeit: ein Teil der Kassen gewährt die Kassenleistungen für die Dauer von 52 Wochen, andere Kassen für die Dauer von 26, 39 oder 45 Wochen; ein Teil gibt ¾, andere geben $^3/_5$, $^7/_{10}$, ½ und andere Bruchteile des Grundlohns als Krankengeld. Auch die Familienfürsorge, die Bewilligung von Arznei, Heilmitteln und sonstigen Nebenleistungen ist keineswegs überall einheitlich geordnet, und der Verschiedenartigkeit der Leistungen entsprechen auch die verschieden hohen Beiträge der Mitglieder (6, 7, 8, 9, 9,9 %). Daß daneben auch der Mitgliederbestand der Kassen durchaus variiert, ist eine natürliche Folge des verschiedenartigen Umfangs der einzelnen Direktionsbezirke.

Während bei der Krankenversicherung also die Leistungen und Beiträge bei den einzelnen Kassen voneinander abweichen, die organisatorische Aufmachung dagegen nach Direktionsbezirken gesehen durchweg gleichartig ist, bietet sich bei der Invalidenversicherung und bei der mit ihr unmittelbar zusammenhängenden Zusatzversicherung der besonderen Arbeiterpensionskassen das umgekehrte Bild. Die Leistungen auf diesem Versicherungsgebiet sind für die Invalidenversicherung durch die Reichsversicherungsordnung einheitlich festgelegt, und auch für die Zusatzversicherung haben die einzelnen Pensionskassen, nachdem die Inflationszeit die alten Leistungen und Beiträge von Grund auf vernichtet hat, einheitliche Leistungen und Beiträge eingeführt. Um so größer sind hier aber, wenn man nach Direktionsbezirken gliedert, die Unebenheiten in organisatorischer Hinsicht, und hier haben wir trotz aller Verreichlichung und Vergesellschaftung immer noch ein getreues Bild der ehemaligen Länderverwaltungen vor uns. Über die Direktionsbezirke der ehemals Preußischen Staatsbahnen breitet sich die Arbeiterpensionskasse I aus, die sowohl in ihrer Abteilung A als Sonderanstalt im Sinne der Reichsversicherungsordnung die gesetzliche Invalidenversicherung, wie in ihrer Abteilung B die Zusatzversicherung umschließt. Für den Bezirk der ehemals Bayerischen Staatsbahnen tritt in gleicher Weise die Arbeiterpensionskasse II, für Sachsen die Arbeiterpensionskasse III, für Baden die Arbeiterpensionskasse V ein, Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg dagegen besitzen keine Sonderanstalten im Sinne der Abteilung A, sondern nur die Arbeiterpensionskassen IV, VI und VII als reine Zusatzkassen mit den Aufgaben der Abteilung B. Die Aufgaben der Abteilung A, also die gesetzlichen Aufgaben der Invalidenversicherung nach der Reichsversicherungsordnung, sind in Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg bei den allgemein zuständigen Landesversicherungsanstalten verblieben. Die Folge dieser Mannigfaltigkeit ist, daß bei den preußischen Direktionsbezirken nur „Bezirksausschüsse", also nur untergeordnete Organe der Arbeiterpensionskasse I, bestimmte Geschäfte der Invaliden- und Zusatzversicherung wahrnehmen, die ehemaligen Länderdirektionen sind dagegen mit ihren aus den Länderzeiten ererbten Volleinrichtungen, wenn man so will, bevorzugt behandelt.

Wir sehen also, daß bei der Reichsbahn die Verhältnisse auf dem Gebiete der Sozialversicherung von einer einheitlichen Gestaltung noch durchaus entfernt sind, und das legt von selbst die Frage nahe, ob und wieweit etwa die bestehende Mannigfaltigkeit ein Bedürfnis nach einer dem Reichssymbol gewiß näherliegenden Vereinheitlichung rechtfertigen läßt. Nun ist hier freilich auf dem Gebiete der Unfallfürsorge nichts wesentliches anzuregen, denn hier besteht bereits in sachlicher wie in organisatorischer Hinsicht eine fast völlig übereinstimmende Verwaltungsaufmachung, und der kleine Schönheitsfehler, den hier die Gruppe Bayern darbietet, ist ja durch die Gruppensonderstellung voll begründet. Differenzierter liegen die Verhältnisse schon bei der Krankenversicherung, deren Gebiet zwar nicht organisatorisch, wohl aber in Hinsicht auf Leistungen und Beiträge mannigfache Unterschiede bei den einzelnen Bezirken aufweist. Hier ist nun eine gewisse Einheitsbewegung schon durch den Zweckverband der Reichsbahnbetriebskrankenkassen, dem alle Betriebskrankenkassen mit Ausnahme der bayerischen angehören, ans Tageslicht getreten, und dieser Zweckverband hat bereits auf verschiedenen Gebieten, vor allem im Verhältnis zu den Ärzten, seine Aufgabe, die gemeinsamen Belange einheitlich für alle Kassen zu fördern, lebensvoll in die Wirklichkeit umzusetzen versucht. Von ihm aber über diesen mehr äußeren Rahmen hinaus auch eine weitgehende Vereinheitlichung auf dem Gebiete der sachlichen Rechte und Pflichten der Mitglieder, also der Leistungen und Beiträge zu erwarten, wird leicht über die Grenzen dessen hinausgehen, was angemessenerweise erhofft werden darf. Eine Vereinheitlichung auch der Leistungen und Beiträge für die einzelnen Betriebskrankenkassen ist kaum möglich, da der Mitgliederbestand der einzelnen Kassen schwerlich nach Qualität und Quantität überall auf ein gleiches Niveau gebracht werden kann. Es bliebe nur der Gedanke, die verschiedenen Betriebskrankenkassen zu einer einzigen großen Kasse mit gleichen Leistungen und Beiträgen zusammenzufassen, aber vor solchem Unterfangen kann gewiß nicht dringend genug gewarnt werden. Gerade darin, daß die Betriebskrankenkassen ihre Mittel selbst verwalten, hierbei aber ihre Tätigkeit auf ein Gebiet beschränken, das vom Kassensitz aus noch übersehen werden kann, und gerade darin, daß auf diese Weise der Initiative und Verantwortungsfreudigkeit der Verwaltungs- wie der Versichertenvertreter im Kassenvorstand ein angemessenes Tätigkeitsfeld sich darbietet, liegt ein beachtenswerter Vorteil der bestehenden Organisation. Ausübung von Wohlfahrtspflege muß immer in gewissen lokalen Grenzen gebunden bleiben, und gerade hier erscheint eine Schematisierung von „oben" am wenigsten vertretbar. Daß hierbei eine Verschiedenartigkeit der Leistungen und Beiträge zutage treten muß, ist dann allerdings nicht zu vermeiden, andererseits aber bietet gerade dieser Umstand einen nicht unerwünschten Gradmesser für die Wirtschaftlichkeit der

einzelnen Kassen und einen gegenseitigen Ansporn zur Förderung der eigenen Leistungsfähigkeit.

Möchte man hiernach für die Betriebskrankenkassen tiefgreifende Vereinheitlichungsbestrebungen wohl kaum für gerechtfertigt halten, so gestaltet sich die Beantwortung der Frage schon schwieriger, wenn man sich der Betrachtung des dritten Gebietes der Sozialversicherung, der Invalidenversicherung und der damit eng zusammenhängenden Zusatzversicherung, zuwendet. Die Leistungen der reichsgesetzlichen Invalidenversicherung stehen fest, auch die für das Gebiet der ehemals preußischen, bayerischen, sächsischen und badischen Staatsbahnen errichteten Abteilungen A der Pensionskassen gewähren als Sonderanstalten im Sinne des Gesetzes keine anderen Leistungen und erheben keine anderen Beiträge als die nach den gesetzlichen Bestimmungen für die Invalidenversicherung vorgeschriebenen Sätze. Nicht anders verhält es sich bei der Zusatzversicherung, wie sie für Preußen, Bayern, Sachsen und Baden von den Abteilungen B der Pensionskassen, in Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg von den Pensionskassen als solchen getragen wird. Auch bei diesen Zusatzkassen hat der kurz nach der Verreichlichung der Staatsbahnen gegründete Zweckverband der Pensionskassen eine fast völlige Übereinstimmung von Leistungen und Beiträgen herbeigeführt, so daß hier ebenso wie für die Invalidenversicherung in sachlicher Hinsicht Einheitlichkeit besteht. Organisatorisch dagegen besteht ein ziemliches Durcheinander, und es ist zu verstehen, wenn hier die Auffassung vertreten werden kann, daß hier, wo Leistungen und Beiträge überall gleich sind, die organisatorische Mannigfaltigkeit einem Einheitssystem weichen könnte. Der Gedanke, unter Rangerhöhung der bei weitem größten preußischen Pensionskasse zu einer Reichsbahnpensionskasse eine Einheitskasse für alle Reichsbahndirektionen, also einschließlich der Länderdirektionen zu gründen, ist denn auch bereits gelegentlich erörtert worden. Wenn er sich dennoch vorerst noch nicht als zukunftsreich erwiesen hat, so liegen die Hindernisse gewiß weniger darin, daß etwa das preußische System einer großen, alle Direktionen umfassenden Kasse an sich nicht auch bei den Länderkassen durchführbar wäre, als vielmehr darin, daß das System der Länderkassen für sich gesehen dem preußischen gegenüber Vorzüge aufweist, denen gegenüber alle Vereinheitlichungstendenzen an Schwungkraft notgedrungen einbüßen müssen. Wir betonten schon vorhin, daß Wohlfahrtspflege stets einen vornehmlich lokalen Charakter tragen müsse, und auch bei den Pensionskassen spielt das keine unerhebliche Rolle, denn nicht nur die satzungsmäßig feststehenden Rentenleistungen stehen hier in Frage — wenn das der Fall wäre, so wäre gewiß die Einheitsfrage schnell gelöst —, sondern auch die Nebenaufgaben der Kassen sind hier zu beachten, vor allem die Verwaltung der Vermögensbestände, ihre Hingabe zu Bau- und Darlehnszwecken, ihre Verwendung zur Bekämpfung vorzeitiger Invalidität, vor allem durch die Errichtung von Heilanstalten u. a. m. Gerade diese Aufgaben aber sind in erheblichem Maße lokaler Natur und werden brauchbare Lösungen dort am ehesten finden, wo eine enge Verbindung mit der übrigen Wohlfahrtspflege des Bezirkes, vor allem mit der Krankenversicherung, gegeben ist. Eine solche Verbindung haben aber die nichtpreußischen ehemaligen Länderdirektionen in einfacher Weise durch Personalunion der Verwaltungsvertreter für beide Kassen, zum Teil auch durch Personalunion der Versichertenvertreter hergestellt, und dieses unmittelbare Verwachsensein der Kassenorgane mit den gegenseitigen Verhältnissen und mit den Verhältnissen des Bezirks gibt den nichtpreußischen ehemaligen Länderverwaltungen fraglos dem preußischen System gegenüber eine Sonderstellung, auf die sie wohl nur zum Nachteil des ihnen anvertrauten Bezirks verzichten würden. Eine andere Frage ist es allerdings, ob nicht das Ländersystem in irgendeiner Form auf die preußische Kasse übertragen werden kann.

Wird man hiernach auch bei den Pensionskassen den Einheitswünschen ohne weiteres wohl kaum eine nahe in den Dingen selbst liegende Erfüllung voraussagen können, so ist doch gerade deshalb die Arbeit, die der nach der Verreichlichung der Staatsbahnen gegründete Zweckverband der Pensionskassen bislang dahin geleistet hat, daß jetzt Einheitlichkeit in Leistungen und Beiträgen auch bei allen Zusatzkassen besteht, nicht ganz gering zu veranschlagen, und es liegt durchaus in dieser Linie, wenn dieser Verband neuerdings für alle sieben Einzelkassen einheitlich gestaltete Satzungen ausgearbeitet hat, so daß nunmehr, nachdem im Dezember v. J. die einzelnen Hauptversammlungen der Kassen zugestimmt haben, die Satzungen der einzelnen Kassen sachlich und auch der äußeren Form nach kaum noch voneinander abweichen. So ausgleichend nun aber diese Einheitssatzungen sich für die Zukunft auch auswirken werden: über eins darf man sich doch nicht hinwegtäuschen. Die Sicherheit der Zusatzkassen beruht auf ihrem Vermögensbestand. Die Höhe der angesammelten Kapitalien ist aber anderseits mitbestimmend für die Höhe der Beiträge. Nun ist aber der Mitgliederbestand der einzelnen Kassen nach Lohnverhältnissen, Invaliditätsziffer, Angehörigenstand usw. nicht gleichartig. Das Vermögen der einen Kasse kann sich also gerade bei gleichen Beiträgen anders entwickeln als das Vermögen einer anderen Kasse, und so kann allmählich die Frage auftreten, was dann mit den Beiträgen und Leistungen zu geschehen hat. Steht sich die eine Kasse besser als die andere, so kann sie die Leistungen heraufsetzen oder die Beiträge herabsetzen, die andere Kasse muß aber unter Umständen umgekehrt verfahren. Kurzum, es steht nicht ganz außer Frage, ob sich bei den verschiedenen Kassen der Grundsatz einheitlicher Leistungen und Beiträge auf die Dauer wird durchhalten lassen. Zwar erscheint im Augenblick, wo alle Kassen ihr Vermögen in der Inflationszeit verloren haben, jeder Vermögenszuwachs erwünscht, so daß die Frage einstweilen noch nicht besonders dringlich erscheinen mag, einmal aber wird sich doch so oder so ein Mißverhältnis herausstellen müssen. Für den Anteil der Reichsbahn allerdings würde sich dieses Mißverhältnis dann vermindern lassen, wenn die Reichsbahn sich entschließen könnte, für ihren Anteil jede Kapitalsansammlung abzulehnen und die Mitgliederansprüche für diesen Anteil lediglich im Wege einer Garantieübernahme sicherzustellen. Ein solches Verfahren würde übrigens für die Reichsbahn-Gesellschaft dem jetzigen gegenüber jedenfalls das billigere darstellen.

Der Zweckverband der Arbeiterpensionskassen hat seine Zuständigkeit bislang in der Hauptsache auswirken lassen auf eine einheitliche Ausgestaltung der satzungsmäßigen Belange für die einzelnen Pensionskassen, soweit sie die Aufgaben der Abteilung B, also der Zusatzversicherung, umfassen. Auf eine einheitliche Ausbildung auch der Leistungen und Beiträge aus der Abteilung A brauchte er nur weniger bedacht zu sein, weil sich hier ja Leistungen und Beiträge sowohl für die Kassen mit einer Abteilung A als Sonderanstalt wie für die Bezirke, deren Mitglieder nicht solchen Sonderanstalten, sondern den allgemein zuständigen Landesversicherungsanstalten zugehören, einheitlich nach den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung bestimmen. Wenn dennoch auch hier Einheitswünsche zutage getreten sind, so erstrecken sie sich denn auch nicht auf das Gebiet der Leistungen und Beiträge, sondern auf das organisatorische Gebiet, und so ist hier und den Bezirken, für die keine Sonderanstalten bestehen, also Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg, schon mehrfach die Anregung gegeben worden, auch hier die Loslösung von der Landesversicherungsanstalt zu vollziehen und Sonderanstalten auch für diese Reichsbahnbezirke zu errichten. Die Vorteile einer solchen Verselbständigung werden in der eigenen Verwaltung der aufkommenden Mittel, dann aber auch darin gesehen, daß die Bewilligung der Kassenleistungen in der Hand reichsbahneigener Stellen liegen würde und man so den Sonderverhältnissen der Beteiligten leichter gerecht werden könnte. Nun ist gerade letzteres ja gewiß zutreffend, anderseits aber ist doch fraglich, ob ein solches Verhältnis immer einen unbeding-

ten Vorzug für die Kassen als solche darstellt. Die Landesversicherungsanstalten sind gewiß weniger geneigt, diesen Interessen einen Einfluß auf die Beurteilung des Falles einzuräumen, aber gerade deshalb geben sie anderseits einen manchmal nicht unerwünschten Rentenregulator ab. Ergeben sich für die Vereinheitlichung des äußeren Gewandes schon hieraus gewisse Bedenken, so ist für die praktische Durchführbarkeit solcher Gedanken auch der Widerstand zu berücksichtigen, denen sich solche Bestrebungen unzweifelhaft bei den jetzt noch zuständigen Landesversicherungsanstalten ausgesetzt sehen werden, denn die Landesversicherungsanstalten werden sich, vor allem in kleineren Bezirken wie Oldenburg und Mecklenburg, gegen jeden Abbau ihres Mitgliederbestandes nachdrücklich zur Wehr setzen. Tatsächlich ersetzen übrigens hier die engen und übersichtlichen Beziehungen zwischen den Reichsbahnstellen und der Verwaltung der Landesversicherungsanstalten zu einem erheblichen Teil die Vorzüge, die bei den übrigen Länderkassen durch die organisatorische Verbindung zwischen den Abteilungen A und B von selbst gegeben sind.

Wohlfahrtspflege kann sich, wir stoßen auch hier wieder auf dieses wichtige Moment, gerade im Rahmen örtlich begrenzter Bezirke am besten erfolgreich auswirken, und man sollte sich daher vor Einheitsbestrebungen hüten, die an einer hiernach gerechtfertigten Sonderstellung einzelner Bezirke vorübergehen wollen. Im übrigen aber ist das Arbeitspensum, das die Sozialversicherung der Reichsbahn auferlegt, so oder so schließlich doch das gleiche, und es hat wenig Sinn, wenn ein auf unbedingte Vereinheitlichung gerichtetes Unterfangen schließlich nur die Beseitigung gewisser organisatorischer Schönheitsfehler, nicht aber wirtschaftliche Vorteile zeitigt. Darauf mag jedoch noch hingewiesen werden, daß eine andere Großorganisation, deren Arbeitnehmer ähnlich wie bei der Reichsbahn besonderen Betriebsgefahren ausgesetzt sind, nämlich die knappschaftlichen Betriebe, es verstanden haben, ähnliche Probleme wie die hier besprochenen einer allem Anscheine nach befriedigenden Lösung entgegenzuführen. Das Reichsknappschaftsgesetz vom 23. Juni 1923 hat die verschiedenen Gebiete und Träger der Sozialversicherung einerseits zu einem einheitlichen Ganzen, dem Reichsknappschaftsverein, zusammengefaßt, es hat aber gleichzeitig auch durch volle Dezentralisation der Krankenversicherung sowie durch Abgabe wichtiger Teile der sonstigen Vermögensverwaltung auf die Bezirksknappschaftsvereine dem Gedanken der Bezirkswohlfahrtspflege in geeigneter Weise Rechnung getragen.

„Eindeutige" Ortsbezeichnung im Verkehr.

Eine wesentliche Forderung des Beförderungs-Vertrages, die im Belang beider Vertragsgegner, des Absenders und der Eisenbahn, liegt, erblicken wir darin, den Bestimmungsort, den Bestimmungsbahnhof so klar und eindeutig festzulegen, daß das ausführende Personal ohne irrige Auffassung arbeiten kann. Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (EVO.) und internationales Eisenbahn-Frachten-Übereinkommen (IUeG.) begnügen sich, in vielleicht zu weitgehendem Entgegenkommen, damit, daß der Absender den amtlichen Namen der Eisenbahnbestimmungsstation angibt; er schreibt z. B. „Brand Mfr." oder „Neumarkt i. Obpf.".

Der Absender legt besonderen Wert auf richtige Angabe des Zeichens und der Nummer im Frachtbrief und auf zugehörigem Gut; merkwürdigerweise reicht ihm aber der allgemeine Name der Eisenbahnbestimmungsstation aus; er verzichtet darauf, die genaue Lage der Station zu bestimmen und überläßt es in nicht wenigen Fällen einer gewissen Findigkeit des Eisenbahnpersonals unter gleich- und ähnlichlautenden Namen den richtigen herauszusuchen. So war eine Wagenladung „Wittighausen" bezettelt, ein Stückgut mit „Brand Mfr." beschrieben.

Bei dem ungemein gesteigerten Massenverkehr genügen derartig allgemeine, althergebrachte Stationsbezeichnungen ihrem Zwecke nicht mehr die Lage des Ortes eindeutig klarzustellen.

Mangelhafte oder nicht genügende Ortsangabe ist meist die Ursache, daß während der Ausführung des Beförderungsvorganges eine Menge sog. Unregelmäßigkeiten auftritt, d. h. hier fehlen Güter, dort sind welche überzählig, weil Güter und zugehörige Papiere getrennt und Güter verschleppt sind.

Die Regelung solcher Meldefälle bringt viel unproduktive Arbeit, nicht Werte schaffende Arbeit insofern, als sie nur begangene Fehler und Irrungen gutzumachen sucht.

Unregelmäßigkeiten verwandeln nicht selten Verdienst in Verlust; die notwendige Mehrarbeit ist in ihrer geldlichen Auswirkung schwer zu schätzen, noch schwieriger zu erfahren.

Der Schluß liegt nahe, daß die Mehrzahl der Meldefälle vermieden werden könnte, wenn der Bestimmungsbahnhof in eindeutiger Weise auf Begleitpapier und Gut vorgetragen wäre.

Dieses Ziel ist durch Angabe der Eisenbahnstrecke neben dem Stationsnamen ohne Schwierigkeit zu erreichen.

Die neue Forderung würde darin gipfeln, daß bereits der Absender die Bestimmungsstation durch Angabe der Bestimmungs-Eisenbahnstrecke festlege; Einfügung einer solchen Anordnung in EVO. und IUeG. wäre wünschenswert.

Der Absender hätte künftig nicht zu schreiben: „Brand Mfr.", sondern „Brand Mfr. (Erlangen-Gräfenberg)".

Es ist nicht besonders wahrscheinlich, daß Gut oder Begleitpapier in solchem Fall nach Brand i. F. (Neusorg-Fichtelberg) käme. Eine Wagenladung nach Wittighausen (Lauda-Würzburg) würde bei dieser Vorschrift nicht nach Witzighausen (Senden-Weißenborn) verschleppt.

Jede Neuerung durchläuft bis zu ihrer Anerkennung drei Stufen, in der ersten erscheint sie lächerlich, in der zweiten wird sie bekämpft und in der dritten Stufe gilt sie als selbstverständlich.

So wird sich auch hier ein gewisser Widerstand geltend machen: Widerstand des Absenders in der Richtung, daß zur Feststellung der Eisenbahnstrecke umständliches Nachforschen erforderlich sei. Diese Befürchtung ist grundlos; als vorzüglicher Behelf kann jedem Versender das vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufs sorgfältigste bearbeitete Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr Teil I, Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas (früher Dr. Kochs Stationsverzeichnis), empfohlen werden.

Außerdem ist kürzlich ein neues alphabetisches Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Deutschlands ausgegeben worden.

Beide Hilfsmittel werden künftig jeder Firma unentbehrlich sein; die geringe Ausgabe wird sich aber für Versender durch die Möglichkeit genauester Angaben lohnen.

Für die Eisenbahn wird die Angabe der Strecke neben dem Stationsnamen den Ladedienst erleichtern und die Leitung der Wagen mehr sicherstellen.

Wir dürfen annehmen, daß die Ermittlungsarbeiten sich nennenswert mindern.

Die Summe der Entschädigungszahlungen für Meldefälle wird in einem für die Eisenbahn günstigen Sinne beeinflußt werden.

Georg Beutner.

Bücherschau.

— Großer Atlas der Eisenbahnen und Schiffahrt von Europa. Herausgegeben von Alexander Duncker, Verlag für Börsen- und Finanzliteratur A.-G., Berlin W 35, Steglitzer Straße 11. Preis 60 ℳ.

Die XXVI. Auflage dieses Werkes ist gegen Ende des Jahres 1925 erschienen. Der Atlas enthält auf 71 Karten die Eisenbahnen und Wasserstraßen Europas unter farbiger Kennzeichnung der politischen und Bahngebiete, ferner ein alphabetisches Eisenbahnstationsverzeichnis mit Angaben der Befugnisse der Stationen und ein Verzeichnis von „Nichteisenbahnstationen" des Deutschen Reiches mit Angabe der Entfernung zur nächsten Post- und Eisenbahnstation. Außerdem sind noch Kilometerzeiger, allgemeine Tarifvorschriften und die Gütereinteilung aufgenommen. Als Anhang ist dem Werke ein Spediteurverzeichnis nebst einem internationalen Anzeiger für Spedition, Schiffahrt und Industrie beigegeben. Papier und Druck sind mittelmäßig, die Angaben nicht immer dem neusten Stande entsprechend. Das Werk ist seit vielen Jahren in Speditionskreisen eingeführt.

Neuer A-B-C-Fahrplan.

Von Reichsbahnrat **Haupt**, Breslau.

Das Heraussuchen der für den jeweiligen Zweck passendsten Verkehrsverbindung zwischen verschiedenen Verkehrspunkten aus einem der üblichen Fahrpläne ist vielfach mit Umständlichkeiten und Unsicherheiten verbunden. Schon seit langem, besonders aber in neuerer Zeit sind daher verschiedentlich Versuche gemacht worden, wenigstens die Verbindungen zwischen wichtigeren Verkehrspunkten übersichtlich so darzustellen, daß der passendste Plan sicher und auf schnellstem Wege gefunden werden kann. Diese Versuche haben bisher zu dem erstrebten Ziel nicht geführt. Diese Lücke wird durch einen urheberrechtlich geschützten neuen A-B-C-Fahrplan ausgefüllt.

Zur Herstellung eines solchen kann zweckmäßig das jedem Fahrplanbuch beigegebene alphabetische Stationsverzeichnis dergestalt benutzt werden, daß bei den Namen der wichtigeren Stationen die Ankunfts- und Abfahrzeiten der zwischen diesen Orten und einem oder mehreren Verkehrsmittelpunkten laufenden Verkehrsmittel (Züge, Posten, Luftfahrzeuge und dergl.) eingefügt werden.

Ein so gestaltetes Stationsverzeichnis weist durch die hinter den Stationsnamen angegebenen Zahlen — wie bisher — auf die Nummern der im Fahrplanbuch enthaltenen Fahrpläne hin, liefert aber außerdem unmittelbar die Ankunfts- und Abfahrtszeiten für die Verbindungen zwischen den Verkehrsmittelpunkten einerseits und anderen wichtigen Orten anderseits. Es macht somit für sehr viele, und zwar gerade für die wichtigsten Verbindungen das Aufschlagen der Fahrpläne entbehrlich. Für sehr viele Zwecke ersetzt es somit das Fahrplanbuch, für alle andern Zwecke aber ist es eine wertvolle Ergänzung dieses letzteren.

Für Sonderzwecke, beispielsweise für die Zusammenstellung von Nah- oder wichtigen Fernverbindungen können auch die weniger bedeutenden Namen des alphabetischen Stationsverzeichnisses überhaupt fortgelassen werden. Man erhält dann einen vollständig selbständigen Nah-A-B-C-Fahrplan oder einen ebensolchen Fern-A-B-C-Fahrplan.

Auf den beigegebenen Skizzen sind zwei Beispiele eines so neugestalteten alphabetischen Stationsverzeichnisses für einen kleinen Teil des Breslauer Verkehrsgebietes dargestellt, und zwar für die Orte, deren Namen nach dem Alphabet zwischen Adelsdorf und Bad-Flinsberg zu ordnen sind. Als verkehrstechnisch wichtig sollen die Orte Annaberg, Arnsdorf bei Liegnitz und Bad Flinsberg gelten. Als Verkehrsmittelpunkt ist nur ein Ort (Breslau) angenommen. Die Fahrtrichtungen von und nach Breslau sind voneinander getrennt behandelt.

In Abb. 1 ist der A-B-C-Fahrplan für die Fahrtrichtung nach Breslau in einfachster Weise dargestellt. Hinter allen Ortsnamen sind die Nummern der zugehörigen Fahrpläne des amtlichen Taschenfahrplans aufgeführt. Bei den wichtigeren Orten, also bei Annaberg, Arnsdorf bei Liegnitz und Bad Flinsberg, ist aber hinter diesen Nummern noch die Zeit der Abfahrt jedes Zuges vom Ort und weiter die Zeit der Ankunft des Zuges in Breslau angegeben. Neben den Zeiten sind die in den Fahrplänen gebräuchlichen Zeichen (W = Werktags, D = Schnellzug) usw. vermerkt. Aus den Darstellungen ist also beispielsweise zu ersehen, daß Annaberg im Fahrplan Nr. 84 des amtlichen Taschenfahrplans zu finden ist, daß Werktags der erste Zug in Richtung Breslau morgens 4.44 Uhr in Annaberg abfährt und man bei Benutzung dieses Zuges um 9.57 Uhr morgens in Breslau ankommt.

In Abb. 2 ist die Gegenrichtung in einer anderen Weise behandelt. Die Uhrzeiten sind hier tabellarisch geordnet. Die oberen Zeilen zeigen die Abfahrt in Breslau, die unteren Zeilen die Ankunft auf den in Spalte 6 in alphabetischer Ordnung zwischen die anderen Stationen geordneten und durch Unterstreichen der Namen hervorgehobenen wichtigen Stationen Annaberg, Arnsdorf bei Liegnitz und Bad Flinsberg an. Beispielsweise ist aus der Darstellung schnell zu ersehen, daß der erste um 12.03 Uhr vorm. in Breslau abfahrende Zug bzw. sein Anschlußzug um 5.54 Uhr vorm. in Annaberg eintrifft.

Werden die Namen der weniger bedeutenden Orte und gegebenenfalls auch die Fahrplannummern des Fahrplanbuches fortgelassen, so erhält man einen vollständig selbständigen A-B-C-Fahrplan, dessen Angaben sich auf diejenigen Angaben beschränken, die für bestimmte Kreise ein besonderes Interesse haben.

Abb. 1. A-B-C-Fahrplan für Breslau.
Teil 1: Richtung nach Breslau.
Nach Breslau von

Adelsdorf (Schl.) 10.
Albendorf 19, 136.
Albrechtsdorf 51.
Alt Altmannsdorf 59.
Altdamm 119.
Alt Grottkau 85.
Alt Guhrau 126.
Althabendorf 32.
Alt Hammer 105.
Alt Heide 61, 136, 138.
Alt Heinrichau 57.
Alt Jauer 65.
Alt Kemnitz (Ries.) 16.
Alt Kessel 117, 147.
Alt Neudöbern 28.
Alt Paka 24.
Alt Ranft 132.
Alt Reichenau 140.
Alt Röhrsdorf 20.
Alt Rosenberg 99.
Alt Strunz 123.
Alt Warthau Dorf 45.
Alt Warthau-Nieschwitz 45.
Alt Wilmsdorf 61.
Algenau (Brsl) 85.
Am Gemärke 76.
Amtitz 2.
Annaberg (O.S.) 84.
$4^{\underline{44}}$ W. 9^{57} — 7^{00} 2^{41}
10^{55} D. 3^{02} — 12^{40}
5^{55} 2^{34} D. $6^{\underline{10}}$ — $6^{\underline{07}}$
$10^{\underline{48}}$ $11^{\underline{28}}$ $4^{\underline{50}}$
Armadebrunn 1.
Arnau 24.
Arnsdorf bei Lg. 1, 3.
$12^{\underline{16}}$ $4^{\underline{02}}$ — $2^{\underline{03}}$ $4^{\underline{02}}$
6^{05} W. 8^{24} — 7^{13} W.
8^{24} 8^{16} 10^{29} — 8^{24}
10^{24} 11^{19} 1^{20} — 3^{02} W.
5^{17} 3^{14} 5^{17} — 5^{23} $8^{\underline{52}}$
$6^{\underline{22}}$ $8^{\underline{32}}$ — $9^{\underline{31}}$ $11^{\underline{37}}$
Arnsdorf Kr.Görl. 37.
Arnsdorf (O.S.) 83.
Arnsdorf (Ries.) 22.
Arnsdorf (Sachs.) 6.
Attendorf 127.
Aufhalt 128.
Auras-Hennigsdorf 129.
Babitz 97.
Bad Flinsberg 46.
$5^{\underline{28}}$ 11^{42} — 9^{21} D. 1^{41}
12^{05} 4^{33} B. P. — 5^{37}
$11^{\underline{29}}$ B. P. $9^{\underline{00}}$ Sb.u.S.
$10^{\underline{29}}$ B. P.

Abb. 2. A-B-C-Fahrplan für Breslau.
Teil 2: Richtung von Breslau.

von Breslau					nach
1	2	3	4	5	6
Adelsdorf (Schl.) 10. Albendorf 19, 136. Albrechtsdorf 51. Alt Altmannsdorf 59. Altdamm 119. Alt Grottkau 85. Alt Guhrau 126. Althabendorf 32. Alt Hammer 105. Alt Heide 61, 136, 138. Alt Heinrichau 57. Alt Jauer 65. Alt Kemnitz (Ries.) 16. Alt Kessel 117, 147. Alt Neudöbern 28. Alt Paka 24. Alt Ranft 132. Alt Reichenau 140. Alt Röhrsdorf 20. Alt Rosenberg 99. Alt Strunz 129. Alt Warthau Dorf 45. Alt Warthau=Nieschwitz 45. Alt Wilmsdorf 61. Algenau (Brsl.) 85. Am Gemärke 76. Amtitz 2.					
$12^{\underline{03}}$ $5^{\underline{54}}$	$1^{\underline{10}}$ D. $5^{\underline{54}}$	$4^{\underline{26}}$ 10^{11}	$6^{\underline{19}}$ D. 10^{11}	8^{56} 1^{44}	Annaberg 84.
10^{59} 3^{55}	2^{12} D. 5^{43}	2^{33} $7^{\underline{48}}$	4^{17} D. $7^{\underline{48}}$	5^{54} B. P. $11^{\underline{19}}$	Armadebrunn 1. Arnau 24.
$6^{\underline{18}}$ $3^{\underline{55}}$	$9^{\underline{40}}$ D. $3^{\underline{55}}$	$9^{\underline{50}}$ $3^{\underline{55}}$			
$12^{\underline{00}}$ D. $12^{\underline{07}}$ D. $5^{\underline{04}}$ b. Ende Sept.	$12^{\underline{00}}$ D. $12^{\underline{07}}$ D. $5^{\underline{33}}$ b. Ende März	$5^{\underline{47}}$ D. 8^{08}	$5^{\underline{53}}$ B. P. 8^{08}	$5^{\underline{59}}$ 8^{08}	Arnsdorf bei Lieg. 1. 3.
7^{58} 9^{56}	8^{41} D. 1^{40}	9^{00} D. 1^{40}	11^{38} 1^{40}	2^{16} 4^{09}	Arnsdorf Kr. Görl. 37. Arnsdorf (O. S.) 83. Arnsdorf (R.) 22. Arnsdorf (Sachs.) 6. Attendorf 127. Aufhalt 128. Auras=Hennigsdorf 129. Babitz 97.
3^{12} D. $7^{\underline{06}}$ W.	3^{31} D. $7^{\underline{06}}$ W.	$6^{\underline{17}}$ D. $9^{\underline{23}}$	$7^{\underline{14}}$ $9^{\underline{23}}$	$8^{\underline{17}}$ B. P. $11^{\underline{06}}$	
$8^{\underline{55}}$ $11^{\underline{00}}$	$11^{\underline{04}}$ $12^{\underline{52}}$				
$12^{\underline{07}}$ D. $5^{\underline{52}}$	7^{09} D.1) 11^{44}	9^{00} D. 2^{24}	12^{19} B. P.1) 5^{14}	1^{09} 1) $8^{\underline{58}}$ 2)	Bad Flinsberg 46.

1) ab Freiburger Bf. 2) nur Sonnabends und Sonntags.

Sonderzüge und ihre Ankündigung.

Von Eis.-Ass. **Limburg**, Trier.

Im Eisenbahnbetriebe unterscheiden wir zwischen Zügen, die täglich oder an bestimmten Tagen verkehren und Zügen, die aus besonderen Gründen und Anlässen gefahren werden, also zwischen regelmäßigen Zügen und unregelmäßigen Zügen. Wir nennen diese: Fahrplanzüge, ein Ausdruck, der zwar nicht ganz richtig ist, aber zur Unterscheidung gelten dürfte, und nennen jene: Sonderzüge. Sonderzüge sind also alle unregelmäßigen Züge. Es sind dies: Die Bedarfszüge, die Vor- und Nachzüge, die Arbeitszüge, die Lokomotivleerfahrten, die Probefahrten, die Probezüge, die Viehzüge, die Militärzüge, die Dienstzüge, die Hilfszüge u. ä. Hinzu kommen die Sonderzüge des öffentlichen Verkehrs: die Vor- und Nachzüge der der Personenbeförderung dienenden Züge, die Ferienzüge und sämtliche anderen Züge, die aus Anlaß irgend welcher weltlicher oder kirchlicher Feste abgelassen werden.

Der wesentlichste Unterschied zwischen einem Fahrplanzug und einem Sonderzug ist der, daß beide zwar nach einem bestimmten Plan verkehren, der Fahrplan des Fahrplanzuges aber nicht besonders in Gültigkeit gesetzt zu werden braucht, und während der ganzen Dauer der Fahrplanperiode — wenn nicht eine besondere Aufhebungs- oder Ausfallmeldung erfolgt — ohne weiteres Gültigkeit besitzt. Der Fahrplan des Sonderzuges dagegen muß stets besonders für jeden einzelnen Fall in Gültigkeit gesetzt werden; im allgemeinen ist er auch als Bedarfsfahrplan in den Fahrplan aufgenommen, wobei durch die Ausnahme, daß für eine Menge Sonderzüge keine feststehenden Pläne bestehen, nur die Regel bestätigt wird. Die unterschiedliche Betonung der Fahrplanzüge und Sonderzüge liegt demnach bloß auf dem Fahrplan und der Gültigkeit. Fahrplanzüge und Sonderzüge gehen also dadurch ein umgekehrtes Verhältnis miteinander ein: bei diesen wird durch besondere Anordnung der Ausfall, bei jenen durch besondere Anordnung das Verkehren mitgeteilt. Daraus entnehmen wir die für die Ablassung der Sonderzüge wichtigste Bedingung: die Ankündigung. Sie ist unbedingt und immer notwendig, und gerade die vielen hiermit in Beziehung stehenden Unfälle der letzten Zeit geben Veranlassung, diesen Punkt einer besonderen Beachtung zu unterziehen.

Für die Ankündigung eines Sonderzuges sprechen drei sehr wichtige, maßgebende Faktoren:

1. die Betriebssicherheit,
2. die Leistungsfähigkeit und
3. die Wirtschaftlichkeit.

Der ganze Eisenbahnbetrieb ist nur auf dem Fahrplan und allem Regelmäßigen aufgebaut, wie überhaupt ein geordneter Betrieb nur zu denken ist, wenn er für die Bewältigung aller ihn anfallenden, unregelmäßigen Arbeit von einer konstanten Grundlage, der gewöhnlichen, alltäglichen Arbeit als einem ruhenden Pol ausgeht. Es ist darum ganz richtig und naturnotwendig, wenn dem Besonderen, dem Unregelmäßigen bei der Eisenbahn mehr Beachtung beigemessen wird als dem Regelmäßigen. Wie sollten sonst alle notwendigen Vorbereitungen, Änderungen, Einschränkungen usw. ausgeführt werden können? Wie sollte sonst eine Gewährleistung vorhanden sein für die Sicherheit des Betriebs, für die Fähigkeit der Leistung und für die Wirtschaftlichkeit der Arbeit? Jeder Sonderzug muß also besonders angekündigt werden. Durch diese Maßnahme werden alle beteiligten Stellen gezwungen, den Fahrplan des Sonderzuges in ihre Bahnhofs- bzw. Streckenfahrordnung oder in ihren Arbeitsplan einzubeziehen, ihre Vorbereitungen zu treffen und ihre Arbeitshandlungen danach einzurichten. Der Sonderzug ist dadurch in den Fahrplan, der in diesem Zusammenhang nichts weiter als ein Arbeitsplan ist, eingegliedert und für die Zeit seines Verkehrens in diesem Sinne fahrplanmäßig geworden.

Für die Ankündigung eines Sonderzuges kommen drei Wege in Frage:

a) der schriftliche Weg: Die F.V. § 67 (1) sagen ausdrücklich, daß dieser Weg tunlichst gewählt werden soll. Vorteile: Sämtliche Schrankenwärter und das Bahnunterhaltungspersonal können durch Laufzettel verständigt werden. Voraussetzung natürlich: der Fahrplan des Sdz muß der Bahnmeisterei rechtzeitig bekanntgegeben worden sein. Zum schriftlichen Weg zählt auch das Telegramm. Hierbei haben die Zugmeldestationen aber die Verpflichtung, den Sdz durch den Weg unter b) oder unter c) weiter anzukündigen.

b) der fernmündliche Weg: Er kommt in Frage, wenn Ankündigung zu a) nicht möglich war oder durch Telegramm erfolgte. Der Sdz wird von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle an alle dazwischen liegenden Betriebsstellen und Schrankenwärter angekündigt.

Nachteil gegenüber a): Das Bahnunterhaltungspersonal wird im allgemeinen keine oder keine genaue Kenntnis von dem Fahrplan des Sdz erhalten.

Vorteil gegenüber c): Ankündigung erfolgt mit Zeitangabe und ist zuverlässiger.

c) Der Signalbefehl zur Führung des Signals 17 oder 18, je nachdem der Sdz aus vorwärts gelegener oder rückwärts gelegener Richtung kommen soll. Es kommt nur in Frage, wenn Verständigung zu a) oder zu a) und b) nicht möglich war.

Der dritte Weg, Ankündigung durch Signal am Zuge, dürfte der unzuverlässigste sein und am wenigsten angewandt werden; er hat durch die Entwicklung des Fernsprechwesens seine praktische Bedeutung fast ganz eingebüßt. Meistens werden Sonderzüge heute schriftlich oder fernmündlich angekündigt und das letzte ist immer möglich, da sämtliche Schrankenwärter Streckenfernsprechanschluß haben. In Beziehung zur Signalisierung dürfte sich etwa ein Verhältnis von 1 : 100 ergeben, ein Umstand, der im Jahre 1920 nicht mit Unrecht dem Fahrdienstausschuß Veranlassung gab, sich mit der Abschaffung der Signalisierung zu beschäftigen. An dieser Stelle einige Feststellungen aus der Praxis zu positiver Nutzbarmachung:

1. Ein Pz signalisiert anstatt eines Sdz einen Pz; vorgekommen auf einer Strecke, in die unterwegs drei Strecken einmünden. Der Fahrdienstleiter, der die Signalisierung eines nachfolgenden Zuges veranlaßt, hat in diesem Falle nicht die Gewähr, diesen Zug tatsächlich zu signalisieren. Folgen: Verwirrung bei dem Streckenpersonal oder Gefährdung der Betriebssicherheit.

2. Ein Pz signalisiert einen erst zwei Stunden später folgenden Sdz. Voraussetzung: Das Bahnunterhaltungspersonal beachtet überhaupt Signal 17. Da die Zeitangabe fehlt, ist das Streckenpersonal in unnötiger Erwartung und Erregung; arbeitende Rotten werden zum Teil von der Arbeit abgelenkt. In der Richtung des zu erwartenden Sdz (Kurve und Einschnitt) braucht nur irgendwo etwas zu rattern oder zu rauchen, um dem Rottenpersonal Veranlassung zum Austritt aus den Gleisen zu geben.

3. Ein schnell- und durchfahrender Zug wird angehalten zur Aufnahme des Signalbefehls zur Führung des Signals 17 oder 18. Wo bleiben Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und Strecken und Wirtschaftlichkeit?

4. Ein Zugbildungsbahnhof an einer Abzweigung signalisiert durch einen Pz einen Sdz, der von der anderen Strecke eintreffen soll. Der Sdz erhält unvorhergesehene Verspätung oder trifft verspätet ein. Ein anderer planmäßiger Zug muß vorfahren und führt erneut Signal 17.

Aus diesen kurzen Feststellungen, die sich noch lange zwecklos fortsetzen ließen, dürfte sich ergeben, wie unzweckmäßig oft eine Signalisierung ist, wie sie oft nur Verwirrung schafft und oft besser unterbliebe. Eine fernmündliche Ankündigung an die Schrankenwärter ist immer erfolgt, und unrichtige Signalisierungen könnten diese auch bloß noch verwirren. Der praktische Wert der Signalisierung dürfte im allgemeinen und in den meisten Fällen fast gleich 0 sein. Der Fahrdienstausschuß hat die Unzulänglichkeit der Signalisierung wohl anerkannt, besonders für Güterzüge, glaubte aber für schnellfahrende Züge und einzelne Strecken an dem bisherigen Verfahren festhalten zu müssen. So erhielt denn der § 67 (1) der FV. keine Abänderung. Das hat aber einen tieferen Grund: Von dem Verkehren eines Sdz müssen nicht nur alle Schrankenwärter, sondern sämtliches Bahnunterhaltungspersonal verständigt werden. Mehrere folgenschwere Unfälle der letzten Zeit, zurückzuführen auf die mangelhafte Benachrichtigung des Streckenpersonals, haben bestätigt, daß das Festhalten an der Signalisierung durch den Fahrdienstausschuß richtig war, aber sie haben auch erneut das wieder bestätigt, daß die bestehende Signalisierung unzulänglich ist und einer Änderung bedarf.

Das bestehende Signalisierungsverfahren läßt sich aber solange nicht abschaffen, solange nicht ein anderes, besseres gefunden ist. Einen einfachen, sehr zu begrüßenden und nicht schwer zu verwirklichenden Vorschlag macht Dr.-Ing. Heinrich in seinem Buche „Eisenbahnbetriebslehre": „Überaus erwünscht wäre es, wenn allen Rotten grundsätzlich tragbare Fernsprecher überwiesen würden, dann könnte die gänzlich unzulängliche Signalisierung vollständig wegfallen". Durch die Ausrüstung des Bahnunterhaltungspersonals mit Fernsprechern wäre dreierlei gewährleistet: Betriebssicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit, ein Vorteil, der mit der unsicheren, unwirtschaftlichen und unproduktiven Signalisierung endgültig brechen würde und dadurch die etwaigen Nachteile der Beschaffungsausgaben rechtfertigen dürfte.

Dr.-Ing. Heinrich sagt weiter in seinem genannten Buche: „Zur Zeit scheint eine gewisse Willkür bei den verschiedenen Zugbildungsbahnhöfen vorhanden zu sein." Nur wenige Stellen dürften dies nicht bestätigen können. Aber hinzugefügt: Es herrscht nicht bloß Willkür, sondern auch Regellosigkeit und Unkenntnis. Aus diesem Grunde ist es unbedingt richtig, wenn bis zu einer endgültigen Lösung der Vorschlag gemacht wird, daß die Reichsbahndirektionen nach einer eingehenden Prüfung genau bestimmen, wo die Signalisierung beizubehalten ist und wo sie wegfallen kann. Diese Maßnahme dürfte unbedingt notwendig sein, um hier Ordnung und Regel zu schaffen. Es könnte dies in einfachster Form geschehen. Genügen würde die Herausgabe eines Verzeichnisses derjenigen Strecken und ihrer Zugbildungsstationen, auf denen Signalisierung angeordnet werden kann und erforderlich ist; auf allen übrigen Strecken und ihren Zugbildungsstationen dürfte sie dann ohne weiteres wegfallen.

Diese Ausführungen sollen ein Versuch sein, einen kleinen Beitrag zu einer Frage zu liefern, die — wie bekannt und ersichtlich — schon längst von zuständiger Seite aufgegriffen und angeschnitten ist, deren Ungelöstheit den in der Praxis Tätigen aber keine Ruhe läßt und ihnen oft Schwierigkeiten bereitet.

Der Hafen von Antwerpen.

Von **Dr. Overmann**, Altona.

Von den drei großen europäischen Festlandshäfen sind Hamburg und Rotterdam reine Tidehäfen, d. h. Ebbe und Flut haben zu ihren gesamten Hafenanlagen freien Zugang; Amsterdam, das zwar nicht zu den großen Häfen gehört, ist dagegen ein reiner Dockhafen, der durch Schleusen gegen die Einwirkung von Ebbe und Flut gesichert ist. Ein Mittelding zwischen diesen beiden Hafenarten bildet Antwerpen, der dritte große Festlandshafen in Europa, denn nur zu seinen Hafenanlagen an der Schelde selbst haben die Schiffe jederzeit freien Zugang, während die gesamten übrigen Hafenbecken nur zu Zeiten hohen Wassers und nur durch Schleusen zu erreichen sind. Eine Übersicht über den Hafen von Antwerpen beschäftigt sich daher zweckmäßig zunächst mit den Scheldekais und sodann mit den übrigen Hafenbecken.

Die Kaianlagen auf dem rechten Scheldeufer — die Stadt Antwerpen liegt fast ausschließlich auf dieser Seite des Flusses, 88 km von seiner Mündung bei Vlissingen entfernt — haben bis vor etwa 100 Jahren dem Schiffsverkehr der Stadt genügt. Noch jetzt der Stolz Antwerpens, haben sie den riesigen Verkehr des größten Hafens der Welt bewältigen können, der seinen Höhepunkt unter Karl V, dem in Gent in unmittelbarer Nähe vor Antwerpen geborenen deutschen Kaiser und Könige von Spanien, erreichte. 125 000 Einwohner zählte Antwerpen im Jahre 1568 und hundert Schiffe kamen täglich an, fuhren täglich ab. Der achtzigjährige Krieg, hervorgerufen durch die kirchlichen Wirren jener Zeiten, und die Auflösung der spanisch-österreichischen Weltherrschaft brachten der Blüte Antwerpens den Niedergang, und die Sperrung der Scheldeschiffahrt durch den Westfälischen Frieden schloß hier die Entwicklung auf lange Zeit ab. Erst die gänzliche Umschichtung der Machtverhältnisse unter Napoleon brachte eine Wandlung, und der Versuch, durch die Wiedereinführung der Scheldezölle (1839) das Wiederaufleben des inzwischen belgisch gewordenen, fast nur von Flamen bewohnten Antwerpens zu verhindern, wurde durch die Ablösung der Zölle um 36 Mill. Franken beseitigt, von welcher Summe übrigens die nicht belgischen Länder ⅔ bezahlten, 1863. Von diesem Zeitpunkt ab beginnt die neue Blüte des Scheldehafens, die, entsprechend der ungeahnten Entwicklung der gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse des folgenden halben Jahrhunderts auch mit dem Emporkommen von Rotterdam und dem neuen Aufschwung Hamburgs, den beiden einzigen Rivalen Antwerpens, zusammenfällt. Bereits 1874[1]) kam ein Vertrag zwischen dem Staat und der Stadt über die Modernisierung des Scheldekais zustande, wodurch der Staat sich verpflichtete, die zuletzt von Napoleon wieder hergestellten Kaianlagen auf eine Länge von 3500 m und eine Breite von 100 m neu auszubauen und für eine Wassertiefe von 8 m bei Niedrigwasser zu sorgen, während die Stadt es übernahm, die Kais mit Kränen, Schuppen usw. auszurüsten und die gesamten Anlagen zu unterhalten. Gleichzeitig beseitigte man die Fleets, die, wie in Hamburg und Rotterdam zum Teil noch jetzt, bis tief in die Stadt hinein der kleinen Ewerschiffahrt den Zugang zu den alten Hafenvierteln gaben und ersetzte sie durch eine Gruppe von drei kleinen Binnenhäfen im Süden der Stadt, ebenfalls auf der rechten Flußseite (Kohlen-, Schiffer-, Ziegelhafen), die noch jetzt diesen ihren Zwecken dienen und den Scheldekai im Süden begrenzen; diese Häfen sind 2,65—4,35 m tief, insgesamt 2600 qm groß und mit der Schelde durch eine 13 m breite und bei Niedrigwasser 1,70 m tiefe Schleuse verbunden. Der Scheldekai selbst ist mit 50 m tiefen, offenen Schuppen versehen und am Kai van Dyck und Kai Jordaens führt über diese Schuppen ein terrassenartiger Spazierweg, der einen prächtigen Blick über den schiffbelebten Strom bietet. An der Wasserseite der Schuppen befinden sich durchweg drei Geleise, während die Landseite mit fünf Geleisen versehen ist; das Umsetzen der Wagen von der einen Schuppenseite auf die andere erfolgt durch Schiebebühnen, die zwischen den Schmalseiten der Schuppen liegen, und die durch elektrische Spillanlagen bedient werden. An der Flußseite befinden sich Kräne von 1 und 1½ t in genügender Menge. Den Verkehr mit den Schiffen vermitteln drei schwimmende Landungsbrücken, von denen eine 100×20 m groß ist, während die Abmessungen der beiden anderen 10×20 m betragen[2]). Es sei noch hervorgehoben, daß sich an den nördlichen Teilen der Scheldekais die Quarantäne- und Krankenanstalten der Red Star Line (Morganscher Schiffahrtstrust) sowie das Lotsenamt und das Hauptzollamt befinden. Aus der alten Zeit stammen hier noch der letzte Rest der Burg, der sogenannte „Steen" sowie die Waterpoort. Am südlichen Ende befindet sich das südliche Maschinenhaus für die Wasserdruckleitung, die Kräne, Schleusentore usw. mit Druckwasser versorgt; auch die Züge werden z. T. durch Wasserkraft bewegt. Den Abschluß bildet hier für den Kai und die oben erwähnten drei Binnenhäfen der Güter- und Rangierbahnhof Antwerpen Süd.

Unmittelbar an den Scheldekai schließen sich die auf Grund des Vertrages von 1895 zwischen Staat und Stadt gebauten neuen südlichen Kaianlagen (Nieuwe Zuiderkaden) mit einer Länge von 2000 m an, die 244 m breit und auf 1465 m mit 60 m tiefen Schuppen versehen sind. Die Eisenbahnanlagen sind hier besonders reich entwickelt und jede 160 m Schuppenlänge besitzt einen kleinen Bahnhof für sich. Ferner ist auf der Stadtseite des die Schuppen auf der Landseite entlang führenden Weges Platz für Speicher zur längeren Lagerung auf etwa 100 m Breite. Die Schienenverbindung zwischen Land- und Wasserseite geht unter den Schuppen durch; die Kräne sind hier als Halbportalkräne von 2 t ausgebildet, die mit der einen Seite auf dem Schuppendach laufen. Außerdem sind vorhanden ein elektrischer 50-t-Kran und eine Landungsbrücke, 20 × 10 m groß, sowie eine Art Sammelschuppen für den unterbrochenen Durchgangsverkehr. An dem neuen Südkai befinden sich übrigens auch die Anlagen der Great Eastern Railway (Antwerpen-Harwich), die, wie die gesamten anderen Anlagen, von Antwerpen Süd aus bedient werden, wohin ja vor dem Kriege von Köln aus direkte Anschlußzüge verkehrten.

Eine Verlängerung der Scheldekais nach Norden hin um etwa 2000 m im unmittelbaren Anschluß an die alten Kaianlagen ist in Aussicht genommen. Verwaltung und Betrieb der Kaianlagen obliegen der Stadt, die aus den Einnahmen bestimmte Summen als Entschädigung hierfür und für die Unterhaltung bekommt, der Rest der Einnahmen wird sodann zwischen Staat und Stadt im Verhältnis der von beiden Körperschaften aufgewandten Kapitalien verteilt.

Am südlichen Ende des neuen Südscheldekais befindet sich ebenfalls auf dem der Stadt zugewandten Ufer, der Petroleumhafen. Während sowohl in Rotterdam als auch in Hamburg die Petroleumanlagen möglichst nah der Flußmündung zu und auf dem stadtabgewandten Flußufer angeordnet sind, so daß die Tankschiffe mit dem sonstigen Schiffsverkehr im Hafen kaum in Berührung kommen, muß in Antwerpen der gesamte Petroleumverkehr sämtliche Kaianlagen und die ganze Stadt passieren, bevor er an seine Stelle kommt. Die Tankanlagen liegen jedoch durchweg 3½ m tief und sind durch Erdwälle derart geschützt, daß ein Übergreifen von Bränden kaum befürchtet zu werden braucht. Die Anlagen sind 63.8 ha groß und umfassen zur Zeit etwa 160 Tanks mit einem Fassungsvermögen von 252 800 cbm. Die übrigen Baulichkeiten bedecken 51 550 qm. Am Ufer ist ein 305,7 m langer Pier vorhanden, an dem die Schiffe anlegen und von den Röhrenleitungen an die Anlagen am Ufer führen. Der Pier gehört der Stadt, die Leitungen teils der Stadt, teils den privaten Gesellschaften, denen auch die Tanks gehören. Den Betrieb als solchen führt die Stadt für eigene Rechnung.

---

[1]) Vergl. Bollengier — van Riel: Le Port d'Anvers sowie Bollengier; De haven van Antwerpen, Ingenieur 1925, Nr. 35 und Bonnet, de Uitbreidingswerken van de Antwerpensche Haven, ebenda. Ferner te Lintum in Haagsch Maandblad Juni 1925, S. 676.

[2]) Die St.-Pauli-Landungsbrücken in Hamburg sind 420 m lang

Trotz der großen Bedeutung und der vorzüglichen Ausrüstung der Scheldekais liegt der Schwerpunkt des Antwerpener Hafenverkehrs aber in den neueren Dockhäfen, die durch 4 Schleusen mit der Schelde verbunden eine gleichmäßige Wasserhöhe von etwa 30 cm unter dem normalen Hochwasserstand des Flusses aufweisen. Diese abgeschlossenen unter sich verbundenen und daher durchaus eine Einheit bildenden Hafenbecken liegen ebenfalls wie die Scheldekais auf der Stadtseite des Flusses, der unterhalb der Stadt bis zum Eintritt auf holländisches Gebiet eine scharfe Krümmung nach Westen macht und so günstig gelegenes für Hafenbauzwecke außerordentlich geeignetes Marschenland in der größten Ausdehnung zur Verfügung stellt. Auch hier ging somit die Entwicklung anders wie in Rotterdam und Hamburg, die mit ihren Haupthäfen auf die der Stadt abgewandten Flußseite gehen mußten und dadurch innerstädtische Verkehrsschwierigkeiten schufen, die nicht leicht zu lösen sind. Von den 13 zur Zeit vorhandenen Docks sind die Docks Bonaparte und Willem die ältesten, sie sind von Napoleon, der die günstige Lage Antwerpens England gegenüber durchaus erkannte, in den Jahren 1804—1813 für 13 Mill. Franken zu Kriegszwecken erbaut und 1814 von der damals holländischen Regierung unter Willem I. der Stadt zu Handelszwecken überwiesen worden. Das Dock Bonaparte, 150 × 170 m groß, mit einer Wasserfläche von 25 500 qm, einer Kaifläche von 10 000 qm und einer Tiefe von 6,83 m, liegt der Schelde am nächsten und wird auch das kleine Dock genannt im Gegensatz zu dem ebenso tiefen, aber 380 × 150 m großen, auch Großdock genannten Dock Willem, das eine Wasserfläche von 57 000 qm und eine Kaifläche von 15 000 qm hat und sich unmittelbar an das erstgenannte Hafenbecken anschließt. Speicher und Lagerhäuser umgeben in großer Zahl die beiden Hafenbecken, hydraulische Kräne und Umschlagschuppen vervollständigen die Ausrüstung der Ufermauern. Die Verbindung des Bonapartedocks mit der Schelde stellt die 1811 angelegte Bonaparteschleuse her, die 7 m tief, 18 m breit und mit drei Paar hydraulisch bewegten Schleusentoren, 2 für die Ebbe und 1 für die Flut, versehen ist. Zwischen Bonaparte- und Willemsdock befindet sich eine Zwischenschleuse. Die Bonaparteschleuse wird im allgemeinen 2½ Stunden vor Eintritt der Flut geöffnet und bleibt dann bis zum Augenblick der höchsten Flut offen. Östlich der Docks liegt, von der Strecke Antwerpen-Holland abzweigend, der Güter- und Rangierbahnhof Stuijvenberg.

Nördlich des Willemsdock und mit diesem durch das 7,38 m tiefe, 85 m lange und 50 m breite Verbindungsdock verbunden liegt das 1860 erbaute, 1869 und 1881 vergrößerte Kattendijkdock, das ebenfalls 7,38 m tief und 960 m lang und 140 m breit und weiter mit einem Verbindungsstück zur Schelde hin 110 m lang und 70 m breit ist und eine Wasseroberfläche von 134 400 und 7700 qm und eine Kaifläche von 13 000 und 4500 qm besitzt. Die Kais des Kattendijkdocks sind mit Schuppen und hydraulischen Kränen ausgerüstet, auch ist es von zahlreichen Lagerhäusern, die teilweise der Stadt gehören, umgeben. Am Ostkai steht der „Groote Bik“, ein 120-Tonnen-Kran, der größte Antwerpens nach dem kürzlich beschafften 150-Tonnen-Schwimmkran, sowie ferner ein hydraulischer 40-Tonnen-Kran. Den Zugang zur Schelde vermittelt die ebenfalls 1860 angelegte 24,80 m breite und 7,50 m tiefe Kattendijkschleuse, die wie die Bonaparteschleuse mit je 3 Schleusentorpaaren versehen ist, und zunächst in den oben erwähnten 110×70 m großen Vorhafen des Kattendijkdocks führt der seinerseits durch eine Zwischenschleuse von der gleichen Breite und Tiefe mit dem eigentlichen Kattendijkdock verbunden ist. Die außergewöhnliche Breite und eigenartige Anordnung dieser Schleusenverbindung erklärt sich daraus, daß sie auf Segelschiffe zugeschnitten ist. Im Gegensatz zu der Bonaparteschleuse wird die Kattendijkschleuse als eine Mittelhochwasserschleuse benutzt in der Zeit von der mittleren Flut bis zur mittleren Ebbe; die Schleuse selbst gehört dem Staat, die Zwischenschleuse der Stadt. Nördlich der Schleuse zweigen vom Kattendijkdock nach Westen hin 6 Trockendocks ab, von denen eines 156 m, ein zweites 65 m, ein drittes 45 m lang ist, während die andern drei eine Länge von 123 m haben[3]). An der Ostseite des

Der Hafen von Antwerpen.

[3]) Zwei weitere, private Trockendocks befinden sich auf dem linken Scheldeufer, gegenüber dem Lotsenamt.

Kattendijkdocks werden drei weitere Trockendocks für Schiffe von je 150, 150 und 100 m Länge neu angelegt.

Vom Kattendijkdock zweigt gegenüber den Trockendocks das Holzdock (530 × 137,50 m groß) nach Osten ab, an das sich in südlicher Richtung das Dock von Kempen und das Asiadock (343,50 × 160,50 m und 677,60 × 120,60 m groß) anschließen. Alle drei Docks sind 8,58 m tief und haben eine Wasseroberfläche von 78 000, 59 000 und 64 000 qm und eine Kaifläche von 78 000, 59 000 und 64 000 qm. Die Docks dienen in erster Linie als Holzhäfen und der östliche Teil des Asiadocks dem Erzverkehr. Am Ostkai des Asiadocks befinden sich auch Musterläger für Erze und Kohlen sowie Quarantäneeinrichtungen für Vieh. Im übrigen sind die Kais mit Schuppen und hydraulischen Kränen versehen, außerdem befindet sich am Südkai des Kempenschen Docks ein 25-Tonnen-Kohlenkipper. In das Asiadock mündet der Kempensche Kanal, der die erste Verbindung mit dem Hinterland Richtung Lüttich, bildet, von ihm zweigt südöstlich ein Leichterhafen (Loobroek-Dock) ab.

Das Kattendijkdock steht im Norden durch ein zweites Verbindungsdock (115 × 50 m groß und 7,38 m tief) mit der Längsseite des Lefebvredocks in Verbindung, das 1887 gleichzeitig mit dem westlich anschließenden Amerikadock erbaut, mit diesem die Haupthäfen für den großen Überseeverkehr bildet. Die beiden Docks sind 9,30 m tief und haben eine Wasseroberfläche von 100 000 und 67 500 qm sowie eine Kaifläche von 84 000 und 73 000 qm. Beide Docks sind mit Schuppen und elektrischen und hydraulischen Kränen versehen, das Lefebvredock besitzt im Osten ein Trockendock von 220 × 26 m Oberfläche und 8,80 m Tiefe, sowie eine Verbindung mit dem Kanal von Kempen, der für den Verkehr von 2000-Tonnen-Kähnen vergrößert und mit dem Rhein in Verbindung gesetzt werden soll. Im Westen dieses Docks befindet sich der Getreidesilo der Grain Works Company mit einer Oberfläche von 2500 qm und einer Fassungskraft von 350 000 hl Getreide. Das Lefebvredock steht durch die Royerschleuse in unmittelbarer Verbindung mit der Schelde. Diese ist 180 m lang, 22 m breit und 10,85 m tief und mit einem Zwischenschleusentor versehen, das bei der Durchschleusung kleinerer Schiffe benutzt wird; sie wird elektrisch bedient, im Gegensatz zu den beiden anderen Schleusen, die hydraulisch bewegt werden. Überdies ist Lefebvredock gegen das Kattendijkdock ebenfalls durch eine Schleuse abgeschlossen.

Von dem Lefebvredock, gegenüber dem Verbindungsdock zum Kattendijkdock, zweigt die zuletzt erbaute und modernste Hafengruppe Antwerpens ab, die aus einem langgestreckten, breiten Kanal und drei seitlichen Hafendocks besteht. Das Kanaldock ist 1655 m lang und 250 m breit, es hat somit eine Wasseroberfläche von 413 750 qm und eine Kaifläche von 550 000 qm und ist 10,30 bis 11,45 m tief. Das erste Hafendock, mit dem anschließenden Teil des Kanaldocks 1907 fertiggestellt, ist 9,30 m tief und hat bei einer Länge von 525 m und einer Breite von 180 m eine Wasserfläche von 94 500 qm und eine Kaifläche von 280 000 qm. Die beiden anderen Becken sind mit den zugehörigen Teilen des Kanals erst 1913 vollendet worden, sie sind 10,50 und 11,45 m tief und bei einer Länge von 700 bis 780 m und 780 bis 1140 m und einer Breite von je 200 m 148 000 und 192 000 qm groß, und besitzen eine Kaifläche von 320 000 und 425 000 qm. Schon die von den andern Hafenbecken abweichenden Größenverhältnisse ergeben, daß diese neuesten Anlagen nicht nur wie die anderen Docks allein für den Kaiumschlag, sondern auch für den Massenumschlag vom Schiff in die Leichter bestimmt sind. Dementsprechend befinden sich in ihrer Mitte Dückdalben, an denen die Seeschiffe sicher anlegen können. Außerdem sind die nötigen Schwimmkräne, Getreide- und Kohlenheber usw. vorhanden. Aber auch die Kais sind mit modernen Schuppenanlagen und elektrischen Kränen ausgestattet, auch ist im Westen des Kanaldocks ein Kühlhaus errichtet worden.

Die Anlagen um das Kanaldock sind zurzeit nur durch die Royersschleuse und das Lefebvredock von der Schelde her zu erreichen, und somit setzen auch an dieser Stelle die Pläne für eine weitere Vergrößerung des Anwerpener Hafens ein. Nachdem man lange Jahre den Plan erwogen hatte, den Scheldebogen um Austernweel herum durchzustechen und den Fluß zu begradigen, hat man schließlich diesen Gedanken fallen lassen, wohl weil man die Wirkungen der Veränderung des Scheldebettes nicht genügend übersehen konnte. Nunmehr wird am nördlichen Ende dieses Bogens an der Kruisschans, nur noch 10 km von Lillo, der holländischen Grenze, entfernt, eine neue Seeschleuse gebaut, an die sich ein neues Kanaldock anschließt, das mit einer Abzweigung in das alte Kanaldock führt und außerdem später unterhalb durch die Boerinnesluis wieder mit der Schelde in Verbindung gebracht werden soll. Dieses neue Kanaldock, über das zwei bewegliche Brücken von je 35 m Weite führen sollen, wird zwischen den beiden Schleusen etwa 3,5 km lang und 300 bis 400 m breit werden. Die neue Schleuse an der Kruisschans, die schon 1927 fertig gestellt sein wird, wird 270 m lang, 35 m breit und 10 m bei Ebbe und 14 m bei Flut tief sein[4]). Zur gleichen Zeit wird auch der erste Teil des neuen Kanaldocks und seine Verbindung zu dem alten Kanaldock in Betrieb genommen werden, so daß sodann auch diese Hafenbecken unmittelbar von der Kruisschansschleuse aus unter Umgehung des Scheldebogens erreicht werden können. Das Gelände zu beiden Seiten des neuen Kanaldocks bietet hinreichende Gelegenheit, seitliche Docks in der größten Ausdehnung hinzuzufügen und wenn auch über die Pläne im einzelnen noch nicht alles fest steht — zunächst wird wohl nur ein großes Hafenbecken für den Massenumschlag von Erz und Kohlen geschaffen werden —, so wird die Gesamtoberfläche der Docks von 155 ha auf 540 ha gebracht werden, oder gar auf 595 ha, falls man die Scheldekais mit einer Breite von 100 m hinzurechnet. Die gesamte Kailänge wird sodann 45 km umfassen. Es sei noch hervorgehoben, daß der oben bereits erwähnte dritte Scheldekai sich zwischen der Boerinneschleuse und der Royersschleuse erstrecken und etwa 2000 m lang sein wird.

Von der Ausrüstung des Hafens wäre kurz folgendes zu sagen. Die Kaischuppen gehören der Stadt, sie dienen wie auch in Hamburg, nur der kurzfristigen (höchstens fünftägigen) Lagerung der umgeschlagenen Güter. Für den längeren Aufenthalt sind Speicher und Lagerhäuser vorhanden. Sofern die Schuppen auf längere Zeit verpachtet sind, hat der Pächter das Recht, seine Schiffe an den Schuppen vorzugsweise anlegen zu lassen; nur wenn solche Schiffe nicht vorhanden sind, kann die Stadt über Schuppen und Kai verfügen. An festen Kränen sind außer den Schwerlastkränen vorhanden 2 zu 1 t, 71 zu 1½ t, 237 zu 2 t und 2 zu 2½ t, hydraulisch betrieben, und 80 zu 2 t, 30 zu 2½ t und 45 zu 3 t, elektrisch betrieben; insgesamt also 467 Stück. Dazu kommen der bereits erwähnte Groote Bik zu 120 t, je 1 elektrisch Kran zu 50 und 30 t und je 1 hydraulischer Kran zu 40 und 10 t[5]). An Schwimmkränen besitzt die Stadt einen zu 150 t (lange Sander genannt), 4 zu 5 t und 2 zu 10 t, sowie eine Einrichtung zum Überladen von Kohlen und Erzen. Weitere Schwimmkräne sind im Besitz und Betrieb von Privaten. An Getreidehebern verfügt die Stadt über 18 Stück, die durchweg 150 t in der Stunde befördern können (System Luther). Die Stadt besorgt auch den Schlepperdienst im gesamten Hafenbereich; ihr stehen dafür 28 Schlepper zur Verfügung, von denen 8 als Eisbrecher eingerichtet sind und 15 auch als Feuerlöschdampfer dienen können. Auch den Baggerdienst innerhalb der Häfen besorgt die Stadt, der hierzu 4 Bagger zur Verfügung stehen. Die Hafenbahnen werden vom belgischen Staat gebaut, betrieben und auch unterhalten, die Hafengleise haben einschließlich der zugehörigen Rangierbahnhöfe eine Länge von etwa 400 km[6]). Als Rangierbahnhöfe dienen Antwerpen Süd, Kiel, Dockbahnhof, Stapelhuis, Stuijvenberg, Zurenburg und Austruweel. Für die neuen Hafenanlagen sind Eisenbahngleise in einer Länge von 145 km vorgesehen, ein neuer außergewöhnlich großer Rangierbahnhof Austruweel (Wilmarsdonck) wird allein 225 km Gleise umfassen und mit 5 km Länge und 1½ km durchschnittlicher Breite damit einer der größten Belgiens werden.

Das jetzige Hafengebiet Antwerpens umfaßt etwa 27½ km Kailänge (Hamburg: 48,8 km), eine Wasseroberfläche von 155 ha oder die Scheldekais 100 m Breite mitgerechnet 210 ha (Hamburg: 1657 ha). Die Landfläche umfaßt 270 ha (in Hamburg: 2383 ha), wovon 58 ha mit Schuppen und Speichern überdeckt sind (Hamburg hat einen überdachten Schuppenraum von 58,9 ha, dazu einen Lagerraum in den Speichern von 74,2 ha). Die Verbindungen mit der Binnenschiffahrt spielen in Antwerpen bei weitem nicht die Rolle wie in Rotterdam und Hamburg, der Kempensche Kanal wurde bereits erwähnt, die Verbindung mit dem Rhein schafft der Kanal von Hansweert (Richtung Dordrecht), auf dem der Belgische Staat den Schleppdienst zwischen Dordrecht und Antwerpen kostenlos besorgt. Der Bau eines neuen, direkten Kanals nach dem Rhein (Moerdyk) ist bereits mit Holland vereinbart, doch wird dieser Vertrag, der Holland fast die gesamten Kosten für die Unterhaltung der Schelde aufbürdet und der von ihm die Zustimmung zu dem Kanal Antwerpen-Ruhrort, wie er in dem sog. Friedensvertrag von Deutschland erpreßt worden ist, verlangt, von dem holländischen Parlament kaum gebilligt werden, das ihm als ein unter der Nachkriegspsychose geschlossenes pactum leoninum sehr wohl erkannt hat. Immerhin wird der Kanal nach Moerdyk wohl in absehbarer Zeit gebaut werden. Die Frage der Uferverbindungen, die in Rotter-

[4]) Vgl. „Daily Telegraph" vom 11. August 1925, die dabei in beneidenswerter englischer Sachkenntnis annimmt, daß die zum Vergleich herangezogenen Ijmuidener Schleusen des Amsterdamer Nordseekanals (vgl. S. 798 Jahrg. 1925 d. Zeitung) den Zugang zu dem doch gänzlich schleusenfreien Hafen von Rotterdam bilden.

[5]) Der Hamburger Hafen hat weit über 1000 Kräne (vgl. S. 948 Jahrg. 1925 d. Ztg.).

[6]) Die Hamburger Hafengleise, die von der Reichsbahn für hamburgische Rechnung betrieben, aber vom Hamburgischen Staat gebaut und unterhalten werden, sind 356 km lang.

dam durchaus ungelöst ist und die auch in Hamburg durch den Elbtunnel und die neue Freihafenelbbrücke nur notdürftig geregelt ist, spielt in Antwerpen, das ja fast ausschließlich auf der einen rechten Scheldeseite liegt, keine große Rolle. Immerhin wird der Bau einer Brücke oder auch eines Tunnels in Verbindung mit einer elektrischen Schnellbahn zur Aufschließung des linken Scheldeufers eifrig erwogen, ohne daß indes bindende Beschlüsse bis jetzt gefaßt worden wären. Der eigenartige Lauf der Schelde, die ja bald unterhalb Antwerpens auf holländisches Gebiet tritt, bringt es mit sich, daß Antwerpen keinen Anlaufhafen besitzt, wie Rotterdam ihn in Hoek van Holland und Hamburg einen solchen in Cuxhaven hat; und so ist Vlissingen, an der Scheldemündung gelegen, als holländischer Hafenplatz nicht in der Lage, an dem riesigen Schiffsverkehr, der täglich an ihm vorbeizieht, teilzunehmen, noch will Antwerpen sich dieses ausgezeichneten Hafens in irgendeiner Form bedienen. Ob die Bemühungen Vlissingens nach dieser Richtung hin noch einmal Erfolg haben werden, ist zurzeit noch sehr fraglich.

Die gesamten Hafenanlagen gehören, bis auf die Schelde-Kais, die Eigentum des Staates sind, der Stadt Antwerpen, unter der Verwaltung des Staats steht indes nur der Scheldestrom selbst, die sämtlichen anderen Hafenanlagen verwaltet die Stadt, die jedoch das Ladegeschäft, die Schiffsreparatur usw. den Beteiligten gegen Zahlung der tarifmäßigen Gebühr überläßt. Dabei kann jeder Verlader usw. sich derjenigen Leute bedienen, die er sich auswählt, im allgemeinen besorgen jedoch die Behandlung der Waren am Kai, ihre schuppen- oder speichermäßige Unterbringung die in sog. „Nationen“ zusammengefaßten Hafenarbeiter. Das sind genossenschaftliche Unternehmungen, die der Fortentwicklung zu modernen Arbeitsmethoden nicht immer günstig gewesen sind. Die Behandlung der Güter an Bord der Schiffe erfolgt durchweg durch die sog. Stauer.

Die wirtschaftliche Bedeutung Antwerpens namentlich in seinem Gegensatz zu Rotterdam und Hamburg darzutun, ist nicht der Zweck dieser Zeilen; es sei indes wenigstens ganz kurz darauf hingewiesen, daß schon die langen Schelde-Kais, die schmalen Hafenbecken mit den ausgedehnten Eisenbahnanlagen und das Fehlen einer großen Binnenwasserstraße auf einen ganz anders gearteten Verkehr deuten als ihn etwa die riesigen Hafenbecken der Rheinstadt Rotterdam erwarten lassen. Während in der Tat Rotterdam im wesentlichen ein Einfuhrhafen für Massengüter ist, die mit der Binnenschiffahrt weitergehen, spielt dieser Massengüterverkehr in Antwerpen z. Z. noch eine durchaus untergeordnete Rolle. Es herrschen hochwertige Waren vor, die mit der Eisenbahn weitergehen, und zwar in noch viel stärkerem Maße als in Hamburg, wo ja auch die Einfuhr von Massengütern einen erheblichen Teil des Verkehrs ausmacht. Dazu kommt bei Antwerpen die günstige Lage zu der großen belgischen Exportindustrie und den weiteren deutsch-luxemburgisch-lothringischen Industriebezirken. Hierdurch ist Antwerpen gleichzeitig zu einem Ausfuhrhafen geworden, derart, daß die Ausfuhrgüter etwa ¾ der Einfuhr ausmachen, während dieses Verhältnis in Hamburg etwa ½, in Rotterdam noch nicht ⅓ beträgt. Daraus ergibt sich auch das Vorherrschen der Linienschiffahrt, die in Europa wohl nirgends so stark vertreten ist wie in Antwerpen. Aber hiermit nicht genug sucht Antwerpen auch den deutschen Rheinverkehr durch den Ausbau neuer Kanäle und bevorzugte Behandlung elsaßlothringischer Güter immer mehr an sich zu ziehen. Wenn auch die natürliche Lage Rotterdams durch solche Abzapfungsversuche nicht einfach beiseite geschoben werden kann, verdienen die Anstrengungen des belgischen Hafens doch die Aufmerksamkeit aller Beteiligten. Das Fehlen einer entsprechenden belgischen Handelsflotte bringt es endlich auch mit sich, daß die fremden Flaggen auf der Schelde im Gegensatz zur Elbe durchaus vorherrschen. Neben der englischen schicken sich auch deutscher Handel und deutsche Schiffahrt wieder an, die maßgebende Stelle, die sie seit Jahrhunderten in Antwerpen innehatte, wieder einzunehmen.

Über den Umfang des Hafenverkehrs berichtet die Zeitung regelmäßig (vgl. zuletzt S. 869); bei den Zahlen ist zu beachten, daß im Gegensatz zu dem Endhafen Hamburg in Antwerpen alle die vielen Schiffe, die Antwerpen als Zwischenhafen anlaufen, bei jeder Reise doppelt gezählt werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der elektrische Betrieb der Deutschen Reichsbahn.** Auf der Deutschen Reichsbahn werden gegenwärtig 784 km elektrisch betrieben. Nach Fertigstellung der zur Zeit in Vorbereitung und zum Teil schon im Ausbau befindlichen Strecken wird das gesamte elektrische Vollbahnnetz rund 1760 km Länge aufweisen. In diesen Zahlen sind Nahverkehrsbahnen enthalten, deren Betrieb ausschließlich durch Triebwagen erfolgt. Auf den gewöhnlichen Fernverkehr mit überwiegender Zugbeförderung durch elektrische Lokomotiven entfallen 716 km im Betrieb befindliche Strecken, zu denen 854 km vorbereitete und geplante Strecken hinzukommen. Die wichtigsten elektrisch betriebenen Streckennetze sind: 1. Leipzig-Dessau-Roßlau-Magdeburg und Leipzig-Halle. 2. Görlitz-Hirschberg-Königszelt mit Zweigstrecken. 3. München-Garmisch-Mittenwald und Zweigstrecken nach Kochel und Herrsching. 4. Salzburg-Freilassing-Berchtesgaden. 5. Basel-Zell-Säckingen (Wiesentalbahn). Von den für die elektrische Zugbeförderung geplanten Strecken sind — nach Mitteilung der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung — zu nennen: Halle-Cöthen-Magdeburg; Breslau-Königszelt; Breslau-Liegnitz-Arnsdorf; Dittersbach-Glatz; München-Holzkirchen und Nebenstrecken; München-Rosenheim-Freilassing und Kufstein; München-Regensburg, München-Lindau. Die Reichsbahn verfügt zur Zeit über eigene Wärmekraftwerke in Altona, Muldenstein bei Bitterfeld und Mittelsteine im Glatzer Gebirge; Wasserkraftanlagen sind in Gartenau und an der Saalach vorhanden. Für die bayerischen Strecken liefert das Walchensee-Kraftwerk, in Baden das Rheinkraftwerk Wyhlen den Bahnstrom; für die Zukunft kommen weitere Rhein- und Schwarzwald-Wasserkräfte in Frage.

— **Die Kunze-Knorr-Bremse bei allen Güterzügen.** Zum 1. April dieses Jahres ist die allgemeine Ausrüstung der Güterzüge der Reichsbahn mit der Kunze-Knorr-Bremse vorgesehen. Für die Gesamteinführung der Bremse bei den etwa 700 000 Güterwagen der Reichsbahn konnte die schon seit 1903 vorbereitete, 1917 beschlossene Ausrüstung naturgemäß nur langsam erfolgen. Die mit der Bremse versehenen Güterzüge werden erheblich länger und von größerem Gesamtgewicht sein als bisher. Die Geschwindigkeit wird von 30 auf 40 km in der Stunde gesteigert; zugleich tritt eine Ersparnis an Zugpersonal ein. Zwei Drittel der Wagen eines Güterzuges werden mit der Bremse, die übrigen mit der verbindenden Luftdruckleitung versehen sein. Die Sicherheit wird wesentlich gesteigert, und auf Gebirgsstrecken mit Zahnstange kommt das Zahnrad nicht mehr in Frage; so werden die Strecken durch den Harz nicht mehr mit Zahnrad, sondern nur mit der Kunze-Knorr-Bremse befahren, die beim Gefälle stufenweise in Tätigkeit tritt. Ferner wird eine wesentliche Ersparnis in der Lokomotivfeuerung erzielt, die für jede Lokomotive eine halbe Tonne Kohlen im Monat beträgt.

— **Beförderung von Kriegsbeschädigten.** Zur Behebung von Zweifeln sei mitgeteilt, daß den Kriegsbeschädigten, die im Besitze eines Ausweises für sitzend zu befördernde Kriegsbeschädigte sind (Ausweis mit rotem Rand), durch die Beförderung in der 3. Klasse keine billigere Beförderung, sondern nur eine bequemere Fahrgelegenheit — Sitzplatz — verschafft werden soll, und zwar auf alle Fahrausweise 4. Klasse in der 3. Klasse der Personenzüge. Die Benutzung von Eil- und Schnellzügen mit Fahrausweisen 4. Klasse zu ermäßigten Preisen kann jedoch nur dann zugestanden werden, wenn diese Fahrpreisermäßigung allgemein auch für die 3. Klasse der Eil- und Schnellzüge nach dem Tarif gewährt wird.

Hiernach können befördert werden: a) in Eil- und Schnellzügen (in letzteren gegen tarifmäßigen Zuschlag) Kriegsbeschädigte mit gewöhnlichen Fahrkarten 4. Klasse, Monatskarten 4. Klasse, Schülerferienkarten 4. Klasse, Sonntagsrückfahrkarten 4. Klasse (soweit bestimmte Eil- und Schnellzüge zur Benutzung mit Sonntagskarten freigegeben sind) und ausnahmsweise auf Grund besonderer Genehmigung der Reichsbahndirektion ohne Zuschlag mit Schülermonatskarten 4. Klasse b) in Eilzügen: Kriegsbeschädigte mit Schülerrückfahrkarten 4. Klasse. c) Nur in Personenzügen: Kriegsbeschädigte mit Teilmonatskarten, Arbeiterwochenkarten, Kurzarbeiterwochenkarten, Arbeiterrückfahrkarten und Fahrausweisen für Kleingärtner.

— **Fahrpreisermäßigung für Jugendpflegevereine.** Die Reichsbahndirektion Berlin teilt mit: Da die Neuregelung des Anerkennungsverfahrens noch nicht abgeschlossen ist, wird die Geltungsdauer der von der Eisenbahnverwaltung für 1925 den Jugendpflegevereinen ausgestellten Bescheinigungen (gelbe Karten) abermals verlängert, und zwar bis zum 30. April 1926. Die betreffenden Bescheinigungen berechtigen zur Inanspruchnahme der Fahrpreisermäßigung.

— **Verkehr auf der Fährenstrecke Warnemünde-Gjedser im [J]ahre 1925.** Nach amtlichen Mitteilungen betrug die Zahl der [R]eisenden 114 077, und zwar 56 181 von Deutschland nach Däne[m]ark und 57 896 in umgekehrter Richtung gegenüber 99 293 Rei[se]nden im Jahre 1924 (49 072 bzw. 50 221). Außerdem wurden [au]f Tagesrückfahrkarten im täglichen Ausflugsverkehr nach [G]jedser (ab Warnemünde 10 Uhr vormittags, an Warnemünde [6] Uhr nachmittags) insgesamt 4657 Personen gegenüber 1197 im [J]ahre 1924 befördert. Im Güterverkehr betrug die beförderte [G]esamtmenge 176 532 t, und zwar 119 088 t von Deutschland nach [D]änemark und 57 444 t in umgekehrter Richtung, während im [J]ahre 1924 insgesamt 156 572 t, nämlich 102 722 von Deutschland [na]ch Dänemark und 53 850 umgekehrt befördert wurden. Es ist [al]so sowohl im Güter- wie auch im Personenverkehr eine wesent[li]che Zunahme zu verzeichnen. Bemerkenswert ist weiter, daß [i]m Güterverkehr der Versand von Deutschland nach Dänemark [et]wa doppelt so groß ist wie umgekehrt, während im Personen[ve]rkehr die Zahl der Durchgangsreisenden von Dänemark nach [De]utschland diejenige in umgekehrter Richtung um ein Geringes [üb]ersteigt.

— **Das Oberhofer Tunnelunglück.** Zu den Pressenachrichten [üb]er dieses Unglück, das sich kürzlich im Brandleitetunnel bei [Ob]erhof ereignete, teilt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft [mi]t:

[D]ie Luftverhältnisse in dem über 3 km langen Tunnel waren [zu]r Zeit der Ruhrbesetzung sehr schlecht, weil die Lokomotiven [mi]t minderwertigen englischen Kohlen geheizt wurden. Damals [si]nd für die Arbeiter Gasmasken beschafft worden. Seitdem [wi]eder gute Ruhrkohle verwendet wird und gemäß Anordnung [de]r Reichsbahndirektion das Feuer im Tunnel nicht beschickt [we]rden darf, haben die Verhältnisse sich so gebessert, daß be[so]ndere bauliche Verbesserungen nicht mehr erforderlich sind. [D]ie früher bei den Tunnelarbeiten gebrauchten Scheinwerfer[la]mpen sind vor einigen Wochen bei einer Revision von der [Re]ichsbahndirektion als nicht mehr genügend befunden und so[gle]ich durch neue bessere Lampen ersetzt worden. In der [Un]glücksnacht brannten bereits 5 neue und eine Gasolinlampe. [D]ie auf drei Gruppen verteilten 80 Arbeiter sind durch die [Si]gnalposten rechtzeitig gewarnt worden. Der Posten an der [un]teren (Gehlberger) Seite ist an der unteren Gruppe vorbei [bi]s in die Nähe der mittleren 26 Mann starken Gruppe gegangen, [be]i der sich das Unglück ereignete, und hat das Hornsignal ge[ge]ben, auf das hin beide Gleise zu verlassen waren. Außer[de]m war nach den allgemeinen Unfallverhütungsvorschriften [be]i sehr dichtem Rauch die Arbeit allgemein einzustellen. Be[rei]ts im Oktober 1925 hatte die Hauptverwaltung erneut größte [Vo]rsicht bei derartigen Arbeiten und die strenge Befolgung der [Un]fallverhütungsvorschriften ohne Rücksicht auf entstehende [Ko]sten verlangt. Die im Gange befindliche Untersuchung wird [vo]lle Aufklärung bringen.

[D]em Unglück fielen außer den 6 Getöteten ein Schwerver[le]tzter, dem ein Bein abgefahren wurde, und drei Leichtver[le]tzte zum Opfer. Dem Schwerverletzten wurde sofort von den [Sa]maritern der Kolonne die erste Hilfe zuteil, dann wurden die [Ve]rletzten schleunigst mit dem Arbeitszug nach Bahnhof Ober[hof] verbracht, dort mit Verbänden aus dem großen Rettungs[kä]sten versehen und mit Sonderzug nach Arnstadt ins Kranken[ha]us gebracht, wo sich der Schwerverletzte nach gut verlaufener [Op]eration noch befindet. Die Leichtverletzten waren in der [La]ge, sich mit endgültigem Verband nach Hause zu begeben. Die [Re]ttung der Verletzten konnte nicht besser vor sich gehen, ins[be]sondere wäre jeder Versuch, schon im Tunnel an den Wunden [me]hr zu tun, als geschehen, durchaus verfehlt gewesen.

— **Die Grenze zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet.** [Wie] aus zahlreichen Anfragen von Reisenden hervorgeht, daß [die] Grenze zwischen besetztem und nunmehr befreitem Gebiet [im] Rheinland noch nicht überall bekannt ist, stellt die Reichs[bah]ndirektion Köln folgendes fest: Nach Artikel 429 des Ver[tra]ges von Versailles sind am 1. Februar 1926 vom besetzten [Ge]biet geräumt worden: der Brückenkopf von Köln und die [Ge]biete nördlich einer Linie, die dem Lauf der Ruhr, dann der [Ei]senbahn Jülich - Düren - Euskirchen - Rheinbach, sodann der [Str]aßen von Rheinbach nach Sinzig folgt und den Rhein bei der [Ah]rmündung erreicht, wobei die genannten Straßen, Eisenbahnen [und] Ortschaften außerhalb dieser Räumungszone bleiben. Die [Ein]reise in das geräumte Gebiet kann ohne Personalausweis [ode]r deutschen Reisepaß, lediglich nach den deutschen gesetz[lich]en Bestimmungen erfolgen.

[I]m besetzten Rheinland gelten aber noch die Verkehrsbestim[mu]ngen des Artikels 12 der Verordnung 308 der Rheinlandkom[mis]sion, der folgendermaßen lautet: Alle in Deutschland ständig [wo]hnenden Personen, gleichviel welcher Nationalität sie ange[hör]en, können in den gesamten besetzten Gebieten und zwischen [den] besetzten Gebieten und dem unbesetzten Deutschland unbe[hin]dert verkehren, jedoch müssen sie, falls sie über 16 Jahre alt [sin]d, entweder im Besitze irgendeines von einer deutschen zuständigen Behörde ausgestellten und unterzeichneten Personalausweises oder eines von ihren Heimatbehörden ausgestellten oder visierten Passes sein.

— **Reichsbahn und Kraftwagenverkehr.** Die Rheinische Kraftwagenbetriebs-Gesellschaft in Düsseldorf, eine Tochtergründung der Rheinischen Bahngesellschaft, ist nach Mitteilung der B. B. Ztg. mit ihrem Interessengebiet der Kraftverkehr Deutschlands G. m. b. H. als Gesellschafterin beigetreten. Die Reichsbahnverwaltung hat mit der letzteren Gesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, der den Güterlastkraftwagenverkehr regelt. Gemeinsam mit der Reichsbahndirektion Elberfeld ist die Einrichtung einer von Düsseldorf ausgehenden Kraftwagen-Güterlinie geplant. Die Reichsbahnhauptverwaltung sucht den Personenverkehr der Kraftverkehr-Gesellschaft in diesen Vertrag einzubeziehen, wogegen bei den Kommunen des Westens ernstliche Bedenken bestehen.

— **Erweiterung der Berliner Nordsüdbahn in Richtung Tempelhof.** Am 14. Februar d. J. ist mit der Eröffnung des Bahnhofs Kreuzberg der erste Abschnitt der Nordsüdbahn-Verlängerung in der Richtung nach Tempelhof dem Verkehr übergeben worden. Die Länge dieses Zweigstückes, gemessen von Mitte Bahnhof Belle-Alliance-Straße bis zur Mitte des am nördlichen Rande des Tempelhofer Feldes zwischen der Schwiebuser Straße und der Dreibundstraße angelegten Bahnhofs Kreuzberg beträgt 1004 m; durch diese Verlängerung wächst das Betriebsnetz der Nordsüdbahn auf 8918 m. Die im Bahnhof Belle-Alliance-Straße beginnende Zweigstrecke ist einschließlich der hinter dem Bahnhof Kreuzberg angeordneten Kehr- und Aufstellgleise 1350 m lang. Mit den Bauarbeiten wurde im September 1924 begonnen. Es waren etwa 120 000 cbm Boden zu bewegen, 1375 t Eisen und 27 000 cbm Beton einzubauen, zu denen 35 000 cbm Kies und 150 000 Sack Zement verbraucht wurden. Da die Bahn zum größten Teil im Grundwasser liegt, mußten etwa 35 000 qm Tunnelsohle und Wände mit Asphalt abgedichtet werden. Während der Bauzeit wurden durchschnittlich 800 Arbeiter beschäftigt. Auf dem Wege vom Verzweigungsbahnhof Belle-Alliance-Straße bis zum Bahnhof Kreuzberg ist ein Höhenunterschied von rd. 14 m überwunden; die stärkste Bahnsteigung beträgt 23,28 ‰ oder 1 : 43 über eine Strecke von rd. 387 m. Der Bahnhof Kreuzberg ist so tief unter der Erdoberfläche angelegt, daß seine beiden Vorräume noch über dem eigentlichen Bahntunnel angeordnet werden konnten. Auf diese Weise war es möglich, alle Eingangstreppen in die Bürgersteige zu verlegen und den mit Mittelbahnsteig versehenen Bahnhofsraum durch eine gewölbte Eisenbetondecke mit tief eingeschnittenen Kassetten zu überspannen.

Der Bahnhof ist sehr geräumig und durch den Wegfall der Mittelstützen sehr übersichtlich; er macht bei aller Schlichtheit einen schönen und stattlichen Eindruck. Um die architektonische Durchbildung des Bahnhofs, den man als den bisher schönsten der Nordsüdbahn ansprechen muß, haben sich Professor Grenander und Architekt Fehse verdient gemacht.

Eine Neuerung für Berlin bedeuten die auf Bahnhof Kreuzberg aufgestellten, aus London übernommenen sogenannten Passimeter; hier sind Fahrkartenverkauf und Fahrkartenkontrolle zusammengefaßt. An Stelle der üblichen Schaffnerwannen hat man etwa 1,8 m breite und 2,5 m lange Häuschen aufgestellt, in denen der Fahrkartenverkauf durch besondere Maschinen erfolgt, die die Fahrkarten gleichzeitig entwerten und zählen. Außer diesen halbselbsttätigen Passimetern werden demnächst auf der Nordsüdbahn und der Berliner Hochbahn auch rein selbsttätige Passimeter zur Aufstellung gelangen. Hat bei den letzteren der Fahrgast den für die gewünschte Fahrkarte erforderlichen Geldbetrag in den Apparat gesteckt, erhält er eine entwertete Fahrkarte, gleichzeitig öffnet sich ihm eine Drehkreuzsperre, durch die er zum Bahnsteig gelangt.

Die Züge der Nordsüdbahn werden von jetzt ab abwechselnd nach Neukölln und nach Neu-Tempelhof geleitet; die Zugfolge auf der Stammstrecke wird zunächst 5 Minuten und auf den Zweigstrecken 10 Minuten betragen. Inzwischen sind auch die Wagenhallen und die Reparaturwerkstatt auf dem Betriebsbahnhof der Nordsüdbahn in der Ungarnstraße bedeutend erweitert worden, so daß dort 400 Wagen abgestellt und überholt werden können.

Die Oberleitung der gesamten Bauausführung lag in den bewährten Händen des Direktors der Nordsüdbahn A.-G., Magistratsoberbaurat H. Zangemeister; mit der Bearbeitung der Entwürfe und mit der Bauleitung war Magistratsbaurat Honroth betraut. Die Herstellung der Tunnelanlage erfolgte durch die Becker-Fiebig Bauunion. Der Oberbau ist durch die Bauleitung in eigener Regie verlegt, die elektrische Ausrüstung von den Siemens-Schuckert-Werken ausgeführt.

Es bleibt zu wünschen, daß nunmehr auch baldigst der bis zum Südring reichende, über den Hermannplatz führende Neuköllner Zweig der Nordsüdbahn fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wird.

— Güterkursbuch der Reichsbahn. Das im vergangenen Sommer zum ersten Male erschienene Güterkursbuch der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist in Anpassung an den Winterfahrplan neu herausgegeben worden. Es hat wesentliche Erweiterungen und Verbesserungen erfahren. Trotzdem ist sein Verkaufspreis von 4 ℳ auf 3 ℳ herabgesetzt worden. Zu beziehen ist das Kursbuch im allgemeinen durch Vermittlung der Güterabfertigungen und Stationskassen.

— Ein vorläufiges deutsch-französisches Handelsabkommen. Die deutschen und französischen Bevollmächtigten haben am 12. d. M. ein Handelsabkommen unterzeichnet, das für gewisse Erzeugnisse aus dem einen und andern Lande Zollvergünstigungen einräumt. Auf Grund dieses Abkommens erhalten französische landwirtschaftliche Saisonartikel bei der Einfuhr nach Deutschland die Meistbegünstigung und Zollbindungen. Deutschland seinerseits erhält den Minimaltarif oder Abschläge auf den Unterschied zwischen den beiden französischen Tarifen für geschnittenes Holz, gewisse chemische Produkte, gewisse Gruppen von landwirtschaftlichen Maschinen, Haushaltungsgegenstände und Möbel, andere als aus gebogenem Holze. Diese Zugeständnisse sind für gewisse deutsche und französische Waren an Kontingente gebunden. Außerdem sind Sicherheiten vorgesehen für Verbrauchssteuern, innere Abgaben, sowie Zollnebenabgaben, die auf den Waren liegen, ebenso für die Behandlung der Handlungsreisenden und Muster.

Dieses Abkommen ist auf die Dauer von drei Monaten geschlossen, wobei die beiden vertragschließenden Teile die Hoffnung haben, daß sie beim Ablauf der Geltungsdauer des Abkommens die Verhandlungen über den endgültigen Vertrag abgeschlossen haben werden.

Österreich.

— Umbau des Innsbrucker Hauptbahnhofes. Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen beabsichtigt, den Hauptbahnhof in Innsbruck umzugestalten. Der Entwurf sieht die Herstellung von zwei Inselbahnsteigen mit einem Personentunnel vor, wodurch auch eine Umgestaltung der bestehenden Gleisanlagen bedingt wird. Ferner ist die Schaffung von Hilfsbahnsteiggleisen in Aussicht genommen, die durch schmälere, besandete Zungenbahnsteige von den Hauptbahnsteigen aus zugänglich sein sollen. Der Entwurf wurde vom Handelsministerium vom eisenbahnfachlichen Standpunkte überprüft und als entsprechend befunden.

— Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.

	Oktober 1925	November 1925
Betriebsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Zugkilometer	3 714	3 597
1000 Wagenkilometer	69 755	65 293
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer		
der personenführenden Züge	44 073	39 830
der Güterzüge	344 935	325 420
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der Verkehrssteuern (vorläufiges Ergebnis) 1000 S	44 410	42 987
davon Personen- u. Gepäckverkehr	13 481	14 795
Güterverkehr	30 929	28 192

— Seilschwebebahn auf die Schönbergalpe. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine Seilschwebebahn von Obertraun auf die Schönbergalpe im Dachsteingebiete erteilt.

— Ministerialrat Dr. Jaschke bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen ist zum 1. Januar d. J. aus dem Amte geschieden. Geboren 1872, trat er nach Abschluß seiner juristischen Studien 1897 in den Dienst der Österreichischen Staatsbahnen. Nach mehrjähriger Verwendung in allen Zweigen des äußeren Dienstes wurde er der damaligen Staatsbahndirektion Wien zugeteilt, wo er im Reklamations- und Beförderungsdienste tätig war. Im Jahre 1904 berief ihn der damalige Vorstand des Transportdienstes im Eisenbahnministerium, Dr. Röll, zur Dienstleistung in diesem Ministerium. Hier hatte Dr. Jaschke Gelegenheit, in allen Zweigen des kommerziellen Eisenbahnwesens reiche Erfahrungen zu sammeln und insbesondere an dem Ausbau der reglementarischen Bestimmungen und des Vorschriftenwesens mitzuwirken. Er leitete später das Departement für besondere Transportangelegenheiten und übernahm schließlich die Leitung des Departements für allgemeine Transportangelegenheiten.

Nach Errichtung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen wurde ihm die Leitung der Abteilung für den Transportdienst übertragen. Hier fiel in seinen Wirkungskreis u. a. auch die Bearbeitung der Angelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, soweit sie die reglementarischen Bestimmungen des Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehrs betrafen. Dr. Jaschke wandte gerade diesen Arbeiten seine besondere Aufmerksamkeit zu. Er erfreute sich denn auch in den Vereinsausschüssen für den Personen- und Güterverkehr wegen seiner ungewöhnlichen Sachkenntnisse und wegen seines liebenswürdigen Wesens allgemeiner Wertschätzung und Beliebtheit. Der Personenverkehrsausschuß hat auch gelegentlich seiner letzten Sitzung in Berlin vor einigen Tagen sein Bedauern über das Ausscheiden des Herrn Dr. J. ausgedrückt und betont, der Ausschuß verliere damit einen hochgeschätzten Mitarbeiter, dem er für seine außerordentlich verdienstvolle Tätigkeit und namentlich für die ständige warme Anteilnahme an allen Vereinsarbeiten und an dem Gedeihen des Vereins lebhaften Dank schulde.

Ungarn.

— Erleichterung der Zollbehandlung von Reisenden. Im Interesse der Bequemlichkeit des reisenden Publikums wird bei der ungarischen Zollbehandlung die Neuerung eingeführt, daß das Verzollen in Hinkunft ausschließlich auf den Eingangsstationen zu erfolgen hat, wo den Zollbehörden zu dieser Zweck 30 Minuten zur Verfügung stehen. Nur in Ausnahmefällen dürfen Zollbeamte den Zug bis zur nächsten Station begleiten. Gleichzeitig werden Maßnahmen getroffen, wodurch eine neuerliche Kontrolle auf den Eisenbahnstationen im Innern des Landes durch städtische Verzehrungssteuerkontrolleure beseitigt wird.

Übrige europäische Länder.

— Bevorstehende Aufhebung des Visums im Verkehr mit Dänemark. Die deutsch-dänischen Paßverhandlungen sind so weit fortgeschritten, daß die Aufhebung des Paßvisums für Reisende mit Ausnahme von Arbeitsuchenden im Laufe des März erwartet wird.

Mit der schwedischen Regierung sind ebenfalls Verhandlungen über die gegenseitige Aufhebung des Visums eingeleitet.

— Der dänische Außenhandel 1925. Der Wert der gesamten Einfuhr belief sich in Dänemark im Jahre 1925 auf 2075 Mill. Kronen, d. h. auf etwa 300 Mill. weniger als im Jahre 1924. Der Wert der Ausfuhr betrug 1948 Mill. Kronen (ein Rückgang von etwa 200 Mill. gegen das Vorjahr). Die Handelsbilanz ist demnach passiv. Immerhin ist der Einfuhrüberschuß von 127 Mill. Kronen recht bescheiden und liegt sogar unter der Vorkriegsziffer (134 Mill. im Jahre 1913). Im Jahre 1924 betrug der Einfuhrüberschuß 212 Mill. Kronen.

— Gemeinschaftsverkehr zwischen schwedischer Staatsbahn und Flugzeug. Demnächst wird zwischen der schwedischen Staatsbahn und der Flugverkehrsgesellschaft Aerotransport ein Abkommen über direkte Beförderung von Paketen und Eilgütern zwischen Stockholm, Gotenburg und Norrköping einerseits sowie den ausländischen Flugplätzen des A. B. Aerotransport andererseits abgeschlossen. Es soll mit dem Tage der Wiederaufnahme des Flugverkehrs in Kraft treten. Der Übergang von der Eisenbahn auf das Flugzeug soll in Malmö, Zentralbahnhof, erfolgen.

— Schwedens Außenhandel 1925. Der schwedische Außenhandel entwickelte sich auch im Dezember über Erwarten günstig. Während der Ausfuhrwert 117,6 Mill. Kr. ausmachte, belief sich der Wert der Einfuhr auf nur 120,3 Mill. Kr., so daß ein Einfuhrüberschuß von nur 2,7 Mill. Kr. zu verzeichnen ist. Der schwedische Außenhandel gestaltete sich in den letzten drei Jahren folgendermaßen (in Mill. Kr.):

	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr-überschuß
1923	1294,5	1142,1	152,4
1924	1424,5	1261,0	163,5
1925	1436,1	1357,1	79,0

— Der polnisch-tschechoslowakische Handelsvertrag. Am 10. d. M. wurden in Prag die Ratifikationsurkunden des provisorischen, im Februar des Vorjahres in Warschau zwischen den beiden Staaten abgeschlossenen Handelsvertrages unterfertigt.

— Bevorstehende Regelung des Eisenbahnverkehrs zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland. In absehbarer Zeit wird über die Regelung der deutschen Eisenbahnen auf tschechoslowakischem Gebiet und umgekehrt verhandelt werden. Es handelt sich hierbei vor allem um die deutschen Strecken Eger-Asch und Reichenberg-Zittau. Gleichzeitig mit dieser Regelung wird mit Deutschland ein zwischenstaatlicher Eisenba[hn-]

...schlußvertrag vereinbart werden, wodurch die Frage der ...senbahnverbindungen mit Deutschland, deren es insgesamt 33 ...bt, endgültig gelöst werden soll. Dieser Vertrag wird sich ...ohl in derselben Richtung bewegen wie der Vertrag mit Österr...eich, der nur noch unterschrieben werden muß, da die ab...hließenden Verhandlungen bereits beendet sind.

— Schwierigkeiten bei der Verstaatlichungsaktion der Privat...hnen in der Tschechoslowakei. Die Nostrifikation der im ...emden Besitz befindlichen Bahnen ist so weit fortgeschritten, ...ß nur noch e i n e Eisenbahn in Böhmen, d r e i in Mähren und ...i e r in der Slowakei zu nostrifizieren sind. In Mähren wurde ...i einigen Bahnen die Nostrifikation formell noch nicht durch...führt, obzwar sie von den betreffenden Generalversamm...ngen bereits genehmigt wurde. Während die Nostrifikation ... den böhmischen Ländern verhältnismäßig glatt vor sich geht, ...t diese Aktion in der Slowakei auf g r o ß e S c h w i e r i g...e i t e n g e s t o ß e n, weil die s c h w e i z e r i s c h e n B e...t z e r der erwähnten vier Bahnen sich bisher gegen die ...ostrifikation wehren. Auch die Verstaatlichungsaktion der ...ahnen in der Slowakei geht nur langsam vor sich, weil neben ...ridischen Schwierigkeiten auch solche finanzieller Art ent...anden sind. Die Bahnen bleiben v o r l ä u f i g i m P r i v a t...e s i t z, und der Staat wird nur den Betrieb führen.

— Die neue tschechoslowakische Staatsanleihe. Die Zeich...ungsfrist für die neue Staatsanleihe auf Grund des Umtausches ...n Eisenbahnprioritäten (siehe Nr. 5, S. 129 d. Ztg.) soll nach ...rläßlichen Mitteilungen äußerst kurz sein und wird voraus...chtlich vom 15. Februar bis zum 15. März dauern. Zur Zeich...ung werden nur Staatskassenscheine verwendet, die im Mai und ...uni fällig sind, so daß der tschechische Geldmarkt mit der An...ihe überhaupt nicht belastet wäre.

— Verdrängung der böhmischen Braunkohle vom österreichi...hen Markt. In den ersten Tagen des Februar fand in Wien ...e Hauptversammlung der österreichischen Bergwerksbesitzer ...att. In dem Rechenschaftsbericht wird erwähnt, daß im Jahre ...925 die Kohlenförderung um 250 000 t gestiegen ist. Der Ge...amtverbrauch an Kohle ist um 180 000 t g e s u n k e n. Es wird ...rner hervorgehoben, daß die böhmische Braunkohle vom ...sterreichischen Markte weiter verdrängt wurde. Die Einfuhr ...er böhmischen Braunkohle betrug im ersten Halbjahr 1925 nur ...och 172 000 t, gegenüber 224 689 t in der gleichen Zeit des ...orjahres.

— Vereinheitlichung des Oberbaues der rumänischen Staats...ahnen. Auf den 10 524 km vollspurigen Linien der rumäni...chen Staatsbahnen liegen heute nicht weniger als 48 v e r...c h i e d e n e S c h i e n e n a r t e n, während es im kleineren ...umänien der Vorkriegszeit bloß deren sieben gab. Das Gewicht ...er Schienen schwankt von 17 bis 45 kg/m, und zwar liegen in ...,84 % des Netzes Schienen von 30 kg/m Gewicht, in 18,08 % ...olche von 23,6 kg/m, in 10,77 % solche von 34,5 kg/m und in ...,19 % solche von 40 kg/m Gewicht. Insgesamt liegen also auf ...und 64 % des Liniennetzes nur vier Arten, während 36 % der ...inien 44erlei Oberbau besitzen.

...Da die Ergänzung der Schienenbestände, des Kleinzeuges, der ...eichen und Kreuzungen bei der ungeheuren Zahl der Positionen ...über 15 000) äußerst unwirtschaftlich ist, hat der Verwaltungs...at der rumänischen Staatsbahnen beschlossen, die Zahl der ...berbauarten auf v i e r zu beschränken, und zwar 34,5, 40, 45 ...nd ausnahmsweise 48,86 kg/m. Neubestellungen erfolgen nur ...och für diese Arten, von denen die Art 34,5 von den ungari...chen, die Art 40 von den früheren kleinrumänischen und die ...rten 45 bzw. 48,86 von den deutschen Reichsbahnen übernom...en wurden.

— Eisenbahnunglück in Griechenland. Wie der B. B. Ztg. ...us Athen unterm 10. d. M. gemeldet wird, entgleiste der Dienst...agen, in dem sich der Generaldirektor und einige hohe Be...mte der Staatseisenbahnen befanden, auf der Linie Athen-...arissa in der Nähe von Lamia. Der Verkehrsdirektor wurde ...etötet, ein Beamter und zwei Heizer trugen Verletzungen ...avon.

— Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen. Auch im ...ünften Monat (November 1925) des laufenden Geschäftsjahres ...aben die italienischen Staatsbahnen erhebliche Mehreinnahmen ...rzielt, und zwar 24 607 414 Lire im Personen- und 57 464 126 ...ire im Güterverkehr. Den Einnahmen des gleichen Zeitraumes ...s Vorjahres gegenüber (1924/25) belaufen sich die Mehrein...ahmen auf fast eine halbe Milliarde Lire (496 763 379 Lire, ...on welchen 176 654 208 auf den Personen- und 320 109 170 Lire ...uf den Güterverkehr entfallen).

— Eisenbahnerstreikbeschluß in Elsaß-Lothringen. Nach ...ner Meldung der B. B. Ztg. aus Paris vom 10. d. M. hat das ...ktionskomitee der Eisenbahnergewerkschaften von Elsaß-Lothringen am 9. d. M. grundsätzlich den Generalstreik beschlossen. Es wurde ein besonderer Ausschuß zur Organisation des Streikes und zur Bestimmung des genauen Datums eingesetzt. Ein Aufruf wird an die Eisenbahner gerichtet werden, mit der Aufforderung, sich geschlossen den Streikbefehlen zu fügen.

— Ladefristen in Frankreich. Nach einem neueren Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten müssen Wagen, deren Laderechtstellung dem Absender von Frachtgut spätestens bis 6 Uhr abends angezeigt worden ist, im Laufe des nächsten Tages beladen werden, wenn sie mit den zugehörigen Wagendecken bei Dienstbeginn auf dem Bahnhof zur Verfügung des Absenders stehen. Sind diese Bedingungen nicht erfüllt, so verlängert sich die Ladefrist um 24 Stunden.

— Handelsbilanz Frankreichs für das Jahr 1925. Nach der französischen amtlichen Statistik betrug der Wert der im Jahre nach Frankreich eingeführten Waren 43 980 Mill. Franken gegenüber 39 928 Mill. im Jahre 1924. Die Ausfuhr erreichte einen Wert von 45 413 Mill. Franken gegenüber 41 468 Mill. Die Handelsbilanz war daher um rund 1433 Mill. (im Jahre 1924 um rund 1540 Mill.) aktiv.

— Eisenbahn-Baupläne in Spanien. Der Minister für öffentliche Arbeiten hat in einer vor kurzem stattgehabten Ministerratssitzung die sofortige Inangriffnahme des Baues folgender Strecken in Aussicht gestellt: Ringbahn um Madrid, 70 km, Madrid-Burgos, Baeza-Utiel-Teruel-Caspe-Lérida als Verbindung mit dem französischen Eisenbahnnetz bei Saint-Chirond, Cuenca-Utiel, Zamora-Orense-Coruña, Algeciraz-Cádiz, Setenil-Jerez, Puerto Llano-Córdoba, im ganzen 1600 km.

Der Minister erklärte, daß die gegenwärtige Gliederung des Eisenbahnnetzes sehr mangelhaft sei, da sie viele, darunter einige sehr reiche Teile der Halbinsel, die sich mangels einer Eisenbahnverbindung nicht entwickeln können, ohne Anschluß lasse. Er sprach sich dafür aus, den Eisenbahnknotenpunkt Madrid durch den Bau von Umgehungsbahnen zu entlasten. Es erweise sich ferner als notwendig, eine Abkürzungsstrecke durch ausgedehnte Gebiete des Landes zu bauen, um die Umwege der Nord-Südlinie zu beseitigen. Es wird eine Eisenbahnlinie Madrid-Burgos gebaut werden, die eine Strecke von mehr als 100 km, und eine Linie Córdoba-Puertollano, die eine solche von mehr als 70 km abschneiden wird. Diese 175 km bedeuten mehr als 12 % der Gesamtlänge dieser Hauptstrecke.

Die Nebenlinie geht von Baeza aus, wo sich der andalusische Verkehr sammeln wird, und wird über Utiel, Teruel, Caspe und Lérida führen, sich sodann mit der Linie Noguera-Pallaresa vereinigen und sich an das französische Eisenbahnnetz anschließen.

Dieser große Schienenweg muß mit der Mitte Spaniens in Verbindung gebracht werden, und zu diesem Zwecke wird der Bau der Strecke Cuenca-Teruel in Angriff genommen werden, die später durch eine weitere Strecke Madrid-Cuenca vervollständigt werden soll.

Eine andere Eisenbahnlinie von in gewisser Hinsicht internationaler Bedeutung, wenn auch nicht so wichtig wie die vorerwähnte ist die, welche von Talavera de la Reina ausgehend nach Villanueva de la Serena führen wird; mit dieser Linie läßt sich eine Verkürzung von mehr als 70 km auf der Strecke Madrid-Badajoz-Lissabon erzielen.

Die Kosten dieser Arbeiten werden mit etwa mehr als 800 Millionen Pesetas veranschlagt, was jedoch den Staatshaushalt nicht belasten wird, da für diese Zwecke die vorgesehenen Zuweisungen und außerdem die Einkünfte aus dem Verkauf von Eisenbahn-Schuldverschreibungen verwendet werden sollen.

Aus dem Staatshaushalt, der für diese Zwecke 50 Millionen jährlich vorsieht, können, nach den Ausführungen des Ministers, 40 Millionen verwendet werden; ferner kann eine Anleihe von 600 Millionen Pesetas aufgenommen werden, die in 25 Jahren zu tilgen ist. Die Ausführung dieser Pläne wird die Ausbeutung der vorhandenen Bodenschätze und Wasserkräfte begünstigen und eine Belebung der Landwirtschaft, des Bergbaues und der Industrie herbeiführen, wodurch eine Erhöhung der jährlichen E i n k ü n f t e um 100 Millionen mit Sicherheit zu erwarten ist.

Um die Industrie des Königreichs zu schützen, wird man nur einheimische Unternehmen zur Ausführung der Bauten zulassen.

— Die elektrische Bahn Zumárraga-Zumaya. In Kürze wird diese Strecke, welche unter Garantie des Staates gebaut wurde, dem Verkehr übergeben werden, um eine Verbindung der Nordlinie (Madrid-Hendaya) mit der baskischen Linie (Bilbao-San Sebastian) herzustellen. Die Strecke hat eine Länge von 37 km und durchläuft ein äußerst schwieriges Gelände, so daß 20 Brücken gebaut werden mußten, die größtenteils in Eisenbeton, zum Teil auch in Mauerwerk und Eisen ausgeführt worden sind. Desgleichen mußten 29 Tunnel von einer Gesamtlänge von 4 km gebaut werden. Die Gesamtkosten der Strecke belaufen sich auf ungefähr 19 Millionen Pesetas, was etwa einem Betrage von 513 000 Pesetas für 1 km entspricht.

— Der Verkehr zwischen England und dem Festlande. Der Gedanke, durch den Bau eines Kanaltunnels einen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen England und dem europäischen Festlande zu ermöglichen, kommt nun schon seit Jahrzehnten nicht zur Ruhe. Er wird namentlich von französischer Seite immer wieder aufgegriffen, ebenso oft aber von den englischen maßgebenden Stellen aus Gründen der Landesverteidigung abgelehnt, obgleich die öffentliche Meinung, und namentlich Eisenbahnkreise, sich für ihn einsetzen, und obgleich die enge Freundschaft zwischen England und Frankreich seit dem Kriege eigentlich alle politischen Bedenken gegen eine solche Verbindung beider Länder als unerheblich erscheinen lassen müßte. Eine Erleichterung für den Verkehr zwischen England und dem Festlande, wenigstens soweit die Beförderung von Gütern in Frage kommt, bedeutet die Schaffung einer Fährverbindung. Es ist erstaunlich, daß man von dieser Möglichkeit, Eisenbahnfahrzeuge über das England vom Festlande trennende Meer zu befördern, nicht schon eher Gebrauch gemacht hat; bestehen doch an anderen Stellen derartige Verbindungen, bei denen größere Schwierigkeiten zu überwinden waren als hier. Erst die kriegerische Notwendigkeit hat es dahin gebracht, daß von dem eigens für Zwecke der Kriegführung geschaffenen Hafen Richborough, der, wegen seiner Aufgaben in geheimnisvolles Dunkel gehüllt, den Beinamen The Mistery Port führte, eine Fährverbindung nach belgischen und französischen Häfen geschaffen wurde. Aus dieser ist dann durch Verlegung des englischen Ausgangspunkts nach Harwich, aber unter Verwendung der Fähren, die für den Krieg angeschafft worden waren, die Fährverbindung Harwich-Zeebrügge entstanden. Von einer besonderen Gesellschaft, hinter der in England die Nordostbahn, in Belgien die Staatsbahnen stehen, betrieben, dient sie bis jetzt nur dem Güterverkehr, der sich zur Zufriedenheit der Gesellschaft entwickelt hat. Verträge, in die seit einiger Zeit auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft einbezogen worden ist, ermöglichen die Durchführung der Gütersendungen vom Festlande nach England und umgekehrt. Ein besonderer Wagenpark, der dem kleineren über dem Gleis freizuhaltenden Lichtraum der englischen Eisenbahnen angepaßt ist, wird für diesen Verkehr benutzt.

Im Januar hat die Fähre zum ersten Male zur Beförderung von Menschen gedient, nämlich zur Heimreise einer englischen Batterie, die aus dem Rheinlande zurückgezogen worden war. Der Transport bestand u. a. aus 44 Offizieren und Mannschaften und über 100 Pferden. Im übrigen werden meist Lebensmittel, Obst und Gemüse aus Italien und Frankreich, auch aus der Schweiz usw., aber auch große Mengen Kraftwagen aus italienischen Fabriken mit der Fähre nach England gebracht, und in der Gegenrichtung werden häufig auf ihr Eisenbahnwagen übergeführt, die von Frankreich aus, namentlich von der Internationalen Schlafwagengesellschaft, in englischen Wagenbauanstalten bestellt worden sind. Vereinzelt dürfte die Beförderung von Personenwagen von Deutschland nach England auf der Fähre dastehen, die kürzlich vorgekommen ist; es handelte sich dabei um die Überführung von Wagen für die Südafrikanischen Staatsbahnen, die, von den Linke-Hofmann-Lauchhammer-Werken erbaut, in England mit ihrer elektrischen Ausrüstung versehen werden sollen. Ihr Transport bot insofern noch eine Besonderheit, als ihre Radsätze das Maß der Kapspur (1,067 m) haben und die Wagen daher für die Fahrt nach England auf einstweilige Radsätze in Vollspur gesetzt werden mußten.

Die Nachricht aus Frankreich, die Nordostbahn wolle einen weiteren Dampfer zur Verstärkung des Verkehrs Harwich-Zeebrügge für den Personenverkehr einstellen, wird von maßgebender Seite als unzutreffend bezeichnet. Zu gleicher Zeit wird in derselben französischen Quelle berichtet, daß auch die englische Südbahn einen Fährverkehr zwischen Calais und Dover einrichten will; da der wichtigste Verkehrszweig dieser Eisenbahn im Gegensatz zu den anderen englischen Eisenbahngesellschaften der Personenverkehr, und zwar gerade derjenige zwischen England und dem Festlande, ist, so wird voraussichtlich auch die Fähre der Südbahn dem Personenverkehr dienen. Die Nordostbahn glaubt dann augenscheinlich, diesem Wettbewerb dadurch begegnen zu müssen, daß sie auch einen Personenverkehr mit Hilfe einer Fähre einrichtet.

Man sollte meinen, daß die Kreise, die für den Kanaltunnel eintreten, die Entwicklung des Fährverkehrs mit scheelem Auge ansehen, aber das Gegenteil ist der Fall. Sie glauben, daß jede Förderung des Verkehrs zwischen England und dem Festland ihren Bestrebungen zugute kommt, indem das Bedürfnis für einen Tunnel um so dringender wird, je lebhafter sich der Verkehr zwischen beiden Ufern entwickelt.

Wiederholt ist auch der Plan erwogen worden, die Ostküste von England, etwa von Hull aus, mit Gotenburg, also den nordischen Ländern, durch eine Eisenbahnfähre zu verbinden, ebenso oft wie erwogen ist dieser Plan aber wieder zurückgestellt worden. Die hohen Kosten eines solchen Betriebes, die in keinem Verhältnis zu den Bedürfnissen des Verkehrs zwischen England einerseits, Schweden und seinem Hinterland anderseits stehen, sind jedenfalls das Hindernis, das einer solch Verbindung im Wege steht; die technischen Schwierigkeite die dabei auftreten, würden zu überwinden sein.

Fremde Erdteile.

— Die Chinesische Ostbahn bildete bekanntlich vor kurz Zeit den Gegenstand eines Streits zwischen Rußland und Chin Sie ist seinerzeit mit russischem Gelde erbaut und wird au von russischer Seite betrieben, steht aber unter chinesisch Aufsicht. Die Chinesen verlangten nun, daß ihre Truppen a dieser Eisenbahn unentgeltlich befördert würden, und griff in den Betrieb ein. Auf Grund eines Abkommens aus de Jahre 1924 wurde von der anderen Seite geltend gemacht, da die Eisenbahn sowohl betrieblich wie wirtschaftlich ein sel ständiges Unternehmen sei und China die unentgeltliche B förderung der Truppen nicht verlangen könne. Außerdem tr der Leiter der Eisenbahn den Einmischungen der Chinesen den Betrieb entgegen; er wurde infolgedessen mit einigen sein Beamten verhaftet. Die Sowjetregierung trat sehr tatkräft auf und erreichte auch die Befreiung der Gefangenen, ohne da es, wie man gefürchtet hatte, zu einem Krieg kam (vgl. Nr. S. 130 d. Ztg.). Verhandlungen, die sich an die angedeutet Streitigkeiten anschlossen, führten zu einem Abkommen, a Grund dessen wieder ein geregelter Betrieb auf der Ostbal eingeführt worden ist und in dem China anerkennt, daß es f seine Truppentransporte Zahlung leisten muß. — Die Chin sische Ostbahn, eine Breitspurbahn mit 1,525 m Spurweite, fül in 2566 km Länge quer durch die nördliche Mandschurei na Wladiwostok; ursprünglich gehörte zu ihr noch die bei Charb abzweigende Eisenbahn nach Dalni, doch wurde diese nach de russisch-japanischen Krieg an Japan abgetreten. Die Eise bahnen jener Gegend bilden häufig den Gegenstand von Streit keiten, an denen Japan wegen seiner Interessen in der Man schurei immer stark beteiligt ist.

— Schnellzüge in Tunesien. Im Einvernehmen mit dem M nisterium der öffentlichen Arbeiten hat die Tunesische Eise bahngesellschaft in Aussicht genommen, auf der Strecke Tun- Ghardimaon, also bis zur Grenze von Algerien, einen Schne zugverkehr einzurichten, durch den eine beschleunigte Verb dung zwischen Tunis und Algier geschaffen werden soll. F ihre Südstrecke Tunis-Susa-Sfase und für diejenige nach F laat-Djerda hat die Gesellschaft, zunächst als erste Lieferu eine Anzahl Wagen mit Schlaflagern beschafft.

— Wassermangel bei der Bahn Thiès-Kayes-Niger. Über großen Schwierigkeiten und Mängel im Betriebe dieser fran schen Kolonialbahn hatten wir unsere Leser in Nr. 25 v 18. Juni v. J., S. 706, eingehend unterrichtet. Nach einer M teilung der „Dépèche Coloniale et Maritime" vom 19. Novemb v. J. leidet die Bahn jetzt in großem Umfange, besonders in d Abschnitt Thiès-Kayes, empfindlich an Wassermangel. In Gu guinéo z. B., einer wichtigen Station, wo die Zweigbahn na Kaotack abgeht, gibt es keinen Tropfen Wasser, und um Lokomotiven mit Wasser zu versorgen, müssen besond Wasserwagen dahin gefahren werden, was natürlich Zeit u Geld kostet und besondere Fahrzeuge erfordert. Außerdem das Wasser, das entlang der Bahn beschafft werden kann, v schlechter Beschaffenheit; es ist stark kalkhaltig und erzeu in den Heizrohren des Lokomotivkessels Kesselsteinbildung die zu starkem Verschleiß oder sogar zu Unfällen Veranlassu geben. Dieser Zustand wird von der Verwaltung als schw Last empfunden; um zu verhüten, daß z. B. bei den im Ja 1925 mit einem Kostenaufwand von 18 826 000 Franken n beschafften 51 Lokomotiven die Kessel in kurzer Zeit unbrau bar werden, ist Abhilfe dringend notwendig. Man hat, außer die Reinigung des Wassers, an die Einführung von Dies motoren für den Zugdienst gedacht, die Wasser nur in ringem Umfange zur Abkühlung verbrauchen und anderers Brennstoffe kolonialen Ursprungs, z. B. Öl aus Erdnüssen o Palmöl verwenden können. Seit geraumer Zeit werden Un suchungen in dieser Richtung angestellt und der Gene gouverneur will demnächst einen Wettbewerb zur Gewinnu einer Lokomotive mit Dieselmotor veranstalten, der den Bedü nissen des Betriebes der Linie Thiès-Kayes-Niger besonders gepaßt ist.

— Eisenbahnbetrieb in Tunneln. Auf der Chesapeake u Ohio-Eisenbahn sind durch das Bergwerksamt der Vereinig Staaten Untersuchungen über die Zusammensetzung der G und die Wärme in Eisenbahntunneln angestellt, um auf die Wege Mittel zu finden, durch die die Belästigung der Lokomo mannschaften durch Rauch abgeschwächt oder gar beseitigt w den könnten. Die Tunnel, in denen die Versuche angest wurden, waren bis etwa 1350 m lang; in einem der läng betrug die Steigung 1 : 77, und in diesem herrschten info

ssen in bezug auf die Verunreinigung der Luft mit Rauch- nd anderen Gasen die ungünstigsten Verhältnisse. Die Wärme urde an verschiedenen Stellen des Führerstands gemessen, und benso wurden an verschiedenen Stellen Luftproben entnommen. er Kohlensäuregehalt der Luft ergab sich als verhältnismäßig edrig, die Belästigung der Lokomotivmannschaften und die hwierigkeiten beim Atmen waren mehr auf die Rauchbeimen- ungen zur Luft zurückzuführen. Um Abhilfe zu schaffen, urde auf dem Führerstand ein Lüfter eingebaut, der, von einer einen Dampfturbine angetrieben, Luft an einer 60 cm über er Gleismitte liegenden Stelle ansaugt und sie der Lokomotiv- esatzung ins Gesicht bläst. Bei starker Rauchbelästigung er- iesen sich auch Atmungsgeräte in handlicher Größe als zweck- äßig. Um die Hitze im Führerstand herabzusetzen, wird eine ärmeschützende Verkleidung der nach dem Führerstand zu eiliegenden Kesselteile empfohlen. Auch die Anordnung von lenkflächen, die den Rauch aus dem Schornstein über den ührerstand nach hinten führen, scheint den Erfolg zu haben, aß die Hitze für die Lokomotivmannschaften wenig lästig wird.

— Zusammenarbeiten von Staats- und Privatbahnen in Kanada. Seit vor sieben Jahren die kanadische Nordbahn, die rand Trunk- und die Grand Trunk Pacific-Eisenbahn ver- aatlicht und zu einem einheitlich betriebenen Netz zusammen- eschlossen worden sind, sind die kanadischen Staatsbahnen ne schwere Last für den Staatshaushalt geworden. Der rund dafür wird darin gesehen, daß Kanada im Verhältnis zu iner Besiedelung zu viele Eisenbahnen hat, daß namentlich viele Doppelverbindungen bestehen. Die Ostküste ist mit er Westküste durch drei durchgehende Eisenbahnen verbunden, e sich wiederholt berühren. Für zwei solche Eisenbahnen ist enügender Verkehr vorhanden, aber auf drei verteilt, reicht nicht aus, um jeder von ihnen genügend zu tun zu geben. m die Mißstände zu beseitigen, die durch den nutzlosen Wett- ewerb zwischen den Staatsbahnen mit ihren zwei Ost-West- recken und der dritten durchgehenden Eisenbahnverbindung er kanadischen Pacific-Eisenbahn, der einzigen, neben der aatsbahn erhalten gebliebenen Privatbahn, entstehen, ist euerdings aus Betriebs- und Verkehrsbeamten beider Eisen- hnunternehmen ein ständiger Ausschuß gebildet werden, der aßnahmen zur Erzielung von Ersparnissen erörtern soll. Zu- ächst hat er sich mit den Fahrplänen der Strecken zwischen ttawa und Toronto und zwischen Ottawa und Montreal be- häftigt und dabei eine Anzahl überflüssige Zugverbindungen sgemerzt, wodurch allein schon 180 000 Pfund im Jahre er- part werden sollen. — Die Höhe der Schuldenlast, die Kanada urch die Schaffung seines Staatsbahnnetzes auf sich genommen at, steht heute noch nicht fest, aber der Staatsbahnbetrieb hat lein durch Vorschüsse und durch Zinsen für Schuldverschrei- ungen die Staatskasse bis jetzt mit 140 Mill. Pfund belastet. er kanadische Steuerzahler hat für diese Ausgaben aufzu- ommen, und selbst wenn seine Belastung durch die nunmehrige usammenarbeit erleichtert wird, so wird es doch geraume Zeit auern, ehe ein fühlbarer Erfolg für den Staatshaushalt er- eicht wird. Die gesetzgebenden Körperschaften haben bei ösung der Aufgaben, die ihnen die Herstellung des wirtschaft- chen Gleichgewichts bei den Staatsbahnen aufgab, versagt, und an hofft nun, daß die Leiter der beiden Eisenbahnunter- ehmen, die die einschlägigen Verhältnisse übersehen und be- errschen, einen Ausweg aus den bisherigen und gegenwärtigen chwierigkeiten finden werden.

Wasserverkehr.

— Der deutsche Seehafenverkehr über dem Vorkriegsstand. achdem der Verkehr der 19 wichtigsten deutschen Seehäfen ach einer stetigen Aufwärtsentwicklung seit 1919 im Jahre 1924 ieder 97,7 % seines Vorkriegsumfanges erreicht hatte, ist im ergangenen Jahr die Verkehrszahl von 1913 um 6,5 % überroffen worden. Es sind in den betreffenden Häfen im Laufe es Jahres 48 371 Schiffe mit 33 193 000 N.-R.-T. eingelaufen und 714 Fahrzeuge mit 33 516 000 N.-R.-T. abgegangen, und zwar ntfielen auf den Nordseeverkehr einkommend 80,9 % und aus- ehend 80,8 % der Gesamttonnage. Der verbleibende Rest urde von den Ostseehäfen bestritten. Hamburg steht mit inem Gesamtverkehr (ein- und ausgehend) von 31 596 Schiffen it zusammen 33 626 000 N.-R.-T. an der Spitze der deutschen äfen. Ihm folgen an zweiter, dritter bzw. vierter Stelle remen mit 7236 Fahrzeugen von 7 827 000 N.-R.-T., Emden mit 118 Schiffen von 3 615 000 N.-R.-T. und Stettin mit 6728 Schiffen on 3 305 000 N.-R.-T. Erfreulicherweise vermochte die deutsche lagge im vergangenen Jahre in den einheimischen Häfen eiteren Boden zu gewinnen. Ihr Verkehrsanteil, der sich 1913 uf über 60 % des Gesamtverkehrs belief, erhöht sich gegen- ber dem Vorjahre um 16 % auf 48 % des Gesamtverkehrs und ückte damit ein beträchtliches Stück an die Vorkriegszahl eran.

— Hamburgs Seeschiffsverkehr. Im Monat Januar d. J. sind im Hamburger Hafen angekommen: 1926: 1030 Seeschiffe mit 1 291 044 N.-R.-T., davon 859 Dampfschiffe; 1913: 1037 Seeschiffe mit 1 075 055 N.-R.-T., davon 811 Dampfschiffe.

Abgegangen: 1926: 1127 Seeschiffe mit 1 285 686 N.-R.-T., davon 871 Dampfschiffe; 1913: 1104 Seeschiffe mit 1 108 489 N.-R.-T., davon 874 Dampfschiffe.

Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge 599 Schiffe mit 552 112 N.-R.-T., die britische Flagge 181 Schiffe, die niederländische Flagge 79 Schiffe.

Von den abgegangenen Schiffen führten die deutsche Flagge 677 Schiffe mit 538 325 N.-R.-T., die britische Flagge 178 Schiffe, die niederländische Flagge 95 Schiffe.

— Bremischer Seeschiffsverkehr im Januar 1926. Im Januar 1926 ging der bremische Seeschiffsverkehr erheblich zurück, nicht nur gegenüber den letzten Monaten, sondern auch gegen den Januar 1925. Es ist das nicht nur auf die Eissperre in der Ostsee, sondern offenbar auch auf die weitere Verschlechterung der allgemeinen Wirtschaftslage zurückzuführen.

Der Seeschiffsverkehr für bremische Rechnung erreichte im Januar 1926 in Ankunft und Abgang zusammen 845 587 N.-R.-T. gegen 1 009 076 N.-R.-T. im Dezember und 1 030 346 N.-R.-T. im November 1925 sowie 963 401 N.-R.-T. im Januar 1925. — Es kamen an im Januar d. J. 319 Schiffe mit 399 098 N.-R.-T. gegen 350 Schiffe mit 491 426 N.-R.-T. im Januar 1925 und 421 Schiffe mit 408 287 N.-R.-T. im Januar 1913. Es gingen ab im Januar d. J. 309 Schiffe mit 446 489 N.-R.-T. gegen 338 Schiffe mit 472 675 N.-R.-T. im Januar 1925 und 422 Schiffe mit 433 804 N.-R.-T. im Januar 1913.

— Bedeutende Abschwächung des Verkehrs der Elbeschiffahrts-Gesellschaft. Infolge der durch ungünstige Witterungsverhältnisse bedingten frühzeitigen Einstellung des Verkehrs auf der Elbe hat die genannte Gesellschaft im abgelaufenen Jahre eine wesentliche Einbuße an Einnahmen erlitten. Während im Dezember 1924 rund 62 000 t befördert wurden, betrug die Gütermenge im Dezember des abgelaufenen Jahres nur 17 000 t. Im Hinblick auf die äußerst günstige Rübenkampagne schätzt man in tschechischen Kreisen die an die Bahn verlorenen Transporte auf 55 000 t und den hierdurch entstandenen Abgang an Frachten auf mindestens 4 500 000 Kc.

— Verkehr über Hoek van Holland-Harwich. Die Schiffe der Great Eastern Railway beförderten im Jahre 1925 zwischen Hoek van Holland und Harwich insgesamt 134 382 Reisende, und zwar von Hoek nach Harwich 63 487, von Harwich nach Hoek 70 895 Personen. Der beste Monat war diesmal der Juli, in welchem 11 747 Personen nach dem Festlande, 7532 nach England fuhren, insgesamt also 19 279 Personen befördert wurden. Der Verkehr nach England war für sich im August mit 9273 Reisenden der beste. Am geringsten war der Verkehr im Februar (3073 nach England, 3893 nach dem Festlande, insgesamt also 6966 Reisende. Im Jahre 1924 hatte der Verkehr 130 662, im Jahre 1913 121 166 Personen betragen.

— Ein Junktim zwischen einem tschechischen und österreichischen Donaulandungsplatz. Nach einer Meldung der „Wiener Neuesten Nachrichten" ist die tschechische Regierung bemüht, den Landungsplatz am Donauufer in Preßburg zu einem Donauhafen auszubauen. Mit Rücksicht auf die hohen Kosten schreiten die Arbeiten nur sehr langsam vorwärts. Vor einiger Zeit hat die tschechische bei der österreichischen Regierung ein Ansuchen um Verpachtung eines Landungsplatzes in Wien an die tschechische Donauschiffahrt-A.-G. eingebracht. Die österreichische Regierung stellt sich auf den richtigen Standpunkt, daß der tschechischen Schiffahrt der gewünschte Wiener Landungsplatz verpachtet werden wird, wenn gleichzeitig der Landungsplatz der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft in Preßburg durch Abschluß eines Pachtvertrages auf längere Zeit gewährleistet wird.

— Italienische Schiffahrtslinien. Am 1. Januar d. J. wurden die bis jetzt von den italienischen Staatsbahnen betriebenen Schiffahrtslinien zwischen dem Festland und den Inseln Sardinien und Sizilien: Civitavecchia-Terranova mit Nebenlinie Terranova-Golfo Aranci-La Maddalena und Neapel-Palermo mit Anschluß an die Schiffahrtslinie Palermo-Trapani-Tunis an Privatgesellschaften abgetreten. Den Betrieb der Linie Civitavecchia-Terranova hat die Gesellschaft „Transatlantica italiana", den der Linie Terranova-Golfo Aranci-La Maddalena die Gesellschaft „Sommaruga" und jenen der Linie Neapel-Palermo die Schiffahrtsgesellschaft „Florio" übernommen. Mit sämtlichen drei Schiffahrtslinien ist ein direkter Verbandsverkehr für Personen und Güter vorgesehen worden.

Für die Meeresüberfahrt Neapel-Palermo werden nachstehende Beträge den gewöhnlichen Eisenbahnfahrpreisen zugeschlagen: 1. Kl. 122 Lire; 2. Kl. 76,50 Lire, 3. Kl. 26,50 Lire.

Kraftwagenverkehr.

— Eine staatliche Kraftwagenlinie in Dänemark. Wie schon auf S. 1388 des vor. Jahrg. d. Ztg. mitgeteilt, wird am 1. April der Betrieb der Apenradener Kreisbahnen, die seit vielen Jahren mit immer erheblicheren Fehlbeträgen arbeiten, eingestellt. Es besteht nun die Absicht, eine staatliche Kraftwagenlinie Rothenburg (Röde-Kro)-Lügumkloster einzurichten. Diese Linie soll bis zur Fertigstellung der neuen Eisenbahnlinie Bredebro-Lügumkloster-Rothenburg verkehren, d. h. voraussichtlich bis zum Jahre 1928.

Ausstellungen und Messen.

— Erleichterungen für den Besuch der Breslauer Frühjahrsmesse. Für die vom 7. bis 9. März stattfindende Breslauer Frühjahrsmesse zeigt sich auch in Polen lebhaftes Interesse. Zur Erleichterung des Besuches hat die polnische Regierung sich dazu verstanden, „Kaufmannspässe" zum Preise von 25 Zloty zu bewilligen, während von den deutschen Konsulaten die Einreiseerlaubnis ausnahmsweise gegen Entrichtung einer Gebühr von 5 RM erteilt wird.

Rechtspflege.

— Inwieweit kann bei Aufgabe im fahrenden Zuge eine den Vorschriften über die Deklaration von Kostbarkeiten in der Form nicht völlig entsprechende Erklärung ausreichend sein? Haftungsbeschränkungen für Kostbarkeiten, die infolge der Geldentwertung praktisch zu einer Haftungsfreiheit der Bahn führten, sind nicht etwa stillschweigend aufgehoben, sondern unterliegen der Aufwertung. Grundsätze für diese Aufwertung. (Rg. 11. 11. 1925. — I 40/1925 — München.) Der Kl. ist in der Nacht vom 26. zum 27. März 1923 auf der Strecke Berlin-Wien vor Passau ein als Reisegepäck aufgegebener Koffer abhanden gekommen. Sie benutzte mit ihrem Ehemann den Schlafwagen und führte mehrere Koffer als Handgepäck mit sich. Das Zugpersonal beanstandete ihr Handgepäck als übermäßig und verlangte, daß einer der beiden größeren Koffer als Reisegepäck aufgegeben werde. Der Ehemann der Kl., der für diese die Verhandlung führte, fügte sich schließlich dem Verlangen der Beamten und gab während der Fahrt den später abhanden gekommenen Koffer als Reisegepäck auf. Als der Zug in Passau eintraf, fehlte der Koffer. In ihm befanden sich nach Angabe der Kl. eine Chinchillapelerine und ein Blaufuchskragen, ferner Damenkleidung und Damenwäsche sowie kleinere Bedarfsgegenstände. Der Wert der Sachen am 26. März 1923 wird von der Kl. auf 216¾ Millionen österreichischer Kronen beziffert und Erstattung dieses Betrages nebst Zinsen begehrt.

Die Bekl. hält sich hierzu nicht für verpflichtet, weil es sich danach um Kostbarkeiten gehandelt haben würde, die nicht ordnungsmäßig deklariert worden seien. Während das Landgericht diesen Einwand für durchgreifend erachtete und die Klage abwies, erkannte das Oberlandesgericht den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt an.

Aus den Gründen: Das Berufungsgericht läßt dahingestellt, ob der abhanden gekommene Koffer als Kostbarkeit zu gelten hat, weil nach seiner Ansicht auf alle Fälle die Deklarierung als solche ordnungsmäßig war. Auch die weitere Frage, die nach dem Vorbringen der Kl. in Betracht kam, ob es nämlich der Eisenbahn wegen eigenen Verschuldens (Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit) nach § 35 Abs. 2 Schlußsatz EVO. verwehrt ist, sich auf die Beschränkung ihrer Haftung nach der Ausführungsbestimmung zu § 35 EVO. zu berufen, entscheidet der Vorderrichter nicht. Hierzu hatte die Kl. behauptet, daß der Koffer unter Mitwirkung von Bahnangestellten gestohlen worden sei, und ferner, daß mindestens die Bahn durch Unterlassung der nötigen Aufsicht ein grobes Verschulden treffe. Das Berufungsgericht geht hierauf nicht ein, weil es annimmt, daß bei der ungeheuren Entwertung der Papiermark ein Festhalten an den Haftungsgrenzen von 150 ℳ für das Kilogramm und von 2000 ℳ für die ganze Sendung gegen Treu und Glauben verstoßen würde und daher die vertragsrechtliche Beschränkung der Ausführungsbestimmungen „als stillschweigend aufgehoben" zu erachten sei.

Gegen beide Annahmen des Vorderrichters, ordnungsmäßige Deklarierung und stillschweigende Aufhebung der Haftungsbeschränkungen, wendet sich die Revision.

1. Nach der Beweisaufnahme des zweiten Richters haben sich die Vorgänge bei Aufgabe des Koffers als Reisegepäck folgendermaßen abgespielt: Der Zugrevisor St. und der Schaffner P. forderten die Kl. auf, den Koffer als Reisegepäck aufzugeben. Der Ehemann H. lehnte dies zunächst mit der Begründung ab, der Koffer enthalte „wertvolle Gegenstände". Man verlangte dann von ihm, daß er andernfalls eine Fahrkarte II. Klasse nachlöse. Daraufhin erklärte sich H. bereit, den Koffer aufzugeben. Während der Fahrt holte der Wagenaufseher G. d Koffer aus dem Abteil und übergab ihn in Gegenwart des v St. über die Sachlage unterrichteten Zugführers dem Pac meister zur Nachbehandlung als Reisegepäck. Später händig der Wagenaufseher dem Ehemann H. den Gepäckschein a Darin fehlte die Angabe, daß der Koffer Kostbarkeiten enthal

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß die Angaben d Ehemanns H. als genügende Deklaration anzusehen seien. Hi gegen lassen sich durchgreifende Bedenken nicht erheben. I besondere genügt nach der Ausführungsbestimmung 2 c zu § EVO. an Stelle der Wertangabe auch die Erklärung, daß Gepäckstücke Kostbarkeiten enthalten. Damit ist aber nic gesagt, daß der Ausdruck „Kostbarkeiten" unbedingt und un allen Umständen angewendet werden müsse. Zwar wird es allgemeinen nicht ausreichen, wenn der Reisende bei Aufga des Gepäckstückes lediglich bemerkt, der Koffer habe ei wertvollen Inhalt. Dazu wäre der Ausdruck viel zu unbestim und jede Grenzziehung unmöglich gemacht. Aber die Sachla kann doch so sein, daß dem Bahnbeamten aus den Erklärung des Reisenden klar erkennbar wird, daß Kostbarkeiten im ba technischen Sinne gemeint sind. So liegt nach der Annahme Berufungsgerichts der Fall hier. Nach den Feststellungen Tatrichters, gegen die die Revision vergeblich anzukämp sucht, waren die beiden Bahnbeamten St. und P. „ausdrückl über das Vorhandensein wertvoller Gegenstände aufgeklä worden und sie wußten, daß die Eheleute H. „nicht etwa Sparsamkeit, sondern nur des wertvollen Inhalts wegen" Koffer nicht aus der Hand geben wollten. Allerdings hat das Gepäckstück abfertigende Beamte, der Packmeister, hier nichts gewußt. Allein es handelt sich um eine Gepäckaufg im fahrenden Zuge. Zu dem Packwagen hatte H. keinen Zutr Unter diesen Umständen muß aber die Erklärung gegenüber beiden Beamten St. und P. genügen. Der Kostbarkeitsverm im Gepäckschein hat nur Beweiswert. Vorliegend ist der weis ordnungsmäßiger Deklarierung nach Annahme des T richters in anderer Weise geführt worden.

2. Als begründet erweist sich dagegen der zweite Revisio angriff. Für die Annahme einer stillschweigenden Aufhebu der Haftungsbeschränkung bei Kostbarkeiten vermag das O landesgericht nur anzuführen, daß andernfalls die Bahn ge Treu und Glauben handeln würde. Diese Begründung ist ni überzeugend. Der Eisenbahnfrachtvertrag wird abgeschlos auf Grund gehörig veröffentlichter Tarife (RGZ. Bd. 99, S. 2 Änderungen werden in gleicher Weise bekanntgemacht. D gehören auch die Ausführungsbestimmungen. Die Annal stillschweigender Änderungen ist mit dem Wesen des Eisenba verkehrsrechts schlechthin unverträglich. Der Massenverk der Eisenbahn erfordert einen typischen Inhalt der Vertr Dieser muß in seinen Grundzügen im voraus und allgen erkennbar feststehen und das läßt sich nur durch die Veröff lichung der Tarife und Beförderungsbedingungen erreic Für die Annahme stillschweigender Änderungen ist dann k Raum. Um so weniger läßt sich hier eine solche Annal halten, als auch die Eisenbahn ihrerseits damals in ih Tarifen noch an den Papiermarksätzen festgehalten hat und im Herbst 1923 zu Meßzahlen und zu Goldmarksätzen übe gangen ist (zu vgl. insbesondere Dtsch. Eisenbahn-Perso und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Oktober 1922 mit Nachtrag vom 1. September 1923 und Nachtrag XIX vom 1. Noven 1923). Daß die Eisenbahn gerade zu jener Zeit, als sie se mit Verlust arbeitete und Eisenbahndiebstähle an der Ta ordnung waren, auf die Haftungsbeschränkungen bei Kost keiten „stillschweigend" verzichtet haben sollte, ist also deshalb eine Unterstellung, für die es an jeglichem Grunde f

Eine unbeschränkte Haftung der Eisenbahn würde sich dann ergeben, wenn es sich entweder überhaupt nicht um K barkeiten handeln sollte oder wenn Vorsatz oder grobe F lässigkeit in dem von der Kl. behaupteten Sinne vorläge. N beiden Richtungen hin ist bisher in tatsächlicher Beziel nichts festgestellt worden. Insbesondere hat das Berufu gericht zur Kostbarkeitsfrage die von der Bekl. bestritt Angaben der Kl. über den Kofferinhalt nur einstweilen als v unterstellt. . . .

3. Sollte sich ergeben, daß es sich um Kostbarkeiten ha und ein Wegfall der Haftungsbeschränkung nach § 35, Ab Schlußsatz EVO. nicht in Betracht kommt, so würde damit keineswegs gesagt sein, daß es bei dem damals geltenden Hö betrag von 2000 Papiermark sein Bewenden behalten mi Die Bekl. weist selbst in der Revisionsbegründung darauf daß eine Aufwertung dieser heute überhaupt nicht mehr stellbaren Summe zu erwägen sei, falls sie geschuldet w Hierher gehört auch, daß die Bahn vergleichsweise der Kl 2. Mai 1923 5 Millionen, am 23. Juni 1923 10 Millionen Mark geboten hat. Bereits in dem Urteil vom 10. Dezember I. 583. 23 (in dem hier einschlagenden Teil in RGZ. Bd. S. 299, nicht mit abgedruckt) hat der Senat für einen ähn liegenden Fall sich für die Zulässigkeit der Aufwertung au

sprochen. Nach den dort in Frage kommenden allgemeinen Speditionsbedingungen war die Haftpflicht auf den Höchstbetrag von 1 ℳ für das Kilogramm Rohgewicht beschränkt. Nachdem zunächst dargelegt worden war, daß diese Bestimmung an sich keinen Verstoß gegen die guten Sitten enthalte, fährt das Urteil fort:

„Wohl aber würde sich der Kl. mit Recht darüber beschweren, daß die Aufwertung unterblieben sei. Die zuerkannten 1900 Papiermark bedeuten zur Zeit der letzten mündlichen Verhandlung und des Urteils im zweiten Rechtszuge (23./30. Oktober 1923) keinen wirtschaftlich zu beachtenden Wert mehr. Ein solcher Schadensersatz würde mit den Anforderungen von Treu und Glauben nicht im Einklang stehen. Er müßte unter billiger Berücksichtigung der Belange beider Teile aufgewertet werden."

Die gleichen Erwägungen sind gegebenenfalls auf den vorliegenden Fall anzuwenden. Das Flüssigwerden des allgemeinen Wertmessers mußte ein Flüssigwerden der in Zahlengrößen eben dieses Wertmessers ausgedrückten Haftungsgrenzen zur Folge haben. Allerdings darf nicht außer acht gelassen werden, daß — bei Anwendbarkeit der Haftungsbeschränkungen — die Geldentwertung billigerweise (§ 242 BGB.) nicht dazu führen kann, der Kl. eine günstigere Stellung einzuräumen, als sie bei einer Geltung wertbeständiger Haftungsgrenzen bestenfalls eingenommen haben würde. Ohne weiteres erhellt hiernach, daß — bei Anwendbarkeit der Haftungsbeschränkungen — die Haftsumme 2000 RM keinesfalls überschreiten könnte. Aber auch dieser Betrag würde nicht unerheblich zu hoch sein. Die Haftungshöchstsumme muß vielmehr, entsprechend dem Billigkeitsgrundsatz des § 242 BGB., in einem gewissen Verhältnis bleiben zu dem Betrage, der sich ergibt, wenn man die seit März 1920 gültige Haftungshöchstsumme für Reisegepäck nach allgemeinen Grundsätzen aufwertet, und zu der heute geltenden Haftungshöchstsumme für Kostbarkeiten im Reisegepäck. Letztere beträgt, wie erwähnt, seit dem 1. November 1923 30 Goldmark für das Kilo und 300 Goldmark für die ganze Sendung und seit dem 6. April 1925 ebensoviel Reichsmark. Die 2000-Papiermarkgrenze ferner führt nach dem Stande der Goldmark zur Zeit ihrer Festsetzung, dem 1. März 1920, zu einem Betrag von rund 85 Goldmark und nach Zeiler („Vergleichungstabellen") zu einer Summe von 264 Goldmark. Dabei darf indessen nicht außer acht gelassen werden, daß der Verkehr zu Anfang des Jahres 1920 noch weit davon entfernt war, mit Goldmark zu rechnen, daß außerdem die Bewertung der Mark nach Goldmark zu jener Zeit verschiedentlich eine weitgehende Besserung aufwies (günstigster Stand vom 25. Mai 1920: 8,27), und vor allem, daß überhaupt der Inlandswert der Mark gerade im Jahre 1920 noch ganz erheblich höher war als es nach dem Dollarstand erschien. Somit wird — gegebenenfalls — unter Berücksichtigung aller dieser Umstände bei Vornahme der Aufwertung ein billiger Ausgleich der beiderseitigen Belange zu suchen und für den Fall der Anwendbarkeit der Haftungsbeschränkungen eine wesentlich niedrigere Aufwertung zuzubilligen sein, als sie das Berufungsgericht der Klägerin zuerkannt hat. Dr. Sp.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 176.)

— **Grundkarten der deutschen Wirtschaft.** 1. Der Gesamt-Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen 1913 und 1922; 2. Seehafenverkehr und Binnenschiffahrt im Deutschen Reich 1913 und 1922. Dargestellt auf Grund der Statistik des Deutschen Reichs von Prof. Dr. Tiessen. 1925. Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61. In Umschlägen. Preis je 25 ℳ.

Jeder der beiden Umschläge enthält drei Karten in der Größe von 124 × 110 cm, die als Wandkarten gedacht sind. Ihr Maßstab ist 1 : 1 000 000. Sie sind in mehrfarbigem Steindruck hergestellt. Je eine der drei Karten gibt den Stand des Jahres 1913, die zweite den des Jahres 1922 wieder, während die dritte als „Differenzkarte" alle Veränderungen des Standes von 1922 gegen 1913 darstellt.

Der Verfasser hat sich zum Ziel gesetzt, die Beziehungen der Wirtschaft zum Eisenbahnverkehr und zu dem Verkehr aller wichtigen Wasserstraßen und Häfen und damit auch zum Seeverkehr in allen Zusammenhängen zeichnerisch darzustellen. Er will damit ein Hilfsmittel für alle in der Wirtschaft tätigen Kreise schaffen sowie ein Unterrichtsmittel für jede Forschung, die sich mit diesen Zusammenhängen beschäftigt. Er hofft damit zugleich in anschaulicher Form einen Wegweiser dafür zu geben, wo die Bestrebungen zum Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft einzusetzen haben.

Als Mittel der Darstellung bedient er sich des Verfahrens der „Einheitslinien" oder „Verkehrslinien", d. h. er stellt die Menge und die Beförderungsrichtung der auf den Eisenbahnen, auf den Wasserstraßen und zur See beförderten Güter, für jede Strecke bis auf die Einheit von 250 000 t, durch verhältnismäßig starke Linien dar. Durch Pfeile wird die Hauptrichtung des Verkehrs und der Gegenbewegung dargestellt. Die zahlenmäßigen Unterlagen für die Darstellung der Linien sind der Statistik des Deutschen Reiches entnommen. Außer den Einheitslinien zeigt die Jahreskarte für den Eisenbahngüterverkehr die Verkehrsbezirke der „Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen" und zwar sowohl die Inlands- wie die Auslandsbezirke, während die Karten für den Seehafen- und Binnenschiffahrtsverkehr die Häfen nach Handelskammerberichten und der Statistik des Deutschen Reiches darstellen, und zwar in der Form von Kreisen. Die Bedeutung jedes einzelnen Verkehrsbezirkes nach der Gesamtmenge des auf ihn entfallenden Eisenbahngüterverkehrs und die Bedeutung jedes einzelnen See- und Binnenhafens nach der Menge der zur See, auf den Binnenwasserstraßen und (z. T.) mit der Eisenbahn beförderten Güter wird durch die Kreis g r ö ß e n dargestellt, während durch verschiedene Färbung und Schraffur von Kreissektoren die Anteile der verschiedenen Verkehre (Lokalverkehr, Inlandsversand, Inlandsempfang, Ausfuhr, Einfuhr, Seeverkehr, Binnenwasserstraßen-, Eisenbahnverkehr nach Versand und Empfang) zum bildhaften Ausdruck gebracht werden.

Die Differenzkarten bedienen sich zur Darstellung von Ab- und Zunahme weißer und schraffierter Kreise für die Verkehrsgebiete und die Häfen, unterbrochener und durchlaufender Linien für die Darstellung der Ab- und Zunahme der beförderten Verkehrsmengen auf den einzelnen Beförderungswegen.

Das Verfahren, statistisch zahlenmäßig erfaßte Verkehre durch Linien und Kreise darzustellen, ist an sich nicht neu. Es ist im inneren Dienstgebrauch der Reichsbahn und früher der preußischen Staatsbahn schon seit Jahren zur Anwendung gekommen, z. B. bei der Darstellung der Belegung von Eisenbahnstrecken mit Zügen, insbesondere Güterzügen, ferner des Zulaufs von Wagenladungen nach großen Empfangsplätzen (Hamburg) u. dgl. Einer ähnlichen Methode bediente sich auch die große Wandkarte des „Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen", die 1910 im Auftrage des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten von Sympher herausgegeben ist. In etwas abweichender Art verwendet Prof. Dr. Erwin Scheu in „Deutschlands wirtschaftsgeographischer Harmonie" (erschienen 1924 bei Ferdinand Hirt in Breslau) zur Darstellung von Verkehrsbeziehungen zwar auch gelegentlich Linien, im allgemeinen aber benutzt er Kreise mit verschiedener Schraffur.

Das Verdienst der Tiessenschen Karten besteht darin, daß sie von dem nicht leichten Studium des umfangreichen statistischen Zahlenwerkes befreien und auf einen Blick die großen Verkehrsströme nach Mengen sowie nach Richtung und Gegenrichtung erkennen lassen, die Deutschland auf den verschiedenen Verkehrswegen durchziehen und seine Grenzen umspülen. Jede Karte ermöglicht in sich Vergleiche zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken und Häfen. Auch das Verhältnis der Beteiligung der einzelnen Verkehrsmittel an der Bewältigung der aufkommenden Verkehrsmengen ist unschwer zu erkennen. Die beiden Differenzkarten endlich machen von den Einzelkarten frei und gestatten es, die Veränderungen, die der Güterverkehr im Jahre 1922 gegen 1913 aufweist, mit einem Blick zu erfassen. Überdies ist das Gesamtergebnis (Abnehmen der Gesamtmengenbelastung im Eisenbahngüterverkehr um 126,84 Mill. Tonnen, dagegen Zunahme der Gesamtbetriebsbelastung um 2500 Mill. Tonnenkilometer) am Fuße der Differenzkarte vermerkt. Auf diese Weise wird allen, die sich mit den Problemen des Güterverkehrs zu beschäftigen haben; viel mühevolle Arbeit erspart. Der Forschung, und vielleicht noch mehr der Lehre, die diese Materie zum Gegenstand haben, ist damit ein großer schätzenswerter Dienst erwiesen. So ist eins der Ziele, die sich der Verfasser gesteckt hat, zweifellos erreicht. Dagegen will es zweifelhaft erscheinen, ob die praktische Wirtschaft mit gleichem Nutzen von den Karten Gebrauch machen kann. Einmal steht dem entgegen, daß die Karten die Beziehungen darstellen, wie sie 1922 bestanden haben. Seither sind drei Jahre verflossen, und die Unstetigkeit der Wirtschaftsverhältnisse hat bereits wieder soviele Änderungen zur Folge gehabt, daß der Praktiker sich mit einer Darstellung des Jahres 1922 schwerlich begnügen kann. Er wird auf neueres, ja das neueste statistische Material zurückgreifen müssen, wobei es noch häufig bedauert wird, daß in Deutschland geraume Zeit zu verstreichen pflegt, ehe die Statistiken der allgemeinen Benutzung durch Publikation zugänglich gemacht werden. Außerdem aber lassen die Karten und die Verkehrsmengen, die Beförderungsrichtung und die Betätigung der verschiedenen Verkehrsmittel erkennen. Dagegen sagen sie nichts über die Art der beförderten Güter oder, um den verkehrsstatistischen Ausdruck zu gebrauchen, sie lassen nicht in die Erscheinung treten die Beteiligung der verschiedenen Artikelgruppen des Güterverzeichnisses an den Beförderungsmengen. Hierauf wird es aber in vielen, vielleicht den meisten Fällen ankommen, wenn die Praxis Unterlagen für ihre Entschließungen und Verfügungen gebraucht. Ihre Darstellung läßt sich indessen auf Karten nach der Tiessenschen Methode nicht vornehmen. Will man sie geben, wird man zu Karten,

wie sie Scheu in seinem obengenannten Buch gibt, greifen müssen. Dabei darf bemerkt werden, daß auch das verdienstvolle Scheusche Werk weiterer Ergänzung bedürftig ist, und zwar insbesondere hinsichtlich des Verkehrs der großen deutschen Seehäfen, die in ihm keine Berücksichtigung gefunden haben. Klewitz.

— **Taschenbuch für alle Werkstättenangehörigen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf das Jahr 1926.** Verlag von H. Apitz, Berlin W 57.

Das Taschenbuch erscheint zum vierten Male, und bringt neben dem, was schon in den früheren Jahrgängen sich bewährt und den Werkstattsangehörigen und außenstehenden Kreisen allmählich unentbehrlich geworden ist, eine Reihe von neuen Beiträgen, die das wirtschaftliche Denken und Handeln im Werkstätten- und Maschinenbetriebsdienst ausbreiten und vertiefen soll und das Rüstzeug für die augenblicklich einsetzenden Aufgaben der Werkstätten bildet.

Neben wirtschaftlichen Beihilfen und solchen auf organisatorischem Gebiete finden sich auch technische Anregungen, die mit neuen Arbeitsverfahren vertraut machen.

Die 99 Merkplätze zum Erfolg im Werkstättenbetriebe umfassen alle Gebiete der Werkstattentätigkeit und sind der Niederschlag reicher Erfahrungen in technischen und wirtschaftlichen Dingen und in Menschenbehandlung. 105 Fragen über den Zustand einer Lokomotive über die Kernpunkte für die Sparsamkeit im Kohlen- und Ölverbrauch geben wertvolle Winke, Ratschläge und Vorschriften für die Werkstattsarbeit. Ein Abschnitt „Lichtbogen und Gasschmelzschweißen" lenkt auf die Wichtigkeit dieses zukunftsreichen und arbeitsparenden Verfahrens hin und gibt praktische Erfahrungen bekannt. Ein anderer Abschnitt macht mit den Grundsätzen der Vollabrechnung bekannt, die in der Einführung begriffen ist und gibt die Anweisungen zur Eröffnungsbilanz einer Werkstatt. Drei Kapitel dienen der Unfallverhütung; sie geben nicht nur Merkregeln für den Werkbetrieb, sondern auch für das Verhalten auf der Straße und — eine Neuheit in diesem Zusammenhange, aber bei den umfangreichen sportlichen Betätigungen von jung und alt durchaus berechtigt und angebracht — für Rad- und Motorfahren sowie den Wassersport (Baden, Rudern und Segeln). Eine Zusammenstellung wertvoller Bücher als Beitrag im Kampfe gegen die Schundliteratur bildet den Schluß. Vielleicht wäre zu prüfen, ob man die Abschnitte „Riementrieb, Flächen- und Körperberechnungen" nicht noch in dem Sinne der Prüfungsaufgaben, wie sie die Zeitschrift „Der Eisenbahnfachmann" für Prüflinge gibt, in vorsichtiger Weise erweitern möchte. Es wird sicherlich manchem Werkstattmanne, der sich auf die ersten Prüfungen vorbereitet, eine erwünschte Hilfe sein.

Die neu hinzugekommenen Teile stellen eine wertvolle Erweiterung des Taschenbuches dar. Es ist ihm günstige Aufnahme im Kreise aller Werkstättenangehörigen zu wünschen. P.

— **Das fernste Italien.** Geographische Reiseskizzen und Studien von Alfred Philippson, ord. Professor der Geographie an der Universität Bonn. Mit 17 Tafeln und 3 Plänen. Leipzig 1925. Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H. III. u. 249 Seiten.

Südlich von Neapels Umgebung, genauer gesagt südlich einer Linie von Salerno zum Monte Gargano, dem Sporn des „Stiefels", beginnt das unbekannte Italien, das von dem Strom der Fremden, die Italien zum Vergnügen oder zu Studienzwecken bereisen, fast völlig unberührt ist. Der Verfasser schildert in dem flott geschriebenen Büchlein die Eindrücke, die er auf einer Frühjahrsreise im Jahre 1924 durch Italiens Südspitze gewonnen hat. Er hat Apulien und Kalabrien in erster Linie mit den Augen des geologisch geschulten Geographen gesehen und gibt, als anerkannter Meister der morphologischen Forschung, eine von den gewöhnlichen Reisebeschreibungen abweichende, aber darum vielleicht besonders fesselnde Darstellung des schönen, unbekannten Italiens. Die beigegebenen Tafeln bringen schöne, charakteristische Bilder; die Erklärung geologischer und geographischer Fachausdrücke sowie die Tabelle der geologischen Formationen am Schlusse des hübsch ausgestatteten Werkchens werden manchem Leser willkommen sein. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Vom 1. Februar 1926 ab ist die Schreibweise der Stationsnamen Crefeld Hbf. in Krefeld Hbf., Crefeld-Oppum in Krefeld-Oppum, Crefeld-Linn in Krefeld-Linn und Crefeld Stahlwerk in Krefeld Stahlwerk geändert worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Am 1. März 1926 wird der an der Strecke Tübingen-Sigmaringen zwischen den Stationen Dusslingen und Mössingen liegende Haltepunkt Nehren, der bisher nur für die Abfertigung von Personen und die beschränkte Abfertigung von Reisegepäck und Expreßgut eingerichtet ist, für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut, für die beschränkte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern mit der Dienstbeschränkung „Stb" sowie für die beschränkte Abfertigung von lebenden Tieren mit der Dienstbeschränkung „Kl St" eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 32 vom 11. Februar 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preisausschreiben;

Nr. III 32 vom 15. Februar 1926 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Vereinswagenausschusses, betreffend Durchführung der RIV-Beschlüsse im Verein.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

Am 9. Februar 1926 starb in Soest im Alter von 69 Jahren

Herr Regierungsbaurat **Christian Erdbrink**.

Er war seit dem 1. Oktober 1893 in unserem Bezirk tätig und zwar seit dem 1. April 1895 als Vorstand eines Werkstättenamtes in Leinhausen.

Seit dem 1. Oktober 1923 lebte er im Ruhestand.

Der Verstorbene erfreute sich bei seinen Kollegen durch seine Zuverlässigkeit und Liebenswürdigkeit großer Beliebtheit. Die Eisenbahnverwaltung schätzte ihn als einen tüchtigen und strebsamen Beamten.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren. (157)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Hannover.

2. Eröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Reppen-Zielenzig zwischen Drossen und Schmagorei gelegene Haltepunkt Borussiaweiche wird vom 1. März 1926 ab allgemein für den öffentlichen Verkehr freigegeben und erhält die Bezeichnung „Kleinkirschbaum."

Frankfurt (Oder), d. 13. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten. (169)

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die in Nr. 1 Seite 31 dieser Zeitung bekanntgegebenen Verkehrsunterbrechungen sind für unsere Strecke Wychen-Ravestein und die der Limburgischen Kleinbahn Buchten-Obbicht am 8. Februar d. J. aufgehoben.

Der Verkehr ist zur Zeit noch behindert auf unserer Strecke Oeffelt-Mil.

Utrecht, den 9. Februar 1926. (163)
Niederländische Eisenbahnen.
Betriebsverwaltung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Linz) war wegen Abrutschgefahr die Strecke Ernsthofen - Ramingdorf - Heidershofen vom 8. bis 9. Februar 1926 unfahrbar.

Wien, den 10. Februar 1926. (164)
Österreichische Bundesbahnen.
Generaldirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 11. Februar 1926 treten Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält die am 11. Februar 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 6. Februar 1926. (144)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 11. Februar 1926 werden die Unterabschnitte Zu 6a, 25a, 41a, 53a, 61a, 89a und 93a des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" geändert. Näheres enthält die am 11. Februar 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 6. Februar 1926. (143)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

In den Bestimmungen für Frankeneck und Kauzleben treten Änderungen ein. Näheres enthält die am 11. Februar 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 6. Februar 1926. (142)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1926 tritt der Ausnahmetarif 35 c für Sensen von Oberaudorf nach Wintersdorf (Baden) Grenze in Kraft.

Berlin, den 10. Februar 1926. (152)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Tfv. 502).

Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1926 werden die Überfuhrgebühren für Breslau Viehhof geändert. (160)

Berlin, den 11. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1926 wird die Station Schwarzberg-Neuwelt in die Ausnahmetarife 1 e und 1 f einbezogen. (166)

Berlin, den 13. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1926 wird die Station Sobernheim als Versandstation in den Ausnahmetarif 11 b einbezogen. (165)

Berlin, den 13. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach süddeutschen Stationen). Eisenbahngütertarif Heft 9.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 56 der Schnittfrachtsatz II der Station Niederlindhart im Verkehr mit Citice von 86 in „68" richtigzustellen.

Dresden, am 10. Februar 1926. (158)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 10. Februar 1926 tritt in den genannten Tarifen je ein Ausnahmetarif für folgende Düngemittel: salzsaures Ammoniak, schwefelsaures Ammoniak, künstlicher Harnstoff, Kalksalpeter, Leunasalpeter und Natronsalpeter von Höchst (Main) und Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik nach deutschen Seehäfen sowie dänischen und schwedischen Stationen in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. Februar 1926. (149)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7.

In Abteilung XX des genannten Tarifs ist eine Druckfehlerberichtigung vorgenommen worden. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 6. Februar 1926. (153)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1926 werden für den Übergang Pluder Grenze in Abteilung V des Tarifs Frachtsätze für 10 t und Hauptklasse eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. Februar 1926. (155)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1926 werden „Tierhaare (auch Pferdehaare)" in die Abteilung II des Tarifs aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. Februar 1926. (154)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II. Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II, Heft 1 und 2.

Ab 22. Februar 1926 werden mehrere Stationen in die Tarife einbezogen und die Ausnahmetarife teilweise geändert oder ergänzt. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen. (161)

Altona, den 12. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1926 wird Suchsdorf in den Ausnahmetarif 98 einbezogen. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 15. Februar 1926. (170)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Verbandsgütertarif Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 sind in der Besonderen Zusatzbestimmung 8 zu Artikel 13 die Nachnahmebeträge für beide Richtungen von 100 Gulden in 600 Gulden abzuändern.

Köln, den 14. Februar 1926. (171)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1926 werden die Stationen Bjelgorod und Obojan der russischen Südbahnen in den deutsch- und litauisch-russischen Gütertarif einbezogen. (139)

Königsberg (Pr.), den 9. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1926 wird der Nachtrag I zum deutsch-litauisch-lettisch-estischen Expreßguttarif herausgegeben, der einen neuen und erweiterten Frachtsatzzeiger enthält. Der vom 15. 1. 26 gültige Frachtsatzzeiger wird hierdurch aufgehoben.

Der Nachtrag ist von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn Berlin, Bf. Alexanderplatz und von der Auskunftei bei der Güterabfertigung Königsberg (Pr.) Ost zum Preise von 0,10 ℳ erhältlich. (141)

Königsberg (Pr.), den 9. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1926 wird der Nachtrag I zum deutsch- und litauisch-russischen Expreßguttarif herausgegeben, der einen neuen und erweiterten Frachtsatzzeiger enthält.

Außerdem ist die Gewichtsgrenze von 250 kg auf 500 kg heraufgesetzt. Der Frachtsatzzeiger in Anlage B des Tarifs wird hierdurch aufgehoben.

Der Nachtrag ist von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn. Berlin, Bf. Alexanderplatz, und von der Auskunftei bei der Güterabfertigung Königsberg (Pr.) Ost zum Preise von 0,10 ℳ erhältlich.

Königsberg (Pr.), den 9. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (140)

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1926 sind in den vorstehend bezeichneten Tarif folgende neue sowjetrussische Stationen nachzutragen:

Seite 6 Nr. 1. Moskau-Weißrussisch-Baltische Bahn: Bolva.
Seite 7 Nr. 9. Jekatarinen-Eisenbahn: Wetscherni-Kut.
Seite 7 Nr. 16. Moskau-Kasaner Eisenbahn: Ljuberzi.

Königsberg (Pr.), 12. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (159)

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 sind die neu einbezogenen sowjetrussischen Stationen in den vorstehend bezeichneten Tarif nachzutragen: (162)

a) Seite 6 Nr. 1: Moskau-Weißrussische Baltische Bahn: Kuwschinowo.
b) Seite 7 Nr. 12. Oktoberbahn: Poddubje.
c) Seite 7 Nr. 13. Nordeisenbahn: Petschatkino.

Königsberg (Pr.), 12. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 12. Februar 1926 wird in den vorstehend bezeichneten Tarif die sowjetrussische Station Nowi-Port der Oktoberbahn einbezogen.

Königsberg (Pr.), d. 15. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (172)

Lokalgütertarif Teil I bis IV. Änderung der Verhältniszahlen.

Ab 1. März 1926 bis auf weiteres betragen die Verhältniszahlen

zur Umrechnung auf:	Lokalgütertarif Teil I bis III	Lokalgütertarif Teil IV (Holz)	
Reichspfennige	0,3	im Verkehre von čsl. Stationen	0,27
		im übrigen	0,3
österr. Groschen*) im intern. österr. Verkehr	0,42	im intern. österr. Verkehr	0,42
im übrigen	0,5	im Verk. von čsl. Stationen	0,46
		im übrigen	0,5
čechoslov. Heller	2,4		2,2
ungar. Kronen	50	im intern. ungar. Verkehr	66
		im Verk. von čsl. Stationen	46
		im übrigen	50
Para	4		5,3
Bani	14		14
Stotinki	10		10

Die vorstehenden Verhältniszahlen gelten auch im čechoslov. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komárno.

*) Für Eilgüter auf der Strecke Passau-Wien besteht ein besonderer Tarif.

Wien, am 10. Februar 1926.
Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. (151)

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1926: Aufnahme weiterer Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 94. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 9. Februar 1926. (148)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1926: Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 30, 32, 33, 35, 35a, 40, 41, 52, 58, 60, 61, 85, 92 und 96.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 9. Februar 1926. (147)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1925 ist die Station Duchcov im Tarif Nr. 33 für Erdfarben (Schnittariftafel B) mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

		19/20 De/Bo De/Po	22 Rz
Duchcov	5 t	425	614
	10,15 t	342	492

Dresden, am 8. Februar 1926. (146)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Lokalgütertarif. Einführung von Tarifen und Tarifnachträgen.

Am 1. März 1926 treten in Kraft:
ein neuer Lokalgütertarif Teil I, Abteilung A,
ein Nachtrag I zum Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B,
ein neuer Lokalgütertarif Teil II*),
ein neuer Lokalgütertarif Teil III,
ein Nachtrag I zum Lokalgütertarif Teil IV.

Durch die neuen Tarife werden die bisherigen gleichnamigen Tarife aufgehoben und ersetzt.

*) Für Eilgüter auf der Strecke Passau—Wien sind die Tarifziffern dieses Tarifes bis auf weiteres nicht gültig.

Wien, am 10. Februar 1926. (150)
Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1926 erscheint der Nachtrag II zum Personen- und Gepäcktarif Teil II für den Binnenverkehr. (156)

Köln, den 8. Februar 1926.
Köln-Bonner Eisenbahnen.

Am 12. Februar 1926 wird der **fahrplanmäßige beschleunigte Frachtgutverkehr** mit Gütermotorschiffen und Schleppkähnen in vollem Umfange wieder aufgenommen, und zwar

1. in beiden Richtungen zwischen den Stationen:
   Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest (Budapest-Donauuferbahnhof für Mengen von mindestens 5000 kg), Osijek, Vukovar, Novisad und Zemun;
2. von den unter 1. genannten Stationen nach.
   Belgrad, Orsova, Turnseverin, Lom, Ruse, Giurgiu, Braila und Galatz.

Der Fahrplan wird Interessenten auf Wunsch kostenfrei übermittelt.

Güter aller Art in ganzen Schleppladungen werden von und nach allen Stationen der Donau und ihrer für den Verkehr offenen Nebenflüsse und Kanäle nach vorheriger Vereinbarung übernommen.

Auskünfte über Frachtsätze erteilen die Direktion in Regensburg, sowie sämtliche Dienststellen und Vertretungen der Gesellschaft. (145)

Regensburg, den 9. Februar 1926.
Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

5. Personen- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 600). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A (Tfv. 1 a). Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 treten in Kraft:

a) der Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. August 1925. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Änderungen der Anlagen und Berichtigungen.

b) Ein Neudruck des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung A. Durch den Neudruck des Tarifs wird der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A vom 15. April 1924 nebst den Nachträgen I—VI aufgehoben, mit Ausnahme der Anlage C, die erst am 1. April 1926 in Kraft tritt. Hinsichtlich der Anlage C gelten also bis zum 31. März 1926 noch die im Tarif vom 15. April 1924 nebst Nachträgen enthaltenen Bestimmungen. Die im Neudruck des Teils I A enthaltene Anlage C ist als Neuausgabe anzusehen.

c) Ein Berichtigungsblatt zum Anhang des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abt. A. Es enthält die seit dem 1. Januar 1925 bis 31. Dezember 1925 im alphabetischen Verzeichnis eingetretenen Änderungen und Ergänzungen.

d) Der Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. August 1925. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses sowie Berichtigungen.

Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen in den Nachträgen treten gemäß § 6 (5) EVO. am 15. Mai 1926 in Kraft.

Nähere Auskünfte erteilen die Tarif- bzw. Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin — Bahnhof Alexanderplatz.

Die Nachträge sowie der neue Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — Bahnhof Alexanderplatz — käuflich bezogen werden. (168)

Berlin, den 15. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten für die Erweiterung des Bahnhofs Bramsche an der Strecke Oldenburg - Osnabrück soll vergeben werden.

Die Arbeit umfaßt etwa:
75 000 m³ Bodenabtrag,
7 600 m² Böschungsbefestigung.

Zur Abbeförderung des Bodens werden Reichsbahnzüge verwendet.

Die Arbeiten sollen beschleunigt ausgeführt werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Bureau der Eisenbahn-Bezirksinspektion II/III, Reichsbahndirektion Oldenburg in Oldenburg i. O., und bei der Bahnmeisterei Bramsche zur Einsicht aus. Sie können auch von erstgenannter Stelle, soweit der Vorrat reicht, gegen Zahlung von 4 RM. bezogen werden.

Versiegelte Angebote mit der Aufschrift „Bahnhofserweiterung Bramsche" sind bis zum 6. März d. J., mittags 12 Uhr, der Eisenbahn-Bezirksinspektion III, Oldenburg i. Oldbg., Donnerschweerstraße 4, einzureichen, wo sie vor etwa anwesenden Bietern geöffnet werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (167)

Oldenburg i. Oldbg., 15. Februar 1926.
Eisenbahn-Bezirksinspektion III
der Reichsbahndirektion Oldenburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 8. Berlin, den 25. Februar 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Spurerweiterung oder nicht?

Ein Zwiegespräch.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Bäseler**, München.

Der Neuerer; der Praktiker.

Pr.: Wie bitte? ich glaube, ich habe Sie mißverstanden.

N.: Die Spurerweiterung sollte man abschaffen.

Pr.: Sie scherzen.

N.: Durchaus nicht; die Spurerweiterung ist Unsinn.

Pr.: Erlauben Sie!

N.: Aber gewiß! Die Spurerweiterung in Gleisbögen, wie wir sie bei unseren Eisenbahnen allgemein verwenden, ist falsch; sie ist, nach meiner festen Überzeugung, von sehr kleinen Halbmessern vielleicht abgesehen, unnötig, schädlich und teuer.

Pr.: Sie werden mir nicht übelnehmen, wenn ich darauf vorerst zur Sache gar nichts erwidere. Ich weiß zwar, daß Sie sich häufig mit Gedankengängen befassen, die etwas abseits der allgemeinen Anschauungen liegen; aber was Sie eben sagen, läuft doch aller Erfahrung und der einfachsten Anschauung so zuwider, daß ich dazu beim besten Willen keine Stellung finden kann. Ich glaube immer noch, Sie wollen auf einen Scherz hinaus.

N.: Ich versichere Sie, daß es mir voller Ernst ist, und daß meine Worte genau so gemeint sind, wie sie lauten.

Pr.: Hm! Dann muß ich allerdings sagen, daß ich mir unter Ihrer Behauptung gar nichts vorstellen kann. Jeder weiß doch, daß die Fahrzeuge in den Kurven klemmen, und daß man ihnen etwas Luft geben muß.

N.: Was nennen Sie klemmen?

Pr.: Klemmen! klemmen! Wie soll ich das gleich sagen. Das ist doch klar; das Fahrzeug ist gerade und das Gleis gekrümmt, also muß doch, wenn mehrere Achsen in einem Rahmen sitzen, mindestens soviel an der Spur zugegeben werden, als der Bogenpfeil, die Abweichung des Bogens von der Sehne, beträgt; sonst zwängt sich das Fahrzeug.

N.: Haben Sie schon einmal ausgerechnet, wieviel das ist?

Pr.: Nein.

N.: Wir wollen es gleich einmal tun. Wieviel ist der größte zulässige feste Radstand?

Pr.: 4,5 m.

N.: Gut! Und der kleinste Halbmesser?

Pr.: Im allgemeinen 180 m.

N.: Ja. Also ist der Bogenpfeil $h = \frac{4{,}50^2}{8 \cdot 180} = 14$ mm (Abb. 1). Wieviel Spiel hat nun das Fahrzeug im Gleis?

Pr.: Damit habe ich mich noch nicht befaßt.

N.: Es sind mindestens 8 mm im geraden Gleis. Das ist der ungünstigste Fall. Die Räder einer Achse sollen bekanntlich einen Innenabstand von 1360 mm haben, der um ± 3 mm schwanken darf. Wenn Sie sich einen Radsatz, der einen Innenabstand von 1363 mm hat, mit neuen Radreifen bei 1435 mm Spurweite auftragen, werden Sie finden, daß er gerade 8 mm Spiel hat (Abb. 2). Und zwar ist das bei senkrecht stehenden Schienen der Fall, wie in Weichen üblich. Das ist der ungünstigste Fall; bei Neigung 1 : 20 der Schienen ist das Spiel 1 mm größer.

Pr.: Danach würden also doch in einem Bogen von 180 m 14 — 8 = 6 mm fehlen?

N.: Gewiß. Aber Sie müssen folgendes bedenken. Die Achsen haben fast immer das Maß von 1360, selten 1363. Dazu kommt noch eine ganze Reihe von Zwischenstellen, wo etwas Spiel ist. Die Achsbüchsen sitzen nicht ganz unverschieblich in ihren Achshaltern, die Bunde der Achsschenkel nicht an den Lagerschalen. Es federn Achshalter (bei Wagen), der Rahmen

Abb. 1. Bogenpfeil bei 180 m Halbmesser und 4,5 m Radstand.

(bei Lokomotiven) und das Gleis. Eine angefahrene Schiene kippt etwas nach außen, außerdem federt das Gleis im Grundriß. Alle diese Stellen bringen jede mindestens 1 bis 2 mm. Selbst wenn Sie nicht dazu rechnen, daß Schienen und Reifen nur kurze Zeit neu bleiben und in abgefahrenem Zustande reichlich Luft geben, ergibt sich, daß ein Klemmen so gut wie nie vorkommen wird.

Pr.: Das leuchtet mir ein, aber immerhin ist es möglich, daß solche Fälle eintreten. Wäre das nicht schädlich und gefährlich?

N.: Schädlich, nein. In solchen Fällen könnte zwar der Spurkranz stark drücken und Abnützung hervorrufen, aber die Fälle sind zu selten, als daß sie praktisch von Bedeutung wären. Und gefährlich? Sie können sicher sein, daß die Lokomotive sich das Gleis drückt, wie sie es braucht. Im Kriege gab es solche Fälle. Bögen von 100 m Halbmesser, über die große Lokomotiven fahren mußten. Bei 100 m macht der Bogenpfeil schon ziemlich viel aus, selbst bei Spurerweiterung. Die Lokomotive zerrte sich das Gleis an der Stelle, wo sie sich gerade befand, mühelos in die Sehne oder, genauer gesagt, in einen flachen Bogen. Für eine ruhige Gleisanlage ist das allerdings nicht förderlich. Übrigens kann ich Ihnen da ein lehrreiches Beispiel erzählen. Eine Kurve war in einer Zugpause umgebaut worden und in der Eile hatte man die Spurplättchen verwechselt, so daß statt der beabsichtigten Spurerweiterung eine Spurverengung vorhanden war, und zwar eine so beträchtliche, daß die Fahrzeuge wirklich klemmten. Der Zug fuhr in diese Gleisbremse und kam zum Stehen, zur allseitigen Überraschun[g]. Geschehen war nichts. Der Urheber faßte sich allerdings an den Kopf.

Pr.: Mir scheinen Ihre eigenen Ausführungen Grund genug, die Spur nicht zu knapp zu halten.

N.: Dagegen hätte ich nichts. Ich behaupte ja auch gar nicht, daß man Bögen von 180 m Halbmesser bei 4,5 m festem Radstand ohne Spurerweiterung verlegen solle. Ich wollte Ihnen nur zeigen, daß es eben noch gehen würde. Aber nun kommt die Hauptsache. Die amtliche Grenze von 4,5 m wird ja fast nie ausgenützt. Viele Lokomotiven haben nur einen festen Radstand von 3,0 bis 3,5 m, dazu sind die Zwischenachsen an den Spurkränzen abgedreht oder verschieblich; es ist also klar, daß sie leicht ohne Spurerweiterung durch einen Bogen von 180 Halbmesser gehen.

Pr.: Das ist richtig, aber zugleich wird mir klar, wo der Fehler steckt. Der feste Radstand allein tut es nicht. Der Gesamtradstand großer Lokomotiven ist weit größer, und wenn die Endachsen auch verschieblich oder schwenkbar sind, so wird das eben wohl nicht ausreichen.

N.: Ihre Bemerkung ist richtig, nur — auch das Spiel der Endachsen reicht eben aus, von wenigen Ausnahmen abgesehen. Was man gewöhnlich steife Lokomotiven nennt, sind gar keine solchen.

Pr.: Ja, aber warum macht man denn dann Spurerweiterung?

N.: Warum? Ich weiß es nicht. Wahrscheinlich, weil es immer so gemacht worden ist.

Pr.: Aber erlauben Sie mal. Sie wollen doch nicht behaupten, daß man die Spurerweiterung ohne wirklichen Grund, nur aus Gewohnheit macht. Ich bin zwar in diesen Einzelfragen nicht bewandert, aber das weiß ich doch, daß die Einstellung von Lokomotiven in Gleisbögen immer sorgfältig zeichnerisch untersucht wird.

N.: Das stimmt: nur legt man eben dabei die Spurerweiterungen zugrunde, wie sie nun einmal vorgeschrieben sind.

Pr.: Und Sie wollen behaupten, daß noch niemand untersucht habe, ob es nicht auch ohne Spurerweiterung geht?

N.: Ich kann nicht leugnen, daß das meine Überzeugung ist.

Pr.: Aber das ist doch ganz unmöglich!

N.: Mich würde es nicht wundern. Es wäre, was die Entwicklung solcher Fragen angeht, eher die Regel als die Ausnahme. Was einmal festgelegt ist, und damals vielleicht richtig war, oder vielleicht sogar schon damals ein Fehler, das hat, wenn es nur genügend lange besteht und vielleicht einige Scheingründe dafür sprechen, die Kraft eines Dogmas. „Es erben sich Gesetz und Rechte, wie eine ew'ge Krankheit fort." Daß nach einigen Jahrzehnten vielleicht die ganzen damaligen Voraussetzungen gefallen sind, fällt niemandem auf, denn man kennt sie ja gar nicht; in den Vorschriften steht nur die Regel, nicht ihre Begründung, was gemeinhin das Leben dieser — leider unvermeidlichen — Bücher so genußreich und geistebildend macht. Wie soll denn jemand auch nur auf den Gedanken kommen, daß die Spurerweiterung falsch sei? Der Oberbaumann glaubt, der Lokomotivmann käme ohne Spurerweiterung nicht aus, und der Lokomotivmann glaubt dasselbe vom Oberbaumann.

Abb. 2. Spiel eines Fahrzeuges im Gleis bei 1435 mm Spurweite, 1363 mm Innenabstand der Räder und senkrecht stehenden Schienen.

Pr.: Da mag wohl etwas Wahres daran sein; aber mit so allgemeinen Redensarten kommen Sie hier nicht durch; Sie werden Ihre Behauptung beweisen müssen.

N.: Das will ich auch. Übrigens muß ich mich etwas berichtigen. Es hat jemand untersucht, ob es nicht ohne Spurerweiterung ginge, nämlich Dr. Vogel[1]), aber erst vor kurzem, un[d]

[1]) Sonderausgabe des Verlags des Vereins deutscher Ingenieure über die Berliner Eisenbahntagung im September 192[.] Vortrag „Verkürzte Weichenstraßen."

das hat mir auch zu meinen Anschauungen den Schlußstein gebracht. Der Fall ist typisch. Bei der Ausbildung der Weichen mit durchgehender Krümmung störte die Spurerweiterung, denn sie erforderte eine um ungefähr gleichviel breitere Herzstücklücke, die sich sehr schlecht befährt; da wurde denn versucht, sie zu verringern, und siehe da, es zeigte sich, daß man sie fast überhaupt nicht braucht. Nur wenige vorhandene Lokomotiven, abgesehen von einer sehr ungünstigen, die in wenigen Jahren sowieso ausgemustert sein wird, bedürfen bei 180 m Halbmesser weniger Millimeter, und diese wenigen könnte man auch noch durch ganz geringe Änderungen passend machen. So braucht es immer einen besonderen Anlaß, um alte Anschauungen umzustürzen. Wenn der Gleisfachmann heute vom Lokomotivbauer verlangt, seine Lokomotiven für Normalspurweite in Kurven 180 zu bauen, dann kann diese Forderung nicht nur erfüllt werden, sondern der Lokomotivbauer wird feststellen, daß ihm das sogar willkommen ist.

Pr.: Ich muß mir diese Sachen doch durch den Kopf gehen lassen. Glauben tue ich Ihnen noch nicht; aber ich weiß im Augenblick keine Antwort.

Zwei Tage später.

Pr.: Daß ich Sie treffe! Ich habe Vogels Untersuchungen studiert. Das scheint an sich wohl richtig. Aber mir ist sonst noch so manches eingefallen. Und überhaupt, die Erfahrungen aller Praktiker, die Praxis aller Bahnen der Welt beweisen doch einstimmig die Notwendigkeit der Spurerweiterung. Da stimmt irgend etwas nicht.

N.: Die Praxis aller Bahnen der Welt? Das wird allerdings wohl nicht so ganz stimmen. Wissen Sie, daß viele, wenn nicht die meisten Straßenbahnen in den Kurven Spurverengung geben?

Pr.: Was Sie sagen? Ist das Tatsache?

N.: Sie können sich leicht überzeugen. Und in England hat zwar ein Teil der Bahnen Spurerweiterung, ein anderer Teil bis vor kurzem aber überhaupt keine; erst jetzt, nach Einführung sehr großer Lokomotiven, fangen sie mit einigen Millimetern an. Und Frankreich hat, wenn ich recht unterrichtet bin, im allgemeinen auch keine Spurerweiterung, bei einer allerdings an sich etwas weiteren Spur. Vielleicht lesen Sie sich nachher einmal diese Zusammenstellung durch, die Herr Jaehn in Weißenfels mir gestern geschickt hat[2]).

Pr.: Das ist mir alles neu. Übrigens die Straßenbahnen beweisen nichts, denn sie haben nur zweiachsige Fahrzeuge oder Drehgestelle, was damit gleichbedeutend ist. Der Widerspruch zwischen Bogen und Sehne tritt doch erst bei wenigstens drei Achsen auf.

N.: Stimmt. Aber ich darf Sie darauf aufmerksam machen, daß Sie in den Taschenbüchern, z. B. der Hütte, Formeln finden können, nach denen schon bei zweiachsigen Fahrzeugen eine Spurerweiterung notwendig ist wegen des sogenannten Spurkranzübergriffs. Das ist teilweise richtig, die Fälle werden nicht ganz klar geschieden. Betrachten Sie ein zweiachsiges Fahrzeug mit rechteckigen Spurkränzen. Es soll im geraden Gleis genaue Passung haben; hat es Spiel, so muß im Bogen die gleiche Spurveränderung zugefügt werden, um dasselbe Spiel zu erreichen (Abb. 3). Legen Sie einen Bogen mit Passung durch, so sieht man, daß s', die notwendige Spurweite im Bogen, um ein leicht zu bestimmendes Maß größer sein muß als s. Aber so liegt der Fall praktisch nicht. Die Spurkränze aller Bahnen sind konisch. Ihr Schnitt etwas unter Schienen-

Abb. 3. Fahrzeug mit rechteckigen Spurkränzen; Spurerweiterung notwendig.

[2]) Ernst Reitler: Über englischen und nordamerikanischen Oberbau. (Wien 1895, Spielhagen & Schurich.) S. 11: „Eine Spurerweiterung (beim englischen Oberbau) wird im allgemeinen in den Bögen nicht angeordnet. Das normale Spiel zwischen Rad und Schiene beträgt bei der London und North Western-Bahn 15 bis 32 mm, im Mittel etwa 25 mm, und dieser Umstand im Verein mit den kleinen Radständen der Fahrzeuge und der Widerstandsfähigkeit der Stühle macht eine Spurerweiterung auch entbehrlich."

Johann Frahm: Das englische Eisenbahnwesen. (Berlin 1911, Julius Springer.) S. 77: „Eine Spurerweiterung wird erst in Bögen von 300 m Halbmesser abwärts vorgenommen, sie beträgt selten mehr als ¾" = rd. 19 mm, niemals mehr als 1" = rd. 25 mm. In Weichen und Kreuzungen wurde früher eine Spurverengung von ¼ bis ⅜" = rd. 6 bis 9 mm vorgenommen, durch die das Fahren stoßfreier werden soll. Neuerdings hält man derartige Spurverengungen für gefährlich und vermeidet sie daher, indem in Weichen und Kreuzungen die volle Spur durchgeführt wird." — S. 90: „Die meisten Gesellschaften legen ihre Weichen mit normaler Spur, einige wenige verengen die Spur um 6 mm, andere erweitern sie um das gleiche Maß. Der Spurverengung schrieb man früher einen ruhigeren Gang der Fahrzeuge bei der Einfahrt in die Weiche zu, verläßt aber anscheinend diese Bauart, weil sie zu Entgleisungen führen kann."

A. Blum in dem „Eisenbahnbau der Gegenwart", 2. Abschnitt Oberbau und Gleisverbindungen. (Wiesbaden 1908, C. W. Kreidel.) S. 149: „Wenn manche Bahnen, wie einzelne französische, von der Herstellung einer Spurerweiterung in Krümmungen ganz absehen, so hat das zum Teil auch darin seinen Grund, daß dort vielfach schon in der Geraden eine bis zu 10 mm erweiterte Spur üblich ist."

A. Blum im „Handb. d. Ing.-Wissensch." V, 2: „Berechnung, Konstruktion, Ausführung und Unterhaltung des Oberbaues." (Leipzig 1906, Wilhelm Engelmann). S. 88: „In Frankreich ist von vornherein der Abstand der Schienenkopfmitten zu 1,5 m festgesetzt worden, so daß sich die Spurweite je nach der zufälligen Schienenkopfbreite verschieden, etwa zwischen 1,434 und 1,445 m, ergibt."

Alfred Birk im „Handb. d. Ing.-Wissensch." V, 1: „Einleitung und Allgemeines. Bahn und Fahrzeug im allgemeinen." (Leipzig 1908, Wilhelm Engelmann.) S. 172: „In Frankreich weist schon das gerade Gleis gegenüber der Vollspur eine Erweiterung auf, so daß in den Krümmungen weitere Spurvergrößerungen in engen Grenzen gehalten werden können und überhaupt öfters entfallen. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Nordamerika. Hier findet man trotz vielfach scharfer Bögen mit Spielräumen von ⅜ bis ¾" (9,5 bis 19 mm) das Auslangen um so mehr, als fast ausschließlich Fahrzeuge mit Drehgestellen und daher sehr kurzem festen Radstand verkehren. Auf englischen Bahnen sind, dank dem günstigen Gelände, Bögen von weniger als 200 Halbmesser sehr selten. Das Spiel zwischen Rad und Schiene beträgt bei der London und North Western-Bahn zwischen 15 und 32 mm. Der feste Radstand der Wagen ist gering und der Oberbau sehr widerstandsfähig."

F. Baltzer in „Umbau der belgischen Kongo-Eisenbahn von Matadi nach Leopoldville." („Die Bautechnik" Heft 1—5. Januar 1923.) S. 2: „Die Spurweite der Bahn sollte ursprünglich 750 mm betragen; aber infolge der Anwendung einer Spurerweiterung in den Gleisbogen von 15 mm, die man eigentümlicherweise auch für die geraden Strecken beibehielt, um überall mit der gleichen Lochung der eisernen Bahnschwellen auszukommen, wurde auf der ganzen Linie eine Spurweite von 765 mm gleichmäßig durchgeführt. Als Folge zeigte sich ein ziemlich starkes Schlingern der Lokomotiven und ein unruhiger Lauf der Wagen in den längeren geraden Strecken, wo eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km/Std. erreicht wird; dies wird natürlich von den Reisenden unangenehm empfunden und macht außerdem ständige kostspielige Nachrichtungsarbeiten am Gleis erforderlich."

Wilhelm Korthals in seiner Doktor-Dissertation „Der Lauf von Fahrzeugen durch Krümmungen sowie das Verhalten der

oberkante, in der führenden Horizontalebene, gibt eine Hyperbel, die man durch ihren Krümmungskreis ersetzen kann. Abb. 4 ist so gezeichnet, daß der Durchmesser dieses Krümmungskreises gerade gleich s ist. Offenbar ist dann die notwendige Spur bei jeder beliebigen Krümmung gleich s. Ist der Krümmungskreis flacher, so braucht man etwas Spurerweiterung, ist er schärfer gebogen, Verengung. Sie gewinnen eine gute Anschauung, wenn Sie sich vorstellen, man versuche die Achse im geraden normalen Gleis in Paßspur stehend um ihre lot-

Abb. 4. Fahrzeug mit schrägen Spurkränzen; Spurerweiterung bei genügender Abschrägung nicht notwendig.

rechte Mittelachse im Sinn des Pfeiles zwischen den Schienen auszudrehen. Im ersten Falle würde sie anstoßen, im zweiten leicht durchgehen.

Pr.: Das ist sehr klar. Was kommt denn in praktischen Fällen heraus?

N.: Bei Vollbahnen ist der Durchmesser 2 ϱ des Wagenrades etwa 1 m, der Durchmesser des Krümungskreises bei 60° Neigung des Flansches 2 ϱ tg 60° = 1,73 m, also etwas größer als die Spurweite 1,435 m. Große Lokomotivräder geben einen größeren Unterschied. Eine kleine Erweiterung der Spur wird also notwendig. Bei den kleinen Rädern der Straßenbahnen und ihren manchmal noch flacher geneigten Spurkränzen ergibt sich Spurverengung, wie sie logischerweise auch ausgeführt wird.

Pr.: Ich stelle hiernach fest, daß schon zweiachsige Fahrzeuge bei Hauptbahnen eine gewisse Spurerweiterung verlangen. Wieviel ist sie denn?

N.: Es sind für das Wagenrad von 1 m Durchmesser bei einem

Anlaufwinkel von 1°	0,02 mm
„ „ 2°	0,08 „
„ „ 3°	0,17 „
„ „ 4°	0,30 „
„ „ 5°	0,47 „

Lenkachsen" (Berlin 1909, Druck der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt). S. 3: „Die zunächst angewandten freien Lenkachsen stellten sich nicht so ein, wie sie sollten; wenn auch die Hinterachse vorschriftsmäßig radial verlief, so tat die Vorderachse gerade das Gegenteil, sie stellte sich antiradial ein." — S. 47 (unter „Schlußfolgerungen"): „Um einen großen Radstand anzuwenden, sind also Lenkachsen nicht erforderlich; man kann vielmehr auch mit festen Achsen die früher genannten Vorteile desselben erreichen."

Robert Garbe: Die Dampflokomotiven der Gegenwart. (Berlin 1920, Julius Springer.) S. 483 (Beschreibung der 2 D-Heißdampflokomotive für die Madrid-Zaragossa-Alicante-Eisenbahn): „Für den Entwurf waren folgende Bedingungen maßgebend: Der Achsdruck sollte 15 t nicht erheblich überschreiten. Als kleinste Krümmungen kommen Weichenkurven von 180 m ohne Spurerweiterung in Betracht . . ."

Für ein Lokomotivrad von 2,2 m ist der Durchmesser des Kr mungskreises 2 ϱ tg 60° = 3,81 m. Die Spurerweiterung bet in diesem Fall bei einem

Anlaufwinkel von 1°	0,07 mm
„ „ 2°	0,27 „
„ „ 3°	0,61 „
„ „ 4°	1,09 „
„ „ 5°	1,70 „

Die üblichen Anlaufwinkel sind selten über 2°.

Pr.: Das ist allerdings sehr wenig, aber immerhin etwas.

N.: Ja. Ich darf Sie aber schon hier darauf hinweisen, daß diese geometrische Wirkung des sogenannten Spurkranzü griffs bei unseren ferneren Betrachtungen ausschalten wo weil sie diese sehr verwickelt macht. Wir haben ihn schon unseren vorgestrigen Rechnungen vernachlässigt.

Pr.: Ich kann meine Bedenken nicht unterdrücken. Wenn etwas beweisen will und fängt damit an, entgegenstehende mente von vornherein als unwesentlich zu vernachlässigen kann man schließlich alles beweisen.

N.: Es geht leider nicht anders. Es kommen noch meh allgemein als maßgebend betrachtete Momente, die Sie vorlä beiseite legen müssen, wenn Sie das Wesentliche erker wollen. Sie sollen aber das Recht haben, hinterher alle ur drückten Gesichtspunkte noch einmal aufmarschieren zu las

Pr.: Ihre Beweisführung wird immer verdächtiger.

N.: Lieber Freund! Wollen Sie mir einmal vorurteilslos fol Sie sollen sich Ihre ganze Stellungnahme vorbehalten dür Sie sollen das Recht haben, schon Zugegebenes wieder zur zunehmen, wenn Ihnen Bedenken kommen.

Pr.: Ich verpflichte mich zu gar nichts. Aber ich bin be Sie vorläufig anzuhören. Zunächst möchte ich auf me letzten Einwurf zurückkommen, den Sie umbogen. Ich sa daß die Spurverengung bei Straßenbahnen nichts beweise, der Widerspruch zwischen Sehne und Bogen mindestens 3 Ac voraussetze.

N.: Richtig. Aber wir haben eben, wie ich Ihnen vorge auseinandersetzte, im Gleis schon bei neuen Reifen genü Spiel, nämlich 11 mm normal und 8 mm mindestens, und a dem soviel Beweglichkeit der Achsen, daß wir ohne Spurer terung durchkommen.

Pr.: Dazu wollte ich noch einiges sagen. Ihre These ist: Fahrzeuge kommen praktisch niemals zum Klemmen. Wa kreischen sie dann so in den Kurven? Das Kreischen bev doch, daß Flächen unter hohem Druck aneinander reiben.

N.: Tun sie auch: Die Räder rutschen.

Pr.: Gewiß, die ungleichen Laufwege auf dem inneren äußeren Schienenstrang müssen bei der festen gegensei Verbindung der Räder einer Eisenbahnachse mindestens Rad zum Rutschen bringen. Soll davon das Geräusch kom

N.: (für sich): Die ungleichen Laufwege sind auch so wurmstichiges Möbel aus der Rumpelkammer der Tradition, das „Klemmen". Aber wenn ich das laut sage, ist er gekr Jetzt fehlen nur noch die „konischen Radreifen" und die „ kranzreibung". (Laut): Ja! die Räder rutschen infolge de gleichen Laufwege. Aber das ist wenig. Ob man es I würde, weiß ich nicht. Aber die Achsen rutschen in weit höh Maße seitlich, weil sie schief im Gleis stehen, dabei läuf Rad in der Hohlkehle hoch und rutscht ab. Dieser Gleitwe so viel bedeutender als der andere, daß letzterer praktisch nicht in Frage kommt. Dieses Rutschen dürfte das Kreis hinreichend erklären.

Pr.: Aber jeder Praktiker wird Ihnen sagen, daß die I zeuge bei enger Spur mehr kreischen, als bei weiter.

N.: Das ist nicht ausgeschlossen. Aber das beweist doc nächst nur, daß bei enger Spur mehr Energie in Schallsc gungen verwandelt wird, nicht, daß überhaupt mehr Energi zehrt wird.

r.: Hm! Nicht gerade falsch, aber reichlich spitzfindig. Übri-
s, wie ist das eigentlich mit dem Querrutschen?
.: Ist es Ihnen recht, wenn wir diesen Punkt einstweilen
ückstellen? Vielleicht genügt Ihnen ein kleiner offenkun-
er Gegenbeweis. Haben Sie schon einmal einen zweiachsigen
gen bei trockenem Wetter beobachtet, der langsam durch eine
arfe Kurve fuhr. Er hat sicher gekreischt.
r.: Oh ja!
.: Hatte die Kurve Spurerweiterung?
r.: Ich glaube wohl.
.: Sie hatte sicher welche, denn andere haben wir nicht. Ein
iachsiges Fahrzeug kann doch nach meiner und auch Ihrer
schauung überhaupt nicht „klemmen", zumal wenn die Spur
eitert ist. Haben Sie beobachtet — die Achsen stehen ja
anntlich so, daß die Vorderachse mit dem führenden Rade
arf anläuft, während die Hinterachse sich der Innenschiene
ert —, wie stark an dem inneren Vorder- und äußeren Hinter-
der Spielraum zwischen Spurkranz und Schienenkopf war?
rere Finger breit.
r.: Ich habe es in dem betreffenden Fall nicht beobachtet,
r es muß wohl so gewesen sein, denn die Wagen laufen
ier so.
.: Also war doch von Klemmen keine Rede?
r.: Nein, allerdings. Aber da Sie gerade das scharfe An-
en des führenden Rades erwähnen, da wird wohl die Ur-
e liegen. Der Spurkranz dieses Rades klemmt; die Spur-
nzreibung, die ja den Kurvenwiderstand, die große Abnützung
führenden Rädern und Schienen hervorruft, ist die Ursache
Kreischens.
.: (für sich): Da ist sie schon! (Laut): Ich will nicht be-
iten, daß die Kreischtöne auch und sogar zum guten Teil
dem genannten Spurkranz ausgehen. Nur — was Sie sonst
ihm annehmen — , daß er als solcher hauptsächlich schuld an
Kurvenwiderstand und der Abnützung sei, das gehört leider
zu den Gesichtspunkten, die Sie einstweilen begraben
sen.
r.: (lachend): Das Grab scheint recht groß zu werden.
: Ich sagte es Ihnen ja. Übrigens was meinen Sie bei dem
rkranz mit „klemmen"? Klemmen tut doch wohl ein Gegen-
d dann, wenn er so festsitzt, daß er nicht weiter kann,
igstens in einer bestimmten Richtung. Bei dem „Klemmen"
er Fahrzeuge vorhin waren wir uns klar, was wir meinten.
wären zwischen den Schienen so fest eingespannt, daß sie
e Drehbewegung um ihre lotrechte Achse mehr machen
nten. Wenn man also an einem Wagenende seitlich eine
zontale Winde ansetzt, einmal von rechts, einmal von links,
dürfte der Wagenkasten ohne Verdrückung der Schienen
t die geringste Bewegung mehr machen. Aber wie soll der
rkranz klemmen?
.: Aber er reibt doch an der Schiene, irgendwie.
: Wohl, er reibt, wenn auch etwas anders als Sie meinen,
be ich. Doch das führt jetzt zu weit. Aber klemmen?
.: Na ja! Er findet eben einen Widerstand. Ich kann das im
enblick nicht so auseinandersetzen, das muß ich mir auch
überlegen.
: Ich dachte, wir hätten den Spurkranz schon im Massen-
?
.: Ich habe ihn doch nicht hervorgeholt! Sie haben ihn
mal aufgegriffen, um sich an meinem Ausdruck Klemmen
eiben.
: (für sich): Ich muß vorsichtig sein. (Laut): Verzeihen
ich wollte Sie nicht verletzen.
.: Ich muß gestehen, daß ich Ihre Art überhaupt nicht sehr
finde. Der Mann der Praxis hat schließlich andere Auf-
n und Sorgen, als solchen Spitzfindigkeiten nachzugehen.
mögen dazu Zeit haben. Mir scheint, Sie könnten zufrieden
, wenn ich überhaupt auf diese Dinge eingehe, und brauchten
mich nicht in der Weise fühlen zu lassen, wenn ich nach
r Meinung einen Fehler mache.

N.: Aber Verehrtester! Wie kommen Sie nur auf solche Gedanken? Glauben Sie, ich wüßte nicht, daß Sie an des Tages Last und Mühe genug zu tragen haben, und rechnete es Ihnen nicht hoch an, daß Sie Ihre Feierstunden opfern, um mir auf diesem dornenvollen Pfade nachzuklettern? Ich habe schon verschiedentlich eine kleine Verstimmung bei Ihnen bemerkt; das muß ich doch gleich ein für allemal ausräumen. Also ich versichere Sie, daß es mir nicht einfällt, Ihnen auch nur den Schatten eines Vorwurfs zu machen, wenn Sie im Drange der laufenden Geschäfte noch nicht dazu gekommen sind, sich über die Kurvenbewegung mehr als die traditionellen Vorstellungen zu machen, zumal die Fragen sehr schwierig und sogar die Spezialisten darüber höchst uneins sind.

Pr.: Dann will ich mich gerne von Ihnen führen lassen, natürlich ohne mich der Freiheit des Urteils zu begeben! Es wäre nicht das erste Mal, daß Ihr Tüftler etwas ausheckt, das sich in der rauhen Wirklichkeit nachher ganz anders ausnimmt. Übrigens, wenn Sie schon die Spurkranzreibung nicht gelten lassen wollen, an dem einen können Sie doch nicht vorübergehen, daß die Spurerweiterung in Verbindung mit der Konizität der Radreifen bekanntermaßen die Kurvenbewegung erleichtert, indem die äußeren Räder auf einem wesentlich größeren Rollkreis laufen.

N.: Ich kann Ihnen den Schmerz nicht ersparen, auch diese Anschauung ins Massengrab zu senden. Ich habe von dem, was Sie sagen, regelmäßig nichts bemerkt; die Vorderachse rollt zwar außen auf dem größeren Kreis, aber bei der Hinterachse ist es umgekehrt; also hebt sich die Wirkung doch wohl auf.

Pr.: (für sich): Da hat er wirklich recht. (Laut): Daran hatte ich nicht gedacht. Aber die Anschauung ist sehr verbreitet.

N.: Leider! Ich will Ihnen sogar entgegenkommen. Das äußere Vorderrad kann, wenn der Reifen neu ist, in der Hohlkehle rollen, also auf einem sehr großen Rollkreis gegenüber dem inneren; bei der nicht anlaufenden Hinterachse ist der Unterschied nur gering; also bleibt ein Plus. Noch mehr; ich will annehmen, der Zug fahre schnell und die Kurve habe nur eine mäßige Überhöhung — bekanntlich fahren sich solche Kurven besser als solche mit starker Überhöhung —, so daß die Zentrifugalkraft auch die Hinterachse nach außen drängt und diese im gewünschten Sinne rollt: selbst in diesem günstigsten und seltenen Falle nützt die Konizität so wenig, daß sie ruhig vernachlässigt werden kann.

Pr.: Ich kann mir darunter nichts vorstellen. Ich bin geneigt, diese Behauptung für eine Ihrer Einseitigkeiten zu halten; aber ich muß mich damit bescheiden, daß im allgemeinen die Hinterachse verkehrt abrollt, und es also wohl mit dem günstigen Einfluß der Konizität nichts ist.

N.: Das ist brav. Und was noch sehr wesentlich ist: die Radreifen nähern sich nach kurzem Gebrauch der zylindrischen Form. Diese beiden Gründe genügen jedenfalls, um die Konizität einstweilen zu begraben. Wir wollen uns übermorgen wieder treffen und versuchen, nach soviel Verneinung das zu finden, was das Wesen der Sache ausmacht.

Pr.: Ich gestehe, daß das Problem anfängt, mich ernstlich zu interessieren. Aber ich möchte Sie eins fragen: Die Eisenbahn ist doch nun schon an die hundert Jahre alt, und damit auch die Frage der Kurvenbewegung; alle diese Dinge, die Sie erwähnen, müssen doch längst untersucht und entschieden sein. Können Sie mir nicht sagen, wo ich mich darüber unterrichten kann?

N.: Da schneiden Sie ein böses Kapitel an. Untersuchungen über die Kurvenbewegung gibt es einen Haufen, ich kenne nur die der letzten Jahrzehnte so ungefähr, wahrscheinlich gab's schon vorher welche; aber wenn Sie da hineinsteigen, so geraten Sie in ein Labyrinth, aus dem ohne Führer kein Ausweg ist. Ohne jahrelanges Studium kann man von selbst unmöglich entscheiden, was recht und was falsch ist. Wohl gibt es unter dem Vielen

gut Gewollten und doch nur halb oder dreiviertel Geglückten einiges, dem Sie ziemlich rückhaltlos vertrauen können. Da ist Bödickers[3]) scharfsinnige Schrift „Über die Wirkungen zwischen Rad und Schiene", Uebelackers[4]) eingehende, zum ersten Male eine vollständige Lösung gebende Darstellung der Kraftwirkungen an fahrenden Lokomotiven in Krümmungen, und Heumann[5]) elegante graphische Lösung der gleichen Aufgabe; aber wenn Sie damit anfangen, wird Ihre Freude bald nachlassen über der Mühe, die das Eindringen in den verwickelten Stoff fordert. Wenn Sie bis zum nächsten Mal etwas lesen wollen, so nehmen Sie den Aufsatz „Zur Frage der Krümmungsreibung" in der Verkehrstechnischen Woche[6]), und lesen Sie ihn kurz durch, ohne sich über das Einzelne den Kopf zu sehr zu zerbrechen.

[3]) 1887.
[4]) Organ 1903, Anhang.
[5]) Organ 1912, Seite 257 und 440, und 1913, Seite 104, 118, 136 und 254.
[6]) 1924 Seite 36.

(Fortsetzung folgt.)

Die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes der Schweizerischen Bundesbahnen unter Berücksichtigung der Betriebserfahrungen des Jahres 1924.

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen hat Ende 1925 ihrem Verwaltungsrat einen Bericht über die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes unter besonderer Berücksichtigung der Ergebnisse des Jahres 1924 vorgelegt, der manche allgemein interessante Feststellung enthält.

Um einen Maßstab für die Wirtschaftlichkeit zu erhalten, werden die tatsächlichen Kosten des im Jahre 1924 elektrisch betriebenen Netzes den Kosten gegenübergestellt, die hätten aufgewendet werden müssen, wenn das gleiche Netz im Jahre 1924 mit Dampf betrieben worden wäre. Es werden dementsprechend verglichen: die Ausgaben für das Fahr-, Depot-, Zug- und Wagenreinigungspersonal bei beiden Betriebsarten, den laufenden Unterhalt und das Schmiermaterial der elektrischen Triebfahrzeuge wie der Dampflokomotiven und der Wagen, die Verzinsung des in der Elektrisierung bzw. in den Dampflokomotiven angelegten Kapitals (nebst Einlagen und Tilgungs- und Erneuerungsfond). Beim elektrischen Betriebe treten zu diesen Kosten die Ausgaben für Personal, Unterhalt, Reparaturen der Kraftwerke, Übertragungsleitungen, Unterwerke und Fahrleitungen sowie für Beschaffung der Energie auf bahnfremden Kraftwerken unter Abzug verkaufter bahneigener Energie, beim Dampfbetriebe die Ausgaben für Speisewasser und Kohlen, einschließlich deren Transportkosten von der Landesgrenze sowie die Mehrausgaben für den Bahnunterhalt.

Beim Vergleich der Kosten für das Fahr- und Depotpersonal werden interessante Berechnungen angestellt: sie ergeben, daß die mittlere Jahresleistung des Fahrpersonals beim elektrischen Betrieb infolge der kürzeren Fahrzeiten und des Wegfalls zeitraubender Nebenarbeiten (Kohlen- und Wasserfassen, Anheizen, Feuerreinigen usf.) um mehr als 25 % größer ist als beim Dampfbetrieb. Für das Jahr 1924 wird auf dem elektrisch betriebenen Netz unter Einschluß des Reservepersonals eine mittlere Jahresleistung von 35 000 Lokomotivkilometer pro Personal berechnet gegen ungefähr 28 000 Lokomotivkilometer beim Dampfbetriebe. Für Ausrüstung (ohne Kohlendienst) und Reinigung des Rollmaterials ist beim Dampfbetrieb auf 40 000, beim elektrischen dagegen erst auf 60 000 Lokomotivkilometer ein Mann zu rechnen. Auf Grund dieser Zahlen geben die Bundesbahnen den Bedarf an Fahr- und Depotpersonal beim elektrischen Betrieb mit 669 Mann an. Der entsprechende Bedarf beim Dampfbetriebe wird auf Grund einer angenommenen Zahl festgestellt, nämlich der Dampflokomotivkilometer, die an die Stelle der im Jahre 1924 tatsächlich geleisteten elektrischen Lokomotivkilometer zu setzen wären. Diese Zahl wird ermittelt, indem zunächst berechnet wird, welcher durchschnittlichen Verkehrsleistung ein beim Dampfbetrieb erzieltes Lokomotivkilometer entsprach. Berücksichtigt werden die Erfahrungen auf dem ganzen Netze der Bundesbahnen von 1911—1916 und auf dem Dampfbetriebsnetze in den Jahren 1921—1924 und dabei festgestellt, daß auf den in Frage kommenden Bergstrecken für 1 Lokomotivkilometer eine Leistung von etwa 220 tkm gerechnet werden muß. Wird hieraus die Zahl der Lokomotivkilometer gesucht, die zur Beförderung der geleisteten Bruttotonnenkilometer des Jahres 1924 notwendig gewesen wären, so ergibt sich ein Mehr von 3 930 000 Lokomotivkilometer gegenüber dem elektrischen Betriebe. Um aber zu berücksichtigen, daß vielleicht neue leistungsfähigere Dampflokomotiven als die heute auf den Bundesbahnstrecken verwendeten angeschafft worden wären, wird diese Mehrleistung von fast 4 Millionen Lokomotivkilometer um zwei Drittel, auf 1,31 Millionen, herabgesetzt. Trotzdem wäre bei reinem Dampfbetrieb des im Jahre 1924 elektrisch betriebenen Netzes ein Personal von 999 Mann notwendig gewesen.

Als weitere Ersparnis beim elektrischen Betrieb wird die Verminderung an Zugpersonal und Wagenreinigern, namentlich auf den langen Bergstrecken mit vielen Tunneln berücksichtigt. Allein bei dem mittleren Kreis II der Bundesbahnen, dem die Gotthardstrecke angehört, wurden 108 Mann eingespart.

Über die Unterhaltungskosten der Lokomotiven erklären die Bundesbahnen, es hätten für das Lokomotivkilometer beim elektrischen Betrieb 34,2, beim Dampfbetrieb 40 Rp. ausgegeben werden müssen. Endlich bringen verminderte Brandschäden an Wagendächern und Faltenbälgen durch Funkenwurf (die früher sehr häufig waren) verringerte Ausgaben für Unterhalt der Wagen (besonders der Polsterklassen) eine Ersparnis, die allein für eine Werkstätte auf 50 000 Franken im Jahre angegeben wird.

Die Berücksichtigung aller dieser Umstände ergibt als Endergebnis, daß die Kosten für Fahr-, Depot-, Zug- und Wagenreinigungspersonal sowie die Unterhaltungskosten der Lokomotiven, Motorwagen und Wagen und des Schmiermaterials beim elektrischen Betrieb eine Summe von 8,47, beim Dampfbetrieb von 12,96 Millionen Franken erfordert hätten. Die Ersparnisse an Speisewasser und weggefallenen Kohlentransportkosten lassen sich zahlenmäßig ohne weitere Schwierigkeiten erfassen.

Die für den Dampfbetrieb erforderliche Kohlenmenge muß erst wieder berechnet werden. Unter Berücksichtigung des Verbrauches im letzten Jahre vor dem Kriege, des mittleren Heizwertes und des Verkehrs wurde festgestellt, daß ein Minderverbrauch von 234 340 t stattgefunden hat. Dieser wird nicht voll dem elektrischen Betriebe gutgeschrieben, weil in der Zwischenzeit zweifellos sparsamer arbeitende Dampflokomotiven angeschafft worden wären; deshalb werden 10 % abgezogen und nur rund 210 000 t als Bedarf in die Gegenüberstellung eingesetzt.

Für den Bahnbau war bisher bei den Bundesbahnen eine Ersparnis von 250 Franken für das Bahnkilometer beim elektrischen Betrieb angenommen worden (infolge Erhöhung der Lebensdauer des Oberbaues in den Tunneln, der Steigerung der Arbeitsleistung der Rotten in diesen, vereinfachtem Unterhalt und verlängerter Lebensdauer der Hallendächer, Brücken, Gebäude usw.). Die Ersparnis wäre schon in früheren Jahren an sich größer gewesen. Doch war bisher mit einer vermehrten seitlichen Abnützung des äußeren Schienenstranges in den scharfen Kurven gerechnet worden. Die Erfahrungen des Jahres 1924 haben aber gezeigt, daß die Befürchtung unbegründet war, was sich aus der viel geringeren Abnützung der Bandagen der elektrischen Lokomotiven gegenüber denjenigen der Dampflok-

motiven unzweideutig ergibt. Sie müssen erst bei 120 000 km Fahrleistung abgedreht werden gegenüber 60 000 km bei den Dampflokomotiven. Trotzdem wird weiter mit nur 250 Fr. Ersparnis gerechnet.

Um die Verzinsung der Kosten bei den beiden Betriebsarten gegenüberstellen zu können, wird zunächst festgestellt, wieviele Dampflokomotiven an Stelle der bisherigen, inzwischen beschafften elektrischen Fahrzeuge hätten beschafft werden müssen. Unter Ermittelung der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit der Dampflokomotiven auf 54 000 Lokomotivkilometer gegenüber 60 000 der elektrischen Maschinen sind an Stelle von 00 Dampflokomotiven höchstens 79 elektrische Triebfahrzeuge zu setzen.

Zuletzt werden die beiden Anlagekapitale gegenübergestellt sowie die Rücklagen für Tilgung und Erneuerung; dabei stellt sich heraus, daß für den elektrischen Betrieb jährlich 18,14 Millionen Franken mehr ausgegeben werden müssen als für den Dampfbetrieb.

Alle so gefundenen Ersparnisse und Mehrkosten werden gegenübergestellt und als Endergebnis wird ermittelt:

Im Jahre 1924 kostete der elektrische Betrieb 30,68 Millionen Franken; für den Dampfbetrieb wären 28,21 Millionen benötigt worden; es waren also die Selbstkosten für den elektrischen Betrieb um rund 2,5 Millionen höher als diejenigen des Dampfbetriebes; damit beide Betriebsarten gleich teuer gewesen wären, hätte der Kohlenpreis an der Landesgrenze 64,41 statt — wie er 1924 bezahlt wurde — 52,59 Fr. für die Tonne betragen müssen.

Die Mehrkosten werden in der Hauptsache darauf zurückgeführt, daß die Kraftwerke Amsteg, Ritom und Barberine nicht voll belastet waren, so daß die von ihnen abgegebene Energie zu teuer zu stehen kam, ferner daß die während des Krieges ausgeführten Arbeiten zu teuer bezahlt werden mußten. Allein ohne die Kriegsteuerung, glauben die Bundesbahnen, wäre der elektrische Betrieb trotz der geringen Ausnützung der Kraftwerke bereits im Jahre 1924 ein gutes Geschäft gewesen.

Zur Verteidigung ihres Elektrisierungsprogrammes stellen die Bundesbahnen den Ergebnissen des Jahres 1924 das voraussichtliche Betriebsergebnis des Jahres 1929 für die dann elektrisierten Strecken gegenüber. Sie benützen dabei die für das Jahr 1924 errechneten Grundlagen, nehmen einen ungefähr gleichbleibenden Fahrplan, im wesentlichen zweimännige Bedienung aller Triebfahrzeuge und billigere Unterhaltskosten für die Triebfahrzeuge der Flachlandstrecken sowie eine bereits heute feststellbare Ersparnis gegenüber dem Voranschlage für alle bis zum Ende 1929 auszuführenden festen elektrischen Anlagen an. Die Berechnung ergibt: eine Ausgabe von 66,88 Millionen Franken für den elektrischen Betrieb gegenüber 42,1 Millionen für den Dampfbetrieb — wenn der für den Ankauf von Kohle zu entrichtende Preis nicht eingesetzt wird. Für ihn bleibt also der Unterschiedsbetrag. Die Auswertung der beiden Summen läßt für das im Jahr 1929 elektrisierte Netz von 1566 km bei gleichbleibendem Verkehr den Paritätskohlenpreis auf 45,30 Fr. für die Tonne sinken, gegenüber 64,40 Millionen Franken im Jahre 1924. Wird nur das Netz, das in den Jahren 1924 bis 1929 elektrisch ausgebaut wird, also nicht von der Kriegs- und Nachkriegsteuerung betroffen wird, berücksichtigt, so fällt die Parität sogar auf 30,50 Fr., also nicht $^3/_5$ des tatsächlichen Kohlenpreises des Jahres 1924.

Eingehende Angaben über die Wirkungen eines stärkeren und schwächeren als der Berechnung zugrunde gelegten Verkehrs sowie einer stärkeren Senkung des Kohlenpreises — unterstützt durch einfache, leicht verständliche bildliche Darstellungen — vervollständigen das Bild. Dabei wird der Möglichkeit der Ausdehnung des einmännigen Betriebes bei Güter- und leichten Personenzügen Rechnung getragen und berücksichtigt, daß ohne Elektrisierung zur Anschaffung teuerer Dampflokomtiven hätte geschritten werden müssen und hierdurch das Anlagekapital und die Zinsenlast auch des Dampfbetriebes vergrößert worden wäre. Bei einem um 10 % dichteren Fahrplan als im Jahre 1924 und der Annahme eines Kohlenpreises von 42 Fr. an der Landesgrenze errechnen die Bundesbahnen eine jährliche Ersparnis von rund 8 Millionen Franken gegenüber dem des Dampfbetriebes und damit die Möglichkeit einer Tilgung des ganzen Kapitals der Elektrisierung innerhalb von 30 bis 35 Jahren.

Zum Schlusse widerlegt die Generaldirektion den Vorwurf, die Beschleunigung des Elektrisierungsprogrammes — der erste Teil wird zum Jahre 1928 statt wie ursprünglich beabsichtigt, zum Jahre 1932 fertiggestellt sein — sei unwirtschaftlich gewesen. Sie weist nach, daß durch die Beschleunigung Mehrkosten und Ersparnisse des elektrischen Betriebes sich bereits vor dem Jahre 1928 aufheben, wogegen nach dem alten Programm Mehrkosten und Ersparniskurve erst im Jahre 1933 sich gekreuzt hätten. Die beschleunigte Elektrisierung mit 5 % Zins und Zinseszinsen wird bis zum Jahre 1934 ein um 54 Millionen günstigeres Ergebnis zeitigen als nach dem alten Programm. Außerdem brachte sie der Schweizer Volkswirtschaft durch Beschäftigung ihrer Industrien und Gewerbe — eine ununterbrochene Jahresleistung von 10 000 Arbeitern wird für die Zeit der Beschleunigung angegeben — einen nicht zu unterschätzenden Vorteil.

Mit dem Hinweis darauf, daß infolge der Elektrisierung wachsend der Abfluß schweizerischen Kapitals für die Beschaffung von Kohle ins Ausland abnimmt, und daß sich auch nennenswerte, nicht zahlenmäßig zu fassende Vorteile zu ihren Gunsten ins Feld führen lassen, schließt der interessante Bericht der Schweizer Bundesbahnen.

Billige und schnelle Anfertigung von einfachen Lichtbildern.

Im Dienstbetrieb steht man sehr oft vor der Frage: Wie beschaffe ich in kurzer Zeit eine größere Zahl von Lichtbildern für einen Vortrag? Da es sich in den meisten Fällen um spezielle Vortragsthemen handelt, können brauchbare Lichtbilder nur selten leihweise beschafft werden. Oft reichen die vorhandenen Lichtbilder nicht aus oder es erscheint angezeigt, noch einige Zahlenangaben oder einfache graphische Darstellungen im Lichtbild zu zeigen. Wenn sich die Notwendigkeit zu solcher Ergänzung erst einen oder zwei Tage vor dem Vortrag ergibt, können Diapositive aus Zeitmangel von Skizzen, Tabellen usw., die erst im Entwurf gefertigt werden müssen, nicht mehr beschafft werden.

In solchen Fällen, in denen einfachste Lichtbilder genügen würden, können Winters Diapositivfolien nach Prof. O. Frey mit Erfolg verwendet werden (Photozentrale Winter & Sohn in Leipzig).

Für einfache Darstellungen, Tabellen, Skizzen und dergl. eignen sich diese Diapositivfolien, die den Vorzug der Billigkeit und schnellen Herstellung des Lichtbildes haben, sehr gut. Die Folien sind in den für Lichtbilder in Frage kommenden Größen 85 × 100 mm oder 90 × 120 mm erhältlich und aus durchsichtiger Gelatine hergestellt. Man kann auf den Folien mit Tinte oder Tusche, auch farbig, ohne besondere Behandlung der Folien beliebig schreiben oder zeichnen. Auf dem Entwurf zu dem Lichtbild, der vorher in passender Größe gemacht worden ist, legt man die Gelatinefolie und paust die Darstellung durch. Ist dies geschehen, so hat man die Folie zwischen zwei Glasplatten, die der Größe des Lichtbildes entsprechen, zu legen, diese wie ein Diapositiv zusammenzukleben und das Lichtbild ist fertig.

Nur ein Mangel haftet den Folien an, es darf nicht darauf radiert werden, sonst entsteht im Lichtbild an der Radierstelle ein schwarzer Fleck, der nicht mehr zu beseitigen ist. Jeder Strich, jede Zahl muß also beim Pausen unbedingt an die richtige Stelle gesetzt werden, sonst ist das Bild unbrauchbar und muß neu gepaust werden. Dies bedeutet jedoch keinen nennenswerten Verlust, denn ein Gelatineblatt kostet nur etwa 3½ bis 5 Pf. bei Größe 85 × 100 mm und 90 × 120 mm.

In der Psychotechnischen Versuchsstelle finden diese Folien mit gutem Erfolg Verwendung. Hervorgehoben sei nochmals, daß sich die Gelatinefolien nur für einfache Darstellungen eignen, von komplizierteren wird stets ein Lichtbild auf photographischem Wege angefertigt werden müssen.

Wisch, T. E.-I.

Leitungsvorschriften.

Von Eisenbahn-Oberinspektor **Kieper**, Betriebskontrolleur, Berlin.

Mit Ablauf des Jahres 1925 sind im Reichsbahngebiet neue Leitungsvorschriften für Frachtgut- sowie für Eilgutladungen und Tiere aufgestellt. Damit ist in aller Stille eine für die wirtschaftliche Gestaltung der Beförderung von beladenen und leeren Wagen bedeutsame Arbeit geleistet worden. Hierüber einiges zu sagen, dürfte von allgemeinem Interesse sein.

Das engmaschige Liniennetz der Deutschen Reichsbahn läßt ohne weiteres erkennen, daß bei den zahlreichen Möglichkeiten der Verbindung zweier Orte durch Schienenwege der Beförderungsweg der Wagen festgelegt werden muß. Dieser Beförderungs- oder Leitweg wird durch Leitungsvorschriften bestimmt.

Die jetzigen Leitungsvorschriften sind für den Versand jeder Reichsbahndirektion nach allen übrigen Reichsbahndirektionen aufgestellt. Da die fünf rechtsrheinischen bayerischen Reichsbahndirektionen für die Leitungsvorschriften zu einem Bezirk zusammengefaßt sind, beträgt die Gesamtzahl der Vorschriften einschließlich der für den Binnenverkehr jeder Reichsbahndirektion $26 \times 26 = 676$ Stück. Die Dienststellen (Güterabfertigungen) erhalten nur die für ihren Versand in Frage kommenden Tafeln mit den Leitungswegen nach den Stationen der einzelnen Reichsbahndirektionsbezirke einschließlich des eigenen Bezirks. Die Leitungsvorschriften der Dienststellen bestehen mithin außer den Vorbemerkungen aus 26 Tafeln. In beschränktem Umfange werden von den Reichsbahndirektionen die Tafeln ihrer sämtlichen Dienststellen zu einem Stück vereinigt, und zwar für jeden Empfangsbezirk besonders. Zur leichteren, einfacheren und übersichtlicheren Darstellung sind die Versand- und Empfangsstationen auf den Tafeln nicht namentlich aufgeführt. Die Reichsbahndirektionsbezirke sind vielmehr in Stationsgruppen aufgeteilt, die aus einer oder mehreren Stationen, wenn sie den gleichen Leitungsweg haben (z. B. Stichbahnen), gebildet und mit Nummern (Gruppennummern) versehen werden. Lediglich diese Nummern erscheinen an Stelle der Stationsnamen als Versand- und Empfangsgruppennummern auf den Tafeln. (Die spätere Ersetzung dieser Nummern durch die Lochkartennummern ist in Aussicht genommen.) Dieses Verfahren erfordert die Herausgabe eines besonderen Stationsverzeichnisses mit beigedruckten Gruppennummern, das ein wesentlicher Bestandteil der Leitungsvorschriften ist. Das besondere Stationsverzeichnis wird jetzt mit dem demnächst erscheinenden Stationstarif Heft D des Reichsbahngütertarifs vereinigt.

25
Osten

Leitungstafel für Frachtgutladungen

RBD Halle (Saale) — RBD Osten in Frankfurt (Oder)

Gültig vom 1. 8. 24.

Von Versandgruppe 196

nach den Empfangsgruppen Ost	lautet der Leitungsweg
1—10	Senftenberg—Frankfurt (Oder) — Cüstrin-Neustadt
11—12	Senftenberg—Schneidemühl
13—29	Senftenberg — Frankfurt (Oder)—Cüstrin-Neustadt
30 32—34	Senftenberg - Frankfurt (Oder)
35—43	Senftenberg — Frankfurt (Oder) — Cüstrin-Neustadt
44	Senftenberg Frankfurt (Oder)
45—50	Senftenberg—Frankfurt (Oder)—Cüstrin-Neustadt
51	Senftenberg—Frankfurt (Oder)
52—57	Senftenberg — Frankfurt (Oder) — Landsberg
59	Senftenberg—Frankfurt (Oder)
60 - 64	Senftenberg—Frankfurt (Oder)—Kreuz
65	Senftenberg
66—67	Senftenberg - Frankfurt (Oder)—Landsberg
68—72	Senftenberg - Frankfurt (Oder)—Kreuz
73—100	Senftenberg—Schneidemühl
101	Senftenberg - Frankfurt (Oder)
104	Senftenberg — Frankfurt (Oder)
105	Senftenberg
106—111	Senftenberg—Cottbus Guben
usw.	usw.

(Größe 210×297 Din A 4)

Vorstehend ist das Muster einer Leitungstafel, wie sie die Dienststellen jetzt erhalten, wiedergegeben.

Die rechts oben in der Ecke stehende umrandete Zahl ist die Lochkartennummer des Empfangsbezirks. In der Reihenfolge dieser Nummern werden die Tafeln in besonderen einheitlichen Umschlägen aufbewahrt. Die Nummern sollen auch das schnelle Aufschlagen der anzuwendenden Tafel erleichtern.

Das sachliche Bedürfnis für die Herausgabe von Leitungsvorschriften mußte erstmalig in dem Augenblick eintreten, als durch den immer weiter fortschreitenden Bau von Eisenbahnen zwei oder mehrere Schienenverbindungen zwischen zwei Orten geschaffen wurden. Da bis in die achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts die Eisenbahnen in Deutschland sich fast ausschließlich in Händen von Privatgesellschaften befanden und die verschiedenen Schienenwege zwischen zwei Orten häufig verschiedenen Gesellschaften gehörten, bestimmten jedoch nicht die sachlichen Gründe die Festlegung der Verkehrsleitung in besonderen Vorschriften, sondern lediglich der Wettbewerb der Privatbahnen untereinander. Jede Privatbahn war bemüht, den Verkehr solange wie möglich über ihre eigenen Strecken zu fahren, weil hiernach die Frachtanteile berechnet wurden. Die Leitungsvorschriften wurden damit aufs engste mit dem Tarif verbunden und dementsprechend auch als Anhang zu den Tarifen herausgegeben. Diese Regelung der Verkehrsleitung wurde auch nach der Verstaatlichung der Privatbahnen beibehalten. Der Leitungsweg wurde also im allgemeinen rein rechnerisch festgestellt, d. h. der Weg, über den die Tarifentfernung zwischen Versand und Empfangsstation berechnet war, bildete gleichzeitig den Leitungsweg. Der Betriebsdienst hatte sich hiernach einzurichten; er war lediglich ausführendes Organ. Auf die Dauer konnten jedoch bei der Festsetzung der Leitungswege die betrieblichen Belange nicht unberücksichtigt bleiben. Dies und andere Unzuträglichkeiten, die sich bei der Bearbeitung der Leitungsvorschriften zusammen mit den Tarifen ergaben, führten dazu, daß bei den früheren preußisch-hessischen Staatseisenbahnen im Jahre 1905 die Bearbeitung der Leitungsvorschriften auf den Beförderungsdienst überging. Gleichzeitig wurden „Grundsätze, betreffend die Aufstellung von Vorschriften für die Leitung des Güter- und Tierverkehrs auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen“ herausgegeben. In diesen Grundsätzen wandte man sich endgültig von der bisherigen Verbindung der Leitungsvorschriften mit dem Tarif ab. So wurde u. a. bestimmt:

> Wagenladungen sind ohne Rücksicht auf die Tarifbildung über die Strecken zu leiten, die im Interesse schleuniger Beförderung und wirtschaftlicher Betriebsführung die geeignetsten sind. Dabei sind u. a. zu berücksichtigen:
> a) die Länge des Weges,
> b) die Leistungsfähigkeit der Strecken und Stationen,
> c) die Zahl der erforderlichen Umstellungen der Wagen,
> d) die Möglichkeit der Herstellung günstiger Zuganschlüsse.

Im übrigen waren diese Grundsätze sehr allgemein gehalten. Es konnte auch nicht anders sein, da praktische Erfahrungen nicht vorlagen. Die erstmalige Aufstellung der Leitungsvorschriften nach den neuen Gesichtspunkten im früheren preußisch-hessischen Staatsbahnbereich war infolgedessen äußerst schwierig. Mit Rücksicht auf die durch größere Verkehrsumlegungen entstehenden außerordentlichen Rückwirkungen auf den Betriebsdienst beschränkte man sich in der Hauptsache auf die Umarbeitung der vorhandenen Tarifleitungsvorschriften. Diese Arbeiten, insbesondere die wirtschaftliche Zusammenfassung des Verkehrs, führten dennoch zu zahlreichen Änderungen und wesentlichen Verbesserungen.

Die außerpreußischen Staatsbahnen behielten die Tarifleitungsvorschriften bei. Diese Vorschriften wurden in erster Linie für den Wechselverkehr mit den preußisch-hessischen Staatsbahnen und für den Wechselverkehr der Bahnen untereinander aufgesetllt. Sie dienten weiter dem Wettbewerb. Es wurde nicht nur über erhebliche Umwege gefahren, sondern die Leitungswege wechselten auch monatlich, zum Teil sogar wöchentlich. Selbst unwirtschaftliche Leistungen wurden häufig im Interesse des Wettbewerbs in Kauf genommen.

Der so nach verschiedenen Grundsätzen in den einzelnen deutschen Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz geleitete Güterverkehr erschwerte die Betriebsführung außerordentlich. Di

mehr oder weniger stark zutage tretenden Wettbewerbsbestrebungen im Wechselverkehr zwischen den Staatseisenbahnen erregten auch die öffentliche Meinung. Man erblickte in diesem Wettbewerb sowohl eine Schädigung der einzelstaatlichen Wirtschaft als auch der gesamten deutschen Volkswirtschaft. „Der Eisenbahnkrieg“ gehörte zu den ständig wiederkehrenden Überschriften in der Presse. Auch in den Volksvertretungen wurde der Wettbewerb zwischen den Staatsbahnen häufig erörtert.

Mit der Verreichlichung der deutschen Staatseisenbahnen entfielen all die Hemmnisse, die bis dahin einer einheitlichen, rein sachlichen Regelung der Verkehrsleitung auf den deutschen Staatsbahnen entgegenstanden. Die aus Wettbewerbsrücksichten der früheren Länderbahnen gefahrenen unwirtschaftlichen Umwege wurden sofort beseitigt. Alsdann wurde mit der Aufstellung einheitlicher Leitungsvorschriften für das Reichsbahngebiet begonnen. Den Anlaß hierzu gaben nicht nur die zwischen preußisch-hessischen und den anderen Länderbahnen für die Leitung des Güterverkehrs bestehenden verschiedenen Richtlinien. Die in Preußen-Hessen nach der Neuregelung der Verkehrsleitung im Jahre 1905 allmählich wieder eingetretene Unordnung in den Leitungsvorschriften und deren völlige Vernachlässigung während des Krieges und in der Nachkriegszeit erforderten gleichfalls eine gründliche Nachprüfung und Neuregelung. Mit diesen Arbeiten wurden nach vorangegangenen eingehenden Besprechungen in dem früheren Reichsverkehrsministerium im Januar 1922 zwei besondere Ausschüsse betraut, und zwar ein Betriebsausschuß und ein Verkehrsausschuß.

Dem Betriebsausschuß oblagen betriebstechnische Untersuchungen, insbesondere die Aufstellung von Grundsätzen für die Berechnung der virtuellen Betriebslängen und für die Bewertung der Umstellungen nach den Selbstkosten und nach dem Zeitraum der Arbeiten. Die hiernach ermittelten Angaben über Strecken und Bahnhöfe waren in eine Betriebskarte einzutragen, die als Hilfsmittel zur Erleichterung der Aufstellung der Leitungsvorschriften herausgegeben werden sollte.

Dem Verkehrsausschuß oblag die Schaffung einheitlicher, nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten aufzustellender Leitungsvorschriften für das Reichsbahnnetz sowie die Festsetzung von Grundsätzen für die Aufstellung und Fortbildung der Leitungsvorschriften.

Die umfangreichen Arbeiten des Betriebsausschusses sind noch nicht abgeschlossen; sie werden zur Zeit in der Hauptverwaltung weitergeführt.

Die Arbeiten des Verkehrsausschusses haben ihren Niederschlag in der zum Gebrauch für die Reichsbahndirektionen bestimmten Dienstvorschrift „Grundsätze für die Aufstellung und Fortbildung der Leitungs- und Ladevorschriften“ vom Juli 1924 gefunden, im nachfolgenden kurz „Grundsätze“ genannt. Die Vorschrift bezieht sich auch auf die Ladevorschriften, deren Neuregelung dem Verkehrsausschuß später noch besonders übertragen worden ist. In dieser Dienstvorschrift ist — wohl zum erstenmal in einer Dienstvorschrift — in einem Vorwort die geschichtliche Entwickelung der Leitungsvorschriften wie der Ladevorschriften den Bestimmungen selbst vorangestellt. Der besondere Wert der „Grundsätze“ liegt jedoch darin, daß in ihr die langjährigen praktischen Erfahrungen bei der Aufstellung der Leitungsvorschriften, die bisher nur in mündlicher Überlieferung fortlebten, im Vorwort sowohl wie in und neben den Grundsätzen erstmalig schriftlich festgehalten worden sind.

Um die Beachtung und Durchführung der Dienstvorschrift, besonders der in ihr enthaltenen Grundsätze, bei der Aufstellung der Leitungsvorschriften sicherzustellen, ist eine geschäftsführende Stelle für Leitungsvorschriften beim Eisenbahn-Zentralamt errichtet worden. Diese Stelle hat auch besonders um die dauernde Fortbildung der Leitungsvorschriften bemüht zu sein. Ihre Aufgaben und ihre Zuständigkeit im einzelnen sind in den „Grundsätzen“ festgelegt.

Die jetzt vorliegenden Leitungsvorschriften sind wenigstens in der äußeren Form nach den „Grundsätzen“ aufgestellt, abgesehen von einigen wenigen vor der Herausgabe der „Grundsätze“ erschienenen Leitungsvorschriften, die noch umgestellt werden. Damit sind jedoch die Arbeiten an den Leitungsvorschriften nicht beendet. Wenn die wirtschaftlichste Leitung des Verkehrs dauernd gesichert bleiben soll, dann müssen die Leitungsvorschriften die lebendige Fühlung mit den wechselnden Erfordernissen des Verkehrs und Betriebes behalten. Die weitblickende Fortbildung der Leitungsvorschriften kann von einschneidender Bedeutung besonders für die Betriebsführung (Zugbildung und Güterzugfahrplan) sein. In dem kürzlich erschienenen Buche „Eisenbahnbetriebslehre“ von Dr.-Ing. Heinrich wird dies treffend hervorgehoben. Auf Seite 82 § 64 (Leitsätze für die Güterzugbildung) heißt es unter Punkt 3:

„Die Zugbildung hängt von der Zahl der auf einem Bahnhof zu behandelnden Wagen ab.

Da die Leitungsvorschriften den Weg der beladenen und leeren Wagen vorschreiben, somit einen erheblichen Einfluß auf das Maß der von einem Bahnhof zu bewältigenden Leistungen haben, müssen sie als ein wesentlicher Faktor der Zugbildung betrachtet werden.“

Weiter werden in diesem Werk auf Seite 151 § 106 (Die Wirtschaftlichkeit des Güterzugfahrplans) die Leitungsvorschriften unter den Faktoren, die die Wirtschaftlichkeit des Güterzugfahrplans bedingen, mit aufgeführt. Im Absatz 3 heißt es dann u. a.:

„Die Leitungsvorschriften müssen unter Berücksichtigung der betrieblichen Verhältnisse im Hinblick auf einen günstigen Güterzugfahrplan aufgestellt werden.

Dabei ist folgendes zu beachten:

a) Die Leitung des Verkehrs, also die Zusammenfassung der Wagen, auf einer betrieblich günstigen Strecke ermöglicht die Bildung vieler und ausgelasteter Züge.

Je weniger Wagen, um so größer die Gefahr der Nichtauslastung. Je größer die Zahl der Züge, um so besser die Ausnutzung der Lokomotiven und Zugpersonale.

b) Bei der Wahl des Weges ist naturgemäß die betriebliche Ausgestaltung der Bahnhöfe und die Zahl der Umstellungen zu berücksichtigen.

Es dürfen nur so viele Wagen über eine Strecke laufen, daß die Bahnhöfe oder Teilstrecken nicht verstopft werden.

c) Der längere, aber mit günstigeren Neigungs- und Krümmungsverhältnissen versehene Weg verdient daher häufig den Vorzug vor dem kürzeren Weg.

Maßgebend für die Wahl ist außer den Punkten a) und b) der Vergleich der Gesamtsumme der Streckenwiderstände auf den beiden Wahlwegen.

d) Bei der Wahl des Leitungsweges der Frachten ist auch an die im gewöhnlichen Verkehr regelmäßig vorkommenden Läufe der leeren Wagen zu denken, damit in beiden Richtungen eine annähernde Paarigkeit der Züge erreicht wird.

Je größer die Paarigkeit, um so geringer die Anzahl der Leerfahrten.

e) Die Erreichung günstiger Anschlüsse ist zu berücksichtigen, weil damit der Wagenumlauf beschleunigt wird.“

Das hier über die Berücksichtigung der betrieblichen Verhältnisse bei Aufstellung der Leitungsvorschriften Ausgeführte deckt sich mit dem hierüber in den „Grundsätzen“ Gesagten.

Nach den „Grundsätzen“ sind die jetzt erstellten Leitungsvorschriften nicht ihrer äußeren Form aber dem Inhalt nach als Übergangsleitungsvorschriften anzusehen. Mußten doch die Leitungsvorschriften mit größter Beschleunigung aufgestellt werden, um den Dienststellen und besonders denen der früheren Länderbahnen im dringenden Interesse einer glatten Betriebsabwickelung wieder einwandfreie Unterlagen für die richtige und gleichmäßige Leitung des Verkehrs zu geben. Eingehende Untersuchungen hinsichtlich der Wahl des wirtschaftlichsten Weges konnten aus Zeitmangel und auch infolge Fehlens geeigneter Unterlagen meistens nicht vorgenommen werden. Wie bei den früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen wurde auch jetzt der wirtschaftlichste Weg für die Verkehrsleitung fast ausschließlich nach Erfahrungsgrundsätzen festgestellt. Der genauen Bestimmung des Leitungsweges soll künftig die bereits erwähnte, von der Hauptverwaltung herauszugebende Betriebskarte mit den Angaben über die betriebstechnische Bewertung der Strecken und Bahnhöfe zugrunde gelegt werden. Wenn auch die in der Betriebskarte enthaltenen Ergebnisse sich vielfach mit der Erfahrung decken werden, so werden dennoch die einzelnen Leitungswege an Hand der Betriebskarte gründlichst zu untersuchen sein. Beförderungstechnisch sind schon jetzt auch ohne die Betriebskarte die Verbesserungsmöglichkeiten der Leitungsvorschriften zu prüfen. Nach den „Grundsätzen“ sind für den Versand von den großen Zugbildungsstationen nach sämtlichen Stationen der Deutschen Reichsbahn besondere Leitungstafeln anzufertigen, in denen die einzelnen Leitungswege durch die Reihenfolge aller in Frage kommenden Umstellstationen dargestellt sind. Aus diesen Tafeln kann sofort festgestellt werden,

a) wie oft ein Wagen von der ersten großen Zugbildungsstation bis zur letzten großen Zugauflösestation umgestellt wird. Dies soll zu einer Prüfung Anlaß geben, ob nicht durch zu häufige Umstellungen, die auf anderen Wegen vermieden werden können, die Beförderung verzögert und kostspielig wird;

b) ob nicht eine Verkehrszersplitterung und von benachbarten Verschiebebahnhöfen aus eine parallele Zugbildung vorliegt.

Dieses Material, das zweckmäßigerweise ergänzt wird durch Karten, in denen die von benachbarten Verschiebebahnhöfen zu

bedienenden Verkehrsgebiete zur Erkennung etwaiger Verkehrszersplitterungen farbig eingezeichnet werden, läßt einen Überblick über die gesamte Verkehrsbedienung gewinnen. Die aus zahlreichen Einzelheften bestehenden Leitungsvorschriften können diesen Überblick nicht geben. Die geschäftsführende Stelle für Leitungsvorschriften beim Eisenbahn-Zentralamt, bei der das gesamte Material zusammenläuft, hat es im Benehmen mit den Reichsbahndirektionen für den weiteren Ausbau und die Verbesserung der Leitungsvorschriften auszuwerten.

Das zu erstrebende Ziel, die größtmögliche Wirtschaftlichkeit in der Leitung des Verkehrs über die deutschen Reichsbahnstrecken zu erreichen, erfordert noch eine Fülle von Arbeit an den jetzigen Leitungsvorschriften. Sie darf sich jedoch nicht auf die an sich notwendige und nicht zu unterschätzende Kleinarbeit beschränken. Für die erfolgreiche Fortbildung der Leitungsvorschriften ist es unerläßlich, in das Wesen und die Bedeutung der Verkehrsleitung, besonders hinsichtlich ihrer Auswirkung auf den Beförderungs- und Betriebsdienst, tiefer einzudringen und zu allgemeingültigen Erkenntnissen zu gelangen. Bezüglich der Auswirkung der Leitungsvorschriften sei noch auf das neuerdings herausgegebene Güterkursbuch verwiesen. Die hier zusammengestellten Beförderungsgelegenheiten für Wagenladungen (Güterkurse) können nur mit Hilfe der Leitungsvorschriften dargestellt werden. Jede andere, die Leitungsvorschriften ausschließende Darstellungsweise würde die tatsächliche Abwickelung der Beförderung nicht erkennen lassen. Auch bei der jetzt eingeführten Abrechnung der Reichsbahnbezirke nach kaufmännischen Gesichtspunkten bilden die Leitungsvorschriften die Grundlage für die Verteilung der Verkehrseinnahmen aus dem Güterverkehr.

Mit vorstehenden Ausführungen ist versucht worden, in großen Zügen ein Bild von dem jetzigen Stand, der Entwicklung und der Fortbildung der Leitungsvorschriften zu geben. Wenn damit das Interesse weiter Kreise für die Bedeutung der Leitungsvorschriften geweckt und außerdem dargelegt worden ist, daß die bei der Fortbildung der Leitungsvorschriften erhofften Erfolge nur durch verständnisvolles Zusammenarbeiten des Verkehrs- und Betriebsdienstes erzielt werden können, dann haben die Zeilen ihren Zweck erfüllt.

Seh-, Farbenunterscheidungs- und Hörvermögen des Personals der Deutschen Reichsbahn.

Von Reichsbahnoberamtmann **A. Jäger**, Berlin.

In Nr. 49 der Vereinszeitung vom 3. Dezember 1925 ist ein kurzer Überblick über die neuen Vorschriften für die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit des Reichsbahnpersonals gegeben und das wesentlichste über die Anforderungen an die allgemeine körperliche Tauglichkeit mitgeteilt, denen die Bewerber um Einstellung in den Reichsbahndienst genügen müssen. Von vielleicht noch größerer Wichtigkeit als dieser Abschnitt ist aber der Teil der neuen Tauglichkeitsvorschriften, der die besonderen Anforderungen an die Sinnesorgane der Bewerber und des Reichsbahnpersonals festsetzt. Ist doch ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen, wie es schon die Bestimmungen des früheren Bundesrats über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und -Polizeibeamten und ebenso die Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fordern, für die große Zahl der Betriebsbeamten ein notwendiges Rüstzeug, dessen diese nicht entbehren können, wenn nicht große Gefahren für den Betrieb wie für die Bediensteten selbst heraufbeschworen werden sollen. Die Sorge und die Verantwortung für die Sicherheit des Betriebes zwingen daher die Reichsbahn dazu, hinsichtlich der Sinnesorgane für neueinzustellende Bewerber strenge Anforderungen festzusetzen, und ferner durch geeignete Kontrollvorschriften sicherzustellen, daß auch das im Dienst befindliche Personal den Anforderungen noch in vollausreichendem Maße genügt.

Während die Bewerber gleichen Anforderungen an die allgemeine körperliche Tauglichkeit zu genügen haben, sind die Anforderungen an die Sehschärfe und das Farbenunterscheidungsvermögen verschieden nach den Dienstverrichtungen festgesetzt. Die neuen Tauglichkeitsvorschriften für den Reichsbahnbereich sehen hier eine Einteilung in drei Gruppen — A, B und C — vor, d. i. eine Gruppe weniger, als nach den bisherigen Vorschriften für den preußisch-hessischen Bereich bestanden. Der Gruppe A sind namentlich wichtige Dienstposten des Außendienstes zugeteilt, an deren Inhaber wegen der Sorge für die Betriebssicherheit besonders hohe Anforderungen gestellt werden müssen, z. B. der Lokomotivdienst (Dampf- und elektrischer Betrieb), Dienst als Triebwagenführer, Zugbegleitdienst (ausschl. Fahrladedienst), äußerer Stationsdienst, Rangierdienst, Blockdienst, Weichendienst (auch Stellwerksdienst), Schiffsdienst (Deckpersonal) u. a. Dieser Gruppe ist ferner der Dienst als Bahnhofsarbeiter, Maschinenputzer, Wagenputzer und Rottenarbeiter sowie die Beschäftigung als Lehrling zugewiesen, und zwar mit Rücksicht darauf, daß den Werkstättenhandwerkern und den bezeichneten Arbeitergruppen in großem Umfange der Nachwuchs für den unteren Beamtendienst entnommen wird. Gruppe B umfaßt insbesondere Dienstzweige, die mit der Beaufsichtigung oder Unterhaltung betriebswichtiger Anlagen usw. betraut sind. Hierher gehören z. B. der Bahnmeisterdienst, der Wagenuntersuchungsdienst, der Telegraphenunterhaltungs- und Stellwerksunterhaltungsdienst, der Aufsichtsdienst bei den Ausbesserungswerken, Haupt- und Nebenwerkstätten sowie bei Heizungsanlagen (Heizwerken), Gas- und Wasserwerken, soweit für diese Bediensteten Streckendienst in Frage kommt; der Aufsichts- und Unterhaltungsdienst bei Kraftwerken, Unterwerken und Umformerwerken, der Dienst bei der Unterhaltung elektrischer Leitungsnetze sowie bei elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen usw. Zur Gruppe B gehören ferner die zu Ablösungen im Bahnbewachungs- und Bahnhofsdienst heranzuziehenden Familienangehörigen des Personals. Unter die Gruppe C fallen alle in den Gruppen A und B nicht genannten Dienstzweige, ferner solche Personen, die bei der Einstellung nach dem einfacheren Vordruck II zu untersuchen sind (Bahnagenten und Bahnagentinnen, Zeitarbeiter in der Bahnunterhaltung, Dienst- und Scheuer-(Putz-)frauen). Entscheidend für die Zuteilung zu den Gruppen A, B und C und demgemäß für die Anforderungen an die Sinnesorgane ist in jedem Falle die wirkliche dienstliche Beschäftigung, nicht die etwa abweichende Dienstbezeichnung. Mit Rücksicht hierauf ist es auch ohne Belang, ob die Beschäftigung im Beamtenverhältnis oder außerhalb des Beamtenverhältnisses (als Hilfs- oder Aushilfsbeamter), ob sie zur Probe oder Ausbildung oder ob sie nur versuchsweise erfolgen soll.

Die Sehschärfe soll beim Eintritt in die Beschäftigung und beim Übertritt aus einer Gruppe mit geringeren Anforderungen in eine solche mit höheren Anforderungen nach dem von Snellen als Einheit angenommenen Maße betragen

- für Bedienstete der Gruppe A ohne Glas auf jedem Auge mindestens ⅔ oder auf dem einen Auge volle Sehschärfe und auf dem anderen Auge mindestens ½,
- für Bedienstete der Gruppe B ohne oder mit Glas auf dem einen Auge mindestens ⅔ und auf dem anderen Auge mindestens ⅓,
- für Bedienstete der Gruppe C ohne oder mit Glas auf dem einen Auge mindestens ½ und auf dem anderen Auge mindestens ⅓.

Hierbei ist zu beachten, daß nach den für Gruppe A festgesetzten Maßen auch eine geringere Sehschärfe als ⅔ auf dem einen Auge — bis zu ½ — beim Eintritt als ausreichend angesehen wird, wenn das andere Auge als Ausgleich volle Sehschärfe aufweist. — Die Bediensteten der Gruppen A und B müssen außerdem bei der Einstellung in die Beschäftigung farbentüchtig sein, während von Bediensteten der Gruppe C Farbentüchtigkeit nicht gefordert wird. Bestehen nach dem bahnärztlichen Untersuchungsbericht Zweifel über die Farbentüchtigkeit, so kann die Reichsbahndirektion ein Gutachten des mit dem Anomaloskop ausgerüsteten Bahnaugenarztes nach einheitlichem Vordruck — Vordruck III — einholen. Vor der Entscheidung über die Bewerbung um Zulassung zu der Laufbahn eines Lokomotivbeamten, Triebwagenführers, Kapitäns oder Steuermanns sind die Bewerber in allen Fällen noch besonders auf Sehschärfe, Brechungszustand der Augen und Farbenunterscheidungsvermögen durch den Anomaloskop-Bahnaugenarzt nach dem bezeichneten Vordruck zu untersuchen.

Abgesehen von der nach gewissen Erkrankungen und Verletzungen (Augenerkrankungen, Gehirnerschütterungen, Kopfverletzungen, Alkohol- und Nikotinvergiftungen u. a.) oder bei besonderen Anlässen (Übertritt in eine Beschäftigung mit höheren Anforderungen, Feststellung von Mängeln bei Ausübung des Dienstes) vorzunehmenden Nachprüfung der Sinnesorgane sind die Bediensteten der Gruppen A und B allgemein in regelmäßigen Zeitabständen von fünf Jahren einer Wiederholungsprüfung auf Sehschärfe und Farbenunterscheidungsvermögen durch den zuständigen Bahnarzt zu unterziehen. Von der Prüfung auf den Farbensinn ist dabei abzusehen, wenn die Bediensteten bereits durch den zuständigen Bahnaugenarzt auf ihr Farbenunterscheidungsvermögen untersucht worden sind. Da bei den Wieder-

holungsprüfungen die Sehschärfe jedes Bediensteten, die mit zunehmendem Lebensalter gewissen Veränderungen unterliegt, ziffernmäßig festgestellt wird und nicht selten auch Bedienstete als farbenuntüchtig erkannt werden, die bei einer früheren Prüfung durchgeschlüpft sind, so kommt diesen Prüfungen vom Standpunkt der Betriebssicherheit eine besondere Bedeutung zu. Ihr Ergebnis ist in den Personalpapieren der Bediensteten aufzuzeichnen. Bei den Wiederholungsprüfungen werden an die Sehschärfe geringere Anforderungen gestellt als beim Eintritt. Als ausreichend für die Weiterverwendung in der bisherigen Beschäftigung sind folgende Maße festgesetzt

für Bedienstete der Gruppe A eine Sehschärfe von mindestens ½ auf jedem Auge,

für Bedienstete der Gruppe B eine Sehschärfe von mindestens ½ auf dem einen Auge und mindestens ⅓ auf dem anderen Auge.

Hierbei ist zugelassen, daß auch von den Bediensteten der Gruppe A — mit Ausnahme des Lokomotivdienstes auf der Strecke, des Schiffsdienstes (Deckpersonal) und des Dienstes des Rangierpersonals — die Sehschärfe mit Brille nachgewiesen wird. Vom Standpunkte der Tauglichkeitsvorschriften bestehen danach keine Bedenken, Lokomotivbedienstete, die den Anforderungen der Wiederholungsprüfung nur mit Brille genügen, künftig im Dienst auf einem Bahnof (Rangierdienst) weiter zu verwenden. Ob sich eine ausschließliche Verwendung im Dienst auf einem Bahnhof (Rangierdienst) — nötigenfalls unter Versetzung nach einem anderen Dienstort — ermöglichen läßt, wird im gegebenen Falle von Amts wegen zu prüfen sein. — Wird bei der Wiederholungsprüfung — soweit zulässig unter Benutzung eines geeigneten Augenglases — das angegebene Maß der Sehschärfe nicht erreicht, so ist auf Grund einer praktischen Prüfung auf den Bahnanlagen an Weichensignalen (beim Schiffsdeckpersonal an den Positionslichtern eines Dampfschiffs) zu entscheiden, ob der Bedienstete ohne Gefährdung der Betriebssicherheit in seinen Dienstverrichtungen belassen oder in einer anderen geringere Anforderungen an die Sehschärfe stellenden Beschäftigung weiter verwendet werden darf. Auch bei der praktischen Prüfung, die von dem Amtsvorstande oder dem besonders beauftragten Vorsteher einer Normaldienststelle vorzunehmen ist, dürfen die Bediensteten der Gruppe A, abgesehen von den bereits angeführten Ausnahmen (Lokomotivdienst auf der Strecke usw.), sich eines geeigneten Augenglases bedienen. Von der Zulassung zu einer praktischen Prüfung sind lediglich solche Bedienstete der Gruppen A und B auszuschließen, deren ziffernmäßige Sehschärfe bei der Wiederholungsprüfung folgende Mindestmaße nicht erreicht

Bedienstete der Gruppe A: auf dem einen Auge ⅓, auf dem anderen Auge ⅕ (soweit zulässig mit Augenglas),

Bedienstete der Gruppe B: auf dem einen Auge ⅓, auf dem anderen ⅙ (mit Augenglas).

Soweit die Bediensteten in den zugelassenen Fällen die erforderliche Sehschärfe nur mit Augenglas nachweisen, haben sie im Dienst stets ein Glas zu tragen und außerdem ein Ersatzglas bei sich zu führen.

Farbentüchtigkeit muß bei den Bediensteten der Gruppen A und B während der ganzen Dauer ihrer Beschäftigung vorhanden sein. Falls daher ein Bediensteter dieser Gruppen bei einer Wiederholungsprüfung als farbenuntüchtig erkannt wird, ist er aus der bisherigen Beschäftigung zurückzuziehen und in einer Tätigkeit zu verwenden, für die Farbentüchtigkeit kein Erfordernis ist. Von dieser grundsätzlichen Regelung dürfen — zum Teil mit Genehmigung der Reichsbahndirektion — in einigen Fällen Ausnahmen zugelassen werden. Beispielsweise können Zugschaffner im Personenzugdienst weiter verwendet werden, wenn noch mindestens ein farbentüchtiger Zugschaffner den Zug begleitet, und Lokomotivbedienstete in ihrem Dienst verbleiben, wenn sie keine farbigen Signale zu beobachten haben. Farbenuntüchtige Bedienste sind jedoch über ihren Mangel aufzuklären und anzuweisen, sich aller Anordnungen und Verrichtungen, bei denen sie farbige Signale richtig erkennen müssen, zu enthalten.

Das Hörvermögen hat beim Eintritt folgenden Anforderungen zu genügen:

Bedienstete der Gruppen A und B: Verstehen von Flüstersprache bei abgewendetem Gesicht auf 5 m mit jedem Ohre.

Bedienstete der Gruppe C: Verstehen von Flüstersprache bei abgewendetem Gesicht auf 2 m mit jedem Ohre,

bei Werkstättenarbeitern: Verstehen von Umgangssprache bei abgewendetem Gesicht auf 1 m mit jedem Ohr.

Außer der nach gewissen Erkrankungen und Verletzungen vorzunehmenden Nachprüfung des Hörvermögens ist bei den bahnärztlichen Wiederholungsprüfungen der Bediensteten der Gruppen A und B auf Sehschärfe und Farbenunterscheidungsvermögen allgemein auch das Hörvermögen zu prüfen. Bei diesen Wiederholungsprüfungen soll Flüstersprache bei abgewendetem Gesicht mindestens auf ein Meter mit jedem Ohr verstanden werden; bei Nichterfüllung dieser Anforderung genügt für die Weiterverwendung in der bisherigen Beschäftigung noch das Verstehen von Umgangssprache bei abgewendetem Gesicht mindestens auf 5 m mit jedem Ohr. Kommt der Bahnarzt bei der Prüfung zu keinem bestimmten Urteil darüber, ob die erforderliche Hörschärfe vorhanden ist, so kann die Reichsbahndirektion eine Untersuchung durch den Bahnohrenarzt anordnen, die nach einem einheitlichen Vordruck — Vordruck IV — vorzunehmen ist. Genügt der Wiederholungsprüfling den vorgeschriebenen Anforderungen nicht, so kann in geeigneten Fällen ausnahmsweise noch eine praktische Prüfung des Hörvermögens mit den im Dienst gebräuchlichen Schallsignalen (Dampfpfeifen, Mundpfeifen, Hörner) vorgenommen und danach Entscheidung über die Weiterverwendung des Bediensteten getroffen werden.

Gelegentlich der Wiederholungsprüfungen auf Sehschärfe, Farbenunterscheidungs- und Hörvermögen hat der Bahnarzt sein Augenmerk auch darauf zu richten, ob der Bedienstete im übrigen den Eindruck eines körperlich und geistig gesunden Mannes macht; namentlich ist auf alle auch nur Verdacht erregenden Anzeichen von Nervenerkrankungen zu achten. In den Vordruck für die regelmäßigen Wiederholungsprüfungen — Vordruck V — sind entsprechende Fragen aufgenommen. —

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bedarf zur Erfüllung ihrer Aufgaben eines tatkräftigen und arbeitsfreudigen Personals. Jeder Reichsbahnbedienstete muß seine ganze Kraft zum Nutzen des Unternehmens einsetzen. Das erfordert körperliche und geistige Rüstigkeit. Mögen die neuen Tauglichkeitsvorschriften dazu beitragen, der Reichsbahn ein Beamten- und Arbeiterpersonal zu sichern, das — ausgestattet mit gesunden Sinnen und Gliedern — schwierigen und vielseitigen Anforderungen gewachsen ist.

Kleiner Brockhaus, Handbuch des Wissens in einem Band[1]).

Ein Kritiker hat einmal bei Besprechung eines enzyklopädischen Werkes seine Tätigkeit mit derjenigen eines Examinators verglichen, der dem Prüfling gegenüber wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nur wenige Einzelfragen aus dem Gesamtwissensgebiete aufwerfen kann und darauf sein Urteil über den Prüfling gründen muß. In solcher Lage befinden wir uns tatsächlich, wenn wir zu dem Kleinen Brockhaus Stellung nehmen sollen. Auf 800 dreispaltigen Textseiten werden unter etwa 54 000 Stichworten wohl so ziemlich alle Gebiete des menschlichen Wissens berührt, und auch wer noch nicht vollkommen durchdrungen ist von dem „Ich weiß, daß ich nichts weiß", wird sich dessen bewußt werden, wie unendlich viel Wissenwertes es gibt und wie doch andererseits jeder einzelne nur einen ganz kleinen Ausschnitt beherrschen kann. Hier hilft aber Brockhaus, mit dem sich hunderte von Fachleuten zusammengetan haben, um ein Sammelwerk zu schaffen, das jedermann die erste Orientierung auch über ferner liegende Gebiete ermöglicht. Selbstverständlich bedingt die Zusammenfassung in einem Bande äußerste Beschränkung und Kürze in der Darstellung, und oft muß man sich mit bloßen Andeutungen begnügen. Auch darf der Fachmann, insbesondere der Eisenbahnfachmann, nicht erwarten, daß er auf seinem eigenen Gebiete wesentlich neues erfahren wird. Immerhin muß man erstaunt sein, wieviel schließlich geboten wird. Zahlreiche Karten geben einen Überblick über die durch den Weltkrieg vielfach geänderten geographischen Verhältnisse, allen Ländern und den bedeutenderen Ortschaften sind lehrreiche Darstellungen gewidmet, insbesondere wird das Deutsche Reich verhältnismäßig eingehend gewürdigt und durch eine farbige Karte dargestellt, die durch Teilkarten bei den Stichworten Bayern, Hannover, Ostpreußen, Schlesien und Thüringen ergänzt werden; dabei finden sich Angaben über geographische und klimatische Verhältnisse, über Produktion, Außenhandel und die Geschichte bis zum Reichspräsidenten Hindenburg, und der Reichsadler sowohl des Kaiserreichs wie der Republik sind bildlich dargestellt. Über den deutsch-französischen Krieg 1870/71, den Weltkrieg, den Versailler Vertrag wird ein allgemeiner Überblick gewährt. Literatur, Kunst, Wissenschaft, Geschichte sind in gleicher Weise berücksichtigt, und kurze biographische Notizen über hervorragende Personen ergänzen das Gesamtbild. Dankenswert ist

[1]) Vgl. den Aufsatz über den vierbändigen Brockhaus im Jahrgang 1924 dieser Zeitung Nr. 6, S. 86 ff.

die Aufnahme z. B. einer Zeittafel der Entdeckungsreisen von der Umschiffung Afrikas ab durch die Phönicier bis zur Fahrt Scotts nach dem Südpol, ferner einer Zeittafel der Erfindungen usw. seit der Erfindung des Glases durch die Aegypter bis zum Rotorschiff von Flettner, weiterhin von Zeittafeln mit den Hauptdaten der Weltgeschichte und der Weltliteratur, sowie einer farbigen Darstellung der Flaggen der Länder der Welt; auch die Übersichten und Tafeln über die Botanik und die chemischen Elemente werden viele interessieren. Dem Stichwort „Mensch" sind 6 Tafeln mit recht guten bildlichen Darstellungen des Körpers und seiner Teile beigefügt. Besonders ausführlich behandelt sind mit Recht der Sozialismus in seinen Hauptformen, die sozialistische und kommunistische Arbeiterbewegung im 19. und 20. Jahrhundert und die Sozialpolitik. Über 6000 Abbildungen im Text ergänzen in erfreulicher Weise die naturgemäß meist kurzen Bemerkungen; wie wirksam z. B. wird das Wort Karyatide erläutert durch die daneben angebrachte skizzenhafte Abbildung der Karyatiden vom Erechtheion. Übrigens finden wir im Brockhaus einige sehr beachtliche farbige Bilddarstellungen, z. B. bei Emaille, Glasmalerei, ferner bei Interieur ein Innenbild nach Pieter de Hooch, einen japanischen Buntdruck, ein Mosaikbild usw., die rein künstlerisch sehr gut wirken und weit entfernt sind von jedem Kitsch (was man unter Kitsch zu verstehen hat, lese man unter diesem Wort bei Brockhaus nach). Macht man nun gegenüber unserem Prüfling einige Stichproben, ob er auch sonst der neuesten Entwicklung gefolgt ist, so fällt das Ergebnis gleichfalls befriedigend aus. Biographische Notizen bis in die neueste Zeit finden sich nicht bloß bei dem Namen Ebert und Hindenburg, nicht bloß bei dem englischen Staatsmann Keynes, der an dem Versailler Vertrag so vernichtende Kritik übte, sondern auch bei Eisner, Hitler, Dawes, Briand, Zeigner mit seiner ganzen Tragödie bis zur Begnadigung, Eckner, Flettner, Coué, dem Apotheker in Nancy. Es tauchen die Begriffe Defaitisten und Dekabristen auf, und selbst dem Jazz werden einige Worte gewidmet, jenem Tanz, der nach Pressebehauptungen seine Bezeichnung von dem aus Charles entstandenen Kosenamen eines musikalischen Negers „Chas" erhalten haben soll, jedenfalls ein bedeutsames, aber nicht erfreuliches Zeichen neuzeitlicher Kultureinflüsse. Will man zu einzelnen Artikeln im Brockhaus Stellung nehmen, so wird bei der Kürze der Darstellungen die Kritik immer wesentlich länger werden müssen, als der Artikel selbst. Man wird sich also bei der Auswahl die äußerste Beschränkung auferlegen müssen. Doch möge wenigstens noch an einem willkürlich herausgegriffenen Beispiel die Vielseitigkeit des Werkes gezeigt werden: Trotz des beengten Raumes finden wir zu dem berühmten satyrischen Roman „Don Quichotte" nicht bloß die notwendigsten literarischen Angaben, insbesondere über den Verfasser Cervantes, sondern auch — im Brockhaus verstreut — die Erklärungen der aus dem Roman in den deutschen Sprachgebrauch übergegangenen, volkstümlich gewordenen Bezeichnungen Rosinante (der Klepper des Ritters), Dulcinea (seine Angebetete), Ritter von der traurigen Gestalt, Donquichotterie (abenteuerlicher Streich) usw. Noch einige Einzelheiten seien erwähnt. In einer modernen Enzyklopädie hat man versucht, begrifflich darzustellen, was ein Dichter sei. Mit Recht hat Brockhaus hiervon abgesehen, wir finden bei ihm lediglich das Stichwort „Dichtkunst", wo auf „Poesie" verwiesen wird; besser hätte man übrigens wohl bei Poesie auf das deutsche Wort Dichtkunst verweisen können. Als Dichtkunst (Poesie) werden bei Brockhaus nur die drei Hauptarten aufgeführt: Lyrik, Epos und Drama. Dichter ist also, wer sich in einer dieser Dichtungsarten mit Erfolg betätigt. Es könnte fraglich erscheinen, ob im Brockhaus diese Bezeichnung bei den einzelnen im Werk erwähnten Autoren immer folgerichtig durchgeführt worden ist. Goethe, Schiller, Lessing, Fritz Reuter, Gottfried Keller, Gerhart Hauptmann usw. werden natürlich als Dichter bezeichnet, während z. B. Voltaire, Jean Paul, Freytag, Fontane usw. nur als Schriftsteller aufgeführt werden. Ganz abgesehen davon, daß diese als Schriftsteller Bezeichneten auch mit dichterischen Werken im engeren Sinne (Gedichten, Balladen, Bühnenstücken) hervorgetreten sind, so muß doch vor allem beachtet werden, daß eine der wichtigsten Arten der epischen Dichtung der Roman ist und die Genannten auf diesem Gebiete Großes geleistet haben, also sicher auch Dichter sind, insbesondere muß Jean Paul als „empfindsamer deutscher Dichter" von unerhörter Phantasie und Schöpfungskraft angesehen werden; er bezeichnet sich ja selbst einmal als einen tollen Romanskribenten. Jedoch bewegt man sich hier auf dem Boden schwieriger Begriffsbestimmungen. Ähnliche Schwierigkeiten ergeben sich auf zahllosen anderen Gebieten, man denke nur an die umstrittenen Begriffe Eisen und Stahl, an den Begriff „Maschine", der von Brockhaus anders formuliert wird, als z. B. von Budde, Hoyer, Beck und Reuleaux. Man denke ferner z. B. an den Begriff „Zeit". Dem heiligen Augustin wird die Äußerung zugeschrieben: „Ich weiß ganz genau, was Zeit ist, wenn ich's aber sagen soll, kann ich es nicht". Brockhaus ist an dieser Frage nicht vorübergegangen und gibt auch die Kantsche Definition wieder; wer sie nicht ohne weiteres versteht, kann einige Beruhigung darin finden, daß diese Begriffsfestsetzung durchaus nicht unbestritten ist, und übrigens hat ja auch Einstein hierzu ein gewichtiges Wörtlein mitzureden. Nichts ist natürlich leichter, als gegenüber einem so umfassenden Werke, wie der Brockhaus ist, Vorschläge auf Verbesserungen und Ergänzungen zu machen. Man könnte z. B. meinen, daß, wenn bei Felix Dahn seine hauptsächlichsten dichterischen Werke aufgeführt sind, bei dem weit bedeutenderen Schweizer Dichter Widmann seine beiden gedankenschweren Dichtungen „Die Maikäferkomödie" und „Der Heilige und die Tiere" nicht hätten unerwähnt bleiben dürfen, Werke, von denen bedeutende Philosophen gesagt haben, daß sie jede fernere Theodizee unmöglich gemacht haben, wem dieses Fremdwort nicht ganz geläufig sein sollte, der kann sich sofort aus Brockhaus zuverlässige Auskunft holen. Übrigens sind auch bei dem Schweizer Dichter Gotthelf seine Hauptwerke genannt. Bei dem Stichwort „Talmud" wird dieser als Buch bezeichnet, was leicht eine falsche Vorstellung erwecken kann, denn der Talmud enthält, wie aus der Literatur ohne weiteres festzustellen ist, den Niederschlag des gesamten Wissens eines Jahrtausend, gerechnet etwa vom Jahre 600 vor Christus, und umfaßt insbesondere alles, was zur Erklärung der alttestamentlichen Bücher von den schriftgelehrten Juden geschrieben worden ist, er ist also eine riesengroße Bibliothek. Als eigentlicher Talmud freilich gilt der sogenannte babylonische Talmud, aber auch er ist sehr umfangreich, z. B. umfaßt der von Goldschmidt herausgegebene übersetzte babylonische Talmud acht starke Großquartbände. Die im Brockhaus allein erwähnte Talmudausgabe von Schlögl (1921) ist übrigens bis 1925 nur mit den ersten vier Heften erschienen und fand zunächst keine Fortsetzung, weil sie auf den Index der katholischen Kirche gesetzt worden ist; sie dürfte auch bis jetzt noch nicht freigegeben worden sein. Alles das sollen aber nicht tadelnde Ausstellungen, sondern nur Bemerkungen kritischer Art sein, das Verdienst der Verlagsfirma bleibt dadurch unberührt. Kritik ist vorliegendenfalls besonders leicht. „Der eine legt ein Ei, der andere schlägt es auf und schaut's an". Möge das Werk von recht vielen aufgeschlagen und angeschaut werden, es ist viel daraus zu lernen. Und so können wir unseren Prüfling als durchaus reif in die Welt, in die Leserwelt, entlassen, und zwar mit der ersten Zensur: summa cum laude.

Dr. Otto.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Graf Crailsheim †. Der vormalige bayerische Ministerpräsident Graf Crailsheim ist am 13. Februar d. J. kurz vor Vollendung seines 85. Lebensjahres gestorben. 22 Jahre lang, vom Jahre 1880 bis zum Jahre 1903, stand Graf Crailsheim als Minister des Äußern zugleich an der Spitze des bayerischen Verkehrswesens. Als solcher hat er sich große Verdienste um die vormaligen bayerischen Staatseisenbahnen erworben. In seine Amtstätigkeit fiel der zweigleisige Ausbau der bayerischen Hauptbahnen, die Einführung der Weichen- und Signalzentralisierung und der zeitgemäße Ausbau der Bahnhöfe; es entstanden damals die großen Bahnhofshochbauten in München, Nürnberg und Regensburg, die Rangierbahnhöfe und Ablaufanlagen in München, Nürnberg und Oberkotzau. Die Hauptwerkstätten wurden bedeutend erweitert und auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens wurden fortschrittliche Neuerungen durchgeführt, um den gesteigerten Bedürfnissen des Verkehrs gerecht zu werden. Sein bedeutendstes Werk war die Schaffung eines ausgedehnten Netzes von Lokalbahnen, eine Maßnahme, die sich für Bayern äußerst segensvoll ausgewirkt hat.

— Der Landesausschuß der bayerischen Industrie hat folgende Entschließung gefaßt:

Kein Wirtschaftsgebiet empfindet täglich so sehr die Bedeutung einer volkswirtschaftlich richtigen Reichsbahnpolitik wie das am Rande des deutschen Wirtschaftskörpers gelegene bayerische Wirtschaftsgebiet. Es ist daher besondere Sorge der bayerischen Wirtschaft, alle Vorgänge, die für Verkehrspolitik von Bedeutung sind, mit besonderer Aufmerksamkeit zu verfolgen. Der Landesausschuß der bayerischen Industrie glaubt deshalb folgende Richtlinien für eine gesunde Verkehrspolitik der Reichsbahn-Gesellschaft aufstellen zu sollen: 1. Die Leistungen der Reichsbahn-Gesellschaft müssen bei Befriedigung

der Verkehrsbedürfnisse so billig wie möglich gewährt werden. 2. Das Streben, den Reparationsverpflichtungen nachzukommen, ist eine wesentliche Aufgabe der Reichsbahn-Gesellschaft. 3. Die Reichsbahn-Gesellschaft muß zur Erhaltung der Eisenbahnbedarfindustrie und zur Vermeidung steigender Arbeitslosigkeit der Vergebung von Aufträgen ihr besonderes Augenmerk schenken. 4. Die Lohnpolitik der Reichsbahn-Gesellschaft muß von dem Gedanken geleitet sein, daß sie a) von einschneidender Wirkung auf die Entlohnung in Staat und Privatwirtschaft ist, b) daß sie unmittelbar auf die Gestaltung der Tarifpolitik der Reichsbahn-Geselschaft und mittelbar auf die Preisbildung einwirkt.

Der Landesausschuß der bayerischen Industrie begrüßt daher die Stellungnahme der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der Frage der Erhöhung der Löhne und der Gehälter beim Eisenbahnpersonal. Insbesondere teilt der Landesausschuß der bayerischen Industrie die Stellungnahme der Hauptverwaltung in der Frage der Rechtsgültigkeit der erfolgten Verbindlicherklärung, die sich gerade in diesem Fall deutlich in wirtschaftsschädlicher Auswirkung gezeigt hat. Die Finanzlage der Reichsbahn-Gesellschaft ist unter dem zunehmenden Drucke der Reparationsbelastungen derart schwierig geworden, daß eine Erhöhung der Entlohnungssätze eine Erhöhung der gegenwärtigen Reichsbahngüter- und Personentarife zur Folge haben muß. Jede Maßnahme, die aber unmittelbar oder mittelbar die Tariflage in der Reichsbahn nach oben verschiebt, muß im Interesse der Lebensfähigkeit der geschwächten deutschen Wirtschaft unterbleiben. Die außerordentlichen Angriffe, die gegen die Reichsbahn-Gesellschaft im Reichstag von sämtlichen Parteien vorgebracht worden sind, mißbilligt der Landesausschuß der bayerischen Industrie aufs schärfste.

— Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Januar 1926. I. Verkehr und Betrieb. Die nach den Inventuraufnahmen und Geschäftsabschlüssen im Januar in der Regel zu erwartende Belebung von Handel und Verkehr trat in diesem Jahre nicht in die Erscheinung, dagegen spiegelten sich die Folgen weiterer Betriebseinschränkungen und Stillegungen, Geschäftsaufsichten und Konkurse in einer rückläufigen Güterverkehrsbewegung wider. Es ist dies um so bemerkenswerter, als im Januar der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen wegen Hochwasser und Eisgang noch eingeschränkt war und der Übergang mancher Transporte auf den Schienenweg hätte erwartet werden können. Der Januar wies eine etwa 8 % geringere Güterwagengestellung auf als der Vormonat mit der gleichen Anzahl von Arbeitstagen. Die Zahl der gefahrenen Güterzüge nahm entsprechend dem Verkehrsrückgang in allen Bezirken ab.

An diesem Verkehrsrückgang ist in erster Linie der Verkehr mit Zuckerrüben und Schnitzeln beteiligt. Die Zuckerrübenverarbeitung ist beendet. Während zur Abbeförderung von Rüben und Schnitzeln im Dezember noch etwa 92 000 Wagen erforderlich waren, betrug ihre Zahl im Januar kaum 2000. Hieraus erklärt sich auch der Rückgang im Verkehr mit Zucker, der 5200 Wagen weniger als im Dezember erforderte. Die Beförderung von Brotgetreide und Mehl hat wiederum nachgelassen. Es wurden hierzu nur 49 700 Wagen gegen 53 900 Wagen im Dezember angefordert. Der Fischverkehr hat sich ebenfalls verringert; während z. B. im Dezember 1925 von den Weserhäfen noch 133 Züge gefahren werden mußten, betrug ihre Zahl im Januar nur 116.

Die Kohlenverladungen in den wichtigsten Kohlengebieten sind um fast 86 800 Wagen zurückgegangen. Nur von Deutsch-Oberschlesien aus wurden etwa 6200 Wagen mehr als im Dezember verladen, besonders wohl wegen der längeren Einschränkung des Verkehrs auf der Oder. Die Ursache des Bedarfsrückganges an Kohlen ist nach wie vor in der schlechten Geschäftslage der Industrie, Verdrängung der Kohle durch Elektrizität und Ölfeuerung, Wettbewerb ausländischer Kohle, Abnahme des Hausbrandbedarfs zu erblicken. Hinzu kommt der geringere Bezug der Zuckerfabriken infolge der Beendigung der Rübenverarbeitung. Es wurden gestellt:

	an der Ruhr	in Dtsch.-Oberschlesien	in Mitteldeutschland	in Sachsen
Januar 1926 . . .	612 218	129 250	220 502	93 644
Dezember 1925 . . .	669 222	123 027	240 714	99 432
Januar 1925 . . .	648 742	79 763	242 536	101 401

Lebhafter gestaltete sich der Verkehr in künstlichen Düngemitteln. Während anfangs Januar nur täglich etwa 1200 Wagen zu stellen waren, wurden gegen Ende Januar täglich etwa 2900 Wagen benötigt. Der Absatz nach dem Auslande hat sich gehoben.

Im Betrieb machten sich Hochwasser und Frost empfindlich bemerkbar. So mußten wegen der Sperre der Duisburg-Ruhrorter Häfen vom 13. bis 20. Januar 850 Züge nach den Umschlaghäfen ausfallen. Der damit verbundene Rückstau war am Ende des Monats noch nicht behoben; abgestellte Wagen belasteten die betroffenen Bahnhöfe stark und machten eine Verteilung durch besondere Züge auf andere Bezirke nötig. Wegen Behinderung der Binnenschiffahrt mußten Sonderkohlenzüge aus der Ruhr nach Rotterdam und nach Emden eingelegt werden.

Zur Ersparnis von Rangierleistungen wurden am 4. Januar die Bahnhöfe Düsseldorf-Gerresheim und Elberfeld-Varresbeck sowie der Verschiebedienst des Bahnhofs Porta und am 11. Januar der Westbezirk des Bahnhofs Hengstey ausgeschaltet. Ebenso wurde der Rangierbahnhof Heidelberg stillgelegt.

Am 11. Januar wurde auf der Steilstrecke Erkrath-Hochdahl der Seilbetrieb versuchsweise eingestellt.

Die Eilstückgutbeförderung zwischen den Berliner Ring- und Stadtbahnhöfen wurde vom 1. Januar ab unter Verbesserung des Fahrplans vom Kraftwagen auf den Bahnweg zurückgenommen.

Die durch Niederschläge, Hochwasser und Sturm an etwa 100 Stellen entstandenen Betriebsunterbrechungen konnten in der ersten Januarhälfte beseitigt werden. Im Bezirk Osten wurde über das provisorische Gleis an der Rutschstelle zwischen Rosengarten und Pillgram am 25. Januar der gesamte Verkehr unter Aufhebung der bisherigen Umleitungen wieder aufgenommen. Auf der wichtigen Hauptbahn Aschersleben-Halberstadt wurde mit Hilfe einer Notbrücke bei Hedersleben, die die durch Hochwasser eingestürzte Kaltebachbrücke ersetzt, der Betrieb wieder aufgenommen. Hierdurch fielen die umfangreichen Umleitungen, namentlich zwischen Leipzig und Seelze, über Magdeburg-Buckau fort. Auf der durch Unterspülung unterbrochenen Strecke Büderich-Birten konnte der Betrieb am 18. Januar wieder aufgenommen werden.

An manchen Orten traten auch wegen Hochwassers Störungen des Ladebetriebs ein. Da es sich um höhere Gewalt handelt und die Verkehrtreibenden ohnehin unter der schwierigen Wirtschaftslage zu leiden haben, soll bei der Erstattung von Wagenstandgeldern weitgehendes Entgegenkommen geübt werden.

Schließlich ist noch auf eine besondere Verkehrserleichterung hinzuweisen. Die Frachtstundungsgebühr im Bankstundungsverfahren ist mit Wirkung vom 1. Februar 1926 ab von 3 ‰ auf 2 ‰ der halbmonatlich gestundeten Beträge herabgesetzt worden.

Der Personenverkehr war schwach. Es wurden nur 487 Sonderzüge und 105 Militärzüge gefahren, hiervon 72 aus Anlaß der Räumung der Kölner Zone.

Die Betriebsentwicklung ist durch folgende Angaben gekennzeichnet:

Geleistete Zugkm	Dezember 1925	Nov. 1925
a) Personenverkehr .	28 217 000	27 146 000
b) Güterverkehr . .	17 148 000	16 889 000
c) Dienstzüge . . .	277 000	353 000
	45 642 000	44 388 000
Wagenachskm		
a) Personenverkehr .	769 240 000	742 229 000
b) Güterverkehr . .	1 246 684 000	1 250 017 000
c) Dienstgüter . . .	6 643 000	9 289 000
	2 022 567 000	2 001 535 000

Leistungen einiger Rangierbahnhöfe

	Januar 1926	Dezember 1925
Hamm Verschbf.	4 100 Wagen	4 400 Wagen
Mannheim	3 200 „	3 700 „
Wustermark	2 800 „	3 400 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt .	1 600 „	250 „
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt . .	102 900 „	70 800 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	39 900 „	39 000 „

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr. Im Januar wurden sowohl im Rahmen der Gütereinteilung wie auch durch Ausbau der Ausnahmetarife eine Anzahl Frachterleichterungen gewährt. Zur Unterstützung der ostpreußischen Landwirtschaft wurden die Ausnahmetarife 17 a und 64 herausgegeben. Für gebrannten Dolomit (Sinterdolomit) von Oberkauffung nach Bobrik, Borsigwerk, Gleiwitz und Ratibor besteht seit 21. Januar der Ausnahmetarif 51 mit den Frachtsätzen der Normalklasse F, der den Wettbewerb mit dem ausländischen Erzeugnis ermöglichen soll. Im Verkehr mit deutschen Seehäfen wurden die Ausnahmetarife 94 und 95 eingeführt.

Die Durchfuhrtarife und die im Verkehr süd- und westdeutscher Stationen mit Belgien und der Schweiz bestehenden besonderen Wettbewerbsfrachten sind dem wechselnden Bedürfnis angepaßt worden. An sonstigen Änderungen bereits bestehender Ausnahmetarife seien die Ausdehnung des

Ausnahmetarifs 38 für Felle und Häute von den deutschen Seehäfen auf alle mindestens 150 km vom nächsten Seehafen entfernten deutschen Empfangsgebiete und der Ausbau des Ausnahmetarifs 81 für Ausfuhrraffinade und Rohzucker nach Oderumschlagplätzen, der die geänderte Wettbewerbslage berücksichtigt, genannt.

Für den deutsch-italienischen Güterverkehr über die Schweiz ist am 15. Januar ein die Ausnahmetarife 1—10 enthaltendes Tarifheft herausgegeben worden.

III. Finanzen. Die Feststellung des finanziellen Ergebnisses für Monat Dezember fällt mit dem Jahresabschluß zusammen. Es konnte wegen der im Gange befindlichen Jahresabschlußarbeiten noch kein genaues Bild über die gesamten Ausgaben gewonnen werden. Als vorläufiges Ergebnis werden geschätzt die persönlichen Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) auf 239 200 000 RM. Der Dienst der Reparationsschuldverschreibungen betrug 49 842 000 RM. Die Höhe der übrigen Ausgaben läßt noch keine Schätzung zu.

Aus dem Betriebe sind Einnahmen zu verzeichnen:

Personenverkehr	98 128 000 RM
Güterverkehr	231 579 000 RM
Sonstige Einnahmen	40 125 000 RM

Infolge der Schwierigkeiten im allgemeinen Wirtschaftsleben blieben die Verkehrseinnahmen erheblich hinter den Erwartungen zurück. Neben einem nicht voll befriedigenden Erträgnis im Güterverkehr ergaben sich insbesondere im Personenverkehr größere Ausfälle.

Die Steigerung der persönlichen Ausgaben gegen den Vormonat ist auf die Zahlung der vom Reichstag beschlossenen einmaligen Notzuwendungen an die Beamten der Gruppen I—VI zurückzuführen. An den Generalagenten für die Reparationszahlungen wurde für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen die für Dezember 1925 fällige Zahlung geleistet und das Erträgnis aus der Beförderungssteuer für diesen Monat abgeführt.

Im Januar 1926 sind die Einnahmen gegenüber dem Voranschlag stark zurückgeblieben, so daß Einschränkungen auf der Ausgabeseite erforderlich wurden und die schweren Bedenken gegen die Übernahme neuer Lasten in verstärktem Maße fortbestehen.

IV. Personalfragen. Der Gesamtpersonalstand betrug Ende Dezember 1925: 711 381 Köpfe gegen 729 702 im Vormonat; der Rückgang besteht in der Hauptsache in dem Wegfall von Zeitarbeitern, die in den für die Arbeitsleistung günstigeren Jahreszeiten wieder erscheinen werden.

In dem mit den Tarifgewerkschaften schwebenden Lohnstreit teilte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dem Reichsarbeitsministerium am 12. Januar 1926 mit, daß sie zu dem Schiedsspruch vom 29. Dezember 1925 noch nicht Stellung nehmen könne, da die Verhandlungen mit der Reichsregierung über die Deckung der Mehraufwendungen durch Tariferhöhungen nicht abgeschlossen seien. Die Tarifgewerkschaften beantragten darauf Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruchs. Hierüber fanden am 16. Januar d. J. beim Reichsarbeitsministerium Verhandlungen statt, bei denen der Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wegen der von neuem mit der Reichsregierung eingeleiteten Verhandlungen über die Deckungsfrage Vertagung bis Ende Januar 1926 beantragte. Der Reichsarbeitsminister erklärte indes noch an demselben Tage den Schiedsspruch für verbindlich. Auch die weiteren Verhandlungen mit der Reichsregierung über die Deckungsfrage verliefen erfolglos. Die ungünstige Entwicklung der Betriebseinnahmen versagte andrerseits jede Möglichkeit, die zur Durchführung des Schiedsspruchs erforderlichen Mittel den laufenden Einnahmen zu entnehmen.

Damit war für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft der Zustand geschaffen, daß ihr auf der einen Seite Lasten auferlegt wurden, während ihr andrerseits die Möglichkeit zu ihrer Abdeckung versagt wurde. Dieser Zustand war mit den Aufgaben nicht vereinbar, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach dem Reichsbahngesetz zu erfüllen hat; er entsprach auch nicht dem Sinn und der Absicht dieses Gesetzes.

Es kam weiter in Betracht, daß das Reichsbahngesetz der Gesellschaft in der Regelung der Beschäftigungsbedingungen und Löhne der Arbeiter bewußt eine Sonderstellung eingeräumt hat, die die Gesellschaft ermächtigt, von sich aus durch die Personalordnung die Lohnverhältnisse der Arbeiter zu regeln. Die Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruchs führte im Zusammenhange mit der Verweigerung der Lastenabdeckung durch Tarifmaßnahmen somit zu einer Streitfrage aus dem Reichsbahngesetz.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hielt es unter diesen Umständen im Interesse der Allgemeinheit und ihrer Arbeiterschaft für notwendig, zunächst die strittige Rechtsfrage ein für allemal zu klären. Sie hat zu diesem Zweck das für solche Streitfälle im § 44 des Reichsbahngesetzes beim Reichsgericht vorgesehene besondere Gericht (Reichsbahngericht) angerufen. Es soll feststellen, daß die Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruchs über die Beschäftigungsbedingungen und Lohnverhältnisse der Reichsbahnarbeiter gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit Sinn und Wortlaut des Reichsbahngesetzes nicht vereinbar ist. Bis zur endgültigen Austragung der Frage mußte die Durchführung des Schiedsspruchs vom 29. Dezember 1925 ausgesetzt werden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat indessen den Tarifgewerkschaften erklärt, daß sie dort, wo die lohnwirtschaftlichen Verhältnisse es erfordern, die Löhne der Reichsbahnarbeiter an die der Privatarbeiter durch Festsetzung neuer oder durch Erhöhung bestehender Ortslohnzulagen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel anzugleichen bereit sei.

— Neue Laufbahn der Beamten des gehobenen, mittleren, nichttechnischen Eisenbahndienstes. Die Laufbahn umfaßt den Bahnhofs-, Abfertigungs- und nichttechnischen Verwaltungsdienst (Büro- und Materialienverwaltungsdienst). Die Eingangsstellung bildet die Planstelle der Eisenbahnobersekretäre und Obervorsteher (Bes.-Gr. VII); an Beförderungsstellen sind vorhanden die Planstellen der Inspektoren, Oberinspektoren und Amtmänner (Bes.-Gr. VIII, IX und X). Die Beamten haben die gehobenen Dienstposten in den vorgenannten drei Dienstzweigen (Arbeitsraten 1. Klasse) wahrzunehmen. Die Vorschriften bilden nach § 4 Ziff. 8 Perso, Teil I, einen wesentlichen Bestandteil der Personalordnung. Sie treten sofort in Kraft, gelten aber ohne Einschränkung nur für die neu zu der Laufbahn zugelassenen Personen. Die näheren Bestimmungen sind in Nr. 5 der Reichsbahn vom 3. Februar 1926, Seite 46, enthalten.

— Ölgasbeleuchtung der Personenzüge. Die Reichsbahnverwaltung ist zur Zeit damit beschäftigt, zur Verbesserung der Beleuchtung in den Personenwagen die bestehenden Beleuchtungsanlagen umzubauen. An Stelle des bisherigen Leuchtgases soll künftig wieder Ölgas verwandt werden. Diese Umstellung der Gasversorgung kann nur nach und nach erfolgen, da die Brenner sich nur für das eine oder andere Gas eignen und es unmöglich ist, die ortsfesten Anlagen für Ölgas am gleichen Tage im ganzen Reichsbahngebiet in Betrieb zu nehmen. Zudem können die Personenwagen in ihrem Lauf nur auf den Zugbildungsbahnhöfen gefüllt werden. Während der Übergangszeit wird es daher gelegentlich der Nachsicht des reisenden Publikums bedürfen, wenn kleine Unbequemlichkeiten auftreten sollten.

— Einheitliche Handfeuerlöscher bei der Deutschen Reichsbahn. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft rüstet sämtliche D-Zugwagen mit Handfeuerlöschern nach einem einheitlichen Muster aus, und zwar werden dabei Apparate mit geschlossenem Strahl verwandt. Das einheitliche Muster der Handfeuerlöscher liegt nicht nur im wirtschaftlichen Interesse, sondern dürfte auch die Handhabung vereinfachen.

— Verkehrszählung auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und den Vorortbahnen. Nach dem jetzt vorliegenden Ergebnis der Verkehrszählung am 12. Dezember 1925 wurden an diesem Tage auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und den Vorortbahnen insgesamt 1 143 083 Reisende gegenüber 1 238 640 Reisenden bei der Zählung am 6. Mai 1925 befördert. Das Ergebnis ist mithin um 8 % niedriger als dasjenige vom 6. Mai 1925. Der Rückgang wäre aber nach dem Bilde, das der Gesamtverkehr in den Monaten Dezember und Mai 1925 aufweist, noch größer gewesen, wenn nicht das Ergebnis der Zählung am 12. Dezember 1925 — einem Sonnabend — durch die stets am letzten Wochentage eintretende erhebliche Steigerung des Berliner Personenverkehrs günstig beeinflußt worden wäre.

Der Verkehrsrückgang zeigt sich am meisten auf den Vorortbahnen, und zwar aus dem Grunde, weil das gute Wetter am 6. Mai v. J. und die damalige Baumblüte den Ausflugsverkehr an diesem Tage sehr begünstigte. Die Prüfung der Fahrausweise ergab, daß den stärksten Rückgang der Wochenkartenverkehr aufweist, was durch die erhebliche Zunahme der Arbeitslosigkeit bedingt ist. Die Zählung bestätigte aufs neue, daß den Berliner Verkehr am meisten die Stadtbahn, in zweiter Linie die Ringstrecken, und zwar den Südring mehr als den Nordring in Anspruch nimmt; nur etwas über ein Drittel des Verkehrs entfällt auf sämtliche Vorortbahnen. Unter den Bahnhöfen weisen wie immer Friedrichstraße und Alexanderplatz mit rund 100 000 (abgefahrenen und angekommenen) Personen den stärksten Verkehr auf. Es folgen der Schlesische Bahnhof und der Potsdamer Ringbahnhof mit je rd. 80 000 Personen, dann der Bahnhof Charlottenburg und Gesundbrunnen (60 000). Auf den Vorortbahnen steht Niederschöneweide-Johannistal mit rd. 40 000 Personen an erster Stelle.

Das Ergebnis der an einem Sonnabend vorgenommenen Zählung vom 12. Dezember v. J. zeigte, was die Verteilung de

Verkehrs auf die einzelnen Tagesstunden betrifft, wesentliche Verschiebungen gegenüber dem Ergebnis der an einem Mittwoch durchgeführten Zählung vom 6. Mai 1925. Der ausschlaggebende Verkehrszweig, der Berufsverkehr, wies für die Fahrten zur Berufsstätte am 6. Mai 1925, im beginnenden Sommer, in der Morgenstunde von 6 bis 7, am 12. Dezember dagegen in der Morgenstunde von 7 bis 8 Uhr seine höchste Frequenz auf. Anderseits zeigte der Berufsverkehr für die Rückfahrt am 12. Dezember 1925 infolge des früheren Arbeitsschlusses an Sonnabenden im Berliner Geschäftsleben seine stärkste Steigerung in den Stunden von 1 bis 5 Uhr nachmittags, während bei der Zählung am Mittwoch, den 6. Mai, die Hauptverkehrsstunden für die Rückfahrten von der Berufsstätte in die Zeit von 4 bis 8 Uhr nachmittags fielen.

Was die Verteilung der Reisenden auf die einzelnen Wagenklassen betrifft, so benutzten am 12. Dezember 16 % der Reisenden die II., 84 % die III. Wagenklasse. Nur 43 % fuhren auf Einzelkarten, 57 % auf Zeitkarten. Auch diese Zählung bewies, daß auf die Zeitkarten aller Art täglich durchschnittlich nur 2 Fahrten ausgeführt werden.

— Rückfahrkarten und ihre Gültigkeit. Die Bestimmungen über die Ausgabe von Fahrkarten für die Rückfahrt sind noch immer nicht genügend bekannt. Diese Bestimmungen lauten: „Auf Verlangen der Reisenden sind Fahrkarten für einfache Fahrt auch zur Fahrt in umgekehrter Richtung (von der Zielstation nach der Ausgabestation der Karte) auszugeben. Solche Karten können auch zur Rückfahrt von einer anderen als der Zielstation, für eine andere Zuggattung und über einen anderen Weg als zur Hinfahrt gelöst werden. Die gleichzeitige Lösung einer Fahrkarte zur Hinfahrt ist nicht erforderlich. Die Karten sind durch einen Stempelaufdruck „Rückf." auf der Vorderseite zu kennzeichnen." — Ein Reisender, der Karten für Hin- und Rückfahrt löst, muß darauf achten, daß er die richtige Fahrkarte für die Hinfahrt benutzt und nicht die mit dem Stempel „Rückf." gekennzeichnete. Er kommt vielleicht mit letzterer ungehindert ans Ziel, aber wenn er die nicht mit „Rückf." gekennzeichnete Karte für die Rückfahrt benutzen will, wird sie beanstandet, er muß eine neue Karte lösen und kann das Geld für die unbenutzte nur im Reklamationswege wiedererhalten.

— Fahrkarten nach Bulgarien und der Türkei. Nach Konstantinopel und Sofia können wieder durchgehende Fahrkarten 1. bis 3. Klasse von den wichtigsten deutschen Stationen ausgegeben werden. Auch die durchgehende Abfertigung von Reisegepäck ist wieder zulässig. Die Fahrkartenausgabe sowie die Gepäckabfertigung ist sowohl für den Landweg über Belgrad möglich als auch für den Seeweg über Konstantza-Schwarzes Meer. Beispielsweise kostet eine Fahrkarte 2. Klasse nach Konstantinopel von Berlin über den Landweg 153,90 RM, über den Seeweg 141 RM.

— Donauumschlagverkehr. Am 15. Februar d. J. ist ein allgemeiner Donauumschlagtarif zur Ausgabe gelangt. Er gilt für Frachtgut und enthält einen gegenüber den Frachtsätzen der regelrechten Tarifklassen ermäßigten Frachtsatzzeiger, der unter Anwendung der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung B für Sendungen von allen deutschen Reichsbahnstationen — mit Ausnahme der in Ostpreußen gelegenen — und den meisten anschließenden Privatbahnen nach den deutschen Donauumschlagplätzen zur Weiterbeförderung auf der Donau nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter zur Anwendung kommt. Ferner enthält der Tarif Ausfuhr- und Einfuhrausnahmetarife. Auch für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren und Eisenbahnfahrzeuge sowie für Metallwaren sind darin besondere Ausnahmetarife enthalten. Die Ausfuhrausnahmetarife gelten allgemein für Sendungen, die auf dem Bahnwege in den Umschlagplätzen Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorfhafen und Passau Donauumschlagstelle eintreffen und mit Schiff donauabwärts nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und deren Hinterländer weiterbefördert werden, soweit nicht ausnahmsweise die Weiterbeförderung nach Österreich, der Tschechoslowakei und Ungarn besonders zugelassen ist. Außerdem bestehen in dem Ausnahmetarif für Eisen und Stahl besondere Sätze für die 5-t-Ladungen, die aber noch keine Gültigkeit haben und erst später in Kraft treten. Die Einführung dieser 5-t-Sätze ist schon seit längerer Zeit von dem Eisen- und Stahlwaren-Industriebund in Elberfeld durch Eingaben bei den maßgebenden Reichsbahnstellen angestrebt worden, der auch weiterhin bemüht ist, die baldige Inkraftsetzung dieser Tarife durchzusetzen.

— Abfertigung von Expreßgut zur Leipziger Messe. Um den Expreßgutverkehr nach Leipzig zur Frühjahrsmesse zu beschleunigen, hat die Reichsbahndirektion Halle (Saale) wiederum wie zur Herbstmesse v. J. besondere Vorschriften erlassen und außer den bereits bestehenden noch eine Anzahl von besonderen „Expreßgutwagen für die Leipziger Messe" eingelegt. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Berlin C 2, Klosterstr. 41.

— Wohnungswesen bei der Reichsbahn. In letzter Zeit werden von besonderer Seite in tendenziöser Darstellung Nachrichten über die Reichsbahn verbreitet, die geeignet sind, die Öffentlichkeit irrezuführen. Es werden zunächst Angriffe dagegen gerichtet, daß in der Wohnungsfürsorge die oberen Beamten ungebührlich bevorzugt würden. Es muß dieser Darstellung mit aller Entschiedenheit entgegengetreten werden, da die Reichsbahn in vorbildlicher Weise den Wohnungsbedürfnissen ihres gesamten Personals gerecht wird. Es ist vielleicht der Öffentlichkfeit nicht genügend bekannt, in welchem Ausmaße die Reichsbahn für das Wohnungsbedürfnis ihres Personals gesorgt hat und noch weiter sorgt. Sie verfügt zur Zeit zugunsten ihres Personals über einen eigenen Hausbesitz von 120 000 Wohnungen und über rund 40 000 mit ihrer Unterstützung gebaute Genossenschaftswohnungen.

Obwohl die Reichsbahn, wie jeder andere Arbeitgeber und wie schließlich jeder Wohnungsnotleidende auch, grundsätzlich die Auffassung vertreten muß, daß Länder und Gemeinden unterkunftspflichtig sind und, unterstützt durch eine geeignete Wohnungspolitik des Reiches, die Wohnungsfrage aller Bevölkerungskreise — dazu gehören auch Eisenbahnerfamilien — lösen müssen, so hat sie doch wie kaum eine Reichsverwaltung an der Lösung des Wohnungsproblems für ihre Angehörigen mitgewirkt. Sie hat seit dem 1. April 1920 (Verreichlichung) selbst 24 000 neue Wohnungen gebaut und durch weitgehende finanzielle Unterstützung gemeinnütziger Bauunternehmungen — insbesondere der zahlreichen Eisenbahnerbaugenossenschaften — den Bau von weiteren 20 000 Wohnungen ermöglicht. Im Verlauf von nicht 6 Jahren hat sie sonach ihr Personal mit 44 000 neuen Wohnungen versorgt.

Das ist eine Zahl, die dem durchschnittlichen jährlichen Wohnungsbau in ganz Preußen in den Nachkriegsjahren entspricht. Es sind in großzügiger Weise Siedlungen entstanden, die den Forderungen der Wohnungsreform in jeder Hinsicht entsprechen. Der genossenschaftlichen Eigenhilfe des Personals hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dabei möglichste Förderung angedeihen lassen und ihr mehrfach auch die Verwaltung bahneigener Siedlungen überlassen.

Ein Beispiel solchen sozialen Vorgehens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bieten die ausgedehnten ausschließlich aus Mitteln der Reichsbahn errichteten Siedlungen (insgesamt über 600 Wohnungen) in Frankfurt (O.), die auch in der weiten Öffentlichkeit Beifall und Anerkennung gefunden haben.

Wer sich davon überzeugen will, was nicht nur die Reichsbahn selbst, sondern die von ihr unterstützten vortrefflichen Baugenossenschaften geleistet haben, sei auf die umfangreichen Wohnsiedlungen hingewiesen, die allein im Bezirk der Reichsbahndirektion Köln errichtet worden sind, und in denen nicht nur in sozialer, sondern auch in baukünstlerischer Beziehung Hervorragendes geschaffen worden ist. Wir nennen die Siedlungen in Gremberghoven und Mödrath, beide in der Nähe von Köln, ferner in Hohenbudberg, Friemersheim, Jülich, Kreuzberg a. d. Ahr und Jünkerath. Im ganzen hat die Eisenbahn im Kölner Bezirk für ihre mittleren und unteren Beamten nach dem Kriege rund 2000 Wohnungen geschaffen.

Wie unberechtigt der Vorwurf einer vorzugsweisen Behandlung der oberen Beamten ist, ergibt sich aus der Tatsache, daß von den im ganzen Reich seit 1920 neubeschafften 44 000 Wohnungen nur etwa 250 an obere Beamte vergeben sind. Dem Vorwurf luxuriöser Ausführung und Größe gegenüber muß festgestellt werden, daß die Wohnungen für obere Beamte in ihren Gesamtausmaßen (also einschließlich Küche, Flur und aller Nebenräume) die Fläche von 180 qm kaum erreichen und nur in ganz wenigen Fällen überschreiten. Wenn man in der Öffentlichkeit die Maßnahmen der Reichsbahn zur Beseitigung der Wohnungsschwierigkeiten einiger leitender Beamter einer Kritik unterzieht, so darf man, um den Vorwurf tendenziöser Stimmungsmache zu vermeiden, nicht übertreiben und darf vor allem nicht verschweigen, mit welcher Sorgfalt und in welchem Ausmaß sich die Reichsbahn um die Linderung der Wohnungsnot ihres Gesamtpersonals bemüht hat und noch bemüht.

— Die Öffnung der Speisewagen. Bisher bestand die Anordnung, daß allgemein — mit Rücksicht auf die Kontrolle der Fahrausweise — die Speisewagen erst 20 Minuten nach Abfahrt von der Abgangsstation zu öffnen sind. Diese Beschränkung hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nunmehr aufgehoben. Es bleibt allerdings den Reichsbahndirektionen überlassen, noch abweichende Anordnung zu treffen, wo das unbedingt erforderlich ist. Die Reichsbahndirektion Berlin hat für ihren Bereich angeordnet, daß die Speisewagen unmittelbar nach Abfahrt der Züge vom Anhalter, Potsdamer, Görlitzer und Stettiner Bahnhof geöffnet und den Reisenden zur Be-

nutzung freigegeben werden. Für die Züge über die Stadtbahn nach dem Osten werden die Speisewagen nach Abfahrt vom Schlesischen Bahnhof, und für die Züge über die Stadtbahn nach dem Westen nach Abfahrt von Charlottenburg geöffnet.

— **Die Wirtschaftslage im Januar 1926.** Hinsichtlich der Wirtschaftslage im Bezirke der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf im Januar kommt die Zeitschrift dieser Kammer zu folgendem bemerkenswerten Ergebnis: Immerhin ist es wohl berechtigt, von einem Stillstand in der Verschlechterung der Wirtschaftslage zu sprechen. Das Vertrauen zur Zukunft faßt festeren Fuß, und der Wille, wieder hochzukommen, macht sich stärker bemerkbar. Das äußerlich auffallendste Zeichen hierfür ist im Januar die endgültige Gründung der Vereinigten Stahlwerke A.-G., die bereits im Reichstag die Deutsche Volkspartei veranlaßt hat, einen Gesetzentwurf zur Erleichterung wirtschaftlich notwendiger Betriebszusammenschlüsse einzubringen. Die Lage hat eine geringe Entspannung erfahren. Ob diese Besserung weitere Fortschritte macht, oder ob es sich um eine vorübergehende Schwankung handelt, bleibt abzuwarten.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Fritz Beyer, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Hoyerswerda, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 Dortmund, Bätzing, bisher bei der Reichsbahndirektion Cassel, zur Reichsbahndirektion Essen, Altenburg, bisher bei der Reichsbahndirektion Cassel, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung Perl nach Trier, Moll, bisher bei der Reichsbahndirektion Köln, zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Geiges, bisher bei der Reichsbahndirektion Schwerin, zur Reichsbahndirektion Stettin, Wetzlich, bisher bei der Betriebsdirektion Dresden-Altstadt, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Hoyerswerda, Hellwig, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Frankfurt (Oder), zum Eisenbahn-Abnahmeamt Dortmund, und Scheffler, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Oppeln, als Abnahmebeamter zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Gestorben ist der Reichsbahnamtmann Hampe, Hauptkassenrendant bei der Reichsbahndirektion Breslau.

Österreich.

— **Einführung einer Elektrolokomotivführerprüfung.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat am 11. Dezember 1925 im Verordnungswege besondere Vorschriften für den Nachweis der Befähigung zur Führung und Wartung von elektrischen Lokomotiven und elektrischen Triebwagen, die insbesondere auch die Einführung einer neuen Elektrolokomotivführerprüfung enthalten, erlassen. Die Verordnung ist im 7. Stück des Bundesgesetzblattes, Jahrgang 1926, unter Nr. 30 enthalten.

— **Die Kohlenwirtschaft Österreichs.** Österreich hat im November 1925 insgesamt 783 645 t mineralischer Brennstoffe bezogen. Hiervon entfallen auf Steinkohle 423 907 t, auf Braunkohle 309 023 t und auf Koks 50 715 t. Aus dem Inlande stammen 273 221 t (34,9 % des Gesamtbezuges), und zwar 14 094 t Steinkohle und 259 127 t Braunkohle. Aus dem Auslande wurden 510 424 t (409 813 t Steinkohle, 49 896 t Braunkohle, 50 715 t Koks) bezogen. Von der Gesamtmenge bezogen die Verkehrsanstalten 119 496 t (88 904 t Steinkohle, 30 541 t Braunkohle, 51 t Koks), die Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke 131 813 t (84 278 t Steinkohle, 47 458 t Braunkohle, 77 t Koks), die Industrie 328 803 t (115 783 t Steinkohle, 171 453 t Braunkohle, 41 567 t Koks). Für Hausbrandzwecke wurden 203 533 t (134 942 t Steinkohle, 59 571 t Braunkohle, 9020 t Koks) verbraucht. Gegenüber dem Monat Oktober 1925 ist ein Mehrbezug von 19 364 t zu verzeichnen. Der Vergleich mit dem November 1924 ergibt eine Steigerung der Verbrauchsmenge von 637 797 t auf 783 645 t, also um 145 848 t, das sind 22,9 %.

Ungarn.

— **Fahrpreisermäßigungen für Ausländer.** Nach einer Budapester Meldung hat der Handelsminister auf Veranlassung des Fremdenverkehrsverbandes zur Hebung des Fremdenverkehrs folgende Tarifbegünstigungen bewilligt: 1. Die Teilnehmer an einer Gesellschaftsreise nach Ungarn, deren Zahl 20 übersteigt, sind berechtigt, mit einer ordentlichen Fahrkarte die höhere Wagenklasse zu benützen. Der Führer braucht keine Fahrkarte zu lösen. Diese Begünstigung, die einer 30prozentigen Tarifermäßigung gleichkommt, wird auch dann bewilligt, wenn die Reisenden sich bloß auf der Durchfahrt durch Ungarn befinden, ihre Fahrt aber in einer ungarischen Stadt unterbrechen. Die Gesuche sind durch Vermittlung des Fremdenverkehrsverbandes an die Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu richten. 2. Zwischen den Grenzstationen und Budapest werden spezielle Rückfahrkarten eingeführt, die auch den ausländischen Fahrkartenbüros zur Verfügung gestellt und in die Rundfahrkartenhefte eingeschaltet werden. 3. Schließlich wird jedem Ausländer, der durch die Bestätigung der Leitung eines ungarischen Badeortes den Nachweis erbringt, daß er wenigstens 14 Tage in einem ungarischen Badeorte verbracht hat, bei der Rückfahrt die Hälfte des Fahrkartenpreises nachgelassen.

Übrige europäische Länder.

— **Lage der dänischen Privatbahnen.** Der Wettbewerb der Kraftwagenlinien war von besonderem Einfluß auf die vielen kleinen Privatbahnen Schwedens und Dänemarks. Begünstigt von den früheren guten wirtschaftlichen Verhältnissen und von dem Bestreben eines jeden Kreises, auch sein Gebiet an das Eisenbahnnetz anzuschließen, ist in den genannten Ländern ein großes Netz von Privatbahnen entstanden, deren finanzielle Lage den Unternehmern jetzt große Sorge bereitet. Nur wenige Bahnen werfen noch Überschüsse ab, die meisten arbeiten mit recht erheblichen Fehlbeträgen. Es ist damit zu rechnen, daß in der nächsten Zeit noch manche Bahn stillgelegt werden wird, wie dies für das Netz der Apenroder Kreisbahnen (86 km) bereits mit Wirkung vom 1. April d. J. an beschlossen ist (vgl. Jahrg. 1925, S. 1388 d. Ztg.). In Dänemark, das sich jetzt in einer schweren Deflationskrisis befindet, liegen die Verhältnisse besonders ungünstig. Von den durch den Reichstag im Jahre 1908 und 1918 beschlossenen 93 Privatbahnen sind bisher 35 dem Betriebe übergeben, eine weitere teilweise und die Linie Nakskov-Rödby geht ihrer demnächstigen Eröffnung entgegen. Bei den restlichen 56 Linien ist zum großen Teil die Konzession verfallen. Im Bau befinden sich, einer Meldung von Dansk Jernbaneblad zufolge, überhaupt nur noch 3 Privatbahnen: Viborg-Faarup-Mariager, Bryrup-Silkeborg mit Umbau der Linie Horsens-Bryrup von der Schmalspur zur Vollspur und die Linie Törring-Thyregod mit Umbau der Linie Horsens-Törring zur Vollspur. Man kann annehmen, daß mit der Eröffnung dieser Linien die Entwicklung des dänischen Privatbahnnetzes vorerst zu einem gewissen Abschluß gekommen ist. In einer wie ungünstigen Lage sich die dänischen Privatbahnen befinden, geht daraus hervor, daß z. B. von den 13 Privatbahnen Seelands, abgesehen von den Bahnen, bei denen eine Ausschüttung einer Dividende infolge staatlicher Garantie gewährleistet ist, nur 3 Bahnen im letzten Betriebsjahr einen bescheidenen Gewinn verteilen konnten, während einige überhaupt noch keinen Gewinn abgeworfen haben.

Es ist vor längerer Zeit ein Ausschuß von Sachverständigen zur Prüfung der Frage eingesetzt worden, ob es mit Rücksicht auf die immer stärkere Ausbreitung des Kraftwagenverkehrs überhaupt noch zweckmäßig erscheint, die früher vom Reichstag beschlossenen, aber noch nicht in Angriff genommenen Bahnen staatlich zu unterstützen. Dieser Ausschuß hat Wirtschaftlichkeitsberechnungen für etwa 30 Bahnen angestellt und wird demnächst sein Gutachten der Öffentlichkeit übergeben.

Wenn auch dieses Gutachten noch nicht vorliegt, so soll dieser Ausschuß doch schon praktische Ergebnisse gezeitigt haben. Bei einem Teil der in Angriff genommenen Bahnen ist der Weiterbau nach Verhandlungen des Ausschusses mit den betr. Interessenten und Kommunalverwaltungen eingestellt worden, andere Linien sind überhaupt gar nicht erst in Angriff genommen worden. Seitdem der Ausschuß tagt, ist der Bau auch nicht einer einzigen neuen Bahn begonnen worden. Die wenigen Privatbahnen, die in letzter Zeit dem Betriebe übergeben sind, waren bereits fast fertiggestellt oder stellen nur Verlängerungen bestehender Linien dar (Örnhöj-Holstebro, Kjellerup-Silkeborg u. a.). Ob aber auch diese Bahnen den an sie gestellten Erwartungen entsprechen werden, wird in Dänemark bereits von manchen Stellen bezweifelt.

— **Öffentlichkeit der Eisenbahnurkunden bei der schwedischen Staatsbahn.** Nach dem schwedischen Preßgesetz sind die Staatsbeamten verpflichtet, sämtliche öffentlichen Urkunden auf Verlangen vorzuzeigen. Darunter fallen auch die bei der Staatsbahn geführten Journale, Listen und übrigen Urkunden über den Güterverkehr, die Angaben über das Gut eines jeden Verkehrtreibenden, Beschaffenheit, Gewicht, Wert, Frachtbetrag, Absender, Empfänger, Versandstation, Empfangsstation enthalten, also deutschen Empfangs- und Versandbüchern bzw. Frachtkarten entsprechen. Eine derartige Auskunft an einen Dritten wäre in Deutschland natürlich völlig unzulässig. Das schwedische Verfahren der Auskunfterteilung hat mit der Entwicklung des Handelsverkehrs in Schweden zu Unzuträglichkeiten geführt. Es ist immer häufiger vorgekommen, daß sich Privatpersonen die auf den Stationen aufbewahrten Frachturkunden mit dem offenbaren Zwecke durchsehen, sich eine

Kontrolle über die Transporte irgend eines Geschäftsmannes zu erschaffen, um ihm wirksamer Wettbewerb zu machen.

Während die Staatsbahn zu Auskünften solcher Art, die für das Wirtschaftsleben oft schädigend wirken können, verpflichtet ist, gilt dies nicht für die Privatbahnen. Die schwedische Staatsbahn ist daher bei der schwedischen Regierung vorstellig geworden, um eine Änderung des Preßgesetzes dahin zu erzielen, daß die Staatsbahn nur dann zur Vorlegung von Eisenbahnurkunden verpflichtet sein soll, wenn diese, nach Prüfung der Eisenbahn, den Verkehrtreibenden nicht schädigen kann. Die Staatsbahnverwaltung weist besonders darauf hin, daß man sich fragen muß, warum bei zwei gleichartigen Transportunternehmen entgegengesetzte Bestimmungen über die Einsicht in bahnamtliche Urkunden gelten sollen. Das private Unternehmen schütze die Handelsinteressen seiner Kunden, während der Staat, der doch in allererster Linie unlauteren Wettbewerb verhindern sollte, als Unternehmer seine Kunden nicht zu schützen vermöge.

Ganz im Gegensatz zu dem bei der schwedischen Staatsbahn gehandhabten Verfahren sei der Verkehrtreibende in Deutschland vor unlauterem Wettbewerb der vorbezeichneten Art geschützt. Daß die Frage auch außerhalb Schwedens Aufmerksamkeit erregt habe, beweise eine dieser Tage von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingegangene Anfrage über die Wirkungen der jetzt in Schweden geltenden Bestimmungen über die Öffentlichkeit der genannten Urkunden.

Auch die Post und Telegraphie wird mit gleichen Anträgen an die schwedische Regierung herantreten.

— **Allgemeine schwedische Eisenbahnstatistik für 1924.** Die Gesamtlänge der sämtlichen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Schwedens (Staats- und Privatbahnen) belief sich am 31. Dezember 1924 auf 15 714,8 km, von denen 15 423,8 km als „Bahnen von allgemeiner Bedeutung“ bezeichnet werden. Auf die schwedischen Staatsbahnen entfallen 5836,4 km gegenüber 5692,8 km im Vorjahre. Die Privatbahn Hälsingborg-Rå-Ramlösa (9 km) ist dem Eisenbahnnetz abgerechnet worden und gilt nunmehr als Straßenbahn. Die Entwicklung des schwedischen Eisenbahnnetzes veranschaulichen folgende Zahlen:

	Staatsbahnen	Privatbahnen vollspur.	schmalspur.	Zusammen
	km	km	km	km
1856	32	34	—	66
1875	1513	1501	665	3679
1900	3850	4832	2621	11 303
1910	4418	6133	3278	13 829
1913	4688	6322	3367	14 377
1920	5506	6081	3573	15 160
1923	5693	6103	3706	15 502
1924	5836	6106	3773	15 715

Während die sämtlichen Staatsbahnlinien vollspurig sind, weisen von den Privatbahnen 6105,9 km die Vollspur und 3772,5 km die Schmalspur auf, und zwar:

eine Spurweite von	1,093 m	58,9 km
„ „ „	1,067 m	531,4 km
„ „ „	0,891 m	2918,4 km
„ „ „	0,802 m	79,8 km
„ „ „	0,600 m	184,0 km

Auf 100 qkm entfielen Ende 1914 3,58 km, auf 10 000 Einwohner 26,03 km Eisenbahnen. Für 1910 waren die entsprechenden Zahlen 3,15 bzw. 25,04 km. Während in Nordschweden die meisten Bahnen staatlich sind, überwiegen in Mittel- und Südschweden bei weitem die Privatbahnen. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß die Hauptlinien wie Stockholm-Malmö, Stockholm-Gotenburg, Gotenburg-Malmö im Staatsbesitz sind. Das dichteste Bahnnetz weist mit 1078 km der Regierungsbezirk Kopparberg (Mittelschweden) auf; an zweiter Stelle steht der Regierungsbezirk Älvsborg mit 921 km. Es folgen dann erst die südschwedischen Bezirke Kolmov mit 905 km und Malmö mit 899 km. Nur 208 km entfallen auf den Regierungsbezirk Gottland (Insel).

Der Fuhrpark der Staatsbahnen weist 1060 Lokomotiven (davon 50 elektrisch), 6 Triebwagen, 1995 Personenwagen, 2 Postwagen, 27 330 Güter- und Gepäckwagen (Gesamtladefähigkeit 445 382 t) auf, der der Privatbahnen 1165 Lokomotiven (darunter 15 elektrisch), 71 Triebwagen, 2235 Personenwagen, 1 Postwagen und 31 410 Güter- und Gepäckwagen mit einer Gesamtladefähigkeit von 396 265 t.

Was die Betriebsleistungen betrifft, so betrug die Gesamtzahl der Zugkilometer bei den Staatsbahnen 24,4 Mill. (davon entfallen auf Schnell- und Personenzüge 13,8 Mill., gemischte und Güterzüge 10,27 und auf Arbeitszüge 0,3 Mill.), bei den Privatbahnen 31,17 Mill. (davon entfallen auf Schnell- und Personenzüge 19,18 Mill., auf gemischte und Güterzüge 11,7 Mill. und der Rest auf Arbeitszüge).

Über die Betriebsergebnisse geben folgende Zahlen ein Bild. Die Anzahl der Reisenden betrug bei den Staatsbahnen 27,3 Mill., bei den Privatbahnen 38,48 Mill., die Einnahmen aus dem Personenverkehr der Staatsbahnen 62,09 Mill. Kronen, der Privatbahnen 47,86 Mill. Kr. Auf den Staatsbahnen wurden 16,2 Mill. t Güter befördert (Einnahme 118,39 Mill. Kr.), auf den Privatbahnen 22,07 Mill. t, die eine Einnahme von 97,11 Mill. Kr. brachten. Insgesamt beliefen sich die Einnahmen der Staatsbahnen auf 192,85 Mill. Kr., die Ausgaben auf 156,58 Mill. Kr. Bei den Privatbahnen war das Verhältnis ungünstiger. Einer Einnahme von 155,81 Mill. Kr. stand eine Ausgabe von 146,41 Mill. Kr. gegenüber. Am günstigsten, nämlich mit einem Überschuß von über 1 Mill. Kr., schneidet die bedeutendste schwedische Privatbahn, Bergslagernas järnvägar, ab, am schlechtesten die Privatbahn Malmö-Trälleborg (Verlust 265 000 Kr.).

— **Die Verkehrsverhältnisse Litauens.** Die Litauischen Eisenbahnen haben in den ersten acht Monaten 1925 mit Personen- und Güterzügen insgesamt 1 464 920 Zugkilometer gefahren. Dazu wurden auf Kleinbahnen 562 226 Zugkilometer zurückgelegt. — In den ersten neun Monaten 1925 erzielten die vollspurigen Staatsbahnen eine Roheinnahme von 19 405 500 Litas und die öffentlichen Schmalspurbahnen von 1 746 900 Litas. Diesen Zahlen stehen für Einnahmen aus Schiffahrt- und Hafenabgaben 587 900 ℳ gegenüber. Die etatlichen Ausgaben der litauischen Verkehrsverwaltung in den ersten neun Monaten 1925 für Eisenbahnen und Wasserstraßen haben zusammen 51 209 100 Litas betragen. Eine Trennung nach Ausgaben für Eisenbahn-, Wasserstraßen- und Landstraßenbetrieb ist in der Statistik nicht durchgeführt.

— **Die Sonntagsruhe im tschechoslowakischen Frachtenverkehr** wird mit 15. Mai d. J. eingeführt. Befördert werden nur lebendes Vieh und dem schnellen Verderben unterliegende Sendungen.

— **Erhöhung der tschechoslowakischen Personentarife.** Zur Deckung der mit der bevorstehenden Gehaltsaufbesserung der Staats- und Eisenbahnbeamten verbundenen Mehrausgaben werden neben anderen öffentlichen Abgaben auch die Personentarife, die den valutarischen Verhältnissen angepaßt werden müssen, erhöht. Man rechnet mit einer Erhöhung von rund 22 %. Die Lage der Frachtentarife bleibt unverändert, weil die wirtschaftlichen Verhältnisse eine frachtliche Mehrbelastung der Sendungen nicht zulassen.

— **Durchrechnung der Frachtsätze im Verkehr mit der Kaschau-Oderberger Bahn usw.** Im Verkehr zwischen den in Böhmen, Mähren und Tschechisch-Schlesien gelegenen Stationen und jenen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und zahlreicher in der Slowakei befindlichen Lokalbahnen wurde bisher die Fracht durch Zusammenstoß der auf die Strecke der tschechoslowakischen Staatsbahn und der betreffenden Privatbahn entfallenden Frachtsätze ermittelt. Diese gebrochene Frachtberechnung wirkte sehr verteuernd auf die Preisbildung, welcher Umstand den slowakischen Industriellen wiederholt Anlaß gab, beim Eisenbahnministerium in Prag um die Durchrechnung der Frachtsätze auf Grund der kilometrischen Entfernungen zu ersuchen. Diesem Wunsche hat nun die tschechoslowakische Staatsbahnverwaltung entsprochen, indem sie beschloß, mit Gültigkeit vom 1. April die Frachten auf Grund der Durchrechnung der Frachtsätze mit der Kaschau-Oderberger Bahn und den slowakischen Lokalbahnen Tyrnau-Kuty, Neutra-Zbehy-Leopoldau und Hronska Bresnica-Levica zu ermitteln. Diese direkte Frachtberechnung wird eine 20- bis 30 prozentige Frachtverbilligung zur Folge haben. Die genannten Bahnen bleiben weiter im Privatbesitz, doch ist ihre Tarifhoheit durch die getroffene Maßnahme bedeutungslos geworden.

— **Direkter Verkehr Rußland-Italien über die Tschechoslowakei.** Am 22. Februar fanden in Warschau unter Beteiligung der Vertreter der deutschen, österreichischen, tschechoslowakischen, italienischen, polnischen und russischen Bahnverwaltungen Beratungen zwecks Schaffung eines direkten Personen- und Güterverkehrs aus Rußland nach Italien über die Tschechoslowakei und weiter aus Rußland nach Deutschland über Polen statt.

— **Schweizer Verkehrswerbung.** Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen hat beschlossen, die „beratende Kommission für den Publizitätsdienst“, deren Tätigkeit durch den Weltkrieg unterbrochen worden war, neuerdings periodisch einzuberufen. Aufgabe dieser Kommission ist es, Werbemaßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs zu begutachten und anzuregen. Gleichzeitig dient ihre Tätigkeit einem engeren Zusammenwirken zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und den übrigen schweizerischen Verkehrsinteressen. In der

Kommission werden auch die Transportanstalten und die Verkehrsorganisationen sowie die eidgenössischen Angestellten, soweit sie an der Entwickelung des Fremdenverkehrs mitbeteiligt sind, durch berufene Vertreter, die von der Generaldirektion auf Grund von Wahlvorschlägen ernannt werden, zu Wort kommen.

— **Ersatzpflicht der Schweizerischen Bundesbahnen für Lawinenschaden.** Das schweizerische Bundesgericht in Lausanne hat im Januar 1926 ein nicht alltägliches Urteil gefällt.

Der Bau des inzwischen 1920 in Betrieb gesetzten Ritom-Kraftwerkes der Bundesbahnen (Kanton Tessin) machte größere Sprengungen nötig, die zur Folge hatten, daß die alljährlich am Osthang des 2211 m hohen Fongio niedergehende Lawine am 14. April 1919 eine außerordentliche Breite annahm und daher eine Reihe von Almhütten mit sich riß. Die daurch Geschädigten klagten gegen die Bundesbahnen, die nun vom Bundesgericht zu einer Schadensersatzleistung von 7936 Franken verurteilt wurden.

— **Automobilverkehr in der Schweiz.** Eine vom statistischen Amt der Stadt Zürich herausgegebene Zusammenstellung zeigt, daß die Schweiz in der Automobilstatistik mit 1 Wagen auf 130 Einwohner an sechster Stelle hinter Belgien (1 : 121) und v o r Deutschland (1 : 244) steht. Hiervon sind etwa ein Viertel Lastwagen. Von den Personenwagen sind 92 %, von den Lastwagen 51,7 % ausländischen Ursprungs. In den Jahren 1914 bis 1924 hat sich die Zahl der Kraftfahrzeuge in der Schweiz nahezu verfünffacht. Es ist daher nicht zu verwundern, daß alle mit dem Kraftwagenverkehr zusammenhängenden Fragen (Automobilgesetzgebung, Straßenunterhaltung, den Eisenbahnen bereiteter Wettbewerb, Beseitigung schiengleicher Übergänge) zurzeit in der Schweiz eine große Rolle spielen.

— **Betriebsergebnisse schweizerischer Fremdenverkehrsbahnen 1925.** Der starke Fremdenverkehr, den die Schweiz in der Saison 1925 im allgemeinen hatte, drückt sich natürlich in günstigen Betriebsergebnissen der Bahnen aus, die vor allem dem reinen Fremdenverkehr dienen. So übertreffen zum Beispiel die Ergebnisse der Bahnen in der Umgegend von Montreux (Genfer See) wesentlich die des Jahres 1924. Die Betriebseinnahmen waren 1925 (1924) die folgenden:

Glion-Rochers de Naye	347 665	(283 644)	Fr.
Territet-Glion	149 496	(143 008)	„
Montreux-Glion	119 311	(108 605)	„
Montreux-Oberlandbahn	2 221 688	(2 137 838)	„

Auch die den Fremdenverkehr in Graubünden vermittelnden rätischen Bahnen (St. Moritz, Klosters, Davos usw.) schließen günstig mit einem Betriebsüberschuß von 6 155 381 gegen 5 812 510 Fr. aus 1924 ab. Auffallend ist hier, daß gerade der Dezember mit einem Überschuß von 537 000 gegen 812 176 Fr. im Jahre 1924 nicht unwesentlich zurückbleibt. Es dürfte sich hier die Geldkrisis in einigen Ursprungsländern des Fremdenverkehrs ausgewirkt haben.

— **Die Benutzung der drei Klassen bei den italienischen Eisenbahnen.** Nach der letzten verfügbaren Statistik, derjenigen des Jahres 1924, verteilte sich die Zahl der Reisenden in Italien mit 2, 12 und 85 Millionen auf die 1., 2. und 3. Klasse; sie brachten 143, 340 und 777 Millionen Lire ein. Bei den Reisenden 1. Klasse muß die Eisenbahnverwaltung für jedes Kilometer 0,52 Lire zusetzen, und es ist deshalb vorgeschlagen worden, die 1. Klasse abzuschaffen und sie durch Züge mit erhöhtem Fahrpreis zu ersetzen. Dieser Vorschlag ist aber nicht angenommen worden, sondern man hat den Preis der 1. Klasse erhöht, und die Folge ist eine Abwanderung der Reisenden in die 2. Klasse gewesen. Die 1. Klasse wird fast nur noch von Reisenden mit Freifahrtausweisen benutzt, deren Zahl in Italien nicht gering ist. — Vor dem Kriege deckte der Fahrpreis die Kosten für die 2. Klasse; seit dem Kriege ist auch das nicht mehr der Fall, und nur die 3. Klasse kann heute als einbringlich angesehen werden; sie deckt nicht nur ihre eigenen Kosten, sondern auch die Fehlbeträge der 1. und 2. Klasse. In diesen beiden Klassen wird für jeden Reisenden eine tote Last von 700 kg und 400 kg mitgeschleppt, in der 3. Klasse beträgt dies Gewicht nur 200 bis 300 kg.

Die durchschnittliche Entfernung, auf die ein Fahrgast reist, betrug 1924 in der 3. Klasse 66 km gegen 32 km im Jahre 1913, in der 1. Klasse 207 km gegen 65 km im Jahre 1913. In der 1. Klasse wurden 18 %, in der 2. 39 % und in der 3. 50 % der Plätze ausgenutzt, wobei Fahrten auf Dauer- und Freikarten nicht eingerechnet sind.

— **Tariferhöhungen in Frankreich.** Im Jahre 1924 haben die französischen Eisenbahnen mit einem Fehlbetrag von 450 Mill. Franken abgeschlossen; für 1925 hatte man zwar Überschüsse erwartet, sah sich jedoch in dieser Hoffnung getäuscht, und gegen Ende des Jahres rechnete man mit einem Fehlbetrag von 700 Mill. Franken. Der Grund dafür ist einerseits ein Rückgang des Verkehrs, der wiederum eine Folge des Darniederliegens der französischen Wirtschaft ist, die Zunahme der Ausgaben, namentlich der persönlichen, und erhöhte Lasten für den Schuldendienst, die im Betrage von 215 Mill. Franken noch zu dem obengenannten Betrag hinzukommen. Da der Staat für den Fehlbetrag der Eisenbahnen aufkommen muß, hat er auch die Verpflichtung, auf seine Beseitigung bedacht zu sein; eine Handhabe dazu bieten ihm die Abmachungen mit den Eisenbahngesellschaften vom Jahre 1921, nach denen die Ausgaben der Eisenbahnen durch die Einahmen gedeckt werden sollen.

Von den französischen Personentarifen wird behauptet, daß sie, in Goldwert umgerechnet, niedriger seien als diejenigen der meisten anderen Ländern, daß aber die Abstufungen der Preise in den drei Klassen eine starke Abwanderung der Reisenden in die unteren Klassen zur Folge haben. Von einer solchen Festsetzung der Fahrpreise, daß die alte Verteilung der Reisenden auf die drei Klassen wieder hergestellt würde, verspricht man sich eine Steigerung der Einnahmen um 220 Mill. Franken. Außerdem genießt der französische Reisende noch besondere Vorteile in bezug auf Gepäckfracht und Rückfahrkarten.

Einen wesentlichen Anteil an dem Fehlbetrag der Eisenbahnen haben die niedrigen Tarife für Dauerkarten, namentlich im Pariser Vorortverkehr, und für die Beförderung von Paketen; die Beseitigung dieser Begünstigungen würde allein 140 Mill. einbringen.

Der Eisenbahnrat hat daher dem Minister vorgeschlagen, vom 1. Januar an alle Sätze der Personentarife auf 190 % der Friedenssätze zu erhöhen.

Auch das Verhältnis der bis Ende 1925 gültigen Frachtsätze zu den Friedenssätzen war in Frankreich günstiger als in den meisten anderen Ländern, und selbst eine Erhöhung um 30 Punkte, die eine Mehreinnahme von 560 Mill. Franken zur Folge haben würde, würde dieses günstige Verhältnis noch nicht wesentlich erschüttern. Der Eisenbahnrat hat daher weiter dem Minister eine Erhöhung der Gütertarife um 30 % vorgeschlagen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat auf einen Bericht des Eisenbahnrats hin, der die vorstehenden Darlegungen und noch einige andere Anregungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der französischen Eisenbahnen enthielt, durch einen Erlaß vom 24. Dezember 1925 deren Leitungen ermächtigt, alle Sätze der Personentarife so zu erhöhen, daß sie gleichmäßig 190 % über den u r s p r ü n g l i c h e n Sätzen stehen, und die Gütertarife, einschließlich der Nebengebühren um 30 Punkte zu erhöhen. Die neuen Sätze sind am 1. Januar in Kraft getreten. Mit dem sie einführenden Erlaß hat der Minister die nachstehend wiedergegebenen Erläuterungen an die Presse gegeben, die die Lage der Tarife in Frankreich beleuchten.

Die Erhöhung der Personentarife betrug bis zum 31. Dezember 1925 in der 1., 2. und 3. Klasse 170, 160 und 150 %, so daß die jetzige Festsetzung eine Erhöhung um 20, 30 und 40 Punkte darstellt. Gegen den bisherigen Preis bedeutet dies eine Steigerung um 7,4, 11,54 und 16 % ohne Berücksichtigung der Verkehrssteuer und um 6,5, 10,08 und 13,91 % mit Berücksichtigung dieser Steuer.

Die Preise der gewöhnlichen Dauerkarten standen bis Ende 1925 in den drei Klassen auf 180, 175 und 170 % über den Regelsätzen; ihre gleichmäßige Erhöhung auf 190 % bedeutet eine Steigerung um 61, 65,7 und 66 % ohne Berücksichtigung der Verkehrssteuer. Mit dieser Steuer sind die entsprechenden Zahlen 50,5, 54 und 57,8 %.

Für die Dauerkarten im Vorortverkehr bestanden bisher verschiedene Sätze; sie sind vereinheitlicht und dabei ebenfalls auf eine Erhöhung von 190 % gebracht worden. Bei den Schülerkarten, die auch für Studenten und Lehrlinge gelten, betrug die Erhöhung bisher nur 25 %, so daß die neue Festsetzung eine Steigerung um 132 % und 101,5 % ohne und mit Berücksichtigung der Verkehrssteuer bedeutet.

Arbeiterdauerkarten standen bisher auf 25 % Zuschlag, und unterlagen einer Steuer von 18 %; diese ist auf den Betrag der Besteuerung aller anderen Fahrkarten, 37,5 %, gebracht worden, und so beträgt dann hier die Steigerung des Fahrpreises 132 % ohne und 129 % mit Berücksichtigung der Verkehrssteuer.

Die bisherige Erhöhung der Gütertarife betrug im allgemeinen 200 %, nur für Lebensmittel und Zeitungen standen die Eilfrachtsätze und für Düngemittel die gewöhnlichen Frachtsätze auf 170 % Erhöhung. Nunmehr beträgt die Steigerung 230 % mit Ausnahme der eben angeführten drei Sätze, für die sie jetzt 200 % ausmacht. Die Erhöhung gegen die bis Ende 1925 gültigen Sätze beträgt für die Mehrzahl der Güter 10 % ohne die Verkehrssteuer und 9,5 % unter Einrechnung dieser Steuer.

Die Nebengebühren sind im Jahre 1925 wiederholt neu geregelt worden; sie waren im wesentlichen um 20 % erhöht. Mit Wirkung vom 1. Januar ist eine neue Erhöhung um 50 % eingetreten. Ausgenommen sind nur die Kosten für die Abfertigung von Gütern, die von Zweiggleisanschlüssen versandt werden; für sie beträgt die Erhöhung nur 30 bis 40 %.

Nach den schon genannten Abmachungen zwischen Staat und Eisenbahnen vom Jahre 1921 ist der Minister zwar befugt, Tariferhöhungen anzuordnen, um das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen herbeizuführen, er muß aber die nachträgliche Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften herbeiführen, wenn die Erhöhungen mehr als 80 % der Frachtsätze und mehr als 100 % der Fahrpreise, wie sie in den Lastenheften der Eisenbahnen als Höchstsätze aufgeführt sind, betragen. Die Regierung hat daher der Kammer und dem Senat einen Gesetzentwurf mit einer Begründung, beide im Sinne der vorstehenden Darlegungen, zugehen lassen, und dazu noch den Bericht hinzugefügt, daß die Tarife der französischen Eisenbahnen seit Inkrafttreten der Abmachungen von 1921 dreimal haben erhöht werden müssen, nämlich im März 1924, im Januar bzw. März 1925 und nunmehr Ende 1925. Schon die beiden ersten Erhöhungen hätten der Genehmigung durch die gesetzgebenden Körperschaften bedurft; die Gesetzentwürfe, die die Regierung ihnen zu diesem Zweck vorgelegt hat, sind aber noch nicht beraten worden, und die Regierung hat sie daher zurückgezogen und durch einen neuen Entwurf ersetzt, der die Erhöhung der Personentarife auf 190 % der Regelsätze und der Frachtsätze um 30 Punkte, wie vorstehend geschildert, enthält und dessen Genehmigung ihnen endgültige Kraft — bis zur Notwendigkeit nochmaliger Erhöhungen — verleihen soll.

— **Verbesserungen des Verkehrs zwischen Paris und Genf.** Der Umstand, daß Genf der Sitz des Völkerbunds ist, hat zur Folge, daß an die Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Genf besondere Anforderungen gestellt werden. Die Schweizer Bundesbahnen und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beabsichtigen daher, neben dem bisher bereits verkehrenden, durchgehenden Schnellzugpaar Paris-Genf im kommenden Sommer den Zügen zwischen Paris und Vallorbe-Lausanne einen durchgehenden Wagen für Genf und umgekehrt beizugeben. Man kann dann zwischen Paris und Genf nach Wahl über Vallorbe oder über Bellegarde reisen. Außerdem sollen Erleichterungen bei Erledigung der Zollförmlichkeiten eingeführt werden, die eine Verkürzung des Aufenthalts an der Grenze zur Folge haben werden.

— **Frankreichs Eisenerzeugung im Jahre 1925.** Frankreich stellte im Jahre 1925 8 471 800 t Roheisen und 7 415 072 t Rohstahl her. Gegenüber dieser Erzeugung wurden an Roheisen im Jahre 1924 nur 7 695 000 t und im Jahre 1923 5 430 000 t hergestellt, während im letzten Vorkriegsjahre die Roheisenherstellung Frankreichs (alte Grenzen) sich auf 5 210 000 t belief. Am 1. Januar 1926 waren in ganz Frankreich 147 Hochöfen, davon 46 im ehemaligen Deutsch-Lothringen, im Betriebe; 4, davon 11 in Lothringen, betriebsfertig; 43, davon 10 in Lothringen, im Bau bzw. in der Ausbesserung begriffen.

— **Der Fahrplan der spanischen Züge.** Der Generaldirektor der Eisenbahnen erklärte der Kommission zum Schutze der Interessen von Cádiz, daß es grundsätzlich und, soweit die Nordbahn in Betracht komme, schon genehmigt sei, daß die Fahrzeit des Schnellzugs Madrid-Paris um eine Stunde verkürzt werde. Er fügte hinzu, daß er schon Verhandlungen eingeleitet habe, um diesen Fahrdienst mit der Eisenbahn Madrid-Zaragoza-Alicante und den andalusischen Linien zu verbinden, zum Zwecke der Herstellung einer durchgehenden Zugverbindung Paris-Cádiz. Eine Verbesserung des Fahrplanes für die Mehrzahl der spanischen Züge werde überdies vorbereitet.

— **Lokomotiv- und Wagenbestellungen für Spanien.** Von der kürzlich begebenen spanischen Eisenbahnanleihe sollen auf Anordnung der Regierung 70 % zur Beschaffung von Betriebsmitteln verwendet werden. Es soll demnächst die Lieferung von 0 Lokomotiven, 300 Personen- und 9000 Güterwagen im Werte von etwa 160 Mill. ℳ ausgeschrieben werden. Die Betriebsmittel der spanischen Eisenbahnen sollen vereinheitlicht werden, und es erwartet man denn, daß bei den bevorstehenden Lieferungen bereits Fahrzeuge in den neuen Regelformen werden beschafft werden. Ehe aber der Betriebsmittelpark vergrößert wird, müssen erst noch Gleisanlagen, Güterschuppen und Lagerräume beschaffen werden. Die Madrid-, Saragossa-, und Alicante-Eisenbahn und die Spanische Nordbahn schreiben mittlerweile bereits die Lieferung von Lokomotiven ihrer bisherigen Bauart aus. Es kommen für die Vergebung des Auftrags nur spanische Werke in Betracht. Sollten diese aber Vereinbarungen abschließen, um die Preise in die Höhe zu treiben oder sonst den Wettbewerb auszuschließen, so ist ihnen schon jetzt angedroht worden, daß die Eisenbahnen sich mit ihren Ausschreibungen an das Ausland wenden werden.

— **Zunahme des Fährverkehrs Harwich-Zeebrügge.** Die englische London- und Nordostbahn, die mit den belgischen Staatsbahnen zusammen durch eine von beiden gegründete Tochtergesellschaft die Fähre Harwich-Zeebrügge betreibt, gibt mit Genugtuung bekannt, daß sich der Verkehr in der letzten Zeit günstig entwickelt hat. Im letzten Vierteljahr 1925 sind 3240 Wagen mit 30 943 t Last auf der Fähre befördert worden, während im letzten Vierteljahr 1924 die Zahl der Wagen nur 1418, das beförderte Gewicht nur 9730 t betragen hat.

— **Fahrpreisermäßigungen in England.** Um Verkehr zu gewinnen, gewähren die englischen Eisenbahnen eine Anzahl Ermäßigungen im Fahrpreise bei Reisen für besondere Zwecke. Die Große Westbahn hat soeben ein Heft herausgegeben, in dem diese Ermäßigungen zusammengestellt sind. Wenn sie auch zahlenmäßig nicht für die drei anderen Gruppen der englischen Eisenbahnen gelten, so ist doch anzunehmen, daß bei jenen Ermäßigungen in etwa gleichem Umfang gewährt werden, und die Sätze der Großen Westbahn vermitteln ein Bild von dem, was die englischen Eisenbahnen tun, um ihren Benutzern entgegenzukommen.

Das Netz der Großen Westbahn erstreckt sich bekanntlich von London bis an die äußerste Spitze der Halbinsel Cornwall und in einem engmaschigen Netz auf die Halbinsel Wales. In ihrem Verkehrsgebiet liegen eine ganze Anzahl Orte, die wegen ihrer landschaftlichen Reize, namentlich auch wegen ihrer Lage an der See, aber auch solche, die wegen der mit ihnen verknüpften geschichtlichen Erinnerungen das Ziel zahlreicher Reisenden bilden. Die Halbinsel Cornwall heißt wegen ihres milden Klimas die „Cornish Riviera" und wird daher von Erholungsuchenden schon zu einer Zeit besucht, zu der in den Seebädern anderer Gegenden von England noch Winter herrscht.

Für Gesellschaften, die mindestens 300 Fahrkarten für Erwachsene zum Preise bis 10 Schilling oder mindestens 200 Fahrkarten zum Preise über 10 Schilling lösen, stellt die Große Westbahn einen Sonderzug. Handelt es sich dabei um Tages- oder Halbtagesausflüge, so wird eine Ermäßigung bis zum einfachen Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt gewährt; bei Entfernungen über 80 Meilen (129 km) gilt ein noch niedrigerer Satz. Die Bekanntgabe des Sonderzugs liegt den Bestellern ob. Ihnen wird ein Rabatt von 7 % der Gesamteinnahme gewährt, und sie erhalten zwei Freifahrscheine nach dem Ziel des Sonderzugs, um dort die nötigen Vorbereitungen für den Besuch durch ihre Gesellschaft zu treffen. Bei Gesellschaftsfahrten, bei denen die obengenannten Teilnehmerzahlen nicht erreicht werden, stellt die Westbahn nach Vereinbarung einen Verwaltungssonderzug, bei dem aber kein Rabatt gewährt wird.

Vereine, die mit mindestens 12 Mitgliedern einen Ausflug machen, werden hin und zurück zu einem Preis befördert, der etwa dem Satz für die einfache Fahrt gleichkommt; für Kinder unter 12 Jahren gilt der halbe Preis. Gesangvereine und Orchester, die ein Konzert auswärts geben und erst am nächsten Tage zurückkehren, zahlen für Hin- und Rückfahrt den einundeinhalbfachen Preis; machen sie eine Rundreise, so zahlen sie drei Viertel des regelmäßigen Fahrpreises. Ähnliche Bestimmungen gelten für Sportvereine, die an einem auswärtigen Wettkampf teilnehmen; für Hin- und Rückfahrt zahlen sie aber nur ein und ein Drittel des einfachen Preises. Sport wird also in England mehr unterstützt als künstlerische Betätigung.

Bei Tagesausflügen von Schulkindern oder von Vereinigungen, die mit unseren Wandervögeln, Pfadfindern u. dgl. auf einer Stufe stehen, bezahlen die unter 16 Jahre alten Teilnehmer für Hin- und Rückfahrt den halben einfachen Fahrpreis, Teilnehmer über 16 Jahre den vollen einfachen Fahrpreis; auf je 12 jugendliche Reisende kann ein Erwachsener zum einfachen Fahrpreis mitfahren. Es müssen mindestens 12 Fahrkarten für Erwachsene gelöst werden. Die näheren Vereinbarungen sind vorher mit der zuständigen Stelle der Eisenbahn zu treffen. Beim Besuch auswärtiger Lager, Heime u. dgl. kann die Gültigkeit der Fahrkarten auf zwei Monate erstreckt werden.

Für Vereine, die die Rückreise von einem anderen Bahnhof als dem Ziel der Ausreise antreten, werden bei einer Beteiligung von mindestens 12 Personen Fahrkarten ausgegeben, deren Preis nicht höher ist als der einfache Preis für die längere der beiden Fahrten. Für Einzelreisende werden an vielen Stellen Fahrkarten bereit gehalten, die für die Rückreise von einem anderen Bahnhof als dem Ziel der Hinreise gelten. In beiden Fällen wird also vorausgesetzt, daß zwischen Hin- und Rückreise ein Fußmarsch liegt. Die Fahrkarten gelten einen Tag.

Von Anfang Mai bis Ende Oktober werden nach Sommerfrischen in Großbritannien, Irland, den Kanalinseln und der Insel Man Touristenfahrkarten zu ermäßigtem Preis verkauft; sie gelten zwei Monate; die Fahrt darf in den meisten Fällen an beliebiger Stelle unterbrochen werden. Auch für Rundreisen gibt es Fahrkarten zu ermäßigtem Preis. Für alle diese Fahrkarten werden von den örtlich zuständigen Stellen besondere Bekanntmachungen erlassen. An zahlreichen Stellen werden auch Fahrkarten für Ausflüge ausgegeben, bei denen in die Eisenbahnreise eine Fahrt auf der Straße, auf einem Fluß oder zur See eingeschaltet ist.

Am Freitag und Sonnabend werden während des ganzen Jahres Wochenendfahrkarten zur Fahrt zwischen beliebigen Bahnhöfen

ausgegeben; sie kosten für Hin- und Rückfahrt etwa ein und ein Drittel des einfachen Fahrpreises. Bei einem Preis über 15 Schilling in 3. Klasse kann mit ihnen die Reise mit irgendeinem Zug nach 12 Uhr mittags am Freitag angetreten werden; beträgt der Preis nur 10 Schilling in 3. Klasse, so gelten sie erst für nach 5 Uhr abfahrende Züge, und Fahrkarten zu 5 Schilling und weniger gelten erst am Sonnabend. Die Rückreise kann am Sonntag nach 6 Uhr morgens oder am Montag ausgeführt werden.

Für Ferienreisen werden in der Hauptreisezeit besondere Ermäßigung gewährt; sie gelten auch an den Bankfeiertagen, den vier Wochentagen im Jahr, an denen die Bank von England geschlossen ist: am Oster- und Pfingstmontag, dem 1. Montag im August, dem 2. Weihnachtsfeiertag. Außerdem gibt es solche Fahrkarten bei besonderen Ereignissen, z. B. Sportfesten u. dgl.

Dauerkarten, gültig zwischen beliebigen Bahnhöfen der Großen Westbahn, haben 12, 9, 6, 3 oder einen Monat Gültigkeit. Für den Verkehr vom Wohnort aus können für Kinder unter 16 Jahren und für Jugendliche bis 18 Jahre ohne Einkommen oder mit einem Einkommen von weniger als 18 Schilling die Woche Dauerkarten zum halben Preis bezogen werden. Das Einkommen ist dabei behördlich zu bescheinigen. Die Ermäßigung gilt nicht für durchgehende Fahrkarten, die zum Übergang auf die Londoner Metropolitan-, Metropolitan District- oder die Londoner Elektrische Eisenbahn berechtigen. Auch für Schüler und Lehrer kann für die Zeit zwischen je zwei Schulferien, die jedoch mindestens drei Monate lang sein muß, Anspruch auf Dauerkarten zu ermäßigtem Preis erhoben werden. Es werden auch Dauerkarten für die Beförderung von Fahrrädern ausgegeben.

Eine besondere Art der Dauerkarten sind diejenigen, die in der Hauptreisezeit an die Inhaber von Fahrkarten für den Ferienverkehr ausgegeben werden. Sie werden für eine bestimmte Zeit ausgestellt. Sie gelten nur in bestimmten Gegenden, die besonders als Sommerfrische beliebt sind, und berechtigen zu beliebig oft wiederholter Benutzung zwischen den Bahnhöfen, für die sie ausgefertigt sind.

— **Lokomotivbau und -ausfuhr in England.** Der englische Lokomotivbau klagt ebenso wie der deutsche zur Zeit über sehr schlechten Beschäftigungsgrad. Die englischen Lokomotivbauanstalten haben von jeher darunter gelitten, daß die Eisenbahngesellschaften in ihren Werkstätten ihre Lokomotiven nicht nur unterhalten, sondern auch neue bauen, und daher nur selten und in geringem Umfang Aufträge an bahnfremde Werke zu vergeben haben. Infolgedessen ist der englische Lokomotivbau stark auf die Ausfuhr angewiesen. Nach dem Kriege bestand in der ganzen Welt lebhafte Nachfrage nach Lokomotiven, und trotz starken Wettbewerbs der Vereinigten Staaten und Deutschlands hob sich die Ausfuhr englischer Lokomotiven über den Stand von 1913. Neuerdings hat sich aber ein starker Rückgang der Bestellungen bemerklich gemacht, und trotz lebhafter Anstrengungen, Aufträge zu erhalten, sei es auch, daß diese keinen Gewinn einbringen, ist die Erzeugung der englischen Lokomotivbauanstalten 1925 weniger als halb so groß wie im Jahre 1913 gewesen. Der Hauptgrund für diese Erscheinung wird darin gesucht, daß Dampflokomotiven „aus der Mode gekommen" sind. Der Ausblick in die nahe Zukunft ist düster, man hofft aber, daß der jetzige Zustand doch schließlich sich als nur vorübergehend erweisen wird, denn auch die Technik ist gewissermaßen der Mode unterworfen. Da der englische Lokomotivbau, wie dargelegt, stark auf die Ausfuhr angewiesen ist, empfindet er es besonders bitter, daß ein wesentlicher Teil seiner Abnehmer, so Indien, Südafrika, Australien, dazu übergegangen sind, selbst Lokomotiven zu bauen. Sehr unangenehm wird auch der deutsche Wettbewerb und daneben derjenige der Vereinigten Staaten empfunden.

— **Dividenden der englischen Eisenbahnen.** Drei von den vier Gruppen der englischen Eisenbahnen haben soeben wie alljährlich bekanntgegeben, welche Gewinnanteile sie für das zweite Halbjahr 1925 an ihre Aktienbesitzer auszuschütten gedenken. Bei der London, Midland und Schottischen Eisenbahn ist der Betrag 3,5 %, wodurch die Jahresdividende auf 6 % kommt, im vorhergehenden Jahr war der Satz halbjährlich um je ½ % höher. Um diese Dividende zahlen zu können, müssen die Rücklagen mit einer Million Pfund in Anspruch genommen werden, gegen das vorhergegangene Jahr eine Verminderung um 300 000 £. Überdies werden 625 000 £ an die Aktionäre verteilt, die für einen nunmehr erledigten Sonderzweck bei Seite gestellt waren. Der Vortrag auf neue Rechnung ist gegen das Vorjahr um 21 000 £ gekürzt. Eine kritische Würdigung dieser Zahlungen führt zu dem Ergebnis, daß 4,5 % Dividende aus den Betriebseinnahmen gezahlt wird, während die verbleibenden 1,5 % aus anderen Quellen gedeckt werden. — Die Große Westbahn gibt 4,25 % Dividende gegen 4,5 % im Vorjahre, dadurch kommt der Jahresbetrag auf 7 % gegen 7,5 % im Jahre 1924. Sie nimmt 800 000 £ gegen 850 000 £ aus Rücklagen und trägt mit 165 000 £ 130 000 £ weniger als im Jahre 1924 auf neue Rechnung vor. Die Südbahn zahlt, wie von ihr nicht anders erwartet wurde, denselben Betrag wie im Vorjahre: 3¾ % für das Jahr 1925; sie nimmt dazu ebenso wie im Vorjahre 200 000 £ aus den Rücklagen und trägt 245 000 £ statt 258 000 £ auf neue Rechnung vor. Die London und Nordostbahn hat ihre Dividende noch nicht bekanntgegeben. Die vorstehend genannten Zahlen entsprechen im allgemeinen den Erwartungen, nur bei der Westbahn sind sie etwas übertroffen worden.

— **Umwege bei den englischen Eisenbahnen.** Das englische Eisenbahngesetz von 1921 sollte zwar den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Eisenbahngesellschaften vermindern, ihn aber nicht ganz beseitigen und ließ deshalb zu, daß Güter von einem Bahnhof zum anderen nicht auf dem kürzesten Wege, sondern auf einem Umweg befördert wurden, wenn dieser für die befördernde Eisenbahn vorteilhafter ist als der kürzeste Weg, der über die Strecken einer anderen Gesellschaft führt. Die Fracht ist dabei aber nach der kürzesten Entfernung, nicht nach dem Umweg, den das Gut macht, zu berechnen. Als Umweg gilt dabei ein Weg, der um 30 % länger ist als die kürzeste Entfernung. Die Verbindungen, auf denen die Eisenbahngesellschaften Güter über Umwege zu führen gedenken, waren laut Gesetzesvorschrift dem Tarifgericht zur Genehmigung vorzulegen. Dies ist nunmehr geschehen; die Zahl derartiger Verbindungen beläuft sich auf 48 667. Sie kommen nur dort vor, wo beide, Versand- und Empfangbahnhof, von zwei oder mehr Eisenbahngesellschaften bedient werden. Am stärksten ist an diesen Umwegen die London und Nordostbahn, nämlich mit 36 687 beteiligt, weil ihre Strecken in vielen Fällen im englischen Industriegebiet zwischen zwei Punkten länger sind als diejenigen der London Midland und Schottischen Eisenbahn, und weil sie in die Liste sowohl kürzere wie längere Umwege aufgenommen hat. Gegen die Zulassung der Beförderung über Umwege erhob sich kein Widerspruch. Der Vertreter der Eisenbahngesellschaften wies darauf hin, daß von einer Leitung der Sendungen über den kürzesten Weg keine nennenswerte Ersparnis zu erwarten sei.

Fremde Erdteile.

— **Luxuszüge in Indien.** In Indien wird darüber geklagt, daß es bei der Ankunft der Postdampfer aus England häufig für die mit ihnen ankommenden Reisenden schwierig ist, in den anschließenden Zügen Platz zu finden. Zwischen Kalkutta und Bombay soll daher vom nächsten Jahre an ein Verkehr von Luxuszügen im Anschluß an die Dampfer der Peninsular- and Oriental-Gesellschaft eingerichtet werden. Zu diesem Zweck werden zwei Wagengruppen von je fünf Stück gebaut. Die Luxuszüge sollen das ganze Jahr verkehren, nur in der verkehrsschwachen Jahreszeit, die vom Mai bis September dauert, soll ihr Betrieb auf kurze Zeit eingestellt werden, damit die Wagen überholt werden können. Die Schiffahrtsgesellschaft übernimmt die Gewähr, daß diese Züge auch in den verkehrsschwachen Sommermonaten immer mit mindesten 20 Reisenden besetzt sind; in der übrigen Zeit ist eine solche Gewähr nicht nötig. Für die Benutzung der neuen Züge soll ein Zuschlag erhoben werden.

— **Ein amerikanischer Rückblick auf die Eisenbahnen im Jahre 1925.** Die Zeitschrift Railway Age ist sicher die bekannteste und wohl auch die am meisten verbreitete amerikanische Fachzeitschrift für Eisenbahnwesen; man kann sie wohl als die führende Zeitschrift Amerikas auf diesem Gebiet bezeichnen und selbst wenn man auch die nicht-amerikanischen Zeitschriften einschließt, kann man sie unter die bedeutendsten eisenbahntechnischen Veröffentlichungen einreihen. Alljährlich bringt sie in ihrer gegenüber dem sonstigen Umfang erheblich verstärkten ersten Januarnummer einen Rückblick auf das vergangene Jahr und verbindet damit einen Ausblick in das kommende. Ein Teil der Beiträge erscheint ohne Namensnennung und ist, wie aus der Überschrift: „Editorials" hervorgeht, von der Schriftleitung selbst bearbeitet; dann folgen eine Anzahl meist kurze Abschnitte, in denen die Leiter amerikanischer Eisenbahngesellschaften und andere namhafte Fachleute der Vereinigten Staaten ihre Ansicht über den gegenwärtigen Stand der Dinge aussprechen; an diese eine persönliche Note tragenden Darlegungen schließen sich Schilderungen aus Sondergebieten des Eisenbahnwesens Amerikas an, und den Schluß bilden eine Anzahl Aufsätze über die Eisenbahnen anderer Länder. Die meisten Arbeiten sind durch zum Teil recht gute Abbildungen belebt. In bezug auf die Ausstattung ist aber besonders bemerkenswert der Anzeigenteil, der dieses Mal nicht weniger als 266 Seiten enthält; er ist nicht nur drucktechnisch eine recht beachtliche Leistung, sondern bietet mit seinen zahlreichen Abbildungen auch eine ganze Menge Belehrung.

Auf den ganzen Inhalt des Hefts, das 169 Seiten umfaßt, ein-ugehen, würde Darlegungen erfordern, die den verfügbaren Raum bei weitem überschreiten würden. Nach amerikanischem Gebrauch tragen aber alle Beiträge Überschriften, die uns zu-weilen etwas reklamehaft anmuten, den Inhalt aber kurz und treffend kennzeichnen, so daß der eilige Leser, dem seine knappe Zeit ein tieferes Eindringen verbietet, sich schon aus diesen Überschriften von vielem ein Bild machen kann. Nur auf diese Überschriften, allenfalls noch auf die Zwischenüberschriften, die in den Text eingestreut sind, um den Inhalt zu gliedern, soll hier eingegangen werden.

Der erste von den drei Leitaufsätzen der Schriftleitung ent-hält einen Rückblick und Ausblick; er beginnt mit der Fest-stellung, daß die Eisenbahnen Amerikas noch nie so günstig da-gestanden haben wie im abgelaufenen Jahre und daß ihre Aus-sichten für das Jahr 1926 ebenso günstig sind. Ein zweiter Auf-satz schildert die Erhöhung der Leistungen der amerikanischen Eisenbahnen in den letzten zwei Jahren, und ein dritter be-schäftigt sich mit der Vergangenheit und Zukunft des Güter-verkehrs.

Unter den Leitern der Eisenbahngesellschaften und den Eisen-bahnfachleuten treten einige dafür ein, daß engere Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und ihren Benutzern geschaffen werden; andere klagen über die Fesseln, die ihnen die Gesetz-gebung und die staatliche Aufsicht anlegen, und weisen den Ge-danken eines Ausbaus der bestehenden Gesetzgebung zurück; wieder andere entwickeln ihre Ansicht über die zukünftige Ge-staltung des Verkehrs, über die daraus sich ergebenden wirt-schaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen, über den Stand ihrer Werte an der Börse. Die Ausblicke in die Zukunft lassen er-kennen, daß auch die hier zu Worte kommenden Fachleute ebenso wie die Schriftleitung vom kommenden Jahr gute Erfolge erwarten.

In einem größeren Aufsatz schildert der Leiter des Bureaus für Eisenbahnwirtschaft die Betriebsergebnisse des vergangenen Jahres, das er als den Gipfel einer Reihe von drei aufeinander-folgenden Jahren steigender Betriebsleistungen bezeichnet; da-bei beklagt er aber, daß das in den Eisenbahnen angelegte Geld sich immer noch nicht angemessen verzinst. Bei Besprechung der kanadischen Eisenbahnen wird festgestellt, daß sie im Jahre 1925 erhebliche Fortschritte gemacht haben und von der Ein-wanderung in der nächsten Zeit weitere Förderung erwarten. Die Eisenbahnen von Mexiko bauen ihr Netz aus, wohl weniger um den Anforderungen des Verkehrs genügen zu können, als vielmehr um Verkehr zu erzeugen.

Ein Aufsatz über neue Lokomotiven des Jahre 1925 schildert u. a. eine 2-D-1-Lokomotive und eine 1-E-2-Lokomotive, streift die Hochdruckdampflokomotive und geht auf die Diesellokomo-tive kurz ein; der nächste bespricht die neuen Bedingungen, die bei Erörterung der Frage, ob elektrische Zugförderung einge-führt werden soll, zu erörtern sind, und in einem dritten Auf-satz dieser Gruppe wird die Streckenunterhaltung behandelt. Sehr kurz kommt die Zusammenfassung der Eisenbahnen zu Gruppen weg; hierüber ist eben zur Zeit nicht viel zu be-richten, obgleich das Bundesverkehrsamt und der Präsident der Vereinigten Staaten lebhaft für den Zusammenschluß eintreten.

Im statistischen Teil wird sichtlich mit Genugtuung festge-stellt, daß die Preise für Eisenbahnbedarf im Jahre 1925 sich auf gleichbleibender Höhe bewegt haben; es wird in diesem Teil weiter die Bautätigkeit der Eisenbahnen, auch auf dem Ge-biete des Signalwesens, ihre Beschaffung von Lokomotiven, Per-sonen- und Güterwagen, von Kraftwagen, Werkzeugmaschinen usw. besprochen.

Von ausländischen Eisenbahnen wird gesagt, daß diejenigen in Großbritannien und Irland ein anstrengendes Jahr, die französischen ein Jahr voll Enttäuschung hinter sich haben; die Eisenbahnen Italiens machen Fortschritte, ihre Einnahmen nehmen zu, sie wenden ihre Aufmerksamkeit dem elektrischen Ausbau und sonstigen Verbesserungen zu. Bei den polnischen Eisenbahnen seien die Kriegsschäden überwunden; Neubau und Ausstattung machen Fortschritte; die Lage bessere sich (?). In der Schweiz wird die Einführung elektrischen Betriebes be-handelt, ebenso neben anderem von Südafrika. Bei den Eisen-bahnen von Südamerika bleibt manches zu wünschen übrig, da-gegen wird über Australien und seine Eisenbahnen Günstiges berichtet, ebenso über Indien.

Den deutschen Leser fesselt natürlich besonders der Abschnitt über die Reichsbahn; kennzeichnend ist hier schon die Über-schrift, nach der das deutsche Eisenbahnwesen unter dem Ge-sichtspunkt des Dawes-Plans geschildert werden soll. Im Unter-titel wird gesagt, daß die Reichsbahn ihren Verpflichtungen nachkommt und das auch in Zukunft tun wird, wenn sich die Wirtschaftslage in Deutschland bessert. Nach Schilderung der Umstellung werden diese Verpflichtungen dargelegt, die Schwierigkeiten, die die Reichsbahn zu überwinden hat, kurz ge-streift und einige statistische Zahlen des Jahres 1913 den zu er-wartenden Ergebnissen des Jahres 1925 gegenübergestellt. Weitere Teile behandeln den Wettbewerb der Straße, die Be-schleunigung des Güterverkehrs, die Bestrebung zur Einführung wissenschaftlicher Betriebsführung und von Regelformen, den Stand der Tarife, den technischen Fortschritt, namentlich die Ausdehnung des elektrischen Betriebes und die Verbesserungen in der Bauart von Lokomotiven und Wagen, endlich die großen Brückenbauten. In einem kurzen Schlußabsatz fragt der Ver-fasser, Dr. Alwin Sperber: Wird die Reichsbahn zum Ziel ge-langen? und er beantwortet die Frage dahin, daß sie bis jetzt den Ansprüchen genügt habe; ob sie es in Zukunft tun könne, ob sie also die hohen Lasten, die ihr der Dawes-Plan auferlegt, tragen kann, hänge nur zum Teil von ihren eigenen Anstrengungen ab; maßgebend sei vielmehr die allgemeine Wirtschaftslage Deutsch-lands; von ihr hängt der Umfang des Verkehrs und die Höhe der Überschüsse ab.

Der Deutschland betreffende Abschnitt ist mit Bildern einer Vierzylinderlokomotive der Bauart 2-C-1 von Henschel, eines D-Zug-Wagens 1. und 2. Klasse, eines Schlafwagenabteils 3. Klasse, eines Trichterwagens, von Elektrokarren im Betriebe auf dem Bahnhof Magdeburg, eines Zugs von 50-t-Wagen, bei denen darauf hingewiesen ist, daß ihre Entladung acht Sekunden dauert, und endlich des Bahnhofs Hirschberg-West mit seiner elektrischen Ausrüstung geschmückt.

— **Schrottwirtschaft bei der Pennsylvania-Eisenbahn.** Nicht nur die Chicago-Great-Western-Eisenbahn (s. Nr. 3 d. Ztg. vom 21. Januar 1926) legt besonderen Wert auf die Bewirtschaftung des bei ihr anfallenden Schrotts, auch die Pennsylvania-Eisen-bahn, die immer eine führende Rolle unter den amerikanischen Eisenbahnen spielt, arbeitet tatkräftig und mit Erfolg auf diesem Gebiet. Sie hat im vergangenen Jahre eine Ersparnis von etwa 400 000 *M* dadurch erzielt, daß sie die Verwaltung und Verwertung der gesamten Schrottbestände ihres mittleren und westlichen Bezirks an einer Stelle zusammengefaßt hat. Das Schrottlager befindet sich in der Mitte des Bezirkes in Con-way, gegen 40 km von Chicago entfernt. Hier liegt zugleich der größte Verschiebebahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn west-lich von Pittsburgh, und der Raum für das Schrottlager war daher ohne Grunderwerb zu beschaffen. Früher kostete die Vorbereitung von 1 t Schrott zum Verkauf 1,40 Dollar im Durchschnitt, und es mußten dabei 266 Arbeiter beschäftigt werden. Durch die Neuordnung sind die Aufwendungen auf 52,7 Cents für 1 t herabgedrückt worden, und 108 Mann können die damit verbundene Arbeit leisten. Dabei wird in Conway 80 % des Schrotts verkauft. Die Verbilligung ist zum Teil auf die Zusammenfassung an einer Stelle, teils auf die Ausrüstung dieser Stelle mit Fördermitteln, Hebezeugen u. dgl., teils auf die Handhabung des Dienstes, der neu geregelt worden ist, zu-rückzuführen. Die Anlage bedeckt eine Fläche von 473 m Länge und 35 m Breite, die von elektrisch angetriebenen Lauf-kranen mit Lasthebemagneten überspannt wird; sie ist noch nicht voll ausgebaut, sondern noch in der Entwickelung be-griffen. Täglich gehen 20 bis 25, an einzelnen Tagen sogar 40 Wagenladungen Schrott dort ein.

— **Zusammenarbeiten von Straßenbahn und Omnibus.** In den Vereinigten Staaten von Amerika ist man unter richtiger Wür-digung der Tatsache, daß die verschiedenen städtischen Ver-kehrsmittel einander nicht im Wettbewerb bekämpfen dürfen, sondern gemeinsam nach dem Ziel streben müssen, den Stadt- und Vorortverkehr auf die bestmögliche Art zu bedienen, auf den eigenartigen Gedanken gekommen, der Straßenbahn den Verkehr im Innern der Stadt, also sozusagen den Ortsverkehr, dem Omnibus, ohne ihn im Innern der Stadt halten zu lassen, den über die eigentliche Stadtgrenze hinausgehenden Verkehr, also sozusagen den Fernschnellverkehr, zuzuweisen. Ein Ver-such in dieser Richtung soll in einer größeren Stadt des Süd-westens gemacht werden, wo die Straßenbahn zwar befriedigen-des leistet, wo aber die Besiedelung über die Enden der Straßen-bahnstrecken hinaus vorgedrungen ist. Die Omnibusse sollen zwar bis in den Stadtkern geführt werden, aber auf der Strecke, wo sie neben der Straßenbahn herlaufen, nicht anhalten; jen-seits des Endpunkts der Straßenbahn sollen sie aber im üblichen Abstand an den Straßenkreuzungen Fahrgäste aufnehmen und absetzen. Die Straßenbahnen sollen dagegen nach wie vor an jeder Straßenkreuzung anhalten.

In einer anderen Stadt will man dagegen den Orts- und den Fernverkehr umgekehrt auf die beiden Verkehrsmittel ver-teilen. Die Straßenbahn soll nur an jeder vierten oder fünften Straßenecke halten, die dazwischen liegenden Kreuzungen aber überschlagen; dagegen soll der Omnibus an jeder Ecke Verkehr aufnehmen oder absetzen. Ist hier die Teilung des Verkehrs innerhalb und jenseits des Straßenbahnnetzes nicht so scharf wie in dem an erster Stelle angedeuteten Beispiel, so wird doch auch hier Orts- und Fernverkehr — diese beiden Begriffe in

ihrer Sonderbedeutung für den vorliegenden Fall richtig verstanden — voneinander getrennt und der Fernverkehr wird beschleunigt. Man schiebt dem häufigen Halten der Straßenbahn einen großen Teil der Schuld an der Überlastung der Straßen zu und erhofft von dem selteneren Halten eine wesentliche Verbesserung. Das Anhalten der Omnibusse wirkt weit weniger störend als das der Straßenbahnen, weil die Omnibusse an die Bordkante heranfahren und der Verkehrsstrom in der Straßenmitte infolgedessen ungehindert weiter fließen kann. Den Gedanken, die Straßenbahn aus dem Innern der Stadt zu verbannen, hat man zurückgewiesen; sie sollen vielmehr dem Massenverkehr zur Zeit des Arbeitsbeginns und des Geschäftsschlusses dienen. Von der Beschleunigung und Ausdehnung des Außenverkehrs erhofft man auch die Wirkung, daß manche Besitzer von Kraftwagen, die im eigenen Wagen zur Stadt zu fahren pflegen, auf das öffentliche Verkehrsmittel übergehen werden, so daß diesem Verkehr und Einnahmen zufließen, die Straße aber von einem Teil des Wagenverkehrs befreit wird.

— **Eisenbahnen und Staatsaufsicht in Argentinien.** Ein großer Teil der Eisenbahnen von Argentinien und von Südamerika überhaupt arbeitet mit englischem Geld und befindet sich in englischem Besitz. Diese Eisenbahnen klagen darüber, daß ihnen die Gesetzgebung von Argentinien erhebliche Schwierigkeiten bereitet. So ordnet z. B. ein neues Lohngesetz an, daß alle Angestellten und Arbeiter ihre Bezüge in Hartgeld ausgezahlt bekommen, und verbietet dabei, daß irgendwelche Abzüge gemacht werden, die nicht ausdrücklich durch das Gesetz zugelassen sind. Infolgedessen dürfen die Eisenbahnen nicht mehr die Beiträge zu Hilfsvereinen auf Gegenseitigkeit, zu Konsumvereinen, für gesellige Vereine, nicht mehr Strafgelder, Rückzahlungen von Darlehn, Vorschüsse und dgl. vom Gehalt oder Lohn kürzen; sie glauben aber, daß das Personal darunter mehr als die Eisenbahngesellschaften leiden werden, indem viele Wohlfahrtseinrichtungen, die den Angestellten und Arbeitern zugute kamen, eingestellt werden müssen, weil die Schwierigkeiten, die dafür zu leistenden Beiträge des Personals einzuziehen, zu groß werden. Das bezieht sich z. B. auf die Vorschüsse zum Ankauf von Vorräten, zum Bau von Wohnungen u. dgl. und wahrscheinlich wird die Versicherung gegen Krankheitsfälle, für die bisher ein ganz unbedeutender Monatsbeitrag zu zahlen war, aufgehoben werden müssen. Das Gesetz geht im wesentlichen auf Stimmenfang aus, bringt aber doch den Arbeitern, die von ihm betroffen werden, nur einen scheinbaren Vorteil.

— **Valparaiso-Buenos Aires in 36 Stunden.** Die Reise von Valparaiso nach Buenos Aires dauerte bisher 47 Stunden. Durch Hand-in-Hand-Arbeiten der Andenquerbahn, der Chilenischen Staatsbahnen und der Buenos Aires & Pacific-Eisenbahn ist mit Einführung des Sommerfahrplans, der am 1. Dezember in Kraft getreten ist, eine Verbindung quer durch den südlichen Teil von Südamerika zustande gekommen, durch die die Reise Valparaiso-Buenos Aires in 36 Stunden zurückgelegt werden kann. Der Zug verläßt Valparaiso um 7 Uhr vormittags und vereinigt sich in Los Andes mit einem zur selben Stunde von Santiago abfahrenden Zuge. Die Chilenen scheinen keine Frühaufsteher zu sein; in einem von Buenos Aires ausgehenden Bericht über die neue Zugverbindung wird ausdrücklich hervorgehoben, man könne im Sommer schon einmal eine Reise um 7 Uhr antreten. Mendoza wird an demselben Tag erreicht, und um 7 Uhr abends am nächsten Tage trifft der Zug in Buenos Aires ein. Die Beschleunigung ist nur zum Teil durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, zum größeren Teil aber dadurch erreicht worden, daß die bisher nötige Übernachtung in Los Andes weggefallen ist, was auch noch den Vorteil einer Verbilligung der Reise hat.

Wasserverkehr.

— **Gründung des Elbeschiffahrtskartells.** Von großer Wichtigkeit für die Verladung auf der Elbe ist das Zustandekommen des Elbeschiffahrtskartells, welches für den Verkehr nach Sachsen und Böhmen, also nicht für den Verkehr nach der Mittelelbe, gilt und welchen sich sämtliche in Frage kommenden Unternehmungen angeschlossen haben. Das Kartell ist entstanden aus dem Wunsche, dem ruinösen Wettbewerbskampf ein Ende zu bereiten. Das Verladegeschäft an sich ist vorläufig noch schwach und die Tendenz auf dem Frachtenmarkte im allgemeinen nachgebend. Es wird erwartet, daß nunmehr die Frachten nach den sächsischen und böhmischen Elbehäfen durch das Kartell größere Widerstandskraft als bisher erhalten werden.

— **Stapellauf eines neuen Kabeldampfers.** Mitte Januar lief auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg ein Kabeldampfer von Stapel. Er ist für die Norddeutschen Seekabelwerke Aktiengesellschaft, Nordenham, für Zwecke der Legung großer überseeischer Kabel gebaut, kann aber auch als Frachtdampfer verwendet werden. Der Dampfer erhält den Namen „Neptun“. Das Schiff ist ein Doppelschraubendampfer von 139,4 m Länge, 13,4 m Breite und 10,7 m Seitenhöhe. Er verdrängt 14 550 t und kann 8000 t Kabel laden. Die Maschinenleistung beträgt 2700 PS, die dem Dampfer eine Geschwindigkeit von 11 Seemeilen in der Stunde verleihen. Das Schiff soll zunächst ein neues Fernsprechkabel zwischen Holland und England und alsdann das neue Kabel Emden—Azoren legen.

— **Die Rheinschiffahrt im Jahre 1925.** Der Gesamtverkehr auf dem Rhein belief sich nur auf etwa 75 % des im Jahre 1913 erreichten Verkehrs, der sich damals für die 16 bedeutendsten rheinischen Häfen auf 62 Millionen Tonnen bezifferte, während er sich im Jahre 1924 nur auf 44 Millionen und 1925 nur auf 48 Millionen Tonnen belief. Die deutsche Rheinflotte konnte 1925 nur 50—60 % ihrer Tonnage ausnutzen, was zur Folge hatte, daß die Schleppkosten so tief fielen, daß verschiedene Schleppdampfer mit Verlust arbeiteten, und daß die Frachten nicht einmal das Mittel von 1913 erreichten. Dazu sind heute die Gehälter und Löhne sowie die Unterhaltskosten wesentlich höher als vor dem Kriege.

— **Die nordischen Handelsflotten.** Am 1. Januar d. J. verfügte Schweden über eine Handelsflotte von 1,315 Mill. Br.-R.-T. Im Bau befanden sich 53 000 Br.-R.-T. Gegen das Vorjahr ist die Zahl der Schiffe um 13 zurückgegangen, die Tonnage dagegen um 56 000 Br.-R.-T. gestiegen. Norwegens Handelsflotte stieg um 70 Schiffe und 184 000 Br.-R.-T. und weist jetzt 2,680 Mill. Br.-R.-T. auf, Dänemark eine solche von 1,080 Mill. Br.-R.-T. Der Zuwachs beträgt hier 8 Schiffe und 25 000 Br.-R.-T. Es ist also bei den drei skandinavischen Reichen im vergangenen Jahre ein geringer Tonnagezuwachs festzustellen. Bei dieser Statistik sind nur Schiffe von 100 Br.-R.-T. und darüber berücksichtigt.

— **Der Hafen von Triest.** Für den Ausbau des Hafens von Triest hat der italienische Ministerrat einen Kredit von 42 Millionen Lire bewilligt, der in Raten von je 11 Millionen auf 4 Jahre zu verteilen ist. Die Arbeiten sollen im laufenden Jahre in Angriff genommen werden.

— **Die schnelle Entwicklung des Hafens von Genua.** Über die Entwicklung des Hafens von Genua im Jahre 1925 hat sich dieser Tage der Hafenkommissär, Admiral Cagni, folgendermaßen ausgesprochen: Mit einem Jahresumschlag von 8 200 000 t hat sich der Hafen von Genua zum ersten Hafen im Mittelmeer emporgeschwungen. Wenn auch die Einfuhr die Ausfuhr weit überragt, so ist zu beachten, daß jene zum größten Teile aus Rohmaterialien besteht, die in Italien verarbeitet und alsdann zu einem viel höheren Preise wieder ausgeführt werden. Eine weitere Ursache der Vermehrung des Hafenumschlags liegt in der Wiederaufnahme der industriellen Tätigkeit in Italien, in der wiedererwachten Arbeitsfreudigkeit des Personals, in der größeren Ausnützung der Umschlagseinrichtungen und in der Beschleunigung des Umschlags selbst. Alle diese Dinge haben zur Folge gehabt, daß der Ruf Genuas unter allen Handelsmarinen gestiegen ist und daß heute Flaggen im Mittelmeer zu sehen sind, die bisher fremd waren.

— **Schiffsverkehr im Hafen von Leningrad.** Der gesamte Seefrachtumsatz des Petersburger Hafens belief sich in Oktober 1925 auf 185 666 t (Oktober 1924 103 983 t) und in November 1925 auf 141 532 t (November 1924 119 886 t). An Schiffen unter deutscher Flagge liefen ein im Oktober 12 beladen, 33 leer, im November 3 beladen, 3 leer. Ausgelaufen sind deutsche Schiffe im Oktober 51 beladen, 2 leer, im November 25 beladen, 6 leer. Bemerkenswert ist, daß sich unter den leer ein- oder ausgelaufenen Schiffen keine Sowjet-Schiffe befinden. Das Außenhandelsmonopol gibt der Sowjetregierung die Handhabe, auch in ausländischen Häfen die Befrachtung der Sowjet-Schiffe zu erwirken. Im November 1925 hat zum erstenmal nach der Revolution ein französischer Dampfer „Orne“ den Hafen angelaufen.

— **Verkehr im Panamakanal.** Nach dem Jahresbericht des Gouverneurs des Panamakanals für das Rechnungsjahr 1925 (1. Juli 1924 bis 30. Juni 1925) ist das Geschäftsergebnis des Kanals gegen das Rechnungsjahr 1924 zurückgegangen. Die Zahl der den Kanal durchfahrenden Schiffe ist von 5230 mit 26 994 710 t Ladung auf 4673 mit 23 958 836 t zurückgegangen.

Die Reineinnahmen aus dem Schiffsverkehr sind von 16 307 948,50 $ auf 13 465 924,72 $ gesunken. Diese Verminderung ist nach dem Bericht auf den Rückgang der Petroleumverschiffungen aus Kalifornien zurückzuführen.

Der Anteil der deutschen Flagge ist von 150 Schiffen mit 737 103 t Ladung im Rechnungsjahr 1924 auf 163 Schiffe mit 850 512 t Ladung im Rechnungsjahr 1925, also von 2,7 % des Gesamtverkehrs auf 3,4 % gestiegen, wobei Deutschland im Gesamtverkehr an fünfter Stelle steht.

Rechtspflege.

— Umfang der Haftung der Eisenbahnverwaltung für Privatiterwagen. (Urteil des Kammergerichts in Sachen W. gegen eichsbahndirektion Osten vom 21. November 1925. 30. U. 300/25.)

Die Klägerin will im Jahre 1919 von einem gewissen Langenerger eine Reihe von Kesselwagen gekauft haben, darunter den üher der Griesheim Elektron A.-G. gehörigen Kesselwagen lberfeld Nr. 502 228. Dieser Kesselwagen ist mit einem Frachtrief am 28. November 1919 nach Pr. Stargard an die Klägerin ogesandt und dort angekommen. Ob die Klägerin ihn übernmmen hat, ist streitig. Unstreitig ist der Wagen dann aber uf eine Verfügung der Eisenbahn hin am 1. Dezember über irschau nach der Eisenbahnwerkstatt Liebenhof gegangen, anəblich zum Zwecke einer Instandsetzung. Von Liebenhof ist · am 4. Dezember 1919 wieder abgegangen und nach dem Vesten gerollt. Schließlich ist er dann in Düsseldorf ermittelt orden, wo er als angebliches Eigentum einer Firma Richard lasberg von einem Gläubiger dieser Firma gepfändet und vereigert worden ist. Die Klägerin verlangt von der Beklagten s Rechtsnachfolgerin der Preußischen Staatsbahnen und späeren Reichseisenbahnen Schadenersatz wegen des Verlustes ieses Kesselwagens. Sie stützt ihren Anspruch auf vertragches Verschulden, auf Verletzung der durch den Frachtvertrag ler einen besonderen Werkvertrag begründeten Verpflichtunən, ferner auf Verletzung ihres Eigentums durch unerlaubte andlung, endlich auch auf ungerechtfertigte Bereicherung. — ie Beklagte meint, der zwischen dem Absender und der Eisenahn etwa abgeschlossene Frachtvertrag sei vollständig erledigt ewesen, ein besonderer Vertrag zwischen der Klägerin und der isenbahn sei nicht zustande gekommen; die Klägerin sei auch icht Eigentümerin des Wagens gewesen und endlich liege auch eine ungerechtfertigte Bereicherung vor. Jedenfalls liege auch in mitwirkendes Verschulden insofern vor, als es sich um einen uf Grund der besonderen der dafür bestehenden Bedingungen ingestellten Privatgüterwagen gehandelt habe, und entgegen enen Bedingungen nicht vor der Versendung nach Pr. Stargard ie bisherigen Aufschriften am Wagen gelöscht worden seien, llein dadurch sei der Irrlauf möglich geworden.

Die Klägerin hatte zunächst den Betrag von 4 Millionen poln. lark eingeklagt mit der Behauptung, daß sie verpflichtet geesen sei, den Wagen an das polnische Spirituszentralamt abuliefern, und daß sie wegen Nichtablieferung des Wagens mit enem Betrage belastet worden sei. Das Landgericht hat durch Irteil vom 9. November 1922 diesen Anspruch dem runde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung es Beklagten ist durch Urteil des jetzt erkennenden enats des Kammergerichts vom 18. Juni 1924 zurückewiesen worden und gleichzeitig ist auf die Anschlußerufung das Urteil dahin geändert worden, daß der Anspruch nach Maßgabe der nachstehenden Entscheidungsgründe" dem irunde nach für gerechtfertigt erklärt wurde. Der Unterschied er Entscheidungen des Landgerichts und des Kammergerichts ag darin, daß nach dem Urteil des Landgerichts Schadensersatz ur in dem beschränkten Umfange des § 11 Ziffer 2 c der Bedinungen über die Einstellung von Privatwagen zu leisten war - oder das Urteil doch so verstanden werden konnte —, wähənd nach dem Urteil des Kammergerichts Schadenersatz nach llgemeinen Grundsätzen geleistet werden sollte. Das Urteil es Kammergerichts ist rechtskräftig geworden.

In dem Verfahren über den Betrag hat die Klägerin dann ıren Anspruch erweitert. Sie verlangt Ersatz der Anschaffungsosten eines solchen Wagens und Vergütung für die seit dem 'erlust des Wagens ihr entgangene Nutzung, hilfsweise aber irstattung der 4 Millionen poln. Mark, umgerechnet nach dem)ollarkurs zur Zeit der Belastung, zuzüglich 500 RM an entangenem Gewinn aus der Benutzung des Wagens. Eingeklagt st zunächst ein Teilbetrag von 5000 RM.

Das Landgericht hat die Beklagte zur Zahlung von 1,80 RM erurteilt, das sind die ursprünglich eingeklagten 4 Millionen oln. Mark, umgerechnet nach dem Kurse des Tages, an dem as erste Urteil des Kammergerichts ergangen ist (der auch bereinstimmt mit dem Kurse des Tages, an dem das Reichsericht die Revision als unzulässig verworfen hat). Insoweit immt das Landgericht an, sei der Anspruch dem Grunde nach echtskräftig festgestellt gewesen. Im übrigen hat das Landericht die Klage abgewiesen, in dem es von neuem den Grund es Anspruchs prüft und zu dem Ergebnis gelangt, daß ein chadensersatzanspruch der Klägerin gegen die Beklagte überaupt nicht bestehe.

Gegen dieses Urteil hat die Klägerin Berufung eingelegt. Sie eantragt unter Abänderung des angefochtenen Urteils, den Belagten zu verurteilen, an sie 5000 RM zu zahlen, der Beklagten ämtliche Kosten aufzuerlegen und das Urteil für vorläufig ollstreckbar zu erklären. Die Beklagte beantragt, die Beufung zurückzuweisen. Beide Teile beantragen, ihnen für den Fall des Unterliegens nachzulassen, die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung abzuwenden.

Das Streitverhältnis ist in seinen Grundzügen im zweiten Rechtszuge das gleiche geblieben. Die Beklagte bestreitet den Anspruch nach Grund und Betrag. Im einzelnen ergibt sich das Vorbringen der Parteien aus den in dem früheren Urteile des Kammergerichts und in dem angefochtenen Urteile in bezug genommenen Schriftstücken, ferner aus der Berufungsbegründung vom 23. Juni 1925 und aus den Schriftsätzen vom 30. September und 20. November 1925. Gegenstand der Verhandlung war auch das in der Hülle Bl. 3 befindliche Heft mit den Ermittlungen der Eisenbahn über den Verbleib des Wagens. Den Frachtbrief kann die Klägerin nicht mehr vorlegen.

Aus den Entscheidungsgründen:

Das Landgericht hat mit Recht angenommen, daß das erste Urteil des Senats nicht über den damals streitigen Betrag von 4 Millionen polnische Mark hinaus Rechtskraft schaffe, daß zwischen den Parteien also nur feststehe, zur Zeit der mündlichen Verhandlung, auf die das Urteil erging, sei die Beklagte der Klägerin jenen Betrag schuldig gewesen. Die Beklagte kann dem erweiterten Anspruch von neuem alle Einwendungen entgegensetzen, die sich gegen den Grund des Anspruchs richten.

Die vorliegenden Urkunden rechtfertigen die Feststellung, daß die Klägerin den streitigen Kesselwagen von Langenberger gekauft hat und daß auf dessen Veranlassung der Wagen von einem Dritten, aller Wahrscheinlichkeit nach von der Griesheim Elektron A.-G oder von einem Beauftragten dieser Gesellschaft an die Klägerin versandt worden ist. Der Wagen ist als Frachtstück mit Frachtbrief aufgegeben worden, so wie es die Bedingungen über die Einstellung von Privatwagen für die Versendung zum Zweck der Umstationierung oder Einstellung vorsehen. Dieser Fall war auch tatsächlich gegeben; die Klägerin hatte den Wagen offensichtlich gekauft, um ihn als ihren Privatgüterwagen auf Grund eines neuen Vertrages mit der Eisenbahn in deren Wagenpark einzustellen. Es war also zwischen dem Absender und der Eisenbahn ein gewöhnlicher Frachtvertrag zustande gekommen. Die Klägerin war Empfänger, der Wagen ist am Ort der Ablieferung angekommen. Die Klägerin konnte also die aus dem Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen. Zu diesen Rechten gehört auch der Anspruch auf Schadensersatz wegen Verlustes des Wagens, d. h. des Schadens, der der Klägerin dadurch entstanden ist, daß der Wagen nicht, wie es sonst der Fall gewesen wäre, ihr Eigentum geworden ist. Die in dem Brief vom 28. November 1919 ausgesprochene Zur-Verfügungsstellung hat die Klägerin nicht aufrechterhalten. Der Verlust ergibt sich aus dem unstreitigen Sachverhalt. Der Schaden darf allerdings nicht eingetreten sein, nachdem einmal die Ablieferung an die Klägerin vollzogen und damit der Frachtvertrag erledigt war. Eine solche Ablieferung ist aber nicht erfolgt. Dafür scheint zwar der Umstand zu sprechen, daß die Klägerin die Fracht bezahlt und, wie ihr Brief vom 28. November 1919 (Bl. 103) ergibt, den Wagen auch besichtigt und vermessen hat. Entscheidend ist es aber, daß die Eisenbahn nach der klaren und glaubhaften Bekundung Sengers die Auslieferung des Wagens an die Klägerin, die sich äußerlich in der Verschiebung des Wagens auf das Anschlußgleis der Klägerin vollzogen haben würde, ausdrücklich mit der Begründung abgelehnt hat, der Wagen müsse zunächst instand gesetzt werden. Die Eisenbahn hat also den Gewahrsam an dem Wagen nicht nur aufgegeben, so daß sich die Klägerin in seinen Besitz hätte setzen können, sie hat die Aufgabe des Gewahrsams geradezu abgelehnt und dann selbst über den Wagen verfügt. Aus welchen Gründen das geschehen ist, haben die Parteien nicht aufklären können. Es ist das aber auch unerheblich. Es liegt z. B. die Möglichkeit vor, daß der Wagen eine Beschädigung erlitten hatte, für die die Eisenbahn glaubte aufkommen zu müssen und die sie daher noch vor der Ablieferung beseitigen wollte. Der Einstellungsvertrag zwischen der Griesheim Elektron A.-G. und der Beklagten, der anscheinend noch nicht förmlich aufgehoben war, ändert an alledem nichts. Wenn die Eisenbahn es einmal übernommen hatte, den Wagen als Frachtstück zu befördern, so mußte sie auch den Wagen auf Grund des Frachtbriefes an den darin bezeichneten Empfänger ausliefern. Es wäre auch Sache der Eisenbahn gewesen, dafür zu sorgen, daß gemäß § 7 Z 3 der Bedingungen die Aufschriften an dem Wagen geändert wurden. Wenn es dort heißt: „Auf Wunsch des Einstellers kann ihm die Änderung überlassen werden", so folgt daraus, daß diese Änderung — hier also vorläufig die Löschung der alten Aufschriften — in erster Linie der Eisenbahn oblag. Die Beklagte kann daher nicht aus der Person des Absenders wegen der Unterlassung der Löschung der Klägerin ein mitwirkendes Verschulden entgegenhalten. Auch sonst ist kein Grund ersichtlich, aus dem die Haftung der Beklagten entfallen könnte. § 438 HGB. kommt nicht in Frage, da es zu einer Annahme des Gutes nicht gekommen ist. Unerheb-

lich würde es auch sein, wenn der Wagen etwa derart in die Verfügungsgewalt des Absenders zurückgelangt wäre, daß dieser unmittelbar oder mittelbar zugunsten eines anderen Käufers über den Wagen hätte verfügen können. Nach den §§ 435; 433 Abs. 2 HGB. hätte das die Rechte der Klägerin nicht mehr berühren können. Übrigens ist aus den vorliegenden Urkunden auch nicht zu entnehmen, daß der Absender den Wagen in dieser Weise zurückerhalten hat. Der Wagen ist in den Besitz der Gesellschaft für Industriebedarf m. b. H. — vgl. deren Brief vom 6. Februar 1924, Bl. 119 — gekommen und die Firma Gebr. Heppenheimer hat über ihn weiter verfügt. Daß aber die Gesellschaft für Industriebedarf oder Gebrüder Heppenheimer die Absender gewesen seien, läßt sich nicht mehr feststellen. Es bestehen in der Richtung nur mehr oder weniger begründete Vermutungen. Das gleiche gilt für die Frage, ob sonst in irgendeiner Weise die Überführung des Wagens auf das Gleis der Gesellschaft für Industriebedarf dem Absender zugute gekommen ist. Irgendwo scheint bei dem Verkauf dieses Wagens ein Versehen vorgekommen zu sein; klargestellt erscheinen nur die Rechte der Klägerin aus dem Frachtvertrag.

Die Haftung aus diesem beschränkt sich aber nach § 457 HGB. auf den gemeinen Handelswert oder den gemeinen Wert, den der Wagen am Orte der Absendung in dem Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung hatte, zuzüglich der Frachtauslagen und sonstigen Kosten. Eine weitere Einschränkung des Anspruchs wird möglicherweise durch § 461 HGB. begründet. Eine grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn oder ihrer Leute erscheint nicht dargetan. Ohne weiteres ist sie in dem Verlaufen des Wagens nicht begründet. Es sind dabei auch die Zeitverhältnisse zu berücksichtigen. Die Ordnung der Betriebe konnte nach Krieg und Umwälzung damals noch nicht ganz wiederhergestellt sein. § 11 Ziffer 2e der Bedingungen kommt dagegen keinesfalls zur Anwendung. Es handelt sich um den Verlust eines frachtpflichtigen Wagens. Hier haftet die Eisenbahn nach den allgemeinen Vorschriften, wie es in den Bedingungen § 11 Ziffer ausgedrückt ist, nach Maßgabe der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Tarife.

Eine Haftung der Eisenbahn für den vollen Schaden läßt sich auch von irgendeinem anderen Gesichtspunkt aus nicht begründen. Insbesondere vermag der Senat die in seinem ersten Urteil ausgesprochene Auffassung, es liege ein Werkvertrag vor, nicht aufrechtzuerhalten. Der Abschluß eines Vertrages, ohne daß ein Teil seinen genauen Inhalt kennt, würde allerdings durchaus nichts ungewöhnliches sein. Wäre hier der Wagen abgeliefert und dann von Senger wiederum der Eisenbahn zu einer Instandsetzung übergeben worden, dann ließe sich die Annahme eines Werkvertrages zwischen der Klägerin und der Eisenbahn wohl begründen. Es könnte der Beklagten überlassen bleiben, darzutun, daß — entgegen der tatsächlichen Vermutung — der den Wagen übernehmende Beamte nicht befugt gewesen sei, namens der Eisenbahn einen solchen Werkvertrag abzuschließen, den die Klägerin durch ihr späteres Verhalten genehmigt haben würde. Dagegen läßt sich nicht feststellen, und es spricht auch keine tatsächliche Vermutung dafür, daß hier der betreffende Beamte der Eisenbahn eine Instandsetzung für Rechnung der Klägerin wollte vornehmen lassen, und nicht vielmehr für Rechnung der Eisenbahn selbst.

Endlich kann die Klägerin die Beklagte auch nicht wegen der Verletzung ihres Eigentums in Anspruch nehmen, denn die Klägerin war nicht Eigentümerin des Wagens geworden. Der Eigentumserwerb hätte sich, auch ohne Mitwirkung der Eisenbahn, durch Abtretung des Herausgabeanspruchs vollziehen können. Es fehlt aber an ausreichenden tatsächlichen Anhaltspunkten für die Annahme einer solchen Abtretung, sei es durch die Eigentümerin, die Griesheim Elektron A.-G., sei es durch Langenberger als mittelbaren oder unmittelbaren Vertreter jener Gesellschaft, oder auf Grund einer zunächst ihm erteilten Abtretung. Die Regel ist eine solche Abtretung bei der Versendung von Frachtgütern nicht. Die Eigentumsübertragung erfolgt vielmehr in solchen Fällen vorzugsweise durch Einigung und Übergabe. Die Einigung wird dem Empfänger mit deren Übersendung angeboten und vollzieht sich dann ohne ausdrückliche Annahme des Angebots, wenn der Empfänger die Ware annimmt und zu erkennen gibt, daß er sie als Eigentümer behalten wolle. Die Übergabe vollzieht sich, indem der Frachtführer das Frachtgut an den Empfänger aushändigt. Hier fehlt es, selbst wenn man dem Verhalten beider Teile schließlich eine Einigung über den Eigentumsübergang entnehmen wollte, an der Übergabe, da die Eisenbahn den Wagen der Klägerin eben nicht ausgehändigt hat, den Wagen auch nicht als mittelbarer Besitzer für die Klägerin besessen hat, so daß sich der Eigentumsübergang etwa nach § 929 Satz 2 BGB. hätte vollziehen können. Denkbar wäre es schließlich noch, daß die Griesheim Elektron A.-G. oder Langenberger nachträglich den für sie fortbestehenden Anspruch auf Herausgabe mit allen etwaigen Schadensersatzansprüchen an die Klägerin abgetreten habe. Aber auch für eine solche Feststellung fehlt es an jeder tatsächlichen Grundlage. Solche nachträglichen Erklärungen zugunsten der Klägerin mochten hieraus deshalb bedenklich erscheinen, weil offenbar bei dem Verkauf der Kesselwagen Ordnungswidrigkeiten vorgekommen waren, die es den früheren Berechtigten zweifelhaft erscheinen lassen konnten, ob die Klägerin wirklich ein Recht auf diesen Wagen habe. Die von der Klägerin vorgelegte Bescheinigung vom 23. Juli 1921, Bl. 22, wonach der Kesselwagen ihr Eigentum sei, ist ohne jede Bedeutung. Es handelt sich um die persönliche Meinung eines untergeordneten Beamten.

Endlich kommt auch eine Haftung aus ungerechtfertigter Bereicherung nicht in Betracht. Die Beklagte hat den Besitz des Wagens nicht ohne rechtlichen Grund erlangt, sondern zunächst auf Grund des Einstellungs-, dann auf Grund des Frachtvertrages. Nach diesen Verträgen, hier nach dem Frachtvertrage, richten sich die Rechtsbeziehungen der Beteiligten.

Der erweiterte Anspruch der Klägerin ist demnach im Rahmen der §§ 457, 461 HGB. und der ergänzenden Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und dem Tarife dem Grunde nach gerechtfertigt. H.

Bücherschau.

— **Grundzüge der Schmiertechnik.** Gestaltung und Berechnung vollkommen geschmierter Maschinenteile auf Grund der hydrodynamischen Theorie. Praktisches Handbuch für Konstrukteure, Betriebsleiter, Fabrikanten und Studierende des Maschinenbaufaches von E. Falz, Oberingenieur, Mitarbeiter des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit. Mit 84 Textabbildungen, 21 Zahlentafeln und 31 Rechnungsbeispielen. Berlin 1926, Verlag von Julius Springer. VII und 291 Seiten. Preis geb. 22,50 *M.*

Es gibt kaum ein Sondergebiet der Technik, für das eine klare Vereinheitlichung seiner Grundzüge so notwendig ist, wie die Schmiertechnik, denn die jetzt bestehenden Anschauungen über Reibung und Schmierung weisen zahlreiche Widersprüche und Unklarheiten auf. Dies beruht einmal in der zweifellos sehr großen Schwierigkeit des Problems, die von den meisten bedeutend unterschätzt wird, und zum andern auch darin, daß gerade die besten und wichtigsten Forschungsergebnisse selten in einer Form veröffentlicht werden, daß der in der Praxis stehende Ingenieur sie ohne weiteres nutzbringend verwerten kann.

Der Verfasser bezeichnet in allzugroßer Bescheidenheit das vorliegende Werk als einen Versuch, hier als Vermittler zwischen rein wissenschaftlicher Forschung und werktätiger Praxis durch Schaffung einer einheitlichen „Lehre der Schmiertechnik“ einzugreifen. Das Buch ist aber mehr als ein Versuch, es ist eine wissenschaftliche Tat! Bereits im Jahre 1921 erhielt der Verfasser anläßlich der Aufstellung seiner „Schmiertechnischen Konstruktionsrichtlinien für den Dampfmaschinenbau“ die beifällige Zustimmung des leider zu früh verstorbenen bahnbrechenden Forschers auf dem Gebiete der Reibung und Schmierung, des Professors Dr.-Ing. L. Gümbel zu Charlottenburg, und er war, wie wohl kein anderer, der rechte Mann, dies schöne Werk zu schreiben, das die Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung dem werktätigen Ingenieur so zur Darstellung bringt, daß sie ihm als Richtschnur für Konstruktion, Berechnung, Werkstattausführung und Betrieb zu dienen vermögen.

Der 1. Teil behandelt das Wesen der vollkommenen Schmierung und geht im besonderen ein auf unvollkommene und vollkommene Schmierung, den Schmiervorgang bei ebenen Gleitflächen und umlaufenden Zapfen, die Wirkung der Schmiernuten und den Schmiervorgang bei schwingenden Zapfen. Im folgenden Teile „Allgemeine Berechnungsgrundlagen“ wird die hydrodynamische Theorie, die Zähigkeit der Schmiermittel, die Größe des Lagerspiels und die geringste Schmierschichtstärke ausführlich besprochen. Der 3. Teil, „Die Tragfähigkeit vollkommen geschmierter Gleitflächen“, befaßt sich mit der geringsten zulässigen Schmierschichtstärke, dem zulässigen Flächendruck bei Traglagern, dem „Einlaufen“ der Traglager und dem zulässigen Flächendruck bei ebenen Gleitflächen. Der 4. Teil, „Die Reibungsverhältnisse bei vollkommener Schmierung“ bringt die Abschnitte: die Lagerreibungszahl, die günstigsten Lagerreibungsverhältnisse, die Beherrschung der Lagerreibungswärme, zusammenfassende Berechnung der Traglager und die Reibungsverhältnisse bei ebenen Gleitflächen. Im 5. Teil werden die „Schmiermethoden und Schmiermittel“ in folgenden Abschnitten behandelt: Tropf-, Ring- und Druckschmierung, die Berechnung des Schmiermittelbedarfes, die Schmierpumpen, Filter und Kühler, die Wahl der Schmiermittel und Lagermetalle. Der letzte Teil: „Praktische Ausführungen und Richtlinien“ bringt bewährte Lagerkonstruktionen, Traglager-Berechnungsbeispiele, zusammenfassende Richtlinien und Formeln, interessante Fälle aus der Praxis. Ein ausführliches Literatur- und Sachverzeichnis bildet den Schluß.

Diese kurze Inhaltsangabe vermag aber nur einen schwachen Begriff von der außerordentlichen Fülle des Stoffes zu geben, der in lebendiger Darstellungsweise gebracht wird. Besonders

lobend ist hervorzuheben, daß am Ende eines jeden Abschnittes, die wichtigsten Punkte unterstreichend, kurze, klare Zusammenfassungen gebracht werden, die eine bequeme Gesamtübersicht und rasche Unterrichtung ermöglichen.

Es sei hier noch auf das nachgelassene Werk Gümbels „Reibung und Schmierung im Maschinenbau" hingewiesen, das ebenfalls vor kurzer Zeit erschienen ist, vom Verfasser aber nicht mehr benutzt werden konnte. Es bildet in mancher Hinsicht eine gute theoretische Ergänzung des Falzschen Buches. Dies Werk aber wird von allen im Titel genannten Interessenten freudig begrüßt und eifrig benutzt werden; es kann nicht warm genug empfohlen werden. Sch.

— Abrisse zur Geschichte der Eisenbahntarife der Ss. Ss. Ss. R. Teil I: Die Getreidetarife. Von A. Ph. Saizew, Prof. an dem Leningradschen polytechnischen Institut auf den Namen M. J. Kalinin. 282 Seiten. Preis 2,75 Rbl. Moskau.

Es ist verdienstvoll von dem Verfasser, daß er gerade jetzt mit dieser Arbeit an die Öffentlichkeit getreten ist. Er hat damit wertvolles Material vor der Gefahr des Unterganges nicht nur gerettet, sondern auch in einem Augenblick zur Kenntnis der Allgemeinheit gebracht, wo namentlich Rußland sich mit der Hoffnung schmeichelt, daß die wirtschaftliche Entwicklung eine ausgesprochene Tendenz nach vorwärts nimmt. In solchen Zeiten sind geschichtliche Rückblicke zweifellos sehr beherzigenswert. Da nun die letzte Getreideernte diese Aussichten zum großen Teil wachgerufen hat, so ist es erklärlich und von besonderem Interesse, sich die Entwicklungsgeschichte gerade der Getreidetarife ins Gedächtnis zurückzurufen. Das geschieht in der vorliegenden Arbeit an der Hand der vielen „Durchsichten der Getreidetarife", bei denen es sich nicht immer nur um die Frage handelte, ob es möglich ist, die zu Recht bestehenden Tarifsätze zu ermäßigen, wie es der Handel wünschte, um im Wettbewerb die Stellung Rußlands im Welthandel zu stützen, oder um eine Erhöhung der Beförderungssätze, wie es die vielfach notleidenden Eisenbahngesellschaften durchsetzen wollten. Bei diesen „Durchsichten" sind auch sehr wichtige, grundsätzliche Fragen über den Aufbau des Tarifsystems verhandelt und zur Entscheidung spruchreif vorbereitet. In den „Abrissen usw." sind diese Dinge in ihrer historischen Entwicklung mit vielem Fleiß und gutem Verständnis dargestellt und so vor dem Untergange gerettet worden. Es ist dieses letztere ein ganz besonderes Verdienst des Verfassers, denn die Revolution hatte ein entsetzliches Vernichtungswerk vollbracht, das zu einem Teil durch die Sammeltätigkeit des Verfassers ausgeglichen worden ist, was ihm die Geschichtsforschung nicht hoch genug anrechnen kann. Erschütternd ist es zu lesen, was alles vernichtet worden ist, und wie mühevoll es war, das Erhaltengebliebene zu sammeln und damit vor dem völligen Untergang zu retten.

Aus der Darstellung des Verfassers ist es für jeden, der diesen Dingen mit Interesse nachgeht, deutlich zu verfolgen, wie eingehend bei diesen Arbeiten das Material gesammelt und gesichtet worden ist, um zuverlässige Unterlagen für eine sachgemäße Entscheidung der wichtigeren Fragen zu beschaffen. Das bezieht sich namentlich auf jene Untersuchungen, die weiter zurückliegen. So findet man, um ein Beispiel anzuführen, in den Vorarbeiten zur Durchsicht der Getreidetarife im Jahre 1910, die übrigens die letzte gewesen, die unter ruhigen Verhältnissen stattgefunden hat, daß vom Departement für Eisenbahn-Angelegenheiten Material veröffentlicht worden ist, das ein außerordentlich anschauliches Bild von der Entwicklung der Ernten nach Abzug der Menge für die Aussaat, der beförderten Mengen der 14 Getreidegattungen einschließlich Mehl und Grützen, und endlich der Preise (gebildet aus den Preisen an den Hafenplätzen des Schwarzen und Baltischen Meeres und den Märkten im Innern) gibt. Diese kurze Zusammenstellung möge hier folgen, weil sie ein Urteil über einen Zeitraum von 13 Jahren dem Leser gestattet.

außerordentlich charakteristische Zahlen, sie zeigen den Bauer in seiner Eigenschaft als Spekulant, eine Eigenart, die es der Regierung auch unter den eigenartigen Verhältnissen der Gegenwart sehr erschwert, für ihre Zwecke Getreide zu erhalten.

Wenn es auch eine Abweichung von der eigentlichen Aufgabe ist, die diesen Zeilen in erster Reihe gestellt ist, so teile ich doch noch einige Zahlen mit, denen gewiß ein Interesse bei vielen Lesern entgegengebracht werden wird. Sie zeigen, wie sehr der Innenmarkt, d. h. der Verbrauch im Lande selbst, bei Getreide (Roggen, Weizen, Hafer, Gerste), Mehl und Grütze nicht nur wächst, sondern wie sich auch der Markt umgestellt hat.

		1895	1896	1899	1902	1906	1907
		Millionen Pud					
Getreide	Ausfuhr	261,9	257,3	164,1	293,2	289,8	195,2
	Bedarf d. Innenmarktes	108,3	111,7	165,5	178,4	255,4	272,7
Mehl u. Grütze	Ausfuhr	24,5	25,0	29,8	29,4	32,2	27,1
	Bedarf d. Innenmarktes	86,3	89,5	91,8	105,9	130,0	132,8

Leider stehen mir zur Zeit keine Zahlen für die Nachkriegszeit zur Verfügung, aber es läßt sich mit großer Wahrscheinlichkeit annehmen, daß die Entwicklung, wie sie die vorstehenden Zahlen illustrieren, weiter entsprechenden Fortgang nehmen wird, ganz abgesehen davon, daß die äußeren politischen Verhältnisse die Ausfuhr zu begünstigen nicht geeignet sind. Diese Durchsicht der Getreidetarife im Jahre 1910 hat auch eine sehr wichtige Änderung gebracht, die auf die wirtschaftliche Entwicklung Sibiriens von großem Einfluß werden muß, nämlich die Aufhebung des sogenannten Tscheljäbinsker Tarif-Perelom (d. h. die Durchbrechung der Tarife wurde an der Grenzstation Tscheljäbinsk unterbrochen). Also: die Tarifberechnung etwa von Irkutsk nach Moskau fand in der Weise statt, daß zunächst für die Strecke von Irkutsk bis Tscheljäbinsk = 3066 (= 3271 km) Werst, und sodann für die Strecke Tscheljäbinsk-Moskau 3031 (= 3234 km) Werst die Fracht berechnet wurde. Die zusammengesetzten Frachtbeträge ergaben dann die gesamten Frachtkosten für die ganze Beförderungsstrecke. Diese zusammengesetzte Fracht war erheblich höher, als wenn die Fracht durchgehend für die ganze Strecke (6097 Werst = 6505 km) einheitlich in Ansatz gebracht worden wäre. Dieser Perelom (Unterbrechung) mußte seinerzeit stattfinden, weil allgemein die Ansicht herrschte, das sibirische Getreide in seinem übergroßen Ausmaße und seiner Wohlfeilheit werde der europäischen Landwirtschaft schweren Abbruch tun. Daher der Perelom der Tarife als Schutz. Aber es kam ganz anders. Die befürchtete Überschwemmung blieb aus, der Schutz für die europäisch-russische Landwirtschaft war unnötig, konnte daher beseitigt werden. Ja, das Bild hatte inzwischen ein ganz anderes Ansehen erhalten. Die große Agrarreform zu Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts hatte nach Sibirien einen starken Strom von Ansiedlern geleitet, die alle auf außerordentlich fruchtbaren Landstrichen seßhaft gemacht waren und die ihre reichen Ernten verkaufen mußten, um bestehen zu können. Allen diesen jungen Existenzen war der Perelom der Tarife in Tscheljäbinsk nicht nur ein Stein des Anstoßes, sondern ein direktes Hindernis für ihr Fortkommen. Er mußte daher fallen und — er fiel bei der Durchsicht der Getreidetarife 1910.

Nach dieser Durchsicht kam der Weltkrieg, und mit ihm änderte sich vieles ganz grundlegend. Das Reich brauchte vor allen Dingen Geld, sehr viel Geld. Die staatlichen Tarifinstanzen erhielten den Auftrag, „alle Eisenbahntarife einer Durchsicht zu unterziehen, um eine Sicherheit zu schaffen, daß die zur Zeit auferlegten Zuschläge auf die Transporte erhalten bleiben". Mit Recht weist der Verfasser darauf hin, daß unter den bestehenden Verhältnissen Ausfuhrtarife keine Bedeutung haben können. Es folgen Tarifänderungen und Maßnahmen, von denen der Verfasser selbst sagt, daß sie keineswegs „ideal" genannt werden können. Auf die Einzelheiten einzugehen, verbietet hier der Raum, es ist nichts Bleibendes geschaffen, sondern vielmehr in engstem Kreise nur der Not der Zeit Rechnung getragen worden.

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Reinertrag der Ernte auf eine Seele in Pud (1 Pud = 16,38 kg)	26,42	26,71	21,51	25,09	25,33	24,01	19,61	27,37	21,24	23,08	22,18	17,34	21,12
Auf d. Eisenbahnen sind in Mill. Pud befördert	710	701	620	709	691	777	808	955	1010	988	968	1078	1030
Preise in % berechnet auf 100 % des Durchschnittspreises der Jahre 1890—99	78,1	78,8	87,7	106,1	106,7	99,6	106,0	109,6	100,0	104,8	114,7	119,8	142,3

Fremd in der Tabelle ist die Ernteberechnung auf den Kopf der Bevölkerung, die russische Bezeichnung lautet: auf eine Seele, nimmt man die Zahlen zum Vergleich für das Ernteergebnis des Landes, so kommt man zu sehr interessanten Betrachtungen. So hat das Jahr 1906 die kleinste Ernte gebracht, den Eisenbahnen die größte Menge Getreide zur Beförderung gegeben, ohne den Produzenten den höchsten Preis eingetragen zu haben. Dagegen hat das reichste Erntejahr 1902 mehr als 2 Millionen Tonnen Getreide weniger in den Handel gebracht. Das sind für den Kenner russischer Verhältnisse

In einem Schlußkapitel wird dann die Frage erörtert, wie die Getreidetarife aufgebaut werden sollten. Im einzelnen darauf einzugehen, muß an dieser Stelle verzichtet werden, wohl aber kann hier kurz darauf hingewiesen werden, daß der Verfasser nicht mit Unrecht die Aufmerksamkeit auf die Tatsache lenkt, daß das asiatische Rußland in der Hauptsache den wertvollen Weizen und den sehr viel billigeren Hafer erzeugt, wobei

Hafer schon vor dem Kriege 31 % der bestellten asiatischen Ackerfläche einnahm. „Es ist sonnenklar, daß ein so billiges Gut wie Hafer nicht zu den verhältnismäßig hohen Tarifsätzen befördert werden kann, die Weizen trägt.“ Daher wird es nicht zu umgehen sein, daß zweierlei Tarifschema gebildet werden, nämlich für „rotes“ und für „graues“ Getreide, namentlich auf große Entfernungen, weil andernfalls z. B. Hafer vom Absatz zu den Hafenplätzen leicht ausgeschlossen werden könnte, was die Landwirtschaft Sibiriens nicht dulden würde, weil es für sie nicht tragbar wäre.

Das Buch kann allen, die Russisch lesen, warm empfohlen werden. Dr. Mertens.

— **Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa,** begründet von Dr. W. Koch und C. Opitz. Gegen die Jahreswende 1925 ist im Verlage von J. J. Arndt, Leipzig, Salomonstr. 10, die XII. Auflage erschienen. Die letzte im Jahre 1921 erschienene Auflage konnte den neuen Verkehrsverhältnissen noch nicht vollständig Rechnung tragen, weil damals angesichts der vielen noch nicht endgültig geklärten politischen Verschiebungen eine vollständige Neubearbeitung nicht möglich war. Die vorliegende XII. Auflage ist die erste Ausgabe nach dem Kriege, die den veränderten Verhältnissen entspricht.

Das Werk enthält neben einem Verzeichnis der in dem Atlas aufgenommenen Eisenbahnen und Stationen von Europa (ohne Großbritannien) und einem alphabetischen Ortsverzeichnis des Deutschen Reichs, 97 Kartenblätter in der Größe 43 : 33 cm über alle Länder Europas mit besonderer Betonung der Verkehrswege, sowie eine politische Übersichtskarte von Europa. Die Bahngebiete sind durch Farben gekennzeichnet. Alle Angaben auf den Karten sind klar und deutlich; das Kartenblatt Nr. 85 über Großbritannien und Irland ist jedoch im Gegensatz zu den übrigen nur eine Skizze.

In einem besonderen Teil II sind die Sonderbestimmungen und Abfertigungsbeschränkungen der deutschen Stationen sowie Angaben zur Ermittlung der Entfernungen zwischen den deutschen Stationen aufgenommen.

Der Atlas ist für Speditionen aller Art geeignet und kann von jeder Buchhandlung oder direkt vom Verlag zum Preise von 68 ℳ bezogen werden.

Der Umstand, daß der Atlas von dem langjährigen Herausgeber des bekannten Kochschen Stations- und Ortsverzeichnisses, Dr. W. Koch, mit begründet worden ist, führt häufig zu der irrigen Annahme, das im Atlas enthaltene Stations- und Ortsverzeichnis sei mit dem jetzt vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen Eisenbahnstations- und Ortsverzeichnis (ehem. Dr. Koch's Handbuch) identisch. Wir weisen deshalb darauf hin, daß beide Verzeichnisse nach Inhalt, Aufbau und Zweck ganz verschieden sind. E.

— **Kruppsche Monatshefte.** Das Januarheft der von der Firma Krupp herausgegebenen Monatshefte enthält eine Arbeit des Dr.-Ing. Hohage über die Wärmebehandlung der im Bergbau verwendeten Werkzeuge. Die beim Glühen, Härten und Schmieden noch vielfach gemachten Fehler werden besprochen und Mittel und Wege angegeben, wie diese zu vermeiden sind. Zugleich wi[rd] nachgewiesen, welch großen wirtschaftlichen Einfluß ei[ne] richtige Wärmebehandlung auf die Leistung der Werkzeuge h[at]. Zum Schluß wird dann noch auf einen von der Firma Krupp g[e]bauten Ofen hingewiesen, der sich besonders gut zur Wärm[e]behandlung der Werkzeugstahle eignet.

Ein weiterer Aufsatz, von Oberingenieur Bartholdy, behand[elt] ein besonderes Anwendungsgebiet von Mikrotastgeräten. Mikr[o]tastgeräte sind Feinmeßwerkzeuge von hoher Genauigkeit, d[ie] sich im Laufe der letzten Jahre in vielen Maschinenfabriken a[ls] unentbehrliches Hilfsmittel erwiesen haben, z. B. als Lochlehre[n], Reiterlehren für Außendurchmesser, Außen- und Innenkeg[el]lehren u. a. m.

Zum Schluß bringt das Januarheft eine kurze Beschreibu[ng] zweier von der Kruppschen Friedrich-Alfred-Hütte errichtet[en] je 80 m hohen Flußkreuzungsmasten über die Elbe in der Nä[he] von Magdeburg für eine 50 000-Volt-Leitung.

— **Der englische Volkscharakter.** Seine natürlichen und his[to]rischen Grundlagen von Karl Wildhagen. Leipzig 19[..] Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H. IX u. 224 Seit[en]. Preis brosch. 4,50 ℳ.

Der Verfasser versucht in knappen Zügen eine Erhellung u[nd] Deutung des englischen Volkscharakters auf wissenschaftlich[er] Grundlage zu geben; er wendet sich dabei nicht nur an [die] wissenschaftliche Welt, sondern gleichzeitig auch an weitere, [ge]bildete Kreise. Wie er dies interessante Problem anfaßt, zeig[en] am besten die Überschriften der einzelnen Abschnitte: En[g]lisches Wesen, Rasse, Jugendnöte, das Meer, die insulare La[ge], die Polarität der Kräfte, Sport, Zeit der Entstehung des eng[li]schen Volkscharakters, Reformation (Kalvinismus). Gewiß [ist] es für den Deutschen, zumal heute, schwer, zu einer unb[e]fangenen Beurteilung des englischen Volkscharakters zu[ge]langen, ohne dessen Schwächen und unangenehmen Seiten [zu] stark herauszustreichen, aber auch ohne die positiven zu üb[er]sehen, die englische Stärke und Größe bedingen. Aber es [ist] dem Verfasser gelungen, ein anschauliches Bild zu geben; hi[er]bei sei auf die zahlreichen Anmerkungen am Ende des Werk[es] hingewiesen, die von der außerordentlichen Belesenheit und d[em] Fleiß des Autors Zeugnis ablegen. Interessant ist auch die a[us]führliche Beschreibung Londons, die der lateinischen Biograp[hie] des Erzbischofs Thomas Becket von William Fitzstep[hen] († 1191) entnommen ist; aus ihr ist zu ersehen, welche hohe [Be]deutung bereits zu jener Zeit der Sport im englischen Volksle[ben] hatte, aber mit Ausnahme des Boxens, das dort erst Ende [des] 17. Jahrhunderts aufkam. Ein ausführliches Register erh[öht] den Wert des geistvollen Büchleins, das man bei seiner frisc[hen] Schreibweise mit großem Genusse lesen kann. Sc[h]

Berichtigung.

In Nr. 6 d. Ztg. ist auf Seite 160 im Namen des Verfass[ers] der Studie über den bedrohten Seeschiffahrtsw[eg] an der unteren Donau ein Druckfehler unterlaufen. [Der] Name in Zeile 3 lautet richtig: Vidrascu.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 sind im Eisenbahngütertarif (Tfv. 212) unter Ziffer 6. „Nachnahmen“ die Nachnahmebeträge von 1200 in 8000 tschechoslowakische Kronen und von 150 in 1000 Reichsmark zu ändern. (178)

Dresden, am 13. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit wird ein Ausnahmetarif für Bruchreis von Minden (Westf.) nach Bad Salzuflen im Umschlagsverkehr über Minden (Westf.) eingeführt. (183)

Näheres im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

Hannover, den 19. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9 —.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 — Frachterhöhungen vom 1. Mai 1926 — soweit nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, treten in einzelnen Teilheften der Kilometertafel II Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger (T. V. A. I) bekanntgegeben werden.

Berlin, den 20. Februar 1926. (191)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1926 wird die Station Kohren als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 a einbezogen.

Berlin, den 22. Februar 1926. (189)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost - mitteldeutsch - sächsischer Gü[ter]verkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar [1926] werden für einige Verkehrsverbin[dun]gen besondere, nur für den Eilgut[ver]kehr geltende Entfernungen eingefü[hrt]. Ferner werden für den Versand [von] Mauersteinen (Ziegeln) und Decl[ken]steinen der Klasse E die Entfernun[gen] ab Gera-Leumnitz und Pölzig ermä[ßigt]. Außerdem treten noch einige an[dere] Entfernungsänderungen ein. Erhöhu[ngen] gelten erst vom 1. Mai 1926. (...)

Berlin, den 20. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Februar 1[926] Einführung eines Ausnahmetarifs für Bananen.

Näheres durch Reichsbahntarifanze[iger].

Altona, den 16. Februar 1926. (...)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. Auf S. 8 unter Ziff. 5 „Nachnahmen" ist der Nachnahmebetrag von 1200 in 8000 tschechoslowakische Kronen zu ändern.
2. Auf S. 35 (alphabetisches Verzeichnis) ist nachzutragen: Terpentinöl . . . . . 1/113a.
3. Auf S. 64 (Tarif Nr. 1) ist nachzutragen: 113a | Terpentinöl | Terpentýnový olej | I | A | II | A | A
4. Auf S. 74 (Tarif Nr. 1, Schnittariftafel B) sind bei der Station Dubí u Kladna (s. N. I, S. 5) folgende Schnittfrachtsätze zu ergänzen:

		27 Eg / Ch
Dubí u Kladna	I	2200
	II	1881
	III	1727
	A	1289
	B	989
	C	638

5. Auf S. 223 (Tarif Nr. 36, Schnittariftafel A) ist der Schnittpunkt 24 Joh mit folgenden Schnittfrachtsätzen nachzutragen:

	24 Joh
Bremen	946
Hamburg	938
Stettin	853
Warnemünde	954

6. Folgende Stationen und Frachtsätze sind in der Schnittariftafel B nachzutragen:

Tarif Nr. 1, S. 86

		17 Eb / Ge	19/20 Te/Bo / Dě/Po	21 Mo	22 Rz
Most	I	1529	843	766	843
	II	1321	734	682	734
Most nákladiště	I	1539	843	755	853
	II	1329	734	673	743

Tarif Nr. 2, S. 108 u. 112

		7 Mw / Ml	10 Li / La	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Černovice u Brna	A, B, C	730	999	1303	1455
Ústí nad Labem město	A, B, C	.	.	.	233

Tarif Nr. 4, S. 18

			7 Mw / Ml	10 Li / La	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Černovice u Brna	A	5 t	1379	1957	2565	2869
		10, 15 t	1273	1795	2339	2611
	B	5, 10, 15 t	956	1338	1730	1922
	C, D	5 t	956	1338	1730	1922
		10, 15 t	748	1022	1286	1414

Tarif Nr. 8, S. 142 u. 146

			19/20 Te/Bo / Dě/Po
I. Eilgut — Zboží rychlé			
Ústí nad Labem město	A, B	St/kus, 5, 10, 15 t	433
II. Frachtgut — Zboží nákladní			
Ústí nad Labem město	A, B, C	St/kus	384
	A	5 t	384
		10, 15 t	368
	B, C	5, 10, 15 t	285

Tarif Nr. 22, S. 208

			7 Mw / Ml	10 Li / La	15 Rbg / Lbc	19/20 Te Bo / Dě/Po
Zábřeh na Moravě	B	St/kus	843	1885	2675	2960
		5 t	520	1042	1396	1519
		10, 15 t	419	821	1082	1171

Tarif Nr. 36, S. 224

	19/20 Te/Bo / Dě/Po	24 Joh	25 Kl	26 Fr
Stará Role	495	330	424	420

Tarif Nr. 38, S. 227

	1 Od / Boh	7 Mw / Ml	10 Li / La	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Dolní Kounice	545	501	615	765

Tarif Nr. 41, S. 235

		7 Mw / Ml	10 Li / La	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Po / Dě/Po
Černovice u Brna	A	956	1338	1730	1922
	B, C, D, E	956	1338	1730	1922

Tarif Nr. 53, S. 267 u. 269

			1 Od / Boh	7 Mw / Ml	10 Li / La	19/20 Te/Bo / Dě/Po	22 Rz	27 Eg / Ch
Jlava	A, B	5 t	1831	2413	3173	3886	.	.
		10, 15 t	1717	2203	2883	3519	.	.
	C, D, E, F / G, H, J	5 t	1299	1632	2114	2605	.	.
	C, D, F	10, 15 t	1299	1632	2114	2605	.	.
	G	10, 15 t	1056	1220	1542	1860	.	.
	E, H, J	10, 15 t	727	795	965	1169	.	.
Stříbro-Kladruby	F	5 t	.	.	.	1436	1338	544
		10, 15 t	.	.	.	1436	1338	544

Tarif Nr. 54, S. 273

			1 Od / Boh	7 Mw / Ml	10 Li / La	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Jlava	A	5 t	1831	2413	3173	3886
		10, 15 t	1717	2203	2883	3519
	B	5 t	1583	1978	2559	3122
		10, 15 t	1299	1632	2114	2605

Tarif Nr. 70, S. 349

			19/20 Te/Bo / Dě/Po	22 Rz	27 Eg / Ch
Stříbro Kladruby	A	5 t	1436	1338	544
	B, C	5 t	2109	1957	770
	A	10, 15 t	934	884	442
	B	10, 15 t	1683	1573	679
	C	10, 15 t	1931	1795	719

Tarif Nr. 71, S. 367

			19/20 Te/Bo / Dě/Po	24 Joh	25 Kl	26 Fr
Stará Role		St/kus	1935	709	926	916
	A	5 t	1361	558	698	691
		10, 15 t	1078	454	576	570
	B	5 t	1640	617	776	767
		10, 15 t	1521	578	733	725

Tarif Nr. 83, S. 393

		1 Od / Boh	5 Zl / Hl	7 Mw / Ml	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Bánská Bystrica	5, 10, 15 t	1771	2534	2527	3385

(175)

Dresden, am 15. Februar 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Februar 1926: Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 30, 31, 32, 33, 34, 35, 35 a, 49, 52, 53, 58, 61, 77 und 88.
Näheres durch Reichstarifanzeiger.
Altona, den 16. Februar 1926. (177)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 412 und 411. Deutsch-schwedischer und deutsch-dänischer Kohlentarif.

Ab 25. Februar 1926 werden die Stationen Karlstad östra in den Tarif 412 und Visby in den Tarif 411 einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 18. Februar 1926. (179)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokalgütertarif Teil 1, Abteilung B. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wird in der Post P — 2 der G. E. (Papier, Pappe, beide alt usw.) in der Spalte 2 die letzte Anmerkung („Dem Altpapier sind . . .") gestrichen. (182)
Wien, am 18. Februar 1926.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr (Tfv. 167 und 168).

Ab 25. Februar 1926 wird in das Warenverzeichnis des A. T. 15 des Tfv. 168 „Petroleum raffiniert (Reinpetroleum)" aufgenommen, Bremen in die A. T. 14 und 15 des Tfv. 168 und A. T. 13 des Tfv. 167, sowie in beiden in der Überschrift genannten Tarifen die Stationen Krefeld Linn, Podejuch, Pommerensdorf und Scheune in den A. T. 7 bzw. 9 für Tonwaren einbezogen. (188)

Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 19. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ergänzung des Gebührentarifs für die Umschlagstelle Pöpelwitz Umschlag, gültig ab 1. März 1925.

Im Gebührentarif für die Umschlagstelle Pöpelwitz Umschlag ist mit Gültigkeit vom 1. März 1926 unter Abschnitt I als neuer Absatz c) folgende Bestimmung nachzutragen:

c) Sofern die Güter nicht von selbst rutschen, sondern mit Menschenkraft nachgeholfen werden muß, wird zu obigen Gebühren (unter I a und b) ein Zuschlag von 50 % erhoben.

Breslau, den 15. Februar 1926. (174)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Durchfuhrausnahmetarif D 51 (Verkehr Polen-Schweiz).

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Getreidesendungen aus Rumänien nach der Schweiz bei Auflieferung einer Mindestmenge von 10 000 t innerhalb 90 Tagen in der Verkehrsverbindung Beuthen (Oberschles.) Hbf. Grenze-Basel Bad. Bf. ein Frachtsatz von 280 RPf. nachträglich im Rückvergütungswege gewährt. Näheres Reichsbahntarifanzeiger.

Breslau, den 18. Februar 1926. (187)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Durchfuhrausnahmetarif D 41 a (Holzverkehr Polen-Niederlande).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 tritt bis auf Widerruf der vorgenannte Durchfuhrausnahmetarif in Kraft. Hierdurch werden bei Auflieferung einer Mindestmenge von 50 000 t innerhalb 12 Monaten die nach den Sätzen des Durchfuhrausnahmetarifs D 41 berechneten Frachten nachträglich im Rückvergütungswege um 15 v. H. ermäßigt. Die näheren Bedingungen sind dem Tarif zu entnehmen, der durch die Stationskasse Breslau Hbf. zum Preise von 20 RPfg. zu beziehen ist. (192)

Breslau, den 20. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg, Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle.
Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden Änderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger (Berlin und München). (180)

München, den 17. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Gütertarif Teil I bis IV. Änderung der Verhältniszahlen.

Ab 1. März 1926 bis auf weiteres betragen die Verhältniszahlen

zur Umrechnung auf:	Gütertarif Teil I bis III	Gütertarif Teil IV (Holz)	
Reichspfennige	0,3	im Verkehre von čsl. Stationen	0,27
		im übrigen	0,3
österr. Groschen im intern. österr. Verkehr	0,42	im intern. österr. Verkehr	0,42
im übrigen	0,5	im Verk. von čsl. Stationen	0,46
		im übrigen	0,5
čechoslov. Heller	2,4		2,2
ungar. Kronen	50	im intern. ungar. Verkehr	66
		im Verk. von čsl. Stationen	46
		im übrigen	50
Para	4		5,3
Bani	14		14
Stotinki	10		10

Die vorstehenden Verhältniszahlen gelten auch im čechoslovakischen Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. (186)

Regensburg, den 16. Februar 1926.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Deutsch-österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. Dezember 1925.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wird die Station Luitpoldhütte im Verkehr mit Wien Nordwestbahnhof in den Artikeltarif Nr. 7 aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (173)

München, den 15. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle.
Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger (Berlin und München). (184)

München, den 16. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1926 wird der genannte Ausnahmetarif für den Verkehr Deutsche Seehäfen-Österreich bzw. Donauumschlagplätze und umgekehrt eingeführt. Der Tarif ist käuflich zu haben bei der Güterkasse der Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Han.

Mit Gültigkeit vom 25. April 1926 werden die deutsch-österreichischen Grenzübergangsstationen und Donauumschlagplätze aus dem Ausnahmetarif 47 des Heftes C II und den Abteilungen I, II, III, V, VI, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII, XIX, XX des S. D. Nr. 7 mit sämtlichen Angaben außer Kraft gesetzt. (193)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tschechoslowakischer Donau Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Einführung eines Nachtrages III.

Am 1. März 1926 tritt zum vorbezeichneten Tarif ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen.

Preis ö. S. 3,— bzw. Kč 15,— für das Stück. (194)

Regensburg, den 20. Februar 1926.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif. Einführung von Tarifen und Tarifnachträgen.

Am 1. März 1926 treten in Kraft:
ein neuer Gütertarif Teil I, Abtl. A,
ein Nachtrag I zum Gütertarif Teil I, Abtl. B,
ein neuer Gütertarif Teil II,
ein neuer Gütertarif Teil III,
ein Nachtrag I zum Gütertarif Teil IV.

Durch die neuen Tarife werden die bisherigen gleichnamigen Tarife aufgehoben und ersetzt. (185)

Regensburg, den 16. Februar 1926.
Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil III für die Beförderung von Getreide usw. Abänderung von Wartegeldern.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1926 bis auf weiteres sind wie bisher die Wartegelder hinsichtlich der Getreide- usw. Ladungen aus bzw. nach der unteren Donau abweichend von den Ansätzen im Punkt XI des Abschnittes F des Gütertarifes Teil I Abtl. B in Dollar festgesetzt. (196)

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen.

Regensburg, den 19. Februar 1926.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil I Abtl. B. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wird in der Post P—2 der G. E. (Papier Pappe, beide alt usw.) in der Spalte 2 die letzte Anmerkung („Dem Altpapier sind . . . .") gestrichen. (195)

Regensburg, den 19. Februar 1926.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Lokalgütertarif Teil III für die Beförderung von Getreide usw. Abänderung von Wartegeldern.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1926 bis auf weiteres sind wie bisher die Wartegelder hinsichtlich der Getreide- usw. Ladungen aus bzw. nach der unteren Donau abweichend von den Ansätzen in Punkt XI des Abschnittes F des Lokalgütertarifes Teil I, Abteilung B, in Dollar festgesetzt.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen. (181)

Wien, am 18. Februar 1926.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 9. Berlin, den 4. März 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Rationalisierung auf Kredit.

Von Dr. **Landsberg**, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin.

Die sog. Rationalisierungskredite nehmen eine besondere Stellung ein, da sie für die Veränderung, und zwar die Verbesserung des industriellen Organismus bestimmt sind und daher in schöpferischer Weise weiter wirken, auch wenn sie getilgt sind. Sehr klar wird die Eigenart derartiger Kredite, wenn man sie z. B. mit Rohstoffkrediten vergleicht, die dem Produktionsvorgang nur einen einmaligen Impuls in Form der Rohstoffe zuführen, um ihm überhaupt eine Bewegung und Betätigung zu ermöglichen, und die ihrem Wesen nach erlöschen müssen, wenn der kreditierte Rohstoff den Produktionsgang durchlaufen hat.

Da die Rationalisierung grundlegend für die Wettbewerbsfähigkeit ist, wird sie und ihre Ermöglichung durch Kredite z. Z. für zahlreiche Industrien besprochen, wofür als Beispiele nur der Bergbau, die Kali-, die Textilindustrie genannt seien. Rationalisierungskredite sind an die Voraussetzung gebunden, daß sie sich durch Verbilligung oder Verbesserung der Produktion in absehbarer Zeit bezahlt machen: hierfür bestehen mehrere Möglichkeiten:

Billigere Erzeugung

a) bei gleichem Verkaufspreis, also größere Gewinnspanne, bei gleichem Absatz;

b) bei geringerem Verkaufspreise, wobei aber größerer Absatz Voraussetzung ist.

Bessere Erzeugung bei gleichem Verkaufspreise und dadurch gesteigertem Absatz.

In jedem Falle ist also ein Einfluß der Wirtschaftslage vorhanden und diese ist ja in der heutigen Zeit die Ursache dafür, daß so viele, an sich gesunde Rationalisierungsbestrebungen bedauerlicherweise Schiffbruch gelitten haben.

Es fragt sich nun, in welcher Weise die grundlegenden Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg der Rationalisierung zunächst ermittelt und der Erfolg selbst nachgeprüft werden kann.

Einfach liegen die Verhältnisse, wenn es sich um einzelne Industrieunternehmungen handelt, deren organischer Aufbau genau bekannt ist und in seinen Elementen übersehen werden kann, schwierig dagegen ist dies bei ganzen Industriezweigen oder auch bei gemischten Unternehmungen. Hier ist kein anderer Weg gangbar, als derjenige der Zergliederung in die Betriebselemente und deren Beurteilung. Auf diese Weise lassen sich die verschiedenartigen Einflüsse erkennen, die im Gesamtergebnis latent und durch gegenseitigen Ausgleich verwischt sind, die aber bekannt sein müssen, damit die richtigen Maßnahmen getroffen werden können. Hieraus ergibt sich, daß eine wirksame Rationalisierung vom Einzelnen ausgehen und von hier aus verfolgbar zu dem erwünschten Gesamterfolg zusammenwachsen muß.

Ähnlich ist es bei den Verkehrsunternehmungen, besonders bei so verwickelten wie die Reichsbahn, und ähnliche Gedankengänge müssen deshalb auch hier Platz greifen.

Überträgt man die früheren Betrachtungen auf ein derartiges Unternehmen, so könnten wohl z. B. Kredite, die zur Verbilligung der Tarife dienen, den oben gekennzeichneten Rohstoffkrediten verglichen werden; es sind „Anlauf"kredite, die den Stoff für die eigentliche Betätigung, nämlich das zu befördernde Gut, zuführen sollen, das also hier die gleiche Bedeutung hat, wie bei der verarbeitenden Industrie der Rohstoff.

Diese Art von Krediten ist hier nicht zu behandeln. Die echten Rationalisierungskredite bedürfen jedoch einer besonderen Beachtung.

a) Die Voraussetzungen für sie, vor allem diejenige, daß sie sich „in absehbarer Zeit bezahlt machen", also aus den Ersparnissen tatsächlich getilgt werden, sind bei der üblichen Verrechnung nach dem Bruttoverfahren schwer zu übersehen; es muß für diesen Zweck verlangt werden, daß die mit Kredit versehenen Einzelbetriebe (Betriebselemente) isoliert werden und selbst Bilanzen vorlegen, bei denen irgendwelche Kostenverschiebungen mit angrenzenden oder gemeinsam verwalteten Betrieben ausgeschlossen sind. Eine vollkommene, einwandfreie Buchführung für den Aufwand und die erzielte Leistung muß demnach gewährleistet sein. Unter diesen Umständen tritt zu der latenten Verantwortung der leitenden Beamten, die bisher die Wirtschaftlichkeit nur durch Entwürfe zur Mittelwerbung, aber nicht die Tatsächlichkeit der veranschlagten Mitteltilgung (als Maßstab der eingetretenen Wirtschaftlichkeit) nachzuweisen brauchten, die rauhe Wirklichkeit mit Maß und Ziel.

b) Die Folgerung hieraus ist die ideelle Durchbrechung des Bruttosystems, die ja in Form von Abrechnungs- und Ermittlungsverfahren auch schon auf verschiedenen Gebieten eingesetzt hat; die Schwierigkeit besteht nur darin, den Geist der ganzen Belegschaft auf die Nettoabrechnung einzustellen, während tatsächlich das Bruttosystem besteht. Erst diese Einstellung gewährt aber eine Wirtschaftlichkeit, erst sie stellt eigentlich den viel berufenen kaufmännischen Geist dar. Sie verlangt aber auch eine viel schärfer blickende und tiefer eindringende Tätigkeit der Beamten, denen dann der Mantel der Bruttoabrechnung mit den zahlreichen Möglichkeiten des Ausgleichens und Verdeckens fehlt und die bei jeder Maßnahme über ihre Wirkung auf die Bilanz des betreffenden Einzelbetriebes nachdenken müssen.

c) Die Art der Kredite kann verschieden sein. Jede Geldbewilligung für einen bestimmten Zweck ist gewissermaßen die Eröffnung eines Kredites unter Voraussetzungen, die vorher geprüft sind und — falls es sich wirklich um einen Rationalisierungskredit handelt — ihn als zweckmäßig und in angemessener Frist tilgbar erscheinen ließen. Es ist ohne weiteres möglich, an eine solche Bewilligung die Bedingung zu stellen, daß ein durchsichtiges Konto für die zu verbessernden Anlagen aufgemacht und an ihm die tatsächlichen Ersparnisse gegenüber dem bisherigen (bei der Mittelwerbung angegebenen) Zustand nachgewiesen werden.

Bemerkenswert ist die Eröffnung eines wirklichen Kredites seitens der Firmen, die an den Lieferungen für die Rationalisierung beteiligt sind. Meist wird diese Kreditierung sich in Zahlungsbedingungen äußern, die den errechneten Ersparnissen angepaßt sind. Hierbei ist vorauszusetzen, daß den betreffenden Einzelbetrieben für die nachgewiesene Tilgungszeit vom Haushalt ein Aufwand in der früheren Höhe zugebilligt wird, damit aus ihm planmäßig getilgt werden kann.

Bemerkenswert ist diese Art der Kreditierung deshalb, weil auf diesem Weg „ein wirtschaftliches Gefälle" (wie wir die Möglichkeit von Produktionsverbilligung durch geeignete Einrichtungen nennen wollen), das vielleicht sonst brach liegen bleiben würde, der beteiligten Industrie durch Zuführung von Beschäftigung — und zugleich dem Verkehrsunternehmen zum dauernden Vorteil — nutzbar gemacht werden kann.

d) Die geschilderte Behandlung der Kredite bedeutet eine Auflösung in übersehbare Elemente und eine gewährleistete Tilgung aus eigener Kraft; man könnte die Tilgung als „unsichtbar" bezeichnen, weil an dem Betriebsaufwand und allen äußerlichen Kennzeichen des Betriebes solange keine Änderung eintritt, bis die Tilgung erfolgt ist und sich plötzlich die Verbesserung in eine bemerkbare Verbilligung der Produktion umsetzt. Eine einwandfreie Bilanzführung erfordert sodann eine Korrektur der Anlagewerte, die sich aus eigener Kraft (d. h. unter Ausnutzung des wirtschaftlichen Gefälles) vermehrt haben müssen.

e) Die Durchführung der Rationalisierung auf Kredit ist im Rahmen der Organisation der Deutschen Reichsbahn durchaus möglich und könnte folgendermaßen ausgestaltet werden:

Die Auswahl der geeigneten Objekte obliegt bei jeder Reichsbahndirektion einem Arbeitsausschuß, der zu diesem Zwecke aus je einem Angehörigen der verschiedenen Fachrichtungen zu bilden ist und der die Vorschläge nach eingehender Prüfung an die Zentralstelle weiterzugeben hat. Hier wird von einem ähnlich zusammengesetzten Arbeitsausschuß der Einzelkredit endgültig bewilligt und der Erfolg in großen Zügen überwacht. Wesentlich ist: Arbeitsweise nach einem wirtschaftlich durchdachten Plan auf weite Sicht; Sachverständigkeit der Arbeitsausschüsse (erforderlichenfalls mit dem Recht zur Einholung von Gutachten im Einzelfall) und volle Verantwortung aller Beteiligten für den wirtschaftlichen Erfolg; Unabhängigkeit der Arbeitsausschüsse innerhalb der durch den Gesamtkredit (bei der Zentralstelle) und durch die Einzelbewilligung (bei den Direktionen) gesteckten Grenzen, hiermit eine durch die Vorschriften nicht beeinträchtigte Entschlußfähigkeit.

Auch die buchtechnische Durchführung ist gar nicht schwierig, wie an einem praktischen Beispiel gezeigt sei, aus dem sich das Grundsätzliche ohne weiteres ergibt.

Für die Kanzlei einer Reichsbahndirektion sei nachgewiesen, daß durch Aufstellung gewisser Maschinen und der hierdurch möglichen Umorganisation eine größere Zahl von Arbeitskräften und Material gespart werden können, so daß die Unkosten für die Maschinen und sonstigen Einrichtungen in einem halben Jahre aus diesen Ersparnissen getilgt werden können. Dies soll in Monatsraten, die an den Lieferanten gezahlt werden, geschehen. Sofort nach Einrichtung der Anlage werden die zu ersparenden Köpfe zurückgezogen und das zu ersparende Material wird nicht mehr geliefert; die entsprechenden Geldwerte (für Arbeiter und Material) werden aber weiter überwiesen und auf ein (für diese Anlage errichtetes) Sammel- und Tilgungskonto übertragen; auf ihm werden die aus verschiedenen Verrechnungsstellen kommenden Geldbeträge „gesammelt" und aus diesem Konto allein kann die Überweisung für die Tilgung erfolgen. Ist dies durch Abtragung der auf der Debetseite vorgetragenen Schuldsumme geschehen, so wird das Konto nach Überweisung dieser Summe an das Bestandskonto (g. F. „Vermögensrechnung") gelöscht. Hunderte von derartigen Konten können bei der Reichsbahndirektion von einem Beamten geführt und derartig verwaltet werden, daß die veranschlagten Ersparnisse vollkommen sichergestellt werden und jeder Willkür entzogen sind. Zugleich wird durch wiederholte örtliche Nachprüfung festzustellen sein, daß die buchmäßigen Voraussetzungen hinsichtlich Personal und Material auch eingehalten und nicht etwa durch Ausgleich aus anderen Betrieben verwischt werden.

Aus praktischen Gründen wird man die Einzelkredite an eine gewisse Mindesthöhe binden, um kleine, in anderer Weise vorzunehmende Verbesserungen auszuscheiden.

f) Die volkswirtschaftlichen Überlegungen führen dazu, daß kaum irgendeine Art von Kredit für die zeitweilige Hereinnahme von Auslandsgeld geeigneter ist als der Rationalisierungskredit, der den Organismus der Unternehmen stärkt und sie wettbewerbsfähig macht unter der nochmals zu betonenden Voraussetzung, daß die Frist der Tilgung mit einiger Sicherheit übersehen werden kann.

Dann ist es aber durchaus denkbar, daß die Gesamtkredite durch zweckmäßige und planmäßige Auswahl der zu verbessernden Einzelbetriebe innerhalb der Rückzahlungsfrist mehrfach durch das Unternehmen hindurchgeleitet und an verschiedenen Stellen nutzbar werden. Bei der raschen Entwicklung der Technik und Betriebswirtschaft der letzten zehn Jahre und der ungünstigen Lage Deutschlands während dieser Zeit finden sich in jedem Unternehmen zahlreiche Beispiele mit so hohem „wirtschaftlichen Gefälle", daß der rasche Umtrieb des geborgten Geldes mit der gekennzeichneten günstigen Wirkung möglich ist. Falls nicht gerade die zur Rationalisierung benötigten Einrichtungen selbst vom Auslande bezogen werden (wie dies als besondere Form von Rationalisierungskrediten von einer Stelle vorgeschlagen ist), wird von dem mehrfachen Umlauf der Kredite die heimische Industrie befruchtet und angeregt.

Zusammenfassung. Die Zeit großer Geldknappheit zwingt zu der Überlegung, wie der Stillstand der technischen und organisatorischen Entwicklung vermieden werden kann. Rationalisierungskredite sind hierfür notwendig; ihre Voraussetzungen hinsichtlich der raschen Tilgbarkeit aus den Ersparnissen und einer Isolierung der mit Kredit bedachten Einzelbetriebe zum Zwecke der Abrechnung und Tilgung nach tatsächlicher Bilanz werden besprochen. Rationalisierungskredite erhöhen die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen mit dauernder Nachwirkung und bedeuten bei genügend vorsichtiger und sachverständiger Prüfung keine Gefahr, sondern den Vorteil einer Belebung für die gesamte Wirtschaft.

Spurerweiterung oder nicht?

Ein Zwiegespräch.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Bäseler**, München.

(1. Fortsetzung.)

Zwei Tage später.

N.: Wenn es Ihnen recht ist, will ich Ihnen heute die Kurvenbewegung aus ihren einfachsten Elementen aufbauen. Wir beginnen mit einem zweiachsigen Fahrzeug (Abb. 5). Die Reifen nehmen wir zylindrisch an. Vor allem müssen wir einstweilen die Spurkränze durch eine andere Führung ersetzen. Wir denken uns an jeder Achse an steifen Armen herabhängende, horizontale Druckrollen, die sich an der Flanke des Schienenkopfes führen. Sie sollen an ihrem eigenen Zapfen sowie in dem Lager, das sie mit der Achse verbindet, kein Spiel und keine Reibung haben. Sie müssen natürlich, wie die Figur zeigt, an der betreffenden Achse und nicht am Fahrzeugrahmen angreifen; doch dürfen sie von letzterem aus gehalten sein, daß sie nicht umschlagen. Die Räder ruhen an den vier Unterstützungspunkten A B C D' auf den Schienen auf. Die Druckpunkte der Druckrollen an den Schienen weichen zwar von den Punkten A B C D etwas ab, aber so wenig, daß man sie als zusammenfallend betrachten darf. Wir wollen zunächst annehmen, daß das Fahrzeug Paßsitz hat. Das Gleis hat also soviel Spurverengung, daß kein Spiel mehr bleibt. Wir können das Fahrzeug vereinfacht durch ein Rechteck wiedergeben (Abb. 6). Die Bewegung besteht in einer Drehung um den Kreismittelpunkt 0. Bei einer Vorwärtsbewegung um den kleinen Zentriwinkel $d\varphi$ macht der Wagen in der Längsrichtung einen Weg $R\,d\varphi$, außerdem wird er um $d\varphi$ gedreht. Den Weg $R\,d\varphi$ kann er durch reines Rollen erledigen; bei der Drehung, die wir uns gesondert nach den Rollen ausgeführt denken können, nützen ihm die Räder nichts, er muß gleiten. Er geht — in Abb. 6 — durch Rollen aus der Lage ABCD in die Lage A'B'C'D' und aus dieser unter Gleiten durch Drehung um den Fahrzeugmittelpunkt N in die Lage A"B"C"D". Die Gleitwege sind A'A", B'B", C'C" und D'D". Die Größe der Gleitwege ist leicht zu berechnen, sie stehen senkrecht auf den Diagonalen $AD = BC = d$, jede Gleitung ist also $\frac{d}{2}\,d\varphi$. (Abb. 7). Wir können hieraus leicht die Reibungsarbeit berechnen. Ist der Raddruck Q, der Reibungsbeiwert f, so widersetzt sich das Rad dem Gleiten

Abb. 5. Zweiachsiges Fahrzeug mit zylindrischen Radreifen und horizontalen Druckrollen; in der gezeichneten Lage hat das Fahrzeug kein Spiel im Gleis.

Abb. 6. Längsverschiebung und Drehung eines Fahrzeuges in der Kurve. Die Drehung erfolgt um den Mittelpunkt N des Fahrzeuges.

Abb. 7. Größe der Gleitwege bei der Drehung des Fahrzeuges. Ermittlung des Krümmungswiderstandes aus der Reibungsarbeit.

mit der Kraft Q f; die Reibungsarbeit bei der Vorwärtsbewegung um $R\,d\varphi$ ist also $4\,Q\,f\,\frac{d}{2}\,d\varphi = 2\,Q\,f\,d\,d\varphi$. Hieraus ist der Krümmungswiderstand $W = \frac{\text{Elementararbeit}}{\text{Elementarweg}} = \frac{2\,Q\,f\,d\,d\varphi}{R\,d\varphi}$ $= \frac{2\,Q\,f\,d}{R} = \frac{2\,Q\,f}{R}\sqrt{s^2 + l^2}$, wenn s die Spurweite, l die geführte Länge des Fahrzeuges ist.

Der Krümmungswiderstand muß sich statt aus einer Arbeitsgleichung auch statisch ermitteln lassen. Wir kommen dadurch auf die Richtkräfte. Um die Drehbewegung zu erzwingen, muß auf das Fahrzeug ein Moment ausgeübt werden; dieses liefern — Abb. 8 — die beiden Richtkräfte P_1 am äußeren Vorderrad und P_4 am inneren Hinterrad; am Zughaken zieht eine Kraft Z, die gleich dem Krümmungswiderstand ist. Die Kräfte P_1 und P_4 stehen senkrecht zur Schiene und nahezu senkrecht zur Fahrzeuglängsachse. Die vier Reibungskräfte liefern ein geschlossenes Kräftepolygon; folglich müssen, wenn Gleichgewicht bestehen soll, auch P_1 und P_4 mit der Zugkraft $Z = W$ zusammen ein geschlossenes Polygon bilden. P_1 und P_4 sind also der Größe nach gleich. Dann folgt aus einer Momentengleichung für den Fahrzeugmittelpunkt, wenn wir, genau genug, P_1 und P_4 senkrecht zur Fahrzeuglängsachse annehmen:

$$P_1\,\frac{l}{2} + P_4\,\frac{l}{2} = 4\,Q\,f\,\frac{d}{2} \text{ oder } P_1 = P_4 = \frac{2\,Q\,f\,d}{l}.$$

Wo greifen nun die widerstehenden Kräfte an, die als Krümmungswiderstand zum Ausdruck kommen? Sie können nur an den gedachten Druckrollen angreifen, wie P_1 und P_4, und werden durch die Komponenten dieser Kräfte dargestellt, die in die Fahrzeuglängsachse fallen. Der Anlaufwinkel β der Räder ist $\frac{l}{2} : R$, folglich ist die Summe der genannten Komponenten

$$Z = W = W_1 + W_4 = P_1 \sin\beta + P_4 \sin\beta = 2\,P_1 \sin\beta = 2\,P_1\,\frac{l/2}{R}$$

$$= P_1\,\frac{l}{R} = \frac{2\,Q\,f\,d}{R} = \frac{2\,Q\,f}{R}\sqrt{s^2 + l^2},$$

also genau, wie wir vorhin fanden.

Abb. 8. Ermittlung des Krümmungswiderstandes aus den statischen Gleichgewichtsbedingungen

Wir müssen jetzt auf einen sehr bedeutsamen Unterschied eingehen, der zwischen einem ziehenden und einem gezogenen Fahrzeug besteht, und den gefunden oder jedenfalls zum ersten Male deutlich herausgestellt zu haben Uebelackers Verdienst ist.

Ich habe vorhin, ohne daß Sie es bemerkten, eine willkürlich[e] Annahme gemacht. Nämlich beim Vorrücken des Fahrzeuge[s] um die Strecke $R\,d\varphi$, als ich es aus der Lage ABCD in di[e] Lage A'B'C'D' und von dieser in die Lage A"B"C"D" übergehe[n] ließ. Rein geometrisch ist dieses Problem unendlich vieldeutig[.] Die Drehung des Fahrzeuges braucht nicht um seinen Mittel[-]punkt N, sondern kann um jeden Punkt seiner Querachse er[-]folgen. Man muß nur den voraufgehenden Rollweg entsprechen[d] vergrößern oder verkleinern.

In Abb. 9 ist eine Lage A'B'C'D' gezeichnet, die von ABC[D] wesentlich weiter entfernt ist, als die Strecke $R\,d\varphi$ beträgt. Di[e] Querachsen in N' und in N" schneiden sich i[n] einem neuen Drehpunkt M, um welchen drehen[d] gedacht das Fahrzeug aus der Lage A'B'C'D' i[n] die Lage A"B"C"D" übergeht. Es ist zwar dazu[,] wie man erkennt, eine kleine zusätzliche Quer[-]verschiebung notwendig, aber diese ist vo[n] zweiten Grade klein und kann vernachlässig[t] werden, solange M nicht sehr weit abliegt.

Die Bedeutung dieses seitlich liegenden Dreh[-]punktes für ein ziehendes Fahrzeug leuchtet so[-]fort ein, wenn man bedenkt, daß die Reibungs[-]kräfte in Abb. 8 für sich im Gleichgewicht sin[d,] also die Außenräder ebensoviel nach hinten, al[s] die Innenräder nach vorn ziehen, mithin ga[r] keine Zugkraft abgegeben werden kann. Bei ge[-]nügend seitlich liegendem Drehpunkt gleite[n] auch die Außenräder nach hinten, ziehen als[o] nach vorn und können ebenfalls Zugkraft a[b-]geben. Die Richtkräfte gehen dabei erheblic[h] herunter. Sie erhalten schnell einen Überblic[k,] wenn Sie Abb. 10 betrachten. An den vier Ec[k-]punkten A B C D entstehen die vier Reibunge[n] $R_1\,R_2\,R_3\,R_4$. Jede zerlegen wir in Komponente[n] längs und quer zum Fahrzeug, die wir mit Uebe[l-]acker K- und G-Kräfte nennen wollen. Es i[st] dann $G_1 + G_2 + G_3 + G_4 + P_1 + P_4 = 0$. Ferne[r] ist $K_1 + K_2 + K_3 + K_4 + Z = 0$. Beide Gleichu[n-]gen liest man auch ohne weiteres aus dem Kräft[e-]plan ab. Man kann, wenn man noch eine Momente[n-]gleichung für M ansetzt, P_1 und P_4 für verschiedene Lagen d[es] Drehpunktes unschwer ermitteln. Trägt man die gefundenen Wer[te] senkrecht auf die Querachse auf, so erhält man die dargestell[te] Schaulinie. Man sieht daraus, daß mit zunehmender Zugkraft d[ie] Richtkräfte abnehmen, und zwar sowohl beim Ziehen, wo d[er] Drehpunkt außen liegt, als auch beim Bremsen, wo der Dre[h-]punkt auf die Innenseite der Kurve fällt. Der Grund ist ku[rz]

Abb. 9. Bewegung eines ziehenden Fahrzeuges in der Kurve; die Drehung erfolgt um einen seitwärts liegenden Punkt M; alle Räder helfen ziehen.

ausgedrückt der, daß, wenn infolge starker Zugkraftabga[be] durch die Lokomotive die K-Kräfte groß werden, die G-Krä[fte] sich verkleinern, wie man aus den Kräfteparallelogrammen [so-]fort erkennt.

Aus den eben entwickelten Gründen würde auch Abb. 8 and[ers]

aussehen, wenn das Fahrzeug sich selbst durch die Kurve schleppen muß; es würde dann der Drehpunkt und der Kräfteplan die in Abb. 11 gegebene Form und Lage erhalten.

Wir wollen hiermit die Abschweifung über den seitlich liegenden Drehpunkt beschließen. Es ist nach Heumanns Vorschlag zweckmäßig, die Untersuchung auf nicht ziehende Fahrzeuge zu beschränken, da dieser Fall immer die größeren Richtkräfte ergibt.

Wir wollen uns aus den abgeleiteten Gleichungen $P_1 = P_4 = \frac{2\,Q\,f\,d}{l}$ und $W = \frac{2\,Q\,f\,d}{R}$ vor allem merken, daß die Richtkräfte unabhängig vom Halbmesser und, da bei den üblichen längeren Fahrzeugen d nicht viel von l verschieden ist, ungefähr $= 2\,Q\,f$ sind, also so groß, wie es die einfache Querverschiebung einer Achse erfordern würde, und daß der Krümmungswiderstand proportional der Krümmung $\frac{1}{R}$ ist.

Pr.: Das war recht interessant und klar. Was mir aber trotzdem das Ergebnis ganz unglaubhaft macht, ist die behauptete Unabhängigkeit der Richtkräfte vom Halbmesser. In einer scharfen Kurve **muß** doch das Fahrzeug mehr gegen die Schiene drücken, als in einer flachen, das zeigt doch die tägliche Erfahrung der großen Abnutzung und des Verfahrens der Gleislage.

N.: Gemach, mein Lieber. Es kommen da bei Lokomotiven noch manche Umstände dazu, auf die wir später zu sprechen kommen. Ich will hier nur bemerken, daß die Abnutzung natürlich wesentlich durch die Gleitwege bedingt ist, und diese sind, wie leicht einzusehen, proportional der Krümmung. Für ein langsam fahrendes zweiachsiges Fahrzeug ist das Ergebnis sicher richtig; Sie werden sehen, daß das auch noch gilt, wenn wir Spurerweiterung annehmen.

Pr.: Das würde aber doch bedeuten, daß die volle Richtkraft auch bei jeder noch so flachen Kurve, theoretisch also schließlich sogar für $R = \infty$, d. h. in der Geraden auftritt. Da ist er doch sicher Null. Und dazwischen soll kein allmählicher Übergang stattfinden?

N.: Sie dürfen sich nicht wundern. Solche Ergebnisse haben Sie bei allen Reibungserscheinungen. Diese sind typisch unstetig, je nachdem die die Reibung hervorrufende Bewegung auftritt oder nicht. Stellen Sie einen Klotz auf den Tisch. Solange er ruht, tritt keine Kraftwirkung auf. Sobald sie aber einen Faden daran spannen und nun ganz langsam ziehen, sagen wir, mit Hilfe eines Uhrwerks und einer Übersetzung so langsam, daß er sich in einem Tage einen Zentimeter vorwärtsbewegt, so haben Sie theoretisch auch den ganzen Tag die volle Reibung wirkend. In Wirklichkeit verändert allein die Elastizität aller Teile den Vorgang. Es gibt Augenblicke, wo die volle Reibung da ist, dann rutscht's ein kleines Stückchen, und dann ist die Kraft bedeutend geringer, um allmählich wieder anzusteigen. Ebenso ist es beim Rad. Sobald es überhaupt an die Schiene anläuft, muß es seitlich gleitend verschoben werden,

Abb. 10.
Schaulinien für P_1, P_4 und Z bei ziehendem oder bremsendem Fahrzeug (Seitenverlegung des Drehpunktes M).

also tritt irgendwie die volle Reibung auf. Aber die Elastizität namentlich der Schiene konzentriert die Bewegung auf wenige Augenblicke. Das können Sie bei langsamem Kurvenfahren deutlich beobachten; daher das bekannte Knacken. Auch noch andere Momente sind hier nicht berücksichtigt. Der Radsatz rollt nie genau auf zwei ganz gleichen Laufkreisen, etwas Längsgleitung ist immer da. Dazu kommt die vorliegende Kombination mit rollender Reibung, die ja wohl auch ein Ausweichen der gerade berührten Flächenteilchen bedingt. Darüber hat v. Helmholtz einige feine Bemerkungen geschrieben[7]). Bei allen zusammengesetzten Gleitungen gilt aber, wie Sie noch besonders erkennen werden, daß kleine Zusatzgleitungen senkrecht zu einer Grundgleitung praktisch keinen Widerstand finden. Rechnen Sie dazu noch Stöße, das Hüpfen der Räder und vieles andere, so ist wohl klar, daß bei sehr flachen Kurven sich der Anlaufdruck mindestens im Durchschnitt mindert. Aber da uns ja vor allem die schärferen interessieren, kommt das für uns nicht in Frage; wir dürfen und müssen damit rechnen, daß der

[7]) Organ 1923 Seite 240.

Anlaufdruck unabhängig von der Krümmung ist, zumal sein Größtwert von Wichtigkeit ist.

Pr.: Mit diesen Einschränkungen will ich das Ergebnis allenfalls annehmen.

N.: Ehe wir weitergehen, muß ich noch einige Bemerkungen machen. Wir wollen die Größe der G- und K-Kräfte berechnen.

Kräfteplan

Abb. 11. Kräfteermittlung für ein Fahrzeug, das sich selbst durch die Kurve schleppt; Drehpunkt etwas seitlich.

Nehmen wir irgendeinen der vier Punkte heraus, sagen wir A (Abb. 12). Ist γ der Winkel, den der Strahl M A mit der Längsachse bildet, so ist $K_1 = R_1 \sin\gamma = Q f \sin\gamma$ und $C_1 = R_1 \cos\gamma = Q f \cos\gamma$. Es ist also klar, daß die G- und K-Kräfte immer kleiner sind als Q f, und nur dann eine von ihnen Q f gerade erreicht, wenn die andere Null ist. Wenn Sie $\sin\gamma$ und $\cos\gamma$ in den Längen- und Breitenmaßen des Fahrzeugs und den Koordinaten des jeweiligen Drehpunktes ausdrücken, kommt notwendig eine Quadratwurzel heraus. Jede richtige Gleichung für den Krümmungswiderstand, die aus den Grundmaßen aufgebaut ist, enthält also eine Quadratwurzel. Sie finden sie z. B. bei Bödecker, Uebelacker, Hamelink [8]) und Heumann. Bei dem weit überwiegenden Teil der Untersuchungen über den Krümmungswiderstand finden Sie aber, daß diese fehlt. Den Verfassern ist sämtlich das sehr störende Versehen unterlaufen, daß sie die Gleitwege zunächst in der Richtung der K-Kräfte, dann der G-Kräfte ermitteln, beide mit Q f multiplizieren und diese „Einzelarbeiten" addieren. Sie haben also die Diagonale mit der Summe der Katheten vertauscht.

Abb. 12. Berechnung der G- und K-Kräfte.

Pr.: Ich erinnere mich, daß in dem Aufsatz in der Verkehrstechnischen Woche die Frage ausführlich erörtert ist. Es wird mir aber doch schwer zu glauben, daß so viele Männer, deren Namen in Oberbaufragen einen guten Klang haben und deren Ergebnisse vielfach übernommen sind, so geirrt haben sollen.

N.: Lieber Freund! Die Mechanik ist eine spröde Geliebte und gibt sich nur dem, der keine Göttinnen außer ihr hat, und auch dem nicht immer; hoffen wir, daß sie wenigstens uns be[i] unserer Unterhaltung gewogen bleibt.

Pr.: Recht wohl ist mir doch bei diesem Verdikt nicht.

N.: Was hilft's? Einer von beiden kann doch nur recht haben. Überlegen Sie sich's einmal genau, dann wird es Ihnen nich[t] zweifelhaft sein. Die Behandlung zusammengesetzter Gleitun[-] gen ist eben ein Kapitel für sich, das bei Bauingenieuren merk[-] würdig unbekannt ist. Am sichersten geht man gleich von de[r] resultierenden Gleitung aus, wenn man sie kennt; dann kann s[o] leicht nichts passieren. Es ist ein glücklicher Umstand, daß i[n] vielen praktischen Fällen, und gerade den wichtigsten, der be[-] gangene Fehler keine große Rolle spielt. Immerhin kommt meis[t] ein zu großer Krümmungswiderstand heraus, weshalb sich dan[n] die Verfasser daran begeben, die Reibungsziffer herunterzu[-] drücken. Das Schädlichste sehe ich darin, daß die ganze An[-] schauung arg verfälscht wird. Wenn die Verfasser wenigsten[s] darauf hinweisen, daß bei ihrem Ansatz etwas nicht gena[u] stimmt, wie z. B. Hanker in seiner sonst so interessanten Ab[-] handlung [9]), bin ich zufrieden. Aber die meisten sind sich desse[n] gar nicht bewußt, manche behandeln die Quergleitung als etwa[s] gänzlich anderes und an ganz anderer Stelle als die Längsglei[-] tung. Dafür werden aber kleine und kleinste Nebenwirkunge[n] berücksichtigt. Ich will dabei durchaus nicht verkennen, da[ß] auch in diesen Aufsätzen manch treffliche Gedanken zur ganze[n] Frage beigebracht sind, aber als einwandfreie Grundlage kan[n] man sie eben doch nicht betrachten.

Einen guten Scherz muß ich Ihnen noch erzählen. In einen Aufsatz [10]) war auf diese Frage hingewiesen und ausgeführt, da[ß] hier die gewöhnlichen Regeln über das Zusammensetzen vo[n] Kräften *scheinbar* nicht gälten. An dieser Stelle, die de[n] Kern der ganzen Untersuchung bildet, steht als Zusatz de[r] Redaktion: „Der Wert dieser Bemerkung entgeht uns."

Pr.: Das ist reizend.

N.: Sie sehen, wie schwer diese einfache Vorstellung eingeh[t]. Man ist eben aus der Mechanik gewöhnt, Kräfte, Wege, Arbeite[n] beliebig zu superponieren. Man fragt sich, wie dieser Zustan[d] möglich ist, wo doch bedeutende und als solche anerkannte Ar[-] beiten vorliegen, die den richtigen Ansatz enthalten. Sie könne[n] finden, daß fast in jedem Aufsatz über die Kurvenbewegung da[s] Buch von Bödecker zitiert ist, mit vollem Recht, und doch setz[t] sich niemand mit diesem grundlegenden Widerspruch gegenübe[r] seinem eigenen Ansatz auseinander. Wir haben uns neulich übe[r] die unüberlegt tradierten Anschauungen unterhalten, fast noc[h] schlimmer ist es, wenn auf einem so wichtigen Gebiete übe[r-] haupt keine einheitliche Meinung zusammenkommen kann, not[a] bene in Fragen, die mit den einfachsten Regeln der Mechani[k] und Kinematik angefaßt werden können. Man mag die gegne[-] rische Meinung für falsch halten, aber man muß sie doc[h] wenigstens als entgegenstehend erkennen. Aber so! Jeder fäng[t] seine Krümmungsreibung von frischem an, und alle laufe[n] fühlungs- und führungslos neben- und durcheinander. Am meiste[n] leid tun mir die Anfänger in dieser Materie, die sich orientiere[n] wollen. Sie sind in einer hoffnungslosen Lage. Darum wei[ß] auch niemand etwas Wirkliches von der Kurvenreibung. Sehe[n] wir uns morgen wieder?

Pr.: Herzlich gern.

N.: Dann möchte ich Sie bitten, bis dahin die ersten dre[i] Seiten von Heumanns Abhandlung durchzustudieren. Auf de[r] ersten Seite können Sie die Rechnungen ruhig übergehen; si[e] sind richtig, aber schwer verständlich.

Pr.: Soll geschehen.

[8]) Zeitschrift für Kleinbahnen 1918, Seite 387.

[9]) Zeitschrift für Bauwesen 1925, Heft 1—3 (Ingenieu[r-] bauteil).

[10]) De locomotief 1918, Nr. 8.

(Fortsetzung folgt.)

Die Kartei.

Von Reichsbahnrat **Schulte**, Breslau.

Gegen die Kartei besteht auf vielen Seiten immer noch eine große Abneigung. Der Grund liegt zum Teil in der Unkenntnis ihrer Einrichtung und Vorteile, oft aber auch in der übertriebenen Furcht vor beabsichtigtem oder zufälligem Verlust einzelner Karten. Die Bedenken erstrecken sich ferner auf die Schwierigkeit, etwa falsch eingeordnete Blätter wieder aufzufinden.

Die Sorge um den unfreiwilligen Verlust und falsches Ablegen der Karten ist unbegründet, denn hiergegen gibt es ausreichende Schutzmittel. Böswillig können aber auch Blätter eines gebundenen Buches entfernt werden. Wer sich dagegen einmal der geringen Mühe unterzogen hat, in das Wesen der Kartei einzudringen, der wird ihre Vorteile bald erkennen und sie richtig anwenden lernen, wird ihre Mängel gern in Kauf nehmen und sie weder im geschäftlichen noch im privaten Leben missen wollen.

Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn hat die Reichsbahndirektion Breslau mit Verfügung vom 12. Februar 1925 — 2 Nr. 409 — beauftragt, zusammen mit den Reichsbahndirektionen Erfurt und München sowie dem Reichsbahn-Zentralamt das Karteiwesen zu prüfen und die dabei gewonnenen Erfahrungen allgemein nutzbar zu machen. Die Förderung des Karteigedankens verlangt aber die Unterstützung jedes einzelnen. Deshalb beabsichtigen die karteiprüfenden Direktionen demnächst ein Merkblatt über die Kartei herauszugeben, um Interesse und Verständnis für dieses nützliche Hilfsmittel zu wecken. Dem gleichen Zwecke sollen die folgenden Zeilen dienen.

Die Kartei soll Merkstoffe irgendwelcher Art geordnet sammeln, aufbewahren und zur gegebenen Zeit wieder vorbringen. Nur das Gültige und Neueste soll sie enthalten, nichts Veraltetes. Sie soll die Schreibarbeit vermindern und das Suchen nach dem Wissensstoff erleichtern. Sie will also Ordnung schaffen, Kraft und Zeit sparen.

Eine geschickt angelegte Kartei beantwortet die verschiedensten Fragen (z. B. nach dem augenblicklichen Bestand an Materialien)[1] u n m i t t e l b a r ohne umständliche und zeitraubende Zwischenrechnungen, sie erinnert an wichtige Daten (z. B. an wahrzunehmende Termine, an den Ablauf von Fristen), sie ordnet regellos zufließende Stoffe s o f o r t (z. B. Literatur, Adressen), mit ihrer Hilfe lassen sich innerhalb einer umfangreichen Materie bestimmte Punkte und Gruppen sichtbar herausheben (z. B. die verschiedenen Beamtengruppen in einer Personalkartei), sie läßt sich jederzeit nach den verschiedensten Gesichtspunkten umordnen, sie löst spielend die verwickeltsten Aufgaben (z. B. schwierige Personal-Dispositionen in plötzlich auftretenden Fällen), sie braucht endlich nur e i n m a l angelegt zu werden und ist stets auf dem Laufenden.

Es ist selbstverständlich, daß die Kartei nicht in a l l e n Fällen am Platze ist, vor allem nicht, wenn sie dem bisherigen Verfahren gegenüber keine Vorteile oder gar eine Erschwerung bringt. So wäre es beispielsweise zwecklos, wenn man sie an die Stelle eines unveränderlichen Verzeichnisses setzen wollte. Auch ist zu bedenken, daß die Handhabung einer Kartei u. U. mühsamer sein kann, als die eines Buches, wenn sie beispielsweise lediglich zu Eintragungen oder Feststellungen dienen soll, die ein fortgesetztes, hastiges Blättern erfordern. Hier kann eine in Buchform geheftete Zusammenstellung rascher zum Ziele führen.

Abgesehen von solchen Ausnahmen wird sich aber die Anlage einer Kartei in den meisten Fällen empfehlen. So tritt sie schon mit Vorteil an die Stelle solcher E i n z e l listen, die ständigen Änderungen unterworfen sind, die also durch Streichungen und Ergänzungen bald derart unübersichtlich werden, daß sie immer wieder neu aufgestellt werden müssen (z. B. Personallisten, Telephonverzeichnis). Besonders wertvoll ist es, wenn m e h r e r e sich gegenseitig ergänzende Listen, die komplizierte Buchungen erfordern und das spätere Zurechtfinden in den Aufschreibungen erschweren, durch e i n e Kartei ersetzt werden können (z. B. Ersatz eines Geräteverzeichnisses und des zugehörigen Veränderungsnachweises, die nach gewissen Zeitabschnitten immer wieder erneuert werden müssen, durch e i n e e i n z i g e und nur e i n m a l anzulegende Kartei). Sie verringert dann die Schreibarbeit und gibt größere Übersicht.

[1] Die angeführten Beispiele sollen zur Erleichterung des Verständnisses dienen, aber keine unbedingte Empfehlung zur Einführung der betreffenden Karteien sein, weil sie noch nicht erprobt sind.

Die Kartei besteht aus losen hintereinander gestellten steifen Blättern (K a r t e n), die in ihrer Gesamtheit einem ungebundenen Buch gleichen. Jede Karte erhält eine Spalten- oder Feldereinteilung, über deren Ausfüllung in der Regel ein Vordruck belehrt. Felder und Vordruck wiederholen sich auf jedem Blatt.

Die K a r t e n g r ö ß e richtet sich nach dem Umfange des Vordrucks, der jedoch gut durchdacht sein muß, damit die Blätter so klein wie möglich bleiben. Übertriebene Sparsamkeit ist andrerseits verfehlt, etwas Raum für nachträgliche Ergänzungen muß stets übrig bleiben. Die Anwendung der Din-Größen — in erster Linie Reihe A 4—8 — ist dringend anzuraten.

Der V o r d r u c k lehnt sich eng an die Organisation des Arbeitsvorganges an. Wo das durchaus nicht möglich sein sollte, kann eine Änderung der Organisation in Frage kommen, wenn sich dann aus der Einführung der Kartei wirtschaftliche Erfolge ergeben.

Falls die Ermittelung des günstigsten Vordrucks Schwierigkeiten bereitet, geht man zweckmäßig so vor: Der aufzunehmende Arbeitsvorgang wird in seine kleinsten Teile zerlegt. Verwendet man nun für jedes so gefundene „Element" je eine Karte, so lassen sie sich nach jedem beliebigen Gesichtspunkt in eine Kartei einreihen. In den meisten Fällen können jedoch mehrere Elemente auf einer Karte untergebracht werden, ohne den gewünschten Enderfolg zu beeinträchtigen. Man bringe also möglichst viele Elemente auf eine Karte, jedenfalls so viele, wie ohne Gefährdung des jeweiligen Zwecks möglich. Dadurch wird an Übersicht gewonnen, an Raum und Sucharbeit gespart.

Die Spalten- und Feldereinteilung muß übersichtlich, der Vordruck so einfach und zweckentsprechend sein, daß die Eintragungen und das Heraussuchen des Stoffes ein Minimum von Arbeitsaufwand erfordern. Der Text soll kurz und klar sein. Am besten wählt man Schlagworte, an deren Stelle aber auch Zeichen oder farbige Signaturen treten können. Selbstverständlich lassen sich diese drei Mittel auch nebeneinander verwenden. Wenn die Kartenblätter nicht von Hand zu Hand gehen, sondern stets von derselben Person gehandhabt werden, kommt man häufig auch mit der Feldereinteilung o h n e Vordruck aus. Es genügt in diesem Falle, daß eine ausgefüllte Musterkarte als vorderstes Blatt in die Kartei gelegt wird. Besonders wichtige Felder, die sofort in die Augen springen sollen, werden in die oberen Kartenecken gesetzt und stark umrahmt.

Man führe keine unerprobte Kartei gleich in vollem Umfange ein, sondern begnüge sich zunächst mit einem Teilversuch, denn es stellt sich bald die Notwendigkeit zur Änderung des Vordrucks heraus. Erst wenn genügend Erfahrungen vorliegen, läßt sich die Einführung der Gesamtkartei rechtfertigen.

Wird eine mehrfache Ausfertigung der Karten erforderlich, sei es, daß mehrere Durchschriften an verschiedene Stellen abgegeben werden müssen, sei es, daß mehrere Karteien in derselben Weise, jedoch nach verschiedenen Gesichtspunkten geordnet, angelegt werden sollen, so verwendet man am besten mit Blaupapier durchschossene D u r c h s c h r e i b b l o c k s. Die eigentliche Karte, die der Dauerkartei einverleibt werden soll, liegt bei diesen Blocks zuunterst. Darüber befinden sich die dünnen Durchschreibblätter, die in Umlauf kommen, also nur einem vorübergehenden Zweck dienen.

Zur Sicherung gegen Verlust, unbefugtes Herausnehmen oder falsches Abstellen werden die Karten am unteren Rande immer genau an der gleichen Stelle gelocht. Durch die hintereinandergereihten Karten läuft dann eine Röhre, durch die sich eine am Aufbewahrungskasten verschließbare Stange schieben läßt.

Die Karten können nach dem Alphabet, nach Nummern oder sonstigen Gesichtspunkten geordnet werden. Welche Ordnungsart zu wählen ist, bedarf einer eingehenden Prüfung, denn einmal kommt es auf größte Einfachheit bei der Eintragung an, dann aber besonders auf möglichst rasches Wiederfinden des niedergelegten Stoffes. Wenn hierin nicht das Richtige getroffen wird, kann die Verwendung der Kartei umständlich, ja unmöglich werden.

In großen Karteien wird der Gesamtstoff in Gruppen oder Hauptgruppen und Untergruppen geteilt und innerhalb dieser Gruppen wiederum nach dem günstigsten Grundsatz geordnet.

Zur Einordnung nach dem Alphabet sei auf folgendes hingewiesen: Der Inhalt jeder Karte wird durch ein treffendes Stichwort erfaßt, das an den oberen Rand der Karte oder auf die „Taste" (s. unten) zu schreiben ist. Wird die Materie später voraussichtlich unter verschiedenen Stichworten gesucht, so legt man für jedes mögliche Stichwort eine besondere Karte an und reiht sie entsprechend ein. Am besten erhalten alle diese Karten den gleichen, ungekürzten Text. Es genügen aber auch sog. „Hinweiskarten", die ohne weiteren Inhalt lediglich die Stichworte tragen und auf die ausgefüllte Karte — die „Arbeitskarte" — hinweisen (z. B. soll in eine Bücherei-Kartei das Werk von Müller-Breslau „Die neueren Methoden der Festigkeitslehre und der Statik der Baukonstruktionen" aufgenommen werden, so wird man etwa unter den Stichworten „Müller-Breslau", „Festigkeitslehre" und „Statik" Arbeitskarten bzw. Hinweiskarten anlegen).

Bei der Einordnung ist ferner dringend zu raten, nach den „Einheits-ABC-Regeln" zu verfahren, die vom Ausschuß für Büroorganisation herausgegeben und im Beuth-Verlag, Berlin S.W. 19, erschienen sind.

An Hilfsmitteln zur Ordnung der Kartei kommen hauptsächlich die Tasten, der Kerbschnitt, die Leitkarte, farbige Karten und die Reiter in Betracht.

Dem leichteren Erkennen und Herausgreifen der Karten dienen die „Tasten". Diese Tasten sind vorspringende Zipfel am oberen Kartenrande, die über das Din-Format herausragen und die Ordnungs-Buchstaben, -Stichworte oder -Ziffern aufnehmen. Jede Karte hat in der Regel nur eine Taste, die mit ihrer Lage so wechselt, daß sie die Tasten der nächstfolgenden Karten nicht verdeckt. Die Tasten erscheinen dann in der Kartei staffelförmig hintereinander und lassen ihre Ordnungszeichen sichtbar hervortreten.

Statt der überstehenden Tasten können auch mit einer besonderen Zange aus dem Kartenrand herausgeschnittene Kerben als Ordnungsmittel dienen („Kerbschnitt"). Teilt man den oberen Kartenrand z. B. in 3 mal 10 Felder von der Breite eines der Zange entsprechenden Kerbs (etwa 5 mm), die 3 mal die Ziffern von 0—9 tragen, so lassen sich durch Auskerben der Felder die Zahlen von 0—999 eindeutig kennzeichnen. Das würde für die Zahl 456 in der Weise geschehen, daß man im linken Kartendrittel die Ziffer 4, im mittleren Drittel die Ziffer 5 und im rechten Drittel die Ziffer 6 herauskerbt. Stehen nun die Karten 1—999 geordnet hintereinander, dann bilden die Kerben für jedes (im linken Kartendrittel erscheinende) Hundert, also für 0—99, 100—199 usw., durchlaufende Rinnen, die wiederum unter sich staffelförmig versetzt sind. Das gleiche gilt für die (im mittleren Kartendrittel erscheinenden) Zehner, also für 0—9, 10—19, ... 100—109, 110—119 usf. Die Kerben der Einer (im rechten Drittel) stehen ohne Rinnenbildung gestaffelt. Jede falsch abgelegte Karte wird sofort dadurch erkennbar, daß sich ihre Kerben nicht mit den Nachbarkerben decken. Infolgedessen unterbricht ihr oberer Rand die Rinnen oder stört (bei den Einern) die staffelförmige Kerbfolge.

Auch Kartengruppen lassen sich dadurch äußerlich kennzeichnen, daß die zu einer Gruppe gehörigen Karten an gleichen Stellen gekerbt werden (z. B. der obere Kartenrand ist in 25 Felder mit den 25 Buchstaben des Alphabets geteilt. Alle Karten, deren Stichworte mit gleichen Buchstaben beginnen, werden an der für diesen Buchstaben vorgesehenen Stelle gekerbt). Die Kerben einer Gruppe bilden dann wiederum eine Rinne. Jede Unterbrechung weist auf eine falsch abgestellte Karte hin.

So läßt sich der Kerbschnitt neben seiner Ordnungseigenschaft auch zum Auffinden unrichtig eingeordneter Karten verwenden.

Die „Leitkarten" trennen die einzelnen Kartengruppen voneinander. Der Vordruck fehlt. Sie haben aber gewöhnlich Tasten. Mit der Buchstabenfolge versehene Leitkarten sind im Handel für alle Din-Größen unter der Bezeichnung „Leitalphabet" zu haben und zwar 25teilig (mit 25 Alphabetbuchstaben) und mehrteilig (mit verschieden weit gehender Unterteilung der 25 Buchstaben).

Zur Hervorhebung der Gruppen oder einzelner Blätter können auch farbige Karten verwendet werden.

Die oben aufgeführten Ordnungsmittel sind fest mit der Karte verbunden, also unveränderlich. Sie können daher nur zur Unterscheidung dauernder Merkmale benutzt werden. Die Tasten sind aber auch in gewissem Umfange veränderlich. Wenn man nämlich den Kartenrand nicht nur mit einer Taste, sondern mit einer Anzahl von Vorsprüngen versieht, die verschiedene auf der Karte verzeichnete Teilvorgänge andeuten, so läßt sich der jeweilige Arbeitsstand schon äußerlich an der Karte erkennen. Mit dem Fortschreiten des Arbeitsvorganges schneidet man die dem erledigten Teilvorgang entsprechende Taste ab, bis zum Schluß nur noch ein einziger Vorsprung übrig bleibt, der den endgültigen Arbeitsstand anzeigt. In dieser Form bleibt die Karte endlich in der Kartei. Ein vorzügliches Mittel zur Kennzeichnung vorübergehender oder veränderlicher Tatsachen bilden aber die Reiter.

Die „Reiter" sind kleine Metallklammern, die sich auf den Kartenrand aufstecken lassen. Der Rand wird mit einer Anzahl von Feldern bedruckt, die eine verschiedene Bedeutung — etwa die 30 Monatstage und die Monate — haben. Ist an einem bestimmten Tage eine auf der Karte verzeichnete Handlung vorzunehmen, so erinnert der auf das entsprechende Feld aufgesetzte und über die Karte hinausragende Reiter rechtzeitig an den Termin. Welcher Art der Termin ist (Besprechung, Mahnung, Zahlung, Wiedervorlage usw.), kann wiederum durch Verschiedenfarbigkeit der Reiter angedeutet werden.

Sobald eine Karte auf längere Zeit aus der Kartei herausgenommen werden muß, stellt man an deren Stelle eine „Auskarte", die durch Größe und Farbe auffällt. Wenn nötig, kann auf ihr der Verbleib der ausgegebenen Karte nachgewiesen werden.

Die Aufbewahrung der Karten geschieht in genau passenden Kästen, die in den verschiedensten Formen ausgeführt werden: einfache Kästen ohne Deckel oder mit Deckel, Schubkästen zum Übereinanderbauen je nach Bedarf, ganze Kartenschränke, Tische oder Trogpulte. Die Kästen erhalten vorn auf einem kleinen Schild die Angabe ihres Inhalts. Bei großen Karteien ist die Frage der Kartenaufbewahrung von größter Bedeutung. Die Kästen müssen so untergebracht werden, daß jede Karte mit dem geringsten Kraft- und Zeitaufwand erreicht werden kann. Kleine Karteien, etwa bis 100 Blatt, bringt man nicht in Kästen, sondern besser in Loseblattheftern unter. Als Schreibmaterial ist dann statt der Karten dünnes Papier geeigneter.

Neben der vorbeschriebenen „Deutschen Kartei" sind auch andere Systeme in Gebrauch, die Sonderzwecken dienen. Dazu rechnen die sogenannten „Sichtkarteien" (Systeme: Videx, Kardex, Farp, Visiblex u. a.), die neben anderen Vorteilen vor allem einen gleichzeitigen Überblick über eine größere Anzahl Karten gestatten. Eine solche Möglichkeit besteht bei der Deutschen Kartei nicht, ist aber auch nur selten notwendig. Andrerseits haften diesen Sichtkarteien wiederum Mängel an, sie sind

im Vergleich zur Deutschen Kartei teuer und beanspruchen viel Raum.

Zum Schlusse sei nochmals hervorgehoben, daß alles auf die geschickte Anlage der Kartei, die günstigste Wahl des Vordrucks und der inneren Ordnung und in gewissen Fällen auch auf die Bevorzugung eines Sondersystems ankommt. Gelegentlich werden Karteien als unbrauchbar verworfen, bei denen sich dann nach näherer Prüfung herausstellt, daß sie falsch angelegt und nach einigen Änderungen mit Vorteil verwendbar sind. Man lege also die größte Sorgfalt und Mühe auf die Vorarbeiten zur Einrichtung der Kartei, der Erfolg wird dann nicht ausbleiben.

Zum weiteren Eindringen in die Einzelheiten des Karteiwesens seien das bei der „Organisation"-Verlagsges. m. b. H., Berlin W. 66, herausgegebene Heftchen „Die Kartei" von Vogt-Porstmann und die Werbeschriften der großen Büroorganisationsfirmen empfohlen.

Zur technischen Frage der Verkehrssicherheit auf Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe.

Von Reichsbahnrat **Lindenberg**, Bremen.

Die Erörterungen der obigen Frage haben in den letzten Nummern des Jahrgangs 1925 dieser Zeitung einen ziemlichen Umfang angenommen. Der Kern liegt darin, zu untersuchen, wie den Fahrzeugen der Landstraße, insbesondere den Kraftfahrzeugen, am besten die Nähe eines Eisenbahnüberganges in Schienenhöhe angekündigt werden kann. Über die Mittel im einzelnen gingen die Meinungen auseinander. Einig war man sich darüber, daß die Autolenker an irgendwelchen aufzustellenden Signalen, Tafeln, Lichtern und Reflektoren usw. die Nähe des Überganges erkennen sollen. Man appelliert also nicht nur an die Aufmerksamkeit, sondern besonders auch an das Sehvermögen des Autolenkers.

Es liegt mir fern, in den Streit über die Auswahl der geeignetsten optischen Mittel einzugreifen. Ich möchte nur bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, daß nicht jeder Autolenker in der Lage sein wird, jedes beliebige Signal zu sehen, weil das Sehvermögen mancher Autolenker beschränkt ist. Ferner wird mitunter die Glasschutzscheibe, hinter welcher der Autolenker sitzt, durch Regen oder Schnee getrübt sein, wodurch die Sicht beschränkt ist. Auch kann die Aufmerksamkeit auf irgendwelche Vorgänge auf der Straße und auf Fahrthindernisse so abgelenkt werden, daß er sein Augenmerk mehr auf diese als auf die optischen Signale lenkt. Trotzdem scheint es mir erwünscht, die Eisenbahnübergänge durch optische Signale kenntlich zu machen. Hoffentlich einigt man sich recht bald über die in dieser Hinsicht einzuschlagenden Mittel und Wege.

Aber ausgehend davon, daß die optischen Mittel nicht immer ausreichen werden, möchte ich mir noch eine Anregung gestatten. Ein Eisenbahnübergang in Schienenhöhe — das ist jedem Fuhrwerks- und Autolenker bekannt — wird zweckmäßig auch bei offener Schranke nicht im Renntempo überquert. Die Schienen, eingebettet in Pflaster, Chaussierung oder dergl. bilden mit diesem Bettungsmaterial auf den Überweg im allgemeinen keine so ununterbrochene glatte Fahrbahn, wie die Landstraße selbst. Zwischen Schieneninnenkante und Bettungsstoff liegt die Spurrille für die Eisenbahnfahrzeuge. Jedes Fuhrwerk wird wegen der genannten unebenen Fahrbahn auf dem Schienenübergang seine Fahrgeschwindigkeit wesentlich ermäßigen, wenn außer einem sehr unangenehmen Rütteln und Schaukeln des Wagens ein Achsbruch oder sonstiger Schaden vermieden werden soll. Die Ermäßigung der Geschwindigkeit schon kurz vor dem Überweg liegt ferner deshalb im Interesse der Fuhrwerke, weil sowohl bei schrankenlosen wie bei eingeschrankten Überwegen mit der Möglichkeit des Nahens eines Eisenbahnzuges gerechnet werden muß. Ist gar die Schranke geschlossen, so empfiehlt sich die langsame Fahrt vor dem Überweg erst recht.

Mit anderen Worten: Alle Umstände veranlassen die vernünftigen Fuhrwerke, auf dem Überweg selbst und schon vor den Überwegen langsam zu fahren. Darum erscheint es mir zweckmäßig, die Fahrbahn vor den Überwegen so einzurichten, daß jedem Wagen, namentlich bei schneller Fahrt, bereits vor dem Überwege durch die besondere Eigenart der Fahrbahn die Nähe des Überweges angekündigt wird. Je näher der Wagen dem Überweg kommt, desto auffälliger sollte die Eigenart der Fahrbahn werden; kurz vor dem Überweg muß sich eine Stelle befinden, die sich bereits ähnlich dem Überwege selbst befährt. Es wird sich daher vielleicht empfehlen, kurz vor dem Überweg quer über die ganze Fahrbahn, vielleicht sogar im stumpfen Winkel gegen die Straßenachse geneigt, 2 alte Eisenbahnschienen so in die Fahrbahn einzulassen, als wenn hier schon ein Gleis läge. Ferner würde zu beiden Seiten der Eisenbahn in einem Abstande von etwa 100 m von dieser auf der Landstraße die Fahrbahn mit einer oder mehreren leichten Mulden derart auszubilden sein, daß selbst bei schneller Fahrt zwar keinerlei Gefahr für die Fahrzeuge entsteht, aber immerhin eine Unterbrechung der sonst mehr oder weniger glatten Fahrt auf der Landstraße eintritt. Eine derartige oder ähnliche Fahrbahn vor dem Überweg dürfte einen guten Schutz gegen eine rennartige Überquerung des Überweges darstellen, denn sie dürfte den Autolenker zwingen, die Fahrgeschwindigkeit zu mäßigen. Je geringer die Geschwindigkeit, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit für den Autolenker, die optischen Signale zu beachten oder bei schrankenlosen Überwegen auch ohne optische Signale die Nähe der Eisenbahn festzustellen und die Gefahr zu erkennen [1]).

Ein ähnlicher Gedanke ist bei der Eisenbahn tausendfach dort genutzt, wo unmittelbar vor der Tür eines Dienstgebäudes ein Bahnhofs- oder Streckengleis liegt:

Wer unüberlegt aus dem Hause tritt, läuft Gefahr, von einem Zuge oder einer Rangierfahrt erfaßt zu werden. Darum steht zwischen Tür und Gleis stets ein kleiner Zaun, der den Heraustretenden zwingt, nicht zu eilen. Eine Warnungstafel allein würde auch hier ohne Zaun praktisch nicht ausreichend sein.

[1]) Ein von uns befragter Auto-Sachverständiger erklärte, daß bei dem schlechten Zustande vieler Landstraßen derartige Hemmungen (Eisenbahnschienen, Mulden) kaum bemerkt werden würden. Da das behandelte Thema augenblicklich im Vordergrunde des Interesses steht, glaubten wir aber auch diese Anregung hier wiedergeben zu sollen. Die Schriftleitung.

Bücherschau.

— **Eisenbahnwissenschaftliches Jahrbuch** (Badischer Reichsbahnkalender). 1926. Herausgeber: Eisenbahnoberinspektor Friedrich Zimmer. Im Selbstverlag des Herausgebers. Preis 3 ℳ.
Das Buch bringt gesetzliche Bestimmungen und den Abdruck von Gesetzen, Verordnungen usw. aus dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs- und Justizwesens, enthält einige Aufsätze über Eisenbahnfragen (Bau, Betrieb, Verkehr) sowie Mitteilungen aus dem Gebiete des allgemeinen Wissens und Verkehrswesens. Zweifellos bietet das Buch einen reichen Stoff, der es besonders für den Eisenbahner zu einem praktischen Handbuch und Nachschlagewerk geeignet macht. Daß aber der gesamte Stoff den Titel „Eisenbahnwissenschaftliches Jahrbuch" rechtfertigt, muß zweifelhaft erscheinen. Das Buch, das im zweiten Jahrgang herausgegeben wird, hat im ersten Jahrgang den Titel „Badischer Reichsbahnkalender" geführt, eine Bezeichnung, die auch jetzt wohl noch angebracht ist, zumal es wesentlich die badischen Verhältnisse im Auge hat. Das Buch kann im übrigen empfohlen werden. W.

Bahnpolizeiübertretungen und ihre Verfolgung.

Von Reichsbahnrat Dr. **Fischl**, Regensburg.

Zu den Aufgaben der Betriebs- und Bauinspektionen (Betriebsämter) gehört u. a. die Verwaltung der aktiven Bahnpolizei dem Publikum gegenüber. Diese Behörden — richtiger gesagt, Stellen mit öffentlich-rechtlichen Befugnissen (§ 17 Reichsbahngesetz) — sind zum Erlasse allgemeiner Gebote oder Verbote in den Bahnhöfen, Zügen und auf dem Bahnkörper der freien Strecke befugt, soweit dieses Recht nicht von der Reichsbahndirektion selbst ausgeübt wird. Andrerseits obliegt ihnen auch die Verfolgung der bahnpolizeilichen Übertretungen. In verschiedenen Ländern (Württemberg, Baden, Sachsen, Preußen) sind die Bahnpolizeibehörden — der Ausdruck sei der Einfachheit halber trotz § 17 Reichsbahnges. beibehalten — selbst mit Strafgewalt ausgestattet. So ist in Preußen nach dem Gesetz vom 23. April 1883 das Betriebsamt berechtigt, bis zu 30 ℳ Geldstrafe und bis zu 3 Tagen Haft zu verhängen.

Die Betriebs- und Bauinspektionen des bayerischen Netzes der Reichsbahn besitzen diese Befugnis nicht. Sie sind, wenn sie eine Bahnpolizeiübertretung geahndet wissen wollen, genötigt, Anzeige an den Amtsanwalt zu erstatten, in dessen pflichtgemäßem Ermessen die Weiterverfolgung liegt. Beschließt er, das Verfahren einzustellen, so hat die Bahnpolizeibehörde keine Möglichkeit, dagegen etwas zu unternehmen.

In Bayern ist die Polizeistrafe unbekannt, daher gibt es auch keine Bahnpolizeistrafe. Die Verfolgung einer Bahnpolizeiübertretung ist nur auf dem umständlichen Weg über Amtsanwaltschaft und Gericht möglich. Oft dauert es monatelang, bis eine zur Anzeige gebrachte Übertretung, selbst wenn keine weiteren Ermittlungen erforderlich sind, ihre Sühne findet. Es ist auch ganz natürlich, daß die Gerichte die Erledigung von Bagatellsachen, wie sie Bahnpolizeiübertretungen nun einmal sind, hinter wichtigere Sachen zurückstellen. Leider ist denn auch die Wirkung der späten und zumeist recht milden Strafe auf den Übeltäter keine besonders eindrucksvolle. Die nachsichtige Beurteilung der Bahnpolizeiübertretungen durch die Gerichte[1]) im Verein mit ihrer späten Ahndung hat zur Folge, daß den bahnpolizeilichen Vorschriften nicht der Respekt entgegengebracht wird, der im Interesse der Aufrechterhaltung der Ordnung im Eisenbahnbetrieb erwünscht wäre.

Gegenüber solchen Verhältnissen ließe sich Abhilfe schaffen, wenn die in Frage kommenden Dienststellen der Reichsbahn (früher als „Bahnpolizeibehörden“ bezeichnet), in Bayern also außer den Reichsbahndirektionen die Betriebs- und Bauinspektionen, allgemein mit Strafgewalt in bezug auf Bahnpolizeiübertretungen ausgestattet würden. Dies könnte geschehen, ohne daß dadurch für diese Stellen eine Mehrbelastung eintritt. Denn ob sie die Akten dem Amtsanwalt übersenden oder selbst die Strafe festsetzen, der Aufwand an Arbeit bleibt sich gleich. Im Gegenteil, diese Stellen sind infolge ihrer Sachkenntnis in der Lage, ohne weiteres den strafbaren Tatbestand — sozusagen auf den ersten Blick — zu erkennen, während der Amtsanwalt oder das Gericht nicht selten genötigt ist, sich durch Rückfragen ein klares Bild der Sachlage zu verschaffen.

Aus diesem Grunde kann die bahnpolizeiliche Strafverfügung sofort erlassen werden. Sie vermag daher dem strafrechtspolitischen Grundsatz, daß die Strafe dem Vergehen möglichst auf dem Fuße folgen soll, in hervorragendem Maße Geltung zu verschaffen. Daß eine allgemeine Ausstattung von Reichsbahnstellen mit Strafbefugnis dem Publikum gegenüber geeignet ist, das Ansehen der Reichsbahn zu heben, ist ein Umstand, der unter den heutigen Verhältnissen nicht gering anzuschlagen ist.

Die vorgeschlagene Regelung müßte eigentlich von den Gerichten lebhaft begrüßt werden, da sie eine fühlbare Entlastung für diese bedeutet. Für die Allgemeinheit hat sie den Vorteil, daß sie eine Vereinfachung, Verbilligung und Beschleunigung der Verfolgung von Bahnpolizeiübertretungen (in solchen Ländern, wo man das Verfahren bisher nicht kannte) mit sich bringt, eine Verbilligung deshalb, weil für den Schuldigen die Gerichtskosten wegfallen oder wenigstens auf eine geringfügige Schreibgebühr zusammenschrumpfen.

Die Befürchtung, daß der Schuldige etwa durch die Straffestsetzung der Bahn benachteiligt würde, ist nicht begründet, weil er ja jederzeit das Recht des Widerspruchs gegen die festgesetzte Strafe zum ordentlichen Gericht hat, wenn sie ihm zu hoch oder ungerecht erscheint.

Heute, wo der Ruf nach Vereinfachung und Verbilligung der öffentlichen Verwaltung und der Rechtspflege allenthalben ertönt, kann ein stichhaltiger Einwand gegen eine allgemeine Übertragung der Strafbefugnis auf Reichsbahnstellen in bezug auf Bahnpolizeiübertretungen nicht mehr erhoben werden. Die Rechtsgrundlage hierzu wäre auf Antrag der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch Reichsgesetz zu schaffen, wenn nicht landesgesetzliche Regelung vorgezogen wird. (Art. 7, 12 RV., § 453 StPO., § 6 Nr. 3 EG. z. StPO.)

[1]) Beispielsweise hat ein Gericht eine Anzahl Flegel, die zur Anzeige gebracht wurden, weil sie in einem Abteil die „Nichtraucher“-Schilder entfernt und aus dem fahrenden Zug geworfen hatten, durch Strafbefehl zu je 3 RM Geldstrafe verurteilt!

Jahrbuch der Eisenbahnbauten.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Hans Busse**, Berlin-Friedenau.

Wer zur Aufstellung von Entwürfen oder zu wissenschaftlichen Arbeiten auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues sich Unterlagen über bisher hergestellte Bauten, Abfangungen oder schwierige Bauvorgänge beschaffen will, wird bemerkt haben, wie wenige Veröffentlichungen hierüber in den verschiedenen Fachzeitschriften zu finden sind. Dabei sind besonders vor dem Kriege — aber auch später — zahlreiche Bauten größeren Umfanges, z. B. der viergleisige Ausbau der Strecke Hannover-Hamm, der Umbau und die Erweiterung der gesamten Bremer Bahnhofsanlagen u. a. m. ausgeführt worden. Aber auch viele kleinere Arbeiten an den vorhandenen Anlagen bei Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes unter schwierigen Verhältnissen bieten manches Interessante und Belehrende für den Ingenieur. Dieser Mangel an geeigneten Darstellungen und Beschreibungen solcher Bauten ist um so mehr zu bedauern, als auf diese Weise die vielen bei jedem Bau gemachten Erfahrungen und Beobachtungen ungenutzt verloren gehen und später erst oft mit erheblichem Lehrgeld immer wieder von neuem gesammelt werden müssen. Die Gründe für die geringe Zahl der Veröffentlichungen liegen in der Hauptsache wohl darin, daß die meisten Techniker eine ganz unbegründete Scheu vor der ungewohnten schriftstellerischen Betätigung haben. So ist es denn meist dem Zufall überlassen, ob bei der betreffenden bauleitenden Stelle sich jemand findet, der eine zusammenfassende Darstellung übernimmt. Die wenigen erscheinenden Aufsätze verteilen sich ferner auf zahlreiche Zeitschriften und verschwinden in der Menge der übrigen Veröffentlichungen, so daß sie von Fall zu Fall durch Nachsuchen in den Inhaltsverzeichnissen erst wieder mühsam zusammengesucht werden müssen. Dabei kann natürlich auch leicht wertvolles Material übersehen werden. Hier muß unbedingt Abhilfe geschaffen werden.

Man wird vielleicht einwenden, daß bei der jetzigen Wirt-

schaftslage sich in absehrbarer Zeit kaum Gelegenheit zu größeren Eisenbahnbauten bieten wird und daß daher solche Veröffentlichungen nicht dem nötigen Interesse begegnen werden. Nun, wenn man auch wohl vorläufig umfangreichere Neubauten nur selten ausführen wird, so wird man bestehende Anlagen um so eher erweitern oder umbauen. Gerade hierzu gehören aber besonders im Eisenbahnbau Erfahrungen nicht nur zur Aufstellung der Entwürfe, sondern auch für die Ausbildung der oft zahlreichen Zwischenbauzustände, der Abfangungen und Hilfskonstruktionen, worüber in der Fachliteratur fast überhaupt nichts zu finden ist. Ferner muß der Nachwuchs, dem infolge Einschränkung der Ingenieurbautätigkeit vorerst weniger Gelegenheit zur praktischen Betätigung und damit zur Sammlung von Erfahrungen gegeben ist, wenigstens durch eifriges Studium früherer Bauten sein Wissen bereichern und sich für spätere Aufgaben vorbereiten können. Um nun diesen Forderungen gerecht werden zu können, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Aufstellung eines Verzeichnisses sämtlicher in den letzten 25 bis 30 Jahren auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in den Fachzeitschriften veröffentlichten Aufsätze mit stichwortähnlichen Inhaltsangaben.

2. Planmäßige Veröffentlichung aller neueren, technisch interessanten Eisenbahnbauten in den Fachzeitschriften.

3. Schaffung eines Jahrbuches der Eisenbahnbauten.

Zu diesen drei Vorschlägen ist erläuternd noch zu bemerken: Soweit dem Verfasser bekannt, bestehen bereits auf anderen Fachgebieten solche Verzeichnisse für alle wichtigen Veröffentlichungen. Das Verzeichnis müßte in mehrere Abschnitte gegliedert sein, z. B. Eisenbahnhochbau, Brückenbau, Bahnhofsneu- und Umbauten usw. Der Kreis der einzubeziehenden Zeitschriften darf auch nicht zu eng bemessen sein und nicht nur deutsche, sondern auch ausländische Fachblätter, wie die Schweizerische Bauzeitung, Engeneering und andere umfassen. Eine kurze, kennzeichnende Inhaltsangabe, wie sie mustergültig beispielsweise in der Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure jedem Aufsatz vorangestellt ist, dürfte nicht zu entbehren sein, um bei der Durchsicht des Verzeichnisses sofort die richtige Auswahl treffen zu können und das unnütze Heraussuchen vieler Aufsätze in den Büchereien zu ersparen. Jährliche Nachträge würden das Verzeichnis bis zum nächsten Neudruck ergänzen.

Zur Erfüllung des zweiten Punktes müßte bei allen dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angeschlossenen Verwaltungen seitens der leitenden Stellen darauf hingewirkt werden, daß nach bestimmten, noch festzusetzenden Gesichtspunkten planmäßig Veröffentlichungen über fertiggestellte größere Eisenbahnbauten, über den Umbau vorhandener Anlagen sowie über Neubau und Verstärkung von Brücken aller Art oder über sonstige allgemein interessierende bauliche Maßnahmen in den verschiedenen Fachzeitschriften erscheinen. Diese Anregung könnte zunächst auch rückwirkend auf die in den letzten 10 bis 15 Jahren ausgeführten Eisenbahnbauten, soweit nicht schon Veröffentlichungen vorhanden sind, ausgedehnt werden, um Versäumtes nachzuholen. Damit aber wirklich brauchbare Unterlagen zum Studium geschaffen werden, dürften allerdings allgemeine Richtlinien für den Inhalt der Aufsätze — wie oben bereits angedeutet — nicht entbehrt werden können. Sie sollen die Verfasser der Aufsätze keineswegs einengen, sondern nur Hinweise auf die den Leser besonders interessierenden Punkte wie Kostenfragen, Bauzeiten, Berechnungen und Berechnungsannahmen, bildliche und zeichnerische Darstellungen usw. enthalten, wofür schriftstellerisch weniger geübte Verfasser nur dankbar sein werden. Besondere Kosten dürften den Verwaltungen aus dieser Förderung der Veröffentlichungen kaum entstehen. Die notwendigen photographischen Aufnahmen stellen die ausführenden Firmen erfahrungsgemäß gern her, da ja die in den Fachzeitschriften erscheinenden Aufsätze für sie ein gutes und billiges Werbemittel sind. Die Aufsätze aber werden von den Zeitschriften ohne irgendwelche geldlichen Forderungen zum Abdruck gebracht, zumal sich durch entsprechende Verbesserung des bisher gebotenen Stoffes in vielen Fällen der Leserkreis leicht vergrößern läßt. Soweit sich bei den bauleitenden Stellen niemand zur Ausarbeitung solcher Aufsätze findet, wäre es Sache der übergeordneten Stellen, geeigneten Herren die Unterlagen und Skizzen zur weiteren Bearbeitung zu übergeben. Bei größeren Verwaltungen könnte man vielleicht sogar an einen besonderen technischen Pressechef denken.

Jedenfalls dürfte dieser Vorschlag von weittragender wirtschaftlicher Bedeutung sein; denn gerade bei der Ausarbeitung von Entwürfen und insbesondere bei der Bauleitung kann im Eisenbahnbau durch eigene und angenommene Erfahrungen viel gespart werden.

Da nun aber in heutiger Zeit wohl nur wenige in der Lage sind, sich eine Anzahl technischer Zeitschriften ständig zu halten, andererseits die an sich wünschenswerte Schaffung einer eigenen, rein technischen Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Veröffentlichung aller wichtigen technischen Aufsätze zu kostspielig ist, möchte ich auf einen einfacheren und billigeren Weg hinweisen, der zum gleichen Ziele führt.

Hierzu ist es nur notwendig, die in verschiedenen deutschen Fachzeitschriften, wie Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Verkehrstechnische Woche usw., erscheinenden Aufsätze auf dem Gebiete des Eisenbahnbaus von e i n e r Stelle ständig zu verfolgen und die wichtigsten am Ende eines jeden Jahres als Sonderdruck gesammelt in einem „Jahrbuch der Eisenbahnbauten“ herauszugeben. Der Druck würde keine erheblichen Kosten verursachen, wenn mit den Verlegern der einzelnen Zeitschriften entsprechende Abkommen getroffen werden, wonach der Satz und die Druckstöcke der Bilder der Aufsätze zur Herstellung der Sonderdrucke benutzt werden können. Es wäre dann nur nötig, daß die Schriftleitung des Jahrbuches sich in jedem Falle innerhalb einer festgesetzten Frist entscheidet, ob sie den Aufsatz für ihr Jahrbuch geeignet hält. Diese Sonderdrucke würden in einer bestimmten Anzahl unter Angabe der herausgebenden Zeitschrift, für die dies wieder ein Werbemittel ist, was bei der Berechnung der Kosten zu berücksichtigen wäre, in jedem Monat herzustellen sein. Am Jahresschluß werden sie dann zu dem Jahrbuch vereinigt. Schwierigkeiten im Format werden sich kaum ergeben oder dürften zu überwinden sein. Natürlich muß die Auswahl streng erfolgen, um den Umfang und damit den Preis des Jahrbuchs möglichst niedrig zu halten. Die Kosten könnten vielleicht auch noch dadurch vermindert werden, daß in beschränktem Umfange Ankündigungen von Baufirmen usw. zugelassen werden. Von allen nicht in Sonderdrucken wiedergegebenen Aufsätzen wird ein Inhaltsverzeichnis mit entsprechender Inhaltsangabe beigefügt.

Das Jahrbuch der Eisenbahnbauten dürfte rasch viele Freunde finden, zumal heute die Anschaffung technischer Lehrbücher für den einzelnen nur selten erschwinglich ist. Das Buch würde dem Eisenbahner ebenso wie dem Hochschüler und Fachschüler ein willkommener Führer und Lehrer sein. Es gäbe praktischen Anschauungsstoff für den Unterricht und wäre zugleich ein würdiges Denkmal deutscher Ingenieurkunst.

Inwieweit später gegebenenfalls auch Aufsätze außerdeutscher Zeitschriften Aufnahme finden könnten, bleibe vorläufig noch unerörtert, wie überhaupt das Ganze zunächst nur eine Anregung ist, die den Boden für die Tat vorbereiten soll.

Allgemeines.

— **Studienfahrten nach Palästina-Ägypten-Griechenland.** Die drei Fahrten Nr. 66, 67, 68 beginnen in Triest am 7. Juli, 21. Juli und 4. August. Sie sehen eine sechstägige Seefahrt Triest-Jaffa, einen achttägigen Aufenthalt in Jerusalem-Judäa-Galiläa und eine elftägige Rückfahrt über Haifa-Beirut-Alexandrette-Mersina-Insel Cypern-Athen-Triest vor. Die Kosten der 25tägigen Reise belaufen sich auf etwa 500 bis 600 M. (Schiff III., Bahn II. Klasse). Auskunft erteilt Jul. Bolthausen, Köln, Cleverstr.

Tarifbildung in den Personenverkehren mit dem Auslande.

Von Eisenbahn-Inspektor **Horst Kretzschmar**, Dresden.

Der internationale Personenverkehr auf den europäischen Eisenbahnen hat sich nach und nach wieder entwickelt und — soweit das unter den jetzigen, teilweise noch schwankenden Verhältnissen überhaupt möglich ist — langsam gefestigt. Einer der Hauptträger dieses europäischen internationalen Personenverkehrs aber ist bei ihrer geographischen Lage die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Sie ist daher auch an der Erstellung und Bildung der diesen Verkehr regelnden Tarife hervorragend beteiligt.

Wird die Tarifbildung nun in ihrer heutigen Form allen an sie zu stellenden Anforderungen noch voll gerecht?

Zur äußeren Form ist zunächst folgendes zu sagen:

Im internationalen Personenverkehr bestehen heute ausschließlich Schnittarife, d. h. für jede beteiligte Bahn sind die Preise in der jeweiligen Landeswährung für ihre Strecken in einem besonderen Schnitt erstellt. Für eine Fahrkarte von Dresden nach Wien über Prag enthält der entsprechende Tarif z. B. drei Schnitte: Dresden-Tetschen (die hier noch besonders auszuhaltende Strecke Niedergrund (Elbe) Landesgrenze-Tetschen soll der Übersichtlichkeit halber unbeachtet bleiben), Tetschen-Gmünd und Gmünd-Wien. (Die alten deutschen Ortsbezeichnungen sind absichtlich gewählt, da sie dem nicht eingeweihten Leser vertraut sind.) Der Preis für die erste Strecke ist in Reichsmark, für die zweite in tschechoslow. Kronen, für die dritte in österr. Schillingen erstellt. Der Abfertigungsbeamte muß also den zweiten und dritten Schnittpreis in die Markwährung umrechnen und zu dem ersten zuschlagen, um den Fahrpreis der gewünschten Fahrkarte zu erhalten. In einigen Tarifen (z. B. in dem für den deutsch-italienischen Personenverkehr über den Brenner) sind zwar Strecken verschiedener Länder zu einem gemeinsamen Schnitt mit einer Währung vereinigt, ein zeitraubendes Rechenexempel bleibt aber die Ausfertigung einer solchen Fahrkarte immer noch. Daran ändern auch die auf großen Bahnhöfen als Behelfsmittel für die Fahrkartenausgaben erstellten Tarifauszüge (Handtarife) nicht viel, da sie sich nur auf die gangbarsten Verbindungen erstrecken können.

Infolgedessen unterbleibt aus abfertigungstechnischen Gründen in vielen Fällen die Ausfertigung einer solchen direkten Fahrkarte, so daß unter den heutigen Verhältnissen die Zahl der verkauften Fahrkarten nur ganz selten als Gradmesser des Bedürfnisses für die betreffende Verkehrsverbindung wird gelten können.

Die Form des Schnittarifs muß jetzt in den meisten Fällen als überholt angesehen werden. Sie ist nur solange der gegebene Weg, als die Möglichkeit plötzlicher und sich öfters wiederholender Tariferhöhungen für eine der Vertragsparteien offengehalten werden muß. Sie wird aber auch dann infolge der bedingten Abfertigungserschwernisse immer ein notwendiges Übel bleiben.

Wo die genannten Voraussetzungen nicht mehr bestehen, sollte man diese Tarifform endgültig aufgeben und dafür Stationstarife einführen, d. h. Tarife, in denen jede einzelne Verbindung für jede Station in deren Landeswährung fertig errechnet ist. Wie sich schon hieraus ergibt, ist die Aufstellung eines internationalen Tarifs in dieser Form allerdings wesentlich zeitraubender und damit auch teuerer als in der eines Schnittarifs. Diese einmaligen Kosten werden aber durch die viel größere Handlichkeit und durch die für die Reisenden wie für die Abfertigungsbeamten weitaus größere Verständlichkeit mehr als aufgewogen.

Ein internationaler Tarif muß für alle, die sich seiner bedienen wollen, kurz, klar und verständlich sein. Diese Tarife werden (die Vorkriegsverhältnisse beweisen das) dann auch von Dritten gern käuflich erworben, wodurch die Mehrausgaben an Druck und Erstellungskosten an sich schon ausgeglichen werden können.

Hiernach sollten im Personenverkehr mit allen Ländern, deren Währung fest steht, Stationstarife eingeführt werden. Aber auch im Verkehr mit jenen unserer Nachbarn, deren Währung als „gefestigt" bezeichnet wird, dürfte sich die Umstellung der Tarife in reine Stationstarife empfehlen. Man kann ja u. U. erwägen, ob es sich empfiehlt, in einzelnen Fällen zunächst noch eine feststehende, neutrale Währung als Tarifwährung zu wählen. Die Fahrpreise wären dann im Tarif für die Gesamtstrecke in der Landeswährung der jeweiligen Ausgabeverwaltung anzugeben, die gegenseitige Anteilszuscheidung würde aber in der gewählten neutralen Währung zu erfolgen haben. Nur wo noch alles in Gärung begriffen ist (wie z. B. in Polen) wird man den Schnittarif notgedrungenerweise noch beibehalten müssen. Da aber schadet es auch nichts, weil die Geschäftsbeziehungen mit diesen Ländern ohnehin nur schwach sind.

Daß diese Anregungen bei den ausländischen Eisenbahnverwaltungen der Länder, deren Währung gegenüber dem Vorkriegsstande stark gesunken ist, zunächst auf Widerstand stoßen werden, ist allerdings möglich. So ist z. B. bekannt, daß die italienischen Staatsbahnen die Einführung von Stationstarifen ablehnen, weil nach ihrer Meinung die Lira gegenüber der Reichsmark zu schwach bewertet sei und dieses Währungsverhältnis demzufolge als vorübergehend angesehen werden müsse. Das ist aber kein Beweis gegen die Richtigkeit dieser Ausführungen und des Wunsches, die Durchführung jener Anregungen mit stärkerem Drucke als bisher zu betreiben.

Bei der Neuerstellung der Tarife möchte ihre äußere Form auch einheitlicher werden.

Heute sind noch ganz wahllos in einem Verkehr Tarif, Dienstanweisung, Abfertigungs- und Abrechnungsvorschriften und die Anteilsübersichten in einem Heft vereinigt, in einem anderen in zwei Heften, in einem dritten in vier Heften. Wieder in einem anderen zerfällt der Tarif selbst schon in mehrere selbständige Hefte. — Diese rein äußerlichen Verschiedenheiten erschweren aber ebenfalls dem Abfertigungsbeamten die Übersicht und mehren dessen Unsicherheit. Wie man diese Regelung trifft, bleibt schließlich gleichgültig, aber einheitlich muß sie sein. Am zweckentsprechendsten ist es, in einem Heft den Tarif (der auch für den Reisenden bestimmt ist), in einem anderen die nur für den Dienstgebrauch bestimmten Vorschriften zusammenzufassen.

Dem Wandel der äußeren Form muß nun auch ein solcher der inneren folgen. Die Wegevorschriften für den Auslandstarif vom Binnentarif zu übernehmen, stößt infolge deren Unübersichtlichkeit und außerordentlichen Ausdehnung in vielen Fällen auf Schwierigkeiten. Außerdem ist die Wahl der Stationsnamen für die Wegevorschriften nicht immer glücklich. Im internationalen Personenverkehr kann also der Binnentarif für die Wegevorschriften nicht maßgebend sein. Hier müssen diese vielmehr ausschließlich auf Grund der jeweiligen Fahrplanlage aufgebaut werden. Die für einen Tarif geschäftsführende Stelle muß daher, wie sich mit Notwendigkeit ergibt, grundsätzlich über alle bevorstehenden Fahrplanänderungen sofort und so zeitig unterrichtet werden, daß die Änderung des Tarifs gleichzeitig mit der Fahrplanänderung durchgeführt werden kann.

Bücherschau.

— **Der Kraftomnibus.** Zeitschrift für den Kraftomnibusverkehr und das gesamte Nutzkraftwagenwesen. Erscheint monatlich. Bezugspreis vierteljährlich 3 ℳ oder jährlich 10 ℳ. Zu beziehen durch die Verlagsgesellschaft Ernst E. Rulf, Berlin-Spandau, Betckestr. 26.

Die neue Monatszeitschrift ist im Januar d. J. mit dem ersten Heft an die Öffentlichkeit getreten; der gediegene Inhalt erweckt die Hoffnung, daß die Schriftleitung auf dem besten Wege ist, eine Lücke in der einschlägigen Fachliteratur schließen zu helfen. Bleibt weiter zu hoffen, daß alle an der Entwicklung des Kraftomnibus- und Nutzkraftwagenverkehrs beteiligten Kreise die Bestrebungen der Zeitschrift mit Rat und Tat unterstützen. Die bisher ungenannte Schriftleitung hat sich eine weitumfassende Aufgabe gestellt: Die Zeitschrift soll für alle berufenen Fachleute ein Sprachrohr sein, maßgebende Autoritäten sollen darin zu Worte kommen, um Anregungen, Vorschläge und gesammelte Erfahrungen zur Kenntnis der Interessentenkreise zu bringen, oder um entgegengesetzte Anschauungen sachlicher Form zu widerlegen. Sie will vor allem auch zusammenfassend wirken, um bei Behandlung des Kraftomnibusverkehrswesens und der damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Fragen, einer leider immer mehr um sich greifenden Zersplitterung entgegenzuarbeiten.

Es muß anerkannt werden, daß die Herausgeber die gehaltvollen Aufsätze der ersten Nummer in ein vornehmes Gewand gekleidet haben. Die drucktechnische Ausstattung ist erstklassig; dank des verwendeten Kunstdruckpapiers erscheinen Drucktypen und Abbildungen in vorbildlicher Sauberkeit und Schärfe. Das Format der Zeitschrift ist 25×34 cm. W. M.

Denis Papin. Ein vergessener Erfinder.

Von Prof. Dr. **Ludwig Darmstaedter**, Berlin.

Im Jahre 1673 teilte Christian Huygens der Academie des ciences die Erfindung seiner Pulvermaschine mit. Die Maschine estand aus einem Zylinder, der unter dem höchsten Stand des Kolbens Seitenröhren mit ledernen Ventilklappen hatte. Durch eine im Zylinder zur Explosion gebrachte Schießpulverpatrone wurde der Kolben nach oben geschleudert bis über die Öffnungen der Seitenröhren, aus denen die Gase entweichen konnten. Sobald die atmosphärische Luft, wie bei einer abgeschossenen Feuerwaffe, zurückfiel, schloß sie die Klappen und preßte den Kolben mit so großer Kraft herab, daß dadurch Lasten gehoben werden konnten.

Christian Huygens hat diesen Apparat nicht nur ersonnen, sondern er hat ihn auch ausgeführt, in Tätigkeit versetzt und ihn dem Minister Colbert gezeigt. Sein Gehilfe bei dieser Arbeit war Denis Papin, der ihm 1671 von Colbert als Assistent zugeteilt worden war und der ihm mit seinem großen mechanischen Talent ein wertvoller Mitarbeiter war.

Papin hat 1674 in Marburg diesen Apparat wieder vorgenommen und schrieb im gleichen Jahre, daß man durch Verdampfen von Wasser im Zylinder das erforderliche Vakuum noch leichter bekommen könne. Auch diese Idee hatte er von Huygens übernommen, der in die Liste von Themen zur Behandlung in der Akademie unter Nr. 20 „Die Kraft von Schießpulver erproben" und unter Nr. 22 „Die Kraft von Wasser erproben, das durch Feuer verflüchtigt ist", gesetzt hatte.

Diese Idee ist aber 1695 von Papin ausgeführt, der eine solche Maschine baute, um die Grubenwässer aus einem Bergwerk des Grafen von Zinzendorf zu entfernen und der deswegen mit Recht unter die Vorläufer der Dampfmaschine gerechnet werden darf.

Denis Papin ist am 22. August 1647 in Blois geboren. Seine Eltern waren überzeugte Reformierte. Der junge Denis hörte zu Hause viele Diskussionen über Religion und wurde früh schon in die starre Dogmenwelt des Kalvinismus eingeführt.

Über seine Kindheit ist wenig bekannt: er interessierte sich brennend für Maschinen, die zur Wasserhebung im Schloßgarten in Blois funktionierten und namentlich auch, wie er selbst in seinen Briefen erzählt, für Uhrmacherei und Hydraulik.

Diese Vorliebe gab Veranlassung, daß man ihn trotz aller Gegengründe in das für mathematische Studien weithin berühmte Jesuitenkollegium von Blois schickte. Papin wollte sich der Medizin widmen und ging 1661 nach Angers, auf dessen Universität er am 4. Juni 1669 das Doktorexamen bestand.

Nach einem in Angers befindlichen eigenhändigen Dokument wollte er sich dort als Arzt niederlassen; er besann sich aber anders und ging, wie wir sehen, 1671 nach Paris zu Christian Huygens.

Bei Huygens lernte er 1672 Leibniz kennen, der sich mit dem Baron von Boineburg in Paris aufhielt und mit dem Papin eine Freundschaft schloß, die später von Bedeutung für ihn wurde.

Im Jahre 1675 ging Papin plötzlich nach England. Alles deutet darauf hin, daß dies nicht freiwillig geschah. Das Edikt von Nantes war zwar noch nicht aufgehoben, aber die religiösen Streitigkeiten warfen ihre Schatten voraus und machten den Aufenthalt in Paris für so enragierte Kalvinisten, wie Papin einer war, ungemütlich.

Papin hatte das Glück, daß in London Robert Boyle, an den Huygens ihn empfohlen hatte, sich für ihn interessierte und ihn zur Mitarbeiterschaft zuzog, die vom 11. Juli 1676 bis zum 27. Februar 1679 dauerte und Papin den Titel eines Korrespondenten der Royal Society eintrug.

In dieser Zeit stellte Papin die erste zweistieflige Luftpumpe her, deren Erfindung er jedoch erst 1684 der Royal Society mitteilte.

In London hatte Papin den Geschäftsträger des Senats von Venedig, Sarotti, kennen gelernt, der mit dem Plane umging, in Venedig eine Akademie nach dem Muster der Royal Society zu errichten, und Papin, dessen Name durch seinen Dampfkochtopf 1681 populär geworden war, veranlaßte, sich mit der Gründung der Gesellschaft zu beschäftigen.

Der Dampfkochtopf verdankte die Möglichkeit seiner Verwendung den von Papin erfundenen Sicherheitsventil, das das Zerplatzen des Topfes bei der erhöhten Siedetemperatur verhindert. „Ein neuer Digestor, um Knochen zu erweichen, mit Beschreibung seiner Verwendung in der Küche, auf Seereisen, in der Zuckerbäckerei, in der Herstellung von Getränken, in der Chemie, in der Färberei" lautete der Titel der Papinschen Schrift, der 1687 noch eine Ergänzung mit Angabe neuer Verwendungen und mit neuen Ratschlägen folgte.

Der Apparat machte beim Publikum, am Hofe und in der wissenschaftlichen Welt Sensation: selbst der König Karl II. schaffte den Apparat für Whitehall an.

Die Venetianische Akademie kam zustande, gewann aber keine Bedeutung; Papin fühlte sich in Venedig so überflüssig, daß er 1684 schon nach London zurückkehrte, wo er mehrere schöne Erfindungen, darunter namentlich die des Wechselhahns machte, eines doppelt durchbohrten Hahns, der zur Vervollkommnung der Handluftpumpe beitrug.

1685 erfolgte der Widerruf des Edikts von Nantes durch Ludwig XIV. Papin sah keine Möglichkeit nach Paris zurückzukehren, von wo eben sein Bruder ausgewiesen war. In dieser Situation kam ihm eine 1687 durch den Landgrafen Carl von Hessen ergangene Berufung zum Professor der Mathematik in Marburg sehr gelegen. Der Landgraf hatte nach Aufhebung des Edikts von Nantes verkünden lassen, daß er den Ausgewiesenen, die in seinem Staat Fabriken errichten oder nützliche Künste ausüben würden, besondere Privilegien geben würde, und Leibniz war es, der den Landgrafen auf Papin hingewiesen hatte.

Papin trat die Professur am 14. Februar 1688 an; er las Mathematik, Hydraulik, Optik, Astronomie, Kriegsbaukunst und Schiffahrtskunde. Mit Energie warf er sich auf seine neuerfundene Zentrifugal-Saugpumpe, von der er 1689 ein Modell fertig stellte, und die alsdann für die Salinen in Allendorf an der Werra gebaut wurde. 1695 siedelte Papin nach Cassel über, behielt jedoch seine Professur bei.

Außer Familienzwistigkeiten und Streitigkeiten mit Mitgliedern der französischen Kirchengemeinde in Marburg war der Wunsch des Landgrafen Carl für diese Übersiedlung maßgebend. Der Landgraf hatte den Wunsch, die Wasser der Fulda zur Weißensteinhöhe, der jetzigen Wilhelmshöhe, zu leiten, um dort Wasserkünste und Fontänen zu errichten, und Papin sollte ferner Salinen, Spiegelfabriken und Mühlen einrichten. Papin widmete sich diesen Aufgaben, ließ aber seine eigenen Pläne nicht außer acht und beschäftigte sich mit einem Taucherschiff, einer verbesserten Heizeinrichtung, mit der Konservierung von Lebensmitteln und vor allem mit der ihm liebgewordenen Idee, ein Räder-Dampfschiff herzustellen. Die letztere Idee gedieh jedoch nur bis zur Herstellung des Räderschiffs, dem die eingebaute Maschine fehlte. Und dieses Räderschiff wollte Papin, der sich entschlossen hatte, mit seiner Familie Cassel zu verlassen und sich nach England zu begeben, dorthin mitnehmen. Er wollte, wie er es schon in einem Briefe an Leibniz vom 7. Juli 1702, den die Staatsbibliothek der vormals königlichen und Provinzialbibliothek zu Hannover verdankt, und von dem ein Teil faksimiliert wiedergegeben wird, gesagt hatte, auf ihm die Reise auf der Fulda zur Weser, die Weser hinab bis Bremen machen und es dort auf einem Seeschiff nach England bringen lassen. Am 25. September 1707 fuhr er mit diesem Schiff die Fulda hinab nach Münden, wo er es in die Weser bringen wollte. Papin hatte aber ohne die Schiffergilde von Münden gerechnet, die auf Grund ihrer Privilegien nicht nur die Durchfahrt versagte, sondern auch das Schiff aufs Land ziehen ließ und in ihrer Brutalität samt dem darauf verstauten Hausrat zerschlug.

Und mit dem Schiff zerschlugen sich auch Papins Hoffnungen. Er kam gegen Ende 1707 in London an, wo er die früheren günstigen Verhältnisse zu finden hoffte. Aber Robert Boyle war tot, und die Royal Society verhielt sich ablehnend gegen ihn; ein Versuch, sie für die Idee seines Räderdampfschiffes zu interessieren, schlug fehl; eine Eingabe vom 16. Mai 1709 an Sloane, dem ständigen Sekretär der Royal Society, um Bewilligung eines kleinen Jahresgehalts wurde abgewiesen.

Papin lebte in äußerster Dürftigkeit und war, wie er selbst sagt, genötigt, sich in einer weit abgelegenen Wohnung zu verbergen. Seine Familie war nach der Katastrophe von Münden nach Cassel zurückgekehrt, und es scheint, daß Papin nach dem 23. Januar 1712, dem Datum seines letzten Briefes an Sloane, auch dorthin übersiedelte. Von da ab wußte auch Leibniz nichts mehr von Papin; er erkundigte sich 1714 bei einem unbekannten Adressaten nach seinem Schicksal, konnte aber nichts in Erfahrung bringen. So scheint es, als ob Papin sich seiner Armut schämte und wünschte, vergessen zu werden. Figuier und de la Saussaye, die Verfasser einer Monographie über Papin, vermuten, daß er nach Ludwig XIV. Tod, also nach dem 1. September 1715, nach Frankreich zurückgekehrt und dort im Laufe des Jahres 1715 gestorben ist. Papins erfindungsreiches aber dornenvolles Lebenswerk kann nicht treffender charakterisiert werden als durch Klopstocks melancholische Verse:

„Vergraben ist in ewige Nacht
Der Erfinder großer Name zu oft,
Was ihr Geist grübelnd entdeckt, nutzen wir,
Aber lohnt Ehre sie auch?"

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Änderung von Vorschriften. Das Reichsgesetzblatt Teil II, Nr. 7/1926, enthält auf Seite 143 ff die Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 19. Februar 1926. Die Änderung bezieht sich hauptsächlich auf die §§ 54 (Begriff, Gattung und Stärke der Züge), 55 (Ausrüstung der Züge mit Bremsen), 57 und 61 (Freihaltung von Abteilen usw.).

Im Reichsgesetzblatt Teil I Nr. 10/1926, Seite 106, ist die Verordnung über Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Eisenbahnviehwagen vom 26. Februar 1926 enthalten, die dem § 7, Absatz 2 b der Ausführungsbestimmungen des Bundesrats zum Reichsgesetze vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 16. Juli 1904 — Reichsgesetzblatt Seite 311) eine neue Fassung gibt.

— Verteilung des 100 Millionen-Kredits der Reichsbahn. Die am 24. Februar stattgefundene Sitzung des Technischen Ausschusses des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschäftigte sich mit den Notstandsmaßnahmen der Regierung zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in Deutschland. Es haben bekanntlich zwischen der Reichsregierung und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Verhandlungen über die Gewährung zunächst eines 50 Millionen- und dann eines 100 Millionen-Kredits stattgefunden. Die Verhandlungen über die finanziellen Bedingungen dieses Kredits sind bisher noch nicht voll zum Abschluß gelangt.

Das von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft dem Ausschuß des Verwaltungsrats vorgelegte Programm über die Verteilung des 100 Millionen-Kredits fand die Billigung des Ausschusses. Im Grunde genommen erstreckt sich das Programm nur auf eine teilweise Wiederaufnahme des im Herbst 1925 aufgestellten Beschaffungsprogramms, das infolge der ständig zurückgehenden Einnahmen der Reichsbahn-Gesellschaft stark gekürzt werden mußte. Insbesondere sollen Berücksichtigung finden: Beschaffungen für Oberbau, Einbau von Zug- und Stoßvorrichtungen, Verstärkung der Brücken. Dazu kommen kleinere bauliche Ergänzungen, die nicht länger aufgeschoben werden können. Darunter sind auch Wohnungen für Arbeiter und Betriebsbeamte. Auch eine Reihe Bahnhofsbauten soll in ihrer Durchführung beschleunigt werden. Die Beschaffung von D-Zug-Wagen, 4. Klasse-Wagen und Spezialgüterwagen ist in entsprechendem Umfang geplant. Auch die Lokomotivindustrie wird durch neue Aufträge an Speziallokomotiven in engerem Rahmen berücksichtigt werden. Dabei kommen namentlich in Betracht kleine Arten für Nebenbahnen und Rangierzwecke und Speziallokomotiven, z. B. für Hafen- und Schmalspurbahnen.

Die Herausgabe der Aufträge soll so schnell wie möglich erfolgen, nachdem die erhoffte Einigung mit der Reichsregierung über die Bedingungen des Kredits erfolgt ist.

— Abkürzung der Schnellzugsaufenthalte. Wiederholt ist in den Kreisen des reisenden Publikums der Wunsch geäußert worden, die Zahl und die Dauer der Unterwegsaufenthalte bei den Schnellzügen abzukürzen. Auch auf der letzten Besprechung mit dem Fahrplanausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags hat ein Vertreter des Industrie- und Handelstags diesen Wunsch seinerseits unterstützt und insbesondere der Reichsbahn nahegelegt, daß zur beschleunigten Durchführung der Schnellzüge, diese in großen Städten allgemein nur auf einem Hauptbahnhof, nicht aber auch auf Vorbahnhöfen halten sollten.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist bestrebt, diesem Wunsch nach beschleunigter Durchführung der Schnellzüge nach Möglichkeit zu entsprechen, trotzdem bereits auf zahlreichen Schnellzugstrecken durch Einlegung von FD-Zügen und durch Geschwindigkeitserhöhungen gute Fortschritte erzielt worden sind. Es wird deshalb versucht werden, alle Aufenthalte, die der Bedeutung der Schnellzüge nicht mehr entsprechen sollten, allmählich auszuschalten. Wenn dabei gewisse Härten für den betreffenden Ort entstehen, so sollten diese Nachteile im Hinblick auf die Gesamtheit willig getragen werden. Ferner soll neben der Ausschaltung nicht unbedingt notwendiger Aufenthalte auch die Einschränkung der Schnellzugsaufenthalte auf mehreren Bahnhöfen ein- und derselben Stadt oder auf Bahnhöfen benachbarter Städte erwogen werden.

— Ostende-Wien-Expreßzug. Am 24. Februar 1926 waren Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Niederländischen und Österreichischen Staatsbahnen, der Belgischen, Tschechischen und Ungarischen Staatsbahnen und der Französischen Ostbahn mit Vertretern der Internationalen Schlafwagengesellschaft unter dem Vorsitz der Belgischen Staatsbahnen als geschäftsführende Verwaltung in München zusammengetreten, um den Vertrag über den Ostende-Wien-Expreßzug, der seit Juni 1925 bereits verkehrt, fertigzustellen.

Der Ostende-Wien-Expreß verkehrt gemäß Vertrag über den Orient-Expreß Calais-Paris-Straßburg-Stuttgart-München-Wien-Bukarest als Flügelzug zu dem Orient-Expreß. Sein Dasein ist durch das Bestehen des Orient-Expreßzuges bedingt. Nachdem er anfangs, und zwar auf Grund des Orient-Expreßvertrages als Flügelzug zwischen Ostende und Wien mit einem Kurswagen Ostende-Nürnberg-Karlsbad gedacht war, haben die Niederländischen Staatsbahnen einen Flügelzug zu dem Ostende-Wien zwischen Amsterdam und Köln erbeten. Auch dieser Wagen verkehrt bereits in dem Ostende-Wien-Expreß, und zwar über Wien hinaus bis zum Zielpunkt Bukarest. Die in München vereinigten Verwaltungen sind deshalb übereingekommen, außer den anfangs am Ostende-Wien-Expreß beteiligten Vertragsverwaltungen der belgischen, deutschen und österreichischen Bahnen auch die niederländischen und tschechischen Bahnen als Vertragsteile des Ostende-Wien-Expreßzuges aufzunehmen. Gleichzeitig wurde vereinbart, belgischen Anregungen folgend, den Ostende-Wien-Expreß insofern von dem Orient-Expreß unabhängig zu machen, als sein Verkehr geraden Fußes über Wien hinaus bis Bukarest auch dann gesichert sein soll, wenn der Orient-Expreß aus irgendeinem Grunde für Zeit oder dauernd entfallen sollte, der Ostende-Wien-Expreß aber eine ausreichende Besetzung aufweist.

Die Führung des Kurswagens Amsterdam-Karlsbad über Nürnberg im Anhang des vom Orient-Expreß abzweigenden Flügels Stuttgart-Karlsbad ist im Ostende-Wien-Vertrage von der Zustimmung der am Orient-Expreß beteiligten Verwaltungen abhängig gemacht worden. Auch die Führung des Zugteils Amsterdam-Wien über Wien hinaus bis Bukarest ist an die Zustimmung der am Orient-Expreß beteiligten Verwaltungen gebunden.

— Fahrpreisermäßigung für Schüler- und Kindertransporte. Im letzten Jahre sind während des starken Reiseverkehrs zu Ostern, Pfingsten und zum Sommerferienbeginn in der Beförderung der Reisenden Unzuträglichkeiten und Betriebsschwierigkeiten dadurch entstanden, daß zahlreiche Schüler- und Kindertransporte unter Inanspruchnahme der Fahrpreisermäßigung ausgeführt wurden. Im Interesse einer möglichst reibungslosen und glatten Abwicklung des Ferienreiseverkehrs sieht sich die Eisenbahnverwaltung veranlaßt, in diesem Jahre die Fahrpreisermäßigung für die vorbezeichneten Transporte und für sonstige Gesellschaftsreisen in der Zeit vom 1. bis 6. April (Ostern), 21. bis 26. Mai (Pfingsten) und an bestimmten Tagen während der großen Ferien n i c h t zu gewähren.

— Seehafendurchfuhrtarif der Deutschen Reichsbahn für den Verkehr mit Österreich. Nachdem erst vor kurzem (mit Gültigkeit vom 11. Februar 1926) ein neuer Tarif der Deutschen Reichsbahn für den Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen und der Tschechoslowakei in Kraft getreten ist, hat die Deutsche Reichsbahn nunmehr (mit Gültigkeit vom 25. Februar 1926) auch für den Verkehr mit Österreich einen eigenen Seehafentarif zur Einführung gebracht. Der neue Durchfuhrtarif (S. D. 4) sieht, wie der Allg. Tarif-Anz. (Wien) mitteilt, für alle für die überseeische Ein- oder Ausfuhr nach und von Österreich in Frage kommenden Güterarten ermäßigte Stationsfrachtsätze zwischen den deutschen Seehäfen und den deutsch-österreichischen Grenzstationen sowie Donau-Umschlagplätzen vor. Bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb der hierfür vorgesehenen Fristen werden prozentuelle Nachlässe im Rückvergütungswege gewährt.

— Direkter deutsch-russischer Personenverkehr. Seit 1. Februar d. J. ist ein direkter deutsch-litauischer-Sowjetbahnen Personen- und Gepäckverkehr von Ostpreußen über Lettland und Estland eingerichtet. Die Vorteile dieser Verbindung bestehen in dem Fortfall der erneuten Fahrkartenlösung und Gepäckumbehandlung in Riga sowie in der vereinfachten Zollprüfung des Gepäcks auf der russischen Grenzstation Sebesh. Für die Fahrt ab Sebesh ist auf den Sowjetbahnen eine Platzkarte erforderlich, die aber bereits in Königsberg (Hauptbahnhof) oder Eydtkuhnen bei der Fahrkartenausgabe bestellt werden kann und dem Reisenden in Riga am Zuge ausgehändigt wird.

— Vorlesungen über Eisenbahnfachwissenschaften. Die Reichsbahndirektionen, die zum Unterrichtsbezirk Dresden gehören, veranstalten in der Zeit vom 4. März bis 12. Mai je einen Fachlehrgang für Eisenbahnbeamte in Dresden, Halle, Magdeburg und Jena. Den Lehrgängen liegt ein Lehr- und Stundenplan zu Grunde, der im Einvernehmen mit der Verwaltungsakademie Berlin aufgestellt wurde. Vortragende sind Beamte

von allen vier Reichsbahndirektionen. Sie unterrichten wechselweise.

Die im Winterhalbjahr 1925/26 im Rahmen der Verwaltungsakademie Breslau gehaltenen Vorlesungen über verschiedene Gebiete der Eisenbahnfachwissenschaften — nämlich die Organisation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, das neue Beamtenrecht der Deutschen Reichsbahn, die Grundlagen des Eisenbahnbetriebes und die Gütertarife der Deutschen Reichsbahn — haben allgemeinen Beifall gefunden. Die Vorlesungen waren durchschnittlich von 250 bis 300 Hörern aus Eisenbahnerkreisen besucht, zu denen noch eine Anzahl von Studierenden und anderen Privatpersonen kam. Es wird beabsichtigt, ähnliche Vorträge künftig wieder stattfinden zu lassen, zumal derartige Vorlesungen auch geeignet sind, falsche Vorstellungen über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu beseitigen.

— **Die Beleuchtung der Kraftfahrzeuge.** Man schreibt uns: Vom 1. März d. J. ab dürfen die Kraftfahrzeuge bei Verwendung eines Schlußlichtes oder einer Einrichtung zur Anzeige der Absicht des Anhaltens oder der beabsichtigten Änderung der Fahrtrichtung nur gelbrotes Licht benutzen. Es ist also verboten, Schlußlichter oder Fahrtrichtungszeiger mit rotem oder grünem Licht zu verwenden. Die Eisenbahn hat an der genauen Beachtung dieser Vorschrift das größte Interesse, ist es doch bekannt, wie die zur Zeit von den Automobilen verwendeten roten und grünen Lichter zu Verwechslungen mit den Signalen der Eisenbahnen führen.

Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift gelten Kraftwagen und Krafträder, d. h. Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Unter den Krafträdern versteht man die Kraftzweiräder und Kraftdreiräder mit einem Eigengewicht im betriebsfertigen Zustand von höchstens 200 kg. Die Anhänger, Bei- oder Vorsteckwagen bleiben bei der Feststellung der Fahrzeugart außer Betracht. Die Kraftfahrzeuge mit zwei Laufrädern und zwei seitlichen Stützrädern ohne Anhänger, Bei- oder Vorsteckwagen gelten als Krafträder, wenn ihr Eigengewicht in betriebsfertigem Zustand 300 kg nicht übersteigt. Als Kraftomnibusse gelten Personenkraftwagen mit mehr als acht Sitzplätzen (einschließlich Führersitz).

Es muß abgewartet werden, ob diese Vorschrift der Verordnung, daß gelbrotes Licht an den Kraftfahrzeugen zugelassen wird, sich in der Praxis bewähren wird. Vom Standpunkt des Eisenbahnbetriebsdienstes aus müssen recht erhebliche Zweifel gegen die Zulassung des gelbroten Lichtes geäußert werden. Es fehlt an jeder Garantie dafür, daß die Kraftwagen tatsächlich auch gelbrotes Licht führen, da die Beschaffung und Erneuerung dieser Beleuchtungseinrichtungen durch die verschiedensten Firmen erfolgt, also jede Gewähr dafür fehlt, daß die Kraftfahrzeuge alle das gleiche gelbrote Licht führen. Außerdem ist zu befürchten, daß die Lokomotivführer in manchen Fällen durch die gelbroten Lichter eines Kraftfahrzeuges mindestens zum Langsamfahren veranlaßt werden. Jede derartige Beeinflussung des Eisenbahnbetriebs bedeutet aber bereits einen unzulässigen Eingriff. Auch ist denkbar, daß Streitigkeiten darüber entstehen, ob das Licht ein rotes oder ein gelbrotes ist. Immerhin dürften erhebliche Anstände dann vermieden werden, wenn die für die Zulassung des Fahrzeuges zuständige Behörde bei der Zulassung der einzelnen Kraftfahrzeuge scharf prüft, ob der Kraftwagen gelbrotes Licht führt.

Wenn Anhängewagen oder -achsen mitgeführt werden, muß bei Dunkelheit oder starkem Nebel an der Rückseite des letzten Fahrzeuges eine Laterne weißes oder gelbrotes Licht nach hinten werfen.

— **Ermäßigte Visagebühren Elsaß-Deutschland.** Die Deutsche Paßstelle in Karlsruhe, die für Elsaß-Lothringen und das Saargebiet zuständig ist, hat vom Auswärtigen Amt die Ermächtigung erhalten, gegenüber den bisherigen Gebühren wesentlich ermäßigte Sätze für das Einreisevisum zu berechnen. Für einmalige Ein- und Ausreise nach Deutschland werden künftig erhoben: statt 21 ℳ 5 ℳ, für ein Durchreisevisum 1 ℳ und für ein ganzjähriges Dauervisum 10 ℳ.

— **Die neue Vorprüfung der Beamten des gehobenen, mittleren nichttechnischen Eisenbahndienstes** stellt an die Versorgungsanwärter und Aufstiegsbeamten große Anforderungen. In der deutschen Sprache, in der Staats- und Verwaltungskunde, in einer lebenden Fremdsprache, in Erdkunde, Geschichte und Mathematik werden grundlegende Kenntnisse verlangt. Ein großer Teil, ja fast alle Beamten, die für die neue Laufbahn in Frage kommen, werden sich diese Kenntnisse noch aneignen oder sie mindestens wieder auffrischen müssen. Für jeden einzelnen wird ein mühevolles Suchen nach den in vielen Büchern verstreut schlummernden Schätzen anheben. Da wird es jeder Bewerber um diese Laufbahn dankbar begrüßen, wenn er von berufener Seite aus mit der ganzen Prüfung, so wie er sie später ablegen muß, bekanntgemacht wird und die einzelnen Aufgaben schon vorher zu lösen bekommt. Aber nicht nur an einer, nein, an mehreren Vorprüfungen muß er seine Kraft versucht und erprobt haben, ehe er zur entscheidenden Prüfung schreitet. Es ist nun das Verdienst einer wohl schon allen Eisenbahnern bekannten Zeitschrift, des „Eisenbahnfachmann"[1]), auf diesem Gebiete bahnbrechend vorzugehen. Diese Unterrichtszeitschrift bringt in ihrer Nummer vom 1. März bereits eine vollständige Vorprüfung, so wie sie amtlich vorgenommen wird. In dem nächsten Heft erscheinen die Lösungen zu den verschiedenen Aufgaben und fortlaufende Unterrichtskurse in den einzelnen Prüfungsgebieten: Deutsch, Englisch, Französisch, Mathematik, Geschichte, Erdkunde, Staats- und Verwaltungskunde; kurz, es wird alles behandelt, was die Beamten, die sich auf die neue Laufbahn vorbereiten, brauchen.

— **Verkehrsunfälle in Berlin.** Die Zahl der Verkehrsunfälle betrug im Jahre 1925 in Berlin 11 056 mit 143 Toten und 4929 Verletzten. Während das erste Vierteljahr 1925 mit 1957 Unfällen gegen 2225 des letzten Vierteljahrs 1924 eine auffallende Senkung der Unfallzahl zeigte, wies schon das nächste Vierteljahr mit 2816 Unfällen wieder eine erhebliche Steigerung auf, die in den beiden weiteren Vierteljahren die Zahlen 3034 und 3249 erreichte. Von diesen Verkehrsunfällen wurden allein 7787 durch Kraftfahrzeuge verursacht. Wie Polizeirat H. Wendel in der „Verkehrstechnik" hierzu bemerkt, ist bei der von Vierteljahr zu Vierteljahr zunehmenden Steigerung der Unfälle zu berücksichtigen, daß sich die in Berlin zugelassenen Kraftfahrzeuge, die am Schluß von 1924 etwa 29 000 betrugen, bis zum Schluß des Jahres 1925 auf 39 000 vermehrt haben. Jedes neu eingestellte Fahrzeug bildet eine neue Gefahrquelle und bedingt auch eine starke Verdichtung des Verkehrs, die wieder neue Gefahrquellen hervorruft. Auch wird Berlin stark von auswärtigen Fahrzeugen besucht, deren Führer mit den Berliner Verkehrsvorschriften vielfach wenig vertraut sind. Die Zahl der Verletzten ist trotz der Steigerung der Unfälle selbst zurückgegangen, so daß man annehmen darf, daß die Zusammenstöße offenbar einen milderen Charakter infolge der Verkehrsregelung angenommen haben. — Bei den Straßenbahnunfällen sind die recht zahlreichen Unfälle bemerkenswert, die auf leichtsinniges Auf- und Absteigen während der Fahrt zurückzuführen sind. Unerfreulich fällt besonders die starke von Vierteljahr zu Vierteljahr ständig steigende Unfallzahl bei den Rädern aller Art, namentlich den Treträdern auf. Es zeigt sich hier, daß die Räder bei der steigenden Verkehrsverdichtung nicht nur selbst eine immer größere Gefahr für andere bilden, sondern daß sie auch selbst sehr stark im Gewühl der anderen Fahrzeuge gefährdet sind. — Bedenklich hoch ist auch die Zahl der durch Fußgänger verursachten Unfälle, während die durch Kinder hervorgerufenen — wohl eine Folge der Verkehrsbelehrung in den Schulen — sich vermindert haben.

— **Deutsch-französisches Handelsabkommen.** Die Ratifikationsurkunden zu dem deutsch-französischen Handelsabkommen vom 12. Februar sind am 26. Februar in Paris ausgetauscht worden. Das Abkommen ist um Mitternacht zwischen dem 28. Februar und dem 1. März in Kraft getreten. (Vgl. auch Nr. 7 S. 184 d. Ztg.)

Österreich.

— **Verbindung Wien-Berlin und Wien-München.** Eine besonders für den Geschäftsverkehr wichtige Verbesserung des Verkehrs zwischen Wien und Berlin wurde in den letzten Tagen in der Fahrplankonferenz in München für die mit 15. Mai 1926 in Kraft tretende Sommerfahrordnung beschlossen. Der von Berlin über Passau nach Wien verkehrende Schnellzug D 156 wird durch Kürzung der Fahrzeiten bei gleicher Abfahrt von Berlin um 45 Minuten früher als jetzt in Berlin eintreffen, während der Gegenzug D 155 bei gleicher Ankunft in Berlin um 40 Minuten später als jetzt von Wien abgehen wird, so daß zwischen den Zügen D 156 und D 155 in Wien ein Zeitraum von 9 Stunden, in Berlin von über 9½ Stunden zur Verfügung stehen wird. Diese Züge, die zwischen Wien und Berlin außer Wagen aller drei Klassen auch zwei Schlafwagen der „Mitropa" führen, werden vom 15. Mai ab nach folgendem Fahrplan verkehren: Zug D 156 Berlin ab 18.43, Wien-Westbahnhof an 9.25, Zug D 155 Wien-West ab 18.25, an 9.05. Die durch diese Züge in Leipzig vermittelten sehr günstigen Anschlüsse nach und von Magdeburg, Hannover, Braunschweig und Hamburg bleiben unver-

[1]) Die Zeitschrift erscheint mit 24 (28) Seiten Text zum Preise von 30 Pf. je Heft zweimal im Monat und ist durch die Büchereien der zuständigen Reichsbahndirektionen, durch alle Postanstalten des Deutschen Reichs und vom Verlag H. S. Hermann & Co., Berlin SW 19, Beuthstraße 8, zu beziehen.

ändert aufrecht. Gleichzeitig wird auch in der Nachtverbindung Wien-München die Reisezeit bedeutend abgekürzt, so daß der Zug D 139 bei gleicher Abfahrt von Wien (23 Uhr) in München um 55 Minuten früher als jetzt, somit schon um 9 Uhr 15 Minuten ankommen wird. In der Gegenrichtung wird die Abfahrt von München mit dem Zug D 140 bei gleicher Ankunft in Wien (6 Uhr 50 Minuten) um 1 Stunde 20 Minuten später, somit erst um 21 Uhr erfolgen.

— **Fahrplanänderungen.** Der bisher dreimal wöchentlich zwischen Wien und Paris als Luxuszug geführte Schweiz-Arlberg-Wien-Expreß wird unter Beibehaltung seines bisherigen Fahrplanes vom 1. März d. J. in einen Schlafwagenzug umgewandelt. Die Benutzung dieses Schlafwagenzuges wird zum normalen Tarif, also ohne Luxuszuschlag, möglich sein, und zwar im österreichischen und schweizerischen Durchlauf mit Fahrkarten I. u. II. Klasse und im französischen Durchlauf mit Fahrkarten I. Klasse, vermehrt um den Schlafwagenzuschlag. Da durch diese Umwandlung des Arlberg-Expreßzuges in der Verbindung Wien-Schweiz-Paris für den allgemeinen Reiseverkehr zwei weitere Schlafwagenkurse zwischen Wien und Paris dreimal wöchentlich zur Verfügung stehen, wird vom gleichen Tage an der bisher in den Zügen D 139/D 140 (Wien ab um 23 Uhr, Wien an um 6 Uhr 50 Min.) zwischen Wien und Paris geführte Schlafwagen aufgelassen.

— **Der Personalabbau bei den Österreichischen Bundesbahnen.**

Abbau vom 1. Oktober 1922 bis 30. September 1923 . .	29 903
Abbau vom 1. Oktober 1923 bis 31. Dezember 1924 . .	17 549
Abbau vom 1. Januar 1925 bis 31. Dezember 1925 . . .	3 515
Gesamtabbau vom 1. Oktober 1922 bis 31. Dezember 1925	50 967

Der Gesamtpersonalstand betrug vor Beginn der großen Abbauaktion rund 135 500 Bedienstete. Hiervon wurden 50 967, mithin 37,6 %, abgebaut. Von der gesamten Abbauzahl entfallen auf die alten Bundesbahnlinien 78 %, auf die ehemaligen Südbahnlinien 22 %.

— **Fremdenverkehrstagung in Admont.** Am 8. Februar begann in Admont die 6. Tagung des Ausschusses für Fremdenverkehrsangelegenheiten unter starker Beteiligung der Landesverbände für Fremdenverkehr, der österreichischen Handelskammern und zahlreicher wirtschaftlicher und gewerblicher Körperschaften und Organisationen aus dem ganzen Bundesgebiete.

Bundesminister Dr. Schürff wies auf die offenkundigen Vorteile hin, die insbesondere das österreichische Bodenseegebiet, dann aber auch das ganze Land Vorarlberg und der Arlberg selbst von der nunmehr zwischen Österreich, Deutschland und der Schweiz vereinbarten Aufhebung des Paßvisumzwanges ziehen würden. Als sehr verkehrswerbend bezeichnete er die Herabsetzung der Sichtvermerkgebühr für Reisende aus den Vereinigten Staaten von Amerika und begrüßte mit Befriedigung die vollständige Befreiung vom Sichtvermerkzwange, die diesmal den Besuchern der 10. Wiener Messe zugestanden wurde.

Nach einer eingehenden Darstellung der Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs hob der Minister die von der Generalpostdirektion in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs hervor. Im Sommer 1925 zählte das Netz des Postkraftwagenverkehres bereits 67 Linien, für 1926 sei die Errichtung von weiteren 22 Postkraftwagenlinien in Aussicht genommen, und zwar insbesondere im Gebiete der Zugspitze, in der Umgebung von Maria-Zell und im Gebiete des Plöckenpasses. Der Minister streifte dann die Fortschritte auf dem Gebiete der Flugpostbeförderung, würdigte die Bedeutung des neuen Großsenders für die Entwicklung des österreichischen Radiowesens und besprach kurz den Gesetzentwurf über den Verkehr von Kraftfahrzeugen. Von besonderer Bedeutung sei ein von der Wiener Messe in dankenswerter Weise angeregter und tatkräftig geförderter Plan, der die Veranstaltung einer großen Fremdenverkehrs- und Gewerbeausstellung in Wien unter dem Titel „Stadt, Land und allerhand" in den Monaten Mai und Juni bezweckt. Der Leitgedanke dieser Veranstaltung käme am besten in den Worten „Reiset in Österreich!" zum Ausdruck. Großes Gewicht wäre auch auf eine möglichst rege Beteiligung an der in den Monaten Mai bis Oktober zur Veranstaltung gelangenden Ausstellung für Gesundheitspflege, soziale Fürsorge und Leibesübungen in Düsseldorf zu legen.

Auf das Werbewesen übergehend, stellte der Minister fest, daß bereits eine sehr ansehnliche Menge von gutem Werbestoff über Österreich zur Verfügung stehe. Er wolle daher nur den von der Österreichischen Völkerbundliga geschaffenen und allgemein sehr günstig beurteilten Werbefilm hervorheben.

Der Minister kam dann auf die Maßnahmen und Absichten des Bundesministeriums für Handel und Verkehr für die Sommerreisezeit zu sprechen. Das Ministerium habe im Verein mit dem Verkehrsbureau, der Verkehrswerbungsgesellschaft und mit anderen Stellen die Herausgabe eines erstklassigen illustrierten Faltprospekts in sieben Sprachen sowie die Veranstaltung von Werbevorträgen im Deutschen Reich vorbereitet. Es sei auch ein Weg gefunden worden, einen Auskunftsdienst über österreichische Sommerfrischen einzurichten. Der verkehrsfördernden Wirkung von Wettbewerben des Amateursports werde durch Stiftung von Preisen Rechnung getragen.

Mit einer Erörterung über die Möglichkeiten für die Werbung in der inländischen und deutschen Presse sowie einer Würdigung der Bedeutung von Gesellschaftsreisen für die Förderung des österreichischen Fremdenverkehrs endete der Bericht des Bundesministers.

— **Personalnachricht.** Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen hat den Ministerialrat Dr. tech. Ing. Egon Grünebaum zum Bundesbahn-Direktorstellvertreter bei der Bundesbahndirektion Wien-Südwest ernannt.

Niederlande.

— **Nebenbahn Alkmaar-Broek op Langendijk.** Die Bemühungen, den Betrieb dieser Linie, die durch den zunehmenden Wettbewerb der Kraftwagen schon längst gefährdet war, aufrecht zu erhalten, können als gescheitert gelten. Die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft (Niederländische Eisenbahnen), die den Betrieb bisher pachtweise führte, wird den Betrieb mit Ablauf des Pachtverhältnisses am 1. Mai 1926 voraussichtlich einstellen.

— **Elektrisierung der Niederländischen Eisenbahnen.** Auf der Strecke Haarlem-Ijmuiden schreitet die Herstellung der Oberleitung weiter fort, auch die Verstärkung des Oberbaues und der Umbau einiger Brücken ist in Arbeit, so daß die Betriebseröffnung voraussichtlich mit der Hauptlinie Amsterdam-Haarlem-Rotterdam 1927 stattfinden kann.

— **Die Verbindung der Ij-Ufer in Amsterdam.** In Verbindung mit der Groß-Amsterdamfrage ist der Plan einer Tunnelverbindung wieder erörtert worden. Es ist vorgeschlagen, für jede Richtung einen besonderen Tunnel etwa 11 m unter dem Wasserspiegel zu bauen, die 15 Mill. Gulden kosten sollen. Obwohl das Ij nur 300 m breit ist, wird die ganze Anlage mit den Rampen 1200 m lang werden. Jeder Tunnel wird etwa 5 m breit werden, einen Fußgängerweg, ein Straßenbahngleis und einen Fahrdamm aufweisen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Wirtschaftslage Dänemarks.** Mit Spannung wurde in Dänemark der Veröffentlichung der neuen Indexzahl entgegengesehen. Das statistische Amt hat bisher nur zweimal im Jahre die amtliche Indexzahl, die für die Löhne und Gehälter bestimmend ist, veröffentlicht. Im Juli 1925 betrug sie 219. Wider Erwarten ist der Index für Januar sogar um 25 Punkte auf 194 gefallen. Das bedeutet eine ganz erhebliche Herabsetzung der Gehälter und Löhne. Ein Teuerungszuschlag von beispielsweise 702 Kr. wird auf 486 Kr. ermäßigt, außerdem der sogenannte Konjunkturzuschlag um 20 %, die Löhne um 12 %. Der dänische Staat spart dadurch 22 Mill. Kronen, der Magistrat Kopenhagen 5,6 Mill. Die gesamten Arbeitslöhne in ganz Dänemark erfahren schätzungsweise eine Minderung um 45—50 Mill. Kronen. Inzwischen ist der Kurs der dänischen Krone noch weiter gestiegen und hat fast den Goldpunkt erreicht. Daß das Steigen der dänischen Krone um 35 % vom Sommer bis jetzt nicht ohne ernsten Einfluß auf das Wirtschaftsleben bleiben konnte, liegt auf der Hand. Solange nicht die allgemeinen Unkosten wie Steuern, Frachten usw. gefallen sind, hat die dänische Industrie mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, da die Herstellungskosten zu hoch liegen. Im Kleinhandel fallen die Preise fast täglich. In Erwartung noch niedrigerer Preise hält das Publikum mit Einkäufen zurück. Die Steigerung der dänischen Krone kam zu plötzlich, und das dänische Wirtschaftsleben geht schweren Tagen entgegen, bis die Deflationskrisis überwunden ist. Ähnliche Verhältnisse werden in Norwegen in Erscheinung treten, da auch die norwegische Krone sich jetzt stark dem Goldpunkte nähert.

— **Verstaatlichung einer norwegischen Bahn.** Die größte norwegische Privatbahn, „die norwegische Hauptbahn" (Norsk Hovedjernbane), die von Oslo nach Eidsvold (68 km) führt, wird gemäß einstimmigem Storthingsbeschluß vom 4. Februar d. J. mit Wirkung vom 4. März 1926 an als Staatsbahn betrieben. Von den Aktien befanden sich bereits 87 % im Besitz des Staates, so daß die Einlösungssumme nur etwas über 1 Mill. Kronen beträgt. Seit dem 1. Juli 1921 findet bereits ein Gemeinschaftsbetrieb mit

der norwegischen Staatsbahn statt. Der Direktor dieser Privatbahn ist gleichzeitig Distriktschef des Staatsbahnbezirkes Oslo.

Mit der Eröffnung der Linie Oslo-Lilleström-Eidsvold erhielt Norwegen am 1. September 1854 seine erste Eisenbahn, während in Schweden (Örebro-Hult) erst 2 Jahre später, in Dänemark (Kopenhagen-Roskilde) 7 Jahre später die erste Eisenbahn eröffnet wurde. Die Konzession zum Bau wurde 1850 einer englischen Gesellschaft erteilt, nachdem der Plan, die Bahn als Staatsbahn zu bauen, an dem Widerstande des norwegischen Storthings gescheitert war. Die Betriebseinnahmen gestalteten sich von Anfang an günstig und ermunterten auf diese Weise zu weiterem Eisenbahnbau. Bereits das erste Betriebsjahr ergab einen erheblichen Überschuß. Die Linie bildet seit langem ein Glied in den Hauptlinien Oslo-Drontheim wie Oslo-Kongsvinger-Charlottenberg (-Stockholm). Es lag daher ein besonderes Interesse vor, gerade diese Bahn zu verstaatlichen. Einem Staatsbahnnetz von 3333 km stehen jetzt nur noch 423 km Privatbahnen gegenüber.

— **Beschleunigung des schwedischen Güterverkehrs.** Wie die schwedische Staatsbahn mitteilt, werden seit einigen Tagen von Nordschweden beschleunigte Durchgangsgüterzüge nach Värtan (Stockholm) und Gotenburg gefahren. Diese Maßnahme ist als Unterstützung der nordschwedischen Ausfuhrindustrie gedacht. Die Ausfuhrgüter sollen auf diese Weise möglichst schnell einem eisfreien Hafen zugeführt werden. Der Durchgangsgüterzug Ånge-Värtan (Stockholm) erhält lediglich Aufenthalte zur Bedienung der Lokomotive mit Kohlen und Wasser oder für Lokomotivwechsel und verläßt Ånge 11 Uhr vorm., um bereits am nächsten Morgen um 7 Uhr in Värtan einzutreffen. Die 485 km lange Strecke wird also in 20 Stunden zurückgelegt. Der Durchgangsgüterzug Ånge-Gotenburg verläßt Ånge 9 Uhr abends, um nach 35stündiger Fahrt (739 km) Gotenburg zu erreichen. Die Ankunftszeiten in den beiden Häfen sind so gelegt, daß die Züge zur sofortigen Entladung an die Kaianlagen überführt werden können. Die Industrie soll durch diese Einrichtung die genaue Beförderungszeit berechnen können und von allen Unkosten wie Wagenstandgeld und Lagerung befreit werden. Die Voraussetzung für das Verkehren der genannten Züge ist natürlich, daß die Züge genügend ausgelastet sind. Als Mindestbelastung werden 600 t angesehen. Auch muß der Verkehr derart stark sein, daß die gewöhnlichen Züge ebenfalls hinreichenden Verkehr aufweisen (vgl. auch S. 635, Jahrg. 1925 d. Ztg.).

— **Eisenbahnbau in Litauen.** Bei dem Ausbau des litauischen Eisenbahnnetzes ist der leitende Gedanke, den Hafen Memel mit dem Hinterlande zu verbinden. Darum wurde in erster Linie der Bau der Strecke Krottingen-Telschi-Amaljai (120 km) in Angriff genommen. Von Amaljai bis Trischky ist die Bahnlinie fertiggestellt, so daß der Verkehr am 15. November 1925 aufgenommen werden konnte. Die Inbetriebnahme des weiteren Teilstückes Trischky-Telschi steht binnen kurzem zu erwarten. Über den Bau der Strecke Telschi-Krottingen urteilt man im Memellande pessimistisch, da bisher in den diesjährigen Etat der litauischen Regierung keine Mittel für den Bau dieser Strecke eingesetzt sind. Man befürchtet in Memel, daß dadurch der Verkehr aus dem ganz neu aufgeschlossenen Gebiet, in das unter Umständen sogar noch Plungjany fällt, nach Schaulen und damit nach Libau, also Lettland, gezogen wird. Solange also die im Bau befindliche Linie nicht bis Krottingen durchgeführt ist, unterstützt sie geradezu den Hafen Libau zum Schaden Memels. Man ist daher in Kowno vorstellig geworden, um bei der litauischen Regierung eine beschleunigte Durchführung des Baues der Linie bis Krottingen zu erreichen, zumal dieser auch der Förderung des litauischen Wirtschaftslebens diene.

— **Großer Brand in den finnischen Staatsbahnwerkstätten.** Aus Helsingfors wird der D. A. Z. unterm 25. Februar d. J. gemeldet: In der Maschinenwerkstatt der finnischen Staatseisenbahnen in Wiborg brach ein Brand aus, der die gesamten Anlagen in Asche legte. Während der Löscharbeiten explodierte ein Gasometer, wodurch ein Feuerwehrmann lebensgefährlich verletzt wurde. Von den in den Werkstätten befindlichen 4 Lokomotiven konnte nur eine einzige gerettet werden, die übrigen wurden vollkommen zerstört. Der durch das Feuer angerichtete Schaden wird von zuständiger Stelle auf 17 Mill. Fmk. beziffert, außerdem entstehen jedoch erhebliche indirekte Verluste durch den Mangel an Lokomotiven, der eine Folge des Schadenfeuers ist. Etwa 200 Arbeiter wurden arbeitslos, doch soll versucht werden, die zerstörten Anlagen mit größter Beschleunigung wieder neu aufzuführen. Außer den zerstörten Lokomotiven sind vor allem auch die wertvollen Spezialmaschinen der Werkstätten ein Raub der Flammen geworden.

— **Das Passivum des tschechoslowakischen Staatsvoranschlages.** Nach einer in der letzten Zeit abgegebenen Erklärung des jetzigen Finanzministers weist der Staatsvoranschlag für das Jahr 1926 einen Abgang von 300 Millionen tschech. Kronen auf, weil das Eisenbahn- und Postministerium Ausgaben, die den ordentlichen Voranschlag belasten sollen, unter die Investitionsausgaben eingereiht haben. Diese Erklärung hat in der Öffentlichkeit Aufsehen hervorgerufen, zumal unter der früheren Regierung dieser Voranschlag bei der seinerzeitigen parlamentarischen Erledigung als stark aktiv hingestellt worden ist (siehe Nr. 39, S. 1129, Jahrg. 1925 der Ztg.).

— **Unglück beim Tunnelbau in der Tschechoslowakei.** Dieser Tage ereignete sich beim Tunnelbau auf der Strecke Wesely a. d. March-Neustadt an der Waag ein schwerer Unglücksfall. In dem neuen Tunnel, welcher der längste in der Republik werden sollte, explodierte etwa 900 Schritt vom Eingang des Tunnels im Stollenmagazin ein Vorrat von 25 kg Dynamit zur Zeit, da die Arbeiter noch beschäftigt waren. Die Explosion forderte drei Menschenopfer. Unmittelbar nach der Explosion begann der Boden in einer Weite von 50 m von dem Schauplatze des Unglücks zu rutschen. Etwa 120 m der Eisenkonstruktion wurden vernichtet.

— **Die neuen Skoda-Lokomotiven.** Die Skoda-Werke in Pilsen stellen soeben die neuen Schnellzuglokomotiven für die tschechoslowakischen Staatsbahnen fertig. Die Lokomotiven verfügen über eine Reihe von Einrichtungen, die in Europa neu sind. Die Lokomotiven sollen zu den größten und leistungsfähigsten Maschinen des europäischen Festlandes gehören.

— **Steigerung der Prag-Duxer Eisenbahnaktien.** In den letzten Tagen ist eine Steigerung des Kurses der Prag-Duxer Aktien zu verzeichnen gewesen. Wie die „Wirtschaft" in ihrem Börsenberichte hervorhebt, liegt ein besonderer Anlaß zur Erhöhung des Kurses nicht vor. Bekanntlich ist das einzige Aktivum der Prag-Duxer Bahn die Einlösungsrente des Staates, die bis zum Jahre 1962 läuft und sich jährlich um 250 000 Kc vermindert. Das größte Passivum ist eine Bankschuld von rund 7 Mill. Kc, die in eine niedrige verzinsliche Hypothekarschuld umgewandelt werden soll.

— **Die Verstaatlichung der Privatbahnen in Siebenbürgen.** Wie der „Cuvântul" vom 18. Februar meldet, sind die finanziellen Verhandlungen wegen dieser in der Tat bekanntlich schon längst durchgeführten Verstaatlichungen nunmehr teilweise zum Abschluß gelangt, indem mit 17 Eisenbahngesellschaften mit zusammen 1140 km Linienlänge ein Übereinkommen abgeschlossen wurde, nach dem die Entschädigungen in Staatsrentenpapieren erfolgen werden, und zwar auf der Grundlage von 14 Schweizer Franken für 100 Kronen ehem. österreichisch-ungarischer Währung. Die staatlichen Schuldverschreibungen, die als Zahlung dienen, werden mit 5 % verzinst und in 40 Jahren getilgt. Die Verhandlungen wegen der noch restlichen 15 Gesellschaften werden fortgesetzt

— **Rumänisch-bulgarische Verkehrskonferenz.** Am 18. Februar d. J. sind die Vertreter der rumänischen und bulgarischen Staatsbahnen, sowie der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft N. F. R. in Bukarest zusammengekommen, um über die Verbesserung der Personenverkehrsverbindungen zwischen den beiden Ländern zu beraten. Während bisher die Reise von Bukarest nach Sofia fast 24 Stunden dauerte, wird sie in Zukunft in 15 Stunden, und zwar Tagesstunden, zu erledigen sein. Es wurden zwei Zugpaare mit entsprechenden Schiffübersetzungen Giurgin-Rustschuk festgesetzt, und zwar ab Bukarest 8.30 vm. bzw. 1.15 nm., an Sofia 11.40 nm. bzw. 8.50 vm.; ab Sofia 6.30 vm. bzw. 8.20 nm., an Bukarest 9.10 nm. bzw. 3.45 vm. Diese Zugverbindungen werden sofort nach Vollzug des betreffenden Übereinkommens durch die beiden Regierungen eingerichtet werden.

Auf bulgarischen Wunsch wurde auch die Verbesserung der Verbindungen Sofia-Widdin-Kalafat-Krajowa verhandelt, und zwar dahingehend, daß in Krajowa Anschluß von und zu dem Simplon-Orient-Expreß und zu dem Schnellzuge Bukarest-Triest-Venedig-Mailand geschaffen werde. Bulgarien gewinnt dadurch Anschluß nach dem Westen mit Umgehung Südslawiens.

— **Erhöhung der bulgarischen Gütertarife.** Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 werden, wie der Allg. Tarif-Anz. (Wien) mitteilt, die zur Zeit gültigen Frachtsätze für die Beförderung von Gütern und Tieren erhöht, und zwar für Eilgut (Stückgut und Wagenladungen), ferner für Frachtstückgut (Klassen I und II) und für die Allgemeine Klasse (5, 10 und 15 t) um je 25 %, für die Wagenladungsklassen A, B und C um 20 %, für die Wagenladungsklassen D und E um 15 % und für die Wagenladungsklassen F und G um 5 %. Im Tierverkehr werden sämtliche Frachtsätze (Stückgut und Wagenladungen) um 15 % erhöht.

— Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen stellten sich im Januar 1926 wie folgt:

	1926 Fr.	gegen 1925 Fr.
Einnahmen im Personenverkehr	9 327 000	8 981 048
Einnahmen im Gepäck- und Güterverkehr	14 709 000	16 798 370
Verschiedene Einnahmen	1 957 000	1 943 584
Zusammen	25 993 000	27 723 002
Betriebsausgaben	23 769 000	23 819 878
Betriebsüberschuß	2 224 000	3 903 124

— Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten über die Eisenbahnen. In der französischen Kammer sind Ende Januar heftige Angriffe gegen die Eisenbahnen erhoben worden. Anlaß dazu gaben an erster Stelle die kürzlich eingeführten Tariferhöhungen (s. Nr. 8, S. 210 d. Ztg.); man klagte vor allem auch darüber, daß die neuen Tarife geradezu nur wenige Stunden vor dem Inkrafttreten veröffentlicht worden waren und im Personenverkehr die verschiedenen Verkehrsarten sehr ungleichmäßig belasten. Der Minister erläuterte zunächst die wirtschaftliche Lage der französischen Eisenbahnen. Diese hätten die Verpflichtung übernommen, im Jahre 1925 40 Millionen zu sparen; sie seien aber weit darüber hinausgegangen und hätten Ersparnisse im Betrage von 117,6 Mill. erzielt. Er habe Anregungen für weitere Sparmaßnahmen gegeben. Betreffs der Personentarife behauptet der Minister, sie seien in Frankreich niedriger als in den meisten anderen Ländern und die Erhöhung bleibe hinter der allgemeinen Zunahme der Kosten für die Lebenshaltung zurück. Die 1. Klasse werde nicht nur von Inhabern von Freifahrscheinen benutzt. Eingehend verbreitete sich der Minister über den Pariser Vorortverkehr und die Art, wie der mit ihm verbundene Fehlbetrag berechnet ist. Er verglich die Fahrpreise der Eisenbahnen mit denen der anderen Verkehrsmittel, die den Pariser Vorortverkehr bedienen. Wenn man den Verkehr von 1913 dem von heute gegenüberstelle, so müsse man auf den Gedanken kommen, daß die Stadt Paris Verpflichtungen gegenüber den Angestellten und Arbeitern habe, die sie zum Wohnen in den Vororten veranlaßt hat. Der Minister denkt daran, eine Gesellschaft zu gründen, die neben dem Pariser Métro die verschiedenen Verkehrsmittel in den Departements Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne zusammenfassen soll und in der der Minister augenscheinlich der Stadt Paris die Führung und die geldliche Verantwortung zuweisen will. Die Pariser Bahnhöfe seien überlastet und die Betriebsformen der Fernbahnen eigneten sich nicht für den Vorortverkehr.

Die Bezeichnung der Eisenbahngesellschaften als „reich und mächtig" weist der Minister zurück; sie hätten keinen ungebührlichen Einfluß auf die Regierung, wohl aber hingen von ihnen drei Millionen Aktionäre ab. Ihre Fehlbeträge machen die Begebung von Anleihen immer schwieriger. Da ihrer Gemeinschaftskasse keine Überschüsse zufließen, kann sie auch keine an anderer Stelle auftretenden Fehlbeträge decken. Der Staat kann keine weiteren Zuschüsse leisten, und es müssen daher neue Wege gefunden werden, um die 700 Mill. Fehlbeträge des Jahres 1915, zu denen noch 215 Mill. Darlehen hinzukommen, wieder einzubringen. Schon 1921 war man sich darüber einig, daß die Ausgaben und die Einnahmen der französischen Eisenbahnen miteinander im Gleichgewicht stehen müssen und daß die Tarife auf den Selbstkosten aufgebaut sein müssen. Die Gründe der Fehlbeträge sind mannigfaltig; der Minister zählte auf: Rückgang des Verkehrs, Ermäßigungen der Tarife, Erhöhung der Gehälter, Löhne und Ortszulagen, Einführung des Achtstundentags, hohe Kohlen- und Schmiermittelpreise.

— Gelder für die französischen Eisenbahnen. Bei Genehmigung des ersten Jahreszwölftels des französischen Staatshaushalts war die Grenze, bis zu der die französischen Eisenbahnen im Januar Schuldverschreibungen ausgeben dürfen, auf rd. 1,7 Milliarden Franken festgesetzt; zugleich wurde dem Finanzminister die Ermächtigung erteilt, ihrer Gemeinschaftskasse 100 Millionen vorzuschießen. Bei Genehmigung des zweiten Jahreszwölftels ist merkwürdigerweise von der Ausgabe von Schuldverschreibungen durch die Eisenbahngesellschaften nicht die Rede und auch Staatsvorschüsse an ihre Gemeinschaftskasse sind nicht vorgesehen; nur die Staatsbahnen und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen werden ermächtigt, Schuldverschreibungen bis zu einem Betrag auszugeben, der den früher aus der Staatskasse gewährten Vorschüssen gleichkommt. Von 1919 bis 1924 sind keine Schuldverschreibungen zur Deckung des Geldbedarfs der Staatsbahnen ausgegeben worden. Als man im Jahre 1925 diese Art der Geldbeschaffung wieder aufnahm, führte diese Maßnahme zu günstigen Ergebnissen, und man hofft, auf diesem Wege die bisher geleisteten Vorschüsse wieder hereinzubringen. Man will aber mit der Begebung dieser Schuldverschreibungen nicht bis zur Genehmigung des ganzen Jahreshaushalts warten, sondern die günstig erscheinende Lage des Geldmarkts alsbald ausnutzen, und die Regierung läßt sich daher zunächst die ersten Monatsbeträge genehmigen; das ist für den Februar durch ein am 31. Januar veröffentlichtes Gesetz geschehen. Für den Januar und für den Februar ist der Betrag, der für Neubauten aufgewendet werden darf, auf je 19 166 000 Fr. festgesetzt; dazu kommen noch 62,5 Millionen für Erweiterungsbauten.

— Verbesserung des Verkehrs zwischen Frankreich und England. Die französische Nordbahn hat beschlossen, in Dünkirchen einen neuen Hafenbahnhof zu errichten, um einerseits den bereits bestehenden Umschlagverkehr zwischen Schiff und Eisenbahn besser bedienen zu können, andererseits aber — und das ist der Hauptzweck — eine neue Dampferverbindung mit England einzurichten. Das englische Ziel dieser Dampfer soll Tilbury werden, und die London, Midland und Schottische Eisenbahn wird auf englischer Seite, ebenso wie es die Nordbahn auf französischer Seite tun wird, neue Schnellzüge einlegen, um hüben und drüben den Anschluß an die neue Schiffsverbindung zu vermitteln.

— Die Verkehrsabwicklung in Andalusien. Die Handelskammer von Málaga steht z. T. mit der Generaldirektion der Andalusischen Eisenbahngesellschaft in Unterhandlungen, um zu einer befriedigenden Lösung der Transportfrage zu gelangen. Den gegenwärtigen Schwierigkeiten liegt nicht, wie in anderen Fällen, ein Mangel an Wagen, sondern ein Mangel an Lokomotivmaterial zugrunde. Die spanische Industrie hat aber z. Z. neue Maschinen für die Gesellschaft im Bau, die binnen kurzem fertiggestellt sein werden. Nach ihrer Ablieferung hofft man den berechtigten Forderungen der Handelskammer von Málaga nachkommen zu können.

Auch die Personenbeförderung läßt sehr zu wünschen übrig, doch verspricht die Eisenbahngesellschaft auch diesem Übelstande abzuhelfen, sobald die bereits bestellten Lokomotiven in ihren Besitz gelangt sind.

— Beschaffung von Rollmaterial für die spanischen Eisenbahnen. In einer der letzten Ministerratssitzungen wurde beschlossen, die Eisenbahngesellschaften zu verpflichten, von dem Erlös der für den Ankauf von Material bestimmten neuen Ausgabe von Eisenbahn-Obligationen 70 % zur Anschaffung von 9000 Gepäckwagen, 250 Lokomotiven und 300 Güterwagen zu verwenden.

— Direkte Linie Madrid-Valencia. Auf ein Gesuch der Stadt Valencia erwiderte das Ministerium für öffentliche Arbeiten, daß der Bau der Linie Madrid-Valencia auf die schnellste und wirksamste Weise in Angriff genommen werden soll. Es ist bereits der Bau einer Linie genehmigt, die von Baza ausgehen über Albacete-Teruel-Lérida nach Frontera gehen wird. Der Hauptzweck dieser Linie ist, Madrid mit dem Hafen von Valencia auf dem kürzesten Wege zu verbinden.

— Bau einer neuen spanischen Eisenbahn. In wenigen Tagen wird die Strecke Toledo-Vargas, welche die Verbindung der Linie Madrid-Cáceres-Portugal herstellen soll, zur Ausschreibung gelangen.

— Eine eigenartige Sendung auf der Fähre Harwich-Zeebrügge. Ende Januar ist von Harwich nach Zeebrügge ein Sonderdampfer der Fährgesellschaft abgefertigt worden, um den Tierpark eines englischen Zirkus zu einem Gastspiel auf das Festland überzuführen. Die Sendung bestand aus 70 Löwen, die in sechs auf Rädern laufenden Käfigen verladen waren, 23 Pferden, sieben Hunden, einem Pony, einem Esel und einem Bären, und war von 12 Wärtern begleitet. Ein Sonderzug brachte die Tiere von London nach Harwich, wo sie in die zu ihrer Beförderung auf dem Festlande bestimmten Fahrzeuge umgeladen wurden, die zu diesem Zwecke vorher vom Festlande nach England überführt worden waren.

— Selbsttätige Fahrkartendrucker bei der Londoner Untergrundbahn. Um den Verkehr auf der Untergrundhaltestelle Victoria zu beschleunigen, sollen die bestehenden Fahrkartenschalter beseitigt und an ihrer Stelle drei sog. Passimeter eingebaut werden, ähnlich wie sie neuerdings auch bei der Verlängerung der Berliner Nordsüdbahn eingeführt worden sind. Die neuen Passimeter drucken Fahrkarten bis zu einer Zahl von 150 Stück in der Minute. Der Antrieb ist elektrisch. Die Fahrkartenstreifen werden als Rollen für je 4000 Fahrkarten in die Vorrichtung eingelegt.

— Eigenartiger Unfall. Als an der Haltestelle Farringdon Street der Londoner Metropolitain-Eisenbahn kürzlich zwei Telegraphenarbeiter der Postverwaltung an einer Telegraphenstange arbeiteten, gab diese plötzlich nach, und beide Arbeit

stürzten auf die Gleise. Einer von ihnen kam auf die Stromschiene zu liegen und erhielt den Tod durch einen elektrischen Schlag, während der andere bald danach starb. Die Telegraphenstange verursachte Kurzschluß, was zur Folge hatte, daß eine kurze Betriebsstörung eintrat.

— **Beschleunigter Fahrstuhlverkehr der Londoner Untergrundbahnen.** Bei den Londoner Untergrundbahnen bilden bekanntlich die festen Treppen nur einen Notausgang aus den Haltestellen. Die verkehrsreichsten von ihnen sind durch Rolltreppen zugänglich, die häufig drei Läufe nebeneinander haben; die beiden äußeren laufen dauernd in gleicher Richtung, während der mittlere, je nach dem, ob der Verkehr der ankommenden oder der abfahrenden Fahrgäste überwiegt, in den verschiedenen Tagesstunden aufwärts oder abwärts gesteuert wird. Auch Aufzüge vermitteln den Verkehr zwischen Untergrundhaltestelle und Erdoberfläche, doch genügt deren Leistungsfähigkeit häufig nicht den Ansprüchen des Verkehrs. Um sie zu erhöhen, hat man neuerdings zu dem Mittel gegriffen, die Fahrgeschwindigkeit dieser Aufzüge zu erhöhen. Sie ist versuchsweise auf der Haltestelle Leicester Square von 55 m auf 88,5 m in der Minute gesteigert worden, und die dabei angestellten Messungen haben ergeben, daß mit der Steigerung der Fahrgeschwindigkeit eine Zeitersparnis von 11 Sekunden bei jeder Fahrt zu erreichen ist. Der Aufzug macht infolgedessen eine größere Anzahl Fahrten und kann mehr Personen befördern. Infolge der günstigen Erfahrungen, die beim Probebetrieb gemacht worden sind, sollen auch die übrigen Aufzüge auf der Haltestelle Leicester Square für die erhöhte Fahrgeschwindigkeit eingerichtet werden. Die gleiche Absicht besteht für die vier Aufzüge der Haltestelle Holborn der Piccadilly-Strecke, wo ein Höhenunterschied von 38,5 m zu überwinden ist. Holborn ist übrigens noch nicht die am tiefsten gelegene Untergrundhaltestelle. Sie wird in dieser Beziehung noch von Hampstead übertroffen, wo der Tunnel 55 m unter der Erdoberfläche liegt. Die durchschnittliche Tiefe beträgt etwa 18 m, in Finsbury Park kommt aber die Untergrundbahn der Erdoberfläche bis auf 5 m nahe.

Fremde Erdteile.

— **Die Lage der Südafrikanischen Eisenbahnen.** Der Verkehr auf den Südafrikanischen Eisenbahnen und in den gemeinsam mit ihnen verwalteten Häfen hat sich in der letzten Zeit sehr günstig entwickelt. Die Einnahmen haben den Voranschlag weit überschritten. Die Fehlbeträge der letzten Jahre, in denen der Verkehr unter den Folgen des Krieges gelitten hatte, sind seit dem 31. März v. J. getilgt, und wenn nicht die Betriebsausgaben in noch stärkerem Maße als die Einnahmen gewachsen wären, hätten die Tarife, die noch 33 % über den Vorkriegssätzen stehen, ermäßigt und damit eine mit Nachdruck erhobene Forderung erfüllt werden können. Die Steigerung der Ausgaben ist im wesentlichen auf die Politik zurückzuführen, die in bezug auf die zunehmende Einstellung weißer und die Zurückdrängung farbiger Arbeiter verfolgt wird. Erstere beziehen natürlich erheblich höhere Löhne als letztere. Die öffentliche Meinung verlangt aber die Bevorzugung der Weißen. Die Verfassung legt der Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung auf, die Eisenbahnen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu betreiben und damit läßt es sich schwer vereinigen, billige Arbeitskräfte durch teure zu ersetzen. Es wird geltend gemacht, daß nicht die Eisenbahn die auf diese Art erhöhten Kosten tragen sollte, sondern daß diese aus allgemeinen Staatsmitteln gedeckt, also durch Steuern aufgebracht werden müßten, daß also die Eisenbahnen aus diesen Staatseinkünften unterstützt werden sollten, wenn man mit ihnen nicht allein dem Verkehr und damit der Wirtschaft dienen, sondern auch politische Ziele verfolgen will. Der Generaldirektor der Südafrikanischen Eisenbahnen, der in England für einen hervorragenden Fachmann des Eisenbahnwesens gilt, hat schon darauf hingewiesen, daß eine Arbeiterpolitik, die in zu weitgehendem Maße farbige Arbeiter durch weiße ersetzen will, zu verderblichen Ergebnissen führen muß. — Für das laufende Betriebsjahr, das am 31. März zu Ende geht, wird ein Überschuß von 200 000 £ erwartet, was bei einem Umsatz von 26 Millionen nicht gerade viel ist.

— **Die amerikanischen Eisenbahnen und das Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten.** Eine reizvolle Schilderung des Einflusses der Eisenbahnen auf das Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten und die Politik, die die Eisenbahnen gegenüber ihnen verfolgen, bringt eine wirtschaftliche Beilage der „Times" aus der Feder eines amerikanischen Berichterstatters. Der Anteil der Eisenbahnen an dem Aufblühen des geschäftlichen Lebens ist danach nicht geringer als der der Fabrikanten und der Arbeiter. Früher versagten die Eisenbahnen bei plötzlicher Zunahme des Verkehrs infolge ihrer ungenügenden Ausrüstung, und früher oder später wurde die Entwicklung der Wirtschaftsmaschinerie durch Verkehrsstockungen behindert. Im vergangenen Jahr verliefen die Dinge aber ganz anders. Schon 1923 hatten sich die Eisenbahnen entschlossen, den Schaden, der ihnen durch die Eisenbahnpolitik der Regierung im Kriege zugefügt worden war, nicht auf dem üblichen Wege durch Ausgabe von Aktien wieder gut zu machen, sondern zu diesem Zwecke hunderte von Millionen auf Schuldverschreibungen aufzunehmen. Die öffentliche Meinung verlangte Verstaatlichung und Staatsbetrieb der Eisenbahnen; die Eisenbahnen kamen demgegenüber zu dem Entschluß, zu beweisen, daß der Privatbetrieb mehr leisten kann. Es war aus politischen Gründen nötig, dabei jede Tariferhöhung zu vermeiden; andrerseits mußten die Leistungen erhöht werden, ohne dabei aber die bereits geleerten Kassen der Eisenbahnen in Anspruch zu nehmen. Nur durch Sparsamkeit und Ausnutzung aller Möglichkeiten konnte man hoffen, das Ziel zu erreichen. Die Eisenbahnen trieben eine Politik der Verzweiflung. Sie vertaten das geborgte Geld mit vollen Händen zu dem Zwecke, Fahrzeuge zu kaufen und ihre Bahnhofsanlagen zu erweitern. Schon 1924 ernteten sie die Früchte dieses Vorgehens. Dadurch, daß sie den Verkehr schnell und ausreichend bedienten, wurde die Gefahr der Verstaatlichung beseitigt. 1925 bewältigten die Eisenbahnen einen noch stärkeren Verkehr; er war sogar stärker als je zuvor, aber es kamen bei der Erledigung keine Störungen vor. Die Vorteile, die Handel und Verkehr von diesen Leistungen gehabt haben, können gar nicht überschätzt werden. Die Güter wurden in dem Maße verteilt, wie sie erzeugt wurden; die Rohstoffe rollten den Fabriken regelmäßig zu, die Fertigerzeugnisse wurden ebenso regelmäßig abgefördert. Die Notwendigkeit, große Lager zu halten, die in früheren Jahren bestanden hatte, war beseitigt, und alle Lieferungen wickelten sich glatt ab. Dadurch in erster Stelle wurde es möglich, daß zum ersten Male die Geschäfte in einer Zeit des wirtschaftlichen Aufstiegs ihre Güter und Waren schnell und erfolgreich umsetzen konnten und daß die Stauungen vermieden wurden, die sonst in ähnlichen Zeiten Anlaß zu wilden und gewagten Geschäften und zu Preistreibereien bei den Gegenständen des täglichen Bedarfs geben.

— **Eisenbahn und Kraftwagen.** Im allgemeinen klagen die Eisenbahnen heutzutage über den Wettbewerb, den ihnen der Kraftwagen bereitet, und den Verlust an Verkehr, den er von ihnen ablenkt. Auf einer Versammlung des Verbandes der Straßenbauer in Chicago haben die Leiter zweier amerikanischer Eisenbahngesellschaften den entgegengesetzten Standpunkt eingenommen. Sie sehen den Kraftwagen als den Helfer der Eisenbahn an. Die Straße ist, namentlich in entwickelungsfähigen Ländern, nach ihrer Ansicht eine Ergänzung der Eisenbahn, indem sie die abseits der Eisenbahn gelegenen Ortschaften an diese anschließt. Infolgedessen führt der Kraftwagen der Eisenbahn Verkehr zu. Wenn er auch im Nahverkehr der Eisenbahn Abbruch tut, so bleibt ihr doch der Fern- und der Massenverkehr, und da der Kraftwagen auf seinen kurzen Fahrten anregend wirkt, so fördert er auch das Reisen auf weite Entfernungen, für die allein die Eisenbahn in Frage kommt. Wenn die Eisenbahn den Stückgutverkehr auf nahe Entfernungen an den Kraftwagen abgeben muß, so ist das nur vorteilhaft für sie, denn dieser Verkehr kostet Geld und bringt wenig ein. Außerdem führt der Straßenbau, der Hand in Hand mit dem Kraftwagenverkehr geht, den Eisenbahnen Verkehr zu, indem diese die Maschinen und Geräte und die Baustoffe für den Straßenbau zu befördern haben. Endlich trägt der Kraftwagen insofern zum Eisenbahnverkehr bei, als er Anlaß zum Versand von Ersatzteilen, Zubehör, Betriebstoffen u. dgl. gibt. Bei der Illinois Central-Eisenbahn bringt dieser Verkehr z. B. ein Achtel der Gesamteinnahmen auf. Andererseits wurde zugegeben, daß zuweilen einander widerstreitende Interessen auf beiden Seiten in Frage kommen; Eisenbahn und Kraftwagen sollten aber zusammen arbeiten als einander im Wettbewerb befehden.

— **Der Außenverkehr von Bolivien.** Seit Eröffnung des Betriebes auf der Eisenbahn Villazon-Atocha auf der ganzen Länge (s. a. Nr. 49, S. 1392, Jahrg. 1925 d. Ztg.) besitzt Bolivien, das Land ohne eigene Küste, Eisenbahnverbindung nach dem Stillen sowohl wie nach dem Atlantischen Ozean. Namentlich von Argentinien her ist man eifrig bemüht, die durch die neue Eisenbahn gegebenen Verkehrsmöglichkeiten auszunutzen (s. Nr. 51, S. 1443, Jahrg. 1925 d. Ztg.), und infolgedessen besorgt, daß Chile Argentinien den Rang ablaufen könnte. Die Regierung von Bolivien ist sich nämlich noch nicht klar darüber, wie sie endgültig über die Eisenbahn Villazon-Atocha verfügen soll, nachdem diese endlich zustande gekommen ist, und erwägt nach einem Gerücht, ihren Betrieb der Bolivischen Eisenbahngesellschaft zu übertragen. Das würde aber gleichbedeutend mit einer Überantwortung der Eisenbahn an die Autofagasta- und Bolivia-Eisenbahn sein, und dieser liegt natürlich nichts daran, den Verkehr in der Richtung nach Argentinien zu entwickeln;

sie würde vielmehr alles daran setzen, den von Bolivien ausgehenden Verkehr nach der Küste des Stillen Ozeans zu lenken. Andererseits ist Argentinien in der Lage, Bolivien mit manchem zu versorgen, was bisher aus Chile bezogen wurde, z. B. Heu. Mehl, Maschinen u. dgl., und als Gegenleistung wird man sich von dieser Seite bemühen, die Erzausfuhr Boliviens nach den argentinischen Häfen zu leiten. Eine der führenden Zeitungen von Bolivien hat bei der Regierung angefragt, welche Absichten sie in bezug auf den Betrieb der Eisenbahn La Quiaca-Atocha, dem Schlußstück der Verbindung zwischen Argentinien und dem Titicacasee über Villazon habe, und darauf die Antwort erhalten, daß eine Ausschreibung veranstaltet werden solle und daß die Regierung bemüht sein werde, den Betrieb einer argentinischen Eisenbahngesellschaft zu überlassen.

Wasserverkehr.

— **Maßnahme des Reichsverkehrsministeriums zur Belebung der Wirtschaft.** Zur Milderung der wirtschaftlichen Notlage der Bau- sowie der Schiffbau- und Eisenindustrie und zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit hat auf Antrag des Reichsverkehrsministers der Reichshaushaltsausschuß des Reichstages unter Zustimmung der vereinigten Reichsratsausschüsse dem Reichsverkehrsministerium die Ermächtigung erteilt, eine Reihe im Haushaltsentwurf für 1926 vorgesehener neuer Bauausführungen im Vorgriff auf die Haushaltsmittel für 1926 sofort in Angriff zu nehmen.

— **Verbesserung der Elbeschiffahrt in Nordböhmen.** Zwecks Beendigung der Regulierung der Moldau und der Elbe in der Strecke von Prag bis Aussig wurde Ende 1922 der Bau einer Staustufe bei Schreckenstein begonnen, die aus einem Wehr, zwei Schiffschleusen und einer Hydrozentrale besteht. Alle drei Anlagen liegen unterhalb der berühmten gleichnamigen Burgruine. Die größere der beiden nebeneinander gelegenen Schiffschleusen hat einen Durchmesser von 24 und eine Nutzlänge von 170 m. Die kleinere Schleuse ist 13 m breit und der Länge nach in zwei große Becken eingeteilt, von denen jedes 85 m lang ist. Das Wehr selbst besteht aus vier Öffnungen von je 24 m Lichtweite. Im Falle des Hochwassers kann das Wasser auch durch die große Schleuse gelassen werden, welche dieselbe Lichtweite besitzt wie die Wehröffnungen. Für das Wehr wurde die Stoney-Konstruktion gewählt. Das Elektrizitätswerk wird am linken Ufer der Elbe erbaut und eine Leistungsfähigkeit von über 22 000 PS haben. Die durchschnittliche Jahreserzeugung an elektrischer Kraft wird 86 Mill. Kilowattstunden betragen.

Nach Fertigstellung der Schiffschleusen wird die Schiffahrt unverzüglich in diese verlegt werden, so daß die Durchfahrt schon während des Baues der Hydrozentrale und des Wehres durch die neuen Schleusen erfolgen wird. Vor dem Becken der Hydrozentrale wird am linken Ufer ein Umladeplatz in der Länge von ungefähr 500 m geplant, welcher mittels einer Schleppbahn entweder mit der Staatsbahn oder mit dem Umladeplatz der ehemaligen Aussig-Teplitzer Eisenbahn verbunden werden wird. An ihm können die Elbschiffe, welche aus der unteren Flußstrecke bei niedrigem Wasserstande in der kanalisierten Strecke ankommen, nachgeladen oder umgekehrt die in entgegengesetzter Richtung fahrenden Schiffe bei niedrigen Wasserständen teilweise gelöscht werden.

— **Kaiser-Wilhelm-Kanal und Suezkanal im Jahre 1925.** Den Kieler Kanal benutzten im Jahre 1925 42 288 Schiffe mit 14 694 000 N.-R.-T., den Suezkanal 5337 Schiffe mit 26 761 935 Netto-Register-Tonnen.

— **Personenverkehr der Vlissinger Linie im Jahre 1925.** Die täglich einmal verkehrenden Schiffe der Gesellschaft „Zeeland" haben im Jahre 1925 insgesamt 64 713 Reisende befördert gegen 65 631 im Jahre 1924 und 38 764 Personen im Jahre 1923. Im Jahre 1913, als die Schiffe noch zweimal täglich verkehrten, waren insgesamt 169 334 Reisende befördert worden.

— **Polnische Kohlenausfuhr über Danzig im Januar 1926.** Die Verbesserungen im Danziger Hafen seit Juli vorigen Jahres und die Bemühungen der maßgebenden polnischen Stellen um Förderung des Absatzes polnischer Kohle haben eine ständige Aufwärtsbewegung der Umschlagszahlen zur Folge gehabt. Gegen alle Erwartungen hat der Monat Januar ein Umschlagsergebnis von 145 619 t gebracht und damit den Dezemberumschlag übertroffen. Viel beigetragen hat hierzu die milde Witterung und die etwas billiger gewordene Fracht (z. B. für Kohle nach Schweden 7—7,6 sh für die Tonne), die dadurch entstanden ist, daß sich in Danzig infolge der Schließung der nordischen Häfen während der Winterzeit ein Überangebot von Frachtraum bemerkbar gemacht hat. Auch sind die Kohlenzufuhren nach Weihnachten wieder regelmäßiger geworden, so daß die Umschlagseinrichtungen im Danziger Hafen voll ausgenutzt werden konnten. Bis zu welcher Höhe der Leistungsfähigkeit die Umschlageinrichtungen im Danziger Hafen benutzt werden können, zeigt der Umstand, daß z. B. am 22. Januar 1926 = 8849 t Kohle umgeschlagen wurden. Da die Zufuhr mit diesen Umschlagsleistungen nicht Schritt halten kann, ist offenbar auch die polnische Regierung bestrebt, die Organisation der Kohlenzufuhr nach Danzig zu verbessern. Im Januar sind neben 7280 Wagen Kohle 5246 Wagen Holz, 1052 Wagen Zucker, 3161 Wagen Getreide und 761 Wagen Naphtha in Danzig angekommen.

Die im Januar ausgeführten Kohlenmengen sind in der Hauptsache nach Schweden verschifft worden; nur ein geringer Teil ist nach Dänemark gegangen. Über Gdingen ist nur ein Bruchteil verladen worden (etwa 5 %), da die dortigen Einrichtungen einen größeren Umschlag vorläufig nicht zulassen.

— **Verbesserungen des italienischen Schiffsverkehrs aus der Adria.** Der von der Adria ausgehende Schiffsverkehr hat mit Beginn des laufenden Jahres eine neuerliche Verdichtung erfahren, an der hauptsächlich die großen Reedereien Anteil haben. So hat die Cosulich-Linie die Baumwollinie nach den Häfen des Golfes von Mexiko derart geregelt, daß alle 14 Tage Abfahrten von Triest an bestimmten Tagen gesichert sind. In die Süd-Amerika-Linie wurde der Hafen von Montevideo einbezogen. — Vom Triester Lloyd wurden neben den subventionierten Indien- und Chinalinien freie Parallellinien geschaffen. Die Fahrtdauer der Frachtdampfer von Triest nach Kalkutta beträgt zur Zeit 51, jene nach Madras 48 Tage. Zur Hebung des Verkehrs wurden außerdem zeitlich begrenzte Schiffsraten-Begünstigungen von Triest ab nach ozeanischen Häfen für gewisse Güter eingeführt.

Kraftwagenverkehr.

— **Erschließung der Bayrischen Alpen durch den Kraftpostverkehr.** Im kommenden Sommer sollen die Bayrischen Alpen in noch größerem Umfang als bisher durch Kraftpostlinien zugänglich gemacht werden. Wie der „B. B.-Ztg." aus München gemeldet wird, ist als neue interessante Strecke eine Linie vorgesehen, die von Kochel aus über Tegern- und Schliersee, Reit im Winkel nach Berchtesgaden führt, also die bayerischen Berge in West-Ost-Richtung durchquert. — Von internationalen Linien wird die von München nach St. Moritz über Garmisch-Landeck-Schuls-Tarasp die bedeutendste sein. Der von bayerischer Seite gemachte Vorschlag, die Kraftposten durchgehend verkehren zu lassen, ist für diesen Sommer von Österreich und der Schweiz nicht angenommen worden. Daher ist einstweilen an den Grenzen noch Wagenwechsel notwendig.

— **Autostraßennetz in der Rheinprovinz.** Der Rheinische Provinzialverband hat für das kommende Jahrzehnt ein Bauprogramm zur Anlage von etwa 2000 Kraftwagenstraßen aufgestellt. Bisherige Kreis- und Gemeindestraßen werden zu diesem Zweck vom Provinzialverband übernommen und dem neuzeitlichen Großverkehr angepaßt werden. Daneben soll ein Netz von völlig neuen großen Durchgangs- und Umgehungsstraßen geschaffen werden.

Ausstellungen und Messen.

— **Frankfurter Messe.** Am 20. Februar 1926 fand in Würzburg die Besprechung der Reichsbahndirektionen mit dem Messeamt Frankfurt (Main) über den Messesonderzugverkehr für die Frankfurter Frühjahrsmesse statt. Das Messeamt Frankfurt (Main) hat wieder eine Anzahl Gesellschaftssonderzüge sowohl nach als von Frankfurt (Main) bestellt, die es finanziell garantiert. Der bedrängten Wirtschaftslage entsprechend, ist diesmal auch die 4. Wagenklasse für verschiedene Gesellschaftssonderzüge vorgesehen.

Die Frankfurter Frühjahrsmesse beginnt am 2. April 1926 mit der Automesse, die bis zum 14. April 1926 währt. Am 10. April 1926 beginnt die Technische und am 11. April 1926 die Allgemeine Mustermesse, die beide mit der Automesse, also am 14. April 1926 schließen.

— **Große Architektur-Ausstellung in Karlsruhe.** Anläßlich des 100. Todestages des Baukünstlers Weinbrenner, der das einheitlich schöne Stadtbild des alten Karlsruhe geschaffen hat, veranstaltet der Bund Deutscher Architekten in der badischen Landeshauptstadt eine Architektur-Ausstellung, die am 7. März beginnt und auf die Dauer eines Monats bemessen ist. Neben der reinen Baukunst wird die Architekturplastik des ganzen badischen Landes auf der Ausstellung vertreten sein.

— **Fahrpreisermäßigung für die Wiener Frühjahrsmesse.** Den Teilnehmern der vom 7. bis 13. März stattfindenden 10. Wiener Internationalen Messe wird auf den Österreichischen Bunde

und Privatbahnen die Vergünstigung gewährt, mit Personenzug-Fahrscheinen die entsprechende Wagenklasse der Schnell- oder D-Züge (ausgenommen Luxuszüge) ohne den tarifmäßigen Zuschlag benutzen zu dürfen. Voraussetzung ist die Lösung eines Messeausweises, der gleichzeitig zum freien Eintritt in alle Messehäuser berechtigt. Der Preis beträgt 3 RM. Das Einreisevisum ist für Reichsdeutsche nicht erforderlich, es genügt ein gültiger Reisepaß ohne Sichtvermerk zum Überschreiten der Grenze. Bestellungen auf Messeausweise sind an das MER-Büro in Berlin, Potsdamer Bahnhof, unter Hinzufügung von 3 M. für den Ausweis und 1 M. für Porto und Gebühren zu richten. Messebesucher, die erst in Wien einen Messeausweis lösen, haben keinen Anspruch auf eine Fahrpreisermäßigung.

— **Internationale Ausstellung für Flußschiffahrt und Wasserkraftausnützung in Basel.** Die vom 1. Juli bis 15. September 1926 in Basel zu veranstaltende internationale Ausstellung für Flußschiffahrt und Wasserkraftnutzung wird nach dem heutigen Stande der Anmeldung eine Unternehmung großen Stils sein. Die von der Schweizer Regierung an europäische und überseeische Staaten gerichtete Einladung wurde mit großem Interesse entgegengenommen, und bisher haben sich bereits 15 Staaten, und zwar Deutschland, Belgien, Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Kanada, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, die Tschechoslowakei und die Vereinigten Staaten von Amerika, zur Ausstellung gemeldet. Acht von den größten dieser Staaten werden durch besondere staatliche Ausstellungen vertreten sein und haben die Teilnahme bereits amtlich angemeldet. Amerika wird sowohl durch eine amtliche als auch durch eine Ausstellung der privaten Unternehmer vertreten sein. Die internationale Bedeutung der Ausstellung ist auch aus der Teilnahme der Verkehrs- und Transitkommission des Völkerbundes und des internationalen Arbeitsamtes ersichtlich. Während der Dauer der Ausstellung wird in Basel eine Anzahl von internationalen Kongressen veranstaltet werden, bei denen hervorragende Persönlichkeiten der internationalen Industrie, der Wissenschaft, der Technik und des Finanzwesens vertreten sein werden. Es wird u. a. über das Programm der ersten außerordentlichen Sitzung der Weltverkehrskonferenz beraten werden, welche ebenfalls in Basel in der Zeit vom 31. August bis 12. September d. J. abgehalten werden soll.

Rechtspflege.

— **Ein auf Grund des § 6 des Artikels 3 der Personalabbau-Verordnung vom 27. Oktober 1923 in den einstweiligen Ruhestand versetzter Beamter hat keinen Rechtsanspruch auf Versetzung in den dauernden Ruhestand bei einem gegen ihn schwebenden Dienststrafverfahren.** Ein Lokomotivführer hatte infolge Alkoholgenusses die für ihn bestimmten Signale nicht beachtet und dadurch einen Betriebsunfall herbeigeführt, weswegen gegen ihn das Disziplinarverfahren eingeleitet worden war. In den Verhandlungen vor der Reichsdisziplinarkammer bestritt der Verteidiger des Angeschuldigten die Zulässigkeit seiner dienstlichen Bestrafung, da die durch Erlaß vom 11. März 1925 verfügte Einleitung des Dienststrafverfahrens damals nicht mehr statthaft gewesen sei, weil der Angeschuldigte am 5. Oktober 1924 mit Rücksicht auf seine im Wege des Personalabbaus verfügte Versetzung in den einstweiligen Ruhestand seine Pensionierung beantragt habe und diesem Antrage nach Artikel 3, § 6 der Personalabbau-Verordnung alsbald habe entsprochen werden müssen. Die Reichsdisziplinarkammer entzog sich einer Entscheidung über die Frage, ob die Personalabbau-Verordnung der Behörde die Pflicht auferlegt, Anträgen auf Versetzung in den dauernden Ruhestand stattzugeben durch die Feststellung, daß dem Pensionierungsantrag noch nicht stattgegeben sei, er sich daher noch nicht im dauernden, sondern erst im einstweiligen Ruhestand befinde, daher auch das Disziplinarverfahren formal gegen ihn zulässig sei.

Der Reichsdisziplinarhof in Leipzig hat indes in der Berufungsinstanz im Urteil vom 14. Dezember 1925 eine klare Entscheidung getroffen: Für die im RBG. vorgesehenen Fälle der freiwilligen Pensionierung ist im § 54 „die Bestimmung darüber, ob und zu welchem Zeitpunkte dem Antrage stattzugeben ist", der Behörde vorbehalten. Demgemäß ist im Schrifttum anerkannt, daß die Behörde für die Bestimmung dieses Zeitpunktes nicht an die Anträge des Beamten gebunden ist, sie vielmehr unter Berücksichtigung der dienstlichen Interessen vorzunehmen hat (s. Brand Bem. 3 zu § 54) und daß namentlich behufs Durchführung eines anhängigen oder auch erst einzuleitenden Dienststrafverfahrens der Zeitpunkt der Pensionierung hinausgeschoben werden darf (s. Schulze 2b zu § 54). Der Reichsdisziplinarhof hat in seinem Urteil vom 8. Oktober 1923 i. S. Marburg, F. 26/1923, sogar die Zurückziehung der dem Beamten bereits zugestellten Pensionierungsverfügung behufs Einleitung eines Disziplinarverfahrens bis zum Inkrafttreten der Pensionierung für zulässig erklärt. Die neue Pensionierungsvorschrift in dem erwähnten § der PAVO. ist allerdings schärfer gesetzt als die auf die Pensionierung wegen Krankheit oder Alters bezüglichen §§ 34 und 34a RBG. Ihr Wortlaut schließt aber die Anwendung des eben angeführten § 54 nicht aus; auch ist nicht abzusehen, weshalb der Behörde dem Pensionierungsgesuche des abgebauten Beamten gegenüber ein Recht nicht zustehen sollte, das ihr gegenüber dem Pensionierungsgesuche des die Altersgrenze überschreitenden eingeräumt ist. Eine Verletzung eines wohlerworbenen Rechtes des Beamten kommt in dem einen Falle so wenig wie in dem anderen in Betracht, denn ein Recht auf Ruhegehalt steht dem Beamten bei Eintritt der gesetzlichen Voraussetzungen der Versetzung in den Ruhestand allgemein nur dann zu, wenn er nicht durch sein Verhalten Grund zur disziplinaren Ausscheidung aus dem Dienste gegeben hat; es kann, falls ein solcher Grund besteht, nicht dadurch, daß der Beamte mit seinem Pensionierungsgesuche dem disziplinaren Eingreifen der Behörde zuvorkommt, den Folgen des Dienstvergehens entzogen werden. Die dargelegte Rechtslage der Reichsbeamten ist auch trotz des Übergangs der Reichsbahn in den Betrieb der Reichsbahn-Gesellschaft nach § 20 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. II. S. 272) unverändert für den Angeschuldigten maßgebend geblieben, weil er zur Zeit dieses Übergangs bereits in den einstweiligen Ruhestand versetzt war (vgl. Urteil des RDH. vom 16. November 1925, F. 160/25, i. S. Jungwirth).

Die Entscheidung beansprucht um so größeres Interesse, als der Kommentar Roser zur Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der Anmerkung 5, Absatz 3 zu § 19 B die Stellung einnimmt, daß in Fällen der vorliegenden Art sich der im einstweiligen Ruhestand befindliche Beamte dem förmlichen Dienststrafverfahren mit seinen Auswirkungen dadurch entziehen könne, daß er diesen Einspruch geltend mache und Versetzung in den dauernden Ruhestand verlange. Es erscheint nicht tragbar, daß der Staat ein schweres Dienstvergehen ungeahndet lassen müsse und sich der pflichtvergessene Beamte einer disziplinaren Ahndung entziehen könne. Dieser Grundsatz ist durch das vorstehende Urteil wieder zur Geltung gekommen.

Dr. Calmberg.

— **Sind die vor dem Übergang des Betriebsrechts auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRBG) in den einstweiligen Ruhestand versetzten Beamten Reichbahnbeamte geworden oder Reichbeamte geblieben?** Die Antwort ergibt sich aus § 20 Abs. 1 des Reichsbahngesetzes und § 1 Abs. 2a der Personalordnung der DRBG. Ausschlaggebend sind die Worte des angezogenen § 20 „im Dienste stehend": nur die Reichsbeamten des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" sind Reichsbahnbeamte geworden, die zur Zeit des Übergangs des Betriebsrechts im aktiven Beamtenverhältnis gestanden haben[1]). Danach ist es ohne weiteres klar, daß der in den dauernden Ruhestand versetzte Beamte Reichsbeamter geblieben ist. Aber auch der einstweilige Ruheständler ist, weil von Dienstgeschäften befreit, nicht als „im Dienste stehend" anzusehen[2]).

Diese Auffassung vertritt der Reichsdisziplinarhof in einer neuen Entscheidung vom 16. November 1925 — F. 160/25 — in der er übrigens von seiner in einer früheren Entscheidung vom 30. Juni 1925[3]) vertretenen Ansicht abgeht. Die Gründe der neuen Entscheidung lauten im Auszug[4]):

„Nach § 20 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. II, S. 272) sind bei Übergang des Betriebsrechts auf die Reichsbahn-Gesellschaft nur ‚die im Dienste stehenden Beamten' übergegangen (Abs. 1), nur diese hat die Gesellschaft übernommen (Abs. 3). Die übrigen Beamten, also die auf Ruhegehalt oder Wartegeld stehenden, traten nicht über, verblieben demnach in ihrer bisherigen Stellung und unter der bisherigen Zuständigkeit; ihre höchste Reichsbehörde ist mithin der Reichsverkehrsminister geblieben. Im vorliegenden Falle handelt es sich um einen Beamten, der längst vor dem Übergang des Betriebsrechts auf die Reichsbahn-Gesellschaft in den einstweiligen Ruhestand versetzt worden ist. Er ist nicht auf diese übergegangen, mithin dem Reichsverkehrsminister unterstellt geblieben. Der in Ansehung seiner von diesem Minister erlassene Verweisungsbeschluß ist demnach rechtswirksam ergangen und dem Disziplinarerkenntnis mit Recht zugrunde gelegt worden, während der von der Reichsbahndirektion erlassene Verweisungsbeschluß als nicht von zuständiger Stelle ergangen und unwirksam anzusehen ist.

Diese auch der Auffassung der beteiligten Reichsbehörden entsprechende Beurteilung der Rechtslage steht allerdings mit der am 30. Juni 1925 ergangenen Entscheidung des Reichs-

[1]) Siehe Roser, Perso 1924, Anm. 2, S. 25/26.
[2]) Roser, Perso S. 26.
[3]) In Sachen Klohn, Aktenz. F. 85/25.
[4]) Vom 16. November 1925 in Sachen Jungwirth, Aktenz. F. 160/25.

disziplinarhofs — F. 85/25 — nicht im Einklang; damals ist in einem gleichliegenden Falle angenommen worden, auch die auf Wartegeld gesetzten Beamten seien beim Übergang des Betriebsrechts auf die Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahnbeamte geworden. Dieser Ansicht ist jedoch nicht beizutreten; ihr widerspricht nach der Ansicht des erkennenden Gerichtshofes die Fassung des Gesetzes, sein Sinn und die für seine Auslegung beachtliche ständige, von den beteiligten Reichsstellen bei und nach Erlaß des Gesetzes gehandhabte Geschäftsgebarung und Dienstauffassung. Ist aber hiernach jener damals ausgesprochenen Ansicht nicht beizutreten, so entfallen auch die übrigen einschlägigen Erwägungen des damaligen Erkenntnisses, insbesondere kann es angesichts der vorliegenden gesetzlichen Sonderregelung nicht als hier entscheidend angesehen werden, daß gemeinhin in disziplinarer Hinsicht die in den einstweiligen Ruhestand versetzten Beamten den im Dienste befindlichen gleichstehen.

Von der damaligen Entscheidung ist mithin, wie geschehen, abzugehen." Dr. C.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 229 u. 232).

— **Das selbsttätige Kuppeln von Eisenbahnfahrzeugen.** Von Dr.-Ing. Paul Paap, Regierungsbaumeister a. D., Berlin. Verkehrstechnische Bücherei, Bd. 2. Verlag Volger. Leipzig, 1925. Preis 10 RM.

In der vorliegenden Abhandlung, die von der Hochschule Hannover als Doktordissertation angenommen wurde, wird die Frage des selbsttätigen Kuppelns von Eisenbahnwagen eingehend erörtert.

Der erste Abschnitt behandelt die soziale und wirtschaftliche Bedeutung der Frage. Schaulinien geben ein Bild von den Unfällen beim Kuppeln auf den deutschen Eisenbahnen und von der Verminderung der Unfälle in den Vereinigten Staaten von Amerika nach Einführung der selbsttätigen Kupplung.

Der zweite Abschnitt bringt einen geschichtlichen Rückblick und eine kurze Beschreibung der bekannten Bauarten. Zunächst ist kurz auf die nichtselbsttätigen Kupplungen, Ketten-, Schrauben- und Seitenkupplungen eingegangen, alsdann sind aus der sehr großen Zahl der verschiedenen Bauarten der selbsttätigen Kupplungen die wichtigsten behandelt, z. B. Tomlinson, Janney, Westinghouse, Willison, Boirault, Fischer, Scharfenberg u. a. m. Zahlreiche Hinweise auf die verschiedenen Veröffentlichungen sind für den sich mit der Kupplungsfrage Beschäftigenden außerordentlich wertvoll.

In dem dritten Abschnitt werden die bisher eingeschlagenen Wege zur Lösung der Kupplungsfrage kritisch betrachtet. Verfasser geht von den verschiedenen Preisausschreiben und der Behandlung der Aufgabe durch die Erfinder aus. Daß trotz der zahllosen Vorschläge die Ausbeute an brauchbaren Lösungen so gering war, liegt nach Ansicht des Verfassers an den „auf negative Behandlung (Abwehr unbequemer Neuerungen) eingestellten" Preisausschreiben, in denen das maßgebende Ziel, nämlich Unfallverhütung, Erleichterung, Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes durch die selbsttätige Kupplung gar nicht hervortritt.

Der vierte Abschnitt behandelt die technischen Einzelheiten, die Hilfsmittel für die Übergangszeit in baulicher und betriebstechnischer Hinsicht, ferner die wagenbautechnischen Eigentümlichkeiten — Fortleitung der Zug- und Stoßkräfte durch den Wagenzug usw. — und die kinematischen Verhältnisse. In diesem Absatz sind eingehend erörtert der Einfluß der Bewegung an den Wagenenden auf die Zusammenführung der Kupplungen in der Geraden und in Krümmungen, die verschiedene Form der Eingriffsglieder und ihr Verhalten gegen Verschleiß sowie die Wirkungsweise der Kuppelgetriebe und verschiedene Besonderheiten, wie Festigkeit auf Zug, Druck und Stoß, Federung, Schutz gegen Aufklettern, selbsttätige Kupplung von Brems- und Heizleitungen und von elektrischen Leitungen, Gewichte u. a. m.

In dem folgenden Abschnitt „Zusammenfassender Überblick" bringt Verfasser eine Zusammenstellung der Eigenschaften, die betriebsbrauchbare Kupplungen haben müssen, und zwar nach der Wichtigkeit geordnet. Verfasser betont, daß die Forderungen z. T. sogar über die Bedingungen in den Preisausschreiben hinausgehen und daß also die geübte Kritik (s. oben) nicht auf eine Herabsetzung der Forderungen hinzielte. Um in der Frage der selbsttätigen Kupplungen vorwärts zu kommen, seien in betriebstechnischer und wagenbaulicher Hinsicht Zugeständnisse zu machen; deshalb sei „die Eignung zum gemischten Gebrauch mit anderen Kupplungen" sowie „die Eignung zum Einbau in vorhandene Fahrzeuge" im Gegensatz zu den Preisausschreiben erst an den Schluß der Bedingungen eingereiht. Unter Zugrundelegung der neu zusammengestellten Bedingungen sind nun die einzelnen Kupplungen kritisch betrachtet, und zwar Boirault, Saarbrücken, Janney, Willison und Scharfenberg. Das Ergebnis der Betrachtung ist in einem Schaubild und einer Zahlentafel zusammengestellt. Verfasser verkennt nicht, daß eine derartige zahlenmäßige Behandlung einen gewissen Widerspruch hervorrufen kann, daß aber doch nach der vorangegangenen kritischen Betrachtung ein Anhalt für die Beurteilung der Bauarten gegeben wird.

Die Untersuchung der als aussichtsreich zu betrachtenden und im Betriebe bereits mehr oder weniger bewährten Bauarten hat, wie die Schlußbetrachtung ausführt, ergeben, daß alle Anforderungen, die sich aus der Aufgabe ableiten lassen, durch die Scharfenberg-Kupplung erfüllt werden können.

Im Anhang wird noch über eine Reihe von Versuchen mit Kupplungen, die von der Deutschen Reichsbahn angestellt sind und an denen der Verfasser teilgenommen hat, berichtet.

Das Buch, das die ganze Frage eingehend behandelt, kann allen, die sich mit der Frage der Kupplungen zu beschäftigen haben, nur bestens empfohlen werden. Mertz.

— **Güterumschlag.** Die Güterumschlag-Verkehrswoche des V. D. I. in Düsseldorf und Köln 1925. Sonderausgabe der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. 1926. VDI-Verlag Berlin SW 19. Preis 30 *M.*

Das vorliegende Heft enthält 50 Berichte, die anläßlich der Güterumschlag-Tagung des Vereins deutscher Ingenieure in Köln und Düsseldorf Ende September v. J. gehalten wurden (Vgl. auch den Bericht in Nr. 42/1925, Seite 1198, dieser Zei-tung.) Der Grundton, auf den die Vorträge bei dieser Tagung in ihrer Mehrheit abgestimmt waren, ist: Hebung der Wirtschaft-lichkeit und Steigerung des Verkehrsgewerbes zur höchsten Leistungsfähigkeit. Fachmänner aus Deutschland, Österreich den Niederlanden, der Schweiz, Schweden und den Vereinigten Staaten gaben in dieser Beziehung wertvollste Anregungen aus ihrer Praxis; Anregungen, die letzten Endes dahin hinaus-liefen, daß alle großen Verkehrszweige, die am Güterverkeh und Güterumschlag beteiligt sind, Eisenbahn, Schiffahrt Straßen- und Kleinbahnen, Kraftverkehr, Luftfahrt, Spedition Landwirtschaft, Industrie und Handel miteinander ar-beiten und dadurch und durch Vereinfachung des Betriebes un-nötige Kosten ausschalten sollen. Sämtliche Fragen, die mi dieser Hauptfrage irgendwie zusammenhängen, seien sie tech-nischer oder wirtschaftlicher Art, sind hier behandelt.

Das Güterumschlagheft mit seinen außerordentlich inhalt-reichen Berichten und vorzüglichen Abbildungen, Statistiken Tabellen, ist eine ausgezeichnete Darbietung. Sein Erscheine wird von Theorie und Praxis mit Dank begrüßt werden. W

— Georg Wegener: **Ein neuer Flug des Zaubermantels** Erinnerungen eines Weltreisenden. In buntem Papierumschla 11 *M*, Ganzleinen 13 *M*, Halbleder 18 *M*. Verlag F. A. Broc-haus, Leipzig.

Das vorliegende Buch Wegeners ist im gewissen Sinne ei Weiterführung des bereits in 5. Auflage vorliegenden „Zaube-mantels", von dem Sven Hedin schrieb: „Selten habe ich ei Buch mit solchem Genuß gelesen." Wie der „Zaubermante bringt auch der „neue Flug des Zaubermantels" im bunte Wechsel Einzelschilderungen (25) aus den verschiedensten Zeit und Zonen des Reiselebens des Verfassers. Von Rügen, dem d poesievolle Schilderung eines Sonnenaufgangs gewidmet is führt uns Wegener um die ganze Erde. Er schildert anschauli die Glanzzeit der maurischen Zeit Córdobas, beschreibt spa nend die Rückkehr Nansens, den er am 18. August 1896 in Ha merfest bei der Rückkehr von seiner Nordpolfahrt begrüß konnte. Wir lesen erschüttert seine Beschreibung ein Schiffbruchs in den Schluchten und Stromschnellen des Jang sekiang und sind ergriffen von der Eigenart des Wallfah betriebes in Lourdes. Empfänge an asiatischen Fürstenhöf wechseln mit Besteigung des Mont Pelée auf Martinique u eines Kraters auf Hawai. Zwischendurch sind reizende E lebnisse aus dem innersten Spanien und auf seinem no deutschen Gute eingestreut. Weiterhin: Schilderungen aus de mittelalterlichen Frankreich und der Schneegipfel der Hin layahochkette, Fahrt durch das Rote Meer — kurz eine Fü wundervoller Bilder, die man nur andeuten kann. Übe raschung und Spannung in jeder Einzelbeschreibung.

Der Verfasser, der wie wenige Menschen das Glück geha hat, die schönsten Punkte der Welt zu sehen, hat auch schöne Gabe, seine Eindrücke in gepflegter Sprache farbenrei seinen Lesern zu vermitteln. Auch das neue, vorzüglich au gestattete Buch, das den vielen Tausenden, die daheim bleib müssen, Aufschluß über unbekannte Schönheiten der W gibt, wird sich viele Freunde erwerben. W

— **Taschenausgabe der Reichskostengesetze.** Von Dr. Ad Baumbach, Senatspräsident beim Kammergericht. Ver von Otto Liebmann, Berlin. 1925. In Taschenformat Pr 3,50 *M.*

Es ist eine nicht gut wegzuleugnende Tatsache, daß den meis Menschen vor dem Worte „Gerichtskosten" oder einem ähnlic Bedeutung eine gewisse Abscheu sozusagen angeboren ist. I

lauptgrund dieser eigentümlichen Erscheinung ist wohl in einer gewissen schweren Verständlichkeit der meist verstreut liegenden Gesetze zu finden. Da ist es nun ein nicht hoch genug einzuschätzendes Verdienst des als Erklärers wohlbekannten und mit Recht gewürdigten Dr. Baumbach (vgl. Nr. 23 dieser Zeitung vom 4. Juni 1925, S. 661 ff.), alle einschlägigen Gesetze in einer Taschenausgabe zusammengefaßt und in Anmerkungen erläutert zu haben, so daß nun auch der Laie in der Lage ist, sich ein klares Bild davon zu machen, welche Kosten ihm aus einem Rechtsstreite aktiver oder passiver Art, aus einer Rechtsberatung, aus einer Inanspruchnahme des Gerichtsvollziehers usw. erwachsen können.

Daß und aus welchem Grunde die zur Begründung oder Auslegung von Bestimmungen angezogenen Entscheidungen nicht vollkommen maßgebend sein können, erklärt der Verfasser in seinem Vorworte selber aus dem Fehlen einer die Rechtseinheit einigermaßen verbürgenden Instanz; trotzdem sind sie als Fingerzeige von Wert.

Die Reichsbahndirektionen werden gut daran tun, das Büchlein zum Handgebrauche anzuschaffen. Hanow.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Niederlausitzer Eisenbahn. Vom 1. März 1926 ab ist die Haltestelle Kohlsdorf auch für den Stückgutverkehr wieder eröffnet.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Der an der Strecke Reppen-Zielenzig zwischen Drossen und Schmagorei gelegene Haltepunkt Borussiaweiche wird vom 1. März 1926 ab allgemein für den öffentlichen Verkehr freigegeben und erhält die Bezeichnung „Kleinkirschbaum".

Änderung von Stationsnamen.

Budapester Lokalbahn A.-G. Der Name der an der Linie Budapest-Dunaharaszti liegenden Station Erzsébetfalva ist in „Pesterzsébet" abgeändert worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Vom 15. Mai 1926 ab wird der Bahnhof Bothkeim-Postehnen für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Frachtstückgut-, Eilstückgut-, Tier- und Leichenverkehr geschlossen werden. Der Wagenladungsverkehr bleibt bestehen. (221)

Königsberg (Pr.), 22. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die Strecke Augsburg-Ingolstadt war vom 24. bis 25. Februar 1926 wegen Entgleisung gesperrt. (223)

München, den 25. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion München.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Hochwassers konnten in Elbufer Riesa vom 22. Februar nachm. bis 24. Februar früh keine Wagen zugeführt werden.

Dresden, den 26. Februar 1926. (224)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II. Tfv. 502.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verzeichnis der landwirtschaftlichen Zentralstellen (Abschnitt B. IV 2. a. — Seite 9 des Tarifs) die Angaben für München wie folgt neu gefaßt: „In München: für Kaninchen- und Geflügelzüchtervereinigungen: das Bayerische Staatsministerium für Landwirtschaft; für alle anderen Züchtervereinigungen: die Bayerische Landesbauernkammer".

Berlin, den 22. Februar 1926. (203)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1926 treten für die Stationen Leipzig-Kleinzschocher, Leipzig-Lindenau, Leipzig-Plagwitz Entfernungserhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 1. März 1926. (226)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 werden einige Stationen als Wasserumschlagstationen in das Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. einbezogen.

Berlin, den 24. Februar 1926. (201)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Nr. . . . Tfv. 3. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I a (Frachtsatzzeiger) Bk . . .

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wird das Heft C I a unter Berücksichtigung der bisherigen Nachträge neu herausgegeben. (214)

Berlin, den 24. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) 6. Tfv. 6.

Es treten Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält die am 4. März erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 27. Februar 1926. (228)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1926 wird die Station Berlin, Hamburger und Lehrter Bahnhof als Versandstation in den Ausnahmetarif 97 (Spiritus) einbezogen.

Berlin, den 1. März 1926. (227)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Die Gültigkeit des Nachtrags 1 zum S. D. 2 wird bis zum 31. März 1926 einschließlich verlängert. (198)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wird das Warenverzeichnis des S. D. 5 durch Einbeziehung von Kupfer in Abteilung II und Kleie in Abteilung XIV erweitert. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 22. Februar 1926. (207)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wird Tilsit als Versandstation in den Ausnahmetarif 10a einbezogen. (202)

Berlin, den 22. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer und deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Die Gültigkeitsdauer der in den Ausnahmetarifen 7 bzw. 9 für Tonwaren usw. für Friedrichsfeld (Baden) Nord, Grünstadt, Muggensturm und Schramberg für die Zeit vom 22. bis 28. Februar 1926 eingeführten Frachtsätze wird bis zum 31. März 1926 verlängert. (205)

Altona, den 23. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 sind in den deutsch- und litauisch-russischen Gütertarif folgende Stationen nachzutragen:

Seite 7 Nr. 9 Jekaterinen-Eisenbahn: Marganez,
Seite 7 Nr. 10 Nordkaukasische Eisenbahn: Noworossysk,
Seite 8 Nr. 21 Omsker Eisenbahn: Petropawlowsk. (199)

Königsberg (Pr.), 20. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 361. Polnisch-Jugoslawischer Güter- und Kohlenverkehr.

Am 1. März 1926 tritt ein Eisenbahn-Gütertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den Güter- und Kohlenverkehr zwischen Polen und Jugoslawien in Kraft. Frachtsätze enthält er nicht. Der Tarif kann zum Preise von 40 Rpf. durch die Stationskasse Breslau Hbf. bezogen werden.

Breslau, den 22. Februar 1926. (206)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 10. März 1926 werden einige Tarifentfernungen für Isny Ort ermäßigt. Näheren Aufschluß durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 1. März 1926. (225)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wird die Station Stolpmünde als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 97 (Spiritus) einbezogen. (204)

Berlin, den 24. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. März, 1. April und 1. Mai 1926 treten Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält die am 1. März 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (216)

Berlin, den 23. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wird das Teilheft B II 40 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—27 neu herausgegeben.

Die T.V.A.-Verfügung lfd. Nr. 129/1920 ist nicht eingearbeitet und bleibt noch in Geltung. (213)

Berlin, den 24. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ungültigkeit des jetzigen internationalen Frachtbriefmusters nach Inkrafttreten des neuen Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.).

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung im T. V. A. für 1925 lfd. Nr. 1135 weisen wir erneut darauf hin, daß mit dem neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ein von dem bisherigen abweichender Frachtbriefvordruck eingeführt wird, und empfehlen den Verfrachtern nochmals, nicht mehr zu große Vorräte an internationalen Frachtbriefen nach dem bisherigen Muster drucken zu lassen. Mit der Einführung des neuen Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist jedoch vor dem 1. Januar 1927 nicht zu rechnen.

Berlin, den 1. März 1926. (222)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926:
Aufnahme von Stationen in die A. T. 35, 35 a, 41, 60, 61 und 89. Berichtigungen und Änderungen in den A. T. 20, 30, 31, 35 a und 75. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (197)

Altona, den 23. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Personenverkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiete gelegenen Reichsbahnstationen sowie dieser Stationen untereinander.

Am 1. März 1926 erscheint je ein Nachtrag II zum Anhang A und zum Anhang B zum Personen- und Gepäcktarif Teil II (Tarifsätze für den Verkehr mit Asch, Bodenbach, Eger usw. sowie für den Verkehr dieser Stationen untereinander). Auskunft erteilt das Verkehrsbüro Dresden, Wiener Straße 4.

Dresden, am 25. Februar 1926. (212)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen - Bayern (rechtsrhein. Netz), -Baden, -Württemberg und -Pfalz sowie Verkehr Gera-Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn - Reichsbahndirektion Dresden.

Am 1. März 1926 treten für den Versand von Mauersteinen der Tarifstelle Tonwaren der Klasse E von Gera-Leumnitz und Pölzig, Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn, niedrigere Anstoßentfernungen bis zu den Übergangsstationen Gera Süd und Wuitz-Mumsdorf in Kraft, wodurch sich Frachtermäßigungen ergeben. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T.V.A. I) und, hinsichtlich des Verkehrs Sachsen-Bayern, aus dem Verkehrsanzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn zu ersehen; auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft. (209)

Dresden, am 24. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. März 1926 treten für die Stationen der Bentheimer Eisenbahn und für einige Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Münster (Westf.) Entfernungsänderungen ein. Gleichzeitig werden die für den Verkehr mit Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn bestehenden Ausnahmeentfernungen ergänzt. Alles Nähere enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T.V.A. I), auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 24. Februar 1926. (208)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhrausnahmetarife D 22 Verkehr Niederlande - Schweiz, D 24 Verkehr Niederlande - Österreich, D 26 Verkehr Niederlande-Tschechoslowakei, D 30 Verkehr Niederlande-Polen, D 34 Verkehr Belgien - Österreich und D 38 Verkehr Belgien-Polen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in die Warenverzeichnisse der oben genannten Durchfuhrausnahmetarife folgende Güter aufgenommen:

D 22 Niederlande - Schweiz in Abt. I Spiegelglas,
D 24 Niederlande - Österreich in Abt. I Glas- und Glaswaren, auch Glühlampen, Papier und Pappe, Spiegelglas; in Abt. II Glas- und Glaswaren, Papier und Pappe; in Abt. III Glas und Glaswaren, Ölsaaten, Papier und Pappe; in Abt. IV Glasballons.
D 26 Niederlande - Tschechoslowakei in Abt. I Glas- und Glaswaren, Glühlampen, Spiegelglas.
D 30 Niederlande-Polen Abt. I Glas- und Glaswaren, Glühlampen, Spiegelglas.
D 34 Belgien-Österreich Abt. I Spiegelglas.
D 38 Belgien-Polen Abt. I Spiegelglas.

Köln, den 24. Februar 1926. (220)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. März ist auf Seite 31 für Wolle nach Klasse A 5 der Satz für die lettische Strecke Eg/Ri von 0,264 in 0,275 Dollar zu ändern. (218)

Königsberg (Pr.), den 26. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 werden für Rohkupfer neue Frachtsätze eingeführt. (200)
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahngütertarif Teil II, Heft C I b. Tfv. 4 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 werden die Zuschlagsfrachten der Farge-Vegesacker Eisenbahn erhöht. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (215)

Hannover, den 26. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Tfv. Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 sind in genanntem Tarif folgende russische Stationen nachzutragen:

a) Seite 6 Nr. 6 Süd-Ost-Eisenbahn: Balaschow Stadt, Borissoglebsk Stadt, Dawydowka, Filonowo, Grjasi, Jelez Pers., Jelez Güter, Kantemirowka, Kardail, Lipezk, Maltschewskaja, Millerowo, Mitrofanowka, Mordowo, Morossowskaja, Obliwskaja, Orel Güter, Rossoschnoje, Salegoschtsch, Schachtnaja, Ssaguny, Staryi Oskol, Ssurowikino, Tschernyschkow, Tschernjanka, Tschirikowo, Ussman, Werchowje. (219)
b) Seite 7 Nr. 12 Oktober-Eisenbahn: Liningrad Stadt, Nowy Port.

Königsberg (Pr.), 26. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Deutsch-Litauisch-Lettisch-Estnischer und Deutsch-Litauischer Expreßguttarif.

Der im zugehörigen Frachtsatzzeiger (gültig ab 15. Januar 1926) für die Stationsverbindung Königsberg (Pr.) Hbf. Reval über Eydtkuhnen - Joniskis - Riga Valk für 221—230 kg angegebene Satz von „2882“ ist auf „2732“ zu berichtigen. (217)

Königsberg (Pr.), 26. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. März 1926 tritt zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. November 1924 der Nachtrag III in Kraft, der einige kleinere Änderungen der Tarifbestimmungen u. a. auch eine Änderung in der Frachtberechnung für nicht voll ausgenützte Wagen enthält. Der Nachtrag ist bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen O./S. zu haben. (211)

Oppeln, den 24. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen).

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 erscheint zum Eisenbahn-Gütertarif für den Oberschlesischen Wechselverkehr ein Nachtrag VI. Derselbe enthält Text- und Entfernungsänderungen. Verkaufpreis 0,25 RM. (210)

Oppeln, den 26. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Eisenbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 10. Berlin, den 11. März 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Das Reichsbahnmonopol

Von Reichsbahndirektor Dr. **Kittel** in Berlin.

Eisenbahnbau und -betrieb sind in Deutschland überall, schon seit den ersten Anfängen der Eisenbahn, zunächst einmal der Staatsverwaltung vorbehalten. In einigen Ländern hat der Staat die Eisenbahnen grundsätzlich von Anfang an selbst verwaltet; in anderen hat der Staat zwar von Fall zu Fall die einzelnen Bahnlinien als „Privatbahnen" Privatunternehmern zum Bau und Betrieb übertragen, aber doch immer in der Weise, daß er dahinter stand und auf die Verwaltung gewissen Einfluß ausübte. In jedem Falle hat schon beim Bau, auch beim Bau von Privatbahnen, der Staat sich stets die Genehmigung der Art der Anlagen: die sogen. Feststellung der Baupläne sowie die Genehmigung der Tarife und überhaupt die Aufsicht über die Finanzgebarung vorbehalten und die Betriebsführung laufend beaufsichtigt.

Man hat dies in der Verwaltungsrechtswissenschaft so ausgedrückt: Der Eisenbahnbetrieb ist Staatsverwaltung; dem Unternehmer der Privatbahn wird durch einen besonderen Akt der Regierung die sogen. Konzession, das Recht und damit zugleich die Pflicht zur Betriebsführung, übertragen. Die Wissenschaft bezeichnet es als „Verleihung" des Eisenbahnunternehmens. Auf Grund dieser Verleihung oder Konzession führt der Unternehmer in bezug auf die betr. Eisenbahn an Stelle des Staates die Aufgaben der Staatsverwaltung aus, er wird gleichsam ein Glied im Verwaltungsorganismus des Staates. Daraus erklärt sich auch ganz zwanglos, daß die Eisenbahnen gewisse öffentlich-rechtliche Befugnisse ausüben, selbst wenn sie Privatbahnen sind, namentlich die Bahnpolizei und Maßnahmen des Zolldienstes. Das sind aber alles vom Staat abgeleitete Tätigkeiten und Befugnisse, nicht etwa eine freie Betätigung des Gewerbes.

Hierauf ist es auch zurückzuführen, daß die Anwendung der Gewerbeordnung für Eisenbahnunternehmungen ausdrücklich ausgeschlossen ist. Für die Reichsbahn ist das überdies im Reichsbahngesetz noch besonders formuliert. Praktisch bedeutet es, daß die Eisenbahnen die Arbeitszeit (auch Sonntagsruhe) in ihren Betrieben selbständig regeln können und müssen; ferner daß sie der Gewerbeaufsicht nicht unterliegen, sondern diese Aufsicht als Teil der allgemeinen Eisenbahnaufsicht geübt wird.

Da, wie gesagt, Eisenbahnbau und -betrieb ein Stück der Staatsverwaltung darstellt, ist es eigentlich hierdurch schon selbstverständlich, daß nur der Staat darüber zu entscheiden hat, ob sein Eisenbahnnetz durch eine neue Eisenbahnstrecke erweitert werden soll, ganz gleich, ob die zu bauende Bahn eine Staats- oder eine Privatbahn wird. Dieses Vorrecht des Staates bezeichnet man als sein Eisenbahnmonopol. Für die neue Reichsverfassung war es das Gegebene, dieses Eisenbahnmonopol mit der Eisenbahnhoheit auf das Reich zu übertragen. Deshalb besagt RV. Art. 94 Abs. 1: Hat das Reich die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen eines bestimmten Gebietes in seine Verwaltung übernommen, so können innerhalb dieses Gebietes neue, dem allgemeinen Verkehr dienende Eisen-

bahnen nur vom Reiche oder mit seiner Zustimmung gebaut werden.

Das Eisenbahnmonopol erschöpft sich nicht schlechthin in der Entscheidung, ob eine neue Bahn zugelassen werden soll oder nicht, sondern es muß, um wirksam zu sein, auch die Entscheidung darüber umfassen, ob die Bahnstrecke, um die es sich handelt, eine Eisenbahn des allgemeinen Verkehrs ist oder nicht. Denn wenn diese Entscheidung negativ ausfällt, d. h. die Bahn zur Kleinbahn erklärt wird, so greift nicht das Eisenbahnmonopol des Reichs ein, sondern die Sache ist ausschließlich nach Landesrecht zu regeln. Daß der Reichsverkehrsminister die Stelle ist, die diese Entscheidung zu treffen hat, war schon im Staatsvertrage von 1920 über den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich ausgesprochen und steht jetzt ausdrücklich im Reichsbahngesetz. Bei dem Wortlaut des Art. 94 RV. war es zunächst zweifelhaft, ob das Reich kraft seines Eisenbahnmonopols auch die volle Konzessionshoheit für die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs erhalten hat. M. E. hätte sich das aus dem Grundgedanken der Verfassung ergeben, die dem Reich alle maßgebenden Verwaltungsbefugnisse für die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs übertragen hat, während sie nur für die Kleinbahnen den Ländern verblieben sind. Der Staatsgerichtshof hat jedoch im Oktober 1924 entschieden, daß die Eisenbahnhoheit in vollem Umfange nur für die Staatseisenbahnen auf das Reich übergegangen ist, daß dagegen für die Privatbahnen die Konzession dem Lande verblieben sei. Allerdings hat dabei der Staatsgerichtshof das, was er mit der einen Hand den Ländern dabei gab, gleich mit der anderen Hand wieder genommen. Er entschied nämlich — und das ist praktisch das wichtigste —, daß das Land die Konzession einschließlich der Konzessionsbedingungen nur mit Zustimmung des Reichs erteilen kann.

Durch die Überführung der Reichsbahn zu einem selbständigen Unternehmen hat sich nun aus dem Eisenbahnmonopol ein sehr schwieriges gesetzgeberisches Problem ergeben: die Frage, wer über den Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes zu entscheiden hat, das Reich oder die Reichsbahn. Während die Frage in der kurzen Übergangszeit, als wir 1924 das Unternehmen Deutsche Reichsbahn hatten, noch unentschieden blieb, wurde sie aus Anlaß des Dawesplans im Reichsbahngesetz genau geregelt. Die Vorschriften sind entsprechend der Schwierigkeit der Frage ziemlich verwickelt, sie bringen dafür aber eine Lösung, die sowohl für die Reichsbahn wie für das Reich erträglich ist und für die deutsche Wirtschaft keine Hemmung des Ausbaues unseres Eisenbahnnetzes bedeuten wird; — oder wenigstens keine Hemmung, die nicht ohnehin infolge der allgemeinen Kapitalknappheit heute und wohl für lange Zeit unser Los ist.

Die Sache ist so geregelt: Als Grundsatz gilt, daß nur die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft neue Bahnen bauen und betreiben darf; dabei entscheidet aber vorher das Reich, ob der Bau überhaupt zugelassen wird. Damit sind nur die Fälle gedeckt, in denen die Gesellschaft den Willen hat, eine Strecke zu bauen und zu betreiben. Der schwierigere Fall ist der, daß die Gesellschaft nicht bauen will, weil ihr die Bahn nicht lohnend erscheint, daß die Gesellschaft aber gleichzeitig auch keinen Dritten zum Bau zulassen möchte, weil sie Ausfälle durch Wettbewerb befürchtet. Das Gesetz sieht hier folgenden Ausweg vor:

1. Das Reich kann von der Gesellschaft verlangen, daß sie eine neue Strecke baut und betreibt;
2. dann kann aber anderseits die Gesellschaft vom Reich verlangen, daß es die Kosten trägt;
3. die Gesellschaft kann außerdem auch noch ihre Einnahmeausfälle auf anderen Strecken erstattet verlangen, muß dafür aber allerdings sich Vorteile auf anderen Strecken anrechnen lassen, namentlich Vorteile durch Verkehrszuwachs.

Aus dem Kreis des Betriebsrechts der Gesellschaft scheiden bei dieser Regelung ganz aus: grundsätzlich alle Kleinbahnen und im Einzelfall noch diejenigen Bahnen des allgemeinen Verkehrs, an denen die Gesellschaft nicht interessiert ist.

Diese ganze Regelung des Eisenbahnmonopols ist praktisch nur möglich, weil es eben nach dem Reichsbahngesetz eine Instanz gibt, die bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Reich und Reichsbahn entscheiden kann über das, was billige Wünsche oder unbillige Zumutungen sind. Das ist das Reichsbahngericht. Hier liegen große Aufgaben der Zukunft, sobald der Ausbau des Eisenbahnnetzes wieder Bedeutung gewinnt.

Bemerkenswert für den Umfang des Eisenbahnmonopols ist, daß wir keinerlei gesetzliche Vorschriften besitzen, die die Eisenbahnen und insbesondere die Reichsbahn gegen verwandte Unternehmungsformen, wie Kraftwagenlinien und Luftverkehrslinien, schützen.

Hier ist das Spiel der wirtschaftlichen Kräfte vollkommen frei. Die Reichsbahn muß im Wettbewerb gegenüber diesen zum Teil sehr jungen und stark aufstrebenden Unternehmen ihre Aufgabe vor allem darin erblicken, durch beste Ausgestaltung ihres Betriebes sich zu halten; in einzelnen Fällen hat sie wohl auch die Möglichkeit einer finanziellen Beteiligung. Indessen ist gerade das Recht der Reichsbahn-Gesellschaft, sich an anderen Verkehrsunternehmungen zu beteiligen, nicht unbestritten. Das Reichsbahngesetz sagt darüber nur, daß die Genehmigung der Reichsregierung erforderlich sei zur Beteiligung an anderen Unternehmungen, „die nicht dem Betriebszweck der Reichsbahn dienen“.

Eins darf man hierbei nicht übersehen: daß die Reichsbahn eine ungeheure Reparationslast zu tragen hat, von der jene anderen Unternehmen, wie Kraftwagen, Luftfahrt, auch Binnenschiffahrt, befreit sind. Wenn daher durch die technische Entwicklung das Monopol der Eisenbahn insoweit gegenstandslos wird, muß anderseits auch für eine Gleichheit der Lebensbedingungen der Verkehrsmittel gesorgt werden; das heißt: die Kraftwagenunternehmungen usw., die gewerbsmäßig Beförderungsgeschäfte über Land ausführen, müssen an der Reparationslast, die jetzt allein auf der Reichsbahn ruht, mittragen. Bei der Reichsbahn macht die Reparationslast mit ⅘ Milliarde (oder wenn man die Verkehrssteuer mitrechnet, sogar fast 1 Milliarde) bei 4½ Milliarden RM. jährlicher Einnahmen nahezu 1/6 bzw. ¼ der Roheinnahmen aus. Es wäre also nur billig, wenn den Unternehmungen, die der Reichsbahn Verkehr abnehmen, auferlegt würde, einen entsprechenden Anteil, d. h. 1/6 bzw. ¼ ihrer Roheinnahmen, dem Reich für Reparationszwecke zur Verfügung zu stellen; das Reich könnte dann diese Beträge den Reparationsleistungen der Reichsbahn zum Ausgleich dafür gutbringen, daß die Reichsbahn durch den Wettbewerb jener Unternehmungen in ihrer Leistungsfähigkeit entsprechend beeinträchtigt ist. Darin läge noch gar keine Bevorzugung der Reichsbahn, sondern dann wären die Lebensbedingungen der verschiedenen Verkehrsmittel immer erst gleichmäßig verteilt und damit die Grundlage für eine volkswirtschaftlich gesunde Weiterentwicklung geschaffen. Selbstverständlich wäre dies nur durch Reichsgesetz möglich. Eine solche Regelung wird aber das Reich, wenn es sich seine Reichsbahn erhalten will, nicht versäumen dürfen.

Bücherschau.

— **Hanomag-Nachrichten.** Das Januar/Februarheft bringt von K. Ewald eine sehr ausführliche Abhandlung über Baulokomotiven. Der Aufsatz bildet einen Leitfaden für alle, die mit dem Betrieb von Klein-Lokomotiven zu tun haben. — Interessant ist die in dem Hefte ebenfalls mitgeteilte Tatsache, daß die erste Baulokomotive der Hanomag noch heute (nach 55 Jahren) in Betrieb ist. — Das reich illustrierte Heft ist für 60 Pf. postfrei vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H. Hannover-Linden, zu beziehen.

Bericht des Eisenbahnkommissars Gaston Leverve an die Reparationskommission über das erste Reparationsjahr (1. September 1924—31. August 1925).

Mit dem 31. August 1925 ist das politisch wie wirtschaftlich gleichwichtige erste Jahr seit dem Inkrafttreten des Dawesplanes zu Ende gegangen. Man bezeichnet mit diesem Namen allgemein das Reparationsabkommen, das am 16. August 1924 in London zwischen den alliierten Regierungen, Deutschland und der Reparationskommission geschlossen wurde und sich auf das Gutachten des von der Reparationskommission berufenen Ausschusses von Sachverständigen vom 9. April 1924 gründet. Welche Bedeutung diesem Gutachten beigemessen wird, geht schon aus der darin enthaltenen kurzen Bemerkung hervor: „Deutschlands Wiederaufrichtung ist kein Endzweck in sich selbst, sondern nur ein Teil des großen Problems der Wiederherstellung Europas". Für die Durchführung des Reparationsplanes ist die Reparationskommission zuständig. Unter ihr arbeitet der Generalagent für die Reparationszahlungen als das die gesamten Zahlungen zusammenfassende Organ; ihm steht das Übertragungs-(Transfer-)Komitee zur Seite. Zur Wahrung der Rechte der Gläubiger aus den 11 Milliarden Eisenbahnobligationen sind zwei Organe bestimmt: Der Treuhänder und der von den ausländischen Mitgliedern des Verwaltungsrates der Reichsbahn-Gesellschaft gewählte Eisenbahnkommissar. Das Amt dieses Kommissars hat zur Zeit der Franzose Leverve inne, von dem auch der uns vorliegende Bericht herrührt. Er war früher Direktor bei der Paris-Orleans-Bahn, war Eisenbahnsachverständiger bei Erstattung des Dawesgutachtens und gehörte dem Organisationskomitee als Mitglied an. Die Befugnisse des Kommissars sind, je nachdem sich die Verhältnisse gestalten, verschieden. Solange der Schuldendienst nicht gefährdet ist, steht ihm ein Überwachungsrecht zu, das sich allerdings auf die gesamte Eisenbahnverwaltung erstreckt; hierfür sind ihm alle erforderlichen Unterlagen zu liefern. Bei etwa eintretender Gefährdung des Schuldendienstes kann er Anregungen geben, über deren Vollzug gegebenenfalls der Verwaltungsrat endgültig zu entscheiden hat. Ein unmittelbares Eingreifen des Kommissars in die Verwaltung kommt erst in Frage, wenn die Gesellschaft mit dem Schuldendienst in Verzug gerät.

Im Vordergrunde des Interesses steht die Feststellung des Kommissars, daß die Reichsbahn-Gesellschaft für das erste Reparationsjahr die von ihr zu zahlenden 200 Millionen Goldmark ordnungsgemäß auf das Konto des Generalagenten für Reparationszahlungen abgeführt hat. Gegen die Geschäftsführung der Gesellschaft werden im Bericht keinerlei Einwendungen erhoben, im Gegenteil erkennt der Kommissar die erfolgreichen Bestrebungen der Reichsbahn auf zahlreichen Gebieten der Verwaltung unumwunden an. So wird hervorgehoben, daß die gute Entwicklung des Personenverkehrs zweifellos mit auf die zweckmäßigen Betriebs- und Tarifmaßnahmen der Gesellschaft zurückzuführen seien: die Anzahl der Personen- und Schnellzüge sei vermehrt, ihre Geschwindigkeit erhöht worden, man habe Sonntags- und Feriensonderzüge eingerichtet, durchgehende Fernschnellzüge mit großer Geschwindigkeit und wenigen Zwischenhaltestellen wieder eingestellt und die internationalen Anschlüsse verbessert. Auch der von der Gesellschaft betätigten Auffassung auf sozialem Gebiete bringt der Kommissar Verständnis entgegen, und er verweist in diesem Zusammenhang auf den Ausbau der Tarife für Reisen zu ermäßigten Fahrpreisen, auf die Zeitkarten, Rückfahrkarten usw., die in größerem Ausmaße als in der Vorkriegszeit ausgegeben wurden, besonders um den weniger bemittelten Klassen der Bevölkerung das Reisen zu erleichtern: hier kommt namentlich in Betracht die Einführung von Monatskarten, Schülerkarten und Wochenkarten 4. Klasse und Arbeiterkarten für drei Tage, ferner von Schülerrückfahrkarten und Sonntags-Rückfahrkarten 4. Klasse. Freilich haben, wie der Kommissar hierzu bemerkt, die Reisen zu ermäßigten Fahrpreisen im Verhältnis „bedenklich" zugenommen, und die Durchschnittseinnahme für das Personenkilometer zum ermäßigten Fahrpreis ist von 1,28 Pf. im Jahre 1913 auf 1,09 im Jahre 1924/25 gesunken, was eine Verminderung um 14,8 % bedeutet und den Vorteil der notwendigerweise verfügten Erhöhung der regelrechten Tarife erheblich schmälerte. Auch im Güterverkehr wurden die Beförderungsverhältnisse verbessert, um den Verkehr zu heben und den sehr lebhaften Wettbewerb der Kraftwagenlinien auf den Landstraßen in gewissen Gegenden, besonders im Ruhr- und Rheingebiet, zu bekämpfen. Die Geschwindigkeit der Güterzüge wurde erhöht, und auf fast allen Hauptstrecken von 30 auf 40 km/Std. gebracht. Die Höchstgeschwindigkeit der Durchgangseilgüterzüge zu 90 Achsen erfuhr eine Steigerung von 50 auf 60 km/Std.; sie verkehren zwischen wichtigen Knotenpunkten und ermöglichen die Auslieferung der Frachten schon am Tage nach der Aufgabe selbst auf größere Entfernungen wie Berlin-Köln, Berlin-Hamburg usw. Die Gütertarifpolitik findet gleichfalls die Billigung des Kommissars. Er gibt einen Überblick über die Entwicklung der Gütertarife seit der im November 1923 beschlossenen Einführung von Goldtarifen, erwähnt die bald darauf wiederholt vorgenommenen Tarifermäßigungen und stellt fest, daß seit Errichtung der Reichsbahn-Gesellschaft die ordentlichen Tarifklassen nicht mehr geändert, jedoch auf dem Gebiete der Ausnahmetarife zahlreiche Ermäßigungen gewährt worden sind, von denen er die wichtigsten kurz darstellt (Kohlentarife aus dem Ruhrgebiet und aus Oberschlesien nach dem Küstengebiet der Nord- und Ostsee, Kohlentarif aus dem Ruhrgebiet nach dem Siegerland, Ausnahmetarife zugunsten der Schiffsbauindustrie, für bayerischen Graphit und oberschlesische Eisenerze, erhebliche Ermäßigungen der Seehafentarife, Ausnahmetarife für Lebensmittel und Ermäßigung der Durchgangstarife). Der Kommissar betont mit Recht die große Bedeutung dieser Maßnahmen für die deutsche Volkswirtschaft, indem er darauf hinweist, daß z. B. im März 1925 38,6 % der Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr, 58,2 % der Gesamtgütermenge und 56,3 % der Tonnenkilometer auf Ausnahmetarife entfielen. „Die Reichsbahn-Gesellschaft hat es jedoch," wie der Kommissar hinzufügt, „klugerweise vermieden, allgemeine Tarifermäßigungen vorzunehmen, die sie erheblichen Einnahmeverlusten aussetzen würden." Es ist begreiflich, daß der Berichterstatter in Ausübung der ihm obliegenden Kontrollpflicht sein besonderes Augenmerk darauf richtet, ob die Verwaltung die erforderliche Sparsamkeit walten läßt. Das Ergebnis ist auch hier befriedigend, und er hebt eine Reihe Maßnahmen hervor, die ausgesprochenermaßen auf Erzielung von Ersparnissen gerichtet sind. In kluger Voraussicht, so bemerkt der Kommissar, hat sich die Gesellschaft bei Bestellung von Lokomotiven und Wagen streng auf das Mindestmaß beschränkt, zumal da insbesondere die vollspurigen Personen- und Güterwagen — im Bericht wird stellenweise das scheinbar unausrottbare Wort „normalspurig" angewandt — zur Berichtszeit einen größeren Bestand aufwiesen als in der Zeit vor dem Kriege. Dabei wandte sie sich besonderen Arten von Dampfmaschinen zu, von denen eine erhebliche Kohlenersparnis erhofft wird, nämlich Hochdrucklokomotiven (60 Atmosphären), Turbinenlokomotiven und Diesellokomotiven. Die weitere Ausstattung der Güterwagen mit der Luftdruckbremse Kunze-Knorr ist eifrig betrieben worden: zur Zeit des Abschlusses des Berichts waren mehr als 97 % der Güterwagen mit dieser Bremse ausgerüstet, davon besitzen 45 % die Bremsvorrichtung selbst und 55 % nur die Bremsleitung. Wenn sämtliche Wagen so ausgestattet sein werden, womit spätestens am 1. April 1926 zu rechnen ist, kann mit einer Ersparnis von etwa 25 000 Mann gerechnet werden, eine Ersparnis, die selbstverständlich zum größten Teil bereits durchgeführt ist. Infolge des Luftbremsbetriebs ist der Güterzugdienst auf fast allen Hauptbahnen, wie bereits erwähnt, durch Erhöhung der Zuggeschwindigkeit von 30 auf 40 km/Std. und durch Beschleunigung der Eilgüterzüge von 50

auf 60 km/Std. erheblich verbessert worden, womit eine günstigere Ausnützung der Fahrzeuge und des Personals sowie eine größere Leistungsfähigkeit der Gleise verknüpft ist. Die Ausdehnung des elektrischen Bahnbetriebs kann bei der jetzigen Finanzlage der Gesellschaft nur in sehr beschränktem Maße durchgeführt werden; Ende August 1925 hatten die elektrisch betriebenen Strecken eine Gesamtlänge von 860,9 km. Was die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues anlangt, so mußten die Kosten hierfür seit etwa 10 Jahren eingeschränkt werden. Denn bis zum Jahre 1915 hatte man jährlich den Oberbau (Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug) auf etwa 5 % der Länge der Hauptstrecken erneuert; späterhin konnten jährlich im Durchschnitt nur noch 2,8 % erneuert werden. In Anbetracht der eingeführten Oberbauverbesserungen hat die Gesellschaft nach dem Bericht beschlossen, das Verhältnis des jährlich zu erneuernden Oberbaues auf 4 % festzusetzen. Für die Ausbesserung und Erneuerung der Brücken, Bahnhofshallen usw., deren Instandhaltung unter dem Druck der Kriegsnot vernachlässigt worden war, sind sehr bedeutende Summen (93,7 Millionen Mark für das Kalenderjahr 1925) ausgesetzt worden. Daß die Gesellschaft — so führt der Kommissar weiter aus — trotz vorsorglicher Sparsamkeit bemüht ist, ihre Linien in gutem Zustande zu erhalten, beweist der Umstand, daß die Beträge, die für das Kalenderjahr 1925 zur Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues, der Kunstbauten und der Sicherungsanlagen bewilligt worden sind, einschließlich der entsprechenden persönlichen Ausgaben um 56 % höher sind als die im Jahre 1913 für die gleichen Zwecke gemachten Aufwendungen. Der Kommissar erwähnt dann noch ein von der Verwaltung aufgestelltes großes Bauprogramm, dessen Aufwendungen nach dem 1. Januar 1926 etwa 1 250 000 000 ℳ betragen und sich auf Neuanlagen wie Bau neuer Strecken, Verdoppelung und Vervierfachung der Gleise, Elektrisierung von Strecken, Erweiterung oder Neubau von Werkstätten und Bahnhöfen usw. erstrecken würden; die Ausführung dieses Programms ist natürlich nur nach Maßgabe der Mittel möglich, die sich die Reichsbahn dafür zu beschaffen vermag. Beachtlich ist ferner der Hinweis des Kommissars auf gewisse Ersparnismöglichkeiten, die sich aus der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen ergeben und die von der Reichsbahn - Gesellschaft aufgegriffen worden sind: die Gesellschaft ist nämlich bemüht, für Lokomotiven und ihre Ersatzteile Einheitsbauarten zu schaffen, womit dem Übelstand entgegengetreten werden soll, der sich daraus ergibt, daß die Lokomotiven der ehemals selbständigen Eisenbahnen der deutschen Bundesstaaten von sehr verschiedener Bauart sind und infolgedessen die Ausbesserungen sich langwierig und kostspielig gestalten. Ähnliche Schwierigkeiten und Verteuerungen ergeben sich daraus, daß jede der ehemaligen bundesstaatlichen Eisenbahnen eine andere Schienenart verwendete und in den Gleis- und Weichenanlagen voneinander abwichen; auch hier hat die Gesellschaft die Vereinheitlichung ins Auge gefaßt. Bei Prüfung der Frage, ob und inwieweit Ersparnisse erzielt werden können, hat der Kommissar natürlich die Personalpolitik nicht übergangen. Er weist darauf hin, daß die Reichsbahnen im Jahre 1919 genötigt waren, zahlreiche entlassene Soldaten aufzunehmen und sich dadurch gewissermaßen zu einer riesenhaften Wohlfahrtsanstalt mit 1 121 475 Bediensteten auszubilden. Die erfolgreichen Bemühungen um Abminderung des Personals werden eingehend gewürdigt, und namentlich wird auf die sogenannte Personal-Abbauverordnung verwiesen, die insbesondere für die Beamten eine Verringerung um 25 % des Bestandes vom 1. Oktober 1923 — im Bericht steht irrtümlich 1925 — vorsieht. Die daraufhin durchgeführte beträchtliche Personalverminderung hat freilich wegen der erheblichen Belastung mit Ruhegehältern nicht die erhofften finanziellen Ergebnisse gebracht. Neben 329 000 diensttuenden Beamten hat die Gesellschaft 230 000 Ruhegehalt oder Wartegeld empfangende Beamte, versorgungsberechtigte Witwen und Waisen zu versorgen, so daß ungefähr auf 1,5 diensttuende Beamte ein Ruhegehaltsempfänger entfällt. Ohne selbst dazu unmittelbar Stellung zu nehmen, kommt der Kommissar auf die von verschiedenen anderen Seiten aufgeworfene Frage zu sprechen, ob es nicht gerecht wäre, wenn ein Teil der Ruhegehälter zu Lasten des Reichs anstatt zu Lasten der Reichsbahn-Gesellschaft ginge; das Reich habe die Eisenbahn veranlaßt, eine große Anzahl ehemaliger Soldaten einzustellen und auf diese Weise ihren Personalbestand übermäßig zu erhöhen, und sollte infolgedessen die erwachsende Last, soweit sie aus politischen Gründen auferlegt worden sei, übernehmen. In Österreich sei eine solche Übernahme durch die Regierung wirklich erfolgt. Mit den dadurch freiwerdenden erheblichen Geldbeträgen könnte die Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Gebiete der Besoldungs- und der Gütertarifpolitik für Personal- und Volkswirtschaft große Verbesserungen durchführen.

Wie wichtig auch die Feststellung ist, daß es der Reichsbahn-Gesellschaft gelungen ist, den ihr durch den Dawesplan auferlegten Verpflichtungen im ersten Reparationsjahre voll und ganz nachzukommen, so geht doch die Bedeutung des Berichtes weit darüber hinaus, und wer die ausführlichen, in konzentrierter Form dargebotenen Ausführungen, die vorstehend nur ganz auszugsweise wiedergegeben werden konnten, aufmerksam studiert, wird erkennen, daß durch die mannigfachen Erwägungen immer wieder die bange Frage durchblickt, ob die nach dem Dawesplan auferlegten Leistungen auch in Zukunft von der Reichsbahn-Gesellschaft erfüllt werden können. Leverve spricht selbst von der unleugbaren wirtschaftlichen Notlage, unter der Deutschland gegenwärtig als einer Folge der Inflation leide. Zu Anfang des vorigen Jahrhunderts hat einmal Fürst Pückler-Muskau im Hinblick auf die damalige wirtschaftliche Not in Deutschland von einem Anti-Midasschen Zeitalter gesprochen, in dem — anders als beim König Midas, dem alles unter den Händen zu Gold wurde — die Goldwerte zerrannen und sich in Papierwerte verwandelten. Ein solches Anti-Midassches Zeitalter ist auch über uns hereingebrochen, und Lloyd George hat nicht so ganz unrecht, wenn er neuerdings aussprach, daß neben anderen Ländern auch Deutschland durch den Krieg und seine Folgen an den Bettelstab gekommen sei. Trotzdem neigt der Eisenbahnkommissar einer optimistischen Auffassung zu, indem er auf Seite 9 sagt: „Die in folgendem dargelegten ersten Betriebsergebnisse zeigen übrigens, daß die Verzinsung der Reparations-Schuldverschreibungen und die Dividende der Vorzugsaktien schon jetzt gut gesichert ist.“ Etwas vorsichtiger drückt er sich im darauffolgenden Abschnitt über die finanziellen Betriebsergebnisse Seite 12 aus: „Es besteht also aller Anlaß zu hoffen, daß die Einnahmen mit dem Wiederaufleben der deutschen Wirtschaft weiterwachsen werden und daß die Reichsbahn unter einer geschickten, nach kaufmännischen Grundsätzen geführten Verwaltung den Reparations-Schuldverschreibungsdienst sicherstellen und eine Dividende auf ihre Aktie zahlen kann.“ Der Bericht bringt nun dankenswerterweise sowohl im Text als auch in den Anlagen II bis VII eine Fülle von statistischem Material, das zum großen Teil auch bildlich dargestellt ist und höchst interessante Einblicke in die ersten Betriebsergebnisse der Reichsbahn gewährt, sowie gewisse Schlüsse auch auf die künftige Entwicklung ermöglicht. Freilich stand hierbei der Kommissar insoweit vor erheblichen Schwierigkeiten, als er zur Zeit der Ausarbeitung des Berichtes, mithin bis zum 28. Oktober 1925, von der Verwaltung naturgemäß noch nicht für die ganze Berichtszeit (1. September 1924 bis 31. August 1925) endgültig festgestellte Zahlen erhalten konnte. Zwar wird es wohl nicht zutreffen, daß, wie auf Seite 9 des Berichtes behauptet wird, die endgültige Rechnungslegung für das erste Geschäftsjahr der Gesellschaft (1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925) erst im Frühjahr 1927 erfolgen werde — hier scheint ein Druckfehler vorzuliegen —, immerhin mußte der Kommissar sich vielfach mit geschätzten Ergebnissen begnügen, wie er öfter im Berichte hervorhebt, auch hat es sich wiederholt nötig gemacht, die Ergebnisse nicht gleicher, sondern verschieden langer Zeiträume

niteinander in Vergleich zu setzen, woraus sich ebenfalls Ungenauigkeiten ergeben. Die Statistik wird also vorsichtig zu verwenden sein. Besondere Bedenken ergeben sich gegenüber der Tabelle auf Seite 18 für die Verteilung des Verkehrs auf Binnenverkehr, Auslandsverkehr und Durchgangsverkehr. Während nämlich die dort in Spalte 2 (1913) wiedergegebenen Zahlen aus der Güterbewegungsstatistik entnommen sind, stand für die in Spalte 4 (Januar bis Juni 1925) diese Statistik selbstverständlich noch nicht zur Verfügung, der Kommissar hat sich also für Spalte 4 mit einer anderen Statistik begnügt, in der der Versand nach fremden Bahnen und der Empfang von fremden Bahnen einschließlich des Verkehrs zwischen der Reichsbahn und den deutschen Privatbahnen errechnet ist; dieser letztere Verkehr durfte natürlich in Spalte 4 nicht unter Aus- und Einfuhr mitgezählt werden, die entsprechenden Prozentsätze von 8,79 und 8,95 in Spalte 5 würden sich also bei richtiger Berechnung ganz wesentlich, und zwar annähernd auf die Hälfte, ermäßigen. Im übrigen aber können nennenswerte Einwendungen gegen die statistischen Unterlagen nicht erhoben werden. Ihr Studium wird empfohlen. Die Anlage II gibt eine bildliche Darstellung der Einnahmen (Gesamteinnahmen, Einnahmen aus dem Güter- und aus dem Personenverkehr sowie sonstige Einnahmen) seit Januar 1924 bis September 1925; für denselben Zeitraum sind in Anlage III die beförderten Tonnen, die Tonnenkilometer sowie die Zahl der beladenen Wagen bildlich dargestellt, die Anlagen IV und V beschäftigen sich mit dem Personenverkehr und den Personentarifen, während Anlage VI eine Tabelle über Beförderung von Gütern auf der Reichsbahn in den Jahren 1913, 1922, 1924 und 1925 bringt und Anlage VII in bildlicher Darstellung Vergleiche zwischen den deutschen und ausländischen Frachtsätzen für einige der wichtigsten Güter nach dem Stande vom 1. Mai 1925 zieht. Die deutschen Frachtsätze halten sich nach dieser Anlage VII zu einem großen Teil über den Frachtsätzen anderer Verwaltungen, namentlich von Frankreich und Italien, während in der auf Seite 23 des Berichts wiedergegebenen tabellarischen Übersicht, wo Deutschland allerdings nur mit Schweden, Holland und der Schweiz und nicht mit Frankreich und Italien verglichen wird, in den dort behandelten speziellen Fällen — unter Beschränkung auf die Entfernung von 100 km — die deutschen Frachtsätze im allgemeinen niedriger erscheinen als die Frachtsätze der zum Vergleich herangezogenen drei anderen Länder. Die Klagen der deutschen Handelswelt über die Höhe der deutschen Gütertarife wird man hierdurch freilich nicht ohne weiteres zum Schweigen bringen. Wie sehr bei Benutzung statistischer Darstellungen Vorsicht geboten ist, zeigt z. B. auch schon die erwähnte Anlage V, wo in bildlicher Darstellung ein Vergleich zwischen deutschen und ausländischen Personentarifen für die I. bis III. Wagenklasse in den Jahren 1914 und 1925 gezogen wird. Danach erscheinen die deutschen Personentarife in I. bis III. Wagenklasse, namentlich im Jahre 1925, gegenüber Belgien, Schweden, Frankreich, Italien, Österreich, Holland, Polen und der Schweiz im allgemeinen ziemlich hoch; es ergibt sich aber tatsächlich ein ganz anderes Bild, wenn man berücksichtigt, daß es in Deutschland eine außerordentlich stark benutzte IV. Klasse mit sehr niedrigen Fahrpreisen gibt, und zwar entfallen nicht weniger als 58,1 % der Reisenden auf diese IV. Klasse; diese wichtige, die Anlage V ergänzende bzw. berichtigende Tatsache ist übrigens vom Kommissar selbst im Texte des Berichts hervorgehoben worden.

Der Kommissar hat für seine Auffassung, daß die Aussichten auf Erfüllung der Reparationslasten auch für die Zukunft nicht ungünstig seien, geltend gemacht, daß der Zinsen- und Tilgungsdienst der Reparationsschuldverschreibungen augenblicklich die einzige Kapitalbelastung der Reichsbahn bilde und auch bei Erreichung des Höchstbetrages von 660 Millionen Mark noch tragbar erscheine, wenn man sie mit den Betriebseinnahmen der Gesellschaft vergleiche, die schon im ersten Jahre auf etwa vier und eine halbe Milliarden Mark zu schätzen seien; das Verhältnis der Kapitalbelastungen zu den Betriebseinnahmen sei ja bei vielen anderen Eisenbahnverwaltungen wesentlich ungünstiger. Weiterhin weist er darauf hin, daß der Betrieb trotz der sehr ernsten wirtschaftlichen Notlage gestattete, Ausgaben für neue Bauten und Erweiterungen zu leisten, die eigentlich aus anderen Mitteln hätten bestritten werden müssen, ferner, daß es möglich war, die Reparationslasten des ersten Jahres zu decken und außerdem die Rücklagen zu schaffen, die für kommende Jahre nötig sind. Diese Angaben sind zutreffend, und insbesondere kann angenommen werden, daß der auf Seite 10 des Berichts nach allerdings vorläufigen Unterlagen berechnete Betriebsüberschuß (1. Oktober 1924 bis zum 31. August 1925) genügen wird, um eine Sonderrücklage von 130 Millionen Mark als Beitrag zu den Reparationszahlungen des zweiten Jahres sowie weitere 80 Millionen Mark für die gesetzlich vorgeschriebene Rücklage sicherzustellen. Trotzdem sind noch sehr hohe Reparationsbeträge im zweiten Reparationsjahre zu beschaffen. Denn während für das erste Jahr die auferlegten Zahlungen mit 200 Millionen Mark absichtlich niedrig gehalten waren und auf diese Weise sich eine Art Moratorium, die berühmte Atempause, ergab, steigen im zweiten Jahre die Zahlungen bereits auf 595 Millionen Mark, wozu noch ein Zahlungsposten von 250 Millionen Mark aus dem Ertrage der Verkehrssteuer tritt, der allerdings für die Reichsbahn nur ein Durchgangsposten ist; weitere 375 Millionen Mark sind vom Reiche und zu Lasten der Industrie zu leisten, so daß im zweiten Jahre von deutscher Seite insgesamt 1220 Millionen Mark aufzubringen sind. Die Jahresschuld der Reichsbahn erhöht sich vom vierten Jahre ab auf 660 Millionen Mark. Der Kommissar neigt, wie erwähnt, der Ansicht zu, daß diese Belastung für die Reichsbahn tragbar sei, doch zieht er hierbei nicht die Gesamtbelastung des Reiches mit in den Kreis seiner Erwägungen, obgleich doch offenbar das Schicksal der Reichsbahn-Gesellschaft mit demjenigen des Reiches untrennbar auf Gedeih und Verderb verbunden ist. Und da fällt es schwer ins Gewicht, daß schon nach vier Jahren für alle in Deutschland zahlungspflichtigen Faktoren zusammen die normale Annuität von 2½ Milliarden Mark erreicht wird, die sich sogar vom 1. September 1929 ab bei einer Besserung der deutschen Wirtschaft nach dem Schlüssel des Index noch erhöhen kann. Dazu kommt, daß es sich um einen Schwebezustand handelt, bei dem niemand weiß, wie groß die Gesamtschuld Deutschlands ist und wann sie getilgt sein wird. Bei dieser Sachlage ist es nicht zu verwundern, wenn die Ansichten über die Erfüllungsmöglichkeit auseinandergehen. Mit großer Zurückhaltung äußert sich Staatssekretär a. D. Bergmann in seinem vor kurzem erschienenen Buch „Der Weg der Reparation von Versailles über den Dawesplan zum Ziel“: Nach den Ergebnissen des ersten Reparationsjahres werde man sagen müssen, daß Aussicht für die Erfüllung der auferlegten Lasten vorhanden sei, wenn die allgemeinen Verhältnisse in Deutschland und in der Welt sich in Ruhe weiter entwickeln; eine der wichtigsten Voraussetzungen hierfür sei, daß die neue deutsche Währung stabil bleibe, wofür in erster Linie die Reichsbank zu sorgen habe, zugleich müsse aber das Transferkomitee darüber wachen, daß durch den Reparationsdienst die deutsche Währung nicht gefährdet werde. Bergmann fügt hinzu, daß das Transferproblem, welches für Deutschland genau dieselbe Wichtigkeit habe wie für die Alliierten, zunächst noch als großes Rätsel anzusehen sei. Auch das neu errichtete Institut für Konjunkturforschung in Berlin vermag die Zukunft nicht zu entschleiern, und äußert sich in seiner ersten Veröffentlichung sehr vorsichtig über die große Wirtschaftskrise mit dem Hinzufügen, daß nur eine Diagnose und nicht eine Prognose für die Zukunft aufgestellt werden könne. Andere, wie z. B. der deutschnationale Politiker und Gelehrte Dr. Hoetzsch, vertreten einen bestimmteren Standpunkt und erklären die Lasten des Dawesplans für schlechterdings untragbar. Aber auch ein Mann wie Keynes, der englische Volkswirt, der den Verhältnissen ziemlich objektiv gegenübersteht, ist von Sorgen und Zweifeln über die Durchführbarkeit des Dawesplans erfüllt, und ganz neuerdings hat er in den Londoner „Times“ und den Newyorker

„Times" einen auch in die deutsche Presse übergegangenen Aufsatz veröffentlicht, der den Untertitel „Deutschlands trübe Zukunft" trägt, und in dem er klar ausspricht: Wenn auch die Berichte der Kommissare und Kontrolleure über das erste Reparationsjahr günstig lauten, so wüßten diese wie alle anderen genau, daß die wahren Schwierigkeiten erst noch kommen werden, wobei er mit Nachdruck auf die große Produktionseinschränkung in Deutschland hinweist sowie auf die erschreckende Zunahme der Konkurse und der Arbeitslosigkeit. Es besteht nicht die Möglichkeit, im engen Rahmen dieses Artikels die Keynesschen Gedankengänge näher darzulegen, und es muß genügen, als seine Ansicht festzustellen, daß die Alliierten sich noch für einige Zeit mit mäßigen Erfolgen begnügen sollten, was natürlich auf eine Herabsetzung der Reparationslasten für die nächste Zukunft hinauslaufen würde. Keynes vertritt selbstverständlich nicht einseitig deutsche Interessen; welche Beweggründe ihn tatsächlich leiten, beweist der von ihm ausgesprochene Satz: „Wie die Dinge heute liegen, ist Deutschland der wirtschaftliche Gefahrpunkt Europas". Diese Ausführungen werden durch die Darlegungen des Reichsfinanzministers bei Beratung des Reichshaushaltsplanes 1926 ergänzt, die u. a. die Feststellung bringen, daß Deutschland im Januar 1926 den traurigen Rekord von 2092 Konkursen und 1553 Geschäftsaufsichten erreicht hat, und daß die Zahl der unterstützten Erwerbslosen von rd. 195 000 am 1. Juli 1925 auf rd. 2 000 000 am 1. Februar 1926 gestiegen ist, wozu noch mehrere Millionen Kurzarbeiter kommen. Selbstverständlich spiegeln sich diese Verhältnisse in dem Zurückgehen der Eisenbahneinnahmen wider. Vorstehende kurze Betrachtungen dürften nicht ganz ohne Interesse sein und es manchem erschweren, der zuversichtlichen Beurteilung der künftigen Entwicklung, wie sie vom Eisenbahnkommissar vertreten wird, in vollem Umfange zuzustimmen.

Dr. Otto.

Spurerweiterung oder nicht?

Ein Zwiegespräch.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Bäseler**, München.

(2. Fortsetzung.)

Am nächsten Tag.

N.: Wir wollen jetzt den zweiachsigen Wagen in einer Gleiskurve mit Spiel betrachten, also den gewöhnlichen Fall, und zwar nehmen wir an, daß so viel Spurerweiterung vorhanden sei, daß die Hinterachse nicht an der Innenschiene anläuft. Früher — und noch Bödecker tat es — nahm man an, daß die Hinterachse sich radial stelle. Das stimmt aber nur annähernd. Die Stellung ist durch die auftretenden Reibungskräfte bestimmt, was zuerst Uebelacker klarstellte, womit er tatsächlich die Grundlage für die Berechnung von Fahrzeugen in Gleisbögen schuf. Man findet den Drehpunkt, von Uebelacker Reibungsmittelpunkt genannt, beim zweiachsigen Wagen am schnellsten durch Probieren nach Bäselers Verfahren; wir wählen aber hier wegen der kommenden verwickelteren Fälle Heumanns schöne und allgemeine Methode. Da Sie seinen Aufsatz gelesen haben und auch seinen wichtigen Satz kennen, nach welchem sich d e r Reibungsmittelpunkt einstellt, bei dem die Richtkraft ein Minimum wird, können wir sein Verfahren ohne weiteres anwenden (Abb. 13). Der Reibungsmittelpunkt liegt eine Kleinigkeit hinter der Hinterachse. Um den Krümmungswiderstand und die Richtkräfte zu berechnen, ist die genaue Lösung allerdings sehr unbequem, da die Aufgabe von höherem Grad ist und für die Strecke MN keine allgemeine, sondern nur von Fall zu Fall eine numerische Lösung angegeben werden kann. Wir machen deshalb nun doch die Annäherung, die in diesem Fall nicht viel von der Wirklichkeit abweicht, daß die Hinterachse radial steht (Abb. 14). Dann sieht man, daß die Bewegung des Fahrzeuges im wesentlichen in einer Seitenverschiebung der Vorderachse und einer Drehung der Hinterachse besteht. P_1 ist hauptsächlich durch die Querkomponenten von R_1 und R_2 gegeben, die praktisch bei den langen Fahrzeugen der Hauptbahnen $= 2\,Q\,f$ sind; dazu kommt der Einfluß der Hinterachse. Sie lesen also ohne weiteres ab, daß $P_1 = \sim 2\,Q\,f\left(1+\frac{s}{2\,l}\right) = 2\,Q\,f\,\frac{(2\,l+s)}{2\,l}$ ist. Die Krümmungsreibungsarbeit für ein Wegelement ist $2\,Q\,f\,\frac{s}{2}\,d\,\varphi + 2\,Q\,f\,d'\,d\,\varphi$ oder, da $d' = \sim l$ ist, $2\,Q\,f\,\frac{s}{2}\,d\,\varphi + 2\,Q\,f\,l\,d\,\varphi$. Daraus ist der Krümmungswiderstand $W = \frac{Q\,f\,d\,\varphi\,(s+2\,l)}{R\,d\,\varphi} = \frac{Q\,f}{R}(s+2\,l) = \frac{P_1\,l}{R}$

Abb. 13. Zweiachsiges Fahrzeug mit unbeschränktem Spiel im Gleis. Bestimmung des Reibungsmittelpunktes nach Heumann.

Abb. 14. Die Hinterachse stehe radial; Berechnung des Kurvenwiderstandes für diesen Fall.

Fassen wir das Ergebnis mit unseren früheren zusammen, so ergibt sich:

Bei strenger Führung:

Richtkraft an b e i d e n Achsen $\sim 2\,Q\,f$.

Krümmungswiderstand $\sim\frac{Q\,f}{R}(2\,l)$.

Bei „zwangloser" Führung:

Richtkraft n u r a n d e r V o r d e r a c h s e $\sim 2\,Q\,f\left(\frac{2\,l+s}{2\,l}\right)$.

Krümmungswiderstand $\sim\frac{Q\,f}{R}(2\,l+s)$.

Pr.: Famos, Sie schlagen sich selbst. Allerdings scheint der zweite Fall zunächst ungünstiger. Nehmen wir einen Güter-

wagen von 4,5 m Radstand — den dürfen wir wohl als einen passenden Mittelfall ansehen, denn entscheidend sind für den Zugwiderstand die Wagen, und zwar die Güterwagen — so ist 21 = 9 m, 2 l + s = 10,5 m. Krümmungsreibung und Richtkraft sind also ein Sechstel größer. Dafür läuft aber im zweiten Fall nur die Vorderachse an, im ersten beide. Nun steckt ja in Ihrem Ansatz die Spurkranzreibung noch nicht drin, und ich bin trotz Ihres Massengrabes überzeugt, und habe darüber inzwischen auch in der Literatur genügend Belege gefunden, daß die Spurkranzreibung hohe Werte erreichen kann. Im zweiten Fall haben wir sie also nur einmal, im ersten zweimal unter nicht viel geringerem Druck. Das erklärt genug; das Mehr an Spurkranzreibung überwiegt so gut wie sicher das Mehr an primärer Reibung.

N.: Ich gönne Ihnen den Triumph. Ich möchte, ich könnte k u r z antworten. Aber so einfach sind die Dinge leider nicht. Ist es Ihnen recht, wenn wir noch ein wenig bei unserem Fahrzeug mit Druckrollen bleiben, das keine Spurkranzreibung hat?

Pr.: Meinetwegen.

N.: Die Abrundungen, die wir vorgenommen haben, um das Kräftebild zunächst in seinen Hauptzügen zu erfassen, wirken einseitig. Wir wollen Ihren Güterwagen von 4,5 m Radstand, den auch ich als durchschnittlichen Vertreter betrachte, genau numerisch untersuchen. In Abb. 15 sehen Sie außer der Heumannschen Linie, deren Ordinate das Reibungsmoment darstellt, auch die Richtkräfte P_1 und P_4 aufgetragen, ferner die Krümmungsreibung, und zwar für alle möglichen Lagen von M zwischen dem Fahrzeugmittelpunkt und der Grenzlage bei „zwangloser“ Führung. Ferner sind noch die Führungskräfte angegeben. Man muß auch die Begriffe Führungsdruck und Richtkraft deutlich unterscheiden. Wenn Sie ein Rad mit Druckrolle betrachten, so wirkt an der Auflagefläche des Rades die Kraft $G = Qf \cos \gamma$, an der Druckrolle, mit Heumanns Bezeichnung, die Richtkraft, von uns P_1 bzw. P_4 genannt (Abb. 16). Die Kraft G greift immer am Rade an, die Richtkraft kann unter Umständen auch wo anders liegen, z. B. bei Lokomotivrahmen, die ihre Führung durch ein voranlaufendes Drehgestell erhalten, an dessen Drehpunkt. Die Kraft, die tatsächlich vom Fahrzeug auf die Schiene wirkt und umgekehrt, ist nach der Bezeichnung von Uebelacker und Heumann der Führungsdruck, den wir mit Uebelacker Y nennen, wenn er an einem Außenrad und X, wenn er an einem Innenrad angreift. Es ist also z. B.

$Y_1 = P_1 - G_1$,

$X_4 = P_4 - G_4$ usw., denn die Angriffspunkte von P und G liegen so nahe zusammen, daß wir für sie e i n e Wirkungslinie annehmen können. Wenn das Rad in der Hohlkehle rollt, stimmt dies genau

Sie sehen aus dem Schaubild, daß Y_1 bei strenger Führung 1,16 Qf ist und bei „zwangloser“ Führung auf 1,37 Qf steigt. Das ist also doch eine nicht unbedeutende Erhöhung, nämlich um 18 %. Die Krümmungsreibung steigt von 9,48 $\frac{Qf}{R}$ auf 10,95 $\frac{Qf}{R}$, also um 15,5 %. Der Anlaufdruck X_4 des inneren Hinterrades geht dabei von 1,16 Qf fast auf Null herunter.

Pr.: Das gibt allerdings zu denken. Aber, wie gesagt, das Mehr an Spurkranzreibung überwiegt wahrscheinlich weit den Gewinn an primärer Reibung.

N.: Wir wollen sehen. Jedenfalls sind wir uns klar, daß ein durch Druckrollen geführtes Fahrzeug bei zwangloser Führung bedeutend ungünstiger abschneidet als bei strenger. Die vollkommen strenge Führung ist ja nun nicht erreichbar, da jedes Fahrzeug, wie wir wissen, normal 11 und mindestens 8 mm Spiel hat, es sei denn, daß man auch bei Hauptbahnen zur Spurverengung übergehen würde. Das wäre an sich sehr gut; kommt aber wohl nicht in Frage; ein Hauptvorteil, den man mit dem Wegfall der Spurerweiterung erzielen würde, ist die Vereinfachung der Schwellenlochung und Spurplättchen, die mit der Durchführung einer gleichmäßigen Spur durch alle Gleise einschließlich der Bögen verbunden wäre. Man könnte freilich leicht und mit großem Vorteil durchweg auf 1,430 heruntergehen. Aber immerhin ist das Fahrzeug in Normalspur erheblich strenger geführt, als bei Spurerweiterung. Anlaufdrucke und Widerstand haben also einen gewissen Mittelwert; es ist bei 180 m Halbmesser für 11 mm Spiel $P_1 = 2{,}145$ Qf, $P_4 = 2{,}065$ Qf, $W = 0{,}053$ Qf.

Wir werden jetzt nicht umhin können, auf die kitzlige Frage der Spurkranzreibung einzugehen. Ich möchte nur zuvor noch einige allgemeinere Bemerkungen machen. Sie folgerten vor-

Abb. 15. Zweiachsiges Fahrzeug in den verschiedenen Lagen zwischen strenger und zwangloser Führung, je nach der Spurerweiterung (l = 4,5 m).

Die Kräfte sind so dargestellt, wie sie vom Fahrzeug auf die Schiene wirken, für die Wirkung von der Schiene auf das Fahrzeug kehren sich die Pfeile um.

Abb. 16. Die Kräfte zwischen einem anlaufenden Rad und der Schiene.

hin: Anlaufen an zwei Rädern unter nicht viel geringerem Druck, statt an einem, also doppelte Spurkranzreibung. Sie mögen sich diese einstweilen denken, wie Sie wollen, aber Sie werden mir zugeben, daß mit der Tatsache des doppelten Anlaufens noch nichts bewiesen ist. Von großem Einfluß ist doch zweifellos der Gleitweg, oder was hiermit gleichbedeutend ist, der Anlaufwinkel. Bei großem Anlaufwinkel verlagert sich der Druckpunkt des Spurkranzes stärker nach vorn, als bei kleinem. Nun läuft das Fahrzeug bei „zwangloser" Führung unter einem mehr als doppelt so großen Winkel an, als jede Achse bei strenger Führung. Also ist die Reibungsarbeit offenbar sogar vergrößert. Geradezu schlagend scheint mir aber, was weiter daraus folgt. Bei „zwangloser" Führung haben wir statt der Verteilung auf zwei Arbeitspunkte nur einen mit mehr als doppelt so großer Gleitung und beträchtlich höherem Druck, also geht die ganze Abnutzung an diese Stelle; d. h. die Außenschiene und — bei immer in einer Richtung fahrenden Fahrzeugen — das führende Vorderrad werden allein abgenützt; wie unökonomisch! Und die Entgleisungsgefahr ist natürlich bedeutend größer; man darf sie wohl ungefähr proportional dem Anlaufdruck und dem Anlaufwinkel schätzen.

Zweiachsiges Fahrzeug „zwanglos" geführt, steht im Winkel zur Fortbewegungsrichtung.

Abb. 17a. Einstellung eines frei am Vorderrad geführten Fahrzeuges in einer scharfen Kurve; großer Anlaufwinkel β.

Zweiachsiges Fahrzeug „streng" geführt, steht in der Fortbewegungsrichtung.

Abb. 17b. Einstellung eines auch am Hinterrad geführten Fahrzeuges in einer scharfen Kurve; kleiner Anlaufwinkel β.

Pr.: Ich gebe Ihnen recht, immer vorausgesetzt, daß nicht doch bei zwei anlaufenden Rädern Verhältnisse eintreten, die Sie nicht berücksichtigt haben. Aber wenn dies alles so ist, wie hat sich dann in aller Welt die Meinung von dem Nutzen der Spurerweiterung so bilden und festsetzen können?

N.: Sie dürfen nicht vergessen, daß viele Scheingründe für die Spurerweiterung sprechen. Daß die ersten Eisenbahner unsere verwickelten Überlegungen nicht anstellten, kann man ihnen nicht übelnehmen. Sie gingen nach dem Augenschein, und der zeigte, daß im Bogen ein frisch verlegtes Gleis nach kurzem Befahren Spurerweiterung aufwies. Sie sagten sich: Das Fahrzeug hat sich Luft geschafft, und nun geht es. Tatsächlich hielt das Gleis in der erweiterten Form. In Wirklichkeit hatten sich natürlich nur die Befestigungsmittel angespannt. Nach unseren Ableitungen sind wir uns klar, daß eine schieflaufende Achse auf beide Schienen, die äußere und die innere, Querkräfte ausübt, die Q f nahekommen, also sehr bedeutend sind und beide Schienen im Sinne einer Spurerweiterung zu verdrücken suchen.

Es kommt dazu die naheliegende Vorstellung von der Sehnenwirkung langer Fahrzeuge, die Beobachtung des Kreischens, das Gefühl, daß das Fahrzeug Luft haben müsse, die Vorstellung von der günstigen Wirkung der Konizität auf den Bogenlauf, die Angst vor der Spurkranzreibung, die zunächst ganz plausible Vermutung, daß das Fahrzeug, sich selbst überlassen, wohl die günstigste Lage einnehmen werde, kurz alle die Dinge, die Sie mir zu Anfang so trefflich entgegengehalten haben. Scheint doch, was den letzten Punkt angeht, sogar Heumanns schöner Satz häufig so ausgelegt zu werden, als ob damit bewiesen sei, daß das Fahrzeug sich so einstelle, daß der Führungsdruck — und damit vermutlich auch der Krümmungswiderstand — ein Minimum werden, während er natürlich nur rein rechnungsmäßig, d. h. unter der Voraussetzung „zwangloser Führung" gilt und der Fall der strengen Führung in dem Ansatz gar nicht enthalten ist. In Wirklichkeit ist es gerade umgekehrt, die „zwanglose" Führung gibt ausgerechnet das Maximum der Richtkraft, wie man erkennen kann, wen man die Kurven in Abb. 15 nach beiden Seiten fortsetzt. Eine naheliegende Überlegung, die eigentlich hätte stutzig machen sollen, ist folgende. Die Einstellung eines frei am Vorderrad geführten Fahrzeugs ist ja vom Bogen ganz unabhängig, es wird sich also rechnerisch und tatsächlich bei genügendem Spiel und genügend breiten Rädern in einer scharfen Kurve nach Abb. 17a einstellen.

Soll man nun wohl glauben, daß ein Fahrzeug in dieser schiefen Lage besser rollt, als wenn man es mit Nachhilfe von hinten einigermaßen in seine wirkliche Laufrichtung drückt? (Abb. 17b.)

Pr.: In der Tat! Man sollte sogar denken, der Unterschied müßte noch größer sein, als wir vorhin berechneten.

N.: Das würde er auch; bei so großen Anlaufwinkeln gelten nämlich unsere Annäherungen nicht mehr. Man bedenke auch folgendes. Ein mit vier Punkten aufruhender Gegenstand, ein Tisch — das Fahrzeug ist in dieser Hinsicht nichts anderes — soll auf der Unterlage gleitend gedreht werden; wer wird nur vorne einen Seitendruck ausüben und nicht auch hinten einen Gegendruck? Wer wird überhaupt, wo eine Drehung erzwungen werden muß, nicht ein Moment anbringen, sondern sich mit einer nur wenig exzentrischen Einzelkraft begnügen, und es der Natur überlassen, ob sie die Gegenkräfte — hier die Reibung der Hinterräder — bereitstellt, die zur Momentbildung unerläßlich sind?

Pr.: Sehr einleuchtend.

N.: Aber ich wollte ja nun auf die Spurkranzreibung selbst zu sprechen kommen. Lieber Freund! Diesmal muß ich Ihnen beschämt mein Unvermögen gestehen. Ich habe die Lösung noch nicht. Nur soviel weiß ich, daß die vorhandenen Lösungsversuche unzureichend sind.

Es gibt zwei Theorien über die Spurkranzreibung, die Einpunkt- und die Zweipunktberührung. Eine Auseinandersetzung darüber zwischen Uebelacker und Hamelink finden Sie im Organ 1918, Seite 309. Uebelacker, Bödecker und Heumann nehmen die Einpunktberührung an. Mir scheint die Zweipunktberührung die Regel zu sein. Wenn Sie nach Vogels Vorgang einen neuen Radreifen und eine neue Schiene genau auftragen, erhalten Sie die Abb. 18a und 18b, je nachdem Sie die Schiene gerade stellen wie in Weichen, oder unter 1 : 20 geneigt, wie im Gleis. In beiden Fällen liegt Zweipunktberührung vor. Bei einem scharf gelaufenen Reifen ist die Zweipunktberührung selbstverständlich. Es kann nun wohl bei flachgefahrenen Schienen, aber

neuen Reifen Einpunktberührung eintreten, wobei das Rad sich in der Hohlkehle abstützt, aber das dürfte die Ausnahme bilden.

Bei Einpunktberührung lassen sich die Verhältnisse noch einigermaßen übersehen. Das anlaufende Rad gleitet statt auf der Lauffläche auf einer geneigten Fläche. Ihre Neigung muß bei der anlaufenden Vorderachse eines freigeführten Fahrzeuges ungefähr gleich dem doppelten Reibungswinkel sein (bei

Abb. 18a. Berührung von Radreifen und Schiene bei senkrecht stehenden Schienen.

Abb. 18b. Berührung von Radreifen und Schiene bei geneigt stehenden Schienen.

f = ¼ zweimal 13° = 26°), um die Querverschiebung beider Räder hervorzubringen. Der Reibungsmittelpunkt könnte sich bei nicht streng geführten Fahrzeugen natürlich verlagern, aber die Änderung ist vermutlich nicht groß. Eine nennenswerte Vergrößerung der Gesamtreibung bringt das Rollen in der Hohlkehle wohl nicht hervor.

Sehr viel schwieriger ist die Zweipunktberührung. Zwar macht man sie sich häufig sehr bequem, aber dadurch ist das Resultat auch ziemlich fragwürdig. Man bestimmt gewöhnlich den Spurkranzdruckpunkt. Er liegt bei den üblichen Reifenformen und Anlaufwinkeln einige Zentimeter vor dem Unterstützungspunkt. Er reibt an der Schiene im wesentlichen in senkrechter Richtung. Man nimmt nun die Richtkraft P, gewöhnlich ~ 2 Q f, multipliziert sie mit f und dem Hebelarm p vom Druckpunkt J zum Unterstützungspunkt U und glaubt damit das Moment der Spurkranzreibung zu haben (Abb. 19).

Dabei ist vor allem ein wichtiger Umstand vernachlässigt. Die Normale im Spurkranzdruckpunkt ist wegen der Neigung des Flansches nach oben gerichtet, die Druckkraft weicht hiervon noch um den Reibungswinkel nach oben ab; sie geht im allgemeinen fast unter 45° nach oben. Dadurch wird aber das Rad zum erheblichen Teil an dieser Stelle getragen, der Raddruck auf die Oberfläche der Schiene wird gemindert. Der einzige, der diesen Umstand in die Rechnung eingeführt hat, ist Meyer-Absberg[11]); leider ist sein Ansatz im übrigen nicht haltbar. Es kommt aber noch mehr dazu. Das Rad gleitet ja auch vorwärts, also tritt auch am Spurkranz die zusammengesetzte Gleitung auf. Man weiß auch nicht, ob der Dreh-

Abb. 19. Übliche Art der Berechnung der Spurkranzreibung.

punkt des Rades im Unterstützungspunkt liegen bleibt und nicht nach dem Spurkranzdruckpunkt hin wandert. Endlich scheint mir das Gleichgewicht der Achse zu fordern, daß die lotrechte Drehachse nicht im Mittelpunkt der Achse bleibt, sondern nach der Seite wandert, und zwar überraschenderweise nach innen. Alle diese Einflüsse zu berücksichtigen, ist sehr schwer. Es ist freilich nicht unmöglich, und gäbe eine dankbare Gelehrtenarbeit.

Pr.: Das ist recht mißlich. Im entscheidenden Punkt lassen Sie uns im Stich.

N.: Ich weiß nichts anderes. Wenn wir mit der Spurkranzreibung anfangen, werden wir in Tagen nicht fertig und wissen noch immer nichts Genaues. Dabei sind wir jetzt schon vier Tage an der Arbeit und haben mit unserem eigentlichen Thema, dem Verhalten mehrachsiger Fahrzeuge in Gleisbögen ohne Spurerweiterung noch nicht einmal begonnen. Nur eines möchte ich hervorheben. Offenbar wächst auch die Spurkranzreibung mit dem Anlaufwinkel, und vermutlich schneller als dieser; bei ganz kleinen Anlaufwinkeln dürfte sie unbedeutend sein. Also wäre auch für die Spurkranzreibung die strenge Führung die bessere.

Pr.: Könnte man dem Problem der Spurkranzreibung nicht mit Versuchen beikommen?

N.: O ja! Sehr gut. Man müßte sich tadellos liegende Versuchskurven bauen und die Fahrzeuge und Schienen durch häufiges Hin- und Herbewegen einfahren. Wenn man dann die Räder festbremst und das Fahrzeug mit einer gewissen Geschwindigkeit rutschen läßt, so kann man die augenblickliche Reibungsziffer genau bestimmen. Danach rechnet man nach unseren Formeln aus, wie groß die primäre Reibung sein müßte. Alsdann bestimmt man die wirkliche Krümmungsreibung durch einen unmittelbaren Zugkraftversuch; die Differenz ist die Spurkranzreibung.

Pr.: Das sollte man wirklich einmal machen. Aber was tun wir jetzt?

N.: Ich schlage Ihnen vor, für heute zu schließen und morgen uns dem eigentlichen Thema zuzuwenden.

[11]) Organ 1912, Heft 19.

(Fortsetzung folgt.)

Bekämpfung der Eisenbahnunfälle durch das Bild.

Von **K. Gotter**, Unterrichts- und Bildungsdezernent bei der R.B.D. Berlin.

Der Kampf gegen die Unfälle nimmt immer weitere Formen an; er hat auch im Unterricht Eingang gefunden nachdem die Erkenntnis durchgedrungen, daß die Unfallverhütung in der Hauptsache eine Frage der Erziehung und Unterweisung, möglichst verbunden mit einer praktischen Einübung ist. Besonders in England und Amerika bedient man sich des Bildes als Mittel einer eindringlichen Belehrung; es erfreut sich hier einer recht großen Beliebtheit und nach zahlreichen Urteilen soll hiermit auch eine recht gute Wirkung erzielt worden sein. Neuerdings nimmt auch in Deutschland das Interesse für diese Seite der aufklärenden Unfallvorbeugung zu. So hat z. B. neben der berufenen amtlichen Stelle des Reichsarbeitsministeriums die Tiefbauberufsgenossenschaft zur Erläuterung ihrer Unfallverhütungsvorschriften eine Sammlung von 50 Bildern herausgegeben, die in der Hauptsache zum Aushang in den Arbeitsstätten und den während der Arbeitspausen zur Verfügung stehenden Aufenthaltsräumen bestimmt sind. Auch die Statistik der Deutschen Reichsbahn zeigt, daß die Zahl der Unfälle eine recht hohe ist, die im Interesse der beschädigten Personen und auch in dem der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens herabgemindert werden muß[1]). Eine Gelegenheit, planmäßig auf das den Gefahren des Unfalls ausgesetzte oder sie herbeiführende Personal einzuwirken, bietet der dienstliche Unterricht (Dienstvortrag). Nach den hier gesammelten Erfahrungen ist es aber notwendig, daß zur Unterstützung des gesprochenen Wortes des Vortragenden noch ein wirkungsvolles Mittel, das die behandelten Gebiete bildlich darstellt, hinzukommt. Angeregt durch die von den vorher genannten Stellen veröffentlichten Bilder hat sich nunmehr auch die Reichsbahn entschlossen, bildliches Anschauungsmaterial zu den für ihre recht vielseitigen Betriebe geltenden Unfallverhütungvorschriften zu schaffen. In erster Reihe sind die Vorschriften, gegen die am häufigsten gesündigt wird und die nach der Statistik zahlreich zu Unfällen geführt haben, bildlich darzustellen. Bekanntlich stumpfen Gefahren, denen der Mensch täglich ausgesetzt ist, ab; sie führen dazu, daß der einzelne sie nicht gewissenhaft und mit dem erforderlichen Ernst beachtet, ja, daß er oft sogar bodenlos leichtsinnig gegen sie verstößt, in dem Glauben, daß ihm auch diesmal nichts passieren könne, weil es ja schon so und so oft gut gegangen ist. Dem Unterricht ist hiernach die Aufgabe gestellt, Unkenntnis und Nichtbeachtung der Vorschriften durch Belehrung und Unterweisung zu beseitigen, außerdem aber Einsicht und Verständnis von der Notwendigkeit einer strengen Befolgung zu wecken und zu befestigen.

Falsche Beinstellung.

Folgen.

Richtige Beinstellung.

AUFLADEN
EINER·SCHWEREN·KISTE
AUF·DIE·STECHKARRE.

Das, was eine geregelte Hygiene für die Bekämpfung von Krankheiten bedeutet, ist ein planmäßiger Unterricht für die Verhütung von Unfällen.

Wenn das Bild als Unterrichtshilfsmittel seiner gestellten Aufgabe mit Erfolg dienen soll, muß es bestimmte Anforderungen erfüllen; es darf nicht lediglich als Plakat aufgefaßt werden, das gewissermaßen nur eine vorübergehende Aufgabe recht schnell und wirksam darstellen soll, um dann ebens[o] schnell wieder vergessen zu werden, wie wir es täglich an de[n] Bildern der Plakatsäulen erleben können. Im Unterricht han[-]delt es sich um eine tiefgehende und dauernde Einwirkung, di[e]

NICHT ABLEUCHTEN!

SEIFENWASSER VERWENDEN!

[1]) Vgl. den Aufsatz des Verfassers in Nr. 48 u. 49 Jahrg. 1923 d. Ztg.

zu einer Einsicht mit unverlierbaren Vorstellungen führen soll. Für alle ist es daher von Interesse, die Grundsätze kennen zu lernen, die vom unterrichtlich-erziehlichen Standpunkt aus an derartige Bilder zu stellen sind, um sie daraufhin ihrem inneren Werte nach richtig beurteilen zu können.

Um die Ursachen der Unfälle zu bekämpfen, glaubt man, am besten seine Folgen in recht abschreckender Form darstellen zu müssen. Wir werden hierbei erinnert an das Verfahren, das der Gesetzgeber anwendet, indem er alle Arten der Gesetzesübertretung mit einer bestimmten Strafe von der Geldbuße und Haft an über Gefängnis und Zuchthaus bis zur Todesstrafe androht. Ob sich die Volksmasse hierdurch wirklich abhalten läßt, die Gesetzesvorschriften genau zu beachten, mag dahin gestellt bleiben. Vom Standpunkt des Erziehers aus ist dieser Weg der Abschreckung aber abzulehnen. Wir müssen, getreu den Grundsätzen einer wirksamen Erziehung, die zu belehrenden Personen zur Einsicht und zum Verständnis von der Zweckmäßigkeit der Vorschriften und der Notwendigkeit ihrer strengen Beachtung führen. Nur hierdurch wird eine Befolgung aus voller innerer Überzeugung unter dem Einfluß des freien Willens eintreten. Dieser feste Wille muß zur dauernden Beachtung zwingen und nicht angedrohte Strafe oder schreckliche Folgen. Wir müssen also absehen von einer Darstellung lediglich der Unfälle mit ihren möglichen Folgen der Körperverletzung, der blutigen Vorgänge, Materialzerstörung usw. Die bisher von anderer Stelle veröffentlichten Bilder haben uns in der Form ihrer Darstellung nicht immer voll befriedigt. Der Gefahrenaugenblick ist vielfach in seinem inneren Zusammenhange mit den vorausgegangenen Umständen und Zufälligkeiten nicht scharf genug ausgeprägt, um zum Nachdenken zu zwingen. Der Schwerpunkt der Darstellung darf nicht in die Folgen des Unfalls, sondern er muß vielmehr in die Materie selbst gelegt werden, wozu sich am wirkungsvollsten der Augenblick kurz vor dem Unfalle eignet. Die Beschauer des Bildes werden hierdurch zum Nachdenken angeregt, ja sogar herausgefordert. Sie werden aus der dargestellten Lage erkennen, daß die fehlerhafte Behandlung, Unvorsichtigkeit oder Nichtbeachtung der Vorschriften unbedingt zu einem Unfall mit nachteiligen Folgen führen muß. Welcher Art sie sein können, kommt erst in zweiter Reihe in Betracht. Es wird ihnen ferner zum Bewußtsein kommen, welches die Gründe für die Aufnahme der Unfallverhütungsvorschriften waren, die streng zu beachten sind, wenn sie vielleicht auch kleinlich erscheinen. Nicht umsonst heißt es im Volksmunde: „Kleine Ursachen, große Wirkung".

Falsch.

„NICHT·ZWISCHEN·PUFFERN·AUFRECHT·DURCHGEHEN!"

Falsch.

„IN·DIE·NISCHE!" „SONST·NIEDERLEGEN!"

Für die bildliche Darstellung selbst gelten die nachstehend begründeten Gesichtspunkte:

Der Vorgang selbst muß im Vordergrunde stehen: alle Nebensächlichkeiten haben zurückzutreten, damit der Beschauer durch sie nicht abgelenkt werde. Sie sind nur soweit aufzunehmen, als sie vielleicht zum besseren Verständnis der Gesamtlage beitragen können. Da die Bilder für ganz bestimmte Gruppen des Eisenbahndienstes in Betracht kommen, brauchen sie in ihren Einzelheiten der technischen Einrichtung und Umgebung nicht so eingehend durchgeführt zu werden, wie dies vielleicht erforderlich wäre, wenn sie zur Belehrung der breiten Öffentlichkeit bestimmt wären. Der Fachmann des Maschinendienstes z. B. wird sich auf den Bildern mit Darstellungen aus seinem Dienstzweige schneller zurechtfinden, als auf denen, die die Arbeit auf dem Güterboden zeigen. Für den Wert des Bildes ist also das Urteil des zuständigen Facharbeiters in erster Reihe ausschlaggebend. Die Meinung anderer, nicht mit der Materie vertrauter Personen muß zurücktreten. Einzelheiten, soweit sie zur sachlichen

Darstellung der Umgebung notwendig sind, müssen durchaus der Wirklichkeit und insbesondere den den Beschauern bekannten dienstlichen Verhältnissen entsprechen, dies trifft besonders zu bei allen technischen Einrichtungen. Hier darf dem Beschauer keine Möglichkeit geboten sein, die seine Aufmerksamkeit von dem Unfall ablenkt und ihn zu einer mehr oder weniger berechtigten Kritik der dargestellten technischen Anlage reizt.

Die Bilder müssen so beschaffen sein, daß sie sich einmal zum Aushang eignen, ja vielleicht auch als Wandschmuck benutzt werden können, zum andern aber auch als Unterlage der Dienstvorträge bei Besprechung und Auslegung der Vorschriften dienen können. Dies setzt hohen künstlerischen Wert voraus.

Das, was der Teilnehmer im Unterricht gehört, im Bilde gesehen und erlebt hat, was ihm im Aufenthaltsraum, an der Arbeitsstätte bildlich vor Augen geführt wurde, reicht meist nicht aus, es muß ihm immer wieder von neuem ins Bewußtsein zurückgerufen werden. Dies geschieht am zweckmäßigsten durch vielseitige Verbreitung der Bilder und ständige Erinnerung.

Von großem Einfluß auf die Wirkung ist demnach die Art der Verbreitung des Bildes. Als einfachste Form dürfte das Plakat gelten, das aber gleichzeitig auch als Anschauungsmittel im Unterricht zu dienen hat. Daneben kommt noch in Betracht das Flug- und Merkblatt, das allen Beteiligten regelmäßig auszuhändigen ist, ferner der Sonderabdruck als Beilage in Zeitschriften und Fachzeitungen. Hier kann z. B. auch das Unterrichtsblatt „Der Eisenbahnfachmann“ viel zur Verbreitung und zum richtigen Verständnis beitragen, indem er die Bilder gleichzeitig unterrichtlich auswertet und die Leser dieses Blattes damit zur eifrigen Mitarbeit an der Bekämpfung der Unfälle anregt und planmäßig erzieht. Auch Abbildungen in der Fachliteratur, ein Abdruck auf Formulare und Lohntüten, auf Abrechnungen und sonstige Schriftstücke, bei denen eine Ausfüllung leeren Platzes keine besonderen Kosten für Papieraufwendungen erfordert, sind als wirksames Mittel einer weiten Verbreitung zu empfehlen.

Ebenso kann das laufende Lichtbild (Film) als Weg einer Unfallbekämpfung nicht von der Hand gewiesen werden, obwohl sein Wirkungsgrad im Verhältnis zu den hohen Kosten, die jeder Film erfordert, nicht immer im richtigen Einklang steht. Dem stehenden Bild mit seiner längeren Einwirkung wird daher gegenüber dem Laufbild im Film der Vorzug zu geben sein, ganz abgesehen davon, daß bei Darstellungen von Unfällen, die sich vor den Augen der Zuschauer im Bilde abspielen, oft Augenblicke eintreten, die den Beschauer durch komische Stellungen usw. zum Lachen reizen. Der Ernst der Sache geht alsdann nur zu leicht verloren; hier ist also Vorsicht am Platze.

Eine Verkleinerung der Bilder als Merkblatt soll dem Unterrichtsteilnehmer am Schluß des Dienstvortrages ausgehändigt, um von ihm mit nach Hause genommen zu werden. Es wird dazu beitragen, daß das Verständnis der Unfallverhütung auch über den Rahmen des Unterrichts hinaus in die Familie dringt und deren Unterstützung sichert.

Von großer Bedeutung ist auch die Art der künstlerischen Darstellung. Versuche haben gezeigt, daß die Holzschnittechnik von dem Kreise unserer Beschauer, an die sich das Bild in erster Reihe wendet, am leichtesten verstanden wird und daher auch innerlich anspricht, während ihnen Bilder in Ton- oder Kohletechnik oft Schwierigkeiten bereiten. Ihr Auge ist für diese Art der Darstellung nicht geübt genug. Es bestätigt sich hiermit von neuem, daß die Meister der Volkskunst, wie Dürer, Ludwig Richter und andere die richtige Kunstform gewählt haben, um durch ihre Bilder in die Seele des Volkes zu dringen.

Recht wirkungsvoll können die Bilder durch Ausnutzung der Farbe gestaltet werden. Hierbei ist jedoch von Fall zu Fall zu prüfen, wie weit bei dem einzelnen Bilde eine farbige Wiedergabe notwendig erscheint. Bei schwer darzustellenden Vorgängen wird dies sicher zutreffen, aber aus Gründen der Sparsamkeit bei der Herstellung wird wohl der mehrfarbige Druck dem einfarbigen gegenüber zurücktreten müssen.

Vielfach ist angeregt worden, dem Bilde gleichzeitig die Bestimmung der Unfallverhütungsvorschriften beizugeben, um damit auch dem Dienstvortrage einen weiteren Inhalt zu bieten. Bei den vorgesehenen Verwendungszwecken empfiehlt sich dieser Weg jedoch nicht, da ein umfangreicher gedruckter Text nur zu leicht zur Unübersichtlichkeit beiträgt. Die Beschriftung des Bildes muß vielmehr recht kurz sein und möglichst durch Schlagworte die Darstellung kennzeichnen. Der Wortlaut der Unfallverhütungsvorschriften darf aber, da ja das Bild auch Unterrichtszwecken dienen und die Bestimmungen klar ausdrücken soll, nicht gänzlich fortfallen. Daher empfiehlt es sich, ihn bei den den Unterrichtsteilnehmern auszuhändigenden Merkblättern auf die Rückseite des Bildes zu setzen. Wenn dann Bild und Wort, beide nach oder nebeneinander auf den zu Belehrenden einwirken, wird der beabsichtigte Erfolg nicht ausbleiben. Von ganz besonderer Bedeutung erscheint uns aber das Bild, wenn es bei einem späteren Neudruck der Unfallverhütungsvorschriften diesen beigefügt werden kann. Besonders hohe Kosten entstehen hierdurch nicht, da ja die Druckstöcke bereits vorhanden sind und also auch für diesen Zweck mitverwertet werden können.

Um bei Bearbeitung und Herausgabe des Bildes eine Doppelarbeit zu vermeiden, ist ein Zusammengehen mit all den anderen Stellen, die sich ebenfalls die Aufgabe einer bildlichen Darstellung der Unfallverhütungsvorschriften gestellt haben, vorgesehen, und zwar in der Weise, daß zunächst die bis jetzt erschienenen Bilder, soweit sie auch für den Eisenbahndienst als geeignet und künstlerisch auf der Höhe stehend bezeichnet wurden, übernommen werden. Dieses Zusammenarbeiten erstreckt sich zunächst auf die zuständige Abteilung des Reichs-Arbeitsministeriums und die von den Tiefbauberufsgenossenschaften gegründete Unfallverhütungsbild-G. m. b. H.

Neben Bildern, die sich in erster Reihe an die Personen des Eisenbahndienstes selbst wenden, sind für später auch noch Bilder vorgesehen, die das Verhalten des reisenden Publikums vor, während und am Schluß der Fahrt zeigen. Auch die Reisenden müssen auf die Beachtung der für sie erlassenen Bestimmungen eindringlich hingewiesen werden, um sich vor selbstverschuldeten Beschädigungen zu bewahren. Für diese Bilder gelten die gleichen vorher genannten Grundsätze.

Neben dem Unfall spielt im Eisenbahndienst auch die Sachbeschädigung noch eine große Rolle; sie trägt wesentlich dazu bei, die Unkosten des Betriebes zu erhöhen. Hier ist es ebenfalls Aufgabe der Verwaltung, durch Belehrung auf die notwendige Beachtung der Vorschriften hinzuweisen, um derartige unwirtschaftliche Ausgaben auszuschalten, sie aber wenigstens auf einen geringen Bruchteil hinabzudrücken.

Die Bekämpfung der Unfälle darf sich nicht beschränken auf Einrichtungen im Dienst, deren Zeitaufwand innerhalb der Arbeitszeit liegt, sondern sie muß darüber hinaus eine weit umfassende sein. Sie ist sogar eine öffentliche Angelegenheit und bedarf daher der Mitarbeit aller Kreise. Die Sprache der Statistik der Unfälle bei der Reichsbahn ist so klar und eindringlich, daß sie uns zur Schaffung von weitumfassenden Einrichtungen zwingt. Die hierfür bei den Dienstvorträgen geopferte Zeit, steht in gar keinem Verhältnis zu den günstigen Wirkungen, die infolge derartiger Unterweisungen durch Vermeidung von Unfällen erreicht werden.

Die bis jetzt angefertigten Bilder umfassen alle Zweige des Eisenbahndienstes, Betriebs-, Werkstättendienst, Rangier- und maschinentechnischen Dienst sowie die Bedienung der maschinellen Anlagen einschließlich der elektrischen, den Verkehrs- und Ladedienst, Vorgänge bei der Abfertigung und Verladung auf dem Güterboden und im Güterwagen.

Bei der bildlichen Darstellung der Vorgänge ist aus

egangen von den Bestimmungen der Unfallverhütungsvorchriften, indem aus denjenigen, die sich an die ausführenen Beamten und Arbeiter wenden, zunächst die ausgesucht ind, gegen die am häufigsten gesündigt wird. Es sind daei wichtige Fälle in der falschen Anwendung oder Unterlassung on Anordnungen dargestellt, dabei auch, wo es zweckmäßig chien, die Folgen der Nichtbeachtung und wo es erorderlich war, auch die vorgeschriebene Ausfühung in treffender Weise veranschaulicht. Gekennzeichnet ind die Vorgänge durch „Falsch“, „Folgen“ und „Richtig“, o daß also stets die zu vermeidende Handlung mit ihren voraussichtlichen Folgen im Gegensatz zu der vorgeschriebenen Ausführung gebracht ist.

Wie weit sich diese Bestrebungen zur Bekämpfung der Unfälle und der Sachbeschädigungen finanziell auswirken werden, läßt sich heute nicht voraussagen, auch nicht annähernd berechnen; dies kann nur die Zukunft zeigen, indem die Unfall- und Entschädigungsstatistik ein bemerkenswertes Sinken aufweist. Im allgemeinen kann aber gesagt werden, daß die für die Bekämpfung der Unfälle aufgewendeten Mittel wirtschaftlich-produktive Anlagen sind, die sich recht gut und auch bald verzinsen werden.

Der österreichische Fremdenverkehr.

Von Hofrat **Dr. Wilhelm Kowarz**, Linz.

Die Reichsdeutschen kennen leider unser herrliches Land viel u wenig. Ausgenommen die Bergsteiger, die wohl oftmals den 'iroler Bergen einen gewiß lohnenden Besuch abgestattet haben, st den meisten Reichsdeutschen nur Wien bekannt und das ist ür sie Österreich. Nun wird gewiß niemand leugnen wollen, daß Vien zu den schönsten und sehenswertesten Großstädten der Erde gehört, daß seine Kunst- und Kulturschätze unvergleichlich nd unermeßlich sind, aber die Schönheiten und Sehenswürdigeiten Österreichs sind damit nicht annähernd erschöpft.

Was Österreich gegenüber der Schweiz und Italien voraus hat, st seine keusche Unberührtheit. Wer z. B. von Passau auf der)onau abwärts fährt, der ist bezaubert von der weltverlorenen tille und Abgeschiedenheit dieser Gegend, in der nur einige ochragende Burgen und Schlösser stumme Zeugen der großen 'ergangenheit des Nibelungenstromes sind. Bald treten die bis um Gipfel bewaldeten Berghöhen dicht ans Ufer heran, zwingen en majestätischen Strom den ganzen Berg zu umsäumen und wie n leidenschaftlicher Umarmung windet sich der Wellenschwall ald rechts, bald links; wie stille Bergseen liegt manchmal das Vasser vor dem Beschauer, und er ahnt nicht, wo und wie ein usgang aus diesem Kessel möglich. Allmählich weitet sich aber as Tal, die Ufer treten zurück, und der Tannenschatten des Kirnbergerwaldes spiegelt sich in den grünen Wogen der Donau.)ann blinken bereits die Turmspitzen von Linz entgegen und er Reisende sieht mit Staunen, welch herrliche Lage diese Stadt n der Donau hat, die ihm von der Durchfahrt durch den häßichen Bahnhof in traurigster Erinnerung steht. Jetzt schwenkt as Schiff zur Landung und vor ihm breitet sich das Häusermeer er Stadt, mit dem herrlichen 137 m hohen gothischen Domturm, em steil zur Donau abfallenden Freinberg und dem mit dem veitbekannten Wallfahrtskirchlein gekrönten Pöstlingberge aus. chon viele Reisende, die diese Fahrt zum ersten Male zurückegten, versicherten mir, daß sie selten etwas Erhebenderes und chöneres erlebten, als diese Fahrt. Ja, sehr vielen gefällt dieser)onauteil besser, als der oftgerühmte in der Wachau, der zwar errliche Schlösser und Burgen vorüberziehen läßt, aber nicht nehr die keusche Unberührtheit des westlichen Teiles aufweist. 'on den viel besuchten und allgemein bekannten Gegenden)sterreichs will ich schweigen. Ich will nicht den Ruhm des errlich gelegenen Mariazeller Tales, nicht die waldumrauschten 'hermen von Baden bei Wien, nicht den von der Eisenbahn kühn urchfahrenen Semmering erwähnen, auch nicht die mit den chönheiten der Schweiz wetteifernden Reize des seenreichen alzkammergutes preisen, nicht von der einzig schönen Mozarttadt Salzburg reden und auch nicht die bergumwachte Stadt nnsbruck hervorheben. Nein. Ich will auf stille Plätzchen erweisen, die vom Fremdenstrom unberührt sind, wo die Welthr stillzustehen scheint, man sich in das Mittelalter versetzt der in stiller Bergeinsamkeit Gott näher fühlt. Wer nicht die immelstürmenden Bergriesen sucht, sondern im welligen Hügelnd sein Genügen findet, der sucht dann von Linz das Mühliertel auf. Urwaldgleiche Holzbestände werden ihm Wanderunen kühler und lehrreicher gestalten, als die breiten, staubigen Autostraßen des Hochgebirges in den Dolomiten oder der Schweiz. Eine eigenartige Flora ziert hier die Wälder und Wiesen und gar der Großstädter, der von solcher Pracht keine rechte Vorstellung hat, wird oft den Schritt verhalten und dem Auge die Freude gönnen, all die neue Schönheit in sich aufzunehmen.

Liebt jemand aber die stille Bergeinsamkeit, weltabgeschlossene Täler, der wandert von Linz südwärts durchs Kremstal, das einem Obstgarten gleicht, hinab bis in das waldumschlossene Klaus und von dort über den Pißlingursprung, Gleinkersee in die grüne Steiermark. Der Pißlingursprung ist eine Sehenswürdigkeit an sich. Aus einer mächtigen Felsenhöhle, über der sich ein schroff abfallender Felsen türmt, in dessen Höhen die Adler horsten, stürzt sich der mächtige Bach durchs steinige, grüne Waldtal und betreibt lustig die vielen Sensenschmieden und Mühlen, die die Einsamkeit durchbrechen. Wer von Dirnbach-Stoder ins Stodertal geht, der wird gewiß noch lange träumen von der einsamen Bergpracht, die sich ihm da bietet. Das mächtige Prielgebirge, mit den gigantischen Formen der Spitzmauer verschließt ihm den Ausgang. Von dem sonnigen Liezen aus aber steigt der Wanderer überwältigt von der Großartigkeit des Gebirges hart am Fuße des Grimmigs hinauf in das von Malern so gern besuchte, oft besungene Dörfchen Pürgg und von dort über die sanften Hänge Mitterndorfs gegen das im Talkessel gelegene Bad Aussee. Auf dieser Wanderung trifft der Reisende die prächtigsten Alpenwiesen, auf denen zur Spätfrühjahrszeit nicht nur duftende Narzissen, sondern auch die farbensatten Enziane, Primeln und Vergißmeinnicht zu tausenden blühen und es so rechtfertigen, von einem Wiesenteppich zu sprechen.

In Bad Aussee findet im Mai des heurigen Jahres die Hauptversammlung der Vertreter aller reichsdeutschen und österreichischen Eisenbahnerholungsheime statt. Diese Zeilen sollen allen Kameraden, die diese Tagung besuchen, ein Fingerzeig sein, für die Ausnützung ihrer Sommerferien und gleichzeitig ein wenig werben für unser armes Land und den deutschen Brüdern im Reiche zeigen, daß auch im verbündeten Österreich schöne Gegenden genug sind.

Doch auch jener, der nur kurze Zeit auf dieser Tagung weilen will, wird ein reiches Ausmaß von Schönheiten finden, so daß ihm die Wahl schwer fallen wird, was er besuchen und ansehen soll. Der einsam, stille Grundlsee liegt wie ein Gedicht von Eichendorff in seiner Bergeinsamkeit und lädt den Wanderer zu schönen Träumen ein, daß er gerne verweilt und über Gottes Macht und Schöpfung staunt. Hinter dem ebenfalls ganz in der Nähe von Bad Aussee gelegenen Altausseer See ragt Oberösterreichs höchster Berg, der firngekrönte Dachstein empor, umrandet vom Dunkelgrün der Tannenwälder, umrauscht vom Tosen der wandelreichen Traun.

Wir Österreicher wollen den deutschen Brüdern gerne in allem an die Hand gehen und deshalb bitten wir schon heute, uns etwaige Wünsche und Anfragen zukommen zu lassen, damit wir

vorbereiten und ausforschen können, was am besten paßt und am meisten entspricht. Auch die österreichischen Fremdenverkehrsverbände in allen Hauptstädten, vor allem die Verkehrswerbungsgesellschaft in Wien erteilen gern alle Auskünfte, versenden Werbeschriften aller Art und werden die Reichsdeutschen vom Herzen willkommen heißen in Österreich. Ist einmal der Bann gebrochen und sind einmal all die bezaubernden Schönheiten unseres Landes erkannt, dann wird die Natur für sich selbst sprechen, lauter und eindringlicher als es der größte und beredtste Bewunderer tun könnte.

Verkehrswerbung der Eisenbahn in der Praxis.

Von Eisenbahnsekretär **Illi**, Stuttgart.

Bei nur oberflächlicher Betrachtung mag es auffallen, weshalb hier von der Verkehrswerbung der Groß-Stuttgarter Güterabfertigungen und nicht vielmehr von einer solchen der Deutschen Reichsbahn allgemein oder wenigstens von der im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart die Rede ist. Voraussetzung für die erfolgreiche Verkehrswerbung ist aber die gründliche Kenntnis des örtlich sich abwickelnden Verkehrs, mag er auf dem Schienenweg der Eisenbahn, zu Wasser, mittels Lastkraftwagen oder sonstiger Verkehrsmittel stattfinden. Die Abwicklung des Verkehrs ist, wie eine Verkehrsbeobachtung unschwer erkennen läßt, örtlich aber verschieden. Der Umfang und die Art des aufkommenden Verkehrsgutes ist einmal abhängig von der ortsansässigen Industrie und dem Handel sowie den menschlichen Bedürfnissen, seine Abwicklung wird zum andern bestimmt durch die vorhandenen Verkehrsmittel. Während man in Stuttgart bei der Verkehrsgüterbewegung — Verfrachtung — sich in erster Linie der Eisenbahn, dann des Lastkraftwagens, der Lohn- und Botenfuhrwerke bedient, tritt schon in Heilbronn zu diesen Verkehrsmitteln ein weiterer Wettbewerber, nämlich die Schiffahrt auf dem Neckar, ein Verkehrsunternehmen, das hier, verfolgen wir es nur bis Mannheim, zu einem mächtigen Wettbewerber der Eisenbahn geworden ist. Die Frage der Verkehrswerbung erfordert darum — an dem verschiedenartigen Verkehrsgut wie an den vorhandenen Verkehrsmitteln gemessen — stets eine individuelle Behandlung.

Zur gehörigen Erfüllung ihrer mannigfachen Aufgaben muß die Reichsbahn der Frage der Verkehrswerbung größte Beachtung schenken, um so mehr, als ihre einstige Monopolstellung infolge des wachsenden Wettbewerbs des Lastwagens, dessen Verwendung namentlich im Güterverkehr in bedrohlichem Maße sich gesteigert hat, stark erschüttert ist und im gegenwärtigen Zeitpunkt nur etwa Zweidrittel des Friedensverkehrs auf der Eisenbahn gefahren werden. Verkehr werben heißt also hier nichts anderes, als in freien Wettbewerb mit den örtlich vorhandenen Konkurrenzunternehmungen treten.

Die Frage des Wettbewerbs aufwerfen, erfordert aber zugleich die Entwicklung des Werbegedankens. Vom werbenden Kaufmann, dem gute Umgangsformen anhaften müssen, wissen wir, daß er mit gründlichen Fachkenntnissen ausgestattet, namentlich aber über die Geschäftsbedingungen der Wettbewerber Bescheid wissend, auf Reisen geht, in dem Bestreben, an die treue Stammkundschaft soviel als möglich zu verkaufen, neue Käufer zu finden und durch irgendeinen Umstand verlorengegangene Kunden wiederzugewinnen.

Ganz so der „reisende Eisenbahner" — eine Neuerscheinung, der als Verkäufer von Transportleistungen die Kundschaft, den Verfrachter, von dem er weiß, daß er anders als auf der Eisenbahn verfrachtet, aufzusuchen hat. Um aber Aufträge nach Hause bringen zu können, d. h. erwerbend erfolgreich tätig gewesen zu sein, ist es nötig, mit gutem Rüstzeug, ähnlich wie der Kaufmann, ausgestattet zu sein. Zu diesem Rüstzeug gehören neben guter persönlicher Eignung und Geneigtheit vor allem gründlichste Kenntnis der Tarifbestimmungen im allgemeinen, der frachtrechtlichen Bestimmungen, der Gütereinteilung im Sinne des Tarifs, der Beförderungszeiten (nicht Lieferfristen) und die Fähigkeit, an Ort und Stelle mit Auskünften, Preisen — Frachtsätzen — dienen zu können. Notwendig ist ebenfalls die Kenntnis des Ausnahmetarifwesens. Unerläßlich ist daher die Mitnahme des einschlägigen Tarifmaterials.

Wie überaus wichtig es ist, an Ort und Stelle eine gewünschte Tarif- oder Frachtauskunft geben zu können, möchte ich nachstehend kurz schildern: Während meiner früheren Reisetätigkeit, die auch in Kundenwerbung bestand, ist es öfters vorgekommen, einen neuen Kunden nur dadurch zu gewinnen, daß ich ihm an seinem Schreibpult sagen konnte, nachdem ich ihn zuvor gebeten hatte, mir die Frachtbriefe der letzten 14 Tage zur Durchsicht vorzulegen: Bei diesem oder jenem Frachtbrief ist die Lieferfrist überschritten. Sie bekommen im Reklamationsfalle x-Zehntel der Fracht von der Eisenbahn erstattet. Zunächst über meine Behauptung ungläubig lächelnd, klärte ich den Kunden auf und zählte ihm den Betrag der von der Eisenbahn zu zahlenden Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist auf seinem Schreibpult auf — es handelte sich um Wagenladungsfrachten — und ließ mir dafür auf dem Frachtbrief, den ich mitnahm, Zession erteilen. Unklar sind den meisten Verfrachtern die Tarifbestimmungen der Eisenbahn. Hier gilt es aufzuklären durch Aufzählung der Vorzüge, die das Unternehmen Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber dem überall ansässigen Wettbewerber, dem Lastkraftwagen, zu bieten vermag.

Auf den persönlichen Besuch wird man bei der Kundenwerbung nicht verzichten können, das wird jeder Berufene bestätigen, der es nicht unterläßt, selbst alte treue Kundschaft hin und wieder durch seinen Besuch zu beehren. Der persönliche Besuch ist wie nichts anderes geeignet, lose gewordene Geschäftsbeziehungen wieder fester zu gestalten und neue Kunden zu werben. Immer muß der Kaufmann, der im Besuch seiner Kundschaft nachlässig geworden ist, damit rechnen, daß ihm der Wettbewerber in der Zwischenzeit das Feld der Betätigung strittig gemacht hat.

Der für die Verkehrswerbung bestimmte Beamte wird zunächst einmal sich nach der Konkurrenz umsehen müssen und feststellen, für welche Firmen, welche Art von Gut und wohin es befördert wird. Darüber hinaus sind diejenigen Firmen namentlich festzustellen, die beispielsweise mittels eigenen Lastkraftwagens ihre Güter selbst „über Land" fahren. Die Verkehrsbeobachtung anderer Verkehrsmittel hat zweckmäßigerweise an den Staatsstraßen zu erfolgen, auf denen ja der Verkehr sich abwickeln muß. Soll dabei ein ganz zuverlässiges Bild gewonnen werden, muß die Beobachtung auf die Dauer von 4 Wochen — täglich 2—3 Stunden bei Zeit- und Ortswechsel — sich erstrecken. Alsdann kann an die Auswertung der auf diese Weise gewonnenen Ergebnisse herangegangen werden, d. h. mit dem Besuch der Kundschaft kann begonnen werden.

Der Reisevertreter der Eisenbahn wird nun die Firma Müller aufsuchen, von der er in der obengeschilderten Weise festgestellt hat, daß sie wöchentlich mehrmals je 2000 kg Leder nach der 30 km entfernt gelegenen Oberamtsstadt mittels eines 5 t Mietlastkraftwagens befördern läßt.

Zwischen den beiden wird sich etwa folgende Unterhaltung entwickeln:

Der Reisevertreter in erzählender Form: Ich habe Sie im Auftrag der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft, die ledig alter Monopolprivilegien nach freien kaufmännischen Grundsätzen als Warenvermittler in den Wettbewerbskampf eingetreten ist, in der Absicht aufgesucht, das Gut, das Sie bisher mittels Lastkraftwagens haben befördern lassen, an uns zu ziehen, weil wir nach Prüfung der Verhältnisse in der Lage sind, Sie wesentlich billiger und ebenso prompt bedienen zu können. Herr Müller wendet ein, woher denn der Beamte die Kenntnis von seinem Verfrachtergeschäft habe? Der Reisevertreter macht Mitteilung über die von ihm angestellten Verkehrbeobachtungen und fährt fort, dem Herrn Müller in klarer verständiger Weise zu zeigen, wie hoch sich die Frachtkosten bei Beförderung von 2000 kg Leder auf 30 km Entfernung mittels Auto und Eisenbahn belaufen.

Zu diesem Zweck entrollt er zunächst ein wirtschaftliches Bild über die Selbstkosten des Lastkraftwagens, die in Anlage- und Betriebskosten zerfallen. Von einem Anschaffungspreis von 18 000 *M* ausgehend, und nach zahlenmäßiger Nennung der einzelnen Beträge der Anlage- und Betriebskosten kommt der Reisevertreter zu dem Ergebnis, daß für jedes von dem 5-t-Wagen zurückgelegte Kilometer rd. 1,70 *M* zu zahlen sind (Stuttgarter Preise).

Herr Müller, der aufmerksam dem Vortrag gefolgt ist, hat sich inzwischen von seinem Angestellten die Berechnungen des Lastkraftwagenbesitzers geben lassen und findet darin das von dem Reisevertreter bezüglich der Kosten Ausgeführte bestätigt.

Der Reisevertreter geht über zur Berechnung der Frachtkosten und führt aus: Entfernung 30 km mal 1,70 *M* = 51 *M*. Für die Rückfahrt (Lehrfahrt) 60 % = 30,60 *M*, zusammen Frachtkosten vom Versender zum Empfänger 81,60 *M*. Die Frachtkosten bei Benutzung des Autos stellt der Reisevertreter

nunmehr diejenigen der Eisenbahn gegenüber. Er kommt dabei zu folgendem Ergebnis:

2000 kg Leder × 0,83 ℳ (für 100 kg)	16,60 ℳ
Rollgeld von und zur Bahn (4000 kg × 0,40 ℳ für 100 kg)	16,00 „
Verpackungsspesen, Bezettelung	10,00 „
Gesamtfrachtkosten vom Versender zum Empfänger	42,60 ℳ

Demnach eine erzielte Ersparnis bei Benutzung der Eisenbahn von 39 ℳ für jeden solchen Ledertransport.

Die Aufmachung dieser Rechnung erläutert und bekräftigt der Reisevertreter noch sehr treffend durch Aufzählen einiger „den statistischen Mitteilungen der Reichsbahn" entnommenen Zahlen. Hiernach seien beispielsweise im Monatsdurchschnitt Januar—März 1925 auf der Deutschen Reichsbahn rd. 30,7 Millionen Tonnen befördert und hierfür 228,7 Mill. ℳ eingenommen worden; das ergebe für den genannten Monatsdurchschnitt eine Belastung von 7,45 ℳ für jede Tonne, wobei aber berücksichtigt werden müsse, daß jede Tonne durchschnittlich auf eine Länge von 158 km befördert worden sei. Mit Recht wirft der Reisevertreter die Frage auf, ob das Lastkraftwagenverkehrsmittel, das in der Hauptsache aus allgemeinen Steuermitteln unterhalten werde, gleich der Eisenbahn in der Lage sei, 1000 kg auf eine Beförderungslänge von 158 km (Durchschnitt) für 7,45 ℳ zu befördern? Endlich gibt der Reisvertreter noch Aufklärung über die strengeren Haftungsbestimmungen der Eisenbahn in Verlust-, Minderungs- oder Beschädigungsfällen gegenüber denen des Landfrachtführers; während diese allgemein bis zur Grenze der höheren Gewalt haftbar sei, habe jener nur für Verschulden einzustehen.

Herr Müller vermochte gegen die treffenden Ausführungen des Reichsvertreters sachlich nichts einzuwenden. Er versprach, bei der Beförderung seiner Ledersendungen und auch sonst wieder wie früher den wesentlich billigeren Schienenweg der Eisenbahn zu wählen und bedankte sich bei dem Reisvertreter für die gewordene Aufklärung. Die Kundenrückgewinnung zeigt der Reisevertreter seiner Dienststelle an und empfiehlt anzuordnen, daß der neue Kunde in jeder Hinsicht zuvorkommend zu bedienen sei.

Sichtlich erfreut und stolz über seinen ersten Erfolg bearbeitet der Reisevertreter zuversichtlich den nächsten Kunden, hat er doch bereits beim ersten Besuch erkannt, daß es verhältnismäßig ein Leichtes ist, für das mächtige Verkehrsunternehmen „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" Erfolge zu erzielen, weil die Konkurrenz gar nicht aufzukommen vermag.

Der Hafen von London.

Die Hafenanlagen von London waren bis 1909 in den Händen von Aktiengesellschaften. Auf Grund eines Gesetzes von 1908 wurden sie damals vom Staate übernommen und einheitlich zusammengefaßt einer damals geschaffenen Behörde, der Port of London Authority, zur Verwaltung überwiesen. Die Zuständigkeit dieser Behörde, deren stattliches, mit einem Turm von 52 m Höhe geschmücktes Dienstgebäude am Trinity Square hinter dem Tower liegt, erstreckt sich von der Schleuse Teddington, 33 km oberhalb London Bridge bis zur Mündung der Themse in der Gegend des bekannten Nore-Feuerschiffs; sie reicht also so weit stromaufwärts, wie sich die Bewegung der Gezeiten bemerkbar macht und erstreckt sich im ganzen über einen 113 km langen Teil des Laufs der Themse. Auf dieser Strecke ist das Hafenamt für die Erhaltung des Fahrwassers in der nötigen Tiefe verantwortlich, hat also die Baggerarbeiten zu diesem Zweck zu besorgen; seiner Aufsicht untersteht der Bau und die Unterhaltung aller Uferbefestigungen und sonstigen Bauwerke an den Flußufern. Das Hafenamt regelt weiter den Verkehr im Flußbett, sorgt für die Fernhaltung von verunreinigenden Abwässern und erteilt den Leichterschiffe betreibenden Unternehmern die Genehmigung zur Ausübung ihres Gewerbes. Die Strompolizei ist von seiner Zuständigkeit ausgenommen; sie ist Sache der Polizeiverwaltung von Groß-London, der Metropolitan Police. Die Befeuerung und Betonnung des Fahrwassers in der Themse gehört ebenfalls nicht zum Geschäftsbereich des Hafenamts; hierzu besteht eine besondere, weit ältere Behörde, Trinity House, der überhaupt die Aufsicht über die Befeuerung und sonstige Maßnahmen zur Sicherung der Schiffahrt an den Küsten von Großbritannien zufällt.

Das Hafenamt besteht aus 28 Mitgliedern; zehn von diesen werden von verschiedenen staatlichen Stellen und öffentlichen Körperschaften ernannt; die übrigen 18 gehen aus Wahlen derjenigen Kreise hervor, die die dem Hafenamt zufallenden Gebühren aufbringen.

Die Verwaltungstätigkeit des Hafenamts erstreckt sich auf Hafenflächen von zusammen 1330 ha, wovon 296 ha Wasserfläche der Hafenbecken sind; die nutzbare Kailänge an diesen Hafenbecken beträgt 53 km; sie sind mit 630 Kranen ausgestattet.

Oberhalb London hat die Schiffahrt auf der Themse nur Bedeutung für den Ausflug- und Vergnügungsverkehr, und die Wasserfläche dient Sportzwecken. Die Großschiffahrt reicht bis London Bridge. Sieben von den acht einzelnen Hafenanlagen, die unter dem Begriff Hafen von London zusammengefaßt zu werden pflegen, liegen auf einer Strecke von 16 km unterhalb London Bridge; die achte, Tilbury, liegt 26 km weiter unterhalb. Mit Ausnahme des Handelshafens, der nach seiner Lage auf dem linken Themseufer in der Grafschaft Surrey den Namen Surrey Commercial Doks führt, liegen die Hafenanlagen alle auf dem linken Themseufer, also in der Grafschaft Essex.

Die Hafenanlagen beginnen auf dem nördlichen Flußufer mit den kleinen St. Katharine's Docks, die zusammen mit den London Docks eine Einheit bilden; beide bedecken mit ihren Anlagen auf dem Lande Flächen von zusammen 50 ha. Die St. Katharine's Docks sind von dem bekannten Telford in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts auf einer Fläche erbaut, auf der vorher 1250 Häuser mit 11 300 Einwohnern und ein großes Krankenhaus standen. Die Schiffe, die hier löschen und laden, können 75 m lang sein und dürfen einen Tiefgang von 6 m haben. In den Lagerhäusern werden besonders Tee, Indigo, Riechstoffe, Wolle, Hopfen, Schildpatt, Perlmutter u. dgl. eingelagert. Die daran anschließenden London Docks, die drei Verbindungen mit der Themse besitzen, bieten Raum für 400 Schiffe. Den älteren, aus dem Jahre 1805 herrührenden baulichen Anlagen sind neuerdings eine gegen 240 m lange Mole aus Eisenbeton und zwei zweistöckige Lagerhäuser hinzugefügt worden. Hier können etwa 220 000 t Güter eingelagert werden; unter ihnen spielt namentlich auch Wein eine Rolle. Die Kellerräume, die zu seiner Unterbringung dienen, haben Gänge von zusammen 45,5 km Länge. Die sonstigen Güter, die hier verkehren, sind Elfenbein, Gewürze, Perurinde, Wolle, Gummi, ätherische Öle, Quecksilber usw.

Gegenüber auf dem linken Themseufer liegen die schon genannten Surrey Commercial Docks mit 154 ha Fläche, darunter 75 ha Wasserfläche. Die Anlagen dieses Hafens dienen hauptsächlich zur Aufstapelung von Holz, doch werden hier auch Lebensmittel, Käse und Speck gelagert.

An einer großen Schleife der Themse, die die Isle of Dogs einschließt, liegen die West and East India Docks und das Millwall Dock, wo große Mengen Getreide entladen werden. Zu ihrer Unterbringung sind Lagerhäuser und Silos mit Kranen und anderen Fördervorrichtungen vorhanden. Bemerkenswert sind eine Anzahl Krane, die etwa 12 m von den Kaimauern entfernt auf Holzgerüsten im Wasser stehen; sie dienen zum Überladen der Güter von den Seeschiffen auf Leichter ohne Berührung der Ladeanlagen am Lande.

Die West India Docks sind die ältesten von London; sie bedecken eine Fläche von 94 ha mit 38 ha Wasserfläche. Die drei Hauptbecken sind je etwa 800 m lang. Hier verkehren namentlich Schiffe mit Gefrierfleisch, Rum, Hopfen, Zucker, Getreide und Harthölzern. Die East India Docks sind erheblich kleiner; sie können Schiffe bis 8000 t Inhalt aufnehmen.

In einer nun folgenden Biegung des Flusses, sozusagen als Sehne in diesem Bogen, liegen hintereinander das Royal Victoria Dock und das Royal Albert Dock, sowie neben diesen das King George V. Dock; das letztgenannte mit 26 ha Wasserfläche, erst 1921 fertiggestellt, hat 14 Liegestellen für 30 000 t-Dampfer; die beiden erstgenannten sind zusammen 4,5 km lang. Im ganzen bedecken diese Hafengruppen eine Fläche von 445 ha, wovon 102 ha wasserbedeckt sind. Hier legen die großen Ozeandampfer, z. B. der Peninsular and Oriental, der White Star Line usw. an. Sie bringen Tabak und Getreide, auch Gefrierfleisch, von dem z. B. 1 356 000 gefrorene Hammel in den Kühlhäusern untergebracht werden können. An Tabak können 15 000 bis 20 000 t unter Zollverschluß eingelagert werden. Zur Ausrüstung dieser Hafenbecken gehören zwei Schwimmkräne für Lasten von 30 und 50 t, Anlagen zum raschen Bekohlen der Schiffe, große Pumpenanlagen, um den Wasserstand der Hafenbecken auf der erforderlichen Höhe zu halten.

Die bisher genannten Häfen liegen alle noch in London, die letzten dem Hafenamt unterstehenden Anlagen, die Tilbury Docks liegen weit unterhalb, 44 km von London Bridge entfernt. Von einem Hauptbecken gehen dort drei Zweige aus; die Wasserfläche beträgt 36 ha, die Wassertiefe 13 m. Hier legen die großen Personendampfer für den Überseeverkehr an. Für sie soll demnächst eine 600 m lange Landebrücke im Fluß errichtet werden. Eine 300 m lange Mole mit Gleisanschluß für

den Verkehr von Frachtdampfern im Flußbett ist bereits vor einiger Zeit angelegt worden. Die älteren Teile des Hafens Tilbury sind im Jahre 1886 eröffnet worden, einige Erweiterungen sind erst nach dem Kriege fertiggestellt worden.

Außer den dem Verkehr der Schiffe dienenden Anlagen besitzt das Londoner Hafenamt auch eine Anzahl Trockendocks zur Instandsetzung von Schiffen. In den schon erwähnten Lagerhäusern können über 1 Million Tonnen Waren eingelagert werden. Jährlich werden durch die Londoner Häfen etwa 2 Millionen Tonnen Güter eingeführt und 800 000 t ausgeführt. Die Hafenverwaltung übernimmt nicht nur die Lagerung dieser Güter, sondern stellt auch deren Menge beim Eingang fest und fertigt darüber Bescheinigungen aus; sie entnimmt Proben und trennt die Waren dann nach Güte und Art; sie stellt von Zeit zu Zeit den Zustand der eingelagerten Güter fest, übermittelt die Proben den Maklern und unternimmt weitere Schritte zur Vorbereitung des Verkaufs.

Ebenso wie die englischen Eisenbahnen ihren eigenen Speditionsdienst haben, besorgt auch das Hafenamt das Abholen, Zustreifen, Löschen und Laden der durch den Hafen gehenden Güter in eigener Verwaltung.

Die Londoner Hafenverwaltung hat ein Kapital von 32 Mill. Pfd. Sterl. in Form von Schuldverschreibungen zu festem Zinsfuß zu verzinsen. Hierzu stehen ihnen die Hafengebühren und die Steuern auf Aus- und Einfuhrgüter, sowie Ladegebühren und dergl. zur Verfügung.

Im Jahre 1924 liefen Schiffe mit einem Tonnengehalt von 45 394 735 Registertonnen im Hafen aus und ein. Bei den Tilbury Docks und dem gegenüberliegenden Gravesund fahren täglich etwa 1000 Schiffe aller Art vorbei. Die ein- und ausfahrenden Güter hatten 1923 einen Wert von 579 Mill. Pfd. Sterl. ohne die Küstenschiffahrt. Schiffe mit 11 m Tiefgang können bis zu den Royal Albert und King George V. Docks, also 65 km weit oberhalb der unteren Grenze des Dienstbereichs des Hafenamts vordringen. Dieses Amt nimmt für sich den Ruhm in Anspruch, daß es die größten Hafenbecken der Welt, wenn man alle ihm unterstellten eingeschlossenen Wasserflächen zusammenzählt, verwaltet. Mit Hamburg und Rotterdam teilt London die glückliche Lage für den Weltverkehr, dessen Brennpunkt in dem durch diese drei Häfen gebildeten Dreieck liegt. Vor den beiden anderen eben genannten Häfen hat London den erheblichen, auf politischem Gebiet liegenden, das Wirtschaftsleben aber stark beeinflussenden Vorteil, daß hinter seinem Hafenverkehr stets eine starke Seemacht gestanden hat und daß ein großer Teil des Londoner Verkehrs nicht aus dem Auslande kommt und ins Ausland geht, sondern sich zwischen dem Mutterland und seinen Siedelungen abspielt. Dazu kommt noch, daß London die Eingangspforte zu einem dichtbesiedelten Hinterland mit regsamer, am Handel stark beteiligter und auch für eigene Zwecke kaufkräftiger Bevölkerung ist. In einem Umkreis von etwa 15 km vom Londoner Hafen wohnen acht Millionen Menschen, und es gehen von diesem Gebiet neun wichtige Eisenbahnen aus, die London und seinen Hafen mit allen Teilen der britischen Inseln in Verbindung bringen. Außer der bodenständigen Bevölkerung sind ferner in London beständig auch Vertreter der handeltreibenden Kreise aus aller Welt anwesend, um dort Geschäftsbeziehungen anzuknüpfen und bestehende zu vertiefen. Nicht zu unterschätzen in bezug auf den Einfluß auf den Verkehr des Londoner Hafens ist auch die Stellung von London und seiner Börse auf dem Weltgeldmarkt. Auch für den Abschluß von Versicherungen ist London besonders geeignet, und nicht zuletzt spielt auch die Überlieferung eine wichtige Rolle. Zahlreiche der überseeischen Handelswege haben von jeher in London gemündet, und Seefahrt und Handel sind zwei konservative Gewerbe, die sich gern in den von altersher eingeschlagenen Pfaden weiterbewegen.

Eine Veröffentlichung des Londoner Hafenamts, die zum Teil als Quelle für die gegenwärtigen Darlegungen gedient hat, beschreibt die Vielgestaltigkeit des Verkehrs in den Londoner Häfen, indem sie seine Bestandteile aufzählt. Es geht ein Zucker aus Westindien, Gefrierfleisch aus Australien und Neuseeland, Holz aus Skandinavien und den Ostseeküsten, Pelze aus Kanada und Rußland, Teppiche aus der Türkei, Persien und China, Marmor aus Italien und Kleinasien, Muscheln aus der Südsee, Tee und Gewürze aus China und Ostindien, Elfenbein aus Afrika und Indien, Gummi aus Java und Singapore, Wein aus Frankreich, Spanien und Portugal, wohlriechende Stoffe aus Ceylon und Malakka. Es gibt kaum ein Land der Welt, das nicht seine Erzeugnisse nach London schickte. Die Erzeugung von Wolle in Australien ist hauptsächlich dadurch auf ihren heutigen hohen Stand gekommen, daß die Wolle in London gehandelt wird, und in den letzten Jahren hat der Londoner Markt besonders dazu beigetragen, den Handel mit Gefrierfleisch, Molkereierzeugnissen und frischem Obst zu fördern. Wk.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zugtelephonie.** Am 7. Januar d. J. ist bekanntlich die Zugtelephonie nach jahrelangen mühsamen Vorarbeiten der Benutzung durch das reisende Publikum in den FD-Zügen 23/24 auf der Strecke Berlin-Hamburg übergeben worden (vgl. Nr. 2 S. 48 d. Ztg.). Einem Aufsatz über diese Einrichtung von Reichsbahndirektor Geheimen Finanzrat Dr. Pischel, Berlin, in Nr. 8 der Zeitschrift „Die Reichsbahn", entnehmen wir folgendes: Das Funk-Monopol der Deutschen Reichspost (§§ 3 und 15 des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches vom 6. April 1892 RGBl. S. 467 und 7. März 1908 RGBl. S. 79, vgl. auch Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs vom 8. März 1924 RGBl. I. S. 273) erforderte die Verleihung des Rechts zur Errichtung und zum Betrieb von Funksende- und Funkempfangsanlagen für den Nachrichtenverkehr mit fahrenden Zügen an die Dr. Erich F. Huth G. m. b. H., die von dem Herrn Reichspostminister unter dem 13. Juni 1924 ausgesprochen ist. Diese Verleihungsurkunde stellt eine Reihe von Bedingungen für die Prüfung und Abnahme der technischen Anlagen auf und begrenzt den Umfang der Verleihung dahin, daß von den Zugnachrichtenanlagen, abgesehen von dienstlichen Nachrichten der Reichsbahn, der Reichspost und der Gesellschaft, nur Nachrichten für Fahrgäste und von Fahrgästen des Zuges befördert werden dürfen. Zu solchen Nachrichten gehört auch die Übermittlung des allgemeinen Unterhaltungsrundfunks sowie besondere Rundfunkdienste, wie z. B. des Wirtschaftsrundspruchs, des Presserundspruchs usw. Danach können also Einrichtungen geschaffen werden, um den Reisenden die Fahrt durch Musik und Vorträge kurzweiliger zu gestalten. Wann diese Einrichtung geschaffen werden kann, läßt sich jetzt noch nicht übersehen. Die Aufnahme und Übermittlung anderer Nachrichten ist grundsätzlich verboten. Die Verleihung erlischt vorbehaltlich einer Verlängerung am 31. Dezember 1934. Sie kann aus schwerwiegenden Gründen von dem Herrn Reichspostminister wieder entzogen werden.

Nach Benehmen mit der Reichsbahn und der Reichspost hat die Dr. Erich F. Huth G. m. b. H., wie vorgesehen war, ihre vertraglichen Rechte und Pflichten auf eine unter ihrer Führung gebildete Gesellschaft für Einrichtung und Betrieb der Zugtelephonie übertragen. Die neue Betriebsgesellschaft — die Zugtelephonie-Aktiengesellschaft — ist am 6. März 1926 mit einem Grundkapital von 900 000 ℳ gegründet worden und hat den Betrieb übernommen. Der Gesellschaft ist ein Monopol für die Strecken der Deutschen Reichsbahn nicht gegeben, vielmehr sind nur bestimmte Strecken freigegeben, um der Reichsbahn die Erprobung und Ausnutzung neuer Erfindungen auf diesem Gebiet zu ermöglichen. Die danach freigegebenen Strecken sind folgende: „1. Berlin L-Altona H-Cuxhaven, 2. Berlin L und Stadtbahn Hannover-Köln-Aachen mit den verschiedenen für diesen Verkehr in Betracht kommenden Strecken durch das Ruhrrevier, 3. (Berlin-Hannover)-Löhne-Bentheim, 4. Berlin Anh.-Halle-Erfurt-Bebra-Frankfurt (Main), 5. (Berlin Anh.-Halle-Erfurt)-Würzburg-Stuttgart-Singen, 6. (Berlin Anh.-Halle)-Probstzella-Nürnberg-Augsburg-München, 7. (Berlin Anh.-Bitterfeld)-Leipzig, 8. (Berlin Anh.-Röderau/Elsterwerda-Dresden-Bodenbach, 9. Berlin Stb.-Stettin-Lauenburg, 10. Berlin Stb.-Angermünde-Stralsund-Saßnitz, 11. Berlin Stb.-Neustrelitz-Rostock-Warnemünde, 12. Altona-Bremen-Münster-Köln, 13. Altona-Uelzen-Celle-Lehrte-Hannover-Bebra-Elm-Würzburg-Nürnberg-Ansbach-Treuchtlingen-Ingolstadt (-München) und Würzburg-Ansbach-Treuchtlingen-Ingolstadt-München, 14. (Altona-Uelzen)-Stendal-Magdeburg-Halle-Leipzig-Dresden und Wittenberge-Stendal, 15. Hannover-Bremen-Bremerhaven, 16. Hanau-Gmünden, 17. Frankfurt (Main)-Mannheim-Basel, 18. Frankfurt (Main)-Rüdesheim-Neuwied/Mainz-Coblenz-Köln.

Auch die vorstehend aufgeführten Strecken sind der Gesellschaft nicht unbeschränkt und unwiderruflich überlassen, vielmehr bestimmt die Reichsbahn auf Vorschlag und im Benehmen mit der Gesellschaft, welche Strecken und Züge mit der Zugtelephonie ausgerüstet werden sollen. Soweit sich in der kurzen Zeit seit der Freigabe übersehen läßt, ist das Interesse für die neue Einrichtung sehr rege. Teilweise ist in den FD-Zügen Berlin-Hamburg die überhaupt mögliche Höchstzahl von Gesprächen auf der einzelnen Fahrt bereits erreicht worden. Auch melden sich zahlreiche Städte und Handelskammern schon mit dem Wunsche, weitere Strecken mit der Zugtelephonie auszurüsten. Sie werden sich gedulden müssen, bis umfangreichere Erfahrungen gesammelt sind, und die junge Gesellschaft fest auf den Füßen steht.

— Neue Zugverbindung Stuttgart-Frankfurt (M)-Berlin. Im ommenden Sommerfahrplan soll im Verkehr zwischen Frankurt und Berlin ein neues FD-Zugpaar in folgenden Fahrzeiten ingelegt werden: Frankfurt (M) ab 1.15, Erfurt ab 4.54, Leipzig b 6.46 abends, Berlin Anhalter Bahnhof an 8.44 (D 5). Der iegenzug D 6 wird Berlin 9.34 vorm. verlassen, Leipzig 11.45, rfurt 1.32 und Frankfurt (M) 5.10 abends erreichen. Diese eiden FD-Züge werden nur in Leipzig und Erfurt halten und ur 1. und 2. Klasse mit Speisewagen führen. Durch diese Züge ird auch eine neue Verbindung zwischen Stuttgart-Erfurteipzig und Berlin hergestellt. Stuttgart ab 9.10 vorm., Frankurt an 12.51, ab 1.15, Berlin an 8.44, Berlin ab 9.35, Frankfurt n 5.10, ab 5.18, Stuttgart an 9.32 abends. In beiden Richtungen ird also nur eine zwölfstündige Fahrzeit nötig sein.

— Berliner Sommersonderzüge. Wie die Reichsbahndirektion erlin bekanntgibt, sind in diesem Jahr vorbehaltlich einiger leiner Änderungen folgende Sommersonderzüge von Berlin ab orgesehen: Nach Süddeutschland: nach München am 2., 19., 26. und 27. Juni, am 2., 3., 4., 5., 6., 7., 10., 14., 17. nd 31. Juli, am 1., 14. und 15. August; nach Stuttgart/Friedrichsafen am 3., 6., 12., 15. und 22. Juli; nach Basel/Konstanz am 2. Juni, am 2., 10., 11., 17. und 31. Juli. Nach dem Riesenebirge: nach Oberschreiberhau/Krummhübel am 12. Juni, m 2., 3., 4., 5. und 14. Juli, am 14 August; nach Glatz am Juli. Nach Ostpreußen (Insterburg): am 26. und 27. Juni, m 2., 4., 5., 6., 7., 8., 10., 11. und 31. Juli, am 7. und 8. August; m 1. Juli nach Cranz (Königsberg); am 3. Juli nach Waricken (Königsberg). Nach dem Harz: nach Goslar und hale am 2., 3. und 10. Juli, am 7. August; nach Seesen/Quedlinurg am 3. und 4. Juli; nach Bad Harzburg am 2. Juli. Nach em Sauerlande und Köln am 3. Juli, am 14. August. Nach er Sächsischen Schweiz am 3. und 10. Juli. Nach hüringen: nach Schwarzburg am 3. Juli; nach Eisenach m 4., 5. und 10. Juli. Nach der Ostsee: nach Kolberg/Köslin m 2., 4., 5., 6. und 7. Juli, am 14. August; nach Swinemünde/ arlshagen-Trassenheide am 19. Juni, am 2., 4., 5., 6. und 7. Juli, n 14. August; nach Saßnitz/Puttbus am 3., 4., 5. Juli; nach arnemünde am 3. und 5. Juli; nach Stettin am 5. Juli; nach tolp am 3. Juli. Nach der Nordsee: nach Hamburg-Hoyerhleuse am 2., 3. und 4. Juli; nach Bremen-Norddeich am 3. und Juli.

Die Fahrpläne, Fahrpreise und die allgemeinen Bestimmungen nd aus den im Mai d. J. auf den Berliner Bahnhöfen zum ushang kommenden Bekanntmachungen zu ersehen.

— Das Flaggensignal auf dem Magdeburger Hauptbahnhof. m einem möglichst großen Kreise auf schnellstem Wege anzueigen, daß die Sonntagssonderzüge verkehren werden, hat die eichsbahndirektion Magdeburg eine Neueinrichtung getroffen: obald feststeht, daß die Sonntagssonderzüge bestimmt verehren, werden regelmäßig zwei schwarz-weiße, schachbretttig gemusterte Fahnen auf dem Hauptbahnhof aufgezogen. uch vom Reisebüro der Hamburg-Amerika Linie und vom Verehrsbüro des Verkehrsvereins werden zu gleicher Zeit ähnliche ähnchen ausgehängt. Je früher die Teilnehmer sich für die onntagssonderzüge mit Karten versehen, um so früher kann aturgemäß von der Reichsbahndirektion durch Flaggensignal ekanntgegeben werden, daß die Züge bestimmt verkehren.

— Salonwagen im Berlin-Holland FD-Zug. Wenig bekannt ist s immer noch, daß in den Zügen FD 111/112 je ein Salonagen auf der Strecke Berlin-Hoek van Holland und zurück uft, der mit 14 Reisenden besetzt werden kann und sich durch rößere Bequemlichkeit und vornehme Ausstattung auszeichnet. edes Abteil dieser Salonwagen, die durch einen besonderen chaffner bedient werden, hat eine Waschgelegenheit. Reisenden it einer Fahrkarte I. Klasse stehen diese Abteile, die nur mit Personen besetzt werden, gegen Entrichtung eines Zuschlages ır Verfügung.

— Muster zu internationalen Frachtbriefen. Die Deutsche eichsbahn-Gesellschaft empfiehlt den Verfrachtern, nicht mehr lzu große Vorräte an internationalen Frachtbriefen nach dem isherigen Muster drucken zu lassen, da nach dem neuen Intertionalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ein on dem bisherigen abweichender Frachtbriefvordruck eingeihrt werden wird. Was den Zeitpunkt dieser Umwandlung betrifft, so ist damit jedoch vor dem 1. Januar 1927 noch nicht ı rechnen.

— Bahnbauten im Schwarzwald. Unter den seinerzeit begonenen und infolge der schweren Zeiten unvollendet gebliebenen eubaustrecken im Schwarzwald wird die Linie Titiseeankt Blasien und die verlängerte Renchtalbahn oraussichtlich in nicht allzulanger Zeit fertiggestellt werden. nter Führung des badischen Finanzministeriums ist es gengen, die außer dem stattlichen Zuschuß nötigen Beiträge der beteiligten Gemeinden zusammenzubringen und auf diese Weise den Ausbau der beiden genannten Linien sicherzustellen. Lediglich infolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse mußten die Bauarbeiten vorübergehend eingestellt werden; man hofft indessen, daß beide Strecken bis zum Spätherbst 1926 in Betrieb genommen werden können. Die Linie Titisee-Sankt Blasien wird allerdings zunächst nur bis Station Seebrugg ausgebaut werden. Sie ist eine der höchstgelegenen Bahnen im Deutschen Reich, da sie in einer durchschnittlichen Meereshöhe von 900 m und darüber verläuft. Das ganze Gebiet des Feldbergs (1500 m hoch), das den Sommer über einen starken Touristenverkehr aufweist und im Winter eines der bevorzugtesten Sportgelände bildet, wird durch die Teilstrecke bis Seebrugg wesentlich leichter zugänglich gemacht, während die Renchtalbahn das obere Renchtal im mittleren Schwarzwald mit seinen Heilbädern erschließen dürfte. — Als dritter begonnener Bahnbau verdient endlich die Murgtalbahn, das alte Schmerzenskind der badisch-württembergischen Eisenbahnbaupolitik, genannt zu werden. Leider liegen hier die Verhältnisse im Augenblick noch weniger günstig. Mit Rücksicht auf die außerordentliche volkswirtschaftliche Bedeutung der völlig ausgebauten Murgtalbahn Rastatt-Freudenstadt sind die Interessenten neuerdings dafür eingetreten, daß der restliche Ausbau als Notstandsmaßnahme ausgeführt werden solle, weil hier eine günstige Gelegenheit zu produktiven Notstandsarbeiten gegeben sein dürfte, die bei der gegenwärtigen Arbeitslosigkeit gewiß ausgenützt werden sollte. Im Badischen Landtag ist die Angelegenheit dieser Tage (Sitzung vom 9. Februar) gleichfalls aufgegriffen und ein demokratischer Antrag eingebracht worden, der den „alsbaldigen Ausbau der Murgtalbahnstrecke Raumünzach-Klosterreichenbach aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge“ veranlassen will. Es wäre sehr zu wünschen, wenn dem Antrag stattgegeben und die verhältnismäßig kleine Reststrecke in absehbarer Zeit ausgebaut werden könnte. Das gewaltige Schwarzenbachwerk in der Nähe von Raumünzach geht in allernächster Zeit seiner Vollendung entgegen, und wenn, wie zu erwarten, hier eine große Anzahl Arbeiter erwerbslos werden wird, so darf die Gelegenheit, sie alsbald einer anderen produktiven Arbeit zuzuführen, keinesfalls versäumt werden. (Vgl. hierzu die eingehenderen Ausführungen in dieser Zeitung 1924, Seite 906.)

— Die Klage der Eisenbahntarifgewerkschaften abgewiesen. Im Streit um den Eisenbahnerschiedsspruch hat am 4. d. M. die 8. Zivilkammer des Landgerichts I Berlin nach längeren Verhandlungen und eingehender Beratung das Urteil dahin gefällt, daß die Klage der Gewerkschaften kostenfällig abgewiesen wurde. Der Wert des Streitobjekts wurde auf 1 Million festgesetzt. Die Begründung des Urteils steht noch aus. — Die Gewerkschaften beabsichtigen, Berufung einzulegen.

— Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn. Die Gesellschaft erzielte in dem Geschäftsjahr 1924/25 Einnahmen in Höhe von 2 123 809 RM; andererseits erforderten Betriebsausgaben 965 833 RM. Nach Überweisung von 48 035 RM an den Erneuerungsfonds und von 3500 RM an den Spezialreservefonds verbleibt einschl. Vortrag aus dem Vorjahre ein Reingewinn von 1 140 496 RM. Hieraus gelangt eine Dividende von 22 % zur Verteilung.

— Neue Kontrollstationen für die Einreise in das besetzte Gebiet. Die Reichsbahndirektion Köln teilt mit, daß nach Abzug der Besatzungstruppen auf den nachstehenden Strecken folgende Bahnhöfe als Grenzstationen zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet eingerichtet werden:

Strecke:	Kontrollstation:
Köln-Coblenz	Sinzig
Köln-Niederlahnstein	Hönningen a. Rhein
Köln-Aachen	Düren
Köln-Jünkerath-Trier	Euskirchen
Bonn-Euskirchen	Rheinbach
Aachen-M. Gladbach	Brachelen
M. Gladbach-Stolberg Hbf.	Jülich und
Dalheim-Jülich-Düren	Jülich.

Auf diesen Grenzstationen wird zur Ein- bzw. Durchreise ein von der Heimatbehörde ausgestellter Personalausweis oder ein deutscher Reisepaß verlangt.

— Reichsbahn und Kraftwagenverkehr. Zu der in Nr. 7, Seite 183 dieser Zeitung gebrachten kurzen, der Berliner Börsen-Zeitung entnommenen Mitteilung bringt die Geschäftsstelle für den deutschen Eisenbahn-Kraftwagenverkehr in Berlin eine Berichtigung, der wir folgendes entnehmen: „Es trifft auch nicht zu, daß sich das Vertragsverhältnis der Reichsbahn mit den Kraftverkehrsgesellschaften bisher nur auf den Stückgutverkehr beziehen sollte. Den Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr zum Nutzen der Allgemeinheit ineinander einzugliedern

und einander anzupassen, das ist der Leitsatz des zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. geschlossenen Gesellschaftsvertrages. In der Tat sind auch in der vergangenen Zeit neben den Eisenbahnkraftwagengüterlinien solche für den Personenverkehr eingerichtet worden, z. B. die Linien Gleiwitz-Kieferstädtl, Dorfweil-Oberursel, Magdeburg-Wanzleben. Im übrigen wird in vielen Fällen der Kraftwagenbetrieb erst wirtschaftlich, wenn mit dem Personenverkehr die Güter- und Postbeförderung verbunden wird. Die jetzt beabsichtigte Erneuerung des Vertrages hat also nicht zum Gegenstand, das Tätigkeitsfeld der Zusammenarbeit zu erweitern, sondern den ganzen Zweck und Sinn des Vertrages klarer zu umschreiben.“ Die Geschäftsstelle hebt noch hervor, daß sich die Zahl der beförderten Personen 1925 gegen 1924 um 470 % gehoben hat.

— **Eine neue Sammlung des Verkehrsmuseums Nürnberg.** Das Verkehrsmuseum in Nürnberg, das aus dem Feldeisenbahndienst verschiedene Zuwendungen erhalten hat, beabsichtigt, diese in einer besonderen Abteilung zusammenzufassen und so eine möglichst reichhaltige geschichtliche Darstellung des Feldeisenbahndienstes zu geben. Erwünscht wäre, es, wenn Besitzer von allen auf den Feldeisenbahndienst bezüglichen Erinnerungsstücken, wie Tagebüchern, Postkarten, Bildern, Büchern, Landkarten, Farhplänen, Waffen, Uniformstücken aus der Zeit des Krieges, diese dem Museum zur Verfügung stellen würden. Einsendungen sind als Eisenbahndienstsachen an das Verkehrsmuseum bei der Reichsbahndirektion Nürnberg zu richten.

— **Verwaltungsakademie Jena.** Im Benehmen mit der Verwaltungsakademie Jena ist nachstehender an den folgenden Donnerstagen stattfindender Fachlehrgang für Reichsbahnbeamte eingerichtet worden: 4. März Reichsbahnrat Dr. Müller (Dresden): „Arbeiterrecht“; 11. März Reichsbahnrat Schieb (Halle): „Elektrische Zugförderung“; 18. März Reichsbahnrat Dr. Haustein (Magdeburg): „Rechtliche Grundlagen“; 25. März Reichsbahnoberrat Ruthemeyer (Erfurt); „Kraftquellen“; 1. April Reichsbahnrat Schaulandt (Erfurt): „Finanzwesen“; 8. April Reichsbahnoberrat Dr. Fritze (Erfurt): „Eisenbahn und Volkswirtschaft“; 15. April Reichsbahnoberrat Dr. Compter (Erfurt): „Beamtenrecht“; 22. April Reichsbahnrat Schmitz (Halle): „Wissenschaftliche Betriebsführung“; 29. April Reichsbahnoberrat Meyer (Dresden): „Betriebsmittel“; 6. Mai Reichsbahnoberrat Dr. Fritze (Erfurt): „Tarifpolitik“. Die Vorlesungen finden in der Universität Jena von 5—7 Uhr statt.

— **Sonderlehrgang über das Eisenbahntarifwesen.** Zur gründlichen Besprechung des Tarifwesens hat die Reichsbahndirektion Altona für alle Tarifeure, Abteilungsleiter und Dienststellenvorsteher der Güter- und Eilgutabfertigungen in Groß-Hamburg vom 16. Februar bis 6. März d. J. im Vortragssaal auf Bahnhof Altona, Holstenstraße, einen Sonderlehrgang über das Eisenbahntarifwesen veranstaltet.

— **Der Außenhandel im Januar.** Die Aktivität der deutschen Handelsbilanz hat sich im Januar weiter erhöht, und zwar im reinen Warenverkehr von 36 auf 87 Mill. ℳ. Da die Goldeinfuhr wieder etwas zugenommen hat, vermindert sich der Ausfuhrüberschuß bei Mitberücksichtigung von Gold und Silber auf 68 Mill. ℳ.

— **Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen-A.-G.** An Stelle der verstorbenen Vorstandsmitglieder Geheimer Oberregierungsrat Theodor Renaud und Direktor Otto Weiler sind Ministerialrat a. D. Dr. Werner Kieschke zum Vorsitzenden des Vorstandes der Gesellschaft und Hermann Alten zum ordentlichen Mitglied des Vorstandes bestellt worden.

— **Büroreform in den Ministerien.** In der Berliner Verwaltungsakademie hielt kürzlich Ministerialdirektor Dr. Brecht vom Reichsministerium des Innern einen Vortrag über „Regierung und Büroreform“. Im Anschluß daran wurde eine Arbeitsgemeinschaft für Büroreform gebildet, deren Leitung Ministerialdirektor Dr. Brecht als 1. Vorsitzender und Senatspräsident Gärtner vom Büro des Sparkommissars als Vertreter übernehmen. An der Hand des neuen Entwurfs einer Geschäftsordnung für die Reichsministerien sollen zunächst Einzelfragen, wie das Problem der Anwendbarkeit und Technik des registraturlosen Betriebes, die Verkürzung des Laufes der Eingänge, Verfeinerung der Aktenführung usw. behandelt werden. Der Vorgang verdient, wie die „Reichsbahn“ hervorhebt, insofern besondere Beachtung, weil hier ein neuer Weg beschritten wird, um wichtige Reformen der Verwaltung unter tätiger Mitarbeit der Beamtenschaft in die Wege zu leiten.

— **Großhandelsindexzahl.** Die auf den Stichtag des 3. März berechnete Großhandelsindexziffer des Statistischen Reichsamts ist gegenüber dem Stande vom 24. Februar (117,6) um 0,3 % auf 117,3 zurückgegangen. Für den Durchschnitt Februar erg sich ein Rückgang der Großhandelsindexziffer von 120,0 Durchschnitt Januar auf 118,4 oder um 1,3 %.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-(sellschaft sind versetzt: der Reichsbahnoberrat Alfr Lange, bisher bei der Betriebsdirektion 1 Leipzig, als Deze nent zur Reichsbahndirektion Dresden, — die Reichsbahnrä Paßmann gen. Middeldorf, bisher beim Eisenbahn-E triebsamt 3 Dortmund, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 Esse Georg Neumann, bisher bei der Reichsbahndirektion Esse zur Reichsbahndirektion Stettin, Schwager, Leiter einer A teilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Halberstadt, gleicher Eigenschaft zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Brau schweig, Poppe, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Au besserungswerk Opladen, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Au besserungswerk Recklinghausen, — der Reichsbahnbaumeist Kurt Böhme, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Au besserungswerk Oppeln, in gleicher Eigenschaft zum Eisenbah Ausbesserungswerk Opladen.

Überwiesen ist der Reichsbahnrat Rosenberg, Leit einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Berli Grunewald, in gleicher Eigenschaft zum Eisenbahn-Ausbess rungswerk Berlin.

In den Ruhestand getreten ist der Reichsbahn Paul Neubert, Mitglied der Reichsbahndirektion Oppeln.

Österreich.

— **Die Elektrisierungsbauten auf den Bundesbahnen.** Eine Bericht der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahn über den Fortgang der Elektrisierungsarbeiten während de letzten Vierteljahrs 1925 entnehmen wir folgende Mitteilunge

Die Bautätigkeit beim Spullerseewerk mußte bei de Höhenlage der Baustellen wegen des hereinbrechenden Winte eingeschränkt werden. Der Arbeiterstand betrug demgemäß i Durchschnitt bloß 400 Mann. Die Arbeiten an beiden Sperre sind so weit gediehen, daß im kommenden Baujahr nur noc die Pflasterung der Mauerkronen sowie die Fertigstellung de Hochwasserüberfalles der südlichen Sperre durchzuführen sei werden. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Vollendung de Kraftwerkes wurde der Abbruch der Bauinstallationen in A griff genommen. Der Seespiegel ist infolge der starken B anspruchung des Spullerseewerkes mit Ende des Jahres um u gefähr 1,5 m gesunken. Die Rohrleitung ist im Betriebe, eben- die mechanisch-elektrische Einrichtung. Die Kommando- u Gefahrmeldeanlage sowie die Fernsprechanlage wurden übe nommen. Die maschinelle Ausrüstung der Werkstätte wur fertiggestellt und der Werkstättenbetrieb aufgenommen. B der Seilschwebebahn wurden Sicherheitseinrichtungen ei gebaut.

Beim Mallnitzwerk belief sich der Arbeiterstand i Mittel auf 170 Mann. Die kleineren Herstellungen am Einlau bauwerk nehmen ihren Fortgang. Der Vortrieb des letzte Stückes vom Hauptstollen in einer Länge von rund 150 m wurd am 11. November begonnen und nimmt nach Durchörterung ein 12 m mächtigen Schicht von zerdrücktem Quarzit in nunmeh gutem Gebirge einen befriedigenden Verlauf.

Beim Stubachwerk betrug der Arbeiterstand währen der Monate Oktober und November rund 1120 Mann und mußt im Dezember mit Rücksicht auf die winterlichen Verhältnis auf rund 500 Mann abgebaut werden. Der Bau der Autostraß von der Schneiderau zum Enzingerboden schritt rasch und pla mäßig fort. Von den für diese Straße notwendigen Bauwerke wurden insbesondere zwei größere gewölbte Brücken über di Stubache nahezu vollendet. Um für den Vortrieb des Haupt stollens mehrere Angriffspunkte zu schaffen, wurden dr Fensterstollen angelegt, von welchen der unterste in sein ganzen Länge von 110 m ausgeführt ist. Von seinem Endpunkt aus wurde auch der Vortrieb des Hauptstollens begonnen.

Die Vergebung der mechanisch-elektrischen Anlage de Achenseekraftwerkes (Bahnteil) durch die „Tiwag ist erfolgt.

Die Unterwerke Feldkirch und Hall in Tiro sind unter Dach; der Innenausbau wird demnächst soweit be endet sein, daß mit den Montagen begonnen werden kann.

Von dem Leitungsbau ist bei der Übertragungsleitun Ruetzwerk-Lauterach die Teilstrecke Braz-Feldkirch vergeben Das Gestänge ist teils an Ort und Stelle eingelangt, teils noc in der Auslieferung begriffen. Die Leitungsbauten für di Zugförderungsanlage in Bludenz sind bis auf jene für di Wagenabstellgleise fertig. Auf der Strecke Bludenz-Feldkirc ist das Gestänge größtenteils aufgestellt. Die Strecken Feld kirch-Bregenz-Buchs wurden vergeben. Die Umgestaltunge der bahneigenen Schwachstromanlagen in den Strecken Ludesch

[Th]üringen-Rankweil und Feldkirch-Nendeln sind beendet, ebenso [di]e der Bundesleitungen bis Feldkirch.

Bezüglich der Strecke Kufstein-Wörgl-Innsbruck [si]nd die Unterlagen für die politische Begehung der Über[tr]agungsleitung Ruetzwerk-Hall in Ausarbeitung und die Aus[sc]hreibung erfolgt. Die Fahrleitungsanlagen sind vergeben.

Von den Gebirgsschnellzuglokomotiven der Achsfolge 1 C—C 1 [si]nd 7 Stück eingeliefert und stehen auf der Strecke Innsbruck-[B]ludenz im Betrieb. 9 Stück wurden neu bestellt. Von Per[so]nenzuglokomotiven der Achsfolge 1 C 1 sind 20 Stück ein[ge]liefert; hiervon stehen 12 Stück auf der Strecke Attnang-[P]uchheim-Stainach-Irdning und 8 Stück auf der Strecke Inns[br]uck-Bludenz im Betrieb. An Güterzuglokomotiven der Achs[fo]lge E sind 20 Stück eingeliefert; hiervon steht eine auf der [St]recke Attnang-Puchheim-Stainach-Irdning, 18 auf der Strecke [In]nsbruck-Bludenz und eine auf der Strecke Mittenwaldbahn [zu]r aushilfsweisen Dienstleistung) im Betriebe; 10 Stück wur[de]n neu bestellt. Eine 1 Phasenumformer-Lokomotive und eine [Ta]lschnellzuglokomotive der Achsfolge 1 D 0 1 wurde abge[li]efert. An schweren Güterzuglokomotiven der Achsfolge E [w]urden 17 Stück für die Linien Salzburg-Innsbruck neu bestellt.

Auf der Strecke Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim laufen [..] mit elektrischer Heizeinrichtung eingerichtete Wagen, auf [de]n Linien westlich von Innsbruck 39 solche Personenwagen und [.] Dienstwagen; weitere 35 Personenwagen und 3 Postwagen [si]nd noch in Arbeit.

Die Zugförderungs- und Werkstättenanlage [I]nnsbruck-W. ist im Betrieb und die Wasserversorgungs[a]nlage (Hochbehälter samt Rohrleitungen) fertiggestellt. Bei [de]r Zugförderungs- und Werkstättenanlage Bludenz ist die [B]etriebswerkstätte, die Dreherei und Schmiede im Betrieb; [an]dere Bauten sind in Ausführung begriffen. Die Zugförde[ru]ngsanlage Stainach-Irdning ist vollständig im Betrieb. [D]ie Zugförderungs- und Werkstättenanlage Attnang-Puch[h]eim ist ebenfalls zum Teil in Betrieb, einzelne Teile stehen [i]n Ausführung oder Einrichtung. Die Hauptwerkstätte Linz [st]eht samt Imprägnier- und Trockenanlage bereits im Betrieb.

Für Neuanlagen wurden im Vierteljahr 1925 rund 6 165 000 S, [fü]r Triebfahrzeuge rund 4 559 000 S, zusammen also rund [1]0 724 000 S aufgewendet.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

	November 1925	Dezember 1925
[B]etriebsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Zugkilometer	3 597	3 705
1000 Wagenkilometer	65 293	66 735
[V]erkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer		
der personenführenden Züge	39 830	41 525
der Güterzüge	325 420	316 877
[V]erkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der Verkehrssteuern:		
Vorläufiges Ergebnis: 1000 S.	42 987	42 974
davon Personen- und Gepäckverkehr	14 795	14 972
Güterverkehr	28 192	28 002

— **Gesetzentwurf über die Förderung des Luftverkehrs.** Das [B]undesministerium für Handel und Verkehr hat den von ihm [a]usgearbeiteten Entwurf eines Bundesgesetzes über die För[d]erung des Luftverkehrs in Österreich den wirtschaftlichen [K]örperschaften und dem österreichischen Luftfahrausschusse zur [B]egutachtung zugehen lassen. Dieses Luftverkehrsförderungs[g]esetz hat den Zweck, dem Luftfahrwesen in Österreich günstige [L]ebensbedingungen zu schaffen und ihm den Wettbewerb mit [d]em Ausland im zwischenstaatlichen Luftverkehr zu ermög[l]ichen. Es sieht zu diesem Zwecke für Luftfahrunternehmungen, [d]ie öffentliche Luftverkehrslinien oder öffentliche Flugplätze in [Ö]sterreich betreiben, sowie für die unentbehrlichen Hilfsbetriebe [s]olcher öffentlicher Luftverkehrsunternehmungen eine Reihe von [B]egünstigungen und Erleichterungen vor, wie z. B. ein Ent[e]ignungsrecht zugunsten von Anlagen, die dem öffentlichen Luft[v]erkehr dienen, Stempel-, Gebühren- und Steuerbegünstigungen [d]er Luftverkehrsunternehmungen, Zollbegünstigungen für die [E]infuhr im Inlande nicht erhältlichen Luftverkehrsmaterials, Er[l]eichterungen hinsichtlich der Benützung staatlicher Flugplätze, [d]er Post- und Telegraphenanstalten u. dgl. und endlich eine Ver[e]infachung des behördlichen Verfahrens bei der Genehmigung [d]er Luftverkehrsanlagen.

— **Eröffnung einer neuen Heilanstalt der Bundesbahnen.** Am [2]5. Februar fand in Gegenwart des Bundespräsidenten Dr. [H]ainisch die Eröffnung der Heilanstalt Judendorf-Straß[e]ngl bei Graz der Krankenkasse der Österreichischen Bundes[b]ahnen statt.

Die Anstalt besteht aus zwei räumlich voneinander getrennten [G]rund- und Gebäudegruppen, von denen jede etwa hundert Pfleglingsbetten umfaßt (Männer- und Frauenabteilung); Küche, Dampfwäscherei, Entseuchungsanlage und Wirtschaftshof sind gemeinsam. Die Anstalt besitzt eine eigene Wasserleitung, die alle Baulichkeiten der weitläufigen Anlage mit vorzüglichem Trinkwasser reichlich versorgt. Die in Weiß gehaltenen Pfleglingszimmer und die Gänge haben wasserdichten Bodenbelag (Triolin), sind durchwegs hell und freundlich, meist zwei- und dreibettig, mit elektrischer Deckenbeleuchtung, Klingelverbindung und Steckkontakt ausgestattet. Für helle Tag- und Speiseräume ist reichlich vorgesorgt. Alle Räume sind an die Zentral-(Warmwasser-)Heizung angeschlossen. Badezimmer sind in jedem Stockwerke vorhanden. Eine ausgedehnte Badeanlage in jeder der beiden Anstalten dient der Reinigung und hydrotherapeutischen Behandlung. Jede Abteilung verfügt über Liegeterrassen für Schwerkranke und über je eine zweigeschossige Liegehalle aus Eisenbeton mit Terrazzofußboden, Wasseranschluß und Abortanlagen. Der Besitz ist 16½ Joch groß. Die ärztliche Einrichtung besteht aus einem Operationssaal, einem Röntgenapparat, je einer Wasserbehandlungsanlage, Quarz- und Soluxlampe und Diathermieapparaten für jede Abteilung, einer Apotheke und einem Laboratorium.

— **Österreichs Kohlenwirtschaft im Jahre 1925.** Der Gesamtverbrauch Österreichs an mineralischen Brennstoffen betrug nach den vorläufigen Ermittlungen im Jahre 1925 8 429 416 t, gegenüber dem Vorjahre ist also ein Minderverbrauch von 257 727 t zu verzeichnen. Das Inland lieferte zur Brennstoffversorgung Österreichs 3 157 736 t, und zwar 145 178 t Steinkohle und 3 012 558 t Braunkohle, das bedeutet eine Verbrauchszunahme an inländischer Kohle von 235 448 t. Die Erzeugung von inländischem Gaskoks im abgelaufenen Jahre in der Menge von 476 914 t übersteigt jene des Jahres 1924 um 26 324 t. Aus dem Auslande wurden 5 271 680 t, und zwar 4 252 789 t Steinkohle, 505 483 t Braunkohle und 513 408 t Koks bezogen, gegenüber dem Vorjahre hat eine Mindereinfuhr von insgesamt 493 175 t stattgefunden, die sowohl bei Steinkohle (— 285 130 t) als auch insbesondere bei Braunkohle (— 342 050 t) eintrat, während bei Koks eine Mehreinfuhr um 134 005 t zu verzeichnen ist.

— **Hofrat Dr. Max Ruef.** Vorstand des Wagendienstes der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, ist zum 1. Januar 1926 aus dem Amte geschieden. Geboren 1871, trat er nach Schluß des juridischen Studiums 1897 in den Dienst der Österreichischen Bundesbahnen im Bereiche der k. k. Staatsbahndirektion Linz ein. Nach mehrjähriger Verwendung in allen Zweigen des äußeren Verkehrs- und kommerziellen Dienstes sowohl, als auch im Zentraldienst der k. k. Staatsbahndirektion Linz wurde er im Jahre 1901 in das k. k. Eisenbahnministerium, zunächst zur Baudirektion, einberufen und hat sich in verschiedenen Abteilungen des Eisenbahnministeriums erfolgreich betätigt. Im Jahre 1918 wurde er zum Direktorstellvertreter und 1919 zum Direktor des Hauptwagenamtes der Österreichischen Bundesbahnen berufen und wirkte an dieser Stelle unter den schwierigsten Verhältnissen mit großem Erfolg bis zur Gründung des selbständigen Verwaltungskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ im Oktober 1923. Zu diesem Zeitpunkte wurde das Hauptwagenamt als Fachgruppe für den Wagendienst in die Betriebsdirektion der Generaldirektion eingefügt. Diese Fachgruppe leitete Hofrat Dr. Ruef bis zu seinem Ausscheiden aus dem Amte.

In seinen Wirkungskreis fiel auch die Bearbeitung der wagendienstlichen Angelegenheiten im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und im internationalen Güterwagenverbande. Er arbeitete in den Wagenausschüssen dieser Verbände an dem Aufbau der Wagenübereinkommen nach dem Umsturze tätig und erfolgreich mit.

Sein Scheiden wird nicht nur in seinem engeren Kollegenkreise, sondern insbesondere auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf das lebhafteste bedauert, da Hofrat Dr. Ruef infolge seiner ausgezeichneten Fachkenntnisse und Liebenswürdigkeit seines Wesens sich einer allgemeinen Beliebtheit erfreute.

Ungarn.

— **Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Am 4. Februar d. J. hat in Budapest die 54. ordentliche Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stattgefunden. Die Geschäftsergebnisse dieser einst so blühenden Bahn, welche infolge des Verlustes von Oberungarn seit Jahren in dem Betriebe der tschechoslowakischen Staatsbahnverwaltung steht, zeigen für das Betriebsjahr 1924/25 einen Ausfall von 84 Millionen tschechoslowakische Kronen.

Nachdem der tschechoslowakische Staat bereits 98 % der Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn an sich gebracht hat, steht nach Beendigung der mit der ungarischen Regierung zu führen-

den Verhandlungen nun alsbald die Nationalisierung dieses Unternehmens, d. h. die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach der tschechoslowakischen Republik, bevor, welcher dann wohl rasch die Verstaatlichung der Bahn folgen dürfte. Damit erlischt nach 59jährigen Bestande eine weithin rühmlich bekannt gewesene Eisenbahnverwaltung, die an den Einrichtungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen stets teilgenommen und an denselben werktätig mitgearbeitet hat.

Übrige europäische Länder.

— **Die schwedische Staatsbahn im Jahre 1925.** Nach einer Mitteilung der schwedischen Staatsbahn betrugen im Jahre 1925 die Einnahmen 186,7 Mill. Kr. (1924: 192,0 Mill.) und die Ausgaben 155,6 Mill. Kr. (1924: 155,7 Mill.), der Überschuß mithin 31,1 Mill. Kr. (1924: 36,3 Mill.). Das Anlagekapital belief sich Ende 1925 auf 1069 Mill. Kr. (1924: 1041 Mill.). Davon entfallen auf Anleihemittel 876 Mill. Kr. und 193 Mill. auf Mittel aus Steuern, Betriebsüberschüssen und anderen Staatsmitteln.

Das für 1925 zu verzinsende Anleihekapital erforderte an Zinsen 39,9 Mill. Kr. (1924: 38,3 Mill.). Da die Reineinnahme, wie erwähnt, 31,1 Mill. Kr. beträgt, schließt das Betriebsergebnis, falls man die erforderliche Verzinsung des Anlagekapitals in Betracht zieht, mit einem Fehlbetrag von 8,8 Mill. Kronen ab (im Vorjahre 2,0 Mill.). Das Betriebsergebnis für 1925 stellt sich demnach etwas ungünstiger als für 1924. Die Ursache ist in einem Verkehrsrückgang zu erblicken, der durch eine Einschränkung der Ausgaben nicht wettgemacht werden konnte.

Die Anzahl der Reisenden ist unwesentlich gestiegen, von 27,3 Mill. auf 27,6 Mill. im Jahre 1925. Gleichwohl weist der Personenverkehr eine Mindereinnahme von 2 % auf (62,1 Mill. Kronen gegen 61,0 Mill. Kr.). — Die beförderte Gütermenge (abgesehen vom Lapplandserz) weist einen Rückgang von 10,2 Mill. Tonnen auf 9,8 Mill. Tonnen auf. Dieser Rückgang des Güterverkehrs, der im Herbst 1924 seinen Anfang nahm, beruht teils auf der schlechten Ernte des Jahres 1924, teils auf dem milden und wenig schneereichen Winter 1924/25, der länger als gewöhnlich die Schiffahrt gestattete und andererseits die Zufuhr von Holz nach den Stationen wegen der schlechten Schneeverhältnisse verhinderte. Die beförderte Menge Lapplandserz stieg von 4,8 Mill. Tonnen im Jahre 1924 auf 6,3 Mill. im Jahre 1925.

In den letzten Monaten des Jahres 1925 ist indessen ein wesentlicher Verkehrsaufschwung deutlich erkennbar. Er ist einerseits auf die besonders gute Ernte des Jahres 1925, andererseits auf den normaleren Verlauf des jetzigen Winters zurückzuführen. Aller Voraussicht nach wird die Verkehrssteigerung auch anhalten.

— **Der Eisenbahndurchgangsverkehr durch Polen** war kürzlich Gegenstand einer internationalen Eisenbahnkonferenz, die im Warschauer Eisenbahnministerium unter Beteiligung von Vertretern Österreichs, Deutschlands, Italiens, der Tschechoslowakei und Sowjetrußlands, wie bereits in Nr. 8, S. 209 d. Ztg. kurz mitgeteilt wurde, stattgefunden hat. Hinsichtlich des Personenverkehrs zwischen den genannten Staaten im Durchgang durch Polen wurde nach einer Mitteilung der „Ostd. Wirtschaftszeitung" beschlossen, die Leitung des neu geschaffenen direkten Verkehrs der Moskauer Eisenbahnverwaltung zu übertragen; ferner drei besondere Tarife auszuarbeiten, und zwar: für den russisch-deutschen, den russisch-tschechoslowakischen und den russisch-österreichisch-italienischen Verkehr. Die Tarifsätze sollen in amerikanischen Dollars berechnet und entweder in Dollars selbst oder in der Valuta des jeweiligen Landes zum Tageskurse des Dollars bezahlt werden. In gleicher Weise werden auch die gegenseitigen Verrechnungen zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen erfolgen. Die Fahrscheine werden in Heftform in den Sprachen des Abfahrts- und Ankunftslandes, die Zwischenkoupons in der Sprache des Landes, auf welches sie sich erstrecken, ausgefertigt und haben für 30 Tage vom Beginn der Ausstellung an Gültigkeit. Für die nähere Bearbeitung wurde zum 4. März die Einberufung einer Beamtenkommission nach Prag beschlossen. Auch über die Frage des Güterverkehrs zwischen Sowjetrußland und Deutschland durch Polen sind in Warschau Verhandlungen aufgenommen worden.

— **Polens Kohlenausfuhr.** Nach einer Meldung aus Kattowitz sind im Januar 660 000 t Kohlen nach dem Ausland ausgeführt worden. Dem Vormonat gegenüber ist die Kohlenausfuhr um 21 000 t gestiegen. Die Januarausfuhr beträgt bereits 85,5 % der durchschnittlichen Monatsausfuhr im ersten Halbjahr 1925, d. i. vor Beginn des Wirtschaftskrieges mit Deutschland. Unter den Abnehmern der polnischen Kohle stand im Januar an erster Stelle Österreich (280 000 t), hierauf folgten Schweden (99 000 t), Ungarn (69 000 t), Dänemark (67 000 t), die Tschechoslowak (50 000 t), Danzig (37 000 t), Lettland, Italien, Rumänien, d Schweiz, Südslawien usw. (Vgl. auch Nr. 9, S. 240 d. Ztg.)

— **Frachtermäßigungen im Güterverkehr Tschechoslowake Triest.** Im Rahmen des „Adria-Tarifes" wurden aus Station der tschechoslowakischen Staatsbahnen nach Triest und in d Gegenrichtung bedeutende Frachtermäßigungen für Papi Möbel, Eisen und Eisenwaren, Ziegel, Kaffee, Baumwollgewe Garn und Tabak eingeführt. Die Begünstigungen gelten b Aufgabe als Frachtgut und bei Frachtzahlung mindestens f 5, 10 oder 15 000 kg. Die Frachtzusätze sind in Centesimi erste und gelten vorläufig ohne Zu- und Abschläge.

— **Direkter tschechoslowakisch-südslawischer Güterverkeh** Mit sofortiger Gültigkeit wurde für die Beförderung von Ei und Frachtgütern im Verkehr zwischen Stationen der tschech slowakischen und südslawischen Bahnen ein direkter Güterve kehr eingeführt. Die Bestimmungen gelten im Falle der Durc fuhr durch Österreich und Ungarn. Als Rechtsgrundlage für d Beförderung gilt das Berner Übereinkommen. Die Frachtbrie müssen in der Staatssprache des Versandlandes abgefaßt sei Der Absender ist verpflichtet, eine französische oder deutsc Übersetzung beizufügen und die Grenzübergangsstationen anz führen. Die Fracht und die übrigen Gebühren werden na dem vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg berec net. Nachnahmen und Barvorschüsse sind in der Währung d Versandlandes zulässig.

— **Tschechoslowakische Kohlenindustrie 1925.** Nach der soeb erschienenen Statistik über die Kohlenförderung im Jahre 19 wurden gefördert: Steinkohle 12 754 456 t (i. V. 14 359 401 Braunkohle 18 789 098 t (20 507 178), Steinkohlenkoks 1 557 8 Tonnen (1 804 885), Steinkohlenbriketts 156 345 t (74 506 Braunkohlenbriketts 212 339 t (174 149). Die Absatzverhältnis waren im Jahre 1925 im allgemeinen ungünstiger als im Jah 1924. Die Ausfuhr im Jahre 1925 betrug 1 429 679 t (1 738 67 Steinkohle, 2 670 797 t (2 856 549) Braunkohle und 427 728 (486 244) Koks. Deutschland erhielt 147 929 t (233 467) Stei und 2 349 686 t (2 114 025) Braunkohle. Die Ausfuhr von Brau kohle nach Deutschland ist also gestiegen, die der Steinkohle g fallen.

— **Zusammenarbeit zwischen Armee und Eisenbahn in Ru mänien.** Wie der „Argus" vom 17. Februar meldet, ist zwische dem rumänischen Kriegs- und Verkehrsministerium ein Vertra zustandegekommen, demzufolge das erstere den Bestand d Eisenbahnbrigade um 5200 Mann über den etatsmäßigen Stan erhöhen wird, von denen der Generaldirektion der Staat bahnen vom 1. Januar bis zum 30. April täglich 2000 Mann, vo 1. Mai bis zum 31. Oktober 4500 Mann und vom 1. November b zum 31. Dezember 2000 Mann täglich zur Verfügung gestel werden, um in verschiedenen Dienstzweigen des ausübende Dienstes Aushilfsdienste zu leisten. Die Eisenbahn bezahlt fi jeden in Anspruch genommenen Mann 57 Lei täglich, also etw eine Reichsmark.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Griechenland.** Auf d Strecke Athen-Saloniki hat sich am 28. Februar früh ei schweres Eisenbahnunglück zugetragen. Ein Sonderschnellzu wurde in der Nähe von Larissa durch einen Bergsturz ve schüttet. Der Schaden und die Zahl der Opfer sind groß. D Lokomotive und die ersten drei Wagen des Zuges wurden v den Erdmassen an die Bergwand gepreßt. Der Erdrutsch wi als Folge der den Pelopones in der letzten Zeit heimsuchende Erdbeben erklärt.

— **Erleichterungen für Besucher deutscher Messen auf italien schen Bahnen.** Wie das Ausstellungs- und Messeamt der Deu schen Industrie mitteilt, hat der Generaldirektor des Italien schen Wirtschaftsministeriums erklärt, daß den Besuchern v deutschen Messen auch für dieses Jahr die bereits im ve gangenen Jahr ausnahmsweise gewährten Erleichterungen a den italienischen Staatsbahnen zugestanden werden sollen.

— **Reisebegünstigungen für Fahrten nach Sizilien.** Anläßlic der in Sizilien im Zeitraume vom 1. März bis 30. Juni stat findenden sportlichen Festlichkeiten haben die italienische Staatsbahnen für Reisen nach Palermo von sämtlichen Statione des Festlandes ab, einschließlich der internationalen Grenzst tionen und Sardiniens, eine Preisermäßigung für Hin- und Rück fahrkarten in der Höhe von 50 % der gewöhnlichen Fahrprei zugestanden.

Die ermäßigten Fahrscheine sind an den Schaltern ohne jed Förmlichkeit erhältlich und haben für Reisen aus dem Inland 3 und aus dem Ausland 45 Tage Gültigkeit. Gegen Vorweisun dieser Fahrscheine wird außerdem den Reisenden die gleich

Ermäßigung von 50 % für Reisen von einer beliebigen Station Siziliens nach einer anderen in Sizilien gewährt.

Fahrtunterbrechungen sind in der gleichen Anzahl wie bei gewöhnlichen Fahrscheinen innerhalb der Gültigkeitsdauer der Fahrkarten zugelassen.

— **Umstellung der französischen Staatsbahnen.** Durch eine Anzahl Erlasse, deren letzter aus dem Januar d. J. stammt, ist beim französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein Ausschuß eingesetzt worden, der die Lage der französischen Staatsbahnen erörtern und nach Befinden Vorschläge zu einer Abänderung ihrer Verwaltung, ihres Rechnungswesens und ihrer Wirtschaft machen soll. Die Eigenschaft der Staatsbahnen als Staatsbetrieb soll dabei erhalten bleiben. An die Spitze des Ausschusses ist der Senator Jeanneney berufen worden, und die Chronique des Transports begleitet diese Ernennung mit der Bemerkung, daß seine Persönlichkeit hoffen lasse, man werde nun endlich zu praktischen Ergebnissen kommen. Im übrigen gehören dem Ausschuß eine Anzahl Senatoren und Abgeordnete, höhere Beamte aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzministerium und aus dem Eisenbahndienst, auch einige Vertreter des Eisenbahnbetriebs an.

Die Frage einer Umstellung der französischen Staatsbahnen wird schon seit geraumer Zeit erörtert. Bereits im Jahre 1921 hatte ein Ausschuß unter dem Vorsitz von Colson sich für ihre Verpachtung ausgesprochen und eine Satzung für die zu errichtende Pachtgesellschaft ausgearbeitet. Der Eisenbahnrat schloß sich der Stellungnahme des Ausschusses insofern an, als er sich auch gegen den Staatsbetrieb aussprach, änderte aber die Satzung für die Betriebsgesellschaft ab, indem er von der Beteiligung am Kapital dieser Gesellschaft alle politischen Körperschaften ausschloß.

Die Regierung gab diesen Anregungen keine Folge. Unter Führung von Herriot neigte sie eher dazu, den Einfluß des Staates auf die Eisenbahngesellschaften zu verstärken, als die Staatsbahnen aus der Hand zu geben. Diese Stellungnahme der Regierung wurde aber lebhaft gemißbilligt; es wurden ihr Vorwürfe wegen Mißbrauchs der Haushaltsmittel, Unwahrhaftigkeit bei Darstellung der Haushaltszahlen vorgeworfen und gefordert, daß diesem Zustand endlich ein Ende gemacht würde. Daraufhin wurde ein Ausschuß zur Überwachung der Eisenbahnen geschaffen, aber die Unzufriedenheit hörte damit nicht auf. Jeanneney, der jetzt zum Vorsitzenden des neuen Ausschusses berufene Senator, einer der Berichterstatter für den Haushalt, scheint einer der Führer dieser Bewegung gewesen zu sein. Die Verpachtung der Staatsbahnen an eine Betriebsgesellschaft dürfte jetzt nicht mehr zur Erörterung stehen; es wird vielmehr die Ansicht vertreten, daß man den Staatsbahnen eine ähnliche Stellung einräumen sollte, wie sie die Eisenbahngesellschaften haben, ihnen also soweit Selbständigkeit in ihrer Verwaltung und ihrer Geldwirtschaft geben sollte, wie es mit ihrer Eigenschaft als Staatsbahn vereinbar ist.

— **Eine französische Militäreisenbahn bei Metz.** Die 58 km lange Eisenbahn Metz-Château-Salins ist vor kurzem in militärischen Besitz genommen worden, um ähnlich wie die entsprechende Schule in Chartres zur Ausbildung der französischen Eisenbahntruppen im Eisenbahnbetrieb zu dienen. 300 Mann vom 52. (Eisenbahn-) Bataillon der technischen Truppe — sapeurs du génie — sind nach Metz versetzt worden. Der Bahnhofsdienst wird in Château-Salins von einem Leutnant, auf den übrigen Bahnhöfen von Unteroffizieren geleitet.

— **Lautsprecher in den englischen Bäderzügen.** Die Expreßzüge der Great Western Railway Company, die den Verkehr mit der englischen Riviera vermittelt, sind von jetzt ab mit Lautsprechern ausgerüstet, die den Speisewagen mit den Darbietungen des englischen Funkdienstes versorgen. In den Personenwagen erster Klasse wurden Kopfhörer für die Reisenden eingerichtet.

— **Aufhebung des Rauchverbots in den Aufzügen der Londoner Untergrundbahn.** Auf den Aufzügen der Londoner Untergrundbahnen war bisher wegen der Feuersgefahr das Rauchen verboten. Die Aufzüge fahren zum Teil ohne Begleitung eines Schaffners und es war deshalb nicht möglich, die Einhaltung des Rauchverbots zu erzwingen. Man hat sich daher entschlossen, das Rauchverbot aufzuheben. Diese Maßnahme hat zu einer Anfrage im Parlament geführt, indem auf die durch das Rauchen erhöhte Feuersgefahr und die Möglichkeit einer Panik hingewiesen wurde. Der Vertreter des Verkehrsministeriums hat die Anfrage dahin beantwortet, daß er kein Bedenken gegen die Aufhebung des Rauchverbots habe, daß er aber noch Erörterungen anstellen werde.

Fremde Erdteile.

— **Neue türkische Eisenbahnpläne.** Wie die B. B. Ztg. mitteilt, beantragte die türkische Regierung in der Kammer, den Bau der Eisenbahnstrecke Arada-Diabekir—Argana einzustellen. Der Finanzminister bezeichnete es als notwendig, den Verlauf dieser Linie nach militärischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu ändern. Die neue Strecke soll von Argana ausgehen und die Bagdad-Bahn bei Djeyhan treffen. Die Kammer beschloß, die Erörterung dieses Planes zurückzustellen, bis die Regierung einen Plan über den Bau der Linie Argana-Djeyhan vorgelegt habe.

— **Benzol-Triebwagen hoher Leistungsfähigkeit.** Die Seaboard Air Line Eisenbahn (Nordamerika), welche schon seit Jahren schnelle Durchgangsschnellzüge vom Norden nach Florida führt, hat zunächst einen Wagen dieser Art als Zubringer in Dienst gestellt, um die Aufenthalte ihrer Schnellzüge möglichst zu verringern und den Reisenden der Zwischenstationen die Fahrt nach Florida so kurz wie möglich zu machen. Die neuen Triebwagen sind deshalb für Fahrten mit hoher Geschwindigkeit bestimmt, müssen dabei auch schwere Schlafwagen befördern, damit Umsteigen auf den Hauptstationen vermieden wird. Die vierachsigen, auf zwei Drehgestellen ruhenden Wagen sind deshalb mit doppelter Maschinenanlage ausgerüstet. In dem vornliegenden 4,3 m langen Maschinenraum sind zwei Maschinenaggregate untergebracht, jedes bestehend aus einem Gasolinmotor von 200 PS., der eine Gleichstromdynamo von 700 Volt bei 1000 Umdrehungen in der Minute unmittelbar antreibt. Die eine Dynamo schickt ihren Strom zu den beiden Motoren des vorderen Drehgestells, die andere nach dem ebenfalls mit zwei Motoren ausgerüsteten hinteren Drehgestell, so daß beide Maschinenanlagen zwei völlig von einander getrennte Maschineneinheiten darstellen, sie können zusammen und einzeln gebraucht werden. Der Wagen fährt mit nur einem Maschinensatz, wenn er im Lokaldienst verwendet wird.

Der etwa 22 m lange Wagen wiegt 50 t und enthält vier Abteile; außer dem vorderen Maschinenraum einen 9 m langen Gepäckraum und zwei Personenabteile. Der soeben in Betrieb genommene Wagen ist mit Rollenlagern ausgerüstet, desgleichen die als Anhänger vorgesehenen beiden Eisenbahnwagen üblicher Bauart. Ein zweiter ebenfalls schon bestellter Triebwagen gleicher Art wird Gleitlager erhalten, der Unterschied zwischen beiden Lagerbauarten soll später bei gleichen Betriebsverhältnissen genau festgestellt werden. Die bisherigen Ergebnisse im Betriebe sind durchaus zufriedenstellend. Geschwindigkeiten von 75 bis 85 km i. d. Std. mit dem größten vorgesehenen Anhängergewicht sind erreicht worden; die Anfahrbeschleunigung ist beträchtlich, ebenso die Bremsfähigkeit, so daß der Wagen im Schnellzugfahrplan auch mit häufigeren Aufenthalten sehr gut zu gebrauchen ist. (Railway Age 23. 1. 26.)

— **Neuer langer Eisenbahntunnel in Nordamerika.** Die durch die Kaskaden-Berge gehende Hauptlinie der Great Northern-Eisenbahn soll durch den Bau eines 14,5 km langen Tunnels begradigt werden, der übrigens der längste Eisenbahntunnel der Vereinigten Staaten werden wird. Die gegenwärtige im Jahre 1892 erbaute Strecke überschreitet die Wasserscheide in einer Höhe von etwa 1100 m mittels eines 4½ km langen Tunnels. In den scharfen Krümmungen und starken Steigungen sind zahlreiche Schneeschutzbauten nötig, die außerordentlich hohe Unterhaltungskosten erfordern, da in dem Gebirge sehr ergiebige Schneefälle in jedem Winter vorkommen. Eingehende Studien, wie dem Übel abzuhelfen wäre, führten dann zu dem Entschluß, den etwa 200 m niedriger liegenden 14½ km langen Tunnel zu bauen. Die neue Linie wird etwa 12 km kürzer werden, zahlreiche scharfe Krümmungen ausschalten und die durch Schnee am meisten gefährdeten Stellen vermeiden. Die Baukosten des Tunnels sind auf 10 Millionen Dollar angenommen, der Bau soll von beiden Enden und von der Mitte aus in Angriff genommen werden. (Railway Age 9. 1. 1926.)

Internationaler Verkehr.

— **Internationales Übereinkommen** über den Eisenbahnfrachtverkehr. Das Februarheft Nr. 2 der Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport, herausgegeben von dem Zentralamt in Bern enthält Seite 30 ff. die Liste der Eisenbahnstrecken, auf die das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet, nach dem Stande vom 1. Januar 1926.

— **Das diesjährige Januarheft der Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes,** herausgegeben vom Generalsekretariat Paris, enthält an erster Stelle einen Beitrag über die Eisenbahnen in China von Ingenieur Ouang, Abgeordneter des Verkehrsministeriums in Peking beim Völkerbund. Der Auf-

satz behandelt kurz die Geschichte der chinesischen Bahnen. China hat hiernach z. Z. 12 800 km Bahnen im Betrieb, 1600 km im Bau und 25 000 km im Entwurf, die bereits konzessioniert oder in fortgeschrittener Vorbereitung sind. Der Betriebskoeffizient der in Betrieb befindlichen Bahnen beträgt nach der letzten Statistik 44,3 %.

Ein großer Ausschuß wird, wie es in dem Aufsatz heißt, z. Z. in China zum Studium einer neuen Eisenbahnpolitik gebildet, wobei auf die Bedürfnisse des Landes und auf die neue durch die Nachkriegszustände hervorgerufene Lage Rücksicht genommen wird, um China trotz der augenblicklichen finanziellen und sonstigen Schwierigkeiten Mittel und Wege für eine schnelle und wirtschaftliche Entwickelung seiner Eisenbahnen zu geben. China besitzt bisher nur einen kleinen Teil der Bahnen, deren es zu seiner wirtschaftlichen Entwickelung bedarf; es eröffnet mithin der Tatkraft der Finanzleute und Ingenieure große Aussichten und wird sicher, bei gleichzeitiger Nutzbarmachung der bisherigen Erfahrungen auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik, ein großes Versuchsfeld für die zukünftigen Erfindungen und Verbesserungen abgeben.

An zweiter Stelle enthält die Zeitschrift eine Mitteilung der ungarischen Staatsbahnen über die Versuche mit einer neuen elektrischen Zugförderart auf den ungarischen Staatsbahnen. An dritter Stelle bringt das Heft den Bericht des Eisenbahnkommissars bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über das erste Betriebsjahr seit dem Inkrafttreten des Sachverständigenplans.

Wasserverkehr.

— **Reichswasserstraßenrat.** Der Reichspräsident hat durch Erlaß vom 16. Februar d. J. den Reichsverkehrsminister Dr. Krohne zum Vorsitzenden sowie den Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Geheimen Regierungsrat Koenigs zum stellvertretenden Vorsitzenden des Reichswasserstraßenbeirats ernannt.

— **Eröffnung des Dampferverkehrs auf der Elbe.** Die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft hat ihren Personen- und Frachtdampfschiffahrtsbetrieb am 6. März auf der ganzen Linie Leitmeritz-Dresden-Mühlberg wieder aufgenommen. Werktagskarten (nur Werktags gültig) und Wochenkarten (einschl. Sonntag gültig) gelangen wie bisher zur Ausgabe.

— **Unterzeichnung des Kartellvertrages der Elbeschiffahrtsgesellschaften.** Am 2. März kam es zum Abschluß eines Kartellvertrages zwischen den Elbeschiffahrtsgesellschaften, über welchen am 23. Februar in Dresden verhandelt worden war. Die „Elbe-Schiffahrtsvereinigung vom Jahre 1926“, wie das Kartell heißt, vereinigt „die tschechoslowakische Elbe-Schiffahrts A.-G.“, die „Vereinigte Elbe-Schiffahrtsgesellschaften“, die „Neue Deutschböhmische A.-G.“, die „Elbe-Aktiengesellschaft“, die „Benke und Merves“. Die kartellierten Gesellschaften haben über die Höhe der Tarife entschieden, welche mit Rücksicht auf den Wettbewerb der deutschen Bahnen auf der niedrigsten Stufe gehalten werden, so daß sie sich entsprechend den einzelnen Klassen zwischen 5,50 und 8,— Kc für 100 kg von Hamburg nach Laube bewegen. Der Kartellvertrag kam auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre zustande, in welchen die einzelnen Gesellschaften stark miteinander in Wettbewerb traten und die Tarife in einer Weise ermäßigten, daß sie schließlich nicht imstande waren, ihre Selbstkosten zu decken, was in den Bilanzen zum Ausdruck kam. Die neuen Tarife sind auch für die Einfuhrhändler von großer Bedeutung, da sie Gelegenheit zur genauen Veranschlagung geben, was bei den früher immer wechselnden Sätzen nicht möglich war.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Nach einem Bericht des Spediteurvereins Herrmann & Theilnehmer in Hamburg konnte am 16. Februar der regelmäßige Flußschiffahrtsverkehr wieder eröffnet werden. Gegen Ende des Monats zeigten sich an der Oberelbe Erschwerungen, und zwar hervorgerufen durch eine starke Hochwasserwelle, die die bömischen Umschlagplätze zum Teil unter Wasser setzte und den Umschlag tageweise völlig lahm legte. Mit der Fortdauer dieser Erscheinung muß bis zur Beendigung der Schneeschmelze gerechnet werden. Das Elbeschiffahrtskartell hat sich inzwischen weiter befestigt und ist nunmehr dazu übergegangen, einen regelrechten Frachttarif festzusetzen, der sich auf den von den kartellierten Gesellschaften jeweils festgesetzten Grundfrachten in der Weise aufbaut, daß entsprechend der Eisenbahn-Güterklassifikation für die einzelnen Artikel Zuschläge zur Berechnung gelangen, wie auch ein fester Aufschlag für Stückgüter unter 10 t eingeführt worden ist. Die Saaleschiffahrt ist seit 1. März wieder aufgenommen. Nachdem auf der Oder am 15. Februar mit dem Stellen der Wehre in Oberwasser begonnen wurde, ist die regelmäßige Schiffahrt ebenfalls wieder in vollem Umfange aufgenommen. Übrigens machen sich Bestrebungen bemerkbar, die darauf abzielen, auch in der Oderschiffahrt im Talverkehr einen kartellartigen Zusammenschluß der Gesellschaften zusammenzubringen, in der Form eines Frachtenausschusses, wie er übrigens schon früher bestanden hat, der die Frachten festlegen, also dem freien Wettbewerb ein Ende machen soll. Endgültiges ist in dieser Hinsicht aber noch nicht beschlossen worden.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr.** Im Monat Februar sind im Hamburger Hafen angekommen: 1926: 949 Seeschiffe mit 1 225 695 N.-R.-T., davon 789 Dampfer, 1913: 970 Seeschiffe mit 1 000 256 N.-R.-T. davon 742 Dampfer. — Abgegangen 1926 1061 Seeschiffe mit 1 202 168 N.-R.-T., davon 783 Dampfer, 1913 1166 Seeschiffe mit 1 073 135 N.-R.-T., davon 783 Dampfer. — Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge 535 Schiffe mit 496 546 N.-R.-T., die britische Flagge 170 Schiffe, die niederländische Flagge 79 Schiffe. — Von den abgegangenen führten die deutsche Flagge: 664 Schiffe mit 506 565 N.-R.-T., die britische Flagge: 171 Schiffe, die niederländische Flagge 80 Schiffe.

— **Der Hinesbericht über die Donauschiffahrt.** Die Subkommission für Binnenschiffahrt, die der Beratungs- und technischen Kommission des Völkerbundes für Verkehr und Transit angegliedert ist, beschäftigte sich in ihrer letzten Sitzung mit dem Bericht des gewesenen Arbiters W. D. H. Hines über die Schiffahrtsverhältnisse auf der Donau und beschloß eine umfangreiche Erklärung, aus welcher folgendes angeführt wird: Die Subkommission ist der Ansicht, daß durch die Handelsverträge die günstigen wirtschaftlichen Bedingungen für die Entwicklung der Flußschiffahrt erreicht werden können. Sie macht die internationale Donaukommission auf die Notwendigkeit aufmerksam, die Bestimmungen des Donaustatuts durchzuführen, auf Grund dessen das generelle Programm der Verbesserungsarbeiten durchgeführt werden soll. Die Subkommission erachtet die Vereinfachung der Grenz- und Zollförmlichkeiten als äußerst wünschenswert. Sie findet, daß in den letzten Jahren in den Schiffahrtsverhältnissen auf der Donau ein wesentlicher Fortschritt erreicht wurde und ist überzeugt, daß bei weiteren Bemühungen das Emporwachsen und die Entwicklung der Donauschiffahrt gesichert sein würde.

— **Dieselmotorfährschiff für den Großen Belt.** Die dänische Staatsbahn hat den Bau eines Doppelschrauben-Dieselmotorfährschiffes für die Überfahrt über den Großen Belt (vgl. Jahrg. 1925 S. 561 d. Ztg.) beschlossen und der Werft in Helsingör übertragen. Die Baukosten sollen 3,2 Mill. Kronen betragen, jedoch mit der Maßgabe, daß bei weiterem Sinken der dänischen Löhne Ermäßigungen vorgesehen sind. Im Gegensatz zu den bisherigen Fährschiffen wird das neue mit Dieselmotor betrieben werden und ferner statt der sonst üblichen zwei Gleise zur Aufnahme von Eisenbahnwagen drei aufweisen. Das Hauptdeck (Wagendeck) wird dadurch völlig von den Gleisen in Anspruch genommen werden. Die Aufenthaltsräume für die Reisenden befinden sich auf dem darüberliegenden Promenadendeck. Dieses wird länger als auf den bisherigen Fährschiffen sein. Sämtliche Speisesäle werden sich in Zukunft auf dem Promenadendeck befinden und sämtlichen Reisenden, also auch denen der 3. Klasse, zugänglich sein. Der vorderste Teil des Promenadendecks wird geschlossen sein und Fenster erhalten. Hier wird auch, wie auf den Saßnitzfährschiffen, ein Lesesaal für die Reisenden der 1. und 2. Klasse eingerichtet werden.

Das neue Fährschiff wird eine Länge von 96 m und eine Breite von 17,7 m bei 3190 Br.-R.-T. aufweisen. Es kann eine Last von 660 t aufnehmen, d. h. 1500 Reisende und Wagenladungen von insgesamt 500 t. Die Fahrgeschwindigkeit soll 15½ Knoten in der Stunde betragen.

Die Anlage eines dritten Gleises hat naturgemäß auch Änderungen in den Fährschiffanlagen zur Folge, deren Kosten auf etwa 300 000 Kronen veranschlagt werden.

— **Französische Schiffsverbindungen mit Gdingen.** Die Nr. 34 des „Slowo Pomorskie“ enthält die Nachricht, daß das französische Schiff „Pologne“ einen zehntägigen Dienst zwischen Le Havre und Gdingen aufgenommen hat. Es werden auch Reisende befördert; das Schiff hat auf seiner ersten Fahrt von Le Havre nach Gdingen 10 Fahrgäste an Bord gehabt und soll auf der Rückreise 69 Reisende mitnehmen.

Allgemeines.

— Bewegliche Treppen und ihre Anwendbarkeit bei Hoch- d Untergrundbahnen. Mit diesem zurzeit wieder einmal in n Vordergrund gerückten Thema beschäftigt sich Regierungs- umeister Dr.-Ing. Renfert, Bonn, im 6. Heft des laufenden hrgangs der „Verkehrstechnischen Woche". Er verweist auf recht guten Ergebnisse, die in Amerika, dem Ursprungslande r beweglichen Treppe, insbesondere mit der Rolltreppe der uart Otis, erzielt worden sind. Rolltreppen findet man drüben Fabrikbetrieben, Geschäftshäusern und auch auf Schnellbahn- ltestellen. Der Vorzug der Otis-Rolltreppe gegenüber anderen uarten soll darin bestehen, daß sie nicht nur in der geneigten ene Passanten aufnimmt, sondern bereits in der Wagerechten, dann allmählich in die Steigung von 30 Grad überzugehen d am Ende wieder ein Stück Wegs in der Wagerechten weiter- laufen.

Die Besucher der Pariser Weltausstellung 1900 erinnern sich elleicht noch der dort von der genannten Firma erstmalig aus- führten Rolltreppe, die von den meisten damals wohl nur als ielerei betrachtet wurde. Dem Beispiele der Londoner Unter- undbahnen folgend, hat nun das Warenhaus Tietz in Köln und W. auch in Berlin eine Otis-Treppenanlage in Betrieb genom- n, die schätzungsweise eine Leistungsfähigkeit von etwa Personenaufzügen besitzen soll. Eine solche Anlage soll bei ner Breite von 60 cm und einer Geschwindigkeit von 5 m/Sek. etwa 4000 Personen in einer Stunde befördern nnen, wenn alle Personen auf der Treppe stillstehen. Der überwindende Höhenunterschied beträgt 5 m bei 25 Sekunden rderzeit. Der Verfasser betont jedoch, daß sich die Leistungs- higkeit bedeutend steigern läßt, wenn man auf der beweg- hen Treppe weitergeht. Nach seinen Ermittlungen be- ägt dann die Förderzeit nur 10 Sekunden bei einer Leistungs- higkeit von 10 000 Personen in der Stunde, bei sehr schnellem eitergehen auf der beweglichen Treppe (Überschlagen jedes- al einer Stufe) sogar nur 4 Sekunden für eine Person. Der nfache Mechanismus und die unbedingte Sicherheit bei der Be- rderung selbst ungeschickter Personen in Verbindung mit der hen Leistungsfähigkeit bei Inanspruchnahme eines verhältnis- äßig nur geringen Raumes sichert nach alledem der beweg- hen Treppe einen hervorragenden Platz in der Reihe moderner rsonenförderanlagen.

Vor dem Einbau einer solchen Einrichtung in eine Stadt- hnellbahnstation sei jedoch folgendes zu überlegen: Da die ußgängergeschwindigkeit auf festen Treppen im Durch- hnitt etwa 30 % geringer als auf ebenen Wegen ist, müssen chteilige Verkehrsstockungen insofern eintreten, weil die assanten in weniger schnellem Tempo die feste Treppe räumen nnen, als neue hinzukommen. Diese Verkehrsstockungen sind er nur an solchen Treppen einer Schnellbahnhaltestelle nach- ilig, die dem Umsteigeverkehr dienen. Die an den Zu- d Ausgängen der Bahnhöfe vorgesehenen festen Treppen ingen trotz der durch sie hervorgerufenen Verringerung der ußgängergeschwindigkeit keine Nachteile, da ja der Verkehr noch größerem Maße an den Bahnsteigsperren gedrosselt ird. Nach vorstehendem erfüllen also Rolltreppen im Hoch- d Untergrundbahnverkehr nur dann ihren Zweck, wenn sie usschließlich dem Umsteigeverkehr dienen und rt auch nur dann, wenn die Geschwindigkeit der beweglichen reppe mindestens gleich der durchschnittlichen Fußgängerge- hwindigkeit auf ebenem Wege ist. Die Anlagekosten für einen weglichen Treppenlauf von 5 m Höhe bei 60 cm Stufenbreite nd mit 75 000 ℳ angegeben.

— Handel und Gewerbe im Februar. Hierzu schreibt die B.B.-Ztg.": Während die Weltwirtschaftslage einzelne An- ichen der Besserung aufweist, hat sich die Wirtschaftslage eutschlands von ihrem Tiefstande noch nicht erholt. Die Lage s Arbeitsmarktes ist weiterhin sehr schlecht. Die Schlüssel- dustrien (Kohle und Eisen) leiden nach wie vor schwer. Die age der Textilindustrie hat sich noch etwas verschlechtert. An r Börse ist ein leichter Rückschlag eingetreten. Nur ein- lne Wirtschaftszweige, wie die Kaliindustrie und das Nah- ngsmittelgewerbe, zeigen bessere Absätze. Der Ausfuhrüber- huß von 87 Millionen im Januar gegenüber 36 Millionen im ezember ist erfreulich, darf aber nicht zu weitergehenden hlüssen verleiten. Die Großhandels-Indexziffer ging im Ja- ar gegenüber Dezember um 1,2 % zurück; sie beträgt jetzt 0. Gegenüber Januar 1925 ist die Indexziffer der Industrie- offe um 6,8 % und die der Agrarerzeugnisse um 16,6 % ge- llen; gegenüber Januar 1924 ist die Indexziffer der Industrie- offe um 9,5 % gefallen, während die der Agrarerzeugnisse um 2 % stieg. Das kleine deutsch-französische Handelsabkommen m 12. Februar 1926 sowie das Gesetz vom 16. Februar 1926 er das vorläufige Wirtschaftsabkommen zwischen Deutsch- nd und Spanien und das vorläufige Abkommen zwischen eutschland und der Türkei zeigen einen gewissen Fortschritt f dem Gebiete der Handelsverträge. Auch das deutsch-russische Handelsabkommen ist nach Austausch der Ratifikations- urkunden in Kraft getreten. Die Steuersenkungsaktion des Reiches wird von der Wirtschaft im allgemeinen freudig be- grüßt; doch wird erwartet, daß die Länder und Gemeinden ebenfalls zu Steuersenkungen übergehen.

— Das „Treffbuch" in der Großstadt. Reisende, die sich in einer fremden Stadt miteinander verabredet haben, haben viel- fach keine Möglichkeit, bei einer notwendig werdenden Ände- rung der Treffzeit den Geschäftsfreund zu verständigen. Um diesem zweifellos oft empfundenen Mangel abzuhelfen, würde die Auslegung eines „Treffbuches" auf den Bahnhöfen selbst oder in einem nahegelegenen großen Reisebüro gute Dienste leisten. Z. B. hat das Internationale Verkehrsbüro des Leipziger Messeamts ein solches „Findebuch" seit längerer Zeit ausgelegt und hat dadurch vielen Reisenden die Möglichkeit gegeben, sich miteinander zu verständigen. Die Anregung, die in der Wochen- schrift „Verkehr und Bäder" den deutschen Verkehrsinteressen- ten gegeben wurde, die Einrichtung des „Findebuches" überall durchzuführen, hat jetzt in Köln ihr Echo gefunden. Das Städtische Verkehrsamt legt soeben, wie wir erfahren, für alle Fremden in Köln zur unentgeltlichen Benutzung ein „Treffbuch" aus. Jeder Reisende, der in Köln sich aufhält, hat die Möglich- keit, dieses Verständigungsmittels sich ohne weiteres zu be- dienen. Jetzt hat auch der Fremdenverkehrsverein München und Bayer. Hochland in seinen Büroräumen im Münchener Hauptbahnhof ein Treffbuch zur allgemeinen kostenlosen Be- nutzung aufgelegt. Ihm soll nunmehr auch Dresden folgen. Der Dresdner Verkehrsverein wird in seinen drei Geschäfts- stellen (Hauptbahnhof, Verkehrshaus Altmarkt und Weißer Hirsch, Schulstr. 1 B) ein Treffbuch auslegen.

— Wie ein Japaner sich für die Leitung des Eisenbahn- Speisewagen- und Hotelbetriebs vorbildet. Die Hauptverwal- tung der Pennsylvania-Eisenbahn in Philadelphia (Vereinigte Staaten von Amerika) teilt hierüber folgendes mit:

Um seine Erfahrungen zu vervollständigen und abzu- schließen, die er in mehr als acht Jahren in der Hotel- und Restaurationswirtschaft der Vereinigten Staaten von Amerika gesammelt hat, ist der 39jährige Japaner Edward Pierre, bevor er nach Japan als Leiter der Eisenbahn-Speisewagen- und Hotelwirtschaft der japanischen Staatsbahnen zurückkehrt, noch auf sechs Monate in den Speisewagendienst der Pennsyl- vania-Eisenbahn als Kellner eingetreten.

Pierre erhielt im Jahr 1907 von der Meiji-Universität in Tokio den Grad eines LLB. (Doktors). Auf Anraten eines adligen Studienfreundes, Besitzers von Aktien des Imperial- Hotels in Tokio, beschloß er, sich in der amerikanischen Hotel- wirtschaft zu unterrichten.

Von dem Grundsatz ausgehend, daß keine Beschäftigung für ihn zu niedrig sei, war seine erste Arbeit die eines Scheuer- manns in der Küche des Hotels Commodore in New York City. Er wurde später Nachtkellner in einem Hotelkaffee, Kellner in Mannschaftsküchen und schließlich in Speisesälen. Im Penn- sylvania- und Waldorf-Astoria-Hotel war er in verschiedenen Stellungen als Geschirrwäscher, Kellner, Post- und Büro- angestellter tätig.

Um sich in der Eisenbahn-Speisewagenwirtschaft möglichst gut zu unterrichten, wählte Pierre die Pennsylvania-Eisenbahn, deren Netz fast den Umfang eines Viertels des ganzen deut- schen Reichsbahnnetzes umfaßt, und zwar sowohl wegen ihrer großen Erfahrungen in der Versorgung der Reisenden, wie auch wegen des guten Rufs ihres Speisewagenbetriebs. In ihren 139 Speisewagen werden jährlich mehr als 4 Millionen Mahl- zeiten verabreicht.

Pierre wird auf allen Luxus- und Durchgangszügen der Pennsylvania-Eisenbahn tätig sein.

Rechtspflege.

— Kein Schadenersatz bei Gestellung von mangelhaft ge- reinigten Wagen. Kläger erhielt auf Bestellung von der Reichs- bahn einen gedeckten Wagen zum Verladen von Kartoffeln ge- stellt. Er behauptet, es sei ihm durch Verderb von 50 % der Kartoffeln ein Schaden in Höhe von 627,30 ℳ entstanden. Der Verderb sei darauf zurückzuführen, daß sich in dem gestellten Wagen Rückstände von Salz befunden hätten; diesen Umstand habe die beklagte Reichsbahn zu vertreten. Kläger beantragt, ihm den Schaden zu ersetzen. Die Beklagte beantragt kosten- pflichtige Abweisung. Letzterem Antrag ist stattgegeben. Aus den Entscheidungsgründen sind folgende Ausführungen hervor- zuheben:

Da der Kläger die Einladung selbst vorgenommen hat, haftet die Bahn nach der angezogenen Vorschrift nicht für den Schaden, der aus der mit der mangelhaften Verladung verbundenen Ge- fahr entsteht. Zum ordnungsmäßigen Verladen gehört auch die Prüfung des Laderaumes auf seine Tauglichkeit für das ge-

rade zu verladende Gut. Wenn auch der Kläger einen Wagen „für Kartoffeln“ bestellt hat, so wird damit zunächst gemeint sein, daß es ein gedeckter Wagen sein soll und ein solcher, der nach allgemeinen Gesichtspunkten für Kartoffeln besser geeignet ist als andere. Natürlich muß er auch sauber sein; aber einen solchen äußerlich durchaus sauberen Wagen hat die Beklagte gestellt. Es kann nach dem Gesagten nicht gefordert werden, daß sie die Gewähr dafür übernimmt, daß in keiner Ritze oder Spalte Salzrückstände zurückgeblieben sind. Der Großbetrieb der Wagengestellung allein schon schließt eine bis ins einzelne gehende Untersuchung des Wagens aus. Hier ist es gerade der Absender, der eine für seine Ware gute Verladung am besten kennt und eine genaue Prüfung vornehmen muß, die ihn notfalls zur Zurückweisung des Wagens veranlassen muß. Wenn der Kläger auf der einen Seite behaupten will, die Bahn habe grobfahrlässig gehandelt, daß sie einen solchen Wagen stellte, so trifft ihn selbst hier dieser Vorwurf viel mehr, und wenn die Bahn einen äußerlich sauberen Wagen gestellt hat, so ist es eine Pflicht des Klägers, die zur Verladung gehört, daß er die Tauglichkeit genau prüft. Das hat er offenbar unterlassen, wobei es unerheblich ist, ob er selbst oder nur seine Lieferanten die Einladung vorgenommen haben; für diese hat er einzustehen. Die Beklagte würde auch in diesem Falle also nicht haften. (Urteil des Landgerichts Hannover vom 5. Januar 1926.)

— Gelten nicht angenommene Einschreibebriefe als dem Empfänger zugestellt? Das Reichsgericht hat kürzlich diese Frage verneint, indem es eine Erklärung, die dem anderen Vertragsteil mit Einschreibebrief übermittelt wurde, als nicht zugestellt ansieht, wenn der Empfänger die Annahme des Briefes verweigert. Unser oberster Gerichtshof hat dabei folgende Erwägungen angestellt (Urteil des I. Z. S. vom 5. Januar 1926. Aktenz. I 699/23. Nachrichten der Industrie- und Handelskammer zu Halle a. S., Jahrg. 1926, Nr. 3 S. 28):

„1. Bei einer Erklärung im geschäftlichen Verkehr genügt es, daß der betreffende Brief dem Adressaten zugegangen ist; es ist nicht außerdem nötig, daß Adressat von dem Inhalt der ihm zugegangenen Erklärung auch Kenntnis genommen hat. Ist die Erklärung dem Adressaten zugegangen, so wird er rechtlich so behandelt, als habe er auch von dem Inhalt Kenntnis genommen.

2. Handelt es sich um eine Erklärung, welche innerhalb einer bestimmten Frist abgegeben sein muß, so ist der Erklärungsgegner verpflichtet, die Erklärung auch dann ihm als rechtzeitig zugegangen gelten zu lassen, wenn sie ihm zwar verspätet zuging, die Verspätung aber auf einen von ihm zu vertretenden Umstand zurückzuführen ist.

Wo aber die Erklärung an keine bestimmte Frist gebunden ist, gelten folgende Grundsätze:

3. Stehen die Parteien in Vertragsbeziehungen, so haben sie die Pflicht, Vorkehrungen zu treffen, daß Erklärungen der anderen Partei empfangen werden können.

4. Liegt bei der Verweigerung der Annahme einer Erklärung Arglist vor, so ist die Sachlage so aufzufassen, als sei dem Adressaten die Erklärung wirklich zugegangen.

5. Arglist im Sinne von Ziff. 4 liegt nur vor, wenn der Adressat die Erklärung, welche den Inhalt des Briefes bildet, schon „kennt oder mit dem Zugehen einer Erklärung bestimmten Inhalts rechnet und aus diesem Grunde die Annahme verweigert“.

6. In denjenigen Fällen, in welchen diese Kennzeichen nicht vorliegen, ist die Annahmeverweigerung eines Einschreibebriefes nicht arglistig, und daher kann in solchen Fällen nicht fingiert werden, die Erklärung sei als zugegangen zu betrachten. Veilmehr bleibt dann die Tatsache bestehen, daß die Erklärung nicht zugegangen ist.

7. Macht nun jemand von seinem Rechte, einen Einschreibebrief nicht anzunehmen, ohne Arglist Gebrauch, so daß ihm also die Erklärung nicht zugegangen ist, so kann der Absender den Mangel dadurch beseitigen, daß er unverzüglich die Erklärung (gemäß § 132 BGB.) durch einen Gerichtsvollzieher zustellen läßt. Dann „muß sich unter entsprechender Anwendung der vorher erörterten Grundsätze der Empfänger so behandeln lassen, als sei ihm die Erklärung schon im Zeitpunkt der Annahmeverweigerung zugegangen“. Die Annahmeverweigerung gewinnt also dann nur gegebenenfalls (d. h. falls und soweit es auf den Zeitpunkt des Zugehens ankommt) Bedeutung, wenn es später noch zu einem Zugehen der Erklärung kommt.“

Was heißt das in einfaches Schriftdeutsch übertragen: Wenn dein Vertragsgegner einen Einschreibebrief nicht angenommen hat, so gilt die Erklärung im Briefe als nicht zugestellt, wenn du deinem Gegner nicht nachweisen kannst, daß er die Annahme des Briefes arglistig verweigert hat. Du mußt also, sobald du erfährst, daß er die Annahme verweigert hat, ihm die briefliche Erklärung durch den Gerichtsvollzieher zustellen lassen. Da Arglist gewöhnlich nicht nachweisbar sein wird, kommt also in solchen Fällen immer die umständlichere und kostspieligere Zustellung durch den Gerichtsvollzieher in Frage. Dr. Compter.

— Eisenbahnhaftpflicht. — Innerer Betriebsunfall. Am 16. Juni 1921 fuhr der Kläger mit einem Personenzug der beklagten Bahn nach D. M. Der Zug war ein gemischter Zug mit überwiegender Mehrheit schwer beladener Frachtenwagen, einer Zug- und einer Schublokomotive. Die wenigen Personenwagen waren nach dem 6. Wagen eingereiht. Der Kläger hatte im ersten der Personenwagen Platz genommen. Als vor einer Station die Geschwindigkeit des Zuges merklich zunahm, verspürte der Kläger plötzlich einen ungewöhnlich heftigen Stoß, und gleich darauf fing der Wagen, in dem sich der Kläger befand, zu holpern an. Der Kläger stand von seinem Sitze auf, ging auf den Gang hinaus und sah, wie der Schaffner der Ausgangstür zueilte und die Tür aufriß. In diesem Augenblick drehte sich der Wagen quer über das Gleis und begann sich auf die Seite zu legen. Der Schaffner konnte noch herausspringen. Im gleichen Augenblick legte sich der Wagen noch mehr auf die Seite. Der Kläger stürzte bei der offenen Wagentür hinaus, fiel auf den rückwärtigen rechten Puffer, wurde so zwischen Puffer und dem nachfolgenden Wagen an der Hüfte festgeklemmt, eine Strecke weitergeschleift und schwer verletzt.

Aus der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes in Wien: Es steht außer Streit, daß der Unfall sich infolge Bruches eines Puffers ohne Einwirkung von außen ereignet, es sich also um eine Ereignung im Verkehr handelt. Die beklagte Bahn kann sich von der Haftung nur durch den Nachweis eines der drei Haftungsausschließungsgründe des § 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 befreien. Von diesen Haftungsausschließungsgründen kann mit Rücksicht auf das tatsächliche Vorbringen beider Teile ernstlich nur jener der höheren Gewalt in Betracht kommen.

Es entsteht nun die Frage, ob der Bruch eines Puffers ohne Einwirkung von außen dem Begriff einer höheren Gewalt im Sinne des Gesetzes zu unterstellen ist. Die Frage ist zu verneinen. Zwar ist der Begriff „höhere Gewalt“ vom Gesetze nicht festgelegt; allein aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes und der aus dem Gesetze selbst hervorleuchtenden Absicht ist für die Bestimmung des Begriffes „höhere Gewalt“ doch wenigstens das eine (das Negative) zu erschließen, daß dem Begriff „höhere Gewalt“ solche Tatbestände nicht zu unterstellen sind, welche als „innere Betriebsunfälle“ zu werten sind. Damit steht auch Schrifttum und Rechtsprechung in überwiegendem Maße im Einklang. Es ist nun ernstlich nicht zu bestreiten, daß gerade der Bruch eines Puffers während der Fahrt der Schulfall eines inneren Betriebsunfalles ist, weil er sich an einem Betriebsmittel während des Betriebes ereignete, und aus diesem Grunde ist die Bahn in solchem Falle mit dem Beweise des Mangels ihres Verschuldens unter allen Umständen auszuschließen.

Daß innere Betriebsunfälle nicht unter § 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes fallen, kam schon in den Regierungsmotiven zum Ausdruck, wonach auf Grund der reichen Erfahrung jeder Unfall, wenn nicht eine außerhalb des Betriebes gelegene Ursache störend einwirke, vermieden werden könne; sei dies aber nicht der Fall, so könne einem Unfall in der Regel nur eine Außerachtlassung der durch die Wissenschaft und Erfahrung festgestellten Normen zugrunde liegen. Jede derartige Unterlassung müsse bei der durch die Natur des Eisenbahnunternehmens gebotenen höchsten Vorsicht als schuldbar bezeichnet werden. Diese Vermutung bleibe bestehen bis zur Erbringung eines der drei Enthaftungsbeweise. Auch im Zuge der parlamentarischen Verhandlungen wurde wiederholt, ohne daß dagegen ein Widerspruch erhoben worden wäre, betont, daß Unfälle, die infolge von Materialschäden, z. B. Bruch einer Waggonachse, eines Radreifens, einer Schiene usw., entstehen, als innere Betriebsunfälle unbedingt zu Lasten der Eisenbahnunternehmung gehen.

Durch Hinzufügung der Worte aus Artikel 395 Handelsgesetzbuch „höhere Gewalt, vis maior“ zu den Worten „unabwendbarer Zufall“ im § 2 Eisenbahnhaftpflichtgesetz ist deren Gleichstellung zum Ausdruck gebracht. Es genügt also nicht ein Zufall an sich, er muß vielmehr im Sinne des Art. 395 HGB. ein von außen kommendes Ereignis sein.

Das preußische Gesetz vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen sprach im § 25 ausdrücklich von unabwendbarem äußeren Zufall, doch kann daraus, daß das Wort „äußere“ in unser Eisenbahnhaftpflichtgesetz nicht mit übernommen wurde, keineswegs gefolgert werden, daß die Eisenbahnunternehmung auch für innere Betriebsunfälle nicht hafte, wofern sie sich nur als unvorhersehbares und unabwendbares Ereignis darstellen. Denn auch das deutsche Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 RGBl. Nr. 25 (Art. 42 EG. z.

.B.), bei dessen Schaffung auf das preußische Gesetz von 1838 vie auf unser Eisenbahnhaftpflichtgesetz Bedacht genommen rde, hat die Haftung der Eisenbahnunternehmung im § 1 nur jene Fälle ausgeschlossen, die durch höhere Gewalt oder bstverschulden verursacht wurden, somit das Wort „äußere" ht aufgenommen; trotzdem war es in der deutschen Lehre l Rechtsprechung nie zweifelhaft, daß die Eisenbahnunternmung für innere Betriebsunfälle unbedingt hafte. Es wäre wer zu verstehen, warum die Eisenbahnunternehmung unbegt für jede Handlung ihrer Angestellten im Dienste haften l, nicht aber für Mängel der Betriebsmittel, die trotz sorgtiger Herstellung und Kontrolle angesichts der großen innerb des Betriebes in Betracht kommenden Naturkräfte im einneu Falle ohne Einwirkung von außen versagen können, ohne die Ursache sich mit Sicherheit feststellen läßt. Mit Recht daher schon die erste Instanz sich auf den Standpunkt gellt, daß die Beklagte für das tadellose Funktionieren aller zanc, der Leute wie der Betriebsmittel, unbedingt und unter sschluß eines jeden Gegenbeweises haftet.

Es ist daher ganz belanglos, ob die beklagte Bahn „alles ge hat, was man billigerweise von ihr fordern könne, nämlich sie wirklich vor kurzem die periodische Revision des fraglen Waggons übernommen und vor der kritischen Fahrt die ggons untersucht habe", und liegt in der Nichtaufnahme der sbezüglich beantragten Beweise kein Verfahrensmangel.

Der Umstand, daß die abgebrochene Pufferplatte gerade auf Schiene fiel und, da die Räder des folgenden Wagens darüber igen, diesen zum Entgleisen brachte, ist keineswegs so abderlich, als die Revision meint. Jedenfalls handelt es sich ht um ein zweites, besonderes Ereignis, sondern nur um die swirkung des ersten, nämlich des Pufferbruches, und kann ier der Unfall des Klägers als unmittelbare Folge des zteren angesehen werden. Einen Unterschied zwischen mittelen und unmittelbaren Folgen eines Ereignisses kennt rigens das Gesetz nicht, und wäre ein solcher im gegebenen lle mit Rücksicht auf den innigen ursächlichen Zusammeng zwischen Bruch und Herabfallen des Puffers auch nicht echtfertigt. Zudem würde das Herabfallen des Puffers, selbst nn es als besonderes Ereignis angesehen würde, sich ebenfalls innerer Betriebsunfall darstellen, da die Beklagte gar nicht auptet, daß hierbei eine höhere Gewalt von außen eingerkt habe.

Hinsichtlich des von der Beklagten behaupteten Selbstveruldens des Klägers haben die Untergerichte jede Beweisaufıme für überflüssig erachtet; die erste Instanz deshalb, weil bst dann, wenn der Kläger aus dem Waggon herausgeungen war, wie die Beklagte behauptet, darin ein Veruldens des Klägers nicht zu erblicken wäre. Auch die dritte tanz hat die Auffassung der Untergerichte geteilt, wonach ein bstverschulden im Sinne des § 2 Eisenbahnhaftpflichtgesetz ht vorliegt, wenn ein Reisender, wie hier der Kläger, in dem genblick, wo der Waggon umzustürzen oder zu entgleisen ht, um sich zu retten, hinter dem abspringenden, die Türe en lassenden Schaffner ebenfalls aus dem Waggon hinausingt, wobei er schwer verletzt wird. Konnte doch in jenem genblick niemand wissen, ob die im Waggon bleibenden isenden mit dem Leben davonkommen werden. Wäre aber Kläger im Waggon geblieben und getötet worden, so hätten ne Angehörigen Anspruch auf Schadenersatz; nun aber, nachn er bei dem aus natürlichem Selbsterhaltungstrieb unternmenen Rettungsversuch bloß beschädigt wurde, soll er nen Ersatz fordern können? Ein solches Ergebnis stünde mit vernünftigen Auslegung des Gesetzes im Widerspruch. Daß dieser Lage das Verbot, abzuspringen, vom Kläger nicht chtet wurde, ist durch die augenblickliche Aufregung, die ruhige Überlegung ausschloß, erklärlich und entschuldigt. Verschulden im Sinne des § 2 Eisenbahnhaftpflichtgesetz n darin nicht erblickt werden. Dr. B.

— **Keine Überwachungspflicht der Bahn für Güterwagen, die Empfänger nach der Ablieferung ganz oder teilweise beladen Entladegleis stehen läßt.** Mit Frachtbrief vom 26. Juli 1919 dte die Speditionsfirma N. in Bonn an den Kläger R. in Köln h dem Bahnhof Köln-Gereon einen Eisenbahnwagen mit Kisten Schokolade und 194 Sack Kaffee. Nachdem der Wagen 27. Juli in Köln eingetroffen war, lud der Kläger 53 Kisten okolade aus, ohne den Kaffee anzurühren. Dann verschloß er Wagen mit zwei Schlössern und ließ ihn auf dem Entladeis stehen. Erst am 12. August löste er den Frachtbrief ein. er einen Tag darauf den Kaffee entladen wollte, stellte sich aus, daß nur noch 74 Sack vorhanden waren. Wegen der lenden 120 Sack mit Kaffee fordert er von der Reichsbahnsellschaft Schadensersatz. Die Beklagte hält der Klage enten, daß die Ablieferung bereits am 29. Juli erfolgt sei. Mit Ablieferung und Ausladung eines Teils der Ware sei die ftung der Bahn beendigt gewesen.

Landgericht und Oberlandesgericht Köln erklärten den Anspruch des Klägers auf Zahlung des Gegenwertes von 120 Sack Kaffee im Werte des Zahlungstages für gerechtfertigt. Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts Köln aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an einen anderen Senat des Oberlandesgerichts zurückverwiesen. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen hierzu geht folgendes hervor: Für die Frage der Haftung der Beklagten ist von entscheidender Bedeutung, ob das gestohlene Gut bereits abgeliefert war. Ablieferung ist derjenige Vorgang, durch den die Bahn den Gewahrsam an dem beförderten Gut im Einverständnis mit dem Empfangsberechtigten wieder aufgibt, so daß dieser die tatsächliche Gewalt über das Gut ausüben kann. Nach Teil II §§ 39 und 40 der allgemeinen Abfertigungsvorschriften ist das Gut allerdings erst gegen Vorzeigung des eingelösten Frachtbriefes auszuliefern. Aber daraus, daß der Kläger den Frachtbrief noch nicht eingelöst hatte, folgt nicht, daß nicht trotzdem die Auslieferung erfolgt sein konnte, indem der Beamte sich eben über jene Vorschrift hinweggesetzt hat. Es ist deshalb, wie übrigens das Oberlandesgericht richtig ausführt, davon auszugehen, daß das Gut an den Kläger, der es am 29. Juli wieder verschloß, bereits an diesem Tage ausgeliefert war. Das Oberlandesgericht nimmt aber an, daß der Beklagten auch nach der Ablieferung noch eine Bewachungspflicht des Wagens oblag. Das kann nicht als richtig anerkannt werden. Besteht das Wesen der Ablieferung gerade darin, daß das Gut aus dem Gewahrsam der Bahn in die Verfügungsbefugnis des Empfängers übergeht, so kann man nicht allein daraus, daß der Empfänger nun regelmäßig unter Verletzung seiner Pflicht zur alsbaldigen Entladung das Gut einfach in dem Wagen beläßt, eine weitere Obhutspflicht der Bahn entnehmen. Es wäre unbillig, der Bahn eine Bewachung aufzubürden, obwohl sie gar nicht weiß, ob der Wagen überhaupt noch Güter enthält und obwohl sie ein Entgelt dafür nicht erhebt. Aus der allgemeinen Überwachungspflicht der Bahngleise mit Gütern ist die Überwachungspflicht für abgeliefertes Gut nicht herzuleiten. Somit versagt der Anspruch des Klägers auf vertragliche Haftung der Bahn. Da der Kläger seinen Anspruch aber auch auf außervertragliche Haftung gestützt hat, war die Zurückverweisung der Sache an das Oberlandesgericht geboten. (I 71/25. — 16. Januar 1926.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas** (früher Dr. Kochs Stationsverzeichnis). Nach amtlichen Unterlagen im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, herausgegeben vom Generalsekretär A. Nether. 47. Auflage. Verlag Barthol u. Co., Berlin-Schöneberg, Bahnstr. 19/20.

Die neue Ausgabe dieses der Verkehrswelt allbekannten Handbuches, auf die wir schon in Nr. 5 d. Ztg. hingewiesen haben, ist nunmehr erschienen. Das Werk, das seit dem Jahre 1865 besteht, enthält, wie den meisten unserer Leser bekannt ist, außer einem Adressenverzeichnis der Eisenbahnverwaltungen einen geographischen und einen alphabetischen Teil. Der Teil I, Geographisches Stationsverzeichnis, gibt eine Übersicht über das gesamte Eisenbahnnetz Europas mit Ausnahme Großbritanniens, Spaniens und Portugals. Er führt die einzelnen Stationen (nach Ländern und Bahngebieten geordnet) streckenweise auf mit den Angaben über die politische Lage der Stationen, ihre Abfertigungsbefugnisse, Betriebsvorrichtungen (wie Rampen, Gleiswagen, Ladekrane), Entfernungen, Einrichtungen für den Zoll- und Telegraphenverkehr, ferner bei Gemeinschaftsstationen Angaben über die Dienstbesorgung; kurz, es ist durch übersichtliche Zeichen bei jeder Station alles vermerkt, was für den Verfrachter einer Sendung wissenswert ist. Der Teil II enthält in alphabetischer Folge sämtliche Eisenbahnstationen mit Angabe, zu welcher Bahnverwaltung jede Station gehört, wie weit der Güterverkehr beschränkt ist usw. sowie Hinweise auf den Teil I „Geographisches Stationsverzeichnis", um die Lage, Entfernungen und Betriebsvorrichtungen schnell und zuverlässig feststellen zu können.

In dieser Neuausgabe sind alle Veränderungen bei den Stationen und Bahnlinien sowie in der Organisation der Bahnen berücksichtigt, und es ist dem durch die Friedensverträge geschaffenen Zustande Rechnung getragen worden. Infolgedessen weist das Werk eine solche Fülle von Änderungen auf, wie sie bisher wohl noch bei keiner Neuauflage zu verzeichnen waren. Außerdem sind in dem Werk zahlreiche Verbesserungen vorgenommen, so sind z. B. die ähnlich lautenden Stationen, deren Namen erfahrungsgemäß zu Verwechslungen Anlaßen gaben, durch gegenseitige Hinweise hervorgehoben und die Abkürkunzen zur Bezeichnung der Abfertigungsbefugnisse vereinfacht; überhaupt ist überall möglichste Einheitlichkeit aller Angaben angestrebt.

Neu aufgenommen sind die griechischen Eisenbahnen sowie in neuer Form die russischen, baltischen und rumänischen Eisenbahnen. Außerdem enthält das Werk erstmalig Angaben über Achsdruck und Lademaß. Die hierfür bei den einzelnen Ländern und Bahngebieten bestehenden Normen sind am Kopf des Landes- oder Bahngebietes aufgeführt; bei den Strecken, bei denen gegenüber der Norm Einschränkungen bestehen, sind diese Fahrbeschränkungen angegeben. Da die amtlichen Unterlagen hierfür noch nicht restlos zur Verfügung standen, konnten diese Angaben auch im Stationsverzeichnis noch nicht vollständig angegeben werden. Für künftige Ausgaben dürfte vielleicht zu prüfen sein, ob ein Bedürfnis besteht, neben der Angabe der Norm für den Achsdruck sowie den Abweichungen hiervon nach unten (Beschränkungen) auch die seltener gebrauchten Abweichungen nach oben (Erweiterungen) aufzunehmen.

Das Werk wird als amtliches Handbuch auf fast allen Eisenbahnstationen gebraucht und stellt ein unentbehrliches Hilfsmittel für Speditionsgeschäfte und alle Handels- und Industriekreise dar.

— **Denkschrift der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925**, gesetzt und gedruckt bei der Firma „Deukula", Deutsche Kunst- und Verlagsdruckerei Grassinger & Co., München, Linprunstraße 100. Die Firma F. Bruckmann A.-G. lieferte die Bilderklischees.

Die von der Ausstellungsleitung ihren Gönnern und Förderern zur Erinnerung gewidmete jetzt erschienene Denkschrift gibt in einzelnen Berichten und Abhandlungen, die von hervorragenden Männern, die sich um die Ausstellung verdient gemacht haben, eine umfassende Darstellung über die Entstehung, Organisation, Durchführung und Erfolge dieses großartigen Unternehmens. Aus dem reichhaltigen Inhalt (95 Seiten) ist zu entnehmen, daß insgesamt 765 Aussteller zugelassen waren. Die Ausstellung war in 13 Fachgruppen zergliedert, die auf die einzelnen Hallen verteilt waren, während die 14. Fachgruppe im Freien ausgestellt hatte. Der „Bahnverkehr" war in vier Hallen sowie im Freien („Bahn- und Straßenverkehr") vertreten. Die Summe der Einnahmen betrug 4 133 748,44 RM, die der Ausgaben 3 763 208,43 RM, so daß sich ein Überschuß von 370 540,01 RM ergab. Die Gesamteinnahme an Eintrittsgeldern belief sich auf 1 572 193,40 RM. Die Gesamtbesucherzahl betrug 2 831 963 Personen. Die höchste Besuchsziffer wurde am 8. August erreicht mit 65 149 Personen. Der 26. Juni wies die geringste Besucherzahl mit 7312 Personen auf.

Der reiche Inhalt der Denkschrift und die Reihe ausgezeichneter Abbildungen führen uns nochmals die Großartigkeit der Ausstellung vor Augen. Sie sind geeignet, das Andenken an diese von bestem Erfolge gekrönte Ausstellung auch für die Zukunft festzuhalten. W.

— **Handbuch für technischen Bedarf der Staatseisenbahnen**, Werften, Bergwerke, Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke sowie der gesamten Großindustrie Deutschlands. XVI. Ausgabe 1926. Herausgegeben vom Technischen Verlag Wilh. Hemp, Leipzig.

Das Buch (Taschenformat, 495 Seiten) enthält ein sehr reichhaltiges Verzeichnis industrieller Firmen als Bezugsquellen für den Einkauf des gesamten technischen Bedarfs. Es wird daher auch allen Beamten der Eisenbahnverwaltungen, soweit sie mit Beschaffungen zu tun haben (Dezernenten, Amtsvorstände, Bahnmeister usw.) ein willkommenes Hilfsmittel bei dem Bezug von Materialien sein können. Das Erscheinen des Buches im XVI. Jahrgang spricht für seine Nützlichkeit. Das Handbuch wird kostenlos vom Verlage abgegeben.

— **Das Maschinenzeichnen des Konstrukteurs.** Von Dipl.-Ing. C. Volk, Direktor der Beuth-Schule und Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Berlin. Zweite, verbesserte Auflage mit 240 Abbildungen. Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9. 1926. Preis 3 *M.*

Die beste Empfehlung für ein Buch ist stets die Zahl seiner Auflagen. Das vorliegende Lehrbuch erlebt nun innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren die zweite Auflage; daß es nicht die letzte sein wird, dafür bürgt der gediegene, aus sachverständiger Feder stammende Inhalt, aus dem nicht nur der Nachwuchs, der lernende Techniker, sondern auch der mitten in der Praxis stehende Konstrukteur und auch der technische Zeichner immer wieder Nutzen ziehen kann. Der Verfasser weist darauf hin, daß dem Konstruktionsunterricht die schwere und verantwortungsvolle Aufgabe zufällt, den jungen Konstrukteur immer wieder darauf hinzuweisen, daß er auf Grund seiner Rechnung nicht eine Zeichnung anzufertigen hat, sondern ein Werkstück, daß er ein „Eisenbildhauer" ist, dessen Werke Form und Gestalt annehmen, durch Werkstätten wandern und mit Maschinen kreisen und den geistigen Urheber loben sollen. Die in dem Büchlein über das Skizziere[n] und Entwerfen niedergelegten Grundgedanken sollte si[ch] jeder zielbewußt vorwärtsstrebende Techniker zu eig[en] machen. Skizzieren, so schreibt Volk, ist die beste Vorübu[ng] zum Zeichnen und Entwerfen. Im Schulunterricht findet d[as] Skizzieren meist nach Modellen und Werkstücken statt (Au[f]nahmeskizzen), im Selbstunterricht kann das Skizzieren au[ch] nach guten Abbildungen von Maschinenteilen geübt werd[en]. Sehr zu empfehlen sei das Herauszeichnen von Einzelteil[en] aus Zusammenstellungszeichnungen und das Skizzieren a[us] der Erinnerung. Im jungen Maschinentechniker muß die Fähi[g]keit herangebildet werden, technische Anordnungen aller Art, sei es nun ein Dachstuhl oder eine Rohrleitung, ein Einzelt[eil] einer Werkzeugmaschine oder eine Dampfmaschinensteu[e]rung —, die er nur kurze Zeit betrachten konnte, später a[us] dem Gedächtnis skizzieren oder „nacherfinden" zu können. L[...] zahlreichen Besichtigungen von Fabriken und Werkstätt[en] während der Studienzeit sind wertlos, wenn darüber nic[ht] einige sachgemäße Skizzen und kurze Berichte gefordert we[r]den. Diese Skizzen müssen, da ein Zeichnen an Ort und Stel[le] nicht möglich ist, aus dem Gedächtnis angefertigt werd[en]. Scharf zu unterscheiden ist die Tätigkeit des Zeichners v[on] der des Konstrukteurs. Für ersteren ist die Zeichnung Selbs[t]zweck, für letzteren ist sie nur ein Mittel, durch das er d[er] Werkstätte seine Absichten kundgibt.

In Vorstehendem konnten nur einige von den vielen in de[m] Büchlein niedergelegten Lehrgedanken gestreift werden; [d]ie Auswahl der beigefügten, tadellos wiedergegebenen Zeichnu[n]gen verrät den kundigen und sattelfesten Fachlehrer, der [in] einem Sonderabschnitt der Neuauflage schließlich auch de[m] jungen Konstrukteur wertvolle Winke gibt für die Behan[d]lung einiger in der Praxis oft vorkommenden Fälle, von den[en] jeder im sogenannten ersten Entwurf und daneben in eine[m] verbesserten Entwurf vorgeführt ist, wobei das Für u[nd] Wider sorgfältig abgewogen ist. Im Abhang befindet sich e[in] Werkstoffverzeichnis.

Der Name des Verlages bietet die Gewähr für tadello[se] drucktechnische Ausstattung. W. M.

— **Natur und Mensch.** Die Naturwissenschaften und ih[re] Anwendungen. Herausgegeben von Dr. C. W. Schmi[dt]. Erster Band: Weltraum und Erde. Von Dr. H. Kritzinger und Dr. C. W. Schmidt. Mit 408 Abbildu[n]gen im Text und 30 teils farbigen Tafeln. XII, 494 Seit[en]. Berlin und Leipzig 1926. Verlag von Walter de Gruyter & [Co.] In Leinen 32 *M.*, in Halbleder 36 *M.*

Die Fortschritte der Naturwissenschaften sind nicht zu[m] mindesten durch ihre immer mehr zunehmende Spezialisieru[ng] so groß geworden, daß es schon dem Forscher fast unmögli[ch] ist, mehr als sein engeres Arbeitsgebiet zu beherrschen, u[nd] er sich zumeist mit einem Überblick über die benachbart[en] Zweige seiner Wissenschaft begnügen muß. Weit mehr no[ch] ist dem gebildeten Laien heute die Umschau über die Natu[r]wissenschaften erschwert. Das ist aber gerade das, was [d]er nach einer Weltanschauung strebende Gebildete wünscht; [er] will den Wissenschaften die leitenden Ideen entnehmen, a[us] denen er sein Weltbild dann zusammenzufügen vermag. [Er] will wissen, welche Bedeutung die einzelnen Zweige vor all[em] der Naturwissenschaften für ihn, für sein Leben und für sei[ne] Stellung zur Welt besitzen.

Diesen Wünschen will das neue, auf vier Bände berechn[ete] Sammelwerk „Natur und Mensch" entgegenkommen und in [an]schaulichster Weise, unterstützt durch ein sehr reichhalti[g]es und vielfach neues Bildermaterial, einen Überblick über [die] gesamten Naturwissenschaften und ihre Anwendungen geb[en]. Die Beziehung zwischen Umwelt und Mensch, die Einglie[de]rung des Menschen in das Naturganze, die Eingliederu[ng] des Naturganzen in das menschliche Leben: das ist der leite[nde] Grundgedanke.

Der erste Band „Weltraum und Erde" liegt jetzt v[or] und läßt erkennen, daß das weit gefaßte Programm auch ga[nz] erfüllt zu werden verspricht. Das Buch ist in drei große Te[ile] gegliedert; der erste behandelt die Grundlagen, also [den] Weltraum, die Erde als Himmelskörper, die Erdrinde und ih[re] Bestandteile und die geologischen Kräfte, der zweite die En[t]wicklung, nämlich die Geschichte der Erde, und der dri[tte] den heutigen Zustand, also die Erde in der Gegenwa[rt]. Die Bearbeitung des Abschnittes über den Weltraum von [Dr.] H. H. Kritzinger ist ein Meisterwerk klarer, knapper u[nd] leicht verständlicher Darstellung; es sei hier nur auf [das] schöne Kapitel „Mathematische Grundüberlegungen von Rau[m,] Zeit, Kraft und von dem Ziele der Weltentwicklung" h[in]gewiesen, das einen geistvollen Ausblick auf das schwier[ige] Gebiet der Relativitätstheorie bringt. Die übrigen Kapi[tel] sind von dem Herausgeber des Gesamtwerkes, Dr. C. [W.] Schmidt, bearbeitet und ebenfalls klar, verständlich und leb[...]

geschrieben, wobei mit großem Geschick die gefährliche ppe trockener Aufzählung von Namen und Zahlen verden ist. Die zahlreichen prächtigen Abbildungen, die viel ies bringen, sind bei dem guten Kunstdruckpapier des rkes ausgezeichnet gelungen und erfreuen schon als künstsche Darstellungen.

Der zweite Band soll das Leben, der dritte den Menschen andeln, während der letzte den angewandten Naturwissenaften gewidmet sein soll. Hoffentlich erscheinen sie recht d. damit das schöne Werk vollständig vorliegt, das in jeder ziehung allen Gebildeten empfohlen werden kann, zumal ne Ausstattung mustergültig ist. Sch.

---

e Frachtberechnung bei Verwendung von agen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 000 kg[1]).

Zu den Ausführungen des Herrn Ulrich in Nr. 36 vom September 1925, S. 1029 d. Ztg. wäre folgendes zu erwidern. n der Praxis und bei der Erledigung von Frachtreklamationen be ich mich des öfteren eingehend mit der vorübergehend tigen Bestimmung zum jetzigen § 6 (1 u. 2) des D. Eisenngütertarifs Teil I B vertraut machen müssen. Diese Bemmung habe ich stets so ausgelegt, daß, wenn 10 t Gut — neint ist hier und im folgenden Gut der Normalklassen — einem 10-t-Wagen verladen wird, auch die Fracht nach den zen der Hauptklassen berechnet wird, ohne Rücksicht darauf, der Versender ursprünglich 10 oder 15 t verladen wollte. : Begründung dieser Auslegung möchte ich anführen:

. das Ladegewicht des verwendeten Wagens ist in diesem Falle voll ausgenutzt;
. der Besteller hat keinen Einfluß auf die Gestellung des Wagens.

r Wortlaut der Wagenbestellkarte (Anlage 5 zu § 20 der VV. vom 1. April 1923) läßt nicht zu, daß der Besteller Wagen einem bestimmten Ladegewicht anfordert, sondern er kann r nur die zu verladende Menge in Tonnen bzw. Kilogramm geben. Man kann also z. B. keinen 15-t-Wagen bestellen, ndern kann nur die Güterabfertigung davon in Kenntnis zen, daß man dann und dann 15 t irgend eines Gutes in en offenen oder gedeckten Wagen nach X verladen möchte. ist doch ein Unterschied, ob man Wagen mit einem bemmten Ladegewicht bestellen oder ob man nur die Menge des verladenden Gutes angeben kann und somit keinen Einfluß f die Gestellung hat.

nfolge der Tarifumbildung — Einführung der Wagen mit 15 t degewicht als Normalgüterwagen im Interesse eines Massenerverkehrs und somit Bindung der Anwendung der Sätze der uptklassen an ein Ladungsgewicht von mindestens 15 t — ten logischerweise die noch vorhandenen 10- und 12,5-tterwagen aus dem Betrieb zurückgezogen werden müssen. Da : jedoch nicht ohne große Schwierigkeiten und auch im Hinck auf die sogen. Kleinverlader nicht möglich war, so wurde 1. April 1922 durch Nachtrag III dem § 9 des Deutschen enbahngütertarifs Teil I B vom 1. Februar 1922 die dann oftls umstrittene „vorübergehend gültige Bestimmung" angeodert. Das geschah sicher nicht von ungefähr, sondern auf ngende Vorstellungen der Verfrachter und letzten Endes im eresse der Eisenbahn selbst, um die 10- und 12,5-t-Wagen ch weiter verwenden zu können.

Es lag zweifellos damals eine größere Härte darin, die Fracht 10 t Gut bei Gestellung eines Wagens von weniger als 15 t legewicht generell nach den Sätzen der Nebenklasse zu behnen, als heute, wo für 10 t bei ausnahmsweiser Gestellung eines Wagens von weniger als 15 t Ladegewicht die Fracht bei Ausnutzung des Ladegewichts nach den Sätzen der Hauptklasse und bei Gestellung eines Normalwagens mit wenigstens 15 t Ladegewicht die Fracht für 10 t wegen Nichtausnutzung des Ladegewichts nach den Sätzen der Nebenklasse berechnet wird.

Ein Frachtausfall in diesem Sinne entsteht in Wirklichkeit für die Eisenbahn nicht, da sie nur bei der Abfertigung in beiden Fällen die gleiche Arbeit leistet. In betrieblicher Hinsicht ist das jedoch nicht der Fall. Bei Wagen mit nicht voll ausgenutztem Ladegewicht ist der Prozentsatz der zu befördernden toten Last höher als bei solchen Wagenladungen, bei denen das Ladegewicht voll ausgenutzt ist. Die Eisenbahn muß bestrebt sein im Interesse einer schnellen und wirtschaftlichen Beförderung, daß möglichst bei allen Wagenladungen das Ladegewicht des verwendeten Wagens voll ausgenutzt wird. Selbst die höheren Sätze der Nebenklassen bieten in solchen Fällen keinen völligen Ausgleich.

Ebenso kann der Auffassung nicht zugestimmt werden, daß nur dann für 10 t Gut die Sätze der Hauptklasse bei der Frachtberechnung Anwendung finden sollen, wenn „der Versender einen Wagen mit 15 t Ladegewicht bestellt hat", aber nur einen 10-t-Wagen gestellt bekommt. Angenommen: Jemand will 15 t Gut verladen — einen 15-t-Wagen kann er ja gar nicht bestellen, da er gemäß § 6 Ziff. 7 des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I B die Stellung von Wagen mit einem bestimmten Ladegewicht nicht beanspruchen kann —, und es wird ihm ausnahmsweise nur ein 10-t-Wagen für den Bestellungstag gestellt, dann kann er auf die Beladung dieses Wagens (10 t) verzichten, ohne die Abbestellgebühr bezahlen zu müssen. Oder er wartet, bis er einen Wagen zum Verladen der 15 t Gut gestellt bekommt. Muß der Verfrachter aus irgend einem zwingenden Grunde (vertragliche Verpflichtung u. dgl.) den ihm gestellten 10-t-Wagen doch beladen, und will er die restlichen 5 t hinterher senden, so entsteht für ihn noch eine Mehrfracht, trotzdem er die 10 000 kg zu den Sätzen der Hauptklasse befördern durfte. Diese Mehrfracht zu Lasten der Verfrachter ist zu Unrecht erhoben. Praktisch würde sich folgendes Bild zeigen:

Frachtberechnung für 15 000 kg Gut der Klasse C auf eine Entfernung von 300 km.

a) wenn das Gut in einem Wagen mit mindestens 15 t Ladegewicht verladen ist, kostet die Fracht, nach den Sätzen der Hauptklasse C berechnet . 343,50 ℳ
b) bei getrennter Verladung würde die Fracht betragen:
10 000 kg nach der Hauptklasse C . . 229 ℳ
5 000 kg nach der Nebenklasse C 5 . . 149 ℳ
zusammen 378,— ℳ
also Mehrfracht zu Lasten des Verfrachters . . 34,50 ℳ

Es ist bei der geringen Zahl der noch im Umlauf befindlichen Wagen mit 10 und 12,5 t Ladegewicht reiner Zufall, wenn den Interessenten „der Versuch" gelingt, ausnahmsweise für 10 t Gut einen Wagen mit einem Ladegewicht von 10 t zu bekommen und somit den Vorteil — nicht zum Schaden der Eisenbahn — durch Anwendung der Sätze der Hauptklasse zu erreichen, während bei Verladung von 10 t Gut in Normalwagen von 15 t Ladegewicht der Versender nur Anspruch auf Anwendung der Sätze der Nebenklasse hat, sofern die Berechnung der Fracht nach den Sätzen der Hauptklasse unter Zugrundelegung des Ladegewichts des verwendeten Wagens nicht billiger ist.

Die Änderung der an sich nur „vorübergehend gültigen Bestimmung" zu § 6 des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I B ist in dem vorgeschlagenen Sinne nicht angebracht, da sie dann in Widerspruch mit den Bestimmungen des Tarifs und der GWV. treten würde. Sachlich ist außerdem der Zusatz „trotzdem der Versender einen Wagen mit einem Ladegewicht von 15 000 kg verlangt hat" falsch, da der Versender Wagen mit einem bestimmten Ladegewicht weder bestellen noch beanspruchen kann.

Willi Ecke, Dessau (Anh.).

[1]) Von weiteren Zuschriften in dieser Angelegenheit bitten r abzusehen, da unseres Erachtens die Frage im Dienstwege schieden werden muß. Die Schriftleitung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Innsbruck. Am Dezember 1925 ist die Station Kuchl der Linie Salzburgirgl in verkehrstechnischer Hinsicht als Station aufgelassen l in einen kommerziellen Bahnhof mit Blockposten umgendelt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind ersen worden:

Nr. III 43 vom 5. März 1926 an die Mitglieder des Vereinsgenausschusses, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 15 VWÜ. durch Aufnahme einer Bestimmung über die Auswechselung von Bremskupplungsschläuchen;

Nr. IV 33 vom 1. März 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die Schweizerischen Bundesbahnen, betreffend die Niederschrift 87 des Personenverkehrsausschusses Berlin, den 25. Februar 1926;

Nr. IV 37 vom 6. März 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und das Abrechnungsbüro Prag, betreffend Verzugszinsensätze der Vereinsabrechnung;

Nr. V 113 vom 5. März 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Wegen Betriebsunfalls war die Strecke Markneukirchen-Siebenbrunn-Erlbach am 24. und 25. Februar 1926 für den gesamten Verkehr gesperrt. (229)

Dresden, den 1. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Die in Nr. 1 dieser Zeitung auf Seite 31 bekanntgegebene Verkehrsunterbrechung auf der Strecke Oeffelt-Mil ist seit 1. März aufgehoben. (237)

Utrecht, den 3. März 1926.
Niederländische Eisenbahnen.
Betriebs-Verwaltung.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Die in Nr. 2 dieser Zeitung bekanntgegebenen, infolge Hochwassers entstandenen Verkehrsstörungen sind für die Strecke Nagyecsed-Ágerdömajor vom 30. Dezember 1925, für die Strecke Kötegyán-Sarkad vom 8. Januar, für die Strecke Vésztö-Kötegyán vom 10. Januar, für die Strecke Okány-Vésztö vom 15. Januar, für die Strecke Gyula-Sarkad vom 27. Januar, für die Strecke Vésztö-Komádi vom 1. Februar, für die Strecke Szeghalom-Vésztö vom 3. Februar und für die Strecke Komádi-Körösnagyharsány vom 18. Februar 1926 ab aufgehoben.

Budapest, den 27. Februar 1926. (243)
Direktion der
Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 11. März 1926 treten dem Ausnahmetarif 11 die Nebenbahn Waldhof-Sandhofen, dem Ausnahmetarif 86 die Lübeck-Büchener Eisenbahn bei. In das Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. wird die Station Wülknitz als Tränkungsanstalt, in den Ausnahmetarif 10a die Station Oldenbüttel als Torfstreufabrikstation nachgetragen.

Berlin, den 5. März 1926. (247)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

Am 15. März 1926 tritt der Nachtrag V in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (232)

Altona, den 2. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 11. März 1926:
Aufnahme von Stationen in die A. T. 31, 32, 33, 33a, 35 und 35a.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 5. März 1926. (238)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926:
Aufnahme von Stationen in die A. T. 38, 52, 53, 58, 59, 61, 88, 96 und 99.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 9. März 1926. (246)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 8. März 1926 treten in den Unterabschnitten Zu 29, 33, 62, 68 und 79 des Abschnitts „II Zuschlags- und Anstoßfrachten" Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält die am 8. März 1926 erschienene Nummer des Tarifanzeigers. (235)

Berlin, den 2. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) (Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 8. März 1926 werden die Ausnahmetarife 17a und 64 bei Erfüllung gewisser Bedingungen auf das von ostpreußischen Mühlen bezogene Getreide ausgedehnt. Die beiden Ausnahmetarife werden zu dem genannten Zeitpunkt neu herausgegeben. (236)

Berlin, den 3. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 20. Reexpeditionstarif für Flachs, gehechelt und ungehechelt, von Königsberg (Pr.) Ost und Lizentbf. nach deutschen Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wird ein Nachtrag I herausgegeben, der zum Preise von 0,60 ℳ bei der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin, Bf. Alexanderplatz, und bei der Auskunftsstelle bei der Güterabfertigung Königsberg (Pr.) Ost erhältlich ist. (231)

Königsberg (Pr.), d. 27. Februar 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Deutsch- und Litauisch-Russischer Expreßguttarif. (233)

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 ist im § 1 statt „250 kg" zu setzen „500 kg".

Königsberg (Pr.), den 1. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 ist nachzutragen:
Seite 7 Nr. 17 Ssyssran-Wjasma-Eisenbahn: Gowardowo. (245)

Königsberg (Pr.), den 6. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 8. März 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger (Berlin und München).

München, den 1. März 1926. (230)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Berichtigungen.

a) Entfernungstafel I: Station Schönmühl Anstoß an Nr. 5 von 113 auf 115 km.

b) Entfernungstafel II: Entfernung Ansbach-Vilbel nicht 134, sondern 234 km.

Zu ändern:
Oberhörgern-Eberstadt in Oberhörgern-Eberstadt, Ödt in Oedt. (242)

München, den 2. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stati… tarif) (Tfv. 6).

Mit sofortiger Gültigkeit bzw. … Gültigkeit vom 15. Mai 1926 treten Ä… rungen ein. Näheres enthält die … 8. März 1926 erscheinende Nummer … Tarifanzeigers. (2…

Berlin, den 2. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Im Ausnahmetarif 7 (Tonwaren … werden mit sofortiger Gültigkeit … Frachtsätze für „Sayn" in der Grup… in 527 (5 t) und 483 (10 t) berichtigt.

Altona, den 5. März 1926. (2…
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung A. Beförderung von Ferrophosphor.

Mit 10. März 1926 werden die be… deren Verpackungs- und sonstigen Be… derungsvorschriften für Ferrophosp… außer Kraft gesetzt. (2…

Wien, am 6. März 1926.
Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellsch…

3. Verdingungen.

Der Umbau von 5330 m Gleis zwisc… den Bahnhöfen Halen und Osnabr… Eversburg, km 102,371 bis 107,701 … Strecke Oldenburg-Osnabrück, soll … geben werden. Arbeitsbeginn baldigs…

Die Verdingungsunterlagen liegen … der Eisenbahn-Bezirksinspektion III … Oldenburg i. Oldbg., Donnerschw… straße 4, und im Büro der Bahnmeist… Bramsche zur Einsicht aus. Sie kön… auch von der erstgenannten Stelle, so… der Vorrat reicht, gegen Zahlung … 1 RM bezogen werden.

Verschlossene und unterschriebene … gebote mit der Aufschrift „Gleisum… Halen-Eversburg" sind bis zum 23. M… d. J., mittags 12 Uhr, der Eisenbahn-… zirksinspektion III, Oldenburg i. Old… Donnerschweerstr. 4, einzureichen, … sie vor etwa erschienenen Bietern … öffnet werden. (2…

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Oldenburg i. Oldbg., den 6. März 1…
Eisenbahn-Bezirks-Inspektion III
der Reichsbahndirektion Oldenbur…

Die Ausführung der Erd-, Bet… Maurer- und Nebenarbeiten zum Bau … Zwischenbahnsteiges in der Umladeh… auf dem Verschiebebahnhof Seddin (e… 275 cbm Fundamentbeton, 300 cbm … gehendes Mauerwerk aus Beton (… Mauersteinen) soll vergeben werden. Angebotsmuster sind gegen Porto- … bestellgeldfreie Bareinsendung … 1,50 RM. für das Stück von der Ei… bahnbauabteilung Michendorf zu … ziehen. Falls Zusendung durch die … gewünscht wird, sind 0,20 RM. Porto … einzusenden.

Die versiegelten und mit der äuß… Aufschrift: „Angebot für die Herstell… des Zwischenbahnsteigs in der Uml… halle Seddin" versehenen Angebote … spätestens ¼ Stunde vor der Eröffn… am Dienstag, den 23. März 1926, … mittags 11½ Uhr, pünktlich und post… an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf, den 5. März 1926. (…
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Vorstand der Eisenbahnbauabteilun…
Petzold.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 11. | **Berlin, den 18. März 1926.** | **LXVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Die Staffeltarife der deutschen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit, mit besonderer Berücksichtigung des Dawes-Gutachtens[1]).

Von Dr. oec. publ. **Fritz Helbig**, München.

A. Die historische Entwickelung der Staffeltarife in Deutschland.

Die gegenwärtig in Deutschland geltenden Staffeltarife beruhen auf der Tatsache, daß ein gewisser Teil der Selbstkosten der Eisenbahn, die die unterste Grenze für die Beförderungspreise bilden, nicht proportional der Entfernung wächst. Sie werden daher so aufgestellt, daß ihre Streckensätze mit zunehmender Entfernung bis zu einer gewissen Grenze abnehmend gestaffelt sind. Dies hat zur Folge, daß die Frachten, die aus den Abfertigungsgebühren und den Streckensätzen berechnet werden, mit zunehmender Entfernung verhältnismäßig niedriger werden, als sie bei kürzeren Entfernungen sind.

Ansätze zur Durchführung dieses Staffelungsprinzips hatten schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts auf einigen deutschen Bahnen bestanden und hatten sich auch im „Reformgütertarif" von 1877 teilweise durchgesetzt. Aber erst die Notzeit nach dem Weltkriege sollte dieses Prinzip in Deutschland zur völligen Durchführung bringen, nachdem andere Länder damit schon lange und gute Erfahrungen gemacht hatten. —

Die deutschen Eisenbahnen haben Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, Hunden in Begleitung von Reisenden, lebenden Tieren und Gütern; für letztere Normaltarife und Ausnahmetarife. Von all diesen sind bis heute nur der Tiertarif, die Gütertarife und der Expreßguttarif gestaffelt. Im folgenden soll daher die Entwicklung dieser Staffeltarife zur Darstellung kommen, wobei der Expreßguttarif keiner besonderen Betrachtung unterzogen wird, da er in vollkommener Anlehnung an die Eilgutklasse des Gütertarifs aufgebaut ist. (Seine Sätze sind 60 % höher als diese.)

I. Der Normalgütertarif.

1. Der Normalgüter-(Staffel-)Tarif vom 1. Dezember 1920.

Der im letzten Tarif vor dem Kriege der Hauptsache nach durchgeführte formelle Grundsatz der Einheitsstreckensätze für alle Entfernungen, im Gegensatz zu den mit zunehmender Entfernung abnehmenden Streckensätzen des Staffeltarifs, wurde im Jahre 1920 aufgegeben. Dies hat seine Ursache einerseits darin, daß die bis dahin infolge der Geldentwertung eingeführten prozentualen Zuschläge zu den bestehenden Vorkriegstarifen ver-

[1]) Der Aufsatz, ein Auszug aus der Doktordissertation gleichen Titels des Verfassers, mußte aus geschäftlichen Gründen längere Zeit zurückgestellt werden, so daß einige Ausführungen durch die Weiterentwickelung der Tarife überholt sind.

schiedene Unstimmigkeiten in deren innerem Aufbau und damit Ungleichheiten in den Beförderungspreisen bei sonst gleichen Umständen herbeigeführt hatten; zum andern waren im Herbst 1920 wieder neue Tariferhöhungen notwendig geworden, die jedoch in den betroffenen Frachtkundenkreisen, besonders bei denen, die auf lange Strecken zu verfrachten hatten, einen Sturm der Entrüstung hervorriefen, so daß die Reichsbahn sich veranlaßt sah, diese neu bevorstehende Erhöhung speziell für Frachtkunden, die absolut die höchsten Frachten zu bezahlen hatten, möglichst schonend vorzunehmen, ihnen also relative Vorteile zu gewähren. Sollte dabei zum mindesten der Selbstkostenstandpunkt der Eisenbahn einigermaßen gewahrt bleiben, so gab es hierfür keine bessere Maßnahme, als die Erkenntnisse, die man aus der Tatsache der verhältnismäßigen Abnahme der Selbstkosten mit Zunahme der Entfernung geschöpft hatte, nunmehr praktisch und allgemein durchzuführen: man führte einen allgemeinen Staffeltarif ein. Die Hauptgesichtspunkte, nach denen dieser eingerichtet wurde, waren nach dem Wortlaut des Gutachtens der Ständigen Tarifkommission[2]) folgende:

„Übergang vom reinen Entfernungstarif bei den bisher noch nicht gestaffelten Tarifklassen[3]) zur Staffelung in Anstoßform mit der Maßgabe, daß die niedrigen Tarifklassen und die weiten Entfernungen — soweit unerwünschte Nebenwirkungen nicht zu befürchten waren — verschont und dafür die höheren Tarifklassen und die näheren Entfernungen, soweit dies in allgemeiner wirtschaftlicher Hinsicht erträglich schien — zur Einhaltung des beabsichtigten finanziellen Ergebnisses der Eisenbahnen noch mehr herangezogen werden.

Einstellung einer innerhalb jeder Tarifklasse ohne Rücksicht auf die Tarifentfernung gleichbleibenden Abfertigungsgebühr. — Eine Abstufung tritt nur von den höheren Tarifklassen nach den unteren hin ein.“ —

Am 1. Dezember 1920 trat dieser neue Gütertarif in Kraft. Er enthielt gegenüber dem zuletzt gültigen Tarif eine schon äußerlich sichtbare Änderung insofern, als die einzelnen Klassen anders benannt wurden, als beim Tarif von 1913, auch daß die Zahl der Hauptwagenladungsklassen um eine auf fünf vermehrt wurde. Es entsprechen sich daher im großen ganzen:

Beim Normalgütertarif

von 1913	vom 1. Dez. 1920.
Eilgutklasse.	Allgemeine Eilgutklasse I e.
Spezialtarif für bestimmte Eilgüter.	Ermäßigte Eilgutklasse II e.
Allgemeine Stückgutklasse.	Allgemeine Stückgutklasse I.
Spezialtarif für bestimmte Stückgüter.	Ermäßigte Stückgutklasse II.
Allgemeine Wagenladungsklasse B.	Wagenladungsklasse A.
Spezialtarif I.	Wagenladungsklasse B.
Spezialtarif II.	Wagenladungsklasse C.
Spezialtarif III.	Wagenladungsklasse D.
Ausnahmetarife 2 und 4.	Wagenladungsklasse E.

Sodann wurde die Bildung von Nebenklassen gegenüber dem Vorkriegstarif so geändert, daß man einfach die Frachtsätze der betreffenden Hauptklassen erhöhte, und zwar wie folgt:

für Nebenklasse

An	die der Klasse A	um 20 %
Bn	„ „ „ B	„ 30 %
Cn	„ „ „ C	„ 40 %
Dn	„ „ „ D	„ 50 %

(Klasse E erhielt noch keine Nebenklasse.)

[2]) Vgl. Protokoll der 122. Sitzung der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vom 8. u. 9. Juli 1920.

[3]) Gestaffelt waren von den Klassen des bis dahin geltenden Normalgütertarifs nur die beiden Stückgutklassen, die beiden Eilgutklassen und der Spezialtarif III.

Dieses System der Bildung von Nebenklassen durch prozentuale Erhöhung der zugehörigen Hauptklassen wurde im Prinzip fortan beibehalten.

Für die Gesamtberechnungsgrundlage des Gütertarifs hatte sich nun auch eine grundlegende Änderung gegenüber dem Tarif von 1913 insofern notwendig gemacht, als durch die stetige Neueinführung von Güterwagen mit 15 t und mehr Fassungsraum die Frachtsätze für die Hauptklassen auf der Grundlage nicht mehr von nur 10 t, sondern von 15 t aufgebaut werden konnten, also ein preisverminderndes Moment zugunsten der Verfrachter zur Ausbeutung kam. Für die Nebenklassen blieb man vorläufig bei der Grundlage von 5000 kg. —

Von Interesse am neuen Tarif sind weiterhin die Abfertigungsgebühren. Waren sie vor dem Kriege fast bei allen Wagenladungsklassen gleich und auf den außerbayerischen Bahnen für Entfernungen bis zu 100 km zunehmend gestaffelt, so sind sie jetzt bei jeder Wagenladungsklasse (mit Ausnahme von A und B) verschieden hoch festgesetzt, jedoch jedesmal nur in einer einzigen Höhe für alle Entfernungen. Als Gründe hierfür gibt das Gutachten an, daß die Abfertigungsselbstkosten für die Bahn auf jede Entfernung hin die gleichen seien, dagegen, daß sie nicht für alle Klassen gleich seien, da „die Abfertigung von Massengütern wesentlich einfacher sei, als die anderer Güter. (Eine Ansicht, die auch vom tariftheoretischen Standpunkt aus durchaus zu billigen ist.) Zu hohe Abfertigungsgebühren würden für Massengüter eine unerträglich starke Belastung der Nahentfernungen bringen, zu niedrige das finanzielle Ergebnis schädigen“. — Völlig weglassen habe man die Abfertigungsgebühren auch nicht können, da die Privatbahnen dem sonst folgen müßten, was sie (wegen ihrer geringen Transportgebiete die ihnen diesen verhältnismäßig großen Ausfall nicht anderweitig hereinbringen würde) wirtschaftlich nicht ertragen würden. —

Den größten Unterschied gegenüber dem Tarif von 1913 jedoch weisen die Streckensätze auf. Dort mit den drei eingangs erwähnten Ausnahmen Einheitssätze, hier aber eine Staffelung aller Klassen, und zwar von 100 zu 100 km, bis zu 900 km. Das Gutachten begründet die Einführung der allgemeinen Staffelung damit, daß die Frachtsätze des reinen Kilometertarifs (der die Beförderungspreise im Verhältnis zur Entfernung wachsen läßt) für den Nahverkehr bisher Beträge eingebracht hätten, die vielfach unter den Selbstkosten gelegen seien, während es zugibt, daß die bisherigen Frachtsätze auf große Entfernungen unverhältnismäßig hohe Einnahmen über den Selbstkosten erbracht hätten. Die hohen Frachtsätze auf große Entfernungen belasteten die Güter, die auf solche Entfernungen zum Versand kämen, un verhältnismäßig höher als solche, die nur kurze Bahnstrecken zu durchlaufen hätten, so daß ihre Konkurrenzmöglichkeit am Markte gegenüber diesen zu stark herabgemindert wird. Es werde deshalb „als erwiesen erachtet, daß der Grundsatz der Einrechnung eines mit wachsender Entfernung fallenden Streckensatzes wirtschaftlich mehr berechtigt sei, als die Anwendung eines auf alle Entfernungen gleichbleibenden Satzes.

Die sonstigen Begründungen des Gutachtens tragen alle das Zeichen einer nicht völligen Einheitlichkeit in der Durchführung des Staffeltarifgedankens an sich. Bedenken gegen eine zu starke Begünstigung der großen Entfernungen laufen parallel mit der Absicht, das fiskalische Ergebnis möglichst in die Höhe zu bringen, ohne Rücksicht auf die verhältnismäßige Überhöhung der Selbstkosten durch die Beförderungspreise gegenüber den kurzen Entfernungen, während bei diesen der Entrüstungssturm besonders der standortsbegünstigten Industrie wieder stärkere Belastung für unpolitisch erscheinen ließ. Sodann glaubte man, um die nötigen Einnahmen hereinzubringen, die höherwertigen Klassen (I, II, A und B) stärker belasten zu müssen, als die für minderwertigere Güter, während man hinwiederum aus „Rücksicht auf die abgelegenen Wirtschaftsgebiete, insbesondere die süddeutschen, die sowohl beim Bezug von Rohstoffen als auch beim Absatz der Fertigwaren in der Regel nur mit mittleren und weiten, also von vornherein absol

ohen Frachten in beiden Verkehrsrichtungen zu rechnen haben, für geboten hielt, diese Entfernungen in den Klassen A und B was zu entlasten, dafür aber zur Sicherung des finanziellen rgebnisses die Frachtsätze in den niedrigen Tarifklassen ieder etwas zu erhöhen." „Erforderlichenfalls" war an gewillt, „im Interesse einzelner etwa besonders zu schoender Verkehrsbeziehungen zu Milderungen" zu schreiten. urz: es fehlte noch die straffe Durchführung des Staffelprinps bis in seine letzten Konsequenzen, was angesichts der gehilderten Widerstände und der Tatsache, daß man in Deutschnd damit ziemlich Neuland beschritt, aus dem man noch dazu e beginnende Geldentwertung drohen sah, wohl zu verstehen t.

Immerhin war das Ergebnis der Staffelung — zu deren foraler Gestaltung noch zu erläutern wäre, daß man sie bis zu 0 km, und zwar in Stufen von 100 zu 100 km durchführte — genüber dem Tarif von 1913 schon recht ansehnlich, was ein ergleich der beiderseitigen graphischen Darstellungen dartun öge. (Vgl. Tafeln 1 a, 1 und 2.)

Was diese graphischen Darstellungen betrifft, so war es nötig, e verschiedenen Änderungen in der Staffelung, die seit deren inführung bis heute erfolgten, so darzustellen, daß sie unternander verglichen werden können. Es mußte daher die Geldtwertung, die die zahlreichen und verschiedenen Erhöhungen r Tarife nötig machte, ausgeschaltet werden, um vergleichsihige Werte zu erhalten. Nun war dies durch eine Umrechnung ber irgendeine feste Valuta nicht möglich, da die Tarife oft, sonders anfänglich, für längere Zeit dauerten, während deren ch die Devisenkurse selbst wieder ständig erhöhten. Es hätten eshalb für ein und denselben Tarif völlig verschiedene Bilder ntstehen müssen, je nachdem man ihn zu einem früheren oder päteren Kurs umgerechnet hätte. Zudem waren die Tarife, da die innere Kaufkraft der deutschen Währung sich noch lange eit über ihrer äußeren (d. h. der an den Devisenkursen geessenen) hielt, nicht in Anpassung an eine feste Valuta geildet; andererseits aber auch lange Zeit nicht auf Grundlage ines deutschen Index (etwa der Großhandels- oder der Rohoffpreise), da man ja, wie die Begründungen des Gutachtens eigen, mit ihnen selbst die Warenpreise beeinflussen wollte. So ußte also ein anderer Ausweg gefunden werden, der sich dain ergab, daß ich für alle in Betracht kommenden Tarife die rachtsätze auf den Satz für die gleiche Entfernung der gleichen lasse bezog. Dann mußten die sich ergebenden Werte alle r Verhältnis zu dem gewählten Grundfrachtsatz und damit die rt und den Grad der Staffelung zeigen. War es daher infolge es Fehlens jeglichen allgemeingültigen Maßstabes nicht mögch, absolute Vergleichswerte (d. h. solche, die etwa n Goldwert der Beförderungspreise aufgewiesen hätten) zu ewinnen, so konnten doch relative festgestellt werden, d. h. olche, die die Struktur jedes Tarifes für sich richtig darstellten. u diesem Zweck sind die Frachtsätze der (der früheren Noralklasse B entsprechenden) Klasse A für die Entfernung 0 km = 100 gesetzt und die anderen durch Division mit der ntsprechenden Verhältniszahl (die sich aus der Division des tsächlichen Frachtsatzes für Klasse A für 100 km mit 100 rgab) hierauf bezogen. Die nach den so gefundenen Werten ngefertigten graphischen Darstellungen geben nun an, das Vievielfache der Fracht der Klasse A für 100 km die Fracht ir jede beliebige Entfernung jeder beliebigen Klasse des leichen Tarifs beträgt bzw. wie sich dieses Vielfache eines 'arifs zu dem entsprechenden eines anderen Tarifs verhält. Auf iese Weise kann also auch unter den verschiedenen Tarifen der rad einer Staffelungsänderung festgestellt werden. Dazu blieb urch diese Beziehung auf einen Wert die Möglichkeit, bei edem Tarif auch die verschiedenen Klassen untereinander zu ergleichen, was nicht möglich gewesen wäre, wenn ich z. B. ie Werte jeder Klasse auf eine Entfernung jeder Klasse selbst ezogen hätte, wie es das Gutachten an verschiedenen Stellen tut.

Bei einem Vergleich zwischen dem Tarif von 1913 und dem om 1. Dezember 1920 ergibt sich daher folgendes Bild (vgl. 'afel 1 und 2):

Es betragen Vielfaches des Frachtsatzes für 100 km der Klasse A

Klasse	I	II	A	B	C	D	E
bentspricht 1913	Allg. Stückg.	Spez.-Tar. f. b. Stückg.	B	Spez.-Tar. I	II	III	A.-T. 2
ei 100 km:							
1913	1,7	1,4	1,0	0,75	0,61	0,5	0,4
1920	1,9	1,5	1,0	0,75	0,59	0,4	0,3
bei 500 km:							
1913	6,5	5,8	4,3	3,3	2,6	1,7	1,5
1920	7,6	6.2	4,0	2,9	2,3	1,3	1,1
bei 1000 km:							
1913	10,6	10,6	8,5	6,4	5,0	3,2	2,4
1920	12,9	11,0	7,3	5,0	3,9	2,0	1,7

Wir sehen: Abgesehen von den (gemäß dem Gutachten stark erhöhten) Klassen I und II sind die Vielfachen bei gleichen Entfernungen der gleichen Klassen 1920 niedriger geworden, als sie 1913 waren, und zwar ist die Differenz bei den großen Entfernungen nicht nur absolut, sondern auch relativ größer als bei den geringeren. Damit ist erwiesen, daß die Frachtsätze der großen Entfernungen sowohl gegenüber denen von 1913 als auch gegenüber denen der kurzen Strecken stärker begünstigt sind.

2. Die Änderungen vom 1. April 1921 (vgl. Protokoll der 123aten Sitzung der Ständigen Tarifkommission vom 4. Februar 1921).

Die fortschreitende Teuerung machte im Frühjahr 1921 eine weitere Erhöhung der Tarife notwendig, die um 55—85 % vorgenommen wurde, und zwar so, daß man die höherwertigen Klassen stärker erhöhte als die niedrigeren. Dies geschah für die einzelnen Klassen wie folgt:

Klasse	I e, I und II	wurde erhöht um rund	85 %
„	A	„ „ „ „	80 %
„	B	„ „ „ „	75 %
„	C	„ „ „ „	70 %
„	D	„ „ „ „	60 %
„	E	„ „ „ „	50 %

Diese Verschiedenheit wurde deshalb gewählt, um wieder minderwertige Güter stärker vor Frachtbelastung zu schonen, als höherwertige.

Diese Erhöhung änderte den Aufbau des Tarifs so, daß sich unter Anwendung der eben geschilderten Umrechnungsmethode das folgende Bild ergab (vgl. Tafel 3):

Es betragen Vielfaches des Frachtsatzes für 100 km der Klasse A:

Klasse	I	II	A	B	C	D	E
entspricht 1913	Allg. Stückg.	Spez.-Tar. f. b. Stückg.	B	Spez.-Tar. I	II	III	A.-T. 2
bei 100 km:							
1913	1,7	1,4	1,0	0,75	0,61	0,5	0,4
1. 4. 21	1,9	1,5	1,0	0,73	0,56	0,4	0,3
bei 500 km:							
1913	6,5	5,8	4,3	3,3	2,6	1,7	1,5
1. 4. 21	7,7	6,3	3,9	2,8	2,1	1,2	0,9
bei 1000 km:							
1913	10,6	10,6	8,5	6,4	5,0	3,2	2,4
1. 4. 21	13,1	11,3	7,3	4,8	3,7	1,8	1,4

Für das Verhältnis zum Tarif von 1913 ergibt sich dasselbe, was im letzten Absatz von Abschnitt 1 schon zum Tarif vom 1. Dezember 1920 gesagt wurde. Nur haben sich die Vielfachen der Klassen I, II und A etwas erhöht, während sie für die übrigen Klassen sich ermäßigt haben. Diese Veränderungen sind jedoch nur darin begründet, daß die Streckensätze für die niedrigen Entfernungen bei den Klassen I, II und A so stark, bzw. bei den Klassen B—E so gering erhöht wurden, daß sich dies in den obigen Zahlen bei jenen als Erhöhung, bei diesen als Erniedrigung ausdrücken mußte. Die Streckensätze für die größeren Entfernungen wurden nur um die gleichen Prozente verändert, wie die für die kürzeren, so daß sich an der inneren Struktur der Staffelung, der sogenannten „vertikalen" Staffelung, nichts änderte. (Der Ausdruck „vertikale" Staffelung, der das Ver-

Tafel 1.
1913.
Vielfaches des Frachtsatzes der Kl. B für 100 Km.
Allg. St.-G.-Kl.
Spez.-Tar. f. best. St.-G.
B
I
II
III
A.-T. 2. K.-A.-T.
Km.

Tafel 2.
1.12.1920.
Vielfaches des Frachtsatzes der Kl. A für 100 Km.
I
II
A
B
C
D
E
K.-A.-T.
Km

Tafel 1a.
1913.
Pf.
Eilgutklasse
Allg. St.-G.-Kl.
Spez.-Tar. f. best. St.-G.
B
I
II
III
A.-T. 2. K.-A.-T.
Km.

Tafel 3.
1. 4. 1921.
Vielfaches des Frachtsatzes der Kl. A für 100 Km.
I
II
A
B
C
D
E
K.-A.-T.
Km

Tafel 4.
1. 2. 1922.

Vielfaches des Frachtsatzes der Kl. A für 100 Km.

Tafel 5.
1. 10. 1922.

Vielfaches des Frachtsatzes der Kl. A für 100 Km.

Tafel 6.
1. 1. 1923.

Vielfaches des Frachtsatzes der Kl. A für 100 Km.

Tafel 6a.
1. 10. 1924.

hältnis zwischen den einzelnen Staffeln der Streckensätze für eine Klasse zueinander bedeutet, hat keine logische Begründung und leitet sich nur von der Tatsache ab, daß auf der sogenannten amtlichen „Darstellung" [zum Frachtsatzzeiger nämlich] diese Staffeln vertikal untereinander angeordnet sind Dasselbe gilt für den Ausdruck „horizontale" Staffelung, der die Spannung zwischen den Sätzen der einzelnen Güterklassen bedeutet und daher kommt, daß diese auf der „Darstellung" horizontal nebeneinandergesetzt sind. Doch sind beide Ausdrücke wegen ihrer prägnanten Kürze allgemein eingeführt.) — Die horizontale Staffelung dagegen wurde, da ja die einzelnen Klassen verschieden starken Erhöhungen unterzogen wurden, verschoben.

3. Die Änderungen vom 1. Februar 1922.
(Vgl. Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn für 1921. S. 9.)

Die im Jahre 1921 erfolgten weiteren Tariferhöhungen waren durch einfache prozentuale Zuschläge zu den bisherigen Sätzen vorgenommen worden. Dies hatte bei den höheren Klassen und den größeren Entfernungen zu starken Übertreibungen geführt insofern, als für diese absolut sehr hohe Frachten zu entrichten waren. So veranlaßte wieder dieser Umstand, als zu Beginn des Jahres 1922 eine weitere Erhöhung notwendig wurde, wieder eine Veränderung der inneren Struktur des Tarifs, wie überhaupt das Agens für die Weiterbildung der Staffeltarife in Deutschland hauptsächlich die große absolute Höhe der Frachten war, wenn diese auch, an den Warenpreisen gemessen, verhältnismäßig durchweg niedriger waren, als vor dem Krieg: Die vertikale Staffelung wurde dadurch verändert, daß die größeren Entfernungen mit einem weniger hohen Zuschlag belastet wurden als die kürzeren, die horizontale dadurch, daß für die zu starke Überbelastung der höheren Klassen am 1. April 1921 ein Ausgleich durch diesmal stärkere Heranziehung der niederen Klassen geschaffen wurde. Dadurch entstanden nun die folgenden Verhältnisse (Tafel 4):

Es betrugen Vielfaches des Frachtsatzes für 100 km der Klasse A.

Klasse	I	II	A	B	C	D	E
entspricht 1913	Allg. Stückg.	Spez.-Tar. f. b. Stückg.	B	Spez.-Tar. I	II	III	A.-T. 2
bei 100 km:							
1913	1,7	1,4	1,0	0,75	0,61	0,5	0,4
1. 2. 22	1,9	1,6	1,0	0,74	0,57	0,4	0,3
bei 500 km:							
1913	6,5	5,8	4,3	3,3	2,6	1,7	1,5
1. 2. 22	7,8	6,2	3,9	2,8	2,0	1,2	0,9
bei 1000 km:							
1913	10,6	10,6	8,5	6,4	5,0	3,2	2,4
1. 2. 22	12,6	10,1	6,1	4,1	3,0	1,5	1,1

Der große Unterschied zeigt sich besonders bei der Entfernung von 1000 km, wo die Vielfachen-Sätze bedeutend geringer sind, als die vom 1. April 1921, obwohl die für die kurzen Strecken nicht nur nicht „vermindert", sondern sogar „erhöht" wurden. (In Wirklichkeit, bei den Papiermarksätzen, war es natürlich durchweg eine Erhöhung, wenn diese vielleicht auch durch die Geldentwertung schon bei ihrer Einführung überholt war.) —

Eine weitere Neuerung wurde dadurch eingeführt, daß man die Anzahl der Nebenklassen auf zwei zu jeder Hauptklasse vermehrte, und zwar so, daß zur Berechnung nach den Klassen A_{n5}, B_{n5} . . . . ein Mindestgewicht von 5000 kg nötig war, wie bisher, dagegen eine neue Nebenklasse A_{n10}, B_{n10} usw. eingeführt wurde, deren Mindestgewicht 10 000 kg betrug. Auf diese Weise wurde der besseren Raumausnützung weiterhin ein Stück Vorschub geleistet.

4. Die Änderungen vom 1. Oktober 1922.
(Vgl. Verhandlungen des Reichseisenbahnrats im Jahre 1922, S. 31 ff.

Die nach dem 1. Februar 1922 weiterhin notwendig gewordenen mehrfachen Erhöhungen, die wieder nur in einfachen prozentualen Zuschlägen zu den bestehenden Tarifen bestanden, führten im Laufe des Sommers wieder zu starken Klagen aus den Wirtschaftskreisen, so daß der Reichsverkehrsminister an den Reichseisenbahnrat Vorschläge zu einer neuen, besonders vereinfachenden Gestaltung der Tarife machte, die auch in diesem begutachtend beratenden Gremium, wenn auch nach ausgedehnten Debatten, am 29. und 30. August 1922 angenommen wurden. (In Kraft traten die neuen Tarife am 1. Oktober 1922.) Das Neue und Ändernde an dieser Regelung war weniger, daß es die horizontale Staffelung, die sich, gemessen an den Frachtsätzen der Normalklasse A für 200 km bisher wie folgt bewegt hatte

1914	Allg. Stückg.	Spez.-Tar. f. b. Stückg.	B	Spez.-Tar. I	II	III	A.-T. 2
	170,4	136,3	100	77,2	62,1	42,4	38,6
	I	II	A	B	C	D	E
1. 12. 20	188,7	150,5	100	74,1	57,3	37,0	30,3
1. 4. 21	193,1	154,0	100	72,0	54,0	32,9	25,4
1. 2. 22	195,1	155,5	100	72,8	55,0	34,4	26,1
auf	180,0	140,0	100	73,0	55,0	35,0	26,0

also in runden Zahlen festlegte, als vielmehr, daß es die vertikale Staffelung, die bisher bei den einzelnen Klassen verschieden war, für alle gleichheitlich ausbildete, so daß einmal auch das horizontale Staffelungsverhältnis auf alle Entfernungen das gleiche war, wie oben, gemessen an dem Satz für 200 km der Klasse A dargestellt, zum andern, daß hierdurch eine Klasse, die ja schon durch die horizontale Staffelung vor einer andern begünstigt wurde (d. h., daß dem Wert ihrer Güter Rechnung getragen wird), nicht durch eine Andersbehandlung auch in der vertikalen Staffelung gegenüber einer anderen Klasse nochmal eine Bevorzugung erhielt. Dadurch wurde für die Bahn eine Vereinfachung des Tarifaufbaues geschaffen, der Industrie aber ein Grund zu den Klagen über die angebliche Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse genommen.

Dieser Unterschied zwischen der alten vertikalen Staffelung der Klassen und der neuen einheitlichen für alle Klassen, mög veranschaulicht werden in der folgenden Übersicht, die ich der Vorlage der Reichsverkehrsministers entnehme. (Hierzu ist zu bemerken, daß das Reichsverkehrsministerium dabei die Darstellung aus den reinen „Streckenfrachten", nach Abzug der Abfertigungsgebühren, angewandt hat, ein Verfahren, das insofern nicht ganz einwandfrei ist, als ja die Abfertigungsgebühren schon selbst wieder eine wichtige Komponente der vertikalen Staffelung bilden.)

Beim Tarif vom 1. Februar 1922 entfielen auf 1 km (unter der Annahme, daß die „Streckenfracht" für 100 km in jeder Klasse gleich 100 gesetzt wird):

bei km	I %	II %	A %	B %	C %	D %	E %
100	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
200	97,5	98,4	97,6	98,1	97,5	93,7	96,8
300	95,0	96,9	95,3	96,3	95,3	89,0	92,7
400	92,1	94,4	91,5	92,0	91,1	82,3	86,5
500	89,0	91,6	87,3	86,9	86,0	75,0	79,5
600	85,9	88,6	82,6	81,2	80,4	67,1	71,9
700	82,7	85,4	78,8	76,5	75,5	61,0	65,5
800	79,6	82,2	75,4	72,5	71,0	56,2	60,0
900	76,4	79,0	72,5	68,8	66,8	52,0	54,8
1000	73,3	75,8	69,8	65,7	62,9	48,4	50,4

Das Spannungsverhältnis zwischen den „Streckenfrachten" für 100 km und für 1000 km war also in den verschiedenen Klassen sehr verschieden und schwankte zwischen 73,3 % (I) und 48,4 (D). Die Neuregelung legte es einheitlich für alle Klassen auf 55 % fest, erhöhte es also für die beiden untersten Klassen, während es für sämtliche anderen ermäßigt wurde. Für die einzelnen Entfernungen beliefen sich die Spannungen von nun ab für alle Klassen auf:

km	%	km	%
100	100	600	75
200	95	700	70
300	90	800	65
400	85	900	60
500	80	1000	55

Also wurden sämtliche Entfernungen der Klassen I—C ermäßigt, dazu noch die von E für 100—400 km.

In der zugehörigen graphischen Darstellung (Tafel 5) kommen iese großen Ermäßigungen gegenüber den vorhergehenden Taifen stark zum Ausdruck. Die Kurven geben den graphischen iederschlag der eben angeführten Tabelle, jedoch unter Berückichtigung der horizontalen Staffelung und der Abfertigungsebühren. Zu letzteren sei erwähnt, daß auch für diese neue 'erhältniszahlen festgelegt wurden, die seitdem im Prinzip mit eringen Änderungen beibehalten wurden. Die Änderung war ie folgt:

Abfertigungsgebühr für Klasse A gleich 100 gesetzt ergibt

	I	II	A	B	C	D	E
1. 2. 22	178,1	178,1	100,0	96,8	81,2	65,6	50,0
1. 10. 22	170,0	170,0	100,0	95,0	80,0	65,0	50,0

Also auch hier eine starke Begünstigung der oberen Klassen.

Die der Tafel 5 zugrundeliegenden Zahlen für die hauptsächchsten Entfernungen geben folgendes Bild:

Es betrugen Vielfaches des Frachtsatzes für 100 km der lasse A bei 100 km

Klasse itspricht 1913	I Allg. Stückg.	II Spez.-Tar. f. b. Stückg.	A B		B Spez.- Tar. I	C II	D III	E A.-T. 2
i 100 km:								
1913	1,7	1,4	1,0		0,75	0,61	0,5	0,4
. 10. 22	1,8	1,4	1,0		0,74	0,57	0,4	0,3
1. 1. 23	I	II	A	B	C	D	E	F
	1,5	1,2	1,0	0,9	0,74	0,57	0,4	0,3
i 500 km:								
1913	6,5	5,8	4,3		3,3	2,6	1,7	1,5
. 10. 22	6,4	5,0	3,6		2,6	1,9	1,2	0,9
1. 1. 23	I	II	A	B	C	D	E	F
	5,3	4,2	3,6	3,0	2,6	1,9	1,2	0,9
i 1000 km:								
1913	10,6	10,6	8,5		6,4	5,0	3,2	2,4
. 10. 22	8,8	6,7	4,9		3,5	2,6	1,6	1,2
. 1. 23	I	II	A	B	C	D	E	F
	7,2	5,7	4,9	4,0	3,5	2,6	1,6	1,2

Hier fällt außer dem starken Unterschied gegen 1913 auch bemders die starke Abnahme bei den großen Entfernungen gegenier den Nachkriegstarifen auf, entsprechend der oben gehilderten starken Herabsetzung der Spannung bei den meisten assen.

5. Die Änderungen vom 1. Januar 1923.

'ergl. Protokoll d. 129. Sitzung der Ständigen Tarifkommission vom 13.—15. Dezember 1922. S. 52—67.)

Schon die Ministerialvorlage für den neuen Tarif vom 1. Okber 1922 hatte sich die Prüfung der Frage vorbehalten, „ob wa wegen der nach und nach entstandenen großen Frachtunteriede zwischen den Klassen, besonders auch zwischen den assen A und B, eine Vermehrung der Wagenladungsklassen twendig oder zweckmäßig wäre“, was bei einem Blick f die Spannungsverhältnisse in der ersten Tabelle des schnitts 4 sofort seine Begründung findet in der Tathe, daß die Spannung am 1. Oktober 1922 zwischen n Klassen A und B 27 Punkte betrug, während zwischen den rigen Wagenladungsklassen die höchste nur auf 20 (zwischen und D), die niedrigste sogar nur auf 9 Punkte sich belief. shalb wurde diese Lücke im Tarif, als die weiteren Erhungen, die sich in jener Zeit schon in halbmonatigen Abstän folgten, die Frachten wieder um Vielfaches emportrieben, lurch ausgefüllt, daß man eine neue Klasse B nach A schuf. etwa die Mitte zwischen dieser und der alten Klasse B einm und für Lebensmittel und Möbel galt, die zum größten Teil Tarif von 1913 nach der Allgemeinen Wagenladungsklasse B ifierten. Die Klasse B des bis zum 1. Januar 1923 gültigen rifs erhielt die Bezeichnung C und die nachfolgenden wurden sprechend umbenannt, so daß die neue Klassifikation bis isse F reichte, zu der man auch eine neue Nebenklasse, F_{10}, uf, die sie bisher als Klasse E nicht besessen hatte. Desichen wurden die Stückgutsätze auf ein Niveau gebracht (unter Ausschaltung der inzwischen eingetretenen Erhöhun für alle Klassen) für die Streckensätze einer Ermäßigung um etwa 18 % bei Klasse I und um etwa 16 % bei Klasse II. was bei den Frachtsätzen einer Ermäßigung um 16,66 % bzw. 14,28 % entsprach, gegenüber denen vom 1. Oktober 1922. Die Abfertigungsgebühren dagegen blieben unverändert. In den übrigen Klassen (die nur umbenannt wurden) blieben die gleichen Verhältnisse wie beim letztgenannten Tarif erhalten (vergl. Tafel 6); ihre Kurven decken sich daher auch mit denen vom 1. Oktober 1922 (Tafel 5).

Die in der ersten Tabelle des Abschnitts 4 genannten Frachtsätze veränderten sich in ihren Spannungen in den betroffenen Klassen auf die Verhältnisse

I	II	A	B
150	120	100	85,

während sie für die übrigen Klassen gleichblieben.

6. Die Änderungen infolge der Tarif- und späteren Währungsstabilisierung (20. August und 1. November 1923).

(Vergl. Verhandlungen des Reichseisenbahnrats 1923, Heft 8, 9, und 10.)

Mit der Neuordnung vom 1. Januar 1923 hatten die Veränderungen in der inneren Struktur des Normalgütertarifs einen gewissen Abschluß gefunden; lediglich Klasse C wurde ab 1. Mai 1923 um etwa 5 % ermäßigt. Sonst aber blieb der Tarif, abgesehen von den weiteren mechanischen Erhöhungen infolge der Geldentwertung, unverändert. Als die Versuche, im deutschen Wirtschaftsleben trotz der damals schon riesenhafte Formen annehmenden Geldentwertung wieder zu klaren Verhältnissen zu gelangen, im Sommer 1923 in vielen Wirtschaftszweigen die Einführung verschiedener fester, im Gegensatz zur Papiermark unveränderlicher, sogenannter wertbeständiger Rechnungseinheiten veranlaßten, sah auch die Deutsche Reichsbahn diesen Ausweg als den einzig möglichen aus ihrer Finanznot, die das stete Nachhinken der Realeinnahmen aus den Tariferhöhungen hinter den Realausgaben verursacht hatte. Deshalb führte sie am 20. August 1923 die „Tarifmark“ ein, nachdem schon 2 Jahre vorher die wertbeständigen Tarife ventiliert, aber damals wieder verworfen worden waren, weil man glaubte, damit den „Preissteigerungen“ — die in Wirklichkeit keine waren — Vorschub zu leisten, in Verkennung der Tatsache, daß der Grund zu dem Übel ja auf der Geldseite lag, d. h., daß, wenn eine allgemeine Gesundung der Geldverhältnisse und damit der Wirtschaft eintreten sollte, erst eine Sanierung der Währung durch den Staat erfolgen mußte. Die Tarifmark war eine feste Grundzahl, aus der sich die in Papiermark zu bezahlenden Beförderungspreise durch Multiplikation mit einer veränderlichen, dem Preisstand verschiedener Kostenfaktoren der Eisenbahn entsprechenden „Schlüsselzahl“ errechneten. Diese Grundzahlen nun waren für den Gütertarif aus dem Stand vom 15. Februar 1923 gewonnen worden, durch Division mit 5000, da zu dieser Zeit die Tarife auf etwa das 5000 fache der Sätze vor dem Krieg erhöht waren. Dieser Tarif vom 15. Februar 1923 war aber lediglich der um 100 % erhöhte Tarif vom 1. Januar 1923, sodaß die Neuordnung vom 20. August 1923, abgesehen von der genannten geringen Veränderung vom 1. Mai 1923, auf den Tarifstand vom 1. Januar 1923 zurückgeht. Deshalb konnte es auch unterlassen werden, in dieser Arbeit von dem Tarif vom 20. August 1923 noch eine graphische Darstellung anzufertigen, da deren Kurven mit denen vom 1. Januar 1923 (mit der Einschränkung für Klasse C) sich beinahe vollkommen decken müßten. —

Als die Materialpreise und Lebenshaltungskosten in Deutschland sich immer mehr dem Außenwert der Mark anpaßten, d. h. daß ihre Schlüsselzahlen immer mehr gleichen Schritt mit den Devisenkursen hielten, hielt es die Bahn für ratsam, ihre Schlüsselzahl nach dem Stand der höchsten Devise, dem U.S.A.-Dollar, zu bemessen und setzte fest, daß ab 1. November 1923 1 Tarifmark gleich 1 Goldmark, d. i. 1/4,2 $, gelten solle. Vorher hatte sie aber noch eine einschneidende Regelung ge-

troffen: Die am 20. August eingeführten Tarifmarksätze wurden am 18. September 1923 verdoppelt und damit, als man zur Goldmarkrechnung überging, eine bedeutende Überteuerung der meisten Beförderungspreise gegenüber denen von vor dem Krieg herbeigeführt, die nur durch die erheblichen Defizite[4]) zu entschuldigen war, die die Bahn bzw. der Reichsfiskus, durch ihre bisherige vom Standpunkt einer realen, wertbeständigen Deckung aus zu nachsichtige Tariferhöhungspolitik und durch den Wegfall ihrer Einkünfte aus dem „Regie"-Gebiet (Ruhr und Rhein) erlitten hatte. Als dann von Ende November 1923 ab die Papiermark das gleiche Verhältnis beibehielt, in das sie zur Goldmark gebracht („stabilisiert") worden war, wurde diese Überteuerung als vollkommen ungerechtfertigt und die Verfrachterkreise gefährlich belastend betrachtet, so daß sich die Reichsbahn zu einer Ermäßigung am 20. Januar 1924 um 8 % entschloß, der eine neue um 10 % am 1. März 1924 und eine weitere, bis jetzt letzte, um 10 % ab 18. September 1924 (am 1. Oktober 1924 offiziell veröffentlicht) folgte. An der inneren Struktur des Tarifs änderten aber diese letzten Erhöhungen und Ermäßigungen nichts. Die Werte des Tarifs vom 1. Oktober 1924, die heute noch (Januar 1925) in Kraft sind, enthält Tafel 6 a.

Die Einführung der Goldmark in Deutschland mit dem gleichen Münzfuß, den die Mark vor dem Kriege besaß („Reichsmark") ermöglichte nun auch einen Vergleich der absoluten Werte der gegenwärtigen und der Vorkriegstarife, was bisher nur auf die Vielfachen eines Beförderungspreises beschränkt sein mußte. Näheres hierüber siehe unter Abschnitt B.

II. Die Ausnahmetarife.

(Vgl. Reichsbahngütertarif, Teil II, Heft C II und Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6.)

Unter dem Begriff „Ausnahmetarif" lassen sich die Tarife zusammenfassen, nach denen für bestimmte Güter die Frachtberechnung in Abweichung von der Klasse des Normaltarifs, der sie normalerweise zugehören, erfolgt. Naturgemäß ist diese Abweichung stets eine Ermäßigung gegenüber dem Normaltarif, da die Ausnahmestellung ja nur deshalb erfolgte, weil die normalen Sätze für das betreffende Gut offenbar zu hoch waren. Diese Begünstigung bestimmter Güter kann auf mehrere Weise erfolgen[5]):

1. Durch prozentuale Ermäßigung der normalen Fracht.
2. Durch Versetzung in eine billigere Klasse (sog. Deklassifikation).
3. Durch Festsetzung neuer ermäßigter Frachtsätze (sog. Detarifierung).
4. Durch Berechnung nur eines Bruchteils des wirklichen Gewichts.
5. Durch Vereinigung mehrerer obiger Maßnahmen.

Aus diesen Definitionen geht ohne weiteres hervor, daß Ausnahmetarife, die gemäß 1., 2. oder 4. festgesetzt sind, formal mit den Normaltarifen völlig identisch sind. Anders dagegen bei denen zu 3. (Detarifierung) und zu 5., soweit diese Detarifierungselemente enthalten (für letztere gilt dann das Gleiche wie zu 3. gesagt wird). Die Ausnahmetarife nämlich, die als Detarifierung eingerichtet sind, können auf verschiedene Weise andere Grundlagen zur Frachtberechnung haben, als die Normaltarife. Angenommen, letztere sind Staffeltarife, so können jene ungestaffelte Kilometertarife sein und vice versa. Oder es kann der Gesamtfrachtsatz von Station zu Station schon festgeleg[t] sein (sog. Stationsfrachtsätze).

Genau die Hälfte aller gegenwärtig gültigen Ausnahmetarif[e] fußt insofern rein auf den Sätzen des Normaltarifs, als sie ent[...] weder 1. durch Deklassifikation gebildet sind, wie die folgen[...] den (wobei zu bemerken ist, daß in den folgenden Absätzen all[e] in der äußersten linken Spalte aufgeführten Ausnahmetarif[e] allgemeingültige sind, d. h. daß sie im Verkehr zwischen alle[n] Stationen gelten, während die anderen nur für teils mehr, teil[s] weniger ausgedehnte bestimmte Verkehrsbeziehungen Gültig[...] keit haben):

1 a	3 a	30 a	47	63
10 b	4 a	40	48	64
13	11 b	41	50	65
14	17	41 a	54	67
16	23	46	62	

oder 2. durch rein prozentuale Ermäßigung der Normalklasse[n] wie

11	2 e	18	42	44
19	4 b	32 a	43	45
				51

Die meisten übrigen haben ebenfalls die Normaltarife zu[r] weiteren Grundlage, indem sie entweder 3. die Verbindung vo[n] Normaltarifsätzen mit anderen Staffelsätzen darstellen, wie di[es] der Fall ist bei den Ausnahmetarifen

7	5 f	33	49	59
8	7 e	33 a	53	60
9	10 a	34	55	61
12	31	36	57	69
	32	38	58	

oder 4. zu einer solchen Verbindung noch eine besondere pr[o]zentuale Ermäßigung erfahren, wie

5	2 d	51	52
5 c	5 a	31 a	71

Selbständige ermäßigte Frachtsätze (also mit Detarifierun[g] mit Staffelung bis zu 900 km bestehen nur für die wenigen Au[s] nahmetarife

1	1 c
1 b	1 d,

mit Staffelung nur bis zu 400 km allein für den Ausnahm[e] tarif 25, der ein allgemeingültiger ist. — Eine ganz gerin[ge] Staffelung (nur bis 20 km) besitzt der Ausnahmetarif 2 a, d[er] de facto ebenfalls allgemeine Gültigkeit besitzt.

Ungestaffelt sind lediglich die Stationsfrachtsätze der Tari[fe]

2 l	36	42	58	68
5 b	37	44	59	69
7 a	39	45	66	70,
7 b	40 a	46	67	

wobei zu beachten ist, daß die Sätze zu 46, 58, 59 und 68 au[ch] nach den Normalklassen gebildet sind und nur deshalb auch [zu] den Stationsfrachtsätzen gehören, weil sie nicht für jede V[er] kehrsbeziehung, sondern nur für den Verkehr zwischen gen[au] bezeichneten Stationen dienen und ihre Frachtsätze nicht na[ch] Entfernungen festgelegt sind, sondern für den Verkehr zwisch[en] diesen bezeichneten Stationen schon ausgerechnet sind.

Ermäßigung durch Berechnung eines niedrigeren Gewich[ts] erfolgt nur beim Ausnahmetarif 19.

Von den vor dem Kriege geltenden Ausnahmetarifen, [die] meistens nur eine zweistufige Staffelung aufwiesen, verdi[ent] wegen seiner Wichtigkeit der Kohlenausnahmetar[if] (6), in den Sätzen identisch mit dem damaligen Rohstofftarif [...] Beachtung, da die Kohlentransporte 32 % aller Gütertra[ns] porte der Bahn ausmachen und, soweit sie Transporte von [der] Zeche zum Abnehmer betreffen, nach dem Kohlenausnahm[e] tarif 6 tarifiert werden. Ich habe daher diesen Kohlenausnahm[e] tarif 6 auch auf den graphischen Tafeln zur Darstellung [ge] bracht.

Vor dem Kriege wurde der Kohlenausnahmetarif nach [...] folgenden zweistufigen Staffel berechnet: Streckensätze: [...] 1—350 km für 1 tkm 2,2 Pf., über 350 km Anstoß von 1,4 Pf., [Ab] fertigungsgebühr für 100 kg 7 Pf. Diese Staffelung wurde

[4]) Hiermit sind natürlich nur „wertbeständige", reale Defizite gemeint, d. h. eine an einer festen Währung gemessen negative Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben. Formell, d. h. in Zahlen des Inflationsgeldes gemessen, bestand natürlich kein Defizit für den Reichsfiskus — die Eisenbahn war damals noch nicht selbständig, sondern wurde noch im allgemeinen Reichsetat mitgeführt. Deshalb konnte sie auch ihre Einnahmen nicht wertbeständig anlegen, da die aus ihren Einnahmen gemachten Einlagen bei der Reichsbank von dieser in schlechtem Gelde wieder zurückbezahlt wurden.

[5]) Vgl. Asten, Archiv f. Eisenbahnwesen 1920, S. 641.

. April 1918 erweitert, jedoch, abgesehen von den prozentualen Zuschlägen, an ihr zunächst bei der Einführung der allgemeinen Staffelung für die Normaltarife ab 1. Dezember 1920 nichts geändert. Erst der 1. April 1921 veränderte die Staffeln wie folgt (wobei die Preise während der Inflation, da keine Vergleichswerte ergebend, weggelassen wurden):

1— 75 km	401—500 km
76—350 „	501—600 „
351—400 „	über 600 „

Der 1. Februar 1922 brachte eine Zusammenziehung der Staffeln zwischen 1 und 350 km, so daß die Staffelung sich wie folgt gestaltete:

1—350 km	501—600 km
351—400 „	über 600 „
401—500 „	

Diese vertikale Staffelung wurde beibehalten bis zum 15. Mai 1924, wo man die Staffelungsstufen folgendermaßen einrichtete:

Abfertigungsgebühr für 100 kg . . . . 12,0 Pf.

Streckensatz für 1 tkm

von 1—350 km			3,3 „
351—400 „	Anstoß von		1,2 „
401—500 „	„	„	0,8 „
501—600 „	„	„	0,3 „
601—817 „	„	„	0,2 „
ab 818 „	„	„	1,4 „

War der Kohlenausnahmetarif bisher so gelegt, daß sich seine Beträge etwa bis 700 km zwischen denen der Klassen D und E bewegten, um von da ab noch niedriger zu werden, als die von E, so wurde ab 15. Mai 1924 das Prinzip durchgeführt, von 817 km ab, wo die in den niedrigeren Entfernungen höheren Sätze das gleiche Niveau mit den Vorkriegssätzen wieder erreichten, diese nicht mehr niedriger werden zu lassen, als damals, weshalb von dieser Entfernung ab der Anstoßstreckensatz wieder 1,4 Goldpfennig für 1 tkm betrug, während er z. B. am 1. Januar 1924 noch 0,2 Pf. betragen hatte. Als die weitere Ermäßigung — hier muß eingeschaltet werden, daß sämtliche Tariferhöhungen der Normalgütertarife auch auf die Ausnahmetarife angewandt wurden, während die Ermäßigungen nach Einführung der Goldmark nicht für alle Ausnahmetarife, jedoch für den Kohlenausnahmetarif in Kraft traten — um 10 % vom 18. September 1924 diese Gleichheit mit dem Vorkriegsausnahmetarif 6 schon bei 705 km herbeiführte, wurde der Vorkriegssatz schon von dieser Entfernung ab wieder angewandt, sodaß die „Darstellung" des Kohlenausnahmetarifs 6 nunmehr wie folgt lautete:

Abfertigungsgebühr für 100 kg . . . . 11,0 Pf.

Streckensatz für 1 tkm

von 1—350 km			3,0 „
351—400 „	Anstoß von		1,1 „
401—500 „	„	„	0,7 „
501—600 „	„	„	0,3 „
601—704 „	„	„	0,2 „
ab 705 „	„	„	1,4 „

Die Gründe zu dieser einschneidenden Maßnahme, die sich auch deutlich in den Kurven der Frachtsätze ausdrückt (vergl. Anlage Tafel 1 a und 6 a), sind fiskalischer Natur.

Es läßt sich aus Obigem zusammenfassend sagen, daß die Ausnahmetarife zu 4/5 Staffeltarife sind.

III. Der Tiertarif.

(Vergl. Gutachten der Ständigen Tarifkommission vom 20. Juli 1920, S. 14 ff. und Vorlage des Reichsverkehrsministers vom Sommer 1922 [in „Verhandlungen des RER. im Jahre 1922, S. 31 ff.]).

Der andere Teil des deutschen Eisenbahntarifsystems, für den bis heute Staffeltarife eingeführt wurden, ist der Tiertarif. Über ihn an dieser Stelle nur die Bemerkung, daß er jetzt in Anlehnung an die ermäßigte Eilgutklasse aufgebaut und demgemäß auch zwischen 1 und 900 km gestaffelt ist. Alles Nähere ist in dieser Zeitung schon von Bastiansen, in „Die Entwickelung der Deutschen Tiertarife", 1924, S. 766 ff. behandelt worden.

(Schluß folgt)

Zur Regelung der Rechts- und Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen im Burgenlande.

Die vor einigen Wochen erfolgte Betriebseröffnung auf der neuerbauten Lokalbahn Friedberg-Pinkafeld hat die öffentliche Aufmerksamkeit wieder auf die Eisenbahnverhältnisse im Burgenlande gelenkt. Wenn diese Bahneröffnung, wiewohl es sich um sich nur um eine Lokalbahn im bescheidenen Längenausmaße von rund 15 km handelte, nicht nur im Burgenlande, sondern in ganz Österreich mit besonderer Freude begrüßt und gefeiert wurde, so hat dies seinen guten Grund in der hohen politischen Bedeutung, die diesem Bahnbau für Österreich als einem sprechenden Beweise der Leistungsfähigkeit dieses wiewohl so sehr verarmten Landes und zugleich als Zeugnis des ernsten und aufrichtigen Willens des österreichischen Bundesstaates innewohnt, nach der politischen auch die wirtschaftliche Angliederung des neugewonnenen Gebietes, des Burgenlandes, an Österreich mit allen Kräften zu fördern.

Die neue Bahnlinie hat die bis dahin fehlende Verbindung der wenige Kilometer von der steirischen Grenze in der Station Pinkafeld als Sackbahn endigenden Lokalbahn Steinamanger-Pinkafeld, die mit drei Vierteln ihrer Gesamtlänge — der Teilstrecke von der Staatsgrenze bei Rechnitz bis Pinkafeld — auf burgenländischem, also österreichischem Boden, liegt, mit der steirischen Ostbahn hergestellt. Letztere führt anschließend an die Eisenbahn Wien-Aspang im äußersten Osten Steiermarks über Friedberg und Hartberg nach Fürstenfeld und findet daselbst durch die Linie Fehring-Graz mit der steirischen Landeshauptstadt Graz ihre Verbindung. Vermöge dieses Bahnanschlusses hat somit die neue Lokalbahn dem Bezirk Oberwarth des südlichen Burgenlandes, der bisher einer unmittelbaren Schienenverbindung mit Österreich völlig entbehrte und sowohl von Wien als von Graz aus nur auf einem umständlichen, mehr als eine Tagesreise erfordernden Umwege über ungarisches Gebiet erreichbar war, die lang ersehnte, zugleich ganz wesentlich gekürzte unmittelbare Verbindung mit dem österreichischen Eisenbahnnetze und mit der Bundeshauptstadt Wien und der Hauptstadt Steiermarks Graz gebracht.

Mit der Herstellung der Lokalbahn Friedberg-Pinkafeld ist indes nur ein, allerdings der brennendste Punkt des ziemlich umfänglichen burgenländischen Eisenbahnbauprogramms verwirklicht. Dieses zielt vor allem darauf ab, das burgenländische Eisenbahnnetz, dessen Anlage entsprechend der früheren Staatszugehörigkeit Westungarns in östlicher Richtung dem Mittelpunkte des Ungarlandes zustrebte, nunmehr in der entgegengesetzten Richtung nach Österreich hin auszubauen und zu entwickeln. Die nächste dringende Forderung dieses Programms ist wohl der verkehrstechnische Aufschluß des südlichsten burgenländischen Bezirkes Güssing, in dem die Verhältnisse ganz ähnlich, ja vielleicht noch ungünstiger als bisher im Oberwarther Bezirke liegen. Auch der Bezirk Güssing ist zur Zeit eisenbahntechnisch von Österreich noch vollständig abgeschlossen und gleichfalls, allerdings auf noch umständlicherem Wege nur über ungarisches Gebiet erreichbar. Denn auch die den Bezirk durchziehende von der Station Körmend der ungarischen Staatsbahnen abzweigende Lokalbahn Körmend-Güssing,

die von der Station Strem an auf burgenländischem Gebiete liegt, endigt in der Station Güssing als Sackbahn. Die Herstellung einer Bahnverbindung von Güssing nach der Station Fürstenfeld der steirischen Ostbahn, die freilich eine größere Baulänge — 22 km — als die Friedberg-Pinkafelder Bahn, und deshalb voraussichtlich auch noch höhere Baukosten als diese erfordern wird, soll auch dem Güssinger Bezirk den unmittelbaren Schienenanschluß an das österreichische Stammland gewinnen.

Andere Pläne bezwecken gleichfalls die Herstellung weiterer Anschlußlinien für das mit Eisenbahnen nur kärglich bedachte mittlere und südliche Burgenland, während dessen nördlicher Teil in dieser Beziehung immerhin günstiger gestellt ist, da er von drei Hauptbahnen, nämlich der Wien-Brucker Linie der Österreichischen Bundesbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der von Wiener-Neustadt nach Sopron (Oedenburg) abzweigenden, von den Bundesbahnen gepachteten Linie der ehemaligen Südbahn, jetzt Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft, durchzogen wird. Von Interesse ist auch der Plan einer Verbindungslinie von der letztgenannten Linie nach dem auf burgenländischem Gebiete gelegenen Teile der Sopron-Köszeger (Oedenburg-Günser) Bahn, die eine unmittelbare Verbindung des nördlichen und südlichen Burgenlandes mit Umgehung des derzeit unvermeidlichen Durchzuges durch das zu Ungarn gehörige Gebiet von Sopron (Oedenburg) schaffen würde.

Leider wird sich die Ausführung dieses Eisenbahnbauprogramms nur recht langsamen Schrittes vollziehen können in Anbetracht der sehr großen Schwierigkeiten, denen bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage Österreichs die Aufbringung der sehr bedeutenden Geldmittel begegnet, die die Baukosten der geplanten Bahnen erfordern. Ist ja doch auch die geldliche Sicherstellung des Baues der Lokalbahn Friedberg-Pinkafeld trotz der größten Opferbereitschaft sowohl der örtlichen Interessenten als insbesondere des Bundes nur mit den äußersten Anstrengungen möglich gewesen.

Indessen schiene es wohl an der Zeit, die rechtlichen Verhältnisse der im Burgenlande gegenwärtig bereits bestehenden Eisenbahnen endlich in Ordnung zu bringen. In dieser Beziehung sind in dem vierjährigen Zeitraume seit der Besitznahme des Burgenlandes durch Österreich wohl nur recht bescheidene Fortschritte erzielt worden. Durch die auf Grund der Friedensverträge von Saint-Germain und Trianon erfolgte Übergabe Westungarns an Österreich sind die bis dahin zwischen Österreich und Ungarn bestandenen Grenzen und damit auch die Grenzschnittpunkte der die beiden Länder verbindenden Eisenbahnen durchwegs nach Osten vorgeschoben worden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die gegenseitigen Eisenbahnanschlußverhältnisse neu zu regeln, insbesondere der geänderten Grenzlage entsprechende neue Anschlußstationen festzusetzen. Dies hat zunächst durch zwischen den Regierungen der beiden Nachbarstaaten abzuschließende Staatsverträge zu geschehen, zu deren Vereinbarung es indes bis jetzt noch nicht gekommen ist. Ein einziger die Eisenbahnen betreffender Staatsvertrag ist wohl von der österreichischen und der ungarischen Regierung am 19. Januar 1922 in Wien abgeschlossen worden. Dieser ist jedoch ein Sondervertrag, der lediglich in Ausführung des Venezianerprotokolls vom 13. Oktober 1921 den Eisenbahndurchzugverkehr durch das Gebiet der Stadt Sopron (Oedenburg) und ihrer Umgebung, das nach dem Ergebnisse der zufolge des erwähnten Protokolls durchgeführten Volksabstimmung bei Ungarn verblieben ist, geregelt und durch Einführung eines bevorzugten, von Paß- und Zollförmlichkeiten befreiten Personendurchzugsverkehrs den Schwierigkeiten zu begegnen gesucht hat, die sich sonst aus der Trennung des nördlichen und des südlichen Burgenlandes durch das dazwischen geschobene, gerade den wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt des ganzen westungarischen Gebietes enthaltende fremdstaatliche Gebiet von Sopron (Oedenburg) für den Verkehr zwischen den beiden Teilen des Burgenlandes ergeben hätten.

Allerdings ist in einer gleichzeitig abgeschlossenen Vereinbarung der beiden Regierungen der Wunsch ausgesprochen worden, noch vor Ablauf des Jahres 1922 zu einer endgültigen Vereinbarung über die Frage des Betriebswechsels an den neu geschaffenen Grenzen zu gelangen und nur in Anhoffung des Zustandekommens einer solchen endgültigen Regelung sind die bis dahin fallweise vereinbarten vorläufigen und kurzfristig kündbaren Regelungen für die Dauer des Jahres 1922 als unkündbar erklärt worden. Bisher ist es aber nicht einmal noch zu förmlichen Verhandlungen über die endgültige Ordnung der Eisenbahnanschlüsse gekommen.

Einer solchen staatsvertraglichen Regelung bedürfen vor allem die Anschlüsse der beiderseitigen Staatsbahnlinien im Norden und im äußersten Süden des Burgenlandes. Während auf der nördlichen Linie, die von Wien-Ostbahnhof über Bruck nach Budapest führt, der früheren Grenzlage entsprechend der Eisenbahnanschluß seinerzeit in der Station Bruck gelegen war, ist die Grenze zwischen den beiden Staaten nunmehr um ungefähr 30 Kilometer weiter nach Osten zwischen die Station Nickelsdorf der österreichischen Bundesbahnen und die Station Hegyeshalom (Strass-Sommerein) der ungarischen Staatsbahnen vorgerückt. Eine dieser beiden Stationen wird daher vermutlich zur künftigen Grenz- und Betriebswechselstation gewählt werden. Ebenso ist auf der südlichen Staatsbahnlinie, der damaligen ungarischen Westbahn, die von Graz über Fehring und St. Gotthard nach Szombathely (Steinamanger) führt, die früher nächst Fehring gelegene Grenze um ungefähr 18 Kilometer nach Osten vorgeschoben und verläuft nunmehr zwischen der Haltestelle Mogersdorf auf österreichischer Seite und der Station St. Gotthard der ungarischen Staatsbahnen. Hier wird also bei der endgültigen Festsetzung der künftigen Grenzstation zwischen diesen beiden Stationen die Entscheidung zu treffen sein. In beiden Fällen wird freilich die Wahl des Grenzbahnhofes — abgesehen von allen anderen Erwägungen — auch von finanziellen Rücksichten beeinflußt werden, da keine der in Frage kommenden Stationen über die für den Betrieb einer Anschlußstation erforderlichen baulichen Anlagen und Einrichtungen in ausreichendem Maße verfügt. Daß diese Schwierigkeit auch bereits bei den im Januar 1922 geführten Regierungsverhandlungen über die vorhin erwähnte zweite Wiener Vereinbarung vorausgesehen wurde, beweist ein Satz dieser Vereinbarung, in dem die beiden Regierungen ihre Bereitwilligkeit erklären, bei der in Aussicht genommenen endgültigen Regelung des Betriebswechsels den objektiv feststellbaren Bedürfnissen des Betriebes auf eine solche Weise Rechnung zu tragen, daß Aufwendungen für kostspielige Neuanlagen, die nicht in den Erfordernissen der Betriebsabwicklung, sondern lediglich in der durch die politische Grenzführung geschaffenen Lage ihren Grund haben, nach Möglichkeit vermieden werden.

Die Bahnverwaltungen, die füglich auf die, wie sich gerade in diesem Falle zeigt, sehr lange Zeit in Anspruch nehmende staatsvertragliche Ordnung der Anschlußfrage nicht warten konnten, haben sich inzwischen durch vorläufige verwaltungsseitige Regelungen geholfen, die sich allerdings vielfach an die vor Änderung der Grenzen bestandenen Verhältnisse anlehnen. So fahren auf der Wien-Bruck-Budapester Linie bei den personenführenden Zügen die Lokomotiven der ungarischen Staatsbahnen mit ungarischer Bemannung wie früher bis in die Station Bruck, also 30 Kilometer auf österreichischem Staatsgebiet und ebenso auf der südlichen Linie bis Fehring, also 18 Kilometer über österreichisches Staatsgebiet. Es ist freilich fraglich, ob diese vorläufige Regelung für die Österreichischen Bundesbahnen vorteilhaft ist, da diese einerseits den ungarischen Staatsbahnen die Kosten ihrer Lokomotivfahrten auf den österreichischen Strecken vergüten müssen, anderseits aber ihre eigenen Lokomotiven auf den von ihnen selbst bedienten kurzen Teilstrecken Wien-Bruck und Graz-Fehring kaum genug wirtschaftlich ausnützen können. Auch auf der Linie Wiener-Neustadt-Sopron (Oedenburg) der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft

ie kurz vor Erreichung der Station Sopron (Oedenurg) die österreichisch-ungarische Grenze schneidet und ie von den österreichischen Bundesbahnen betrieben wird, ährend die ungarische Fortsetzungsstrecke im Eigenbetriebe er Gesellschaft steht, fahren bei mehreren Zügen ungarische okomotiven mit ihren Mannschaften 27 Kilometer auf österichischem Staatsgebiete bis Wiener-Neustadt.

Während bei den oben besprochenen, staatsbetriebenen Linien ie Frage des Anschlusses und Betriebswechsels im Vorderrunde der zu treffenden rechtlichen Regelung steht, ist bei den n Burgenlande gelegenen Privatbahnen eine weitergehende chtliche Vorsorge insofern erforderlich, als bei diesen auch ch ihre Berechtigung zur Ausübung des Eisenbahnbetriebes in sterreich konstitutiv zu regeln ist. Abgesehen von den beiden üher erwähnten Staatsbahnlinien und der im Pachtbetriebe der sterreichischen Bundesbahnen stehenden Linie der Donau-Savedria-Eisenbahngesellschaft besteht das burgenländische Eisenhnnetz nur noch aus Privatbahnen, die verschiedenen ungarihen Aktiengesellschaften gehören, welche ihren Sitz durchwegs Budapest haben. Mit zwei Ausnahmen sind diese burgenndischen Privatbahnlinien nur Teile des im übrigen auf ungarihem Boden gelegenen übrigen Eisenbahnbestandes dieser Gellschaften. Von ihnen steht nach verkehrsgeographischer und echnischer Lage an erster Stelle die Raab-Oedenburg-Ebenrter Eisenbahn, die mit ihrer 27 km langen Teilstrecke Ebenrt-Staatsgrenze bei Baumgarten auf österreichischem Gebiete erläuft und sodann über Sopron (Oedenburg) nach Györ (Raab) ihrt und dortselbst an die nach Budapest führende Hauptlinie r ungarischen Staatsbahnen anschließt. Die Nord-Südrichtung dienen die Pressburg-Oedenburger und die Oedenburg-Günser okalbahn. Die Gleise der ersteren enden zwar bereits in der ation Wulkaprodersdorf der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn, ch ist sie nach einem mit letzterer Gesellschaft abgeschlossenen itbenutzungs-(Peage-)vertrage zum Mitbetriebe der Teilstrecke 'ulkaprodersdorf-Sopron dieser Gesellschaft berechtigt. Von r Station Neusiedl am See der Pressburg-Oedenburger Bahn veigt die Neusiedlerseebahn ab, die nahe dem östlichen Ufer des eusiedlersees nach Süden führt, das österreichische Staatsebiet bei Pamhagen verläßt und in Eszterháza die ungarische inie der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn kreuzt, in deren etriebe sie steht. In die Station Oberloisdorf der Oedenburgünser Bahn mündet die nur 14 Kilometer lange Teilstrecke itzmannsburg-Oberloisdorf der Westungarischen Lokalbahnktiengesellschaft, die im übrigen in Ungarn ein ziemlich ausedehntes Eisenbahnnetz besitzt. Die mit den Teilstrecken echnitz-Pinkafeld beziehungsweise Strem-Güssing auf burgenndischem Gebiete liegenden Lokalbahnen Steinamanger-Pinkald und Körmend-Güssing haben bereits früher Erwähnung genden. Von der Station Oberwarth der ersteren Bahn zweigt die Kilometer lange Lokalbahn Oberwarth-Oberschützen ab, die nmehr ausschließlich auf österreichischem Staatsgebiete liegt d trotz ihrer kurzen Streckenlänge wegen des an ihr gelegen, vielbesuchten Heilbades Tatzmannsdorf und mehrerer ziemh ergiebiger Bergbaubetriebe von einiger wirtschaftlicher Beutung ist.

Alle diese Privatbahngesellschaften — im ganzen acht an der ıhl — hatten im Zeitpunkte der Übergabe des Burgenlandes an terreich für ihre gesamten Linien lediglich von der königlich garischen Regierung erteilte Konzessionen. Während die ıab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn ihre eigene Linie und die der eusiedlerseebahn selbst betrieb, standen alle übrigen Pritbahnen im Betriebe der königl. ungarischen Staatsbahnen. Nach r Besitznahme des Burgenlandes um die Jahreswende 1921/1922 ben die Österreichischen Bundesbahnen sämtliche auf burgenndischem Boden gelegenen Teilstrecken dieser Privatbahnen t der einzigen Ausnahme der Strecke Strem-Güssing in ihren trieb übernommen. Doch wurde der Betrieb der Linie Ebenrt—Staatsgrenze bei Baumgarten der Raab-Oedenburg-Ebenrter Bahn bereits im Februar 1922 und jener der Strecke usiedl am See-Pamhagen der Neusiedlerseebahn im Sommer 1923 an die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn zurückgegeben, nachdem über die von der österreichischen Regierung verlangte Anpassung der Verwaltung und Betriebführung dieser nunmehr mit einem Teil ihres Netzes auf österreichischem Gebiet liegenden Privatbahnen an die österreichischen gesetzlichen Vorschriften und Interessen mit den beiden Gesellschaften ein Einvernehmen erzielt war. In Ausführung dieses Einvernehmens ist zur Stärkung des österreichischen Einflusses im Verwaltungsrate der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn die Anzahl der Verwaltungsräte österreichischer Staatsangehörigkeit vermehrt und den österreichischen Verwaltungsräten eine Stelle im Präsidium des Verwaltungsrates eingeräumt, ferner in Eisenstadt, das seither zum Sitz der Landesregierung des Burgenlandes bestimmt wurde, eine Betriebsleitung für die burgenländischen Teilstrecken der Raab-Oedenburg-Ebenfurter und der Neusiedlerseebahn errichtet; für diese ist gleichzeitig eine besondere Geschäftsordnung festgestellt worden, die eine den österreichischen Vorschriften entsprechende Betriebführung auf diesen Teilstrecken und insbesondere die Bedienung dieser Strecken durch Angestellte österreichischer Bundesbürgerschaft sichert. Endlich ist auch über die Konzessionsfrage eine Einigung erzielt worden. In dieser Beziehung hat die österreichische Regierung, die von den Gesellschaften aus den ungarischen Konzessionen erworbenen Rechte achtend, nicht auf der Erteilung neuer österreichischer Konzessionen bestanden, sie ist vielmehr in die bestehenden ungarischen Konzessionen mit jenen Änderungen und Ergänzungen eingetreten, die die österreichischen Gesetze und Interessen erforderten. Entsprechend der bezüglichen österreichischen gesetzlichen Anordnung haben sowohl die Raab-Oedenburg-Ebenfurter als die Neusiedlerseebahn für ihren auf österreichischem Staatsgebiete auszuübenden Geschäftsbetrieb je eine Repräsentanz in Österreich errichtet.

Bezüglich dieser beiden Bahnen ist demnach bereits im Jahre 1923 der österreichischen Rechtsordnung in allen wesentlichen Bedingungen entsprochen worden. Nach diesem Vorbilde sind im Jahre 1925 auch die Rechtsverhältnisse der Steinamanger-Pinkafelder Lokalbahn-Aktiengesellschaft und der Westungarischen Lokalbahn-Aktiengesellschaft geordnet worden, allerdings mit der Abweichung, daß die Betriebführung der österreichischen Teilstrecken dieser Bahnen, die auch unter dem ungarischen Regime nicht im Eigenbetriebe, sondern in jenem der k. ungarischen Staatsbahnen gestanden waren, den Österreichischen Bundesbahnen übertragen wurde. Durch Vereinbarung der Rückwirkung der von den Bundesbahnen mit den beiden Lokalbahngesellschaften abgeschlossenen Betriebsverträge auf den Zeitpunkt der seinerzeitigen einseitigen Inbetriebnahme der österreichischen Teilstrecken durch die Österreichischen Bundesbahnen wurde diese von letzteren bisher als Geschäftsführung ohne Auftrag besorgte Betriebführung nachträglich in eine vertragsmäßige umgewandelt. Als Entschädigung für die Betriebführung erhalten die Bundesbahnen einen in aufsteigender Staffelung festgesetzten Hundertsatz von den Bruttoeinnahmen, der ihnen von dem größten Teile dieser Einnahmen einen Anteil von 95 % sichert. Mit Rücksicht auf diese Regelung der Betriebführung entfiel bezüglich dieser beiden Privatbahnen das Bedürfnis nach Errichtung einer eigenen Betriebsleitung. Dagegen wurde entsprechend der gesetzlichen Vorschrift auch für diese beiden Lokalbahngesellschaften je eine Repräsentanz in Wien aufgestellt.

Die Rechtsverhältnisse der übrigen vier burgenländischen Privatbahnen sind hingegen bis heute noch völlig ungeregelt. Die Aktiengesellschaften der Pressburg-Oedenburger, der Oedenburg-Günser Lokalbahn, der Lokalbahnen Oberwarth-Oberschützen und Körmend-Güssing besitzen für ihre auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecken auch derzeit noch keine österreichische Konzession und sind daher in Österreich überhaupt noch nicht betriebsberechtigt. Ihr Betrieb wird — ausnahmlich der österreichischen Teilstrecke der Lokalbahn Körmend-Güssing, die mangels einer anderweitigen Regelung vorerst noch im Betriebe

der ungarischen Staatsbahnen verblieben ist, — von den Österreichischen Bundesbahnen unter dem Titel einer Geschäftsführung ohne Auftrag (negotiorum gestio nach § 1036 allg. bürgl. Gesetzbuch) besorgt. Dabei tritt gerade bei diesen drei Bahnen weit mehr als bei den früher besprochenen vier Privatbahnen des Burgenlandes der Geschäftsbetrieb in Österreich in den Vordergrund. Denn die Pressburg-Oedenburger Bahn besitzt, abgesehen von der ganz kurzen Teilstrecke Staatsgrenze bei Kittsee-Pressburg (Bratislava), die nunmehr auf tschechoslowakischem Staatsgebiete liegt und von den tschechoslowakischen Staatsbahnen betrieben wird, keine andere als die ausschließlich auf österreichischem Boden gelegene Strecke Kittsee-Wulkaprodersdorf, die Lokalbahn Oberwarth-Oberschützen verläuft ausschließlich auf österreichischem Gebiete und auch die ungarischen Teilstrecken von Sopron (Oedenburg) bis zur Grenze bei Deutschkreuz und von der Grenze bei Köszeg (Güns) bis Güns der Oedenburg-Günser Lokalbahn sind im Vergleiche zu dem dazwischenliegenden österreichischen Mittelstücke dieser Bahn von ganz geringer Länge. Freilich mag vielleicht gerade dieser Umstand das Zustandekommen einer Einigung mit den Gesellschaften erschweren, da zumindest an die Pressburg-Oedenburger-Lokalbahngesellschaft und an die Lokalbahngesellschaft Oberwarth-Oberschützen, die auf ungarischem Staatsgebiete überhaupt keine Linien mehr besitzen, seitens der österreichischen Regierung das Verlangen nach Verlegung ihres gesellschaftlichen Sitzes nach Österreich gestellt werden dürfte, die, wenn nicht diesbezügliche erleichternde Modalitäten zwischen den beiden Regierungen vereinbart werden, die vorgängige Liquidation der beiden Aktiengesellschaften in Ungarn und die Errichtung neuer Gesellschaften in Österreich bedingen würde.

Immerhin sollte es doch möglich sein, auch mit den restlichen vier Privatbahngesellschaften ins reine zu kommen, zumal ja der erfolgreiche Ausgang der mit den anderen vier, von Österreich bereits konzessionierten Bahngesellschaften geführten Verhandlungen zeigt, daß bei auf beiden Seiten vorhandenem Bestreben, sich bei aller Wahrung der beiderseitigen Interessen auf dem einmal gegebenen Boden der realen Tatsachen zu finden, eine Einigung unschwer erzielbar ist. Diese ist ja nicht bloß im Interesse der österreichischen Verwaltung, wenngleich diese auch bei diesen Bahnen auf die endliche Herstellung eines geordneten Rechtszustandes bedacht sein muß, sondern auch in jenem der beteiligten Eisenbahngesellschaften gelegen, da diese, insolange der gegenwärtige Zustand der Unklarheit und Ungeordnetheit andauert, von ihren österreichischen Linien keinerlei Erträgnis erhalten. Es ist kaum zweifelhaft, daß diese Gesellschaften bei der österreichischen Regierung und Bundesbahnverwaltung dasselbe Entgegenkommen finden werden, das den anderen Privatbahnen des Burgenlandes von dieser Seite zuteil geworden ist, anderseits werden aber auch sie ihre Ansprüche auf Beteiligung an dem Ertrage ihrer Linien dem Maße der Ertragsfähigkeit dieser letzteren anpassen müssen.

Im Zusammenhange mit der Ordnung der Rechtsverhältnisse werden wohl auch die Betriebsverhältnisse auf diesen Privatbahnen einer zweckmäßigen Regelung zugeführt werden müssen. Der heute vorläufig noch bestehende Zustand, daß die k. ungarischen Staatsbahnen auch den ganzen Betrieb der österreichischen Teilstrecke Strem-Güssing der Lokalbahn Körmend-Güssing führen, sollte wohl bald durch eine andere Lösung ersetzt werden. Geradezu grotesk mutet aber die gegenwärtige Einrichtung der Betriebführung auf der nord-südlichen Verbindung Pressburg-Köszeg (Güns) an. Hier wird zunächst der Betrieb auf der kurzen Anfangsstrecke der Pressburg-Oedenburger Bahn, die auf tschechoslowakischem Boden liegt, von den tschechoslowakischen Staatsbahnen, jener der restlichen Linie dieser Bahn von Kittsee bis Wulkaprodersdorf von den Österreichischen Bundesbahnen geführt; daran schließt sich die von der Eigentumsgesellschaft bediente Teilstrecke Wulkaprodersdorf-Sopron (Oedenburg) der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn. Die anschließende Oedenburg-Günser Bahn steht hinsichtlich ihrer auf ungarischem Gebiete gelegenen Anfangs- und Endstrecken Sopron (Oedenburg) bis Grenze bei Deutschkreuz und Staatsgrenze bei Köszeg (Güns) bis Köszeg im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen, der zwischenliegende Linienteil in jenem der Österreichischen Bundesbahnen, wobei wieder der Zugförderungs- und Zugbegleitungsdienst auf der ganzen Linie von Sopron (Oedenburg) bis Köszeg der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn übertragen ist. Seinerzeit wurde diese Nord-Südverbindung ihrer ganzen Länge nach von den ungarischen Staatsbahnen einheitlich betrieben, die dabei auf der Zwischenstrecke Wulkaprodersdorf-Sopron das der Pressburg-Oedenburger Bahn von der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn vertraglich eingeräumte Mitbenutzungs-(Péage-)Recht ausgeübt hat. Erwägungen der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit sprechen zweifellos für die Wiederherstellung einer solchen einheitlichen Betriebführung auf der ganzen Nord-Südverbindung. Diese könnte von den Österreichischen Bundesbahnen übernommen werden, die ja schon heute als Betriebführer der Pressburg-Oedenburger Bahn und der Oedenburg-Günser Bahn auftreten und denen im Wiener Protokoll vom 19. Januar 1922 die Berechtigung zur Ausübung des wiederholt erwähnten Mitbenutzungs(Péage-)Rechtes der Pressburg-Oedenburger Bahn auf der Strecke Wulkaprodersdorf-Sopron so wie zur Errichtung und Unterhaltung der für den durchgehenden Verkehr von der Pressburg-Oedenburger Bahn auf die Oedenburg-Günser Bahn nötigen Anlagen und Betriebseinrichtungen in der Station Sopron der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn eingeräumt ist, vorbehaltlich der bezüglich der näheren Moda-litäten, insbesondere bezüglich der geldlichen Entschädigung mit dieser Bahnverwaltung noch zu treffenden Vereinbarung. Doch könnte diese einheitliche Betriebführung der Nordsüdverbindung auch der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn übertragen werden, die sowohl in Wulkaprodersdorf als in Sopron die für den Betrieb einer derart durchgehenden Linie erforderlichen verkehrstechnischen Stützpunkte besitzt und dadurch, daß sie diesem Verkehre ihren örtlich günstig gelegenen Betriebsapparat wie Heizhaus und Werkstätte in Sopron und ihre für die Betriebführung auf österreichischem Boden bereits eingerichtete, an der Pressburg-Oedenburger Bahn gelegene österreichische Betriebsleitung in Eisenstadt zur Verfügung stellen könnte, den Betrieb jedenfalls am wirtschaftlichsten zu führen in der Lage wäre.

Es ist also auf dem Gebiete des burgenländischen Eisenbahnwesens neben der wünschenswerten weiteren Ausführung des Eisenbahnneubauprogramms auch in bezug auf die Überführung der bereits bestehenden Eisenbahnen in geordnete Verhältnisse noch reichlich Arbeit zu leisten. Im Interesse des Burgenlandes aber auch in dem der beteiligten Eisenbahnen ist zu wünschen, daß den in dieser Hinsicht zum Teil bereits erzielten Fortschritten sich recht bald weitere anreihen mögen. M.

Bücherschau.

— **Der Expreß-, Eil- und Frachtstückgutversand mit der Eisenbahn.** Ein Merkbuch für die Geschäfts- und Handelswelt. Herausgegeben von Güterinspektor H. Kliffmüller in Gießen. Verlag von Albin Klein in Gießen (vorm. Keller). Preis 0,90 M.

Das Merkbuch will den Verfrachtern Gelegenheit geben, sich leicht und bequem über die für den Stückgutversand mit der Eisenbahn geltenden wichtigsten Bestimmungen zu unterrichten. Zu diesem Zweck enthält es in gedrängter aber übersichtlicher Form sämtliche Bestimmungen, die zu erfüllen notwendig sind, um Expreß- oder Stückgut richtig und vorschriftsmäßig zum Abgang zu bringen. Das Merkbuch kann insbesondere der Geschäftswelt (Versandhäusern, Spediteuren usw.) für ihren Abfertigungsdienst empfohlen werden. W.

Das „Dinta“ und seine Einrichtungen, verglichen mit denen der Deutschen Reichsbahn.

Von Reichsbahnrat **Bach**, Elberfeld.

Bei der Gemeinschaftssitzung der Fachausschüsse des Vereins ›utscher Eisenhüttenleute, Mai 1925 in Bonn, sagte der Ver-ısvorsitzende und Tagungsleiter, Generaldirektor Dr. Vög-r, in seinen einleitenden Worten u. a.: „Vorbeigegangen sind r an dem wichtigsten Faktor jedes Produktionsprozesses, dem ›nschen“ . . . ., „sind wir zu der Erkenntnis gekommen, daß wir der Arbeiterfrage . . . . festgelaufen sind.“ „Die große Masse serer Arbeiter und, ich muß hinzufügen, auch unserer Ange-llten, steht dem Werk und dem Prozeß im Werke fremd, rar feindlich gegenüber.“

Diesem großen, ernsten Bekenntnis entsprach der Leitgedanke: ie menschliche Arbeitskraft im Produktionsvorgang“[1]), der Tagung beherrschte und der die Richtschnur bildete für drei bei gehaltene Vorträge von Professor Dunkmann, Berlin, über assenpsychologie und Arbeitserfolg“, von Professor Dr. phil. med. Poppelreuter, Bonn: „Über wissenschaftliche Begut-ıtung von Arbeitern und Angestellten in Großbetrieben“ und n Oberingenieur Arnhold, Gelsenkirchen: „Über Ausbildung d Schulung von Arbeitern in Großbetrieben.“

Jm „in der Sache weiterzukommen“, wie Dr. Vögler sich aus-ickte, wurde als sicht- und greifbare Folge der Tagung, tober 1925 in Düsseldorf das „Deutsche Institut für technische beitsschulung (Dinta)“ gegründet. „Durchführung von nschenökonomie in Industrie, Bergbau und Landwirtschaft“, e es in dem Tätigkeitsbericht heißt, der nach Ablauf des sten Vierteljahres seit seinem Bestehen Mitte Januar 1926 er-ttet wurde, oder „Menschliche Rationalisierung“ (im Gegen-z zu technischer Rationalisierung), wie es in den „Forschungs-fgaben der industriellen menschlichen Schwerarbeit“[2]) heißt, erbung und Beratung auf dem Gebiete der Menschen-nomie“, Unfall-Gegenpropaganda, soweit der Faktor Mensch von berührt wird“, das sind einige der wichtigsten Ziele, die erreichen es sich gesetzt hat. Nicht nur mit führenden Ver-ıden von Fachvereinen arbeitet es zusammen, sondern auch ı Einvernehmen mit dem Berliner Ausschuß für Berufsaus-dung (Industriearbeiternachwuchs), gebildet vom Reichsver-ıd der Deutschen Industrie, der Vereinigung der Deutschen beitgeberverbände und dem Deutschen Ausschuß für techni-es Schulwesen (Datsch)“[3]).

Iit der Leitung des Dinta ist der bereits erwähnte Ober-enieur Arnhold betraut. Grundlagen und erster Anhalt, ihm für seine neuartige, schwere Arbeit zunächst und sofort Verfügung standen, waren das Lehrlings-, Werkschul- und sbildungswesen der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks-G., Dortmund, und das der Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G., teilung Schalke, das er selbst in mühevoller Arbeit vorbildlich gebaut und durchgeführt hat, ferner einige „Werkszeitungen“, ausgegeben und geschaffen, teilweise schon vor dem Kriege, den „Werksgedanken“ zu formen und zu fördern. Und ge-e dieser Gedanke, dieser Begriff: „das Werk“, in Werden l Gedeihen, Umfang und Ausdehnung, bei Arbeit und Muße, st und Rast, das ist der Ausgangspunkt, aber auch zugleich Endziel des Dinta-Wirkens.

Zunächst die Werkjugend! Ausgewählt und zum „Werk“ zelassen nach einer psychotechnischen Prüfung, für die Prof. Poppelreuter, Bonn, die grundsätzlichen Anordnungen ge-ffen hat, wird sie zu selbständigem, zielbewußtem Arbeiten besonderen Lehrlingswerkstätten und Werkschulen erzogen; auf der einen Seite Handfertigkeit, Übung, Erfahrung, auf der anderen Seite Schulung, Fachkunde, Fachzeichnen und Fach-rechnen, Modeln und Basteln; in Verbindung damit Anleitung zu kaufmännischem und wirtschaftlichem Denken, denn jeder Lehr-ling ist von dem Bewußtsein beseelt, daß die Werkstatt mit allen Geräten, Ein- und Verrichtungen ihm gehört, daß sie durch seiner Hände Arbeit erhalten werden muß und durch die von ihm erzielten Überschüsse ausgebaut und vervollkommnet wer-den kann. Daher berät er sich und rechnet mit seinem Lehrer, ob die oder jene Arbeitsweise nicht einfacher, besser, ertrags-reicher ausgestaltet werden kann, versucht er mit der „Kame-radschaft“, der er angehört oder die er führt, seine Vorschläge in die Tat umzusetzen und zum Erfolg zu bringen. Daneben stählen Sport, Spiel und Wanderungen seinen Körper, wecken und bilden Vorträge und Musik seinen Geist, bringen Sports-feste, Elternabende seine Angehörigen mit seiner Ausbildung und seinem Vorwärtskommen in Verbindung. Nach zwei Jahren verläßt der Lehrling seine erste, seine „eigene“ Werkstatt und tritt für zwei weitere Lehrjahre in die größere, in die fremde, in den „Betrieb“. Auch während dieser Zeit hält ihn noch die Werkschule fest, für deren Besuch ein bestimmter Tag in jeder Woche freigehalten wird. Arnhold will einen „anständigen Kerl“ haben, der „in der Arbeit etwas Natürliches, etwas Lebensnot-wendiges sieht, der aus innererer Überzeugung arbeitet“, mit anderen Worten, Arnhold will einen wirtschaftlich erzogenen, arbeitsfreudigen, pflichtbewußten Nachwuchs schaffen, der die Zukunft des „Werkes“ und damit das Wohl der deutschen Wirt-schaft sichert.

Dann die große Schar der „Ungelernten“! Infolge Nicht-bestehens der psychotechnischen Prüfung oder aus sonst einem Grunde konnten sie nicht Lehrling werden. In seinem Vortrage sagt Arnhold darüber u. a.: „Es muß letzten Endes dazukommen, daß Keiner verloren geht, daß von der nationalen Volkskraft auch der Letzte in den Dienst der Sache gestellt wird.“ Als Halblehrlinge werden sie in den Lehrlingswerkstätten an-gelernt, „dem Betrieb“ zugeführt und solange geleitet, beob-achtet, bis sie ihrer „Befähigung nach einen Lebensposten ge-funden“ haben. Der „Ungelernte wird so ein wertvollerer Teil sein, als wenn er irgendwo dort steht, hingewirbelt durch einen Zufall.“

Weiter der erwachsene Arbeiter! Hier setzt, wie die bereits erwähnten Forschungsaufgaben sagen, die „menschliche Rationalisierung“ ein mit drei Aufgabenkreisen:

„1. Eignung oder Auswahl;
2. Zweckmäßige Gestaltung der Arbeitsvorgänge selber in bezug auf Anpassung an die menschliche Leistungsfähig-keit;
3. Betriebspädagogik, d. i. zweckmäßige Ausbildung und An-lernung der Einzelnen, bzw. Beeinflussung der Gruppen.“

Für die Auswahl psychotechnische Prüfung, psychologische Begutachtung und Berufsberatung auf arbeitskundlicher Grund-lage, um den richtigen Mann an die richtige Stelle zu setzen; in verschiedenen Werken bereits durchgeführt nicht nur für den Arbeiter, sondern auch ausgedehnt auf den Angestellten, den Kaufmann und den Ingenieur.

Für die Gestaltung der Arbeitsvorgänge: „Arbeitsanalysen“, „Arbeitsbilder“, weil, wie Professor Dr. Ing. Friedrich von der technischen Hochschule Karlsruhe in seinem Aufsatz „Mensch und Arbeit“ (Eisenbahnfachmann 1926 Heft 1—3) u. a. sagt, „an vielen Stellen sich noch unfruchtbare Elemente ein-geschaltet haben“. Es wird „Verbesserung des Arbeitsvorganges die erste Folge sein“ und „Erhöhung der Produktivität zur Mög-lichkeit werden“. Weiter stellt er die Frage — und damit eigent-lich die Bedingung —: „Wie gestalte ich die Berufe, damit der

) Als Sonderdruck erschienen im Verlag Stahleisen m. b. H., sseldorf 1925.

) Von Prof. A. Wallichs, Aachen, Prof. W. Poppelreuter, ın, Oberingenieur K. Arnhold, Gelsenkirchen, herausgegeben Bericht Nr. 4 von dem Ausschuß für Betriebswirtschaft ıchausschuß des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute), in Zu-ımenarbeit mit dem Dinta. (Verlag Stahleisen, Düsseldorf.)

) Siehe Tätigkeitsbericht.

Mensch in ihnen wachse, also immer größere Kraft äußern und eine erfolgreiche Arbeit zeigen kann?“

Für die Berufspädagogik lautet bei Friedrich die Aufgabe: „Wie gestalte ich den Anlernvorgang, um einerseits den Menschen möglichst schnell in die Berufsnotwendigkeiten einzuführen und andererseits, um die volle Anteilnahme an dem Schaffen zu ermöglichen?“, daher „Anlernwerkstätten“ mit dem Erfolg: „Verkürzung der Anlernzeit und Verbesserung der Arbeit!“ Oder wenn man das vom „Datsch“ geübte Verfahren befolgt und „Falsch“ und „Richtig“ gegenüberstellt unter Anwendung von Sätzen aus Arnholds Vortrag: „Wenn er gleich im Betriebe ist, lernt er alles Falsche, was dort seit Jahrzehnten schon eingebürgert ist, mit.“ — — — „Ein einziger Tag genügt zuweilen, um dem Arbeiter für gewisse Dinge die Handfertigkeit zu geben, die er braucht.“

Dem jugendlichen, dem ungelernten, dem erwachsenen Arbeiter, gewissermaßen der heranwachsenden, der schaffenden Kraft des „Werkes“ stehen gegenüber, mehr oder minder mit dem „Werk“ verbunden, von ihm abhängig, aus ihm hervorgegangen, einesteils das Arbeitermädchen, die Arbeiterfrau, anderenteils der Alte, der Ausgediente, der Arbeitsinvalide. Hierfür bezeichnet das Dinta in seinem Tätigkeitsbericht als Zweck und Arbeitsgebiet:

„Erziehung der Arbeiterin sowie der Töchter von Werksangehörigen zur hauswirtschaftlichen Tätigkeit;

„Produktive Fürsorge bei alten und invaliden Arbeitern durch Schaffung von Alters- und Invalidenwerkstätten.“

Mit anderen Worten: das Dinta denkt auch an die Häuslichkeit und an das Alter der Werksangehörigen, trifft sogar dafür Vorsorge, wenn etwa Krankheit oder Unfall ihre volle Erwerbsfähigkeit gemindert oder unterbunden haben.

Die Töchter der Werksangehörigen haben nach Verlassen der Schule Gelegenheit, sämtliche häuslichen Arbeiten und Verrichtungen, soweit sie sie mal später als Arbeiterfrau ausführen müssen, unter Beachtung der wirtschaftlichen Seite zu lernen. Der dabei erteilte Unterricht geht vom Nähen, sauberen Flicken und Bügeln aus, dann kann das Jungmädchen sich seine Wäscheaussteuer selbst herstellen, muß aber auch daneben dem „Werk“ Schutzkleider, Schutzschürzen, Handschuhe für Feuerarbeiter u. ä. m. liefern. Das Kochen nebst Einkauf der Zutaten — und entsprechender Abrechnung — wird dadurch praktisch geübt, daß die „Kochstudentinnen“ für die Ingenieure, Angestellten, Arbeiter, Lehrlinge, die aus irgend einem Grunde im Werk essen müssen, gute billige Hausmannskost zubereiten und gegen Entgelt abgeben, um so die „Küche“ zu erhalten. Schließlich ist noch Gelegenheit gegeben, Kranken- und Säuglingspflege zu lernen.

Für seine Alten, Invaliden, Nicht-voll-Arbeitsfähigen hat die Gelsenkirchener Bergwerks A.-G. eine kleine Fabrik, das „Alters- und Invalidenwerk“[4]), in Form einer G. m. b. H. eingerichtet. Zur Zeit sind dort 130 „Arbeiter“ beschäftigt, größtenteils in einem Alter zwischen 65 bis 78 Jahren. Je nach ihrer Leistungsfähigkeit spalten und bündeln sie Brennholz, machen Hammerstiele, Feilengriffe aus alten Schaufelstielen, stellen Überseekisten, Bürsten, Besen, Pinsel her, flechten Matten, Korbstühle, Rohrsitze usw. usw. All das wird nicht nur dem Werk gegen angemessenen Entgelt zur Verfügung gestellt, sondern auch in den öffentlichen Handel gebracht. Dadurch erhält die G. m. b. H. sich selbst und ist in der Lage, ihren „Arbeitern“ aus den erzielten Überschüssen statt der kleinen Rente, die ihnen gesetzlich zusteht, ein Vielfaches davon, bis zum Zehnfachen, zu zahlen. Ein solches „Alters- und Invalidenwerk“ erreicht viel Gutes: Es verschafft dem alten Arbeiter, der nun mal zu arbeiten gewohnt war, wieder eine Tätigkeit, und obenein außerhalb der meist engen, beschränkten, dumpfen Wohnung, die Gelegenheit, sich den Lebensabend durch eigener Hände Arbeit ertragreicher zu gestalten; verscheucht Sorgen, Mißmut, ja sogar Krankheit, weil das Vorsichhinbrüten infolg Alleinseins ausgeschaltet wird; schließlich die Möglichkeit, ei angemessene „Pension“ denen zu zahlen, die Tisch, Stuhl un Bettstatt geben oder zu einer angemessenen Verbesserung d gemeinsamen Haushaltes beizutragen, beseitigt das fast ste vorhandene, drückende Gefühl des Geduldetseins, des Almose empfanges.

Soweit die bisherige, die darauf fußende und entsprechen weiter auszubauende „Durchführung der Menschenökonomie“ Als Stütze und Hilfskraft dient ihr die „Werkszeitung“[5] Schon diese Bezeichnung deutet an, daß der „Gedanke d Werksgemeinschaft“ der Grund und Boden ist, auf dem sie sie aufbaut. „Es soll erstrebt werden, daß der einzelne Werk angehörige, vom Direktor bis zum jüngsten Lehrling, sich a Mitglied der großen Familie fühlt, die das Werk ernährt, de es Arbeit und Brot, Freud und Leid — gibt.“ Daneben will di Werkszeitung eine Aufgabe erfüllen, deren Wert und Bede tung nicht hoch genug anzuschlagen, nicht laut genug zu b tonen, nicht stark genug zu unterstützen ist, nämlich ei energische und nachhaltige Unfallverhütung propaganda betreiben. „Gelingt es, durch diese Propagan die Unfallkurve auch nur um wenige Prozent zu drücken, werden dadurch dem Werk und der Wirtschaft nicht n Tausende erspart, die zu weit besseren Zwecken ausgegeb werden können, sondern es wird auch viel Elend und menschlic Not vermieden, die solche Unfälle im Gefolge haben.“ Schlie lich darf und soll sich „die Werkszeitung nicht darauf b schränken, sich allein an den Arbeiter zu wenden. Sie m sich auch seiner Umgebung annehmen, seiner Lieben zu Haus seiner Interessen an der Jugend, an den Schicksalen der Wi schaft, die ihm naheliegen und seiner Ideenwelt täglich b gegnen“.

Entsprechend der Schwere der Aufgaben, die die Wirtscha zu lösen verlangt, ist das Dinta mit Ernst und Kraft an sei Arbeit herangetreten. Zahlreiche Vorträge und Veröffe lichungen in Kreisen, Zeitschriften[6]) und Zeitungen der I dustrie[7]), des Bergbaues und der Landwirtschaft haben a klärend gewirkt, auf die zu beschreitenden Wege, auf die erreichenden Ziele hingewiesen, mit dem Erfolge, daß berei verschiedene und verschiedenartige Werke und Zechen um Ei richtung von Lehr- und Anlernwerkstätten und Arbeitsschulun Umgestaltung vorhandener Werkschulen und Neuordnung ihr Ausbildungswesens nach Dinta-Grundsätzen ersuchten. Geeign erscheinende und befundene Vorarbeiter, Meister, Ingenieu sind dem Dinta überwiesen, das sie während eines Jahres zweckentsprechender Schulung und Übung heranbildet. Der G danke der Werkszeitung wurde weiter verbreitet, so daß gelang, zu den bereits vorhandenen eine Anzahl neuer ins Leb zu rufen. Es gilt die Verbindung, die einst vorhanden war, der Werkleiter zu seinen Werkangehörigen in naher, fast fam liärer Beziehung stand, wiederherzustellen, es gilt Führer u Unterführer zu schaffen, damit Arbeiter und Werk eins wi und bleibt, da, wie Friedrich sagt „gerade aus einer derartig Gemeinschaftsarbeit eine frische und tatkräftige, geistige Z sammenarbeit und gemeinsames Schaffen entspringen, das f Aufstieg und Erfolg von wesentlicher Bedeutung ist“. Nic buhlen und betteln heißt es, sondern „der Kampf um die Se unseres Arbeiters“[8]) ist es, damit durch ihn das Werk und er n dem Werk gedeihe, denn noch steht er, wie Dr. Vögler sagt u

[4]) Siehe: Dr. Paul Osthold: Der Mensch im Betrieb. (Industrie-Verlag und Druckerei A.-G., Düsseldorf.)

[5]) Siehe den Aufsatz: Werkszeitungen in der Deutschen Be werks-Zeitung Nr. 274 vom 16. 12. 1925.

[6]) Siehe: Eisenbahnfachmann 1925, Heft 26 und 27: „Mensch behandlung und Betriebe.“ Ein Bericht über Bestrebungen in d Industrie, erstattet von Prof. G. von Hanffstengel, Berlin.

[7]) Siehe: Das Werk, Monatsblätter der Siemens-Rheinel Schuckert-Union, 1926, Heft 10: „Das Problem der technisch Arbeitsschulung von Dr. Paul Osthold, Gelsenkirchen.

[8]) Gedanken zu dem Manifest des Reichskanzlers Dr. Lut an die Stockholmer Kirchenkonferenz und Wege ihrer pr tischen Durchführung von Dr. Paul Osthold. (Industrie-Ver und Druckerei A.-G., Düsseldorf.)

wie es in der Einleitung schon erwähnt ist, „dem Werk und dem Prozeß im Werk feindlich, sogar fremd gegenüber", nimmt „die Arbeiterschaft nicht innerlich an den Arbeiten" teil.

Wie aus der vorstehenden, knappen Schilderung des Auf- und Ausbaues der Dinta hervorgeht, sind Erziehung, Schulung und Übung die hauptsächlichsten Handhaben und Grundlagen für die „Durchführung von Menschenökonomie". Gleich wichtig und von gleich ausschlaggebender Bedeutung bei der deutschen Wirtschaft wie bei der Deutschen Reichsbahn, ist sie die Veranlassung, die Einrichtungen des Dinta mit denen der Reichsbahn zu vergleichen.

Die Stellung, die das „Werk" in der Wirtschaft einnimmt, entspricht der einer Reichsbahndirektion im Rahmen der Deutschen Reichsbahn und der Organisations- und Ausbildungsingenieur, den das Dinta erzieht und dem Werk zur Verfügung stellt, ungefähr dem Unterrichts- und Bildungsdezernenten, den die Hauptverwaltung auswählt und ernennt.

Grundsätzliche Übereinstimmung besteht bei den Werkschulen; zu diesen kommen bei der Reichsbahn die ihnen dem Wesen nach gleichzustellenden Dienstanfängerschulen, die, seit langem gewünscht, erstmalig 1925 in Brandenburg-West (Reichsbahndirektion Berlin) und Hanau (Reichsbahndirektion Frankfurt a. M.[9]) eröffnet wurden und für Dienstanfänger im Betriebs-, Verkehrs- und Bahnunterhaltungsdienst bestimmt sind. „Anlernwerkstätten", wie sie das Werk hat, sind bei der Deutschen Reichsbahn nicht vorhanden, den gleichen Zweck jedoch erfüllen für die Beamtenschaft einesteils die ebenerwähnten Dienstanfängerschulen, anderenteils die Verwaltungsschulen am Sitz einer Reichsbahndirektion. Dagegen kennt das Werk nicht die Einrichtung der Dienstvorträge und Dienstbesprechungen zur Bekanntgabe, Erläuterung und Befestigung bestehender und neuer Vorschriften, Maßnahmen usw.

Übereinstimmung besteht weiter in der Anwendung der Psychotechnik bei der Einstellung und Auswahl von Lehrlingen, sowie in der Erkenntnis der Notwendigkeit, berufskundliche Blätter aufzustellen und auszuarbeiten. Der psychotechnischen Abteilung des Dinta sind die bahneigenen, psychotechnischen Versuchsstellen (Psytev) in Berlin-Eichkamp, Dresden und München gleichzusetzen, die zusammen mit einem besonderen psychotechnischen Ausschuß für den Ausbau und die Erweiterung entsprechender Eignungsprüfungen, wie z. B. vor kurzem für Rangierer und Schalterbeamte, sorgen.

Für die hauswirtschaftliche Erziehung der Jungmädchen, für das Alters- und Invalidenwerk sind verwaltungsseitige Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn nicht vorhanden und auch nicht vorgesehen. Hier müssen die bestehenden Eisenbahnfrauenvereine und Eisenbahnvereine einspringen. Ein Bedürfnis dafür ist unbedingt vorhanden, nur ist es schwerer zu erfassen als im Werk, das in sich geschlossener ist, dessen Angehörige einander gleichartiger und nähergerückt sind, im Gegensatz zu den Vereinen, denen durch räumliche Ausdehnung, durch die Verschiedenheit der Stellung ihrer Mitglieder u. ä. m. sich viele Hindernisse in den Weg stellen.

[9]) Siehe: Eisenbahnfachmann 1925 Nr. 7: „Zentrale Dienstanfängerschulen" von Reichsbahnoberrat Dr. Calmberg in Frankfurt a. M.

Auch Werkszeitungen von der geschilderten Art, wie sie das Dinta will für Arbeit und Muße, für Familie und Jugend der Werksangehörigen, werden bei der Deutschen Reichsbahn nicht herausgegeben. Einige Bezirksverbände von Eisenbahnvereinen lassen wohl eine „Eisenbahnerzeitung" oder ähnliches erscheinen; die aber keineswegs in Umfang, Inhalt und Ausstattung mit den Werkszeitungen verglichen werden kann und die weder die Absicht besitzt, noch die Gelegenheit wahrnimmt, eine geeignete, erfolgreiche Unfallverhütungspropaganda zu treiben. Dies sucht die Reichsbahn mittels Verfügungen oder Anschlag von Warnungen und Hinweisen zu erreichen; in letzter Zeit kommt dazu das Aushangsbild und die Unterweisung bei Dienstvorträgen und Dienstbesprechungen[10]). Es fehlt gerade das, was die Werkszeitung erstrebt und was man als „familiäre" Einwirkung bezeichnen kann, vom Hause aus, während der Mußestunde in der Familie, wenn die Werkszeitung vorgelesen oder gemeinsam durchgesehen wird.

Eine „Werkszeitung für die Reichsbahn" — oder wie sie sonst sich nennen mag, der Name spielt hier keine Rolle — nach Dinta-Art wird jeder, der die Verhältnisse kennt, für notwendig und nutzbringend halten. Ob sie die Verwaltung selbst herausgibt und kostenlos verteilt, wie es das Werk macht, ist eine Frage, die hier nicht behandelt und beantwortet werden soll. Kann oder will es die Verwaltung nicht tun, dann müßten die Eisenbahnvereine auch hier einspringen, jedoch nicht jeder Bezirksverband für sich, sondern geleitet von einer gemeinsamen Stelle aus, z. B. einer Pressestelle im Hauptvorstand, entsprechend der Werkszeitungsabteilung im Dinta.

Die Stellung des Organisations- und Ausbildungsingenieurs ist umfassender als die des Unterrichts- und Bildungsdezernenten. Dessen Arbeit erstreckt sich, wie es die Bezeichnung andeutet, lediglich auf das Unterrichts- und Bildungswesen und die psychotechnischen Angelegenheiten. Mit den Wohlfahrtsbestrebungen, die die Eisenbahnfrauenvereine und Eisenbahnvereine verfolgen, hat er im allgemeinen nichts zu tun; er kann sie aber beeinflussen und unterstützen, wenn er sich die Anschauungen der Dinta zu eigen macht und dessen Wege in gleicher Richtung beschreitet.

Abschließend muß gesagt werden, daß auf dem Gebiet der Ausbildung für die Arbeit und für den Dienst die Einrichtungen, die das Dinta schafft und leitet, sich mit denen der Deutschen Reichsbahn die Wage halten, auf dem Gebiet der Fürsorge für Haus und Alter dagegen das Dinta unbedingt einen großen Vorsprung besitzt. Ihn einzuholen, soll dieser Vergleich die nötige Anregung geben zum Nutzen der Eisenbahner, zum Vorteil der Deutschen Reichsbahn.

[10]) Siehe: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1926 Nr. 5: „Praktische Winke für die Förderung des Unfallschutzgedankens in Eisenbahnbetrieben" von Eisenbahninspektor Wegmann in Essen.

Allgemeines.

— 300 000 amerikanische Reisende 1925 in Europa. Nach einer Statistik halbamtlicher Reisebüros in Rom und Bern ist der Fremdenverkehr auf dem Festland aus England im Abflauen, der aus den Vereinigten Staaten dagegen im Zunehmen begriffen. Dies dürfte auch — wie die „American News" melden — mit einem kürzlich veröffentlichten Bericht des Völkerbundes über die Prüfungsergebnisse der Internationalen Handelsbilanzen übereinstimmen, nach dem 1925 nicht weniger als 300 000 Amerikaner Europa besuchten; die Ausgaben dieser Touristen während der Reise werden auf 350 Millionen Dollars geschätzt. Für dieses Jahr sollen die Aussichten kaum schlechter sein. Deutschland insbesondere wird im kommenden Sommer infolge der verstärkten Werbetätigkeit für den Fremdenverkehr (durch das Deutsche Verkehrsbüro in New York, German Railroads Information Office) einen lebhaften Fremdenzustrom aus den Vereinigten Staaten erwarten können. Z. B. hat die Firma Thos. Cook & Son statt der 32 Europareisen im Jahre 1925, von denen nur 19 Deutschland berührten, in diesem Jahre 33 Europareisen vorgesehen, von denen 30 auch durch Deutschland gehen.

— Eine deutsche Zeitung in der Türkei. Aus Konstantinopel wird berichtet: Zur Förderung des Deutschtums in der Türkei soll vom 1. April ab in Konstantinopel eine eigene deutsche Tageszeitung erscheinen, deren Gründung bereits von einem deutschen Ausschuß in Konstantinopel mit Unterstützung der amtlichen deutschen Stellen in die Wege geleitet ist. Während der redaktionelle Teil durchweg in deutscher Sprache gedruckt wird, können die Anzeigen, ähnlich wie die einmal wöchentlich beigegebene Bezugsquellenliste, auf Wunsch auch zweisprachig, also deutsch und türkisch, erscheinen. Im Hinblick auf das große Interesse für deutsche Waren und deutsche Wirtschaftsinteressen in der Türkei dürfte die neue Zeitung in ihrer Vermittlerrolle auch für die Förderung des Verkehrs zwischen den beiden Ländern von wesentlicher Bedeutung werden.

Ist eine eigene Beleuchtung der Warnungszeichen für den Kraftwagenverkehr nötig?

Von Direktor bei der Reichsbahn **Bergmann**, Halle (Saale).

Unter dieser Überschrift veröffentlicht Reichsbahndirektor Lamp in Heft 44 der Reichsbahn eine Entgegnung zu den Ausführungen des Reichsbahnoberrats Reichert in Heft Nr. 38 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Reichert hatte sich für die Beleuchtung der besonderen Warnzeichen eingesetzt, Lamp hat in ausführlicher Weise in dem obengenannten Artikel dagegen Stellung genommen und bei der Gelegenheit nur kurz darauf hingewiesen, daß auch längere Erfahrungen auf diesem Gebiet vorlägen, denn im Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg seien schon vor einigen Jahren derartige unbeleuchtete Tafeln aufgestellt worden, die sich allem Anschein nach bewährt hätten. Hierzu sei folgendes ausgeführt:

Nach dem Kriege setzte auch in Ostpreußen eine sehr erhebliche Steigerung des Autoverkehrs sowohl für den Personen- als auch besonders für den Lastverkehr ein, gerade in dieser Provinz, die vorher von solchem Verkehr weniger berührt war, vielleicht um so stärker, als einmal unmittelbar nach dem Krieg zahlloses Kriegsgerät aus der nahen Ostgrenze zurückflutete, andererseits die weiten Entfernungen in der Provinz und die damals noch vielfach ganz ungenügenden Zugverbindungen, namentlich auf den zahlreichen Nebenbahnen, viele größere Besitzer auf dem Lande aber auch Kaufleute dazu veranlaßten, sich Wagen anzuschaffen. Die Sicherungen an den Wegeübergängen über die Eisenbahnen sowohl an den beschrankten wie unbeschrankten, ließ damals viel zu wünschen übrig. Es bestanden zwar noch die alten Vorschriften für die preußisch-hessischen Bahnen aus den Jahren 1910 und 1913, daß auf Straßen, die einen starken Autoverkehr aufweisen, Autowarnzeichen, die zu beleuchten sind, unmittelbar an den Schranken der Eisenbahn und in Einzelfällen bei geringer Übersichtlichkeit in Entfernung bis zu 200 m von den Schranken — im letzteren Falle nur, wenn die Beleuchtung der Warnlaterne vom Standpunkt des Schrankenwärters aus beaufsichtigt werden konnte — aufzustellen sind. Während des Krieges und auch noch kurz nachher war man aber tatsächlich namentlich wegen Mangels an Beleuchtungsmitteln nicht in der Lage gewesen, die Beleuchtung durchzuführen. Es kam noch hinzu, daß eine ordnungsmäßige Beleuchtung sich nur da durchführen ließ, wo ein Wärter in unmittelbarer Nähe die Lampen übersah und bediente; in anderen zahlreichen Fällen wurden die Lampen und auch die Warnlaternen zerschlagen oder gestohlen oder das Petroleum entwendet. Elektrische Beleuchtung war damals in Ostpreußen auf dem flachen Lande nur in einzelnen Fällen vorhanden. Die Ungleichmäßigkeit in dem Zustand, daß also ein Teil der Warnlaternen beleuchtet war, ein anderer nicht, führte zu einer großen Unsicherheit für den Autoverkehr, die wiederholt in den Nachkriegsjahren zu schweren Unglücksfällen geführt hatte. Die Verhältnisse wurden schließlich unhaltbar und drängten zur Änderung.

Nun war zwar im Juli 1923 das Gesetz „Abänderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" erschienen, das die Aufstellung von Autowarnzeichen aller Art, also auch vor Eisenbahnübergängen, den Landesbehörden auferlegte; dem Verfasser dieser Zeilen erschien es jedoch ratsam, nicht erst die Ausführungsbestimmungen zu diesem Gesetz abzuwarten — in Wirklichkeit sind diese erst als Reichsgesetz am 25. April 1925 und die Ausführungsbestimmungen der einzelnen Länder hierzu z. B. für Preußen erst am 15. Januar 1926 und für einzelne Länder heute überhaupt noch nicht erschienen —, sondern er entschloß sich in Anbetracht der gefahrvollen Lage für Eisenbahn und Autoverkehr noch im Spätsommer 1923, die ganze Frage schleunigst einheitlich für die ganze Provinz Ostpreußen einschließlich des östlichen deutsch gebliebenen Teils von Westpreußen zu regeln und zwar zunächst unter Aufstellung eigener, d. h. von den Bahnmeistereien herzustellender und zu unterhaltender Warnzeichen. Schon vor dem Kriege waren im Bezirk Berlin einzelne Versuche mit unbeleuchteten Warnzeichen gemacht worden, die nicht unbefriedigend gewesen waren. Mit Vertretern des Ostpreußischen Automobilklubs, die sich bereitwilligst zur Verfügung gestellt hatten, wurden Versuchsfahrten unternommen, wobei die verschiedensten Arten von Tafeln, sowohl was Größenverhältnisse wie Farben anbetrifft, erprobt wurden, ebenso die verschiedensten Aufstellungsmöglichkeiten, ob neben der Fahrbahn oder über Straßenmitte, und schließlich die Mindestentfernungen von dem Gefahrpunkte, jedoch unter grundsätzlicher Anordnung unbeleuchteter Tafeln. Dabei ergab sich, daß hölzerne, weißgestrichene und mit schwarzem ǂ Zeichen versehene Warnschilder, wie beistehend in Skizze a abgebildet, die unbeleuchtet bleiben und im allgemeinen beiderseits von Fahrwegen als Fahnenschilder in trapezförmiger $0{,}8 \cdot \frac{1{,}0}{0{,}8}$ m Größe und 3,0 bis 3,5 m Höhe aufgestellt werden, rechtzeitig und sehr deutlich hervortreten. Nur ausnahmsweise, wenn durch die örtlichen Verhältnisse diese Fahnenschilder nicht früh genug zu sehen waren, wurden entsprechend der nebenstehenden Skizze b rechteckige 0,80 × 0,50 m große und zwischen zwei seitlichen Masten mit Stahldrähten oder Drahtseilen mitten über den Fahrweg eingespannte Schilder angewandt; diese in 4,00 bis 4,50 m Höhe angebrachten Tafeln mit dem schwarzen ǂ werden, wie örtliche Prüfungen ergeben haben, vom Lichtschein der Kraftwagenlaternen im allgemeinen erst später völlig erhellt, als die in geringer Höhe seitlich stehenden Fahnenschilder, deren Aufstellung und Unterhaltung auch billiger ist. Die unbeleuchteten Warnschilder wurden hauptsächlich in ländlicher Gegend verwandt, im Bebauungsgebiet der Städte wurden die bisher mit Gas oder elektrisch beleuchteten Warnlaternen unmittelbar an den Eisenbahnübergängen beibehalten. Die Aufstellung der unbeleuchteten Warnschilder erfolgte in etwa 150 bis 200 m Entfernung vom Überwege nach vorheriger örtlicher Prüfung unter Hinzuziehung von Mitgliedern des Ostpreußischen Automobilklubs. Die Landratsämter waren ersucht worden, die Beseitigung der Autowarnlaternen an den Überwegen und Aufstellung der Autowarntafeln in den Amtsblättern bekannt zu geben.

In dieser Weise sind im Laufe des Jahres 1923 im Bezirk Königsberg aufgestellt worden: unbeleuchtete Warntafeln an 173

beschrankten und an 75 unbeschrankten Überwegen. Diese stehen bis auf 3, die über der Straßenmitte aufgehängt sind, alle als Fahnenschilder, wobei nur zu beachten ist, daß da, wo Bäume an der Straße stehen, eine Ausästung vor jedem Grünwerden vorzunehmen ist.

Die ganze Einrichtung hat sich, zumal sie einheitlich in einem großen, abgeschlossenen Landesteil durchgeführt ist, nach dem Urteil des Ostpreußischen Automobilklubs, in den 2½ Jahren des Bestehens sehr gut bewährt, insbesondere wird hervorgehoben, durch den weißen Untergrund und die dadurch erzielte gute Sichtbarkeit des Verkehrszeichens in schwarzer Farbe auf weißem Grunde, als auch durch die von der üblichen Form der Reklameschilder abweichenden Fahnenform". Bis heute stehen die Schilder noch, um nun demnächst neuen mit dem internationalen Zeichen versehenen, wie sie durch das Gesetz vom 15. April 1925 vorgeschrieben sind, Platz zu machen. Das damalige Reichsverkehrsministerium war mit dem selbständigen Vorgehen auf diesem Gebiet in Anbetracht des eben erschienenen Gesetzes vom Juli 1923, nach welchem die Warntafeln aufzustellen Sache der Landesregierung ist, also auch u. a. in Anbetracht der Kosten, nicht recht einverstanden. Wenn man aber sieht, wie lange die praktische Durchführung des Gesetzes hat auf sich warten lassen — fast 3 Jahre —, so wird man jetzt zugeben müssen, daß in dieser Zeit die Kosten der Warnschilder durch Ersparung von Petroleum und Lampen vielfach gedeckt worden sind, ganz abgesehen davon, daß vielleicht mancher Unfall vermieden worden ist.

Schließlich sei auch hier noch die Frage der Sicherheit bei abgeblendeten Scheinwerfern gestreift. Es muß zugegeben werden, daß unter Umständen infolge zu starker Abblendung die Warntafeln übersehen werden können; ich stelle mich aber auch hier auf die Seite des Reichsbahndirektors Lamp; denn wenn der Führer abblenden muß, so ist er auch verpflichtet, vorsichtig, d. h. langsam zu fahren; dabei ist die Gefahr, ein Warnzeichen gänzlich zu übersehen, jedenfalls sehr verringert. Ich verweise auf die Ausführungen des Reichsbahndirektors Lamp, Reichsbahn Nr. 44, Seite 437 und kann nur hinzufügen, daß mir kein einziger Unfall aus Anlaß der Abblendung des Scheinwerfers im Bezirk Königsberg bekanntgeworden ist. Neuerdings sollen übrigens auch Hilfsmittel erfunden worden sein, durch die die schädliche Wirkung der ungeblendeten Scheinwerfer aufgehoben wird; es würde dann ein Abblenden sich erübrigen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung wird zum 1. April 1926 neu ausgegeben; sie ist in dem zum 15. März 1926 erscheinenden Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A, abgedruckt, der zum Preise von 0,60 RM. durch alle Güterabfertigungen der Deutschen Reichsbahn bezogen werden kann. Die neuen Bestimmungen lassen jetzt allgemein auch den Stückgutversand von Munitionsgegenständen zu. Diese Maßnahme konnte nur unter erheblicher Erweiterung der bereits bestehenden Zusammenladungsverbote mit Sprengstoffsendungen usw. in denselben Eisenbahnwagen eingeführt werden. Um den Eisenbahnen die Beachtung der Zusammenladungsverbote zu erleichtern, hat den Versendern von Gütern, die mit Sendungen bestimmter Art nicht zusammengeladen werden dürfen, die Verpflichtung auferlegt werden müssen, sowohl im Frachtbrief als auch bei der äußeren Bezeichnung der Frachtstücke auf die Zusammenladungsverbote in bestimmt vorgeschriebener Form hinzuweisen.

— Das erste Geschäftsjahr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die „Reichsbahn" veröffentlicht in Nr. 9, Seite 90—103, einen Bericht über das erste Geschäftsjahr, das die Zeit vom 1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925 (15 Monate) umfaßt. Der Bericht behandelt unter Beifügung von graphischen Abbildungen eingehend in 8 Abschnitten die einzelnen Zweige der Verwaltung (Verkehr und Betrieb, Tarife, Finanzen, Personalwesen, Bauwesen, Rollendes Material, Werkstättenwesen, Beschaffungswesen). Aus den Ausführungen heben wir folgende hervor:

Die Betriebsergebnisse für das Geschäftsjahr 1925, das die Zeit vom 1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925 — also 15 Monate — umfaßt, stehen noch nicht fest.

Gegenüber dem Vorjahr zeigen die Verkehrsleistungen im Geschäftsjahr 1925 eine fortschreitende Besserung, die sich im wesentlichen aus der Wiederinbetriebnahme der Rhein- und Ruhrbahnen ergeben hat. Dementsprechend gestalteten sich die Erträgnisse aus dem Personen- und Güterverkehr. Bis in den Herbst hinein hat sich die Einnahme günstig entwickelt.

Im Personenverkehr haben sich die Verbesserungen der Zugverbindungen als wirtschaftlich erwiesen. Insbesondere ist in den Sommermonaten die Reiselust sehr groß gewesen. Daneben konnten aus dem regen Ausflugsverkehr an den Sonn- und Feiertagen beträchtliche Mehreinnahmen erzielt werden. Zahlreiche Ausstellungen und sonstige Veranstaltungen sowie die Jahrtausendfeier der Rheinlande haben zur Vermehrung der Einnahmen beigetragen. Ein Rückgang infolge Erhöhung der Personentarife im April und Mai 1925 war nicht wahrzunehmen. Gegen Ende des Geschäftsjahres ließ der Personenverkehr infolge der schlechten allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse über das in anderen Jahren gewohnte Ausmaß hinaus nach. Im Berufsverkehr entstanden merkliche Einnahmeausfälle, die ihre Begründung in der ständig ansteigenden Arbeitslosenziffer finden. Weiter verschlechterte sich das Einnahmeergebnis dadurch, daß der Sportverkehr im letzten Winter fast gänzlich ausblieb.

Im Güterverkehr hat sich eine Zunahme der Verkehrsleistungen anfangs nur langsam bemerkbar gemacht. Gütertransporte in nicht unbedeutendem Umfange wurden der Beförderung auf dem Schienenwege insofern entzogen, als die Wasserstraßen im Winter 1924/25 offen blieben. Lebhafter entwickelten sich später die Verkehrsleistungen infolge Verbesserung der Beförderungsgelegenheiten. Hierdurch sowie durch die Schaffung einer großen Zahl von Ausnahmetarifen gelang es der Reichsbahn auch, einen Teil der an den Kraftwagenverkehr verlorengegangenen Frachten zurückzugewinnen. Der Güterverkehr war zwar durch die gespannten Wirtschaftsbeziehungen zu Polen und durch den Bauarbeiterstreik zeitweise gewissen Störungen ausgesetzt, das Einnahmeergebnis im ganzen wurde aber hierdurch wenig beeinflußt. Erst die Verstärkung der Wirtschaftskrise im Herbst brachte in steigendem Maße eine Minderung der Einnahmen. Seit November 1925 gingen die Beförderungsleistungen ständig zurück, so daß der Herbstverkehr den Erwartungen nicht entsprach. Trotzdem kann nach den vorliegenden Teilergebnissen damit gerechnet werden, daß die für das Geschäftsjahr 1925 erwartete Einnahme im Güterverkehr erreicht ist.

Gewisse Einnahmeausfälle, die bei den Verkehrseinnahmen zu verzeichnen waren, konnten aus den Mehrerträgnissen bei den sonstigen Einnahmen gedeckt werden. Hier haben die mit der Deutschen Reichspost getroffenen Vereinbarungen zu erheblichen Einnahmeverbesserungen geführt. Besondere Aufmerksamkeit wurde der bankmäßigen Verwaltung der Bargeldbestände gewidmet. Nachdem man im Frühjahr 1924 damit begonnen hatte, den Geldverkehr der Reichsbahn auf die Deutsche Verkehrskreditbank A.-G. überzuleiten, wurde dieses Verfahren im Geschäftsjahr 1925 ständig ausgebaut. Daß es möglich war, im Geschäftsjahr 1925 die nachgeordneten Stellen stets mit den für die Ausgabenwirtschaft erforderlichen Geldmitteln zu versorgen, ist lediglich einer scharf durchgeführten Bargelddisposition zu danken. Die Gesellschaft war rechtzeitig dazu übergegangen, zum Ausgleich von Mindereinnahmen infolge Schwankungen des Verkehrs in den guten Verkehrsmonaten ausreichende Rückstellungen zu bilden. Diese vorsorgliche Maßnahme hat sich besonders in den Monaten November und Dezember bewährt und dazu beigetragen, daß trotz rückläufiger Einnahmen alle Verpflichtungen restlos abgetragen werden konnten.

Nach einem Abkommen mit dem Reichsminister der Finanzen hatte sich die Reichsbahn-Gesellschaft verpflichtet, die Zahlung der Reparationen schon vom 1. September 1924 — dem Beginn des ersten Reparationsjahres — zu übernehmen. Als Ausgleich hierfür waren der Gesellschaft die Reingewinne der französisch-belgischen Eisenbahnregie aus der Betriebsführung auf den Strecken des besetzten Gebietes in der Zeit vom 1. September bis 27. Oktober 1924 gutzubringen, die nach den Vereinbarungen der Londoner Konferenz an das Deutsche Reich hätten abgeführt werden müssen. Daneben hatte die Gesellschaft Anspruch auf die weiteren Überschüsse der Regie für die Betriebsführung auf den vorgenannten Strecken in der Zeit vom 28. Oktober bis 15. November 1924. Da die genaue Feststellung des Reingewinnes längere Zeit in Anspruch genommen hätte,

wurde mit der Regie ein Pauschalabkommen getroffen. Die sich hieraus ergebenden Zahlungen sind inzwischen geleistet worden. Nicht berührt von dieser Regelung werden die Bezahlung der Naturalquartierleistungen für Regie-Eisenbahner und die Abgeltung der Transportleistungen der Regie für die alliierten Militärbehörden, worüber zur Zeit noch Verhandlungen schweben.

Im ganzen ist es gelungen, neben den laufenden Betriebsausgaben und den Aufwendungen für werbende Anlagen fristgemäß die Zahlungen für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen zu leisten. Außer diesen Ausgaben hat die Gesellschaft für die Wiederinstandsetzung der Rhein- und Ruhrbahnen erhebliche Mittel aufgewendet.

Seit dem 1. September 1925, dem Beginn des zweiten Reparationsjahres, werden nach Vereinbarung mit dem Generalagenten für die Reparationszahlungen diese Zahlungen statt halbjährlich monatlich gegen Diskontberechnung entrichtet. Aus den Einnahmen wurde ferner die Zuweisung zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage in der vorgeschriebenen Höhe vorgenommen. Daneben wurde vom 1. September 1925 ab das Erträgnis aus der Beförderungssteuer, die für die Reichsbahn nur als durchlaufender Posten gilt, gleichfalls zu den hierfür vorgesehenen Zahlungstagen an den Generalagenten abgeführt.

Etwaige Rückstellungen aus 1925 werden zur Entlastung des Jahres 1926, das einen unbefriedigenden Anfang genommen hat, Verwendung finden.

— **Über den Einkauf der Holzschwellen bei der Reichsbahn.** Deutschland ist genötigt, zur Deckung seines umfangreichen Bedarfes jährlich große Holzmengen aus dem A u s l a n d e zu beziehen, da bei geordneter Waldwirtschaft der jährlich mögliche Einschlag viel zu gering ist, um den Verbrauch zu befriedigen. An den Zufuhren für das nördliche Deutschland sind hauptsächlich die Tschechoslowakei, Polen, Finnland, Schweden und auch Rußland beteiligt. Soweit die Aufschreibungen zurückverfolgt werden können, war es der inländischen Erzeugung nicht möglich, den Holzschwellenbedarf der deutschen Bahnen zu angemessenen Preisen voll zu decken. Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß früher stets, wie auch heute noch, der inländischen Schwelle ein Preisvorteil gegenüber der ausländischen eingeräumt worden ist. Bei der Bedarfsdeckung des Gebietes der früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen, das sich mit dem Gebiet nahezu deckt, für welches das Eisenbahn-Zentralamt die Holzschwellenbeschaffung ausführt, war das Ausland in sehr erheblichem Umfange beteiligt.

Von der Gesamtmenge der gekauften Eichen-, Kiefern- und Buchenschwellen entfallen im Durchschnitt der Jahre 1896 bis 1913 rund 64 % auf das Ausland.

Im Jahre 1924 unternahm die Raupe der Forleule einen Massenangriff auf die ostdeutschen Kiefernwälder und richtete ungeheuren Schaden an. Nach den Erfahrungen des Jahres 1904, wo in der Letzlinger Heide große Kiefernbestände durch Raupenfraß vernichtet wurden, war das befallene Holz bei rechtzeitiger Fällung und Aufarbeitung zu Schwellen unbedenklich zu verwenden. Es wurden daher zur Deckung des Jahresbedarfes 1925 unter Einschränkung der Buchenschwellenkäufe große Mengen Kiefernschwellen in Ostdeutschland aufgekauft und hereingenommen, so daß zu Beginn der Käufe für das Jahr 1926 im Spätherbst 1925 reichliche Bestände an Weichholzschwellen vorhanden waren.

Im Herbst 1925 wurde infolge der starken vorjährigen Einschläge mit einer starken Einschränkung des Kiefernholz-Wintereinschlages 1925/1926 in Ostdeutschland und mit einem Anziehen der Preise für frisches, gesundes Holz allgemein gerechnet. Die erst später in großer Schärfe hervortretenden Absatzschwierigkeiten waren damals noch nicht zu übersehen. Es bestanden daher auch keine Bedenken, Auslandschwellen in der üblichen Weise beim Einkauf zuzulassen.

Als im Dezember 1925 sich zuerst Anzeichen von Absatzstockungen bei dem inländischen Holz bemerkbar machten, wurden die Auslandkäufe eingestellt. Der Anteil der Auslandkäufe an dem Gesamteinkauf für das Jahr 1926 beläuft sich auf rund 50 %, ist also wesentlich günstiger als der Durchschnitt früherer Jahre.

Es ist der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Vorwurf gemacht worden, daß beabsichtigte Käufe von Holzschwellen in Deutschland zurückgestellt worden seien. Die Reichsbahn-Gesellschaft mußte bei ihren Käufen Zurückhaltung üben. Diese ist aber nicht auf besonders hohe Auslandkäufe zurückzuführen, sondern darauf, daß, wie ja allgemein bekannt, die Einkäufe der Reichsbahn-Gesellschaft ganz erheblich, und zwar auf allen Gebieten, eingeschränkt worden sind. Diese Einschränkung ist die Ursache für den 100-Millionen-Kredit gewesen.

Sobald die Verkehrslage eine Verstärkung der für Schwellenankäufe zu verwendenden Mittel zuläßt, werden auch auf diesem Gebiet wieder Käufe möglich sein. Immerhin kann es sich natürlich nicht um Millionen handeln, sondern nur um beschränkte Mengen, weil aus dem Raupenfraßholz des Vorjahres der Bedarf für 1926 fast restlos gedeckt ist.

Die Preußisch-Hessische Staatsbahn hat vor dem Kriege zur Zeit ihrer höchsten Blüte und zu einer Zeit, als große waldreiche Landstriche im Osten, deren Erzeugung heute den Auslandanteil belastet, noch zu Deutschland gehörten, anteilig in viel größerem Umfange Kiefernschwellen aus dem Ausland bezogen, als dies im Herbst des Jahres 1925 geschehen ist. Die Auslandkäufe sind also nichts Ungewöhnliches. Ungewöhnlich ist trotz des Verlustes waldreicher Gebiete der hohe Anteil, den für das Jahr 1926 die Inlandschwelle erhalten hat.

Wenn sich trotzdem Schwierigkeiten bei dem Absatz von im Inland hergestellten Kiefernschwellen in gewissem Umfange ergeben haben, so sind diese auf die plötzlich hervorgetretene allgemeine Holzabsatzkrise und darauf zurückzuführen, daß die Beschaffung von Weichholzschwellen angesichts vorhandener ausreichender Bestände unter das sonst übliche Maß herabgesetzt werden mußte.

Es erübrigt sich, auf eine in mehrere Tageszeitungen übergegangene B. S.-Notiz näher einzugehen. Die darin enthaltenen Unrichtigkeiten dürften inzwischen berichtigt sein.

Die in einem Fachblatt aufgestellte Behauptung, die Reichsbahn bzw. das Eisenbahn-Zentralamt habe seit dem 1. Oktober 1925 höchstens etwa 400—500 000 Inlandschwellen und etwa 2 Millionen Auslandschwellen gekauft, entspricht nicht den Tatsachen. Die Menge der gekauften Inlandschwellen ist vielmehr nahezu gleich der Menge der Auslandschwellen. Der Inlandanteil wird bei weiteren Käufen schon bei kleinen Mengen günstiger als in allen früheren Jahren.

Es trifft ferner auch nicht annähernd zu, daß eine Firma allein einen Auftrag auf 700 000 Auslandschwellen erhalten hat.

— **Elektrische Zugbeleuchtung auch in Personenzügen.** Nachdem die Einführung der elektrischen Zugbeleuchtung in D-Zügen gute Erfahrungen gezeitigt hat, beabsichtigt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, nunmehr auch die neu zu beschaffenden zweiachsigen Personenwagen durchweg mit elektrischer Maschinenbeleuchtung auszurüsten. Die elektrische Beleuchtung der D-Zugwagen wird fortgesetzt. In Anbetracht dieser Vermehrung der elektrischen Beleuchtungseinrichtungen ist das Personal auf die ordnungsgemäße Bedienung besonders hingewiesen worden.

— **Verkehrssteigerung auf der Saßnitzlinie.** Die Fährverbindung Saßnitz-Trälleborg kann im Februar eine Verkehrssteigerung, namentlich in der Richtung von Schweden, aufweisen. Es wurden in der Richtung nach Deutschland 9814 t Güter (gegen 5629 t im Februar 1925) sowie 3243 Reisende befördert. 41 Fahrten wurden in jeder Richtung von schwedischen Fährschiffen, 46 von deutschen ausgeführt. Die regelmäßigen Fahrten hätten nur 28 von jedem der beiden Länder betragen. Es wurden mithin wegen des starken Güterverkehrs Sonderfahrten eingelegt.

— **Verkehr über den Brenner.** Die für den 15. bzw. 16. März vorgesehene Wiedereinstellung der Brenner-Schnellzüge, die München 8.40 morgens verlassen und Bozen 4.52 erreichen bzw. in Bozen 10.45 morgens abfahren und um 7.40 abends in München eintreffen, kann wegen des zur Zeit mäßigen Verkehrs noch nicht erfolgen.

— **Sonderzug zur Leipziger Messe.** Anläßlich der Frühjahrsmesse ließ die Reichsbahndirektion Berlin einen Sonntagssonderzug 4. Kl. nach Leipzig verkehren, der Gelegenheit gab, für 7,40 *M.* die Reise hin und zurück auszuführen. Infolge des großen Interesses für die Leipziger Messe war der Zug sehr besetzt: 22 Wagen brachten 1300 Teilnehmer nach Leipzig und zurück.

— **Gesundheitspflege in den D-Zügen.** Zur Erhöhung der Sauberkeit werden jetzt in allen D-Zügen, sofern deren Laufseite nicht allzu kurz ist, Dienstfrauen eingestellt. Diese Maßnahme der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft steht in enger Verbindung mit den übrigen Sauberkeitsmaßnahmen, u. a. der Einführung von Seife und Handtüchern in den D-Zügen und der Aufstellung von Hygiene-Automaten (für Seife, Handtuch und Toilettepapier) in den Eil- und beschleunigten Personenzügen.

— **25 Jahre Schwebebahn Elberfeld-Barmen.** Vor 25 Jahren hat der erste Zug die damalige 4,6 km lange Teilstrecke der nach dem System Langen erbauten Schwebebahn durch das Wuppertal befahren, die zur Basis des Ortsverkehrs im Wuppertal und teilweise im Bergischen Lande geworden ist. Der Verkehr ist von 8 Millionen Personen im Jahre 1903 auf rund 20 Millionen im Jahre 1925 gestiegen. Von der Straße losge-

löste Schnellbahnen sind außerdem in Deutschland noch in Berlin und Hamburg vorhanden. Eine Erinnerung an die Eröffnung der Schwebebahn soll mit der Inbetriebnahme des neuen Schwebebahnhofs Elberfeld-Döppersberg erfolgen, die für den 20. März in Aussicht genommen ist.

— **Die Bremer Handelskammer über Tarifpolitik der Reichsbahn.** In diesen Tagen fanden in Bremen Beratungen über Tariffragen zwischen Vertretern der Handelskammer und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft statt. Handelskammerpräsident von Düring hob bei einer Ansprache die anerkennswerte Haltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber allen Fragen, die Deutschlands Interessen betreffen, hervor. Als berufene Beurteiler deutscher Verkehrspolitik lehnten die Deutschen Hansestädte und weite Handelskreise des Küstengebietes die ungerechtfertigte Kritik ab, die in der Öffentlichkeit ohne Begründung an der Reichsbahn geübt worden sei. Besonders wurde die nationale Entschiedenheit und Opferwilligkeit anerkannt, mit der die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sich für den deutschen Verkehr einsetzt.

— **Verkehrsrückgang bei der Reichspost.** Der Umfang der gegenwärtigen Absatzstockung des Geschäftslebens ergibt sich u. a. aus den Angaben, die die Deutsche Reichspost in ihrem Januarbericht veröffentlicht. Es heißt dort z. B., daß der Paketverkehr, der regelmäßig im Januar gegenüber dem Weihnachtsmonat einen Rückgang zeigt, in verstärktem Maße zurückgegangen ist. Die erfahrungsgemäß Mitte Januar einsetzende Steigerung des Paketverkehrs ist nicht eingetreten. Der Postanweisungs- und Zahlkartenverkehr ist gleichfalls gegenüber dem Vormonat zurückgegangen. Im Postscheckverkehr ist gegenüber Dezember 1925 der Umsatz um 470 Millionen Reichsmark auf 9246 Millionen Reichsmark verringert. Das Guthaben auf den Postscheckkonten ermäßigte sich gegenüber Dezember um 80 Millionen Reichsmark auf 510 Millionen Reichsmark. Der Telegrammverkehr ist gegenüber 1925 um etwa 17 % zurückgegangen. Dagegen hat die Zahl der Fernsprechhauptanschlüsse im Januar weiter zugenommen. Der Funktelegrammverkehr mit dem Ausland ist gegenüber Dezember 1925 um 7 % zurückgegangen. Der anhaltende Verkehrsrückgang zeigt sich auch in der Gestaltung der Isteinnahme für den Januar. Der Kassenabschluß zeigt an Einnahmen 148,2 gegen 145,6 Millionen im Vormonat, an Ausgaben 144 gegen 163,1 Millionen im Vormonat. Die Einnahmen bleiben trotzdem hinter denen der Monate Juli und Oktober, ebenfalls der Vierteljahrsmonate ganz erheblich zurück, nämlich um rund 10 bzw. 18 %. Die allgemeine Verschlechterung dürfte auf die ungünstige Lage des Wirtschaftslebens zurückzuführen sein.

— **Die Einfuhr englischer Kohle nach Deutschland** betrug 1925 nur noch 3 432 588 t, wozu 44 711 t Koks kamen, sie betrug damit nur 62 % der Einfuhr des Jahres 1913. Allein die Einfuhr über Hamburg war vor 25 Jahren größer als jetzt die gesamte Einfuhr Deutschlands.

— **Dritte eisenbahnwissenschaftliche Woche der Verwaltungsakademie Berlin.** In Verbindung mit der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft veranstaltet die Verwaltungsakademie Berlin in der Zeit vom 12. bis 17. April d. J. in der Berliner Universität die dritte eisenbahnwissenschaftliche Woche. Zweck des Kursus ist, durch Vorträge in knapper wissenschaftlicher Form einen Ueberblick über die Wirtschaft der Deutschen Reichsbahn zu bieten. Den Teilnehmern soll hierdurch ein allgemeiner Einblick in die wirtschaftlichen Zusammenhänge gegeben und die Kenntnis all der Maßnahmen vermittelt werden, die für die rationelle Bewirtschaftung der Eisenbahnen von Bedeutung sind. Sie sollen mit dem Wesen und den Zielen der noch zu lösenden größeren Aufgaben vertraut gemacht und zu ihrer Erfüllung geschult werden.

Von den Vorträgen, für die wiederum hervorragende Gelehrte und Fachleute aus den Kreisen des Verkehrs- und Wirtschaftslebens als Dozenten gewonnen worden sind, werden besonders hervorgehoben: von Siemens, Dr., Präsident des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft: Die Reichsbahn im Rahmen der Deutschen Volkswirtschaft; Sombart, Dr., Geh. Regierungsrat, Professor an der Universität Berlin: Die Mobilisierung der Güterwelt; Blum, Dr., Professor an der Technischen Hochschule Hannover, Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft: Das Wirtschaftswesen der Eisenbahnen; Moede, Dr., Professor an der Technischen Hochschule Charlottenburg: Grundzüge der Rationalisierung der Menschenarbeit; Sommerlatte, Reichsbahndirektor: Rationalisierung im Verkehrsdienst; Heinrich, Dr.-Ing., Präsident der Reichsbahndirektion Halle (Saale): Rationalisierung im Betriebswesen der Eisenbahnen; Homberger, Dr., Reichsbahndirektor: Die Wirtschaftsführung der Reichsbahn und ihre Darstellung; Kühne, Dr.-Ing. e. h., Reichsbahndirektor: Die Aufgaben der Werkstätten in der Fahrzeugbewirtschaftung der Deutschen Reichsbahn; Hammer, Dr.-Ing. e. h., Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft: Vorteile einheitlicher Formen und Lieferbedingungen; Schwarze, Dr.-Ing., Reichsbahndirektor: Wirtschaftliche Beamtenauswahl und Ausbildung; Osthoff, Reichsbahndirektor: Rationalisierung der Personalwirtschaft. Die Vorträge sollen durch Besichtigungen größerer Betriebe möglichst ergänzt werden, um hierdurch wirtschaftliche Anschauungen zu vermitteln und zu deren praktischer Anwendung anzuregen. Zu diesem Zweck sind Besichtigungen der Betriebe nachstehender Firmen in Aussicht genommen: F. V. Grünfeld: Neuzeitliche Geschäftsorganisation; Osram-Werke: Neuzeitliche Fabrikorganisation; National-Registrierkassen-Gesellschaft: Arbeiter- und Beamtenwohlfahrtseinrichtungen.

Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bringt dieser Veranstaltung der eisenbahnwissenschaftlichen Woche lebhaftes Interesse entgegen.

Den Teilnehmern werden nach den erlassenen Bestimmungen Urlaub und Freifahrt gewährt werden. Anmeldungen und Anfragen sind unter Beifügung eines Freiumschlages mit Anschrift an die Verwaltungsakademie, Berlin W 8, Charlottenstraße 50/51, zu richten, von der auch Vorlesungspläne unentgeltlich bezogen werden können.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind v e r s e t z t: der Reichsbahnoberrat Dr. jur. B o r s t, Referent der Reichsbahndirektion Nürnberg, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion München, der Reichsbahnrat Z e i n i n g e r, bisher beim Eisenbahn-Betriebsamt Cüstrin, nach Wormditt, als Vorstand der daselbst zu errichtenden Bauabteilung, der Reichsbahnrat B a l l o f, bisher bei der Reichsbahndirektion Trier, und der Reichsbahnbaumeister L u c h t e r h a n d t, bisher bei der Reichsbahndirektion Hannover, zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Ü b e r w i e s e n ist: der Reichsbahnoberrat E h r e n s b e r g e r, Referent des Maschinenkonstruktionsamts bei der Gruppenverwaltung Bayern in München, in gleicher Eigenschaft zum Verkehrsamt bei der Gruppenverwaltung Bayern in München.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnbau in Dänemark.** Von den in Dänemark im Bau befindlichen Linien verdient die 33 km lange Strecke Hvalsö-Fredrikssund hervorgehoben zu werden. Die Bahn wurde durch Gesetz von 1908 über die Anlage neuer Staatsbahnen beschlossen und bildet ein Glied der mittelseeländischen Bahn Naestved-Ringsted-Hvalsö-Fredrikssund-Hilleröd. Das als Hauptbahn gebaute doppelgleisige Teilstück Naestved-Ringsted (27 km) sowie die Strecke Ringsted-Hvalsö (23 km) sind bereits dem Betriebe übergeben (vgl. Jahrg. 1925, S. 744 d. Ztg.). Mit der Eröffnung der Strecke Hvalsö-Fredrikssund ist im Sommer 1928 zu rechnen. Kurz vor Fredrikssund wird die Linie den Roskildefjord überqueren. Von beiden Ufern aus werden Dammbauten angelegt, so daß die Brücke selbst nur 227 m, der Damm 950 m und 400 m lang wird. Damm und Brücke werden also eine Länge von 1577 m aufweisen. Die Anlagekosten nur für Damm und Brücke werden sich auf 2,2 Mill. Kronen belaufen.

Dieser Tage haben sowohl bei Hvalsö wie auch auf der Strecke Naestved-Ringsted erhebliche Dammrutsche stattgefunden. Die Gleise hängen an der einen Stelle (bei Hvalsö) vom Bahndamm herunter. Im Damm selbst zeigen sich weitere Risse. Der Betrieb auf der Strecke Ringsted-Hvalsö wurde am 7. März bis auf weiteres eingestellt. Die Milch wird von der Staatsbahn mit Lastkraftwagen befördert. Die Reisenden sind auf die privaten Kraftwagenlinien angewiesen. Die Strecke Ringsted-Naestved wird zwar befahren, doch werden die schweren Berliner Schnellzüge, vorläufig bis zum 15. Mai, über Kjöge geleitet, zumal die Geschwindigkeit dieser Züge für die Strecke Ringsted-Naevsted zu hoch ist.

— **Sommerfahrplan der norwegischen Staatsbahn.** Der diesjährige Sommerfahrplan der norwegischen Staatsbahn weist nur geringe Änderungen gegenüber dem zurzeit geltenden Fahrplan auf. Der Nachtschnellzug Drontheim-Oslo wird um 15 Minuten beschleunigt und verläßt Drontheim erst um 5.40 (statt 5.25) bei gleicher Ankunft in Oslo (7.05 früh). Die beiden Schnellzüge nach Gotenburg-Malmö werden Oslo 10 Minuten später verlassen, der Tagesschnellzug um 7.40 vorm. (statt 7.30), der Nachtschnellzug um 6.05 abends (statt 5.55). Eine Beschleunigung tritt aber in Norwegen bei diesen beiden Zügen nicht ein. Erwähnenswert ist noch die Einlegung eines beschleunigten Personenzugpaares Oslo-Eina-Fagernes. Oslo verläßt man 8.35 vorm. und erreicht bereits um 2.15 nachm. Fagernes. Die Rückfahrt erfolgt um 2.00 nachm., die Ankunft in Oslo 7.25 abends. Die Züge sind hauptsächlich für den Touristenverkehr nach Valdres vorgesehen und verkehren daher nur in der Zeit vom 27. Juni bis 22. August.

— **Bevorstehende Aufhebung des schwedischen Visums?** Die deutsche Regierung hat der schwedischen Regierung die gegenseitige Aufhebung des Visums vorgeschlagen. Ein ähnliches Abkommen hat Schweden bereits mit Dänemark, Norwegen, England, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Spanien, Italien und der Schweiz abgeschlossen. Im Interesse der Förderung des Reise- und Handelsverkehrs zwischen Deutschland und Schweden ist es außerordentlich wünschenswert, daß die deutschen Vorschläge schwedischerseits angenommen werden. Die hohen Kosten für das Visum (17,50 *M*) haben bisher viele Reisen verhindert. Besonders für den Ausflugverkehr von Rügen nach Schweden im Sommer würde die Aufhebung des Visums von großer Bedeutung sein. Sie wäre überhaupt geeignet, der Saßnitzlinie neuen Verkehr zuzuführen.

Die Gebühren für das Durchreisevisum hat Schweden bei einmaliger Durchreise von 9 Kr. auf 1,50 Kr., bei zweimaliger Durchreise von 14 Kr. auf 3 Kr. dieser Tage ermäßigt. Ein völliger Wegfall des Visums und der damit verbundenen Unbequemlichkeiten würde noch verkehrsfördernder wirken.

— **Die Investitionsdeckung der tschechoslowakischen Eisenbahnen.** Infolge der Maßnahmen des Finanzministeriums in Prag wird die Deckung der Investitionserfordernisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen wesentliche Veränderungen gegenüber dem bisherigen Stand erfahren. Die Investitionsbedürfnisse müssen nämlich in Hinkunft in der Weise gedeckt werden, daß das Finanzministerium der Eisenbahnverwaltung das Gesamterträgnis aus dem Betrieb, das jetzt ungefähr 200 Millionen tschech. Kronen im Jahr beträgt, überläßt, aus welchem Betrag alle Investitionen gedeckt werden müssen. Der Finanzminister erwartet von dieser Maßnahme, die grundsätzlich jede Anleihe zum Zwecke der Investitionen ausschließt, eine zunehmende Wirtschaftlichkeit im Betriebe der Staatsbahnen, denn jede Steigerung des Ertrages ermöglicht es der Eisenbahnverwaltung, in größerem Maße die erforderlichen Investitionen durchzuführen. Ein ähnlicher Vorgang wird auch auf dem Gebiete der Investitionen der staatlichen Forsten und Güter eingeführt, aus deren Erträgnis zu dem angegebenen Zwecke nur 20% überlassen werden.

— **Verluste der tschechoslowakischen Waggonleihgesellschaft.** Nach Beendigung der Zuckerkampagne stehen bei der genannten Gesellschaft gegenwärtig 1000 Wagen zur Verfügung, über deren Verleihung Verhandlungen geführt werden. Von dem gesamten Wagenpark der Gesellschaft von rund 2000 Wagen wurden 618 gedeckte Wagen Südslavien geliehen, 320 offene Wagen wurden an die einheimische Eisenindustrie abgetreten. Mit Rumänien wurden die Verhandlungen über Verleihung eines Teiles des Wagenparkes noch nicht zum Abschluß gebracht. Die Unterbringung der freien 1000 Wagen wird insbesondere dadurch erschwert, daß die Kohlenindustrie aller Staaten eine schwere Krise durchmacht und keinen Bedarf hat. Was die Bilanz für das letzte Geschäftsjahr anbelangt, weist sie einen mäßigen Verlust auf. Der im Mai stattfindenden Generalversammlung wird vorgeschlagen werden, ihn auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Die rumänischen Staatsbahnen und die rumänische Nationalbank.** Die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen hat mit der rumänischen Nationalbank einen Vertrag abgeschlossen, demzufolge die Nationalbank die Obliegenheiten der Eisenbahnhauptkasse übernimmt. Die Kassenämter der Betriebsdirektionen werden von nun an ihre Überschüsse nicht mehr der Hauptkasse, sondern der Ortsfiliale der Nationalbank übergeben, die ihrerseits erforderlichenfalls die Bargeldbedürfnisse der Betriebsdirektionen deckt und auch an Private Auszahlungen vornimmt, jedoch nur bei Beträgen von mehr als einer Million Lei (etwa 18 000 RM). Kleinere Auszahlungen werden auch weiterhin durch die Eisenbahnkassen erfolgen.

— **Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen.** Die Einnahmen der italienischen Staatsbahnen sind im ständigen Aufschwung. Im sechsten Monat (Dezember 1925) beliefen sich die Einnahmen auf 388 344 158 Lire (hiervon 129 608 648 im Personen- und 258 735 110 im Güterverkehr) mit einer Mehreinnahme von 55 358 112 Lire (19 515 750 im Personen- und 35 842 362 im Güterverkehr). In der ersten Hälfte des laufenden Rechnungsjahres wurden 2 516 838 379 Lire Einnahmen erzielt (942 295 946 für Personen und 1 574 542 433 für Güter) mit einem Überschuß gegenüber der gleichen Zeit (Juli—Dezember) des Vorjahres von 552 121 491 Lire, von welchen 196 169 958 auf den Personen- und 355 951 533 auf den Güterverkehr entfallen.

— **Triebwagen in Frankreich.** 1921 wurden in Frankreich, zuerst bei den Staatsbahnen, Triebwagen zur Personenbeförderung auf Strecken mit schwachem Verkehr eingeführt. Die ersten derartigen Fahrzeuge waren Pariser Omnibusse, an denen die Räder durch Eisenbahnräder ersetzt worden waren. Später wurden besondere Wagen zu diesem Zweck beschafft. Die Versuchsfahrten mit ihnen begannen im März 1922. Ein Probebetrieb, der sich auf 25 000 zurückgelegte Kilometer erstreckte, erwies die Brauchbarkeit der neuen Betriebsmittel für gewisse Verkehrsarten. Die Staatsbahnen bestellten daraufhin zehn Triebwagen, die mit 85-PS-Motoren ausgestattet wurden, während im Probebetrieb nur solche mit 60 PS verwendet worden waren. Diese Wagen sind seit Anfang 1925 im Betrieb und haben bis Anfang 1926 gegen 120 000 km ohne Unfall, mit nur gelegentlichen kleinen Betriebsstörungen, zurückgelegt. Die Wagen wiegen 15 t. Neben 50 Fahrgästen in zwei Abteilen können sie 2 t Gepäck aufnehmen und auf flachen Steigungen zwei, auf steileren einen Anhänger ziehen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt planmäßig 50 km in der Stunde, der Triebwagen allein ohne Anhänger kann aber bis 72 km in der Stunde entwickeln. Der Betrieb hat noch nicht lange genug gedauert, als daß ein Urteil über die wirtschaftliche Bewährung abgegeben werden könnte; die reinen Betriebskosten, auf 1 km bezogen, mögen etwa 40 % derjenigen eines Dampfzugs bei gleicher Leistung betragen.

— **Paketverkehr in Frankreich.** Von den kürzlich eingeführten Tariferhöhungen (s. Nr. 6, S. 210 d. Ztg.) ist auch der Paketverkehr getroffen worden; von den Eisenbahnen wird aber geltend gemacht, daß der Preissteigerung sehr erhebliche Vorteile gegenüberstehen. Die Grenze des Gewichts ist wesentlich erhöht worden: es sind 15-kg- und sogar 20-kg-Pakete zugelassen. Die Lieferfristen sind verkürzt worden; ein am Dienstag in Paris aufgegebenes Paket kann z. B. schon am Mittwoch in Lyon, Nizza oder Brest sein. Von Calais bis Nizza dauert die Beförderung von Dienstag bis Freitag. Pakete, die auf den Bahnhöfen oder auf den in der Stadt gelegenen Annahmestellen in Paris und Umgebung so rechtzeitig aufgegeben werden, daß sie noch mit den Abendzügen versandt werden können, sind am nächsten Tag in den Händen des im Bereich des Vorortverkehrs von Paris wohnenden Empfängers. Für den Verkehr zwischen Verkehrsmittelpunkten bestehen besondere verkürzte Lieferfristen, die durch Anschlag bekanntgegeben werden. Für Überschreitung der Lieferfristen werden Entschädigungen gewährt, die von 1,35 Fr. bis 4 Fr. für den Tag je nach dem Gewicht der Sendung betragen.

— **Die Umstellung der belgischen Staatsbahnen.** Der Ministerrat hat nunmehr beschlossen, die Staatsbahnen einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft mit einem Kapital von 10 Milliarden belg. Franken zu übertragen. Den größten Teil des Kapitals wird der Staat behalten. 2 Milliarden Schuldverschreibungen sollen dem Publikum angeboten werden. Der Aufsichtsrat wird teils vom König ernannt, teils vom Persona[l] und den Inhabern der Schuldverschreibungen gewählt. Di[e] Summen, die der Staat aus den Bahnen erhält, sollen zur Verminderung der Schulden und zur Festigung der Währung dienen. Der Gedanke, die Staatsbahnen zu einem reinen selbständigen Staatsbetrieb zu machen, der aus der übrigen Verwaltung losgelöst wäre, ist damit verworfen und der rein[e] Staatsbahngedanke, der seit fast 100 Jahren Belgien beherrscht[e], aufgegeben.

— **Verbindungsbahn Brüssel Nord-Brüssel Süd.** Die Regierun[g] ist sich mit den Staatsbahnen grundsätzlich über die Ausführun[g] dieser Verbindungsbahn einig geworden. Außer dem Nordbahnhof und dem Südbahnhof soll noch der zurzeit weniger bedeutende Bahnhof Quartier Léopold (Leopoldswyk), auch Luxemburgbahnhof genannt, an der Strecke Brüssel-Namen (Namur-Luxemburg gelegen, erheblich erweitert und zur Entlastung d[es] Nordbahnhofs mit 9 neuen Gleisen mit überdeckten Bahnsteige[n] versehen werden.

— **Die Londoner Untergrundbahnen im Jahre 1925.** Die vi[er] Londoner Schnellbahnen, die Metropolitan District-, die Lond[on] Electric, die City & South London- und die Central Lond[on] Railway stehen bekanntlich insofern im Gemeinschaftsbetri[eb], als sie auf Grund eines Abkommens vom Jahre 1915, das i[m] Jahre 1921 ergänzt worden ist, ihre Einnahmen einer Gemei[n]schaftskasse zuführen, aus der sie dann nach einem verei[n]barten Schlüssel an die Teilnehmer am Abkommen verte[ilt] werden. Im Jahre 1925 hat die Gemeinschaftskasse einen Übe[r]schuß von 844 519 £ aufgenommen, gegen 819 724 im Jahre 19[24], eine kleine Verbesserung, der aber eine erhebliche Zunahm[e] des Anlagekapitals gegenübersteht. Die Gesamteinnahmen d[er] fünf Gesellschaften betrugen 14 077 796 £, ihre Ausgaben, ei[n]schließlich Zinsen, Dividenden, Rücklagen usw., 13 233 277 [£]. Die Einnahmen aus dem Betriebe allein hatten 13 243 652 [£] (1924: 12 770 201 £) ausgemacht, an denen die vier Schne[ll]bahnen mit nur 4 599 617 £, die Omnibusgesellschaft aber m[it] 8 644 035 £ beteiligt waren. Diesen Einnahmen stand[en] 11 088 255 £ Ausgaben (1924: 10 819 683 £) gegenüber, so d[aß] sich ein Betriebsüberschuß von 2 155 397 £, 204 879 £ mehr a[ls] im Vorjahre, ergab. Den Rücklagen wurden 455 000 £ z[...]

geführt, auf Dividenden entfielen 808 234 £, was einem Durchschnittssatz von 4,09 % (gegen 4,43 % im Vorjahre) entspricht; der Rückgang in der Dividende ist zum größten Teil darauf zurückzuführen, daß die Süd-Londoner Eisenbahn statt 4 nur 3 % Dividende gegben hat, was seinen Grund in ihren umfangreichen Neubauten und der dadurch verursachten Erhöhung des Anlagekapitals haben dürfte, die noch keine Einnahmen gebracht hat.

Die vier Schnellbahnen haben einschließlich Benutzer von Dauerkarten 318 701 840 Fahrgäste, 20 345 757 mehr als im Vorjahre, befördert; die Zunahme entfällt hauptsächlich auf die Südlondoner Strecke. Die Omnibusgesellschaft hatte einen Verkehr von 1 236 547 753 Personen, 78 136 376 mehr als im Vorjahre.

Im Jahre 1925 haben die fünf Gesellschaften ihr Anlagekapital um etwas über 3 Millionen erhöht; fast die Hälfte davon entfällt auf die Verlängerung der Südlondoner Strecke nach Norden; für 229 000 £ wurden neue Wagen beschafft, 216 000 £ wurden für den Einbau von Rolltreppen ausgegeben. Im laufenden Jahre sollen Bauten mit einem Kostenaufwand von 2,7 Millionen zu Lasten des Anlagekapitals ausgeführt werden. Unter diesen ist auch eine Verbindung zwischen der Südlondoner und der Piccadilly-Strecke zu dem Zweck, die Fahrzeuge der Hampstead- und der City-Strecken den Werkstätten der Metropolitan District-Eisenbahn in Acton zuführen zu können. Von dieser Zusammenfassung des Werkstattbetriebs an einer Stelle erwartet man erhebliche Ersparnisse.

Fremde Erdteile.

— Aus Niederländisch-Ostindien. Im Jahre 1927 werden für die Staatsbahnnetze im südlichen Sumatra voraussichtlich wieder Gelder zur Verfügung gestellt werden; neben der Verbindung der Palembang- und Lamponglinien wird auch mit der Verlängerung der Strecke von Lahat nach dem Norden begonnen werden. — Am 1. Februar ist der elektrische Betrieb auf der neuen Linie Batavia Noord-Tandjong Priok mit 17 Zugpaaren aufgenommen worden. — Die Einnahmen der Staatsbahnen außer denen auf Java betrugen 1925: 11 297 206 fl. gegen 10 699 579 fl. im Jahre 1924.

— Die Eisenbahn Tanger-Fez. Auf eine Anfrage im Senat hat der zuständige Minister schriftlich berichtet, daß der Unterbau dieser Eisenbahn auf ihrer ganzen Länge bis auf einige Nacharbeiten, die aber das Vorstrecken des Oberbaus nicht behindern, fertiggestellt ist. Die 310 km lange Strecke zerfällt in drei Teile: 15 km liegen im Gebiet von Tanger, 90 km im spanischen, 205 km im französischen Gebiet. Auf der Tanger-Strecke ist auch der Oberbau fertiggestellt; auf der französischen Strecke liegen die Schienen auf 175 km von Fez bis Souk el Arab, auf der spanischen Strecke ist der Bahnhof El Ksar fertig und die Gleise liegen beiderseits auf 15 km. Die Arbeiten werden tatkräftig betrieben; wenn die französische Strecke den Anschluß an die spanische erreicht hat, soll auf dieser das Vorstrecken des Oberbaus von beiden Enden her betrieben werden. Die Hochbauten und die Wasserversorgungsanlagen sind im französischen Gebiet fast fertig, im übrigen ist ihr Bau begonnen. Die einstweilige Eröffnung des Betriebes ist möglich, ohne ihre Fertigstellung abzuwarten. Wenn nicht unvorhergesehene Zwischenfälle eintreten, hofft man, noch im laufenden Jahre einen einstweiligen Betrieb einrichten zu können, worauf dann im Jahre 1927 die endgültige Betriebseröffnung stattfinden soll. Die Strecke Petitjean-Meknes ist schon seit dem 1. Juni 1923 im Betriebe; am 1. Oktober folgte dann die Inbetriebnahme der Strecke Meknes-Fez. Beide Strecken sind je 55 km lang. Mittlerweile ist der Betrieb auf insgesamt 157 km ausgedehnt worden, wobei der Fluß Sebou überschritten worden ist.

— Ablehnung des Antrags auf Zusammenschluß amerikanischer Eisenbahnen. Schon seit geraumer Zeit waren in den Vereinigten Staaten Verhandlungen im Gange, die bezweckten, die unter dem Namen „Nickelplate" bekannte Eisenbahn die New York, Chicago und St. Louis-Eisenbahn, mit der Erie-, der Pere Marquette-, der Chesapeake und Ohio- und der Hocking Valley-Eisenbahn zu einem großen, einheitlichen Netz zu verschmelzen (s. Nr. 36, S. 693, Jahrg. 1924 d. Ztg.). Die Verhandlungen waren so weit gediehen, daß der Plan, nach dem der Zusammenschluß vor sich gehen sollte, dem Bundesverkehrsamt vorgelegt werden konnte; dieses hat ihm aber merkwürdigerweise seine Genehmigung versagt, obgleich er doch ganz im Sinne des Verkehrsgesetzes von 1920 war, über dessen Nicht-Durchführung lebhaft Klage geführt wird. Die Ablehnung des Antrags, hinter dem die in der letzten Zeit viel genannten Brüder Van Sweringen und ihr Bankhaus J. P. Morgan & Co. standen, hat namentlich auch an der Börse lebhafte Aufregung hervorgerufen. Die Pläne anderer Eisenbahnen, z. B. der St. Louis und San Francisco- und der Chicago Rock Island und Pacific-Eisenbahn, die auf dasselbe Ziel hinauslaufen, sind infolgedessen zunächst bei Seite gestellt worden, und man will erst die Entwicklung der nächsten Zeit abwarten, ehe man weitere Schritte auf dem einmal betretenen Weg zur Vereinigung tut.

Das Bundesverkehrsamt scheint nach der Begründung seiner Ablehnung vom Standpunkt des Verkehrs keine Bedenken gegen die Schaffung der Van Sweringen-Gruppe gehabt zu haben, es scheint aber damit das Ziel verfolgt zu haben, die Interessen der Besitzer von Aktien und Schuldverschreibungen der zu vereinigenden Eisenbahnen zu schützen; diese sollten wahrscheinlich zu Bedingungen, die für diese Besitzer ungünstig gewesen wären, in entsprechende Werte des neuen Unternehmens umgetauscht werden; dabei wollten gewisse Kreise ein solches Übergewicht gewinnen, daß sie die neue Eisenbahngruppe durch ihren Aktienbesitz vollständig beherrscht hätten. Die Ablehnung des Bundesverkehrsamts dürfte nicht endgültig sein. Die Bedingungen, unter denen der Zusammenschluß vor sich gehen soll, werden wahrscheinlich umgearbeitet und dann nochmals zur Genehmigung vorgelegt werden.

— Betriebsergebnisse der amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1925. Unter Eisenbahnen I. Klasse werden in den Vereinigten Staaten diejenigen verstanden, die auf größere Entfernungen durchgehende Strecken betreiben; man könnte sie wohl als die Hauptbahnen Amerikas bezeichnen. Das Amt für Eisenbahnwirtschaft hat die wirtschaftlichen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes im Jahre 1925 für 191 solche Hauptbahnen von zusammen 381 647 km Streckenlänge zusammengestellt und daraus errechnet, daß das in diesen Eisenbahnen angelegte Kapital sich mit 4,83 % verzinst hat. Der Betriebsüberschuß hat sich auf 1 136 973 477 Dollar belaufen, also zum ersten Mal die Milliarde überstiegen. Im Jahre 1924 war die entsprechende Zahl 986 744 996 Dollar. Obgleich der Überschuß eine bis jetzt noch nicht dagewesene Höhe erreicht hat, ist doch der Zinssatz gegen frühere Jahre zurückgeblieben, weil das Anlagekapital im Jahre 1925 erheblich höher war als früher.

Die Betriebseinnahmen haben 1925 6 186 608 566 Dollar (1924: 5 987 662 225 Dollar), die Betriebsausgaben 4 583 246 375 Dollar (4 559 764 310 Dollar) betragen. Die Ausgaben sind also fast die gleichen wie im Vorjahre geblieben, sie haben nur um etwa ½ % zugenommen, während die Einnahmen um 3 % gestiegen sind, und infolgedessen ist der Überschuß höher gewesen. Die Zunahme der Einnahmen ist auf eine Verkehrssteigerung zurückzuführen, die im Güterverkehr etwa 6 % in der Menge der beförderten Güter ausgemacht hat. Es ist anerkennenswert, daß dieser vermehrte Verkehr ohne nennenswerte Erhöhung der Betriebskosten bewältigt werden konnte; es läßt dies auf einen leistungsfähigen Betrieb und auf Sparmaßnahmen schließen, die ihrerseits dadurch ermöglicht worden sind, daß die Anlagen der Eisenbahnen unter Aufwendung erheblicher Mittel den Anforderungen des heutigen Verkehrs angepaßt worden sind.

Die Betriebszahl hat 1925 74,08 % betragen, wobei die Steuern nicht eingerechnet sind; gegen 1924 mit 76,15 % und 1923 mit 77,25 % ist das eine nicht unbeachtliche Verbesserung, die die eben gemachte Schlußfolgerung bestätigt.

Die Bahnunterhaltung erscheint unter den Ausgaben mit 2 093 617 038 Dollar, 20 Mill. oder 1 % mehr als im Vorjahr. Die Unterhaltung der Betriebsmittel hat 1 268 724 179 Dollar, 1 987 528 Dollar oder etwas über 0,1 % weniger als im Vorjahre gekostet. Die in der Kriegs- und Nachkriegszeit zurückgestellten Unterhaltungsarbeiten scheinen nachgeholt zu sein. — Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten klagen lebhaft über die ihnen auferlegten Steuerlasten; 1925 haben sie an Bundes-, Staats- und örtlichen Steuern 363 262 000 Dollar, 18 717 000 Dollar oder 5,4 % mehr als im Vorjahre bezahlen müssen.

14 Eisenbahnen der Klasse I waren im Jahre 1925 notleidend, indem die Einnahmen die Ausgaben nicht deckten; fünf von diesen entfielen auf die Oststaaten, eine auf den Süden, und acht lagen im Westen des Landes. 1924 hatte die entsprechende Zahl 20 betragen; sie verteilte sich zu gleichen Teilen auf den Osten und den Westen.

— Gruppenversicherung bei den kanadischen Eisenbahnen. Die kanadische Eisenbahngewerkschaft hat mit einer bedeutenden Versicherungsgesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, auf Grund dessen die Angehörigen der Gewerkschaft zu besonders günstigen Bedingungen Lebensversicherungen und Versicherungen gegen Arbeitsunfähigkeit abschließen können. Voraussetzung ist dabei, daß sich mindestens 75 % der Mitglieder versichern. Die Prämie beträgt je nach dem Alter einen Dollar bis 1,10 Dollar monatlich für 1000 Dollar. Je nachdem der Monatsverdienst unter oder über 100 Dollar beträgt, kann die Versicherung für 500 oder 1000 Dollar abgeschlossen werden. Im Todesfall wird der Versicherungsbetrag an die Hinterbliebenen ausgezahlt. Wird der Versicherte vor dem 60. Jahr dauernd arbeitsunfähig, so erhält er eine Monatsrente von etwa 50 Dollar.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Costa Rica.** Aus San José (Costa Rica) wird unterm 15. d. M. gemeldet: Zwischen Alajuela und Cartago entgleiste auf der Eisenbahnbrücke über den Virillafluß ein mit etwa tausend Ausflüglern besetzter Zug. Ein Wagen stürzte in das Wasser. Nach einem in Boston eingegangenen Kabeltelegramm sind bei dem Eisenbahnunglück 178 Menschen getötet und 75 verletzt worden. Die Eisenbahnlinie, auf der sich das furchtbare Unglück ereignete, gehört der United Trust Company. Die Gesellschaft hat von Port Limon einen Hilfszug mit Sanitätspersonal an die Unglücksstelle entsandt. Der verunglückte Zug bestand aus sechs Wagen. Entgleist sind die drei letzten Wagen. Sie stürzten 50 Fuß tief in den Virilla-Fluß. Das Unglück ereignete sich am 14. d. M., vormittags 8 Uhr 15 Minuten. Die beiden Orte Alajuela und Cartago liegen in gebirgiger Gegend an der Haupteisenbahnstrecke, die das Land von Puntas Arenas an der Westküste bis Limon am Karibischen Meer durchquert. Es sind neben San José, das zwischen den beiden Städten liegt, die größten Siedlungen im Innern des Landes.

— **Die Spurweite der Eisenbahnen Australiens.** Man kann zwar von der Perth (Fremauth) an der Westküste von Australien bis Brisbane an der Ostküste, eine Entfernung von 5593 km, in fast sechstägiger Fahrt — sie dauert genau 5 Tage 21 Stunden 40 Minuten — mit der Eisenbahn reisen, von einer durchgehenden Verbindung in dem üblichen Sinne, also ohne Umsteigen für die Reisenden und ohne Umladen der Güter ist aber nicht die Rede. Die Eisenbahn führt nämlich durch das Gebiet aller fünf Bundesstaaten, die den australischen Staatenbund bilden (Westaustralien, Südaustralien, Victoria, Neusüdwales und Queensland), und diese haben sich beim Bau ihrer Eisenbahnen nicht entschließen können, eine einheitliche Spur anzunehmen. Nicht einmal innerhalb der einzelnen Staaten ist die Spurweite dieselbe, und die Bundesbahnen haben wieder andere Spurweite als die anstoßenden einzelstaatlichen Eisenbahnen. Man muß deshalb auf der Reise zwischen Perth und Brisbane wegen des Spurwechsels fünfmal umsteigen, und die Güter müssen ebenso oft umgeladen werden. Viese Reisende ziehen daher den Seeweg an der Südküste Australiens entlang vor, bei dem sie wenigstens dauernd dasselbe Fahrzeug benutzen können, wenn auch die Reise länger dauert. Von Fremantle bis Kalgoorlie hat die Eisenbahn die für in der Erschließung begriffene Länder so geeignete Kapspur (1,067 m); dann folgt die Strecke Kalgoorlie-Port Augusta mit Vollspur (1,43 m); und an diese schließt sich wieder bis Adelaide eine Kapspurstrecke an. Von Adelaide über Melbourne nach Albury reist man auf Breitspur (1,60 m), dann kommt wieder bis Wallangara über Sydney Vollspur, und den Schluß macht wieder eine Fahrt auf der schmaleren Kapspur.

Bestrebungen, die Spurweite der Eisenbahnen Australiens zu vereinheitlichen, sind seit Jahrzehnten im Gange; die Kostenfrage hindert aber immer die Ausführung der dazu nötigen Arbeiten. Jetzt hat man einen ersten Schritt auf diesem Wege getan, indem man sich entschlossen hat, für die 306 km lange Strecke Port Augusta-Adelaide Vollspur einzuführen; die Kosten dafür sind mit 1,2 Millionen £ veranschlagt. Damit scheint man das Gutachten eines Ausschusses, der im Jahre 1921 getagt hat, zur Grundlage für die zukünftige Entwicklung des australischen Eisenbahnwesens machen zu wollen. Dieser Ausschuß hatte nämlich die Annahme der Vollspur als Einheitsspur für Australien empfohlen, teils weil die 1693 km lange Bundesbahn Kalgoorlie-Port Augusta, die jüngste unter den die Hauptstädte verbindenden Eisenbahnen Australiens und auch die längste unter ihren Teilstrecken, in dieser Spur gebaut ist, teils weil diese Spur weit über 8000 km Länge im Staate Neusüdwales die Regel bildet, während die Breitspur nur mit etwa 6400 km in Victoria vertreten ist. Bei der Vereinheitlichung auf Vollspur sind für die Ost-West-Verbindung nur die Strecken Perth-Kalgoorlie mit rd. 475 km, die schon für den Umbau in Aussicht genommene Strecke Port Augusta-Adelaide mit 306 km, ferner Adelaide-Melbourne-Albury mit etwa 1130 km und endlich Wallangara-Brisbane mit etwa 260 km umzubauen. Um vollständige Einheitlichkeit herbeizuführen, müßten noch die Breitspurbahnen von Südaustralien und Victoria, die 1873 km und 5948 km lang sind, umgebaut werden, was für die Hauptdurchgangsstrecken einen Aufwand von 21,6 Mill. £, für alle Strecken in diesen Staaten 57,2 Mill. erfordern würde.

Bei der Einführung der Vollspur auf der Strecke Port Augusta-Adelaide handelt es sich nicht um einen Umbau der bestehenden Verbindung, sondern um die Schaffung einer neuen Eisenbahn, die noch dazu eine Verkürzung um 80 km bedeuten wird. Die bestehenden Eisenbahnen von Südaustralien bleiben daher von dem jetzt vorgenommenen Schritt zur Vereinheitlichung der Spurweite unberührt; ihr Umbau kommt erst in Frage, wenn die Einheitsspur allgemein durchgeführt wird. Auch auf der Strecke Sydney-Brisbane ist durch den Bau einer 50 km langen Verbindung zwischen der Grenze von Queensland und Kyogle in Neusüdwales eine Abkürzung geplant, die gegen 100 km ausmachen soll und die den jetzigen Übergangsbahnhof Wallangara ausschalten wird.

Internationaler Verkehr.

— **Ratifikation des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und des Internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr.** Die diplomatische, zur Unterzeichnung der erwähnten beiden internationalen Übereinkommen am 23. Oktober 1924 zusammengetretene Konferenz hatte den Beschluß gefaßt, den in dieser Konferenz vertretenen Regierungen zu empfehlen, alle nötigen Maßnahmen zu treffen, um die Ratifikation dieser neuen Übereinkommen in kürzester Zeit herbeizuführen. Ferner hatte sie festgestellt, daß nach dem Schlußprotokoll „dieses Übereinkommen für die Staaten, die es ratifiziert haben, in Kraft treten, sobald zwischen den Regierungen dieser Staaten eine Vereinbarung in diesem Sinne stattgefunden hat".

Es sind bis jetzt, nach interner Genehmigung dieser beiden Übereinkommen, zur Ratifikation und Niederlegung der Ratifikationsurkunden in Bern bereit: Deutschland, Österreich, Finnland, Ungarn, Schweden, die Schweiz und die Regierungskommission des Saargebiets. Sollten im Laufe des Jahres 1926 noch mehrere Staaten sich diesen genannten anschließen, so könnte erwartet werden, daß im Jahre 1927 die neuen Übereinkommen für ein größeres Gebiet Europas in Kraft träten.

Wasserverkehr.

— **60jähriges Bestehen der Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft.** Die vorgenannte Gesellschaft, die ihren Sitz in Hamburg und Zweigniederlassungen in Berlin und Magdeburg hat, besitzt 27 Eilfrachtdampfer, 3 Motorfrachtkähne, 54 Frachtkähne, 9 Flußschleppdampfer, 54 Schuten und eine Anzahl von Spezialfahrzeugen. Sie gehört damit zu den größten Binnenschiffahrtsunternehmen. Ihre Fahrzeuge verkehren vorzugsweise auf der Elbe und ihren Nebenflüssen. Insbesondere betreibt die Gesellschaft einen täglichen Eildampferverkehr zwischen Hamburg und Berlin und einen regelmäßigen Eildampferverkehr zwischen Hamburg und Torgau. Am 8. März konnte sie ihr 60jähriges Bestehen feiern.

— **Vereinigte Afrikalinien in Hamburg.** Wie im Vorjahr können auch in diesem Jahre die beiden Afrikareedereien keine Dividende verteilen, jedoch sind erhebliche Beträge zu Abschreibungen übriggeblieben. So werden von der Woermann-Linie A.-G. bei einer Betriebseinnahme von 1 946 572 RM 678 547 RM zu Abschreibungen verwandt, während die Deutsche Ostafrika-Linie ein Betriebsergebnis von 2 069 931 RM aufweist, von dem 672 959 RM für Abschreibungen übrigbleiben. Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr werden von beiden Linien als nicht ungünstig angesehen.

— **Bremischer Seeschiffsverkehr im Februar 1926.** Der Februar hat fast in jedem Jahre den geringsten Verkehr. So blieb der Februar 1913 um 23 % hinter der durchschnittlichen monatlich 1913 angekommenen Tonnage. Der Februar 1925 brachte einen entsprechenden Ausfall von 18 % im Vergleich zum Monatsdurchschnitt 1925 und der Februar 1926 22 % im Vergleich zum Monatsdurchschnitt 1925. Durch die geringere Tageszahl ist nur ein Ausfall von 8 % bedingt. Die Hauptursache liegt in der Frostsperre der baltischen Häfen. Daneben macht sich zur Zeit die allgemeine ungünstige Wirtschaftslage Deutschlands geltend.

Der Seeschiffsverkehr für bremische Rechnung erreichte im Februar 1926 in Ankunft und Abgang zusammen 770 528 N.-R.-T. gegen 845 587 N.-R.-T. im Februar 1926 und 1 009 076 N.-R.-T. im Dezember 1925. Es kamen an im Februar 1926 278 Schiffe mit 380 703 N.-R.-T. (davon beladen 256 Schiffe mit 342 578 N.-R.-T.) gegen 300 Schiffe mit 402 056 N.-R.-T. im Februar 1925 und 394 Schiffe mit 335 654 N.-R.-T. im Februar 1913. — Es gingen ab im Februar 1926 304 Schiffe mit 389 825 N.-R.-T. (davon beladen 243 Schiffe mit 358 517 N.-R.-T.) gegen 307 Schiffe mit 421 181 N.-R.-T. im Februar 1925 und 386 Schiffe mit 333 036 N.-R.-T. im Februar 1913.

— **Bau eines Hafens in Venlo.** Um den von München-Gladbach nach Antwerpen gehenden Verkehr Holland zuzuführen, ist der Bau eines Umschlaghafens an der Maas in Venlo geplant, der eine gute Verbindung mit Rotterdam ermöglichen würde.

— **Zwei neue Schiffe der Hugo Stinnes-Linien.** Die Motorschiffe „Rhein" (erbaut bei der A.-G. Weser in Bremen) und „Ruhr" (erbaut beim Bremer Vulkan) sind nach erfolgreicher Erledigung ihrer Probefahrten in den Südamerikadienst der Hugo-Stinnes-Linien eingestellt worden. Die Schiffe sind

9500 t groß. Je zwei 8-Zylinder-4-Takt-Dieselmotore verleihen den Schiffen bei voller Ladung eine Geschwindigkeit von 12 Knoten.

Luftverkehr.

— **Flugverbindung Stettin-Stockholm.** Die Flugverbindung nach Stockholm wird am 7. April wieder aufgenommen. Das Flugzeug verläßt Stettin um 11½, hat in Kalmar von 2.15—2.45 Aufenthalt und erreicht Stockholm 4.45. In umgekehrter Richtung wird Stockholm um 11 Uhr vorm. verlassen, Kalmar 2 Uhr nachm. Stettin oder Travemünde wird um 4.50 erreicht. Es werden Seeflugzeuge eingesetzt.

— **Fluglinie Kopenhagen-Köln-Paris.** Vom 1. Mai ab wird eine Luftlinie Kopenhagen-Paris über Köln in Betrieb genommen. Im vorigen Jahre wurde die Linie über Amsterdam geleitet. Die dänische Flugverkehrsgesellschaft Det danske Luftfartselskab befliegt die Strecke Kopenhagen-Köln, die Reststrecke die Farman-Gesellschaft. Die Abfahrt von Kopenhagen soll um 9 Uhr vorm. erfolgen, die Ankunft in Köln mittags, in Paris 5 Uhr nachm. Der Fahrpreis für die Strecke Kopenhagen-Paris beträgt 200 dän. Kronen.

— **Luftverkehr in Holland.** In den beiden Flughäfen Amsterdam (Schiphol) und Rotterdam (Waalhaven) sind 1925 3796 holländische Flugzeuge, sämtlich von der Königl. Luftfahrtgesellschaft für die Niederlande und die Kolonien angekommen und abgefahren, und zwar im Verkehr mit London, Paris, Bremen, Hamburg, Kopenhagen und Dortmund. Ins Ausland oder umgekehrt wurden befördert 4677 Reisende, 1324 kg Briefe, 6458 kg Paketpost und 190 900 kg Güter. An fremdländischen Flugzeugen kamen an und gingen ab 3191. Diese beförderten, abgesehen vom Binnenverkehr, 4334 Reisende, 1859 kg Briefe, 3202 kg Paketpost und 109 029 kg Güter. Der Holland nur berührende Durchgangsverkehr ist bei der Zahl der beförderten Personen und Güter nicht berücksichtigt worden.

Kraftwagenverkehr.

— **Zahl der Kraftwagen der Erde.** Eine recht interessante Statistik veröffentlicht die amerikanische Kraftwagenindustrie. Danach gab es Ende vorigen Jahres rund 25 Millionen Kraftwagen auf der ganzen Welt, davon nicht weniger als 19 843 936 in den Vereinigten Staaten. Im Jahre 1912 wurden in den Vereinigten Staaten von 200 Firmen 398 verschiedene Modelle hergestellt, zehn Jahre später, 1922, waren es nur noch 128 Firmen mit 162 Modellen, und im laufenden Jahr sind es nur noch 60 Firmen mit etwa 100 verschiedenen Modellen. Das Britische Inselreich (Irland einbegriffen) hatte zur Zeit des Abschlusses der Statistik 906 642 Kraftwagen im Verkehr und steht damit in der Liste der Nationen hinter den Vereinigten Staaten an zweiter Stelle. Als nächste folgen Frankreich mit 763 499 und Kanada mit 719 716 Kraftwagen. Nach Australien mit 297 311 Wagen folgt Deutschland mit einer Zahl von 291 800 erst an sechster Stelle. Weiterhin zeigt die Liste folgendes Bild: Belgien 79 643, Italien 108 712, Neu-Seeland 99 203, Schweden 81 600, Britisch-Indien 79 154, Brasilien 68 908, Südafrika 62 600, Dänemark 58 900, Holland 56 300 und die französischen Kolonien 5017 Kraftwagen. Die Herstellungszahlen während des vergangenen Jahres lauteten für die Vereinigten Staaten auf 4315 000, Frankreich 184 600 und England 168 000 Gestelle. Im Durchschnitt kommt in den Vereinigten Staaten auf 5,7 Einwohner ein Wagen. Natürlich verschiebt sich diese Zahl je nach Lage und Reichtum der einzelnen Staaten. In Kalifornien, dem reichsten Staat, kommt auf 2,8 Einwohner ein Kraftwagen, während in Alabama, dem ärmsten Staat des Bundes, erst jeder dreizehnte einen Kraftwagen besitzt.

Ausstellungen und Messen.

— **Ausfall der Kölner Frühjahrsmesse.** Infolge der schweren Absatzkrise, in der sich die deutsche Industrie immer noch befindet, hat die Leitung der Kölner Messe im Einvernehmen mit den berufenen Vertretungen von Handel und Industrie beschlossen, die Frühjahrsmesse ausfallen zu lassen und in diesem Jahre neben den verschiedenen Sonderveranstaltungen nur eine große Messe in der Zeit vom 12. bis 19. September abzuhalten.

Rechtspflege.

— **Der vom Reichsarbeitsminister in Lohnstreitigkeiten gefällte Schiedsspruch ist für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nicht verbindlich.** Der allgemeine Eisenbahnerverband, eingetragener Verband, hatte gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, wegen Feststellung der Gültigkeit der Verbindlichkeitserklärung eines Schiedsspruches Klage erhoben. In dieser Prozeßsache hat die 8. Zivilkammer des Landgerichts I in Berlin in der Verhandlung vom 4. März 1926 für Recht erkannt: Der Kläger wird mit der Klage abgewiesen und verurteilt, die Kosten des Rechtsstreites zu tragen.

Tatbestand: Zwischen der „Deutschen Reichsbahn" Hauptverwaltung als selbständigem wirtschaftlichen Unternehmen als Arbeitgeberin und dem Kläger, dem Allgemeinen Eisenbahner-Verband e. V., dem Deutschen Eisenbahner-Verband und der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner auf Arbeitnehmerseite bestand seit dem 11. Juli 1924 ein Lohntarifvertrag. Alle Rechte und Pflichten der „Deutschen Reichsbahn" gingen nach dem Gesetz vom 30. August 1924, Reichsbahngesetz (RGBl. II, S. 272 folg.) auf die Beklagte über, einschließlich solcher aus Betriebsverträgen. Ende 1925 ergab sich die Notwendigkeit anderweitiger Regelung der Lohnverhältnisse. Verhandlungen vor dem vom Reichsarbeitsminister berufenen Schlichter führten am 3. Dezember 1925 zu einem Vergleich, nach dem die Arbeitnehmerorganisationen alsbald ihre Forderungen der Hauptverwaltung der Beklagten einreichen sollten und diese sich bereit erklärte, in Verhandlungen einzutreten. Verhandlungen am 7. und 14. Dezember 1925 führten zu keinem Ergebnis. Die Arbeitnehmerorganisationen beantragten am 15. Dezember 1925 beim Reichsarbeitsminister Bestellung eines Schlichters und Einleitung eines Schlichtungsverfahrens nach § 5 der Schlichtungsverordnung vom 30. Oktober 1923. Die Beklagte beteiligte sich an der Bildung der Schlichtungskammer und schlug in einem Schreiben an den Reichsarbeitsminister vor, auch andere streitig gewordene Fragen in das nach dem Antrage der Arbeitnehmerorganisationen einzuleitende Schlichtungsverfahren mithineinzuziehen. Dem widersprachen aber die Arbeitnehmerorganisationen.

Am 29. Dezember 1925 fand Verhandlung vor der Schlichtungskammer statt, die zu dem einstimmigen Schiedsspruch mit dem Klageantrage entsprechenden Inhalt führte. Die Erklärungsfrist für die Tarifparteien wurde bis zum 12. Januar 1926 festgesetzt. Die Arbeitnehmerorganisationen nahmen den Schiedsspruch rechtzeitig an, die Beklagte erklärte sich innerhalb der Frist nicht. Am 14. Januar 1926 beantragten die Arbeitnehmerorganisationen Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches beim Reichsarbeitsministerium. In der Verhandlung vor dem Kommissar des Ministeriums, Ministerialdirektor Dr. Sitzler, bat die Beklagte, ohne die Zulässigkeit des Verfahrens aus der Schlichtungsverordnung zu rügen, um Aufschub. Die Arbeitnehmerorganisationen widersprachen und der Reichsarbeitsminister erließ am 16. Januar 1926 einen Beschluß, der den Schiedsspruch für verbindlich erklärte.

Am 20. Januar 1926 erbaten die Arbeitnehmerorganisationen bei der Beklagten alsbaldige Einleitung der nach dem Schiedsspruch erforderlichen Besprechungen über die Umrechnung der Lohntabellen, über die Ortszulagen usw. Die Beklagte antwortete mit Schreiben vom 29. Januar 1926, sie halte den Schiedsspruch, zu dessen Durchführung sie durch Erhöhung der Verkehrstarife flüssig zu machender Mittel bedürfe, die sie bei der Verweigerung der Zustimmung der Reichsregierung zu den geplanten Tarifmaßnahmen nicht erlangen könne, zurzeit nicht für ausführbar. Auf der einen Seite würden ihr Lasten auferlegt, auf der anderen Seite die Möglichkeit der Abdeckung versagt. Dieser Zustand sei mit ihren Aufgaben aus dem Reichsbahngesetz nicht vereinbar und entspreche auch nicht dem Sinn und der Absicht dieses Gesetzes. Sie halte eine Klärung der im Widerstreit der Auffassungen stehenden Rechtsfragen für geboten und werde das für solche Streitfälle im § 44 des Reichsbahngesetzes vorgesehene besondere Gericht beim Reichsgericht anrufen. Bis zur endgültigen Austragung der Frage sei sie nicht in der Lage, den Schiedsspruch durchzuführen.

Der klagende Verband hält den Standpunkt der Beklagten für unhaltbar. Auch die Reichsbahn-Gesellschaft sei den sozialpolitischen Gesetzen unterworfen. Die Beklagte hätte auch im Laufe des Schlichtungsverfahrens die Anwendbarkeit der Schlichtungsverordnung anerkannt. Der Generaldirektor der Beklagten habe stets betont, daß durch die Umwandlung der Reichsbahn in eine Gesellschaft kein einziges Recht der Arbeiterschaft verkürzt oder beseitigt werde. Das im Reichsbahngesetz vorgesehene Eisenbahnschiedsgericht habe mit der Entscheidung der hier vorliegenden Streitfrage nichts zu tun, weil es sich nicht um einen Streitfall zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und der Reichsregierung handle, eine Differenz über die Auslegung des Reichsbahngesetzes oder der Gesellschaftssatzung oder sonstiger ähnlicher Fragen auch nicht gegeben sei.

Er begehrt deshalb:

1. festzustellen, daß der zwischen Parteien bestehende Mantel- und Lohntarifvertrag vom 11. Juni 1924 (L. T. V.) für die Zeit vom 1. Januar 1926 mit den folgenden durch den Schiedsspruch der zuständigen Schlichtungskammer vom 29. Dezember festgestellten Änderungen und Ergänzungen gilt:

„Der § 4 des L. T. V. in der Fassung vom 11. Juli 1924 tritt mit den aus diesem Schiedsspruch sich ergebenden Änderungen mit Wirkung vom 1. Januar 1926 wieder in Kraft.

Die während der Zeit der Nichtgeltung des § 4 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angeordneten Änderungen der Grundlöhne und der Ortslohnzulagen gelten als tarifliche Regelung.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1926 ab wurden die Grundlöhne in sämtlichen Lohngebieten und Ortsklassen für alle Arbeiter nach dem 24. Lebensjahre in den Lohngruppen I bis V um 1 Pfg., in den Lohngruppen VI und VII um 2 Pfg. erhöht.

Die Bestimmungen in § 6 Ziffer 6 und § 7 Ziffer 3 des Lohntarifvertrages fallen mit Wirkung vom 1. Januar 1926 ab fort.

Die Hauptverwaltung erklärt sich bereit, im Benehmen mit den Vertragsparteien die Ortslohnzulagen gemäß § 5 Ziffer 1 des Lohntarifvertrages nachzuprüfen und, wenn erforderlich, mit Wirkung ab 1. Januar 1926 neu festzusetzen. Die Anträge der Organisationen sind der Hauptverwaltung bis zum 15. Januar 1926 einzureichen.

Obige Lohnregelung kann frühestens zum 30. April 1926 gekündigt werden.

2. der Beklagten die Kosten des Rechtsstreites aufzuerlegen.

Die Beklagte beantragt:

die Klage kostenpflichtig abzuweisen, wegen der Kosten ihr eventl. nachzulassen, die Zwangsvollstreckung durch Hinterlegung in Geld oder Wertpapieren abzuwenden.

Vor Verhandlung zur Hauptsache beantragt sie, die Verhandlung bis zur Entscheidung des vor dem Reichsbahngericht schwebenden Streitfalles Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gegen Reichsregierung auszusetzen.

Den Aussetzungsantrag begründet sie damit, daß der Antrag des Klägers im vorliegenden Rechtsstreit und ihr eigener Antrag in dem Streitfall mit der Reichsregierung identisch seien. Der Kläger verlange Feststellung, ob die erfolgte Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zulässig sei, und sie als Klägerin verlange, auszusprechen, daß die Verbindlichkeitserklärung von Schiedssprüchen über die Beschäftigungsbedingungen und Lohnverhältnisse der Reichsbahnarbeiter gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht zulässig sei. Sie habe in ihrer eigenen Klage von dem Rechte des § 44 des Reichsbahngesetzes Gebrauch gemacht. Es handle sich aber auch im vorliegenden Rechtsstreite auf seiten des Reichsarbeitsministers bei Verbindlichkeitserklärung durch Schiedsspruch um nichts anderes als das offizielle Organ der Reichsregierung, welches die auf seiten der Beklagten fehlende Willenseinigung zum Zustandekommen eines Tarifvertrages durch behördlichen Zwang ersetzen wolle.

Damit seien die Voraussetzungen des § 148 ZPO. gegeben, das Landgericht sei an die Entscheidung des ausschließlich zuständigen Reichsbahnschiedsgerichts gebunden.

Sachlich habe sie bereits im Juni 1925 gegenüber dem Reichsarbeitsministerium und anderen Reichsministerien ihren derzeitigen Standpunkt vertreten. Für das Rechtsverhältnis zwischen ihr und ihren Arbeitern seien auf dem Gebiete des Arbeitsrechtes die allgemeinen Gesetze und Verordnungen insoweit in Geltung, als sie nicht mit dem Reichsbahngesetz in Widerspruch seien. Wo ein Widerspruch vorliege, gehe das Reichsbahngesetz vor. Dieses bestimme in § 19 Absatz 1, daß die Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten (darunter die Arbeiter) durch die von der Gesellschaft zu erlassende Personalordnung geregelt werde, und im § 22 Absatz 3, daß die Personalordnung unter anderem die Beschäftigungsbedingungen und die Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter regeln solle, soweit sie nicht vereinbart würden. Die Geltung des materiellen Arbeitsrechts für ihre Arbeiter zu bestreiten oder außer Kraft zu setzen, sei ihr nie in den Sinn gekommen und denke sie auch nicht daran. Bisher seinen die Arbeitsverhältnisse entweder durch Einzelvertrag oder Tarifvertrag im Wege freiwilliger Vereinbarung zustande gekommen. Ein Zwangseingriff durch Verbindlichkeitserklärung widerspreche dem § 22 Abs. 1e des Reichsbahngesetzes, welcher nur die freie Willenseinigung beider Teile vorsehe. Diese Auslegung ergebe sich aus der besonderen Stellung, welche der Reichsbahn nach dem Dawesplan zugewiesen ist. Da sie die ungeheure Reparationslast zu tragen habe, andererseits ihren Betrieb auch nicht vorübergehend stilllegen dürfe, mithin innerstaatlich und völkerrechtlich vitale öffentliche Interessen pünktlich erfüllen müsse, habe man ihr eine größere Bewegungsfreiheit eingeräumt, damit sie frei von behördlichen Eingriffen ihren Etat balancieren könne. Zu ihrer Wirtschaft seien die Personalausgaben mit 65 % zu veranschlagen, die verlangte Lohnerhöhung würde einen Mehraufwand von 12 Millionen Mark pro Jahr bedeuten. Demgemäß habe man im § 15 der Satzung die Entscheidung über die Besoldungs- und Lohnordnung dem Verwaltungsrat vorbehalten, unter dessen 18 Mitgliedern sich 14 Deutsche, zur Hälfte von der Reichsregierung selbst ernannte, befänden. Der Verwaltungsrat habe darüber zu wachen, daß die Geschäftsführung zwar nach kaufmännischen Gesichtspunkten, aber zugleich unter Wahrung der öffentlichen Interessen arbeite. Ein Mitwirkungsrecht der Reichsregierung bei Entscheidungen komme nur dort in Frage, wo es nach dem Reichsbahngesetz besonders vorbehalten sei. Bei Streit, wenn sie glaube, daß dieses Recht verletzt sei, stehe der Reichsregierung das Recht offen, gemäß § 44 des Reichsbahngesetzes das Sondergericht anzurufen.

Der Kläger hat dem auf § 44 dieses Gesetzes gestützten Aussetzungsantrag der Beklagten widersprochen, da ein solcher Fall nicht gegeben sei, das ordentliche Gericht auch an Entscheidungen eines Sondergerichts nicht gebunden sei.

Er hat mit der Klageschrift Abschrift der einschlägigen Korrespondenz der Parteien untereinander einerseits sowie dem Reichsarbeitsministerium andererseits vorgelegt, ferner hat er seine derzeitigen Satzungen und den Lohntarifvertrag vom 11. Juli 1924 überreicht.

Wegen des weiteren Vorbringens der Parteien wird auf den Akteninhalt Bezug genommen.

Entscheidungsgründe: Die Beklagte stützt ihren Aussetzungsantrag auf das Vorliegen einer der im § 44 Abs. 1 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 vorausgesetzten Streitfälle zwischen der Reichsregierung und ihr über Auslegung des Gesetzes oder der Gesellschaftssatzung. Nach § 148 ZPO. kann das Gericht, wenn die Entscheidung des Rechtsstreits von einem anderen anderweit abhängig gemachten Rechts- und Streitverhältnisse abhängt, die Aussetzung bis zur Erledigung des anderen Rechtsstreits anordnen. Ein solcher Fall der Abhängigkeit ist aber nicht gegeben, da das erkennende Gericht als ordentliches Gericht an Entscheidungen des als Sondergerichts fungierenden Reichsbahngerichts, wie es der § 44 Reichsbahngesetz vorsieht, nicht gebunden ist, sondern nach § 17 Abs. 1 des Gerichtsverfassungsgesetzes souverän und unabhängig über die Zulässigkeit des Rechtsweges entscheidet. Eine Aussetzung kommt ferner deshalb nicht in Frage, weil es sich vorliegend nicht um einen unter § 44 Abs. 1 des Reichsbahngesetzes fallenden Streitfall zwischen der Reichsregierung und der beklagten Gesellschaft handelt, sondern um eine arbeitsrechtliche Gesamtstreitigkeit zwischen zwei Tarifparteien. Die eine Partei hat zur Erreichung der Verbindlichkeit eines von ihr angenommenen und der Gegenpartei abgelehnten Schiedsspruches den zuständigen Reichsarbeitsminister angerufen, welcher gegenüber beiden Parteien das Amt des Schlichters aus Art. I § 6 der Schlichtungsverordnung vom 30. Oktober 1923 ausgeübt hat, ohne lediglich gegenüber der Beklagten als Organ der gesamten Reichsregierung irgendwie in Erscheinung zu treten und nur ihr gegenüber den Standpunkt des Reichskabinetts über einen sich aus dem Reichsbahngesetz ergebenden Streitpunkt grundsätzlicher Art vertreten zu wollen.

Die sachliche Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreit hängt davon ab, wie man sich zu der Frage der Anwendbarkeit der Schlichtungsverordnung vom 30. Oktober 1923 im Bereich der Reichsbahn-Gesellschaft stellt, die durch das mehrfach erwähnte Reichsbahngesetz vom 30. August 1924, das Reichsbahnpersonalgesetz vom gleichen Tage und durch die Gesellschaftsatzung ihre Regelung gefunden hat (RGBl. II S. 272 fg.). All drei Rechtsquellen hängen in der Weise miteinander zusammen, daß das Reichsbahngesetz als das verfassungsmäßig zustande gekommene Grundgesetz in seinem § 1 Abs. 2:

„die anliegende Gesellschaftssatzung für einen Bestandteil dieses Gesetzes“

erklärt und im § 19 Absatz 3 vorschreibt, daß „durch ein besonderes Reichsgesetz (Reichsbahnpersonalgesetz), das gleichzeitig in Kraft treten solle, die bisherigen gesetzlichen Vorschriften über die Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten mit den Bestimmungen dieses Gesetzes in Übereinstimmung zu bringen“ seien.

Das Gericht entnimmt aus Bestimmungen dieser drei Gesetze die Sonder- und Ausnahmestellung der Beklagten hinsichtlich des allgemeinen Schlichtungsverfahrens. Ausgangspunkt ist der § 19 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes selbst. Er erklärt die auf dem Gebiete des Arbeitsrechts usw. allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen zwar grundsätzlich für vorliegend wirksam, aber nur insoweit, als sie nicht ihm selbst oder der Satzung widersprechen. Solche widersprechenden Vorschriften sind nach Auffassung des Gerichts der § 22 des Gesetzes selbst und der § 15 der Satzung. Der § 22 Abs. 1c bestimmt, daß die von der Gesellschaft zu erlassende Personalordnung unter Beach

:ung der Bestimmungen dieses Gesetzes die Besoldungs- und Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter regeln soll, soweit sie nicht vereinbart werden. § 15 der Satzung überträgt dem Verwaltungsrat die Aufgabe, die Geschäftsführung der Gesellschaft zu überwachen, und legt im Zusammenhang damit in seine Hand die Entscheidungsbefugnis über die Besoldungs- und Lohnordnung. Dem § 22 des Gesetzes liegt der Gedanke zugrunde, daß die Besoldungs- und Lohnverhältnisse zunächst im Wege freier Vereinbarung geregelt werden sollen, hierbei wird die Beklagte niemals die ihr durch § 2 vorgeschriebene besondere Geschäftsführung unter Wahrung der Interessen der Deutschen Volkswirtschaft aus dem Augenmerk lassen. Falls aber der Versuch, zu einem beiderseitigen freiwilligen Abkommen zu gelangen, nicht zum Ziele führt, tritt nach § 22 der Erlaß einer Lohnordnung unter Beachtung der Bestimmungen des Gesetzes selbst und des § 15 der Satzung an Stelle der freien Vereinbarung. Für eine Anwendung des Art. I § 6 der Schlichtungsverordnung ist dann kein Raum. Der in den Bestimmungen des Gesetzes vorgesehenen, auf freiem Willensentschluß beruhenden „Vereinbarung“ kann eine Zwangsvereinbarung nicht gleichgesetzt werden. Nicht nur die Herstellung und Befestigung des wirtschaftlichen und sozialen Friedens, sondern darüber hinaus und zugleich im Rahmen jener Befriedigung liegt auf der Beklagten die Reparationslast, mit der ihr Unternehmen dinglich verhaftet ist. Vgl. S. 14 des Entwurfs zum Reichsbahngesetz. Zur Erreichung dieses Sonderzwecks hat man die Beklagte gebildet, aus der Reichsverwaltung herausgenommen und verselbständigt. Nur die Verwaltungsorgane, Vorstand und Verwaltungsrat, vermögen zu beurteilen, wie sie dem besonderen Erfordernis des § 2 des Gesetzes, unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Arbeitsfriedens (§ 6 der Schlichtungsordnung) am ehesten genügen können. Ein Unternehmen, bei dem die Personalausgaben 65 % aller Ausgaben ausmachen und das außerdem mit einer Schuld von seltenem Ausmaß belastet ist, läßt sich nicht ohne weiteres in das allgemeine Schlichtungsverfahren hineinpressen, wie jede beliebige Unternehmungsform. Man hat daher die Entscheidungsgewalt über Lohnfragen in die Hand des aus 18 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrats, darunter 14 zur Hälfte von der Reichsregierung zu ernennenden Deutschen gelegt (§§ 11 und 15 der Satzung). Wie auch die Frage der Lohnregelung mit der Überwachung der Geschäftsführung und der Entscheidungsgewalt über sonstige Angelegenheiten verquickt worden ist, ergibt sich insbesondere aus der systematischen Zusammenfassung der im § 15 aufgezählten, im Zusammenhang zu regelnden und gegeneinander abzustimmenden Einzelfälle.

Da hiernach die Beklagte hinsichtlich der Regelung von Lohnfragen, wie überhaupt ihrer sonstigen Geschäftsführung, unabhängig gestellt worden ist, verträgt sich mit ihrer besonderen Stellung im deutschen Wirtschaftsleben eine Bestimmung wie der § 6 der Schlichtungsverordnung unter keinen Umständen. Nur durch ihre in den Verwaltungsrat delegierten Mitglieder und durch Anrufen des Sondergerichts bei Verletzung des § 2 des Gesetzes wegen Gefährdung und Störung des Arbeitsfriedens vermag die Reichsregierung den über § 6 der Verordnung erstrebten Erfolg zu erreichen.

Hiermit scheitert das Verlangen des Klägers an Sondernormen des Reichsbahngesetzes und der dazu erlassenen Satzung. Infolge ihres zwingenden Charakters ist es unerheblich, daß sich die Beklagte zunächst auf den Weg der gütlichen Regelung im Schlichtungsverfahren begeben hat, auch ist die Vereinbarung eines Schiedsgerichts im Sinne der ZPO. in dem Verhalten der Reichsbahn nicht zu erblicken.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 ZPO.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 284.)

— **Jahrbuch für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1925/26.** Herausgegeben von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff, Berlin, und Reichsbahnrat Dr. Zeitler, München. Mit 127 Abb. im Text und 4 Tafeln. Druckerei- und Verlags-A.-G. Richard Pflaum, München. 1926. Preis geb. 20 RM.

Das Jahrbuch, dessen Jahrgang 1925/26 soeben erschienen ist, will, wie die Herausgeber im Vorwort hervorheben, auf wissenschaftlicher Grundlage zu den großen schwebenden Fragen des Eisenbahnwesens fortlaufend Stellung nehmen. Dem internationalen Charakter des Eisenbahnverkehrs ist dadurch Rechnung getragen, daß auch Verwaltungs-, Betriebs- und Verkehrsfragen fremder Bahnen Erörterung finden. In seinem Aufbau ist das Jahrbuch in sechs Abschnitte eingeteilt, in denen die Verwaltung und die Finanzen (I), der Bau (II), Betrieb und Fahrplan (III), der Verkehr (IV), die Fahrzeuge, das Werkstätten- und Beschaffungswesen (V) behandelt sind. In einem Anhang ist weiter die Gliederung des deutschen Bahnwesens dargestellt. Der Leser kann hiernach leicht ein ihn interessierendes Gebiet herausgreifen und sich über dessen augenblicklichen Stand unterrichten. Aus der Fülle des reichhaltigen und wertvollen Materials sei nur auf folgende Arbeiten hingewiesen:

Im ersten Abschnitt gibt Reichsbahndirektor Dr. Homberger einen Überblick über die Finanzen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die am 11. Oktober 1924 den Betrieb der Reichseisenbahnen von dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ übernommen hat; am 16. November 1924 hat sie auch die bisher im Besitz der französisch-belgischen Eisenbahnregie befindlichen Linien zurückerhalten. Die schwerste Last, die die neue Gesellschaft übernommen hat, ist die der Reparation. Die Reparationsverpflichtung der Gesellschaft besteht darin, daß sie fortlaufende Jahreszahlungen leisten muß, die einen Kapitalwert von 11 Milliarden Goldmark haben. Diese Jahreszahlungen entsprechen dem Erfordernis einer fünfprozentigen Verzinsung und einer einprozentigen Tilgung dieses Kapitalbetrages, wobei die durch die Tilgung ersparten Zinsen zu Tilgungszwecken zu verwenden sind. Die volle Leistung in dieser Höhe tritt erst vom vierten Jahre ab in Kraft. Die Jahresraten betragen im ersten Jahre 200 Millionen, im zweiten Jahre 595 Millionen, im dritten Jahre 550 Millionen und von dann ab 660 Millionen Goldmark. Abweichend von dem Gesetz gilt auf Grund besonderer Vereinbarung als Jahreszeitraum das Reparationsjahr, das vom 1. September bis zum 31. August läuft. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 15 Milliarden Mark, eingeteilt in 13 Milliarden Stammaktien und 2 Milliarden Vorzugsaktien. Das Reichsbahnbeamtenrecht behandelt Reichsbahndirektor Dr. Reindl in München. Die durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 erfolgte Umwandlung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ in die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ bedingte auch eine Umstellung der Rechtsverhältnisse des Personals und gewisse Sonderregelungen auf Rechtsgebieten, die mit der Personalverwaltung im Zusammenhang stehen. Demzufolge hat das Reichsbahngesetz einen neuen Beamtentyp geschaffen, den des Reichsbahnbeamten. Sein Rechtsverhältnis zur Gesellschaft ist ähnlich wie das des Reichsbankbeamten zur Reichsbank. Er ist öffentlicher Beamter im Sinne der Reichsverfassung, aber Beamter eigenen Rechts. Neben der Reichsverfassung bilden das Reichsbahngesetz, das Reichsbahnpersonalgesetz und die mit dem 1. Januar 1925 in Kraft getretene Personalordnung die erste und hauptsächlichste Rechtsquelle für das Recht der Reichsbahnbeamten. Für den weitaus überwiegenden Teil der Reichsbahnbeamten kommt als Rechtsquelle für ihr Rechtsverhältnis zur Gesellschaft noch der Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich in Betracht. Mit den Eisenbahnen von Großbritannien, ihren gesetzlichen Grundlagen, ihrer Gliederung und ihrer wirtschaftlichen Lage beschäftigt sich ein ausgezeichneter, aus der Feder des Geheimrat Wernekke stammender Aufsatz. Von den Neuerungen, die das englische Eisenbahngesetz vom Jahre 1921 eingeführt hat, tritt am deutlichsten in die äußere Erscheinung die Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu den vier großen Gruppen der Südbahn, der Großen Westbahn, der London-Midland und Schottischen Eisenbahn sowie der London und Nordostbahn; alle vier Gruppen, deren Liniennetze auf einer Karte dargestellt sind, wurzeln in London. In einem weiteren Aufsatz, der den ersten Abschnitt beschließt, berichtet Ministerialrat Dr. Dauscha in Wien über die Neuordnung der österreichischen Bundesbahnen.

Bei der bedeutenden Rolle, die die Bahnunterhaltung und insbesondere die Unterhaltung des Oberbaues im Betriebe der Eisenbahnen spielt, ist es lebhaft zu begrüßen, daß dieses wichtige Gebiet im zweiten Abschnitt mit einer Abhandlung über Wirtschaftlichkeitsfragen in der Bahnunterhaltung eingehend gewürdigt wird, die den Oberbaurat und Abteilungsdirektor i. R. Leonhard in Breslau zum Verfasser hat. Der erhebliche Umfang der Oberbauunterhaltung bietet, wie der Verfasser zutreffend ausführt, allen Anlaß, durch zweckmäßige Arbeitsweisen eine Zersplitterung der Arbeitskräfte zu vermeiden, unnötige Arbeiten zu unterlassen, die nötigen aber sachgemäß auszuführen und alles daran zu setzen, einen möglichst hohen Nutzwert der zur Verwendung gelangenden menschlichen Arbeitskraft zu erzielen sowie eine sparsame und technisch einwandfreie Verwendung der Stoffe herbeizuführen. Gelingt es, durch alle geeigneten Maßnahmen den Leistungswert der Bahnunterhaltungsarbeiter nur um wenige Prozente zu steigern, so stellen bei dem gewaltigen Lohnaufwand die ersparten Ausgaben erhebliche Millionenbeträge dar. Über die Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen berichtet Sektionschef Ingenieur Paul Dittes in einem Aufsatz, dem zahlreiche Abbildungen der bereits ausgeführten Anlagen beigegeben sind. Durch den Verlust seiner Kohlengruben ist es für Österreich ein Gebot der Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit geworden, seine reichen Wasserkräfte für den elektrischen Bahnbetrieb auszunutzen. So hat die konstituierende Nationalversammlung vom 23. Juli 1920 das

„Gesetz über die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen der Republik Österreich" beschlossen.

Der dritte Abschnitt: Betrieb und Fahrplan bringt an erster Stelle einen hochinteressanten Beitrag von Geheimrat von Völcker, Präsidenten der Reichsbahndirektion München, über die Fortentwicklung des deutschen Personenzugfahrplans. Es werden die Vorzüge beim staffelförmigen Aufbau des Fahrplans und die der kleinen Zugeinheit gezeigt. Der Betrieb mit kleinen Zugeinheiten läßt sich dem wechselnden Verkehrsbedürfnis besser anpassen. Auch die Verdichtung des Zugbetriebes in den verschiedenen Verkehrszonen einer Strecke wird durch die Anwendung der kleinen Zugeinheit erleichtert. Nachdem die Regelung des Zugverkehrs bei außerdeutschen Verwaltungen angeführt ist, wird die Neuordnung de Zugverkehrs bei Einführung des elektrischen Betriebes auf der Garmischer Liniengruppe besprochen. Hier ist ein Versuch größeren Stils mit dem staffelförmigen Aufbau des Zugverkehrs gemacht; es sind die vier Staffeln: München-Pasing, München-Gauting, München-Starnberg und München-Garmisch durchgeführt. Die vergleichenden Kostenberechnungen haben ergeben, daß die Zugförderungskosten des elektrischen Betriebes nach der Neuordnung trotz erheblicher Mehrung der Zugkilometer geringer sind als die Kosten des bisherigen Dampfbetriebes. Die Verbesserung des Fahrplans hat eine Verkehrssteigerung von 35 % im Juli 1925 gegenüber Juli 1924 herbeigeführt. Weitere treffliche Aufsätze behandeln die Auswirkung der Güterzug-Luftdruckbremse auf den Güterbeförderungsdienst und den Güterzugfahrplan von Reichsbahnoberrat Zeis, München, Mathematische Regelmäßigkeiten des Rangierdienstes von Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Baumann in Karlsruhe und die neuere Entwicklung des Eisenbahnsicherungswesens von Reichsbahnrat Reuleaux, Berlin.

In dem dem Verkehr gewidmeten vierten Abschnitt, der eine Reihe ausgezeichneter Aufsätze enthält, gibt Ministerialrat Niemack, Berlin, zunächst eine gedrängte Übersicht über die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft seit ihrer Gründung. Seine Ausführungen zeigen eindringlich die Schwierigkeiten, mit denen das Tarifwesen der Gesellschaft seit ihrer Umstellung zu kämpfen hat. Es folgen weiter Aufsätze über die internationalen Güterwagenübereinkommen von Reichsbahnoberrat Dr. Simon, Berlin, Eisenbahn- und Zollverwaltung in Österreich von Sektionsrat Dr. Egon Rybiczka, Wien, die Grundsätze bei Aufstellung der Lade- und Leitungsvorschriften von Regierungsrat a. D. Tramnitz, Berlin, das Lochkartenverfahren im Eisenbahnverkehr von Reichsbahnoberrat Gaier, Berlin, über den Eisenbahnkraftwagenverkehr von Oberregierungsrat Dr. jur. Teubner, Berlin, und über Eisenbahn und Spedition von Fritz Baete, Hannover.

Im fünften Abschnitt, der das Gebiet der Fahrzeuge, des Werkstätten- und Beschaffungswesens umfaßt, unterrichtet Oberingenieur Professor Georg Lotter in München über den derzeitigen Stand des Dampflokomotivbaues, in dem die Entwicklung der verschiedenen Lokomotivgattungen in den bedeutendsten Eisenbahnländern bis zu der Turbinenlokomotive gegeben wird. Aus einem Aufsatz von Reichsbahnrat Tetzlaff, Berlin, über die elektrischen Lokomotiven und ihre Verwendung bei der Deutschen Reichsbahn ersehen wir, daß gegenwärtig in Deutschland auf 716 km Bahnstrecke elektrische Lokomotiven im Betrieb sind. Mit der Neuordnung des Werkstättenwesens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschäftigt sich der Geheime Baurat Kühne, Reichsbahndirektor und Abteilungsleiter in der Hauptverwaltung. Über das Materialbeschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, das nach den bisher für die Deutsche Reichsbahn maßgebenden Grundsätzen erfolgt, gibt Reichsbahndirektor Lindermayer wertvolle Aufschlüsse. Auf die Einzelheiten der vielseitigen Abhandlungen kann im einzelnen hier leider nicht näher eingegangen werden. In einem Anhange wird die Gliederung des Reichsverkehrsministeriums und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mitgeteilt.

Das neue Jahrbuch bildet eine gehaltreiche Vervollständigung unserer Eisenbahnliteratur, so daß man ihm nur eine weite Verbreitung in allen am Eisenbahnverkehr beteiligten Kreisen wünschen kann. Km.

— Dr. Joh. Wiesent. **Die Elektrizität.** Verlag Ferdinand Enke, Stuttgart 1924.

Der Verfasser will dem technisch interessierten Laien auf knapp 180 Seiten einen Überblick über das Wesen und die wichtigsten Anwendungen der Elektrizität geben. Das Buch beginnt mit einem kurzen Abriß der Elektrolyse, geht dann zur modernen Atomtheorie über, hierauf folgt die Reibungselektrizität und die wichtigsten Gesetze der Elektrostatik. Den Hauptteil des Werkes bilden die beiden Abschnitte, die Wirkungen des Gleichstromes in seiner Bahn und außerhalb seiner Bahn. In dem letztgenannten Abschnitt bringt der Verfasser auch die Gesetze und Anwendungen des Wechselstromes und die elektrischen Schwingungen. Dann folgen kurze Abschnitte über Radioaktivität und Röntgenstrahlen sowie eine Beschreibung der wichtigsten elektrischen Meßmethoden.

Die Absicht des Verfassers, das Verständnis für das Wesen der Elektrizität zu wecken und wie im Vorwort angegeben, eine Antwort auf die Frage „Was ist Elektrizität" zu geben, kann leider nicht als erreicht bezeichnet werden, da die großen Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Erscheinungsformen der Elektrizität nicht genügend herausgearbeitet sind. Auch ist der Umfang der einzelnen Abschnitte zu wenig ihrer Bedeutung angepaßt. So bringt der Verfasser trotz des geringen Gesamtumfangs des Werkes 8 Abbildungen von Kondensatoren und 20 Abbildungen aus dem Gebiete der Funktechnik, während andere wichtigere Abschnitte so knapp behandelt sind, daß das Verständnis notwendigerweise darunter leiden muß. C. G.

— **Österreichische Monatsschrift für Eisenbahnbetrieb und Werkstätte.** Herausgeber: Gewerkschafts- und Rechtschutzverein für Österreich, Gruppe Zugförderungs- und Werkstätten-Dienst. Wien.

Diese Zeitschrift erscheint seit Januar d. J. als technisches Fachblatt für die Angehörigen der Zugförderung und der Werkstätte. Die beiden ersten Hefte liegen vor und enthalten sachlich geschriebene Fachaufsätze und kleine Nachrichten. Der Preis des Einzelheftes beträgt 60 Groschen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Das Verzeichnis „Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen" ist neu herausgegeben und mit unserem Schreiben Nr. V 113 vom 5. März d. J. den Verwaltungen übersandt worden.

Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Bundesbahndirektionsbezirk Innsbruck. Seit 16. Januar d. J. ist die bisherige Station Maishofen der Linie Salzburg-Wörgl in verkehrstechnischer Hinsicht als Station aufgelassen und in weiterer Folge am 20. Februar d. J. in eine Halte- und Ladestelle ohne Änderung der Abfertigungsbefugnisse umgewandelt worden. Weiter wurde am 16. Januar d. J. die Eisenbahnfernschreibstelle Maishofen aufgelassen.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Vom 15. Mai 1926 ab wird der Bahnhof Bothkeim-Postehnen für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Frachtstückgut-, Eilstückgut-, Tier- und Leichenverkehr geschlossen werden. Der Wagenladungsverkehr bleibt bestehen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Seit 10. März 1926 ist in der an der Linie Wien Nordbahnhof-Staatsgrenze bei Bernhardsthal zwischen dem Bahnhof Hohenau und der Haltestelle Bernhardsthal Haltestelle gelegenen, bisher nur für den beschränkten Fracht- und Eilgutwagenladungsverkehr eröffneten Anhaltestelle Bernhardsthal-Betriebsausweiche nunmehr der unbeschränkte Fracht- und Eilgutwagenladungs- und Fracht- und Eilstückgutverkehr, die Aufnahme und Abgabe von Fahrzeugen, lebenden Tieren, Kesselwagen mit nicht brennbaren Flüssigkeiten, leicht explosiver Schieß- und Sprengmittel und leicht explosiver Munition der Anlage C zur EVO. zugelassen worden. Ausgeschlossen sind Kesselwagen mit brennbaren Flüssigkeiten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 51 vom 13. März 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend Antrag der chem. Niederösterr. Landesbahn auf Aufstellung einer Bremstabelle für Schmalspurbahnen;

Nr. IV 45 vom 10. März 1926 an die Mitglieder des Personenverkehrs-Ausschusses, betreffend Zusammenstellung der wichtigsten Personen- und Gepäcktarifbestimmungen der mitteleuropäischen Eisenbahnen. Ausgabe eines Behelfes durch den Verein.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Auf den inien der Österreichischen Bundesahnen (Bundesbahndirektion Villach) aren infolge Entgleisung einiger Wagen nes Güterzuges zwischen Spittal-Millättersee und Pusarnitz die Strecken chwarzach-St. Veit - Spittal-M. und pittal-M.-Innichen (S. Candido) vom März d. J. abends bis 4. März d. J. orm. unfahrbar. Personenzugverkehr urde durch Umsteigen aufrecht erlten. (271)

Wien, den 5. März 1926.
Generaldirektion
der Österreichischen Bundesbahnen.

Gemäß § 10 Ziff. 1 a VWÜ. Auf den inien der Österreichischen Bundesahnen (Bundesbahndirektion Innsbruck) ar infolge Zugzusammenstoßes in St. nton am Arlberg die Strecke Innsbruckregenz am 5. und 6. März d. J. unhrbar. (272)

Wien, den 9. März 1926.
Generaldirektion
der Österreichischen Bundesbahnen.

2. Güterverkehr.

fv. 403. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. (Kohlenausnahmetarif 6 b vom 1. April 1926). Bk. 1.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 wird r Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen d Steinkohlenkoks zur Förderung und rhüttung inländischer Kupfererze neu rausgegeben.

Neben formalen Änderungen wird rch die Neuausgabe die Station Hamm Vestf.) als Versandstation neu aufgemmen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten iterabfertigungen Eisleben, Hamm Vestf.), Hettstedt, Langendreer, Leimch-Mansfeld, Mansfeld und das Tarifro der Reichsbahndirektion Magdeburg. (273)

Magdeburg, den 15. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

ichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 ten im Verkehr der Deutschen Reichsn-Gesellschaft bis auf jederzeitigen derruf, längstens bis zum 31. Juli 26, in Kraft:

a) ein neuer Ausnahmetarif 16 a für frische Kartoffeln zur Verwendung im Deutschen Reich,
b) ein neuer Ausnahmetarif 101 für frische Kartoffeln zur Ausfuhr.

Die Ausdehnung auf die deutschen Pribahnen wird später besonders bekanntgegeben.

Berlin, den 9. März 1926. (255)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 wird Ausnahmetarif 22 durch einen neuen snahmetarif ersetzt, der zwar eine ßere Ermäßigung gewährt, aber nur bestimmte Verkehrsbeziehungen gilt. weit hierdurch Erhöhungen eintreten, den diese erst vom 23. März 1926 tig. Die Verkürzung der Frist ist Reichsverkehrsministerium genigt. (262)

Berlin, den 11. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b und D.

Mit Gültigkeit vom 11. Mai 1926 wird in den Abschnitt „Zuschlags- und Anstoßfrachten" (Unterabschnitt „B. Einzelne Stationen") des Heftes C I b eine Bestimmung für Gutschdorf (Schlesien) aufgenommen. Im Zusammenhang hiermit werden vom gleichen Tage ab die Bestimmungen für Gutschdorf (Schlesien) im Heft D ergänzt. Näheres enthält die am 11. März 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 4. März 1926. (252)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Tarifstation Eydtkuhnen Grenze in den obengenannten Tarif einbezogen. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Berlin, den 6. März 1926. (253)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 wird die Station Liegnitz in die Ausnahmetarife 1 e und 1 f einbezogen.

Berlin, den 9. März 1926. (257)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 11. März 1926 werden die Stationen Brake (Oldbg.) als Versandstation in den Ausnahmetarif 2 d, und Meppen als Brenntorfgewinnungsstation in den Ausnahmetarif 10 c einbezogen.

Berlin, den 8. März 1926. (256)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 werden die Unterabschnitte 4, 41 a und 93 a des Abschnittes „II Zuschlags- und Anstoßfrachten" geändert. Näheres enthält die am 15. März 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (264)

Berlin, den 10. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B, gültig vom 1. August 1925 — Tfv. 1 b. —

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 sind im § 22 Ziffer 1 der Allgemeinen Tarifvorschriften des vorgenannten Tarifs zu streichen:

„I b, 5, 6 — mit Ausnahme der nach B 2. Absatz zum Stückgutverkehr zugelassenen Handgranaten — 9."

Berlin, den 11. März 1926. (254)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 13. März 1926 wird das Warenverzeichnis des S. D. 2 durch Aufnahme von Erdnußkuchen in die Abteilung XII des S. D. 2 erweitert. Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 8. März 1926. (249)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 tritt die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn dem Ausnahmetarif 11 bei.

Berlin, den 10. März 1926. (256)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 18. März 1926 werden in den Ausnahmetarif 7 a die Station Laasphe, in den Ausnahmetarif 10 c die Stationen Oldenbüttel und Lübbecke (Westf.) einbezogen. (267)

Berlin, den 12. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 18. März 1926 werden im Ausnahmetarif 101 (Kartoffeln, frische) die Seehäfen Elbing, Greifswald, Kolberg, Königsberg (Pr.), Kai, Königsberg (Pr.) Ost, Königsberg (Pr.) Lizent, Königsberg (Pr.) Pregelbf., Pillau, Rostock Hafen, Rügenwalde, Stolpmünde, Stralsund, Swinemünde und Wismar als Empfangsstationen nachgetragen.

Berlin, den 15. März 1926. (274)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - schwedisch - norwegischer und deutsch-dänischer Güterverkehr, Tfv. 167 und 168.

Ab 22. März 1926 werden Stolberg (Rheinl.), Hammer, Trebbin und Salzgitter in die Tfv. 167 und 168, Salzgitter außerdem in die A. T. 1 bzw. 2 (für Steinsalz usw.) einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (269)

Altona, den 12. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. März 1926:
Ergänzungen bzw. Änderungen in den Warenverzeichnissen der A. T. 33, 35, 35a und 61. Aufnahme von 5 t-Sätzen für Abteilung B des A. T. 33 und für Klasse B und C des A. T. 52.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. März 1926. (276)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 17. März 1926 wird das Warenverzeichnis des S. D. 2 durch Aufnahme von Aluminium in die Abteilung XII erweitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. März 1926. (275)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Binnen - Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Nachtrag 1 auf Seite 22 unter Ziff. 14 die Tarifsätze für Annaberg (Erzgeb.) o. Bf. wie folgt ergänzt: (263)

		Ic	I	II
Annaberg (Erzgeb.)	(zu a)	62	31	24
ob. Bf.	(zu b)	128	64	57

Dresden, den 11. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. März 1926 wird ein neuer Ausnahmetarif für Korkrinde (Korkholz) bis auf jederzeitigen Widerruf eingeführt. Ausschußkorkrinde und Zierkorkrinde (Jungfernrinde) fallen nicht unter diesen Tarif. Der Tarif gilt für über See aus außerdeutschen Ländern eingeführte Sendungen. (270)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Am 1. April 1926 tritt der Nachtrag III zum Deutsch - Tschechoslowakischen Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) in Kraft. Er enthält neben der Einarbeitung der seit 1. Januar 1926 im Kundmachungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen in der Hauptsache Änderungen tschechoslowakischer Schnittfrachtsätze, sowie Erweiterungen des Geltungsbereiches einer größeren Anzahl Tarife (Aufnahme neuer tschechoslowakischer Versand- und Empfangsstationen). Der Nachtrag kann bezogen werden

1. in Deutschland zum Preise von 3 RM
   a) von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-N., Lößnitzstraße 12,
   b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen;
2. in der Tschechoslowakei zum Preise von 24 Kc
   a) von den Staatsbahndirektionen,
   b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen. (265)

Dresden, den 10. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Am 1. April 1926 tritt zu den Heften 7, 9, 10, 11 und 12 des Eisenbahngütertarifs für die Beförderung von Kohlen und Koks je der Nachtrag I in Kraft. Die Nachträge enthalten außer der Einarbeitung der bisher im Verfügungswege durchgeführten Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, Änderungen von Frachtsätzen, sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen.

Abdrucke der Nachträge können bezogen werden:

1. In Deutschland:
   a) von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neust., Lößnitzstraße 12;
   b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen.
2. In der Tschechoslowakei:
   a) von den Staatsbahndirektionen;
   b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen.

Preis des Nachtrages I

zu Heft	7: 0,40 RM	=	3,20 Kč
„ „	9: 2,– „	=	16,– „
„ „	10: 1,40 „	=	11,20 „
„ „	11: 2,75 „	=	22,– „
„ „	12: 1,75 „	=	14,– „

Dresden, am 11. März 1926. (266)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 K. für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks von den Niederlanden nach der Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält der erste Absatz der Ziffer 4 der Anwendungsbedingungen des Durchfuhrausnahmetarifs D 22 K. folgende Fassung:

„Werden innerhalb einer Frist von 90 Tagen während der Gültigkeitsdauer dieses Tarifs von einem und demselben Absender oder an einen und denselben Empfänger mindestens 3000 t Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks zur Beförderung über die Übergänge Herzogenrath - Grenze und Richterich-Grenze einerseits und Basel Bad. Bf., Schaffhausen, Singen (Hohentwiel), Waldshut, Konstanz, Friedrichshafen und Lindau-Reutin anderseits aufgeliefert, so werden die Frachtsätze für Schaffhausen, Singen (Hohentwiel), Waldshut, Konstanz, Friedrichshafen und Lindau-Reutin auf 0,78 Gulden für 100 kg nachträglich im Rückvergütungsweg ermäßigt, sofern 30 % der Mindestmenge über Basel Bad. Bf. verfrachtet werden.“

Köln, den 8. März 1926. (251)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Ausnahmetarif 103 H für Güter aller Art der Abschnitt „Geltungsbereich“ wie folgt neu gefaßt:

„Von und nach Stationen der Reichsbahndirektionen Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Köln und Trier nach und von Venlo K. M. über Straelen Grenze.“

Gleichzeitig erhält der Abschnitt „Frachtberechnung“ folgende Fassung:

„Die auf deutsche Gebietsstrecken bis zum Grenzpunkt entfallenden und gemäß den Bestimmungen des Deutsch-Niederländischen Eisenbahnverbandsgütertarifs berechneten Frachten der regelrechten Tarifklassen A—D werden um 20 % und der Tarifklassen E und F sowie die Frachten der Ausnahmetarife um 15 % nachträglich im Rückvergütungswege ermäßigt, wenn binnen drei Monaten nach Aufgabe der Sendungen unter Vorlage der Original- oder Duplikatfrachtbriefe nebst Frankaturrechnungen und eines Verzeichnisses, in dem die Sendungen einzeln unter Angabe der Versandstationen, der Frachten und des Gewichtes aufgeführt sind, bei der Reichsbahndirektion Köln ein entsprechender Antrag gestellt wird. Forderungsberechtigt ist bei frankierten Sendungen der Absender, im übrigen der Empfänger.“

Köln, den 8. März 1926. (260)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Mit Wirkung vom 15. März 1926 werden für Eilgutsendungen ab Breisach mit Wegevorschrift des Absenders im Frachtbriefe „über Freiburg-Karlsruhe“ folgende Entfernungen eingeführt: nach München Süd = 630 km; nach Nürnberg Hbf. = 509 km.

2. In der Entfernungstafel I (Tarifnachtrag II, Seite 15) ist die Ladestelle „Ludwigsmühle“ mit dem Hinweis „Tarifstation Selb Stadt“ zu ergänzen.

München, 5. März 1926. (250)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 (Nr. 511 Tfv.).

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 wird gege jederzeitigen Widerruf, längstens bi zum 31. Dezember 1926, verlängert.

Berlin, den 12. März 1926. (268

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Jugoslavischer Güterverkehr. Umbehandlungstarif vom 1. April 192

Mit Gültigkeit vom 1. April 192 wird der Umbehandlungstarif für de Güterverkehr zwischen Deutschland un dem Saargebiet einerseits und de Königreich der Serben, Kroaten und Sl venen anderseits über Österreich, di Tschechoslowakei und Ungarn neu au gegeben. Der Eisenbahngütertarif vo 1. April 1923 tritt nebst allen Ergänzu gen und Berichtigungen mit Ablauf d 31. März 1926 außer Kraft.

Der Frankatur- und Übe weisungszwang ist aufg hoben. Nachnahmen und Angabe d Interesses an der Lieferung sind — i der Währung des Versandlandes unbeschränkt zugelassen.

Abdrücke des Tarifs sind zum Prei von 20 Reichspfennig für das Stü durch Vermittlung der Güterabfertigu gen oder unmittelbar von der Regieve waltung der Reichsbahndirektion Mü chen zu beziehen.

München, den 8. März 1926. (25

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1926 wi der Pfälzisch-Bayerische Gütertarif v 1. August 1916 nebst Nachträgen I bis aufgehoben und durch einen neuen Ta (Entfernungszeiger) ersetzt. Mit d neuen Tarif treten durch Wegfall v Lokalbahnzuschlägen und der Rhe brückenzuschläge zahlreiche Entf nungskürzungen ein. Soweit infolge v Entfernungsänderungen für einige S tionsverbindungen Frachterhöhungen e treten, gelten diese erst ab 15. Mai 19

München, 8. März 1926. (2

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Gütertarif Teil I, Abteilung A. Bef derung von Ferrophosphor.

Mit 10. März 1926 werden die bes deren Verpackungs- und sonstigen förderungsvorschriften für Ferrop phor außer Kraft gesetzt. (2

Regensburg, den 9. März 1926.

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

3. Personen- und Gepäckverkeh

Deutsch-Litauisch-Lettisch-Estische Expreßguttarif.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 w zum Frachtsatzzeiger der Nachtrag herausgegeben, der außer Berichtigun direkte Sätze von Tilsit nach Ko enthält. Der Nachtrag ist zum Pr von 0,05 M. von der Auskunftei Deutschen Reichsbahn, Berlin, Bf. A anderplatz, und von der Auskunfts bei den Fahrkartenausgaben Königs (Pr.) Hbf. erhältlich. (

Königsberg (Pr.), den 9. März 192

Deutsche - Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 12. Berlin, den 25. März 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die neuen Einheitssatzungen der Reichsbahnarbeiterpensionskassen.

Von **Dr. Schmidt**, Oldenburg i. O.

Mit dem 1. Januar 1926 sind für alle sieben Reichsbahnarbeiterpensionskassen sieben neue, nunmehr aber einheitlich ausgebaute Satzungen in Kraft getreten. Die verschiedenen Länderkassen: für Preußen-Hessen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg und Oldenburg gewähren also den Kassenmitgliedern fortan überall die gleichen Zusatzrenten, behandeln auch im übrigen die Kassenmitglieder überall nach einheitlichen Rechtssätzen und erheben überall einheitlich festgesetzte Beiträge. Der Reichsbahngedanke hat damit insoweit auch auf diesem Gebiete sich nur folgerichtig ausgewirkt.

Tritt also hiermit auch auf dem Gebiete der Zusatzrentenversorgung — der „B“-Renten, wie der Sprachgebrauch es im Gegensatz zu den „A“-Renten, den Invalidenrenten der Reichsversicherungsordnung, ausdrückt — für die verschiedenen Reichsbahnbezirke eine aus personalpolitischen Gründen gewiß nur erwünschte Gleichmäßigkeit von Rechten und Pflichten ein, so ist gerade deshalb die Art und Weise dieser Neugestaltung naturgemäß von besonderem Interesse, haben doch die neuen Einheitssatzungen ganz von selbst mit der Beseitigung der bisherigen Sonderverhältnisse auch Neugestaltungen mit sich gebracht, die den bisherigen Rechtszustand nicht nur geändert, sondern auch zugunsten der Kassenmitglieder in nicht unbeträchtlichem Maße verbessert haben. Die neuen sechs (bisher vier) Rentengruppen, die nach einem Jahreseinkommen von 600 bis 900 RM, von 900—1200 RM, von 1200—1500 RM, von 1500 bis 1800 RM, von 1800—2100 RM und über 2100 RM abgestuft sind und die die Höchstrente nach 40 Mitgliedjahren bis auf 960 RM (gegen zuletzt 712 RM) hinaufführen, stellen einen bemerkenswerten Fortschritt auf dem Gebiete der Sozialversicherung für die Reichsbahnarbeiter dar, tritt doch zu diesen Renten im Invaliditätsfalle auch noch die Invalidenrente der Reichsversicherungsordnung mit einem, vorläufig freilich noch nicht nutzbaren Satz bis zu über 800 RM. Im übrigen mag noch erwähnt werden, daß nach dem bisherigen Rentenaufbau die einzelnen Rentenklassen mit ungleich bemessenen Anfangssätzen ausgestattet waren, so daß der niedrigere Rentenanfangssatz eines niedrig gelöhnten Kassenmitgliedes ihm zu seinem bleibenden Nachteil auch im Falle einer höheren Lohneinstufung weiterhin nachfolgte; fortan soll dieser Rentenanfangssatz für alle Rentenklassen, einerlei ob das Mitglied hoch oder niedrig gelöhnt ist, in der gleichen Höhe von 240 M. gehalten werden, und die bessere Entlöhnung mit der ihr nachfolgenden Einstufung in die höhere Rentenklasse soll nur in den höheren Steigerungssätzen für die betreffenden Mitgliedsjahre ihre Auswirkung finden. Erwähnt mag auch noch werden, daß fortan der Rentenfall, anlehnend an die einschlägige Bestimmung der Invalidenversicherung, mit Vollendung des 65. Lebensjahres ohne weiteres gegeben ist. Von besonderer Bedeutung ist auch noch die Bestimmung, daß fortan die bisherigen Ruhevorschriften, die insbesondere für den Fall des Bezugs von Unfallrenten ein Ruhen der Zusatzrenten verursachen konnten, nicht mehr aufrechterhalten werden. Vorgesehen ist nur noch eine Kürzung der Zu-

satzrenten dahin, daß die Invalidenrente und die Zusatzrente zusammen den Satz von 80 % des höchsten Jahresarbeitsverdienstes der letzten drei Mitgliedsjahre nicht übersteigen dürfen.

Allgemein pflegt eine Neubeordnung auf einem Fachgebiet wie dem vorliegenden fast zwangsläufig für die beteiligten Mitglieder Verbesserungen mit sich zu bringen, und so mögen die geschilderten neuen Vergünstigungen, so sehr sie auch finanziell und sozialpolitisch zu Buch schlagen, doch in gewissem Sinne nur als normale Umstellungsgewinne gewertet werden. Anders verhält es sich schon bei der Sonderversorgung, die in den Übergangsvorschriften der neuen Satzungen für die Altpensionäre aus der Vorinflationszeit mit bestimmten Zuwendungen, die auf Grund mehr vorläufiger Beschlüsse des Zweckverbandes der Reichsbahnarbeiterpensionskassen allerdings auch schon jetzt bewilligt wurden, endgültig „verankert" worden ist, obwohl das Kassenvermögen, das der Sicherstellung dieser Rentenansprüche diente, im Währungszerfall gänzlich zerflossen ist. Über den Kreis dieser Altpensionäre hinaus ist auch den in der Inflationszeit und später neu angefallenen Rentnern sowie den jetzigen Kassenmitgliedern in der Anrechnung ihrer zurückgelegten Mitgliedsjahre ohne den finanziellen Rückhalt entsprechender Vermögenswerte ein beachtlicher Vorteil zugewendet worden, und endlich haben es sich die Kassen auch noch angelegen sein lassen, den durch den Abbau getroffenen Kassenmitgliedern, wenigstens soweit es sich um ältere Mitglieder handelt, nach Maßgabe noch vorbehaltener näherer Bestimmung die erworbenen Anwartschaften gegen Zahlung lediglich einer geringen jährlichen Anerkennungsgebühr zu erhalten. Die mit alledem übernommenen Lasten sind geldlich schwer abzuschätzen. Ihre volle Auswirkung werden sie erst in der Zukunft erkennen lassen.

Die besprochenen Neugestaltungen auf dem Gebiete der den Kassenmitgliedern zustehenden Leistungen sind aber nicht das einzig beachtenswerte, das die Neubeordnung der Pensionskassen mit sich gebracht hat. Außer dem Sozialpolitiker hat auch der Versicherungsmathematiker bei Würdigung des Neubaues ein Wort mitzusprechen, und hier ist vor allem der grundlegende Umstand zu beachten, daß überhaupt ein Wiederaufbau der durch die Inflation an sich völlig zugrunde gerichteten Pensionskassen, so wie geschehen, ermöglicht worden ist. Der Rückhalt und das feste Fundament, auf dem der stolze Bau der vorkriegszeitlichen Pensionskassen beruhte, nämlich ihr Vermögen, wie es auf Grund sorgfältiger mathematischer Berechnung ausgestattet worden war und so für alle etwa fällig werdenden Rentenansprüche jederzeit eine volle Kapitalssicherheit darstellte — dieses Vermögen ist in dem Währungsverfall gegenstandslos geworden, und der Sicherheitsfaktor, ohne den eine Pensionskasse nicht gedacht werden kann, mußte daher wenigstens vorläufig in anderen Momenten gesucht werden. Dieser Sicherheitsfaktor wog aber um so schwerer, je mehr Verpflichtungen der Kasse auferlegt wurden, und wenn man hierbei in Betracht zieht, daß nicht nur die zurzeit fälligen Renten, sondern auch die zukünftigen Belastungen einschließlich der aus den bereits zurückgelegten Mitgliedschaftsjahren sich ergebenden Anwartschaften in Anschlag zu bringen sind, so kann die Bedeutung des Sicherheitsfaktors für den Wiederaufbau der Kasse gar nicht hoch genug in Ansatz gebracht werden. Es war daher eine Frage von grundsätzlicher Bedeutung, ob und wieweit das früher maßgebliche System des Kapitaldeckungsverfahrens wieder zur Einführung gelangen konnte. Die starken Lasten vor allem aus den bereits erworbenen Anwartschaften hätten nun, wenn man das frühere System in voller Auswirkung sogleich hätte wieder aufnehmen und entsprechende Reserven schaffen wollen, eine sofortige Beitragserhöhung von unerträglichem Ausmaße dringlich gemacht. Man hat sich daher entschlossen, das Kapitaldeckungsverfahren zwar als erstrebenswertes Ziel für die Zukunft im Auge zu behalten, sich für die Not des Augenblickes aber damit zu begnügen, daß der geldliche Jahresbedarf vorerst durch Umlage auf die Mitgliederbeiträge gedeckt, darüber hinaus aber noch ein Reservefonds angesammelt, und dessen Ausbau zur vollen Kapitaldeckung der Entwicklung im Laufe der Jahre vorbehalten wird. Daß man damit den Sicherheitsfaktor still und leise von der Kapitalreserve auf ein ganz anderes Gebiet, nämlich auf die Dauerstellung der Pensionskassen als solcher, also auf ihr als unbegrenzt angenommenes Dasein, verschoben hat, mag nur nebenbei erwähnt werden. Die Zeitverhältnisse haben allerdings dem Pensionskassengedanken als solchem mehr Wertbeständigkeit nachgewiesen als seinen sorgsam angesammelten Vermögensbeständen. Für den Kapitalanteil der Reichsbahnverwaltung könnte im übrigen auch schon die in ihrer Mündelsicherheit liegende Garantie in Betracht gezogen werden.

Die Neugestaltung der Zusatzrenten interessiert in erster Linie den Sozialpolitiker, die Umstellung des Sicherheitsfaktors auf ein kombiniertes Umlageverfahren den Versicherungsmathematiker, darüber hinaus aber wird auch der Organisationsdenker die neuen Satzungen gerne auf ihre verwaltungstechnische Bedeutung für das Reichsbahnunternehmen einer Betrachtung unterziehen, und hier wird es den Außenstehenden jedenfalls ein wenig befremdend anmuten, wenn er bei der einheitlichen Deutschen Reichsbahn nicht e i n e, sondern s i e b e n Pensionskassen mit völlig verschiedenem Umfange erblickt. Allerdings wird ihn hier für Bayern schon ein einfacher Hinblick auf die organisatorische Sonderstellung der Bayerischen Gruppenverwaltung davon überzeugen, daß hier die Errichtung eines besonderen Kasseninstituts noch folgerichtig sein mag, dafür aber, daß im übrigen eine große Pensionskasse, die Preußische, mit etwa 290 000 Mitgliedern und daneben noch fünf kleinere Kassen mit etwa 23 000, 15 000, 13 000, 2900 und 2600 Mitgliedern bestehen, wird er zunächst schwerlich einen anderen Grund gelten lassen wollen als den historisch gewordenen und daher ein wenig überalterten Tatbestand als solchen. Und doch wird er darüber hinaus nicht verkennen dürfen, daß sich hier, wie auch andernorts, im Grunde nur zwei Systeme noch unausgeglichen gegenüberstehen, von denen jedes für sich nicht unbeachtliche Gründe für seine Daseinsberechtigung anzuführen vermag. Das preußische System der großen, alle ehemalig preußischen Direktionen umfassenden Einheitskasse hat gewiß — man lese nur den letzten Jahresbericht dieser Pensionskasse — bedeutende Erfolge aufzuweisen, nicht minder tatkräftig und, da örtlich begrenzt, vielleicht mit noch klarerer Durchsichtigkeit haben aber auch die kleineren Pensionskassen bislang ihre Existenzberechtigung dargetan, und man braucht hier den Zweifler nur einmal in das badische Musterländle mit seinen vorbildlichen Wohlfahrtseinrichtungen zu führen, um ihn nachhaltig die Berechtigung auch dieser Anschauung darzutun. Die örtlich begrenzte und daher übersichtliche Selbstverwaltung der bezirksweise aufkommenden Mittel hat dem preußischen System gegenüber zweifellos auch beachtliche Vorteile, so sehr andererseits die zusammenfassende Kapitalsverwaltung einer großen Kasse wie der preußischen Gelegenheit zu rationeller Verwaltungs- und Wohlfahrtstätigkeit darbietet. An der Lösung aber dieser Frage, wie der Zwiespalt dieser beiden Systeme zu entwirren ist, sind die neuen Einheitssatzungen, die juristisch gesprochen nur „allgemeines", nicht „gemeines" Recht geschaffen haben, vorübergegangen, indem die bisherigen sieben Pensionskassen jede für sich, jedoch alle mit nunmehr gleichlautenden Satzungen bestehen geblieben sind. Eine Aufgabe der Zukunft wird es sein, in dieser Richtung weitere Klarheit zu schaffen.

Benutzung der Bildfahrpläne.

In den Ausführungen des Reichsbahnoberrats K o e s t e r in Halle über Benutzung der bildlichen Fahrpläne in der Nr. 46 der „Reichsbahn" vom 25. November 1925 wird erwähnt, daß auf den vormals württembergischen und badischen Stationen die Betriebsbeamten sich fast ausschließlich der bildlichen Fahrpläne bedienen und deshalb mit ihnen durchaus vertraut seien. Dies kann bezüglich der Beamten im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart bestätigt, und es verdient angeführt zu werden, daß die frühere Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen noch von jeher großen Wert darauf legte, daß die Fahrdienstleiter, auch wenn sie nur ablösungsweise oder vorübergehend in diesem Dienstzweig beschäftigt waren, mit dem Bildfahrplan gut umzugehen wußten. Als es im vorigen Jahrhundert bei den Stellen des äußeren Dienstes noch zahlreiche Beamte gab, die die im Jahr 1884 eingeführte niedere Eisenbahndienstprüfung nicht gemacht und an dem zur Vorbereitung auf diese Prüfung eingerichteten Unterrichtskursus nicht teilgenommen hatten, mußten sie, soweit sie ablösungsweise den Fahrdienst zu besorgen hatten, stets von Zeit zu Zeit durch den Vorstand der Betriebsinspektion darin geprüft werden, ob sie den graphischen Fahrplan richtig zu gebrauchen wußten. Es waren dies zum Teil im Dienst ergraute Beamte, wie Vorsteher von Güterstellen, Stationskassen usw., da es schon ein großer Bahnhof sein mußte, wenn der Vorsteher der Güterstelle nicht zur Besorgung des Fahr- und Stationsaufsichtsdienstes frühmorgens oder spätabends herangezogen wurde. In den Unterrichtskursen wurden später die Prüfungskandidaten über den Gebrauch des graphischen Fahrplans gründlich unterrichtet, und jetzt gibt es wohl im Bezirk Stuttgart keinen einzigen Betriebsbeamten mehr, der mit diesem Fahrplan nicht vertraut ist. Die meisten werden auf dem auch von Herrn Koester vertretenen Standpunkt stehen, daß man den Fahrdienst ohne den Bildfahrplan überhaupt nicht richtig versehen könne.

Was aber die durch geringeren Bedarf an Fahrplanbüchern eintretende Ersparnis anbelangt, so dürfte sie von Herrn Koester zu hoch geschätzt sein. Wenn 5000 Fahrplanbücher hergestellt werden und die Kosten 9000 M. betragen, so ergibt sich für ein Stück allerdings ein Durchschnittspreis von 1,80 M. Man darf aber deshalb nicht annehmen, daß, wenn z. B. nur 3000 Stück gedruckt werden, sich die Herstellungskosten nur auf 5400 M. belaufen werden. Denn ein sehr großer Bestandteil des Betrags von 9000 M. sind die Satzkosten, und diese sind dieselben, ob 5000 oder nur 3000 Stück Fahrplanbücher gedruckt werden. Es kommt bei Verringerung der Auflage eine Ersparnis heraus, aber sie ist gering, weil eben die Kosten für Druck und Papier gegenüber den Satzkosten verhältnismäßig recht gering sind. Diese Erfahrung hat man auch im Bezirk Stuttgart im Sommer 1924 gemacht, als man die Fahrplanbücher in kleinere Hefte zerlegte und statt 15, wie bis dahin, 32 Hefte herausgab. Obgleich die Zahl der Seiten aller Hefte zusammen erheblich geringer wurde, gingen die Herstellungskosten eben wegen der hohen Satzkosten nicht in dem erwarteten Maß zurück.

Wenn nun auch im Bezirk Stuttgart der Bildfahrplan sich so eingebürgert hat, daß auch die nicht im eigentlichen Betriebsdienst beschäftigten Beamten ihn zu benutzen verstehen, so hat man deshalb sich doch noch nicht daran gemacht, das Fahrplanbuch gewissen Bahnhöfen und Abfertigungsstellen zu entziehen. Es scheint dies auch nicht beabsichtigt zu sein, und zwar mit Recht. Einmal wäre, wie bereits ausgeführt, die Kostenersparnis eine geringe. Sodann ist das Fahrplanbuch für gewisse Dienstverrichtungen sowohl auf den Bahnhöfen als bei den Abfertigungsstellen teils unentbehrlich, teils sehr zweckmäßig. Im Bezirk Stuttgart braucht z. B. der Fahrdienstleiter der Knotenbahnhöfe unbedingt auch das Fahrplanbuch schon wegen der Fahrzeiten. Nach der Anleitung über die Anfertigung der Bildfahrpläne soll bei Personenzügen, die mit mehr als 60 km Geschwindigkeit fahren, diese auf oder in die Zuglinie geschrieben werden. Weil bei uns die Fahrzeit vieler Züge auch auf kurze Entfernung sich mehrmals ändert, ist die Aufnahme der Geschwindigkeit in die Bildfahrpläne unterblieben, da deren Übersichtlichkeit dadurch zu sehr beeinträchtigt würde. Es müßten besondere Behelfe, ähnlich wie im Bezirk Halle, hergestellt werden, wenn der Fahrdienstleiter das Fahrplanbuch soll entbehren können. Hiervon wäre aber abzuraten. Auch bei vielen anderen Dienstverrichtungen, z. B. bei Untersuchungen und Vernehmungen, die von den Stationsbeamten zu erledigen sind, bei der Abfertigung von Vieh und bei den Büroarbeiten der Güterstellen ist eben das Fahrplanbuch handlicher und zweckmäßiger als der Bildfahrplan. Man würde den Dienst des beteiligten Personals erheblich erschweren, wenn man ihm das Fahrplanbuch entziehen würde, was sich wegen der geringen Ersparnis nicht rechtfertigen ließe, wobei nicht gesagt sein soll, daß gewisse Stellen und Bedienstete, die persönlicherweise mit dem Taschenfahrplan und dem Dienstfahrplanbuch ausgestattet werden, letzteres nicht sollten entbehren können.

Stuttgart. F a u d e, Reichsbahnrat.

Die Staffeltarife der deutschen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit, mit besonderer Berücksichtigung des Dawes-Gutachtens.

Von Dr. oec. publ. **Fritz Helbig**, München.

(Schluß)

3. Die Staffeltarife und das Dawes-Gutachten.

(Dieser Abschnitt stellt eine wesentliche Kürzung des betr. Abschnittes in der Dissertation des Verfassers dar, da die sonstigen Regelungen des Gutachtens für die Deutsche Reichsbahn den Lesern der ZVDEV. schon bekannt sind.)

Das sogen. Dawes-Gutachten, das die Maßnahmen behandelt, die Deutschland die Zahlung seiner Verpflichtungen aus dem Versailler Vertrag ermöglichen sollen, geht einerseits von dem Grundgedanken aus, daß hierzu vor allem eine F ö r d e r u n g der d e u t s c h e n A u s f u h r nötig ist; anderseits belastet es die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach der bekannten dreijährigen Übergangsfrist vom Jahre 1927 ab mit der Erbringung einer Gesamtsumme von 1090 Millionen Goldmark jährlich[6]).

Nimmt man vorläufig als gegeben an, daß die Deutsche Reichsbahn diesen Betrag unter normalen Verhältnissen erbringen kann, was wesentlich von der Wirtschaftslage abhängt, so erhebt sich das Problem, ob es zur Sicherung der Leistungen aus dem Versailler Vertrag besser ist, die deutsche Wirtschaft vor zu hohen Belastungen zu schonen, wie sie u. a. durch die hohen Frachten gegeben sind, um sie möglichst exportfähig zu machen, oder sie zur Bezahlung von möglichst hohen Frachten an die Eisenbahn anzuhalten, um deren Einkünfte möglichst hoch zu gestalten. Es handelt sich also m. a. W. darum, ob die deutsche Wirtschaft durch hohe Tarife gehemmt werden soll, oder ob sie durch schonende Behandlung zu solcher Stärke soll kommen können, daß sie auch ihren anderen Verpflichtungen, sowohl direkten (Industrieobligationendienst) als auch indirekten (als Steuerfaktor für den Staatshaushalt) nachkommen

[6]) Vergl. „Wirtschaft und Statistik" 1924, S. 702.

kann. Andererseits hat die Bahn die genannte Summe unter allen Umständen zu erbringen; sie muß also für höchste Rentabilität ihres gesamten Betriebes sorgen. Nun haben aber gerade die Staffeltarife die Eigenschaft, dort, wo unter der Herrschaft von reinen Kilometertarifen gewisse Produkte vom Markte wegbleiben mußten, diese durch die niedrigen Beförderungspreise zum Markte zu locken, was nicht nur eine größere Verkehrsdichte, damit verhältnismäßige Selbstkostenabnahme und größere Rentabilität der Eisenbahn bedeutet, sondern gleichzeitig eine erhöhte Gütererzeugung und damit bis zu gewissen Grenzen eine Erniedrigung der Güterpreise ermöglicht. So tragen die Staffeltarife sowohl zu einer hohen Rentabilität der Eisenbahn, als auch zu einer erhöhten Exportfähigkeit der Industrie usw. bei. —

Die Rentabilität der Deutschen Reichsbahn mögen, zum besseren Verständnis des anschließend über die Tarife gesagten kurz folgende Zahlen erläutern:

Die Reichsbahn vereinnahmte aus dem Güterverkehr[7]):

in den Monaten	Mill. Mark	p. tkm Pfg.	aus geleisteten Mill. tkm	und beförderten Mill. t	Mithin mit Durchschn.-Beförderg.-Längen v.
Mon.-Durchschnitt 1913	188	3,6	4 825	40,00	120,6 km
Nov. 1923		5,6	2 798	16,38	Durchschnitt
Dez. „		5,9	2 580	15,38	Nov. 1923 bis
Jan. 1924	171,8	6,5	2 640	16,20	Dez. 1924
Febr. „	181,9	6,2	2 940	17,63	161,3 km
März „	203,1	6,2	3 255	21,06	Jan. bis Dez.
April „	203,2	5,7	3 580	21,50	1924 160,4 km
Mai „	187,1	5,6	3 324	20,28	
Juni „	159,8	5,7	2 816	17,29	
Juli „	158,9	5,3	2 993	18,26	
Aug. „	167,1	5,5	3 057	18,84	
Sept. „	179,8	5,0	3 557	22,00	
Okt. „	201,6	4,7	4 404	28,37	
Nov. „	215,4	4,5	4 607	29,43	
Dez. „	226,2	4,9	4 598	29,59	
Nov. 1923 bis Dez. 1924			47 149	292,21	
Jan. bis Dez. 1924	2255,9		41 781	260,45	
Durchschn. Nov. bis Dez.		5,52	3 367,8	20,87	
Jan. bis Dez.		5,48	3 481,8	21,70	

Also Durchschnittsätze sowohl für Januar bis Dezember 1924 als auch für die Zeit seit Einführung der Goldmarkrechnung bei der Bahn (November 1923), die etwa 53 % über dem Vorkriegsertrag liegen und etwa 22 % über dem vom Gutachten veranschlagten von 4,5 ₰ pro tkm. Es dürfte demnach eine Steigerung des Durchschnittsatzes um etwa 50 % gegenüber vor dem Kriege für das Geschäftsjahr 1924/25 zu erwarten sein. Diese große Zunahme der Einnahmen ist nicht zu verwundern, wenn man betrachtet, bis zu welcher Höhe gegenüber den Frachten vor dem Kriege die heutigen Frachten gestiegen sind. Wie Anlage 7 zeigt, sind sämtliche Frachten bis zu 900 km (mit Ausnahme des Kohlenausnahmetarifs, bei dem dies nur bis zu 705 km gilt), höher, als sie vor dem Kriege waren, einzelne sogar bis auf noch größere Entfernungen, und dies besonders für die kurzen Strecken.

(Hier ist zu bemerken, daß die für 1 km angegebene Steigerung praktisch nicht in Frage kommt, da die Mindestfracht stets für 5 km erhoben wird. Von dieser Entfernung ab gelten jedoch die angegebenen Sätze auch praktisch.)

Dem Vergleich wurden die Vorkriegs- und jetzigen Frachten in ihrer tatsächlichen Höhe zugrunde gelegt, letztere also einschließlich der Verkehrssteuer und erstere ohne solche — die Verkehrssteuer wurde bekanntlich erst am 1. Oktober 1917 eingeführt — da es für den Verfrachter die gleiche Belastung bedeutet, ob er einen Betrag für eine Beförderung als reine Fra oder als Steuer bezahlt.

Angenommen nun, es sei heute ein der Teuerung der War preise entsprechender Frachtenstand angemessen, so dürften Frachten nicht den Teuerungsindex der Großhandelspreise üb schreiten. Dieser belief sich nun für Jahresschluß (Dezemb 1924 auf 130,3 % des Vorkriegsstandes[8]), was beinahe d Höchststand im ganzen Jahre von 131,3 % im Oktober 1 gleichkam, und den Jahresdurchschnitt von 122,4 % um Beträchtliches übertraf.

Nehmen wir aber trotzdem einen Satz von 130 % für Frachten als angemessen an, so zeigt Anlage 7, daß dieser e eintritt bei

Klasse	Ie und I	II	A	B	C	D	E	F	K.-A.
zwischen km	900	500	700	400	600	600	500	50	400
und	1000	600	800	500	700	700	600	100	500

Alle kürzeren Entfernungen als diese sind stärker belast als der Warenteuerung entspricht, während über diese Entf nungen alle Frachten sich unter dem Satze der Warenteueru bewegen, und zwar mit zunehmender Entfernung stets wei fallend, so daß sie z. B. bei Klasse B für 1700 km auf 60 % Vorkriegsfrachten herabgehen. Nur der Kohlenausnahmeta bildet insofern eine Ausnahme, als er von 705 km ab die gleich Frachtsätze besitzt, wie vor dem Kriege.

Es wird sich daher für die Deutsche Reichsbahn-Gesellsch in Bälde — das Ende ihres ersten Geschäftsjahres, das nach ihrer Satzung auf den 31. Dezember 1925 festgesetzt ist, ab warten, erscheint wegen der langen Zeit, in der bis dahin Wirtschaft die hohen Frachten zu tragen hat, nicht berecht zu sein — die Frage ergeben, ob sie den bestimmt zu erwart den Überschuß, der ihr nach Deckung ihrer im ersten Jahr 235 Mill. ℳ ermäßigten Verpflichtungen aus dem Dawes-G achten bzw. dem Reichsbahngesetz verbleibt, zur Herabsetzu derjenigen Frachten verwenden will, die unverhältnismäß höher sind, als dem Großhandelsteuerungsindex entspricht. sonders für die kurzen Strecken erscheint eine Begüns gung empfehlenswert, da hier auch die zunehmende Kra wagenkonkurrenz der Bahn immer größer werdende Einbuß verursacht. Pressenachrichten deuten an, daß derartige M nahmen gegenwärtig in den Tarifgremien beraten werden. Da ist es eine Frage der Politik, wie weit diese Herabsetzung geh soll; bis zur völligen Gleichsetzung mit dem Warenpre teuerungsindex darf sie bei den niederen Entfernungen jedo nicht gehen, da ja sonst keine Staffelung mehr bestünde. Vi mehr muß sie bei diesen Entfernungen unter möglichster A näherung an die Selbstkosten unter Berücksichtigung der T erung vorgenommen werden, was auch für die größeren Entf nungen gilt; die niedrigere Frachten genießen, als der Teueru entspricht, für die ebenfalls zu untersuchen ist, ob sie die Selb kosten erbringen. Beide Maßnahmen sind nötig, sowohl v Prinzip der kaufmännischen Verwaltung der Bahn aus, das Forderung ergibt, daß keine Leistung unter den Selbstkost vorgenommen wird, — soweit allerdings die Kraftwagenkonk renz nicht Konkurrenzpreise diktieren wird — als auch desha um die Verfrachter möglichst zahlkräftig für ihre eigenen L stungen an das Reich und an die Reparationsinstitute zu mache Müssen doch dem Reich, das z. B. in Zukunft die Erträgnis der Verkehrssteuer an das Reparationskonto abzuführen hat, f diesen und andere Einnahmeausfälle neue Steuerquellen schlossen werden.

Nun ist aber die Gesamthöhe der Einnahmen aus dem Güt verkehr von der Anzahl der geleisteten Tonnenkilometer a hängig, d. h. von der Zahl, die das Produkt ist aus der Anza von Tonnen beförderter Güter und den gesamten Strecken, üb die diese transportiert wurden. (Rein gilt dies allerdings n beim Kilometertarif; beim Staffeltarif können die Einnahm aus der gleichen Anzahl von Tonnenkilometern verschieden sei je nachdem sie aus der Beförderung über kürzere oder üb

---

[7]) Vergl. „Wirtschaft und Statistik" 1924 u. 1925, verschiedene Hefte. Hierzu kommen noch die Einnahmen aus dem Personenverkehr und sonstigen Quellen, sodaß die Gesamteinnahmen im Jahre 1924 3612,6 Mill. ℳ betrugen, was gegenüber dem Einnahmesoll eines Normaljahres (von 1927 ab 4227 Mill. ℳ) eine Differenz von 614,4 Mill. ℳ bedeutet.

[8]) Vergl. „Wirtschaft und Statistik" 1924, Heft 24, und f das Folgende die übrigen Hefte dieses Jahrgangs.

ngere Strecken entstanden sind; doch wird diese Verschiedenheit wieder ausgeglichen durch entsprechend höhere bzw. niedrigere Ausgaben). Das Dawes-Gutachten geht nun für die Gestaltung dieser Einnahmen von der Annahme aus, daß die Anzahl der im Jahre 1924 geleisteten Tonnenkilometer 60 000 Millionen betrage, also etwas mehr als die 57 251 Millionen Tonnenkilometer vom Jahre 1913, — letztere Zahl des Gutachtens stimmt mit der amtlichen deutschen Statistik überein —, dagegen die Anzahl der beförderten Tonnen einen Rückgang um 20 % aufweise, mithin die durchschnittliche Beförderungslänge entsprechend größer geworden sei. Diese Annahme ist durch die Tatsachen erheblich widerlegt worden. Aus den Zahlen im Eingang dieses Abschnittes B ergibt sich, daß im Jahre 1924 nur 73,01 % der Anzahl der Tonnenkilometer von 1913 geleistet wurden, an Stelle der vermuteten 105 %, also nur 69,5 % des Erwarteten. Dagegen ist die Menge der beförderten Güter nicht nur auf 80 %, sondern auf 54,3 % der von 1913 zurückgegangen. Trotzdem ist die Steigerung der durchschnittlichen Beförderungslänge nicht nur den 20 % Unterschied zwischen 100 und 80, oder den 18,71 % zwischen 73,01 und 54,3 entsprechend eingetreten: sie nahm zu von 120,6 km 1913 auf 160,4 km 1924, also um 33 %, wie die Zahlen zu Eingang dieses Abschnittes ergeben. Das Gutachen erkennt als Ursachen hierfür außer den Änderungen in den Verkehrswegen infolge der Abtretung und der Besetzung deutschen Gebietes die Einführung der Staffeltarife an. Leider ist, wie der Durchschnittsfrachtsatz, so auch die durchschnittliche Beförderungslänge, nur eine rein fiktive Größe und besagt nichts darüber, auf welche tatsächlichen Entfernungen die Beförderungen getätigt wurden. Eine statistische Feststellung darüber wurde jedoch nur bei der Einführung der Staffeltarife 1920 vorgenommen, und wäre jetzt, nachdem die Stabilisierung der Währung die anderen Ursachen einer stärkeren Verkehrsfrequenz, wie sie die Inflation erzeugt hatte, beseitigt hat, zur Feststellung der reinen Wirkung der Staffeltarife dringend nötig. Immerhin läßt sich auch ohne diese Statistik aus der durchschnittlichen Beförderungslänge eine allgemeine Zunahme der Beförderung über längere Strecken feststellen. —

Was nun hier weiter interessiert, ist der unrichtige Schluß, den das Gutachten aus der Erscheinung der Steigerung der durchschnittlichen Beförderungslänge zieht, indem es behauptet, daß „die Wirkung auf die Eisenbahneinkünfte ganz erheblich sein werde, falls in künftigen Jahren die Tonnenzahl nicht steige, während die Durchschnittslänge des Beförderungsweges so zurückgehe, daß sie sich fast den Vorkriegszahlen nähere." Die Staffeltarife begünstigen ja gerade die großen Entfernungen, machen es also wahrscheinlich, daß auf diese Entfernungen mehr verfrachtet wird, als unter der Geltung von Kilometertarifen, daß also auch die durchschnittliche Beförderungslänge größer wird, vorausgesetzt, daß für die kürzeren Entfernungen die gleiche Verkehrsfrequenz, wie vor Einführung der Staffeltarife bestehen bleibt. Dies ändert ja auch am Reinertrag der Bahn nichts, da ja die Selbstkosten für die Beförderung mit zunehmender Transportlänge abnehmen, hat aber für die Volkswirtschaft den Vorteil, daß noch Güter zum Markt kommen können, die sonst wegen der zu hohen Transportkosten diesem fern bleiben müßten.

Es ergibt sich daher, daß die Staffeltarife dazu angetan sind, einerseits die deutsche Volkswirtschaft in ihrer Exportfähigkeit zu stärken, anderseits, daß sie der Deutschen Reichsbahn keinen Abbruch tun in der Erbringung ihres Reinertrages, mithin dazu beitragen, die schweren Lasten, die uns der Verlust des Krieges auferlegt hat, abzutragen, ohne daß wir unter ihnen zerbrechen.

Anlage 7.

Seit 1. Oktober 1924 betragen die Frachtsätze für 100 kg Hundertteile der Sätze von 1913.

in Klasse entspricht 1913 km	Ie u. I Eilgut- u. Allg. Stckg.-Klasse	II Spez.-Tar. f. b. Stckg.	A B	B	C Spez.-Tar. I	D II	E III	F A.-T. 2	K.-A.-T.
1	309	300	233	233	317	250	200	167	183
5	256	279	236	227	275	213	200	157	186
10	233	250	228	214	236	200	178	144	156
50	171	183	186	162	197	188	163	133	144
100	164	168	187	161	178	173	144	128	141
200	159	159	180	155	164	160	148	122	139
300	157	152	172	145	156	155	144	114	138
400	155	144	163	137	147	148	138	112	134
500	154	135	154	129	139	140	131	112	123
600	153	127	145	122	131	132	124	111	111
700	149	119	135	113	122	124	116	107	100
800	143	113	125	105	114	115	109	102	100
900	135	107	116	97	105	107	100	97	100
1000	127	100	107	90	97	100	93	91	100
1100	120	95	100	83	90	91	87	86	100
1200	114	90	93	78	84	85	81	81	100
1300	109	85	87	73	79	80	77	77	100
1400	104	82	82	69	75	75	73	74	100
1500	100	79	78	65	71	72	69	71	100
1600	96	75	75	62	68	68	66	68	100
1700	93	73	71	60	65	65	63	66	100

Spurerweiterung oder nicht?

Ein Zwiegespräch.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Bäseler**, München.

(3. Fortsetzung.)

Am nächsten Tag.

N.: Jetzt können wir endlich anfangen. Bisher war alles nur Vorspiel. Ich rekapituliere: Wir haben erkannt, daß ein zweiachsiges Fahrzeug, wenn es durch Druckrollen geführt ist, in einer Kurve bei strenger Führung mit geringerem Widerstand und größerer Schonung von Rad und Schiene läuft, als bei „zwangloser". Diese Tatsache ist streng bewiesen. Wir haben ferner erkannt, daß wir guten Grund haben anzunehmen, daß sich das Verhältnis bei Spurkranzführung nicht wesentlich ändert.

Ich muß noch auf einen einfachen Zusammenhang hinweisen, der uns später von Nutzen sein wird. Sie erinnern sich, wie wir aus den Richtkräften den Krümmungswiderstand ableiteten. Es war der Widerstand gegeben durch die Längskomponente der Richtkräfte, z. B. bei strenger Führung $W = P_1 \frac{l/2}{R} + P_4 \frac{l/2}{R} = P_1 \frac{l}{R} = P_4 \frac{l}{R}$. Nun ist aber $P_1\,l$, das aktive Moment, welches die Drehung erzwingt, gleich dem passiven Moment, der Summe der Momente der Reibungen, welches sich der Drehung entgegenstellt; nennen wir es kurz das Reibungsmoment und bezeichnen es mit $\mathfrak{M}$. Dann ist $W = \frac{P_1\,l}{R} = \frac{\mathfrak{M}}{R}$. Es ist also der Krümmungswiderstand gleich dem Reibungsmoment geteilt durch den Radius. Denken Sie sich an dem Fahrzeug einen Hebelarm von der Länge und in der Richtung des Radius angebracht, und versuchen Sie an dessen Ende, also im Kreismittelpunkt angreifend die Drehung zu erzwingen (siehe Abb. 20), so brauchen Sie eine Kraft, die gerade dem Krümmungswiderstand entspricht. Der Satz gilt, wie Sie sich leicht überzeugen können, auch bei zwangloser Führung, und wie Sie sehen werden, auch bei mehrachsigen Fahrzeugen. Sie müssen sich, um das mechanische Gleichnis voll zu machen, das Fahrzeug hierbei am Reibungsmittelpunkt drehbar festgeheftet denken, oder sich das Fahrzeug als Tisch vorstellen, wie früher.

Pr.: Es würde mich interessieren, wie groß sich der Krümmungswiderstand nach Ihrer Rechnung zahlenmäßig ergibt.

N.: Wir erhielten für 4,5 m Radstand:

bei strenger Führung: $W = \frac{9,48\,Q\,f}{R}$

bei „zwangloser“ Führung: $W = \frac{10,95\,Q\,f}{R}$.

Abb. 22. Dreiachsiges Fahrzeug mit festen Achsen in den verschiedenen Lagen zwischen strenger und zwangloser Führung je nach der Spurerweiterung (l = 4,5 m).

Nehmen Sie f = ¼, was wohl bei der Langsamkeit der Gleitungen ungefähr stimmt und berücksichtigen, daß Q nur ein Viertel des Wagengewichts ist, so kommt heraus

$$W\,kg/t = \frac{1000 \cdot 9,48 \cdot 1/4}{4\,R} = \frac{592,5}{R}$$

$$W\,kg/t = \frac{1000 \cdot 10,95 \cdot 1/4}{4\,R} = \frac{684,4}{R}.$$

Die Röcklsche Formel gibt bekanntlich $\frac{650}{R-55}$, also etwas mehr. Die Differenz ist die Spurkranzreibung, auch gibt die Röcklsche Formel bei kleinen Halbmessern zweifellos zu große Werte. Überdies ist der Wert von f nicht genau bekannt.

Wir gehen nun zu den mehrachsigen Fahrzeugen über, und zwar beschränken wir unsere Untersuchungen auf Achsen, die gemeinsam in einem Rahmen gelagert sind. Daß ein Drehgestell ein Fahrzeug für sich ist, ist klar; daß Deichselachsen, wenn sie genügend Ausschlag haben, was im allgemeinen der Fall ist, keine grundsätzlichen Schwierigkeiten bereiten können, ebenfalls. Wir müßten nun die vorhandenen Lokomotiv- und Wagentypen der Reihe nach vornehmen, was eine zeitraubende Arbeit ist und doch keine Übersicht gibt. Es ist viel einfacher, mit Hilfe gedachter Fahrzeuge, die die amtlichen Grenzen voll ausnutzen, die Grenzbedingungen festzustellen. Wir nehmen zunächst drei Achsen, die in einem Rahmen festgelagert sind, wobei wir jedes Spiel ausschließen. Der Radstand sei 4,5 m. Dieses Fahrzeug ist gerade noch zulässig.

Der Begriff des festen Radstandes ist nirgends erläutert. Man pflegt ihn in doppeltem Sinne auszulegen, erstens, bei zweiachsigen Fahrzeugen dahin, daß sie bei mehr als 4,5 m Radstand Lenkachsen haben müßten, zweitens, bei mehrachsigen Fahrzeugen dahin, daß von den in einem Rahmen verbundenen die beiden festen Achsen nicht mehr als 4,5 m auseinanderstehen dürften. Beide Auslegungen haben eigentlich keinen Sinn. Die Selbsteinstellung von Lenkachsen ist sehr fragwürdig, wenigstens in scharfen Bögen, wo es am meisten darauf ankommt, namentlich wenn ihre Konizität durch Abnutzung verschwunden ist; es gibt sicher Fälle, wo sie sich verkehrt einstellen. Selbst wenn ein Fahrzeug mit festen Achsen im Durchschnitt etwas schlechter liefe, so wäre das noch kein Grund, solche Wagen grundsätzlich auszuschließen, solange sie nicht zahlreich sind; die Entgleisungsgefahr halte ich eher für geringer, als bei Lenkachsen. Bei der Verbindung mehrerer Achsen in einem Rahmen sind ganz andere Gesichtspunkte maßgebend; Sie werden später sehen, daß es, sobald man die über zwei hinausgehenden Achsen verschieblich macht, was das einzig Richtige ist, die Reibung und im großen ganzen auch der von ihr erzeugte Anlaufdruck un-

Abb. 20. Zusammenhang zwischen Krümmungswiderstand und Reibungsmoment $W = \frac{\mathfrak{M}}{R}$ (nur bei festen Achsen).

Abb. 21. Dreiachsiges Fahrzeug von 4,5 m Radstand mit festen Achsen in einer Kurve von 180 m Halbmesser. Mindestens 6 mm Spurerweiterung nötig.

Abb. 23. Vierachsiges Fahrzeug mit festen Achsen in den verschiedenen Lagen zwischen strenger und zwangloser Führung je nach der Spurerweiterung ($l = 4,5$ m).

Abb. 24.

Fünfachsiges Fahrzeug mit festen Achsen in den verschiedenen Lagen zwischen strenger und zwangloser Führung je nach der Spurerweiterung ($l = 4,5$ m).

abhängig davon sind, welches die festen Achsen sind, daß aber eine gute Führung des Fahrzeuges im Gleis verlangt, daß diese möglichst weit voneinanderstehen, auch wenn diese Entfernung größer ist als 4,5 m, vorausgesetzt, daß man den Mittelachsen die dann nötige große Verschiebbarkeit geben kann.

Einen wirklichen Sinn hat also der Begriff des festen Radstandes nur — und das ist wohl auch sein ursprünglicher — wenn er besagen soll, daß mehrere, in einem Rahmen unverschieblich gelagerte Achsen nicht mehr als 4,5 m Gesamtradstand haben sollen. Diese Festlegung ist höchst notwendig und, wie wir sehen werden, für ein gutes Fahren schon zu weitgehend.

Für ein dreiachsiges Fahrzeug von 4,5 m festem Radstand brauchen wir, wie schon eingangs errechnet, bei 180 m Halbmesser wenigstens $\frac{4{,}5^2}{8 \cdot 180} - 8 = 14 - 8 = 6$ mm Spurerweiterung. Es ist in Abb. 21 aufgetragen. Die Raddrucke seien gleich. Das Reibungsmoment $\mathfrak{M}$ ist 10,98 Q f, die Krümmungsreibung $\frac{10{,}98\,Q\,f}{R}$, die Richtkräfte $P_1 = P_4 = \frac{\mathfrak{M}}{l/2} = 4{,}88$ Q f, die Führungsdrucke $Y_1 = P_1 - G_1 = 3{,}93$ Q f, $X_4 = P_4 - G_4 = P_4 - 0 = 4{,}88$ Q f.

Pr.: Aber da haben wir ja den Grund —

N.: Einen Augenblick! ich weiß schon, was Sie sagen wollen: da haben wir den Grund, warum man bei mehrachsigen Fahrzeugen nicht mit so enger Spur fahren kann. Ganz recht! Wenn

Abb. 25. Dreiachsiges Fahrzeug mit verschieblicher Mittelachse in strenger Führung (l = 4,5 m).

das Fahrzeug mit einer mittleren Achse an der Innenschiene zum Anliegen kommt, verkürzt sich der Hebelarm zwischen den führenden Punkten so sehr, daß die Führungskräfte ganz unverhältnismäßig in die Höhe gehen; in vorliegendem Falle auf das Vier- bis Fünffache.

Pr.: Aber dann stimmt doch auch Ihre Behauptung über den Wegfall der Spurerweiterung gar nicht.

N.: Sie vergessen, daß wir solche Fahrzeuge mit festen Achsen gar nicht haben, oder wenigstens nicht zu haben brauchten.

Pr.: Ich erinnere mich jetzt.

N.: Früher mag das anders gewesen sein. Der erste, der verschiebliche Achsen bei Lokomotiven einführte, war Gölsdorf. Vielleicht gab es zu der Zeit schon so große Lokomotiven, daß der Radstand der gekuppelten Achsen 4,5 m nahe kam, ohne daß ein Teil davon verschieblich war. Dann war die Spurerweiterung richtig und unerläßlich. Aber diese Voraussetzungen sind eben heute gefallen.

Daß das Innenanlaufen der Mittelachsen gefährlich werden kann, ist den Lokomotivbauern wohl bekannt. In der Tat stehen wir hier vor dem einzigen wirklichen, seinerzeit allerdings durchschlagenden Grunde, der die Spurerweiterung jemals gerechtfertigt hat.

Sie werden vermutlich schon bemerken, worauf ich heraus will: man soll und muß unbedingt an den Achsen Spiel geben, und nur an diesen. Aber man hat leider das andere getan, man hat das Spiel am Gleis gegeben, und das war falsch. Wir wollen zunächst den Weg, den man bisher gegangen ist, zu Ende verfolgen. Wenn Sie die vorhandenen 6 mm Spurerweiterung bzw. 3 mm bei normalen Wagen allmählich vergrößern, so geht das Fahrzeug immer mehr in die Spießgangstellung. Solange d[ie] Mittelachse die Führung an der Innenschiene hat, nehmen P_1 u[nd] Y_1 langsam, P_4 und X_4 rasch ab (Abb. 22). In dem Augenblic[k,] wo der Reibungsmittelpunkt über die Mitte zwischen Mittel- u[nd] Hinterachse hinausrückt und das innere Hinterrad die Führu[ng] übernimmt, fallen alle Drücke bedeutend ab; dieser Zustan[d,] den man praktisch nicht genau treffen kann, gibt das günstigs[te] Y_1 mit 2,25 Q f. Der Reibungsmittelpunkt für „zwanglose“ Fü[h]rung, den wir nach Heumann ermitteln und mit Hilfe des Nul[l]punktes der P_4-Kurve prüfen, liegt 0,152 m vor der Hinterachs[e.] Y_1 wird hierfür 2,41 Q f.

Es ist begreiflich und zeugt an sich von einem guten Instink[t,] wenn man dem Anlaufen der mittleren Innenräder mehrachsig[er] Fahrzeuge ängstlich ausgewichen ist.

Die Krümmungsreibung ist gleich dem Reibungsmome[nt] durch R, die Heumannsche Linie gibt sie also ohne weiter[es]

Abb. 26. Dreiachsiges Fahrzeug mit verschieblicher Mittelach[se] in zwangloser Führung (l = 4,5 m). Ermittlung des Reibungsmittelpunktes.

an. Sie hat auch hier bei „zwangloser“ Führung den größt[en] Wert; aber wir dürfen hier wohl mit Recht vermuten, daß d[ie] im Ansatz nicht einbegriffene Spurkranzreibung die stren[ge] Führung bei ihren hohen Anlaufdrucken in Nachteil setzt.

Das Spiel, das man bei 180 m Halbmesser braucht, wenn m[an] dem Fahrzeug die „zwanglose“ Stellung ermöglichen will, i[st,] wenn man einen kleinen Sicherheitszuschlag gibt, $\frac{4{,}5^2}{2 \cdot 180} = 55$ m[m.] Davon sind 8 immer vorhanden; man braucht also $55 - 8 = 47$ m[m] Spurerweiterung, was schon jenseits der praktischen Ausfü[h]barkeit liegt. Es ist also durchaus richtig, wenn man dies[en] Weg nicht ganz zu Ende gegangen ist und sich mit dem fest[en] Radstand von der 4,5-m-Grenze ein gutes Stück entfernt hä[lt.]

Wir wollen nun noch das vier- und fünfachsige Fahrze[ug] untersuchen (Abb. 23 und 24).

Das vierachsige Fahrzeug ist nicht ungünstiger als das dr[ei]achsige, weil die Mittelachse wegfällt, deren Anlaufen den b[e]sonders kurzen Hebelarm ergibt. Sehr ungünstig stellt sich d[a]gegen wieder das fünfachsige, es gibt bei strenger Führung e[in] $Y_1 = 6{,}35$ Q f, und bei den üblichen Spurerweiterungen imm[er] noch 4,45 Q f. Da f bei Sandung oder trockenen Schienen g[...]

›gentlich auf ⅓ steigen kann, kommen also bei solchen Fahr-
eugen an führenden Rädern Seitenkräfte vor, die den senk-
echten Raddruck beträchtlich übersteigen, und zwar schon allein
urch die Reibung.

Ziehen wir jetzt das Fazit aus unseren Betrachtungen. Es
rgibt sich, daß bei mehrachsigen Fahrzeugen, bei denen die
ıchsen unverschieblich im Rahmen gelagert sind, ein befriedi-
ender Bogenlauf überhaupt unerreichbar ist. Gänzlich unmög-
ich ist strenge Führung, aber auch die „zwanglose“ Führung

Abb. 27. Dreiachsiges Fahrzeug mit verschieblicher Mittelachse
n den verschiedenen Lagen zwischen strenger und zwangloser
Führung je nach der Spurerweiterung ($l = 4{,}5$ m).

vird, je mehr Achsen dazu kommen, immer ungünstiger. Der
Grund ist klar; das Reibungsmoment wird, weil viele Achsen
verschoben werden müssen, sehr groß; der zu seiner Überwin-
lung nötige Führungsdruck legt sich aber immer nur auf ein
Rad, nimmt also hohe Werte an; Druck und Abnützung häufen
sich immer mehr auf eine Stelle.

Was müssen wir also tun, um die Verhältnisse
zu bessern? Wir müssen sehen, möglichst viele
Achsen zum Anlaufen zu bringen, d. h. sie ver-
schiebbar machen, damit nicht eine einzige die
andern mitnehmen muß.

Pr.: Diese einfache Schlußfolgerung wäre also, wenn ich recht
verstehe, der Kern Ihrer Anschauungen.

N.: So ist es. Man könnte ein solches Fahrzeug „kurven-
fühlig“ nennen; es fühlt sich in der Kurve mit allen Rädern
an die Schienen an.

Wir wollen jetzt das Gegenteil von vorhin tun und den be-
trachteten Fahrzeugen verschiebliche Achsen geben, und
zwar zunächst unbegrenzt verschiebliche. Zwei Achsen
seien immer fest, und zwar, wenn nichts Besonderes gesagt wird,
die Endachsen.

Eine in den Achsschenkeln verschiebliche Achse kann auf den
Rahmen keine Querkraft ausüben, denn die Reibung an den
Achsschenkeln ist wegen der guten Schmierung schon an sich
sehr gering, und nach dem Gesetz der zusammengesetzten Glei-
tungen wird ihre Querkomponente vollends unbedeutend.

Wir beginnen mit der strengen Führung, und zwar Paßspur.
Die Stellung aller Achsen ist bestimmt. Der Reibungsmittel-
punkt ist Fahrzeugmitte. Das Reibungsmoment ist offenbar so
groß, wie bei unverschieblichen Achsen, denn ihre Verschie-
bungen sind so gering, daß die Strahlen vom Reibungsmittel-
punkt zu den Rädern sich nur ganz unwesentlich verändern, und
infolgedessen auch die Gleitwege. Das Reibungsmoment ist also
wie früher $\mathfrak{M} = 10{,}98$ Q f. Die Mittelachse kann in diesem Son-
derfall, weil radial stehend, nicht anlaufen,
kann also nicht mit führen (Abb. 25).
Es ergibt sich $P_1 = P_6 = \frac{\mathfrak{M}}{l} = 2{,}44$ Q f

$W = \frac{\mathfrak{M}}{R} = \frac{10{,}98 \, Q f}{R}$. Widerstand und Richt-
kraft sind also nur unwesentlich größer
als beim streng geführten Zweiachser,
wo sie $\frac{9{,}48 \, Q f}{R}$ und 2,11 Q f betragen. In
der Tat hat sich das Reibungsmoment nur
um den geringen Betrag erhöht, der zur
Drehung der Mittelachse erforderlich ist, nämlich Q f s
($9{,}48 + 1{,}5 = 10{,}98$).

Wenn wir diesem Fahrzeug jetzt zwanglose Führung geben,
so müssen wir zunächst den Reibungsmittelpunkt feststellen.
Man macht das am besten durch Probieren. Vorerst ist klar,
daß der Fall sich vom zweiachsigen Fahrzeug nicht viel unter-
scheidet. Denn die Bewegung der Mittelachse wird, da der Rei-
bungsmittelpunkt in der Nähe des Fahrzeugendes liegt, wesent-
lich in einer Querverschiebung bestehen, die durch ihren eigenen
Anlaufdruck bewirkt wird, und als Rückwirkung auf den Rahmen
kommt nur das geringe Moment der K-Kräfte mit dem Hebel-
arm s/2 in Betracht. Mit den Bezeichnungen der Abb. 26 er-
gibt sich:

$$\frac{P_1}{2} = \left(\frac{x_1}{a} + \frac{x_5}{c}\right) Q f$$

$$\frac{P_1}{2} x_1 = \left(a + \frac{s/2}{c} \frac{s}{2} + e\right) Q f.$$

Man findet als Auflösung: $x_1 = 4{,}683$ m
$P_1 = 2{,}45$ Q f
$Y_1 = 1{,}49$ Q f.

Wenn wir die Größen für alle Zwischenlagen zwischen stren-
ger und „zwangloser“ Führung ermitteln und wie früher auf-
tragen, ergeben sich die Kurven der Abb. 27. Y_1 ändert sich
fast überhaupt nicht, ebenso das Reibungsmoment. Der Krüm-
mungswiderstand ist derselbe wie bei festen Achsen.

In Abb. 28 sehen Sie das vierachsige, in Abb. 29 das fünf-
achsige Fahrzeug mit verschieblichen Achsen. Y_1 steigert sich
nur mäßig mit der Achsenzahl. Ein nennenswerter Unterschied
zwischen strenger und zwangloser Führung ist nicht vorhanden.
Der Anlaufdruck geht hier bei zwangloser Führung sogar ein
wenig herunter; es bleibt natürlich der Nachteil, das die Gleit-
wege allein den führenden Rädern aufgehalst werden.

Pr.: Das leuchtet mir alles ein. Nur scheint es eben, daß im
ganzen der Unterschied zwischen strenger und zwangloser Füh-
rung für Fahrzeuge mit verschieblichen Achsen doch nicht groß
ist, und daß diese deshalb die Verringerung der Spurerweiterung
mindestens nicht geradezu fordern.

N.: Ganz recht; sie verhalten sich, wie wir schon feststellten,
etwa wie die zweiachsigen. Aber immerhin ist ein Unterschied

Abb. 29.
Fünfachsiges Fahrzeug mit verschieblichen Mittelachsen in den verschiedenen Lagen zwischen strenger und zwangloser Führung je nach der Spurerweiterung (l = 4,5 m).

Abb. 28.
Vierachsiges Fahrzeug mit verschieblichen Mittelachsen in den verschiedenen Lagen zwischen strenger und zwangloser Führung je nach der Spurerweiterung (l = 4,5 m).

zugunsten der strengen Führung. Vor allem hat sie die kleineren Anlaufwinkel. Dazu kommt nun aber ein praktisch entscheidender Umstand. Wir hatten die Achsen unbegrenzt verschieblich angenommen. Tatsächlich ist man bei den Kuppelachsen von Lokomotiven, um die es sich hier handelt, darin ziemlich gebunden, namentlich bei der Treibachse, die gewöhnlich in der Nähe der Mitte liegt. Nun verlangt aber, wie man auch ohne Rechnung sofort erkennt, die zwanglose Führung, wenn mehrere Achsen anlaufen sollen, bedeutend größere Seitenverschiebungen, wie sie gewöhnlich nicht gegeben werden können. Z. B. ist für das dreiachsige Fahrzeug bei 180 m Halbmesser die notwendige Seitenverschiebung der Mittelachse 44,6 mm, während sie ohne Spurerweiterung, also bei 11 mm Spiel, nur 19,5 mm beträgt. Um die mehrachsigen Fahrzeuge steht es nicht anders. Sie erkennen aus Abb. 34 und 35 ohne weiteres, wie stark bei Spurerweiterung die Achsen sich verschieben müssen, um zum Anliegen zu kommen; die Fahrzeuge machen geradezu den Eindruck, als ob sie verbogen wären. Bei enger Spur hingegen legen sie sich schön schmiegend in die Kurve. Für die neuen Reichsbahnlokomotiven sind 30 mm Seitenverschiebung vorgesehen, und viel mehr kann man auch wohl nicht gut geben. Sobald aber eine verschiebliche Achse im Rahmen anläuft, statt an der Schiene, treten alle früher genannten Übelstände des starren Fahrzeuges auf.

Pr.: Dann würde also wohl daraus folgen, daß für alle Fahrzeuge bei Wegfall der Spurerweiterung die weitaus größere Wahrscheinlichkeit besteht, daß immer mehrere Achsen anlaufen, und daß man nicht zögern sollte, zu diesem Zustand überzugehen?

N.: Ja! Man würde natürlich gut tun, zur Erhärtung dieser Erkenntnis die vorhandenen Lokomotivtypen einzeln zu untersuchen.

Pr.: Könnten unter diesen nicht doch einige starre Typen sein, bei denen Mittelachsen zum Innenlaufen kommen, und könnten diese wenigen nicht den ganzen Plan unmöglich machen?

N.: Ganz unmöglich wäre das nicht. Aber man kann sich auf einfache Weise helfen, wenn man diese Lokomotiven aus wirtschaftlichen Gründen nicht in absehbarer Zeit ausmustern kann. Man braucht nur die Spurkränze dieser Achsen schmäler zu drehen. Nehmen Sie ein starres fünfachsiges Fahrzeug von 4,5 m Radstand. Es laufe mit 8 mm Spiel bei 180 m Halbmesser (Abb. 30). Der Bogenpfeil, mit dem die Innenschiene hineinragt, läßt sich leicht berechnen; er ist 10 mm. Eine Abdrehung der Spurkränze von 10 mm, die zulässig ist, würde also gerade genügen, um die Gefahr auszuschließen. In Wirklichkeit kommen die vielen kleinen Spielquellen dazu, auch gibt es einen festen Radstand von 4,5 m praktisch nicht.

Abb. 30. Fünfachsiges Fahrzeug mit festen Achsen in einer Kurve mit 180 m Halbmesser bei 8 mm Spiel (l=4,5 m). An den Mittelachsen ist eine Abdrehung des Spurkranzes von 10 mm erforderlich.

Pr.: Dann wäre wohl alles klar. Wie einfach ist das alles im Grunde genommen?

N.: So ist es. Aber man kann oft beobachten, daß im Laufe einer Entwicklung sich die Einzelheiten so häufen, daß die Erkenntnis der Struktur des Gebildes verloren geht. Es gilt auch hier Goethes schönes Wort, daß die meisten Dinge zugleich einfacher und zugleich verwickelter zu sein pflegen, als sie gewöhnlich angesehen werden. In diesem Falle befindet sich ungefähr die ganze Eisenbahn.

Ich möchte morgen noch einige Bemerkungen anfügen.

Pr.: Und ich noch einige Fragen stellen.

(Schluß folgt.)

Fahrplanbuch — Fahrplankarte.

Von Reichsbahnrat **Jösch**, Gießen.

In Nr. 53 Jahrg. 1925 dieser Zeitung werden Vorschläge für eine wirtschaftlichere Gestaltung des Fahrplandrucksachenwesens gemacht, die recht beachtenswert erscheinen. Der Verfasser empfiehlt an Stelle der Fahrplanbücher die Einführung einer Fahrplan k a r t e für jeden Zug (lose Blätter); diese sollen in einem Umschlag etwa nach dem Muster der Soenneckenschen Schnellhefter eingefügt werden, so daß sie beim Fahrplanwechsel dem Umschlag einfach wieder entnommen und durch neue ersetzt werden können. Der Vorteil der Einrichtung soll darin erblickt werden, daß den Lokomotiv- und Zugpersonalen künftig dann nur Fahrplankarten für diejenigen Züge zu überweisen sind, die die Personale nach den Diensteinteilungen auch tatsächlich zu fahren haben. Hierdurch soll eine erhebliche Einschränkung des Bedarfs an Fahrplandrucksachen erzielt werden; die geldliche Auswirkung der Anregung würde nach Angabe des Verfassers eine recht günstige sein.

Der Vorschlag erscheint recht zweckmäßig und ist auch bei dem derzeitigen sehr hohen Bedarf an Fahrplandrucksachen geeignet, erhebliche Ersparnisse zu erzielen; es dürfte daher eingehender zu prüfen sein, ob nicht noch eine weitergehende Einschränkung des Bedarfs an diesen Drucksachen möglich sein wird. Zur Zeit müssen die Zug- und Lokomotivpersonale mit allen denjenigen Fahrplan b ü c h e r n ausgerüstet werden, die Züge enthalten, welche von ihnen zu begleiten oder zu befördern sind. Die Fahrplanbücher sind streckenweise gegliedert; sie enthalten zum großen Teil Fahrpläne für Züge, die von den betreffenden Personalen überhaupt nicht gefahren werden und für sie also gar keinen Zweck haben. Häufig kann man im e i g e n e n Bezirk beobachten, daß der Fahrbeamte aus einem Fahrplanbuch nur die Pläne e i n z e l n e r Züge, vielleicht auch n u r e i n e s Z u g p a a r e s (Zug- und Gegenzug) benötigt; noch viel krasser liegt der Fall, wenn die Personale einzelne Züge in f r e m d e n B e z i r k e n begleiten (Berliner, Altonaer, Magdeburger, Karlsruher usw. Personale, die vielleicht nur e i n durchgehendes Schnellzugpaar im Bezirk Frankfurt begleiten, müssen mit dem Fahrplanbuch ausgerüstet werden, das s ä m t l i c h e Züge der von ihnen in mehrtägigen Abständen nur einmal befahrenen Strecke enthält). Der Kostenaufwand für diese unnötigerweise an die Fahrpersonale ausgegebenen Fahrplandrucksachen ist ein ganz erheblicher. Es liegt deshalb der Gedanke sehr nahe, die Fahrpläne für die Fahrpersonale in l o s e n B l ä t t e r n herzustellen, die auf den Zuganfangsstationen mit dem Fahrbericht den Zug- und Lokomotivpersonalen für den betreffenden Zug ausgehändigt werden und die nach beendigter Fahrt auf der Endstation wieder zur weiteren Verwendung am nächsten oder übernächsten Tag mit dem Fahrbericht abzugeben sind; die Rücklieferung der Pläne an die das Personal stellende Station wäre zwangsläufig zu regeln. In geeigneten Fällen, die

nicht selten sein werden, kann auch in Frage kommen, die Pläne für Zug und Gegenzug auf ein Blatt (Vorder- und Rückseite) zu drucken; diese Pläne kämen dann ohne weiteres an die Station zurück, die sie wieder benötigt. Jedes Fahrplanblatt müßte mit dem Gültigkeitsvermerk, der jetzt nur auf dem Umschlag des Fahrplanbuches steht, versehen werden. Viele Fahrpläne bleiben beim Fahrplanwechsel unverändert; gleichwohl müssen sie jetzt neu gedruckt und in das neue Fahrplanbuch übernommen werden. Bei dem angeregten neuen Verfahren kann der unverändert bleibende Fahrplan in den neuen Fahrplanabschnitt übernommen werden — die Druck- und Papierkosten werden also auch noch gespart —; es genügt, wenn der Gültigkeitsvermerk handschriftlich geändert wird (bei der künftigen geringen Auflage keine allzugroße Arbeit, die mit Rücksicht auf die erhebliche Kostenersparnis getragen werden kann). Die künftig stärker zu benutzenden einzelnen Fahrplanblätter müssen dann besonders schonlich behandelt werden; hierfür müßten den Fahrpersonalen einfache Schutzhüllen (Pappe mit Glasscheibe) geliefert werden, in die die Fahrplanblätter während der Benutzung einzuschieben wären; die einmalige Ausgabe hierfür würde sich bald bezahlt machen.

Weiter könnte in Frage kommen, die Fahrpläne in das jetzige Formblatt „Fahrbericht" einzudrucken, wodurch nicht nur dem Zugführer die Führung des Fahrberichtes, sondern auch den Prüfungsstellen die Nachprüfung der Fahrberichte erheblich erleichtert würde; eine Kreuzungsverlegung z. B. wäre einfach durch Streichung des betreffenden Zuges bei der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation und durch Vermerk der Zugnummer bei der tatsächlichen Kreuzungsstation (in der Kreuzungsspalte) nachzuweisen.

Ohne weiteres ist es möglich, die Güterbeförderungsvorschriften, Heft 4, über Benutzung und Zusammenstellung der Züge allgemein in die einzelnen Fahrplanblätter einzuarbeiten, wie dies bei einzelnen Reichsbahndirektionen (Elberfeld) bereits geschieht. Die besonderen Beförderungsvorschriften könnten dann gänzlich entfallen.

Ob es zweckmäßig erscheint, die Zug- und Lokomotivpersonale mit bildlichen Fahrplänen auszurüsten, wie an anderer Stelle schon vorgeschlagen (Nr. 46, Seite 471 der „Reichsbahn", Jahrgang 1925), will mir fraglich erscheinen, weil es kaum gelingen wird, eine für den Gebrauch auf der Lokomotive und in dem Packwagen geeignete Form für einen bildlichen Fahrplan zu finden; die jetzigen großen Blätter sind hierfür jedenfalls ungeeignet und auch zu teuer. Ferner wird es kaum möglich sein, Lokomotiv- und Zugpersonale so zu schulen, daß sie mit dem bildlichen Fahrplan in seiner jetzigen Ausgestaltung arbeiten können. Ein vor mehreren Jahren unternommener Versuch, die Lokomotivpersonale an Stelle der Fahrplanbücher mit einfachen, besonders für sie erstellten bildlichen Fahrplänen auszurüsten, hat jedenfalls zu dem erstrebten Ziel nicht geführt und mußte als aussichtslos wieder aufgegeben werden.

Eine Berechnung des künftigen Fahrplanbedarfs nach dem vorgeschlagenen Verfahren (Rücklieferung der Blätter nach beendeter Fahrt) für zwei größere Zugbildungsbahnhöfe hat ein Ergebnis geliefert, das die Erwartungen bei weitem übertraf; der Bedarf würde bei dem einen Bahnhof von rund 80 000 Druckseiten, die ihm jetzt mit den Fahrplanbüchern geliefert werden müssen, auf rund 20 000, bei dem anderen von rund 24 000 auf rund 6000 Druckseiten zurückgehen. Die Berechnung bezieht sich nur auf den Bedarf der beiden Bahnhöfe; derjenige für das Lokomotivpersonal und die Betriebswerke ist darin gar nicht enthalten. Diese Blattzahl wird noch erheblich zurückgehen, wenn die Blätter, was nach der Diensteinteilung vielfach möglich sein wird, doppelseitig (Vorder- und Rückseite) bedruckt werden. Die Kostenersparnis ist deshalb eine ganz erhebliche, namentlich wenn noch berücksichtigt wird, daß ein Neudruck eines großen Teiles der Fahrplanblätter beim Fahrplanwechsel entbehrlich wird, weil die Fahrpläne unverändert bleiben. Die Ersparnis wird auch dann noch eine ganz erhebliche bleiben, wenn den Zug- und Lokomotivpersonalen die Fahrplanblätter für ihren ganzen Dienstturnus (10-, 12-, 15- und mehrtägig) nach dem eingangs erwähnten, nicht soweit gehenden Vorschlag belassen werden.

Mit Rücksicht auf die große wirtschaftliche Bedeutung, die die hier aufgeworfene Frage hat, dürfte deren eingehende Prüfung zu empfehlen sein; mit dieser wird zweckmäßig ein Sonderausschuß zu betrauen sein, in den auch geeignete Beamte des Fahrdienstes zu berufen wären. Aufgabe dieses Ausschusses wäre, die Vorteile und Nachteile der Vorschläge zu prüfen und ein zur Durchführung geeignetes Verfahren vorzuschlagen, das möglichst noch mit dem nächsten Fahrplanwechsel in Kraft treten könnte.

Vom russischen Eisenbahnwesen.

Fortschritte der Eisenbahnen im vergangenen Jahr. — Der Verkehrskommissar über die drohenden Gefahren für die russischen Bahnen. — Ernterealisierung und Eisenbahnen. — Die Heizmittelnot. — Zukunftsaussichten.

Von Dr. rer. pol. **P. H. Seraphim**, Assistent am Osteuropa-Institut in Breslau.

Überblickt man die Leistungen der russischen Eisenbahnen im vergangenen Jahr, so wird man feststellen dürfen, daß eine unverkennbar günstige Entwicklung Platz gegriffen hat. Nach dem Wirtschaftsplan für das abgelaufene Wirtschaftsjahr sollte beispielsweise die Verladetätigkeit im ersten Vierteljahr durchschnittlich 21 770 Wagen täglich betragen und zu Ende des Jahres eine Höchstzahl von 22 110 Wagen erreichen. Tatsächlich betrug die Verladung bereits im ersten Vierteljahr durchschnittlich 24 053 Wagen und stieg zu Jahresende zeitweilig bis auf 29 000 Wagen. Die Verladung im Oktober 1925 überstieg die des entsprechenden Monats des Vorjahres um rund 41 %, im November um 49 % und im Dezember gar um 52 %. Hatte die Staatsplankommission noch vor einem Jahr damit gerechnet, daß die Vorkriegsleistungen im Eisenbahnwesen Rußlands wahrscheinlich erst im Jahre 1935 erreicht werden würden, so glauben die maßgebenden Kreise jetzt, daß schon in diesem Jahre (1926) die Vorkriegszahlen erreicht werden können. Auch die Finanzlage, wohl eins der trübsten Kapitel im russischen Eisenbahnwesen, scheint sich ein wenig gebessert zu haben. Allerdings schließt die Jahresbilanz zum 1. Januar 1926 wieder mit einem Fehlbetrag von einigen 300 Millionen Goldrubeln ab, aber man hofft, diese Schulden durch Erhöhung der Einnahmen im kommenden Jahr abdecken zu können. Die bereits konsolidierten Schulden bleiben allerdings eine drückende Last, an deren Beseitigung vorläufig nicht zu denken ist.

Eine andere Frage freilich ist es, mit welchen Mitteln es gelungen ist, die Leistungen der Eisenbahnen der Sowjetrepublik derart zu heben, daß an die Erreichung der Vorkriegsverhältnisse gedacht werden kann. Hier zeigt es sich, daß doch nicht alles so glänzend steht, wie man allein nach der Betrachtung der Leistungszahlen annehmen kann. Die Zahl der in Rußland vorhandenen Lokomotiven und Wagen ist nur eine recht beschränkte. Besonders trifft das auf Güterwagen zu. Eine derartige Steigerung der Verkehrstätigkeit, auf die eigentlich niemand recht vorbereitet war, mußte daher mit sehr wenig rollendem Material durchgeführt werden. Mit anderen Worten, es wurde auf Kosten der Substanz gearbeitet, und was besonders gefährlich ist, auf Kosten der Herausschiebung der notwendigen Ausbesserungen und der Ausnützung des Materials bis zur Grenze des irgend möglichen. Auf dem Kongreß des Moskauer Kreises der Eisenbahnen hat das der Verkehrsminister Rudsutak offen zugegeben, wenn er sagt: „Wir arbeiten und erfüllen die erhöhten Ansprüche nur dadurch, daß wir die laufenden Ausbesserungen „ein wenig" zurückstellen." In der Tat konnte der starke Bedarf, der in den Herbstmonaten an die Bahnen gestellt wurde, nur dadurch befriedigt werden, daß die vorgeschriebene Ausbesserung der Wagen um drei Monate herausgeschoben wurde. Während des Winters war das rollende Material jedoch wiederum bis zum letzten Wagen nötig, so daß an eine stärkere Ausbesserungstätigkeit nicht gedacht werden

onnte. Es ist offenbar, daß der russische Verkehrsmittelpark ufolgedessen sich im letzten Halbjahr sehr wesentlich verschlechtert hat, zumal auch die Schwerindustrie, die Bestellungen on der Eisenbahnverwaltung übernommen hatte, völlig versagt at. Obwohl die Bestellungen im Vierteljahr Oktober-Dezember 1925 an sich schon gering waren, sind sie nur zu etwa 70 % usgeführt worden. Einige besonders wichtige Ersatzteile, wie B. Heizrohre, sind fast überhaupt nicht geliefert worden. Die ur großen Ausbesserung den Lokomotivfabriken übergebenen okomotiven sind nur zu 87 % tatsächlich ausgebessert worden.

Außer dieser augenblicklichen Notlage im Betriebsmittelpark er russischen Eisenbahnen droht jedoch ein neues Problem, das der baldigen Lösung harrt. In der Zeit des fast öligen Stillstands des russischen Verkehrswesens hatten sich n den Knotenpunkten Reserven an ausbesserungsbedürftigen okomotiven und Wagen angesammelt, die im Volksmund als Eisenbahnkirchhöfe" bezeichnet wurden. Die hier vorhandenen estände an Lokomotiven sind bereits zum größten Teil wieder usgebessert, zum anderen verschrottet worden. Dagegen sind och einige Reserven an Güterwagen vorhanden, und zwar etwa 0 000 Güterwagen. Von diesen Beständen haben die russischen ahnen bisher gelebt. Nun hat sich aber gezeigt, daß davon twa 10 000 Wagen reif zum Abmontieren sind, daß mithin eine eserve von nur 30 000 Wagen noch bleibt. Nach Mitteilung es Finanzkommissars muß jedoch den Bestand an Güterwagen n Laufe dieses Jahres um 60 000 Wagen erhöht werden, will an nicht die Substanz und Güte des Betriebsmittelparks gar n sehr gefährden. Mit anderen Worten, der voraussichtliche ehlbetrag beträgt rund 30 000 Güterwagen, die bis Ende dieses ahres beschafft werden müßten. Eine verstärkte Bautätigkeit in Rußland ist jedoch keinesfalls zu erwarten, da die Fabriken bisher keinen einzigen Wagen neu gebaut haben. Vielleicht wird es gelingen, im Laufe dieses Jahres ein paar Tausend euer Wagen zu bauen. Der Wagenknappheit ist aber dadurch urchaus nicht abgeholfen. Da, wie wir sahen, im Augenblick ogar die laufenden Ausbesserungen nahezu gänzlich aufgehört aben und ferner die Industrie ihren Verpflichtungen nicht achkommen kann, ist die Leitung des russischen Eisenbahnwesens vor sehr schwierige Fragen gestellt. Ob es möglich sein ird, durch eine rationellere Gestaltung der Eisenbahnwirtschaft, urch eine Verkürzung der Ver- und Entladefristen, eine Beschleunigung der Abfertigung und der Rücklieferung leerer Wagen den Ausfall wettzumachen, muß noch dahingestellt bleiben. edenfalls sind derartige Maßnahmen von dem Verkehrskommissariat geplant. Interessant ist, daß die Industrie, wenn es ach den Wünschen der Eisenbahnverwaltung geht, eine dreifache Schicht bei der Verladung und Entladung einführen soll. Warum sollen wir 24 Stunden arbeiten, während die Industrie ur acht Stunden beschäftigt ist und dadurch das Ladegeschäft o aufhält, daß der Wagenmangel zu akuten Krisen führen muß, ragt der Verkehrskommissar in seiner mehrfach angeführten ede.

Wir sehen hier mithin ernste Aufgaben, von deren Lösung es bhängen wird, ob die Fortschritte, die die russischen Eisenahnen im vergangenen Jahr, zweifellos aufweisen, wirklich on Bestand sein werden.

Verhältnismäßig geringere Anforderungen an die Eisenbahnen, s man ursprünglich vermutet hatte, stellte an die russischen Bahnen der Versand der letztjährigen Ernte. Es ist bekannt, daß die Ernte des Jahres 1925 einmal sehr stark überschätzt worden ist, daß andererseits gewisse, hier nicht näher zu erörternde Gründe dazu führten, daß die Bauern nicht an den Verkauf des Getreides gingen. Die Getreidebereitstellung ist daher bisher besonders langsam fortgeschritten. Das gleiche ist von der Ausfuhr zu sagen, die wegen der Preisverhältnisse nahezu gänzlich ins Stocken geraten ist. Daher bedeutete die diesjährige Getreidekampagne weniger als in anderen Jahren eine Kraftprobe für die russischen Bahnen. Immerhin mußten sie doch recht angespannt arbeiten und haben im ganzen die an sie gestellte Aufgabe gut erledigt. Sollte im Frühjahr eine Verstärkung des Getreideumsatzes und der Getreideausfuhr eintreten, was zur Zeit noch nicht zu übersehen, aber doch auch nicht von der Hand zu weisen ist, so werden die Bahnen bei dem knappen ihnen zur Verfügung stehenden Laderaum einen schweren Stand haben. Bereits jetzt treffen vielfach Nachrichten von Transportschwierigkeiten, sowohl bei der Abrollung von Getreide wie auch bei anderen Waren (Textilien und Textilrohstoffe), ein.

Besondere Schwierigkeiten macht zur Zeit die Heizmittelfrage in Rußland. Einmal ist die Förderung von Kohle und Naphtha zurückgegangen, während bei der Verbesserung der Wirtschaftslage die Nachfrage ständig steigt, andererseits läßt aber auch die Verladung und Abrollung der Heizmittel vielfach zu wünschen übrig. Besonders trifft das auf die Naphthazisternenwagen zu, an denen in Rußland sowieso Mangel herrscht. Infolgedessen ist eine scharfe Heizmittelkrise eingetreten, von der auch die Eisenbahnen als einer der Hauptheizmittelverbraucher des Reiches betroffen werden. Besonders schwer leiden die mit Naphtharückständen feuernden Bahnen und die Donezkohle verbrauchenden Linien, während Holz noch am ehesten zu beschaffen ist. Durch eine Verordnung des Verkehrskommissariats wurden kürzlich die Eisenbahnverwaltungen angewiesen, ihre Heizmittelreserven zu verkürzen, und zwar nicht größere Reserven, als in zwei Wochen aufgebraucht werden, bereitzustellen.

Weitere Schwierigkeiten, unter denen die russischen Bahnen gegenwärtig leiden, liegen in der ungünstigen Witterung, die in einigen Teilen des Reichs zu schweren Schneeverwehungen geführt hat. Bereits im Dezember hatten die Bahnen unter derartigen Schwierigkeiten zu leiden, die insbesondere im Osten und Norden des Reiches zeitweise zu Betriebsstillegungen einzelner Strecken führten.

Wir sehen also, daß die russischen Bahnen mit nicht geringen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, und daß die Aussichten besonders für den Betriebsmittelpark, und zwar die Güterwagen, keineswegs günstig sind. Immerhin darf nicht vergessen werden, wie man noch vor zwei Jahren über die Aussichten der Wiederherstellung der russischen Bahnen urteilen mußte, und daß selbst vor einem Jahr an eine derartige Steigerung der Leistungen nicht gedacht werden konnte. Deshalb ist die, trotz aller vorhandenen Schwierigkeiten, geleistete Arbeit in vollem Maße anzuerkennen, und wenn man auch vielleicht einen gleichen Optimismus für die Zukunft nicht aufbringen kann, so bedeutet doch das abgelaufene Jahr einen großen Schritt auf dem Wege zur Gesundung des russischen Eisenbahnwesens.

Sonderzüge und ihre Ankündigung.

Zu den von Eis.-Ass. Limburg in Nr. 7 dieser Zeitung gebrachten Ausführungen erhalten wir von Oberbahnhofsvorsteher ...eske, Königsberg (Pr.) folgende Zuschrift:

Nach § 67 (1) der Fahrdienstvorschriften genügt eine der drei Benachrichtigungsarten. „Wenn tunlich" hat die Ankündigung schriftlich zu erfolgen. Wie geschieht es in der Wirklichkeit? Werden die Sonderzüge auch dann, wenn sie eine genügend längere Zeit, etwa spätestens einen Tag vorher bekanntgegeben werden, überall von den Bahnmeistereien den Schranken- und Bahnwärtern sowie den Rottenführern schriftlich angekündigt? Ich möchte dies bezweifeln. Selbst wenn es öfter geschieht, wer ist bei unterbliebener Ankündigung für den Fehler verantwortlich? Wie weiß der Fahrdienstleiter, daß einige oder einer von den fernmündlich anzusagenden Sonderzügen schon schriftlich angekündigt ist? Hier besteht eine Lücke in den Vorschriften. Diese müßte durch entsprechende Zusatzbestimmungen ausgefüllt werden.

Gewiß ist die fernmündliche Bekanntgabe der durch vorherfahrende Züge vorzuziehen. Bei Ausrüstung der Rotten mit tragbaren Fernsprechern gebührt dieser Benachrichtigungsart m. E. sogar der Vorzug vor der schriftlichen Ankündigung, und zwar deshalb, weil der für weite Strecken immerhin teure Bote erspart und die Ankündigung nicht zu früh, sondern erst am Tage des Verkehrens erfolgt. Doch wird sich die Bekanntgabe des Sonderzuges durch vorfahrende Züge nicht ganz vermeiden lassen, selbst wenn alle Schrankenposten und Rotten mit Fernsprechern ausgerüstet sind. Wenn die Fernsprecher versagen, die Schrankenposten vorübergehend unbesetzt oder aus irgendeinem Grunde nicht zu errufen sind, bleibt nur die zuletzt genannte Ankündigungsart übrig.

Überflüssig ist es jedoch und müßte vermieden werden, daß zwei oder drei Benachrichtigungsarten zusammen angewandt werden.

Ferner möchte ich auf § 91 (5) des von Limburg genannten Buches von Dr. Heinrich aufmerksam machen. Das dort erwähnte Merkbuch ist nicht allgemein vorgeschrieben und wird auch nicht überall geführt. Seines praktischen Wertes wegen empfiehlt sich die Einführung eines solchen, kalenderartig zur Kontrolle des Ansagens der Sonderzüge angelegten Merkbuches jedoch für den ganzen Reichsbahnbereich.

Verbuchung und Abwickelung der gestundeten Frachten vom 1. Dezember 1925 ab.

Von Güterinspektor **Bertold Pechtold**, Wetzlar.

Nach den Bestimmungen des Tarif- und Verkehrsanzeigers (Verkehrsdienstliche Mitteilungen Nr. 4 lfd. Nr. 55) tritt ab 1. Dezember 1925, entsprechend meinem Vorschlage in Nr. 33 dieser Zeitung, eine Änderung im Bankstundungsverfahren ein. Die neue BSTDA sieht eine halbmonatliche Abrechnung in der Weise vor, daß am ersten Werktage nach dem 15. und Letzten jedes Monats über die in der abgelaufenen Monatshälfte aufgelaufene Schuld des Kunden nur eine Anweisung auszuschreiben ist. Zur Kontenführung werden den Mustern 46 und 47 der A. A. V. III ähnliche Vordrucke verwendet. Es bleibt die Frage unbeantwortet, in welcher Weise Verbuchung und Abwicklung der gestundeten Frachten erfolgen soll, weil drei verschiedene Möglichkeiten bestehen, nämlich:

1. die Verbuchung und Abwicklung in der Form vor dem 1. März 1925,
2. die Verbuchung in vereinfachter Form gemäß den Ausführungen in Nr. 33 d. Ztg.,
3. die Beibehaltung der seitherigen Buchführung.

Die Verbuchung und Abwicklung in der Form vor dem 1. März 1925.

Überweisungsbuch, Freibetragsbuch und Nachnahmebuch enthalten für Bareinnahmen am Schalter und für jeden einzelnen Kontisten je eine Spalte, während das Nebengebührenbuch für bare und gestundete Beträge je eine Spalte, also nur zwei Spalten zum Eintrag der gestundeten Schuldbeträge vorsieht. Im Kontobuch werden täglich gebucht:

a) Spalte „Freibeträge“: die Summen der einzelnen Freibetragsnachweise;
b) Spalte „Überweisungen“: die Summen der einzelnen Verrechnungskarten;
c) Spalte „Nebengebühren“: die einzelnen Eintragungen aus Spalte „Gestundet“ des Nebengebührenbuchs;
d) Spalte „Nachnahmen“: die nach dem Nachnahmebuch halbmonatlich fälligen Gutschriften.

Die Beträge zu a—d werden monatlich nur einmal zum Soll oder Haben gestellt; sie berühren aus diesem Grunde den Barbestand der Kasse in der Zwischenzeit nicht. Anders verhält es sich mit den sonstigen Einnahmen und Ausgaben (Frachtnachforderungen, Einnahmen aus Verkaufserlös, Frachterstattungen, Barauslagen), die den Barbestand der Kasse von Fall zu Fall beeinflussen und daher eine sofortige vorschußweise Verbuchung im Hauptbuch als „sonstige“ Einnahmen oder Ausgaben erfordern. Eine Trennung nach baren und gestundeten Beträgen in den Nachweisungen der erhaltenen und erledigten Änderungsanzeigen würde diesen Einfluß auf die Barkasse bei Frachtzusetzungen und Frachtabsetzungen durch die Verkehrskontrolle ausschalten; im übrigen aber ist diese Möglichkeit nicht gegeben.

Die durch Abschreibung aus den V. K. B.-Scheckheften entstehenden Einnahmen wären nach dem alten Verfahren als „Sonstige Einnahmen“ zu verbuchen und als „Sonstige Ausgaben“ bei der Sollabwicklung der gestundeten Frachten im Hauptbuch wieder auszuscheiden. Die Schecks würden also lediglich an Stelle der Bareinnahmen und des telephonischen Schuldabrufs treten. Eine Erleichterung gegen früher ist zwar durch das bequeme Einziehen der Schuld mittels V. K. B.-Schecks geschaffen, aber die Vorteile des V. K. B.-Verfahrens bieten weit mehr Möglichkeiten zur Vereinfachung und Verbesserung der Buchführung. Zudem schafft das halbmonatliche Einziehen der Schuld mit halbmonatlicher Abrechnung für die Buchführung andere Voraussetzungen als das frühere wöchentliche Abschlagsverfahren mit monatlicher Abrechnung.

Auf diese Voraussetzungen sind die Ausführungen unter Nr. 2 aufgebaut.

Die Buchführung gemäß den Ausführungen in Nr. 33 der Z. d. V. D. E.-V.

Ich beschränke mich darauf, einige Ergänzungen zu diesen Ausführungen zu geben und nur die Unterschiede gegen das vor dem 1. März 1925 gültige Buchungsverfahren darzustellen.

Überweisungsbuch, Frankaturbuch und Nachnahmebuch erhalten wie das Nebengebührenbuch nur je zwei Spalten: bar und gestundet. Vorteil: weniger Buchungen, weniger Spaltenaddition. Das Kontobuch dient lediglich zur Zusammenstellung der täglichen Schuldsummen, getrennt nach Frankaturen, Überweisungen, Nebengebühren, sonstigen Einnahmen, sonstigen Ausgaben und Nachnahmen. Die tägliche Gesamtsumme der Freibeträge und Überweisungen läßt sich an Hand der Versand- und Empfangsabschlüsse ohne weiteres für jeden Stundungsnehmer ermitteln. Die Beträge aus Spalte „Bankstundung“ der Grun[dbücher] werden halbmonatlich im Hauptbuch zum So[ll] bzw. zum Haben gestellt, und zwar in Verbindung mit dem Au[s]stellen der Schecks. Hierdurch wird sofort die Deckung fü[r] diese Buchung geschaffen, eine Abwicklung der gestundete[n] Freibeträge, Überweisungen, Nebengebühren und Nachnahm[e] erübrigt. Die Sollabwicklung beschränkt sich lediglich auf d[ie] „sonstigen“ Einnahmen und Ausgaben. Als besserer Ersatz fü[r] den Wegfall der unvollständigen Gegenkontrolle durch Abstim[mung] der Kontobucheintragungen mit den Grundbüchern (Fre[i]betrags- und Überweisungsbuch) dient eine einfache Zusamme[n]stellung der täglichen Schuldbeträge der einzelnen Kontiste[n] nach folgendem Muster:

Name des Kontisten	tägliche Schuldbeträge lt. Stundungsbuch			
	Datum			Zusamme[n]
	1.	2.	3., 4. .... 15.	
A.	120,—			Die Beträge dieser Spalte ergeben den Scheckbetrag, der mit dem Kontobuch übereinstimmen muß.
B.	230,—			
C.	110,—			
D.	250,—			
Haben: Zus.	710,—			
Freibeträge: lt. Spalte Bankstundung des Freibetragsbuches	50,—			
Überweis.: lt. Spalte Bankstundung d. Überweisungsbuches	650,—			
Nebengeb.: Tagessumme Spalte Bankstdg. des N. B.				
Sonstige Belastg.: aus Stundungsbuch bes. zus. stellen	10,—			
	730,—			
Gutschr. Nachnahme 15,—				
Sonstige 5,—	20,—			
Soll:	710,—			

Die Führung dieser Zusammenstellung läßt keinen Buchun[g]sfehler aufkommen, weil auch für die Stundungsbeträge e[nt]sprechend dem Schalterabschluß täglich das Soll ermittelt u[nd] mit dem Haben in Übereinstimmung gebracht wird. Die w[ei]teren Vorteile liegen darin, daß am 15. und Letzten des Mon[ats] die an für sich knapp bemessene Zeit zum Aufaddieren d[er] Kontobücher durch das Aufklären von Unstimmigkeiten ni[cht] beansprucht wird und eine Verzögerung in der Ausstellung d[er] V. K. B.-Schecks nicht eintritt, weil jeder Fehler im Kontobu[ch] täglich in Erscheinung tritt und täglich aufgeklärt werd[en] muß. Dieses Verfahren wird zum Erfordernis, wenn die Z[ahl] der im Freibetrags- und Überweisungsbuch vorgesehen[en] Spalten nicht ausreicht, um für jeden Bankstundungsnehmer ei[ne] besondere Spalte einzurichten.

Die Anlehnung an die seitherige Form der Verbuchung.

Bei diesem Verfahren erfolgt die Verbuchung der gestundet[en] Frachten zweckmäßig in der Form zu Nr. 2 mit dem Unt[er]schied, daß die täglichen Kontobeträge, die aus der täglich[en] Zusammenstellung nach vorstehendem Muster unmittelbar [in] einer Summe zu ersehen sind, als Barbestand wie Postsche[ck]konto- oder Girokontobestände betrachtet werden. Seither füh[rt] die Stationskasse in viel umständlicherer Weise die Sche[cks] einzeln als bares Geld. Die gestundeten Beträge werden da[her] wie Barbeträge behandelt und verbucht. Eine Abwicklung [ge]stundeter Schuldbeträge entfällt gänzlich. Die tägliche V[er]buchung im Kassenbuch entspricht dem tatsächlichen Geld[be]stand, der sich mit der angeordneten täglichen Geldmeldu[ng] deckt.

Die Prüfung der praktischen Brauchbarkeit dieser drei V[er]fahren ergibt, daß das Verfahren zu 1 nicht den veränderte[n] Verhältnissen angepaßt ist, obwohl seine Anwendung durch [die] vor Einführung des Verkehrskreditbankverfahrens gültigen [Be]stimmungen immerhin berechtigt ist. Wenn auch die Bei[be]haltung der einzelnen Kontospalten im Freibetrags- und Üb[er]weisungsbuch bei kleinen Abfertigungen mit wenig Stundun[gs]nehmern gerechtfertigt ist, so wird doch die Sollabwicklung [in]folge der halbmonatlichen Kontoabrechnung halbmonatlich

olgen müssen, derart, daß die Schecks unmittelbar als Deckung der Buchung gelten, ohne das Erfordernis einer besonderen Vereinnahmung. In dieser Form ist das Verfahren zu 1 praktisch verwertbar, aber in dieser Form stellt es schon den Übergang zu den beiden anderen Verfahren dar. Die unterschiedlichen Merkmale der einzelnen Verfahren bedingen für die Kassenbuchführung im allgemeinen keine Änderungen grundsätzlicher Natur, weil sich meine Ausführungen im Rahmen der gegebenen und seither gültigen Bestimmungen bewegen und nur Verbuchung und Abwicklung der gestundeten Frachten berühren. Diese Ausführungen zeigen, daß die Verbuchung und Abwicklung der gestundeten Frachten infolge der Verschmelzung des früheren eisenbahnseitigen Verfahrens mit dem V. K. B.-Verfahren nicht eindeutig bestimmt ist. Die Praxis wird diesen Mangel nicht empfinden; sie kann sich je nach den örtlichen Verhältnissen oder nach eigenem Dafürhalten für dasjenige Buchungsverfahren entscheiden, welches ihr geeignet erscheint. Was aber gilt als Normalbestimmung?

Die Kartei. Einige Winke aus der Praxis.

Von Eisenbahnoberinspektor **Blasse**, Cassel.

Die sehr beachtenswerten Ausführungen über die Verwendung und Einrichtung von Karteien in Nr. 9, S. 227 d. Ztg. veranlassen mich, meine Erfahrungen hierüber mitzuteilen. Mit dem Verfasser bin ich über den Wert der Karteien einig, auch ich halte sie für Einrichtungen, die ganz unschätzbare Arbeitserleichterungen bringen können, wenn sie zweckmäßig angelegt werden. Ich möchte aber bezweifeln, ob Abneigung gegen ihre Einrichtung besteht. Daß sie so wenig eingerichtet werden, liegt wohl weniger an der Abneigung, als darin, daß sie, wie auch der Verfasser jenes Aufsatzes sagt, noch zu wenig bekannt sind. Auf eine weitere Ursache der geringen Anwendung der Karteien komme ich nachher zurück.

Wer einmal eine Kartei angelegt hat, kann sie nicht mehr entbehren. Der Verfasser hat einige Arbeitsgebiete, für die sich Karteien einrichten lassen, als Beispiele benannt. Ich möchte hinzusetzen, daß Karteien für die Verwaltung eines jeden Direktionsbüros, eines jeden Amts, jeden größeren Bahnhofs und jeder Bahnmeisterei dringende Notwendigkeit sind. Man weiß heute tatsächlich nicht, wie man sich die vielen Verfügungen, Verordnungen, Entscheidungen, Gesetzesbestimmungen und dgl. merken soll, wo sie zu finden sind und wo man die Ausfertigungen aufbewahren soll. Wer viel mit solchen Sachen zu tun hat, führte bisher ein Merkbuch, dies Buch wurde aber bald zu eng und zu unübersichtlich, und die Fülle des Stoffes hat inzwischen ungeheuer zugenommen. Die einzige Einrichtung, die hier Abhilfe bringen kann, ist die Kartei. Ein jeder Amts-, Büro- und Bahnhofsvorstand hat die verschiedensten Gebiete zu beherrschen, die Registratur kann nicht immer Auskunft geben, sie kann nicht über jede Einzelheit ein Aktenheft anlegen, da muß jetzt unbedingt die Kartei aushelfen. Zwei Beispiele will ich nur anführen:

In letzter Zeit ist hier eine einzelne ganz neue Sache eingegangen über Gasfernversorgung, vorläufig ist sie erledigt, aber es ist zweifellos, daß sie später wieder aufgegriffen wird. Ferner ist eine Verfügung der Hauptverwaltung eingegangen über Photographieren auf Bahngebiet. Vorgänge und Akten gibt es nicht. Wie soll später der Registraturbeamte solche Sachen auffinden. Das einzige Mittel ist die Kartei. Die Karte G mit „Gasfernversorgung“ und die Karte P mit „Photographieren“ gibt später Auskunft. Ich habe bis jetzt in meiner Kartei über 500 Karten mit Stichworten, die im Büro vorkommen, angelegt und muß bei der Fülle des Stoffes die Karten täglich vervollständigen. Dafür habe ich dann sehr bequem aufzufindende Quellenangaben. Wo bringe ich nun die vielen Verfügungen in allen möglichen Einzelgebieten, die täglich eingehen, ordnungsmäßig unter? Handakten führe ich nicht. Dafür habe ich mir in Anlehnung an die Kartei alphabetisch geordnete Mappen angelegt, in denen die Verfügungen, Druckstücke, Abschriften, Auszüge usw., nach den Stichworten auf den Karten geordnet, lose aufbewahrt werden. In der Kartei ist durch rote Unterstreichung gekennzeichnet, daß sich ein Abdruck, Auszug oder dgl. in der Sammlung befindet. In der Mappensammlung werden dann wieder Untersammlungen, z. B. in Mappe A eine solche für Aufwertung, in Mappe L eine für Lagerplätze usw. gebildet. Was veraltet ist, kommt aus der Sammlung wieder heraus.

Ich komme nun aber auf einen Punkt, in dem ich mit Reichsbahnrat Schulte nicht einig bin: Ich warne vor formulierten Karten. Solche Karten können nur in einzelnen ganz bestimmten Fällen verwendet werden, im allgemeinen nicht. Wenn formularmäßig eingerichtete Karten eingerichtet werden sollen, dann tritt Abneigung gegen die Einrichtung ein, und das größte Gebiet der Verwendungsmöglichkeit geht verloren. Ich glaube, das Suchen nach einem geeigneten Formular ist auch die Ursache, weshalb man die Führung von Karteien noch nicht vorgeschrieben hat. Abgesehen von ganz einzelnen Fällen verwende man freie Karten, damit ist den meisten Stellen gedient.

Was ist nun die Ursache, daß so wenig Karteien freiwillig angelegt werden? Zunächst schwebt jedem die Schwierigkeit der Einführung einer formulierten Karte vor. Diese Schwierigkeiten können wir wohl als beseitigt betrachten, wenn die formulierte Karte wegfällt. Dann aber, wie sollen die Ämter und Außenstellen es ermöglichen, überhaupt eine Kartei einzurichten? Man denke sich einen Bahnhofsvorstand, der gern eine Kartei anlegen möchte, wie soll er das machen? Er hat keinen Kasten und hat keine Karten. Beschaffen kann er so etwas nicht, und es ist sehr fraglich, ob die Einrichtung, die er wünscht, ihm geliefert wird, denn das Amt hat nichts und die Direktion hat nichts. Ich mag gar nicht mehr daran denken, was ich habe aufbieten müssen, um meine Kartei einzurichten.

Ich schlage deshalb vor: Man richte zunächst die Direktionsbüros und die Ämter mit den nötigen Kästen und mit sehr reichlichen unbedruckten Karten aus und biete den Dienststellen Gelegenheit, die Einrichtung kennen zu lernen. Wenn diese Stellen wissen, daß Karteieinrichtungen zu haben sind, dann werden sie sie schon anfordern. Etwa notwendig erscheinende formularmäßige Einrichtung der Karten überlasse man den beteiligten Stellen. Wenn eine Stelle das für sie anwendbare Muster gefunden hat, dann kann sie es für ihren Bedarf immer noch herstellen lassen.

Zum Schluß bitte ich, mir noch eine Bemerkung zu den Eingangsworten des oben erwähnten Aufsatzes zu gestatten: Die Blätter aus der Kartei dürfen überhaupt nicht in andere Hände gelangen. Wer die Kartei gebrauchen will, kann die Blätter beim Karteiführer einsehen und die nötigen Angaben aus ihnen entnehmen. Aber einzelne Blätter mitnehmen, so daß sie in Verlust geraten können, das gibt es nicht, dazu sind sie zu wertvoll.

Allgemeines.

— **Frachtverkehr vor 150 Jahren und heute.** Um die Leistungen der Eisenbahnen im Güteraustausch in das rechte Licht zu setzen, erinnert eine amerikanische Fachzeitschrift daran, daß vor 150 Jahren ein Frachtverkehr zwischen London und Edinburgh bestand, bei dem jeder Wagen, mit etwa 4 t beladen, von acht Pferden gezogen und von zwei Mann begleitet wurde; die Fahrt über die 630 km lange Strecke dauerte 21 Tage; der im Durchschnitt täglich zurückgelegte Weg betrug also 30 km. Heute kann man von New York nach San Francisco, eine Entfernung von 5055 km, ein Gut in 11 Tagen verschicken; täglich werden also 460 km, 15mal so viel wie vor 150 Jahren, zurückgelegt. Dabei werden 2000 t auf einmal befördert, und sie werden von fünf Mann begleitet; für die 500fache Menge sind also nur 2½mal so viel Arbeitskräfte nötig. Während damals ein Pferd ½ t 12 Stunden mit einer Geschwindigkeit von 2,5 km in der Stunde beförderte, arbeitet heute die Lokomotive 24 Stunden am Tage, und jede Pferdekraft befördert 1 t mit einer Stundengeschwindigkeit, alle Aufenthalte eingerechnet, von fast 20 km.

Ein sehr erheblicher Teil dieses Fortschritts ist erst in den letzten Jahren gemacht worden. Noch vor wenigen Jahren dauerte es 5 bis 8 Wochen, um ein Gut von Pittsburgh an die Küste des Stillen Ozeans zu schicken; heute sind dazu nur 13 oder 14 Tage nötig. Ein sehr wichtiger Erfolg dieser Beschleunigung des Versands, die mit größerer Zuverlässigkeit in bezug auf die rechtzeitige Ankunft der Frachtsendungen verbunden ist, besteht darin, daß die verarbeitenden Gewerbe ihre Lagerbestände sehr erheblich haben verringern können und infolgedessen beträchtliche Zinsbeträge ersparen. So mußte z. B. früher ein großes Stahlwerk Roheisen, Schrott und Erze für den Bedarf der nächsten drei Monate auf Vorrat haben, während es jetzt ausreicht, wenn so viel Rohstoffe vorhanden sind, wie in einem Monat verarbeitet werden. Auch Baustoffe gehen bei einem großen Bau heute in dem Maße ein, wie sie verbaut werden, während sie früher gestapelt werden mußten, wodurch sehr hohe Arbeitslöhne entstanden.

Generaldirektor Dr. Oeser über die Reichsbahn.

Am 18. März fand bei dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ein parlamentarischer Abend statt, zu dem sich namhafte Vertreter der Regierung, der Parlamente, der Wirtschaft und des Handels sowie der Presse eingefunden hatten. Generaldirektor Dr. Oeser hielt einen Vortrag, der sich mit den im Vordergrund des Interesses stehenden Tagesfragen der Reichsbahn und der von ihr geleisteten Umstellarbeit beschäftigte. Er führte etwa folgendes aus:

Die beiden großen Aufgaben, die der Deutschen Reichsbahn durch die gesetzliche Neuordnung zufallen, werden häufig verkannt. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Trägerin von 40 % Reparationslasten muß ihre Erwerbsaufgaben in Einklang bringen mit den volkswirtschaftlichen Interessen Deutschlands. Alle Verwaltungsmaßnahmen, sei es auf dem Gebiete des Tarifwesens, des Personalwesens oder des Verkehrs- oder Betriebsdienstes, werden bestimmt durch ihre finanzielle Auswirkung. Daran muß jeder Kritiker denken, auch die Herren, die sich in den Parlamenten mit den Reichsbahnfragen beschäftigen. Da es der Reichsbahn leider unmöglich ist, den teils ungerechten, teils entstellenden Meinungsäußerungen unmittelbar im Parlament entgegenzutreten, so müssen Wege gefunden werden, auf andere Weise auch in Parlamentskreisen Aufklärung zu schaffen. Vielleicht kann an einen Reichsbahninformationsausschuß bei den beteiligten Ministern, dem Verkehrsminister und Handelsminister, gedacht werden.

Letzthin sind im Zusammenhang mit dem Dawes-Gutachten die deutschen Unterhändler in London als „Sachwalter fremder Nationen" gebrandmarkt worden. Die deutsche Gesinnung der Unterhändler ist über jeden Zweifel erhaben. Die von ihnen erzielten Erfolge erscheinen im richtigen Licht, wenn man sich klar macht, was Deutschland drohte. Aus der Reichsbahn sollte eine Privatgesellschaft mit internationalem Kapital gemacht werden. Die Bildung einer vom übrigen Reichsbahnnetz losgelösten Westeisenbahngruppe im besetzten Gebiete war geplant. Statt dessen haben die Unterhändler erreicht, daß die Eisenbahnen im Eigentum des Reichs geblieben sind, und die mit der Betriebsführung beauftragte Gesellschaft ist eine deutsche Gesellschaft. Das Berufsbeamtentum wurde gerettet, an dessen Stelle die Feindmächte das Angestelltenverhältnis einführen wollten. Allerdings mußten hierbei einige einschränkende Bestimmungen, wie die Abbaumöglichkeit und die Arbeitszeitregelung, in Kauf genommen werden. Zu der viel erörterten Frage der Verbindlichkeitserklärung sei auf die Entscheidung des Landgerichts hingewiesen. Das deutsche Reichsbahn-Gericht wird weiter zu sprechen haben.

Die Angriffe gegen die Reichsbahn wegen übertriebenen Aufwandes und Verschwendungen haben sich bei näherer Nachforschung stets als haltlos erwiesen. Behauptungen, daß Waschtische für 8000 RM beschafft worden seien, sind Legende. Für 800 RM sind an einer Stelle Schränke gekauft worden. Die Zulagen der leitenden Beamten bewegen sich jährlich zwischen 2000 und 4000 RM. Von 24 000 Wohnungen, die für die gesamte Beamtenschaft beschafft worden sind, entfallen 250 auf obere Beamte.

Der Reichsbahn wird vorgeworfen, sie schalte den Rechnungshof aus und verweigere die Bilanzprüfung. Zum Zwecke der Selbstkontrolle hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Prüfungsämter geschaffen, die nicht nur formalistisch, sondern auch in wirklicher sachlicher Kritik die Wirtschaftsprüfung durchführen. Die Regierung hatte in Verfolg des ihr zustehenden Kontrollrechtes den Rechnungshof mit der Nachprüfung beauftragt; in letzter Stunde wurden aber die die Einzelheiten regelnden Verhandlungen im Herbst 1925 abgebrochen. Es müssen daher neue Verhandlungen wieder eingeleitet werden.

Über die gewaltige Umstellarbeit der Reichsbahn führte Generaldirektor Oeser dann aus: Die Reichsbahn hat sich finanziell aus eigenen Kräften saniert, den ungeordneten Betrieb und Verkehr der Nachkriegszeit neu aufgebaut und verbessert und vor allem nach den Vorschriften des Gesetzes die Reparationszahlungen pünktlich erfüllt. Das ist ein ungeheures Verdienst.

Zum ersten Male wurde die gewaltige Umstellarbeit der Reichsbahn, die in aller Stille geleistet worden ist, in voller Klarheit dargestellt. Kein Unternehmen der Welt hat bisher eine solche Arbeit geleistet. Aus einem Defizitbetrieb wurde in kurzer Zeit ein Überschußbetrieb. Früher entfielen auf 100 ℳ Einnahmen 378 ℳ Ausgaben, heute auf 100 ℳ Einnahmen 84 ℳ Ausgaben. Der sich hierin aussprechende Fortschritt erscheint im richtigen Lichte, wenn man sich klar macht, daß die Reichsbahn am 15. November 1923 ohne alle Barmittel vom Reich losgelöst wurde. Wie soll es nun finanziell weiter gehen? Von dem für 1926 veranschlagten Betriebsüberschuß von 762 Millionen Mark entfallen 700 Millionen auf Reparation, Ausgleichrücklage und Vorzugsdividende, während die restlichen 62 zur teilweisen Finanzierung der Vermögensrechnung verwendet werden soll. Es ist aber geschäftlich unmöglich, Investitionen weiter aus Betriebseinnahmen zu decken. Anleihen müssen aufgenommen werden. Dafür stehen etwa 1,5 Milliarden Vorzugsaktien und die Begebung von 250 Millionen Mark nach dem Gesetz zur Verfügung. Wo ist der Markt dafür? Kursstand und Zinssatz müssen bei Aufnahme von Anleihen für das Unternehmen wirtschaftlich tragbar sein.

So sind der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft neue finanzielle Aufgaben erwachsen. Ihre Durchführung ist von der deutschen Wirtschaftslage und dem Zutrauen des Auslandes zur deutschen Kreditfähigkeit abhängig. Schwerwiegend ist die Tatsache des ständigen Zurückgangs der Einnahmen. Im Januar, Februar und bisher im März ist ein täglicher Ausfall von etwa 2 Millionen Mark gegen den Voranschlag zu verzeichnen. Die von der Reichsregierung gegen Hergabe von Vorzugsaktien zur Verfügung gestellten 100 Millionen Mark sind zwar äußerst willkommen, aber sie geben nur die Möglichkeit, das Beschaffungsprogramm vom Oktober 1925, das wegen der sinkenden Einnahmen gedrosselt werden mußte, zum kleinen Teil wieder aufzunehmen.

Helfen kann nur die klare Erkenntnis über die finanzielle Belastung der Reichsbahn. Es brauchen nicht immer die Reparationslasten in den Vordergrund gestellt zu werden. Durch politische Lasten ist eine weitere unerhörte Belastung entstanden, die aus der Demobilmachungsbestimmung herrührt. Sie legen noch jährlich 220 Millionen Mark Personalausgaben auf die Reichsbahn. Die Wiederherstellung des Vorkriegszustandes auf dem Gebiete des Oberbaus, der Brücken und der Betriebsmittel erfordert weitere 940 Millionen Mark. Für gesetzliche und sonstige Wohlfahrtszwecke sieht der Voranschlag 192[illegible] 100 Millionen Mark gegen 38,5 Millionen im Jahre 1913 und für Pensionsgelder 403 Millionen im Jahre 1926 gegen 114 Millionen im Jahre 1913 vor. Es muß vor Augen geführt werden, daß im Geschäftsjahr 1925, also vom 1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925 etwa 280 Millionen Mehrausgaben durch Reichstagsbeschlüsse und Schiedsgerichte erwachsen sind. Wo bleibt die Deckung? So kann es nicht weiter gehen. Man muß sich klar machen, wie sich die Reichstagsanträge finanziell auswirken. Die in der Reichstagssession gestellten Anträge würden bei ihrer Verwirklichung eine neue jährliche Belastung von 146 Millionen Mark bedeuten. Auch die Heranziehung der Reichsbahn zu Steuern, die früher für sie nicht bestanden, kann nicht ohne weiteres hingenommen werden. Von der Heranziehung zu Gemeindesteuerzuschüssen ist die Reichsbahn durch Entscheid des Reichsbahngerichts befreit worden. Zur Zahlung der Gerichtskosten hat das Reichsgericht die Reichsbahn verpflichtet. Wegen der Stempelsteuer schweben noch Verhandlungen.

Auch für das Personal ist bei der veränderten Lage der Reichsbahn eine durchgreifende Umstellung unvermeidlich. Von allen Bediensteten müssen besondere Leistungen verlangt werden. Und wer sich hervortut, muß belohnt werden, gleichviel ob Beamter oder Arbeiter. Entgegen anderen Behauptungen ist der wirtschaftliche Erfolg auf Grund der Leistungszulagen bereits erwiesen. Dabei sind bisher nur 2,6 % der Besoldungsausgaben für Leistungszulagen verausgabt, während 5 % nach dem Reichsbahngesetz zulässig sind.

Wesentliche Neuerungen sind im Verkehrs- und Betriebsdienst der Reichsbahn vorgenommen worden. Besondere Berücksichtigung erfordert die Werbetätigkeit mit dem Ziel, möglichst viel Verkehr über deutsche Bahnen zu leiten. Werbebüros in allen um Deutschland herumliegenden Ländern beobachten den Verkehr und sorgen dafür, daß der Verkehr, welcher sonst um Deutschland herumlaufen würde, über deutsche Bahnen läuft. Dafür müssen oft besondere Durchfuhrtarife gegeben werden, die die deutsche Wirtschaft nicht schädigen, sondern mehr Einnahmen bringen. Die Seehäfen haben davon den Vorteil und die deutsche Schiffahrt erhält vermehrte Frachten. Diesen Bestrebungen ist der Erfolg nicht versagt geblieben. Der Durchfuhrverkehr hat sich im letzten Jahre bereits verdoppelt.

Auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens sucht die Deutsche Reichsbahn, wo irgend möglich, den Kraftwagen als Zubringer und Verteiler an der Durchführung ihrer Transportaufgaben zu beteiligen. Außerdem wirkt die Reichsbahn durch Beschleunigung der Transporte verkehrswerbend. Die Lieferfristen der Vorkriegszeit konnten wieder eingeführt werden, und die Güterzüge fahren teilweise mit Personenzuggeschwindigkeit. Dies war nur möglich, durch Einführung der Kunze-Knorr-Bremse, durch sorgfältigste Herstellung der Anschlüsse, Tag- und Nachtdienst im Güter- und Personenverkehr und Verbesserung des An- und Abfuhrdienstes. Die e[illegible]

elten Verbesserungen: im Nahverkehr durch leichte kurze
ige und Triebwagen, im Fernverkehr durch die Fern-D-Züge
nd bekannt. Wesentliche soziale Erleichterungen schaffen die
lligen Verwaltungssonderzüge, d. s. Ferien-, Sport-
d Sonntagszüge. Allein im Jahre 1925 sind 474 Sommer-
nderzüge gefahren worden. Im internationalen Ver-
hr wirken die tiefstehenden Währungen der Nachbarländer
mmend; trotzdem läuft im internationalen West-Ost-Verkehr
Expreßzug Paris-Moskau-Sibirien und im Nord-Südverkehr
Expreßzug Berlin-Schweiz-Italien, der Berlin mit Rom in
Stunden verbindet.

Bei allen Fragen des Tarifwesens muß beachtet werden,
ß jeder Verfrachter und jeder Reisende für den Transport
f der Reichsbahn einen Teilbetrag für Reparationszahlungen
stet. Aber auch hier sind bereits große Erleichterun-
n eingeführt worden. Seit Beginn der Gesellschaft sind
Ausnahmetarife zugunsten der deutschen Wirtschaft in Kraft
etzt worden, und schon heute laufen über 60 % aller Güter
auf Ausnahmetarif. Der Normaltarif wird deshalb einer Durch-
sicht unterzogen. Dabei werden die Wirtschaftskreise weit-
gehend gehört. Die Frachten bleiben im Rahmen der Teuerung,
und es ist zu bedenken, daß durchschnittlich 7 % auf die Ver-
kehrs- oder Beförderungssteuer entfällt, die es bis
1916 nicht gab.

Die Umstellung der Reichsbahn auf kaufmännische Geschäfts-
führung tritt auch besonders in der Einzelabrechnung
der Reichsbahnbezirke in die Erscheinung. Jeder Be-
zirk soll zukünftig seine Gewinn- und Verlustrechnung und
Bilanz aufstellen. Daneben laufen die Untersuchungen zur Er-
fassung der Selbstkosten und zur Verbesserung der Eisenbahn-
statistik.

Es kam allgemein an dem parlamentarischen Abend zum Aus-
druck, daß die Reichsbahn einen klaren Weg im Interesse des
deutschen Volkes geht. Es jedem recht zu machen, ist unmög-
lich. Nur Verständnis für ihre Lage und für die Gründe ihrer
Maßnahmen erbittet die Reichsbahn.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Februar 1926.**
Verkehr und Betrieb. Im Februar wurde durch Transporte
die Frühjahrsbestellung, durch Fisch- und Baustofftrans-
te eine Belebung im Güterverkehr hervorgerufen. Jedoch
rde diese Belebung durch weiteren Rückgang im Versand von
hlen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen zum großen Teil
der ausgeglichen. Arbeitstäglich betrug die Zahl der be-
nen Wagen im Durchschnitt etwa 108 300 gegen 105 900 im
uar. Der Kartoffelversand ist infolge des Einsetzens
Saatguttransporte um 2964 Wagen auf 10 392 Wagen ge-
gen. Der Versand von künstlichen Düngemitteln
77 % stärker als im Januar, blieb jedoch noch weit unter
Februar-Versand des Vorjahres. Die Abnahme durch die
tsche Landwirtschaft ist nach wie vor gering, während die
fuhr etwas anzog, so daß z. B. seit Mitte Februar täglich
Kalizüge aus Mitteldeutschland nach Frankreich gefahren
den konnten. Der Fischversand von den Häfen der
ermündung war um 53 % stärker als im Januar. In 162 Son-
ügen (im Januar 116) wurden 5433 Fischwagen abgefahren,
urch die Verladeanlagen stark belastet wurden. Der Ver-
l von Zement stieg um fast 90 %. Hier wurden 18 106
en gegen 9841 Wagen im Vormonat gestellt; trotzdem blieb
dieser Versand hinter dem des Vorjahres (21 747 Wagen
Februar 1925) erheblich zurück. Während die Ausfuhr von
hle nach Holland mit täglich 5—7 Kohlen-Sonderzügen aus
Ruhr nach Rotterdam eine Steigerung aufwies, wurden im
rdeutschen Verkehr gegenüber Januar 97 000 Wagen Kohle
iger abbefördert. Es wurden gestellt:

	an der Ruhr	in Deutsch-Oberschles.	in Mittel-deutschland	in Sachsen
uar 1926 . . .	569 648	114 288	191 667	83 177
ar 1926 . . .	612 218	129 250	220 502	93 644
uar 1925 . . .	574 496	73 773	210 626	85 264

r Versand an Brotgetreide und Mehl ging zurück,
so der Absatz von Zucker. Auch die Durchfuhr von
er ließ erheblich nach. Der Eilgutverkehr aus Frank-
hat zugenommen; der Güterzugfahrplan wurde der Zu-
e entsprechend verbessert. Im Betriebe wurde durch
esserte Zugbildung, Anpassung der Zugzahlen an die Be-
serfordernisse weiter eine wirtschaftliche Ausnutzung des
iebspersonals erzielt. Der Personenverkehr hielt
im allgemeinen auf der Höhe des Januar. Es wurden im
en 385 Sonderzüge gefahren, hiervon 37 für die Teilnehmer
Reichsbannertag in Hamburg. Vom 12. Februar ab verkehrt
chen Wiesbaden und Calais ein auch für den öffentlichen
ehr freigegebenes Schnellzugpaar für die englische Be-
ng. Im Wettbewerb mit dem Kraftwagen gelang es,
Nahzüge und durch Tarifvergünstigungen weiter Verkehr
ie Eisenbahn zurückzuziehen.

e Betriebsabwicklung ist durch folgende Angaben gekenn-
net.

eistete Zugkm:	Januar 1926	Dezember 1925
Personenverkehr	28 159 000	28 217 000
Güterverkehr	16 526 000	17 148 000
Dienstzüge	242 000	277 000
	44 927 000	45 642 000
genachskm:		
Personenverkehr	736 214 000	769 240 000
Güterverkehr	1 173 149 000	1 246 684 000
Dienstzüge	6 328 000	6 643 000
	1 915 691 000	2 022 567 000

Leistungen einiger Haupt-Rangierbahnhöfe:

	Februar 1926	Januar 1926
Hamm Vschbf.	4 200 Wg.	4 100 Wg.
Mannheim	3 300 Wg.	3 200 Wg.
Wustermark	2 900 Wg.	2 800 Wg.
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	37 Wg.	1 600 Wg.
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	85 900 Wg.	102 900 Wg.
Schadwagen auf Betriebsgleisen (am Schluß des Monats) . .	39 700 Wg.	39 900 Wg.

II. Tarifwesen. A. Güter- und Tierverkehr. Im
Februar wurden eine größere Zahl von Tariferleichte-
rungen durchgeführt. So wird seit dem 1. Februar Bier bei
Aufgabe als Frachtstückgut im Gesamtgewicht bis 1000 kg für
die Sendung auf Antrag des Absenders eilgutmäßig zu den
Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse gefahren, wenn nach Er-
messen der Reichsbahn bei den Betriebsverhältnissen eine Be-
förderung in Personen- oder Eilgüterzügen zugelassen werden
kann. Im Verkehr mit deutschen Seehäfen sind die neuen
Ausnahmetarife 35 b, 96, 97, 98 und 99 eingeführt worden.

Im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln gewährt
ferner der Ausnahmetarif 7 d für Eisenerz von Auerbach (Opf.)
nach Rosenberg (Opf.) eine weitere Ermäßigung gegenüber den
Frachten des Ausnahmetarifs 7. Auch die neuen Ausnahme-
tarife 35 c für Sensen von Oberaudorf nach Wintersdorf Grenze
zur Ausfuhr und 44 e für Zeitungsdruckpapier nach dem Saar-
gebiet von Albbruck nach Zweibrücken Grenze nehmen auf die
Frachten der Auslandswege Rücksicht. Für den Umschlagver-
kehr von Bruchreis vom Wasser auf die Eisenbahn ist schließ-
lich noch der Ausnahmetarif 100 von Minden (Westfalen) nach
Bad Salzuflen eingeführt worden. Von den Änderungen
bestehender Ausnahmetarife seien hervorgehoben die
Ausdehnung der Schiffsbaueisentarife 20 und 21 auf Gefäße und
Behälter für gewerbliche Betriebe und Kessel der Klasse C und
die vorübergehende Ermäßigung (zunächst bis zum 31. März)
der wichtigeren Seehafenausnahmetarife im Verkehr mit be-
stimmten west- und südwestdeutschen Stationen, die der
Frachtenlage der ausländischen Wettbewerbswege Rechnung
trägt. — Zwischen bayerischen Getreideversandstationen und
Lindau nebst Umgegend und der Schweiz werden ferner die
sich über den Arlberg ergebenden Frachten übernommen.

Neue Tarife wurden für den Verkehr der deutschen See-
häfen mit Österreich, den Donauumschlagstellen und der Tsche-
choslowakei von und nach den Grenzübergängen sowie für den
Donauumschlagverkehr überhaupt herausgegeben.

B. Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Februar
ist ein direkter Tarif für den Verkehr mit Rußland über Lett-
land und Estland in Kraft getreten, in den die deutschen Sta-
tionen Eydtkuhnen und Königsberg (Pr.) aufgenommen worden
sind. Am gleichen Tage wurde ein mitteleuropäisch-orientali-
scher Personen- und Gepäcktarif eingeführt, wobei etwa 30 wich-
tigere deutsche Stationen in den direkten Verkehr mit Sofia und
Konstantinopel einbezogen wurden.

III. Finanzen. Im Januar 1926 sind folgende Ergebnisse er-
zielt worden:

I. Einnahmen:

1. Personenverkehr	89 335 000 RM
2. Güterverkehr	180 881 000 „
3. Sonstige Einnahmen	22 590 000 „
	292 806 000 RM

II. Ausgaben:

1.	Persönliche Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	194 573 000 RM
2.	Sächliche Ausgaben	73 805 000 „
3.	Zinsendienst	60 000 „
		268 438 000 RM
4.	Außerordentliche Ausgaben (für werbende Anlagen)	6 905 000 „
5.	Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	49 920 000 „
6.	Feste Lasten:	
	Zuweisung zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage	5 856 000 „
	Rücklage für Vorzugsdividende	2 180 000 „
		333 299 000 RM

Im Monat Januar 1926 ist die allgemeine Verkehrslage weiter ungünstig gewesen. Die Beförderungsleistungen, die auch bei normaler Verkehrsentwicklung im Januar stets geringer als im Dezember sind, sind sowohl im Personen- wie im Güterverkehr über das in anderen Jahren gewohnte Ausmaß hinaus zurückgegangen. Dementsprechend blieben die Einnahmen erheblich hinter den Erwartungen zurück. Im Güterverkehr entstanden insbesondere bedeutende Einnahmeausfälle dadurch, daß der Bedarf an Kohle für den Hausbrand sowie für Industriezwecke äußerst mäßig war. Diese Mindereinnahmen machten wesentliche Einschränkungen auf der Ausgabeseite erforderlich.

An den Generalagenten für die Reparationszahlungen wurden für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen die für Januar 1926 fällige Zahlung geleistet und das Erträgnis aus der Beförderungssteuer für diesen Monat abgeführt. Soweit das Einnahmeergebnis des Monat Januar 1926 zur Bestreitung der Ausgabeverpflichtungen nicht ausreichte, mußten die Rückstellungen aus 1925 herangezogen werden.

IV. Personalfragen. Der Personalbestand betrug im November 1925: 684 981 Kräfte, außerdem 44 721 Zeit- und Aushilfsarbeiter, Dezember 1925: 692 104 Kräfte, außerdem 19 277 Zeit- und Aushilfsarbeiter, Januar 1926: 682 795 Kräfte, außerdem 6736 Zeit- und Aushilfsarbeiter.

Vom 1. Februar 1926 ab sind doch, wo es die lohnwirtschaftlichen Verhältnisse erforderten, die Löhne der Reichsbahnarbeiter durch Erhöhung bestehender und Festsetzung neuer Ortslohnzulagen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Geldmittel verbessert worden.

— **Ermäßigte Dutzendfahrkarten für den Vorortverkehr.** Zur Unterstützung des Siedlungswesens in Vororten hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine versuchsweise Einführung von Dutzendkarten in ein oder zwei Großstädten in Aussicht genommen, mit der Absicht, diese verkehrsfördernde Einrichtung bei guter Bewährung auch auf andere Großstädte mit ähnlichen Siedlungsverhältnissen zu übertragen. Der Vorteil bei Benutzung derartiger, für die 2. bis 4. Wagenklasse auszugebenden Karten liegt in einer Preisermäßigung von 33⅓ %. Bei einer Geltungsdauer von einem Vierteljahr soll die Streckenentfernung auf etwa 40 km festgelegt werden.

— **Eisenbahnunglück auf Bahnhof Wülknitz.** Am Montag, den 22. d. M., mittags ist der von Gröditz kommende Nahgüterzug 9266 mit Personenbeförderung infolge Einstellung einer falschen Fahrstraße auf Bahnhof Wülknitz auf den dort haltenden Nahgüterzug 9265 mit Personenbeförderung von Riesa aufgefahren. Hierbei wurden drei Personenwagen des Zuges 9265 ineinander geschoben. Bei dem Unfall wurden leider drei Personen getötet, sieben schwer und vier leicht verletzt. Die Sanitätsmannschaften der Holztränkeanstalt Wülknitz der Reichsbahngesellschaft waren sofort nach dem Vorfall an der Unfallstelle und leisteten die erste Hilfe. Kurze Zeit nach dem Unfall trafen Ärzte aus Gröditz und Riesa mit Sanitätsmannschaften ein. Drei Verletzte fanden Aufnahme in Krankenhäusern, während die übrigen in ihre Wohnungen gebracht wurden. Nach dem Eintreffen des großen Hilfszuges sind die Aufräumungsarbeiten in Angriff genommen worden.

— **Ausfall von Schlafwagenzügen Berlin—München.** Die zwischen Berlin und München bisher zur Entlastung der Nachtschnellzüge verkehrenden Schlafwagenzüge D 70/71, ab Berlin Anh. Bhf. 9.02 abends, an München 8.05 morgens, und ab München 9.10 abends, an Berlin Anh. Bhf. 7.29 morgens, sind bis auf weiteres eingestellt worden. Sie verkehrten letztmals in beiden Richtungen am 24. März.

— **Auslage des Findebuchs auf den Bahnhöfen.** Treff- oder Findebücher, die bislang versuchsweise in den Verkehrsbüros verschiedener Großstädte ausgelegt waren, sind nunmehr von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf allen größeren Bahnhöfen zunächst probeweise auf ein Jahr zugelassen. Sie soll[en] in den Bahnwirtschaften ausgelegt werden, so daß damit V[or]sorge getroffen ist, daß die Einsicht des Findebuches so la[nge] möglich ist, als öffentlicher Verkehr auf dem betreffen[den] Bahnhofe stattfindet. Für jede Eintragung in dieses Findeb[uch] (Ratkes Findebuch) wird eine Gebühr von 15 Pf. erhoben. P[la]kate auf den Bahnhöfen sollen auf diese Einrichtung hinwei[sen]. Es wird abzuwarten sein, wie sich das Publikum zu die[ser] neuen, seiner Bequemlichkeit dienenden Einrichtung stel[len] wird.

— **Haftung der Gepäckträger für Handgepäck.** Die „Reic[hs]bahn“ enthält in Nr. 10 Ausführungen über die Haftung [der] Eisenbahn für Hand- und Reisegepäck. Wir entnehmen die[sen] Ausführungen, soweit die Haftung der Gepäckträger für [H]... in Betracht kommt, folgendes: Die Fra[ge] ...gebenes Handgepäck in Betracht kommt, ob die Eisenbahn nach § 38 (4) der Eisenbahn-Verkehrsordn[ung] auch für das Gepäck haftet, das dem Gepäckträger zur Beför[de]rung nach oder von einem außerhalb des Bahnhofsbereichs [ge]legenen Orte übergeben worden, aber innerhalb des Bahnh[ofs]bereichs nachweisbar verlorengegangen ist, ist zweifelhaft. N[ach] einem mehrere Jahre zurückliegenden Urteil eines Oberlan[des]gerichts übernimmt die Eisenbahn die volle Vertretung aus [den] mit den Gepäckträgern abgeschlossenen Gepäckbeförderu[ngs]verträgen gegenüber den Reisenden nur insoweit, als die [V]erträge innerhalb des Bahnhofbereichs ausgef[ührt] werden. Voraussetzung für die Haftung der Eisenbahn ist a[ber] in jedem Fall der Nachweis, daß der Verlust durch unachtsa[mes] Verhalten des Gepäckträgers entstanden ist. Dies trifft z[.B.] zu, wenn ein Gepäckträger eine an den Zug zu bringende H[and]tasche vor Eintreffen des Reisenden in ein Abteil legt und [sie] unbeaufsichtigt liegen läßt. Bei Gepäckbesorgungen über [die] Grenze des Bahnhofbereichs entfällt dagegen die bahnsei[tige] Haftung für diese weitergehende Tätigkeit des Gepäckträg[ers].

— **Schwebebahn auf den Schauinsland bei Freiburg.** [Die] Schauinsland-Studiengesellschaft in Freiburg hat beschlos[sen,] das Seilschwebebahnprojekt der Firma Curt Rudolph in Lei[pzig] zur Ausführung zu empfehlen. Die neue Schwebebahn [wird] nach diesem Projekt bis zu einer Höhe von 1200 m. ü. M. füh[ren]. Jeder Wagen faßt 11 Personen, ein Doppelwagen 22 Perso[nen]; in der Stunde können 400 Personen befördert werden. [Die] Länge der Bahn wird 3600 m betragen und einen Höhenu[nter]schied von 760 m überwinden. Die Fahrzeit beträgt 27 Min[.] Die gesamten Baukosten sind mit 1 400 000 ℳ veranschlagt. [Bis] zum Ausbau der Straßenbahn von der jetzigen Endstatio[n] Günterstal bis zur Talstation der Seilbahn wird die Zuf[ahrt] durch einen regelmäßigen Kraftwagenverkehr aufrechterha[lten] werden.

— **Ständige Tarifkommission.** Es ist in Aussicht genom[men,] das Verzeichnis der in der Ständigen Tarifkommission be[han]delten Beratungsgegenstände, das in seiner jetzigen Aufmac[hung] unvollständig und zum Teil vergriffen ist, voraussichtlich [zum] 1. August d. J. neu herauszugeben. Da die Handelskamm[ern,] Industrieverbände und sonstigen größeren Interessentengru[ppen] Wert auf den Bezug des genannten Verzeichnisses legen, is[t be]absichtigt, dieses käuflich an Dritte abzugeben. Der Preis [kann] jedoch, da die Auflage und die Druckkosten noch nicht [fest]stehen, noch nicht angegeben werden. Vorbestellungen au[f das] Verzeichnis nimmt die Auskunftei der Deutschen Reichsba[hn,] Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, entgegen.

— **Schinkelfest.** Der Architekten- und Ingenieur-Verei[n zu] Berlin hielt am 13. d. M. sein diesjähriges Schinkelfest ab[. Im] Mittelpunkt des Festes stand der mit größtem Interesse [und] Beifall aufgenommene Vortrag des stellvertretenden Gen[eral]direktors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr.-Ing. [...] Dorpmüller: „Die Reichsbahn als Bauherr“.

Zum Wettbewerb um den Schinkelpreis 1926 war fü[r] Eisenbahnbau folgende Aufgabe gestellt worden: En[twurf] eines Verschiebebahnhofes bei Saalfeld. Sie hat drei [Be]arbeitungen gefunden. Die Schinkeldenkmünze wurde [dem] Reichsbahnbauführer Wilhelm Weyher in Gotha zuerk[annt,] dessen Entwurf ebenso wie der des Reichsbahnbauf[ührers] Werner Vierkant in Stettin vom Technischen Oberprü[fungs]amt als häusliche Probearbeiten angenommen wurden.

— **Die Akademie des Bauwesens** hielt am 22. Mär[z zur] Feier ihres Gründungstages eine Festsitzung ab. In dies[er er]stattete der Präsident Geh. Oberhofbaurat Geyer den J[ahres]bericht und teilte gleichzeitig die Namen derjenigen mit, [denen] diesmal die Medaille für hervorragende Leistungen im [Bau]wesen verliehen wurde. Es sind die Geheimräte Krey, Di[rektor] der Versuchsanstalt für Wasserbau, und Prof. Wiegan[d, Di]rektor des Alten Museums, Leiter wichtiger Ausgrabunge[n und] Quellenforschungen. Anschließend hielt der Landeskonse[rvator] Ministerialrat Hiecke einen hochinteressanten Vortrag üb[er die] Geschichte und Erhaltung des Kölner Domes.

— **Verwaltungsakademie Berlin.** Die Verwaltungsakademie öffnet am 15. April 1926 ihr 14. Studiensemester. Das in Vor-reitung befindliche Vorlesungsverzeichnis bietet jedem Be-uten reiche Auswahl an Vorlesungen und Übungen, gleichviel ı er sich dem Fachstudium, einem umfassenderen Studium oder n allgemeingeisteswissenschaftlichen Fächern widmen will. ınz besonderer Wert ist im kommenden Semmermester auf ɔungen gelegt, die in großer Reichhaltigkeit vorgesehen sind. Für das Sommermester sind folgende Vorlesungen in Aussicht nommen: I. Staats- und Wirtschaftswissenschaften: Eulen-ırg, Dr., Professor: Repetitorium und Examinatorium in der ıtionalökonomie; Boese, Dr., Privatgelehrter: Nationalöko-ımische Übungen mit schriftlichen Arbeiten; Palyi, Dr., ·ivatdozent: Finanzwissenschaft; Woldt, Dr., Regierungs-t: Die Arbeiterfrage. — II. Rechtswissenschaft: Kohl-ιusch, Dr., Professor: Einführung in die Rechtswissen-haft; Lucas, Ministerialrat: Bürgerliches Recht III (Sachen-cht); Volkmar, Dr., Geh. Reg.-Rat: Bürgerliches Recht IV 'amilien- und Erbrecht); Hülsen, Rechtsanwalt: Handels-cht Teil II; Kaskel, Dr., Professor: Repetitorium und Exa-natorium im Bürgerlichen Recht; Volkmar, Dr., Geh. ·g.-Rat: Übungen im Bürgerlichen Recht; Poetzsch, Dr., ınisterialdirektor: Übungen im Staats- und Verwaltungsrecht. III. Auslandswissenschaft: Hoetzsch, Dr., Professor: ɔnservatorische Übungen über Auslandswissenschaft. — '. Fachwissenschaften: 1. Abteilung für Beamte der allge-ɛinen und inneren Verwaltung: v. Dultzig, Dr., Oberver-ıltungsgerichtsrat: Polizeirechtliche Übungen; 2. Abteilung für ɔmmunalbeamte: Augustin, Bürgermeister, Müller, Dr., ıgisratsrat: Übungen im Kommunalrecht; 3. Abteilung für So-ılbeamte: Dersch, Dr., Senatspräsident: Übungen im Ar-itsrecht; Muthesius, Dr., Stadtrat: Übungen in Wohl-hrtspflege; 4. Abteilung für Eisenbahnbeamte: Couvé, Dr.: senbahnwissenschaftliche Übungen; 5. Abteilung für Post- und elegraphenbeamte: Schneider, Dr., Oberpostrat: Übungen ı Postrecht; 6. Abteilung für Finanz- und Steuerbeamte: arden, Dr., Ministerialdirektor: Einführung in die neue euergesetzgebung; N. N. Freiwillige Gerichtsbarkeit; 8. Ab-ilung für Bankbeamte: N. N. Praktische Bankwissenschaft. — Allgemeines: Manz, Dr., Lektor; Die Kunst der öffentlichen ·de.

Das neue Vorlesungsverzeichnis kann bei der Geschäfts-·lle der Akademie eingesehen oder von dort bezogen werden.

— **Der deutsche Außenhandel.** Die Außenhandelsbilanz ist ːch im Februar wie in den beiden Vormonaten aktiv. Der ısfuhrüberschuß im Februar beträgt insgesamt 67 Mill. Mark, ı reinen Warenverkehr 121 Mill. Mark, gegen 87 Mill. Mark im nuar und 36 Mill. Mark im Dezember.

— **Ehrung des Wirklichen Geheimen Rats Dr. von der Leyen.** ɛm Wirklichen Geheimen Rat, Prof. Dr. jur., Exzellenz von r Leyen wurde von der philosophischen Fakultät der Fried-·h-Wilhelm-Universität in Berlin in Anerkennung seiner issenschaftlichen Verdienste und seiner Lehrtätigkeit auf dem ebiete des Verkehrswesens die Würde eines Ehrendok-ɪrs der philosophischen Fakultät verliehen.

— **Personalnachrichten.** Der Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Pi-ıth, zur Zeit Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Han-ver, nahm einen Ruf an die Technische Hochschule in Stutt-rt an und wurde zum ordentlichen Professor des Lehrstuhls r Eisenbahnwesen ernannt. Er wird sein Amt am 1. Mai 1926 ıernehmen.

Österreich.

— **Österreichs Außenhandel im Jahre 1925.** Nach den vom ındelsstatistischen Dienste abgeschlossenen vorläufigen Ergeb-ssen des Außenhandels im Jahre 1925 betrug der Wert der Ein-hr (freier Verkehr und Veredlungsverkehr) 2883 Millionen ·hilling, jener der Ausfuhr 1948 Millionen Schilling, der Ein-ırüberschuß demnach 935 Millionen Schilling. Das Bilanz-ıssivum war somit wesentlich geringer als im Jahre 1924, in m es 1486 Millionen Schilling erreicht hatte. Diese Ermäßi-ıng des Passivums um mehr als ein Drittel ergibt sich aus der ırken Verminderung der Einfuhr, die sowohl der Menge wie ɔr allem dem Werte nach eine erhebliche Abnahme erfahren ı, während die Ausfuhr trotz einer Mengenzunahme um 27 % ıen etwas niedrigeren Wert aufweist als im Vorjahre. Die Wert-ıhlen des Jahres 1925 sind jedoch noch nicht als endgültige anzu-hen, da die in ihnen zum Ausdruck kommenden Ergebnisse ·r Wertanmeldung im Hinblick auf die Unterschiede gegenüber ·n Schätzwerten des Jahres 1924 noch einer Prüfung unter-·gen werden müssen. Das Zurückbleiben des Wertes unserer esamtausfuhr hinter der im Vorjahre erreichten Zahl ist haupt-ːchlich eine Folge der unbefriedigenden Gestaltung der Aus-hrverhältnisse in den letzten Jahresmonaten. Dies zeigt die nachfolgende Übersicht über die Außenhandelsbewegung in den einzelnen Jahresvierteln:

	Januar-März	April-Juni	Juli-Septbr.	Oktober-Dezbr.
1925		Millionen Schilling		
Einfuhr	626	654	722	881
Ausfuhr	450	478	506	514
Einfuhrüberschuß	176	176	216	367
1924				
Einfuhr	766	869	808	1031
Ausfuhr	398	499	483	608
Einfuhrüberschuß	368	370	325	423

Das Bilanzpassivum im letzten Jahresviertel 1925 war wohl wesentlich geringer als im letzten Jahresviertel 1924, in welchem die Einfuhr im Hinblick auf das bevorstehende Inkrafttreten des neuen Zolltarifes einen außergewöhnlichen Umfang erreicht hatte. Immerhin war es ebenso hoch wie das Passivum der beiden ersten Jahresviertel zusammen, da die Einfuhr in den letzten Monaten eine stärkere Aufwärtsbewegung aufwies als die Ausfuhr. An dieser Einfuhrsteigerung hatten sowohl Nahrungs- und Genußmittel wie auch Rohstoffe und insbesondere Ganzfabrikate Anteil.

— **Österreichs Eisenerzeugung.** Im abgelaufenen Jahre ist die österreichische Eisenerzeugung, die im Jahre 1924 einen starken Rückgang zu verzeichnen hatte, beinahe wieder auf ihren früheren Stand zurückgekehrt. Die Roheisenerzeugung betrug im letzten Jahre 377 323 t gegen 266 639 t im Jahre 1924, deren Großteil in das zweite Vierteljahr mit 111 447 t fällt. Die Stahlerzeugung erreichte 463 578 t gegen 369 643 t im vorangegangenen Jahre, und auch in diesem Zweig fällt das Höchstausmaß mit 125 262 t in das zweite Jahresviertel. Was die Erzeugung von Walz- und Schmiedewaren anlangt, so wurden 149 621 t Stabeisen und Stabstahl, 36 957 t Konstruktionseisen, 28 522 t Eisenbahnschienen, 42 891 t Bleche aus Eisen und Stahl, 61 999 t Walzdraht, 27 272 t sonstige Walzware und 5031 t fassonierte Schmiedestücke und Preßteile erzeugt. Insgesamt betrug die Erzeugung von Walz- und Schmiedewaren 351 793 t und war um rund 58 000 t größer als die des Vorjahres, blieb aber um rund 13 000 t hinter der Erzeugung des Jahres 1923 zurück.

Niederlande.

— **Neue Personentarife bei den Niederländischen Eisenbahnen.** Trotz der sinkenden Einnahmen haben sich die Niederländischen Eisenbahnen entschlossen, zum 1. Juli ihre Personentarife, die noch immer rund 100 % über den Friedenssätzen liegen, herabzusetzen. Dabei ist besonders bemerkenswert, daß man, um den Anreiz zu verstärken, die höheren Klassen zu benutzen, die Fahrpreise in der ersten und zweiten Klasse stärker herabsetzt als in der dritten, d. h. die Spannung, die jetzt 1 : 1½ : 2 beträgt, wird auf 1 : 1,4 : 1,77 herabgesetzt. Damit kehrt man zu einem früher in Geltung gewesenen Grundsatz zurück und verläßt die durch die letzte Friedensreform verwirklichten Gedanken der stärkeren Belastung der höheren Klassen, die sich offenbar nicht bewährt haben.

In der letzten Vorkriegszeit betrugen die Einheitssätze für die 1., 2. und 3. Klasse 3,25, 2,45 und 1,625 cents; nach dem jetzt gültigen Tarif wird berechnet auf Entfernungen bis 200 km 6,5, 4,875 und 3,25 cents, für die folgenden 100 km werden angestoßen 4,785, 3,65 und 2,45 cents. Nunmehr soll der Kilometersatz betragen auf Entfernungen bis 150 km: 4,875, 3,875 und 2,75 cents, bei Entfernungen von 150—300 km 3,9, 3,1 und 2,2 cents und über 300 km 2,925, 2,325 und 1,65 cents für das Kilometer. Auch die Dauerkarte für das ganze Netz, die jetzt für 12 Monate 800, 600 und 400 fl. kosten, werden im Preise ermäßigt auf 720, 560 und 400 fl. Die Ferienkarten, die jetzt 10, 7,5 und 5 fl. kosten, werden in Zukunft nur noch 9, 7 und 5 fl. kosten. Die Dauerkarten für bestimmte Entfernungen (mindestens für 8, bislang mindestens für 4 km) sind jetzt aufgebaut auf einem Satz von 1,20, 0,90 und 0,60 fl.; diese Sätze werden auf 1,08, 0,84 und 0,60 fl. ermäßigt und die Einheitssätze werden geringer ,sofern die Zahl der Monate, für die die Karte genommen wird, steigt. In einem ähnlichen Verhältnis werden die Schülerkarten ermäßigt; jetzt 0,94, 0,70 und 0,47 cents, in Zukunft 0,85, 0,65 und 0,47 cents .

Ebenso wird die Gepäckfracht um 30—35 % herabgesetzt.

— **Der Sommerfahrplan der Niederländischen Eisenbahnen** weist im Verkehr mit Belgien und Frankreich wesentliche Verbesserungen auf. Im Verkehr mit Deutschland über Bentheim sind die Grenzaufenthalte in den meisten Fällen etwas abgekürzt worden; dadurch konnten die Fahrzeiten weiter herabgesetzt werden, manches bleibt hier allerdings noch zu tun. Der Anschluß von Hamburg an den FD-Zug Berlin—Hoek van Holland

wird, allerdings nur unvollkommen, durch einen beschleunigten Personenzug ab Osnabrück hergestellt und damit die Fahrzeit Hamburg—London um mehr als zwei Stunden verkürzt. In umgekehrter Richtung fehlt diese Verbindung noch, so daß man von London aus wesentlich früher in Berlin ankommt als in Hamburg. Im Verkehr nach Süddeutschland ist zu bemerken, daß der FD-Zug Hoek van Holland und Amsterdam—München nunmehr für das ganze Jahr vorgesehen ist. Der FD-Zug nach Basel geht nun mit dem Berliner und Münchener gemeinsam bis Utrecht und von dort nach Aufnahme des Anschlusses von Amsterdam mit dem Münchener Zug nach Arnheim, von wo er über Nymwegen—Cleve nach Köln läuft, während der Münchener Teil wie früher über Emmerich und Köln weitergeht.

Übrige europäische Länder.

— Die schwedische Staatsbahn im Jahre 1924. Das schwedische Staatsbahnnetz umfaßte Ende 1923 insgesamt 5692,8 km. Im Jahre 1924 traten insgesamt 5836,4 km hinzu, dazu kommen 68,5 km Fährschifflinien, so daß die gesamte Betriebslänge der schwedischen Staatsbahn 5904,9 km am 31. Dezember 1924 betrug. Außerdem werden für staatliche Rechnung 131,2 km betrieben. Von dem Staatsbahnnetz werden 420,4 km zweigleisig, die Linie Luleå—Riksgränsen mit Nebenlinien nach Malmberget und Koskullskulle elektrisch betrieben.

Im Berichtsjahre übernahm die schwedische Staatsbahn am 6. September die Strecke Iggesund—Hudiksvall der Ostküstenbahn pachtweise in Betrieb. Seit dem 11. Oktober wird die vom schwedischen Staat im Wege der Auktion erworbene Bahn Kävlinge-Sjöbo von der schwedischen Staatsbahn verwaltet. Am Umbau des Stockholmer Hauptbahnhofs und der Umlegung der von Süden (Malmö, Gotenburg) kommenden Linie wurde gearbeitet. Die Arbeiten an der Elektrisierung der Strecke Stockholm—Gotenburg und der Einführung der durchgehenden Luftbremse wurden fortgeführt.

Es wurden Vorarbeiten für eine durchgreifende Tarifreform in Angriff genommen, auch einige Tarifmaßnahmen durchgeführt, so die begrenzte Einführung von verbilligten Rückfahrkarten vom 1. Januar 1924 ab.

Im B a u befanden sich bei Jahresschluß noch die Anlage eines Verschiebebahnhofes in Hallsberg, Umbau der Bahnhöfe Stockholm, Varberg und Lund. Der Bau eines zweiten Gleises ist vorgesehen für die Strecke Örebro—Hallsberg—Laxå, Aneby—Bodafors, Tranås—Aneby und Bodafors—Sävsjö und teilweise fertiggestellt.

Was die B e t r i e b s l e i s t u n g e n betrifft, so betrugen die Zugkilometer im Schnellzugdienst 3,28 Mill. (1913: 3,53 Mill.), im Personenzugdienst 10,53 Mill. (1913: 9,92 Mill.), für gemischte Züge 2,28 Mill. (1913: 3,12 Mill.), im Güterverkehr 7,84 Mill. (1913: 8,76 Mill.), 0,03 Mill. für Militärzüge. Insgesamt wurden 23,96 Mill. Zugkilometer geleistet gegen 25,33 Mill. im Jahre 1913. An Wagenachskilometern wurden im Personenverkehr 279,20 Mill. (1913: 267 Mill.), im gemischten Verkehr 50,75 Mill. und im reinen Güterverkehr 575,72 Mill. (1913: 627 Mill.), insgesamt einschließlich der Militärzüge 889,28 Mill. gegen 988,44 Mill. im Jahre 1913 geleistet. Wenn auch das Jahr 1924 hinsichtlich der Zugkilometer und Wagenachskilometer einen Rückgang gegenüber 1913 aufweist, so ist andererseits die Zahl der Personen- und Tonnenkilometer um 15,6 % bzw. 22.9 % seit 1913 gestiegen. Es wird also jetzt mit geringeren Zug- und Wagenachskilometern eine höhere Verkehrsleistung erzielt. Es findet demnach eine bessere Zug- und Wagenausnutzung statt. Das durchschnittliche Ladegewicht beispielsweise beträgt jetzt 3,17 t gegen nur 2,31 t im Jahre 1913.

Die Anzahl der Zugkilometer auf das Betriebskilometer betrug 4192 (1913: 5474), die Anzahl der Wagenachskilometer auf das Betriebskilometer 155 561 (1913: 213 605). Der starke Rückgang ist teils auf den absoluten Rückgang der Zug- und Wagenachskilometer, teils auf die Erweiterung des Netzes mit einer großen Anzahl verkehrsschwacher Linien zurückzuführen.

Im P e r s o n e n v e r k e h r ist bemerkenswert, daß die Zahl der Reisenden gegenüber 1913 zugenommen hat. Die Anzahl der bezahlenden Reisenden stieg von 24,88 Mill. im Jahre 1913 auf 27.3 Mill. im Jahre 1924. Zum erstenmal seit Jahren ist hier eine Zunahme festzustellen. Man führt dies in erster Linie auf die seit dem 1. Januar 1924 eingeführten ermäßigten Rückfahrkarten bis zu einer Entfernung von 70 km (inzwischen noch weiter ausgedehnt) zurück. Ein Drittel der Reisenden benutzte Rückfahrkarten. An Personenkilometern wurden 1027 Mill. im Jahre 1913 und 1187 Mill. im Jahre 1924 geleistet. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug 41,3 km im Jahre 1913 und 43,5 km im Jahre 1924. Gegen das Jahr 1923 mit einer durchschnittlichen Beförderungsstrecke von 47,6 km ist ein Rückgang eingetreten. Namentlich für kurze Reisen (bis 75 km) trat eine starke Steigerung ein. Die Einführung der Rückfah karten hat sich also bewährt und dazu beigetragen, einen T des Landverkehrs wieder der Eisenbahn zuzuführen. Auße dem haben die Rückfahrkarten zu einer Steigerung der Reis lust beigetragen.

Ein Vergleich mit 1913 ergibt, daß der W e t t b e w e r b d K r a f t w a g e n v e r k e h r s durchaus nicht derart auf d Eisenbahnverkehr gewirkt hat, wie man vielfach a nimmt. Abgesehen von den Monatskarten, die sogar eine nic unerhebliche Zunahme aufweisen, ist die Zahl der Reisend bei den Entfernungen bis 50 km gegenüber 1913 zurückgegange und zwar bei einer Entfernung bis 20 km um 9 %, aber zwisch 20 und 50 km nur um 2—5 %. Die Staatsbahnen beförde immer noch, abgesehen von den Inhabern von Monatskarte etwa 15 Mill. Reisende auf Entfernungen bis zu 50 km.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 62 Mill. K im Jahre 1924 (1913: 28,5 Mill., 1923: 67,4 Mill.).

Im G ü t e r v e r k e h r betrug die Zahl der Tonnenkilomet 1913: 1905 Mill., 1923: 1871 Mill., 1924: 2060 Mill. Von de Güterverkehr entfällt ein Drittel auf den Paket-, Eilgut- u Stückgutverkehr, der noch 15,9 % unter dem des Jahres 19 liegt. Immerhin ist auch hier in den letzten Jahren eine klei Besserung festzustellen. Der Wagenladungsverkehr hat d des Jahres 1913 bereits überschritten, und zwar, in Tonnen g rechnet, um 4,4 %, in Tonnenkilometer gerechnet, um 22,9 % Die günstige Entwicklung des Güterverkehrs im Jahre 1924 i auf die günstigere Gestaltung des schwedischen Wirtschaft lebens zurückzuführen.

Ein besonderes Interesse verdient auch beim Güterverke die Einwirkung des W e t t b e w e r b s des K r a f t w a g e n Ein Vergleich mit 1913 gibt hier folgendes Bild: Im eigen Verkehr der Staatsbahn ist bei der Entfernung von 1 bis 10 k der Verkehr um ⅓ zurückgegangen, nämlich von 600 000 t a 400 000 t, was auf eine Abwanderung zum Kraftwagen schließ läßt. Bei allen anderen Entfernungen, namentlich bei größer ist eine Steigerung des Verkehrs erfolgt. Von dem Rückga von 200 000 t bei der Entfernung bis 10 km entfällt die Häl auf den Nahtransport Stockholms und Gotenburgs, so daß a den eigentlichen Landverkehr mit dem Kraftwagen, selbst b Berücksichtigung einer Verkehrssteigerung gegenüber 19 nicht allzuviel übergegangen sein kann. Die Einnahmen a dem Güterverkehr (mit Ausnahme des Erzverkehrs) belief sich im Jahre 1924 auf 102,6 Mill. Kr. gegen 42,7 Mill. Kr. Jahre 1913. Für den Erzverkehr Lapplands stellen sich Zahlen auf 15,7 Mill. (1924) bzw. 13,8 Mill. Kr. (1913).

Was den F ä h r v e r k e h r S a ß n i t z - T r ä l l e b o r g besonderen betrifft, an dem ja die Deutsche Reichsbahn-Gese schaft zur Hälfte beteiligt ist, so ergab der gemeinsame Betri folgendes: Im Jahre 1924 fanden 1726 Fahrten statt (1913: 22 1923: 2294). Die Anzahl der Reisenden betrug 82 548 im Jah 1924, 97 002 im Jahre 1913 und 109 206 im Jahre 1923, die b förderte Gütermenge 124 216 t im Jahre 1924, 126 023 t Jahre 1913 und 151 819 t im Jahre 1923. Gegenüber 1923 ist al ein erheblicher Rückgang der Anzahl der Fahrten, wie des Pe sonenverkehrs (um 24,4 %) und des Güterverkehrs (um 18,2 % zu verzeichnen.

Die B e t r i e b s e r g e b n i s s e lassen sich dahin zusamme fassen, daß die Gesamteinnahmen im Jahre 1924 sich a 192 Mill. Kr. (1913: 88,6 Mill., 1923: 199,7 Mill. Kr.) belauf Auf das Wagenachskilometer wurden im Jahre 1924 im Pe sonen- und Gepäckverkehr 21,58 Öre (1913: 10 Öre, 19 23,54 Öre), im Güterverkehr (ohne Lapplanderz) 22,59 Ö (1913: 8,10 Öre, 1923: 23,94 Öre) vereinnahmt.

Die Gesamtausgaben beliefen sich 1924 auf 155,7 Mill. K (1923: 165,5 Mill. Kr.). Die Ausgaben sind mithin um 5,9 zurückgegangen.

Der Überschuß betrug im Berichtsjahre 36,26 Mill. Kr. D würde eine Verzinsung des Anleihekapitals von 3,7 % bedeute während eine Verzinsung von 4,6 % stattfinden soll. Das fina zielle Jahresergebnis ist um mehr als 2 Mill. Kr. günstiger a das vorjährige, veranlaßt durch eine Steigerung des Güterve kehrs und einen Rückgang der Ausgaben.

Der Bestand des p l a n m ä ß i g e n P e r s o n a l s betrug En 1924 insgesamt 21 717 Köpfe und der G e s a m t bestand Durchschnitt 28 198 Köpfe im Jahre 1924 gegenüber 27 790 Jahre 1923 (1913: 26 026).

— Elektrischer Betrieb Falköping-Katrineholm (Schwede Die Elektrisierung der Linie Gotenburg-Stockholm ist jetzt weit fortgeschritten, daß auf dem Teilstück Falköping-Hal berg-Katrineholm (210 km) am 15. März der elektrische Betri aufgenommen werden konnte. Sämtliche Schnell- und Person züge werden auf der genannten Strecke jetzt elektrisch bef dert. Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der samten Strecke Gotenburg-Stockholm (458 km) ist für d 15. Mai in Aussicht genommen.

—Vom Nordwestböhmischen Braunkohlenrevier. Die letzten unerquicklichen Förder- und Absatzverhältnisse haben auch im März ihren Übergang gefunden. In der ersten Monatshälfte mußten die Werke mehrfach Feierschichten einlegen, da um vollen Absatz der geförderten Mengen keine Möglichkeit vorliegt. Die Werke sind eifrigst bemüht, die Aufhebung der Kohlensteuer auf Ausfuhrkohle durchzusetzen, da der Auslandsmarkt diese Belastung nicht mehr erträgt und die ausgesprochene Gefahr besteht, den Auslandsabsatz vollständig zu verlieren, was ja um so mehr zu bedauern wäre, als bekanntermaßen einmal verlorene Gebiete, wenn überhaupt, so nur sehr schwer zurückzuerobern sind. Das Elbegeschäft, das zu Anfang dieses Monats durch das plötzlich aufgetretene Hochwasser völlig unterbrochen war, hat wieder aufgelebt, doch sind die Mengen, die in Aussig umgeschlagen werden, recht geringfügig.

— Handelsbilanz Italiens für das Jahr 1925. Der Wert der gesamten Einfuhr belief sich in Italien im Jahre 1925 auf 26157 Millionen Lire (6777 Mill. mehr als im Jahre 1924), jener der Ausfuhr auf 18275 Millionen Lire (3904 Mill. mehr als im Jahre 1924), mit einem Unterschiede zugunsten der Einfuhr von 7882 Millionen Lire. Die italienische Handelsbilanz ist somit noch erheblich passiv.

Der Wert der Ausfuhr — wie aus folgender Aufstellung zu entnehmen ist — hat nur nach Österreich und nach der Schweiz den Wert der Einfuhr übertroffen:

	Einfuhr	Ausfuhr	Unterschied
Österreich	648	672	+ 24
Schweiz	499	1620	+ 1121
Deutschland	2076	2048	— 28
Frankreich	2316	2009	— 307
England	2671	1836	— 835
Tschechoslowakei	469	169	— 300
Vereinigte Staaten von Amerika	6296	1896	— 4400
Übrige Länder	11182	8025	— 3157
Summe Millionen Lire	26157	18275	— 7882

— Die Umstellung der belgischen Staatsbahnen. Die Frage der Verselbständigung der Staatsbahnen wird weiter erörtert, und zwar sollen die Regierungspläne durch den Engländer Acce und den Belgier Jules Jadot, die beiden Mitglieder des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, eingehend geprüft werden. Das Personal steht diesen Plänen nicht sympathisch gegenüber; man fürchtet eine Verschärfung der Personalvorschriften. In Mecheln, wo sich die großen Werkstätten befinden, hat bereits ein Proteststreik stattgefunden, der sich anderwärts wohl wiederholen wird. Das Personal meint, daß das Ziel, die Festigung der Währung auch auf andere Weise, etwa durch eine Anleihe für die die Bahnen als Pfand dienen, erreicht werden könne.

— Schnellere Verbindung Brüssel—Gent. Nachdem die Neubaustrecke Gent—Denderleeuw bereits in Betrieb genommen ist, sollen nunmehr die Arbeiten für die Verlängerung nach Brüssel vergeben werden. Der Zweck der neuen Linie Brüssel—Denderleeuw—Gent, auf der keine weiteren Zwischenstationen vorhanden sind, ist der, um Schnellzüge zur Entlastung der alten Strecke Brüssel Nord—Aalst-(Alost)—Gent—Ostende aufzunehmen. Man hofft, die Reisedauer Brüssel—Ostende wesentlich abkürzen zu können.

— Neue englische Liliputlokomotiven. Die Liliputeisenbahn der vorjährigen Münchener Verkehrsausstellung hat auch in Deutschland weitere Kreise mit dieser Kleinbahngattung bekannt gemacht. In ihrer englischen Heimat gewinnen die Miniatureisenbahnen zusehends an Beliebtheit und Verbreitung. Zurzeit liegt dem englischen Verkehrsministerium das Bewilligungsgesuch für die in der Grafschaft Kent geplante Romney, Hythe & Dymchurch-Eisenbahn vor, die ebenfalls die Spurweite von 15 Zoll (381 mm) erhalten soll.

Für die neue Linie wurden bei der Firma Davey Paxman & Co. Ltd. in Colchester bereits zwei Lokomotiven in Auftrag gegeben. Die Maschinen weisen ein Drittel der Größe der Vollbahnlokomotiven auf und ähneln in ihrem Äußeren den Pacific-Maschinen der London & Nordostbahn. Die Entwürfe stammen von dem Lokomotivingenieur der Ravenglass & Eskdale-Eisenbahn, Mr. Henry Greenly, dem bekannten Fachmann auf diesem Sondergebiete des Lokomotivbaues. Die Lokomotiven, die die Namen „Green Goddess“ und „Northern Chief“ tragen, entwickeln die höchste für diese kleine Spur zulässige Geschwindigkeit. Sie vermögen einen Zug mit 300 Personen auf Steigungen von 1 : 100 mit einer Geschwindigkeit von 25 englischen Meilen (rd. 40 km)/Std. zu befördern. Die sechsachsigen, dreifach gekuppelten Maschinen (Achsenanordnung 2 C 1) haben vierachsige Tender und zwei außenliegende Zylinder mit Heusingersteuerung. Die wichtigsten Abmessungen sind nach Angaben der Zeitschrift „The Locomotive“ die folgenden: Gesamtlänge von Lokomotive und Tender 7518 mm, größte Höhe 1365 mm, größte Breite 914 mm, Zylinderdurchmesser 133 mm, Kolbenhub 216 mm, Treibraddurchmesser 648 mm, Dienstgewicht rd. 7½ t, kleinster Krümmungshalbmesser 36,6 m. In Auftrag gegeben wurden ferner drei weitere Lokomotiven der Pacificbauart (2 C 1) und zwei 2 D 1-Maschinen.

— Das Londoner Kraftwerk Lots Road. Das Kraftwerk Lots Road der Londoner Untergrundbahnen, in Chelsea an der Themse gelegen, ist eins der größten in England; es ist zurzeit für eine Leistung von 87000 Kilowatt eingerichtet, die in sieben Einheiten zu 6000 Kilowatt und in drei Einheiten zu 15000 Kilowatt erzeugt werden. Die Ausdehnung des Betriebes auf die Neubaustrecke nach Kennington auf dem Südufer der Themse zwingt zu einer Vergrößerung des Kraftwerks, wobei zugleich für die Befriedigung anderweiten, in Zukunft auftretenden Kraftbedarfs Vorsorge getroffen wird. Zurzeit ist eine neue Einheit für 15000 Kilowatt Leistung in der Aufstellung begriffen. Zur Dampferzeugung dienen 64 Kessel, die stündlich je 7300 kg Dampf von 14 Atmosphären Druck zu erzeugen vermögen, und acht größere Kessel für 18000 kg Dampferzeugung in der Stunde. Zwei weitere Kessel für 22700 kg Stundenleistung werden zurzeit aufgestellt und sollen noch in diesem Jahre in Betrieb kommen. Jetzt wird das Kraftwerk mit etwa 70000 Kilowatt beansprucht, nach fünf Jahren schätzt man den Kraftbedarf auf etwa 100000 Kilowatt. Die 6000 Kilowatt-Einheiten sollen daher nach und nach durch solche von 15000 Kilowatt, die 7300 kg-Kessel durch solche von 22700 kg Stundenleistung ersetzt werden. Die neuen Dampfturbinen sind so entworfen, daß sie später mit 19 Atmosphären Dampfdruck betrieben werden können, was auch der Betriebsdruck der neuen Kessel ist. Durch Erhöhung des Dampfdrucks sollen sehr erhebliche Ersparnisse an Kohle erzielt werden. Im vergangenen Jahre sind im Kraftwerk Lots Road etwa 264650 t Kohle verbraucht worden. Der Strom wird im Kraftwerk als Dreiphasenwechselstrom von 11000 Volt Spannung erzeugt und für den Betrieb in Unterwerken in 600 Volt Gleichstrom umgewandelt.

Fremde Erdteile.

— Eisenbahnpläne im Uralgebiet. Nach dem amtlichen Bauplan ist für die nächsten drei Jahre der Bau folgender Eisenbahnstrecken vorgesehen: Swerdlowsk (Jekaterinburg) -Schadrinsk-Kurgan (337 Werst), Tawuda-Turinsk (180 Werst) und Troizk-Orsk mit einer Abzweiung Kartaly-Magnitnaja, deren Bau noch im laufenden Wirtschaftsjahr in Angriff genommen werden soll, um eine Verbindung mit der Baustelle des auf dem Berge Magnitnaja zu errichtenden großen Hüttenwerkes herzustellen.

— Die Eisenbahnen von Britisch-Malaya. Unter den englischen Kronkolonien bildet das Gebiet von Britisch-Malaya eine der wertvollsten Besitzungen. Es umfaßt den Süden der malaiischen Halbinsel (Malakka) und erstreckt sich als schmale Landzunge in einer Länge von 750 km und einer Breite von höchstens 350 km von Singapore nordwärts bis an die Grenze von Siam.

Die beiden Haupthäfen des Gebietes, Singapore und Penang, liegen auf den dem Festlande vorgelagerten Inseln. Von der Gesamtlänge des Staatsbahnnetzes der Verbündeten Malaienstaaten, die am 31. Dezember 1924 1071 englische Meilen (1724 km) betrug, entfallen 493 Meilen (793 km) oder fast die Hälfte auf die Hauptlinie Singapore-Kuala Lumpur-Prai. In Prai vermittelt ein Fährdampfer die Verbindung mit Penang. Die Strecke Singapore-Penang wird vom Expreßzug in 23 Stunden zurückgelegt.

Durch den Bau der siamesischen Südbahn, die in Padang Besar das Eisenbahnnetz von Malaya erreicht, ist neuerdings eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen Bangkok und Singapore geschaffen worden. Seit Anfang des Jahres 1924 besteht ein durchgehender Zugverkehr auf der Strecke Bangkok-Prai mit Anschlüssen nach und von Singapore. Das eine der beiden wöchentlich verkehrenden Zugpaare wird als Luxuszug gefahren. Die Fahrzeit beträgt je 33⅓ Stunden, die Gesamtreisedauer Bangkok-Singapore einschließlich einer 3⅓stündigen Wartezeit in Prai 60 Stunden. Die neue Verbindung beschleunigt den Verkehr von Europa und Indien nach Siam in hohem Maße. Während der vom Westen kommende Reisende früher genötigt war, den Weg über Singapore und durch den Golf von Siam einzuschlagen, kann der Fahrgast heute in Bombay landen, Indien mit der Bahn durchqueren und in Madras den Postdampfer nach Penang nehmen, um hier bzw. in Prai sofort Anschluß nach Bangkok zu finden.

Eine erhebliche Verkehrsverbesserung brachte ferner der Bau eines Dammes zwischen der Insel Singapore und dem Festland. Die Überfahrt der Reisenden über den schmalen Meeresarm vermittelten bis dahin Dampfboote, während zum Übersetzen der Güterwagen Fährschiffe dienten. Dieser Verkehr hatte einen solchen Umfang erlangt, daß im Jahre 1921 58 400 Wagen übergesetzt werden mußten; die Schiffe, die jedesmal sechs Wagen führten, waren Tag und Nacht im Dienst, um den Verkehr zwischen den beiden Endpunkten Woodlands und Johore Bahru zu bewältigen. Der 60 Fuß (18,28 m) breite Damm bietet Raum für zwei Gleise und eine Fahrstraße, seine Länge beträgt 3465 Fuß (1056 m), die mittlere Wassertiefe bei Ebbe 46 Fuß (14,02 m).

Die erste acht englische Meilen (12,9 km) lange Eisenbahnlinie des Schutzgebietes wurde am 1. Juni 1885 zwischen Port Weld und Taiping eröffnet. Sämtliche Linien wurden mit der Meterspur erbaut.

Zahlreiche Seitenstrecken, die Pflanzungen und Bergwerke bedienen, zweigen von der Hauptbahn ab. Mit dieser sind außer Penang, Malakka und Singapore auch die Häfen Port Weld, Teluk Anson, Kuala Selangor, Port Swettenham und Port Dickson verbunden. Eine zweite Bahnverbindung mit Siam, die im Osten der Halbinsel verläuft und von Singapore durch den Staat Pahang nach Kelantan führt, ist im Bau und soll Ende 1927 fertiggestellt sein. Auf dieser Strecke befindet sich die 2166 Fuß (660 m) lange Guillemardbrücke, die längste Brücke der malaischen Halbinsel. In der Ausführung begriffen sind ferner Hafenbauten in Prai sowie die Legung des zweiten Gleises auf der Insel Singapore und zwischen Port Swettenham und Kuala Lumpur, während in Singapore selbst ein neuer Hauptbahnhof vorgesehen ist.

Der Güterverkehr auf den Malaiischen Bundesbahnen ist außerordentlich lebhaft. Eine gewaltige Zunahme zeigt vor allem die Beförderung von Kautschuk und Zinn, aber auch andere Ein- und Ausfuhrgüter spielen eine wichtige Rolle. Im Personenverkehr wird von den Europäern nur die 1. Klasse benutzt. Die Speise- und Schlafwagen, die in den wichtigeren Zügen der Hauptstrecke laufen, sind in den dortigen Werkstätten aus einheimischen Hölzern hergestellt und brauchen den Vergleich mit den Fahrzeugen anderer Länder in keiner Weise zu scheuen. Die Mehrzahl der Lokomotiven ist englischer Herkunft, einige schwere Maschinen wurden nach dem Kriege aus Amerika bezogen.

— **Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen.** Das Gesetz, das den Zusammenschluß der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten vorschreibt, ist nunmehr fünf Jahre in Kraft und noch ist auf diesem Gebiete, abgesehen von umfangreichen Erörterungen der einschlägigen Fragen, so gut wie nichts geschehen; höchstens haben einige größere Gesellschaften Seitenstrecken erworben, und dem umfassenden Plan der Brüder van Sweringen, die wirklich ein großes geschlossenes Eisenbahnnetz schaffen wollten, ist sogar die Genehmigung versagt worden. Theoretisch hat der Gedanke, eine Anzahl Eisenbahnnetze mittlerer Größe zusammenzuschließen oder kleine Eisenbahnen den großen Unternehmungen einzugliedern, viel für sich, ihn aber praktisch durchzuführen, hat sehr erhebliche Schwierigkeiten. Sie bestehen nicht allein darin, daß jedes Unternehmen, das an einem solchen Zusammenschluß beteiligt ist, in selbstsüchtiger Weise seinen Vorteil zu wahren sucht, sondern es handelt sich dabei tatsächlich um die Lösung von sehr verwickelten Aufgaben. Sie liegen einerseits auf dem Gebiete der Verkehrsregelung, andererseits aber auch auf dem der Geldwirtschaft. Nicht ganz im Sinne des Gesetzes ist es, daß eine Anzahl von Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in den Händen derselben Geldgeber sind; sie werden aber je als selbständige Unternehmen behandelt, sowohl was Betrieb und Verkehr, als auch was Einnahmen und Ausgaben anbelangt. Ihr Zusammenhang ist nicht so eng wie der der französischen Eisenbahnen, geschweige denn, daß er soweit ginge wie der der zu vier Gruppen zusammengeschlossenen englischen Eisenbahngesellschaften.

Um den Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen, wie ihn das Gesetz verlangt, herbeizuführen, hätte es einer tatkräftigen, zielbewußten Führung bedurft. Diese hat aber gefehlt. Das Bundesverkehrsamt, das berufen gewesen wäre, diese Führung zu übernehmen, hat neuerdings sogar empfohlen, das Gesetz von 1921 dahin umzuändern, daß es den Eisenbahngesellschaften überlassen bleibt, alle nötigen Schritte, die zum Zusammenschluß führen, zu tun. Den gesetzgebenden Körperschaften liegt ein Gesetzentwurf vor, der den Eisenbahngesellschaften eine dreijährige Frist setzt, innerhalb deren sie im übrigen freiwillig die Gruppenbildung vornehmen sollen. Drei Jahre ist freilich für eine so grundlegende und folgenschwere Umgestaltung eines so hochentwickelten Eisenbahnwesens wie desjenigen der Vereinigten Staaten eine kurze Zeit. Es dürfte übrigens ebenso schwierig sein, die Gruppen abzugrenzen, wenn dies durch freie Vereinbarung der Beteiligten geschieht, als wenn die Grenzen durch die staatliche Gewalt vorgeschrieben werden.

Wenn die Eisenbahngesellschaften ihren Zusammenschluß auf eigene Faust betreiben, besteht die Gefahr, daß bei der Zusammenlegung ihres Kapitals und beim Umtausch der Werte der einzelnen Gesellschaften gegen die des neuen Unternehmens gewisse Gruppen von Anteileignern, Großbanken und ähnliche Kreise in ungebührlicher Weise bevorzugt werden, während die Allgemeinheit benachteiligt wird. Dem könnte aber die Regierung einen Riegel vorschieben, und es entspricht amerikanischer Auffassung, daß es wichtiger ist, die Staatsgewalt greift in solchen Fällen regelnd ein, wie sie es im Falle van Sweringen getan hat, als daß sie dabei die Führung übernimmt.

Welche Folgen ein Zusammenschluß haben wird, kann zweifelhaft sein; es liegen hierüber keine Erfahrungen vor. Es ist möglich, daß die großen Eisenbahnunternehmen durch die Eingliederung der kleinen einen Gewinn davontragen, sie können aber auch dadurch belastet werden. Es wird immer zugunsten der großen Netze angeführt, daß bei ihnen die Gehälter für einige leitende Beamten gespart werden; das macht aber im gesamten Haushalt derartiger Unternehmen nichts aus. Wenn aber das große Unternehmen dadurch belastet wird, daß es kleinere, weniger einträgliche mit durchschleppen muß, so können dadurch sehr bedenkliche Folgen entstehen. Die Papiere des Unternehmens verlieren ihren Wert an der Börse, und von diesen Verlusten werden sehr weite Kreise getroffen.

Es fehlt für den Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen ein klares Ziel, nach dem die beteiligten Kreise streben, und im allgemeinen weiß man nicht, was bei dem Zusammenschluß herauskommt und wie er herbeigeführt werden soll. Man hat die Überzeugung, daß die Gruppenbildung nicht aufgehalten werden kann und eines Tages kommen muß; ehe aber dieser Zustand erreicht wird, müssen die einschlägigen Fragen noch eingehend erörtert und geklärt werden. Das gilt sowohl für die großen Zusammenhänge als auch für jeden einzelnen Fall.

— **Amerikanischer Obstverkehr.** Die Beförderung von Obst spielt bei den amerikanischen Eisenbahnen eine große Rolle. Zur Bewältigung dieses Verkehrs, der meist stoßweise vor sich geht, sind umfangreiche Vorkehrungen nötig. Insbesondere die sogenannten weichen Früchte (Birnen, Pfirsische, Pflaumen, Aprikosen und Weintrauben) erfordern besondere Sorgfalt bei der Beförderung. Bei Massenversand wird das Obst in Kästen aufgeliefert, die zunächst einen bis drei Tage lang vorgekühlt werden; dann werden sie in Kühlwagen verladen, die auch erst 10 bis 15 Stunden vorher gekühlt worden sind.

Als ein Beispiel für eine Gegend mit lebhaftem Obstverkehr sei das Yakima-Tal im Staate Washington im Verkehrsgebiet der Northern Pacific-Eisenbahn angeführt. Das Tal ist 30 bis 60 km breit und 220 km lang und enthält künstlich bewässerte Flächen im Ausmaß von 138 000 ha, auf denen besonders Obst in wertvollen Sorten gebaut wird. Die Ernte des Jahres 1924 hatte z. B. einen Wert von 16,7 Mill. $. — Das Obst wird auf etwa 75 Stellen verladen. Gegen Abend sammeln Lokomotiven, von den Enden des Tales beginnend, die beladenen Wagen ein, die darauf in einem mittleren Bahnhof zu geschlossenen Zügen zusammengestellt werden. Die Züge werden dann in beschleunigter Fahrt nach dem Osten befördert. Der Eisvorrat der Kühlwagen wird unterwegs täglich erneuert. Im Jahre 1925 wurden aus dem Yakima-Tal 6500 Wagenladungen sogenannte weiche Früchte und 13 000 Wagenladungen Äpfel abgefahren. Die Äpfel machen weniger Schwierigkeiten als jene, da sie nicht so empfindlich sind; sie werden daher an der Erzeugungsstelle eingelagert und auf Abruf versandt. Abnehmer ist das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten und von Kanada; auch über See werden sie ausgeführt.

Ein zweites Äpfel in Mengen erzeugendes Gebiet ist der Bezirk von Wenatchee, ebenfalls im Staate Washington gelegen. Die Apfelpflanzungen dieses Bezirks bedecken eine Fläche von über 12 000 ha. Im Jahre 1924 wurden von hier 13 500 Wagenladungen Äpfel versandt, im Jahre vorher, in dem bis jetzt die Höchstzahl erreicht worden ist, waren es sogar 18 164 Wagenladungen. An einem Tage im Oktober 1923 wurden 368 Wagen mit Äpfeln beladen, davon allein 133 auf dem Bahnhof Wenatchee. Der Apfelversand liegt hier in den Händen einer Obstausfuhrgesellschaft, die ihn im Einvernehmen mit der Großen Nordbahn bearbeitet. Bei Beginn des Versandes werden im Bezirk Wenatchee alle verfügbaren Kühlwagen zusammengezogen; sie werden von Beamten der Obstversandgesellschaft durchgesehen und in Stand gesetzt. Diese Gesellschaft betreibt auch Kühlhäuser und, da sich der Versand bis in den Winter hinein erstreckt, auch Warmhäuser; für den Versand während der kalten Jahreszeit werden die Apfelwagen mit doppeltem Boden versehen. In Wenatchee befindet sich eine Eiserzeugungsanlage mit 230 t Tagesleistung und Lagerraum für 15 000 t. In Appleyard ist im Jahre 1922 ein neuer Bahnhof zum Versand von Äpfeln

mit Lagerraum für 11 000 t geschaffen worden. Hier werden die Züge zusammengestellt und geschlossen abgefahren. Im Jahre 1925 wird der Versand auf 18 500 Wagen geschätzt; genaue Zahlen liegen noch nicht vor. Die Äpfel werden häufig auf den Weg gebracht, ehe sie fest verkauft sind; so kommt es, daß von den 18 164 Wagenladungen, die im Jahre 1923 versandt wurden, 7506 unterwegs nach anderen Zielbahnhöfen als denen, nach welchen sie aufgegeben waren, abgelenkt werden mußten.

— **Schiedsverfahren bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Das Eisenbahnarbeitsamt, das durch das Verkehrsgesetz von 1921 zur Regelung von Streitfragen zwischen den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und ihren Arbeitnehmern eingesetzt worden war, erfreute sich nur geringen Ansehens, und das Verfahren zur Schlichtung derartiger Streitigkeiten soll durch ein Gesetz, das der Kongreß mit 381 zu 13 Stimmen angenommen hat und dem sicherlich der Senat seine Zustimmung nicht versagen wird, neu geregelt werden. Das Gesetz beruht auf Vereinbarungen, die zwischen den Eisenbahnen und ihren Arbeitnehmern getroffen worden waren und die nunmehr Gesetzeskraft erlangen sollen. Nach dem neuen Gesetz sollen Streitfragen zunächst in einer gemeinschaftlichen Sitzung der beiden beteiligten Parteien, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, besprochen werden; sodann soll eine Vermittelungsstelle sich ihrer annehmen. Weiter ist ein Schiedsgericht vorgesehen, dessen Entscheidung die Bedeutung eines Urteils des Bundesbezirksgerichts haben soll, und endlich besteht die Möglichkeit, den Präsidenten der Vereinigten Staaten anzurufen, der einen Sonderausschuß zur Entscheidung der Streitfrage zu berufen hat. Gewisse Kreise fürchten, daß die Regelung von Lohnfragen, wie sie durch den angedeuteten Rechtsmittelzug zustande kommt, den Erfolg haben könnte, daß die Frachten erhöht werden, von anderer Seite wird diese Befürchtung aber zurückgewiesen mit der Begründung, daß die Neuerung keinen Einfluß auf die Tätigkeit des Bundesverkehrsamts hat, das bekanntlich zur Entscheidung über Tariffragen berufen ist. Vielleicht werden die vier großen, das ganze Land überspannenden Gewerkschaften mit der Regelung der neuen Behandlung von Streitfragen, die durch das Arbeitsverhältnis bei den Eisenbahnen hervorgerufen werden, nicht ganz einverstanden sein, weil sie dadurch ausgeschaltet werden und die Verhandlung zwischen den Arbeitern der Eisenbahnen und ihren Arbeitgebern in Zukunft durch die bei den einzelnen Eisenbahngesellschaften bestehenden Zweige der Gewerkschaften zu führen sind.

— **Kosten des elektrischen und des Dampfbetriebs.** Die Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn veröffentlicht einen Bericht, in dem sie auf Grund von Erfahrungen während eines Zeitraumes von 8½ Jahren die Kosten des Eisenbahnbetriebs mit Dampf- und mit elektrischen Lokomotiven einander gegenübergestellt. Es wird in diesem Bericht errechnet, daß die Eisenbahngesellschaft in den 8½ Jahren durch den elektrischen Betrieb gegenüber Dampfbetrieb etwas über 19 Mill. Dollar oder rund fünf Viertel der für die Einrichtung des elektrischen Betriebes zu Lasten des Anlagekapitals aufgewendeten Beträge erspart hat. Daraus ergibt sich, daß das Kapital, das zur Ausrüstung der Eisenbahn für den elektrischen Betrieb nötig war, in etwa sieben Jahren getilgt worden ist. Für das Jahr 1923 sind die Kosten für Dampfbetrieb zu 200 Dollar für 1000 Tonnenmeilen (1 Meile = 1,61 km) geschätzt, während sie bei elektrischer Zugförderung 121 Dollar betragen haben; diese Ersparnis bedeutet eine Verminderung der Betriebsausgaben um 10,3 %. Die Stromkosten haben etwa 78 Cents für die Kilowattstunde betragen, wozu allerdings noch die Betriebskosten im Betrage von rd. 142 000 Dollar für den Betrieb der 22 Unterwerke kommen. Die Unterhaltungskosten von Dampflokomotiven werden zu 25,3 %, die der elektrischen Lokomotiven zu 5,95 % des Anschaffungspreises angegeben.

— **Die Eisenbahnen von Ceylon.** Das Eisenbahnnetz der Insel Ceylon umfaßt zur Zeit 600 engl. Meilen (965 km) Breitspurbahnen und 117 engl. Meilen (188 km) Schmalspurstrecken. Der erste Spatenstich für die Ceyloneisenbahn wurde, wie G. F. Perera in dem Buche „The Ceylon Railway" mitteilt, am August 1858 getan, die erste 35 engl. Meilen (56,3 km) lange Teilstrecke Colombo-Ambepussa im Jahre 1865 eröffnet. Zwei Jahre später war die Linie bis zu der alten Hauptstadt Kandy fertiggestellt, die 74½ engl. Meilen (119,9 km) lange Strecke wurde von täglich zwei Zugpaaren in 4½ Stunden zurückgelegt. Im Aufstieg zum Hochland überwindet die Bahn auf der benannten Kadugannawarampe auf rd. 21 km Länge einen Höhenunterschied von 1385 Fuß (422 m) mit einer maßgebenden Steigung von 1 : 45. An Kunstbauten waren u. a. 10 Tunnel erforderlich. Als Spurweite wurde die Breitspur von 5′ 6″ (1,68 m) gewählt. Die 163½ engl. Meilen (263 km) lange Hauptstrecke Colombo-Badulla erreicht bei Pattipola ihren Scheitelpunkt in 6224 Fuß (1897 m) Seehöhe. Der Bau von Schmalspurbahnen wurde im Jahre 1902 aufgenommen, in dem die Kelanitalbahn mit einer Spurweite von 2′ 6″ (0,76 m) eröffnet wurde.

Wasserverkehr.

— **Die Struktur des Elbeschiffahrts-Kartells.** Zu dem Zusamenschluß der Elbeschiffahrts-Gesellschaften (siehe Nr. 10, 1926 d. Ztg., Seite 266) wird der „Kölnischen Zeitung" geschrieben: Die Elbeschiffahrtsvereinigung ist nicht als eigentliche Dachgesellschaft zu betrachten, sie hat vielmehr die Aufgabe eines Verteilungskartells oder Syndikats zu verrichten. Sie übernimmt sämtliche zu befördernden Gütermengen und verteilt sie unter die angeschlossenen Gesellschaften im Verhältnis der festgesetzten Anteile. Diese Anteile sind im Gegensatz zu derartigen in der Seeschiffahrt üblichen Berechnungen nicht in erster Linie nach dem von den einzelnen Gesellschaften zur Verfügung gestellten Frachtraum bestimmt, bei dieser Verteilung spielt vielmehr auch die Motorenstärke der Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Neben der Güterverteilung wird die Elbschiffahrtsvereinigung vor allem die Gestaltung der Frachttarife zu beobachten haben, doch wird sie sich vermutlich darauf beschränken, Richtlinien auszugeben, die den einzelnen Gesellschaften einen gewissen Spielraum lassen. Mit den Einnahmen und deren Verteilung wird sich die Vereinigung **nicht** befassen, da jede Gesellschaft ihre Berechnung selbst vornehmen wird. Die Vereinigung wird ihr Augenmerk vornehmlich darauf richten, in möglichst großem Umfang den Handel wieder zur Elbschiffahrt heranzuziehen. Voraussetzung für eine geteilte Entwicklung der Binnenschiffahrt ist allerdings eine Verständigung mit der Eisenbahn, die durch ihre Tarifpolitik eine große Zahl von Waren, die vordem auf dem Wasserwege befördert worden sind, aufgesogen hat. Bisher sind alle Versuche, sich über die Frage zu verständigen, gescheitert.

— **Stapellauf der Schiffe „Preußen" und „Hansestadt Danzig".** In Gegenwart der staatlichen, Militär- und Zivilbehörden der Stadt Stettin, der Freien Stadt Danzig und der Provinz Ostpreußen fand am 17. März in Stettin der Stapellauf der beiden Passagierschiffe statt, die die Verbindung zwischen Swinemünde und Pillau bzw. Danzig aufrechterhalten sollen. Auf den Oderwerken hielt der Oberpräsident von Ostpreußen Siehr die Taufrede, in der er des traurigen Anlasses gedachte, der den Ausbau der Seeverbindung zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich nötig mache. Sei auch Ostpreußen heute durch den polnischen Korridor von dem übrigen Reich getrennt, so fühlten die Ostpreußen sich doch stets zum Deutschen Reich gehörig. Frau Oberpräsident Lippmann taufte das Schiff auf den Namen „Preußen".

Eine Stunde später folgte auf der Vulkanwerft der Stapellauf des zweiten Schiffes. Hier hielt Oberpräsident Lippmann die Taufrede, in der er an die ruhmvolle Geschichte der Hansestadt Danzig erinnerte, die sich auch heute trotz der politischen Trennung nur als deutsche Stadt fühle. Senatspräsident Sahm taufte das Schiff auf den Namen „Hansestadt Danzig".

Aus Anlaß des Stapellaufs hat Reichsverkehrsminister Dr. Krohne an den Oberpräsidenten Lippmann in Stettin, den Chef der Wasserbaudirektion, welche die Bauaufsicht führt, folgendes Telegramm gesandt: „Der seltene Fall eines doppelten Stapellaufs sei Wahrzeichen unseres unerschütterlichen Zusammenhaltens mit Ostpreußen und der Unlösbarkeit menschlich-kultureller Bande mit alter Hansestadt Danzig. Möge freie deutsche Seeverbindung mit Schiffen „Preußen" und „Hansestadt Danzig" in diesem Sinne auf jeder Fahrt erneutes Treugelöbnis bedeuten." Auch dem Oberpräsidenten der Provinz Ostpreußen Siehr sandte der Minister eine Glückwunschdrahtung mit dem Ausdruck der Hoffnung, daß der verbesserte Verkehr zur wirtschaftlichen Hebung Ostpreußens beitragen und recht vielen Deutschen persönliche Kenntnis der schönen Provinz vermitteln möge. In einem Telegramm an den Präsidenten Sahm des Senats der Freien Stadt Danzig wünscht der Minister, es möge der Seedienst in Danzig das Bewußtsein stärken, daß das Reich die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zu Danzig stets pflegen wird.

— **Ausbau der Hamburg-Amerika-Linie.** Wie der „Hamburger Schiffahrt-Zeitung" mitgeteilt ist, soll die Hapag die drei Harrimandampfer „Resolute", „Reliance" und „Cleveland" zurückerworben haben. Es sind dies die früheren deutschen Dampfer „William O'Swald" mit 19 953 Br.-R.-T., „Johann Heinrich Burchard" mit 19 582 Br.-R.-T. und „Cleveland" mit 15 746 Br.-R.-T. Die Gesamttonnage der Hamburg-Amerika-Linie würde somit einen Zuwachs von 55 000 Br.-R.-T. erhalten.

— **Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Der Jahresabschluß für 1925 hat nach dem Geschäftsbericht

einen Reingewinn von 2 115 215 RM ergeben (400 000 ℳ mehr als 1924). Davon werden auf das um 5 Millionen RM erhöhte Aktienkapital (25 Millionen RM) 8 % Dividende mit 2 000 000 RM gezahlt.

— Stapellauf eines französischen Schnelldampfers. Am 14. März ist auf der Werft von Penhoët in St. Nazaire der größte bisher für französische Rechnung erbaute transatlantische Dampfer vom Stapel gelaufen. Das Schiff ist für die Compagnie Transatlantique gebaut und für den Dienst in der New York-Linie bestimmt. Es hat den Namen „Ile de France“ erhalten. Seine Länge beträgt 240 m bei einer Tonnage von 40 000 t. Die Maschinenleistung beläuft sich auf 45 000 PS, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 23 Seemeilen verleihen soll. Die erste und zweite Klasse des Dampfers können 1300 Reisende, die dritte 600 aufnehmen.

— Pläne für den Ausbau von Wasserstraßen und Wasserkräften in Spanien. Der wirtschaftliche Aufschwung Spaniens in der Kriegs- und Nachkriegszeit hat in den maßgebenden, insbesondere in den Handels- und Industriekreisen den Entschluß reifen lassen, das Land in wirtschaftlicher Hinsicht von dem Auslande immer mehr unabhängig zu machen und die Ausbeutung der vorhandenen Bodenschätze und Wasserkräfte allmählich selbst in die Hand zu nehmen. Diese Bestrebungen werden von der Regierung insofern wirksam unterstützt, als man Gesetzesmaßnahmen ergriff, welche eine außerordentlich hohe Besteuerung ausländischer Gesellschaften herbeiführten. Dieser Umstand gibt dem wiedererwachten Unternehmungsgeist der Spanier Gelegenheit, dort einzusetzen, wo bisher ausländische Unternehmungen die Schätze des Landes ausbeuteten, und trägt dazu bei, die nationale Selbständigkeit zu fördern.

An Versuchen, von mehr oder weniger Erfolg begleitet, hat es bisher nicht gefehlt, doch liegen immer noch ungeheure Bodenschätze unberührt, zahlreiche Minen unausgebeutet und viele Wasserkräfte unbenutzt. Sobald Spanien sich einmal den natürlichen Reichtum seines Bodens voll zunutze gemacht hat, wird es ohne Zweifel in dem europäischen Wirtschaftsleben eine hervorragende Rolle spielen.

Aus diesem Gedanken heraus trägt man sich zur Zeit mit Projekten von Wasserstraßen und Wasserkräften, an deren Ausbau herangetreten werden soll, je nachdem wie es die nationalen Mittel gestatten.

Unter anderem bestehen an Plänen die Schiffbarmachung des Guadalquivir bis nach Andújar und des Ebro bis nach Caspe.

Der Duero soll für Wasserkraft ausgenutzt werden. Die Kosten für den Ausbau dieses Plans belaufen sich auf die ansehnliche Summe von 420 Millionen Pesetas. Eine der Unternehmungen, die an diesem Plan beteiligt sind, nämlich die Spanisch-Portugiesische Elektrizitätsgesellschaft, hat bis heute bereits mehr als 3 Millionen Pesetas für Studien, Lotungen, Erwerb von Konzessionen usw. verausgabt.

Ein Kraftwerk am Duero, in der Provinz Zamora gelegen, 1 km von der portugiesischen Grenze, soll in Verbindung mit der Talsperre von Villardiegna, die 162 Millionen Kubikmeter Wasser faßt, als Höchstleistung 191 000 kW im Winter und 89 000 kW im Sommer liefern.

Ein anderes Kraftwerk an dem Esla, ebenfalls in der Provinz Zamora, wird gebaut werden mit einer Zentrale am Fuße der Talsperre von Ricobayo, 11,60 km von dem Zusammenfluß des Esla mit dem Duero. Die Talsperre wird 563 Millionen Kubikmeter Wasser fassen, eine Höhe von 70 m, eine Breite von 176 m und eine Grundlänge von 56,70 m haben. Die Höchstleistung dieses Werkes wird 75 000 kW im Winter und 37 000 kW im Sommer betragen.

Um die 190 m Fall zwischen dem Abflußkanal der Zentrale von Villardiegna und dem Zusammenfluß des Duero mit dem Esla (Provinz Salamanca) auszunutzen, wird auch der Bau eines internationalen Kraftwerkes ins Auge gefaßt, dessen Leistung während des ganzen Jahres 242 500 kW betragen soll.

Desgleichen soll an dem Tormes, Provinz Salamanca, an dem Fuße der Talsperre von Carbellino, 38,50 km von dem Zusammenfluß des Tormes mit dem Duero, ein Kraftwerk gebaut werden mit einer Leistung von 17 560 kW während des ganzen Jahres. Der Stausee faßt 145 Millionen Kubikmeter Wasser, die vermittels eines 2,6 km langen Kanals zu einem weiteren 24 m hohen Wasserfall von 7600 kW Kraftabgabe verwendet werden können.

An demselben Flusse soll ein zweites Kraftwerk gebaut werden, und zwar 19 km von dem Zusammenfluß des Tormes mit dem Duero. Die 70 m hohe Talsperre mit einer Abgabefähigkeit von 328 000 Kubikmeter staut etwa 27 Millionen Kubikmeter Wasser. Vermittels eines noch zu bauenden 13 km langen Kanals wird man einen anderen 243 m hohen Fall zu einer Kraftabgabe von 84 000 kW ausnutzen können.

21 km unterhalb des Zusammenflusses des Tormes mit dem Duero ist der Bau eines zweiten internationalen Kraftwerkes geplant. Hierzu ist der Bau eines 32 km langen Kanals erforderlich, der mit einem Fall von 120 m 200 000 kW erzeugen kann.

Für die Überlandleitung der aus diesen Werken gewonnenen Kraft werden etwa 2026 km Dreiphasenkabel 120 000 V. benötigt. Unter den vielen hiervon begünstigten Ortschaften sind hauptsächlich zu nennen: Valladolid, Vitoria, Bilbao, León, Oviedo, Segovia, Madrid, Ponferrada, Oporto und Lissabon.

— Fusion in der japanischen Schiffahrt. Die Nippon Yusen Kaisha hat acht Schiffe der Toyo Kismen Kaisha übernommen. Ihre Größe liegt zwischen 14 500 und 8600 Br.-R.-T. Die übernommene Gesamttonnage beläuft sich auf 91 770 Br.-R.-T. Außerdem hat die Nippon Yusen Kaisha für 1928 drei Dampfer von je 14 000 Br.-R.-T. bestellt, die zwischen Hongkong, Japan und San Francisco laufen sollen. Nach Einstellung dieser 11 Schiffe wird die Nippon Yusen Kaisha über eine Flotte von 713 515 Br.-R.-T. verfügen.

Rechtspflege.

— Eisenbahnhaftpflicht. Frage der Verantwortlichkeit der Eisenbahn für einen Unfall, der sich auf einer privaten schienengleichen Überfahrt ereignet. Urteil der zweiten Zivilkammer des schweizerischen Bundesgerichts vom 17. September 1925*).

I. Ein Spediteur P. in Neuchâtel hatte die Beförderung von Hausrat einer Frau P. von dem Landgut L. in M.-Weg mit Lastkraftwagen übernommen. Es wurde dazu ein normaler Fiat-Lastkraftwagen verwendet. Das Landgut L. ist mit der Hauptstraße durch einen Privatweg verbunden, der über die Eisenbahnlinie Bern-Neuchâtel führt. Bei der zweiten Fahrt blieb das rechte Hinterrad des Lastautomobils stecken, indem es in dem Bettungsmaterial nicht genügend Widerstand fand, so daß der Wagen auf dem Gleise stehen blieb. Trotzdem sich der Chauffeur 5—6 Minuten lang alle Mühe gab, den Wagen flott zu machen, gelang das nicht, und der Wagen wurde von dem um 8.8 Uhr abends (22. Juni 1925) an der Unfallstelle passierenden Zug angefahren, geschleift und mit der Ladung völlig zerstört.

II. Der Spediteur verklagte die Eisenbahngesellschaft Bern-Neuchâtel auf rund 30 000 Franken Schadensersatz. Er behauptete, der Unfall sei auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen, welche die schienengleiche Überfahrt schlecht instand gehalten habe. Das Bettungsmaterial sei nicht richtig aufgeschüttet gewesen, auch hätten die Schienen um 10 cm herausgeragt. Die Gesellschaft bestritt jedes Verschulden. Die schienengleiche Überfahrt sei nach einem Abkommen mit dem Eigentümer des Landgutes L. im Jahre 1899 anläßlich des Baues der Eisenbahnlinie als schienengleicher Privatübergang hergestellt worden. Nach diesem Abkommen handelte es sich um eine Wagenüberfahrt („passage à voiture“), und im Augenblick des Unfalls habe sich diese in einem für gewöhnliche Fahrzeuge vollkommen genügenden Zustande befunden. Die Überfahrt zu einer solchen für Lastkraftwagen umzubauen, sei sie nicht verpflichtet gewesen. Das Kantonalgericht in Neuchâtel hatte die Klage am 5. Juni 1925 kostenfällig abgewiesen.

III. Aus den Gründen: Zur Zeit des Bahnbaues, etwa vor 25 Jahren, hatte der Eigentümer des Landgutes L. das Verlangen gestellt, daß als Ausgleich dafür, daß sein Grundstück gegen Norden abgeschnitten werde, eine entsprechende Wagenüberfahrt gegen den M.-Weg hin hergestellt würde, wobei der Grund und Boden nördlich und südlich der Bahnlinie selbst sein Eigentum bleiben solle. Die Eisenbahngesellschaft erkannte diesen Anspruch als berechtigt an und verpflichtete sich, einen Weg herzustellen, der nicht steiler als der bisherige sei. Lastautomobile waren damals noch eine unbekannte Sache, und der schienengleiche Übergang wurde hergestellt „für von Tieren gezogene Fahrzeuge mittleren Gewichts“. Das Bettungsmaterial wurde so angebracht, daß der Weg selbst etwa ebenso hoch lag wie die Schienen und daß ein genügender Raum für die Spurkränze der Wagen blieb. Wie bei den öffentlichen schienengleichen Übergängen bestand der Belag auch aus grobem, nicht makadamisiertem Sand. In diesem Zustand blieb der Übergang auch. Weder der Besitzer des Landgutes L. noch dessen Bewohner haben jemals darüber Beschwerden geführt.

Nach dem Sachverständigengutachten ist der Übergang für die Benutzung durch von Tieren gezogene Wagen richtig angelegt und unterhalten. Dagegen genügt er nicht für Lastkraftwagen, welche eine festgebaute Straße verlangen und bei weichem Untergrund leicht schlendern (patinen). Nach der Rechtsanschauung des Kantonalen Gerichts liegt keinerlei Verschulden der Beklagten vor. Ihre Verpflichtungen waren durch die an-

*) Wir veröffentlichen die nachfolgenden Entscheidungen Schweizerischer Gerichte, weil sie auch für andere Eisenbahnverwaltungen von Interesse sein dürften.

Die Schriftleitung.

ißlich des Bahnbaus getroffenen Abmachungen genau geregelt. lan kann ihr keinen Vorwurf daraus machen, daß sie keine inderungen an dem Übergang vorgenommen hat, weil niemand s von ihr verlangt hat. P. hatte noch darauf hingewiesen, daß n dem Übergang eine Bekanntmachung angeschlagen gewesen ei, nach der „Baumstämme, Pflüge, Eggen oder andere nicht uf Wagen oder Schlitten verladene Gegenstände" nicht über die 'berfahrt gebracht werden dürfen. Daraus hätte das Publikum nit Recht den Schluß ziehen können, daß die Sandbettung geügend fest sei, um auch schwere Lasten zu tragen, wenn sie ur durch Fahrzeuge überhaupt, sei es unter Anwendung von ierischer oder mechanischer Zugkraft, bewegt würden.

Auch diesen Einwand wies das Kantonalgericht zurück. Mit em Sachverständigen legt es Wert auf den Unterschied zwischen 'ransport mit Wagen und solchen mit Lastkraftwagen. Beim 'ransport mit Zugtieren kommt es vor allem auf deren Kraft an ind sie selbst können sich genügend auf das Bettungsmaterial tützen. Dagegen können sich Lastkraftwagen nicht bewegen, venn das Bettungsmaterial nicht fest bleibt, sondern sich unter len Rädern selbst mitbewegt.

IV. Gegen dieses Urteil legte der Kläger Revision ein und die Beklagte beantragte deren Verwerfung.

Aus den Gründen des Revisionsgerichtes: . Wenn feststünde, daß der fragliche Übergang an sich eine Gefahr ür den Verkehr bedeutete, sei es, daß er schlecht angelegt oder ingenügend unterhalten war, so würde die Tatsache allein, daß r ein Privatübergang war, eine Haftpflicht der Beklagten nicht usschließen. Eine solche könnte allenfalls auch aus dem Rechtskomplex der Verantwortlichkeit für unerlaubte Handungen hergeleitet werden. So liegt die Sache aber nicht. Der Kläger hat den Beweis zu erbringen versucht, daß die Unterhaltung der Überfahrt auch den Anforderungen eines Wagenverkehrs, der unter Verwendung tierischer Zugkraft sich vollzog, nicht entsprochen hätte. Dagegen hat das Kantonalgericht es als erwiesen angenommen, daß der fragliche schienengleiche Übergang, wenn er auch nicht für Lastautomobilverkehr geeignet war, doch für einen Verkehr von durch Tiere gezogenen Fahrzeugen entsprechend ausgebaut und unterhalten war. An diese Feststellung ist das Bundesgericht gebunden. Aus ihr folgt, daß der Unfall nicht darauf zurückzuführen ist, daß der Übergang an sich gefahrbringend war, sondern auf die besondere Art des vom Kläger benutzten Fahrzeugs.

2. Nun stützt sich der Kläger vor allem darauf, daß die Gesellschaft den Übergang auch dem Verkehr mit Lastkraftwagen hätte anpassen sollen, und daß in dieser Unterlassung ihre Haftpflicht begründet sei. Es ist unbestritten, daß der fragliche Übergang kein öffentlicher war, sondern daß er nur auf Verlangen des Eigentümers des Landgutes L. hergestellt wurde und nur für die Bedürfnisse dieses Gutes. Da drängt sich die Frage auf, ob der Kläger P. überhaupt zu einer solchen Beschwerde legitimiert ist. Denn das, worüber er sich beschwert, wäre doch nur die Verletzung der Verpflichtungen, welche die Eisenbahngesellschaft bei der Konstituierung des fraglichen Wegerechts übernahm. Es ist klar, daß derjenige, welcher einen Privatweg benutzt, von der Gesellschaft nicht mehr Sicherheitsmaßnahmen fordern kann als der Wegberechtigte selbst. Es ist nicht nötig, auf diese Frage weiter einzugehen. Selbst wenn man sie bejahen müßte, so geht aus dem früheren hervor, daß die Gesellschaft ebenso ihrerseits berechtigt wäre, sich auf die Abmachung zu berufen und auf die Bedingungen, unter denen und den Zweck, für den damals dieses Wegerecht konstruiert wurde, ferner auf die Verhältnisse, unter denen es bisher ausgenützt wurde, hinzuweisen.

Aus den Feststellungen des Erstrichters geht hervor, daß weder der Eigentümer noch die Bewohner des Landgutes L. jemals verlangt haben, daß der Übergang den Bedürfnissen eines Automobilverkehrs angepaßt werde noch jemals wegen seiner Unterhaltung eine Beschwerde vorgebracht haben. Daraus folgt, daß nach der Absicht der vertragschließenden Parteien es sich nicht um einen dem Automobilverkehr dienenden Übergang handeln sollte und daß der Zustand, in dem er unterhalten wurde, den seinerzeit getroffenen Abmachungen entsprach. Hier liegt aber keinerlei Verschulden der Beklagten vor.

3. Zu Unrecht folgert auch der Kläger aus dem Wortlaut der angeschlagenen Bekanntmachung, daß das Publikum daraus hätte schließen dürfen, auch ein Automobilverkehr sei hier gestattet. Hier schließt sich das Bundesgericht den sich auf die technischen Feststellungen des Erstrichters gründenden Ausführungen an. Selbst wenn man aber annehmen wollte, daß die Eisenbahngesellschaft besser einen Automobilverkehr hätte förmlich verbieten sollen, so würde das nicht für die Annahme einer Verantwortlichkeit dem Kläger gegenüber genügen. Dieser hatte vor Bewerkstelligung des Umzuges den Übergang besichtigt und muß als Lastkraftwagenunternehmer die für einen solchen Transport nötigen Erfordernisse kennen.

Das Bundesgericht bestätigt daher unter Verwerfung der Revision das angefochtene Urteil.

— **Keine besonderen Steuerzuschüsse der Reichsbahn in Gemeinden mit mehr als 5 % Eisenbahnpersonal.** Am 13. März ist in Leipzig zum ersten Male das Reichsbahngericht in Tätigkeit getreten. Es handelte sich um die Frage, ob die durch die §§ 8 bis 10 des Reichsgesetzes über die gegenseitigen Besteuerungsrechte des Reiches, der Länder und der Gemeinden der Reichsbahn-Gesellschaft auferlegte Zahlung von gewissen Zuschüssen zu den Kosten der Gemeindeverwaltung zu Recht bestehe, oder ob diese Belastung dem § 14 des Reichsbahngesetzes widerspreche, nach dem die Reichsbahn-Gesellschaft von jeder neuen direkten Steuer des Reiches, der Länder und der Gemeinden befreit ist. Unter neuer Steuer versteht das Gesetz jede Steuer, der das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" am 12. Februar 1924 nicht unterworfen war. Nach eingehender mündlicher Verhandlung, in der das Reich durch den Oberregierungsrat Kaufmann, die Deutsche Reichsbahn-Geseliscbaft durch den Reichsbahndirektor, Geh. Regierungsrat Nehse, vertreten war, hat das Gericht, das sich aus dem Senatspräsidenten beim Reichsgericht, Dr. Meyer, dem Wirklichen Geheimrat Fritsch und dem Staatssekretär z. D. Busch zusammensetzte, dahin entschieden, daß die §§ 8 bis 10 des Reichsgesetzes über die gegenseitigen Besteuerungsrechte des Reiches, der Länder und Gemeinden vom 10. August 1925 dem § 14 des Reichsbahngesetzes widersprechen. Das Gericht hat sich dabei auf den Standpunkt gestellt, daß der Begriff „direkte Steuern" im § 14 des Reichsbahngesetzes nur indirekte Steuern ausschließe, im übrigen aber soweit wie möglich auszulegen sei und deshalb auch die Gemeindezuschüsse mit darunter fielen. Es handle sich auch um eine neue Steuer, weil die Reichsbahn nach dem alten Reichsbesteuerungsgesetz vom 15. April 1911 zur Zahlung dieser Zuschüsse nicht verpflichtet gewesen sei.

Bücherschau.

— **Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie.** Jahrbuch des Vereins Deutscher Ingenieure. Herausgegeben von Conrad Matschoß. 15. Band. Mit 146 Textabbildungen und 20 Bildnissen. Berlin 1925. VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 19. Preis in Ganzleinen gebunden 25 ℳ, für VDI-Mitglieder 22,50 ℳ.

In das Jahr 1925, eine Zeit schwerster Bedrückung, fiel die Jahrtausendfeier der Rheinlande. In den aus diesem Anlaß erschienenen zahlreichen Denkschriften und Büchern ist der mächtigen rheinischen Technik und Industrie auffallenderweise wenig oder gar nicht gedacht. Es ist daher zu begrüßen, daß der Verein Deutscher Ingenieure sein technisch-geschichtliches Jahrbuch für 1925 ausschließlich dem Rheinlande gewidmet hat, und daß dem Leser hier wieder einmal zum Bewußtsein gebracht wird, daß die überragende Stelle, die seit langem die Rheinlande auf technischem und industriellem Gebiete einnehmen, nur errungen werden konnte dank einer sich über Jahrhunderte hinziehenden zähen und aufopferungsvollen Tätigkeit des deutschen Ingenieurs. Fürs deutsche Rheinland hat er gedacht, gefühlt und gearbeitet, hat dessen unermeßliche Naturschätze zum Wohle des deutschen Vaterlandes gehoben. Im Rahmen eines solchen Buches kann selbstverständlich ein erschöpfendes Bild von dem mächtigen Entwicklungsgang der Technik und Industrie im Rheinlande auch nicht annähernd gegeben werden; es hat sich auf einige Stichproben beschränken müssen, auf Abhandlungen aus sachkundigen Federn, die immerhin einen guten Ueberblick über die Vielseitigkeit der dort beheimateten technischen Industrie bieten.

An erster Stelle gibt Archivdirektor Dr. Paul Wentzcke, Düsseldorf, in einer „Tausend Jahre Rheinland im Reich" überschriebenen Abhandlung ein mit markanten Strichen gezeichnetes Bild von der geschichtlichen Entwicklung und den überaus wechselvollen Schicksalen der Rheinlande. Ein Beitrag von Dr. W. Däbritz, Essen, befaßt sich mit der Entstehung und dem Aufbau des rheinisch-westfälischen Industriebezirks in so weitzügiger Weise, daß nicht nur der deutsche Ingenieur, sondern jeder deutsch fühlende Staatsangehörige sich mit Dankbarkeit und Stolz all der Männer erinnern sollte, die mit dazu beigetragen haben, daß das Ruhrgebiet allmählich zum Kernpunkt der Kohlen-, Eisen- und Hütten-Industrie und letzten Endes zur Hauptader der deutschen Wirtschaft geworden ist.

Die Vielgestaltigkeit der rheinisch-westfälischen Industrien beruht auf dem Bergbau. Wie es damit früher in betrieblicher und rechtlicher Beziehung bestellt war, ersieht man aus den urkundlichen Beiträgen zur Geschichte des rheinischen Braunkohlengebietes von Professor Grunewald und Dipl.-Ing. Eichenberg, Köln a. Rhein. Die Eisenhüttenindustrie der nordwestlichen Eifel unter besonderer Berücksichtigung der Eisenhüttenindustrie des Indebezirks behandelt Oberingenieur Dipl.-Ing. Kozel, Eschweileraue. Die Versorgung der Rheinlande mit Gas, Wasser und elektrischer Kraft unter besonderer Berücksichtigung der Fernversorgung setzt Direktor F. Ro-

sellen, Neuß, ausführlich auseinander. Der vom Moselbezirksverein deutscher Ingenieure gelieferte Beitrag zur Geschichte der Eisengewinnung in der südlichen Rheinprovinz zeigt, wie sich im Laufe der Jahrhunderte aus der einfachsten Art der Eisengewinnung, wie sie zu den Zeiten der Römer in dieser Landschaft geübt wurde, allmählich die großen Hütten- und Hochofenanlagen, die wir heute dort finden, entwickelt haben.

Wie einigen rheinischen Städten durch bestimmte Industriezweige ein besonderes Gepräge gegeben wird, zeigen die Aufsätze von Dr. J. Veiders, Neuß, und Dr. R. A. Peltzer, München. So hat sich die Neußer Industrie — bekanntlich überwiegend Lebensmittelindustrie — ihre geschichtliche Eigenart bis auf den heutigen Tag bewahrt und wird sie aller Voraussicht nach auch in Zukunft bewahren, im Gegensatz zum benachbarten Düsseldorf, wo die Eisenindustrie die unbestrittene Führung übernommen hat. Ähnlich wie bei Neuß liegt es im Aachen-Stollberger Bezirk mit der Messingindustrie, worüber Dr. A. Peltzer berichtet.

Über die Geschichte der rheinischen Dampfkesselindustrie berichtet Dr. G. Nonnenmacher, Köln; auf diesem Felde finden wir die Pioniere des deutschen Wasserrohrkesselbaues. Wie sich die Glasindustrie in dem, dem deutschen Mutterlande durch den Versailler Vertrag entrissenen Saargebiet entwickelte, zeigt Dr. W. Lauer, Neunkirchen (Saar). Aus einem lebendig geschriebenen Bericht über den Entwicklungsgang der Spiegelglasindustrie im Rheinland von Dr. Arthur Schröter, Köln, erfahren wir, daß die Industrie des gegossenen Kristallspiegelglases noch verhältnismäßig jung ist. Ihre Anfänge reichen bis etwa in das letzte Drittel des 17. Jahrhunderts zurück;- bis zu dieser Zeit wurde das Spiegelglas allgemein im Wege des Blasens erzeugt. Im Jahre 1688 machte der Franzose Louis Lucas de Nehou die Erfindung, eine flüssige Glasmasse auf einen Metalltisch zu gießen und sie zu einer dünnen Tafel auszuwalzen. Dieses Verfahren wird auch heute noch bei der Herstellung des Kristallspiegelglases grundsätzlich angewandt.

Gegen 1800 entstanden in den Hafenstädten des Rheins kleine Zuckersiedereien, die nach dem Vorbilde der holländischen Raffinerien arbeiteten, z. B. in Wesel, Duisburg, Uerdingen, Düsseldorf und vor allem in Köln. Über die Einrichtungen der älteren rheinischen Siedereien und über die weitere Entwicklung der Zuckerraffinationsindustrie des Rheinlands, wobei auch der rheinischen Rübenzuckerindustrie und ihrer schweren wirtschaftlichen Nöte gedacht wird, werden wir unterrichtet durch Dr. phil. Dr.-Ing. e. h. H. Claaßen, Direktor des Rheinischen Aktienvereins für Zuckerfabrikation in Dormagen.

Weitere Abhandlungen betreffen die Solinger Schwertindustrie, über die Franz Hendrichs, Solingen, berichtet, ferner die Entwicklung der deutschen Samtindustrie, an der bekanntlich insbesondere Krefeld bereits seit 1721 stark beteiligt war. Schließlich verdanken wir Dr.-Ing. Kurt Geisler, Berlin, noch wertvolle Beiträge zur rheinischen Industriegeschichte. Unter Benutzung der Jubiläumsdenkschrift der einschlägigen Unternehmungen ist auf die Geschichte der Solinger Klingenindustrie, der Deutzer Gasmotoren-Industrie und einiger anderer bekannten rheinischen Fabriken, z. B. der Badischen Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen, eingegangen. Geisler stellt fest, daß kaum ein anderes Gebiet des deutschen Reiches in den letzten hundert Jahren eine so großartige industrielle Entwicklung durchgemacht hat, wie gerade das Rheinland. Seine benachbarte Lage zu den industriell so hochstehenden Westländern ließen in seiner Bevölkerung den Wunsch nach erfolgreichem Wettbewerb aufkommen; seine reichen Bodenschätze, seine glückliche Lage an dem größten deutschen Strom und nicht zuletzt der vorwärts gerichtete Wille seiner Bewohner bestimmten es von vornherein dazu, Deutschlands Industriegebiet zu werden. Das statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich zählt für 1923 annähernd 200 000 Gewerbebetriebe der Rheinprovinz allein auf, in denen etwa 1,4 Millionen Personen beschäftigt werden. An zweiter Stelle kommt Schlesien mit etwa 145 000 Betrieben und 0,70 Millionen Beschäftigten. In der Rheinprovinz ist etwa der fünfte Teil der Gesamtbevölkerung, in Schlesien nur der sechste Teil gewerblich tätig.

Aus Vorstehendem ist zu ersehen, daß das Studium des Jahrbuches allen denen von Vorteil sein wird, die einen Überblick über die Hauptindustrien des Rheinlandes gewinnen wollen. Von hoher Warte wird hier auch ein Rückblick gegeben über die Krisenjahre des vorigen Jahrhunderts, über die schweren Zeiten des Weltkrieges und der beinahe noch schwereren der Nachkriegszeit und ihre Rückwirkungen auf den rheinischen Handel, die rheinische Technik und Industrie. Das Jahrbuch enthält das feierliche Bekenntnis des deutschen Ingenieurs zur untrennbaren Einheit des rheinischen Landes mit dem Deutschen Reiche.

W. M.

— **Physik in graphischen Darstellungen.** Von Felix Auerbach. Druck und Verlag von B. G. Teubner, Berlin-Leipzig 1925. II. Auflage. 1557 Figuren auf 257 Tafeln mit erläutern dem Text. Preis 14 M.

In der Vorrede dieses Werkes wird gesagt, daß das Ergebnis der physikalischen Wissenschaften in drei verschiedenen Weisen festgestellt werden könne: durch die Formel, durch die Zahlentabelle oder durch die graphische Darstellung. Diesem Ausspruch wird nur dann beigetreten werden können, wenn mit ihm nicht etwa gesagt werden soll, daß jede dieser Weisen für sich eine solche Darstellung ermögliche. Der Forscher oder der Lehrer, der die Ergebnisse seiner Arbeiten und sein Wisser anderen nahe bringen will, muß vielmehr diese drei Weisen nebeneinander beherrschen und anwenden. Dieser Ansicht dürfte auch der Verfasser des Buches sein, denn er hat dem Buch einen kurzen erläuternden Text beigefügt und selbst gesagt, daß dieser Anhang eine textliche Physik weder ersetzen kann noch soll.

Das Werk, bei dem zunächst einmal die von großer Gewissenhaftigkeit zeugende und äußerst umfangreiche Arbeit anerkannt und hervorgehoben werden muß, umfaßt das ganze Gebiet der Physik und gibt zu allen ihren Kapiteln umfangreiche und bis ins einzelne gehende bildliche Darstellungen in Form von Kurven, Diagrammen und Figuren. Getreu der Aufgabe, die sich der Verfasser gestellt hat, alles bildlich auszudrücken, finden sich bei den einzelnen Figuren außer den Unter- oder Überschriften erläuternde Worte nur in ganz geringem Umfange, und auch die in dem Anhang zusammengestellten erläuternden Bemerkungen sind auf ein Mindestmaß beschränkt worden. Daraus ergibt sich allerdings der Nachteil, daß nur der von den Darstellungen wesentlichen Nutzen ziehen kann, der mit den Ergebnissen und den Grundsätzen der physikalischen Wissenschaften schon sehr vertraut ist und ständig mit ihnen arbeitet. Diesem werden aber dafür diese Ergebnisse in einer Form vor Augen gebracht, die es ihm gestattet, mit einem Blick das zu übersehen, was in einer Beschreibung nur in vielen Sätzen ausgedrückt werden könnte. D. h. mit anderen Worten: Die bekannten Vorteile der graphischen Darstellung sind hier in umfangreichem Maße und in zweckmäßiger Weise in den Dienst der Wissenschaft gestellt worden.

Besonders von Nutzen wird das Buch für den sein, der sich mit dem eingehenden Studium der Physik oder auch nur eines größeren Teilgebietes aus ihr befaßt. Physikalische Größen werden ihm z. B. sofort in ihrer Abhängigkeit von anderen Größen anschaulich vorgeführt, die Schwingungsgesetze stehen sofort bildlich vor seinen Augen usw. So wird er vor Trugschlüssen und falschen Begriffen bewahrt, die sich namentlich bei einem Selbststudium leicht einschleichen und dann die Weiterarbeit oft sehr erschweren. Jedem daher, der solche Studium betreiben muß, kann das Werk warm empfohlen werden.

Der Verfasser empfiehlt das Werk auch dem Wohlwollen der für Physik interessierten Laien. Es ist sicher, daß auch diese viel aus dem Buch lernen können. Der Kreis dieser Laien wird sich aber zweifellos bedeutend vergrößern lassen, wenn sich der Verfasser entschließen könnte, in einer neuen Auflage den Abbildungen etwas mehr Erläuterungen beizufügen, keine Beschreibungen, oder wenigstens eine Verdeutlichung der angewandten Buchstaben und Bezeichnungen. Erstens sind diese durchaus nicht überall so einheitlich, wie es für eine weite Verbreitung des Buches in der vorliegenden Form wünschenswert wäre, und zweitens sind sie auch vielen, die nicht dauernd tief in der hier behandelten Wissenschaft arbeiten, nicht mehr immer so gegenwärtig, wie es z. B. nötig wäre, wenn sie das Buch etwa als Nachschlagewerk oder zur Auffrischung ihrer Kenntnisse benutzen wollen.

Die Ausstattung des Buches ist eine sehr gute, die Abbildungen und die Beschriftung sind deutlich und klar.

Dr.-Ing. Gerstenberg.

— **Mathematische Mußestunden.** Eine Sammlung von Geduldspielen, Kunststücken und Unterstützungsaufgaben mathematischer Natur. Von Prof. Dr. Hermann Schubert. Vierte Auflage. Neu bearbeitet von Prof. Dr. F. Fitting in M.-Gladbach. Berlin und Leipzig 1924. Walter de Gruyter & Co. Preis geb. 6 *M*.

Das bekannte Büchlein von Schubert erscheint hier in neuer Bearbeitung mit verschiedenen interessanten Ergänzungen. Es zerfällt in zwei Abschnitte: Zahlprobleme (wie Erraten gedachter Zahlen, merkwürdige Ziffernfolgen, Neunerkunststücke, Würfelkunststücke, vollkommene und pythagoreische Zahlen, Trugschlüsse) und Anordnungsprobleme (magische Quadrate, Eulersche und Hamiltonsche Wanderungen, Rösselsprünge). Es wirkt ganz reizvoll, wie an mancherlei scheinbaren Spielereien gezeigt wird, welche schwierigen mathematischen Probleme damit aufgerollt werden können. Jedenfalls bietet das hübsch ausgestattete Büchlein mancherlei Unterhaltung.

Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der recke Eisenach—Lichtenfels gelegene Bahnhof Salzungen führt m 1. April 1926 ab die Bezeichnung „Bad Salzungen".

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Mit r Einführung des Sommerfahrplanes am 15. Mai 1926 wird die zeichnung des Bahnhofes Zwenkau an der Linie Gaschwitz—euselwitz in „Zwenkau (Bez. Leipzig)" und des Bahn-fs Göttengrün an der Linie Schönberg (Vogtl.)—Hirschberg aale) in „Göttengrün-Gefell" geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 53 vom 16. März 1926 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Antrag der Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen, auf vereinsseitige Herausgabe einer Übersicht über die internationalen Eisenbahnverbände;

Nr. III 56 vom 22. März 1926 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Vereinheitlichung der Buchungsvorschriften der Mitglieder des Vereins D. E. V.

Amtliche Bekanntmachungen.

. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Strecke Eisenach-Lichten-s gelegene Bahnhof Salzungen führt m 1. April 1926 ab die Bezeichnung: Bad Salzungen". (284)

Erfurt, den 16. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

öffnung des Haltepunktes Winning-usen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 1. April 1926 wird der zwischen n Stationen Bantorf und Barsing-usen rechts der Bahnstrecke Weetzen-ste gelegene Haltepunkt Winning-usen, der bisher dem Personen- und päckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut öffnet.

Mit demselben Tage wird der Halte-nkt Winninghausen in den Staats- und ivatbahngütertarif aufgenommen.

Dienstbeschränkungen: O R, St 250 kg. Über die Höhe der Tarifsätze geben die enststellen Auskunft. (301)

Hannover, im März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ab 20. Mai 1926 wird der zwischen den hnhöfen Neusalz (Oder) und Freystadt Schles. gelegene unbesetzte

Bahnhof Tschöplau

r den Tierverkehr geschlossen. Sonstige Änderungen treten nicht ein. Für den Stückgutverkehr bleibt Tschöp-u auch weiterhin geschlossen. Fahrrtenverkauf und Gepäckabfertigung er-gt in den Zügen durch den Zugführer. agenladungsgüter (auschl. Tiere) wer-n durch die Güterabfertigungsstelle usalz (Oder) abgefertigt, bei der auch zur Verladung in Tschöplau ge-inschten Wagen zu bestellen sind.

Frankfurt (Oder), den 16. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Osten. (283)

4. Güterverkehr.

utsch-Niederländischer Eisenbahnver-nd. Verbandsgütertarif Teil I und il II, Heft 1 nebst Anhang und Dienstweisung über die Abfertigung und Rechnungslegung.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 wird r Deutsch-Niederländische Verbandstertarif neu ausgegeben und zwar:

1. Verbandsgütertarif, Teil I, enthaltend die Besonderen Zusatzbestimmungen m Internationalen Übereinkommen und Allgemeinen Tarifvorschriften nebst tereinteilung (Preis 2 Reichsmark) fv. Nr. 156),
2. Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1, enthaltend Entfernungen, Frachtsätze und Ausnahmetarife (Preis 3 Reichsmark) nebst Anhang hierzu (Preis 60 Reichspfennig) (Tfv. 157 a),
3. Dienstanweisung über die Abfertigung und Rechnungslegung bei den Güterabfertigungen und Eilgutabfertigungen.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Frachten für die deutsche und die niederländische Strecke in der Markwährung berechnet. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (304)

Köln, den 22. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1926 wird im Ausnahmetarif 101 (Kartoffeln zur Ausfuhr) die Station Lübeck als Empfangsstation nachgetragen. (290)

Berlin, den 17. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1926 wird im Ausnahmetarif 101 (frische Kartoffeln zur Ausfuhr) die Station Hamburg L. B. als Empfangsstation nachgetragen.

Berlin, den 19. März 1926. (291)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1926 wird der Ausnahmetarif 104 für Abfälle der Verarbeitung von Chinarinde im Versande von Mannheim-Waldhof nach allen Reichsbahnstationen eingeführt.

Berlin, den 17. März 1926. (294)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif 1 h für Stammholz von Altenau und Oberammergau nach Weilheim in Kraft. (292)

Berlin, den 19. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Der Ostdeutsch-Bayerische Gütertarif wird voraussichtlich am 1. Mai 1926 neu ausgegeben. Ein kleiner Teil der Entfernungen erhöht sich um ein Geringes, der größte Teil bleibt unverändert oder ermäßigt sich. Bestellungen nimmt die Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München entgegen. (302)

München, 20. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Gütertarif Beringen Reichsbahn usw.-Schweiz vom 1. Januar 1925.

Der Tarif wird auf 1. Mai 1926 aufgehoben. (278)

Karlsruhe, den 12. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 11 und 41 wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Juli 1926, verlängert. (293)

Berlin, den 19. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. März 1926:

Aufnahme von Metallschläuchen in das Warenverzeichnis des A. T. 35. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (277)

Altona, den 16. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarife für den Verkehr von den Niederlanden.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 werden nachstehende Durchfuhrausnahmetarife für den Verkehr von den Niederlanden neu herausgegeben:

1. Durchfuhrausnahmetarif D 20 Verkehr Niederlande Frankreich, Luxemburg, Saargebiet (Preis 30 Reichspfennig),
   D 22, Verkehr Niederlande - Schweiz (Preis 50 Reichspfennig),
   D 22 K, Kohlenverkehr Niederlande-Schweiz (Preis 10 Reichspfennig),
   D 24, Verkehr Niederlande-Österreich (Preis 40 Reichspfennig),
   D 26, Verkehr Niederlande - Tschechoslowakei (Preis 50 Reichspfennig),
   D 30, Verkehr Niederlande-Polen (Preis 40 Reichspfennig).

In den vorgenannten Tarifen sind die Frachtsätze nicht mehr in Gulden, sondern in Reichsmark enthalten, da der Deutsch-Niederländische Verbandsgütertarif vom gleichen Zeitpunkte ab ebenfalls in Reichsmark neu ausgegeben wird. Die Durchfuhrausnahmetarife D 22 und D 22 K (Niederlande-Schweiz) enthalten neue ermäßigte Frachtsätze. Ebenso wurden im Durchfuhrausnahmetarif D 24 (Verkehr Niederlande-Österreich) die Frachtsätze für Lindau-Reutin ermäßigt. Die Durchfuhrausnahmetarife können durch die Stationskasse Köln Hbf. zu den vorgenannten Preisen bezogen werden.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die bisher gültigen Durchfuhrausnahmetarife D 20 vom 20. August 1925, D 22 und D 22 K vom 10. Mai 1925, D 24, D 26 und D 30 vom 20. August 1925 aufgehoben. (303)

Köln, den 22. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B, gültig vom 1. August 1925.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1926 treten folgende Ergänzungen bzw. Änderungen im Deutschen Eisenbahn - Gütertarif, Teil I Abt. B ein.

1. In das Verzeichnis II ist als neue Ziffer 7 aufzunehmen: „7. Eisschränke".
   Die bisherigen Ziffern 7—38 sind entsprechend zu ändern.
2. Als neue Tarifstellen werden aufgenommen:
   a) in Klasse E.
      „Chromhaltige Rückstände aus Ablaugen der Chromgerberei bei unmittelbarem Versand von Lederfabriken und Gerbereien."
   b) in Klasse D.
      „Phosphorsaures Ammoniak (Diammonphosphat, Diammonphos)."
      „Leunaammonphosphat (Leunaphos, Azophos)."
      „Harnstoffammonphosphat (Harnstoffphos, Ureaphos)."
3. Die Anmerkung zu Ziffer 16 der Klasse C der Tarifstelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren" erhält folgende Fassung:
   „Hierunter fallen sowohl stab- als auch plattenförmige Roststäbe, auch in Gruppen von höchstens drei parallel liegenden Stäben, letztere auch zuzusammengenietet."

Ferner ist mit sofortiger Gültigkeit die Erläuterung zur Ziffer 10 der Klasse D der Tarifstelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren" zu streichen und mit gleichem Wortlaut als Anmerkung in deutscher Schrift aufzunehmen. Bis zur Herausgabe eines Nachtrages sind die Änderungen und Ergänzungen im Tarif handschriftlich vorzunehmen. (286)

Berlin, den 13. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 22. März bzw. 22. Mai 1926 werden die Unterabschnitte 17, 34 und 67 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" geändert und ergänzt. Näheres enthält die am 22. März 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (289)

Berlin, den 17. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Im Ausnahmetarif 5 a (Steine zum Wegebau usw.) erhält der Gültigkeitsvermerk folgende Fassung:
„Gültig auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. April 1926."

Berlin, den 17. März 1926. (295)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 werden die Bestimmungen für Offenbach (Main), Reutlingen Hbf., Speyer Hafen, Speyer Hbf. und Wismar geändert und ergänzt. Näheres enthält die am 25. März 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 19. März 1926. (300)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch - schwedisch - norwegischer und deutsch-dänischer Güterverkehr, Tfv. 167 und 168.

Ab 1. April 1926 wird Lindenberg (Allgäu) in die Tarife und Wittmar als Versandstation im Verkehr mit Schweden in den A. T. 1 einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (281)

Altona, den 17. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1926 werden die für Hindenburg (Oberschles.) Grenze eingeführten Sätze durch Einbeziehung von Poremba Grenze ergänzt. Gleichzeitig werden für den Übergang Neu Bentschen Grenze in der Abteilung XXXIII Sätze eingeführt. (287)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 18. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. März 1928: Aufnahme von Holzlättchengewebe und Baracken in den A. T. 60. Streichung der Donauumschlagplätze in den A. T. 40, 41, 47, 56 und 62. Verlängerung der Gültigkeitsdauer der durch Nachtrag 5 eingeführten, befristeten Änderungen verschiedener A. T. bis 30. 4. 26. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (297)

Altona, den 19. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif D 47 (Verkehr Polen-Niederlande).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Abteilung III des Durchfuhrausnahmetarifs D 47 durch Einbeziehung der Artikel „Sperrholzplatten" und „Zink, roh oder gereinigt, gegossen" ergänzt.

Breslau, den 19. März 1926. (299)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 wird die Station Eggesin mit den gleichen Sätzen wie Torgelow in den Ausnahmetarif 101 H aufgenommen. Gleichzeitig wird für die Sendungen von Torgelow der Übergang Richterich Grenze mit den gleichen Frachtsätzen wie nach Herzogenrath Grenze in den Frachtsatzzeiger eingestellt. Im Abschnitt „Besondere Bestimmungen" sind die Worte „in einem Zeitraum von 12 Monaten" abzuändern in „bis zum 31. Dezember 1926", während in der zweiten und siebenten Zeile die Zahl „25 000 t" durch „35 000 t" zu ersetzen ist. (298)

Köln, den 18. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1926 ist nachzutragen: Seite 6 Nr. 6 Südosteisenbahnen.

Artscheda, Sebrjakowo, Soljanaja Pristan, Stalingrad (früher Zarizin) und Wolschskaja. (285)

Königsberg (Pr.), den 15. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Nordisch-italienischer Güterverkehr ü[ber] Deutschland-Schweiz und Deutschla[nd-] Österreich.

Direkter Tarif vom 1. April 1926.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 t[ritt] der Tarif für den direkten Güterverk[ehr] zwischen Schweden und Norwegen ein[er-] seits und Italien anderseits über Deuts[ch-] land-Schweiz und Deutschland-Öst[er-] reich in Kraft. Er enthält für eine A[n-] zahl verkehrswichtiger Güter direk[te] Frachtsätze in Form von Schnittsätz[en.] Der Tarif ist zum Preis von 6.00 Reic[hs-] mark durch die Regieverwaltung [der] Reichsbahndirektion München zu [be-] ziehen.

München, den 11. März 1926. (2[…])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung
Bayern.

Donauumschlagverkehr über Regensbu[rg] Donauumschlagstelle, Deggendorf Haf[en] und Passau Donauumschlagstelle.

Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 19[…]

Mit Gültigkeit vom 25. März 1926 w[er-] den Änderungen und Ergänzungen [im] Tarif vorgenommen. Näheres durch [den] Reichsbahntarifanzeiger (Berlin u[nd] München). (2[…])

München, den 16. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Vom 1. April 1926 ab wird zwisch[en] Parchwitz und Steinau Oderhafen [ein] Ausnahmetarif für Obst- und Gemü[se-] konserven in Wagenladungen eingefü[hrt,] der folgende Frachtsätze enthält:

Wagenladungsklasse B 5 = 41 P[fg.] für 100 kg,
Wagenladungsklasse B 10 = 35 P[fg.] für 100 kg,
Wagenladungsklasse B = 29 Pfg. [für] 100 kg. (2[…])

Liegnitz, den 15. März 1926.
Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-
Gesellschaft.

---

5. Personen- und Gepäckverkeh[r]

Mit Gültigkeit vom 1. April ersch[eint] der Nachtrag III zum Personen- und [Ge-] päcktarif, Teil II, für den Binnenv[er-] kehr. (2[…])

Köln, den 16. März 1926.
Köln-Bonner Eisenbahnen.

6. Verdingungen.

Die Erd-, Beton-, Maurer- und Neb[en-] arbeiten zum Bau des Verwaltungs[ge-] bäudes auf dem Verschiebebahnhof S[ed-] din sollen vergeben werden. Die A[n-] botsmuster sind gegen porto- und best[ell-] geldfreie Bareinsendung von 6,00 RM [für] das Stück, soweit der Vorrat reicht, [von] der Eisenbahnbauabteilung in Michend[orf] zu beziehen. Falls Zusendung durch [die] Post gewünscht wird, sind 20 Pfg. P[orto] mit einzusenden.

Die versiegelten und mit der äuße[ren] Aufschrift: „Angebot für Maurerarbe[iten] für das Verwaltungsgebäude Seddin" [ver-] sehenen Angebote sind spätest[ens] ¼ Stunde vor der Eröffnung am D[on-] nerstag, den 1. April 1926, vormitt[ags] 11½ Uhr, pünktlich und postfrei an [die] Bauabteilung einzusenden. (2[…])

Michendorf, den 15. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 13. | Berlin, den 1. April 1926. | LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Übersicht über den heutigen Stand der Aufwertungsrechtsprechung.

Von Reichsbahnrat **Brunner**, Königsberg (Pr.).

Während die Aufwertung der Hypotheken und der sonstigen ermögensanlagen durch das Aufwertungsgesetz ihre Regelung efunden hat, fehlt bekanntlich jede gesetzliche Grundlage für e Aufwertung aller anderen Geldansprüche, insbesondere der nsprüche aus den zahlreichen Rechtsgeschäften des täglichen ebens, wie Kauf, Miete, Dienstvertrag, Darlehen usw., so daß er die Entscheidung in jedem Falle dem freien Ermessen des ichters überlassen bleibt. Das ist zweifellos zu bedauern, eße sich aber wohl noch ertragen, wenn wenigstens die echtsprechung, die sich hier allmählich entwickelt hat, ne so bestimmte, klare Form angenommen hätte, daß sie allen echtsuchenden als Richtlinie dienen könnte. Leider ist das cht der Fall. Die Rechtsprechung in allen Fragen der Aufertung außerhalb des Aufwertungsgesetzes ist leider so hwankend und so voller Widersprüche, daß es schwer ist, erhaupt ein System zu erkennen und daß — nicht nur in aienkreisen — oft völlige Unklarheit darüber herrscht, unter elchen Voraussetzungen und in welcher Höhe die Aufwertung n Papiermarkforderungen verlangt werden kann. Es dürfte eshalb wohl angebracht sein, den ganzen Fragenkomplex einal in Form einer möglichst kurzen Übersicht systematisch darıstellen. Besonders für die Reichsbahn wie für alle anderen rößeren Unternehmungen, die in der heutigen Zeit unzählige ale vor die Frage gestellt werden, ob sie einem Aufwertungserlangen nachkommen sollen oder nicht, dürfte solche kurze bersicht von Nutzen sein.

I. Grundsätze.

A. Eine Aufwertung außerhalb des Aufwertungsgesetzes kommt nur in Frage, wenn zwei Voraussetzungen vorliegen, nämlich wenn:

a) eine Papiermarksumme geschuldet war,

b) diese Papiermarksumme zu einer Zeit gezahlt ist, zu der sie nicht mehr den Wert hatte wie zur Zeit der Entstehung der Schuld (oder natürlich auch dann, wenn sie überhaupt noch nicht gezahlt ist).

Zu a). Daß Aufwertung nur bei geschuldeter Papiermark Platz greift, ist ohne weiteres klar; denn bei einer Aufwertung ist immer nur die Geldentwertung, niemals eine etwaige Warenverteuerung zu berücksichtigen (Entsch. des RG. Bd. 107, S. 186, und Bd. 109, S. 148). Dabei hat als Papiermarkbetrag auch die Vorkriegsmark zu gelten, denn sie ist ja eigentlich nichts anderes; sie ist es ja gerade, die durch den Krieg und die Inflation der Entwertung zum Opfer gefallen ist und schließlich als „Papiermark“ ihren Wert völlig verloren hat. Ist also in der Vorkriegszeit eine Summe vereinbart, die bis zum Beginn der Markverschlechterung noch nicht gezahlt ist, so finden die Grundsätze über die Aufwertung Anwendung (Entsch. des RG. Bd. 110, S. 101). Ist dann die Summe auch bei Beendigung der Inflation noch nicht gezahlt worden, wird man die alte Friedensmark allerdings ohne weiteres der neuen Renten- und Reichsmark gleichsetzen können, so daß dann eine

„Aufwertung" nicht mehr nötig ist (Mügel, Aufwertungsrecht Teil I, § 11, II).

Zu b). Zu dem Satze, daß eine Aufwertung nur dann Platz greift, wenn die Summe in der Zeit zwischen Vertragsabschluß und Zahlung entwertet ist, ist folgendes zu bemerken:

α) Niemals kann eine Aufwertung verlangt werden, wenn die Papiermarksumme sofort bei Abschluß des Vertrages gezahlt ist (Jur. Wochenschr. 1924, S. 1863, ferner Entsch. des RG. Bd. 108, S. 157). So besteht ein Anspruch auf Aufwertung einer Abfindungssumme, die an einen Rentenberechtigten sofort bei Abschluß des Abfindungsvertrages gezahlt ist, auch dann nicht, wenn die Summe durch die Inflation völlig wertlos geworden ist (Entsch. des RG. Bd. 106, S. 397). Die bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 39, S. 279 und S. 283 zitierten Urteile, die das Gegenteil sagen, sind längst als Fehlurteile erkannt worden. Es wäre ja auch im höchsten Grade unbillig, den Geldschuldner, der gutes Geld hingegeben hat, außerdem noch zur Aufwertung zu verurteilen. Er müßte ja doppelt zahlen! Vgl. unten Absatz B.

Ist eine Papiermarksumme sofort bei Vertragsabschluß gezahlt und war sie, in Goldmark umgerechnet, schon zu diesem Zeitpunkte so gut wie wertlos, kommt eine Aufwertung ebenfalls nicht in Frage; der Empfänger kann sich dann auch nicht etwa darauf berufen, daß er sich über die Kaufkraft des Geldes geirrt hätte. Ein Irrtum über die Kaufkraft der Papiermark ist rechtlich unerheblich (Entsch. des RG. Bd. 111, S. 257).

β) Der Aufwertungsanspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der genannte Zeitraum zwischen Vertragsschluß und Zahlung auf ein Verschulden des Geldempfängers selbst, der mit seiner Gegenleistung in Verzug geraten war, zurückzuführen ist. Hatte also der Empfänger des Geldes die Erfüllung des Vertrages absichtlich verzögert, so kann er trotzdem Aufwertung verlangen, da sonst, wie die berühmte Reichsgerichtsentscheidung vom 6. August 1923 (Bd. 106, S. 425) ausführt, eine grundlose Bereicherung des anderen Teils (des Gebers der Geldsumme) die Folge wäre, der für eine vollwertige Leistung nur einen entwerteten Betrag gezahlt hätte. Ebenso Entsch. des RG. Bd. 107, S. 128 u. 150, Bd. 109, S. 225, und alle späteren in ständiger Rechtsprechung. Durch den Schuldnerverzug darf der Gläubiger natürlich nicht geschädigt werden (§ 286 BGB.); er soll aber auch keinen besonderen Vorteil durch den Verzug haben.

γ) Ferner wird der Aufwertungsanspruch auch nicht dadurch ausgeschlossen, daß die verspätete Zahlung durch Annahmeverzug des Geldgläubigers herbeigeführt war (Jur. Wochenschr. 1925, S. 229). Weygand ist zwar in Jur. Wochenschrift 1925, S. 230, anderer Ansicht, doch kann seinen Ausführungen nicht gefolgt werden. Denn würde man hier den Aufwertungsanspruch ablehnen, so würde das nichts anderes bedeuten, als daß man in einen alten Fehler wieder verfallen würde, der gerade genug Verwirrung und Unheil in unserem Rechts- und Wirtschaftsleben angerichtet hat, nämlich in den Fehler, die Papiermark der Papiermark gleichzusetzen; man würde in den alten Fehler verfallen, beispielsweise in tausend Papiermark zu einer bestimmten Zeit etwas anderes zu erblicken als in hundert Papiermark zu einer früheren Zeit, zu der die einzelne Mark dafür noch den zehnfachen Wert hatte, während es sich in Wahrheit doch in beiden Fällen um eine und dieselbe Summe handelt. Der Verkäufer, dem der Kaufpreis aufgewertet wird, weil sich infolge seines Annahmeverzuges die Bezahlung verspätet und deshalb der vereinbarte Papiermarkpreis nicht mehr den ursprünglichen Wert hat, soll doch kein „Mehr" bekommen, sondern nur — in anderer Umrechnung oder besser anderer Bezeichnung — das, was er nach dem Vertrage zu verlangen hatte; mit anderen Worten: würde man umgekehrt ihm diesen Betrag verweigern, so wäre, genau so wie beim Leistungsverzuge des Verkäufers, die natürliche Folge eine grundlose Bereicherung des Käufers, der vollwertige Ware erhalten, aber nicht das dafü gezahlt hätte, was er nach dem Vertrage zu zahlen hatte!

Anders liegt natürlich der Fall, wenn der Käufer die Summ gemäß § 372 BGB. hinterlegt hat (Entsch. des RG. Bd. 10 S. 340). Dann kann keine Rede davon sein, von ihn der gutes Geld hergegeben hat, bei dem man also nie von eine „Bereicherung" wird sprechen können, außerdem noch Au wertung zu verlangen. S. hierüber auch den nächsten Absatz und unten VII c.

B. Was die Frage betrifft, von wem die Aufwertung zu ver langen ist, so ist das immer der, der den Nutzen der Geld entwertung gehabt hat oder ihn, bei verständiger Anlegung de Geldes, hätte haben können, mit anderen Worten: in desse Händen das Papiergeld entwertet ist. Dieser Grundsatz is wie wir weiter unten zu VII c und d sehen werden, von de Rechtsprechung leider nicht immer konsequent genug befolg worden.

II. Nachträgliche Aufwertung.

Aufwertung kann — immer unter den oben zu I genannte Voraussetzungen — auch dann verlangt werden,

a) wenn der zu zahlende Papiermarkbetrag ohne Berücksich tigung der eingetretenen Geldentwertung bereits durch Urtei rechtskräftig festgestellt ist. Der Einwand de rechtskräftig entschiedenen Sache ist hier also ausgeschlosse (Entsch. des RG. Bd. 109, S. 375 u. 346, Bd. 110, S. 127 u. 38 Bd. 111, S. 363).

b) Ebenso kann Aufwertung verlangt werden, wenn de Empfänger des entwerteten Papiergeldes die Summe seinerze vorbehaltlos angenommen hat. Die empfange Summe ist dann nur als Teilleistung zu bewerten (Entsch. de RG. Bd. 109, S. 347, Bd. 110, S. 400, Jur. Wochenschr. 192 S. 146 und S. 152, Ziff. 1, ferner Entsch. des RG. Bd. 110, S. 13 wo das Schwergewicht darauf gelegt wird, daß der Empfäng des Papiermarkbetrages schon wenige Wochen nac Empfang des Geldes seinen Aufwertungsanspruch geltend g macht und somit seine Rechte gewahrt hat). Nach Mügel, Au wertungsrecht Teil I, § 16,II, hat der Geldempfänger diesen A spruch auf nachträgliche Aufwertung gemäß § 812 Abs. II BG sogar auch dann noch, wenn er bei Annahme des Papiermar betrages ausdrücklich erklärt hat, daß er vollständig b friedigt sei.

Natürlich darf man mit dem nachträglichen Aufwertung anspruche nicht zu spät kommen, da er sonst möglicherwei verjährt ist (hierüber Näheres unten zu VI). Eine weitere Ei schränkung siehe unter III b!

III. Ausnahmen: Versagung der Aufwertung entgegen den Grundsätzen zu I.

Nicht immer billigt die Rechtsprechung eine Aufwertung z obgleich die unter I genannten Voraussetzungen vorliegen.

a) Eine Aufwertung ist ausgeschlossen bei allen sogenannt Spekulationsgeschäften, d. h. Geschäften, bei denen der Wil beider Parteien unzweideutig zum Ausdruck kommt, daß d eine Partei den gesamten Nutzen, die andere den gesamt Schaden einer zukünftigen Geldentwertung haben soll (Müg Aufwertungsrecht Teil I, § 18 II und die dort angeführten E scheidungen).

b) Nach Mügel a. a. O. Teil I, § 16 IV, wird man in analog Anwendung des § 15 des Aufwertungsgesetzes, nach dem ei Hypothek nachträglich nicht mehr aufgewertet werden kan wenn der Gläubiger die Leistung vor dem 15. Juni 1922 vo behaltlos angenommen hat, auch bei allen anderen Rechtsve hältnissen eine Aufwertung in der Regel versagen müss wenn der Papiermarkbetrag vor dem 15. Juni 1922 vorb haltlos angenommen ist. Diese zeitliche Einschränku ist zwar in den Entscheidungen der oberen Gerichte bisher no nicht zum Ausdruck gebracht; doch wird man Mügel ohne B denken beitreten können. Mügel will Aufwertungsansprüc

e sich auf eine Zahlung vor dem 15. Juni 1922 beziehen, nur
Ausnahmefällen gelten lassen, nämlich nur dann,
enn ganz besondere Umstände vorliegen, die eine
ufwertung rechtfertigen, wobei es auch ganz besonders auf
s Verhalten der Beteiligten bei der Zahlung und Annahme
kommen wird. Es bleibt abzuwarten, ob sich die Recht-
rechung diese Richtschnur zu eigen machen wird. Zu hoffen
äre es jedenfalls, da die nachträglichen Aufwertungsansprüche
nst ins Uferlose gehen würden. Siehe hier auch die bemerkens-
erten Ausführungen und Anregungen von Sternberg in Jur.
ochenschr. 1926, S. 613, mit der dort angeführten Literatur und
echtsprechung.

IV. Rücktrittsrecht des Sachschuldners bei Verweigerung der Aufwertung.

Keine eigentliche „Aufwertungsfrage" ist die Frage, ob beim
genseitigen Vertrage der Sachschuldner, dessen Aufwertungs-
isprüche vom Gegner nicht anerkannt werden, das Recht hat,
ine Leistung zu verweigern. Aber wenn sie auch eigentlich
cht hierher gehört, verdient sie trotzdem eine kurze Erörte-
ng, da sie mit der Aufwertungsfrage in engstem Zusammen-
nge steht. Sie ist älter als die Aufwertungsfrage; aus ihr hat
ch der Rechtsgedanke der Aufwertung in den Jahren 1922 und
923 überhaupt erst allmählich entwickelt.

a) Während heute, was ohne weiteres klar ist, ein Rück-
ittsrecht des Sachschuldners, der noch nicht geleistet hat, stets
egeben ist, sobald er nach den oben zu I entwickelten Grund-
tzen Aufwertung verlangen kann und der Gegner die Auf-
ertung grundlos verweigert — denn diese Weigerung bedeutet
ne positive Vertragsverletzung (Entsch. des RG. Bd. 111,
158) —, wird von der Rechtsprechung für die Ver-
angenheit solch Rücktrittsrecht nur in den Fällen bejaht,
denen auch nach der Rechtsauffassung der da-
aligen Zeit, d. h. der Zeit des Rücktritts, der
chuldner berechtigt war, die Leistung zu verweigern. So hatte
r Sachschuldner, dem die vereinbarte Papiermark beispiels-
eise bereits im Jahre 1919 angeboten wurde, damals nicht das
echt, eine Aufwertung zu verlangen und bei Ablehnung dieser
orderung vom Vertrage zurückzutreten; damals mußte er
e Leistung noch zu dem alten Preise bewirken. Trat er damals
otzdem vom Vertrage zurück, so hat er, auch heute noch, für
len Schaden aufzukommen, der durch diesen Rücktritt dem
egner entstanden ist — obgleich nach heutiger Rechtsauf-
ssung solch Rücktritt durchaus zulässig gewesen wäre (Entsch.
s RG. Bd. 109, S. 40). Und zwar ist der Zeitpunkt, bis zu
m der Sachschuldner die Leistung gegen den vereinbarten
apiermarkbetrag noch bewirken mußte, etwa in den Anfang
s Jahres 1922 zu verlegen (Entsch. des RG. Bd. 111, S. 158).
Dies alles hat natürlich, wie gesagt, nichts mit der Frage
tun, ob der Sachschuldner, wenn er damals geleistet hätte,
ute noch nachträglich Aufwertung verlangen könnte. Die
age ist bereits oben zu II beantwortet worden.

b) Besonders schlecht ist hier der Schuldner gestellt, der sich
r Zeit seines Rücktritts im Verzuge befand. Zunächst gilt
türlich hier dasselbe wie das oben zu a Gesagte. Aber der
icktritt des im Verzuge befindlichen Schuldners war bis
m 6. August 1923 unerlaubt, bis zu dem Tage, an dem die
hnbrechende Entscheidung des Reichsgerichts, die schon oben
I, A, b, β besprochen wurde, anerkannte, daß mit Rücksicht
f die Geldentwertung, die allmählich derartige Formen ange-
mmen hatte, daß alle früheren Begriffe von Treu und Glauben
ıfach umgestoßen wurden, auch dem säumigen Schuldner
cht mehr zugemutet werden konnte, gegen den alten, verein-
rten Papiermarkbetrag noch zu leisten. Trat er vor diesem
ıge vom Vertrage zurück, weil er mit der entwerteten Ver-
tung nicht mehr zufrieden war, so tat er etwas, was er nach
r damaligen Rechtsauffassung nicht tun durfte, so
ß er für allen Schaden aufzukommen hat, der aus seiner
istungsverweigerung entstanden ist (Jur. Wochenschr. 1926,
156, Ziff. 8). Dem säumigen Schuldner ist somit das Rück-
trittsrecht erst seit dem 6. August 1923 gegeben, während andere
Schuldner, die sich nicht im Verzuge befanden, nach dem oben
zu a Ausgeführten schon im Laufe des Jahres 1922 die Leistung
verweigern durften.

Natürlich werden aber auch hier die Rechte des säumigen
Schuldners, heute noch nachträglich Aufwertung zu verlangen, in keiner Weise berührt.

V. Maßstab für die Aufwertung.

Maßgebend ist, wie sich schon aus den Ausführungen zu I b
ergibt, immer der Wert, den die vereinbarte Papiermarksumme
zur Zeit des Vertragsschlusses hatte (Jur. Wochen-
schrift 1924, S. 1867, Entsch. des RG. Bd. 107, S. 186, u. Bd. 109,
S. 163). Und zwar erfolgte die Umrechnung bis vor kurzem durch-
weg nach dem Dollarstande oder irgend einem anderen festen
Wertmesser (Reichsrichtzahl usw.). Neuerdings hält das
Reichsgericht diesen Maßstab für zu schematisch; es hat deshalb
jetzt folgende Grundsätze entwickelt:

a) Nach der Entscheidung Bd. 109, S. 97, muß man unter-
scheiden, ob die Sachleistung noch aussteht oder schon bewirkt
ist. Ist sie schon bewirkt, dann ist einfach nach einem festen
Wertmesser aufzuwerten. Ist die Sachleistung dagegen noch nicht
bewirkt, dann genügt solche schematische Aufwertung nicht, da
die aufgewertete Summe sonst zuweilen erheblich unter dem
Werte der Sachleistung liegen würde. „Es muß unbillig er-
scheinen", heißt es in der Entscheidung, „vom Sachschuldner
zu verlangen, daß er eine vollwertige Sachleistung gegen eine
offensichtlich wertlose oder nur zu einem geringen Bruchteile
aufgewertete Geldleistung mache." Das Reichsgericht verlangt
deshalb eine genaue Abwägung der beiderseitigen Interessen,
wobei vor allem der gegenwärtige Wert der Sachleistung
von Bedeutung sein muß und die Goldmarktabelle höchstens
„vergleichsweise" benutzt werden darf. Ähnlich die Entschei-
dung Bd. 109, S. 242: bei Geschäften des Großhandels ist in
erster Linie der Tagespreis der Ware am Lieferungstage zu
berücksichtigen. Das gleiche gilt für Grundstückskäufe (Ober-
landesgericht Hamm in Jur. Wochenschr. 1926 S. 612).

Daß diese Entscheidungen sehr glücklich sind, muß bezweifelt
werden. Denn abgesehen davon, daß es nicht ganz klar ist, wes-
halb rechtlich ein Unterschied gemacht werden soll, ob die
Gegenleistung schon bewirkt ist oder nicht, sind die hier vom
Reichsgericht entwickelten Sätze deshalb sehr bedenklich, weil
sie eine glatte Durchbrechung des Grundsatzes zu I, A, a be-
deuten. Der vom Reichsgericht hier eingeschlagene Weg muß
letzten Endes dahin führen, daß eine Aufwertung auch bei
vereinbarter Goldmark zuzusprechen ist, wenn der
Marktpreis in der Zeit zwischen Vertragsschluß und Zahlung,
zum mindesten zwischen Vertragsschluß und Lieferung, ge-
stiegen ist. Daß das nicht der Sinn der Aufwertung ist, diesem
Produkte der Inflationszeit, das doch nur der Entwertung
der Papiermark Rechnung tragen soll und nicht dazu da
ist, alles Vereinbarte umzustoßen, sobald die Preise einmal
steigen, liegt auf der Hand.

b) Nach der bekannten Plenarentscheidung vom 31. März 1925
(Bd. 110, S. 371) kann bei der eben dargestellten Aufwertung
(besser „Umwertung"), falls es sich um ein beiderseits noch
nicht erfülltes Großhandelsgeschäft handelt, über die
Aufwertung nach dem Dollarstande hinausgegangen werden. Ebenso Entsch. des RG. Bd. 111, S. 62.

c) Dagegen soll nach der Reichsgerichtsentscheidung Bd. 106,
S. 122, die wohl das Richtige trifft, bei allen Aufwertungs-
ansprüchen auch berücksichtigt werden, daß jedes in Deutsch-
land befindliche Kapital bei regulärer Verwendung durch die
Geldentwertung in Mitleidenschaft gezogen wäre, so daß man
gewöhnlich nicht zu einer vollen Aufwertung kom-
men wird. Ebenso Bd. 111, S. 345.

d) Eine schematische Aufwertung ist vor allem bei der Fest-
stellung der Entschädigungssumme im Enteignungsverfahren zu vermeiden. Hier ist nach der Recht-

sprechung der Wert des Grundstücks zur Zeit des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses oder Urteils zu ermitteln und dann festzutellen, welcher Betrag der heutigen Reichsmark in seiner inneren Kaufkraft dem vorher ermittelten Papiermarkbetrage entspricht (Entsch. des RG. Bd. 107, S. 229, und Bd. 109, S. 261). Auf das Bedenkliche dieser Entscheidungen weist schon Biermann auf Seite 1318 des Jahrgangs 1925 dieser Zeitung mit vollem Rechte hin.

Den Fall, daß die Entschädigungssumme vom Unternehmer hinterlegt war, s. unten zu VII d.

VI. Verjährung der Aufwertungsansprüche.

Da zahlreiche Ansprüche nach dem Gesetze sehr schnell verjähren (z. B. EVO. § 98), würde man, wenn man nachträglich Aufwertung verlangt — was, wie oben zu II ausgeführt, heute grundsätzlich zulässig ist —, oft zu spät kommen. Hierin würde eine Härte liegen; denn da die Rechtsprechung lange Jahre hindurch keine Aufwertung zugebilligt hat, kann man den Empfängern von Papiermark keinen Vorwurf daraus machen, daß sie es während dieser Zeit unterlassen haben, Aufwertung zu verlangen und Prozesse zu führen, die nicht sehr aussichtsreich sein konnten. Das Reichsgericht trägt diesem Umstande heute Rechnung, indem es in allen Fällen, in denen nachträglich Aufwertung verlangt wird, die Verjährung *bis zum Frühjahr 1923* (d. h. dem Zeitpunkte, bis zu dem infolge der Rechtsauffassung der Gerichte Aufwertungsansprüche erfolgreich nicht geltend gemacht werden konnten) als „gehemmt" ansieht (§ 202 BGB.). *Alle Verjährungsfristen laufen also bei Aufwertungsansprüchen erst vom Frühjahr 1923 an* (Entsch. des RG. Bd. 111, S, 147).

VII. Einzelne Sonderfälle.

a) Wer in Zeiten fortschreitender Geldentwertung Geld zu *Sicherungs- oder Pfandzwecken* angenommen hat, war verpflichtet, durch Erwerb von Sachwerten der Entwertung nach Möglichkeit vorzubeugen, und ist, wenn er das unterlassen hat, zum Schadensersatze verpflichtet (Entsch. des RG. Bd. 109, S. 183).

b) Der *Beamte* hat Anspruch auf Aufwertung rückständiger Dienstbezüge, trotz der scheinbar entgegenstehenden Vorschrift des Art 7 der Verordnung vom 12. Dezember 1923 (Entsch. des RG. Bd. 109, S. 122). Das gleiche gilt für die Aufwertung von Versorgungsgebührnissen (Bd. 111, S. 369). Auch auf dem übrigen Gebiete des *öffentlichen Rechts* finden nach richtiger Ansicht die Grundsätze über die Aufwertung Anwendung. So sind *Gebühren*, die in Gebührenordnungen zahlenmäßig festgelegt sind, aufzuwerten, wenn sie zu einer Zeit gezahlt sind, zu der sie nicht mehr den gleichen Wert hatten wie zur Zeit der Fälligkeit (Entsch. des RG. Bd. 110, S. 142). Andere Aufwertungsfälle im öffentlichen Recht, so die Aufwertung von Geldstrafen, Gerichtskostenvorschüssen usw. siehe bei Mügel a. a. O. Teil I, § 20, II!

c) Ein Kläger, der ein rechtskräftiges Urteil gegen den Beklagten erwirkt und zur Herbeiführung der Vollstreckbarkeit des Urteils *Papiermarkbeträge hinterlegt* hat, hat nach der Entsch. des RG. vom 8. April 1925 (Bd. 110, S. 401) keinen Aufwertungsanspruch gegen den Beklagten, da die Hinterlegung in seinem freien Ermessen lag und es seine, des Klägers, Sache war, der Entwertung dadurch vorzubeugen, daß er die Papiermarksumme rechtzeitig in wertbeständige Zahlungsmittel umtauschte. Dieser Satz ist aber in der Folgezeit vom Reichsgericht nicht aufrecht erhalten worden; so ist nach der Entscheidung vom 18. September 1925 (Jur. Wochenschr. 1925, S. 2753) in solchem Falle der Beklagte zur Aufwertung verpflichtet, da „es in erster Linie *seine* (des Beklagten) Sache war, durch rechtzeitige Erfüllung seiner Zahlungspflicht dem Gläubiger die Sicherheitsleistung zu ersparen".

Die Urteile treffen m. E. beide nicht den Kern der Sache. Sie prüfen beide mit Unrecht die Frage des *Verschuldens*, auf die es *niemals* — weder auf der Seite des Schuldners (oben I, A, b, β), noch auf der des Gläubigers (oben I, A, b, γ) ankommen kann, und nicht die Frage, wer den *Vorteil* d Geldentwertung gehabt hat; sie vergessen ganz und gar, da man Aufwertung immer nur von dem verlangen kann, der m dem Gelde gearbeitet hat oder in dessen Händen das Geld en wertet ist (oben I, B). Das ist aber hier weder der Kläg noch der Beklagte, sondern, wie in allen Fällen, in denen Ge hinterlegt ist (z. B. § 372 BGB.), einzig und allein d *Hinterlegungsstelle*, die *gutes* Geld empfange *schlechtes* aber wieder zurückgegeben hat, also um d Differenz bereichert ist im Sinne der oben zu I, A, b, β genan ten Entscheidung vom 6. August 1923. *Sie*, und kein ander ist hier verpflichtet, das hinterlegte Geld aufzuwert (Kohler in Jur. Wochenschr. 1925, S. 2600). Untergeor nete Gerichte haben diese Aufwertungspflicht der Hinte legungsstelle auch bereits bejaht (so z. B. das Landgericht Lün burg in der Jur. Wochenschr. 1925, S. 1046; ferner Oberlandesg richt Köln in Jur. Wochenschr. 1925, S. 1664, und Oberlandesgeric Hamburg in Jur. Wochenschr. 1925, S. 1787). Daß das Reich gericht dieser Rechtsprechung nicht gefolgt ist, ist eben bedauerlich wie unverständlich. Denn der Schuldner fo dert doch, wie schon oben einmal ausgeführt wurd kein „*Mehr*", sondern verlangt nur, daß ihm d Hinterlegungsstelle *genau die gleiche Summe* z rückgibt, die sie empfangen hat; Papiermark ist doch nic Papiermark, sondern *Goldmark ist Goldmark!* A dieser Tatsache vermag auch die Verfügung des Preußisch Justizministers vom 22. Juni 1925 (Jur. Rundschau 1925, S. 68 nichts zu ändern, der noch alt-ehrwürdige Ansichten über d Papiermark als Wertmesser hegt, Ansichten, die sich der Fisk allerdings wohlweislich nicht *dann* zu eigen gemacht hat, we er nicht als Schuldner, sondern als *Gläubiger* auftritt z. B. bei der Nachforderung entwerteter Steuerbeträge! Es beim besten Willen nicht einzusehen, weshalb dem Justizfisk hier ein Sonderrecht eingeräumt werden und ihm, im Gegens zu *allen* anderen Papiermarkschuldnern, gestattet sein so nur wertloses Geld zurückzuzahlen, obgleich er wertvolles halten hat, also einen Differenzbetrag für sich zu behalten, u den er glatt bereichert ist. Wenn Mügel (a. a. O. Teil I § 2 den Aufwertungsanspruch gegen die Hinterlegungsstelle eb falls verneint (obgleich er a. a. O. § 20 selbst anerkennt, d auch im öffentlichen Rechte aufgewertet werden muß!) u das damit begründet, daß „hinterlegtes Geld ebenso zu beha deln sei wie bares, das man lediglich zur *Aufbewahrun* übergeben habe", so ist hierfür einfach kein Grund einzuseh Weshalb ist hinterlegtes Geld „ebenso zu behandeln"? Nach § der Preußischen Hinterlegungsordnung vom 21. April 1913 g es doch in das Eigentum des Fiskus über; es wird also *tatsächlich nicht so behandelt* wie ein Gegenstand, nur zur Aufbewahrung übergeben ist! Der Staat ist hier in Lage, mit dem hinterlegten Gelde zu arbeiten, *und das h er auch stets getan*, wie er selbst zugibt, da er die Sum verzinst. Es ist schlechterdings unfaßbar, weshalb hier zweierlei Maß gemessen und dem Fiskus das Recht eingeräu werden soll, Geschäfte auf Kosten derer zu machen, für die Geld hinterlegt war. Wenn demgegenüber Lucas in der J Wochenschr. 1925 S. 1720 ff. zu dem erstaunlichen Ergebni kommt, daß der Fiskus *überhaupt keinen Nutzen* v den hinterlegten Inflationsgeldern gehabt habe, da sie von i nur zur Bestreitung der laufenden Ausgaben, wie Geha zahlungen usw. verwendet worden seien und die finanzi Stellung des Staates nach Beendigung der Inflation „nicht einen Pfennig" günstiger gewesen sei, als wenn der Fiskus di Beträge *nicht* erhalten hätte, wenn Lucas also — wenigst verstehe ich ihn so — der Ansicht ist, daß der Staat auf sä liche Einnahmen, die er während der Inflation gehabt und die zur Bestreitung der laufenden Ausgaben verwendet hat, ru hätte verzichten können, ohne sich im geringsten zu schaden, sie ja schließlich doch nichts wert waren, so ist das allerdi eine Behauptung, die allem logischen Denken einfach H

icht. Hätte der Staat diese Papiermarkeinnahmen nicht geıt, so hätte er doch zur Bestreitung der Ausgaben sein songes, wertbeständiges Vermögen angreifen müssen! Es ist shalb eine Behauptung, die mit aller Schärfe rückgewiesen werden muß, wenn gesagt wird, r Staat habe von den Geldern, die er während r Inflation vereinnahmt habe, keinen Nutzen habt. Er hat im Gegenteil mehr Nutzen gehabt als Privatsonen, die ihre Einnahmen meistens nicht in gleicher Weise ort wieder zur Bestreitung laufender Ausgaben verwenden nten und deshalb auf die Sparkasse getragen haben. Nur die nen von sich sagen, daß sie von vereinnahmten Inflationsdern keinen Nutzen gehabt haben, die das Papiergeld bis zur twertung haben liegen lassen, nicht aber die, die es sofort eder ausgegeben haben, wobei es völlig gleichgültig ist, ob sie zur Anschaffung von Sachwerten oder, wie der Staat, zur zahlung von Schulden getan haben.

m übrigen ergibt sich die Aufwertungspflicht der Hinterungsstelle auch schon aus dem zu VII a Gesagten.

Besonders kraß liegt der Fall, der der Reichsgerichtsenteidung vom 10. Februar 1925 (Jur. Wochenschrift 1925, 2600) zugrunde liegt. Dort waren bei der Hinterlegungslle Silbermünzen im Jahre 1918 hinterlegt worden, als sie h gesetzliche Zahlungsmittel waren. Der Fiskus war also ıcklicher Besitzer von Sachen geworden, die der Entwertung ht zum Opfer fallen konnten. Trotzdem kommt das Reichsicht zu dem merkwürdigen Ergebnisse, daß der Staat nicht pflichtet sei, die Silbermünzen selbst oder ihren vollen Wert ückzuerstatten, sondern daß er seiner Pflicht genüge, wenn nur den Nennbetrag der Münzen in entwerteter Papiermark ückzahle. Fiat justitia!

l) Nicht anders ist es, wenn die Summe gemäß § 37 des Entnungsgesetzes vom Unternehmer rechtzeitig, d. h. zu einer it, zu der sie noch nicht entwertet war, hinterlegt und dann hrend der Hinterlegung entwertet ist. Auch hier bestehen ürlich keine Aufwertungsansprüche des Enteigneten gegen Unternehmer, der ja gutes Geld aus den Händen geen hat (OLG. Düsseldorf vom 25. Mai 1925 bei Egers Eisennrechtl. Entsch., Bd. 43, S. 58), sondern nur gegen die Hinrlegungsstelle, die das gute Geld vereinnahmt, das lechte aber zurückgezahlt hat. Würde man auch hier die fwertungsansprüche des Enteigneten gegen die Hinterlegungslle verneinen, wie es das Reichsgericht unbegreiflicherise tut, so wäre bei der Höhe, die die Entschädigungssummen lfach haben, der Justizfiskus allerdings in der angenehmen ze, geradezu glänzende Geschäfte ohne den geringsten fwand an Mühe und Kosten zu machen — auf Kosten der unckseligen Enteigneten, die ihr wertvolles Land, vielleicht en ganzen Besitz, verloren haben, ohne auch nur einen nnig jemals dafür zu bekommen! Wann wird das ichsgericht diesem „Rechts“zustande, der hl seinesgleichen sucht, ein Ende bereiten?

VIII. Schlußbetrachtung.

chon diese kurze Übersicht dürfte zur Genüge die Rechtsicherheit und die Ungerechtigkeit beleuchten, die heute auf ı Gebiete der Aufwertung außerhalb des Aufwertungsetzes herrschen. Auf das Unrecht, das in den vom Reichsicht aufgestellten Grundsätzen steckt, ist schon oben bei Beechung der einzelnen Entscheidungen hingewiesen worden. chtsunsicherheit dagegen wird vor allem durch den z geschaffen, daß die Aufwertung nicht nach einem festen rtmesser, sondern lediglich unter Abwägung der Interessen der Parteien nach Treu und Glauben zu erfolgen hat. Gewiß, der Satz hat zunächst viel Bestechendes für sich; denn die schematische Aufwertung wird zuweilen Leistung und Gegenleistung nicht in rechten Einklang zu einander bringen. Aber es muß doch wohl auch ernstlich die Frage erwogen werden, ob dieser Übelstand nicht gering zu nennen ist, gegenüber der Tatsache, daß es heute im Rechte der Schuldverhältnisse keinen festen Maßstab gibt, nach dem sich der Staatsbürger, sei er Gläubiger, sei er Schuldner, richten kann. Für den Richter wird es freilich meistens nicht schwer sein, einen billigen Ausgleich der beiderseitigen Interessen zu finden. Wie aber steht es mit den Parteien? Die Ansichten des Gläubigers und des Schuldners darüber, was unter „billigem Ausgleich“ und unter „Treu und Glauben“ im einzelnen Falle zu verstehen ist, werden aus begreiflichen Gründen meistens so himmelweit auseinandergehen, daß eine Einigung unmöglich ist. Das Ende vom Liede werden dann Prozesse sein, die bei Vorliegen eines festen Aufwertungsmaßstabes nicht geführt worden wären. Das ist ein Zustand, den höchstens die Anwälte begrüßen werden, sonst aber niemand! Warum soll hier, bei der Aufwertung vertraglicher Ansprüche, nicht dasselbe möglich sein, was bei der Aufwertung der im Aufwertungsgesetz behandelten Ansprüche möglich ist, wo man die Höhe der Aufwertung prozentual genau vorgezeichnet hat?

Aber fast noch bedenklicher ist m. E. der vom Reichsgericht vertretene Rechtsstandpunkt, daß grundsätzlich in allen Fällen auch nachträglich noch Aufwertung verlangt werden kann. Ganz abgesehen davon, daß der Satz, die vorbehaltlos angenommene, entwertete Papiermark sei nur als „Teilleistung“ aufzufassen, in direktem Gegensatze zu der Reichsgerichtsentscheidung Bd. 108, S. 40, steht, wo es wörtlich heißt, daß „die geforderte Erhöhung nicht den restlichen Teil des Anspruchs, sondern nur eine andere Art seiner ziffermäßigen Berechnung darstellt“, und ganz abgesehen auch davon, daß die vom Reichsgericht konstruierte Hemmung der Verjährung von Aufwertungsansprüchen juristisch doch wohl auf recht schwachen Füßen steht — ganz abgesehen von diesen und anderen juristischen Erwägungen, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann, machen sich hier vor allem Bedenken wirtschaftlicher Art geltend. Hier ist eine Atmosphäre der Unsicherheit geschaffen, wie sie schlimmer wahrhaftig nicht gedacht werden kann. Wer weiß, ob der Kaufmann, bei dem ich vor Jahren eine Zigarre gekauft habe, heute nicht noch mit einem Aufwertungsanspruche kommt! Daß ich nach der heutigen Rechtsauffassung solchem Verlangen nachkommen muß, wenn die oben zu I. genannten Voraussetzungen vorliegen, und mir nur (im günstigsten Falle!) die Einrede der Verjährung übrig bleibt — eine Einrede, die bekanntlich im allgemeinen nicht als „fair“ gilt und deshalb nur ungern erhoben wird —, ist ein unhaltbarer Zustand. Hier muß sich der Ruf erheben nach einem Gesetze oder zum mindesten nach einem klaren Plenarbeschlusse der vereinigten Zivilsenate, der der Möglichkeit nachträglicher Aufwertung ganz bestimmte Grenzen zieht, Grenzen u. a. vielleicht in der Richtung, daß von einem bestimmten Zeitpunkte an (der aber nicht in zu ferner Zukunft liegen darf!) nachträglich keine Aufwertungsansprüche mehr geltend gemacht werden dürfen. Mag es sich auch gerecht und billig anhören, daß jede Leistung einer vollwertigen Gegenleistung gegenüberstehen muß — sowohl für den Kaufmann wie für die Privatperson ist es einfach nicht zu ertragen, daß heute jede Berechnung, jeder Voranschlag ohne weiteres dadurch über den Haufen geworfen werden kann, daß „olle Kamellen“ gewaltsam wieder ans Tageslicht gezogen werden, die längst vergessen waren.

Bücherschau.

– **Was jeder von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sen muß.** Zweite erweiterte Auflage von Dr. Sarter und Kittel. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelsellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn.

Wegen des raschen Absatzes des Buches, dessen erste Auflage wir in Nr. 39/1925, Seite 1132, besprochen haben, ist die zweite Auflage erschienen. Sie ist ein fast unveränderter Abdruck der ersten Auflage, doch ist ihr ein ausführliches Sachverzeichnis beigefügt. Wie aus dem Vorwort hervorgeht, sind weitere Änderungen für die bereits in Arbeit befindliche dritte Auflage vorgesehen.

Die Rechnungsprüfung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahndirektor **Gehr.**

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist ein Gebilde, das bekanntlich in seiner jetzigen Gestalt nicht allein deutscher Initiative seine Entstehung verdankt. Die Bestrebungen, die im Jahre 1920 erst geschaffenen deutschen Reichsbahnen in eine völlig neue Verwaltungsform zu bringen, sind allerdings schon wesentlich älter, als die den Augustgesetzen des Jahres 1924 zugrunde liegenden Gutachten ausländischer Sachverständiger. Gegen die auf eine völlige Privatisierung der Eisenbahnverwaltung abzielenden Vorschläge des Reichsverbandes der Deutschen Industrie richtete sich die überwiegende Mehrheit des deutschen Volkes und besonders auch der Eisenbahn-Beamten, -Angestellten und -Arbeiter in voller Übereinstimmung mit der Reichsregierung. Umgekehrt erfreute sich jedoch der Gedanke, die Betriebsverwaltungen aus dem Reichshaushalte herauszulösen und ihnen eine finanzielle Selbständigkeit zu geben, einer sehr großen Beliebtheit. Dabei spielte auch schon die Frage der Trennung von Aufsicht und Leitung eine Rolle. Während bei dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn", das vom 15. November 1923 bis zum 10. Oktober 1924 bestand, entsprechend der Notverordnung vom 12. Februar 1924 Aufsicht und Leitung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" noch in der Hand des Reichsverkehrsministers vereinigt blieb, brachte das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 die Trennung.

Das Reichsbahngesetz läßt dem Deutschen Reiche das Eigentumsrecht an der Reichsbahn, überträgt aber das Betriebsrecht mit einer weitgehenden Selbständigkeit der neu ins Leben gerufenen Gesellschaft. Damit war für deutsche Begriffe und Anschauungen etwas Neues geschaffen, und es ist begreiflich, daß die einzelnen Auswirkungen dieser neuen Regelung nicht sogleich von der deutschen Öffentlichkeit nach allen Richtungen hin voll erkannt werden konnten. Leider ist es auch nicht möglich gewesen, für die neuen Begriffe genügend klare und das Verständnis erleichternde Bezeichnungen zu finden. Hat schon das Wort „Gesellschaft", das in Deutschland für staatliche Verwaltungen ungebräuchlich ist, zu mancherlei Mißlichkeiten Anlaß gegeben, so erweist sich der Ausdruck „Betriebsrecht" für die Reichsbahn-Gesellschaft geradezu als unheilbringend. In den unterrichteten Kreisen war man sich darüber keinen Augenblick im Zweifel, daß dieses Recht mit den in dem Gesetz ausdrücklich und gezwungenermaßen dazu gemachten Auflagen eine schwere Pflicht bedeutete; in den Vorerörterungen und -erwägungen nahm die Frage einen breiten Raum ein, ob die Reichsbahn-Gesellschaft überhaupt in der Lage sein würde, diese Last zu tragen. Man war sich durchaus einig darüber, daß in erster Linie eine wiedererstarkende deutsche Wirtschaft dazu nötig wäre; aber auch unter dieser Voraussetzung hielt man es in vollem Bewußtsein der daraus zu ziehenden Folgerungen für ein unumgängliches Erfordernis, der Reichsbahn-Gesellschaft eine weitgehende Selbständigkeit zu geben. Deshalb mußte ausgesprochen werden, daß die Reichshaushaltsordnung für die Reichsbahn nicht mehr gelten sollte; deshalb mußte dafür gesorgt werden, die Reichsbahn von politischer und parlamentarischer Beeinflussung freizuhalten; deshalb mußten auch die Befugnisse der Reichsregierung in bezug auf Auskunft und Bilanzprüfung genau abgegrenzt werden. Die Reichsbahn soll sehr viel mehr leisten, als je von einer Eisenbahnverwaltung in Deutschland unter günstigeren Wirtschaftsverhältnissen erreicht worden ist; sie soll einen auf das äußerste hoch bemessenen Anteil an der dem Deutschen Reiche auferlegten Reparationslast auf ihre Schultern nehmen und gleichzeitig die Interessen der deutschen Volkswirtschaft wahren. Es wäre widersinnig gewesen, einem Unternehmen, dem die Bewältigung so ungeheuer großer und schwerer Aufgaben anvertraut wird, nun ein Mißtrauen entgegenzubringen, das sich in unerträglichen Hemmungen und Bindungen äußern müßte.

War es schon in den Geburtswehen der Augustgesetze (Jahres 1924 schwer, diese Verhältnisse richtig zu übersch und zu würdigen, so ist es einleuchtend, daß seit dieser Z das schwer bedrückte deutsche Volk in seiner großen Mehrh andere Fragen zu beantworten hatte, und es muß als Tatsac gebucht werden, so betrübend es auch jeder Eisenbah empfand, daß in weiten Kreisen das Verständnis für die La der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft immer mehr schwa Gar oft hat auf Eingaben, Wünsche und Beschwerden die Eis bahnverwaltung antworten müssen, daß die ihr auferlegte I parationslast es ihr unmöglich macht, allen an sie gestellten A forderungen zu entsprechen. Es ist gewiß nicht angeneh diese Begründung immer wiederholen zu müssen; aber noch u angenehmer ist es, dieses leider nur zu begründeten Einwan wegen angefeindet zu werden. Auch den früheren Staatsbah war die Erfüllung aller Wünsche nicht möglich, und es w ungerecht, jetzt aus dem gleichen Umstande heraus der De schen Reichsbahn-Gesellschaft vorwerfen zu wollen, sie sei s ihrer Aufgabe, der deutschen Volkswirtschaft zu dienen, ni genügend bewußt. Die Fülle von Anregungen und Wünsch Anträgen und Beschwerden, die alljährlich bei der Hausha beratung der Länderbahnen vorgebracht wurden, sind wohl n in allgemeiner Erinnerung. Kaum war das erste Geschäftsj der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft abgelaufen, und sch wurden bei der Beratung des Reichshaushaltes im Deutsch Reichstage gegen das junge Unternehmen die schwersten V würfe erhoben. Mag die Schärfe der Kritik dabei zum T darauf beruhen, daß jetzt zum ersten Male die organisatorisch Folgen der Trennung der Reichsbahn von dem Reichshausha in die Erscheinung traten, so überrascht den Eisenbahner d die aus der Behandlung von oft nicht genügend durchgeprüf Unterlagen erkennbare Tendenz.

Aus der Fülle des bei dieser Gelegenheit zur Sprache brachten Stoffes fällt nun besonders auch die Kritik auf, an der Rechnungsprüfung geübt worden ist, wie sie von Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch die Rechnungsp fungsordnung vom 8. November 1924 neu geregelt worden Die förmliche, rechnerische und sachliche Prüfung der Re nungsbelege und ihrer Unterlagen ist den Prüfungsämtern, bei den Reichsbahndirektionen (der Gruppenverwaltung Bay und dem Eisenbahn-Zentralamt) gebildet sind, übertra worden; sie bestehen aus den Rechnungsrevisoren, die frü als Organe der Verwaltung für den Rechnungshof des Deutsc Reiches nur eine Vorprüfung vorzunehmen hatten. An ih Spitze steht als Leiter des Prüfungsamtes ein höherer Beam der in dem Bereich der ehemals Preußisch-Hessischen Sta bahnen grundsätzlich der Kassenrat der Direktion sein soll; a er stand früher mit dem Rechnungshofe als dessen Abnah kommissar bereits in Verbindung. In Bayern ist das Prüfu amt aus dem früheren Revisionsamte hervorgegangen und Prüfungsamt der Gruppenverwaltung Bayern für deren schäftsbereich eingesetzt; es hat jedoch inzwischen auch ber Abordnungen bei den einzelnen Direktionen eingerichtet. W rend die verantwortliche Prüfung der Rechnungen früher Rechnungshofe oblag, ist jetzt die Prüfung durch die Prüfu ämter eine endgültige, die das neu geschaffene Hauptprüfu amt zu überwachen und zu leiten hat. Dem Hauptprüfu amte ist auch die Vorprüfung der Bilanz der Gesellschaft ü tragen worden; außerdem hat es als unmittelbares Prüfu organ die Wirtschafts- und Rechnungsführung der Hauptver tung zu prüfen, einheitliche Vorschriften über die Rechnu prüfung aufzustellen und bei Vorschriften über das Rechnu wesen, die Buchführung und Rechnungslegung mitzuwirken

Es ist seinerzeit auch ernstlich erwogen worden, wie vor den Rechnungshof des Deutschen Reiches

[...]ifungsorgan der Deutschen Reichsbahn auch in ihrer [...]ien Gestalt zu bestellen. Dieser Gedanke ist jedoch fallen [...]assen, weil der Rechnungshof dann nach den Weisungen des [...]waltungsrates und als dessen Beauftragter hätte handeln [...]ssen, was mit seiner staatsrechtlichen Stellung nicht recht in [...]klang gestanden hätte. Außerdem hätte er dabei in einen [...]vissen inneren Konflikt kommen können, wenn er zunächst [...] Prüfungsorgan der Gesellschaft und nach deren Weisungen, [...]l ein zweites Mal als Organ der Reichsregierung gemäß § 30 [2] [...] Reichsbahngesetzes entsprechend dem ihm inzwischen bereits [...]eilten Auftrage die Bilanz der Deutschen Reichsbahn-Gesell[...]aft hätte prüfen sollen[1]).

[...]m Haushaltsausschusse des Deutschen Reichstages hat nach [...] Tageszeitungen am 3. Februar d. J. nun aber gerade auch [...] Vertreter des Rechnungshofes die Zweckmäßigkeit und Zu[...]lässigkeit der Prüfungsorganisation, die sich die Deutsche [...]chsbahn-Gesellschaft für ihre laufende Wirtschaftsprüfung [...]eben hat, bezweifelt. Obgleich sie damit etwas wesentlich [...]ies nicht geschaffen hat, was nicht schon bei anderen Unter[...]mungen bewährt ist, wird hier besonders angezweifelt, daß [...] in die Reichsbahn selbst organisch eingegliedertes Prüfungs[...]trument die für die Prüfungstätigkeit erforderliche Unab[...]igkeit aufbringen könnte. Demgegenüber erscheint zu[...]hst wohl der Hinweis berechtigt, daß eine mehrfach dazu als [...]igneter bezeichnete Treuhandgesellschaft, die sich ein Unter[...]imer annimmt, von diesem Unternehmen ebenfalls nicht gänz[...]i unabhängig ist. Während die Rechnungsprüfungsordnung [...] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die sachliche Unab[...]igkeit der Prüfungsstellen ausdrücklich und besonders vor[...]reibt, hat eine Treuhandgesellschaft die Weisungen ihrer [...]ftraggeber auch bezüglich Art und Umfang der Prüfung zu [...]ichten. Die Verpflichtung, die selbst einem vereidigten [...]cherrevisor demgegenüber sein Eid auferlegt, hat und [...]pfindet mindestens in gleichem Maße der Reichsbahnbeamte, [...] seinen Beamteneid geleistet hat[2]). Die Rechnungsprüfungs[...]nung und die dazu erlassene Einführungsverfügung vom [...] Dezember 1924 (veröffentlicht in Nr. 4 der „Reichsbahn“ [...]n 4. Dezember 1924) sichern die persönliche Unabhängigkeit [...] Prüfungsbeamten und geben ihnen mit aller Deutlichkeit [...] Recht und die Pflicht voller Unabhängigkeit in ihrer sach[...]en Prüfungstätigkeit. Gerade ihre Zugehörigkeit zu dem [...]ternehmen selbst verleiht den Beamten des Prüfungsdienstes [...]r ein sehr viel unmittelbareres Interesse an dessen Gedeihen, [...] es von einem Treuhänder und wohl selbst von dem Rech[...]gshofe vorausgesetzt werden kann. Dagegen würde es für [...]e Treuhandgesellschaft schwerlich möglich sein, sich in [...]zer Zeit ein Personal heranzuziehen, das nicht nur die Bi[...]z, sondern auch die laufende Wirtschafts- und Rechnungs[...]rung der Reichsbahn zu prüfen imstande wäre.

[...]Venn trotzdem die nicht genügende Unabhängigkeit der neuen [...]ifungsorganisation der Deutschen Reichsbahn bemängelt wird, [...] könnte dieser Mangel nur auf zwei verschiedene Gründe zu[...]kzuführen sein: Entweder hätte die Verwaltung von vorn[...]ein und bewußt damit rechnen müssen, daß es keinem Reichs[...]nbeamten zugetraut werden könnte, den durch die Rechnungs[...]ifungsordnung gestellten Aufgaben zu entsprechen. Diese [...]glichkeit scheidet wohl ohne weiteres aus, da auch bös[...]ligste Verleumdung schwerlich der Leitung eines so großen [...]ternehmens würde unterstellen wollen, sie hätte lediglich [...]n Schein eine sich über ihren ganzen Geschäftsbereich er[...]eckende Einrichtung getroffen, an deren ernstes Arbeiten sie [...]bst nicht glaubte. Dann bliebe nur die zweite Möglichkeit [...]ig, daß angenommen wird, die von der Deutschen Reichs[...]n-Gesellschaft mit der Ausführung der ernst gemeinten Vor[...]riften der Rechnungsprüfungsordnung betrauten Beamten [...]rden aus irgendwelchen Gründen, die jedoch amtlich nicht anerkannt werden könnten, ihren Aufgaben nicht gerecht werden können oder wollen. Es sollte erwartet werden dürfen, daß gerade der Vertreter der obersten Prüfungsbehörde des Deutschen Reiches gegenüber etwaigen von anderer Seite zur Sprache gebrachten Bedenken solchen Erwägungen Raum geben müßte; er hat jedoch nach den Presseäußerungen im Haushaltsausschusse des Deutschen Reichstages auch seinerseits den Standpunkt vertreten, das jetzige Prüfungsverfahren der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erfülle nicht die an eine unabhängige Revision zu stellenden Ansprüche. Nach dem soeben Ausgeführten kann damit also ein Zweifel daran ausgedrückt sein, daß die Beamten des Prüfungsdienstes der Reichsbahn ihren Aufgaben gerecht werden könnten. Die Pflichttreue und Reinlichkeit der Beamten des Rechnungshofes ist noch von keiner Seite angezweifelt worden; um so vorsichtiger sollte aber gerade ein Vertreter des Rechnungshofes vor dem Deutschen Reichstage und seinen Ausschüssen mit Äußerungen sein, aus denen eine Anzweiflung der Pflichttreue der Prüfungsbeamten der Deutschen Reichsbahn entnommen werden müßte, die noch dazu als ehemalige Vorprüfer für den Rechnungshof selbst ihm in ihrer Dienstauffassung größtenteils bekannt sein dürften. Gerade die Zugehörigkeit zu dem Unternehmen und ihre ständige unmittelbare räumliche Verbindung zu den Geschäftsstellen gibt und erhält den Beamten des Prüfungsdienstes eine Sachkunde, die für ihre Prüfungstätigkeit von besonderem Werte ist. Aber auch die Geschäftsstellen der Deutschen Reichsbahn sehen deshalb in dem neuen Prüfungsorgan nicht eine nur nachträglich kritisierende, eisenbahnfremde Revisionsinstanz, sondern vielmehr an der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens fortlaufend mitarbeitende und die Verantwortung dafür mittragende lebendige Prüfungsstellen. Deshalb legt auch die Rechnungsprüfungsordnung entscheidenden Wert auf eine sich möglichst eng an die Geschäftsvorgänge anschließende Prüfung und hebt die Bedeutung der sachlichen Prüfungsbemerkungen gegen die förmlichen und rechnerischen entsprechend hervor. Selbstverständlich ist dabei nicht außer acht gelassen, daß die sorgfältige Befolgung der Rechnungsvorschriften auch in förmlicher Hinsicht den Rahmen für die gesamte Wirtschaftsführung abgibt. Mängel in förmlicher oder rechnerischer Beziehung sollen aber möglichst unter Vermeidung von Schreibwerk auf kürzestem Wege beseitigt werden, um für die Bemängelungen in sachlicher Beziehung Zeit zu gewinnen.

Für die geschäftliche Behandlung der Prüfungsbemerkungen gibt nun die Rechnungsprüfungsordnung Vorschriften, die eine sachgemäße Erledigung sicherstellen. Die Prüfungsämter führen zunächst die Entscheidung der Reichsbahndirektion herbei, an der in jedem Falle der Haushaltsrat zu beteiligen ist, wenn es sich um eine Meinungsverschiedenheit zwischen einer der Direktion nachgeordneten Stelle und dem Prüfungsamt handelt[3]). Richtet sich die Prüfungsbemerkung gegen die Direktion selbst, so hat der Haushaltsrat schon geschäftsplanmäßig mitzuwirken. Wenn das Prüfungsamt mit der Erledigung durch die Reichsbahndirektion nicht einverstanden ist oder wenn ihm eine Verfügung der Hauptverwaltung anfechtbar erscheint, so hat es an das Hauptprüfungsamt zu berichten. Hält auch dieses die Entscheidung der Direktion für unbefriedigend, so wendet es sich in jedem einzelnen Falle an die Hauptverwaltung, mit der es, in ähnlicher Weise wie die Prüfungsämter mit den Direktionen, in enger unmittelbarer Beziehung steht. Erscheint ihm eine Beantwortung der Hauptverwaltung oder eine von ihr erlassene Verfügung anfechtbar, so wendet es sich an den Generaldirektor oder, falls dieser bereits bei der Verfügung beteiligt war, an den Verwaltungsrat.

Die praktische Anwendung dieser Vorschriften hat bereits in dem ersten Jahre ihres Bestehens zu einer großen Anzahl von Prüfungsbemerkungen geführt, die auch von erheblicher sachlicher Bedeutung sind. Vergleiche mit der früheren Betätigung des Rechnungshofes sollen dabei nicht gezogen werden, da der

[1]) Vgl. Sarter-Kittel, Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, S. 197.

[2]) Vgl. Personalordnung § 8.

[3]) Vgl. Rechnungsprüfungsordnung § 11 (3).

Rechnungshof selbst keine Prüfung gegenüber der rein staatlich verwalteten Reichseisenbahn für verbesserungsbedürftig erklärt hat; es ist vielleicht bemerkenswert, daß seine Reformvorschläge sich vielfach in derselben Richtung bewegten, die jetzt von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingeschlagen ist. Man wird hiernach der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Anerkennung nicht versagen können, daß sie eine Prüfungseinrichtung getroffen hat, die kaufmännischen Erfordernissen entspricht und auch den Wünschen gerecht wird, die das Reich an die Nachprüfung der Geschäftsvorgänge zu hegen berechtigt ist[4]). Es ist durchaus verständlich, daß Reichstagsabgeordnete zu der Ansicht gelangen, die jetzige Organisation der Reichsbahn mindere die Rechte und den Einfluß, den früher der Reichstag auf die Geschäftsführung der Eisenbahnverwaltung und auf die Erfüllung besonderer Wünsche gehabt hat. Das war jedoch bereits das Ziel der Gesetzgebung bei der Schaffung des selbständigen Unternehmens „Deutsche Reichsbahn". Die Organe der Reichsregierung aber, die mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in amtlicher Berührung bleiben, sind berufene Hüter der Bewegungsfreiheit, wie sie das Reichsbahngesetz der Gesellschaft zur Erfüllung ihrer schweren Betriebspflicht gegeben hat. Die ihr gesetzlich gewiesenen Grenzen hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nirgend überschritten, wie der Generaldirektor Oeser noch jüngst, am 18. März d. J., vor berufene Kreise dargelegt hat. Daß sie aber auch ernstlich gewillt is Unregelmäßigkeiten und Verstößen gegen die Grundsätze wi schaftlicher Geschäftsführung entgegenzutreten, hat sie gera durch die Schaffung ihrer besonderen Prüfungsorganisation b wiesen. Auch selbst dann, wenn etwa der mehrfach erwähn Vertreter des Deutschen Rechnungshofes der Ansicht sein sollt der Rechnungshof wäre ein geeigneteres Prüfungsinstrume für die Reichsbahn — die dagegen sprechenden Gründe si vorstehend angeführt —, sollte er diesem ernsten Bestreben d Gesellschaft, soweit wie irgend möglich, vertrauensvolle Unte stützung angedeihen lassen und nicht, ohne schwerwiegende Ta sachen als Begründung anführen zu können, in die Angrif nichtamtlicher Stellen einstimmen, wodurch der Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihre genügend schwere Aufgabe gew nicht erleichtert wird. In einem so ausgedehnten Unternehm werden stets auch mit Recht zu beklagende Unregelmäßigkeit auftreten; rechnete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft m dieser Möglichkeit nicht, dann hätte sie ein mit sachlicher Pr fung zu betrauendes Kontrollorgan nicht zu schaffen brauche Mögen alle Beteiligten an der Hebung der Wirtschaftlichkeit u der Bekämpfung von Unregelmäßigkeiten so pflichtbewußt u sine ira et studio mitarbeiten, wie es nach den bisherigen pra tischen Erfahrungen die neuen Prüfungsstellen der Deutsch Reichsbahn-Gesellschaft getan haben und weiter tun werde

[4]) Vgl. Sarter-Kittel, Was jeder von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wissen muß. S. 70.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft — eine Anstalt des öffentlichen Rechtes.

Von Reichsbahnoberrat **Dr. Roßmann**, München.

I.

Wenn im Rechtsleben, durch Gesetz oder Übung hervorgerufen, ein neues Gebilde erscheint, so wird alsbald die Frage nach „Nam' und Art" gestellt, um es unter bereits bekannte Rechtsbegriffe subsumieren zu können. Diese Untersuchung ist keine theoretisch-juristische Spielerei, sondern sie kann unter Umständen von weittragendster Bedeutung sein. Da der Gesetzgeber selbst nicht die äußersten Konsequenzen seiner Anordnung ziehen und in kasuistischer Weise alle Möglichkeiten berücksichtigen kann, müssen Schrifttum und Rechtsprechung durch Auslegung die Lücken ergänzen und vor allem sich über das Wesen des Rechtsgebildes klar sein, bevor sie daraus Schlüsse über seine Eigenschaften ziehen können.

Ein besonders bedeutungsvolles neues Rechtssubjekt hat das Reichsbahngesetz (vom 30. August 1924, RGBl. II/272) in der sogenannten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ins Leben gerufen. Es hat diesem Kinde zwar in der „Begründung" (RT. Verk. Bd. 383 Anl. 452 S. 14 ff.) einen Geleitbrief mit auf den Lebensweg gegeben, aber, wie die Erfahrung lehrt, haben Literatur und Judikatur seither nicht nur die in der Begründung weniger eingehend oder gar nicht behandelten Fragen besprochen, sondern auch die Ausführungen der Begründung selbst bemängelt. Ist doch der gleichsam eine authentische Definition enthaltende Satz der Begründung, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft „eine Gesellschaft eigenen Rechtes mit privatrechtlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichem Einschlag" sei, schon in das Gegenteil umgekehrt worden, indem Blüher (in V. Z. 1925, S. 156) und, wie mir scheint, nicht ohne Grund, behauptet „die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist eine öffentliche Anstalt mit privatrechtlichem Einschlag".

Da es aber gerade für die Beurteilung der Rechte und Pflichten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und des Übergangs derselben von ihren drei Rechtsvorgängern, den Bundesbahnen, den Reichsbahnen[1]) und dem Unternehmen[2]) „Deutsche Reichsbahn", von größter Wichtigkeit ist, welcher rechtliche Charakter ihr selbst zukommt, so ist eine genauere Prüfung dieser Fra nicht von der Hand zu weisen.

[1]) Nach Staatsvertrag vom 30. April 1920, RGBl. I/773.

[2]) Nach der Verordnung vom 12. Februar 1924, RGBl. I/57.

Dies ist um so wünschenswerter, weil, wie Kratz in sein Abhandlung über den rechtlichen Charakter der Eisenbah urkunden (V.Z. 1925, S. 907 u. f.) sehr zutreffend ausführt, d Gefahr besteht, daß aus einzelnen, vielleicht nicht immer ti genug schürfenden Teilurteilen sehr leicht ein falsches Bild üb das Wesen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft entsteh kann, das sich dann „in kritiklosem Präjudizienkult" bis einem höchstinstanziellen Urteil verdichten kann und Folgeru gen zeitigt, die der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu Schaden gereichen können.

II.

Das Reichsbahngesetz selbst gibt keine Qualifikation d rechtlichen Eigenschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellscha — es überläßt es der Auslegung, aus den im Gesetze festgelegt Eigenschaften und Rechten der Gesellschaft sowie aus sons gen Auslegungsmaterialien ihren rechtlichen Charakter hera zuschälen.

Die „Begründung" zum Gesetz gibt hierfür zwar einen W an, der aber leicht in die Irre führen kann. Sie sagt (Seite I 2 B), die neue Gesellschaft „bildet eine Gesellschaft eigen Rechtes mit privatrechtlichem Charakter, aber mit stark öffentlich-rechtlichem Einschlag", eine Definition, der wir fast allen Besprechungen und Urteilen der ersten Zeit nach E lassung des Gesetzes begegnen. Diese Definition läßt aber Frage, ob wir es letzten Endes mit einer öffentlich-rechtlich oder einer privatrechtlichen Anstalt zu tun haben, offen u wählt den Ausdruck „Gesellschaft eigenen Rechtes", juristisch nicht ungefährlicher Begriff, weil er rechtlichen konsequenzen die Türe offen läßt.

Außer dieser Definition enthält die Begründung noch anderen Stellen Ausführungen, die Schlüsse auf die juristis Qualität der Reichsbahn-Gesellschaft zulassen.

Gegen die öffentlich-rechtliche Eigenschaft spricht der H weis in Ziff. 2 A der Begründung, daß die deutsche Regieru von jeher den Standpunkt eingenommen hat und an ihm au

ute grundsätzlich festhält, daß die Bildung einer besonderen örperschaft des öffentlichen Rechtes — zur Erreichung des on der Entente gewünschten Zieles ausgereicht haben würde, aß aber der weitere Schritt zur Bildung einer Gesellschaft etan werden mußte. Diese Gegenüberstellung legt den Geanken nahe, daß sie die „Gesellschaft" nicht für eine Körperhaft des öffentlichen Rechtes hielt.

Andere Ausführungen sprechen wieder für die Qualifikation s öffentlich-rechtliche Anstalt. So wird auf Seite 16 die eichsbahn-Gesellschaft als Träger eines öffentlichen Unternehmens bezeichnet und bezüglich der Verhältnisse ihrer Beamten darauf hingewiesen, daß die Gesellschaft in die Reihe ner Dienstherren eintritt, „die, abgesehen von Reich und Land, s Träger eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung Herren ffentlicher Dienstverhältnisse zu sein pflegen, wie Gemeinden, ommunalverbände, Religionsgesellschaften."

Bei dieser Sachlage hat die Auslegung, selbst wenn man der Begründung" als offizielle Stimme starkes Gewicht beimißt, mmer noch freie Bahn.

III.

Die ersten Besprechungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellhaft in der Literatur haben sich naturgemäß zunächst an die Begründung" und die darin enthaltene, das Zeichen einer uthentischen rechtlichen Qualifikation an sich tragende Deition gehalten.

Sarter-Kittel[3]) bezeichnet sie als eine Gesellschaft des Zivilechtes, und zwar des deutschen Handelsrechtes (S. 45 a. a. O.). ie entspricht keiner der im deutschen Handelsrecht vorgeehenen Gesellschaftsformen, insbesondere nicht der Aktienesellschaft („Begründung" S. 21 zu § 1 und S. 23 zu § 16). Die estimmungen des Handelsgesetzbuches gelten nur subsidiär Sarter-Kittel S. 42 und 102 a. a. O.). Sie ist Kaufmann im inne des HGB. Öffentlich-rechtlich sind ihre Beziehungen zum eich (S. 10 a. a. O.). Sie ist ein Unternehmen von öffentlichem utzen. „Sie ist eine Gesellschaft eigenen Rechtes mit privatechtlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichem inschlag" (S. 102 a. a. O., „Begründung" a. a. O.).

Je mehr man nun den privatrechtlichen Charakter der Reichsahn-Gesellschaft in den Vordergrund stellt, desto weniger kann an ihr, da, wo eine gesetzliche Regelung fehlt, öffentliche echte, die bisher den Reichsbahnen als staatliche Anstalt zuanden, zubilligen. Deshalb wurden auch von anderer, insbeondere von der Reichsbahn-Gesellschaft nahestehender Seite, re öffentlich-rechtlichen Eigenschaften immer mehr — sogar s zu der obenerwähnten Umkehrung der ursprünglichen Deition — betont[4]).

Mantey in V.Z. 1924, S. 858 i. f., führt aus, daß „die Gesellhaft mit Rücksicht auf die ihr nach § 17 der RBGes. zukannten Hoheitsrechte einen Teil der öffentlichen Ordnung s Reiches" bildet und weiter (S. 1972 a. a. O.) „die Reichsbahnesellschaft ist durch einen Akt der Gesetzgebung ins Leben rufen und — obzwar ohne Behördencharakter — schon mit ücksicht auf die ihr gesetzlich beigelegten öffentlich-rechtchen Befugnisse in das Staatsgefüge eingegliedert".

Nehse (V.Z. 1925, S. 14 ff.) bezeichnet die Reichsbahnverwalung auch in ihrer heutigen Gesellschaftsform als eine Anstalt n Sinne des § 8 des preußischen Gerichtskostengesetzes (vom 3. Oktober 1922, Pr. Ges. Sammlg. 1922, S. 365), also als eine öffentliche Anstalt, welche für Rechnung des Reiches verwaltet ler einer solchen gleichgestellt wird".

Blüher (V.Z. 1925, S. 156) legt überzeugend dar, daß, wenn uch die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft keine ehörden oder amtliche Stellen des Reiches sind, die Frage damit keineswegs entschieden ist, daß die Gesellschaft überhaupt nicht dem öffentlichen Rechte angehört und kommt zu dem bereits obenerwähnten Schlusse, daß die öffentlich-rechtliche Seite derart überwiegt, daß man die Gesellschaft als eine öffentliche Anstalt (gemeint ist offenbar „öffentlich-rechtliche" Anstalt) mit privatrechtlichem Einschlag bezeichnen muß.

Ebenso sagt er in seinem ausführlichen Aufsatz „Reichsbahn und Reichspost in ihrer heutigen Gestalt" (V.Z. 1926, S. 89 ff., insbesondere S. 92/93), „die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist eine öffentliche („öffentlich-rechtliche") Anstalt. Diese Auffassung von der Rechtsnatur der deutschen Reichsbahn kann als unbestritten gelten."

Mentzel (in Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, S. 748, gelegentlich der Besprechung des Urteils des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 8. Juli 1925, I/124/25) schreibt: „Die Reichsbahn-Gesellschaft ist eine juristische Person des öffentlichen Rechtes". „Es steht grundsätzlich nichts im Wege, eine Gesellschaft des öffentlichen Rechtes in die Form einer Aktiengesellschaft zu kleiden. Die äußere Form ist für die Frage, ob die Gesellschaft privatrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Natur ist, nicht entscheidend. Für diese ist vielmehr der Zweck der Gesellschaftsgründung und die Art des Unternehmens maßgebend. Sind Zweck und Unternehmen öffentlichen Rechtes, so ist es auch die Gesellschaft."

Seybold (V.Z. 1925, S. 363) spricht von der zweifelsfrei feststehenden öffentlich-rechtlichen Stellung der Reichsbahn-Gesellschaft und nennt sie eine Körperschaft des öffentlichen Rechtes.

Kratz (V.Z. 1925, S. 906) gibt als leitenden Gesichtspunkt bei der Entscheidung der vorwürfigen Fragen an, „daß die Umgestaltung unserer früheren Reichsbahn eine durch die außenpolitischen Verhältnisse bedingte Zwangsmaßnahme ist, deren Auswirkungen möglichst einzuschränken sind".

IV.

Wie im Schrifttum, so hat auch in der Rechtsprechung die Ansicht, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine Gesellschaft des öffentlichen Rechtes ist, immer mehr Raum gewonnen. In den ersten nach Inkrafttreten der Reichsbahn-Gesellschaft erlassenen Urteilen wurde die öffentlich-rechtliche Eigenschaft der Reichsbahn-Gesellschaft noch nicht anerkannt.

So hat insbesondere das Reichsgericht in seinem Urteile vom 14. November 1924 (Bd. 109, S. 90, siehe hierzu Nehse in V. Z. 1925, S. 14) und in seinen Beschlüssen vom 6. Februar 1924, I/430/24, vom 14. Januar 1925 I/448/24 und vom 23. Januar 1925 (Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, S. 128 mit zustimmender, wenig eisenbahnfreundlicher Bemerkung von Röder), die öffentlich-rechtliche Qualität der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht anerkannt. Ihm schlossen sich an: Oberlandesgericht Celle im Urteil vom 10. Dezember 1924, 24. 8. U. 588/24 und Kammergericht Berlin vom 12. Januar 1925, 12. U. 11 640/24.

Eine Brücke zu der gegenteiligen Ansicht kann in dem Reichsgerichtsurteil vom 27. Oktober 1925 I D 415/25 (V.Z. 1925, Seite 1362) erblickt werden, weil darin die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als eine „Mischform" zwischen einer Person des Privatrechtes und des öffentlichen Rechtes bezeichnet wird, ein Ausdruck, mit dem allerdings, wie Blüher (V.Z. 1926, S. 93 Anm.) mit Recht kritisiert, wenig anzufangen ist.

Urteile anderer Gerichte sind aber ganz für die Öffentlichrechtlichkeit der Reichsbahn-Gesellschaft eingetreten. So: Amtsgericht Elberfeld im Beschluß vom 30. Juni 1925, 1083/25, „die Reichsbahn-Gesellschaft ist heute noch als eine Anstalt des öffentlichen Rechtes anzusehen"; Landgericht Mainz im Urteil vom 30. März 1925, 48/25 „die Reichsbahn-Gesellschaft ist eine Anstalt öffentlichen Rechtes"; Amtsgericht München im Urt. vom 27. August 1925, K./13 354/25 (Verkehrsrechtl. Rundschau 1925/833); Amtsgericht Stettin im Urteil vom 1. Februar 1925 (bei EEE. XLII, S. 39), „die Reichsbahn-Gesellschaft ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechtes"; Oberlandesgericht Stuttgart im Urteil vom 8. Juli 1925 I/124/125 (Verkehrsrechtl. Rund-

[3]) „Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ihr Aufbau und Wirken." Berlin 1924.

[4]) Kronheimer (V.Z. 1924 S. 897 ff.) schließt sich noch der Definition der „Begründung" an, Hüfner (Verkehrsrechtl. Rundschau 1925 S. 365) steht grundsätzlich noch auf dem Standpunkte der RGE. vom 23. Januar 1925 VI. 324/24. (Siehe auch unter IV.)

schau 1925, S. 747, V.Z. 1925, S. 1086), die Reichsbahn-Gesellschaft hat „überwiegend öffentlich-rechtlichen Charakter", sie ist „eine vom Ausland beeinflußte, von der Reichsverwaltung abgezweigte öffentliche Anstalt, ein staatsrechtliches Zubehör des Deutschen Reiches, mit privatrechtlichem Einschlag und unter mehr äußerlicher Verwendung privatrechtlicher Formen und Bezeichnungen"; ferner Oberlandesgericht Köln im Urteil vom 8. April 1925 (Verkehrsrechtl. Rundschau 1925, S. 654), „die Reichsbahn-Gesellschaft ist eine öffentliche Anstalt auch bei engster Fassung des Begriffes" und endlich die ausführlichen Darlegungen in der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes Braunschweig vom 11. Februar 1925 (EEE. XLII, S. 39 ff.). Siehe auch die Bemerkung Compters hierzu in V.Z. 1926, S. 80, wonach die Reichsbahn-Gesellschaft „eine auf Rechnung des Reiches verwaltete öffentliche Anstalt" ist.

Auch ein Überblick über die Judikatur gibt sonach ein für die Anschauung, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft öffentlich-rechtlichen Charakters ist, günstiges Bild.

V.

Öffentliche Körperschaften und Anstalten im weiteren Sinne treten uns im Rechtsleben — abgesehen von dem Begriffe „Staat" — in verschiedenen Formen entgegen. Man bezeichnet sie als staatliche Anstalten, staatliche Unternehmen, öffentliche Anstalten oder Unternehmen, öffentlich-rechtliche Korporationen u. a. m. Sie erscheinen in drei Formen:

1. öffentliche Anstalten des Staates (z. B. die Reichseisenbahnen in ihrer früheren Gestalt),
2. öffentliche Anstalten in öffentlicher Verwaltung (z. B. gemeindliche Straßenbahnen),
3. öffentliche Anstalten in privater Verwaltung (z. B. Fährunternehmen).

Die Reichsbahn-Gesellschaft kann zu den ersteren nicht mehr gerechnet werden, denn das war ja gerade der Zweck der Übung im Dawesplan, die Reichsbahnen vom Staate loszulösen, anderenfalls hätte ja das staatliche „Unternehmen, Deutsche Reichsbahn" fortbestehen bleiben können. Aber als ein öffentlich-rechtliches Unternehmen oder eine Anstalt der öffentlichen Verwaltung kann die Deutsche Reichsbahn im Prinzip wohl immer noch angesehen werden, sofern ihr Zweck und ihre äußeren Formen die hauptsächlichsten Merkmale dieses Rechtsgebildes an sich tragen.

In der Verwaltungsrechtslehre versteht man unter öffentlichen Anstalten im weiteren Sinne Anstalten, die im öffentlichen Interesse errichtet sind und öffentlichen, d. h. Zwecken des Staates oder der Allgemeinheit dienen.

In den Begriffsbeschreibungen O. Mayers[5]) (Deutsches Verwaltungsrecht, II. Bd., S. 318 ff.) und Fleiners (Institutionen des deutschen Verwaltungsrechtes, V. Aufl., S. 299 ff.), wird zu dem Begriff „öffentliche Anstalt" auch verlangt, daß sie sich in der Hand eines Subjektes der öffentlichen Verwaltung befindet.

Es handelt sich also hierbei um eine öffentliche Anstalt im engeren Sinne, welche wir oben im Gegensatze zu den öffentlichen Anstalten, die in privater Verwaltung stehen (sogenannte konzessionierte Anstalten, Fleiner a. a. O., S. 300 oben), Anstalten des öffentlichen Rechtes oder Anstalten in öffentlicher Verwaltung nannten.

Für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erhebt sich nun die Frage, ob sie nur als eine öffentliche Anstalt im weiteren Sinne, oder als eine solche im engeren Sinne — eine öffentlich-rechtliche Anstalt gelten kann.

Die deutschen Eisenbahnen in ihrer früheren Gestalt konnten in den vorgenannten Lehrbüchern, die ja in der Zeit der Herrschaft des Staatsbahnprinzipes entstanden sind, unbedenklich als öffentliche Anstalten im Sinne der Mayerschen Definition bezeichnet werden, denn ihr Subjekt war der Staat[6]).

Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind nun von den drei Bedingungen einer öffentlich-rechtlichen Anstalt: Bestand von sachlichen und persönlichen Mitteln, öffentlicher Zweck und Subjekt der öffentlichen Verwaltung, die ersten zwei unzweifelhaft noch gegeben. Was insbesondere den öffentlichen Zweck anlangt, so muß darauf hingewiesen werden, daß das Institut Deutsche Reichsbahngesellschaft — abgesehen davon, daß es schon als Verkehrsanstalt öffentlichen Zwecken dient, gerade zu dem hervorragend öffentlichen Zwecke zur Sicherstellung der Reparationen ins Leben gerufen wurde. Aber auch das dritte Erfordernis, das die Anstalt in der Hand eines Subjektes der öffentlichen Verwaltung stehen muß, erscheint vorhanden, denn die Reichsbahn steht immer noch unter der Oberaufsicht des Reiches, sie ist in dessen Eigentum verblieben, und auch ihre oberste Verwaltungsstelle, der Verwaltungsrat, trägt das Merkmal eines öffentlichen Verwaltungskörpers an sich.

Die Deutsche Reichsbahn kann daher schon im Sinne der doktrinären Definition des Verwaltungsrechtes auch in ihrer heutigen Gesellschaftsform noch als eine Anstalt öffentlichen Rechtes bezeichnet werden.

Es ist aber gar kein zwingender Grund vorhanden, die Reichsbahn-Gesellschaft in die Forderungen der früheren Doktrin hineinzuzwängen. Die Reichsbahn-Gesellschaft ist ein ganz neues Rechtsgebilde von besonderer Eigenart. Sie ist aus internationalen Rücksichten ins Leben gerufen worden und von internationalen Wünschen beeinflußt, die sich an bestehende deutsche Rechtsgrundsätze nicht binden. Bei einer solchen Anstalt muß zur Beurteilung ihrer Qualität im Zweifel die Feststellung genügen, auf welcher Seite — auf der öffentlich-rechtlichen oder der privat-rechtlichen — ihr Schwerpunkt liegt.

In dieser Beziehung ist aber vor allem darauf hinzuweisen, daß die Gesellschaft im öffentlichen Interesse als solche gegründet wurde, eine auf Rechnung des Reiches verwaltete Anstalt ist, das finanzielle Ergebnis fast ausschließlich den vitalsten Interessen des Reiches, den Reparationsleistungen, dient, die Oberaufsicht und das Eigentum dem Reiche verblieben sind, der gesamte Verwaltungskörper den öffentlichen Charakter behalten hat und ihren Stellen schon durch das Gesetz eine Reihe von Befugnissen und Vorrechten gesichert ist, die nur Anstalten der öffentlichen Verwaltung zukommen[7]).

VI.

Die Deutsche Reichsbahn darf somit sowohl nach der Doktrin als auch wegen ihrer Eigenart auch heute noch als eine Anstalt des öffentlichen Rechtes bezeichnet werden. Die Folgerungen dieser rechtlichen Qualifikation sind von weittragender Bedeutung, weil ihr dann im Zweifel alle diejenigen öffentlich-rechtlichen Vorrechte und Befugnisse zugesprochen werden müssen, die ihrer Rechtsvorgängerin, dem „Unternehmen Deutsche Reichsbahn" zustanden.

Mit diesem Ergebnis kommt man auch den Wünschen der Reichsregierung entgegen, welche, wie in der „Begründung" einleitungsweise gesagt ist (Ziff. 2 A), „heute noch grundsätzlich an dem Gedanken neuer Bildung einer besonderen Körperschaft des öffentlichen Rechtes festhält"; man vertritt aber auch dabei in gewisser Beziehung Intentionen des Dawes-Planes, denn die mit der Eigenschaft der öffentlich-rechtlichen Anstalt verbundenen Vorrechte bringen finanzielle Vorteile für den Betrieb mit sich, erhöhen somit den Wert des Pfandobjektes und erleichtern die Leistung der Reparationszahlungen.

[5]) Seine Definition lautet wörtlich: „Die öffentliche Anstalt ist ein Bestand von Mitteln, sachlichen wie persönlichen, welche in der Hand eines Subjektes der öffentlichen Verwaltung einem bestimmten öffentlichen Zwecke dauernd zu dienen bestimmt sind." — Ähnlich dem Sinne nach Fleiner a. a. O.

[6]) Seydel-Graßmann, Bayr. Staatsrecht, 2. Aufl. Bd. II S. 37 drückt sich allerdings etwas vorsichtiger aus: ihm erscheinen die Staatsverkehrsanstalten wie Amphibien des öffentlichen und des Privatrechtes. Er hält jedoch die öffentlich-rechtliche Auffassung als die natürlichere.

[7]) Über die Sonderstellung der RGB. in öffentlich-rechtlicher Beziehung: Sarter-Kittel a. a. O. S. 47 ff.; Hüfner „Die Vorrechte der DRBG. (Verkehrsrechtl. Rundschau 1925 S. 365 ff. und insbesondere die oben zitierte Entscheidung des Verw.-Ger.-Hofes Braunschweig vom 11. Februar 1925 (EEE. XLII S. 41 ff.). Siehe auch Blüher in V.Z. 1926 S. 94 ff.

Spurerweiterung oder nicht?

Ein Zwiegespräch.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Bäseler**, München.

(Schluß.)

Am nächsten Tag.

Pr.: Mir ist noch ein Bedenken ge-
mmen. Wenn ich recht unterrichtet
n, streben die Lokomotivbauer meistens
ı. bei Vorhandensein eines voranlaufen-
n Drehgestells die Kuppelachsen über-
upt nicht führen zu lassen, weil die
bnutzung auch nur einer zum Abdrehen
ler zwingt. Ein weit vorgelagertes
rehgestell hat einen großen Hebelarm,
führt die Lokomotive sicher, auch bei
hwacher Radbelastung. Die bayeri-
hen Schnellzuglokomotiven haben die-
n Zustand zum guten Teil. Ist er
cht ideal? Und ist er nicht bei ge-
nger Spurerweiterung schwer zu er-
ichen?

X.: Sie können ihn durch entsprechende
orspannung der Rückstellfeder des
rehgestells immer erzielen. Auch wäre
allein nicht entscheidend.

Ich habe Ihnen einige Bilder mitge-
acht, auf denen Sie den Unterschied
vischen strenger und „zwangloser“
ührung bei festen und bei verschieb-
chen Achsen deutlich erkennen können.
an pflegt den Spielraum gewöhnlich
ıch der Roy'schen Methode zu be-
immen. Bei dieser sind die Breiten-
aße stark verzerrt, gewöhnlich sind sie
hnmal größer aufgetragen als die
ängenmaße. Dafür ist das Fahrzeug
zusammengerückt, daß seine beiden
ührungsfluchten zusammenfallen. Das
erfahren ist für seine Zwecke gut, aber
ıanschaulich. Für uns ist es besser, die
ahrzeuge maßstäblich zu lassen und nur
e Krümmung, die Spurerweiterung und
e Verschieblichkeit oder Abdrehung
ıtsprechend zu übertreiben. Sie sehen,
ie sich die Fahrzeuge führen. Solche
it verschieblichen Achsen suchen sich
hön in die Kurve zu schmiegen. Abb. 31,
, 33, 34, 35.

Sie sehen, daß man auch Fahrzeuge mit
chs und sieben Kuppelachsen noch un-
hwer bauen kann; allerdings kann man
ınn nicht mehr die Endachsen zu festen
achen, sonst werden die Verschiebungen
ı groß.

Pr.: Hat das nicht Bedenken für die
ührung der Lokomotive?

X.: Sie schneiden einen wichtigen
unkt an. Ich muß da etwas ausholen.
enn Sie sich umsehen, nicht so sehr in
r Literatur als in der Praxis, so finden
e, daß die Kurvenbewegung von Fahr-
ugen meistens als ein geometrisches
roblem aufgefaßt wird. Das ist die eine
ite. Mindestens so wichtig ist der
ınze Fragenkomplex, den wir in den
tzten Tagen durchgesprochen haben,
ıd den man als statisches Problem be-
ichnen kann. Er wird in der Praxis
el zu wenig beachtet. Gerade so, wie

Spurerweiterung 0 mm. Erforderliche Abdrehung des Spurkranzes der 2. Achse etwa 10 mm. Sämtliche Achsen fest.

Spurerweiterung 28 mm.

Spurerweiterung 0 mm. Erforderliche Verschiebung der 2. Achse 19,5 mm. 1. und 3. Achse fest, 2. Achse verschieblich.

Spurerweiterung 28 mm. Erforderliche Verschiebung der 2. Achse 33,5 mm.

Abb. 31. Dreiachsiges Fahrzeug in der Kurve von 180 m Halbmesser (l = 4,5 m.)

Spurerweiterung 0 mm
Erforderliche Abdrehung des Spurkranzes der 2. u. 3. Achse etwa 10 mm

Sämtliche Achsen fest.

Spurerweiterung 28 mm.

Spurerweiterung 0 mm
Erforderliche Verschiebung der 2. Achse 16 mm der 3. Achse 9 mm

1. und 4. Achse fest, 2. u. 3. Achse verschieblich.

Spurerweiterung 28 mm.
Erforderliche Verschiebung der 2. Achse 25,5 mm der 3. Achse 38,5 mm.

Abb. 32. Vierachsiges Fahrzeug in der Kurve von 180 m Halbmesser. (l = 4,5 m).

wir jede Brücke auf Tragfähigkeit unte suchen, sollte man jede Lokomotive glei statisch untersuchen. Das erscheint s selbstverständlich, daß man sich wunder muß, daß es nicht geschieht, nachde Uebelacker die Grundlagen dazu sch vor zwanzig Jahren geschaffen hat. D Sicherheit gegen Entgleisen und Übe beanspruchung der Schiene ist do schließlich die erste, die wir verlange müssen.

Aber auch das ist noch nicht alles. treten auch dynamische Wirkungen au Die Zentrifugalkraft ist die bekanntes aber nicht immer wichtigste. Wah scheinlich sind die Schlingerbewegung von größerem Einfluß, und vor allem d Drehträgheit. Die Lokomotive ist e langer Massenkörper, der geführt se will. Bei der Einfahrt in Kurven u namentlich in Weichen erhält er ei Drehbeschleunigung, die besondere Fü rungsdrucke verlangt. Es ist nicht all schwer, sie annähernd zu berechnen. I sonders schädlich sind große Überhän Bäseler hat für kurzgeführte, lang übe hängende Straßenbahnwagen berechnet[12] daß der Anlaufdruck der führend Achse auf das drei- bis vierfache d Zentrifugalkraft steigt. Ähnliches kom wahrscheinlich bei manchen Lokom tiven vor. Da braucht man sich nic zu wundern, wenn sie entgleisen.

Pr.: Solche Dinge sollten aber do bekannt sein.

N.: Das sind sie auch in gewisse Grade. Den Lokomotivbauern ist Überhang schwerer Massen höchst un wünscht. Aber es ereignet sich folgend Die Gleistechniker merken, daß ihn von den großen Lokomotiven die Gle und Weichen verfahren und abgenu werden und daß Entgleisungen vo kommen. Woran das liegt, ist klar; treten eben manchmal an gewiss Rädern ganz außerordentlich hohe Seite drucke auf. Was ist die Folge? M klagt und verlangt von den Lokomot bauern, sie sollten die Lokomotiv „kurvenbeweglicher" machen. Nun die Lage für Lokomotiven, die an La achsen oder Drehgestellen mit Ruckst vorrichtungen geführt werden, nic schlimm; ihre Kuppelachsen können zusagen beliebig beweglich sein, und lange an sich ihr Gewicht nicht über gewisses, der Tragfähigkeit der Schie und Schnelligkeit der Fahrt angepaß Maß hinausgeht, werden sie dem Gl nicht schaden. Für Lokomotiven oh besondere Führungsachsen, es sind d hauptsächlich Verschiebelokomotiven, aber nach dem eben Gesagten die Bew lichkeit der Endkuppelachsen unertr lich, und doch wird sie, dem Druck d Gleistechniker nachgebend, gemacht. I

[12]) Zeitschrift für Kleinbahnen 19 Nr. 19.

rfolg ist natürlich genau das Gegenteil
es erwarteten. Deshalb wirken solche
okomotiven, wie die preußische T 16
ler G 10 so schädlich.

Pr.: Ich gestehe, daß Ihre Auffassung
el für sich hat. Aber man löst sich nur
hwer von der Vorstellung, daß das geo-
etrische das Grund- und Haupt-
oblem ist.

N.: Das ist verständlich. Übrigens
nen schlagenden Gegenbeweis: Kürz-
hlich fuhren unbeabsichtigterweise
ne preußische T 16, also eine fünf-
hsige Maschine, und eine bayerische
4/4 in eine 35-m-Anlaufkurve. Was
auben Sie, was geschah?

Pr.: Da diese Gleise sehr steif sind
d nicht nachgeben, können die Loko-
otiven nur entgleist sein.

N.: Ich hätte es selbst geschworen.
ber es ist gar nichts geschehen, weder
r Lokomotive noch dem Gleis.

Pr.: Und sie sind durchgefahren?

N.: Ja! Die Kurve war ein Viertel-
eisbogen.

Pr.: Das erscheint unglaublich.

N.: Es ist jedenfalls ein glänzender Be-
eis, wie beweglich diese Lokomotiven,
in geometrisch betrachtet, sind. Also
cht, daß sie nicht genug kurvenbeweg-
ch sind, sondern, in Verbindung mit der
purerweiterung und den bösen Gleis-
ücken, die unsere Weichen mit Über-
hneidung verursachen, nicht genug
„urvenfühlig“, das ist ihr Fehler.

Übrigens, da wir gerade bei den Auf-
ufkurven sind: sie sind auch aus dem
rbreiteten Trugschluß entstanden. Nach
m, was wir anfangs über das Ver-
ältnis von Längs- und Quergleitung ge-
gt haben, nützt die Beseitigung der
ängsgleitung allein herzlich wenig. Es
nd bestenfalls einige Prozent der Ge-
mtreibung, und dieser Gewinn wird bei
n üblichen Ausführungsformen durch
e ungünstige, verhältnismäßig hohen
iderstand verursachende Führung des
ades an der Leitschiene, die außerdem
s Rad an einer gefährlichen Stelle ab-
utzt, ziemlich aufgehoben. Der Wagen
uft durch eine gewöhnliche, vielleicht
was fester gebaute Kurve ungefähr
rade so gut — oder schlecht, wie man
ill. Beansprucht wird er keineswegs
ngünstiger. Jedenfalls lohnt der Auf-
and nicht den Erfolg. Für das, was die
uflaufkurve mehr kostet, kann man die
wöhnliche Gleiskurve lebenslänglich
hmieren, und dann hat man Verschleiß
d Widerstand wirklich auf ½ oder ⅓
rabgesetzt.

Pr.: Obwohl ich verstehe, was Sie mei-
n, komme ich doch kaum von der ge-
hlsmäßigen Vorstellung los, daß der
uflauf der Spurkränze die Kurvenbe-
egung begünstigt.

Abb. 33. Fünfachsiges Fahrzeug in der Kurve von 180 m Halbmesser (l = 4,5 m).

N.: Nun, rechnen wir einmal. Nehmen wir einen Radumfang von 3 m, und einen Krümmungshalbmesser von 30 m. Dann ist die Drehung des Fahrzeuges bei einem Radumlauf $\frac{3}{30} = \frac{1}{10}$. An jedem der vier Räder eines 4,5-m-Wagens beträgt, wenn wir strenge Führung annehmen, was bei so scharfen Kurven nicht viel von der Wahrheit abweicht — in anderen Stellungen wird das Gesamtresultat auch nicht viel anders — die Längsgleitung $\frac{s}{2}\,\varphi = 0{,}75\;\frac{1}{10} = 7{,}5$ cm, die Quergleitung $\frac{l}{2}\,\varphi = \frac{4{,}5}{2}\;\frac{1}{10} = 22{,}5$ cm, also das dreifache. Längs- und Quergleitung verhalten ist. Einen Vorteil hat hier die Spurerweiterung natürlich. Kommt einmal per nefas ein dreiachsiges Fahrzeug, so geht es vielleicht noch ohne Zwängen durch.

Mit den Anlaufkurven im ganzen ist es so: man trifft für besondere Verhältnisse, die man fürchtet — die scharfe Krümmung — besondere Maßnahmen, die bei oberflächlicher Betrachtung einleuchten; der Erfolg zeigt, daß es geht, und nun ist alles gut. Ob es nicht auch ohne die besonderen Umstände ginge, fällt niemandem ein, zu versuchen. Jetzt brauchen die Auflaufkurven nur ein Dutzend Jahre zu liegen, dann ist die Vorstellung im Kopf des letzten Eisenbahners und das Dogma ist fertig.

Abb. 34. Sechsachsiges Fahrzeug in der Kurve von 180 m Halbmesser.

sich, wie leicht einzusehen, bei strenger Führung immer wie Spurweite und Radstand. Tragen Sie das auf (Abb. 36), so ergibt sich durch geometrische Addition ein Gesamtgleitweg von 23,7 cm. Beseitigen Sie nun die Längsgleitung durch Auflauf vollständig, so haben Sie die Quergleitung von 22,5 cm, das ist gerade 5 % weniger.

Pr.: So einfach es ist, so erstaunt es doch immer wieder.

N.: Man macht sich eben überhaupt nicht klar, daß so große Gleitwege entstehen, und schon gar nicht, wie sie verlaufen. Daß jedes Rad eines Wagens in einer 30-m-Kurve bei 3 m Weg 23,7 cm gleiten muß, wird viele überraschen.

Die Auflaufkurve zeitigt überhaupt die lustigsten Blüten. Aus einem geheimnisvollen Grunde, wahrscheinlich, damit es nicht „klemmt“, macht man die Spurrille sehr weit, erlaubt daher den Fahrzeugen die Spießgangstellung und erhält, da ein Radsatz nach innen, der andere nach außen drängt, auf der Auflaufschiene die bekannten zwei Lauflinien, die sich um mehrere Zentimeter unterscheiden; um ebensoviel muß man die Auflaufschiene breiter machen, was teuer und konstruktiv unbequem

Pr.: Ich glaube aber, daß die Erfinder gutgläubig sind.

N.: Unbedingt sind sie das. Es fehlt eben in der Allgemeinheit durchweg eine auch nur halbwegs zutreffende Vorstellung der Kurvenbewegung.

Pr.: Könnte nicht ein Wagen in einer gewöhnlichen, scharfen Kurve leicht aufklettern und entgleisen? Und wäre das nicht, da solche Fälle in Anschlüssen verheimlicht zu werden pflegen, eine Gefahr für die Eisenbahn?

N.: Viele Erfahrungen und das Gefühl zeigen, daß das Rad an der führenden Außenschiene vermöge der Hohlkehle weniger leicht aufsteigt, als an der Leitschiene. Aber man könnte zur Sicherheit letztere verlangen, jedoch soweit abgerückt, daß sie erst führt, wenn das Rad an der Außenschiene schon aufgestiegen ist. Dann hat man die doppelte Sicherheit gegen Entgleisen, die man jetzt nicht hat.

Pr.: Sollte aber nicht die Beanspruchung des Wagens geringer sein bei Auflauf? Namentlich die Torsion der Achsen wird von vielen gefürchtet.

N.: Die Gleitwege bestimmen den Krümmungswiderstand. Muß :h Sie an die einfachen Beziehungen erinnern, die wir fanden, 'onach der Krümmungswiderstand, das Reibungsmoment und, ei gleicher Stellung des Fahrzeugs, auch die Richtkräfte und 'ührungsdrucke proportional sind? Wenn kein Auflauf voranden ist, wirkt die Reibung eines Rades an dem Hebelarm $\frac{d}{2}$, 'enn er vorhanden ist, an dem Hebelarm $\frac{1}{2}$ (Abb. 37).

Der Unterschied der Hebelarme ist eben nur 5 %; es handelt ich bei dem ganzen Vorgang um weiter nichts als die Projektion „Da müssen doch auch sehr große Kräfte auftreten." Gewiß; die Komponenten der Anlaufdrucke werden groß; das ist der ganze Unterschied.

Pr.: Hat nicht ein Fahrzeug, das auf der einen Seite größere Räder hat, bei fest aufsitzenden Rädern, die Neigung im Bogen zu rollen?

N.: Ein wenig wohl, aber bei größerem Radstande nicht erheblich. Betrachten Sie Abb. 38. An jeder Achse muß ein Rad gleiten, und zwar bei gleicher Reibungsziffer das kleinere, weil die Reibung am größeren den größeren Hebclarm hat. Sind ϱ_1 und ϱ_2 nicht sehr verschieden, so liefert jeder Radsatz ein Mo-

Abb. 35. Siebenachsiges Fahrzeug in der Kurve von 180 m Halbmesser.

ler Diagonale auf die Längsachse, also cos γ, und cos γ ist bei inem 4,5 m langen Fahrzeug = 0,95.

Es ist eher umgekehrt; die Nebenwirkungen sind bei Auflauf ıngünstiger. Bedenken Sie, daß sich das Rad an der Leitschiene nit größerem Widerstand führt, als an der äußeren, weil der Druckpunkt sich weiter vor verlagert und die führende Innen-'läche des Rades meist nicht glatt ist; bedenken Sie, daß auch las auflaufende Rad die Schiene mit einer rauhen Fläche be-'ührt, während im anderen Falle alle führenden und gleitenden 'lächen glatt geschliffen sind; da ist es nicht unwahrscheinlich, laß der Widerstand — und mit diesem sind wohl praeter propter uch in der zusammengesetzten Gesamterscheinung die Kräfte ıoch proportional — bei Auflauf praktisch größer ist, als im ewöhnlichen Gleis. Und im besonderen die Torsion? Es ist loch klar, daß jede Achse auch in einer flachen Kurve, ja, in edem geraden Gleis, in Lagen kommt, wo sie mit der vollen „Reibungstorsion" beansprucht wird, wenn ich einmal diesen Ausdruck gebrauchen darf (Q f ϱ). Wie soll ein größerer Gleitweg daran etwas ändern? Aber man sieht und fühlt den großen Widerstand in einer scharfen Kurve, und folgert unwillkürlich: ment Q f s, zusammen 2 Q f s. Aber die nicht gleitenden großen Räder setzen doch allein schon ein Moment Q f l entgegen. Bräuning[13]) hat einen solchen Versuch gemacht und sich anscheinend gewundert, daß das Fahrzeug keine deutliche Neigung zeigte, in einer Kurve zu laufen. Bräuning ist einer der feinsten Gleiskenner und hat ohne Zweifel das beste Buch über den Oberbau geschrieben. Ein kurzer Bahnmeisterwagen ist der einzige, der in einer Auflaufkurve so läuft, wie die Erfinder es sich träumen; Sie können sich leicht überzeugen. Aber für die Bahnmeisterwagen baut man doch die Auflaufkurven nicht.

Pr.: Wenn ich recht begriffen habe, haben Sie soeben bei Ihrer Rechnung das größere Rad sowohl vorwärts wie seitwärts mit der vollen Reibung belastet; dann hätten Sie doch in der Diagonale die Kraft $Q f \sqrt{2}$, was nach Ihrer eigenen Theorie unmöglich ist.

N.: Sie haben vollständig recht; es ist ein runder Überschlag, ich habe ja dafür auch das Quermoment der kleineren Räder nicht in Ansatz gebracht.

[13]) Gleistechnik 1925, Heft 6, 7 und 8.

Pr.: Sehr befriedigend ist das nicht.

N.: Gebe ich durchaus zu.

Pr.: Kann man das nicht etwas exakter rechnen?

N.: Wenn Sie wollen, gern.

Es sei R_0 der Halbmesser des Kreises, den eine einzeln laufende Achse beschreiben würde. Er liegt bei Eisenbahnradsätzen zwischen 20 und 28 m. Es ist derjenige Halbmesser, den die Erfinder der Auflaufkurve als den „eigentlichen, richtigen“ Halbmesser bezeichnen, bei dem am „wenigsten Widerstand“ ist; freilich ziehen sie trotzdem größere Halbmesser vor, wenn sie sie haben können. Ist $\Delta\varrho$ der Unterschied der beiden Rollkreise und $\varrho = \frac{\varrho_1 + \varrho_2}{2}$ gleich dem mittleren Radumfang, so gilt die Proportion:

$$\frac{\Delta\varrho}{s} = \frac{\varrho}{R_0};\ R_0 = \frac{\varrho\, s}{\Delta\varrho}.$$

$\Delta\varrho$ ist gleich der Höhe des Spurkranzes, bei neuen Rädern 27 mm. $\Delta\varrho$ darf bei abgenutzten Rädern bis auf 36 mm steigen, wozu noch einige Millimeter kommen können, falls ein Rad auf einem kleinen Laufkreis nahe der Kante läuft. Für $\Delta\varrho = 0{,}027$ ergibt sich $R_0 = \frac{0{,}5 \cdot 1{,}5}{0{,}027} = 28$ m.

Es sei nun R der noch unbekannte Halbmesser des Kreises, auf dem der Wagen wirklich läuft. Da er keinerlei Führungsdrucke erfährt, müssen die vier Reibungskräfte für sich im Gleichgewicht stehen. Wir dürfen aus Symmetriegründen annehmen, daß der Reibungsmittelpunkt des Fahrzeuges auf der Querachse liegt, und wahrscheinlich etwas außerhalb der Mitte, wie früher. Nehmen wir einstweilen genau die Mitte, so wären A′A″, B′B″, C′C″ und D′D″ die Gleitwege, wenn kein Spurkranzauflauf da wäre. Die entstehenden Reibungskräfte bilden am Hebelarm $\frac{d}{2}$ unser bekanntes Reibungsmoment $4\,Q\,f\,\frac{d}{2}$. In vorliegendem Falle soll es Null werden. Dazu müssen erhebliche Gleitwege in der Längsrichtung zugefügt werden, und zwar so, daß die resultierenden Gleitwege in die Richtung der Fahrzeugdiagonalen fallen, dann schneiden sich alle vier Kräfte in einem Punkt. Man überzeugt sich leicht, daß in jedem anderen Falle das Moment nicht Null ist. Es müssen also die Längsgleitwege A″A‴, B″B‴, C″C‴ und D″D‴ zugefügt werden. Ihre Größe ist leicht zu berechnen; es ist $A''A'' = \frac{A'A''}{\sin\gamma}$ usw. (Abb. 39).

Um solch große Längsgleitwege hervorzubringen, bedarf man schon sehr großer Laufkreisunterschiede $\Delta\varrho$ bzw. Laufwegunterschiede Δw. Es ist, da $A'A'' = \frac{d}{2}\varphi$ ist, wenn φ der Drehwinkel des Fahrzeuges ist, $A''A''' = \frac{\frac{d}{2}\varphi}{\sin\gamma}$. Es ist $A''A''' + B''B''' = \Delta w$, also

$$\Delta w = \frac{\frac{d}{2}\varphi}{\sin\gamma} + \frac{\frac{d}{2}\varphi}{\sin\gamma} = \frac{d}{\sin\gamma}\,\varphi.$$

Das Fahrzeug macht bei der Drehung φ den Weg $w = R\,\varphi$, für den Laufwegunterschied Δw gilt

$$\frac{\Delta w}{w} = \frac{\Delta\varrho}{\varrho},\ \Delta w = \frac{w\,\Delta\varrho}{\varrho} = \frac{R\,\Delta\varrho}{\varrho}\,\varphi;$$

also

$$\frac{d}{\sin\gamma}\,\varphi = \frac{R\,\Delta\varrho}{\varrho}\,\varphi,\ R = \frac{d}{\sin\gamma}\,\frac{\varrho}{\Delta\varrho} = \frac{d^2}{s}\,\frac{\varrho}{\Delta\varrho}.$$

Wenn Sie hier die Werte für unseren praktischen Fall einsetzen, so erhalten Sie folgendes. Es ist

$$\Delta\varrho = 0{,}027 \text{ m}$$
$$\varrho = 0{,}5 \text{ m}$$
$$d^2 = l^2 + s^2 = 4{,}5^2 + 1{,}5^2 = 22{,}50$$
$$s = 1{,}5$$
$$R = \frac{22{,}50}{1{,}5}\,\frac{0{,}5}{0{,}027} = \frac{7{,}5}{0{,}027} = 277 \text{ m}.$$

Bei einer Spurkranzhöhe von 30 mm, die etwa dem Durchschnitt entspricht, erhalten Sie

$$R = \frac{4{,}5}{0{,}03} = 250 \text{ m}.$$

Das Fahrzeug läuft also bei neuen Reifen auf einem Halbmesser von 277 m, statt von 28 m, wie die Erfinder der Auflaufkurve meinen, das ist gerade das Zehnfache. Dabei sind aber die resultierenden Gleitwege das ctg γ fache der primären; und da ctg γ in unserem Falle = 3 ist, würde also der Kurvenwiderstand das Dreifache von demjenigen im gewöhnlichen Gleis bei 277 m Halbmesser und Schienenführung sein. Man sieht an diesem Beispiel, wie sehr man sich überlegen muß, wann es angezeigt ist, Kreisbewegungen durch Auflauf zu erzielen.

Pr.: Das ist verblüffend. Freilich wollen die Erfinder ja auch so flache Bögen nicht mit Auflauf fahren.

Abb. 36. Verhältnis des Längsgleitweges zum Gesamtgleitwege.

Abb. 37. Reibungsmoment für eine Kurve ohne und mit Anlauf.

N.: Gewiß; aber es ist eine Warnung.

Pr.: Wie hoch müßte denn der Spurkranz sein, um 28 m Halbmesser zu erzielen?

N.: Es ist $R = \frac{d^2}{s}\,\frac{\varrho}{\Delta\varrho}$, also $\Delta\varrho = \frac{d^2}{s}\,\frac{\varrho}{R}$, $\varrho = 0{,}5$ m, $R = 28$ m, $\frac{d^2}{s} = 15$ m, also $\Delta\varrho = 15\text{ m}\ \frac{0{,}5}{28} = 26{,}8$ cm.

Sie müssen also den Spurkranz schon gleich einem guten Viertel des Raddurchmessers machen, wenn er bei 4,5 m Radstand ohne Schienenführung 28 m Halbmesser bewirken soll. Der Kurvenwiderstand wäre auch hier das Dreifache. Und was jetzt wohl auch mit aller Deutlichkeit heraustritt, ist der minimale Nutzen, den die Konizität der Radreifen beim Bogenlauf bringen kann.

Pr.: Ich bekenne mich überzeugt.

N.: Es kommt immer wieder darauf hinaus, daß der Radstand oder genauer gesagt, das Verhältnis zwischen Radstand und Spurweite das Hauptbestimmungsstück für den Bogenlauf ist. Bei kleinem Radstand bessern sich die Verhältnisse sehr schnell. für zwei unendlich nahe Achsen $(l = 0)$ ist $d = s$ und $\sin\gamma = 1$, $R = \frac{d}{1}\,\frac{\varrho}{\Delta\varrho} = \frac{s\,\varrho}{\Delta\varrho} = R_0$, das Fahrzeug rollt rein und braucht nicht mehr zu gleiten. Schon bei Gleichheit von Radstand und Spurweite $(l = s)$ wird $\operatorname{ctg}\gamma = 1$, es tritt wenigstens keine Erhöhung der Reibung mehr auf. In Abb. 40 ist ein Fahrzeug mit $l = \frac{s}{2}$ gezeichnet, Sie sehen, wie günstig es schon wird.

Pr.: Soll man nun nach Ihrer Meinung Auflaufkurven — oder statt dessen gewöhnliche Kurven von gleichem Halbmesser — zulassen oder nicht? Viele Eisenbahner sind überhaupt dagegen.

N.: Man kann beide ruhig zulassen. Die Kräfte sind nicht größer als bei solchen Kurven, nur die Gleitwege. Ein Eisenbahnwagen ist darauf gebaut, daß er rutschen kann, das kommt alle Augenblicke vor. Etwas anderes ist es natürlich um Puffer und Kupplungen.

Pr.: Aber die Räder nutzen sich doch mehr ab.

N.: Die Abnutzung ist offenbar dem Zentriwinkel proportional und vom Halbmesser ziemlich unabhängig. Wenn man einen Maßstab für die Abnutzung finden will, den ein Anschluß der Eisenbahn verursacht, müßte man die Summe aller Zentriwinkel nehmen, unabhängig vom Halbmesser.

Wissen Sie! Ein verwaltungsmäßiger Umstand spricht für die Auflaufkurve. Sie hat vorgebogene Schienen und ist so steif, daß sie genau so liegt, wie sie soll; eine gewöhnliche Kurve von so kleinem Halbmesser wird leicht und recht zusammengehauen; da weiß man dann gar nicht mehr, was für Tücken darin stecken. Doch schränkt der höhere Preis der Auflaufkurve ihre Benutzung etwas ein. Das sind praktische Gründe, die ich durchaus gelten lassen kann. Aber man soll sie wissen.

Abb. 38.
Fahrzeug mit ungleichen Rädern.

Pr.: Noch eine Frage: Sie behaupten — wie schon mehrmals — mit voller Sicherheit etwas, das durch die Praxis noch gar nicht erhärtet ist. Fürchten Sie nicht, daß ein Versuch mit einer Kurve ohne Auflauf Ihnen unangenehme Überraschungen bereiten könnte?

N.: Gewiß könnte er das. Alle Behauptungen erhalten in der Technik ihr Siegel erst durch den Versuch. Aber dann bedeutet das nur, daß noch Umstände mitwirken, die niemand kennt und die wir dann suchen müssen. Daß die Gründe, die für die Auflaufkurve in das Feld geführt werden, nicht stimmen, ist völlig klar[14]). So ist es natürlich auch mit unserem Hauptthema, der Spurerweiterung. Es ist schon möglich, daß die tief und instinktiv gegründete Meinung der Praktiker, wenigstens unseres Landes, recht behält, wonach es ohne Spurerweiterung auf die Dauer nicht geht, aber dann ist damit nur bewiesen, daß wir von der Kurvenreibung noch nichts, aber auch gar nichts wissen. Der einzige Grund, den ich mir denken könnte, ist folgender: Bei Wegfall der Spurerweiterung führt auch die Innenschiene. Sie muß also auch gut liegen. Plötzliche Änderungen der Spurweite bedeuten große Drehbeschleunigungen der Fahrzeuge. Das könnte bei gewissen berüchtigten Lokomotiven schon den Erfolg haben, daß das Gleis nicht hält. Aber diese müssen so wie so verschwinden. Wo noch Lokomotiven mit unverschieblichen und unabgedrehten Mittelachsen laufen, braucht man nicht weiter zu suchen.

Pr.: In dem Sinne lasse ich es mir gefallen. Übrigens habe ich noch eine Frage — vielleicht ist sie töricht. Warum gibt es denn überhaupt ein Kurvenproblem bei der Eisenbahn? Kraftwagen fahren doch ohne Mühe die schärfsten Bögen, und ihre Räder dürfen doch gewiß nicht gleiten, sie haben also die Kurvenfrage vollständig gelöst.

N.: Törichte Frage? Ich bitte Sie, lieber Freund, Sie treffen ja den Nagel auf den Kopf. Das ist es ja, was den unbefangenen Beschauer so deprimierend stimmt. Die Eisenbahnfahrzeuge ächzen und reiben schon in flachen Kurven, und ein dreiachsiger Autobus mit zwei Triebachsen fährt mühelos um jede Ecke. Eine Verbindung der Achsen untereinander sorgt für ihre radiale Einstellung, so daß sie nicht quer zu gleiten brauchen, und das Differential ermöglicht sogar den Rädern einer Triebachse verschiedene Laufwege. Dabei bedenke man, wie empfindlich ein Straßenfahrzeug gegen totes Gewicht ist und wie große Höhenunterschiede diese Verbindungsteile auf schlechten Straßen aushalten müssen. Bei der Eisenbahn müßte das doch ein Kinderspiel sein.

Pr.: Und warum geht es nicht?

N.: Die Antwort wird Sie mehr überraschen als alles Bisherige: Es geht, geht sogar ziemlich leicht; es ist nur — das ist für mich die unglaublichste Tatsache im Eisenbahnwesen — noch niemals versucht worden, und nur sehr wenige Eisenbahner wissen überhaupt darum. Nehmen Sie einmal an, wir hätten den Kraftwagen, aber keine Eisenbahn. Nun würde ein tüchtiger Autokonstrukteur daran gesetzt, eine Eisenbahn zu entwerfen. Würde er nicht von vornherein mit sehr viel kleineren Halbmessern rechnen als wir tun?

Pr.: Sicher.

N.: Und was würde er aus seiner Autoerfahrung heraus tun, um ein zwangloses Durchlaufen möglich zu machen? Würde er nicht versuchen, da man ein Schienenfahrzeug nicht steuert, durch Verbindung mehrerer Achsen für ihre radiale Stellung zu sorgen und den Rädern ungleiche Laufwege zu ermöglichen, indem er

Abb. 39. Bogenlauf eines Fahrzeuges mit großem Radstand.

Abb. 40. Bogenlauf eines Fahrzeuges mit kleinem Radstand.

[14]) Solche Versuche wurden inzwischen gemacht. Sie hatten das vorausgesagte Ergebnis.

ein Rad lose auf die Achse setzt? Und hätte er das nicht spätestens nach drei Tagen heraus?

Pr.: Ich vermute.

N.: Ich auch. Am einfachsten würde man eine verschiebliche Mittelachse benutzen, um die Endachsen zu steuern. Natürlich darf man keine Spurerweiterung haben, sonst ist die Stellung der Mittelachse nicht bestimmt.

Pr.: Und dann könnten wir alle unsere Kurven ohne Abnützung und Widerstand fahren.

N.: Ja.

Pr.: Aber der Seitendruck?

N.: Wenn die Achsen radial stehen und keine Querverschiebung notwendig ist, ist das Reibungsmoment gering, der Anlaufdruck also auch. Außerdem gibt eine angedrückte Achse, wenn sie radial steht, keine besondere Spurkranzreibung. Wenn Sie dann noch ein Rad lose aufsetzen, fällt der Druck ganz weg.

Pr.: Ich erstaune. Und warum tut man es nicht?

N.: Weil niemand es weiß. Die Kurvenreibung ist für den Eisenbahner ein Dogma, eine gottgesandte Prüfung, mit der er sich abfinden muß. Wohl sind erhebliche Einschränkungen zu machen. Bei Dampflokomotiven geht es nicht, bei anderen auch nicht leicht. Aber das wäre nicht schlimm. Wenn den Wagen die Kurvenreibung genommen wäre, wäre schon viel gewonnen.

Pr.: Würde die Sache nicht verwickelt?

N.: Verwickelter als Drehgestelle sicher nicht. Bei Eisenbahnen braucht man übrigens die Räder nicht lose aufzusetzen: die Querleitung überwiegt weit und ist auch Hauptursache der Abnutzung. Die Längsgleitung und ihren Widerstand könnte man hinnehmen. Übrigens gibt es eine Bahn, die ein Rad lose hat, die Achenseebahn. Da radiale Einstellung fehlt, ist der Nutzen natürlich so groß wie bei der Auflaufkurve. Übrigens steigen solche Räder nach französischen Versuchen leicht a[uf,] was nach dem Gesetz der zusammengesetzten Gleitungen kl[ar] ist; ein festes Rad rutscht nach vorne, und diese Längsgleitu[ng] vermindert die lotrechte Reibung am Spurkranz. Das fehlt be[im] losen Rad. In Verbindung mit radialer Einstellung ist natürlich ungefährlich.

Aber bedenken Sie einmal, was die Beseitigung der Kurv[en]reibung für Straßenbahnen bedeuten würde, die an stark [be]fahrenen Stellen ihre Schienen alle zwei Jahre auswechs[eln] müssen. Bei der Kürze ihrer Fahrzeuge müßte man wohl au[ch] die Längsgleitung wegbringen, sonst kommt kein rechter Erfo[lg] heraus.

Immerhin ist denkbar, daß man auch bei den Eisenbahn[en] einmal dazu käme, wirklich kurvenläufige Fahrzeuge zu bau[en]. Denken Sie nur an so manche Nebenbahn mit starkem Perso[nen]verkehr und scharfen Krümmungen; da sie einen eigenen P[er]sonenwagenpark haben können, wäre mit seiner Kurvenanpassu[ng] praktisch genug erreicht; die wenigen übergehenden Güt[er]wagen würden nicht mehr allzusehr stören.

Pr.: Und das wäre dann der letzte Erfolg der beseitigten Sp[ur]erweiterung.

N.: Ja! Aber darüber müssen wir uns ein andermal unt[er]halten.

* * *

Pr. (noch einmal zurückkehrend): Herr Kollege!

N.: Bitte!

Pr.: Noch eins. Sie könnten mit Engelszungen reden u[nd] werden doch das Heer unserer Praktiker nicht überzeugen, d[aß] es ohne Spurerweiterung geht. Zuviel deutliche Erfahrung[,] glaubt man mindestens, stehen dagegen.

N.: Vielleicht — ja — vielleicht ist noch ein Geheimnis dab[ei]. Dann müssen wir es eben finden.

Die Wirtschaftlichkeit der Rollenlager im Bahnbetriebe.

Über die Wirtschaftlichkeit der Rollenlager und deren Verwendungsmöglichkeit im Bahnbetriebe berichtet die Fachpresse in einigen bemerkenswerten Abhandlungen. Zunächst sei auf die im 8. Heft des Jahrg. 1925 der Zeitschrift „Verkehrstechnik" veröffentlichten Darlegungen des Direktors der Paderborner Elektrizitätswerk und Straßenbahn A.-G., Dipl.-Ing. R. Vogel, hingewiesen. Bekanntlich verwendet man Rollenlager (Motor-Ankerrollenlager, Wagen-Achsrollenlager) bei Grubenbahnen, Straßen-, Klein-, Stadtschnell- und Vollbahnen an Stelle der Gleitlager, um vor allem die Unterhaltungskosten der Betriebsmittel und die Kosten des Arbeitsverbrauchs bei der Fahrt herabzudrücken. Nach den Ausführungen Vogels ständen nach langjährigen Erfahrungen die Ersparnisse an Unterhaltungskosten außer jedem Zweifel fest; dagegen würden die Ersparnisse an Arbeitsaufwand für die Fortbewegung der Betriebsmittel meist weit überschätzt. Um über diesen Punkt Klarheit zu schaffen, gibt der Verfasser rechnerische Unterlagen, die eine zahlenmäßige Beurteilung der Größe dieser Ersparnisse ermöglichen sollen; danach wäre eine Ersparnis an Fortbewegungsarbeit bzw. an Betriebsstrom, die meßbar wäre, nicht zu erzielen. Nach Vogel wäre es besser, „wenn bei den Anpreisungen von Rollenlagern mit den praktischen Verhältnissen gerechnet und davon Abstand genommen würde, Rechnungsgrundlagen zu konstruieren, die geeignet sind, den Eindruck einer Ersparnis von 10 bis 15 % an Betriebsstrom zu erwecken. Wer sich durch solche Zahlen dazu bestimmen läßt, Gleitlager durch Rollenlager zu ersetzen, erlebt eine bittere Enttäuschung und ist dann nur zu leicht geneigt, die tatsächlich vorhandenen Vorteile der Rolllenlager (Ersparnis an Bedienung, Unterhaltung, Ankerreparaturen, Öl usw.) in Zweifel zu ziehen. Das Endergebnis derartiger Rechnungskünsteleien ist daher für die Ausbreitung der Rollenlager nur von Nachteil, und deshalb sei vor solchen weit über das Ziel hinausschießenden Anpreisungen im Interesse eines gesunden technischen Fortschrittes gewarnt."

Zu den Vogelschen Darlegungen nimmt Dipl.-Ing. Hilding Angström, Direktor der Straßenbahn-Gesellschaft Upsala (Schweden), in Nr. 37 des Jahrgangs 1925 der „Verkehrstechnik" das Wort. Er greift zurück auf die von der Großen Berliner Straßenbahn durchgeführten Versuche, die bezweckten, bei wechselnder Geschwindigkeit den Kraftverbrauch sowohl bei Kugellagern als auch bei Gleitlagern festzustellen; hiernach sei i[ns]besondere während der Anfahrbeschleunigungszeit durch Verwendung der Rollenlager eine Kraftersparnis zu erziel[en,] die im Vergleich mit der Kraftersparnis während der übrig[en] 15 bis 20 Sekunden, wo der Strom eingeschaltet ist, bedeut[end] ist. Selbst wenn man einen ungünstigen Sonderfall wähle, [in] dem die Stromzeit nahezu der Fahrzeit gleich ist, könne m[an] nicht, wie es Vogel getan habe, von der bedeutend[en] Stromersparnis absehen, die man während der Inga[ng]setzungsperiode der Fahrzeuge erhält. Diese Kraftersparni[s] sollen schon jetzt eine nicht unwesentliche Rolle bei ei[ner] großen Anzahl Straßenbahnen spielen. Nähere Mitteilun[gen] über Kraft- und Stromersparnis bei Verwendung von Roll[en]lagern und Vorschläge für eine Normalform macht Angstr[öm] im Heft 25 a des Jahrgangs 1925 der „Verkehrstechnik". H[ier] legt der Verfasser Erfahrungen und das Ergebnis einer vi[el]jährigen Arbeit vor, die bei der Straßenbahn der Stadt Mal[mö,] deren Betriebsleiter Angström seinerzeit war, unterstü[tzt] durch die Schwedische Akademie der Ingenieurwissenschaft[en,] gesammelt worden sind. Darin sind die wichtigsten Gesic[hts]punkte behandelt, die für die Lebensdauer, Wirtschaftlichk[eit] und Betriebssicherheit eines Rollenlagers beim Eisenbahn- [und] elektrischen Straßenbahnbetrieb von entscheidender Bed[eu]tung sind.

Direktor R. Vogel nimmt seinerseits wieder zu den Ausf[üh]rungen Angströms Stellung und verharrt auf seinem Standpun[kt,] daß die Stromersparnis bei Verwendung von Rollenlag[ern] in Steigungen und Gleiskrümmungen auf ein[en] winzigen Bruchteil des Gesamtstromve[r]brauchs herabgemindert werde.

Mit dem Wirkungsgrad des Gleitlagers, den unbestreitba[ren] Vorzügen des Wälzlagers und den Bauarten, die s[ich] besonders für Groß-Schienenfahrzeuge eignen, [be]schäftigt sich Oberingr. P. Schilling, Berlin, in einem [in] Nr. 46 des Jahrgangs 1925 der „Verkehrstechnik" veröffe[nt]lichten Aufsatz. Der Verfasser steht auf dem Standpunkt, [daß] die unausgesetzten Bemühungen, das Rollenlager den ste[ts] wachsenden Anforderungen des Betriebes entsprechend zu v[er]bessern, bisher einen voll befriedigenden Erfolg nicht erzie[len] konnten, obwohl das bekannte Pendel-Rollenlager, [das] als Doppellager mit zwei Rollenreihen ausgeführt wird, s.

veifellos eine recht günstige Lösung der Rollenlagerfrage für hienenfahrzeuge darstelle; die Lebensfähigkeit eines solchen agers sei jedoch begrenzt, da es nicht möglich sei, den Verhleiß durch eine entsprechende Nachstellvorrichtung auszueichen. Dieser Nachteil sei aber bei den nachstellbaren onischen Timken-Rollenlagern, die Schilling her beschreibt, vermieden. Die Verwendungsfähigkeit des agers sei durch die Nachstellbarkeit gestiegen und seine ebensdauer unerreicht.

Mit dem Timken-Rollenlager und dessen Verendung im Eisenbahnbetriebe und Förderesen befaßt sich ausführlich auch Geheimrat Buhle, Prossor an der Technischen Hochschule in Dresden, unter Beibe vieler Abbildungen in „Glasers Annalen" Band 97 Heft 11 s Jahrgangs 1925. Er teilt zunächst mit, daß das konische mken-Rollenlager keine neue Erfindung, vielmehr in Ameka seit langem in Gebrauch sei, und zwar bei Grubenwagen r Abraum- und Förderbetrieb, bei Großraum- und Güterwagen, rsonenwagen, Kleinbahn- und Straßenbahnwagen und Triebagen für alle Spurweiten, kurz für Schienenfahrzeuge aller rt. Sein Ursprungsland seien die Vereinigten Staaten von ordamerika; von dort habe es alsbald seinen Einzug in England gehalten, wo es steigende Verbreitung finde. Ebenso sei bereits in Frankreich und Italien eingeführt worden, daß nach seiner Schätzung heute mehr als hundert Millionen lcher Lager im Betriebe sind. In weiteren Kreisen sei das ager in Europa ferner durch die amerikanischen Kraftfahrzuge und „Traktoren" bekannt geworden. In Deutschland eingeführt sei das Timken-Rollenlager neuerdings durch die Linkeofmann-Lauchhammer A.-G. Auch Buhle ist überzeugt, daß älzlager gegenüber Gleitlagern den Vorzug verdienen. Der nfahrwiderstand soll nach seinen Darlegungen bei Gleitgern das 6- bis 7fache des Widerstandes bei Wälzgern betragen. Im allgemeinen genüge eine einzige ettfüllung des Lagers für ein ganzes Jahr. Erfahrungsemäß finde sich sogar nach Ablauf des Jahres noch n großer Teil der Schmierstoffe unverbraucht im Lager vor; e Schmiermittelersparnisse seien daher recht bedeutend. Die hrlich einmal notwendige Nachfüllung von Fett bei Timkenagern wird meist bei einer gelegentlichen Ausbesserung des agens erfolgen können, so daß die Bereitstellung besonderer rbeitskräfte sich erübrigt. Buhle hebt hervor, daß bei Stran- und Stadtschnellbahnen und ähnlichen Betrieben besonders egen des häufigen Anfahrens zur Ermäßigung des Anfahriderstandes die Verwendung von Rollenlagern nötig wird. urch den geringeren Anfahrwiderstand sollen auch das Gleis d die Weichen in hohem Grade geschont werden. Im Eisenhnbetriebe werden sich nach seiner Meinung die Kosten der uausrüstung mit Timken-Radsätzen durch die bedeutenden sparnisse nicht nur in kurzer Zeit voll bezahlt machen, sonrn sie werden auch eine dauernde wesentliche Betriebsverlligung herbeiführen. Da ein Festbrennen der Lager oder eißläufer ausgeschlossen seien, so sollten alle Betriebsstörungen und Ausbesserungskosten an den Lagern fortfallen. Die Größe dieses Vorteils lasse sich ermessen, wenn man berücksichtige, daß die Deutsche Reichsbahn z. B. bei Güterwagen damit rechnet, daß nahezu jeder vierte Wagen im Jahr einmal warmläuft, wodurch er drei Tage außer Betrieb kommt; für jeden Heißläufer müßten rd. 10 M. Instandsetzungskosten aufgewendet werden.

Der vorstehend erörterte Meinungsaustausch und die angeführten Aufsätze bilden nur einen kleinen Ausschnitt aus der reichen Literatur über die Rollenlagerfrage. Viel Wissenswertes findet man in den Werbeschriften der Industrie, außerdem z. B. in zahlreichen Arbeiten des Obering. W. Bethge, Berlin, veröffentlicht in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" Jahrgang 1913, Heft 24 und Jahrgang 1917, Heft 33 und in den „A.E.G.-Mitteilungen", Jahrgang 1923, Nr. 11, und schließlich in Nr. 4 des Jahrgangs 1924 der „Verkehrstechnik". In den „A.E.G.-Mitteilungen" des Jahrgangs 1925, Heft 2, berichtet Ingenieur H. Mecke über Stromdurchgang bei Rollenlagern; derselbe Verfasser hat ferner in Nr. 12 des Jahrgangs 1922 der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" über Wälzlager für Bahnmotoren geschrieben. Erwähnt seien noch Abhandlungen des Ingenieurs H. Behr in Nr. 49 des Jahrgangs 1921 der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" und im Heft 19 des Jahrgangs 1922 der „Elektrotechnischen Zeitschrift". Direktor K. Pforte teilt seine Erfahrungen auf dem in Frage kommenden Gebiete im Heft 7 des Jahrgangs 1922 der „Verkehrstechnik" mit.

Auch das „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" beschäftigt sich im Heft 9 des Jahrgangs 1923 mit einer von Arvid Palmgreen verfaßten, in „Teknik Tidskrift" 1923, Mekanik 1, veröffentlichten einschlägigen Abhandlung. In dieser ist u. a. Bezug genommen auf Rydbergs Untersuchungen an Erzwagen der Schwedischen Staatsbahnen. Danach hat sich herausgestellt, daß der Ingangsetzungswiderstand bei dreiachsigen beladenen Wagen von 46 t Gewicht auf Gleitlagern 9,5 kg/t beträgt und für ebensolche Wagen mit Kugellagern schwedischen Fabrikats nur 1,35 kg/t. Die letztere Ziffer ist nur 15 % der ersteren. Dies Ergebnis soll mit Proben übereinstimmen, die auf der englischen Ostbahn ausgeführt wurden, wobei ein 27-t-Drehgestellwagen auf Rollenlagern durch einen einzigen Mann in Gang gesetzt werden konnte, während ein ebensolcher Wagen auf Gleitlagern sieben Mann erforderte. Auf der Pennsylvanischen Bahn in Amerika erhielt man im Mittel aus fünf Drehgestellwagen von je 60 t Gewicht mit Gleitlagern einen Ingangsetzungswiderstand von 13,5 kg/t und bei Kugellagern nur von 2 kg/t, also bei Kugellagern nur 15 % des Widerstandes, der bei Gleitlagern vorhanden war.

Zu den vorstehenden Mitteilungen soll hier nicht kritisch Stellung genommen werden. Eins scheint jedoch aus allen Berichten klar hervorzugehen, nämlich, daß die Verwendung von Rollenlagern bei Schienenfahrzeugen aller Art mit großen wirtschaftlichen Vorteilen verknüpft ist. W. M.

Reiseeindrücke in Rußland.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **F. Neesen**, Kirchmöser.

Von der Orgametall A.-G. Moskau, die staatlicherseits zur dustrielalisierung Rußlands eingesetzt ist, wurde ich im erbst 1925 aufgefordert, nach Moskau zu kommen, um dort bei r Lösung von Fragen, die den Bau von Lokomotivwerken und okomotivausbesserungswerken betreffen, mitzuwirken. Da die isbesserungswerke aber in erster Linie von dem russischen erkehrskommissariat selbst bearbeitet werden, so trat ich vorregend mit diesem in engere Beziehungen.

Am 4. Januar abends fuhr ich in Berlin ab und bestieg am chsten Morgen in Wirballen den Rigaer Zug, der auch einen utschen Wagen mit sich führte. Im Speisewagen war alles r in russischer, französischer und englischer Sprache gehrieben, obwohl etwa 80 % der Reisenden Deutsche waren. Die hrgeschwindigkeiten waren auf der Fahrt durch Litauen und ttland sehr geringe. Wiederholte Kontrolle des Passes und der hrkarten an den Grenzen, die unter großem Aufwand an Pernal vorgenommen wurden, sorgten für Abwechslung. ch einem zweistündigen Aufenthalt in Riga bestieg ich n russischen Zug. Bis auf die internationalen Schlafagen sind die russischen Schlafwagen in mancher Hinht wenig komfortabel. Die Abteile waren meist für vier Pernen, einige auch für zwei eingerichtet. In dem Wagen war r eine Waschgelegenheit vorhanden, so daß morgens Stunden rgingen, bis allen Reisenden Gelegenheit zum Waschen geben war. Die Züge führen nur zwei Wagenklassen, die harte d die weiche. An der russischen Grenze in Sebesch hatten ir zur Erledigung der Zollrevision, die an sich glatt vonstatten ging, längeren Aufenthalt. Die Bezahlung der Gepäckträger erfolgte gegen vorgedruckte Empfangsbescheinigung. Am nächsten Morgen, den 7. Januar, trafen wir in Moskau pünktlich ein, und ich wurde von mehreren Herren des Verkehrskommissariats und der Orgametall A.-G. empfangen und in das Savoy-Hotel, das in erster Linie den Ausländern dient, geleitet. Das Hotel, komfortabel und sauber, wurde vorwiegend von Deutschen bewohnt, trotzdem war mit einem der beiden sich abwechselnden Portiers die Verständigung nur in französischer und russischer Sprache möglich. Nachdem ich einen Tag bei der Orgametall A.-G. zugebracht hatte, bei der derzeit unter anderem auch der Neubau eines Lokomotivwerks für Lugansk in Bearbeitung war, führte ich meine weiteren Aufgaben im unmittelbaren Zusammenhange mit der Eisenbahnverwaltung durch. Die Eisenbahnverwaltung ist eine Abteilung des aus acht Abteilungen (Personal, Eisenbahn, Wasserstraßen, Verkehrsinspektionen, Häfen und Seeverkehr, Wege, Finanzen, Neubau) bestehenden Verkehrskommissariats, dem außerdem das Wissenschaftlich-Technische Komitee sowie die Verkehrsplankommission angegliedert ist. Die Eisenbahnverwaltung gliedert sich weiterhin in neun Abteilungen (Personal-, Tarif-, Finanz-, Betriebs-, Maschinentechnische, Elektrische, Oberbau-, Material- und Techn. Prüfungsabteilung), von denen eine die Maschinentechnische ist. Diese gliedert sich in sechs weitere Unterabteilungen (Lokomotiven, Wagen, Werkstätten, Allgem. techn., Wärme, Feuerwehr). Das Kommissariat ist in einem großen schmucklosen Gebäude untergebracht, dessen

Räume außerordentlich eng besetzt sind. Eigene Zimmer stehen nur ganz wenigen Beamten zur Verfügung. Ein lebhafter Verkehr auf den breiten Gängen, eine gemeinsame Garderobe zeugen von der Gedrängtheit des Raumes. Von dem Chef der Eisenbahnverwaltung wurde ich aufgefordert, die Werkstätten Rostow, Jekaterinoslaw, Murom und Leningrad zu besichtigen und, einige Vorträge zu halten.

An der Reise, die wir am 8. Januar abends im Salonwagen antraten, beteiligten sich vom Verkehrskommissariat der Leiter der maschinentechnischen Abteilung, der Leiter des Werkstättenwesens und ein Ingenieur des Verkehrskommissariats, der insbesondere die Dolmetscherdienste übernahm.

Die Fahrt führte über Kursk, Charkow, Taganrog. Leider durchquerten wir das Industriegebiet während der Nacht. Am Tage führte uns der Zug, der stundenlang ohne anzuhalten fuhr, durch das baumlose, steppenartige, durch die Schneedecke besonders unendlich weit und eintönig wirkende Ackerland. Da der Koch, der später für vorzügliche Beköstigung sorgte, uns erst in Rostow erreichte, so aßen wir während eines ½stündigen Aufenthaltes in der Bahnhofswirtschaft Kursk recht gut zu Mittag. Hier, wie mir schien auch an allen anderen Stationen, waren die Bahnhofswirtschaften in vollem Gange, auch standen Zeitungen und Reiselektüre in großer Auswahl zur Verfügung. Von Taganrog aus fuhr der Zug an der Küste des Asowschen Meeres entlang, so daß sich stundenlang ein Blick auf das mit Eis bedeckte Meer darbot.

Am 10. Januar vormittags trafen wir in der an der Mündung des Don gelegenen Stadt Rostow ein und wurden von Herren der Kaukasischen Eisenbahnverwaltung empfangen. Nach einer Besichtigung der Werkstatt fand am Nachmittag im Bahnhof ein Essen statt, in dessen Verlauf bei verschiedenen gegenseitigen Tischreden von dem stellvertretenden Chef der Kaukasischen Eisenbahnverwaltung der Freude Ausdruck gegeben wurde, seit langem erstmalig wieder einen Deutschen bei sich zu sehen, woran er die Hoffnung schloß, daß bei den großen, für die nächsten Jahre bestehenden Plänen deutsche Technik ihr Werk unterstützen möchte.

Am darauffolgenden Tage wurden mir nach einer nochmaligen Besichtigung des Werkes in einer mehrstündigen Besprechung im Verwaltungsgebäude der Kaukasischen Eisenbahnverwaltung die derzeitigen und geplanten zukünftigen Leistungen des Landes und der Eisenbahn dargelegt. An Hand von umfangreichen und sehr sinnfälligen Statistiken wurde gezeigt, wie bis zum Jahre 1930 eine sehr erhebliche Leistungssteigerung des gesamten Landes erzielt werden soll, insbesondere auch in Ausfuhrgütern, wie Getreide, Öl und Nutzholz. Bereits jetzt übersteigt die Wagengestellung die der Vorkriegszeit, was insbesondere auf die stärkere Ausbeutung der Ölfelder bei Grosni zurückzuführen ist. Auch ist man bemüht, die am Schwarzen Meer gelegenen Kur- und Badeorte zu heben, um breiteren Schichten des Volkes Erholung gewähren zu können. Rostow wird von einer langen, breiten, abends auffallend gut beleuchteten Straße durchquert. In den zahlreichen Geschäften schien sich ein lebhafter Betrieb abzuspielen. Ein Blick in eine Buchhandlung genügte, das Charakteristische der russischen Buchhandlungen, in denen nur ungebundene Bücher stehen, erkennen zu lassen.

Am 11. Januar abends fuhren wir nach Jekaterinoslaw ab. Auf der Strecke verkehrten in großer Zahl die von Amerika im Kriege gelieferten vierachsigen Großraumgüterwagen für den Kohlen- und Erztransport. Am darauffolgenden Nachmittag trafen wir in der am Dnjepr gelegenen Stadt Jekaterinoslaw ein und besichtigten mit Herren der dortigen Eisenbahnverwaltung die großzügig und symmetrisch an den hügeligen Flußufern angelegte Stadt. Obwohl nur 2° Kälte waren, fror ich hier das erstemal, denn die als Sommerwagen offen gebaute elektrische Bahn war auf Kältegrade nicht berechnet. Es waren die Tage strenger Kälte, an denen in Moskau die Temperatur auf 25° sank. Temperaturen von etwa 15°, wie ich sie später in Moskau und Leningrad erlebte, habe ich nie als besonders kalt empfunden, da bei der Windstille und Trockenheit das Klima ähnlich dem des Hochgebirges wirkt.

Eine Besichtigung der großen, übersichtlich gebauten Werkstatt und der im Bau befindlichen kurz vor der Vollendung stehenden Dnjeprbrücke füllten den nächsten Tag aus. Auf der Rückreise nach Moskau wurde mir Gelegenheit gegeben, auf der Lokomotive zu fahren. Die Lokomotive mit Kohlenfeuerung hatte eine Besatzung von drei Mann und wurde geschickt geführt. Wie auch an anderen Stellen, beobachtete ich hier, daß besonderer Wert auf Einhaltung der Fahrzeiten und auf guten Unterhaltungszustand der Lokomotiven gelegt wurde.

Am 15. abends erfolgte von Moskau aus die Weiterreise nach Murom, wo wir am nächsten Morgen ankamen und mittels Schlitten zur Werkstatt gefahren wurden. Wie der Baedeker aus den Vorkriegszeiten berichtet, ist es bei der Mietung eines Schlittens auch jetzt, sei es in Murom oder Moskau oder sonstwo geblieben. Man geht von Schlitten zu Schlitten und handelt, bis man einen angemessenen Preis erzielt hat. Ein Feldw auf dem zahllose beladene Schlitten verkehren, die von d lebhaften Markt in Murom in die Dörfer zurückkehrten, füh auch zur Werkstatt.

Die Werkstatt ist eine der neuesten, klar im Grundriß, u bis auf das Fehlen von Spezialmaschinen sehr gut ausgerüst Am Nachmittag nahmen wir eine Besichtigung der durch int essante Kirchen, Klöster und Wohnhäuser bemerkenswert Provinzstadt vor, die auf den hohen Ufern der Oka geleg weite Blicke in das an Erzen reiche östlich der Oka geleg Gelände bietet.

Auffallend war eine große Anzahl stilgerechter Fassaden, aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts stammen und, von he vorragenden Künstlern der Hauptstadt entworfen, auf Bef in der Provinz ausgeführt werden mußten, wobei die örtlich Bauherren diesen oder jenen Provinzialismus nicht unterlas konnten. Die sehr schönen Klöster sind von alt angesessen Handwerkerfamilien, angeblich ohne Pläne erbaut worden, w durch sich viele, aber reizvolle Unsymmetrien entwickelten.

Am Abend hielt ich vor den Arbeitern der Werkstatt im die gefüllten Saal einen Vortrag, bei dem mir die Zuhörer lebha Anteilnahme durch kräftiges Klatschen vor Beginn und au am Schluß des Vortrages bekundeten.

Am selbigen Abend fuhren wir nach Moskau zurück, wo w am Sonntag, den 17. vormittags, eintrafen. Am Nachmittag hi ich vor einer etwa 1000köpfigen Zuhörerschaft einen Vortr über die Grundlagen einer zweckmäßigen Unterhaltung d Lokomotiven und einer neuzeitlichen Arbeitsweise in den A besserungswerken. Eine große Anzahl schriftlich vorgelegt Fragen, die ich wegen Zeitmangels nur teilweise beantwort konnte, bekundeten auch hier ein lebhaftes Interesse der Z hörerschaft. Auch brachten die Tageszeitungen über mein Aufenthalt und den Inhalt der Vorträge verschiedene Artik und Abbildungen. Am darauffolgenden Tage wurde mir z Stadtbesichtigung eine vierstündige Automobilfahrt ermöglic Auf entlegensten Höfen sah ich, wie trotz der Fülle der s stigen Aufgaben des Landes Stukkaturen alter Häuser herunt geschlagen wurden, um die verdeckt gewesene alte Architekt aufzudecken bzw. zu erneuern. Von einem auf dem Sperlin berge außerhalb der Stadt gelegenen Wasserhochbehälter aus, mir die Wasserversorgung der Stadt erklärt wurde, genoß i einen prächtigen Blick auf das in der Winterlandschaft in d Krümmungen der Moskwa gelegene Moskau. Einzigartig sch wirkt der Kreml, in dem sich asiatische und italienische Ba kunst trifft. Er drückt dem ganzen Stadtplan sein Gepräge au da die Straßen teils radial auf ihn zuführen, teils ringartig i umschließen. Letztere, frühere Festungsgürtel, tragen Bou vardartigen Charakter. Eigenartig und uneinheitlich ist d Straßenbild durch die großen Verschiedenartigkeiten der Arc tekturen und Abmessungen der Gebäude. Auf den Straß wickelt sich ein äußerst lebhafter Betrieb ab, und morgens geg 10 Uhr und nachmittags gegen 4 Uhr, zu Beginn und Schl der Bürozeiten, reichen die Bürgersteige kaum aus. Die Straß waren, besonders durch das vorangegangene Tauwetter, v einer Schnee-, meist aber von einer Eisdecke bedeckt, was wo für den Schlittenverkehr sehr zweckmäßig war, das Gehen ab sehr erschwerte. Die Straßenbahnen sind ständig überfüllt. Z leichteren Abwicklung des Verkehrs darf nur hinten auf- u vorn auf der leerzuhaltenden Plattform abgestiegen werd Im Wagen herrscht daher ein ständiges Drängen nach vorwär Sehr stark ist auch der Automobilomnibusverkehr. Es fahr deutsche, englische und französische Wagen. Die Preise d Lebensmittel sind niedrig, dagegen die aller übrigen Geg stände wegen des großen Warenmangels und der starken Na frage sehr hoch. Die Hotelpreise sind recht hoch; die Eis bahnpreise sind niedriger als in Deutschland und nach den E fernungen gestaffelt.

Am Montag nachmittag hielt ich vor einem engeren Publik einen Vortrag über die „Grundlagen einer fließenden Fertigu und deren Anwendungsmöglichkeit in den Lokomotivausbes rungswerken“. Hieran schloß sich ein im Konservatorium sta findendes Konzert des dirigentenlosen Moskauer Orchest Wenn mir auch dieser Tschaikowsky-Abend einen großen Gen bereitete, so schien mir doch der Dirigent zu fehlen, und au der Anblick des kreisförmig angeordneten Orchesters, das d Publikum teilweise den Rücken zuwendete, wirkte nic aesthetisch.

Am 19. abends setzten wir unsere Reise nach Leningrad fo Die ersten zwei Stunden wurde mir Gelegenheit gegeben, a der mit Öl gefeuerten Lokomotive zu fahren. Der D-Zug hat 64 Achsen und fuhr teils mit 80 km Geschwindigkeit. D 650 km lange Strecke wurde in 11½ Stunden durchfahren.

Am 20. vormittags trafen wir in Leningrad ein, wo wir na einer Besprechung mit Herren der dortigen Eisenbahnverwa tung eine Besichtigung der Stadt, der Putilow-Werke und ein Besuch der dortigen Museen und des Theaters vornahmen. D Stadt, einheitlicher in Größenabmessungen und Baustilen d

…äude als in Moskau, macht einen europäischeren Eindruck. W…hrend in Moskau ein ungemein lebhafter Straßenbetrieb …rschte, ließ sich hier aus dem stillen Straßenverkehr deut…ie die Verlegung der Metropole nach Moskau erkennen. Sehr …ön und unversehrt waren die Museen, von denen ich die …mitage und das russische Museum besuchte. Einen weiteren …nstlerischen Genuß bot mir am Abend das im Stadttheater …tretende Ballett. In der früheren Hofloge saßen Angehörige … Regierung, das Publikum des ausverkauften Theaters er…ien in sehr unterschiedlicher Aufmachung, hatte aber im …emeinen festtägliche Kleidung angelegt. In den Putilow…rken, die bei weitem noch nicht wieder auf ihrer Volleistung …ren, sah man neben großen modernen Hallen teils recht ver…ete Werkstattseinrichtungen. Das Schwergewicht der Loko…ivindustrie scheint man mit Rücksicht auf die bessere Zu…rung an Kohlen und Erzen mehr in das Industriegebiet Süd…lands legen zu wollen. Am darauffolgenden Tage besich…en wir die Werkstatt Leningrad. Hier wie auch an anderen …llen zeigten sich die Folgen der früheren einzelnen Privat…ellschaften, für die eine zentrale Bewirtschaftung naturgemäß …t möglich war. So war jedes einzelne Werk mit großer, … eingerichteter Schmiede und Gießerei versehen und stellte … auch handelsübliche Teile selbst her.

…m 21. abends traten wir die Rückreise nach Moskau an. … 21. Januar, der Todestag Lenins, und der 22., der Revo…ionstag, standen im Zeichen Lenins. In allen Schaufenstern …l öffentlichen Gebäuden waren Bilder und Büsten Lenins …gestellt und abends besonders erleuchtet. Zahllose Menschen…ssen standen in aller Ruhe auf dem Roten Platz vor dem …usoleum Lenins, um nach stundenlangem Warten an dem …sernen Sarge, in dem dieser Führer der Revolution, vorzüg…i einbalsamiert, von Soldaten in strammer Haltung bewacht …t, ehrfurchtsvoll vorübergehen zu können.

…en Sonntag, den 24., benutzte ich nochmals, die Stadt zu …ichtigen und Museen zu besuchen. Auch wohnte ich einem …ttesdienst in der besonders von innen sehr schönen Erlöser…che bei. Ein sehr starker Besuch der Museen und zahlreiche …hrungen ließen die Absicht, die allgemeine Bildung des Vol…s zu heben, deutlich erkennen. Der große Bibliothekssaal … Rumjansew-Museum war selbst um die Mittagsstunde am …ntag voll besetzt.

…m allgemeinen habe ich den Eindruck gewonnen, daß sich … russische Eisenbahnwesen auf durchaus gesunden Bahnen …wegt. Der Lokomotiv- und Wagenbestand scheint zur Zeit …h den Ansprüchen zu genügen, bedarf aber einer Verstär…ng, um den großen wirtschaftlichen Aufschwung des Landes, … für die nächsten fünf Jahre planmäßig beabsichtigt ist, ent…echen zu können. Eine natürliche Folge ist auch eine Verbesserung und Erweiterung der Ausbesserungswerke. Die Züge, mit denen ich fuhr, verkehrten im allgemeinen pünktlich, die Geschwindigkeiten waren, bis auf die Strecken Leningrad-Moskau, wo wir teils mit 80 km Geschwindigkeit fuhren, durchschnittlich etwa 40 km. Eine Erhöhung der Geschwindigkeiten ist wegen des zu schwachen Oberbaues, bei dem vorwiegend Sandbettung verwandt wird, schwer durchführbar. Beim Neubau der Lokomotiven wird deshalb dem Umstande, den Oberbau möglichst gering zu belasten, besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Um das Öl als Ausfuhrmittel zu erhalten, soll es nur in geringem Umfange zur Lokomotivbeheizung herangezogen werden; dementsprechend entfallen auf Kohlebeheizung etwa 60 %, auf Öl 25 %, auf Holz 15 %.

Das Eisenbahnnetz umfaßt zur Zeit etwa 70 000 km. In den Jahren 1925/26 rechnet man mit einer Leistung von etwa 350 Millionen Lokomotivkilometer. Auf der Strecke Moskau-Leningrad verkehren beispielsweise täglich in beiden Richtungen je vier Personenzüge. Auf der Strecke Moskau-Charkow je sechs Personzüge.

Der beträchtliche in Aussicht genommene Neubau von Lokomotiven soll im eigenen Lande erfolgen, wie überhaupt das Bestreben besteht, die Bedürfnisse des Landes möglichst durch eine eigene Industrie zu decken, und nur Fabrikeinrichtungsgegenstände, Werkzeugmaschinen, elektrische Anlagen und Spezialfabrikate im Ausland zu beschaffen.

Zur Erfüllung des Wirtschaftsprogrammes werden bedeutsame Schritte auch im Ausbildungswesen getan. Ein großes Institut in Moskau bildet in Massen Handwerker aus, und in den Provinzstädten finden Ausbildungskurse für die Bedienung von landwirtschaftlichen Maschinen statt. Die Förderung des Schulwesens auf dem Lande stößt infolge Mangels an Lehrern auf Schwierigkeiten. Auf den Hochschulen werden Kinder bürgerlicher Familien nur beschränkt zugelassen. Der größte Teil setzt sich aus Kindern von Arbeiterfamilien zusammen, die naturgemäß erst eine Vorbereitungsschule, in denen sie das für das Studium Notwendigste erlernen, besuchen müssen.

Riesenhaft ist die Größe dieses Landes und seine Entwicklungsmöglichkeit. Noch harren viele Fähigkeiten und Kräfte der Bevölkerung ihrer Entfaltung. Unendlich groß sind die vielfältigen Reichtümer an Naturschätzen aller Art, die im Süden von der Baumwolle an über Erdöl, Getreide, Erze und Kohle, Holz bis zu den Eisbärpelzen im hohen Norden sich ausdehnen. Diese Eigenarten des Landes üben auf den Reisenden einen besonderen Reiz aus und lassen bei den langen Fahrten immer wieder das Gefühl aufkommen, daß hier auf dem Boden alter Kultur dem Schaffensdrange ein Weg gegeben ist, ein zweites Land der unbegrenzten Möglichkeiten in rascher Entwicklung neuen Zeiten entgegenwachsen zu lassen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Tagung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Ge…lschaft. Der Verwaltungsrat hielt vom 22. bis 24. März 1926 …e planmäßige Tagung in Berlin ab. Die Finanzlage des …ternehmens bildete den Hauptpunkt der Erörterungen. Die …sichtige Wirtschaftsführung und die günstige Verkehrsent…cklung in 1925 werden einen befriedigenden Abschluß des …ten Geschäftsjahres ermöglichen. Die Abschluß…beiten, die im ersten Geschäftsjahre naturgemäß besondere …wierigkeiten machen, gehen der Beendigung entgegen. Der …rch die Wirtschaftskrise bedingte starke Rückgang … Einnahmen in den ersten Monaten des neuen Geschäftsjahres …hnt zu verschärfter Vorsicht. Da die Ausgaben für wer…nde Anlagen nicht mehr weiterhin aus den laufenden Ein…men bestritten werden können, andererseits aber ihre Fort…rung im Interesse der Reichsbahn und der Volkswirtschaft …t, wird es geboten sein, die notwendigen Mittel auf dem …ge des Kredits zu beschaffen. Das Reich hat bekanntlich … Millionen Mark durch Übernahme von Vorzugsaktien der …chsbahn-Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Verhandlungen …gen Beschaffung weiterer Kreditmittel sollen mit allem Nach…ck verfolgt werden, damit die Reichsbahn durch entspre…nde Aufträge zur Milderung der Wirtschaftskrise beitragen …n.

…n Verkehrs- und Betriebsverbesserungen …d zu erwähnen, daß die Güterzüge durchweg wesentlich be…leunigt sind; das Netz der Eilgüterzüge ist erweitert und …dichtet. Die Güterzugfahrpläne sind so aufeinander abge…immt, daß die Reisedauer der Güter in allen wichtigen Ver…rsbeziehungen stark herabgedrückt ist. Die Bildung ge…lossener Güterzüge auf große Entfernungen wird besonders gefördert. Die Verbesserungen konnten ohne wesentliche Mehraufwendungen durch Ausnutzung der neueren technischen Möglichkeiten erreicht werden. Die fast abgeschlossene Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse in Güterzügen spielt dabei eine wichtige Rolle.

Die weitere Durchbildung der Sicherungseinrichtungen, besonders der Versuche zur Verhinderung des Überfahrens der Haltsignale, ist in fortschreitender Entwicklung begriffen.

Von Personalfragen ist zu erwähnen der Rückgang des ständigen Personalstandes auf 689 531 Köpfe im Januar 1926. Gebilligt wurde vom Verwaltungsrat die zum 1. April vorgeschlagene Einführung einer Krankenversicherung für Reichsbahnbeamte. Die Versicherung, die unter dem Namen „Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung“ eine auf Gegenseitigkeit eingerichtete Kasse ist, soll den Interessen der männlichen und weiblichen Reichsbahnbeamten und nicht versicherungspflichtigen Angestellten dienen. Sie sichert ihnen selbst und ihren Familienangehörigen wertvolle Vorteile, wie: Zuschuß zu den Kosten der ärztlichen Behandlung, freie Arznei und Heilmittel, Zuschuß bei Zahnbehandlung und Zahnersatz, Zuschuß zu den Kosten bei Krankenhausbehandlung, bei Wochenhilfe und einen Zuschuß beim Todesfall des Mitgliedes und seiner Ehefrau.

— Eisenbahntarife. Mit Gültigkeit vom 15. März sind bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Juli d. J., zwei neue Ausnahmetarife für frische Kartoffeln eingeführt, und zwar einer für die Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über die deutschen Seehäfen und die trockene Grenze und einer für den Inlandsverbrauch (ohne Beschränkung auf bestimmte Verwendungszwecke). Die beiden Ausnahmetarife gelten zunächst für den Verkehr der Stationen der Deutschen Reichsbahn unter sich. Sie werden voraussichtlich am 1. April auch auf die deutschen Privatbahnen ausgedehnt werden. Beide Ausnahmetarife gewähren einen Abschlag von 10 % gegenüber der regelrechten

Klasse F. Durch den zweiten Ausnahmetarif erhalten auch die bisher vom Nottarif ausgeschlossenen Kartoffeln, die an Stärkefabriken, Brennereien und Trocknereien usw. gehen, eine Frachtverbilligung. Diese Tarifmaßnahmen werden es ermöglichen, die aus der letzten guten Ernte noch vorhandenen reichlichen Kartoffelbestände restlos der Verwendung zuzuführen.

— **Frische Milch in den Bahnwirtschaften.** Auf Veranlassung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wird den Bahnwirten jetzt die Bereithaltung frischer Milch zum Verkauf an Reisende zur Pflicht gemacht.

— **Sonderzüge von und zur Frankfurter Frühjahrsmesse.** Nachdem die für die Sonderzüge von und zur Leipziger Frühjahrsmesse getroffene Regelung tarifarischer und abrechnungstechnischer Art zu betrieblichen Schwierigkeiten keine Veranlassung gegeben hat, wird der für die Leipziger Messe genehmigte Versuch auf die Sonderzüge von und zur Frankfurter Frühjahrsmesse ausgedehnt. Zum Besuch der Frankfurter Frühjahrsmesse werden demgemäß vom Meßamt Frankfurt (M.) garantierte Sonderzüge nur noch in der Richtung nach Frankfurt (M.) gefahren, die sowohl mit einfachen Fahrkarten, als auch mit Rückfahrkarten — beide Sorten um $33^1/_3$ % des Fahrpreises ermäßigt — benutzt werden können. Diese Rückfahrkarten haben eine 14tägige Geltungsdauer und berechtigen auf der Rückfahrt zur Benutzung aller aus Frankfurt (M.) abgelassenen Personenzüge, der D-Züge gegen Zahlung des Schnellzugszuschlags (vgl. Ztg. des V.D.E.V. 1925, Seite 28 und insbesondere 1926, S. 79).

— **Dividende der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** Der Ausschuß der Gesellschaft hat beschlossen, die Dividende der Aktien für das Jahr 1925 vorbehaltlich der Genehmigung des Hauptrechnungsabschlusses durch die Generalversammlung auf 6 %, also 72 RM für 1200 M. Aktienkapital, festzusetzen.

— **Ständige Tarifkommission.** Die Neubestellungen auf die Niederschriften der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Reichsbahn für das Jahr 1926 können bis zum 20. April d. J. bei dem Tarifbüro der Reichsbahndirektion, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, angemeldet werden. Die Abonnementsgebühr für die Niederschriften beträgt 40 RM; sie kann auf Postscheckkonto Berlin Nr. 2909 der Eisenbahn-Hauptkasse, Berlin W. 35, eingezahlt werden.

— **Reichskursbuch.** Von Ausgabe Nr. 1 für 1926 ab wird das Reichskursbuch von der Deutschen Reichspost und der Deutschen Reichsbahn gemeinsam herausgegeben werden, um das pünktliche Erscheinen des Werkes sicherzustellen. Die erste Sommerausgabe 1926 sowie die Sonderausgaben der drei ersten Teile des Reichskursbuches mit den am 15. Mai in Kraft tretenden Sommerfahrplänen werden rechtzeitig vor diesem Termin erscheinen. Das Reichskursbuch hat wesentliche Verbesserungen erfahren durch Vereinigung der Kraftfahrlinien zu einem besonderen Teil mit alphabetischem Stationsverzeichnis, durch Ausbau der deutschen Reiseverbindungen sowie der Reisewege nach dem Ausland, Aufnahme der wichtigsten europäischen Luxuszüge, Ausbau des Luftverkehrs u. a. m. Der Verkaufspreis für ein Reichskursbuch beträgt wieder 6,50 ℳ, für ein Stück der Sonderausgabe jedes der drei ersten Teile 2 ℳ. Bestellungen nehmen alle Postanstalten, Bahnhöfe der Reichsbahn sowie die Sortimentsbuchhandlungen und Reisebüros entgegen. Frühzeitige Bestellung wird empfohlen.

— **Fortbildungskursus in Stettin.** Der Arbeitsausschuß für staatswissenschaftliche Fortbildungskurse in Stettin, zu dem sich im Herbst des vorigen Jahres die pommerschen Reichs- und Staatsbehörden sowie die Reichsbahndirektion Stettin zusammengeschlossen haben, veranstaltet in Stettin in der Zeit vom 22. März bis 13. April d. J. einen zweiten staatswissenschaftlichen Fortbildungskursus, an dem auch alle Reichsbahnbeamten von Gruppe IX an aufwärts teilnehmen können.

— **Dritte eisenbahnwissenschaftliche Woche der Verwaltungsakademie Berlin.** Von den in Nr. 11, S. 291 d. Ztg. mitgeteilten Vorlesungen findet die des Präsidenten des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. von Siemens: Die Reichsbahn im Rahmen der deutschen Volkswirtschaft nicht statt. Neu treten folgende Vorlesungen hinzu: Gildemeister, Dr., Präsidialmitglied des Nordwestdeutschen Wirtschaftsbundes: „Zur Lage der allgemeinen Wirtschaft unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Reichsbahn“. Steuernagel, Dr.-Ing., Reichsbahnoberrat: „Ziele und Methoden der Eisenbahnstatistik“. von Schaewen, Eisenbahndirektionspräsident a. D., Direktor der Deutschen Verkehrs-Kreditbank: „Die Aufgaben der Deutschen Verkehrs-Kreditbank“.

— **Deutsche Verkehrswerbung in Amerika.** Im Juni 1925 i[st] von der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung das erst[e] Deutsche Verkehrsbüro im Auslande, German Railroads Infor[-] mation Office, New York City, 630 Fifth Avenue, eröffnet wor[-] den; diesem Büro haben sich mit selbständigen Vertretungen de[r] Allgemeine Deutsche Bäderverband und die Leipziger Messe an[-] geschlossen. Der Leiter der German Railroads Informatio[n] Office, Ernst Schmitz, sprach in der von der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung einberufenen „Verkehrspolitische[n] Konferenz“ in Berlin am 25. März über seine Erfahrungen un[d] über die Aufgaben der Verkehrswerbung in Amerika.

Die Lage in Amerika für die Werbearbeit zur Förderung de[s] deutschen Fremdenverkehrs war zu Beginn dieser Tätigke[it] keineswegs günstig. Es galt vor allem durch Schaffung und Ver[-] breitung eines für Amerika geeigneten Werbematerials Deutsc[h-] land als Reiseland dem Amerikaner nahezubringen. Das Werbe[-] material an deutschen Prospekten, Plakaten und besonders a[n] Bildern von deutschen Städten, Kurorten usw., soweit es über[-] haupt in Amerika vorhanden war, stellte sich als fast durchwe[g] ungeeignet heraus. Die Reichszentrale für Deutsche Verkehrs[-] werbung und das von ihr eingerichtete Büro in New Yor[k] mußten daher zunächst ein Werbematerial schaffen, das de[n] amerikanischen Anforderungen entsprach und in den Vereinigte[n] Staaten Verbreitung finden konnte.

Der Amerikaner kennt Europa im großen und ganzen nu[r] oberflächlich, von Deutschland oft nur den Namen selbst. E[r] will bei einer Europareise in einer bestimmten Zeit für ein[e] gewisse Summe Dollars möglichst viel Schönes, Interessante[s] und Angenehmes auf die bequemste Weise erleben. Wo di[es] stattfindet, steht für ihn zunächst noch gar nicht fest. Er ge[ht] zunächst nach „Europe“. Nur das Wort „Germany“, das ih[m] geläufig ist, kann ihn auf die Schönheiten dieses Landes hi[n-] weisen, nicht aber partikularistische Einzelprospekte vo[n] Städten, Kurorten usw., deren Namen er zum großen Teil über[-] haupt nicht kennt. Die deutsche Werbearbeit stellt sich dah[er] unter die Schlagworte „Germany wants to see you“ und „Se[e] Germany next“. Deutschland steht dabei stets im Vorde[r-] grunde, und Städte, Bäder und Kurorte müssen sich, wenn si[e] bei ihrer Werbearbeit Erfolg haben wollen, in dieses groß[e] Ganze „Deutschland“ einfügen.

Der Vortragende führte zugleich den zahlreichen Teilnehmer[n] in Lichtbildern vor Augen, wie intensiv und mit welchen Mittel[n] andere europäische Länder mit starkem Fremdenverkehr auf d[ie] Reiselust des Amerikaners einzuwirken bemüht sind. Dem gegenüber hat die deutsche Werbearbeit, die bisher allzu sehr a[n] Zersplitterung und Willkür litt, im Auslande keinen leichte[n] Stand. Es ist erfreulich, schon jetzt feststellen zu können, da[ß] die von der German Railroads Information Office verbreitete[n] Werbeschriften Anklang in Amerika gefunden haben und berei[t-] willig von den Eisenbahnen, Reisebüros usw. drüben entgege[n-] genommen und weiter verbreitet werden.

Europa wird, so führte der Vortragende aus, in den komme[n-] den Monaten einen lebhaften Fremdenverkehr aus Amerika e[r-] warten können, und auch Deutschland wird einen von Jahr z[u] Jahr steigenden Anteil an diesem Verkehr erhalten, wenn de[n] Gästen in unserem Vaterlande der Aufenthalt so angenehm w[ie] möglich gestaltet wird. Jeder amerikanische Besucher muß a[ls] Freund Deutschlands und als lebendiger Propa[-] gandist zurückkehren mit der Erkenntnis, daß Deutschla[nd] ein schönes, gastfreies und gastfreundliches Land ist.

— **Baurat de Grahl, Ehrendoktor.** Rektor und Senat d[er] Technischen Hochschule Danzig haben dem Vizepräsidenten u[nd] Abteilungsdirigenten der Akademie des Bauwesens, Baur[at] Gustav de Grahl in Zehlendorf in Anerkennung seiner Ve[r-] dienste um die Vervollkommnung des Pilgerschrittkalibers u[nd] die Entwicklung der Wärmewirtschaft die Würde eines „Dokto[r-] Ingenieur ehrenhalber“ verliehen.

— **Personalnachrichten.** Der Reichsbahnrat Reulaux, bi[s-] her Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Berlin 6, nahm ein[en] Ruf als ordentlicher Professor für den Lehrstuhl für Eisenbah[n-] wesen an der Technischen Hochschule in Darmstadt an.

Österreich.

— **Verwaltungskommission der Bundesbahnen.** Durch d[en] Rücktritt der bisherigen Mitglieder der Verwaltungskom[-] mission der Österreichischen Bundesbahnen, Sektionschef In[g.] Enderes und Dr. Freiheim, kamen zwei Mandate in der Ve[r-] waltungskommission neu zur Besetzung. Die Regierung h[at] diese beiden freien Stellen mit dem Direktor der Norika-A.-G. in Villach Haslacher und dem steiermärkischen Industriell[en] Supan besetzt.

— **Fremdenverkehrsagenturen der Bundesbahnen.** Die Genera[l-] direktion der Österreichischen Bundesbahnen beginnt nunmeh[r] im Auslande, wo in den letzten Jahren die Werbetätigkeit fü[r]

›rreich als Reiseland nicht rege genug war, eigene Fremden-
›kehrsagenturen zu schaffen, die nach ihren Weisungen eine
›hafte Werbetätigkeit entfalten sollen. Als erste solche Stelle
›de eine Generalvertretung der Österreichischen Bundes-
›nen in Utrecht (Niederlande) eingerichtet. Die Österreichi-
›n Bundesbahnen werden ihre Auslandsvertretungen auch
›n anderen österreichischen Fremdenverkehrsinteressenten
› Verfügung halten, doch muß der Verkehr mit den Ver-
›ungen der Österreichischen Bundesbahnen ausnahmslos im
›ge der Generaldirektion in Wien erfolgen. Bereits zu
›gsten dieses Jahres wird eine große holländische Gesell-
›aftsreise, die von der niederländischen Generalvertretung der
›erreichischen Bundesbahnen veranstaltet wird, in Wien ein-
›fen und in mehreren Gruppen Österreich unter ortskundiger
›rung bereisen.

— Eisenbahnunterricht in der Schule. Die Generaldirektion
› Bundesbahnen hat an die Landesschulbehörden eine
›chrift gerichtet, in welcher darauf hingewiesen wird, daß die
›eraldirektion und die ihr unterstehenden Bundesbahndirek-
›en bestrebt sind, durch plangemäß fortschreitende Verwal-
›g und durch Investitionen, durch zeitgemäße Verbesserungen
› im Eisenbahnbetrieb zutage getretenen Folgen des Krieges
›beseitigen. Mit Unterstützung des in schweren Zeitläuften
›ährten Personals sei es gelungen, einen Zustand herbeizu-
›ren, von dem sich sagen läßt, daß die Sicherheit der Person
›des der Bahn anvertrauten Gutes wieder voll gewährleistet
› Wenn die Bahn auch der jugendbildnerischen Kraft der
›ule jetzt schon viel zu danken hat, so sei noch manches zu
›, um Vorsorge zu treffen, daß mit der jungen Generation ein
›chlecht heraufkomme, das in den demokratischen Einrich-
›gen gegebene Freiheit würdig gebrauche und, wie andere Ein-
›tungen, so auch die Eisenbahn in einer Weise benütze, die
› Rücksicht des einzelnen auf die Gesamtheit entspricht.
›sen Zustand herbeizuführen, sind die betriebführenden Ver-
›tungen allein nicht imstande, sie bedürfen hierzu der Mit-
›e des reisenden Publikums und des erzieherischen Einflusses
› Schule. Die Bundesbahndirektion richtet daher an die
›ulbehörden die Bitte, die Schuljugend mit den beigegebenen
›ndlehren für die richtige Benutzung der Eisenbahn vertraut
› machen. Diese „Grundlehren" enthalten fünfzehn Gebote.
› gelten für Erwachsene nicht minder wie für Schüler, wes-
› das Bundesministerium für Unterricht in einem Erlasse die
›ulbehörden angewiesen hat, nicht nur die Lehrkörper der
›ks-, Bürger- und Mittelschulen auf diese fünfzehn Punkte
› Belehrung der Schüler beim Unterricht und bei Schüler-
›ten aufmerksam zu machen, sondern auch bei Elternver-
›mlungen die Eltern zu belehren. Das erste Gebot bezieht
› auf das Verhalten beim Betreten der Eisenbahn: „Lies die
›schriften und beachte sie; jede überflüssige Frage und Ant-
›t vergeudet wertvolle Zeit." Zweitens: „Dränge nicht bei
› Kassen und Türen; durch Drängen gefährdest du Greise,
›uen und Kinder. Stelle dich nicht stundenlang vor Schaltern
› Kartenausgabestellen an, du bildest für andere, die früher
›nzukommen haben, ein Hindernis." Die übrigen Punkte be-
›en sich auf die Reinhaltung der Betriebsmittel, Ein- und
›steigen, Verhalten während der Fahrt usw.

— Skipreis der Bundesbahnen. Die Generaldirektion der
›rreichischen Bundesbahnen hat für die Skimeisterschaft am
›berg, die am 13. und 14. März in St. Anton ausgetragen wurde,
› Ehrenpreis ein Generalabonnement für die Österreichischen
›desbahnen gestiftet.

— Otto Maaß, dem Begründer der Buch- und Kunstdruckerei
› Maaß' Söhne, Wien, ist eine kleine Gedenkschrift gewidmet,
› zur dreißigsten Wiederkehr seines Todestages (6. Januar
›) sein ältester Sohn Rudolf Maaß, der gegenwärtige In-
›r des Unternehmens, in dankbarer Erinnerung verfaßt hat.
› Interesse liest man die Darstellung der mitunter recht be-
›ten Laufbahn eines Mannes, der schließlich in Österreich
›nisch wurde und dank seiner geschäftlichen Tüchtigkeit
› der Lauterkeit seines Wesens zu hohem Ansehen gelangte.
›riedrich Otto Maaß wurde am 19. Oktober 1826 in Nord-
›sen am Harz im Königreich Preußen als jüngster Sohn des
›gers, Brauherrn und Fruchthändlers Johann Wilhelm Fried-
› Maß geboren. Nach Vollendung seiner Gymnasialstudien
› seiner Vaterstadt ging der Jüngling zu einem Buch- und
›ikalienhändler in dem benachbarten Erfurt in die Lehre
› trat nach beendigter Lehrzeit als Gehilfe in ein gleich-
›ges Geschäft in Naumburg an der Saale ein. Infolge seiner
›iligung an der freiheitlichen Bewegung des Jahres 1848 in
›umaciam zu 20 Jahren Festungshaft verurteilt, mußte er
›hten und wandte sich nach den Vereinigten Staaten von
›rika, wo er durch mehr als 1½ Jahrzehnte ein bisweilen
› wechselvolles Leben führte. Die Sehnsucht nach der Hei-
› trieb ihn das erstemal 1862 nach Europa zurück, da er
› immer noch von der preußischen Polizei verfolgt wurde,
mußte er zunächst nach Amerika zurückkehren, um dieses erst zwei Jahre später endgültig zu verlassen und sich in Wien anzusiedeln, wo er 1865 ein Annoncenbureau eröffnete und damit den Vorschlag verwirklichte, den ihm sein Freund und Lehrgenosse aus der Buchhändlerzeit in Erfurt, Ferdinand Haasenstein, gemacht hatte, der im Verein mit Adolf Vogler solche Annoncenexpeditionen in Altona und in Frankfurt am Main betrieb.

Wenige Jahre später, 1871, errichtete Otto Maaß eine kleine Buchdruckerei, deren rascher Aufschwung schon im nächsten Jahre die Übersiedlung in die größeren Räume in der Walfischgasse 10 notwendig machte, wo sie bis zum heutigen Tage ununterbrochen verblieben ist. Die neue Druckerei übernahm sofort die Herstellung des von dem bekannten Nationalökonomen Professor Dr. Lorenz von Stein herausgegebenen Zentralblattes für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie, das aus dem 1861 gegründeten, anfänglich vom Finanzministerium, später vom Ministerium für Handel und Volkswirtschaft herausgegebenen „Notizenblatt für Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen" hervorgegangen, seit 1862 als ein Organ für die gesamte Verwaltung und die Interessen dieser Unternehmungen in Österreich bestand. Das Blatt brachte nicht nur alle auf die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen Österreichs bezüglichen Gesetze, Staatsverträge, Erlasse und sonstigen amtlichen Eröffnungen nach amtlichen Quellen, ferner alle Kundmachungen dieser Unternehmungen über Personen- und Gütertransporte, Liefer- und Lagerzeit und andere Verkehrs- und Verwaltungsverhältnisse, über Abhaltung von Generalversammlungen und ihre Beschlüsse usw., sondern auch die einschlagenden Verordnungen und Veränderungen im Post- und Telegraphenwesen und schließlich auch unter Bedachtnahme auf die einschlägige Literatur über Eisenbahnrecht, Eisenbahnverwaltung und Technik freie Aufsätze über das ganze große Gebiet des Eisenbahn- und Schiffahrtswesens. Das Blatt suchte demnach der selbst gestellten Aufgabe, einerseits dem Geschäftsmann die Gesetze und Bestimmungen für seine Beziehungen zu Eisenbahn und Dampfschiffahrt in Österreich in praktischer und zugleich authentischer Form bereitzustellen, andererseits auch denen zu entsprechen, „welche die Interessen und die Entwicklung dieser großartigen Anstalten von einem allgemeinen Gesichtspunkte auffassen", tatsächlich gerecht zu werden. Als im Jahre 1888 für die bisher im Zentralblatt veröffentlichten amtlichen Mitteilungen das Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt geschaffen wurde, dessen Herausgabe im Jahre 1896 auf das neuerrichtete Eisenbahnministerium überging, verblieben sowohl Verwaltung wie auch Druck des neuen Verordnungsblattes bei der Firma Maaß. Hierin trat bis zum Ende des Jahres 1922, abgesehen von der Bezeichnung des Blattes, keine Änderung ein.

Die engen Beziehungen der Firma Otto Maaß' Söhne zu den Unternehmungen des Verkehrswesens währte also über ein halbes Jahrhundert — ein Beweis dafür, daß sie den geschäftlichen Grundsätzen, die der Gründer der Firma bis an sein Lebensende befolgt hat, stets treu geblieben ist. Dr. E.

Luxemburg.

— Die Tarif- und Frachtenfrage. Dem „Wirtschaftsdienst" entnehmen wir über diese Frage folgende Ausführungen:

Die Eisenbahnfrage und die hiermit zusammenhängende Tarif- und Frachtenfrage bilden seit der vollzogenen Wirtschaftsunion mit Belgien die eigentlichen Angelpunkte der inneren und äußeren Politik Luxemburgs. Es war bekanntlich die Eisenbahnfrage, welche die frühere Regierung Reuter zu Falle brachte, und mit dieser Frage belastet trat die heutige Regierung Prum auf den Plan. Eine rein nationale Regelung der Angelegenheit gestatten die Verhältnisse nicht, und bei möglichst weitgehender Wahrung der heimischen Hoheitsrechte kann dieselbe praktisch nur im Einverständnis und unter Zusammenwirken mit einem der beiden Nachbarstaaten Belgien oder Frankreich herbeigeführt werden. Und gerade in den internationalen Zusammenhängen liegt der Schwierigkeiten Kern.

Nachdem die Kammer im Vorjahre die Übernahme des gesamten Normalspurnetzes durch die luxemburgische Prince-Henri-Bahn unter Mitwirkung des belgischen Staates mit Stimmengleichheit abgelehnt hatte, mußte wohl oder übel das bisherige Provisorium, d. h. der Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, durch die elsaß-lothringische Verwaltung fortgeführt werden. An die Übernahme des Betriebes durch den Staat, wodurch das Abhängigkeitsverhältnis von den französischen Bahnen gelöst worden wäre, ist bei der heutigen Lage der Dinge nicht zu denken. Ein Abkommen wurde im Oktober mit der elsaß-lothringischen Bahnverwaltung getroffen, und am 10. November traten die französischen Tarife auf der Wilhelm-Luxemburg-Bahn in Kraft.

Gegen die Einführung der französischen Tarifsätze, die bedeutend höher als die bisher angewandten liegen, wird in Interessentenkreisen lebhaft Klage geführt. Die neuen Frachtsätze sind auf die französischen Verhältnisse zugeschnitten, wo rentable Netze mit unrentablen abwechseln und erstere die letzteren durchbringen müssen. Da nun die Rentabilität der Wilhelm-Luxemburg-Bahn außerordentlich hoch ist, so lassen sich diese Tarife vom rein nationalen Standpunkte keineswegs rechtfertigen. Eine fremde Verwaltung zieht Riesengewinne aus dem Betriebe, während Luxemburg noch Millionen hinzulegen muß, um die Angestellten nach dem heimischen Eisenbahnerstatut zu besolden. Um so bitterer wirkt diese Tatsache, als die Prince-Henri-Bahn bei niedrigeren Tarifen das Gehaltsstatut restlos durchführen kann.

In richtiger Erkenntnis dieser Lage hatte die Regierung sich verbehalten, gewisse Änderungen an dem Abkommen vorzunehmen, und auch bestimmte Zusagen hierüber gemacht. Auf diese Änderungen wartet die Industrie, der eigentliche Leidtragende, bereits seit 4 Monaten vergebens. Es gelang allerdings, die am 1. Januar auf den französischen Bahnen vorgenommene beträchtliche Heraufsetzung der Frachttarife vorläufig von Luxemburg abzuwenden, so daß die früheren französischen Tarife nach wie vor angewandt werden. Ob dies auch für die Zukunft so bleiben soll? Die Industrie lebt nun weiter unter der quälenden Ungewißheit bezüglich der Entwicklung der Frachtraten.

Mit Belgien war die Regierung Prum programmgemäß in Verhandlungen eingetreten zur Regelung der in Luxemburg so heftig kritisierten Differenzierung der Frachttarife für Eisen- und Stahlwaren auf den belgischen Bahnen, die den dortigen Eisenhütten einen Frachtvorsprung im Überseegeschäft gibt. Ein Interessenausgleich konnte bis heute nicht gefunden werden. Wie bekannt, ist Belgien der Regelung dieser für Luxemburg geradezu vitalen Frage beharrlich ausgewichen. Es sind nun bereits vier Jahre her, daß die im Wirtschaftsvertrage vorgesehene paritätische Kommission mit den luxemburgischen Beschwerden befaßt ist, aber zu dem von Luxemburg angerufenen Schiedsspruche ist es nicht gekommen. Auch die jüngsten Verhandlungen sind ergebnislos verlaufen.

Zur Schlichtung des Streitfalles sind nun beide Regierungen übereingekommen, eine dritte Schiedsperson hinzuzuziehen. Daraufhin hat Belgien an das Generalsekretariat des Völkerbundes das Ersuchen gerichtet, auf die nächste Tagesordnung des Rates die Bezeichnung eines dritten Schiedsrichters für die aus der Anwendung des belgisch-luxemburgischen Wirtschaftspaktes entstandenen Meinungsverschiedenheiten zu stellen.

Übrige europäische Länder.

— **Herabsetzung der Bettkartenpreise Dänemark-Deutschland.** Die Bettkartenpreise in der Richtung von Dänemark nach Deutschland werden infolge des gestiegenen Wertes der dänischen Krone, vom 15. Mai d. J. ab für die 1. Klasse von 27 auf 24 dän. Kr. und für die 2. Klasse von 13.50 auf 12 Kr. für die Strecken Kopenhagen-Berlin bzw. Hamburg herabgesetzt. Die Vormerkgebühr beträgt 3 bzw. 1,50 Kr. In der Richtung von Deutschland beträgt der Bettkartenpreis unverändert 24 RM. für die 1. Klasse und 12 RM. für die 2. Klasse, die Vormerkgebühr 10 % des Bettkartenpreises.

— **Eröffnung der dänischen Privatbahn Nakskov-Rödby.** Am 27. März wurde die 37 km lange Privatbahn Nakskov-Rödby auf Laaland dem Betriebe übergeben. Der Bau dieser Bahn wurde gemäß Gesetz über die Anlage von Privatbahnen vom Jahre 1918 genehmigt. Die Hälfte des Anlagekapitals wurde vom Staate darlehnsweise aufgebracht.

— **Eisenbahn auf Island.** Im isländischen Parlament ist ein Vorschlag über die Anlage einer Eisenbahn von Reykjawik nach Oelvesaa in Arnäs Syssel eingebracht worden. Die Anlagekosten belaufen sich auf 5¾ Mill. Kronen. Die Bahn ist als Staatsbahn geplant.

— **Kritik der schwedischen Tarifpolitik.** Im Verkehr zwischen Schweden und Italien bestehen jetzt direkte Tarife (vergl. S. 354 d. Ztg.), durch die ein Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Schiffahrt eingetreten ist. Während früher italienische Südfrüchte fast ausschließlich auf dem Seewege über Gotenburg nach Schweden verfrachtet wurden, werden sie jetzt infolge verbilligter, direkter Tarife auf dem Eisenbahnwege über Deutschland befördert. Umgekehrt wird dieser Weg jetzt auch für schwedische Papiermasse von mittelschwedischen Papierfabriken nach Italien dem Seewege vorgezogen. Gegenüber einem früheren Satze von 77 Kr. für 1 t beträgt er jetzt 42.50 Kr. für 1 t. Schwedische Schiffahrtskreise sehen sich dadurch geschädigt und fordern von der schwedischen Regierung Maßnahmen gegen die Tarifpolitik der schwedischen Staatsbahn.

— **Die durchgehenden Verbindungen Rumäniens mit dem A lande** im Sommerfahrplan 1926 zeigt nachfolgende Abbildu in der die vollausgezogenen Linien Schlafwagenläufe, die stricheIten durchgehende Wagen bezeichnen. Die Mehrz dieser Wagenläufe kommen von Bukarest bzw. gehen dahin. rumänische Hauptstadt hat gegen die Friedenszeit heute Mehrfaches an solchen Verbindungen aufzuweisen. Es erhe sich auch schon Stimmen im Lande, die vor einer Überschätz

dieser direkten Auslandsverbindungen warnen. Die Auslan reisenden stellen nur einen Bruchteil, und zwar einen recht scheidenen aller Schnellzugsfahrgäste, und doch wird der samte Schnellzugsfahrplan diesen Verbindungen untergeord Da nämlich die Leistungsfähigkeit der Linien meist nicht laubt, neben den Auslandszügen noch besondere Inlandsschn züge verkehren zu lassen, muß der innere Verkehr eine gr Menge von mangelhaften inneren Anschlüssen, ungünstige kunftszeiten in größeren Städten u. dgl. in den Kauf nehm abgesehen davon, daß die äußerst schleppende Zollbehandlu an den Grenzen den Auslandszügen auch noch häufig sehr hebliche Verspätungen verursacht.

— **Schweizer Bundesbahn und Wettbewerb der Lastkra wagen.** Um dem Wettbewerb der Lastkraftwagen zu begegn haben die Schweizerischen Bundesbahnen seit kurzem ei neuen Güterbeförderungsplan auf den wichtigeren Strecken e geführt. In der Frachtgutexpedition Zürich ist der dur gehende Nachtdienst, auf anderen größeren Stationen ein schränkter Nachtdienst eingeführt worden. Aus diesen Neu richtungen ergibt sich eine wesentliche Beschleunigung Frachtguttransporte. So erreichen zum Beispiel Frachtgüter Station Basel S.B.B., Aarau, Bern, Luzern, Zürich in 2 Tag Bellinzona, Genf in 3 Tagen.

— **Eisenbahnunglück in Bellinzona.** Für die Opfer die Eisenbahnunglücks (April 1924) soll auf dem Friedhofe Bellinzona ein Grabmal errichtet werden. Es ist ein kün lerischer Wettbewerb dafür ausgeschrieben.

— **Eisenbahnpläne und -bauten in Spanien.** Für den Bau ei elektrischen Bahn von Barcelona nach Manresa wurd die Kosten von 40 Millionen Pesetas genehmigt.

Die Regierung hat das Projekt für den Bau einer Eisenba linie von Zamora über Orense-Santiago nach La Coru genehmigt. Die Verdingungen werden in Kürze von dem V kehrsministerium ausgeschrieben werden. Es hat sich bere eine Unternehmervereinigung gebildet, um den Bau dieser Li zu finanzieren. Die durch diesen Bau hauptsächlich begünstig Gemeinden stellen Gelände kostenlos zur Verfügung.

— **Kohlenkrise in Spanien.** Um die Kohlenkrise zu milde hat, wie der „Wirtschaftsdienst" mitteilt, die Regierung d Verbrauch inländischer Kohle für die geschützten Unternehm gen und Industrien für obligatorisch erklärt. Die Eisenba gesellschaften werden also nur inländische Kohle verwend dürfen; nur für Lokomotiven der Schnellzüge ist ein Verbrau von 15 % ausländischer Kohle gestattet. Die Gesellschaften keine Schnellzüge in Betrieb haben, dürfen nur 10 % auslän scher Kohle verwenden. Auch die Kriegsschiffe müssen, we es sich nicht um besonders schnelle Typen handelt, ausschli lich inländische Kohle verwenden. Ebenfalls die Küstenschi fahrt ohne Ausnahme. Die große Küstenschiffahrt darf kei Kohle in den freien Lagern einnehmen; sie kann also a ländische Kohle nicht in den spanischen Gewässern, sondern

i Freihäfen kaufen. Dieser Regierungsbeschluß hat einen un-
·genehmen Eindruck bei einer Anzahl Industrieller hervor-
·rufen, weil ihre Interessen dadurch geschädigt werden. Für
· Eisenbahngesellschaften bedeutet die neue Verpflichtung
·e Mehrausgabe von 16 Mill.

— Die englischen Eisenbahnen und der Kraftwagenverkehr. I r englische Verkehrsminister hat kürzlich eine Anzahl Ver-
·ter der Eisenbahngesellschaften empfangen, die ihn auf die
·rluste der Eisenbahnen infolge Abwanderung des Verkehrs
·f den Kraftwagen aufmerksam gemacht haben; nicht nur der
·ter-, sondern auch der Personenverkehr auf der Landstraße
·nimt beständig auf Kosten des Eisenbahnverkehrs zu. Die
·rtreter erklärten, daß die Eisenbahngesellschaften dem Kraft-
·genverkehr durchaus nicht feindlich gegenüberstünden, sie
·hten auch nicht um Schutz gegen berechtigten Wettbewerb
·h, aber sie glaubten darauf hinweisen zu müssen, daß die
·twicklung des Kraftwagenverkehrs dadurch möglich gemacht
·rd. daß diesem die Straße fast unentgeltlich zur Verfügung
·stellt wird, während die Eisenbahnen ihre Fahrstraße in
·llem Umfang selbst bauen und unterhalten muß. Ferner müsse
· Eisenbahn alle Arten von Gütern zur Beförderung annehmen,
·d gerade die hochwertigen, die hohe Frachten einbringen,
·rden jetzt auf der Straße befördert. Die Kraftverkehrsunter-
·mmen sind andererseits in der Lage, Sendungen, deren Beför-
·ung ihnen nicht zusagt, abzulehnen und nur solche Aufträge
·zunehmen, die ihnen Gewinn bringen. Durch die Teilung des
·rkehrs zwischen Straße und Eisenbahn werde der Verkehr
·t schweren Massengütern, der bei der Eisenbahn bleiben muß,
·i ungünstiger Weise belastet. Das liege nicht im Interesse der
·llgemeinheit. Sie verlangten daher, daß der Kraftwagenver-
·hr denjenigen Teil der Straßenbaulasten tragen soll, die durch
·n veranlaßt werden.

·er Minister versicherte, daß die geschilderten Verhältnisse
· Regierung wohl bekannt seien; das Interesse der Allgemein-
·t verlange, daß alle Zweige des Verkehrswesens Gelegenheit
· freier Entwicklung hätten, und es gehe nicht an, daß der eine
·f Kosten des anderen bevorzugt werde. Er könne zwar dem,
·s die Vertreter ihm vorgetragen hätten, nicht allenthalben
·treten, die Regierung, nicht nur er allein, werde aber den be-
·ochenen Fragen volle Aufmerksamkeit widmen. Das gleiche
·rsprechen hat auch der Finanzminister gemacht, dem die Ver-
·ter der Eisenbahnen ebenfalls ihre Klagen und Wünsche vor-
·ragen haben.

— Stillegung der ältesten elektrischen Bahn der britischen ·seln. Gegen Ende des vergangenen Jahres wurde in Irland
· Betrieb der Portrush and Giant's Causeway Electric Tram-
·y eingestellt. Die Nachricht verdient, wie die Zeitschrift
·he Locomotive" mitteilt, insofern Beachtung, als es sich bei
·ser Linie um die erste dem öffentlichen Verkehr dienende
·ktrische Bahn der Britischen Inseln handelt. Die Linie war
· 28. September 1883 eröffnet worden, ihr Schöpfer und Er-
·ler war der Ingenieur William A. Traill. Die Länge der
·ie, die stellenweise sehr starke Steigungen bis 1 : 35 aufwies,
·rug acht englische Meilen (12,9 km). Der Entwurf zu den
·ktrischen Anlagen rührte von Sir William Siemens und Dr.
· Hopkinson her. Die Kraft wurde von einem Fall des Bush-
·sses bei Bushmills geliefert. Die Stromzuführung erfolgte
·rst durch eine seitlich neben dem Gleis liegende Schiene, die
·ter durch eine Oberleitung ersetzt wurde. Da die dritte
·iene in den Straßen von Portrush sich als sehr störend er-
·s, wurde dieser Teil der Linie zeitweilig mit Dampfstraßen-
·nlokomotiven betrieben.

Fremde Erdteile.

— Beseitigung schienengleicher Straßenkreuzungen im Staate ·ryland. Der Staat Maryland hat mit der Pennsylvania-Eisen-
·n, der Baltimore & Ohio-Eisenbahn und der West-Maryland-
·enbahn ein Abkommen getroffen, wonach im Laufe der näch-
·n 10 Jahre alle Kreuzungen von Straßen mit den Strecken
·ser drei Gesellschaften in gleicher Höhe beseitigt werden
·len. Die Kosten dafür sollen zur Hälfte von den Eisenbahnen,
· Hälfte vom Staate Maryland getragen werden; sie werden
· etwa 20 Mill. Dollar geschätzt. Der Staat will seinen Anteil
·ch eine Erhöhung der Benzinsteuer aufbringen. Beide Be-
·ligten glauben, daß sie bei einer Verteilung der Arbeiten auf
· Jahre imstande sein werden, ihren Betrag von 10 Millionen
·eitzustellen, ohne daß auf der einen Seite die Steuerlast zu
·wer wird, auf der anderen Seite die Betriebsrechnung zu
·rk belastet werden muß. Die bei weitem größte Mehrzahl
· Schienenübergängen im Staate Maryland liegt auf den
·ecken der drei genannten Eisenbahngesellschaften. Es wird
·wartet, daß die Vereinbarung mit den drei genannten Gesell-
·aften den Erfolg haben wird, daß auch die anderen Eisen-
·nen, bei denen nur je zwei oder drei Übergänge in Frage
kommen, entweder durch ein zu erlassendes Gesetz oder, wenn dieses nicht durchgeht, durch den Druck der öffentlichen Meinung werden gezwungen werden, auch auf ihren Strecken die Schienenübergänge zu beseitigen und die Hälfte der dadurch enstehenden Kosten zu übernehmen.

— Dienstdauer bei den amerikanischen Eisenbahnen. Das Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten hat kürzlich seinen statistischen Bericht über die Dienstdauer der Zugmannschaften und des Telegraphenpersonals veröffentlicht. Er umfaßt den Zeitraum vom 1. Juli 1924 bis 30. Juni 1925. Für diese beiden Klassen von Eisenbahnbediensteten bestehen gesetzliche Vorschriften, die die obere Grenze für die Dauer ihres Dienstes festsetzen. — Nach dem Bericht kam es im Zugdienst 18 412 mal vor, daß eine Dienstdauer von 16 Stunden überschritten wurde; darunter waren 1156 Fälle, in denen der Dienst länger als 24 Stunden und 162 Fälle, in denen er länger als 36 Stunden dauerte. Eine weitere Zusammenstellung enthält die Ursachen, die solche Zugverspätungen veranlaßt haben, daß dadurch die erwähnten Überschreitungen der zulässigen Dienstdauer entstanden. Sie wird durch die Bemerkung eingeleitet, die leitenden Beamten mögen ihr besondere Beachtung schenken, damit vermeidbare Ursachen für so lange Dienstdauer beseitigt werden. Ferner sind zusammengestellt die Fälle, in denen Zugmannschaften ihren Dienst eher als nach der vorgeschriebenen Ruhezeit antreten mußten; dies kam 1487 mal vor. In 17 598 Fällen mußten Bedienstete im Telegraphenbetrieb über die zulässige Zeit im Dienst bleiben. Augenscheinlich ist hier unter Telegraphendienst auch die Arbeit in den Stellereien zu verstehen.

— Der Ausstand in den amerikanischen Anthrazitgruben und die Eisenbahnen. In den letzten vier Monaten des Jahres 1925 haben Lohnstreitigkeiten zur Einstellung des Betriebes in den amerikanischen Anthrazitbergwerken geführt. Das bedeutete für die Eisenbahnen der davon betroffenen Gegenden einen sehr erheblichen Verkehrsausfall und hätte für ihren Jahresabschluß sehr verderbliche Folgen gehabt, wenn sie es nicht verstanden hätten, schon in den Zeiten, in denen Anthrazit die Hauptmenge der von ihnen beförderten Güter ausmachte, den Verkehr auch nach anderer Richtung zu entwickeln. Auf dem Wege von den großen Seen und dem Niagara nach New York, Philadelphia und den Neuenglandstaaten bewegt sich außer den Kohlen auch ein Strom von Getreide und anderen Gütern, den die Eisenbahnen durch günstige Fahrpläne und sonstige Pflege gefördert haben. Das kam ihnen im letzten Herbst und Winter sehr zustatten, als der Kohlenverkehr ruhte. — Ein Beispiel für diese Verhältnisse bietet der Verkehr der Delaware, Lackawanna und West-Eisenbahn. Im Jahre 1900 machte der Anthrazit 60 % des von ihr beförderten Frachtguts aus, 1924 war der Anteil zwar auf 40 % zurückgegangen, fiel dabei aber immer noch schwer ins Gewicht. 10 % der beförderten Güter entfielen auf landwirtschaftliche Erzeugnisse, teils solche aus dem Staate New York, teils Getreide auf dem Wege Buffalo-New York. Der Anthrazitverkehr des Jahres 1925 betrug nur 77,5 % desjenigen im Vorjahr, und der Gesamtverkehr hatte dadurch um 4,5 % gelitten. Fabrikerzeugnisse und ähnliche Güter wurden in um 9 % größerer Menge als 1924 befördert. Der Gesamtverkehr blieb hinter dem der Jahre 1916 bis 1918 und 1920 zurück. Trotz des Verkehrsrückgangs ist ein erheblicher Betriebsüberschuß, etwa 8,5 Dollar auf jede der 1 688 822 Aktien zu 50 Dollar Nennwert, erzielt worden, wovon 11,8 Millionen, derselbe Betrag wie im Vorjahre, für Zahlung von Dividenden verwendet wurden.

— Kraftwagenverkehr amerikanischer Eisenbahnen. Der Kraftwagen hat sowohl zur Beförderung von Personen wie von Lasten für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten eine ständig steigende Bedeutung erlangt. Von der Auffassung, daß er ein lästiger Nebenbuhler ist, hat man sich frei gemacht, man hat vielmehr seinen Wert zur Unterstützung des Eisenbahnverkehrs richtig erkannt. Die Zeitschrift Railway Age, die immer über die Fortschritte im amerikanischen Eisenbahnwesen eingehend berichtet, hat auch stets den Kraftwagenverkehr, soweit er mit der Eisenbahn in Verbindung steht, in ihre Berichterstattung einbezogen. Neuerdings gedenkt sie dieses Gebiet besonders zu pflegen, indem sie monatlich einmal, beginnend mit dem Februar 1926, einen besonderen Abschnitt Schilderungen aus dem Kraftwagenverkehr der Eisenbahnen widmet.

In dem ersten dieser Sonderabschnitte wird über die Bemühungen der Pennsylvania-Eisenbahn berichtet, die zur Zeit mit den Behörden des Staates Pennsylvanien verhandelt, um die Genehmigung zum Betriebe von Omnibusstrecken in allen 55 Bezirken dieses Staates und über dessen Grenzen hinaus zu erlangen.

Weiter wird berichtet, daß die Lehigh Valley-Eisenbahn dadurch erhebliche Ersparnisse erzielt hat, daß sie in einigen Verkehrsbeziehungen den Eisenbahnzug durch den Kraftwagen ersetzt hat. Der Einrichtung eines solchen Verkehrs sind sorg-

fältige Vorarbeiten vorausgegangen. In New York dient der Kraftwagen zum Einsammeln und Zustellen der Güter, zur Verbindung zwischen den Lagerhäusern und den Bahnhöfen, zum Verkehr mit den Schiffen; außerhalb New Yorks vermittelt er den Stückgutverkehr mit anderen Bahnen und ersetzt die Ortsgüterzüge. Die längste Entfernung, auf die er eingesetzt ist, beträgt etwas über 150 km, anderseits bedient er eine Verbindung, bei der es sich nur um einen Weg von 80 m handelt. Der Betrieb der Kraftwagen ist einem Unternehmer übertragen.

Die Spokane, Portland & Seattle-Eisenbahn hat vor zwei Jahren einen Omnibusverkehr auf der 200 km langen Strecke Portland-Seaside eingerichtet. Aus kleinen Anfängen hat sich ihr Omnibusbetrieb so entwickelt, daß im Jahre 1925 durchschnittlich 15 Omnibusse im Betrieb waren, die zusammen fast 1,5 Mill. Kilometer zurückgelegt haben. Es handelt sich dabei um einen Verkehr, der geradezu als Fernverkehr bezeichnet werden kann, denn der einzelne Fahrgast hat eine Durchschnittsentfernung von fast 50 km zurückgelegt und dafür 77,3 Cents bezahlt. Die Personenmeile hat im Durchschnitt 2,58 Cents eingebracht und 2,35 Cents gekostet. Eingerichtet wurde dieser Verkehr, um dem Wettbewerb bahnfremder Omnibusse auf der für solchen Verkehr sehr geeigneten Straße Portland-Seaside zu begegnen, an der nicht weniger als 40 Städte liegen. Darunter litt der Eisenbahnverkehr, und die Eisenbahngesellschaft versuchte daher, die Aufwendungen, die die Bevölkerung jener Gegend den Omnibussen zukommen ließ, in ihre Kassen zu lenken. Um dies Ziel zu erreichen, mußte ihre für den Omnibusverkehr gegründete Tochtergesellschaft erst das Unternehmen ihres schärfsten Wettbewerbers für 125 000 Dollar ankaufen. Zu den 15 Omnibussen, die sie dabei übernahm, beschaffte sie noch die gleiche Zahl, so daß ihr Wagenpark jetzt 30 Stück umfaßt. Es werden täglich sieben Fahrten hin und zurück gemacht; dafür verkehren auf der Eisenbahn nur zwei Personenzugpaare täglich, die so gelegt sind, daß sie Lücken im Omnibusfahrplan ausfüllen. Neben dem Fernverkehr Portland-Seaside, der 6 Stunden 20 Minuten in Anspruch nimmt, findet auf den von Seaside ausgehenden 30 km ein Viertelstundenvorortverkehr statt.

Ein endgültiges Urteil über den Erfolg des Omnibusbetriebs für die Eisenbahngesellschaft kann wegen der Kürze der Zeit noch nicht abgegeben werden. Die Eisenbahn hat aber durch ihn ihre Stellung als einziges Verkehrsunternehmen jener Gegend zurückgewonnen und leistet für deren Bewohner mehr als früher.

Zu den Eisenbahnen, die im Begriff sind, den Omnibusbetrieb in ihren Arbeitsplan aufzunehmen, gehört auch die Chicago & Alton-Eisenbahn. Zunächst sollen auf zwei Strecken, deren eine etwa 150 km, deren andere etwa 250 km lang ist, neben der Eisenbahn her Omnibusse auf der Straße verkehren. Beide führen durch dicht bevölkerte Gegenden mit guten Straßen. Den Betrieb will diese Eisenbahngesellschaft im Gegensatz zu anderen, die zu diesem Zweck Tochtergesellschaften gegründet haben, in ihre eigene Hand nehmen.

Bei der Chicago, South Bend & Northern Indiana-Eisenbahn sind interessante Feststellungen über den Einfluß des Fahrpreises auf den Umfang des Verkehrs gemacht worden. Dieser betrug zunächst 3 Cents die Meile (etwa 9 Pf./km). Auf einer Strecke ist er auf die Hälfte, auf der anderen auf zwei Drittel dieses Betrages herabgesetzt worden, wobei regelmäßige Benutzer, anscheinend durch Ausgabe von Fahrscheinheften, noch einen Nachlaß von 25 % erhielten. Die Folge dieser Maßnahme war, daß in den nächsten drei Monaten sich der Verkehr auf der einen Strecke um 92 %, auf der anderen um 70 % hob, während er auf einer dritten Strecke, wo der Grundpreis beibehalten wurde, zurückging. Es wird aus den Verkehrszahlen geschlossen, daß sogar Besitzer von Kraftwagen den Omnibus ihrem eigenen Wagen vorgezogen haben.

— **Beleuchtung eines amerikanischen Verschiebebahnhofs.** Der Wert guter Beleuchtung für die Erledigung von Nachtarbeit wird immer mehr erkannt, und das gilt auch für den Verschiebedienst der Eisenbahnen. Der Bahnhof Selkirk der New York Central-Eisenbahn mit seiner neuen Beleuchtung ist ein Beispiel dafür, daß es dabei nicht nur auf lichtstarke Lampen ankommt, sondern auch auf ihre richtige Anordnung. Die neuen Lampen auf diesem Bahnhof haben doppelte Reflektoren, von denen der eine die größere Menge des Lichts in der Richtung der abrollenden Wagen wirft, während ein kleinerer Teil des Lichts durch den anderen in der entgegengesetzten Richtung geleitet wird. Dadurch wird Blendung vermieden und die Wagen erscheinen in scharfen Umrissen, die es den Verschiebearbeitern ermöglichen, die Entfernung der abrollenden Wagen richtig abzuschätzen, wodurch Unfälle und Beschädigungen der Wagen, wenn auch nicht ganz vermieden, so doch stark vermindert werden. Die Scheinwerfer hängen an 23 m über Schienenoberkante hohen Masten, die durch eine im Innern untergebrachte Leiter besteigbar sind.

— **Freie Eisenbahnfahrt und Parlament in Australien.** Di Mitglieder des Oberhauses von Neusüdwales besitzen golden Abzeichen, die zu freier Fahrt auf allen Eisenbahnen diese Staates berechtigen. (Ähnliche Abzeichen mit derselben Berech tigung werden in England ausgegeben, sie sind dazu eingerichte als Anhänger an der Uhrkette getragen zu werden.) Es beruh auf Gegenseitigkeit, daß diese Abzeichen auch auf den Eiser bahnen der anderen australischen Bundesstaaten anerkannt wer den. Die gegenwärtige Regierung der Arbeiterpartei hat nu kürzlich 25 neue Mitglieder des Oberhauses ernannt, um mi ihrer Hilfe gewisse Gesetzentwürfe, darunter einen, der die Al schaffung des Oberhauses bezweckt, durchzudrücken. Wen dies gelingt, gedenkt die Regierung den Mitgliedern des Ober hauses, 99 an der Zahl, die Berechtigung zu freier Eisenbahr fahrt zu belassen. Die Staatsbahnen von Victoria haben abe bereits erklärt, daß sie wohl die Gültigkeit der Abzeichen de alten Mitglieder anerkennen werden, nicht aber diejenigen de 25 neuen, da diese nicht den Anforderungen entsprechen, di dem Abkommen über die gegenseitige Zubilligung freier Fahr genügen.

Internationaler Verkehr.

— **Deutsch-italienischer Verkehr.** Im März d. J. waren Ver treter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Schweize rischen Bundesbahnen und mehrerer schweizerischer Priva bahnen, der Österreichischen und Italienischen Staatsbahnen i Locarno versammelt, um über akute Fragen im deutsch-italien schen Personentarif über Brenner und Gotthard sowie i deutsch-schweizerischen und deutsch-österreichischen Persone tarif zu verhandeln. Das schwierige Problem der Einführun eines Tarifs für Gesellschaftsfahrten und Gesellschaftssonde züge wurde eingehend erörtert. Seine Lösung dürfte wohl in a sehbarer Zeit zu erwarten sein. Über die Einführung von Rück fahrkarten im deutsch-italienischen Verkehr konnte eine Ein gung noch nicht erzielt werden. Die Fortsetzung der Erhebunge wurde beschlossen.

Einen breiten Raum nahmen die Beratungen über einen in de erwähnten Verkehren von Handelsinteressenten angeregten E preßgutverkehr ein, der allmählich beginnt über die Grenze der Binnenverkehre hinaus allgemeine internationale Bedeutun zu gewinnen. Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen sin Verhandlungen über die Schaffung eines Rahmentarifs als eine Teiles I im wesentlichen als abgeschlossen zu betrachten. Zw schen Deutschland und Österreich besteht bereits heute — alle dings nur für wenige Verbindungen — ein Expreßguttarif. Auc im Verkehr zwischen Italien und der Schweiz hat ein Expre guttarif diese Art des Verkehrs wesentlich belebt. Im deutsch polnischen Verkehr sind Verhandlungen über die Schaffung eine Expreßguttarifs im Gange. Auch Italien und Frankreich stehe in Verhandlungen, um einen Expreßgutverkehr zwischen beide Ländern erstehen zu lassen. Die engen wirtschaftlichen B ziehungen zwischen Italien und Deutschland (Mailand und Com und zwischen Deutschland und der Schweiz haben beteiligt Handelsvertretungen veranlaßt, auf das Bedürfnis eines deutsc italienischen Expreßguttarifs hinzuweisen. Die Rückwirkunge auf einen deutsch-schweizerischen und erweiterten deutsc österreichischen Expreßguttarif erschienen damit unausblei lich. Die an diesen Tarifen beteiligten Bahnen haben desha unter Mitbenutzung des erwähnten Entwurfs des Vereins Deu scher Eisenbahnverwaltungen einen Teil I eines Expreßgu tarifes aufgestellt, der den Spitzen der beteiligten Bahnen wol in nicht zu ferner Zeit zur Entscheidung unterbreitet werde wird. Zollschwierigkeiten, die die Frage anfangs zu eine Problem gestalteten, dürften wohl im wesentlichen als behobe gelten. Auch die bei den beteiligten Bahnen verschieden ge arteten Abfertigungsarten dürften zu Bedenken keine Vera lassung geben.

Gleichzeitig mit der Tagung der bereits erwähnten Bahne fand eine Verhandlung über den englisch-italienischen Persone tarif über Holland-Deutschland-Schweiz statt, zu dem sich Ve treter der beteiligten holländischen und englischen Bahnen ei gefunden hatten.

Nordisch-italienischer Güterverkehr. Am 1. April tritt ei Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Schweden un Norwegen einerseits und Italien andererseits in Kraft. Diese kurz als nordisch-italienischer Gütertarif bezeichnet, gilt üb Deutschland-Schweiz und über Deutschland-Österreich, also üb Gotthard, über Brenner und über Tarvis. Er verbindet St tionen vom äußersten Süden Siziliens an mit bestimmten St tionen der nordischen Länder und erstreckt sich auf Entfernu gen von mehr als 3000 km.

Dieser nordisch-italienische Gütertarif ist vollkommen ne er hat in der früheren Zeit kein Analogon oder Paralle Ebenso wie der Gedanke des Tarifs neu ist, ist auch die ganz

nlage neuartig, sie weicht von den bisherigen direkten Güterrifen und der Preisbildung dieser Tarife wesentlich ab. Der rif stellt einen ersten Versuch dar, die Entwicklung muß igen, ob das Experiment glückt und ob der Wagemut der senbahnverwaltungen, welche diesen Tarif schufen, berechtigt ar.

Zum Verständnis des Tarifs und seiner Entstehungsgeschichte nd folgende Tatsachen zu berücksichtigen: Italien und die rdischen Länder liegen so weit auseinander, daß im großen nd ganzen früher ein wesentlicher und regelmäßiger Verkehr n Bedeutung, der die direkte Aufgabe von Gütern zwischen esen Ländern verlangt hätte, nicht bestand. Erst nach dem riege hat sich der Handel zwischen Italien und den nordischen ändern gehoben. Zunächst hat Italien, das durch den Umurz in Europa wichtige Märkte für seine Lebensmittel und dfrüchte, wie z. B. Rußland, eingebüßt hatte und die anderen irkte wegen der sinkenden Kaufkraft der durch den Wähngsverfall bedrohten Länder verloren hatte, getrachtet, Obst d Gemüse stärker nach den nordischen Ländern abzusetzen. uf der anderen Seite bestand in Italien Bedarf für Zellulose, r Maschinenteile, für frische und getrocknete Fische und dere Erzeugnisse der nordischen Länder.

Um den gegenseitigen Warenaustausch durch Eisenbahntarife unterstützen, haben sich deshalb schon im Jahre 1923 die in m Verkehr der nordischen Länder mit Italien beteiligten senbahnverwaltungen, das sind die norwegischen, schwedihen und dänischen Staatsbahnen, dann die Deutsche Reichsahn-Gesellschaft, die schweizerischen und österreichischen undesbahnen und die italienischen Staatsbahnen, zusammenfunden, um die Möglichkeit der Ausgabe eines direkten Güterrifs zu studieren. Das Problem war nicht leicht. Man fand fort, daß die Ausgabe eines Tarifs in der bisher üblichen eise durch Zusammenstoß der Frachtsätze der einzelnen Länr unter Kürzung einer halben Abfertigungsgebühr für jedes nd viel zu hohe Frachtsätze ergeben hätte, so daß auf diese eise keine allgemeine Grundlage für die Aufstellung eines arifs gefunden werden konnte. Diese Art erwies sich nur für lche Güter brauchbar, die wegen ihrer Verderblichkeit an ch den Eisenbahnweg wählen müssen. Der andere Verkehr vischen den Nordländern und Italien hat sich auf dem Schiffhrtswege abgewickelt. Wenn die Eisenbahnen diesen Verkehr hren wollten, so mußten sie sich den Schiffsfrachten anpassen. an ging also von diesen Schiffsfrachten aus und schlug gesse Prozente dazu, die erfahrungsgemäß tragbar sind, weil e Eisenbahnbeförderung infolge ihrer Raschheit und geringen nsenauslage gegenüber der Schiffsbeförderung Vorzüge hat.

Unter Anwendung dieser Grundlagen schuf man Frachtsätze r Schnellzugsgut (Tarif 1), der für Blumen gilt, für Eilstückt (Tarif 2), für Güter aller Art anwendbar, für Frachtstückt (Tarif 3), für Güter aller Art, und endlich eine Reihe von eiteren Tarifen (4—67), in welchen zur Zeit rund 139 Güter d Güterpositionen eingereiht sind. Von diesen Gütern sind er zu nennen Automobile, bestimmte Eisen- und Stahlwaren, ld- und Gartenfrüchte, Fische, Hanf, Holzschliff, Holzzellfoff, Käse, Kryolith, Mais, Marmor in verschiedenen Beeitungsformen, Maschinen und Maschinenteile, Nadelholzteer, bst, Öle, Reis, verschiedene Rinden, Salz, Sammelgut, Schwefel, igwaren, Terpentin, Tomatenkonserven, Umzugsgut und Wein.

Bei dem problematischen Charakter des Tarifs war es notndig, daß für den Anfang die Zahl der Stationen, die in ihn fgenommen wurden, beschränkt wurde. Um aber doch möghst vielen nordischen Stationen die Abfertigung zu günstigen tzen nach dem Süden oder in umgekehrter Richtung zu erglichen, sind besondere Umbehandlungssätze für Trälleborg insen geschaffen worden, mit deren Hilfe eine ausgedehntere wendung des Tarifs möglich wird. Gleichzeitig kann auf und der mit diesem Umbehandlungstarif gefundenen Erfahngen jederzeit eine Ergänzung und Erweiterung des Tarifs rgenommen werden.

Wesentlich für den Verfrachter ist, daß er einen annähernden berblick über die Höhe der Frachten erhält. Bei den verderbhen Gütern, die an sich den Eisenbahnweg wählen müssen, trägt die Ermäßigung durchweg 15 % gegenüber den Lokalchtsätzen. Wesentlich stärker sind die Ermäßigungen bei den tern, die dem Seewettbewerb unterliegen. Hier können die mäßigungen zwischen 40 und 60 % schwanken, je nach der t des Gutes und der Lage der Stationen. Bei diesen Auslen für die beteiligten Verwaltungen war es nicht immer cht, eine Einigung über die Bildung der Frachtsätze und über ren Verteilung zu erzielen. Der erste vollkommen ausarbeitete Tarif mußte wieder abgelegt werden, weil der urrünglich in Lirawährung aufgestellte Tarif wegen des Sinns der italienischen Währung wieder andere Währungsgrundzen erhalten mußte. Der Tarif ist nunmehr für den italienien Durchlauf in Lire (italienische Währung), für den nordien Durchlauf in schwedischen Kronen erstellt. Entsprechend eser Währungsgrundlage sind die italienischen Sätze in einer besonderen Abteilung (Abschnitt IV des Tarifs), die für den gesamten übrigen Durchlauf in einem Satze in einer weiteren Abteilung (Abschnitt V des Tarifs) zusammengestellt.

Es ist klar, daß die eigenartigen Schwierigkeiten dieses Tarifs bei den Verhandlungen unter den Eisenbahnverwaltungen große Schwierigkeiten boten. Aber wer Gelegenheit gehabt hat, Einblick in diese Verhandlungen zu gewinnen, wird sagen, daß hier wirklich großzügige und solidarische Arbeit geleistet worden ist. In dieser Hinsicht bedeutet der nordisch-italienische Gütertarif ein bahnbrechendes und vorbildliches Werk für den mitteleuropäischen Güterverkehr.

Wenn auch anfangs damit noch nicht alle Wünsche erfüllt sein können, so gewährt schon die Tatsache der Schaffung dieses Tarifs und die befriedigende Zusammenarbeit der Eisenbahnverwaltungen die hoffnungsvolle Aussicht, daß hier die Entwicklung zugunsten des Verkehrs zwischen den Nordländern und zwischen dem Süden fortschreiten wird. In diesem Sinne kann dem Tarif eine gute Aufnahme in Aussicht gestellt werden.

Zu bedauern ist nur, daß die dänischen Staatsbahnen, die ursprünglich auch am Tarif mitgearbeitet hatten, von diesem später wieder Abstand genommen haben, weil ihnen die für den nördlichen Schnitt gewählte schwedische Währung nicht zusagte. Es ist zu hoffen, daß in Zukunft dieses Hindernis für die Beteiligung Dänemarks am Tarif in irgendeiner Weise beseitigt werden kann.

Wasserverkehr.

— Schwierigkeiten über den internationalen Schiffahrtsvertrag auf der Oder. Die Verhandlungen über den internationalen Schiffahrtsvertrag nehmen einen schwierigen Verlauf, da seit einigen Jahren die Internationalisierung der Nebenflüsse der Oder, der Warte und der Netze in Schwebe ist. Polen ist gegen die Internationalisierung und weist auf den Umstand hin, daß sich die genannten Flüsse ausschließlich auf polnischem Gebiet befinden, während der Friedensvertrag nur solche Flüsse als international bezeichnet hat, deren Schiffahrt mehr als einem Staate dient. Den Kompromißvorschlag hat Polen abgelehnt.

Luftverkehr.

— Die neuen Flugpläne. Am 6. April nimmt der Deutsche Luftverkehr seinen Betrieb auf. Durch die im Winter erfolgte Gründung der „Deutschen Lufthansa A.-G." war es möglich, die einzelnen Luftlinien zweckmäßiger zu verteilen. Das gesamte Streckennetz umfaßt die Länge von 17 000 km, die von über 100 Flugzeugen der besten im Luftverkehr erprobten Arten beflogen werden. Die Flugpreise halten sich etwa in Höhe der Eisenbahnfahrpreise I. Klasse. Die Flugzeiten sind auch im wesentlichen dieselben geblieben. Eine Verbesserung läßt sich dabei ja auch kaum erzielen, da die Höchstgeschwindigkeit unserer Flugzeuge, die von der Botschafterkonferenz auf 180 km/std. festgesetzt ist, schon seit Jahren erreicht ist und erst vergrößert werden kann, wenn diese einschränkenden Bestimmungen fallen. Trotzdem kann man auch bei den Flugzeiten einige Verbesserungen feststellen.

Wichtig ist, daß der diesjährige Flugplan Anschlüsse an die großen internationalen Flugstrecken vorsieht, so daß Deutschlands Mitwirkung am internationalen Flugdienst schon jetzt in großem Maße gesichert ist. Große transkontinentale Linien, wie etwa London-München-Rom oder Paris-Berlin-Moskau, können noch nicht beflogen werden, da die Verhandlungen, die in Paris schon seit Monaten darüber gepflogen werden, noch nicht zum Abschluß gekommen sind.

Rechtspflege.

— Wann ist die tödliche Lungenentzündung eines Lokomotivheizers auf den Dienst zurückzuführen? Diese Frage war bei einem 26jährigen Lokomotivheizer, dessen hinterbliebene Witwe dieserhalb Ansprüche aus der sozialen Unfallversicherung erhob, vom Reichsversicherungsamt zu entscheiden.

Derselbe war am letzten Februartage v. J. morgens früh in gewohnter Weise auf der Lokomotive 3½ Stunden lang gefahren. Es herrschte an dem Tage eisiger Schneewind. Nach beendeter Fahrt wurde nach Durchführung der Rangierbewegung auf dem Bahnhof im Lokomotivschuppen Wasser gefaßt. Hier stieg der von der Feuerung und dem anstrengenden Dienst auf der Maschine und aushilfsweise im Gepäckwagen erhitzte Heizer in der kalten Halle von der Maschine ab und zog sich vielleicht durch den plötzlichen Temperaturwechsel von dem heißen Stande auf der Lokomotive eine schwere Erkältung zu. Er empfand heftige Schmerzen auf der Brust, die ihn zum Aufgeben der Arbeit zwangen. Bald darauf folgte ein heftiger

Schüttelfrost, weshalb ein zufällig auf dem Bahnhof anwesender Arzt ihm den Rat gab, sofort nach Hause zu gehen. Der ihn dort behandelnde Arzt sagt in seinem Gutachten, daß die Erkrankung von Anfang an einen sehr stürmischen Verlauf gehabt habe. Nach fünf Tagen erfolgte der Tod. Die Sektion bestätigte die Annahme des behandelnden Arztes, daß eine sehr ausgedehnte doppelseitige Lungenentzündung vorliege. Wir entnehmen dessen Gutachten folgende Sätze:

„Der verletzte Sch. hat während der Fahrt keine Äußerung über eine Erkrankung getan. Erst nach Einfahren der Lokomotive in die kalte Halle der Wasserstation und beim Verlassen der Herdfeuerung der Lokomotive nach dem Absteigen wurde der plötzliche Temperaturwechsel und die Abkühlung für den überhitzten Körper so groß, daß Sch. im gleichen Augenblick ausrief: Au, jetzt ist es mir in die Seite gefahren! Und von diesem Augenblick war er schwer krank und arbeitsunfähig. Der Zeitpunkt des Ausbrechens der Rippenfell- und Lungenentzündung läßt sich somit genau auf die plötzliche Abkühlung nach Verlassen des Platzes von der Herdfeuerung der Lokomotive und auf die Kälteeinwirkung in der Wasserstationshalle zurückführen. Es ist deshalb durch die Beschaffenheit der Betriebswerkstätte (kalte ungeheizte Wasserstationshalle) und durch die Art der Betriebsarbeit (Verlassen des Platzes von der heißen Lokomotivfeuerung zum Zwecke des Wasserfassens) für den durch die vorangegangenen Diensteinwirkungen überanstrengten Körper des p. Sch. eine bedeutend erhöhte Betriebsgefahr von zeitlich relativ kurzer Begrenzung vorhanden gewesen und muß deshalb ein entschädigungspflichtiger Unfall angenommen werden."

Die Privatbahn-Berufsgenossenschaft lehnte ihre Entschädigungspflicht jedoch ab. Sie schreibt:

„Es ist bei dem Lokomotivpersonal die eine Körperseite während der Fahrt stets erhitzt, während die andere dem Luftzug ausgesetzt ist. Die Tätigkeit der Heizer mag auch körperlich anstrengend sein, so daß sie sich auf der Fahrt besonders erhitzen. Beim Verlassen der Lokomotive findet immer ein plötzlicher Temperaturwechsel statt, der im Winter besonders groß ist. So ist das Lokomotivpersonal bei seiner gewöhnlichen Betriebstätigkeit ständig in Gefahr, sich zu erkälten. Tritt bei einer gewöhnlichen Betriebstätigkeit eine Erkältung ein, so wird man deshalb, wenn nicht besondere Umstände dazu zwingen, das Vorliegen eines Betriebsunfalles nicht anerkennen können. Das gilt auch im Falle Sch."

Das Oberversicherungsamt Mannheim schloß sich dem Gutachten des behandelnden Arztes an, indem es annahm, daß der Tod durch einen Unfall beim Betrieb herbeigeführt worden sei. Die Berufsgenossenschaft blieb bei ihren früheren Ausführungen, daß hier in keiner Weise ein „Unfall", für den allein sie entschädigungspflichtig sei, vorliege. Der Heizer sei einer, aber nicht im Eisenbahnbetrieb verursachten, Lungenentzündung erlegen, sondern diese sei während des Dienstes zufällig zum Ausbruch gekommen. Seine Tätigkeit sei die täglich gewohnte aller Heizer gewesen.

Bei diesen Widersprüchen holte das Reichsversicherungsamt ein Oberguachten von der medizinischen Klinik der Universität Heidelberg ein, das am 26. Januar 1926 erstattet wurde und dem wir die folgenden Sätze entnehmen:

„Die Lungenentzündung ist eine Infektionskrankheit, d. h. sie beruht auf dem Eindringen und der Vermehrung von Bakterien in der Lunge mit den daran sich anschließenden entzündlichen Veränderungen im Lungengewebe. Die Entwickelung dieses Prozesses bedarf einer gewissen Zeit, und man wird als Mindestmaß dafür nach den vorliegenden Erfahrungen einen Tag annehmen müssen.

Bei Sch. war im Moment des Abstieges von der Lokomotive die Lungenentzündung schon ausgebildet, denn die dabei aufgetretenen Schmerzen waren nur das erste Zeichen der komplizierten Rippenfellentzündung, die wie gewöhnlich die Lungenentzündung begleitet hat. Ebenso ist der rasch folgende Schüttelfrost als Zeichen der schon ausgebildeten und nicht erst entstehenden Krankheit mit Sicherheit zu deuten.

Es ist eine durchaus alltägliche Erscheinung, daß Lungenentzündungen sich in dieser Weise aus vollem Wohlbefinden heraus bemerkbar machen.

Da der eigentliche Beginn der krankhaften Lungenveränderungen beim ersten Auftreten von Krankheitserscheinungen (Schmerzen, Schüttelfrost) also mindestens einen Tag, wahrscheinlich mehrere Tage zurücklag, kann die starke Abkühlung, der Sch. ausgesetzt war, als Ursache der Erkrankung auf keinen Fall in Betracht kommen, ebensowenig aus denselben Gründen die am Morgen des 28. geleisteten Dienste.

Die Möglichkeit dagegen, daß der am Morgen des 28. Februar geleistete Dienst den Verlauf der Krankheit ungünstig beeinflußt haben könnte, ist nicht von der Hand zu weisen. Da bei Sch. an diesem Morgen die entzündlichen Lungeneinwirkungen sicher schon ausgebildet waren, muß die Möglichkeit bejaht werden, daß die körperliche Anstrengung und di[e] Abkühlung bzw. der dauernde Wechsel von Hitze und Kält[e] zum ungünstigen Verlauf der Erkrankung wesentlich beigetrage[n] haben. Wir wählen mit Absicht den Ausdruck „möglich", d[a] sich mehr darüber nicht sagen läßt."

Das Reichsversicherungsamt II. Rekurssenat schlo[ß] sich am 18. Februar 1926 dieser Beurteilung an, zumal sie sic[h] mit derjenigen anderer Universitätskliniken decke, wies also di[e] erhobenen Ansprüche wegen mangelnden Zusammenhanges de[s] Todes mit der Betriebsarbeit zurück.

Amtsrichter a. D. Dr. Brandis, Berlin.

— Zu § 75 Abs. 2 des Reichsbeamten-Gesetzes. § 75 Abs. [2] des RBG. bestimmt: „Gehört der Angeschuldigte zu de[n] Beamten, welche einen Anspruch auf Pension haben, und lasse[n] besondere Umstände eine mildere Beurteilung zu, so ist di[e] Disziplinarbehörde ermächtigt, in ihrer Entscheidung zugleic[h] festzusetzen, daß dem Angeschuldigten ein Teil des gesetzliche[n] Pensionsbetrages auf Lebenszeit oder auf gewisse Jahre zu be[-] lassen sei."

Es ist die Frage, ob dieser Wortlaut, insbesondere die Wor[te] „auf Lebenszeit oder auf gewisse Jahre", es zuläßt, daß da[s] Disziplinargericht einen Ruhegehaltsteil von einem bestimmte[n] Lebensjahr des entlassenen Beamten an zubilligt? Eine Reichs[-] disziplinarkammer hat dem Angeschuldigten drei Viertel de[s] Ruhegehalts auf 3 Jahre, und sodann vom 60. Lebensjahr a[b] die Hälfte auf Lebenszeit belassen. Gegen den zweiten Tei[l] dieses Ausspruchs richtet sich die Berufung der Staatsanwalt[-] schaft. Sie führt aus, ein solcher Anspruch sei nach § 75 Nr. [2] Abs. 2 RBG. nicht zulässig. Zu der hiermit aufgeworfene[n] Rechtsfrage hat der Reichsdisziplinarhof wiederholt Stellung ge[-] nommen und sie in seiner wechselnden Zusammensetzung meh[r-] mals bejaht und mehrmals verneint. Die neuerliche Prüfun[g] der Frage führte zu dem folgenden Ergebnis[1]):

„Nach dem im Gesetz ausgesprochenen Grundsatze verlier[t] der Beamte mit der Dienstentlassung jeden Anspruch auf Ruhe[-] gehalt. Ein solcher Anspruch besteht also auch dann nicht, wenn „Umstände besonderer Art eine mildere Beurteilung zu[-] lassen", und er läßt sich auch nicht mit der Erwägung be[-] gründen, daß das Ruhegehalt seinem wirtschaftlichen Wese[n] nach einbehaltener Gehaltsteil sei. Die Belassung eines Ruhe[-] gehaltsteils bei dem Vorliegen besonderer, eine mildere Beur[-] teilung zulassender Umstände ist vielmehr lediglich eine in da[s] pflichtmäßige Ermessen der Disziplinarbehörde gestellte Ver[-] günstigung. Für die Anwendung dieses Ermessens können abe[r] alle solche besondere Umstände berücksichtigt werden. Be[i] ihrem Vorliegen kann die Disziplinarbehörde verfügen, daß der Angeschuldigten ein Teil des gesetzlichen Ruhegehalts au[f] „Lebenszeit oder auf gewisse Jahre" zu belassen sei. Eine in[-] haltliche Beschränkung des Ermessens innerhalb des so ge[-] zogenen Rahmens enthält das Gesetz nicht, so daß bei alle[r] Mannigfaltigkeit der möglichen Sachlagen der Dienststrafrichte[r] befugt ist, die ihm jeweils am angemessensten erscheinend[e] Regelung zu treffen. Die Verhältnisse eines Angeschuldigte[n] können so liegen, daß angenommen werden kann, er werde noc[h] auf eine Anzahl von Jahren imstande sein, sich seinen Unterha[lt] zu verdienen, daß aber zugleich — wegen des schon vorge[-] schrittenen Alters, insbesondere aber einer geschwächten Ge[-] sundheit — damit gerechnet werden muß, jene Erwerbsmöglich[-] keit werde nur noch von beschränkter Dauer sein. Dabei wir[d] allerdings der bloße Umstand, daß die Erwerbsfähigkeit de[s] Angeschuldigten infolge des natürlichen Alters erlöschen werd[e,] regelmäßig keinen begründeten Anlaß bieten können, um nac[h] einem vorübergehenden Aussetzen seiner Bezüge von einem ge[-] wissen Lebensalter an wieder einen Teil des Ruhegehalts ein[-] treten zu lassen. Für diejenigen Fälle aber, in denen die be[-] sonderen Umstände eine Regelung dieser Art be[-] gründet erscheinen lassen, läßt sich aus dem Gesetze nich[t] ableiten, daß dieses eine solche Maßnahme grundsätzlich ve[r-] böte. Hierbei ist es dann auch nicht ausgeschlossen, daß sic[h] der Dienststrafrichter durch die Erwägung mitbestimmen läß[t,] es wäre unbillig, wenn der entlassene Beamte trotz einer lange[n] und einwandfreien Dienstzeit einst im Alter der äußersten N[ot] verfallen sollte.

Hiernach kann der Berufung insoweit, als sie eine Maßnahm[e] solcher Art für rechtlich unzulässig hält, nicht beigetrete[n] werden.

Indessen erachtet der Reichsdisziplinarhof allerdings die Um[-] stände des vorliegenden Falles nicht für derart, daß der im an[-] gefochtenen Urteil ergangene Ausspruch begründet wäre. De[r] Angeschuldigte ist eben 49 Jahre alt geworden. Über seine[n] körperlichen Zustand sagt das angefochtene Urteil nur, er hab[e] in dem schweren Dienst als Bahnpostbegleiter seine Kraft ver[-] braucht. Seine Standesliste läßt aber Krankheiten, die auf eine

[1]) Urteil des Reichsdisziplinarhofes vom 11. November 192[.] F. 130/25. Juristische Wochenschrift, 55. Jahrg. (1926), Heft [.] S. 398, 399.

[...]nsten körperlichen Rückgang schließen ließen, nicht ersehen. [A]uch die Disziplinarkammer kann einen körperlichen Rückgang [di]eses Grades nicht angenommen haben, da nach ihrem Aus[sp]ruche zwischen der dreijährigen Belassung eines Ruhegehalts[te]iles und dem späteren Eintritt der lebenslangen Bezüge eine [er]hebliche Reihe von Jahren liegt, die Disziplinarkammer also [fü]r diesen Zeitraum mit einer noch ausreichenden Erwerbs[fä]higkeit des Angeschuldigten gerechnet hat. Dazu kommt [ab]er für den Reichsdisziplinarhof entscheidend ein weiterer [U]mstand. Der Ausspruch nach § 75 Nr. 2 Abs. 2 enthält immer [ei]ne bloße Vergünstigung. Für die Frage, ob sie gewährt wer[de]n kann, muß also immer die Frage der Würdigkeit des Ange[sc]huldigten mitberücksichtigt werden. Bei einer Verfehlung [sc]hwererer Art wird regelmäßig davon abzusehen sein. In dem [vo]rliegenden Falle nun handelt es sich, wenn auch nicht be[rü]cksichtigt werden darf, daß der Angeschuldigte schon früher [gl]eicher Verfehlungen verdächtig gewesen war, doch um die [W]egnahme einer großen Zahl von Briefen, begangen in der Ab[si]cht, sich die in ihnen vermuteten Einlagen an Geld anzu[ei]gnen. Eine solche, von einem Postbeamten — zumal ohne [No]t — ausgeführte Tat muß also so schwer bezeichnet wer[de]n, daß sie eine weitgehende Vergünstigung im Punkte der [Be]willigung eines Ruhegehaltsteils ausschließt."

Gegen die Entscheidung sowohl der grundsätzlichen Frage [wi]e des vorliegenden besonderen Tatbestandes dürfte nichts einzuwenden sein. Dr. Compter.

Bücherschau.

— Preiserscheinungen des Verkehrswesens. Verkehrstheore[ti]sch-kritische Untersuchungen. Von Dr. Emil Sachs, o. ö. [Pr]ofessor der politischen Ökonomie i. R. Berlin 1926. Julius [Sp]ringer. 64 S. 3 RM.

Daß der 81jährige Meister unserer Wirtschaftslehre sein Alter [no]ch in geistiger Frische genieße, wurde in Nr. 2 d. Ztg. (S. 40) [be]reits erwähnt. Jetzt beweist er auch selbst diese Frische in [de]r vorliegenden kleinen, aber bedeutsamen Schrift. In der [äu]ßeren Erscheinung ist sie die kritische Verteidigung gegen [ei]nen Angriff, den der Eisenbahndirektor und Professor an der [Pr]ager Deutschen Universität Dr. Engländer nach einem [vo]rbereitenden Aufsatze in Schmollers Jahrbüchern mit seinem [ä]uerlichen Buche „Theorie des Güterverkehrs und der Fracht[sä]tze" (Jena 1924, G. Fischer) gegen Sax unternommen hat, [in]dem er dessen bekanntem Werke „Die Verkehrsmittel in [Vo]lks- und Staatswirtschaft" unter dem Vorwurfe der Unvoll[ko]mmenheit eine ganz neue Theorie entgegensetzt. Nach Sax' [du]rchaus objektiven Ausführungen kann ohne weiteres ange[no]mmen werden, daß es sich bei Engländers Werk — ganz ab[ge]sehen von den etwaigen Formen des Angriffs gegen Sax — [u]m eine an sich ernste und tiefgründige Arbeit handelt, und es [ko]mmt auch weniger auf die Untersuchung an, wer von beiden [R]echt hat", als auf den Gewinn, die literarische Stimme des [gr]eisen Lehrers noch einmal vernehmen zu dürfen, zumal sie [hi]er gerade von ganz besonderem Werte ist. Gegenüber Eng[lä]nders Versuche, die wirtschaftlichen Erfahrungen mit [sc]holastischer Dialektik in logische, fast mathematische Sätze [zu] zwingen, wird der leitende Gedanke der Wirtschaftslehre [no]ch einmal klar hingestellt, daß wir uns genügen lassen [m]üssen, die Kräfte zu erkennen und ihre Richtung zu zeigen, [da]gegen es ein aussichtsloses Bemühen bleibt, das Leben in [Fo]rmeln fassen zu wollen.

Den Inhalt der neuen Saxschen Schrift im engen Rahmen einer [Be]sprechung zu erschöpfen, ist nicht möglich, weil der Verfasser [in] der Abwehr gegen einen allgemeinen Angriff fast alle Pro[ble]me der Preisbildung des Verkehrswesens berührt. Da er [die]s in einer kurzen Schrift tut, sind übrigens die Gedanken [au]ch stilistisch derart gehäuft, daß, wenigstens im ersten Teile, [die] Lektüre manchmal nicht ganz leicht wird. Geht man aber [au]f die schwere Kost ein, so zeigt sich überall die alte Klarheit [de]s Denkens, und der gedrungene Satz mutet wie ein kurz ge[fa]ßtes Vermächtnis an. Im ersten Teile werden nach allgemeiner [Er]örterung über Preis und Absatz der Transportgüter noch die [Pr]eisbildung bei gegebener Gütermenge, bei Wettbewerb der [Er]zeugungsorte, bei Versorgung aus unbeschränktem Verkehrs[geb]iet und bei Preiszusammenhang der Güterarten behandelt, [wä]hrend der zweite besondere Teil der Tarifgestaltung gewid[me]t ist. Wenn hier der Gegensatz der Debatte mitunter etwas [sch]ärfer zutage tritt, findet sich in der allgemeinen Unter[su]chung allenthalben eine sachlich-milde Kritik, und Sax folgt [de]n Gegner auch bereitwillig in seinen konstruktiven Ge[da]nkengängen, z. B. beim Wettbewerb der Erzeugungsorte in [de]n mathematischen Bilde, daß das Absatzgebiet des weniger [gün]stigen Ortes theoretisch durch den radius vector einer [Hy]perbel bestimmt werde, in deren Brennpunkte der Ort liegt, [wo]bei der Scheitel die Preisgleichheitsgrenze gegenüber dem in [de]r Verlängerung des kürzesten Radius liegenden Gegenorte an[gib]t. Indessen erkennt der Praktiker schon an diesem Theorem, wie wenig auf solchem Wege zu erreichen ist, und wenn Engländer nach vieler Begriffsarbeit schließlich in langer Zusammenfassung nur Sätze bringt, die in der Unsicherheit der Verallgemeinerung freilich kaum überboten werden können, so hätte Sax, statt diese „Fülle der Unbestimmtheiten" zu rügen, auch auf den obigen Gesichtspunkt hinweisen können, daß es auch beim besten wissenschaftlichen Willen nicht möglich ist, die Wirtschaftslehre mathematisch zu meistern. Die große Gewandtheit des Gegners im abstrakten Denken erkennt nämlich Sax ohne weiteres an. Aber er bezweifelt mit Recht, daß sie uns fruchtbare Einsichten vermitteln könne.

Wie Engländer in dem gewiß anerkennenswerten Streben, zu möglichst umfassenden Schlüssen zu gelangen, tatsächlich in unsichere Konstruktionen hineingerät, zeigt ein Beispiel bei der allgemeinen Frage der Absatzmöglichkeit. Nicht nur, daß hier oft alte Beobachtungen künstlich in neue Formeln geprägt erscheinen, soll neben der Absatzfähigkeit auch der Umfang des jeweiligen Absatzes geformelt werden, und dabei wird ein vermeintliches Paradoxon der Kaufkraft — die E. neu als „Preiswilligkeit" bezeichnet — gefunden: sie sinke nicht in gleichem Verhältnis mit dem Steigen der Kaufmöglichkeit, sondern in einem unstetigen Maßstabe stärker. Sax weist schon rein tatsächlich nach, daß das keineswegs ein allgemeingültiger Satz ist, und es kann freilich einen allgemeingültigen Satz hier überhaupt nicht geben, wie auch von einem Paradoxon nicht gesprochen werden kann, wo ein Dogma begrifflich unmöglich ist. Gerade wenn an Stelle der objektiv genannten Kaufkraft der neue Name der Preiswilligkeit gesetzt wird, tritt um so deutlicher der rein subjektive Gesichtspunkt des menschlichen Empfindens hervor, dessen Drang nach Befriedigung der Bedürfnisse im Verhältnis der Kaufkraft zwar in gewisser Regelmäßigkeit erkennbar, aber nicht mathematisch bestimmbar ist. Wenn derart ungenaue Ergebnisse so oft im Gebiete der reinen Erfahrungswissenschaften als allgemeingültige Denknotwendigkeiten behauptet werden, so scheint das in der eigentümlichen Suggestion, die das regelmäßige Wiederkehren gleichartiger Tatsachen ausübt, und ferner darin zu liegen, daß das in der Statistik sogenannte Gesetz der großen Zahl meist ebenso, wie etwa das Fallgesetz in der Physik, als eine kausal verwertbare Erscheinung behandelt wird, was es in Wirklichkeit gar nicht ist. Wir wissen zwar, daß mit der Verbilligung des Transports der Absatz zu steigen pflegt, und daß sich dies Steigen im allgemeinen stärker als im entsprechenden Maße jener Verbilligung vollzieht, weil die kaufkräftigen Verbraucherschichten nicht bloß linear, sondern flächenmäßig weiter aufgeschlossen werden. Aber weder läßt sich da ein rechnerischer Grundsatz, noch ein rechnerisch sicherer Maßstab hinstellen, wie Sax in seinem Werke mit weiser Beschränkung betont. Soll dafür jetzt die Absatzmenge in der einzelnen Verkehrsrichtung durch das einfache und im ganzen Verkehrsgebiete durch das quadratische umgekehrte Verhältnis des Frachtsatzes rechnerisch bestimmt werden, so wird damit schlechthin über die Schnur gehauen, und auch der weitere Engländersche Satz erscheint nicht verwendbar, der unter Voraussetzung gleicher Kaufkraft die Absatzmenge dahin faßt: sie sei „gleich der Dichtigkeit der Bevölkerung, vervielfacht mit der Summe aller Absatzweiten, von jener für ein einzelnes Stück bis zu jener für die größte, bei einer Wirtschaft noch abgesetzte Teilmenge von Stücken". Auch wenn sie sich auf diese Weise an sich fassen ließe, sind Bevölkerungsdichte und Absatzweite Verhältnisbegriffe von verschiedener Beziehung, hat also die Gleichung zuviel Unbekannte.

Aber man wandelt nicht ungestraft unter Palmen. Über die von der Erfahrung induktiv gezogenen Grenzen nach dem Belieben der eigenmächtigen Konstruktion hinauszugehen, bringt unvermeidlich die Gefahr, sich von der Wirklichkeit zu entfernen und durch den Wunsch der eigenen Vorstellung zu Gebilden verleitet zu werden, die dann an eben dieser Wirklichkeit scheitern. Das ist das Schicksal der Engländerschen Theorie bei der tatsächlichen Anwendung auf die Tarifgestaltung, wo er zu freilich unhaltbaren Ergebnissen gelangt, die schließlich in einem rein begrifflich begründeten und nur aus praktischen Erwägungen rückwärts korrigierten Einheitstarif gipfeln. Hier setzt nun der alte Sax im zweiten Teile seiner Schrift mit aller Macht des abgeklärten Denkens ein, und es ist eine geistige Freude, zu sehen, wie er hier den Gegner widerlegt. In seinem Bemühen, die Tarifbildung überall auf logisch-konstruktive Notwendigkeiten zurückzuführen, kommt dieser nämlich in der Tat zu dem Schlusse: „Die Entfernung spielt für die Abstufung des auf Ausnutzung der günstigsten Grenzpreiswilligkeit sich gründenden Frachtsatzes keine Rolle", und: „Der auf den Beförderungsvorteil sich gründende Preisaufbau enthält nur einheitliche Frachtsätze für jede Güterart ohne Rücksicht auf die Entfernung". Natürlich wird ihm selbst zugleich klar, daß das allen Tarifbildungen widerspricht, und er konstruiert nun wieder eine Gegenentwicklung, die er aus dem Mangel gleicher Schichtung der Bevölkerung und aus einer vermeintlich dann entstehenden ungünstigen Betriebskostenverteilung zu rechtfertigen sucht: „Ist nun der Frachtsatz ohne

Rücksicht auf die Entfernung der gleiche, so wird das Gut seitens der Verbraucher von einem beliebigen Erzeugungsort ohne Rücksicht auf die Entfernung bezogen. Bei der Beförderung werden mithin Güter gleicher Art einander begegnen. Durch diesen Zustand erwachsen dem Verkehrsunternehmen Kosten, die offenbar vermieden werden können. Das Verkehrsunternehmen wird auf Vermeidung dieser Kosten bedacht sein, und zu diesem Zwecke wird es gegenüber den Frachtgebern zu einem Preisnachlaß für geringere Entfernungen bereit sein, soweit sich der Preisnachlaß durch die Kostenersparnis bezahlt macht." Wohlverstanden: es handelt sich hier nicht um die abgedroschene Manier jener sog. Tarifpolitiker, die nach dem System des Pennyportos einen Einheitstarif als Durchschnittsquote des Transportaufwandes fordern, sondern um eine ernsthafte dialektische Konsequenz, die freilich hier nicht in ihrer ganzen Durchführung gebracht werden kann. Aber es kommt auch weniger darauf an, ob einmal ein scharfsinniger Kopf beim Übertreiben des Scharfsinnes im Endergebnisse entgleist ist — der Weg des Denkens kann dabei dennoch interessant bleiben — sondern auf die Art, wie Sax die Schwächen der verfehlten Konstruktion aufdeckt und dabei auf dem ihm vertrauten Boden den Überblick des Ganzen erkennen läßt. Er zeigt dem Gegner, wie seine neue Theorie, schon innerlich bodenlos, auch äußerlich nicht mehr auf ein Tarifsystem, sondern auf einen „Wust von Differentialtarifen" hinauslaufen müßte, und wie auch seine eigene Erörterung der Kostenfrage bei der Fahrpreisbildung, wenn sie sich nicht selbst widersprechen soll, „das theoretische Endergebnis hat, die früher entwickelte Lehre in nichts aufzulösen."

Noch lebhafter tritt Sax seinem Gegner bei der Werttarifierung entgegen, und das ist auch in der wissenschaftlichen Darlegung der Höhepunkt der Schrift. Wenn man auch im letzten Schlusse Sax nicht beizutreten braucht, ist hier die Beweisführung am schärfsten, schon weil er nicht ohne allen Grund angegriffen wird. Der Angriffspunkt ist nämlich ein Satz des Saxschen Lehrbuches: „Die Ausdehnung der Absatzfähigkeit der verschiedenen Güter entspricht der Abstufung ihres Werts"; ein Satz, von dem Sax selbst zugibt, daß sein Wortlaut allerdings Bedenken hervorzurufen geeignet ist. Es ist also auch ihm einmal passiert, sich durch ein Theorem in allzu weitem Maße festzulegen. Denn der Gegner folgert nun daraus, Sax wolle die Abstufung des Frachtpreises allein aus dessen Beziehung zum Marktpreise herleiten, und man wird es verstehen, wenn Sax diesen Schluß mit einiger Entrüstung zurückweist, weil seine Lehre im ganzen ihn von vornherein ausschließt und es danach unbillig ist, die Formulierung des einen Satzes zur Widerlegung des Ganzen benutzen zu wollen. Seine Ausführung ist dabei so deutlich, daß kaum etwas hinzugefügt werden kann. Aber er geht wohl zu weit, wenn er — (hier hört die Debatte mit Engländer auf) — in Ergänzung seines Beweises noch feststellen zu sollen glaubt, daß wir in der Werttarifierung theoretisch nichts anderes zu erblicken haben, als „einen Anwendungsfall der Theorie der Monopolpreisbildung", weil sonst durch Konkurrenz der Unternehmer der erzielbare Frachtpreis auf die wirkliche Kostenhöhe herabgedrückt werden würde (S. 41). Gegen diese Ansicht spricht schon die Erfahrung der früheren deutschen Privatbahnen, die zwar je für ihre Strecken das tatsächliche Monopol hatten, im Durchgangsverkehr aber auf die Konkurrenz angewiesen waren und diese auch bis hinauf zu den sog. Refaktien ausübten. Sie haben von jeher eine Werttarifierung gehabt, und selbst der elsaß-lothringische Raumtarif, der übrigens nur wegen der günstigen Instradierung gegenüber Baden sein Leben fristete, war von der Berücksichtigung des unterschiedlichen Wertes der Güter nicht völlig frei. Mit dieser muß auch im Wettbewerbe gerechnet werden, weil ohne sie jede Konkurrenz auf die Dauer lebensunfähig werden würde. Denn die Werttarifierung ergibt sich mit wirtschaftlicher Notwendigkeit aus der Selbstkostenberechnung. Die geringwertigen Güter, vor allem die Massengüter, ohne deren Beförderung die heutige Volkswirtschaft nicht bestehen kann, vertragen, wenn sie für diese Volkswirtschaft in genügendem Maße absatzfähig bleiben sollen, nur einen Tarif, der wiederum als Einheitstarif aller Güter — gemeint ist hier natürlich die Maßeinheit, nicht das Pauschalieren einer Durchschnittsentfernung — die Selbstkosten nicht aufbringen könnte. Das ist doch wohl der Grund, weshalb die höherwertigen Güter zu diesen Selbstkosten in höherem Maße beitragen müssen, was sie auch ohne Beeinträchtigung ihrer Absatzfähigkeit tun können. Ob sich das bei anderweiter Gestaltung des Marktpreises der Massengüter am Erzeugungsorte ändern könnte, ist eine andere Frage, die jedenfalls die bisherige Werttarifierung nicht nachträglich auf eine monopolistische Grundlage bringen würde. Ebensowenig kann aber auch das Übereinstimmen der Konkurrenz in der sachlichen Notwendigkeit als eine Vertrustung und deshalb als ein „Monopol" gedeutet werden. Sonst müßte man jede allgemeine volkswirtschaftliche Erkenntnis so benennen. v. Kienitz.

Dampfkran für den Verschiebedienst.

Der in Nr. 45 vom 5. November 1925 von Dipl.-Ing. Dr. Benedict beschriebene Dampfkran soll bei den gleichen äußeren und denselben Kesselabmessungen wie bei der bekannten Bauart erheblich größere Rangierleistungen erreichen. Bei einer Steigung von 1 : 100 und mit angehängter Last von 150 t wird die Fahrgeschwindigkeit mit 100 m/Min. angegeben.

Für diese Rangierleistungen reichen Dampfmaschine und Kessel (erforderlich sind etwa 90 PS) nicht aus. Der Dampfdruck würde dazu derartig schnell fallen, daß an ein Rangieren nach kürzester Zeit nicht mehr zu denken ist. Damit der Kessel sich wieder erholt, müssen längere Pausen eingelegt werden. Bei feuchtem Wetter, Schnee und dergl. entsteht zwischen Laufrädern und Schiene nicht die für die Zugkraft erforderliche Reibung; ein Wiederanfahren des Kranes auf der angegebenen Steigung ist ausgeschlossen.

Die in dem Aufsatz von Benedict angegebenen Rangierleistungen können mithin nicht erzielt werden. Auch muß der Kran beim Rangieren dieselben Atempausen wie die Krane bekannter Bauart haben.

Bei nur 100 t angehängter Last (Maschinenleistung etwa 70 PS) behalten meine vorstehenden Einwendungen ebenfalls Gültigkeit.

Fritz Woeste, Oberingenieur, Eberswalde.

* * *

Hierauf ist die folgende Entgegnung eingegangen:

Im Aufsatz „Ein neuer Rangierdampfkran", Nr. 45, 1925, ist mir infolge irrtümlicher Auslegung der Unterlagen ein Fehler unterlaufen. Es muß im vorletzten Absatz heißen:

„. . . . Selbst bei 10 ‰ Steigung entwickelt er mit gleicher Last noch eine Geschwindigkeit von 100 m/min. Auf gerade ebenen Gleisen kann die Geschwindigkeit bei Vollast bis auf 150 m/min und ohne Last bis auf 200 m/min gesteigert werden."

Die Leistung von etwa 66 PS, die notwendig ist, um 100 t Nutzlast mit einer Fahrgeschwindigkeit von 100 m/min bei einer Steigung von 1 % zu bewegen, wird von Dampfmaschine und Kessel aufgebracht.

Selbstverständlich handelt es sich bei den angegebenen Zahlen um Höchstleistungen. Naturgemäß kommt eine ununterbrochene Tätigkeit mit dieser Höchstleistung für einen „Rangierdampfkran" nicht in Frage; denn das Abstellen und Verfahren einzelner Wagen, Ankuppeln usw. bedingen Betriebspausen, durch die geringere Anforderungen an die Dampfmaschine und damit auch an den Kessel gestellt werden. Diese Pausen des praktischen Betriebes reichen vollständig aus, um einen genügenden Druck im Kessel aufrecht zu erhalten.

Was das Verhalten des Kranes bei feuchtem Wetter, Schnee und dergl. angeht, so lassen sich derartige Verhältnisse bekanntlich rechnerisch nicht erfassen; es ist auch nicht üblich, sie einer einfachen Beschreibung zu Grunde zu legen. Auf jeden Fall aber leistet der besprochene Kran auch unter diesen Verhältnissen mehr als die übliche Bauart[1]).

Dipl.-Ing. Dr. W. Benedict, Duisburg.

[1]) Wir halten hiermit die Angelegenheit für die Vereinszeitung für erledigt. Die Schriftleitung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Wiedereröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Auf dem am 1. März 1924 eingezogenen Haltepunkte Gröppendorf, an der Schmalspurlinie Mügeln b. O.-Nerchau-Trebsen, werden vom 15. Mai 1926 an wieder sämtliche Personenzüge halten.

Änderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Ab 1. Juni d. J. werden die bisher auf den an der Bahnstrecke Blankenese-Wedel gelegenen Bahnhöfe Sülldorf und Rissen vorhandenen fahrbaren Viehrampen zurückgezogen. Diese Bahnhöfe werden von dem genannten Tage ab für die Annahme und Auslieferung von Großvieh geschlossen.

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Vom 1. April 1926 ab ist der zwischen den Stationen Ruwer und Waldrach links der Bahnstrecke Trier-Hermeskeil gelegene Haltepunkt Grünhaus, welcher bisher nur dem Personenverkehr dient

.ch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut sowie von l- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 500 kg eröffnet orden.

Vom gleichen Zeitpunkte ab hat der Haltepunkt die Bezeichng „Grünhaus-Mertesdorf" erhalten. Unter dieser -zeichnung ist er mit dem genannten Tage in den Reichsbahn-itertarif aufgenommen worden.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Vom 1 April 1926 ab ist der zwischen den Stationen Bantorf und Barsinghausen rechts der Bahnstrecke Weetzen-Haste gelegene Haltepunkt Winninghausen, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eröffnet und in den Staats- und Privatbahngütertarif aufgenommen worden.

Verschiedenes.

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Vom 1. April 1926 ab sind die Betriebsämter Gerolstein 1 und 2 zu einem Betriebsamt Gerolstein vereinigt worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

. Aenderungen von Stationsnamen.

Mit Inkrafttreten des Sommerfahrns (15. 6. 1926) werden
) der Bahnhof Alt-Heide (Strecke Glatz-Schlaney) in „Altheide-Bad",
) der Bahnhof Neumarkt (Strecke Breslau-Liegnitz) in „Neumarkt (Schlesien)"
benannt.

Breslau, den 20. März 1926. (319)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April 1926 wird der zwischen Stationen Ruwer und Waldrach links Bahnstrecke Trier-Hermeskeil geene Haltepunkt Grünhaus, welcher her nur dem Personenverkehr diente, h für die Abfertigung von Gepäck und oreßgut sowie von Eil- und Frachtckgut im Einzelgewicht bis 500 kg ernet.

Vom gleichen Zeitpunkte ab erhält der tepunkt die Bezeichnung „Grünhaus-rtesdorf". Unter dieser Bezeichnung d er mit dem genannten Tage in den chsbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben Dienststellen Auskunft.

Trier, im März 1926. (317)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ab 1. Juni d. J. werden die bisher auf an der Bahnstrecke Blankenese-del gelegenen Bahnhöfen Sülldorf Rissen vorhandenen fahrbaren Viehpen zurückgezogen. Diese Bahnhöfe den von dem genannten Tage ab für Annahme und Auslieferung von Groß- geschlossen. (326)

Altona, den 26. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

4. Verkehrsstörungen.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Auf der ie Grünstadt-Altleiningen ist wegen nmrutsches die Strecke ab Station senheim mit der Station Neuleiningen, htzug, Altleiningen auf etwa 8 Tage den Wagenladungsverkehr gesperrt.

Ludwigshafen, 26. März 1926. (333)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Ludwigshafen.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die Strecke nberg-Triberg der Schwarzwaldbahn ab 24. März 1926 voraussichtlich auf Tage wegen dringender Tunnelbauiten gesperrt. (334)

Karlsruhe, den 25. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif 15a für Haldengraphit von Oberötzdorf nach Heidenau in Kraft. (312)

Berlin, den 24. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, Tfv. 501.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1926 wird die Ausführungsbestimmung zu § 51 EVO. (Lieferfrist) wie folgt gefaßt: „Die Lieferfrist der mit Tierfrachtbrief aufgelieferten Sendungen beträgt: bei einer Entfernung bis zu 150 Tarifkilometer 1 Tag, bei größeren Entfernungen für weitere angefangene je 300 Tarifkilometer 1 weiteren Tag."

Berlin, den 22. März 1926. (307)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 werden in den Ausnahmetarif 11 einbezogen: „Phosphorsaures Ammoniak (Diammonphosphat, Diammonphos); Leunaammonphosphat (Leunaphos, Azophos); Harnstoffammonphosphat (Harnstoffphos, Ureaphos)." (311)

Berlin, den 23. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif 18b für Rohzink von oberschlesischen Stationen nach Köln-Kalk Nord in Kraft. (313)

Berlin, den 24. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Nottarif — Tfv. 7. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b Tfv. 4a.

Die Geltungsdauer des Nottarifs sowie der weiteren Frachtermäßigung wird unter teilweiser Einschränkung des Nottarifs geändert in: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1926". Der Nottarif wird daher neu ausgegeben. Gleichzeitig erhält der bisherige Ausnahmetarif 16a unter Ausdehnung auf Stückgutsendungen sowie den Verkehr mit einer größeren Anzahl von Privatbahnen eine neue Fassung. Ferner wird der Ausnahmetarif 101 auf eine größere Anzahl von Privatbahnen ausgedehnt. Für einzelne Privatbahnen werden gleichzeitig Ausgleichszuschläge im Heft C I b eingeführt. (323)

Berlin, den 26. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 wird ein neuer Ausnahmetarif für rohen Klebsand im Falle der Ausfuhr über den deutsch-saarländischen Übergang Eichelscheid Grenze eingeführt.

Berlin, den 24. März 1926. (312)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 — Frachterhöhung gültig vom 1. Juni 1926 — soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden zur Kilometertafel I Nachtrag 28 und zur Kilometertafel II Nachtrag 28 herausgegeben. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. (331)

Berlin, den 25. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 treten im Abschnitt „II Zuschlags- und Anstoßfrachten" Änderungen ein:
a) in den Unterabschnitten 69, 87, 93,
b) in den Unterabschnitten 2, 6, 11a, 14, 15, 19, 35, 41, 42a, 53, 64, 75, 80, 88a, 89, 90, 100, 101 und 103.

Die Änderungen zu b) stehen in Verbindung mit der Einführung der Ausnahmetarife 16a und 101 für frische Kartoffeln und stellen hiernach keine Erhöhung dar. Der § 6 Absatz 5 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist somit nicht anzuwenden. (324)

Berlin, den 26. März 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 wird die Station Laband als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 22 einbezogen.

Berlin, den 29. März 1926. (330)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 wird ein neuer Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2, durch den der bisherige Tarif nebst Nachtrag 1 außer Kraft gesetzt wird, eingeführt. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 werden die deutsch-schweizerischen Grenzübergangsstationen im A. T. 47 des Heftes C II gestrichen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. März 1926. (329)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

Am 1. April 1926 wird das Heft B (Entfernungen) neu herausgegeben. Hierdurch wird das Heft B vom 1. März 1922 nebst den Nachträgen I und II aufgehoben. In den Tarif sind die bayerischen Lokalbahnstationen sowie die bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, die Stationen der Aktiengesellschaft Augsburger Lokalbahn in Augsburg, der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Tegernsee und der Privatlokalbahn Gotteszell-Viechtach in Viechtach, bei denen bisher auf den bayerischen Lokalbahnschnittarif verwiesen war, mit unmittelbaren Entfernungen an die Knotenstationen aufgenommen worden. Außerdem enthält das Heft neue Entfernungen für eine größere Anzahl von Stationsverbindungen, die niedriger sind als die bisherigen. Der Tarif kann durch Vermittlung der beteiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 24. März 1926. (316)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. April 1926 werden die Entfernungen für einige Stationen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn geändert. Alles Nähere enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I). (315)

Dresden, am 24. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhrausnahmetarif D 21, Holzverkehr Tschechoslowakei - Niederlande — Bk. 1.

Durchfuhrausnahmetarif D 23 für bestimmte Güter der Klassen A—E. Verkehr Tschechoslowakei - Niederlande. — Bk. 1.

Am 1. April 1926 werden die vorgenannten Tarife neu — mit Frachtsätzen in Reichspfennig — herausgegeben. Sie sind durch die Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12, und die Auskunftsstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen. Preis: D 21 20 Reichspfennig, D 23 35 Reichspfennig. Die Durchfuhrausnahmetarife D 21 vom 1. April 1925 und D 23 vom 10. September 1925 treten außer Kraft. (328)

Dresden, am 25. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ausnahmetarif 15 für überseeisch eingeführtes Erdöl (Petroleum) usw. zur unmittelbaren Durchfuhr durch Deutschland wird mit Ablauf des 30. April 1926 aufgehoben. (306)

Altona, den 20. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 sind in genanntem Tarif folgende Stationen nachzutragen:

a) Seite 6 Nr. 1 a. Deutsche Tarifstationen: Ragnit.
b) Seite 7 Nr. 1 o. Nordkaukasische Eisenbahn: Petrowsk Port. (332)

Königsberg (Pr.), den 27. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Niederländisch - Österreichischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland über Passau, Simbach, Salzburg, Kufstein, Mittenwald, Pfronten-Steinach, Lindau-Reutin und Lindau Stadt.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Gütertarif im Abschnitt E unter a) die deutsche Grenzübergangsstation „Gildehaus Grenze" abgeändert in „Bentheim Grenze". (327)

Köln, den 25. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Durchfuhrausnahmetarif D 41 (Holzverkehr Polen-Niederlande).

Durchfuhrausnahmetarif D 47 (Verkehr Polen-Niederlande).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 werden die vorgenannten Tarife neu herausgegeben. Hierdurch werden die bisherigen Tarife D 41 vom 1. April 1925 (Neudruck vom 1. Juni 1925) und D 47 vom 5. Dezember 1925 nebst den hierzu erlassenen Bekanntmachungen aufgehoben. In den neuen Tarifen sind die Frachtsätze nicht mehr in Gulden, sondern in Reichsmark enthalten. Der Durchfuhrausnahmetarif D 47 enthält auch wieder Frachtsätze von dem deutsch-polnischen Grenzübergangspunkt Groß Boschpol Grenze, nach den deutsch-niederländischen Grenzpunkten. Die Tarife sind durch die Stationskasse Breslau Hbf. zum Preise von 30 Rpf. für D 41 und 40 Rpf. für D 47 zu beziehen.

Breslau, den 25. März 1926. (321)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg-Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 29. März und 1. Juni 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen.

Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger (Berlin und München). (308)

München, den 20. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirkung vom 1. April 1926 werden die folgenden Stationen der Lokalbahn Kötzting-Lam in die deutschen Wechselverkehre mit direkten Entfernungen aufgenommen (die an Kötzting anzustoßenden Kilometer sind in Klammer beigefügt:

Arrach (45), Grafenwiesen (15), Hohenwarth (Ndb.) (30), Lam (54), Zellerthal (5). (310)

München, den 23. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ausnahmetarif für Rohzink.

Mit sofortiger Gültigkeit ist ein an bestimmte Mindestmengen gebundener Ausnahmetarif für Rohzink von Borsigwerk Grenze, Malapane, Ohlau und Rudzinitz nach Köln Kalk Nord eingeführt worden. Näheres siehe im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privateisenbahnen T. V. A. I. (305)

Oppeln, den 23. März 1926.

Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen.

---

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I l (Tfv. 4 a).

b) Reichsbahn-Tiertarif (Tfv. 502).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 w den im Abschnitt „Zuschlags- und stoßfrachten", Unterabschnitt „Einze Bahnen" die Bestimmungen für Ber Zentralviehof geändert. Näheres enth die am 25. März 1926 erscheinende Nu mer des Tarifanzeigers. (3

Berlin, den 20. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahngütertarif, Heft C I c.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 w in Grohn-Vegesack für die Beförder von Wasserumschlaggütern im Ortsv kehr an Stelle der Bahnhofgebühr e Gebühr in Höhe der tarifmäßigen Üb fuhrgebühr erhoben.

Näheres im Tarif- und Verkehrs zeiger.

Hannover, im März 1926. (3

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Csl. Donauumschlagverkehr über Bra lava und Komarno. Gütertarif Teil vom 15. Mai 1924. Einführung ei Nachtrages IV.

Am 1. April 1926 tritt zum vorbezei neten Tarif ein Nachtrag IV in Kr Derselbe enthält Änderungen und Erg zungen. Preis ö. S. 3.— bzw. K. c. 1 für das Stück. (3

Regensburg, den 24. März 1926.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-
Aktiengesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltunge

---

6. Personen- und Gepäckverkeh

Deutsch- und Litauisch-Russischer Expreßguttarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 s im § 2 c folgende neu aufgenommene tionen nachzutragen: Leningrad tischer Bahnhof (nur über Kingisse Moskau Stadt, Ssaratow I, Kiew I, Mir Nischni-Nowgorod und Tiflis.

Ab gleichem Zeitpunkt tritt ein ne Frachtsatzzeiger in Kraft, durch den bisherigen Ausgaben aufgehoben wer Er ist zum Preise von 0,30 M. von Auskunftei der Deutschen Reichsba Berlin, Bf. Alexanderplatz und von Auskunftsstelle bei den Fahrkarten gaben Königsberg (Pr.) Hbf. zu erhal

Königsberg (Pr.), 25. März 1926. (3

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (P

Am 1. Juni 1926 erscheint zum T für den Personen- und Gepäcktarif Ostseebadeorten und Bornholm der N trag II. Durch ihn erfährt der Tarif erhebliche Erweiterung durch Aufna einer Anzahl Verbindungen im Verk mit den einzelnen Ostseebädern. Die vorigen Jahre eingeführte durchgehe Verbindung nach Lohme, Glowe Breege (Juliusruh) über Sagard wir diesem Jahre wieder aufgehoben. rügenschen Orte Bug und Juliusruh in die bestehende Ostseebäderk Breege oder Wiek (Rügen) über St sund Wasserweg einbezogen worden.

Nähere Auskunft erteilen die betei ten Fahrkartenausgaben und Gepäck fertigungen sowie unser Tarifbüro, denstraße 19/20. (3

Stettin, den 26. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 14. Berlin, den 8. April 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Anerkennung erfolgreicher Leistungen.

Von Dr. Hans A. Martens, Berlin.

Im neuen Deutschland sind besondere Ausdrucksmittel der Anerkennung für besondere Leistungen von Beamten der Staatsverwaltungen oder von Angestellten privater Unternehmungen, wie Titel- und Charakterverleihungen und Orden und sonstige Ehrenzeichen, durch die Verfassung abgeschafft. Die hierfür Verantwortlichen haben kein besonderes psychologisches Verständnis verraten. Darüber werden sich alle diejenigen einig sein, die an der Spitze eines großen Personals stehen oder gestanden haben — und wirkliche Menschenkenner sind. Daß man etwas für die menschliche Natur durchaus Notwendiges — wie wir sehen werden — mit Stumpf und Stiel ausgerodet hat, zeigen die hie und da aufflackernden Meinungen, die Orden- und Titelverleihung erneut zu erörtern und in einer heutigen Anschauungen entsprechenden, würdigen Form, die Mißbräuche nach Möglichkeit ausschließt, neu aufzubauen. Wir wollen uns nicht mit den sattsam bekannten Auswüchsen des Ordensregens beschäftigen, der sich über Gerechte und Ungerechte einst ergoß und für den manchmal schon die Anwesenheit eines Landesherrn in einer Provinz genügte. Und die Art, wie Kriegsauszeichnungen und das Verdienstkreuz für Kriegshilfe verliehen wurden, gab einer an sich guten Sache den Rest und führte zu dem Widerwillen gegen alle Auszeichnungen alten Stils in weiten Kreisen aller Volksschichten. Dies muß vorausgeschickt werden, um jenen Paragraphen der Verfassung nicht ganz unbegründet erscheinen zu lassen. Schon vor Jahren hat jedoch der frühere Ministerpräsident Stegerwald in der Öffentlichkeit auf die Notwendigkeit hingewiesen, eine Verfassungsänderung hinsichtlich der Ordens- und Titelverleihung anzustreben. Auch im Schoße der Reichsregierung scheinen daraufhin zielende Arbeiten sich zu regen, wenn man ab und an darüber auftauchenden Zeitungsnotizen Glauben schenken darf. So ist das Preußische Staatsministerium Mitte vorigen Jahres zu dem Beschluß[1]) gekommen, die Verleihung der Rettungsmedaille am Bande und der Erinnerungsmedaille für Rettung aus Gefahr wieder aufzunehmen, und zwar auch für zurückliegende Taten, die nach dem 1. August 1914 ausgeführt worden sind. Auch die Bewilligung einer Geldbelohnung und die öffentliche Belobigung im Amtsblatt der Regierung kommt in Frage. Daß die Verleihung für Taten, die bis 11 Jahre zurückliegen dürfen, zulässig ist, darf als der beste Ausdruck für die Erkenntnis gewertet werden, welchen schweren Fehler man begangen hat, die Rettung aus Gefahr nicht zu belohnen.

Daß die Staatsform gar keine Rolle in dieser Frage spielt, mag man aus den Ehrenzeichen erkennen, welche das republikanische Frankreich und das demokratische England (Mr. Chamberlain erhielt kürzlich den höchsten englischen Orden) verleihen, um Dank und Anerkennung durch ein äußeres Zeichen zu bezeugen. Vielleicht ist es nicht genügend bekannt, daß Österreich durch ein Bundesgesetz ein aus zehn Graden bestehendes „Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich“ geschaffen hat, das vom Bundespräsidenten verliehen wird. Und seit einiger Zeit verleiht die bayerische Staatsregierung auf Grund eines Beschlusses des bayerischen Ministerrates den Titel „Landesbaurat“. Andere Tatsachen sprechen ebenso sehr dafür, daß es ohne besondere Form der Anerkennung für um das

[1]) Zu vergleichen: Ministerialblatt für die preußische innere Verwaltung 1925, Nr. 32 und 37.

Vaterland oder einen engeren Kreis des öffentlichen Lebens verdiente Männer nicht geht; denn die zahlreicher werdenden Ehrendoktor-Promotionen, die Ernennungen zum Ehrenmitbürger von Städten, zum Ehrenvorsitzenden irgendeiner Körperschaft sind der sprechende Beweis hierfür. Der Adlerschild, den der Reichspräsident verleiht, gehört ebenfalls hierher. Auch im Industrieleben[2]) tritt die Notwendigkeit immer mehr hervor.

In heutiger Zeit, in der täglich durch die Presse an die Aufopferung und Arbeitswilligkeit aller Volksschichten, durch schriftliche und mündliche Ermahnungen an die unmittelbaren und mittelbaren Staatsdiener, an alle Angehörigen eines Unternehmens appelliert wird, die ganze Kraft für die Pflichterfüllung einzusetzen, wird ein den Arbeitsstolz und die Arbeitsfreude belebendes Element besonderer Art nicht entbehrt werden können. Um so weniger, je mehr die aufgewandte Arbeit einen wirklichen Erfolg, sichtbar und nachweislich, zeitigt. Daß sichtbare Anerkennung nur erfolgen darf, wenn jemand seine Meriten hat, war ehernes Grundgesetz im Preußenstaate harter Pflichterfüllung eines Friedrich Wilhelm I. und Friedrich II., das umumstößlich bleiben muß. Aber jeder wußte, daß auf der anderen Seite, der er Leib und Leben, Gut und Blut weihte, die Dankbarkeit und Anerkennung des wohlaffektionierten Königs nicht fehlte. Aufopferung und Dankbarkeit, Arbeitsfreude und Anerkennung der Leistungen sind untrennbar miteinander verbunden. So wenig wie der schaffende Künstler die Anerkennung auf die Dauer entbehren kann, so wenig darf sie dem in harter Tagesarbeit sich mühenden Geistes- und Handarbeiter vorenthalten werden. „Anerkennung braucht jedermann, alle Eigenschaften können durch tote Gleichgültigkeit der Umgebung zugrunde gerichtet werden.“ Dies Wort Immermanns wird immer gelten. Es wird sehr wenige Menschen geben, die auf die Dauer die Anerkennung entbehren können und ruhig weiter arbeiten, nachdem sie sich zu der entsagenden Auffassung durchgerungen haben, daß ein Narr ist, wer auf Dank rechnet. Die meisten Menschen werden sich unzufrieden fühlen, wenn ihrem Fleiß und ihrer Leistung, mit Erfolg gepaart, nicht Anerkennung in irgendeiner Form zuteil wird. Auch bedürfen die meisten Menschen — wie Mehlis in einem sehr lesenswerten Aufsatz[3]) in der Zeitschrift „Der Arbeitgeber“ ausführt — dringend der Anerkennung, weil sonst ihr Selbstbewußtsein Schaden leidet; denn sie beginnen an sich und ihrer Arbeit zu verzweifeln, sie trauen eigener Auffassung und ihrem eigenen Urteil nicht mehr. Erfährt indessen ihre Arbeit Zustimmung, so werden sie von neuer Schaffenskraft erfüllt und arbeiten begeistert weiter.

Die Anerkennung von Leistungen wirkt nicht nur auf Wille und Gefühl des Ausgezeichneten, sondern zeigt sich von viel größerer Tragweite in ihrem Einfluß auf den näheren oder weiteren Wirkungskreis des Ausgezeichneten. Während die Anerkennung Treue und Dankbarkeit gegen das Unternehmen und weitere Dienstwilligkeit und Berufseifer auslöst, gibt sie, indem sie allen Angehörigen einer Verwaltung oder eines Unternehmens bekannt wird, einen sichtbaren, nicht mißzuverstehenden Ausdruck dafür, daß die eingeschlagenen Wege der beruflichen Arbeit auf dem besonderen Gebiete des Ausgezeichneten auch von der obersten Leitung gutgeheißen werden. Das aber bedeutet eine Stärkung der Stellung des Ausgezeichneten, und je weitreichender seine Tätigkeit und sein Einfluß sind, um so bedeutsamer wird sich die Anerkennung sachlich auswirken; denn es ist kein Zweifel, daß an manchen Stellen Widerstände der gleich- oder nachgeordneten Mitarbeiter — von denen nicht selten einige verkappte Gegenarbeiter sind — durch die St[illegible] der Anerkennung in weithin sichtbarer und merklicher F[illegible] wesentlich verhindert, wenn nicht ganz gebrochen werden. [illegible] ist der moralisch-ethische Einfluß der Anerkennung auf [illegible] Menschen selbst ein praktisches Hilfsmittel zum weiteren Er[illegible] und jedes Land, jede Verwaltung und jeder Großbetrieb soll[illegible] klug genug sein, sich dieses ebenso edlen wie praktischen [illegible] tels zur Leistungssteigerung — ganz allgemein gesehen — [illegible] der Menschenbewirtschaftung und in der sachlichen Arbeit [illegible] bedienen.

Anerkennung in sichtbarer Form wirkt als ein Akt der [illegible] rechtigkeit — die nicht nur das Fundament der Könige n[illegible] einem alten lateinischen Sprichwort, sondern auch eine [illegible] Grundlagen der Erfolge bei aller Gemeinschaftsarbeit ist — [illegible] des Wohlwollens für die Mitarbeiter auf den Geist einer V[illegible] waltung, eines Unternehmens, ja des ganzen Volkes mehr [illegible] als der oberflächliche Beurteiler zu glauben geneigt ist. Achtu[illegible] Treue, Gehorsam, Willigkeit und Dankbarkeit werden ausgel[illegible] während bei Gleichgültigkeit der verantwortlichen Leit[illegible] gegen Pflichteifer, Leistung und Erfolg oder gar geflissentlic[illegible] Übersehen Enttäuschung und Verbitterung Platz greifen, de[illegible] unaufhaltsam die Arbeitsunlust folgt. Aber sie bleiben nicht [illegible] einer Person allein verkörpert. Der Enttäuschte hat Freu[illegible] die mit ihm mitfühlen und eines Tages feststellen, daß auch [illegible] eigentlich mißvergnügt zu sein allen Anlaß haben, weil A[illegible] kennung ihnen ebenfalls versagt bleibt. So frißt sich mähl[illegible] und unerkannt Mißstimmung in ein Personal ein, die Ver[illegible] der Arbeitsfreude und Leistung nach sich zieht, bis der Geis[illegible] er ist es, der Erfolge baut — in einem Unternehmen und die[illegible] selbst zu einem Schatten abgesunken sind.

Bisher noch kaum beachtet ist der Einfluß einer sichtba[illegible] Anerkennung auf das heranwachsende Geschlecht. Welch ho[illegible] erzieherischer Wert liegt darin, daß Kinder wissen, daß [illegible] Vater in seiner Lebensstellung für seine pflichttreue und [illegible] schäftsinteressierte Arbeit die ihm gebührende Anerkenn[illegible] gefunden hat. Welch ein Beispiel zur Nacheiferung, es [illegible] gleich zu tun! Wohl in jedem Hause wird auch noch heute d[illegible] Jubiläumsgeschenk einer Firma der Ehrenplatz eingeräu[illegible] Wie ein Heiligtum werden in tausenden deutscher Familien [illegible] Kriegsorden und Denkmünzen der Vorfahren gehalten und [illegible] dem kleinen Ordenskettchen, das der Vater mit Stolz [illegible] schwarzen Rock bei festlichem Anlaß trägt — ehrfürchti[illegible] Staunen erwacht in den Kindern an einem solchen Tag — w[illegible] äußerlich erkennbar die Summe der Lebensarbeit, von der s[illegible] Kinder gar keine Vorstellung machen können. Aber ein [illegible] heimnisvolles Ahnen geht doch durch die Kindesseele und d[illegible] ist es, was unsichtbar, unwägbar erziehend mitschwingt. [illegible] sind Feinde unseres Volkes, die ihm immer wieder einflüst[illegible] und -trichtern wollen, daß es materialistisch eingestellt sei [illegible] auf ideelle Werte recht gern verzichten könne. Keine Ti[illegible] sondern die Mittel ist ein törichtes Schlagwort, das Tause[illegible] urteilslos nachschwätzen. Stolz auf eine wohlerworbene A[illegible] zeichnung oder auf einen Rang, der aus der Menge wohlv[illegible] dient hervorhebt, ist weitentfernt von blöder Eitelkeit.

Welches sind nun die Vorbedingungen für den sichtba[illegible] Ausdruck einer Anerkennung und ihre Formen? Die nat[illegible] lichste Anerkennung erfolgreicher Leistungen ist das Vorwä[illegible] kommen im Leben. Aber die Bewertung geht im Leben [illegible] einzelnen keineswegs mit der aufgewendeten Mühe, mit off[illegible] kundigem Erfolg zusammen. Viele äußere Umstände und E[illegible] flüsse, die sich seiner Macht entziehen, schaffen Widerstä[illegible] die ein Werturteil recht oft zu verzerren geeignet sind. [illegible] Vorwärtskommen bedeutet Erreichen von Stellungen größe[illegible] Ansehens, Einflusses und größerer Verantwortung, was [illegible] auch in höheren Einkünften ausdrückt. Dies alles wirkt [illegible] einen strebsamen Menschen im Sinne der Anerkennung; [illegible] schafft Genugtuung, Zufriedenheit und Selbstvertrauen. [illegible] gewiß eine Anerkennung durch Gehaltsaufbesserung oder [illegible] sondere Zulagen oder durch Beförderung ausgesprochen w[illegible] so versagen doch diese Mittel in vielen Fällen, weil sie e[illegible]

---

[2]) In sehr gefälliger Weise haben mich mit Auskünften und Überlassung von Studienmaterial unterstützt: der Bayerische Industriellen-Verband, die Badische Anilin- und Sodafabrik zu Ludwigshafen (Rh.), die Robert Bosch-A.-G. zu Stuttgart, die Farbenfabriken vorm. Friedrich Bayer & Co. in Wiesdorf-Leverkusen, die Grimme, Natalis & Co. A.-G. in Braunschweig und die Ilseder Hütte zu Peine. Auch an dieser Stelle darf ich meinen Dank zum Ausdruck bringen. Der Verfasser.

[3]) Zu vgl. „Der Arbeitgeber“ Heft 18, 1924, Arbeit, Leistung und Werk von Dr. Georg Mehlis a. o. Professor der Philosophie an der Universität Freiburg i. B.

ıht mehr praktisch möglich sind. Es kann jemand ein äußerst
htiger Werkmeister sein, er würde aber als beförderter
eringenieur unbrauchbar sein. Oder ein Dezernent kann ein
tklassiger Sachwalter seines Sonderreferats sein und als
her sich außerordentliche Verdienste erwerben, er braucht
l wegen noch lange nicht zum Oberpräsidenten geeignet zu
ı. So ergibt sich die Notwendigkeit einer Anerkennung in
erer Form bei Beamten und Angestellten, die ihren Posten
ge Jahre hindurch versehen. Neben der Leistung tritt der
ktor der Zeit in Erscheinung und erlangt mit wachsender
ıer der Dienstzeit steigenden Wert. Es war ganz natürlich,
die Zurücklegung größerer Zeiträume einer vorwurfsfreien
nstzeit und endlich das Ausscheiden aus dem Dienst zum
aß einer besonderen Anerkennung durch die Verleihung von
len oder Titeln genommen wurden. Daraus entwickelte sich
Gepflogenheit, daß sich mit dem Erreichen einer bestimmten
ıgstufe in Behörde und Heer eine bestimmte Ordensauszeich-
g selbsttätig einstellte. Auch besondere Erinnerungszeichen
rden geschaffen, die bei einer 25- oder 40jährigen Dienstzeit
reußisch-Hessische Staatseisen-
nen, Feuerwehr) dem Dienstjubi-
überreicht wurden. Für einen
ıneren Abschnitt der Dienstzeit
rden auch einigen Beamtengruppen
zeichnungsschnüre verliehen, deren
gen an der Uniform vorgeschrieben
. Sie sollten einen Anreiz zu ein-
ıdsfreien Dienstleistungen darstel-
Wenn sie z. B. bei den preußi-
en Eisenbahn-Beamten unbeliebt
en, so lag dies zum größten Teil
der unschönen Form, die der Be-
enwitz Krähenfüße taufte. Ich
e früher Angestellte von Privat-
ernehmungen sich immer recht be-
digt über die ihnen verliehenen
nstauszeichnungen äußern hören.
h nach außen, weit über den
nst hinaus, wirken solche sicht-
n Beweise eines gutgeschulten,
jährigen Personals vertrauenerweckend, z. B. beim Publi-
, das ein Verkehrsunternehmen benützt oder das
den Weisungen der Ordnungs- oder Verkehrs-Polizei
n muß. Als ein beweiskräftiges Beispiel aus der Praxis
en folgende Ausführungen[4]) aus dem Bereich der Berliner
ßenbahn gelten: „Die Uniform mit ihren Dienstaltersab-
ıen spielte beim Personal immer eine große Rolle, und ich
wohl behaupten, daß auch heute noch unsere Schaffner
Fahrer es ganz gern sehen, wenn auf ihre Kragen der erste
der zweite Stern kommt, ebenso wie früher die Ärmel und
zen eine Tresse bekamen, zu denen sich nach zehn Jahren
len Kragen noch ein Stern und nach 25 Jahren eine weitere
ıale Goldschnur gesellte. Diese Auszeichnung gibt dem
estellten ein gewisses Übergewicht über den Fahrgast, denn
ird mir niemand bestreiten, daß sich das fahrende Publikum
n älteren, durch Sterne oder Tressen gekennzeichneten Be-
n gegenüber nicht soviel Freiheiten herausnimmt, als bei
n jüngeren Angestellten.“

weglicher als eine Landesregierung ist ein großes Unter-
ıen und so ist es nicht verwunderlich, daß manche große
a sich schon vor Jahren entschlossen hat, besondere Aus-
ınungen zu schaffen, um Gelegenheit zu haben, den
estellten, die dem Unternehmen treu und langjährig
nt oder sich sonst in irgendeiner Weise um es be-
und ausgezeichnet haben, die Anerkennung in sichtbarer
ı auszudrücken. Die Formen der Anerkennung sind ver-
schiedenartig. In erster Reihe — das sei auch hier wieder
ausdrücklich betont — gilt hier die Beförderung in Stellen von
größerem, verantwortungsreicherem Wirkungskreis als vor-
nehmstes Mittel der Anerkennung erfolgreicher Leistungen in
sehr feiner Auswahl unter Würdigung der ganzen Persönlich-
keit, um dieser weiter für das Geschäft sich voll einzusetzen
die Möglichkeit zu geben. Wie in den staatlichen Verwaltungen
finden wir auch hier eine Leiter zu den höchsten Posten mit
zahlreichen Sprossen, nur dem Märchen des Dienstalters glaubt
man hier gar nicht: Meister, Obermeister, Monteur, Montage-
inspektor, Gruppenleiter, Abteilungsleiter, Bürovorstand, Filial-
leiter, Bevollmächtigter, Prokurist, Betriebsdirektor, Direktor,
Generaldirektor, um nur einige in wahlloser Reihe zu nennen.
Dem Ehrgeiz des strebsamen Jünglings ein Anreiz und der
schönste Lohn für sein Bemühen um die Firma: Das Vorwärts-
kommen.

Die Auszeichnung langjähriger Beschäftigung in einer Firma
glauben viele Unternehmen — man darf wohl sagen, die meisten
— als Beweis vornehmer Gesinnung gegen die Mitarbeiter und

Abb. 1.

als Dank für die Anhänglichkeit dieser an die Firma nicht ent-
behren zu können, und es ist sehr lehrreich, einige Beispiele als
Beitrag zu der vorliegenden Frage kennenzulernen.

In neuerer Zeit hat die Firma Grimme, Natalis & Co. A.-G. zu
Braunschweig eine Hausmedaille gestiftet, die Bild 1 in natür-
licher Größe zeigt. Die Denkmünze wird in drei Prägungen
herausgegeben, und zwar wird die goldene verliehen an Jubilare
mit 40 Dienstjahren, die silberne an solche mit 25jähriger Tätig-
keit und die bronzene an Werkangehörige, die zwar noch nicht auf
eine so lange Reihe von Jahren Mitarbeit zurückblicken können,
die aber bei besonderen Anlässen oder nach einer außerordent-
lichen Leistung einer Auszeichnung für würdig befunden wer-
den. Mit Recht sagt die Firma in ihrer Hauszeitschrift von den
Hausmedaillen: „So sind diese Hausmedaillen der Firma Grimme,
Natalis & Co. A.-G. im wertvollsten Sinne Verdienstzeichen,
Auszeichnungen, die nicht nur für Lebenszeit verliehen werden,
wie einstmals die Orden. In mancher Familie werden sie von
Enkeln und Urenkeln gelegentlich sinnend in der Hand gewogen
werden als sichtbares Zeichen von Pflichteifer, Treue und
Ehrenhaftigkeit des Vorfahren.“

Die Farbenfabriken vorm. Friedr. Bayer & Co. in Leverkusen
feiern alljährlich ein Jubilarfest, bei denen den Jubilaren die
Auszeichnungen in feierlicher Weise vom ersten Direktor des
Werkes überreicht werden. Die Jubiläumsgaben bestehen nach
25 und 40 Dienstjahren in einem von einem ersten Künstler ent-
worfenen Diplom und in einer künstlerisch ausgeführten Bronze-
plakette mit entsprechenden Widmungen. Die Plakette für
25jährige Dienstzeit zeigt Bild 2. Außerdem erhält der Arbeit-
nehmer beim ersten Jubiläum eine goldene Krawattennadel
(Fabriksinnbild), die beim 40jährigen Jubliäum entsprechend

---

[4]) Zu vergleichen: Erinnerungen von Georg Richter in „Ber-
Straßenbahn, Zeitschrift für die Angehörigen der Berliner
ßenbahn-Betriebs-G. m. b. H.“; Sondernummer vom 25. Ok-
1925.

umgearbeitet wird. Die namhaften Geldgeschenke bestehen in einem Monatsgehalt nach 25jähriger Zugehörigkeit zur Firma und aus dem doppelten Monatsgehalt nach 40 Jahren. Am Tage der Vollendung des 30. Dienstjahres erhalten die Werkangehörigen eine geschmackvoll eingerahmte Fabrikansicht: Ein wirklich sinniges Geschenk. Nach 50 Dienstjahren erhält der Jubilar eine von der Handelskammer ausgestellte Ehrenurkunde neben den anderen genannten Festgaben. Wer einen kleinen Begriff von dem inneren, ethischen Wert dieser hier so nüchtern aufgezählten Ehrengaben sich machen will, dem empfehle ich die Beschreibung der alljährlichen Jubilarfeste in der Werkzeitschrift der Farbenfabriken zu lesen: Die Dankesschuld der Firma auf der einen Seite und die Treue und Anhänglichkeit der Angestellten für die Firma durchströmt alle Ansprachen, deren schlichte Herzlichkeit so wohltuend berührt. In ähnlicher Weise ehren viele andere Großunternehmen ihre Jubilare.

dienen. Ist doch oft das Leben eines Firmenmitarbeiters [illegible] Stück Firmengeschichte. Diese geschichtlich höchst bemerke[illegible] werten und oft mit goldenem Humor geschriebenen Lebe[illegible] abrisse möge der Leser selbst in den Hauszeitschriften [illegible] Firmen Bosch A.-G., Siemens-Schuckert-Werke, um nur zw[illegible] Beispiele zu nennen, nachlesen.

Zum Schluß mögen im Auszug die Bestimmungen über [illegible] Verleihung der Verdienstmedaille mit Ehrendiplom hier Pl[illegible] finden, die das Bayerische Staatsministerium des Aeußern du[illegible] Entschließung vom 26. April 1906 dem Bayerischen Industriell[illegible] Verband genehmigt hat: Jeder industrielle Arbeitgeber ist [illegible] rechtigt, einmal im Jahre Angestellte und Arbeiter männlich und weiblichen Geschlechts für die Verleihung der Auszei[illegible] nung vorzuschlagen. Voraussetzung für den Vorschlag ist ei[illegible] mindestens 25jährige Tätigkeit in einem Betriebe, Fleiß u[illegible] Treue im Unternehmen und einwandfreies Vorleben. Für [illegible]

Abb. 2.

In einem großen Warenhaus war vor dem Kriege eine goldene, mit Brillanten geschmückte Brosche (auch als Hänger an Halskette zu tragen), ein Jubiläumsgeschenk nach 25jähriger Zugehörigkeit zum Geschäft, eine heißbegehrte Auszeichnung aller weiblichen Angestellten; sie wird mit Stolz getragen und gern als Geschenk der Firma neugierigen Fragerinnen bezeichnet, woran sich meist natürlicherweise Erinnerungen aus der langjährigen Dienstzeit und Mitteilungen über das Verhältnis der Firma zu den Angestellten anschließen. Die Nachkriegszeit hat den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend die Jubiläumsgabe weniger kostbar werden lassen, ihr Wert ist bei den Angestellten unvermindert geblieben.

Es ist immer eine erfreuliche Gewohnheit gewesen, daß die Zeichen der Anerkennung dem Jubilar von einem leitenden Beamten (Direktor, Prokurist oder Ingenieur) in feierlicher Weise überreicht wurden, während der hübsche Brauch, den Arbeitsplatz des Jubilars zu schmücken, den Mitarbeitern in der Regel überlassen bleibt.

Eine schöne, aus rein menschlichem Empfinden entspringende Sitte ist die Veröffentlichung der Namen und Bilder der Jubilare in der Hauszeitschrift. In den Siemens-Mitteilungen, in der Peine-Ilseder Werkzeitung finden wir hierfür Beispiele. Auch eine kurze Beschreibung des Lebenslaufes, namentlich des Werdeganges bei der Firma, oft von den Jubilaren selbst verfaßt, erscheint aus Anlaß von Dienstjubiläen in den Werkzeitschriften und mag den Werkangehörigen zur Nacheiferung

goldene Medaille nebst Diplom ist eine mindestens 40jähr[illegible] Tätigkeit in einem industriellen Betriebe Vorbedingung. [illegible] jährlich verleiht der Verband 2—3000 Auszeichnungen. Un[illegible] den Antragstellern befinden sich auch staatliche und städtis[illegible] Behörden.

Nur einer kurzen Erwähnung bedarf die Ehrung an verdie[illegible] Beamte und Arbeiter bei ihrem Ausscheiden aus langjähri[illegible] Tätigkeit. Warum blieben sie in Staats- und Privatverwalt[illegible] gen ein Menschenalter im Beruf und warum besteht auch he[illegible] noch dies Bestreben — um mit Bismarck zu reden — in [illegible] Sielen zu sterben? In glücklicheren Zeiten schied das Mom[illegible] des Weiterbezuges des vollen Gehalts gewiß in mehr Fällen [illegible] als heute. Es war jene Freude am Beruf, an gewohnter Tä[illegible] keit in liebgewordener Arbeit mit den Berufsgenossen. V[illegible] leicht manchmal nicht zum Vorteil der Betriebe, weil doch [illegible] Arbeitskraft nachläßt und die alternden gar zu Altfesten [illegible] nachdrängenden, jungen Neuwilligen allzugroßen Widerst[illegible] entgegensetzen, aber doch immer mit dem Segen der erhalten[illegible] Überlieferung und Erfahrung der in langen Dienstjahren Gr[illegible] gewordenen. Der Übertritt verdienter Männer in den Ruhest[illegible] sollte stets Anlaß geben, noch einmal im Erfassen aller [illegible] leisteten Dienste der Dankesschuld an den Scheidenden in irge[illegible] einer Form Ausdruck zu geben, welche von Wohlwollen [illegible] Gerechtigkeit und rein menschlichem Empfinden getragen wi[illegible] Nirgends empfindet der arbeitende Mensch eine Gleichgültigk[illegible] oder Lieblosigkeit seines einstigen Brotgebers, dem er se[illegible]

ifte — oft ein Leben lang — geopfert hat, mehr als Kränkung, in diesem für sein Leben so bedeutsamen Augenblick.

Besondere Spitzenleistungen haben mit Recht von jeher den laß zur Anerkennung gegeben; Durchbringen einer wich- n Regierungsvorlage vor den Parlamenten, Abschluß und führung einer Neuorganisation im inneren Dienst, Abschluß es großen Auslandsauftrages. Bis in die Fabrikbetriebe hat 1 dieser Grundgedanke durchgesetzt, wenn auch dort die stung, die Anlaß zur besonderen Anerkennung gibt, sich im eren Kreise auswirkt, nicht selten jedoch ein Bausteinchen zu eblicher Wirtschaftlichkeit, also zum Nutzen des Unter- mens und dadurch aller in ihm Beschäftigten ist. Wir be- ten hier das Gebiet der „nützlichen Erfindungen, Verbesse- gen und Vorschläge", das den Staatsverwaltungen und men keine leichte Aufgabe stellt, den „Erfinder" gerecht ab- elten. Es ist bekannt, daß gerade in der Fertigungsindustrie besten Vorschläge und Verbesserungen aus der Praxis ge- en werden, daß Werkbeamte und Arbeiter Einrichtungen l Herstellungsverfahren erdenken auf Grund von Bemühun- , die weit über den Rahmen ihrer eigentlichen Tätigkeit ausgehen. So ist auch ein besonderer Lohn in diesem Falle Maßnahme das Geschäftsinteresse und den Erfindergeist erheblich befruchten. Man hat auf dies Verfahren vor zwei Jahrzehnten nicht mit Unrecht den Vorsprung der amerikanischen vor der deutschen Metallindustrie zurückzuführen geglaubt.

Eine besondere Art der Anerkennung von hohem erzieherischen Wert — weil sie meist den noch in den Lehrjahren befindlichen Nachwuchs angeht — ist die besondere Bewertung hervorragenden Könnens und Wissens in Prüfungen: Geldgeschenke, Bücher, Werkzeuge sind die Ausdrucksmittel, die namentlich bei den Gesellenprüfungen der Lehrlinge verwendet werden. Auch die Verleihung von Medaillen an junge Gesellen, die in der Gesellenprüfung Hervorragendes leisteten, muß als sehr zweckmäßig bezeichnet werden. Jene, die einst die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen „dem fleißigen und tüchtigen Lehrling" aus diesem Anlaß zuerkannten (Bild 3) ist leider auch dem Staatsumsturz zum Opfer gefallen — und eingeschmolzen worden.

Im Rahmen dieser Zeitung mag der Beitrag zu dieser Frage hiermit abgeschlossen werden. Sie darf mit den Ausführungen so genügend gekennzeichnet sein, daß ihr Wert für die heutige

Abb. 3.

it mehr als billig. Aber den Maßstab für ihn zu finden, ist it schwierig. Auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hnt „nützliche Erfindungen" mit Geldbeträgen, die man der eutung der Verbesserungen anzupassen sich bemüht. Die ußisch-Hessischen Staatseisenbahnen verliehen früher bei onderen technischen Leistungen eine Medaille. Die amerika- he Industrie ließ schon vor vielen Jahren — wie Ver- ntlichungen stets ausdrücklich als nachahmenswert für die tsche Industrie betonen — die Werkangehörigen, die gewinn- gende Einrichtungen eingeführt hatten, in wohlwollender, sichtiger Weise an den geldlichen Erfolgen teilnehmen. Bei Einstellung des Amerikaners auf Dollarmachen mußte diese Zeit klar erkannt wird. Manches hat der Staatsumsturz hinweggefegt, hierbei den Standpunkt öder Gleichmacherei behauptend, der keine Leistung anerkennen und keinen Unwert in sein Nichts zurückgeführt wissen will. Aber Gleichmacherei ist der Tod allen Strebens, Anerkennung an Erfolg, Treue, Eifer aber löst die Schwingen zu weiterem unermüdlichen Schaffen. Kein Betrieb ist zu groß oder zu klein, um seinen Mitarbeitern in gerechtem Wohlwollen Anerkennung in weit sichtbarer Weise zu zollen, wenn sie es verdienen. Mögen diese Zeilen dazu beitragen, diesem Faktor in der Menschenbewirtschaftung in allen Betrieben die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken und eine ideal-reale Personalpolitik zu treiben.

Bücherschau.

Dr. W. Kummer. **Maschinenlehre der elektrischen Zugerung.** 1. Band. Ausrüstung der elektrischen Fahrzeuge. lag Julius Springer. 1925. Preis 9,60 M.

on dem wohl allen auf dem Gebiete der elektrischen Zugerung tätigen Ingenieuren bekannten Werk liegt nunmehr erste Band der zweiten Auflage vor. Er behandelt die Ausung der elektrischen Fahrzeuge, und zwar bringt der Ver- er, wie es auch in dem Titel des Buches zum Ausdruck mt, keinerlei konstruktive Einzelheiten, sondern erörtert Wesen der elektrischen Zugförderung, das physikalische wirtschaftliche Verhalten des elektrischen Fahrzeuges.

Das Buch ist recht geeignet, dem in der Praxis stehenden Ingenieur einmal wieder die wissenschaftlichen Grundlagen seines Fachgebietes vor Augen zu führen.

Das Werk gliedert sich in 6 Abschnitte. Die ersten 3 Abschnitte behandeln, ausgehend von den Fahrschaulinien und den Kennlinien der Motoren die Grundlagen für die Größenbemessung der Motoren. Der 4. Abschnitt ist der Arbeitsweise der Parallelkurbelgetriebe gewidmet. Der 5. Abschnitt behandelt die Wechselwirkungen zwischen Rad und Schiene unter besonderer Berücksichtigung des Einflusses der Stromart auf die Reibungsverhältnisse. Einige Tabellen über Leistungen und Gewichte bilden den Schluß.

C. G.

Das deutsche Kursbuch und seine Umformung.

Von **Dr. Gustav Jacobi**, Oberregierungsbaurat a. D., Erfurt.

In Nr. 54 des Jahrg. 1915 d. Ztg. habe ich einen Aufsatz über diese Frage und einen Vorschlag zur anderweitigen Ausgestaltung des Reichskursbuches veröffentlicht. Es hat sich damals erfreulicherweise eine lebhafte Erörterung daran geknüpft, und zwar nicht allein in dieser Zeitung, sondern auch in der gesamten deutschen Tagespresse. Ebenso hatte sich die Presse der Schweiz, wo auch gerade die Kursbuchumformung auf der Tagesordnung stand, mit meinen Vorschlägen befaßt. Es gingen mir ferner aus privaten Kreisen von Belang viele zustimmende Erklärungen zu, aus denen hervorging, daß alle damaligen Kursbücher ohne Ausnahme, insbesondere aber auch das Reichskursbuch doch nicht in der erforderlichen Weise den an sie zu stellenden Anforderungen gerecht wurden, wie man wohl vielfach geglaubt hat behaupten zu dürfen, und die erkennen ließen, wie *allgemein* der Wunsch nach einer Umformung bestand.

Durchgreifende Änderungen sind auch heute noch nicht in dem Aufbau der Kursbücher zu verzeichnen, obgleich die an meine Vorschläge geknüpften Erörterungen doch zweifellos übereinstimmend ergaben, daß ihre Benutzung mit erheblichen Schwierigkeiten, Unbequemlichkeiten und Verlust an kostbarer Zeit verbunden sei. Wenn auch der von mir vorgezeichnete Weg nicht allerseits als gangbar anerkannt, sondern in mancher Hinsicht beanstandet wurde, so ließen doch die Gegenvorschläge, die daraufhin gemacht wurden, die Annahme zu, daß gangbare Wege für eine Verbesserung vorhanden seien, die nur ihrer Erkundung harrten. Die unglückseligen Zeitverhältnisse, die seit Jahren auf unserem Vaterland lasten, ließen eine weitere Verfolgung dieser Angelegenheit fürs erste untunlich erscheinen.

Aber verschiedene Erfahrungen, die ich mittlerweile wiederholt machen mußte, und Anregungen, die an mich herangetreten sind, veranlassen mich nun doch, zu einer Zeit, wo so vieles einer Änderung unterzogen wird, dieser Frage erneut das Augenmerk zuzuwenden und sie nochmals zur Erörterung zu stellen.

Es mußte seinerzeit auffallen, wie *allgemein* der Wunsch nach einer *durchgreifenden* Umformung der Kursbücher laut wurde, und daß er übereinstimmend auf die *Zusammenfassung der Fahrpläne längerer Strecken in einem einzigen Fahrplan* gerichtet war. Nur über den Weg zu diesem Ziele gingen — wie gesagt — die Meinungen auseinander, wie ja auch gar nicht anders erwartet werden konnte, wenn man beachtet, daß man dabei von verschiedenen Voraussetzungen und Zwecken ausgehen kann und wird.

Will man der Sache näher kommen, so muß man zunächst fragen, warum das so gern gerühmte Reichskursbuch so außerordentlich viele und erfolgreiche Wettbewerber hat? Wären es nur private, so ließe sich das ohne weiteres aus dem Streben nach Erwerb verstehen. Aber ihm entstehen doch aus den Einzelkursbüchern der Verkehrsanstalten *selbst* die erfolgreichsten Wettbewerber, obgleich man nicht gerade behaupten kann, daß sie in *jeder* Hinsicht den zeitgemäßen Anforderungen entsprächen. Fast jede Eisenbahndirektion gibt für ihren Bezirk allein oder, wenn sich die Linien verschlingen, in Verbindung mit dem einen oder anderen Nachbarbezirk ein *Sonderkursbuch* heraus, in dem der Direktionssitz oder dieser oder jener Hauptverkehrspunkt den Ausgangs- oder Mittelpunkt bildet. Und — jede Direktion hat ihre eigene Darstellungsart sowie ihr eigenes Format. Eine große Übersee-Verkehrsgesellschaft schuf sogar, weil sie glaubte, ihren Sonderbelangen dadurch am besten zu dienen, ein *Fernkursbuch*, das ihr im Reichskursbuch in bequemer Form nicht geboten wurde. An den großen Fremdenplätzen entstehen Kursbücher, die deutlich die Absicht bekunden, den Verkehr aus der *Ferne* heranzuziehen und deshalb die Fernverbindungen ganz besonders betonen. Neuerdings hat die Reichsbahndirektion Breslau ein eigenartiges bildliches Fernkursbuch — allerdings nur für den Verkehr von und nach ihrem Sitz — herausgebracht. Alle d Kursbücher haben *handliche* Formen, die sich den Platzv hältnissen von Brust- oder Seitentasche oft recht gut anpas was man von dem Reichskursbuch, selbst wenn man es in s Teile zerlegt, nicht behaupten kann. Das alles sollte doch denken und zur Erkundung der Ursache dafür Anlaß ge Es ergibt sich daraus doch zweifellos, daß in dem Reichsk buch, trotz seiner Vollständigkeit, nicht übersichtlich genug den heutigen Fernverkehr vorgesorgt und daß sein allgeme Wert für den Nahverkehr nicht unbedingt gesichert ist. Se Auskunfteien greifen bei Fragen nach dem letzteren nicht se zu den örtlichen Kursbüchern, es sei denn, daß sich die Be wortung auf entfernter liegende Strecken bezieht.

Fern- und Nahverkehr sind aber grundverschieden seit je So lange der erstere nur ein *Nachbarverkehr* war, eign sich die im heutigen Reichskursbuch seit Anfang seines Ersc nens gewählte Darstellung der Fahrpläne nach *politisc geographischen* Grenzen ausgezeichnet. Sie ist auch j noch am Platze für den *Nah-* und den Verkehr, den *heute als Nachbarverkehr* bezeichnet und der sich den Hauptstrecken auch der schnelleren nicht überall halten Züge bedient. Für den *Landes- und Weltfernverke* indessen, der politisch-geographische Grenzen nicht anerke ist aber diese Darstellung nicht mehr zweckmäßig, weil sie Fernfahrpläne zerreißen und verstreuen muß. Bei ihnen kön nur *betriebs- und verkehrstechnische* Grundla zum Ziele führen. Selbstverständlich ergeben sich auch dieser Darstellungsart gewisse Schwierigkeiten, die ein durch die *unmittelbaren* Fernverbindungen entstehen, über die von den Ursprungsstrecken *abzweigend* Seitenstrecken führen, die ferner durch die *Linie verkettungen* als eine Folge der Verkehrsverzw gung und endlich durch die unmittelbaren Ver dungen der großen Verkehrsmittelpunkte über die v *schiedensten Strecken* und ihre Ein- und Durch anderschachtelung hervorgerufen werden. Deshalb müssen den Kursbüchern, welche Art der Darstellung der Fahrpl man auch wählen möge, immer gewisse Wiederholungen n werden, die eben niemals *gänzlich* vermieden werden könn Es handelt sich nur darum, sie auf die unbedingt notwend Zahl zu beschränken. Die Hauptsache ist, der Verstreuung Verzettelung dieser Fahrpläne auf viele, oft weit voneinan entfernten Seiten des Kursbuches entgegenzuwirken. Denn di Verstreuung und Auseinanderzerrung muß zu den vielen, oft wiederholenden Hinweisen und Zeichen führen, die für je Ungeübten selbstredend stete Quellen für ebenso viele Irrun werden, und beim Suchen nach der *günstigsten* Verbind doch den großen Zeitaufwand nicht vermindern.

Ein anderer Mißstand in der heute beliebten Darstellungs der Fahrpläne ist die Einbeziehung von Zügen, die auf der ihren Köpfen angegebenen Linie gar nicht halten. So fin man z. B. im Reichskursbuch unter 93, also im Fahrplan Strecke *Berlin-Leipzig-Hof-München* sämtliche Z der Strecke *Berlin-Halle* usw., die zum Teil auf ihr kei einzigen Halt haben. Dadurch wird unnötiger Platz v schwendet. Man muß doch annehmen, daß es keinem Reisen Berlin-Halle einfallen wird, seinen Zug auf dem Fahrplan B lin-Leipzig aufzusuchen; selbst der Reisende, der ausnah weise Leipzig über Halle erreichen möchte, wird sicher immer zunächst den Fahrplan nach Halle (193) einsehen. And seits ist merkwürdigerweise dieser den heutigen Grundsät gemäß aufgebaute Fahrplan (193) auch nicht ganz vollstän denn es fehlt ihm z. B. der D 24 mit seinem Haltepunkt Witt berg. Es mag sein, daß diese und ähnliche Folgewidrigkeit nur Zufälle sind; aber — sie sind vorhanden.

1. Altona / Hamburg — Hannover — Göttingen (Cassel — Gießen / Bebra — Frankfurt) und (Bebra — Würzburg — Augsburg / Ingolstadt — München)

1. Durchlaufend. Züge Altona — Frankfurt D 78 (nur bis 31. 8.) D 77 D 74 D 73 Altona—Frankfurt—Basel D 86 D 85 D 76 D 75 Altona-Gemünden-München D 87 D 88 D 89 D 90

2. Durchlauf. Wagen Oldenburg - Basel 1–3 D 76 D 75 (bis 3.9. nach Norddeich) Altona–Chur D 76 D 75 Altona–Friedrichshafen D 78 D 77 usw.

P 776 2–4	BP 168 2–4	P 778 2–4	D 90 1–3	P 818 2–4	D 86 1–3		BP 770 2–4	D 74 1–3		P 784 2–4	P 774	E 80 2–3	D 78 1–3	D 88 1–3	D 76 1–3		km	
							.....	7.8		† 6.20	.....	† 11.21	† 3.0	6.0	6.0			Ab Flensburg An
							.....	† 6.50		† 6.50	9.33	12.55	2.16	4.25	4.25			Hoyerschleuse
							.....	7.15			† 9.12	1.39	3.30	5.9	5.9			Süderlügum
						† 5.17	6.18	8.23	8.23	† 8.11	1.32	† 1.43	† 5.15	7.28	7.28			Kiel
							† 7.30	9.13		11.3	11.48	3.49	7.10	7.23	7.23			Lübeck
														8.11				„ An
			6.40	6.44	7.16		9.31	12.0		† 12.15	4.59	7.25	9.2	10.4	10.35		0,9	Ab Altona Hbf. An
			„	6.49	„		9.37	„		† 12.51	5.4	„	„	„	„		2,1	„ Holstenstr.
			„	6.54	„		9.42	„		† 12.56	5.9	„	„	„	„		3,1	Hambg. Sternsch.
			6.54	6.59	7.27		9.47	12.10		† 1.1	5.14	7.36	9.13	10.15	10.46		5,9	„ Dammtor
			6.58	7.3	7.31		9.51	12.14		† 1.6	5.18	7.40	9.17	10.19	10.52		6,4	An Hamburg Hbf. Ab
			7.5	† 7.11	7.41		9.59	12.22		† 1.14	5.26	7.49	9.25	10.29	11.3			Ab Hamburg Hbf. An
			7.26 7.27	† 7.38 † 8.27	8.3		10.22	12.44		† 1.48	† 5.52	8.12	9.47	10.51	11.25		18,4	Harburg
			„			† 8.27	10.41	„		† 2.25	† 6.22	8.31	nur bis 31. 8.	„	„		37,3	Winsen
			8.0		8.34	† 9.0	11.2	1.19		† 3.0	† 7.8	8.52		11.27	12.0		56,2	Lüneburg
			„		„	† 9.32	11.26	„		† 3.34	† 7.42	„		„	„		78,6	Bevensen
			8.35		9.9	† 10.10	11.44	1.55		† 4.2	† 8.13	9.29		12.4	12.36		91,4	Uelzen
			9.18		9.52	† 10.28	12.34	2.44		† 5.20	† 9.38	10.17		12.51	„		143,7	Celle
			„		„	† 11.57	12.54	„		† 5.51	† 10.6	10.37		„	„		163,3	Burgdorf
			9.43		10.18	† 12.12	1.4	3.10		† 6.3	† 10.20	10.18	11.48	1.17	1.46		171,7	An Lehrte Ab
			† 10.51		.....	† 1.1	† 1.40	W† 1.4		W 7.27	† 11.17	† 12.32	.....	.....	W 5.23			An Hildesheim Ab
			9.19		10.23	† 12.20	1.9	3.15		† 6.12	† 10.52	10.53	11.53	1.25	1.52		171,7	Ab Lehrte An
			10.6		10.41	† 12.16	1.26	3.33		† 6.36	† 11.0	11.10	12.9	1.40	2.9		188,0	An Hannover Ab
						BP 770				E 68	P 782				„			
† 5.13	7.0	† 9.0	10.21		10.56	1.37	1.50	3.43		7.12	† 11.44		12.19	1.55	2.25			Ab Hannover An
† 5.17	7.21	† 9.32	„		„	Nur Sb.	„	„		„	† 12.15		„	„	„		206,4	Sarstedt
† 6.1	„	† 9.46	10.45		„	„	„	„		7.23	† 12.29		12.43	2.21	„		214,4	An Nordstemmen Ab
† 6.28	.....	† 10.18	† 1.46		.....	.....	.....	.....		† 8.21	† 12.54		† 1.5	.....	.....			An Hildesheim Ab
† 6.5	„	† 9.50	10.16		„	„	„	„		7.40	† 12.31		12.44	2.22	„		214,4	Ab Nordstemmen An
† 6.17	7.39	† 10.6	„		„	2.12	2.25	4.15		7.48	† 12.42		nur bis 31. 8.	„	„		220,6	An Elze Ab
† 6.22	7.40	† 10.10	„		„	2.13	2.26	4.16	W 4.25	7.49	† 12.55			„	„			Ab Elze An
† 6.56	7.58	† 10.39	„		„	2.32	2.45	4.35	† 4.50	8.7	† 1.26			„	„		237,8	Alfeld
† 7.9	8.9	† 10.50	„		„	„	„	„	† 5.12	„	† 1.36			„	„		246,7	Freden
† 7.23	8.22	† 11.2	11.22		„	2.51	3.4	4.55	† 5.25	8.25	† 1.48			3.3	„		256,8	An Kreiensen Ab
† 7.41	8.25	† 11.9	11.23		„	2.52	3.10	5.1	† 5.30	8.34				3.5	„	† 4.9		Ab Kreiensen An
† 7.53	8.36	† 11.20	„	P 778	„	3.3	3.22	„	† 5.41					„	„	† 4.22	264,8	Salzderhelden
† 8.10	8.49	† 11.35	11.41		„	3.17	3.36	5.20	† 5.58	9.6				3.24	„	† 4.39		An Nordheim Ab
† 8.17	8.51		11.42	† 12.20	„	3.19	3.38	5.21	† 6.0	9.7				3.25		† 4.55	276,6	Ab Nordheim An
† 8.48	9.13		12.1	† 12.51	12.31	3.41	4.1	5.42	† 6.31	9.22			2.3	3.45	4.1	† 5.31	296,2	An Göttingen Ab
➤	† 10.33		.....	† 2.41	.....	➤	5.30	7.9		10.51			3.22	.....	5.31	† 7.28	354,2	An Cassel } 1 Ab
	† 2.45		.....	† 8.48	.....		8.31	9.19		.....			5.36	.....	7.54	† 12.25	488,2	An Gießen
	.....		1.35	.....	2.2		.....	.....		4.5			.....	5.23	.....	.....	376,4	An Bebra 1a
	† 5.1		.....	10.52	4.54		9.55	11.3		6.44			6.52	.....	9.12	† 2.18	554,0	An Frankfurt
	.....		4.21		.....		.....	.....		.....			.....	8.0	.....	.....	514,7	An Gemünden } 1b
	.....		5.0		.....		.....	.....		.....			.....	8.32	.....	.....	552,5	An Würzburg
	.....		.....		.....		.....	.....		.....			.....	12.39	.....	.....	778,1	An Augsburg
	.....		8.47		.....		.....	.....		.....			.....	.....	.....	.....	758,5	An Ingolstadt
	.....		10.6		.....		.....	.....		.....			.....	1.40	.....	.....	839,9	An München Ab

1. (Altona)—Göttingen - Cassel—Gießen—Frankfurt a. M.

D 78	D 76	P 774	P 776		BP 768	P 512	P 778	BP 770		D 74	E 68			
1–3	1–3	2–4	2–4		2–4	2–4	2–4	2–4		1–3	2–3	km		
9^{2}	10^{35}	† 4^{59}	.....		.....		6^{10}	9^{31}		12^{0}	† 12^{15}	0,0	‖ Ab Altona } 1	An
12^{19}	2^{26}	† 11^{21}	5^{13}		7^{0}		† 9^{0}	1^{50}		3^{48}	7^{12}	188,0	‖ „ Hannover	An
2^{5}	4^{5}	† 5^{46}	† 8^{54}		9^{19}		† 1^{3}	† 4^{8}		5^{46}	9^{29}	296,2	Ab Göttingen	An
31. 8.	4^{36}	.....	.....		9^{47}		.....	.....		6^{16}	9^{57}	304,6	„ Eichenberg	„
	5^{1}	† 6^{11}	† 9^{50}		10^{13}		† 1^{56}	† 4^{56}		6^{39}	10^{23}	330,6	An Hannov.-Minden	An
	5^{2}	† 6^{16}	† 10^{18}		10^{14}	† 11^{25}	† 1^{57}	4^{59}		6^{44}	10^{29}		Ab Hannov.-Minden	Ab
	„	† 7^{13}			„	† 11^{54}	† 2^{26}	5^{19}		„		345,0	„ Ihringshofen	„
3^{22}	5^{31}	† 7^{38}	† 10^{33}	←	10^{40}	† 12^{9}	† 2^{41}	5^{30}		7^{9}	10^{51}	354,2	An Cassel	Ab
	↑									↑				
5^{7}	8^{13}	† 10^{8}	† 2^{6}		1^{38}		† 4^{41}	† 8^{26}		7^{51}	† 1^{8}		‖ An Bebra	Ab
	➤	P 774	BP 768		P 776					➤	P 786			
3^{30}	5^{40}	† 5^{47}	6^{55}	➤	† 10^{45}		† 4^{10}	5^{18}		7^{18}	† 8^{32}	354,2	Ab Cassel	An
bis	„	† 5^{55}	7^{30}		† 10^{52}		† 4^{48}	„		„	† 8^{40}	357,8	Wilhelmshöhe	↑
	„	† 6^{13}	7^{17}		† 11^{9}		† 5^{10}	6^{5}		„	† 9^{5}	367,9	↓ Guntershausen	
	6^{14}	† 6^{46}	7^{37}		† 11^{19}		† 5^{44}	6^{25}		7^{55}	† 9^{34}	388,0	An Wabern	Ab
.....	† 7^{43}	† 7^{43}	.....		† 1^{6}			† 7^{8}		† 10^{26}			‖ An Bad Wildungen	Ab
	6^{16}	† 6^{47}	7^{38}		† 11^{41}		† 5^{46}	6^{26}		7^{6}	† 9^{37}	388,0	Ab Wabern	An
nur	„	† 7^{36}	8^{7}		† 12^{23}		† 6^{20}	6^{57}		„	† 10^{22}	416,4	Treysa	↑
	„	† 8^{15}	8^{37}		† 1^{1}		† 7^{13}	7^{35}		„	† 11^{6}	443,3	Kirchheim	
		† 8^{35}	„		† 1^{20}		† 7^{33}	7^{43}		„	† 11^{29}	454,5	↓ Cölbe	
5^{10}	7^{22}	† 8^{41}	8^{54}	P 774	† 1^{26}		† 7^{40}	7^{49}		9^{13}	† 11^{36}	458,6	An Marburg	Ab
		↑					↑		↓					
5^{12}	7^{27}		8^{57}	† 9^{4}	† 1^{31}			7^{52}	† 8^{4}	9^{15}			Ab Marburg	An
5^{36}	7^{54}		9^{26}	† 9^{50}	† 2^{21}			8^{21}	† 8^{45}	9^{44}		488,2	An Gießen	Ab
.....	9^{55}			† 1^{51}	7^{4}			.....		.....			‖ An Bad Ems	Ab
.....	10^{20}			† 2^{35}	7^{11}			.....		.....			‖ An Coblenz	Ab
											P 782			
5^{42}	8^{2}		9^{12}	† 9^{55}	† 2^{15}			8^{31}	† 8^{52}	9^{49}	† 10^{39}	488,2	Ab Gießen	An
„	„		10^{6}	† 10^{30}	† 3^{21}			8^{55}	† 9^{26}	„	† 11^{17}	506,1	Butzbach	↑
6^{12}	8^{32}		10^{20}	† 10^{39}	† 3^{40}			9^{9}	† 9^{41}	10^{22}	† 11^{32}	516,2	↓ Nauheim	
6^{19}	8^{39}		10^{26}	† 10^{55}	† 3^{48}			9^{18}	† 9^{47}	10^{29}	† 11^{40}	520,3	An Friedberg	Ab
.....	9^{24}		.....	† 1^{26}				W 10^{0}	.....	.....	.....	541,3	‖ An Bad Homburg	Ab
6^{20}	8^{40}		10^{27}	† 10^{57}	† 3^{53}			9^{16}	† 9^{49}	10^{30}		520,3	Ab Friedberg	An
„	„		10^{47}	† 11^{27}	† 4^{25}			9^{35}	† 10^{21}	„		537,9	Vilbel Nord	↑
			11^{2}	† 11^{57}	† 4^{51}			„	† 10^{46}	„		550,6	↓ Frankfurt West	
6^{52}	9^{12}		11^{10}	† 12^{5}	† 5^{1}			9^{55}	† 10^{53}	11^{3}		554,0	An Frankfurt Hbf.	Ab
8^{15}	† 1^{12}			1^{23}	† 7^{4}			† 12^{4}		12^{25}			‖ An Wiesbaden	Ab
1^{40}	3^{35}			7^{5}	11^{22}			.....		5^{50}			‖ „ Basel	Ab

Weiter ist störend und unangenehm empfunden worden, daß die Züge bei den einzelnen Anhaltestellen nicht immer nach der Zeitfolge erscheinen, wodurch viele Irrtümer entstehen müssen. Selbst geübte Kursbuchleser, wie z. B. Eisenbahner, haben mitgeteilt, daß sie solchen Zweckwidrigkeiten unterlegen seien und dadurch unnützen Zeitverlust erlitten hätten. Man hat gegen die von mir in dieser Hinsicht gemachten Vorschläge angeführt, daß dadurch ein erheblich größerer Platzverbrauch eintreten müsse, und daß die Überholung des langsameren Zuges durch den schnelleren oft auf Stationen stattfände, wo der letztere nicht halte. Aber im öffentlichen Fahrplan für den Gebrauch der Reisenden und deren Anhang kommt es doch nicht auf die betriebs-, sondern auf die verkehrstechnische Überholstation an, die einzig und allein in ihm anzugeben ist. Und was den hierfür erforderlichen Platzverbrauch anbetrifft, so glaube ich nach meinen Durcharbeitungen zu der Annahme berechtigt zu sein, daß kein Mehr dafür erforderlich wird, wenn die Gruppierung in sachgemäßer Weise vorgenommen wird. Ja — ich möchte behaupten, daß sogar an Platz gespart werden wird. Doch kann diese Frage nur durch eine völlige Durcharbeitung einwandfrei beurteilt werden. Ferner ist darauf hingewiesen worden, daß es dem Reisenden von und nach den kleineren Stationen einer Fernzugstrecke oft schwierig ist, die richtigen Anschlüsse an die schnelleren Züge aufzufinden. Es handelt sich dabei also um die Sammler- und Verteilerzüge, die nicht immer den richtigen Platz im Fahrplan bekommen haben.

Dann wurde beanstandet, daß es ganz besondere Übung verlange, eine Fernverbindung mit langsam fahrenden Personenzügen herzustellen. Ich habe in einem Aufsatze über „den Personenfahrplan usw.“, veröffentlicht in Nr. 31, 1915, d. Ztg., bereits darauf hingewiesen, daß schon 1893 der Fernverkehr [illegible] 4. Klasse fünf Neuntel des gesamten Fernverkehrs betrug. [illegible] ist anzunehmen, daß dies Verhältnis unter dem Druck der h[illegible]tigen wirtschaftlichen Verhältnisse noch gestiegen ist. Die[illegible] Fernverkehr dienen jetzt in erster Linie die vor einigen Jah[illegible] eingeführten „Beschleunigten Personenzüge“, aber auch die [illegible] lange Strecken durchgeführten „einfachen Personenzüge“ [illegible] ihren zweckmäßigen Anschlüssen durch andere in derselben Ri[illegible]tung fahrende Personenzüge. Solche Fernverbindungen dür[illegible] in einem Fernfahrplan nicht nur nicht fehlen, sondern [illegible] müssen ebenso wie die Schnellfernverbindungen blickfä[illegible] kenntlich sein. Als verwirrend wurde noch die fortgese[illegible] Aufnahme vieler Anschlüsse, ja ganzer Anschlußstrecken in[illegible]halb des eigentlichen Streckenfahrplans empfunden, zumal [illegible] bestimmter Grundsatz, nach dem sie eingefügt wurden, nicht [illegible]sichtlich sei. Diese Anschlüsse unterbrechen allerdings oft [illegible] lästiger Weise den eigentlichen Fahrplan, namentlich da, wo [illegible] haufenweise auftreten. Ganz entbehrt können sie aber ni[illegible] werden; insbesondere dürfen die Anschlüsse nach gewis[illegible] Hauptverkehrspunkten, die in der Richtung des Zuges lieg[illegible] nicht fehlen, wogegen die Anschlüsse aus der Zugrichtung [illegible] von den Seitenstrecken meist entbehrt werden können, w[illegible] nicht besonders zu beachtende Verkehrspunkte in Frage steh[illegible] So wären z. B. in dem Fahrplan Berlin-Bitterfeld-Leipzig-H[illegible] München wohl die Anschlüsse Werdau-Zwickau, nicht aber d[illegible]jenigen an sich zum Teil recht günstigen Anschlüsse von B[illegible]merhaven über Hannover, Braunschweig und Magdeburg [illegible] Leipzig, sowie von Breslau über Görlitz und Dresden in [illegible] einzufügen, da für diese Verbindungen doch besondere Fe[illegible]fahrpläne mit Anführung ihrer Anschlüsse, z. B. nach Münch[illegible] ohnehin notwendig werden.

1a. (Altona) Göttingen-Bebra-Frankfurt a. M.

88	BP 870	P 802	D 86					
3	2–4	2–4	1–3					
[illegible]			7 16			0,0	Ab Altona } 1	An
[illegible]			10 56			188,0	Ab Hannover } 1	An
3 48			12 35			296,2	Ab Göttingen	An
"			"			309,6	Eichenberg	↑
5 1			"			348,0	↓ Niederhohne	
5 23			2 2			383,9	An Bebra	Ab
5 41			3 13				An Eisenach	Ab
5 51			4 38				An Erfurt	Ab
5 29	6 18	† 1 4	2 11			383,9	Ab Bebra	An
"	7 5	† 1 27	"			397,3	Hersfeld	↑
"	7 34	† 2 0	"			423,3	↓ Hünfeld	
5 25	7 55	† 2 34	3 5	D 42	P 802	439,9	An Fulda	Ab
2	† 9 6	↑	† 4 12		↓		An Salzschlirf	Ab
	7 59		3 7	3 12	† 3 21	439,9	Ab Fulda	An
	8 3		"	"	† 4 6	476,2	Schlüchtern	↑
	8 15		"	"	† 4 16	482,5	Steinau	
	8 55		"	"	† 4 25	489,1	Salmünster Soden	
	9 5		"	3 58	† 4 37	495,7	Wächtersbach	
	9 19		4 1		† 4 55	506,2	Gelnhausen	
	9 43		4 26		† 5 38	527,6	Hanau	
	9 59		4 41		† 6 9	540,4	Offenbach	
	10 7		"		† 6 14	546,1	↓ Frankfurt Süd	
	10 16		4 51		† 6 25	550,5	An Frankfurt Hbf.	Ab
	† 12 19		W 6 31		† 9 8		An Wiesbaden	Ab
	7 0		11 22		....		An Basel	Ab

1b. (Altona)-Göttingen-Bebra-Würzburg $\frac{\text{Augsburg}}{\text{Ingolstadt}}$-München

BP 870	P 898	D 90				
2–4	2–4	1–3				
		6 40		0,0	Ab Altona } 1	An
		10 21		188,0	Ab Hannover } 1	An
	† 11 3	12 5		296,2	Ab Göttingen	An
	† 11 57	12 28		309,6	Eichenberg	↑
	† 12 30	12 52		348,0	↓ Niederhone	
	† 1 25	1 35		383,9	An Bebra	Ab
					An Eisenach	Ab
	P 802				An Erfurt	Ab
6 18	† 1 1	1 44		383,9	Ab Bebra	An
7 5	† 1 27	1 59		397,3	Hersfeld	↑
7 34	† 1 58	"		423,3	↓ Hünfeld	
7 55	† 2 31	2 43		439,9	An Fulda	Ab
† 5 26	† 4 12				An Salzschlirf	Ab
		2 16		439,9	Ab Fulda	An
		3 58		491,6	" Jossa	"
		4 21	P 436		An Gemünden	Ab
		4 23	† 5 55	514,7	Ab Gemünden	An
		5 0	† 7 0		An Würzburg	Ab
			BP 850	552,5	Würzburg	
		5 12	6 5		Ab Würzburg	An
		"	6 38	589,2	Marktbreit	↑
		"	7 21	606,5	Uffenheim	
		"	7 46	619,6	Steinach	
		6 58	8 17	651,3	Ansbach	
		"	8 55	679,1	↓ Gunzenhausen	
	→	7 15	9 16	702,7	An Treuchtlingen	Ab
		7 52	† 9 20	702,7	Ab Treuchtlingen	An
		8 21	† 10 3	731,8	Eichstädt	↑
		8 47	† 10 50	758,5	↓ Ingolstadt	
		10 6	† 12 35	839,5	An München	Ab
P 717		→	9 20	702,7	Ab Treuchtlingen	An
† 1 20			10 4	737,2	↓ Donauwörth	↑
† 2 29		↓	10 50	778,1	An Augsburg	Ab
† 10 9		2 10			An Lindau	Ab
† 2 12			10 51	778,1	Ab Augsburg	An
† 4 40		↓	11 58	839,9	An München	Ab
......		3 25	1 12		An Innsbruck	Ab
......		1 5	.....		" Kufstein	"
nur bis 15. 9. sonst 6 37	† 8 31		....		" Salzburg	"

Endlich aber darf nicht unerwähnt bleiben, daß die Beliebtheit eines Kursbuches außerordentlich von seinem Format abhängt. Es sei daran erinnert, daß seinerzeit die darauf bezügliche Frage in der Schweizer Presse eine große Rolle gespielt hat, ein Zeichen dafür, ein wie großes Gewicht auf die Handlichkeit und die Möglichkeit seiner leichten und bequemen Unterbringung gelegt wird.

Wie soll nun aber diesen Unzuträglichkeiten abgeholfen werden? Es ist klar, daß der beabsichtigte Zweck die Form und den Aufbau der Fahrpläne bestimmen muß. Man geht wohl nun mit der Behauptung nicht fehl, daß alle großen Kursbücher, insonderheit auch das Reichskursbuch, in erster Linie, ja man kann sogar sagen, fast allein nur für den Fernverkehr in Betracht kommen. Dies muß jeder Reisende, der mit offenen Augen durch die Welt dahinfährt, sofort bemerken, wenn er seine Umgebung, sei es auf der Fahrt oder in den Gaststätten, daraufhin beobachtet. Wenn das also richtig ist, dann kann auch kein Zweifel mehr darüber bestehen, daß dem Aufbau der Fernfahrpläne eine erhöhte Sorgfalt zuzuwenden ist. Das war der Ausgangspunkt für meinen Vorschlag aus dem Jahre 1915, der dann einen Gegenvorschlag von Professor Schimpf zeitigte (Nr. 90 dieser Zeitung, 1915), der sich indessen von meinen Gedankengängen gar nicht sehr weit entfernte. Er wollte, wie ich, „die Fahrpläne der Hauptstrecken mit großer Zugzahl unter Beibehaltung derselben Nummer trennen, wobei der eine Plan die schnellfahrenden Züge und ihre Haltestationen, der zweite die langsam fahrenden Züge und ihre Haltestationen enthält". Ich ging aber einen Schritt weiter, indem ich bei der Aufteilung nicht die Geschwindigkeit, sondern den Zweck des Zuges zugrunde legte, und deshalb auch die Fernpersonenzüge sowie die Sammler- und Verteilerzüge berücksichtigte. Weiter sollten „beide Fahrpläne unmittelbar hintereinander stehen". Dabei sollten aber „die Fahrpläne in Teilstrecken zerlegt werden und die zusammengehörigen Teilstrecken einer Linie ebenfalls hintereinander stehen bleiben". Dies Verfahren hätte zur Folge, daß die

Nahfahrpläne eines abgeschlossenen Bezirks, die doch dem örtlichen Verkehr dienen und deshalb zusammengehören, vollständig auseinandergerissen würden, daß die Fernfahrpläne der zusammenhängenden Strecken durch die Nahfahrpläne getrennt würden und die Teilfahrpläne der abzweigenden Linien um so entfernter voneinander stehen müssen, je mehr Abzweigungen vorhanden und je umfangreicher die Linienverkettungen sind. Ferner wollte Herr Schimpf die sechste Abteilung des Reichskursbuches zu einem Fernkursbuch nach dem Muster des Lloydkursbuches umgestalten. Meines Erachtens bleibt dieser an genannter Stelle ausführlich behandelte Vorschlag nur ein Notbehelf, da er eine durchgreifende, allerseits befriedigende Verbesserung nicht bringen kann. Der Versuch, auf dem von Schimpf vorgezeichneten Wege vorzugehen, liegt ja im Reichskursbuch in dem Abschnitt „Wichtige deutsche Reiseverbindungen“ vor. Es soll zugegeben werden, daß die jetzige Darstellung der Übersichtsfahrpläne eine bedeutende Verbesserung gegenüber der früheren ist und für die, die sich nach einigen Mühen hineingelesen haben. eine brauchbare erstmalige Hilfe ist. Aber — wer von den Vielen, die eine Reise beabsichtigen, hat denn die nötige Zeit und die erforderliche Geduld, sich durch die vielen überall ihm entgegentretenden Einschaltungen von Zügen aus und nach allen möglichen Richtungen hindurchzuwinden? Und schließlich ist das Ergebnis doch nur die Feststellung der Abfahrtzeit vom Anfangspunkt oder von einem an der Strecke liegenden größeren Verkehrspunkte und die Ankunftszeit an einem Streckenendpunkte. Was nützt das aber den vielen Reisenden von und nach den nicht aufgeführten Zwischenstationen? Man kommt doch schließlich wieder auf die ausführlicheren Fahrpläne der anderen Abteilungen zurück und damit auch zu allen damit verbundenen Unbequemlichkeiten. Dazu kommt, daß die Übersichten auch nicht lückenlos sind, d. h. günstige Verbindungen darin fehlen. So enthält z. B. die Übersicht VII b nicht die Verbindung Hannover-Nordheim-Nordhausen-Erfurt-Saalfeld ab Hannover 7.00 durch die B. P. 766/254 mit ihrem günstigen Anschluß an den Schnellzug D 40 Berlin-Saalfeld-München. Man wird vielleicht einwenden, daß der in der Übersicht befindliche E 17, ab Hannover 7.30, in Halle um 12.48, dort ja den Anschluß an D 40, ab Halle 1.11, erreiche und dieser doch der für Hannover günstigere sei, und auch für andere größere Zwischenpunkte in Betracht komme. Aber erstens befinden sich auf der 308 km langen Strecke Hannover-Saalfeld ebenfalls größere Verkehrspunkte, die aus sich und ihrem Bereich einen ansehnlichen Fernverkehr in Richtung Bayern entsenden, und zweitens gibt es wohl auch in Hannover Reisende in genügender Anzahl, die gern ½ Stunde früher abfahren, aber dafür nicht unerhebliche Reisekosten ersparen. Auch die umgekehrte Verbindung ab München 7.39 mit D 39 und Übergang in Saalfeld auf B. P. 255/793 mit Ankunft in Hannover 10.45 abends ist nicht aufgenommen, trotzdem sie günstiger ist, als über Halle-Magdeburg, ab Halle mit D 84 und ab Magdeburg mit P 316 in Hannover 11,35 nachts. Es scheint fast, als ob in diesem Falle der Mangel an Platz ausschl[…] gebend gewesen sei.

Eine durchgreifende Besserung kann nur durch ei[…] Umformung der Kursbücher von Grund aus errei[…] werden. Und deshalb komme ich auf meinen grundlegend[…] Vorschlag aus dem Jahre 1915 zurück, der in Einzelheiten vi[…] leicht verbesserungsfähig sein mag, aber in seinen Grundzüg[…] doch eine annehmbare Lösung bietet, wie auch das neue b[…] gesetzte Beispiel Altona-Göttingen-$\frac{\text{Frankfurt}}{\text{München}}$ zeigt. Es wu[…] gewählt wegen seiner eigentümlichen Linienverkettungen auf d[…] Strecken Göttingen-$\frac{\text{Cassel}}{\text{Bebra}}$ und Bebra-$\frac{\text{Frankfurt}}{\text{München}}$. Die Fa[…] pläne enthalten alle Fernverbindungen, also auch die durch […] überall haltenden Personenzüge hergestellten und ebenfalls […] Sammler- und Verteilerzüge, soweit sie für die einzeln[…] Streckenabschnitte in Betracht kommen. Gewisse Bem[…] kungen sind nur angedeutet und sollen keinen Anspruch a[…] Richtigkeit haben. Die bei den Anschlußstationen und A[…] zweigungen auf die zutreffenden Fahrpläne hinweisend[…] Nummern mußten natürlich in dem Beispiel fehlen. Ob gewi[…] Anschlüsse aus einlaufenden Strecken, wie z. B. Oldenbu[…] Bremen-Hannover, zweckmäßig aufzunehmen sind, ist schli[…] lich Ansichtsache und muß deshalb in jedem Falle der […] wägung anheimgestellt werden. Der beigefügte Übe[…] sichtsplan gibt ein augenfälliges Bild der Lini[…] verkettungen und Zugverzweigungen, weil er für jede V[…] bindung eine besondere Linie zeigt. Was den Platzv[…] brauch anbetrifft, so sind im vorliegenden Falle 1564 Plä[…] erforderlich. Bei der heutigen Darstellung sind im Reic[…] kursbuch auf einer Doppelseite 3074 Plätze zur Verfügu[…] gestellt.

Endlich sei noch der Größenform gedacht. Die Ansich[…] darüber gehen sehr weit auseinander. Vielfach ist die Grö[…] 12 × 18 cm vorgeschlagen. Ich würde eine Größe v[…] 12 × 24 cm nicht für unpraktisch halten. Die Höhe von 24 […] wie beim jetzigen Reichskursbuch, ermöglicht wahrscheinl[…] eine übersichtlichere Darstellung der Fernfahrpläne, als e[…] von 18 cm. Doch kann auch darüber nur eine Probe e[…] scheiden.

Natürlich muß eine solche durchgreifende Umformung [...] nächst einen gewissen Kapitalaufwand für die neue Dru[…] legung der Fahrpläne erfordern. Wenn aber eine Vereinh[…] lichung aller amtlichen Kursbücher dadurch erfolgt, dann w[…] sich das für die Verbesserung aufgewendete Kapital sicher [...] lohnen. Man mag übrigens über die Schematisierung u[…] Schablonisierung sonst denken wie man will. Wenn sie [...] Platze ist, dann ist sie es sicherlich bei den Kursbüche[…] Gute, übersichtliche Kursbücher sind außerdem ein trefflic[…] Mittel für Werbezwecke der Eisenbahnen, und Werbung [...] ja heute Trumpf.

— **Zum Gedächtnis an Georg Klingenberg.** Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft hat dem am 7. Dezember v. J. verstorbenen Geheimen Baurat Prof. Dr. Georg Klingenberg, dessen Verdienste wir in Nr. 50/1925, Seite 1414, dieser Zeitung kurz erwähnt haben, eine Gedächtnisschrift gewidmet. Sie enthält eine umfassende Würdigung der Verdienste Klingenbergs als Mensch, Techniker und Vertreter der Wissenschaft. Nach einem Rückblick von Paul Mamroth auf das Leben Klingenbergs folgen als Studienfreund und Berufsgenosse Generaldirektor Dr. Carl Köttgen und Direktor Münziger. Als Erbauer großer Elektrizitätswerke wird der Verstorbene von Dr.-Ing. M. Radt gefeiert und als Organisator von Dr.-Ing. W. Majerczik. Eine zusammenfassende Würdigung bringt schließlich Dr. W. Lulofs. Weiter enthält die Denkschrift sämtliche während der Trauerfeier gehaltenen Reden. Eine tabellarische Übersicht über die von Klingenberg erbauten Elektrizitätswerke und eine Zusammenstellung seiner literarischen Leistungen tragen zur Vervollständigung der Schrift bei.

Die Denkschrift gibt ein Bild der hervorragenden Bedeutung des Verstorbenen, dessen allzu frühes Hinscheiden auf das schmerzlichste allseitig beklagt wird.

Bücherschau.

— **„Kurzschrift-Zeitung.** Lese- und Fortbildungsblat[t …] Eisenbahner“. Herausgegeben von Reichsbahnoberamtmann On[…] Berlin-Zehlendorf, Dallwitzstr. 43. Vierteljährlicher Bez[…] preis 60 Pf.

Die Zeitung erscheint monatlich 2mal in einem Umfange [...] je 8 Seiten. Sie dient der Fortbildung in der Einheitsk[…] schrift, die seit einem Jahr bei der Deutschen Reichsbahn-[…] sellschaft amtlich eingeführt ist. Die Zeitung ist den be[…] deren Bedürfnissen der Eisenbahner angepaßt und regelm[…] in folgende Abschnitte eingeteilt: 1. Aufsätze aus dem Verke[…] wesen; 2. Eine fortlaufende Erzählung; 3. Allerlei aus a[…] Wissensgebieten; 4. Heiteres und Scherze; 5. Kleine Aufs[…] zur Fortbildung und Befestigung der Regeln der Einheitsk[…] schrift; 6. Eine Übertragungsaufgabe, deren Lösung in [...] nächsten Nummer der Zeitung bekanntgegeben wird; 7. [...] Zeit zu Zeit ein Preisausschreiben.

Bei ihrem nur geringen Bezugspreis wird sich die Zeitung [...] praktisches Fortbildungsmittel sicher bald große Beliebtheit [...] werben.

Das Rechnungsprüfungswesen bei der Eisenbahndirektion des Saargebietes in Saarbrücken.

Von Ministerialamtmann **Jennewein** in Saarbrücken.

Nachdem die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine neue ·chnungsprüfungsordnung (R.P.O.) am 8./24. November 1924 ·lassen hat, dürfte es interessant sein, die im Saargebiet be- ·henden Verhältnisse etwas näher zu betrachten, um so mehr ·ch, als die Saarbahnen bis 1920 einen Bestandteil der Deut- ·nen Reichsbahnen bildeten.

Als die Regierungskommission des Saargebietes im April 1920 ·e Verwaltung des Saargebietes auf Grund der Bestimmungen ·s Friedensvertrages von Versailles übernahm, bestanden für ·e örtlichen Behörden noch immer die Zentralinstanzen in ·rlin und München fort. Die Verbindungen mit diesen Zen- ·lbehörden wurden aber alsbald unterbrochen und eigene ·ntralbehörden im Saargebiet gebildet. Erst verhältnismäßig ·it wurde den Behörden des Saargebietes Ersatz für die bis ·ril 1920 zuständigen obersten Rechnungsrevisionsbehörden, ·: da sind: Preußische Oberrechnungskammer in Potsdam, ·ichsrechnungshof in Potsdam und Bayerisches Revisionsamt ·München, geschaffen. Im Amtsblatt der Regierungskommission ·s Saargebiets Nr. 10 vom 15. Juni 1922 erscheint folgender ·laß der Regierungskommission vom 19. Mai 1922:

„Erlaß, betr. die Kontrolle der Staatshaushalte des Saar- ·gebietes.

Die Kontrolle der verschiedenen Haushalte der Abteilungen ·ler Regierungskommission des Saargebietes wird mit rück- ·wirkender Kraft vom 1. April 1920 ab durch die Behörde, ·welche den Namen „Generalfinanzkontrolle“ führt, ausgeübt.

Auf diese letztere gehen namentlich alle Befugnisse und ·Rechte der früheren Kontrollbehörden über, welche zu diesem ·Zwecke den damals tätig gewesenen Kontrollorganen zu- ·standen.“

Aus verwaltungstechnischen Gründen wurden 2 Abteilungen ·· Generalfinanzkontrolle abgetrennt, und zwar: 1. die „Finanz- ·trolle, Abteilung Eisenbahn,“ und 2. die „Finanzkontrolle, ·teilung Post“. Beide Abteilungen bilden Bestandteile der ·neralfinanzkontrolle und sind dem Generalfinanzkontrolleur ·mittelbar unterstellt. Wie aus dem oben angeführten Ein- ·rungserlaß hervorgeht, tritt die Generalfinanzkontrolle in ·e Rechte und Pflichten der früheren obersten Kontrollorgane. · ist mithin, kurz gesagt, der Reichsrechnungshof für das ·rgebiet. Da die Verwaltung, das Kassen- und Rechnungs- ·sen usw. durch die Eisenbahndirektion des Saargebietes nach · Bestimmungen für die früheren Preuß.-Hess. Staatseisen- ·nen gehandhabt werden, kommen für die Finanzkontrolle, ·. Eisenbahn, als grundlegende Bestimmungen u. a. in Be- ·cht: a) Gesetz, betr. die Einrichtung und die Befugnisse der ·rrechnungskammer, vom 22. März 1872, b) Allerhöchster ·aß, betr. das Regulativ über den Geschäftsgang bei der Ober- ·hnungskammer, vom 22. September 1873, c) Instruktion für · Oberrechnungskammer, vom 18. Dezember 1824.

·ie Finanzkontrolle, Abteilung Eisenbahn, ist mithin an die ·lle der Preußischen Oberrechnungskammer in Potsdam ge- ·en. Sie übt wie diese eine vollständig unabhängige Tätig- ·t aus.

·or Errichtung der Finanzkontrolle, Abt. Eisenbahn, wurde · gesamte Rechnungsmaterial nach dem Jahresabschluß unter ·chtung der Bestimmungen der Finanzordnung, Teil XI (An- ·sung zur Rechnungslegung), an die Preußische Oberrech- ·gskammer nach Potsdam gesandt. Hierdurch war bedingt, · der weitaus größte Teil der Rechnungsbelege erst spät in · Hand der obersten Rechnungsrevisionsbehörde kam. Durch · inzwischen eingetretenen Zeitverlust waren die gezogenen ·nerungen zum Teil wegen der bereits erfolgten Verjährung gegenstandslos bzw. aussichtslos geworden. Andererseits kamen eingerissene Mißstände reichlich spät zur Abstellung.

Solange die Oberrechnungskammer besteht, hat das Geschäftsgebaren berechtigte, mehrfach aber noch unberechtigte Kritik herausgefordert. Die Finanzkontrolle im Saargebiet wollte es aber vermeiden, einen schwerfälligen und kostspieligen Revisionsdienst ins Leben zu rufen, sie sollte vielmehr eine Kontrolle schaffen, welche im richtigen Verhältnis zu der Größe und Bedeutung des Saargebietes steht. Das Bestehende wurde geändert bzw. verbessert. Angestellte Vergleiche mit den Verhältnissen in anderen Ländern, so z. B. in Frankreich, England, Belgien und Italien, gaben dem Verfahren in Belgien und Italien, wo die oberste Rechnungsrevisionsbehörde berufen ist, im Laufe des Rechnungsjahres die Kontrolle auszuüben, den Vorzug.

Die Kontrolle der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnverwaltung geschieht, ohne hier auf den inneren Ausbau usw. der Finanzkontrolle, Abt. Eisenbahn, näher einzugehen, kurz wie folgt: Die Kassenanweisungen werden den Vorschriften der Finanzordnung der Preußischen Staatseisenbahnverwaltungen entsprechend erstellt. Täglich werden die Anweisungen gesammelt, nach Titeln geordnet, mit einer Tagesnachweisung der Finanzkontrolle, Abt. Eisenbahn, von der Eisenbahndirektion vorgelegt. Nachdem das früher bei der Eisenbahndirektion bestehende Revisionsbüro aufgelöst ist, setzt nunmehr bei der Finanzkontrolle die eigentliche Revision der Belege ein. Der gesamte Schriftwechsel, Akten usw. sind der Finanzkontrolle zugängig gemacht. Auch ist sie in der Lage, örtliche Revisionen vorzunehmen. Ergeben sich bei der Prüfung keine Anstände, so wird der Beleg mit dem Visum der Finanzkontrolle versehen und geht zur kassentechnischen Erledigung an die Eisenbahn-Hauptkasse weiter. Zuvor findet er noch Aufnahme in eine einfach geführte Titelkontrolle, die es ermöglicht, eine Kreditüberschreitung zu verhindern. Das Beweismaterial, das nicht unbedingt bei dem Kassenbeleg bleiben muß, geht der Eisenbahndirektion unmittelbar wieder zu. Beanstandete Belege werden mit Erinnerung der Eisenbahndirektion zurückgegeben. Die Eisenbahn-Hauptkasse kann keine Sollstellung vornehmen und auch keine Ausgabe leisten, ohne daß ihr nicht ein Beleg mit dem Visum der Finanzkontrolle vorliegt. Nur eine Ausnahme besteht bei den Lohnrechnungen, die erst nach erfolgter Zahlung einer Revision unterzogen werden können. Diese Revision erfolgt nur stichweise, wie dies durch die Vielzahl der Belege und ihren Umfang bedingt ist. Schon der Unterschied in der Belegezahl gestattet der Finanzkontrolle eine weit schärfere Revision der Lohnrechnungen, wenn sie auch nur stichweise erfolgt, als dies bei der stichweisen Prüfung durch die Oberrechnungskammer in Potsdam der Fall war. Durch die Titelkontrolle ist auch die Möglichkeit gegeben, die Sollstellung bei der Eisenbahn-Hauptkasse jederzeit zu kontrollieren. Über die Zweckmäßigkeit dieser Visumkontrolle gehen die Ansichten auseinander, diese Frage soll auch an dieser Stelle unerörtert bleiben. Daß aber eine nennenswerte Verzögerung der Auszahlung durch die Erteilung des Visums eintritt, ist nicht der Fall. Die Finanzkontrolle ist im Gebäude der Eisenbahndirektion untergebracht, durch entsprechendes Hand-in-Hand-Arbeiten beider Stellen ist größtmögliche Beschleunigung gewährleistet.

Daß man aber hier seit 1922 den richtigen Weg gegangen ist, indem man das Belegmaterial früher, und zwar vor der Sollstellung, durch die Eisenbahn-Hauptkasse der obersten Rechnungsrevisionsbehörde zugängig macht, kann kaum ernstlich bestritten werden und wird durch ein ähnliches Vorgehen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit ihrer neuen Rechnungsprüfungsordnung (R.P.O.) bewiesen.

Zur Gründung der Friedrich-List-Gesellschaft.

Friedrich List hat bekanntlich in seinem vielseitigen Wirken zu Lebzeiten wenig Anerkennung gefunden, ja vielfach Undank geerntet, so daß er selbst einmal gesagt hat: „Keine Sorge, keine Arbeit, keine Kränkung, ja keine Demütigung habe ich gescheut, um dem Vaterlande zu nützen. Dafür ist mir nur eine Dornenkrone zuteil geworden.“ Erst nach seinem Tode wurde ihm und seinen Ideen besseres Verständnis entgegengebracht. Sein tragisches Ende schien seine Zeitgenossen zur Besinnung zu bringen, und ehrende Nachrufe erschienen überall. Selbst die württembergische Kammer gedachte Lists in der Sitzung am 14. März 1848 ehrend, in demselben Ständesaal, aus dem man ihn einst ausgestoßen hatte.

Die allmähliche Würdigung Listscher Gedanken spiegelt sich hauptsächlich in der über ihn erschienenen Literatur. Sein volkswirtschaftliches Hauptwerk: „Das nationale System der politischen Ökonomie“ hatte anfangs viele Anfeindungen erfahren, und mißgünstige Wissenschaftler beschuldigten List sogar, er, der Autodidakt, habe seine besten Gedanken dem Buche eines bekannten Staatsrechtslehrers entlehnt. Zuerst gerecht wurde ihm kein geringerer als Wilhelm Roscher, damals ein junger Privatdozent, dem sich später die meisten akademischen Lehrer der Nationalökonomie anschlossen. In vielen Tages- und Fachzeitungen aller Art, in Vorträgen und Broschüren, beschäftigte man sich seitdem verstehend und anerkennend mit List. Zählt doch Dr. Max Hoeltzel in der seinem Buche: „Fr. List, Ein Beitrag zur seiner Würdigung“ (1919) beigegebenen Bibliographie, die nach des Verfassers eigener Ansicht noch lückenhaft ist, auf 32 Seiten 634 Schriften und Abhandlungen über List auf.

Und doch haben wir noch keine Gesamtausgabe der Schriften Lists. Die 1850/51 bei Cotta in Stuttgart erschienenen „Gesammelten Schriften Fr. Lists von Ludwig Häusser“ enthalten im 1. Teil Lists Leben, im 2. Teil Kleinere Schriften und im 3. Teil „Das nationale System der politischen Ökonomie“, sie sind aber keineswegs vollständig. Sie sind auch nur noch in wenigen großen Bibliotheken vorhanden, z. B. in der Leipziger Universitätsbibliothek, dagegen nicht einmal in der Sächsischen Landesbibliothek zu Dresden. In wiederholten Auflagen erschien „Das nationale System“, zuletzt 1925 mit einer älteren historischen und kritischen Einleitung von K. Th. Eheberg und einer neuen Listbiographie von Dr. Max Hoeltzel. Lists Schriften: „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ und „Über den Wert und die Bedingungen einer Allianz zwischen Großbritannien und Deutschland“ kamen in Neuausgaben unter Nr. 3669 und 6142 in Reclams Universalbibliothek heraus. Lists Eisenbahnjournal ist bruchstückweise wieder abgedruckt im Jahrgang 1897 dieser Zeitung.

Eine vollständige Sammlung von Lists kleineren Schriften begegnet übrigens großen Schwierigkeiten, da List zum großen Teile publizistisch tätig war und seine Aufsätze vielfach in T geszeitungen, Flugblättern und Flugschriften veröffentlichte, d z. T. gar nicht erhalten oder, weil in Akten und Archiven ve streut oder in Privatbesitz befindlich, außerordentlich schwer z erlangen sind. Der Zentralverband Deutscher Industrieller hat bereits im Jahre 1877 eine Herausgabe sämtlicher Schrift Lists beschlossen, leider ist aber die Ausführung dieses Plan unterblieben. Später ist auf Anregung und unter Leitung v Prof. Dr. Losch in Stuttgart ein Ausschuß gebildet worden, d sich mit den Vorarbeiten beschäftigte und das Material der zah reichen und wertvollen Briefe zusammengestellt hatte. Z wissenschaftlichen Sichtung und Herausgabe fehlte es dann ab an Mitteln.

Jetzt endlich soll, wenn nicht alles trügt, die Ehrenschuld ei gelöst werden. Kürzlich ist in Stuttgart die Friedric List-Gesellschaft gegründet worden, die eine krit sche Gesamtausgabe der Schriften, Reden un Briefe Lists unter dem Protektorate der Deutschen Ak demie (Akademie zur wissenschaftlichen Erforschung und z Pflege des Deutschtums), auf 7 Bände und einen Biographieba berechnet, ankündigt. Die Herausgabe und Bearbeitung hab die Herren Prof. Dr. E. v. Beckerath in Köln, Dr. Karl Goes in Stuttgart, Prof. Dr. W. Notz in Washington, Prof. Dr. E. Sal in Heidelberg und Dr. A. Sommer in Heidelberg übernomme Mitglied der Listgesellschaft können Einzelpersonen, Univers tätsinstitute und Bibliotheken gegen einen Mindestbeitrag v 10 ℳ, Körperschaften gegen einen solchen von 100 ℳ jährli oder gegen einmalige Zahlung des zehnfachen Jahresbetrag werden. Der Erwerb der Mitgliedschaft berechtigt zur Su skription auf die Gesamtausgabe zu einem um 30 % ermäßigt Preise und zum Bezuge der Studien der Listgesellschaft z einem Vorzugspreise. Anmeldungen zum Beitritt sind zu richt an die Friedrich-List-Gesellschaft, Stuttgart, Neckarstr. 121. D geschäftsführende Vorstand besteht aus den Herren Prof. Dr. Spiethoff in Bonn als Vorsitzendem, Dir. Dr. K. Goeser in Stut gart als Schatzmeister, Prof. Dr. E. Salin in Heidelberg a Schriftführer und anderen bedeutenden Wissenschaftlern.

Diese großzügige Gesamtausgabe wird unseren größten Volk wirt, wie es in der Ankündigung heißt, „als Theoretiker d Schutzzolls wie des Freihandels, des nationalen Systems wie d internationalen Wirtschaft verstehen lehren. Sie soll Lis Schriften endlich aus der Verborgenheit ins helle Licht d Tages und vor das Forum von Staat und Wirtschaft bringe sie soll die geschichtliche Größe des schwäbischen Kämpfe sichtbar machen, und auf ihrem Boden mag dann jener ed Kampf der Geister um politische und wirtschaftliche Ziele u Mittel anheben, zu dem Friedrich List den Grund gelegt hat.“

Möge das Werk diesmal gelingen! B. Meinke.

Eisenbahnunfälle und Signaleinrichtungen.

In dem Aufsatz unter vorstehender Überschrift in Nr. 6 unserer Zeitung vom 6. Februar 1926 geht der Verfasser Dr.-Ing. Derikartz, Coblenz, davon aus, daß sich die Zahl der Unfälle infolge Überfahrens von Haltesignalen in auffallender Weise in den letzten Jahren vermehrt habe. Diese in dem Artikel mehrfach wiederholte Angabe trifft auf die Deutsche Reichsbahn nicht zu. Nach den amtlichen uns jetzt mitgeteilten Aufzeichnungen sind auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn durch Überfahren von Haltesignalen

1921 = 57 Unfälle,
1922 = 58 Unfälle,
1923 = (ohne Rhein- und Ruhrbahnen) 45 Unfälle,
1924 = (ohne Rhein- und Ruhrbahnen) 21 Unfälle,
1925 = 24 Unfälle

entstanden. Die Zahl der Unfälle aus dieser Ursache hat sich also in den letzten Jahren bei der Reichsbahn in erfreulichem Maße vermindert, wie hier gern berichtigend festgestellt wi Auch die im Aufsatz für das Jahr 1921 angegebene Zahl Zusammenstöße auf den deutschen Bahnen beruht auf ein Irrtum. Die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands enth für 1921 keine mit den Vorjahren vergleichsfähigen Zahlen

Die Notwendigkeit, Maßnahmen zur weiteren Minderung u möglichsten Beseitigung derartiger Unfälle anzuregen, wie d auch von Derikartz in seinem Artikel geschieht, bleibt du vorstehende Feststellung unberührt.

Dr.-Ing. Derikartz teilt uns in diesem Zusammenhang m mit, daß es ihm ferngelegen habe, behaupten zu wollen, d seit 1921 eine weitere Vermehrung der Unfälle aus dem wähnten Anlaß eingetreten sei. Es sei lediglich beabsicht gewesen, entsprechend den angezogenen Zahlen die Vorkri zeit mit der Kriegs- und Nachkriegszeit zu vergleichen.

Die Schriftleitung

Aufwertung von Barsicherheiten.

Von Reichsbahnamtmann **Schmitt**, Elberfeld.

[..]n Nr. 51 dieser Zeitung von 1921 habe ich die verschiedenen Ansprüche, die auf Aufwertung der früher bei den [Rei]chsbahndirektionen für monatliche Frachtstundung bestellten [Bar]sicherheiten erhoben werden, zu widerlegen versucht. Da [der]artige Ansprüche besonders infolge Inkrafttretens des Auf[wer]tungsgesetzes vom 16. Juli 1925 und aus anderen Gründen [ern]eut hervortreten und die Frage der Aufwertung dieser For[der]ungen mehr oder weniger auch für Sicherheiten anderer Art [von] Bedeutung sein dürfte, sei mir gestattet, nochmals auf [die]se Frage nach ihrem jetzigen Stande zurückzukommen.

[I]n meiner Abhandlung hatte ich schon folgende Entscheidung [aus] der Hanseatischen Gerichtszeitung angeführt: „Die Gefahr [der] Entwertung trägt der Schuldner. Muß die Sicherheit zurück[geg]eben werden, so ist der Gläubiger zu einer Aufwertung nicht [ver]pflichtet.“ Ferner hatte ich aus einem Bescheide der Haupt[ver]waltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angeführt: [„Di]e Hinterleger sind auch zu jeder Zeit in der Lage gewesen, [di]e in barem Gelde gegebene Sicherheit zur Vermeidung eines [Gel]dentwertungsschadens gegen Wertpapiere oder gegen zuge[lass]ene wertbeständige Sicherheiten umzutauschen.“ Wichtig [ist] nun, daß inzwischen auch das Reichsgericht sich in der Ent[sch]eidung I. 363/24 vom 8. 4. 1925 — in der es sich um eine bei [Ger]icht zwecks Vollstreckungserwirkung eines Urteils hinter[leg]te Sicherheit handelt — im Sinne eines Verschuldens der [Sich]erheitsbesteller ausgesprochen hat. Es führt an: „Wenn [sich] die Klägerin zur Hinterlegung entschloß, was von ihrem [frei]en Willen abhing, so war es *ihre* Sache, der Entwertung [vor]zubeugen. Das hätte durch rechtzeitigen Umtausch des baren [Gel]des in wertbeständige Zahlungsmittel geschehen können, [wen]n sie einen entsprechenden Antrag gestellt hätte. Keinesfalls [ist d]er Beklagte für die Entwertung der Sicherheit verantwort[lich] zu machen, solange er die Einwilligung in ihre Rückzahlung [nich]t verzögerte.“ Auch in einer weiteren Entscheidung, VI/38/25 [vom] 20. 6. 1925, hat das Reichsgericht den Standpunkt eingenom[men], daß eine Aufwertung von hinterlegten Sicherheiten nicht [ohne] weiteres verlangt werden könne.

[Al]le die hier erwähnten Umstände gelten aber auch für die [Bars]icherheiten der Frachtstundungsnehmer. Denn niemand hat [die]se zum Abschluß oder zur Beibehaltung des monatlichen [Stun]dungsvertrages veranlaßt oder verpflichtet, er entsprang [ihre]n freien Willen, und es ist kein Grund ersichtlich, warum [gera]de bei ihnen von diesen Grundsätzen abgegangen werden [soll]. War es sonach ihre eigene Schuld, daß die Sicherheiten [der] Entwertung anheimgefallen sind, so liegt andererseits auch [kei]nerlei *Mitverschulden* der Reichsbahn hieran vor. [Man] kann auch aus keinem Worte des Frachtstundungsvertrages [eine] besondere Pflicht der Reichsbahn konstruieren, die Fracht[stun]dungsnehmer, zumal sie Kaufleute waren und die ständig [fort]schreitende Entwertung wie jedermann bemerkten, auf die [den S]icherheiten drohende Gefahr noch aufmerksam zu machen. [Die] Stundungsnehmer wußten, daß sie von vornherein statt der [Bars]icherheiten Sicherheiten anderer Art, z. B. wertbeständige [Wert]papiere oder Bürgscheine, stellen, die Barsicherheiten zu [jeder] Zeit umtauschen oder Stundung *ohne* Sicherheitsleistung [(eint]ägige Stundung — nehmen konnten; ferner konnten sie [die V]erträge jeden Tag kündigen. Sie haben aber, gleichviel [aus w]elchen, jedenfalls jedoch von ihnen selbst zu vertretenden [Erwä]gungen, die Sicherheiten einfach weiterlaufen lassen, zum [Teil] bis über die Zeit der stärksten Geldentwertung hinaus, und [som]it fahrlässig unterlassen, den Schaden abzuwenden oder [zu m]indern. Zum Teil haben sie auch die Sicherheit erst zu [einer] Zeit bestellt, als der Verfall der Mark bereits in vollem [Gang]e war und noch der Rechtsgrundsatz „Mark gleich Mark“ [galt. D]er Staat — und seine Organe — hingegen *mußte*, um [sich n]icht den Boden unter den Füßen wegzunehmen, das Vertrauen [in de]r von ihm hergestellten Mark bis zum letzten Augenblick [zeige]n und hat dies auch getan. Der Staat konnte auch nicht etwa für verpflichtet erklärt werden, diese Sicherheiten in Devisen usw. anzulegen, zumal er deren Beschaffung im allgemeinen für privatwirtschaftliche Belange selbst verboten hatte. Ebenso verbot es sich für ihn, zeitweilig in seinen Kassen überzählige Gelder in Sachwerten und dergl. anzulegen, da sämtliche Beschaffungen ohne Berücksichtigung derartiger Gelder im voraus durch den Haushaltsplan festgelegt waren.

Immerhin könnte noch eingewendet werden — und dies ist die Frage, um die sich schließlich hier und in ähnlichen Fällen der Streit drehen wird, — die Reichsbahn habe durch den Übergang der Sicherheiten in ihr Eigentum ein Mehr in ihrer Kasse gehabt, welches ihr in ihrem Betriebe zum Vorteil gereichte, und daß sie demnach auch bis zu einem gewissen Grade eine Wertbeständigkeit der Sicherheitsgelder und somit eine Bereicherung erfahren habe. Derartige Erwägungen sind aber gleichfalls verfehlt. Die Reichsbahnkassen waren bis zum Ende des Währungsverfalls reichsfiskalische Kassen und deshalb, wie schon betont, in ihren sämtlichen Ausgaben an den Reichshaushaltsplan gebunden. Sie durften nichts mehr für Gehälter, Beschaffungen usw. ausgeben, als dieser vorsah. Für die Ausgaben war die Deckung durch gleichfalls vorgesehene Einnahmen festgelegt, nötigenfalls setzte der Nachschub von Mitteln durch die Notenpresse ein. In der Geldwirtschaft des Reiches und somit auch der Reichsbahn spielten die verhältnismäßig ganz geringen Barsicherheitsbeträge überhaupt keine Rolle. Wurden auch die in den Reichsbahnkassen befindlichen Sicherheitsgelder bei den Zahlungen kurzerhand mitverwendet, weil sie in keiner Weise von den anderen Barmitteln getrennt aufbewahrt wurden, so entstand dadurch doch nur ein verhältnismäßig ganz geringes Mehr an *Geld* in den Kassen, das aber *nur ein Mehr mit seinem Nennwerte blieb* und demgemäß allmählich in demselben Maße entwertet wurde, wie die anderen Kassenbestände: hinterlegte 10 000 Papiermark blieben 10 000 Papiermark! Im Hinblick auf die bekannten Vorgänge des Währungsverfalles braucht dies kaum weiter ausgeführt zu werden.

Die Reichsbahn ist sonach durch die Verfügungsgewalt über die Barsicherheiten keineswegs bereichert worden. Der kassentechnisch unvermeidliche und deshalb auch in den Frachtstundungsbedingungen vorgesehene Übergang der Gelder in das Eigentum der Reichsbahn und ihren Zahlungsverkehr schließt nicht ohne weiteres auch eine *Nutzung* der Beträge ein. Es handelt sich hier wirtschaftlich um Pfänder, deren Wertverschlechterung der Verpfänder trägt; vgl. Delius, Preuß. Verwaltungsblatt 1924, S. 117, und Reichsgerichtsentscheidung vom 11. Dezember 1925, VI 305/25. Es geht nicht an, die Grundsätze der Privatwirtschaft einfach auf die Wirtschaft von staatlichen Betrieben zu übertragen. Ein *Kaufmann* erspart schon durch die Aufnahme derartiger oder ähnlicher fremder Gelder, soweit sie bei ihm vorkommen, die Bankzinsen für eine entsprechend verminderte Inanspruchnahme seiner Bank. Er verdient immer noch dabei, selbst wenn er dem Sicherheitsbesteller einen — höchstenfalls den gesetzlichen — Zinsbetrag zusagen müßte. Solche Erwägungen und Verhältnisse trafen indes für die damalige Verfassung der Reichsbahn in keiner Weise zu. Sie lieh sich die Gelder für ihre Bedürfnisse nicht von Banken, brachte auch zeitweilig überzählige Beträge nicht zinstragend bei ihnen unter. Sie hatte deshalb an einer kaufmännischen Ausnutzung solcher Gelder keinerlei Interesse.

Mit Rücksicht auf diese besonderen Verhältnisse war deshalb auch eine Verzinsung der Sicherheiten in den Frachtstundungsverträgen (vgl. § 4 Ziffer 6) ausdrücklich ausgeschlossen. Da die Reichsbahn aber die Sicherheiten in kaufmännischer Weise nicht ausnutzen konnte und nicht ausgenutzt hat, so würde es gerade *gegen den obersten Aufwertungsgrundsatz von „Treu und Glauben“ verstoßen*, ihr eine überobligationsmäßige Kraftanstrengung in bezug auf die Auf-

wertung der Sicherheiten zuzumuten. Eine solche Aufwertung würde m. E. lediglich eine einseitige günstigere Stellung der Sicherheitsbesteller auf Kosten der Reichsbahn bedeuten.

Der für die Beantwortung der hier behandelten Frage entscheidende Punkt ist, wie angedeutet, der: „Hat die Reichsbahn durch die Hinterlegung der Barsicherheiten eine Bereicherung erfahren, zutreffendenfalls, in welchem Umfange, und endlich, wer ist in einem Rechtsstreit insoweit beweispflichtig?" Nur dann, wenn eine solche Bereicherung tatsächlich eingetreten ist, würde eine dieser Bereicherung entsprechende Entschädigungsleistung an die Sicherheitsbesteller vielleicht zu erwägen sein. Es unterliegt auch keinem Zweifel, daß diese in bezug auf den Nachweis einer etwaigen Bereicherung der Reichsbahn und ihren zahlenmäßigen Umfang beweispflichtig sind. In dieser Hinsicht lassen sie es aber in den dieserhalb geführten Aufwertungsprozessen an jedem Nachweis fehlen und arbeiten nur mit allgemeinen Ausführungen und Vermutungen. Auch einzelne Gerichtsentscheidungen gehen auf diesen wichtigsten Umstand gar nicht oder nur oberflächlich ein. Es hat sich gezeigt, wieweit auch Richter von der richtigen Erfassung der wirtschaftlichen Verhältnisse einer staatlichen Behörde entfernt sind, wiewohl sie sich leicht aus unmittelbarer Nähe hätten unterrichten können. In einem in der Berufungsinstanz von einem Oberlandesgericht ergangenen Urteil wird nur folgendes gesagt: „Es ist, wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, kein Grund ersichtlich, woraus die Beklagte hinsichtlich der Verpflichtung zur Aufwertung der ihr übergebenen und in ihr Eigentum übergegangenen Frachtstundungskautionen anders behandelt werden soll als eine Privatperson. Wenn behördlich Vorschriften bestanden haben sollten, welche die Eisenbahn hinderten, frei über die hinterlegten Beträge zu verfügen, so könnte sich die Beklagte auf derartige Anordnungen nicht berufen, soweit durch solche Anordnungen die allgemein dem Empfänger hinterlegter Gelder obliegende Sorgfaltspflicht berührt werden würde . . . . Im übrigen ist aber anzunehmen, daß die Eisenbahn, wenn auch hinsichtlich der Frachtstundungskautionen gewisse, die freie Verfügung über diese Summen einengende Vorschriften bestanden haben mögen, doch keinesfalls diese Summen gänzlich ungenutzt hat liegen lassen, sondern sie ihr in irgendeiner Weise wirtschaftlich im Rahmen ihres Geschäftsbetriebes zugute gekommen sind." Das Gericht geht also weniger von der naturgemäßen Verschiedenheit als von der Gleichheit der Geldwirtschaft staatlicher und privater Betriebe aus und nimmt einfach an, die Reichsbahn habe die Barsicherheiten in irgendeiner Weise im Rahmen ihres Geschäftsbetriebes wirtschaftlich ausgenutzt, ohne bestimmte Umstände insoweit anzuführen. Mit Annahmen allein kann man jedoch diese Frage nicht entscheiden.

Auf den nächstliegenden praktischen Fall ist der Richter, wenn er einmal von der Annahme einer Sorgfaltspflicht der Reichsbahn ausgehen wollte, nicht gekommen. Ich glaube, daß er ihr in dieser Beziehung in normalen Zeiten niemals einen Vorwurf gemacht haben würde, wenn sie die Sicherheitsgelder an eine Sparkasse oder Bank gegen den Tageszinsfuß weitergegeben hätte. In Höhe des auf diese Weise möglich gewesenen Zinsgewinns würde man dann vielleicht den Sicherheitsbestellern einen Anspruch zugeben können. Dann hätte aber in dem Falle, den ich im Auge habe und in dem es sich um eine Klageforderung von rd. 35 000 Papiermark im Werte von 2000 Goldmark handelt, der mögliche Zinsgewinn für das Jahr rd. 80 Goldmark und der Gesamtbetrag der zuzusprechenden Summe für die in Betracht kommenden drei Jahre 3 × 80 = 240 Goldmark, aber nicht rd. 750 RM, zu denen das Gericht nach Abzug von rd. 300 Mark unter Zugrundelegung eines Verelendungsfaktors von 45 % gelangt ist, betragen. Der Währungsverfall hat jedoch einen derartigen Zinsgewinn ausgeschlossen; die Reichsbahn würde daher, wenn sie diese Barsicherheiten von zusammen 35 000 Papiermark zur Sparkasse gebracht, womit sie damals gewiß die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Hausvaters erfüllt hätte, für den Sicherheitsbesteller nach dem Aufwertungsgesetz vom 16. Juli 1925 äußerst[...] falls 12½ % des Kapitals von 2000 Goldmark beanspruc[...] können (ob und wann er sie erhielte, steht allerdings g[...] dahin). Er bekäme sonach für die 2000 Goldmark äußerstenf[...] 250 RM, demnach ungefähr soviel, wie oben für das erstere [...]spiel errechnet wurde. Auch hieraus ergibt sich, sofern wi[...]lich ein Verschulden der Reichsbahn angenommen wer[...] könnte, wie wenig hieraus die Zusprechung einer Entschädig[...] von rd. 750 RM in dem hier behandelten Falle begründet s[...] dürfte, und daß unberechtigte Annahmen und willkürlich [...]griffene sogen. Verelendungsfaktoren nicht die richtigen Gru[...]lagen für die Feststellung eines Vermögensschadens — [...] einen solchen will man bei Annahme eines Verschuldens d[...] nur erstattet wissen — bilden dürfen.

Insofern sollte vielmehr meines Erachtens der Sicherheits[...]steller keinen Anspruch haben, besser behandelt zu werden [...] ein anderer, der Geld in ordnungsmäßiger Weise bei einer S[...]kasse oder ähnlichen Anstalt untergebracht hat. Nach der [...]wähnten und einzelnen ähnlichen gerichtlichen Entscheidun[...] würden die Barsicherheiten und deren Aufwertung sich als [...] günstigste Kapitalanlage darstellen, die man sich denken ka[...] Das arme Dienstmädchen, das seine in 30 Jahren erspar[...] 2000 Goldmark für Kriegsanleihe hergegeben hat, erhält n[...] dem Aufwertungsgesetz 50 Reichsmark zurück, der alte Ru[...]standsbeamte, der 2000 Goldmark bei der Sparkasse als [...]pfennig, als vermutlich sicherste Anlage, unterbrachte, soll da[...] wahrscheinlich 6 % — eine höhere Leistungsfähigkeit wer[...] die Sparkassen nach einer neuerlichen amtlichen Verlautbar[...] wohl kaum aufbringen —, sonach 120 RM zurückerhalten. [...] dem oben erwähnten Fall sind dem Sicherheitsbesteller [...] 750 RM nebst 12 % Zinsen von Juni 1924 ab zugesprochen. [...] erhält daher heute 750 + 180 = 930 Reichsmark. Er würde so[...] mehr als 1200 RM erhalten, wenn das Gericht nicht für [...]wirkendes Verschulden rd. 300 RM gekürzt hätte.

Ich habe geglaubt, gerade auf diesen Fall näher eingehen [...] sollen, um darzutun, zu welchem, sicher nicht gewolltem Unre[...] das Eingehen auf vage Aufwertungsmomente führen kann. [...] will jedoch nicht bestreiten, daß die Geldwirtschaft der Rei[...]bahn in der Inflationszeit nicht gerade durchsichtig ist, und [...] man daher einmal, auch ohne gerade privatwirtschaftli[...] Grundsätze auf die Verhältnisse der Reichskassen übertragen [...] wollen, zu der — wenn auch irrigen — Ansicht neigen ka[...] eine gewisse Nutzung der Barsicherheiten durch die Reichsb[...] habe doch stattgefunden. Diese Nutzungsmöglichkeit sollte d[...] aber wenigstens nicht in einem Maße angenommen wer[...] wie man sie nur von der Privatwirtschaft erwarten kann, [...] außer dem sachgemäß in Betracht zu ziehenden sogenann[...] Verelendungsfaktor sollten die Gerichte, wenn sie einmal von [...] Annahme einer, wenn auch geringen Bereicherung ausgehen [...] sollen glauben, vor allem noch folgenden, praktisch sehr bed[...]samen Umstand bei der Berechnung der etwaigen Aufwert[...] nicht außer Augen lassen:

Die Frachtstundungsnehmer brauchten ihre Frach[...] immer erst nach Monats- bzw. Halbmonatsschluß [...] bezahlen, auch noch in der Zeit vom 15. Juni 1[...] (vgl. Aufwertungsgesetz) bis Ende des Jahres 1923. Info[...]dessen hat die Reichsbahn bei dem fortschreitenden Markver[...] nicht den vollen Gegenwert für ihre Forderungen erhalten, [...] sie bei sofortiger Zahlung erhalten hätte, vielmehr fortges[...] größere Geldentwertungsschäden erlitten und zum Vorteile [...] Frachtstundungsnehmer getragen, die den Goldwert der Sich[...]heiten oft bei weitem überstiegen. Inzwischen hatten die Frac[...]stundungsnehmer auch noch die Ausnutzungsmöglichkeit [...] jeden Tag verfügbarem Gelde, was gerade in der Inflations[...] von der größten Bedeutung war, da Zinsen für tägliches G[...] in größtem Ausmaße gezahlt werden mußten.

Werden alle diese Umstände nach „Treu und Glauben" berü[...]sichtigt, so werden auch bei der Annahme einer Nutzungsm[...]lichkeit der Barsicherheiten durch die Reichsbahn für proz[...]führende Frachtstundungsnehmer nur geringe Aufwertun[...]

quoten, Prozeßgewinne aber kaum herauskommen, zumal sie, von der Berechtigung ihrer Ansprüche voll überzeugt, den ganzen Goldmarkwert einklagen und infolgedessen den größten Teil der Gerichts- und Anwaltskosten zu tragen haben würden. Selbst im oben besprochenen, für die Reichsbahn besonders ungünstig ausgegangenen Prozeß ist für den Kläger von dem zugesprochenen Betrage nebst Zinsen (930 RM) kaum noch etwas übriggeblieben, während 2000 RM nebst Zinsen eingeklagt waren.

Nicht gerecht wird der Geldwirtschaft der Reichsbahn und der Bedeutung der Frachtstundungsverträge Universitätsprofessor Geheimrat Oertmann in seinem Aufsatz „Aufwertung von Barkautionen bei der Reichsbahn" in der „Verkehrsrechtlichen Rundschau" von 1925, Spalten 78—80, der an meine obenerwähnte Abhandlung anknüpft. Es ist nicht, wie Oertmann in Spalte 79 Abs. 3 a. a. O. meint, eine „einseitige Proklamierung von novae tabulae", wenn man zur Ablehnung solcher Aufwertungsansprüche gelangt, vielmehr nur der berechtigte Anspruch auf volle Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Geldwirtschaft der Reichsbahn und der Bedeutung der Frachtstundungsverträge während der Inflationszeit. Mag man den bekannten Satz: „In dubio contra fiscum" in manchen Fällen gelten lassen, schon aus sozialen Erwägungen, so darf seine Anwendung meines Erachtens doch wohl niemals zu dem Ergebnis führen, das ich oben zahlenmäßig anführte und das zu sozialen Erwägungen paßt wie die Faust aufs Auge. Ich fürchte gegebenenfalls auch nicht, um Oertmann wörtlich wiederzugeben, „dazu beizutragen, eine unheilvolle, ja unerträgliche Kluft zwischen Staat (Reich) und Volk noch zu erweitern, die sich allüberall auftut, und die vielleicht das schlimmste ist, was uns die trostlosen jüngsten Jahre vaterländischer Geschichte beschert haben." Denn für das Aufwertungsrecht ist die Reichsbahn ebensowenig verantwortlich wie für die Entwertung selbst. Wenn sich die von Oertmann erwähnte Kluft nicht schließt, dann beruht dies sicher nicht zum wenigsten auf einer Rechtsprechung, wie ich sie oben dargelegt habe, zumal für Frachtstundungsstreitigkeiten soziale Erwägungen und dergl. wohl kaum eine Rolle spielen. Keinesfalls dürften meines Erachtens bei einer Rechtsentscheidung Erwägungen in die Wagschale geworfen werden, die de lege ferenda angebracht sein mögen. Im übrigen werden sich die um eine Aufwertung streitenden Parteien nach meiner Beobachtung in ihrem vermeintlichen „unbefangenen sittlichen Empfinden" kaum jemals einig werden.

Oertmann hält also eine Aufwertung für billig und kommt unter Bezug auf § 12 Abs. 1 der 3. Steuernotverordnung, der im Billigkeitsfalle für „Vermögensanlagen" im allgemeinen eine Aufwertung, jedoch nur bis 15 % zuläßt, zu der Annahme der Berechtigung dieses Höchstbetrages. Nachdem dieser Satz inzwischen durch das Aufwertungsgesetz (§ 63) auf 25 % erhöht ist, dürfte er nach seiner Einstellung wahrscheinlich auch diese 25 % den Frachtstundungsnehmern zubilligen. Die Beurteilung der Barsicherheiten als Vermögensanlage des § 12[1] und die damit gegebene Beschränkung auf höchstens 15 (jetzt 25 %) scheint ihm günstiger für die Reichsbahn als die Annahme eines gegenseitigen Vertrages, da für solche eine Begrenzung des Aufwertungsmaßes nicht vorgesehen ist (Steuernotverordnung § 12 Abs. 2, Aufwertungsgesetz § 63 Abs. 3 und § 62).

Wie oben dargetan, braucht aber die Reichsbahn es nicht zu scheuen, von der zwar an sich ungünstigeren Grundlage des gegenseitigen Vertrages auszugehen. Im übrigen liegt hier eine irrige Auffassung Oertmanns vor. Sicherheiten sind niemals Vermögensanlagen, keinesfalls die Frachtstundungssicherheiten. Sicherheiten dienen nicht dem Zwecke, das Geld im Interesse des Bestellers dem Empfänger in Verwahrung und Verwaltung zu geben, sondern dem Zwecke der Sicherung des Empfängers. Der Pfandzweck des Sicherheitsgeldes, den Oertmann auch zugibt, verbietet aber, wie beim wirklichen Pfand, die Annahme einer Vermögensanlage auch deshalb, weil mit einer solchen sich der vom Sicherheitsbesteller von vornherein als möglich ins Auge zu fassende Verlust des Rückgewährungsanspruches nicht vereinbaren läßt. In jedem Falle steht die Sicherheitshingabe in unlösbarer Verbindung mit dem Hauptgeschäft der Frachtstundung; die Bedingung wegen der Sicherheitsleistung hätte keinerlei Bedeutung ohne die von den Parteien gewollte Hauptsache, die Frachtstundung. Es liegt daher zwar ein gemischter, aber einheitlicher Vertrag über Frachtstundung, nicht über Sicherheitsbestellung vor, die aus diesem Vertrage hervorgehenden Leistungen stellen sich sämtlich als Leistungen und Gegenleistungen im Sinne des gesamten Vertrages über Frachtstundung dar. Wer sich sodann darüber klar ist, daß der Hauptleistung der Reichsbahn, der Frachtstundung, als Hauptleistung des Frachtstundungsnehmers die Zahlung der Frachtstundungsgebühr gegenübersteht, dem kann auch kein Zweifel aufkommen, es nur mit einem gegenseitigen Vertrage zu tun zu haben. Es ist irreführend, aus dem Frachtstundungsvertrag, wie Oertmann meint, einen „Sicherheitsbestellungsvertrag", ein „Kautionssystem", ein „Kautionsverhältnis" usw. machen zu wollen. Die Gegen- oder Nebenleistung der Sicherheitsbestellung ist nicht einmal immer bei der monatlichen Frachtstundung verlangt worden, bei der eintägigen Frachtstundung überhaupt nur ausnahmsweise.

Noch ein Wort zu der Bemerkung Oertmanns, es sei eine wirtschaftlich unstatthafte, törichte Handlungsweise der Reichsbahn gewesen, wenn sie die Sicherheiten nicht benutzt, z. B. nicht Devisen dafür gekauft oder sie in sonst wertbeständiger Weise angelegt, durch „einfaches Ausgeben" der Entwertung entzogen hätte. Daß die Reichsbahn Devisen damals zu Privatzwecken nicht erwerben durfte, ist schon angeführt. Auch fehlte es ihr nicht an Betriebsstoffen bzw. eigenem Geld zur Beschaffung solcher, soweit dies nötig war. Ebensowenig konnte die Reichsbahn den Frachtstundungsnehmern zuliebe ein Stellwerk oder dergl. mehr bauen. Sollte sie nun hingehen und Diamanten oder Gegenstände des täglichen Bedarfs, etwa Stiefelsohlen, beschaffen und lagern? Hätten die Sicherheitsbesteller damit einverstanden sein müssen, und wären sie, wenn man so ihre Geschäfte besorgte, damit einverstanden gewesen, wenn man ihnen statt der eingezahlten Beträge später eine halbe Wagenladung vielleicht von Stiefelsohlen oder auch überzähligen Schienen hätte zur Verfügung stellen wollen? Wollten sie aber eine solche Ausnutzung ihrer, nicht der Gelder der Reichsbahn, dann hätten sie wenigstens vorstellig werden und ihr Geld gegen Auflösung des Frachtstundungsvertrages jeden Tag zurückziehen sollen, um die Schiebergeschäfte selbst zu machen. Zweifellos ist man heute klüger als 1923, aber eine Konstruktion der Sorgfaltspflicht 1923 „ex nunc" gilt deshalb doch nicht. Und wenn es 1923 gesetzlich oder moralisch verpönt war, Devisen oder Sachwerte zu hamstern, unter die „Schieber" zu gehen, so hat die Reichsbahn damals — und hierauf kommt es nur an, vgl. RGE. Bd. 109 S. 39 ff. — nicht anders handeln können, als geschehen ist. Herrn Oertmann möchte ich mir daher erlauben zu fragen: „Was sollte die Reichsbahn tun, ohne sich der Gefahr auszusetzen, es „verkehrt zu machen?"

Abgesehen hiervon, sei noch kurz darauf hingewiesen, daß die Barsicherheiten bei der Reichsbahn in solchen Fällen gar nicht so erheblich waren, wie Oertmann anzunehmen scheint, da die Frachtstundungsnehmer als Kaufleute weniger bares Geld, das ihnen so nichts einbrachte, als Sicherheit hingaben, als vielmehr Wertpapiere, Bürgscheine, Sparkassenbücher und dergl. Das angeführte Beispiel von einem Bankhause paßt daher ganz und gar nicht.

Nichts dürfte allerdings dagegen zu sagen sein, das Frachtstundungssicherheitsgeld mit Oertmann als unregelmäßiges Pfand (§ 700 BGB.) zu betrachten und demgemäß innerhalb des gegenseitigen Frachtstundungsvertrages sinngemäß als Höchstaufwertungsgrenze den Satz von 25 % gelten zu lassen. Nur braucht auch das unregelmäßige Pfand nicht aufgewertet zu werden, wenn den Empfänger kein Vorwurf wegen der Entwertung trifft oder er nicht bereichert ist. Und daß beides vorliegend nicht der Fall ist, dürfte genügend dargetan sein.

Im ganzen jedoch ist die Oertmannsche Entscheidung in der

praktisch noch immer bedeutsamen Frage der Barsicherheiten offensichtlich auf falschen Voraussetzungen aufgebaut, so daß sie auf Richtigkeit keinen Anspruch machen kann. Dagegen sind zu begrüßen die Abhandlungen von Lucas und Liman in der Jur. Wochenschr. 1925, S. 1720—26. Lucas behandelt die Frage der Aufwertung von „Hinterlegungen im technischen Sinne, die bei einer staatlichen Hinterlegungsstelle gemäß der Hinterlegungsordnung erfolgen", Liman mehr die Frage der Aufwertung von „Sicherheitsleistungen". Beide Verfasser kommen jedoch in längeren, für die Reichsbahnbelange bedeutsamen Ausführungen, auf die daher besonders hingewiesen sei, gleichfalls in der Hauptsache zu dem von mir erreichten Ergebnis. Lucas faßt sein, auch auf die Frachtstundungssicherheiten passendes Ergebnis wie folgt zusammen:

„Eine Aufwertung von Hinterlegungsgeldern findet nach geltendem Recht nicht statt, weil sie in den allgemeinen Aufwertungsgrundsätzen keine tragfähige Grundlage findet, überdies auch die gesetzlichen Vorschriften über die Frage der Aufwertung von öffentlichen Anleihen und Bankguthaben vermöge der daraus zu ziehenden Analogieschlüsse entgegenstehen. Natürlich ist dieses Ergebnis für die Hinterlegungsbeteiligten hart. In besonders krassen Fällen kann der Staat durch freiwillige Gewährung einer Entschädigung aus Billigkeitsgründen helfen. Er tut indessen gut daran, hierin recht zurückhaltend zu sein. Nicht nur aus dem Grund, weil alle solche Billigkeitsentschädigungen zu Lasten der Steuerzahler gehen, sondern geradezu im Interesse der Gerechtigkeit. Denn die Hinterlegungsinteressenten sind schließlich nur ein kleiner Ausschnitt aus dem großen Kreise der Deutschen, denen der Krieg und die Nachkriegsverhältnisse Vermögensschaden zugefügt haben, und keineswegs der Ausschnitt, der am meisten Mitleid verdient. Anderen sind mindestens ebenso schwere oder noch schwerere Opfer auferlegt worden; und vielfach Opfer von solcher Art, daß hier nach Billigkeit eine Entschädigung zu Lasten der Allgemeinheit noch weit mehr angebracht wäre als bei den Hinterlegungsverlusten. Ich nenne hier nur die Verdrängungs-, Auslands- und Kolonialgeschädigten sowie die Kriegsanleihezeichner. Alle diese haben ihre Opfer wirklich der Allgemeinheit, dem deutschen Volke, dargebracht, während die Hinterlegungsverluste schließlich doch aus der Verfolgung privater Interessen und eigennütziger Zwecke herrühren. Nur ein irregehendes, den Überblick über die wirtschaftlichen Erscheinungen einer Notzeit in ihrer Gesamtheit verlierendes Billigkeitsgefühl kann wähnen, den Hinterlegungsgeschädigten Entschädigung in einem Außmaße zubilligen zu müssen, das den genannten anderen Geschädigten versagt bleibt."

Der Wert zeichnerischer Darstellungen.

Von Reichsbahnrat **Haupt**, Breslau.

Der Techniker ist daran gewöhnt, sich bei Bearbeitung seiner Entwürfe auf bildliche Darstellungen zu stützen, die besser als viele Worte und umständliche Berechnungen ihm schnell diejenigen Angaben liefern, die er für seine Konstruktionen nötig hat. Nicht nur zu rein technischen, beispielsweise statischen Untersuchungen nimmt er Zirkel und Reißschiene zur Hand, sondern auch wirtschaftliche Unterlagen stellt er in vielen Fällen mit Vorteil auf dem Zeichenbrett dar. Aber auch in vielen anderen Betätigungsgebieten kommt man immer mehr zur Einsicht, daß bildliche Darstellungen am schnellsten und klarsten die Wege weisen, die den Schaffenden am besten zu dem erstrebten Ziele führen. Immerhin erscheint es nützlich, immer weiteren Kreisen die Anwendung des bildlichen Verfahrens anzuempfehlen. An einem Beispiel soll hier die Nützlichkeit der bildlichen Auftragung von Vorgängen in der Praxis gezeigt werden.

Es ist bekannt, daß in jüngster Zeit die deutschen Eisenbahnen zur Beschleunigung des Güterverkehrs, Erhöhung der Betriebssicherheit und Ersparung von Menschenkräften die durchgehende Güterzugbremse eingeführt haben. Wären in den Güterzügen Deutschlands nur deutsche Wagen zu befördern, so hätte man heute das Ziel, das den Erbauern der Güterzugbremse vorgeschwebt hatte, erreicht. Da aber in den Zügen verhältnismäßig viele Fremdwagen aus den Nachbarländern, die eine durchgehende Güterzugbremse nicht haben, durch Deutschland zu befördern sind, ist der Vorteil, den man erstrebte, teilweise noch sehr empfindlich beeinträchtigt. Je näher ein Güterzugbildungsbahnhof an der Landesgrenze liegt, um so größer ist das Aufkommen von Fremdwagen und um so größer sind die durch diese verursachten Schwierigkeiten. Eine dieser Schwierigkeiten liegt in der Notwendigkeit, für die Fremdwagen eine gewisse Zahl von Bremsen bereit zu halten und für jeden Zug zwei Hauptwagengruppen zu bilden. Die eine Hauptgruppe besteht aus den heimischen Wagen, die an die Spitze der Züge gestellt und an die Luftbremse der Lokomotive angeschlossen werden, während die zweite aus Fremdwagen besteht, die am Schluß der Züge laufen und an die durchgehende Bremse nicht angeschlossen werden können. Die Stärke der beiden Gruppen ist natürlich schwankend. Bei genauerer Beobachtung zeigt sich jedoch, daß sich bei großen Bahnhöfen im Laufe eines vierundzwanzigstündigen Zeitraums — von einzelnen unregelmäßigen Stößen abgesehen — die Schwankungen ausgleichen.

Auf einem in der Nähe der Grenze liegenden größeren Rangierbahnhof waren im Sommer 1925 für die Besetzung der Fremdwagenbremsen ständig 95 nicht in den Dienstturnus des Zugpersonals einreihbare Bremser (Zutreter) bereit zu halten. Die große Zahl der in den Aufenthaltsräumen des Bahnhofs wartenden Zutreter war aufgefallen und wurde damit begründet, daß der Bedarf ein ganz unregelmäßiger sei. Es wurden daraufhin genaue Aufschreibungen gefertigt und daraus ging hervor, daß allerdings — wie das auch von vornherein ganz natürlich erschien — erhebliche Schwankungen im Bedarf eintreten, daß aber im allgemeinen doch stets dieselben Züge die Fremdwagen aufwiesen, die die Verstärkung des Personals durch Zutreterbremser nötig machten. Außerdem ging aus den Aufschreibungen hervor, daß beispielsweise in der zweiten Hälfte des Monats August — von Sonntagen und Montagen, die ja einen ausnahmsweise schwachen Güterverkehr haben, abgesehen — das Zutreterpersonal täglich im Durchschnitt zusammen 149 Stunden in den Aufenthaltsräumen zubrachte, um bei eintretendem Bedarf zur Verfügung zu stehen. Schätzungsweise etwa 10 Zutreter täglich fanden nach vierstündigem Warten keine Verwendung; sie wurden zur Vermeidung zu langer Dienstschichten nach der vierstündigen Wartezeit nach Hause gesandt und ihre Arbeitskraft ging für den Dienst verloren. 40 von den oben genannten 149 Wartestunden bedeuten also einen Verlust von 10 Köpfen, die übrigen 109 Wartestunden bedeuten — neunstündige Arbeitszeit angenommen — einen Verlust von $\frac{109}{9}$ = rd. 12 Köpfen. Der ganze Fehlaufwand von Arbeitskräften betrug also 22 Köpfe.

Obwohl nun den Kommandierbeamten auf Grund der Aufschreibungen ein Schema in die Hand gegeben wurde, nach der sie die Zutreter zum Dienst bestellen sollten, wollte eine Besserung in der Verwendung der Bediensteten, d. h. eine Herabminderung der Wartezeiten nicht eintreten. Es blieb noch längere Zeit das oben angegebene Verhältnis bestehen. Danach führten die 95 Zutreter einen Dienst aus, der von 73 Bremsern hätte geleistet werden können, wenn der Dienst ein regelmäßiger gewesen wäre. Sie waren also nur mit $\frac{73}{95}$ = rd. 77 % ausgenutzt.

Um den Kommandierbeamten die Mängel bei der Bestellung der Zutreter zum Dienstantritt deutlich vor Augen zu führen und um ihre Maßnahmen genau zu überwachen und nachzuprüfen

vurde nunmehr zum bildlichen Verfahren übergegangen. Das ndiensttreten, das Warten und das Einsetzen in den Zugdienst vurde nunmehr stündlich genau registriert. Dabei zeigte sich ast täglich annähernd dasselbe Bild, wie es hier in Abbildung 1 erzeichnet ist. Dies Bild zeigt die Zustände in der Zeit vom

Donnerstag zu Freitag am 24/25 Septemb. 1925 Abbildung 1

1. September nachmittags 4 Uhr bis zum 25. September nachm. Uhr. In vertikaler Richtung wurden die 24 Tagesstunden im laßstab 1 cm = 1 Stunde aufgetragen. Durch die Teilpunkte urden horizontale Grade gezogen und auf diesen wurde — im laßstabe 0,5 cm = 1 Kopf — jeder Zutreter durch Eintragen des enannten Streckenabschnitts von 0,5 cm registriert. Die Strecke urde nach rechts hin aufgetragen, wenn der Zutreter zum ienst kam, nach links wenn er in den Zugdienst oder ausnahmseise zu einem andern Dienst eingesetzt oder nach Hause gechickt wurde. Die Strecken wurden also zu der jeweils vorandenen Strecke addiert bzw. von ihr subtrahiert. Solange der tand sich nicht änderte, beschrieb der Registrierstift eine verkale Grade, kamen Zutreter zum Dienst, so wanderte der Stift ach rechts, wurden sie eingesetzt, so wanderte er nach links. en Verlauf des Registrierstiftes zeigt die Linie a b c d e f usw. Die an der Linie aufgeführten Zahlen bezeichnen die Nummern er Züge, für deren Begleitung die Zutreter verwendet wurden. us dem Bild ist mit einem Blick zu ersehen, daß beispielsweise der Zeit von 7 Uhr abends bis 2 Uhr morgens dauernd 6 Zureter zu viel vorhanden waren. Da — wie schon gesagt — das ild fast täglich dieselbe Erscheinung zeigte, konnte der Komandierbeamte dazu gezwungen werden, die Zahl der in der eit von 4 Uhr nachm. bis abends zu bestellenden Zutreter erabzumindern oder den Bestand dadurch zu verringern, daß einen nunmehr leicht zu schätzenden Überschuß an Köpfen echtzeitig nach Hause schickte. Jedenfalls ergab sich nunmehr

sehr bald die Möglichkeit eines erheblichen Abbaues des Zutreterpersonals. Die in Abbildung 2 wiedergegebene Darstellung der Verhältnisse am 10/11. November, die für die folgende und jetzige Zeit charakteristisch blieb, zeigt, daß die Wartezeiten ganz erheblich eingeschränkt werden konnten. Zum Vergleich

Dienstag zu Mittwoch am 10/11. November 1925. Abbildung 2

mögen die maßgebenden Zahlen für die Monate August bis November in folgender Nachweisung einander gegenübergestellt werden.

Nachweisung
über Verwendung der Zutreter.

1	2	3	4	5	6	7
		Im Tagesdurchschnitt				
Lfd. Nr.	Zeitraum	Zahl der Zutreter	Zahl der erschienenen Zutreter	Zahl der verwendeten Zutreter	Zahl der Wartestunden im ganzen	Zahl der auf 1 Kopf d. erschienenen Zutreter entfallenden Wartestunden
1	7. 8.—24. 8. 25	93	64	52	129	2,02
2	25. 8.—24. 9. 25	95	67	57	125	1,87
3	25. 9.—24. 10. 25	78	62	52	106	1,71
4	25. 10.—24. 11. 25	68	52	48	61	1,17

Aus Spalte 3 ist die Zahl der überhaupt für den Dienst bereitgehaltenen Zutreter zu ersehen. Von den beispielsweise in Zeile 1 genannten 93 Zutretern wurden täglich im Durchschnitt 64 Mann zum Dienst bestellt. Die restlichen 29 hatten entweder Ruhe, oder sie waren so spät von ihrer Fahrt zurückgekehrt, daß sie erst am folgenden Tage wieder zum Dienst erscheinen konnten. Von den nach Zeile 1 bestellten 64 Zutretern wurden täglich im Durchschnitt 52 in den Zugdienst eingesetzt.

Aus Spalte 7 ist zu ersehen, wie allmählich die durchschnitt-

liche tägliche Wartezeit von 2,02 Stunden/Kopf auf 1,17 Stunden herabgegangen ist. Der größte Sprung trat im November ein, als die Belehrungen auf Grund der bildlichen Darstellungen gewissermaßen auf fruchtbaren Boden gefallen waren.

Die Zahlen in Spalte 5 geben ein Bild über die Zahl der zu befördernden Fremdwagen. Die Schwankung ist verhältnismäßig gering. Jedenfalls ist die Herabminderung des erforderlichen Personals von 93 auf 68 Köpfe eine Folge des Herabgehens der Zahlen in den Spalten 6 und 7, das durch die in den bildlichen Darstellungen gelieferten Belehrungen herbeigeführt wurde.

Neuerdings konnte auf Anregung des Kommandierbüros selbst noch ein Teil der Zutreter zu einem besonderen Turnus zusammengefaßt werden, so daß der alte Zutreterbestand von 9[illegible] Köpfen nunmehr auf etwa 45 herabgegangen ist.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Gütertarif der Saarbahnen.** Wie aus der amtlichen Bekanntmachung in dieser Nummer ersichtlich, sind am 1. April d. J. die Teile II und III des Gütertarifs der Saarbahnen neu ausgegeben worden. Die Neuausgaben enthalten im wesentlichen die Bestimmungen, Entfernungen und Gebühren der bisherigen Tarifteile. Durch Erhöhung der Mindestfrachten für Frachtgut, Eilgut usw., durch Ermäßigung des Zuschlags für die Beförderung in bedeckten Wagen, durch Neufassung der Bestimmungen über die Erhebung von Stellgebühren sowie durch Einführung teilweise erhöhter und ermäßigter Entfernungen und Frachtsätze sind geringfügige Änderungen gegenüber den bisher gültigen Tarifteilen eingetreten.

Durch die neuen Tarifteile werden der Gütertarif der Saarbahnen, Teil II, vom 1. Juni 1924 nebst Nachträgen I bis III, ferner der Teil III vom 1. Januar 1924 nebst Nachträgen I bis IX aufgehoben.

Die Tarifteile können zum Preise von je 5 Franken von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Zu den Neuausgaben der Teile II und III ist noch folgendes zu bemerken:

Teil II. 1. Die Mindestfrachten für Frachtgut, Eilgut, beschleunigtes Eilgut und für gebrauchte Packmittel sind von 1,50 Fr., 2,20 Fr., 2,80 Fr. und 0,90 Fr. auf runde Beträge, nämlich 2 Fr., 3 Fr., 4 Fr. und 1 Fr. erhöht worden. Ebenso ist die Schutzwagengebühr von 0,90 Fr. für das Tarifkilometer auf 1 Fr. und die Fracht für Decken ohne Ladung von 1,50 Fr. auf 2 Fr. erhöht worden. 2. Der Zuschlag für die Beförderung in bedeckten Wagen ist von 10 % auf 5 % ermäßigt worden, um vielfach geäußerten Wünschen und Anträgen der Verfrachter im Saargebiet entgegenzukommen.

Teil III. 1. Die Bestimmungen über die Erhebung der Stellgebühren haben eine genauere, die bisher aufgetauchten Zweifel ausschließende Fassung erhalten. Insbesondere ist durch den Tarif festgelegt worden, daß bei eingleisigen Anschlüssen für die besonderen Rangierleistungen im allgemeinen für jeden beladen zugeführten oder beladen abgeholten Wagen eine halbe Stellgebühr zu erheben ist und daß die volle Gebühr bei diesen Anschlüssen dann erhoben wird, wenn die beladenen Wagen auf Verlangen des Anschlußwerkes in bestimmter Reihenfolge, z. B. getrennt nach Entladestellen innerhalb des Werkes, zugeführt werden müssen. 2. Der Frachtsatzzeiger der Saarbahnen war infolge der mehrfachen rein prozentualen Erhöhungen der Frachtsätze insofern aus der Form gekommen, als die Spannung zwischen den Frachtsätzen eine ganz unregelmäßige geworden war. Diesem Übelstand ist dadurch abgeholfen worden, daß dem neuen Frachtsatzzeiger wieder feste Einheiten zugrunde gelegt wurden. 3. Die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 5 und 7 haben eine genauere Fassung erhalten. Der Nebengebührentarif ist in fast unveränderter Form aus dem alten Tarif übernommen worden.

— **Berufung im Lohnstreit der Eisenbahner.** Am 30. März haben die Eisenbahnergewerkschaften beschlossen, gegen das vom Landgericht I gefällte Urteil im Tarifstreit (vgl. Nr. 11, S. 295 d. Ztg.) zwischen der Reichsbahn und den Gewerkschaften Berufung einzulegen.

— **Berliner Hochbahngesellschaft im Jahre 1925.** Der Verkehr auf dem Gesamtnetz ist von rund 183 070 000 Fahrgästen im Jahre 1924 auf rund 172 532 000 Fahrgäste im Betriebsjahre 1925 zurückgegangen. Der Rückgang ist auf den Fahrpreiswettbewerb der Straßenbahn und die Linienkonkurrenz von Straßenbahn und Autobus zurückzuführen. Der stärkste Verkehr war im Januar mit 18 116 967 und der schwächste im Juli mit 11 907 918 Fahrgästen. Die Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr betrug 28 689 479 RM.

— **Reparationslasten.** Eine beachtenswerte Darstellung über die Reparationsleistungen bringt Nr. 164 der „Frankfurter Zeitung“ vom 3. März 1926, die wir nachstehend wiedergeben, weil daraus sehr deutlich die Belastung der Reichsbahn mit Reparationsleistungen nach dem Dawesabkommen zu erkennen ist.

2500 — 2000 — 1500 — 1000 — 500 —

1924/25: 1000 Mill. — 200 Mill. Reichsbahn — 800 Mill. Auslandsanleihe

1925/26: 1220 Mill. — 125 Mill. Industr.-Oblig. — 595 Mill. Reichsbahn — 250 Mill. Beförderungssteuer — 250 Mill. Haushalt

1926/27: 1200 Mill. — 250 Mill. Industrieobligat. — 550 Mill. Reichsbahn — 290 Mill. Beförderungssteuer — 110 Mill. Haushalt

1927/28: 1750 Mill. — 300 Mill. Industrieobligat. — 660 Mill. Reichsbahn — 290 Mill. Beförderungssteuer — 500 Mill. Haushalt

1928/29: 2500 Mill. — 300 Mill. Industrieobligat. — 660 Mill. Reichsbahn — 290 Mill. Beförderungssteuer — 1250 Mill. Haushalt (Normaljahr)

— **Eisenbahnkraftwagenverkehr.** Dem von der Geschäftsstelle für den „Deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr“ für das Geschäftsjahr 1925 erschienenen Bericht entnehmen wir folgende Angaben (der vorjährige Bericht ist in Nr. 12, Seite 356/19[illegible] behandelt): Der Gesellschaftsvertrag erhielt eine andere Fassung, die mit Nachtragsvertrag vom 15. April/17. Mai 1925 durchgeführt wurde. Von Bedeutung hierbei ist die Tatsache, daß nunmehr Eisenbahnkraftwagenlinien parallel zur Schiene zugelassen sind. Nach der neuen Fassung des Vertrages ist nur noch der ungesunde Wettbewerb ausgeschlossen, der ohne wirtschaftliches Bedürfnis bei den Versendern und Empfängern der Eisenbahn Transporte entzieht. — Verschiedene Unstimmigkeiten führten dazu, daß in einem gemeinsamen Ausschuß Verhandlungen zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. aufgenommen wurden, die eine Klarstellung der einzelnen Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages zum Gegenstand hatten. Es sollen nicht neue Bestimmungen geschaffen werden, sondern es kommt darauf an, auf Grund der gemachten Erfahrungen den ganzen Zweck und Sinn des Vertrages klarer zu umschreiben und abzugrenzen. Die Verhandlungen konnten in dem laufenden Geschäftsjahr noch nicht abgeschlossen werden. — In gemeinsamen Verhandlungen zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr wurden weiterhin feste Richtlinien vereinbart, in welcher Weise die Selbstkosten des Kraftwagens im Eisenbahnkraftwagenverkehr errechnet werden sollen. Gemeinsame Verhandlungen sind auch eingeleitet mit dem Ziel, die Kosten der Eisenbahnbeförderung auf der Schiene

stzustellen, damit im einzelnen Falle klar erkannt werden kann, welches Verkehrsmittel — Eisenbahn oder Kraftwagen — als das wirtschaftlichere anzusprechen ist. — Die Reichsbahn hat sich bei einer westlichen Verkehrsgesellschaft unmittelbar geldlich beteiligt und mehreren anderen Kraftverkehrsgesellschaften Darlehen mit der Maßgabe gewährt, daß diese auf ihr Verlangen in eine Beteiligung umgewandelt werden. Im Laufe des Geschäftsjahres sind 27 neue Verkehre geschaffen. Im ganzen wurden in dem Geschäftsjahr 1925 befördert: 78 696 t gegen 65 323 t in 1924 und 112 298 Reisende gegen 9 722 Reisende in 1924. Vergleicht man diese Zahlen, so ergibt sich, daß das Geschäftsjahr 1924 nur neun Monate umfaßt, für 1925 in der Güterbeförderung eine tatsächliche Vermehrung von 71 % und eine verhältnismäßige Vermehrung von 105 %, in der Personenbeförderung ein tatsächlicher Zuwachs von 470 % und ein verhältnismäßiger Zuwachs von 327 %.

Im Güterverkehr wurden 1925 gefahren 571 689 km und im Personenverkehr 82 962 km. Vergleichszahlen aus dem Jahre 1924 stehen nicht zur Verfügung. Eingestellt sind die Verkehre: Steinau-Neustadt, Freiburg-Au, die Holztransporte im Raupenfraßgebiet Sennewitz, der Berliner Ortsverkehr.

Der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband hat durch einen Unterausschuß ein Merkblatt über den deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr ausgearbeitet, das seiner satzungsmäßigen Behandlung entgegengeht. Die Verhandlungen mit dem Verein Deutscher Straßenbahnen, Klein- und Privatbahnen sind zu einem Stillstand gekommen. Ebenso haben die Beziehungen zur Postverwaltung bislang keine Förderung erfahren. Mit dem freien Transportgewerbe ist es in Einzelfällen zu einer Zusammenarbeit gekommen. Mit dem Wasser- und Luftverkehr ist die Fühlungnahme aufgenommen.

In technischer Beziehung wird berichtet, daß es noch nicht gelungen ist, zu einem Normaltyp des Eisenbahnkraftwagens im Güterverkehr zu kommen.

Zum Schluß des Geschäftsberichtes heißt es, daß die Entwicklung des Eisenbahnkraftwagenverkehrs in dem Geschäftsjahr 1925 nicht in allen Punkten so voran gekommen ist, wie man es gewünscht und erhofft hatte und daß dies hauptsächlich auf den allgemeinen Niedergang unserer Wirtschaft zurückzuführen ist. Es wird der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die nächste Zukunft einen Aufschwung bringen wird und daß dann auch der Eisenbahnkraftwagenverkehr seinen natürlichen Fortgang nehmen wird.

— **Eröffnung der Hamburger Freihafen-Elbbrücke.** Die Mittel für diese Brücke, die außerhalb der Zollgrenze die beiden Freihafenteile links und rechts der Elbe verbindet, sind von der Hamburger Bürgerschaft bereits im Juli 1914 bewilligt worden. Die Arbeiten mußten aber während des Krieges, nachdem bereits einer der drei Brückenbogen vollendet war, eingestellt werden. Erst im Jahre 1925 konnte der Bau fortgeführt und nunmehr vollendet werden, so daß die Brücke am 31. März in Gegenwart des Senats dem Verkehr übergeben werden konnte. Die neue Freihafenelbbrücke soll gleichzeitig dem Straßen-, Hochbahn- und Eisenbahngüterverkehr dienen. Zu diesem Zwecke ist sie zweietagig ausgebildet. Im ersten Stockwerk befindet sich eine 10 m breite Fahrstraße für den Fuhrwerksverkehr, daneben ein 3,9 m breiter Fußweg. Daneben befindet sich ein Hafenbahngleis. Das zweite Stockwerk soll der Freihafen-Hochbahnlinie dienen, für die vier Gleise vorgesehen sind. Die Gesamtbreite der Brücke beträgt 21 m, ihre Gesamtlänge einschließlich einer Straßenvorbrücke 500 m. Die Baukosten belaufen sich auf 9 Millionen Mark.

Zur Zeit ist die Straßenfahrbahn vorläufig eingeschränkt, weil die neue Brücke während des Umbaues der Eisenbahn-Elbbrücke aushilfsweise zwei Gütergleise der Reichsbahn trägt, für die Zwecke der Hafenbahn also noch nicht nutzbar gemacht ist.

Die Vollendung der Brücke erfüllt ein dringendes Verkehrsbedürfnis. Sie entlastet die 1887 erbaute Straßen-Elbbrücke, welche bisher die einzige landfeste Verbindung über die Elbe bei Hamburg und auf langer Elbstrecke war. Sie schafft aber insbesondere für Straßenfuhrwerk und für die Hochbahn eine Verbindung zwischen den beiden Freihafenteilen im zollausländischen Gebiet und beseitigt damit die bisher bestehenden Zollerschwernisse. Schließlich gewährt sie die Möglichkeit für einen Personenschnellverkehr mittels der Hochbahn zwischen Freihafen und dem städtischen Wohngebiet. Auch sie gibt, wie bei der Eröffnungsfeier von dem zweiten Bürgermeister mit Recht ausgeführt wurde, „Zeugnis für den ungebrochenen hanseatischen Willen zum deutschen und Hamburger Wiederaufbau".

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen an der Hamburgischen Universität.** Nach dem Verzeichnis der Vorlesungen im Sommersemester 1926 wird innerhalb der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der hamburgischen Universität Reichsbahnoberrat Oberregierungsrat a. D. Klewitz Montags von 7—9 Uhr abends über „Die Bedeutung der Eisenbahn für Hamburg und Bremen, insbesondere für ihre Seehäfen (mit Lichtbildern und Besichtigungen)", lesen.

— **Von der Universität Frankfurt (Main).** Dem Reichsbahnoberrat Dyes in Frankfurt (Main) ist von dem preußischen Kultusminister unter dem 13. März 1926 ein Lehrauftrag für Eisenbahnwesen in der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Frankfurt (Main) erteilt worden.

— **August Thyssen †.** Der Großindustrielle August Thyssen ist am 4. d. M. auf Schloß Landsberg im 85. Lebensjahre gestorben.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind ernannt zum Reichsbahnoberrat: die Reichsbahnräte Dr. jur. Karl Joseph, Mitglied der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), und Gustav Schober, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Stuttgart-Cannstatt.

Übertragen ist dem Reichsbahnrat Hermann Luther in Berlin-Grunewald die Stelle des Werkdirektors des Eisenbahn-Ausbesserungswerks daselbst.

Bestellt sind: Reichsbahnoberrat Kasack in Berlin zum Vorsitzenden des Vorstandes der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung und Reichsbahnoberrat Schrader in Berlin zu seinem ersten Vertreter, Reichsbahnrat Heyden in Düsseldorf zum Vorstand der neuerrichteten Eisenbahn-Bauabteilung Düsseldorf.

Versetzt sind: Reichsbahnoberrat Lüders, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Berlin-Grunewald, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Berlin, die Reichsbahnräte Dr.-Ing. May, bisher bei der Eisenbahn-Bauabteilung Horrem, zur Reichsbahndirektion Köln, Mönch, bisher beim Eisenbahnwerk Brandenburg-West, zum Eisenbahn-Betriebsamt Cüstrin, Fritz Stratthaus, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Trier, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Köln, Witte, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Recklinghausen, in gleicher Eigenschaft zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Trier, Dr. jur. Kintscher, bisher bei der Reichsbahndirektion Elberfeld, als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Frankfurt (Oder), Danco, bisher bei der Reichsbahndirektion Essen, als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Weimar und Gaih, bisher bei der Reichsbahndirektion Hannover, als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Hameln, der Reichsbahnbaumeister Gätjens, bisher bei der Reichsbahndirektion Altona, in den Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin.

In den Ruhestand sind getreten: die Reichsbahnamtmänner Föhlinger, Hilfsdezernent bei der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), Poth, Leiter der Güterabfertigung in Mainz, und Otto Schmidt, Hilfsdezernent bei der Reichsbahndirektion Magdeburg.

Gestorben ist: Reichsbahnoberrat Hindennach, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion Heilbronn.

Österreich.

— **Pressekonferenz.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hatte für den 18. März eine Pressekonferenz einberufen, in welcher der Generaldirektor der Bundesbahnen Dr. Maschat folgende Mitteilungen machte:

Es ist die Nachricht von einer bevorstehenden Gütertariferhöhung auf den Bundesbahnen gebracht worden, doch handelt es sich hierbei nicht um eine allgemeine Erhöhung. Der heute in Geltung stehende Gütertarif ist seit dem 1. Januar 1924 unverändert bzw. es wurde mit 1. Januar 1925 die Durchrechnung der Südbahntarife eingeführt. Wir haben damals 150 Milliarden auf den Tisch der Volkswirtschaft hingelegt, ohne dafür sehr viel Dank zu ernten. Ich stelle demnach fest, daß unser Tarif seit 1. Januar 1924 aufrecht steht. Es gibt keinen unserer Nachbarstaaten, der inzwischen seine Bahntarife nicht revidiert hätte.

Der heutige Tarif ist durch Zeitablauf und durch Veränderungen, die sich in wirtschaftlicher Hinsicht ergeben haben, mehr oder weniger überholt worden. Es läßt sich auch nicht leugnen, daß häufig in Produzentenkreisen der Wunsch nach höherem tarifarischen Schutz der Inlanderzeugung geäußert wurde. Ferner läßt sich nicht abstreiten, daß zwischen den jetzt erörterten Zollerhöhungen und dem Gütertarif Zusammenhänge bestehen; auch die Handelsvertragsverhandlungen und Handelsverträge können nicht ohne Einfluß auf die Gestaltung der tarifarischen Lage des einzelnen Staates bleiben. Desgleichen ist die Schichtung des Verkehres insofern anders geworden, als der Menge nach heute ganz andere Waren ausschlaggebend sind als früher. Es sind gegenwärtig die nieder tarifierenden Erzeugnisse der Menge nach vorherrschend. Dieser Änderung der Lage muß Rechnung getragen werden. Es wäre also ein Fehler, zu

sagen, der heutige Tarif dürfe unter keinen Umständen geändert werden. Dementsprechend müssen wir uns fragen, inwiefern wir uns diesen geänderten Verhältnissen anpassen müssen. Dabei kann aber von einer Tariferhöhung schlechtweg nicht gesprochen werden. Vorläufig liegt kein Vorstandsbeschluß vor, wenn es aber zu der Revision kommen sollte, wird das gewiß auch die Folge haben, daß man die eine oder andere Position ermäßigen wird. Es ist klar, daß in einer Wirtschaftskrise ein Teil des Wirtschaftskörpers nicht besondere Blüten treiben kann, es ist aber ebenso selbstverständlich, daß die Auswirkungen der Krise sich beim Verkehrsunternehmen vielleicht zuletzt zeigen. Aber einmal muß sie schließlich auch hier zum Ausdruck kommen, obwohl es den großen Bemühungen unserer kommerziellen Stellen gelungen ist, den Durchgangsverkehr gegen früher um rund 10 % zu steigern.

Mit einer allfälligen Tarifrevision wurden auch die Personallasten der Bundesbahnen in einen ursächlichen Zusammenhang gebracht. Wir wissen nicht von heute, daß der Pensions- und überhaupt der ganze Personaletat der Bahn niederdrückend ist. Das ist aber auf die ganze Entwicklung zurückzuführen. Das Personal ist nach dem Umsturz von allen Teilen der Monarchie hier zusammengeströmt, es mußte zuerst allmählich untergebracht und dann allmählich wieder abgestoßen werden. Aber das Abstoßen ist nicht einfach und auch nicht ohne die Uebernahme von Lasten möglich. Vielleicht wäre es in der heutigen Zeit nicht einmal gut, wenn das Personal, was nach den übernommenen Vorschriften nicht möglich ist, ohne weiteres gekündigt werden könnte, denn dann würde eben die Arbeitslosigkeit vergrößert und die Last auf einer anderen Seite auftauchen. Wenn ich aber Vergleiche ziehe, so kann ich feststellen, daß die Spannung zwischen den Bezügen der Angestellten des Bundes und jenen der Bundesbahnen vom Jahre 1924 an in ständigem Sinken begriffen ist. Die Bahnbeamten waren, wie ich glaube, mit Recht, immer etwas besser bezahlt als die Staatsbeamten. Diese Besserstellung ist aber vom Jahre 1924 an ständig zurückgegangen, und während sie damals noch 20 % ausgemacht hatte, ermäßigte sie sich im Jahre 1925 auf 15 % und wird heute nicht mehr als 8—9 % betragen.

An eine Erhöhung der Personentarife ist nicht gedacht.

Auf eine Anfrage wurde noch mitgeteilt, daß ein größeres Ersparungsprogramm für die Personallasten ausgearbeitet wird, welches die Generaldirektion, die Bundesbahndirektionen und insbesondere die Werkstättenbetriebe umfassen soll.

— **Schlafwagenzug Wien-Paris.** Der Arlberg-Expreßzug ist am 1. März in einen Schlafwagenzug umgewandelt worden, der gegen Bezahlung der gewöhnlichen Schnellzugsfahrpreise und der gewöhnlichen Schlafwagenzuschläge für Fahrgäste der ersten und zweiten Wagenklasse zugänglich ist.

— **Österreichs Außenhandel im Januar.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr gibt die Hauptzahlen der statistischen Ergebnisse des österreichischen Außenhandels im Monat Januar d. J. bekannt und nimmt damit im Gegensatz zu der im letzten Jahre vorgenommenen Ermittlung bloßer Vierteljahrsergebnisse wieder die Feststellung von Monatsergebnissen auf. Diese ergeben für den Monat Januar folgendes Bild:

	Einfuhr	Ausfuhr
	Millionen Schilling	
Gesamtwert	224,3	108,4
davon:		
Lebende Tiere	16,0	0,7
Nahrungs- und Genußmittel . .	58,9	2,2
Rohstoffe und halbfertige Waren	78,5	23,8
Fertigwaren	68,5	79,0
Gold und Silber, auch gemünzt .	2,4	2,7

Die Ausfuhr erreichte sonach im Monat Januar nicht ganz die Hälfte des Einfuhrwertes, und das Bilanzpassivum belief sich auf 116 Millionen Schilling gegenüber einem Monatsdurchschnitt von 78 Millionen Schilling des Jahres 1925.

— **Die Kohlenwirtschaft im Januar 1926.** Nach den Ermittlungen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr hat Österreich im Januar 1926 insgesamt 823 207 t mineralischer Brennstoffe bezogen. Hiervon entfallen auf Steinkohle 445 283 t, auf Braunkohle 324 751 t und auf Koks 53 173 t. Aus dem Inlande stammen 285 207 t (32,6 % des Gesamtbezuges), vom Auslande wurden 538 000 t (430 633 t Steinkohle, 54 194 t Braunkohle und 53 173 t Koks) bezogen. Gegenüber dem Monat Dezember 1925 ist insgesamt ein Rückgang im Verbrauche von 29 452 t zu verzeichnen, welcher vorwiegend auf den Minderbezug an Hausbrand-Kohle zurückzuführen ist.

— **Ein Güterfahrplan der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**, welcher Fahrpläne für den beschleunigten Frachtgutverkehr sowie Eilgut- und Expreßdienst für 1926 enthält und den wir der Beachtung unserer Leser empfehlen, liegt der heutigen Nummer unserer Zeitung bei.

Niederlande.

— **Die Elektrisierung der holländischen Eisenbahnen.** Er März haben auf der bislang mit Wechselstrom betriebenen Ba Rotterdam-den Haag Probefahrten mit den neuen Gleichstro motorwagen stattgefunden. — Die Waggon- und Maschinenb A.-G. Görlitz hat einen Auftrag auf Lieferung von 24 Motorwag und Anhängern für Schnellzüge erhalten; die elektrische A rüstung und einen Teil der Motoren liefert die „Heemaf" Hengelo. — Das zweite Gleis der Strecke (Haarlem-)Vels Ijmuiden wird voraussichtlich mit Beginn des Sommerfahrpla in Betrieb genommen werden. Die Anzahl der Züge wird v mehrt, mit Eröffnung des elektrischen Betriebes im Somm 1927 kann mit einer weiteren Ausdehnung des Fahrplans gere net werden.

— **Übernahme des Betriebes der Limburgischen Kleinbahn durch die Niederländischen Eisenbahnen.** Die Limburgisch Kleinbahnen, die seit ihrer Betriebseröffnung mit meist steig den Betriebsverlusten gearbeitet haben, beabsichtigen ihren I trieb den Niederländischen Eisenbahnen zu übertragen.

— **Eisenbahngesellschaft „Zuid Beveland".** Auf der seel dischen Insel Zuid Beveland, die durch die Linie Roosenda Vlissingen durchschnitten wird, sollen durch die neu gegründ Eisenbahngesellschaft „Zuid Beveland" folgende Nebenbal linien gebaut werden: eine Ringlinie von Goes über 's He Arendskerke-Borsselen-Hoedekenskerke nach Goes, eine Lin von Goes nach Wolphaartsdyk (Fähre) und ferner die Stree von Goes nach Weneldinge. Das Reich, die Provinz, die bet ligten Gemeinden sowie die Staatseisenbahnbetriebsgesellscha haben die Mittel aufgebracht. SS führt den Bau aus und üb nimmt auch den Betrieb. Mit der Betriebseröffnung ist im M 1927 zu rechnen.

Übrige europäische Länder.

— **Unfall bei Sköfde (Schweden).** In der Nähe von Sköf fuhr am 29. März eine elektrische Lokomotive mit einer G schwindigkeit von 90 km/Std. auf einen voranfahrenden Güte zug auf. Das Unglück ist auf eine falsch verstandene Rückm dung zurückzuführen, so daß die elektrische Lokomotive v der vorliegenden Blockstelle Fahrt bekam, obwohl der Güt zug noch nicht in Sköfde angelangt war. Drei Stückgutwag wurden völlig zerstört, die Führerhütte der elektrischen Lok motive stark eingedrückt. Es handelte sich um eine Abnahm fahrt einer elektrischen Lokomotive, auf der sich auch d Abteilungsleiter der schwedischen Staatsbahnverwaltung Öfv holm befand. Sowohl Öfverholm, wie auch das Lokomotivpe sonal mußten in verletztem Zustande ins Krankenhaus ein liefert werden.

— **Direkter Personen- und Gepäckverkehr Paris—Wladiw stok.** Schon im November 1925 ist in der Zeitung des Verei (Nr. 47, S. 1328) über Verhandlungen berichtet worden, die d Lösung der Aufgabe galten, zwischen Tokio über Sibirien u Riga einen Durchgangsverkehr nach Paris einzurichten. Ba darauf (im Dezember) ist diese Aufgabe, wie es scheint, g ändert worden und „die Hauptaufgabe der Konferenz ist, — sagt der Vertreter Japans — ein Übereinkommen über den dire ten Personen- und Güterverkehr zwischen der Union der S Ss. R. und Japan zu erzielen".

Zeitlich mit der vorstehenden Konferenz, vielleicht auch sog durch sie angeregt, haben sich am 7. Dezember die Vertret der an einem direkten Personen- und Gepäckverkehr Tokio Paris interessierten Staaten in Moskau zu einer inte nationalen Konferenz zusammengefunden, um einem solch direkten Verkehr die Wege zu bahnen. Da lesen w im „Boten der Verkehrsanstalten" (Westnik pytei ssoobs tschenija), daß sich Vertreter von Frankreich, Deuts land, Polen, Litauen, Lettland, Estland, Rußland u Japan in Moskau versammelt hatten. „Die Konferenz ha so führt das amtliche russische Blatt aus, „eine kolossale B deutung, denn sie soll dazu helfen, daß der seinerzeit ohne unse Schuld durch die Verhältnisse gestörte, direkte Verkehr d Fernen Ostens mit West-Europa wieder aufgerichtet werde. I Gesetze der Weltwirtschaft zwingen mit Notwendigkeit z Wiederherstellung regelrechter und normaler wirtschaftlich Zusammenarbeit unter den Ländern des Westens und Oste und kein Staat kann sich von dieser Arbeit zurückziehen."

Die Einzelheiten zur Regelung der Arbeit auf der Konfere haben sich innerhalb der üblichen Gepflogenheiten abgewick und können hier übergangen werden, nur sei hervorgeho daß als Verhandlungssprachen anerkannt wurden: die russisc englische, französische und deutsche, aber zur Führung d Protokolls die polnische.

Gegenstand der ersten Beschlußfassung auf der Konfere war ein Antrag Polens, den Verkehr über Warschau zu leite

jedoch nicht die Zustimmung der Beteiligten fand. Der rkehr soll vielmehr über Riga geleitet werden. Über den iteren Gang der Konferenzarbeiten, die bereits am 15. Denber ihren Abschluß fanden, bringt die amtliche Mitteilung iter nichts, sondern nur das Ergebnis zur Kenntnis; danach l die Verbindung von Paris über Riga und Moskau nach Wlaostok hergestellt werden. Sie wird 13 Tage in Anspruch men. Paris soll an jedem Donnerstag, Wladiwostok an em Mittwoch verlassen werden. Auch ist ein Anschluß an sen internationalen Zug von Ostende und Calais festgelegt rden.

Der Zug soll wie folgt zusammengestellt werden: 1 Gepäck-, peise-, 4 Schlafwagen 1. Klasse, von denen 2 von Paris, je 1 n Ostende und Calais laufen. Zu diesem Stammbestande rden hinzutreten: 1 Schlafwagen 3. Klasse in Riga, 1 Schlafgen (gemischt 1. und 2. Klasse) von Reval, der auch den kehr von Finnland aufnehmen soll. Ein Umsteigen findet in Riga statt. Zur Begleichung des Fahrpreises ist der llar gewählt, bzw. dessen Kurswert in den verschiedenen aten, die der Zug durchläuft und die Fahrkarten gelöst wer-. Über die Beförderung der Post liegen noch keine Belüsse vor.

So ist — wie der Vertreter Rußlands — A. M. Postnikow — Recht bemerkt, auf der Konferenz eines jener Blätter in Geschichte des Verkehrs gewendet worden, deren Bedeug z. Zt. außerordentlich schwer zutreffend eingeschätzt wer- kann. Die Konferenz konnte aber zu dem schnellen Abluß der schwierigen Arbeiten nur gelangen, weil alle Teilmer von der Notwendigkeit und Wichtigkeit eines glücklichen schlusses der Arbeit überzeugt waren. Er gab der Hoffnung sdruck, mit den Vertretern, die hier versammelt waren, noch figer zusammenzutreffen, um, an einem Tisch sitzend, „allieine Aufgaben zu lösen, die Ergebnisse technischer Versuche l Kenntnisse auszutauschen, um so einer dem andern bei der beit des Wiederaufbaus der heimatlichen Wirtschaft, den r von uns schon viele Jahre gewünscht hat, zu helfen.

Es ist schwer, eine allgemeine Wertschätzung und ein allieines Endergebnis unserer Arbeit zu ziehen; die Bedeutung aber ungeheuer nicht nur für die am Verkehr Beteiligten, dern auch für die wirtschaftliche Erneuerung Europas und ens, ungeheuer dem Umfang, der Art der Bevölkerung und m politischen und wirtschaftlichen Gewicht nach."

Ein besonders lebhaftes Bedauern rief das Fehlen Chinas her-, wobei der Hoffnung Ausdruck gegeben wurde, daß China hstens auch teilnehmen wird. m.

- **Vorläufiges Betriebsergebnis des Wirtschaftsjahres 1924/25 russischen Eisenbahnen.** Die Zentralstelle für Statistik und tographie des Volkskommissariats der Verkehrsanstalten öffentlicht in einem Sonderheft zusammengedrängt die hauptlichsten Ergebnisse für das Wirtschaftsjahr 1924/25. Dazu t die Zentralstelle ausdrücklich hervor, daß es sich hierbei vorläufige Angaben handelt, deren Bedeutung aber ch den Hinweis gehoben wird, daß diese Angaben einen Unschied von nicht mehr als 1—2 % gegen die endgültigen Festlungen überschreiten werden, was nach der gewählten Form Bearbeitung angenommen werden kann. Hiernach waren handen:

		1923/24	1924/25
ise im Betriebe überhaupt	km	73 858	74 429
ivon: Breitspur	km	72 546	73 151
Schmalspur	km	1 312	1 278
omotiven überhaupt		20 222	20 289
ivon: gebrauchsfähige		9 100	9 697
		(=45,0%)	(=47,8%)
Verfügung der Verwaltung standen		19 936	20 099
ivon im Betrieb		6 060	6 684
rhaupt		28 890	29 717
ivon gebrauchsfähig		11 708	13 297
		(=40,5%)	(=44,7%)
Verfügung der Verwaltung standen		27 276	28 457
ivon waren mit gepolsterten Sitzen		3 087	3 294
Betriebe befanden sich		8 830	10 229
erwagen überhaupt		434 987	445 281
ivon gebrauchsfähig		299 851	329 423
		(68,9 %)	(74,0 %)
Verfügung der Verwaltung standen		423 516	434 021
ivon befanden sich im Betriebe		234 871	250 275
Lokomotiven leisteten überhaupt	in 1000 km	258 504	300 683
ivon an der Spitze eines Zuges	in 1000 km	173 809	214 472
er wurden bewegt überhaupt	in 1000 t	67 489	83 097
ivon v. d. eigenen Stationen	in 1000 t	67 359	82 586
wurde durchschnittlich bewegt	km	500	571
Handelsgüter entfielen	in 1000 t	47 537	62 868
Personen wurden bewegt, überhaupt	in Tausenden[1])	167 282	298 432
davon von den eigenen Stationen		154 376	211 811
Jeder Reisende durchfuhr	km	100	90
Beschäftigt waren überhaupt (außer Tagesarbeiter)		783 198	858 514
d. h. auf 1 km Bahnlänge, Arbeitskräfte		10,6	11,7
Tagesarbeiter überhaupt		121 014	167 046
d. h. auf 1 km Bahnlänge		1,6	2,2

Der „vorläufige" Bericht enthält noch ausführlichere Angaben über die Entwicklung einzelner Positionen, aber an dieser Stelle und mit Rücksicht darauf, daß es sich nicht um endgültig festgestellte Zahlen handelt, dürften die vorstehenden Mitteilungen genügen, um einen allgemeinen Überblick darüber zu gewinnen, wie der Betrieb und Verkehr im Wirtschaftsjahr 1924/25 sich gestaltet haben. Bei Durchsicht dieser Zahlen gewinnt der Leser zweifellos den Eindruck einer fortschreitenden, wenn auch in mancher Richtung langsam fortschreitenden Entwicklung. Das bezieht sich namentlich auf den Zustand des rollenden Inventars. Der Prozentsatz der gebrauchsfähigen einzelnen Objekte ist gestiegen.

Demgegenüber zeigt der Güterverkehr überhaupt ein erhebliches Anwachsen der bewegten Gütermengen um 23,1 % und der von den eigenen Stationen abgefertigten Gütermengen um 22,6 %; daraus ergibt sich, daß auf den Anteil, den die Einfuhr von Waren hat, nur 0,5 % entfällt. Ähnlich verhält es sich mit dem Personenverkehr, der im Wirtschaftsjahr 1924/25, soweit die Reise auf den eigenen Stationen angetreten ist, um 37,2 % gewachsen ist.

Aus diesen wenigen Zahlen, die die Personen- und Güterbewegung erläutern, darf der Schluß gezogen werden, daß auch die wirtschaftliche Entwicklung des Landes vorwärtsschreitet.

— **Fahrpreisermäßigung für Kurgäste auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Auf Veranlassung des Zentralverbandes der tschechoslowakischen Bäder und Mineralquellen bewilligte das Eisenbahnministerium in Prag eine einheitliche 50%ige Fahrpreisermäßigung für ausländische und einheimische Besucher der tschechoslowakischen Bäder ohne Rücksicht auf die Wagenklasse und Zugart und dies unter folgenden Bedingungen: Der Besucher hat sich mindestens 10 Tage lang in einem beliebigen tschechoslowakischen Bad aufzuhalten. Die ausländischen Gäste haben sich mit ihrem Reisepaß auszuweisen, wobei sie eine beliebige Fahrtrichtung wählen können. Die inländischen Besucher der tschechslowakischen Bäder weisen bei der Bäderverwaltung nur eine Bestätigung vor, welche bei der Hinreise die Kasse der Antrittsstation ausfolgt und auf der angeführt ist, in welches Bad der Besucher fährt. Ein anderer Ausweis wird nicht verlangt. Ein jeder Besucher zahlt bei der Hinreise den vollen Fahrpreis; die 50%ige Ermäßigung erhält er erst bei der Rückreise auf Vorzeigen der Bäderbestätigung, welche ausschließlich von den Bäderverwaltungen auf Vorzeigen des oben erwähnten Nachweises ausgegeben wird. Die Gültigkeit der Ermäßigung tritt am 16. April in Kraft.

— **Verkehrswerbung der südslawischen Staatsbahnen.** Durch eine Verordnung des Verkehrsministeriums in Belgrad werden den Besuchern des südslawischen Küstenlandes auch heute die Fahrtbegünstigungen wie im Vorjahre zugestanden. Die Fahrpreisermäßigung beträgt 50 % und gilt während des ganzen Jahres. Doch müssen die Besucher bei der Rückfahrt eine Bescheinigung vorlegen, daß sie mindestens 15 Tage im Küstenland verbracht haben. Die bei der Hinfahrt gelösten vollen Karten gelten auch für die Rückfahrt. Für Reisen ins Binnenland gilt eine Fahrpreisermäßigung von 25 %, bei Gruppen von mindestens 5 Personen von 50 %. Die Reisenden müssen mindestens 500 km in einer Richtung reisen. Die 15 Tage müssen nicht an einem Orte verbracht werden.

Weiter hat das Verkehrsministerium den Besuchern der Laibacher Mustermesse eine 50 %ige Fahrpreisermäßigung zugestanden.

— **Eisenbahnunfall in Câmpia Turzii (Gyéres, Rumänien).** Die siebenbürgische Eisenbahnstation Câmpia Turzii war am 21. März der Schauplatz eines seltsamen Unglücksfalles. Gegen alle Vorschriften war in einem Personenzuge ein alter, leichter, zweiachsiger B-Wagen zwischen zwei schwere vierachsige Fahrzeuge eingereiht. Beim Einfahren in den Bahnhof über die (richtig gestellte) Weiche hoben wohl infolge ungleichmäßigen Bremsens, die beiden schweren Wagen den dazwischen fahrenden leichten aus den Schienen, die Kupplungen rissen, der ent-

[1]) Die Zusammenzählung der von den einzelnen Bahnen bewegten Personen ist vom Verfasser dieser Nachricht gemacht, sie findet sich nicht im amtlichen Werk.

gleiste Wagen fiel mit zwei Rädern in die Aschengrube und wurde vollständig zerstört. Von den Fahrgästen verunglückte einer tödlich, neun wurden schwer, 32 leicht verletzt.

— Kennzahlen der rumänischen Volkswirtschaft. Nachdem die Regierung B r a t i a n u nach mehr als vierjähriger Herrschaft am 27. März zurückgetreten ist, veröffentlicht das rumänische volkswirtschaftliche Tageblatt „Argus" folgende „Bilanz" dieser Regierungszeit:

	Am 20. Januar 1922 (dem Regierungsantritt)	Am 27. März 1926
Endsumme des Haushaltsplanes	10,5 Milliarden Lei	39,25 Milliarden Lei
Die Handelsbilanz war p a s s i v mit	3,882 „ „	2,00 „ „
Der Banknotenumlauf betrug	14,35 „ „	20,25 „ „
Die rumänischen Staatsbahnen hatten		
Lokomotiven	1643 Stück	1888 Stück
Personenwagen	3373 „	3487 „
Güterwagen	43 955 „	41 939 „
Der **Dollar** galt	**145** Lei	**246** Lei
Der im Frieden dem Lei gleichwertige **Schweizer Franken** galt	25 „	47,5 „
Die Teuerungszahl gegen 1916 (Kriegsanfang) war	16,5 „	48,07 „
Es kostete		
das Kilogramm Brot	3 „	12 „
„ „ Fleisch	8 „	35 „
„ „ Milch	14 „	16 „
„ „ Fisch	10 „	120 „
Die Hypothekenzinsen betrugen	14 %	25 %
Die Handelszinsen betrugen	15 %	36 %

— Die Bahnhöfe der Schweizerischen Bundesbahnen. Als in der Schweiz nach längerem Kampfe durch die Volksabstimmung des Jahres 1897 das Staatsbahnprinzip über das Privatbahnprinzip gesiegt hatte und die Schweizerischen Bundesbahnen dann im Laufe der Zeit aus der Jura-Simplonbahn, der Gotthardbahn, der Zentralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen hervorgegangen waren, übernahmen sie hinsichtlich der Bahnhöfe dieser Linien eine nicht leichte Aufgabe. Diese waren fast alle zu eng, zu alt und zu wenig leistungsfähig. Es ist zu verstehen, daß die schweizerischen Privatbahnen bei den jahrelangen Verstaatlichungsbestrebungen davon abgesehen hatten, vor der zu erwartenden Verstaatlichung noch größere Bahnhofsumbauten vorzunehmen. So sahen sich die jungen schweizerischen Bundesbahnen vor einer großen Aufgabe, deren Lösung um so dringlicher wurde, als der Verkehr zunahm und technische Neuerungen gefordert wurden, wie vor allem die Elektrisierung. Die Schweizerischen Bundesbahnen sind auch im Rahmen ihrer Möglichkeiten an die Aufgabe der Bahnhofsumbauten herangegangen und sind ihr, wenn auch naturgemäß bei deren Größe noch nicht alle Ansprüche befriedigt sind, gerecht geworden.

Nachstehend soll eine kurze Übersicht über die wichtigsten dieser Fragen und ihre Lösungen gegeben werden:

Im Osten des Landes ist mit dem Umbau des Bahnhofes Chur begonnen. Unerledigt ist noch die sehr schwierige grundsätzliche Frage des Umbaues oder der Neugestaltung des Bahnhofes Zürich, wobei sich die Lösungen: Kopfbahnhof (wie bisher) oder Durchgangsbahnhof gegenüberstehen. In Basel, dessen neuer, schöner Personenbahnhof den Anforderungen genügt, wird ein neuer Rangierbahnhof Muttenzerfeld gebaut. In Rorschach besteht noch der Übelstand der Trennung des Hafens und des eigentlichen Bahnhofes. Dagegen hat Romanshorn einen vergrößerten Personenbahnhof, der auch für den Seeverkehr günstig liegt, erhalten. Auch St. Gallen ist mit Personenbahnhofsanlagen gut ausgestattet worden. In Olten sind Umbauten der Gleisanlagen im Gang. In Biel (Jura) ist im Jahre 1923 nach zehnjährigem Bau ein neuer, namentlich auch architektonisch schöner Bahnhof eröffnet worden. Die Kosten waren auf über 17 Millionen Franken veranschlagt gewesen, werden jedoch überschritten. Lausanne erhielt schon vor Jahren einen großen neuen Bahnhof. Die Berner Bahnhofsanlagen harren noch einer Erweiterung, die sich aus örtlichen Verhältnissen sehr schwierig gestalten wird. Genf ist teilweise im Umbau, ebenso werden in Luzern Verbesserungsbauten vorgenommen. Vergrößert und verbessert wurden auch die Bahnhöfe der früheren Gotthardbahn in Göschenen, Bellinzona und Chiasso. Ungenügend sind noch die Bahnhofsverhältnisse in Schaffhausen. An kleineren Orten, deren Bahnhofsverhältnisse gebessert werden oder schon wurden, seien noch zu nennen: Delsberg, Aarau Solothurn (neuer Bahnhof), Neuenburg, Vallorbe, Thun (neu Personenbahnhof). Umgebaut wird noch Freiburg. Gesicht punkte für die Würdigung der Frage, welche schweren Last die Bundesbahnen mit diesen Bahnhofsumbauten auf sich z nehmen haben, gibt ein Blick in das Baubudget der Bunde bahnen 1926. Es sind da vorgesehen: Umbau und Erweiterun Genf 990 000 Fr., Thun 780 000 Fr., Freiburg 450 000 Fr., Del berg 397 000 Fr., Rangierbahnhof Basel 2 900 000 Fr., Luzer 850 000 Fr., Chiasso 940 000 Fr., Brugg 700,000 Fr., Züric 1 700 000 Fr. und Chur 500 000 Fr.

— Die Neuordnung der belgischen Staatsbahnen. Die Versell ständigung der belgischen Staatsbahnen nach schweizer Must scheint nunmehr gesichert. Die heutigen Tarife haben den Gol wert der Vorkriegstarife noch nicht wieder erreicht, währen man in vielen europäischen Staaten mit einer Erhöhung von 50 rechnen muß. Ob indes die von den Sachverständigen bereit vorgeschlagene Erhöhung der Tarife um 25 % sich gleich durc führen läßt, erscheint zweifelhaft, man fürchtet vielmehr, da dann ein Verkehrsrückgang eintreten und daß dieser die Ei nahmen ungünstig beeinflussen würde. Das jetzt sehr ausg dehnte Freifahrtwesen (z. B. auch Offiziere) soll eingeschränk werden. Bei der letzten Besprechung der Sache teilte der sozi listische Eisenbahnminister Anseele mit, daß die Länge d Bahnen von 1913 bis 1925 nur 10 %, der Personenverkehr u 17½ % und der Güterverkehr um 23½ % zugenommen habe, d gegen habe sich der Personalstand bis 1924 um 32 % gehobe für 1925 habe er sich jedoch um 5 % wieder vermindert und fü 1926 sei eine gleiche Verminderung vorgesehen.

Nach neueren Nachrichten soll die Umgestaltung beschleuni werden. Der frühere Präsident der Schweizer Bundesbahne Dubois, der die schweizerischen Bankiers vertritt, mit denen d belgische Regierung wegen der Geldhergabe verhandelt, hat ei gehende Stellung zu der Sache genommen. Dubois hat auc wegen der von Jadot und Mance vorgeschlagenen 25prozentig Tariferhöhung lebhafte Bedenken; der Minister Anseele wi ebenfalls nur bis höchstens 10 % gehen.

Die belgischen Industriellen und Großhändler, die den größt Teil des Geldes hergeben sollen, werden zur Ausübung ihr Aufsichtsrechtes eine Anzahl Sitze im Verwaltungsrat erhalte Das Eigentum des Staats an den Bahnen bleibt bestehen. D Betrieb, namentlich der der Werkstätten, soll modernisie werden.

— Die Nord-Süd-Verbindung in Brüssel zwischen Nordbahnh und Südbahnhof scheint nunmehr doch nicht zustande zu kom men. Der Staat soll das am Südbahnhof bereits niedergeleg Gelände der Stadt übereignen, die vom Südbahnhof zum Ban viertel und weiter zum Park eine große und breite Straße durc brechen will.

— Frühes englisches Stellwerk. Das folgende Bild, das m von dem bekannten englischen Sicherungsfachmann Mr. La celles freundlichst zur Verfügung gestellt wurde, zeigt ein Ste werk für Weichen und Signale, das in den östlichen Grafschaft Englands bei der Eastern Counties-Bahn in dem Jahrzehnt v 1870 bis 1880 in ausgedehnter Anwendung war und auf klein Stationen noch heute in Gebrauch ist. Die Besonderheit dies Stellwerks, das R. C. Rapier im Jahre 1870 unter Nr. 2305 England patentiert wurde, bestand darin, daß die Riegelstang mit kleinen Handgriffen bedient wurden, die etwa dem deutsch

hrstraßenhebel entsprechen. Späterhin wurde diese Anordng in England aufgegeben.

Der Name Rapiers war in den frühen Jahren der englischen enbahnentwicklung eng mit dem Sicherungswesen verknüpft. baute Stellwerke bis zu 80 und 100 Hebeln. Die Inschrift dem Bilde besagt, daß das dargestellte Stellwerk 15 Hebel, sonstige bewegliche Teile, 9 Rahmenteile, nur 1 Drehachse l 29 feste Bolzen, alles in allem 66 Teile hat, und es ist darauf gewiesen, daß die früheren Stellapparate mit 15 Hebeln über Teile aufwiesen.

Die Stellwerke wurden von der Firma Ransomes & Rapier in wich hergestellt, die auch in London, Westminster Chambers f Bureaus unterhielt. Schließlich besagt die Inschrift noch, in den Londoner Räumen auch ein naturgroßes Modell eines hen Stellwerks zu sehen war. Dr. Kemmann.

— **Einziehung von Omnibussen in London.** Wie Geheimrat Kemmann in der „Berl. Börsen-Ztg." vom 30. März d. J. beitet, hat das englische Verkehrsministerium soeben einen icht seines Beratungsausschusses für London und die Loner Grafschaften herausgegeben, in dem der Ausschuß Maßmen vorschlägt, durch die, wie er ausführt, der unnötige unwirtschaftliche Omnibuswettbewerb in London vermindert d, von dem die verschiedenen Straßenbahnunternehmungen hauptstädtischen Polizeibezirk betroffen werden. Der Bet stellt fest, daß der Ausschuß, der auch den Einwand anlicher Behinderung des übrigen Straßenverkehrs durch die ßenbahn geprüft hat, einstimmig der Auffassung entgegent, daß die Beseitigung von Straßenbahnen im hauptstädtischen iet im öffentlichen Interesse vorteilhaft sei. Er steht auf Standpunkt, daß der Omnibus nicht in der Lage etwa beseitigte Straßenbahnen in zweckmsprechender Weise zu ersetzen. Die Straßenn erachtet er für einen wesentlichen Teil des städtischen sonenbeförderungswesens. Der Ausschuß hat sich ferner on überzeugt, daß mehr Omnibusse im Hauptstadtbezirk beben werden, als im öffentlichen Interesse nötig sei; er hat bei nicht nur den ruinösen Wettbewerb des Omnibus mit eren Personenverkehrsmitteln, sondern auch die Verkehrsungen in Betracht gezogen, die er verursacht, und er ist der icht, daß im öffentlichen Interesse wesentliche Verminderzen der Omnibusbetriebe vorzunehmen sind. Er hat bereits Anzahl Strecken ausgesucht, auf denen der Omnibuskehr zugunsten des Straßenbahnbetriebes ückzuziehen oder einzuschränken ist.

emerkenswert ist, was der Vorsitzende der bekannten Loner Untergrundbahngruppe, die auch das Omnibuswesen und n großen Teil der Straßenbahn umfaßt, Lord Ashfield, in Frage zu sagen hat. Er erklärt es namentlich im Hinblick das Omnibuswesen als eine unglückselige Tatsache, daß das Verkehrswesen in einen derartigen Wirrwarr hinein treiben lassen, und er fürchtet, daß es viel Zeit und noch r Geduld erfordern und eine Verschleuderung von Geldeln mit sich bringen werde, ehe hier eine befriedigende elung eingetreten sei. Indessen hat im Jahre 1925 doch n eine Begrenzung des Wettbewerbs der Straßenverkehrsel stattgefunden. Immerhin bleibt, wie Lord Ashfield aust, der Wettbewerb zur Zeit noch bestehen und mit ihm die oren der Unsicherheit und Unordnung. Er erklärt, daß r London noch irgendeine andere Großstadt Wettbewerbete im Verkehrswesen darstellen, sofern den Interessen der gäste gebührend Rechnung getragen werden soll; und nur richtigen Zusammenwirken der Verkehrsmittel könne Ersliches geleistet werden. Er begrüßt es, obwohl selbst von neuen Gesetzgebung betroffen, daß insbesondere in der l der Omnibusse eine Beschränkung eintenwerde und daß die Omnibusbetriebe in Groß-London allen Hauptverkehrswegen „mit Rücksicht auf die Störungen die wirtschaftlichen Nachteile, die ungehemmter Wetterb im Verkehr auf den Straßen hervorgerufen hat", scharf gelt werden sollen. Und diese Regelung setzt die Zahl der ssigen Omnibusse auf ein knapperes Maß fest, das nur gen Raum für die Entwicklung übrig läßt. „Wir haben daher ren Omnibuspark im abgelaufenen Jahre nicht nur nicht ht, sondern eine beträchtliche Zahl älterer Omnibusse ganz lem Betrieb gezogen."

Im Sinne nach deckt sich mit dem Vorstehenden, was ein scher Fachmann schreibt:

ie Lage des Motoromnibusgeschäfts hat sich hier zugespitzt, wir befinden uns in einer empfindlichen Lage. Das ist das erwiegende Ergebnis unseres Fehlers, daß wir im Verswesen nicht weit genug vorausgeschaut und von langer eine angemessene Regelung zwischen den Verkehrsunterungen durchgesetzt haben. Wir haben in dieser unklaren unsinnigen Weise des Vorangehens in London Millionen eworfen. Möchten andere Städte aus unserem Beispiel n ziehen."

Es liegt nahe, auch auf die Berliner Verhältnisse Bezug zu nehmen. Hier ist namentlich eine Bewegung hervorgetreten, dahin zielend, die Straßenbahnen im Stadtinnern wegzunehmen und Omnibusse an deren Stelle zu setzen. Die Wirkungen würden genau die sein wie in London, wo die Straßenbahnen durch die Omnibusse auch in den verbleibenden äußeren Teilen vollkommen ruiniert worden sind, während doch, wie auch das englische Verkehrsministerium feststellt, die Straßenbahn in Großstädten als Massenverkehrsmittel eine Notwendigkeit ist. Es wäre für die Berliner Verhältnisse dringend erwünscht, wenn dem Studium der Verkehrsverhältnisse der ausländischen Großstädte mehr Aufmerksamkeit geschenkt würde, als dies bisher geschehen ist, um so mehr, als in Verkehrsdingen das eigene Urteilsvermögen, wenn es nicht von den Erfahrungen geleitet wird, leicht überschätzt zu werden pflegt.

Fremde Erdteile.

— **Bahnbau Taonanfu-Anganchi**[1]). Einem Bericht des deutschen Konsuls in Harbin vom 11. Februar d. J. über diesen Bahnbau entnehmen wir die nachstehenden Mitteilungen: Der Bau der 221 km langen Neubaulinie Taonanfu-Anganchi bei Tsitsikar wird trotz der ungünstigen Jahreszeit — Temperaturen von 30 bis 40 Grad Kälte sind keine Seltenheit — durch die japanischen Ingenieure mit bemerkenswertem Nachdruck gefördert, so daß die Gleisspitze am 6. Februar den Nonnifluß erreichte. Der Bau der etwa 600 m langen Brücke über den Nonni soll möglichst im März fertiggestellt werden. Es bleibt dann nur noch die etwa 50 km lange Strecke bis Anganchi herzustellen, die keine Schwierigkeiten bietet und deren Vollendung Anfang Mai erwartet wird. Eine Verbindung der Neubaulinie mit der Ostchinesischen Eisenbahn in Anganchi ist zunächst nicht in Aussicht genommen. Der Endpunkt der neuen Bahn bleibt etwa 5 km südlich vor der Station der Ostchinesischen Eisenbahn liegen. Die Fahrzeuge sind einstweilen von der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft entliehen, die eigenen Wagen sind nicht vor August d. J. zu erwarten. Da die Bahn zum großen Teil durch unbesiedeltes Gebiet fährt, so ist auf eine Rentabilität auch nach ihrer Vollendung vorerst noch nicht zu rechnen.

— **Die Eisenbahnen in Französisch Nord-Afrika.** Die Länge der vollspurigen Eisenbahnen (4 Fuß 8½ Zoll) in Marokko wurde im Juni v. J. durch die Eröffnung der Rabat-Casablanca-Bahn um 55 Meilen vermehrt. Einige Wochen später wurden noch die Casablanca-Kurigha-Eisenbahn (genannt die Phosphatlinie) und die Ber-Reshid-Settat-Zweiglinie in beschränktem Maße dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die Phosphatlinie ist nahezu 87 Meilen und die Zweiglinie ungefähr 19 Meilen lang. Diese Eröffnungen bedeuten einen wichtigen Fortschritt in der Entwicklung der französischen Eisenbahnen in Marokko, die sich auf die Ersetzung der Schmalspur (1 Fuß 11½ Zoll) auf den Hauptlinien durch die Vollspur und die Erschließung anderer Distrikte durch schmalspurige Eisenbahnen erstreckte. Nach der vom Department für Überseehandel vor kurzem herausgegebenen „Übersicht über die Wirtschafts- usw. Bedingungen in Marokko, Algier usw." betrug im September 1925 in Französisch-Marokko die Länge der vollspurigen Eisenbahnen (4 Fuß 8½ Zoll) 729 Meilen und die der Schmalspurbahnen (1 Fuß 11½ Zoll) 304 Meilen. Es besteht die Absicht, die Strecke zwischen Fez und Casablanca zu elektrifizieren.

Das Eisenbahnsystem in Französisch-Marokko ist eine Ergänzung desjenigen von Tanger, indessen verhindert der Aufstand in der spanischen Zone dieses Bezirks bis jetzt die Durchführung der verabredeten Eisenbahnentwicklung in Tanger. Man hoffte, die Eisenbahnen in der französischen Zone bis Ende 1925, und in der spanischen Zone im Jahre 1926 fertigzustellen, letzteres dürfte aber unwahrscheinlich sein. Das algerische Eisenbahnnetz hängt im Westen mit den Marokkobahnen und im Osten mit den Tunesischen Bahnen zusammen. Die algerischen Eisenbahnen (P. L. M. und Staatsbahn) haben eine Gesamtlänge von 2560 Meilen. Mehrere neue Zweiglinien sind im Bau und werden in Kürze eröffnet werden. Diese Eisenbahnen haben sich günstig entwickelt; für ihre Verlängerung wurden im Jahre 1925 378 000 £ verwendet und im laufenden Jahr stehen 247 000 £ hierfür zur Verfügung. Der Entwurf einer direkten, 75 Meilen langen Linie zwischen dem Setif-Bezirk und dem Hafen von Bougie, die die Entfernung gegenüber jetzt um ungefähr 66 Meilen verkürzt, ist vorläufig zurückgestellt. Die algerischen Eisenbahnstrecken zwischen einzelnen bedeutenden Städten sind so weitschweifig, daß ein großer Teil des Personen- und Güterverkehrs durch Kraftwagen bedient wird.

In Tunis heißt die Haupteisenbahn, die früher die Bone-Guelma-Eisenbahn hieß, jetzt „Compagnie Fermière des Chemins

[1]) Vgl. Jahrg. 1925 d. Ztg., Nr. 46, Seite 1302.

de fer Tunisiens". Nach den neuesten Berichten betrug ihre Länge in Vollspur 317 und in Schmalspur 670 Meilen mit 215 vollspurigen und 218 schmalspurigen Lokomotiven, 241 vollspurigen und 251 schmalspurigen Personenwagen und 3261 vollspurigen und 3279 schmalspurigen Güterwagen. Das Gouvernement von Tunis übernahm den am Ende des Jahres 1923 11,6 Millionen Francs übersteigenden Fehlbetrag, wodurch im nächsten Jahr ein Überschuß von 2,88 Millionen Francs erzielt werden konnte. Die Gesellschaft ist ferner Teilhaber an zwei Dampfern, die seit Anfang 1925 als Kohlenschiffe verwendet werden; sie bringen Kohlen aus England, aus denen in Tunis das Lokomotivfeuerungsmaterial, die Briketts, gemacht werden. Um ihr Trambahnnetz zu erweitern, baut die Gesellschaft zur Zeit etwa 24 Meilen vollspuriger elektrischer Bahnen. Die Sfax-Gafsa-Eisenbahn dient hauptsächlich der Beförderung von Phosphat aus dem Innern von Tunis nach Sfax; ihr gehören ungefähr 264 Meilen schmalspurige Eisenbahnen.

— **Kosten für Feststellung des Werts der amerikanischen Eisenbahnen.** Das Verkehrsgesetz der Vereinigten Staaten vom Jahre 1921 will den Eisenbahnen einen angemessenen Ertrag sichern; um die Tarife dementsprechend zu regeln, ist es erforderlich, daß zunächst einmal der Wert der Eisenbahnen, ihrer Anlagen und Ausrüstung festgesetzt wird, damit nach ihm die Verzinsung der in den Eisenbahnen angelegten Gelder bemessen werden kann. Die Vorarbeiten für die Abschätzung des Werts des gesamten Eigentums der Eisenbahnen sind seit Jahren im Gang; mit ihnen ist natürlich eine ungeheure Arbeitslast verbunden, und bei einer Besprechung der Leiter der amerikanischen Eisenbahngesellschaften ist behauptet worden, daß sie sich einschließlich der Arbeiten, die auf diesem Gebiet schon vor Erlaß des neuen Gesetzes geleistet worden sind, in den letzten 12 Jahren auf mehr als hundert Millionen Dollar belaufen haben. Von diesem Betrag haben die Eisenbahnen etwa 84, der Staat 26 Millionen aufgewendet. Das Ergebnis ist, daß das Bundesverkehrsamt in 682 Fällen den Wert der Eisenbahnen festgesetzt hat; 133 von diesen Feststellungen sind rechtskräftig geworden. Die einstweiligen und endgültigen Abschätzungen zusammen umfassen etwa das halbe Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten.

— **Gewinnung und Verwertung von Lokomotivlösche.** Die Boston and Maine-Eisenbahn beabsichtigt bei ihren Lokomotivschuppen und Werkstätten in East Somerville eine Anlage zur Gewinnung der Lösche aus den Lokomotivschlacken zu errichten. Diese Schlacken sollen noch 33 bis 40 % unverbrannte, aber brennbare Bestandteile enthalten, und man hofft, etwa 30 % gewinnen zu können. Damit soll der Brennstoffbedarf zur Beheizung der Bahnhöfe, etwa 30 000 t im Jahre, gedeckt werden. Die Lösche soll nach einem Naßverfahren, wie es in den Kohlenzechen zur Aufbereitung der Kohle angewendet wird, gewonnen werden. Die Anlage wird eine Fläche von 9,15 zu 30,5 m bedecken. Die Kosten ihrer Einrichtung betragen 50 000 Dollar. Wöchentlich sollen 2000 t Schlacken verarbeitet werden, die 600 t Brennstoff ergeben. Zunächst sollen die Schlacken aus den Lokomotivschuppen der Umgebung von Boston verarbeitet werden, später sollen auch die Lokomotivschuppen an anderen Teilen des Eisenbahnnetzes der Boston and Maine-Gesellschaft nach East Somerville zur Verarbeitung gebracht werden.

— **Kosten der Lokomotivbrennstoffe in Amerika.** Die Tonne Lokomotivkohle hat in den Vereinigten Staaten im Jahre 1925 durchschnittlich 2,72 Dollar gegen 3,03 Dollar im Jahre 1924 gekostet. Am billigsten war die Kohle in Virginien im Kohlenbezirk von Pocahontas mit 1,78 Dollar, am teuersten in den Neuenglandstaaten mit 4,66 Dollar die Tonne. Die Hauptbahnen haben einen Kohlenverbrauch von 97 477 842 t gehabt, nur 439 771 Tonnen weniger als im Vorjahre. Die Kosten für diese Kohlenmenge, 264 747 386 Dollar, waren aber um 32 043 514 Dollar niedriger als im Vorjahre. Öl für Lokomotivfeuerung kostete im Durchschnitt 3,13 Cents für eine Gallone (3,5 Pf. /l); hier ist der Preis im Gegensatz zur Kohle gegen das Vorjahr gestiegen, und zwar um 0,35 Cents für die Gallone. Verbraucht wurden 65 277 735 Gallonen (zu 3,78 l) gegen 58 355 823 im Jahre 1924.

— **Omnibusbetrieb der Pennsylvania-Eisenbahn.** Der Verkehr zwischen Washington und Waynesburg wird von einer Tochtergesellschaft der Pennsylvania-Eisenbahn vermittelt. Der Kraftwagen hat aber dem Personenverkehr auf dieser Strecke starken Abbruch getan, so daß die Zahl der Züge erheblich eingeschränkt werden mußte. Um den Verkehr zurückzugewinnen und die Einnahmen daraus auf anderem Wege in ihre Kasse zu lenken, beabsichtigt die Pennsylvania-Eisenbahn, zwischen beiden Städten einen Verkehr mit schnellfahrenden Omnibussen in kürzeren Abständen als im Zugverkehr einzurichten. Waynesburg ist mit der Eisenbahn 45 km von Washington entfernt, die Straße zwischen beiden Orten ist nur 35 km lang; die Fahrzeit, die mit der Eisenbahn eine Stunde 40 Minuten beträgt, wird mit dem Omnibus auf eine Stunde verkürzt. Durchgehende Fahrkarten der Eisenbahn gelten auch auf dem Omnibus, auch Gepäck ka[n] durchgehend abgefertigt werden. Der Omnibus befördert au[ch] Post und Eilgut. — Für den Betrieb der Omnibusse beabsicht[igt] die Pennsylvania-Eisenbahn eine Tochtergesellschaft zu gri[ün]den, deren Tätigkeit nicht nur auf die genannte Verbindung [be]schränkt bleiben soll. Die Eisenbahngesellschaft will aber ni[cht] den Omnibusbetrieb allgemein in ihren Arbeitsplan aufnehm[en], sondern ihn nur in solchen Fällen pflegen, wo es nötig ist, [um] die Eisenbahn vor fremdem Wettbewerb zu schützen, oder [wo] der Omnibus im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverke[hr] billiger ist oder der Allgemeinheit größere Vorteile bietet [als] jener.

Wasserverkehr.

— **Der Neckarkanal.** Der Neckar hat in der letzten Z[eit] wiederholt die Öffentlichkeit beschäftigt. Heidelberger Univ[er]sitätskreise legten gegen die Weiterführung der im Jahre 19[..] begonnenen Kanalisierung Protest ein, weil ihrer Meinung na[ch] die Staustufe Heidelberg das historische Landschaftsbild v[er]schandeln werde. Diesem Protest schlossen sich nicht [nur] grundsätzliche Kanalgegner, sondern auch einige Vertreter [der] Wirtschaft an, die sonst den Ausbau von Wasserstraßen forde[rn]. Es wurde vorgeschlagen, nach Fertigstellung des Abschni[tts] Mannheim-Heidelberg zunächst mit dem Weiterbau aufzuhö[ren] und die weitere Entwicklung der Wirtschaft abzuwarten. [Im] Reichstage brachte der Reichstagsabgeordnete Dr. Haneman[n] die Sache zur Sprache. Er forderte die Reichsregierung a[uf], in einer Denkschrift zu den erhobenen Einwendungen Stellu[ng] zu nehmen, um dem Reichstage eine nochmalige Prüfung [der] Angelegenheit zu ermöglichen.

Die Reichsregierung hat diesem Verlangen entsprochen [und] dem Reichstage soeben eine Denkschrift über die Kana[li]sierung des Neckars vorgelegt, die das Für und Wider [des] Kanals erörtert.

Hinsichtlich der Auswirkung des Kanals auf das Heidelberg[er] Stadtbild kommt die Denkschrift zu dem Ergebnis, daß die [an] sich verständlichen Befürchtungen sachlich nicht begründet si[nd]. Angesichts des einzigartigen Charakters des Heidelberger La[nd]schaftsbildes soll bei der Heidelberger Staustufe die Lösu[ng] unter dem beherrschenden Gesichtspunkte der unaufdringlich[en] und harmonischen Einpassung des Bauwerks in seine Umgebu[ng] gesucht werden unter Wahrung aller für die Sicherheit [der] Konstruktion und des Betriebes gebotenen Rücksichten. [Die] auf einen Ideenwettbewerb eingegangenen Entwürfe haben [den] Nachweis erbracht, daß es durchaus möglich ist, die auf [das] Landschaftsbild zu nehmenden Rücksichten mit den vom te[ch]nisch-konstruktiven und betrieblichen Gesichtspunkt beding[ten] Erfordernissen zu vereinigen.

Bezüglich der Bauwürdigkeit des Kanals gibt die Denkschri[ft] zu, daß sich die Verhältnisse seit dem Jahre 1920 in einig[en] Punkten zuungunsten des Kanals verschoben haben. Die E[in]nahmen aus den Wasserkraftwerken, die mit Wärmekra[ft]werken in Wettbewerb treten müssen, sind infolge Sinkens [der] Kohlenpreise und infolge besserer wärmewirtschaftlicher A[us]nutzung der Kohle, ferner infolge Erhöhung der Baukosten [und] des Kapitaldienstes der Wasserkraftwerke nicht mehr so ho[ch], wie sie früher erwartet wurden. Die angestellten Ermittlung[en] lassen aber erkennen, daß die Großschiffahrtsstraße auch he[ute] noch einem wesentlichen Bedürfnisse der südwestdeutsch[en] Wirtschaft entspricht. Mit Rücksicht hierauf sind die beteilig[ten] Regierungen im vorigen Jahre dahin übereingekommen, den [im] Jahre 1921 abgeschlossenen Neckar-Donau-Vertrag, der [das] Reich und die Neckar-Uferstaaten verpflichtet, die Neck[ar]kanalisierung von Mannheim bis Plochingen baldigst zu v[er]wirklichen, bestehen zu lassen, aber der Finanzlage des Reich[s] und der Länder Rechnung zu tragen. Der Plan des Jahres 19[..], die ganze Strecke von Mannheim bis Plochingen in kürze[r] Frist auszubauen, ist aufgegeben und das Bauprogramm v[or]läufig auf den Abschnitt von Mannheim bis Heilbronn [be]schränkt worden. Für die Durchführung dieses beschränk[ten] Bauprogramms sind, obwohl sechs Jahre inzwischen vergang[en] sind, weiter 10 Jahre vorgesehen. Die Bauzeit ist soweit [ge]streckt, als es mit einer wirtschaftlichen Bauausführung n[och] eben vertretbar erschien.

Die Ertragsfähigkeit des Neckarausbaus hängt von der zur[zeit] nicht mit Sicherheit zu beantwortenden Frage ab, mit welch[en] Abgaben die Neckarschiffahrt bei der Inbetriebnahme der ka[na]lisierten Strecke von Mannheim bis Heilbronn belastet und [mit] welchem Ergebnis die am Neckar zu gewinnenden Wasserkrä[fte] verwertet werden können. Bei den Verkehrsschätzungen [ist] mit einer durchschnittlichen Schiffahrtabgabe von 0,6 Pfg. [für] 1 tkm gerechnet worden. Der Satz ist so hoch angenomm[en] worden, um den zu gewinnenden Wasserstraßenverkehr m[ög]lichst nicht zu überschätzen. Wenn es später gelingt, die[sen] Satz einzuführen und durchzuhalten, so soll es möglich sein, [die] gesamten Betriebs- und Unterhaltungskosten der Schiffah[rts]straße aus eigenen Einnahmen zu decken und das Baukapi[tal]

ßig zu verzinsen. Die Kraftwerke sollen das für sie aufwendete Baukapital verzinsen und tilgen. Nach erfolgter Abreibung dieses Baukostenanteils stehen die Reineinnahmen r Kraftwerke ganz zur Verzinsung und Tilgung der Bausten der Schiffahrtstraße zur Verfügung.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr.** Im Monat März d. J. sind Hamburger Hafen angekommen: 1926: 1026 Seeschiffe, dan 873 Dampfschiffe mit 1 296 478 N.-R.-T., 1913: 1227 Seeiffe, davon 881 Dampfschiffe mit 1 242 936 N.-R.-T. — Abgengen: 1926: 1218 Seeschiffe, davon 895 Dampfschiffe mit 66 999 N.-R.-T., 1913: 1297 Seeschiffe, davon 867 Dampfschiffe t 1 123 753 N.-R.-T.

— **Probefahrt des neuen Hapag-Dampfers Hamburg.** Die am November 1925 bei Blohm & Voß vom Stapel gelassene „Hamrg" hat am 27. und 28. März die technische Probefahrt mit Erg gemacht und ist hiernach von der Hamburg-Amerika Linie ernommen worden. Sie wird am 9. April ihre erste Ausreise ch New York antreten.

Die „Hamburg" ist das 34. Schiff, das von der Werft von Blohm Voß seit dem Jahre 1889 für die Hamburg-Amerika Linie erut ist. Die Gesamttonnage dieser 34 Schiffe beträgt 3 566 Br.-Reg.-To. Zur Zeit ist noch ein Schwesterschiff der amburg", die „New York", die wie die Hamburg 21 000 Br.-gistertonnen aufweist, als 35. Schiff im Bau. Besonders berkenswert ist, daß die Erbauung der „Hamburg" nur 14 Mote in Anspruch genommen hat.

— **Neubau für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffirtsgesellschaft.** Bei der Werft von Blohm & Voß in Hamburg die vorgenannte Gesellschaft einen neuen großen Dampfer Auftrag gegeben, der ein Schwesterschiff der „Kap Polonio" rden soll. Er wird demnach etwa 21 000 t groß werden. Vorssichtlich wird er den Namen „Kap Arcona" erhalten und im bruar 1928 in Dienst gestellt werden.

— **Der Hafen von Brüssel.** Der belgische Staat, der vor einiger it 44 ha im Nordwesten der Stadt für eine spätere Hafenerweiung angekauft hat, beabsichtigt, 15 ha von diesem Gelände Brüsseler Seehafengesellschaft abzutreten, die nördlich der ekener Eisenbahnbrücke einen Vorhafen anlegen wird. Die ilängen der neuen Anlagen sollen 2000 m betragen.

Luftverkehr.

— **Eröffnung des Flugverkehrs auf den Strecken Prag-Wien-dapest-Konstantinopel und Prag-Warschau.** Die internatioe Fluggesellschaft begann am 1. April d. J. mit dem täglichen rkehr, Sonntage und Feiertage eingeschlossen, auf den ecken Prag-Wien-Budapest-Belgrad-Bukarest-Konstantinopel l Prag-Warschau. Was die Strecke Prag-Straßburg-Paris an, it, herrscht Hoffnung, daß die internationalen Verhandlungen r das Überfliegen des deutschen Gebietes in kurzer Zeit nstig abgeschlossen werden, so daß man mit der Eröffnung ser letzteren Strecke bald rechnen kann. Die internationale uggesellschaft wird noch in diesem Jahre an die Verlängerung Strecke Prag-Konstantinopel über Afiumkarahissar-Karan-Alep-Deir ez Zor nach Bagdad herantreten. Alle Vorbeiten sowie auch der Flugplan sind für diese Erweiterung on ausgearbeitet, so daß bald die Verbindung zwischen Prag l der Grenze Persiens hergestellt wird.

Kraftwagenverkehr.

— **Verbindung von Kraftwagen- und Dampferfahrt auf der takanallinie.** Mit zu den beliebtesten Touristenfahrten in weden gehört eine Fahrt auf dem Götakanal. Um noch mehr wechslung zu schaffen, hat sich jetzt die Götakanalschiffrtsgesellschaft entschlossen, auf der Linie Gotenburg-Jönping einen Kraftwagen einzusetzen, der von einem sprachndigen Fremdenführer begleitet wird. Mit dem Kraftwagen rt man durch die schönsten Gegenden Västergötlands, zuhst längs des Götaflusses bis Trollhättan (Wasserfälle, aftwerk), dann durch das Tal zwischen Halle- und Hunneberg den Vänernsee und von dort nach Lidköping, wo man überhtet. Am nächsten Tage wird die Fahrt um den Kinnekulle, m isolierten Tafelberg von 14 km nordsüdlicher und 6 km stöstlicher Ausdehnung, herum nach der berühmten Bischofslt Skara fortgesetzt. Von dort fährt man über Varnhemfde-Hjo nach Jönköping, wo man am zweiten Abend anlangt. r wird das Schiff bestiegen, auf dem man durch den Götaspäter Södertäljekanal Stockholm erreicht.

Ausstellungen und Messen.

— **Internationale Verkehrsausstellung in Kopenhagen.** Im Jahre 1927 soll in der großen Ausstellungshalle in Kopenhagen eine internationale Verkehrsausstellung stattfinden, die alle modernen Verkehrsmittel umfassen soll.

— **Die erste internationale Mustermesse in Galatz.** Die Galatzer Handelskammer hat beschlossen, in Galatz die erste internationale Mustermesse vom 25. August bis zum 15. September abzuhalten. An der Einrichtung werden sich die Staatsverwaltung, die Komitatspräfektur, die Galatzer Handelskammer und das Ackerbauministerium beteiligen.

Rechtspflege.

— **Die Beistandspflicht, die in den §§ 191, 192 der Reichsabgabenordnung (AO.) vorgesehen ist, liegt auch den Reichsbahnstellen ob.** Gutachten des Reichsfinanzhofes vom 27. November 1925 V. D. 9/25.)

Das Gutachten der durch Beschluß der Reparationskommission berufenen Sachverständigen vom 9. April 1924 — sogenannte Dawes-Plan — hatte die Heranziehung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Aufbringung der Reparationsleistungen vorgesehen. Der Plan verlangte u. a. die Umstellung der Deutschen Reichsbahn in ein Gesellschaftsunternehmen. Diesem Erfordernis hat das Reich nach seiner Zustimmung zu dem Schlußprotokolle der Londoner Konferenz vom 16. August 1924 durch das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. August 1924 entsprochen. Danach ist zum Betriebe der Reichseisenbahnen eine Gesellschaft mit der Firma „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" geschaffen worden. Diese Gesellschaft, für deren Rechtsverhältnisse neben dem Reichsbahngesetze (RGBl. 1924, II, S. 272) die Gesellschaftssatzung (RGBl. 1924, II, S. 281 maßgebend ist, entspricht keiner der im deutschen Handelsrechte vorgesehenen Gesellschaftsformen, sondern bildet eine Gesellschaft eigenen Rechtes mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag (vgl. Sarter-Kittel „Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft", S. 102). Die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs finden demgemäß auf sie nur insoweit Anwendung, als sie im Gesetze selbst bezeichnet sind (§ 16 Reichsbahngesetz).

Über das Verhältnis der Reichsbahn-Gesellschaft zum Reiche gibt § 17 Reichsbahngesetz Auskunft, der lautet:

„Die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind keine Behörden oder amtliche Stellen des Reiches. Sie behalten jedoch die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfang, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" zustanden. Die Gesellschaft ist berechtigt, ein Dienstsiegel mit dem Reichsadler zu führen."

Der erste Satz dieses Paragraphen, wonach die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft keine Behörden oder amtliche Stellen des Reiches sind, wird durch den zweiten Satz, wonach die Eisenbahnstellen die öffentlich-rechtlichen Befugnisse wie seither behalten, bedeutend abgeschwächt, ja beinahe beseitigt. Denn § 17 Satz 2 stellt klar, daß die Stellen der Reichsbahn wie seither auch einen öffentlich-rechtlichen Wirkungskreis haben. Sonach ist das Wesen dieser Stellen unverändert geblieben. Sie üben, ohne Behörden des Reichs zu sein, behördliche Befugnisse aus. Als Beispiele dieser Befugnisse werden in der Begründung zum Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Nr. 452 der Drucksachen des Reichstags, 2. Wahlperiode 1920/24) angeführt, die Ausübung der Bahnpolizei, die Dampfkesselaufsicht, die Feststellung der Baupläne, das Recht, öffentliche Beurkundungen und Beglaubigungen vorzunehmen, das Recht zur Einforderung von Akten und Strafregisterauszügen sowie das Recht, direkte Ersuchen an Behörden zu richten, z. B. an die Grundbuchbehörden (§ 39 der Grundbuchordnung). Alle diese Befugnisse sind sonst Behörden vorbehalten. Dieses eigenartige Verhältnis läßt sich nur dadurch erklären, daß unter außenpolitischem Zwange der Bahnbetrieb vom Reich auf ein neugeschaffenes, in die Form einer Gesellschaft gekleidetes Rechtssubjekt übertragen werden mußte, daß dieses Rechtssubjekt aber öffentlich-rechtlichen Charakter hat.

Wie auch die Begründung zum Reichsbahngesetze (Nr. 452 der Drucksachen des Reichstags 2. Wahlperiode 1920/24 unter I 2 F) ausspricht, ist die Reichsbahn-Gesellschaft Träger eines öffentlichen Unternehmens und ist damit an die Seite anderer Träger öffentlicher Verwaltung getreten, die, wie Gemeinden, Kommunalverbände, Religionsgesellschaften neben Reich und Land bestehen. Man könnte daher die Reichsbahnstellen als mittelbare Reichsbehörden bezeichnen, wie dies in einem Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 8. Juli 1925 geschehen ist (RStBl. 1925, S. 181).

Indessen tut es nichts zur Sache, unter welchen Begriff man die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die etwas

ganz neues darstellt, bringt. Da diese Stellen öffentlich-rechtliche Befugnisse in gleichem Umfang, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" zustanden, ausüben (§ 17 Reichsbahngesetz), fallen sie, wie die früheren Reichsbahnbehörden unter §§ 191, 192 AO.; denn nach § 4 AO. ist die Entwicklung der Verhältnisse zu berücksichtigen, die hier zu dem neuartigen Gebilde der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geführt hat. Die §§ 191, 192 AO. wollen aber nach ihrem Zwecke alle Gebilde, die behördliche Befugnisse ausüben („die die Stellung von Behörden haben". § 191 Abs. 2 AO.), zur Beistandsleistung heranziehen, mögen sie den Namen einer Behörde führen oder nicht, mögen sie unmittelbar oder mittelbar öffentliche Aufgaben erfüllen. Darum sind nach § 191, 192 AO. — abgesehen von der Erstreckung der Beistandspflicht auf die Verbände und Vertretungen von Betriebs- und Berufszweigen — nicht nur die Organe der öffentlichen Gewalt, die Behörden zur Beistandsleistung gegenüber den Finanzämtern verpflichtet, sondern auch die Organträger, die Beamten. Die Reichsbahnbeamten haben nach § 23 Reichsbahn-Gesetzes die Pflicht, das öffentliche Interesse und das Interesse der Gesellschaft zu wahren. Sie sind hiernach nicht nur Beamte der Gesellschaft, sondern wie die Reichsbeamten Diener der Allgemeinheit. Zur Wahrung des öffentlichen Interesses gehört aber die Beistandspflicht nach §§ 191, 192, AO.

Was die grundsätzliche Frage anlangt, ob die Reichsabgabenordnung gegenüber der Reichsbahn-Gesellschaft angewendet werden darf, so ist im § 16 Abs. 3 Reichsbahn-Gesetz bestimmt, daß die für Eisenbahnen allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen auf die Gesellschaft anzuwenden sind, soweit sie dem Reichsbahn-Gesetz oder der Gesellschaftssatzung nicht widersprechen. Wo ein Widerspruch vorliegt, gehen Reichsbahn-Gesetz und Gesellschaftssatzung den sonstigen Gesetzen vor. Nun steht aber die in §§ 191, 192 AO. geregelte Beistandspflicht der Behörden und Beamten in keinem Widerspruche zu irgendeiner Bestimmung des Reichsbahn-Gesetzes oder der Gesellschaftssatzung. Vielmehr bewegt sich die durch §§ 191, 192 AO. erstrebte Verwirklichung der Steuergesetze in derselben Richtung wie der — den Ausgangspunkt für die Neuregelung der Eisenbahnverhältnisse bildende — Dawes-Plan, der neben den Leistungen der Eisenbahnen für Reparationszwecke hauptsächlich Zahlungen aus Mitteln des Reichshaushalts vorsieht, die durch die Steuerverwaltung beigebracht werden müssen.

— Zur Frage der Entziehung der Schankkonzession. Art. 1 § 3 Abs. 3, § 1 des Notgesetzes vom 24. Februar 1893 gestattet die Erlaubnis zum Schankgewerbe zurückzunehmen, wenn Tatsachen eintreten, die die Annahme rechtfertigen, daß der Gewerbetreibende nicht mehr die für den Gewerbebetrieb erforderliche Zuverlässigkeit besitze. Frage: Dürfen dabei Tatsachen angezogen werden, die sich vor der Konzessionserteilung ereignet haben? Zu dieser Frage nimmt das Preußische Oberverwaltungsgericht in einer neueren Entscheidung mit folgender Begründung Stellung[1]):

„. . . . Unter Tatsachen im Sinne dieser Bestimmungen sind nach ständiger Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts auch solche zu verstehen, die sich vor Inkrafttreten des Notgesetzes ereignet haben. Auch für das Notgesetz aber ist an der auf Grund der Gewerbeordnung (§ 53 Abs. 2) erwachsenen Rechtsprechung festzuhalten, daß die Zurücknahme der Erlaubnis auf solche Tatsachen, mögen sie der Behörde bekannt gewesen sein oder nicht, nicht gegründet werden kann, die der Zeit vor der Erlaubniserteilung angehören.

Absicht und Sinn des Gesetzes gehen dahin, den Inhaber der Erlaubnis im Genuß seiner Nahrungsquelle sicherzustellen, ihn vor willkürlichem Zurückgreifen der Behörden auf frühere Tatbestände zu schützen und ihm darüber Sicherheit zu geben, daß seine frühere Führung von der Behörde vor der Konzessionserteilung erschöpfend geprüft ist. Die Rechtsprechung setzt voraus, daß diese Behörden das gesamte Vorleben pflichtgemäß tatsächlich geprüft haben und und ihnen kein Tatbestand entgangen ist. Deshalb haben die Behörden vor der Erteilung möglichst vollständige Ermittlungen über den Konzessionär anzustellen.

Bei diesen Nachforschungen übergangene Tatbestände dürfen nicht später zum Anlaß der Klage auf Zurücknahme der inzwischen erteilten Erlaubnis gemacht werden. Das kann sich aber nur auf Tatumstände beziehen, die den Behörden bekannt sein konnten. Eine Straftat z. B., die bei Erteilung der Erlaubnis überhaupt noch nicht entdeckt war, kann noch gar nicht bei Prüfung der Verhältnisse des Nachsuchenden berücksichtigt und darf deshalb bei späterer Feststellung im Konzessionsentziehungsverfahren verwertet werden. Insofern bedarf der Grundsatz der Nichtberücksichtigung der vor der Konzessionserteilung liegenden Tatsachen einer Einschränkung . . ."

[1]) Entscheidung des III. Senats vom 6. Juli 1925. Deutsche Juristen-Zeitung, 31. Jahrg. 1926, Heft 2, S. 177.

Für Bahnwirte hat diese Entscheidung, wenn auch neu dings die Schankerlaubnis nicht mehr bei der Verwaltun behörde einzuholen ist, insofern Bedeutung, als die Reichsba direktionen bei der Entscheidung der aufgeworfenen Frage n diesen Grundsätzen verfahren können. Dr. (

Bücherschau.

(Siehe auch S. 365 u. 370.)

— Kommentar zur Durchführungsverordnung zum Aufw tungsgesetz vom 29. November 1925. Mit den Ausführungs stimmungen des Reichs und der Länder sowie Ergänzungen Nachträgen zum „Gesamten Aufwertungsrecht" von Dr. Os Mügel, Wirkl. Geh. Rat, Staatssekretär im Preuß. Jus ministerium a. D., Verlag Otto Liebmann, Berlin 1926. 1. 10. Tausend. In Ganzleinen gebunden 13 M., Vorzugspreis Abonnenten der Deutschen Juristen-Zeitung 11 M.

Das Aufwertungsgesetz vom 16. Juli 1925 behandelt die A wertung einer großen Anzahl von Ansprüchen nur ganz Großen, es überträgt in weitem Umfange die Regelung der A wertung der Reichsregierung und — zumal hinsichtlich der V fahrensvorschriften — auch den obersten Landesbehörden. dieser Beziehung sei nur hingewiesen auf die Bestimmung Aufwertungsstellen und die Regelung des Verfahrens vor die Stellen, auf die Frage der Anrechnung von Sachleistungen der Aufrechnung von Gegenforderungen, auf die Regelung Aufwertung von Pfandbriefen und verwandten Schuldversch bungen, von Versicherungsansprüchen und Sparkassenguthal Alle diese Fragen sind im wesentlichen nicht schon im A wertungsgesetz selbst, sondern erst in den auf Grund der mächtigungen jenes Gesetzes erlassenen Ausführungsver nungen des Reiches und der Länder geregelt.

Die wichtigste dieser Verordnungen, die die meisten der her von der Reichsregierung erlassenen Ausführungsbestimm gen in sich einbegriff und im wesentlichen die der Reichsre rung übertragene Ausführung des Aufwertungsgesetzes z Abschluß bringt, ist die am 29. November 1925 ergangene Dur führungsverordnung zum Aufwertungsgesetze (Reichsgesetzb 1925 Teil I, S. 392 ff.), die jeder, der sich mit Aufwertu fragen, auch aus oben nicht genannten Gebieten, vor allem a der Aufwertung von Hypotheken, befassen muß, kennen beachten muß.

Zu dieser Verordnung hat nun der Verfasser des in weni Monaten in 20 000 Exemplaren aufgelegten Werkes „Das gesa Aufwertungsrecht. Kommentar zum Aufwertungsgesetze v 16. Juli 1925", Staatssekretär a. D. Dr. Oskar Mügel, einen gle umfangreichen Kommentar geschrieben. Dieser „Zweite Müg enthält aber weit mehr als nur einen Kommentar der gen. A führungsverordnung. Er zerfällt in drei Teile:

1. Kommentar zur Durchführungsverordnung zum Aufw tungsgesetz;
2. Nachträge zu „Mügel, Das gesamte Aufwertungsrecht":
3. Ausführungsbestimmungen des Reichs und der Länder z Aufwertungsgesetze.

Im ersten Teil wird die Durchführungsverordnung v 29. November 1925 in der bekannten sorgfältigen und von hoh Standpunkt aus bis ins einzelnste dringenden Weise des V fassers kommentiert unter Berücksichtigung der an das A wertungsgesetz anknüpfenden Literatur; vor allem aber bi Teil II eine überaus wertvolle Ergänzung zu dem ersten W Mügels, das ja weit über den Rahmen des Aufwertu gesetzes hinausgehend das gesamte Aufwertungsprob in unerreichter, erschöpfender und geradezu imposanter W behandelt. In dieser Ergänzung sind nun auch, soweit es dem ungeheuren Schrifttum zum Aufwertungsgesetz mög und zweckmäßig ist, dies Schrifttum und die zu dem Ges ergangene Rechtsprechung, die ja erst zu verhältnismäßig w Gebieten und Einzelfragen hat Stellung nehmen können, beri sichtigt; besonders auf dem Gebiete der Hypothekenaufwert bringt das neue Werk umfangreiche Ergänzungen aus Sch tum wie Rechtsprechung. Überall erkennt man, daß die Mü schen Ideen, wie sie schon in seinem ersten Kommentar nie gelegt sind, für Schrifttum und Rechtsprechung in weitem fange der Boden geworden sind, auf dem weiter gebaut wu

Das nunmehr aus zwei Bänden von je etwa 500 Seiten stehende Mügelsche Werk zum Aufwertungsproblem ist für der dem Stoff ferner steht und nur einmal eine einzelne wertungsfrage lösen will, zu umfangreich und zu tief schürfe für den Fachmann aber, der sich wissenschaftlich oder prakt mit dem gesamten Problem der Aufwertung befassen muß, es das beste Hilfsmittel; für alle die, die den ersten Mügel sitzen, ist der zweite die unbedingt erforderliche Ergänz und der praktische Gebrauch des Doppelwerkes wird durch im Anhang der Neuerscheinung enthaltene Fristentabel und das beide Bände umfassende Sachregister wesent erleichtert werden. Dr. Blühe

— **Einführung in die Organisation von Maschinenfabriken** nter besonderer Berücksichtigung der Selbstkostenberechnung. on Dipl.-Ing. Friedrich Meyenberg, Berlin. Dritte, umgeeitete und stark erweiterte Auflage. Berlin 1926. Verlag von lius Springer. XIV, 370 Seiten. Preis geb. 18 M.

Das Schrifttum über Organisationsfragen hat in den letzten hren einen außerordentlichen Umfang angenommen, so daß an fast von einer Überproduktion sprechen kann. Wenn aber n Werk, wie das vorliegende, in ziemlich kurzer Zeit die dritte uflage erlebt, so verdient es sicher Beachtung, was durch ein ngehendes Studium seines Inhaltes in jeder Beziehung beitigt wird. Die neue Auflage bringt viel neues gegenüber den üheren, ganze Abschnitte sind neu eingefügt, andere so völlig ngearbeitet, teilweise den inzwischen gewonnenen Erkenntssen entsprechend in einer von der früheren Fassung abweienden Einstellung, daß man beinahe von einem völlig neuen uche sprechen könnte. Der allgemeine Aufbau ist aber im oßen und ganzen beibehalten, entsprechend der Absicht des erfassers, den technisch gebildeten Neuling in den Fragen der erksorganisation mit den grundsätzlichen Erwägungen bennt zu machen, die für die Fabrikleitung bei ihrer Arbeit aßgebend sind, ihn zu lehren, den Gegenstand der Fabrikation n dem Augenblick, wo der Rohstoff in das Werk eintritt, bis dem, wo die fertige Ware hinausgefahren wird, oder wo die lieferte Anlage betriebsbereit auf der Baustelle steht, wirtaftlich rechnend zu begleiten.

Die Einleitung bringt eine schöne Darlegung des Wesens und r Bedeutung der Organisation und erörtert dabei eingehend Frage, wer sie maßgebend zu bestimmen hat, die Frage, ob ufmann oder Ingenieur. Dann werden die organisatorischen chtlinien im Aufbau der Maschinenfabrik gegeben, die für arenverkauf und Fabrikbetrieb, sowie für die Selbstkosten ßgebend sind. Hieran schließt sich der erste Abschnitt „Das reinholen der Kundenbestellungen" mit den Kapiteln über die rbeabteilung, den Besuch der Kundschaft, den Kostenschlag, die Briefabteilung und die Aktensammelstelle. Der Abschnitt „Die Vorbereitung der Auftragserteilung" ist gänzh umgearbeitet und behandelt die Konstruktionsabteilung onstruktionsbureau, Zeichnungssammelstelle, Lichtpausanlt. Patentabteilung und Bücherei) und das Fertigungsbureau uftragsbegriff, Stückliste und Arbeitsplan). Der wichtige Abschnitt „Die Ausführung der Kundenbestellungen" bringt enswerte Kapitel über die Einkaufsabteilung, Wareneingang, gerwesen, Fertigung (wobei Arbeitsordnung und Lohnwesen onders eingehend behandelt werden), Prüfung, Versand und beiten am Aufstellungsort der Maschinen. Ebenfalls völlig u ist der 4. Abschnitt „Das Abrechnungswesen", das entspreend seiner Wichtigkeit für die Erfolgswirtschaft besonders sführlich dargestellt ist; hier werden die Buchhaltung, die ger-, Lohn-, Gehalts- und Rechnungsbuchführung besprochen d dann die Selbstkostenberechnung, der Voranschlag und der ihm aufgebaute Finanzplan, sowie die Statistik eingehend rtert, woran sich die Folgerungen aus den Abrechnungsunteren für die einzelnen Aufträge (Nachrechnung und Vorrechng) anschließen. Die zusammenfassende Schlußbetrachtung zt in beherzigenswerter Weise, wie eine gute Organisation chgeführt werden muß und wer sie durchzuführen hat.

Es ist noch nicht lange her, daß auf einer großen berufsständchen Tagung unter dem Beifall der vielköpfigen Versammg einer unserer bekanntesten Führer auf wirtschaftlichem biete erklären konnte, daß er sich mit Ekel abwenden müsse, m er nur das Wort „Organisation" höre. Eine solche Bekung schießt selbstverständlich über das Ziel hinaus, insoa die Sache selbst verurteilt wird, wo doch nur die Art der sführung hätte angegriffen werden müssen, die durch das lagwort „Überorganisation" hinlänglich gekennzeichnet ist. nngleich das Buch sich nur mit der Organisation von Mainenfabriken befaßt, so haben doch seine leitenden Grundanken für jeden anderen Betrieb — mutatis mutandis — volle tigkeit, nicht zum mindesten auch für den Eisenbahner. Auch kann das in einem angenehmen Plaudertone flott geschriee Werk zum eifrigen Studium nur empfohlen werden. Sch.

— **Rheinschiffahrt 1913—1925, ihre wirtschaftliche Entwickg unter dem Einfluß von Weltkrieg und Kriegsfolgen.** Von Napp-Zinn, Privatdozent an der Universität Köln. Ber1925. Verlag von Julius Springer. Preis 14,40 *M*, geb. 0 *M*.

er Verfasser hat sich die große und schwere Aufgabe gelt — er hat es, wie er sich im Vorwort ausdrückt, gewagt —, Rheinschiffahrt als wirtschaftliche Einheit innerhalb eines tabschnittes darzustellen, an dessen Anfang und Ende Höchsttungen stehen, der aber auch starke Niedergänge mit sich racht hat und erfüllt ist von Unruhen, Kampf und gewaltigen tischen Veränderungen. Hierbei ist er methodisch in der se vorgegangen, daß er für die einzelnen Zeitabschnitte die amtleistung voransetzt und diese dann nach den Hauptrichgen zergliedert. Dem „Was" der Leistung folgt das „Wie" durch die Darstellung der Unternehmungsformen und ihrer Entwicklungen. Während der Verfasser für die Darstellung der Zeit vor dem Kriege fast ausschließlich auf der Literatur fußt, gründet er die folgenden Abschnitte im allgemeinen auf archivalische Studien, zu denen ihm vor allem die Akten der Direktion des Rhein-See-Konzerns zur Verfügung standen. Das benutzte Material ist, wie der Verfasser selbst bemerkt, ungemein weitschichtig, und es ist sein großes Verdienst, daß er mit außerordentlichem Fleiß eine Sichtung dieses Materials vorgenommen und die schon vorhandene reiche Literatur auf diesem Gebiet mit einem Werke bereichert hat, das als Wirtschaftsgeschichte der Rheinschiffahrt für weitere Forschungen eine wertvolle Grundlage bilden wird. Der reiche Inhalt des Buches, das 222 Druckseiten umfaßt, kann hier nur mit wenigen Worten angedeutet werden. Die Bedeutung des Rheinstromes für die deutsche Volkswirtschaft ergibt sich schon daraus, daß die Menge der auf dem Rhein beförderten Güter sich von 1869 bis 1913 mehr als versechzehnfacht hat und daß er im Jahre 1913 an der Gesamtleistung der deutschen Binnenwasserstraßen mit mehr als zur Hälfte beteiligt war. Die Verhältnisse während des Weltkrieges werden eingehend geschildert — die Verkehrsleistung der Rheinschiffahrt in den Jahren 1914 bis 1918 betrug durchschnittlich 45 % der im Jahre 1913 erreichten Mengen —, ebenso wird die Entwicklung nach dem Kriege gezeigt. „Die Ursachen zu den geminderten Ergebnissen der Nachkriegsjahre bilden ein schier unlösbares Bündel." Die Ruhraktion 1923 lebt vor unserem inneren Auge wieder auf: die Rheinschiffahrt wird ein Feld dieses in der Weltgeschichte bislang einzigartigen, in erster Linie um die Ruhrkohle geführten Wirtschaftskrieges, Arbeitgeber und Arbeitnehmer der deutschen Rheinschiffahrt gehen aus gleichem nationalen Wollen Hand in Hand, es erfolgt grundsätzlich die Stillegung der deutschen Rheinflotte. Ende Januar 1923 „tritt die Rheinschiffahrt in einen Zustand der Lethargie, wie er vordem nur in einigen Jahren der napoleonischen Kriege zu beobachten war". Erst im Jahre 1924 konnte man an den Wiederaufbau gehen. „In gewisser Hinsicht wurde erst in diesem Jahre der Friede auf das Völkerringen 1914—1918 geschlossen." Die alsdann stark einsetzende Aufwärtsbewegung des Verkehres wird übersichtlich dargestellt. Wer sich über irgendeine Frage der Rheinschiffahrt im bezeichneten Zeitabschnitt orientieren will, sei es über die Güterbewegung (in erster Linie Kohlen, dann ausländische Erze, Erden aller Art, Getreide, Holz usw.), oder die Organisation in den Unternehmungen, die Kriegsorganisation, die Kahnflotte oder über die Interalliierte Feldschiffahrtskommission (CINC: Commission Interalliée de Navigation de Campagne), über die Einwirkungen des Versailler Vertrags oder die Abgaben aus dem Besitze der deutschen Rheinschiffahrt, wird in dem Buche kaum vergeblich nachschlagen, zumal da ihm ein ausführliches Literaturverzeichnis beigefügt ist. Auch die die Rheinschiffahrt berührenden Eisenbahntariffragen (Umschlagstarife, Seehafentarife, Staffeltarife usw.) werden unter Betonung des bekannten Interessenwiderstreites eingehend gewürdigt, ohne daß hierbei wesentlich neue Gesichtspunkte zutage treten. Seit 1871 konnten sich nur zwei Staaten an der Rheinschiffahrt beteiligen, nämlich Deutschland und Holland. Der Verfasser fügt hinzu: „Das Wehen der Trikolore und des eidgenössischen Kreuzes über dem Rhein seit Ende des Weltkrieges sind Symbole neuen politischen und wirtschaftlichen Werdens an und auf dem Strom, zugleich Hinweis auf große, weit über den Rahmen der Schiffahrt hinausreichende Fragenkreise der nationalen und zwischenstaatlichen Wirtschaft, deren Mitbehandlung in dieser Arbeit deren Rahmen sprengen müßte." Das Studium des mit reichem statistischen Material versehenen Werkes kann warm empfohlen werden. Seine Benutzung würde sich leichter gestalten, wenn ein alphabetisch geordnetes Inhaltsverzeichnis beigefügt worden wäre.

Dr. O.

— **Neue Reichskarten.** Das Reichsamt für Landesaufnahme hat folgende Blätter neu herausgegeben:

Kreiskarte Ückermünde, in 3 Farben . . . . . . 1,00 M.
Kreiskarte Neiße, schwarz mit farbigen Grenzen . . 1,00 M.
Umgebungskarte Gleiwitz-Beuthen, schwarz mit farbigen Grenzen . . . . 0,80 M.

Die Blätter sind Zusammendrucke aus der Reichskarte 1 : 100 000 und enthalten die in die Grundplatten schon aufgenommenen Berichtigungen. (Amtliche Hauptvertriebsstelle: R. Eisenschmidt, Berlin NW 7, Mittelstraße 18. Für Ostpreußen bildet die Buchhandlung Gräfe & Unzer, Königsberg (Pr.), Paradeplatz 6, die amtliche Provinzialbetriebsstelle.)

Die Zweigstelle Landesaufnahme Sachsen gibt in 5 Farben eine Umgebungskarte Dresden 1 : 100 000 neu heraus. 1,40 M. (Amtliche Hauptvertriebsstelle: G. A. Kaufmanns Buchhandlung, Dresden-A. 1, Seestraße 1).

— **Internationaler Hotelführer 1926.** Der neue Hotelführer des Internationalen Hotelbesitzer-Vereins, Köln, für das Jahr 1926 ist soeben erschienen. Auf rund 200 Seiten werden Zimmer-, Verpflegungs- und volle Pensionspreise, die Lage der

Hotels vom Bahnhof, Fernsprecher usw. verschiedener Hotels aus 28 Ländern aufgeführt. Es sind nicht nur ausgesprochene Reiseländer, die hier vertreten sind. Neben Deutschland (das mit rund 120 Seiten den breitesten Raum einnimmt), der Schweiz, Italien und anderen europäischen Ländern finden wir u. a. Argentinien, China, Ägypten, Palästina, Niederländisch-Indien und auch die Vereinigten Staaten von Amerika. Diese wertvollen Angaben sind noch eine Mitgliederliste des Verein[s], die internationale Hotelordnung, eine Sammlung der im inte[r]nationalen Hotelverkehr geltenden Gesetze und Gebräuche, di[e] das Verhältnis zwischen Gast und Wirt regeln, sowie der inte[r]nationale Hotel-Telegraphenschlüssel beigegeben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. März d. J. entschlief in Tilsit im 76. Lebensjahre der

Geheime Baurat a. D.

Arthur Komorek.

Seit dem Jahre 1876 im Preußischen Staatseisenbahndienst tätig, hat der Verstorbene vom 1. April 1905 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Mai 1920 unserer Behörde als Mitglied angehört. Als Beamter zeichnete er sich aus durch umfassendes Wissen und strenge Pflichterfüllung, als Mensch durch aufrechte, gerade Gesinnung und liebenswürdiges Wesen.

Wir werden ihm ein treues Andenken bewahren.

Königsberg (Pr.), den 30. März 1926. (337)

Der Präsident
und die Beamten der Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1926 wird der Nachtrag 3 herausgegeben.

Berlin, den 27. März 1926. (336)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1926 wird in dem Ausnahmetarif 1 h Unterammergau nachgetragen. (238)

Berlin, den 30. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 5. April 1926 wird der Abschnitt „38. Hohenzollerische Landesbahn" ergänzt. Ferner werden mit Gültigkeit vom 5. Juni 1926 im Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn Lam-Kötzting Frachtzuschläge eingeführt. Näheres enthält die am 5. April erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 31. März 1926. (240)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 5. April werden die im Verkehr mit den Stationen der Neuhaldensleber Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge ermäßigt. (343)

Näheres enthält die am 5. April 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 31. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1926 werden die Tarifentfernungen für Asch i. Böhmen und für Haslau zum Teil geändert. Näheren Aufschluß durch die beteiligten Abfertigungsstellen. (342)

München, den 31. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. April 1926 treten die Köln-Bonner Eisenbahnen dem Ausnahmetarif 14 a als Empfangsbahn bei. (347)

Berlin, den 3. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer und deutsch-dänischer Güterverkehr.

Die im Rahmen der genannten Verbandstarife für bestimmte Güter des deutschen Nottarifs für die deutsche Strecke gewährte weitere Ermäßigung von 10 % wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1926 verlängert. Ferner werden in den Ausnahmetarifen 11 und 9 die Ziffern 15 und 16 (Kartoffeln) mit Gültigkeit vom 1. April 1926 gestrichen. (335)

Altona, den 29. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif der Saarbahnen.

Am 1. April 1926 tritt der Nachtrag II zum Teil I des Gütertarifs in Kraft, der Änderungen der Eisenbahnverkehrsordnung und der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung enthält.

An dem gleichen Tage werden ferner die Teile II und III des Gütertarifs neu ausgegeben. Die Neuausgaben enthalten u. a. Erhöhungen der Mindestfrachten, Ermäßigung des Zuschlags für die Beförderung in bedeckten Wagen, Neufassung der Bestimmungen über die Erhebung von Stellgebühren sowie teilweise erhöhte und ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze.

Die Tarifdrucksachen können zum Preise von je 5 Fr. für die Teile II und III und von 0,30 Fr. für den Nachtrag II zum Teil I von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion.

Saarbrücken, den 31. März 1926. (346)

Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Deutsch-dänischer und deutsch-schw[e]disch-norwegischer Gütertarif, Teil II

Mit Gültigkeit vom 15. April 19[26] werden die Anmerkungen zu Leipzig e[r]gänzt. Außerdem werden in die Schnit[t]tafeln A der genannten Verbandstari[fe] besondere Frachtsätze für Eger bei L[ei]tung über Marktredwitz aufgenomme[n]. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 31. März 1926. (34[?])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

I. Deutsch-österreichischer Güterverkeh[r]. Eisenbahn-Gütertarif enthaltend regl[e]mentarische und besondere Bestimmung[en] vom 1. Dezember 1925.

II. Deutsch-Österreichischer Güterve[r]kehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vo[m] 1. Dezember 1925.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 19[26] werden im Verkehr zwischen Deuts[ch]land und Österreich bis auf jederzeitig[en] Widerruf Nachnahmen nach Eingang [bis] zur Höhe des Wertes des Gutes (Art. [?] des Internationalen Übereinkomme[ns] über den Eisenbahnfrachtverkehr) zu[ge]lassen. Näheres durch Reichsbahntar[if]anzeiger. (34[?])

München, den 3. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Donauumschlagverkehr über Regensbu[rg] Donauumschlagstelle, Deggendorf Ha[fen] und Passau Donauumschlagstelle. Güt[er]tarif, Teil II, vom 15. Februar 1926

Mit Gültigkeit vom 8. April 1926 w[erden] den Änderungen und Ergänzungen [im] Tarif vorgenommen. Näheres durch [den] Reichsbahntarifanzeiger. (3[?])

München, den 29. März 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Donauumschlagverkehr über Rege[ns]burg Donauumschlagstelle, Deggend[orf] Hafen und Passau Donauumschlagste[lle]. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 19[26]

Mit sofortiger Gültigkeit werden [im] Ausnahmetarif 2 ermäßigte Stati[ons]frachtsätze für eiserne Röhren von r[?]nischen Stationen nach den deutsc[hen] Donauumschlagstationen eingeführt.

Näheres durch die Reichsbahnta[rif]anzeiger (Berlin und München). ([?])

München, den 1. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayer[n]

3. Personen- und Gepäckverkeh[r]

Reichsb.-Pers.- und Gepäcktarif Teil [II]

Zum 15. April d. J. tritt der Nacht[rag] zum Reichsb.-Pers.- und Gepäckt[arif] Teil II vom 1. 11. 25 in Kraft.

Erfurt, den 1. April 1926. ([?])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 15. Berlin, den 15. April 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Praktische Verkehrswerbung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahnrat Dr. jur. **Dabelstein**-Schwerin.

Im § 2 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellhaft vom 30. August 1924 heißt es: „Die Gesellschaft hat ıren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen olkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen." nter solchen kaufmännischen Grundsätzen wird man, allgeein gesprochen, alle diejenigen Grundsätze oder Regeln zuımmenfassen können, die sich im Laufe der Zeit im Geschäftsben herausgebildet haben und nach denen jeder ordentliche nd tüchtige Kaufmann zu handeln und seinen Betrieb zu führen ewohnt ist.

Einer der wichtigsten dieser kaufmännischen Grundsätze ist un für jeden Kaufmann auch der, für sein Geschäft, d. h. für eine Waren zu werben, indem er zu jeder Zeit darauf bedacht ein muß, alles das zu unternehmen, was dazu angetan ist, einem Geschäfte neue Kunden zuzuführen und dadurch den erkehr in diesem zu heben.

Mit dem § 2 des Reichsbahngesetzes ist daher auch dieser rundsatz der Werbung für Verkehr, oder nders gesprochen der Verkehrswerbung, der eutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Pflicht gemacht. Im egensatz dazu wird man feststellen können, daß die früheren eutschen Staatseisenbahnen eine besondere Verkehrswerbung icht getrieben haben. Ihnen kam zustatten, daß sie ein Beörderungsmonopol besaßen. In neuerer Zeit ist das aber esentlich anders geworden. Denn einmal sind der Reichsbahn ı erschreckend schneller Entwicklung neue Konkurrenzmittel ı den Kraftwagen und in den Flugzeugen entstanden und weitens muß die Deutsche Reichsbahn ganz erhebliche Beträge aus dem Betriebe herauswirtschaften, um ihren Verpflichtungen auf Grund des Dawes-Gutachtens nachzukommen. Diese beiden Umstände stellen die Deutsche Reichsbahn vor die Aufgabe, unablässig darauf hinzuarbeiten, daß ihr nicht nur trotz Konkurrenz durch die beiden neuen Konkurrenzunternehmen des Kraftwagens und des Flugzeuges, zu denen als drittes das schon seit jeher bestehende der Schiffahrt tritt, der bisherige Verkehr verbleibt, sondern daß sie auch neuen Verkehr dazu erwirbt.

Welche Werbemittel hat nun die Deutsche Reichsbahn bereits angewendet und welche soll sie anwenden, um diesen Erfolg zu erreichen? Oder mit andern Worten, wenn man das Hauptgewicht auf die Art der Durchführung legt, worauf es ja bei der täglichen Praxis in erster Linie ankommt: „Wie betreibt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft praktische Verkehrswerbung und wie soll sie sie betreiben?"

Da die Reichsbahn sich mit der Beförderung von Personen und Gütern befaßt, so werden die Mittel der Werbung um beide wohl an sich verschiedene sein müssen. Jedoch muß man sich dabei vor Augen halten, daß die Güter Sachen sind, die von Personen aufgegeben werden, welche im Gegensatz zu den Reisenden kurz als Interessenten bezeichnet werden mögen, so daß es sich bei der Werbung um Güter gleichzeitig auch wieder um eine Werbung handelt, die sich an Personen, nämlich an die Interessenten, richtet. Aus dieser Erwägung heraus werden sich viele Gesichtspunkte ergeben, die sich sowohl bei der Werbung um Personen, das sind die Reisenden, wie bei der Werbung um Güter verwerten lassen.

Wie die tägliche Erfahrung im geschäftlichen Verkehr lehrt, kommt der Persönlichkeit des Kaufmanns und seiner Angestellten in Verkehr mit seinen Kunden eine ganz besondere Bedeutung zu. Der Kunde verlangt, höflich und zuvorkommend bedient zu werden. Ist das nicht der Fall, so wird er das betreffende Geschäft ganz meiden oder doch nur die notwendigsten Einkäufe in diesen machen, sofern er mangels geeigneter Konkurrenz dazu gezwungen ist. Die Art der Bedienung ist also zur Erhaltung alter und Gewinnung neuer Kunden von ausschlaggebender Wichtigkeit. Welche Nutzanwendung können wir aus dieser Tatsache für die Reichsbahn ziehen? M. E. sollte es Grundsatz sein, unsere Beamten so zu erziehen, daß ihnen dieser kaufmännische Grundsatz einer zuvorkommenden Behandlung der Kunden, als welche bei der Reichsbahn ja die Reisenden und Interessenten in Frage kommen, zur Selbstverständlichkeit wird, denn er stellt tatsächlich die einfachste Art einer praktischen Verkehrswerbung dar. Denn wenn sie im Verkehr mit den Kunden durch entgegenkommendes Verhalten Verständnis für die Wünsche und Bedürfnisse dieser zeigen, so werden sie ganz wesentlich dazu beitragen, daß die Kunden sich um so mehr und um so lieber der Eisenbahn zur eigenen Beförderung und zur Beförderung ihrer Güter bedienen. In besonderem Maße gilt dies für die Verkehrs- und Betriebsbeamten, die in erster Linie für den unmittelbaren Verkehr mit dem Publikum in Frage kommen. Wie oft hört man noch Klagen über schroffes und unhöfliches Verhalten von Aufsichtsbeamten, Schalterbeamten und Schaffnern! Hier bleibt noch manches zu tun übrig, wenn auch schon erhebliche Fortschritte in letzter Zeit festzustellen sind. So schreibt schon wieder eine in Schweden erscheinende Zeitung u. a.: „Was Deutschland betrifft, so glaube ich, daß die meisten Reisenden, die in letzter Zeit durch das Land gereist sind — von Norden, von Skandinavien, von Osten, von Polen und der Tschechoslowakei, von Süden von Italien und Frankreich, von Westen von Holland und England — Gelegenheit gehabt haben, unter den deutschen Beamten in den Zügen und in den Zollämtern eine Gefälligkeit und ein Entgegenkommen festzustellen, wie man es vor ein paar Jahren kaum für möglich gehalten hätte. Krieg, Revolution und Inflation konnten kaum die Voraussetzungen für eine größere Artigkeit und Rücksichtnahme im Umgang mit den unteren Repräsentanten der hohen Behörden schaffen. Aber dies hat sich überraschend schnell geändert. Ein reisender Ausländer hat jetzt keine Veranlassung mehr, sich in diesem Punkte zu beklagen.“ Allerdings wollen wir uns nicht verhehlen, daß auch oft genug ein schroffes Verhalten der Beamten in dem Auftreten der Kunden jenen gegenüber seinen Grund hat. Aber gerade in solchen Lagen sollen sich die Beamten zusammennehmen, denn nur dann werden mit der Zeit restlos auch alle Klagen über eine schlechte Behandlung seitens der Beamten von selbst verschwinden. An ihre Ruhe, Überlegenheit, rasche Entschlußfähigkeit, an ihren Takt und vor allem in bezug auf die Kunst der Menschenbehandlung müssen wir große Anforderungen an unsere Beamten stellen. Sachkenntnis allein genügt nicht, es muß als wesentliches auch die Menschenkenntnis dazukommen.

Für die Verkehrswerbung ist aber die Persönlichkeit noch in einer anderen Beziehung von Bedeutung. Die Verkehrswerbung soll eine gewisse persönliche Note tragen, insofern, als die Reichsbahn durch die Beamten die persönliche Fühlungnahme mit den Kunden direkt suchen soll. In besonderem Maße gilt dies für die Güter-Verkehrswerbung, und da sind es vor allem die Vorstände und Kontrolleure unserer Verkehrsämter und die Vorsteher unserer Abfertigungen, welche Dienststellen als die eigentlich kaufmännisch tätigen Stellen der Reichsbahn in Betracht kommen und für deren Leiter sich hier ein weites und dankbares Betätigungsfeld bietet. Sie sollen, um nur Einiges herauszugreifen, die Interessenten aufsuchen, um dadurch Kenntnis von den Forderungen und Verkehrsbedürfnissen jedes einzelnen Interessenten zu erhalten, sie sollen persönlich Fühlung nehmen mit den Organisationen des Handels, der Industrie, des Gewerbes und der Landwirtsch[aft], um auf diese Weise allgemeine Wünsche in bezug auf [den] Eisenbahnverkehr zu erfahren. Sie müssen die Interessent[en] auf die Vorzüge der Beförderung mit der Eisenbahn gegenü[ber] der Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln hinweisen. D[as] ist aber weiter nötig, daß sie ständig den Verkehr auf die[se] beobachten und ihre ganze Persönlichkeit da einsetzen, wo sich darum handelt, den an diese verlorengegangenen Verke[hr] wieder zurückzugewinnen. Zu diesen anderen Verkehrsmitt[eln] rechnen in dieser Beziehung auch fremde Eisenbahnen, wesh[alb] an die Tüchtigkeit und Rührigkeit der Verkehrsbeamten [auf] den Grenzbahnhöfen ganz besondere Anforderungen geste[llt] werden müssen.

Es ist oben erwähnt, daß, wenn ein Kaufmann für sein G[e]schäft werben will, er seine Kunden gut, d. h. höflich und [zu]vorkommend bedienen muß. Diese Bedienung muß sich al[so] auch auf seine Ware erstrecken, mit anderen Worten, er m[uß] seine Kundschaft mit guter Ware bedienen, denn n[ur] eine solche vermag Werbungskraft auszuüben. Wo der Käuf[er] gute Ware bekommt, da geht er auch gerne wieder hin. Lief[e]rung guter Ware bedeutet für die Reichsba[hn] die Zusicherung und Durchführung einer a[n]genehmen und schnellen Beförderung.

Die angenehme Beförderung ist hauptsächlich f[ür] den Personenverkehr von großer Wichtigkeit. Schon wenn d[er] Reisende das Empfangsgebäude betritt, muß er ein angenehm[es] Wohlbehagen empfinden. Sein Blick darf nicht durch [be]schmutzte Fußböden und Wände, durch wahllos aufgehäng[te] Plakate, durch unansehnlich gewordene und zerrissene Bekan[nt]machungen verletzt werden. Ordnung und Sauberkeit müss[en] überall auf das Peinlichste durchgeführt werden. Wir müss[en] den Reisenden Gelegenheit geben, in einfachen, aber doch [be]haglich eingerichteten Räumen Erfrischungen jeder Art einz[u]nehmen, sich in Buchhandlungsständen mit Reiselektüre zu v[er]sehen, sich in Friseur-, Wasch- und auch Baderäumen na[ch] langer Reise von Staub und Schmutz zu reinigen. Alles di[es] wird der Reisende nur als angenehm empfinden.

Und nun zu den Personenwagen, den eigentlichen Verkeh[rs]mitteln. Ihre Güte sollte besonders als eine wesentliche Gru[nd]bedingung einer praktischen Verkehrswerbung anzustreben se[in]. Da der Reisende in den notgedrungen engen und kleinen A[b]teilen der Wagen oft stundenlang zubringen muß, so sollten [sie] je nach der Klassenart so eingerichtet sein, um das Reisen f[ür] ihn so bequem und so angenehm wie irgend möglich zu gestalte[n]. Es ist bekannt, daß gerade in den ersten Jahren nach dem Krie[ge] viele Reisen aus dem Grunde unterblieben sind, weil das Fahr[en] in den Personenwagen nicht als angenehm empfunden wur[de]. Es ist daher auch mit Recht seitdem der besseren Ausstattu[ng] der Personenwagen besondere Aufmerksamkeit zugewendet wo[r]den. Die Kriegsersatzstoffe sind zum größten Teil wieder b[e]seitigt, Plüsch wird wieder statt Papiergewebe und des unang[e]nehm riechenden Kunstleders in den Polsterklassen benut[zt]. Fenstervorhänge sollten in sämtlichen Personenwagen vorhand[en] sein. Im Winter sollten nicht nur die Abteile I. und II. Klass[e], sondern auch die III. Klasse mit Läufern ausgelegt sein. A[uf] gute Heizung evtl. durch Einstellung besonderer Heizwagen b[ei] langen Zügen sollte ganz besonderer Wert gelegt werden, eben[so] auch auf die Verbesserung der Beleuchtung. Besonderer Pfle[ge] bedürfen gerade im rollenden Material die Abort- und Wasc[h]räume, Seife und Handtücher sowie Spiegel in dies[en] sind zur Annehmlichkeit für die Reisenden unentbehrlic[h]. Mit besonderer Freude sind die mit Sitzplätzen ausgerüstet[en] Wagen IV. Klasse begrüßt worden. Viele Menschen sind er[st] dadurch wieder zu Reisen veranlaßt, weil ihnen früher d[as] Reisen in der III. Klasse zu teuer und das Reisen in den alt[en] Wagen IV. Klasse zu ungemütlich war. Zur Verbesserung d[er] Annehmlichkeit des Reisens auf weite Entfernungen gehört au[ch] die Einstellung von gut und bequem eingerichteten Schlaf- u[nd] Speisewagen. An weiteren Einrichtungen dieser Art seien d[...]

sgabe von Sitzkissen durch die Siesta-Gesellschaft, die Ermög-
uung des Telephonierens und Telegraphierens von und zum
renden Zuge, die Unterhaltung während der Fahrt durch
ndfunk und durch Vorführung von Filmen erwähnt.

Neben der Annehmlichkeit der Beförderung ist aber in bezug
die Verkehrsmittel der Schnelligkeit der Be-
rderung und weiter einer guten Zuglage eine
vorragende Werbungskraft beizumessen. Dies gilt sowohl
den Personen- wie auch für den Güterverkehr. Hier in
den Verkehren die Zahl der Züge zu vermehren, ihre Ge-
windigkeit zu erhöhen, gute Anschlußmöglichkeiten zu
affen, sollte dauernd Aufgabe eifrigster praktischer Ver-
rswerbung sein, denn durch solche Verbesserungen vor allem
d unsern Kunden dauernd ein neuer Anreiz zum Reisen und
Aufgabe von Gütern gegeben.

n dieses Gebiet fallen, um nur Einzelmaßnahmen hier aus-
sweise anzuführen, was den Personenverkehr anlangt: die
legung von FD-Zügen und beschleunigten Personenzügen,
Einlegung durchgehender Luxus- und Expreßzüge im inter-
ionalen Verkehr, die Einrichtung von Sommer- und Winter-
derzügen, Sonntagssonderzügen und Verwaltungssonder-
gen zu besonderen Veranstaltungen, die Einlegung von
chten Dampfzügen und Einstellung von Triebwagen im
hverkehr, die Einführung des elektrischen Zugbetriebes.

Für das Gebiet des Güterverkehrs kommen u. a. in Betracht:
Einrichtung besonderer Güterzüge im Fern- und Durch-
gsverkehr, der Ausbau der Nahgüterzüge, die Anpassung der
hrpläne an die Auflieferungszeiten der Güter bzw. umge-
rt, die Verbesserung des Umladedienstes durch Anpassung
Dienstschichten an die Fahrpläne, die Einführung des
chtdienstes und anderes mehr. Gerade im Güterzugverkehr
d hier wieder im Eilgüterzugverkehr sind namentlich in
zter Zeit ganz erhebliche Verbesserungen in der Beschleuni-
ng erzielt worden, die für unsere Kunden oft von ausschlag-
bender Bedeutung in der rechtzeitigen Lieferung ihrer
ren auf weite Entfernungen sind. So beträgt z. B. die Fahr-
t der Eilgüterzüge zwischen Berlin und Köln 15 Std. gegen-
er bisher 29 Std., zwischen Köln und Hamburg 12½ Std.
genüber bisher 28¼ Std., zwischen Hamburg und Basel
Std. gegenüber bisher 45 Std.

Aber auch im Personenzugverkehr ist seit dem Ausgang des
ieges inzwischen die Schnelligkeit der Personenzüge wieder
nz erheblich hinaufgesetzt worden. So sind für das Jahr
26 an Regelgeschwindigkeit vorgesehen in der Stunde für
rnschnellzüge bis zu 100 km, für Schnellzüge bis zu 90 km,
Eilzüge bis zu 75 km, für beschleunigte Personenzüge bis
70 und für Personenzüge bis zu 60 km.

Nun noch einmal zu dem Kaufmann. Wenn von ihm oben
agt ist, daß er seine Kunden höflich und mit guter Ware be-
nen muß, wenn er seinem Geschäft Verkehr zuführen will,
kommt nun als letztes, und zwar als wichtigstes Moment
h hinzu: er darf nicht zu hohe Preise nehmen. Sind
ne Preise höher als die der Konkurrenz, so bleiben die
nden fort, sei es, daß sie zur Konkurrenz abwandern oder
nn diese die gleiche Ware nicht führt, von dem Kauf über-
upt Abstand nehmen. Die gleiche Beobachtung können wir
h bei der Reichsbahn machen, nur tritt sie hier vielleicht
ht in so großem Ausmaße in die Erscheinung. Denn die
ichsbahn hat die Kundschaft als Geschenk mit in die Wiege
kommen, sie hat ja das Beförderungsmonopol. Wer z. B. von
werin nach Köln reisen oder sein Gut verfrachten will, muß
Reichsbahn benutzen. Dies gilt, wie man aus dem Beispiel
ieht, an sich nur auf weite Entfernungen. Im Nahverkehr
bei zu hohen Preisen schon mit einer Abwanderung auf
dere Verkehrsmittel, wie Kraftwagen, Straßenbahn usw. zu
hnen. Im ersteren Falle wird eine Abwanderung nicht in
age kommen, wohl aber wird die Reise bzw. die Aufgabe des
tes unterlassen. Hierauf muß die Reichsbahn also Rück-
ht nehmen und sie muß daher ihre Preise, nämlich die Fahr-
preise im Personenverkehr und die Beförderungspreise im
Güterverkehr, beide kurz Tarife genannt, so niedrig wie möglich
erstellen. Es gilt eben auch für sie der elementare kaufmän-
nische Grundsatz: „Kleiner Nutzen, großer Umsatz.“ Denn
nur niedrig gehaltene Tarife vermögen eine verkehrswerbende
Kraft auszuüben, indem sie einen Verkehr auf die Reichsbahn
ziehen, der sonst überhaupt nicht oder nicht in dem Maße auf-
kommen würde. Es bleibt aber zu berücksichtigen, daß der
Reichsbahn nach unten immerhin gewisse Grenzen gezogen sind.
Denn da sie auf eigene Füße gestellt ist, müssen ihre Ein-
nahmen aus den Tarifen als ihren Haupteinnahmequellen min-
destens so hoch sein, daß dadurch ihre sämtlichen Ausgaben
einschließlich der Reparationsleistungen und Rücklagen ge-
deckt sind. Aber innerhalb dieses Rahmens ist ihr doch jede
Freiheit in der Bildung der Tarife geblieben, sofern sie nur,
wie es in dem § 2 des Reichsbahngesetzes heißt: „unter Wah-
rung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft“ erfolgt.
Dies bedeutet im allgemeinen einen Druck dahin, die Tarife
möglichst niedrig zu halten.

Als verkehrsfördernde Tarifmaßnahmen auf
dem Gebiete des Personenverkehrs kommen hier
die mannigfachen Fahrpreisermäßigungen in
Betracht. Obenan stehen solche von allgemeiner Bedeutung wie
die Erstellung der Zeitkarten, also der Monatskarten, Teil-
monatskarten, Arbeiterwochenkarten und Schülermonatskarten.
Es kommen ferner in Betracht die Schülerrückfahrkarten,
Schülerferienkarten, Arbeiterrückfahrkarten, die besonderen
Karten für Binnenschiffer, Durchwanderer und Kleingärtner.
Hierher gehört auch die Erstellung besonderer Tarife im
Vorortverkehr, wie z. B. in Berlin und Hamburg oder die Auf-
legung von Tagesrückfahrkarten zu ermäßigten Preisen, wie
sie auf den Fährschiffstrecken zwischen Warnemünde und
Gjedser und zwischen Saßnitz und Trelleborg bestehen. An
weiteren Fahrpreisermäßigungen seien genannt diejenigen für
Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, für
Fahrten zugunsten der Jugendpflege, für Fahrten nach und von
den Ferienkolonien, für gemeinnützige Theaterunternehmungen
und Orchestervereinigungen, zugunsten der öffentlichen
Krankenpflege, für mittellose Kranke, für Kriegsteilnehmer und
Kriegsbeschädigte. Zwar sind mehrere dieser Fahrpreis-
ermäßigungen, wie insbesondere die zuletzt aufgezählten, vor-
nehmlich aus anderen Gesichtspunkten, nämlich solcher sozialer
Art geschaffen, doch ein verkehrswerbender Charakter dürfte
auch ihnen nicht abzusprechen sein.

Lediglich aus verkehrsfördernden Gründen sind aber, und
zwar zum Teil, erst in neuerer Zeit folgende Maßnahmen ge-
troffen.

An erster Stelle sei hier die Einführung der Sonn-
tagsrückfahrkarten erwähnt. Diese sollen der Be-
völkerung größerer Städte eine billige Gelegenheit zum Be-
such schöngelegener Ausflugs- und Erholungsorte verschaffen
und den Bewohnern der kleineren Städte und des flachen Landes
ermöglichen, ebenfalls zu billigen Fahrpreisen Theater, Kon-
zerte und sonstige Veranstaltungen kultureller Art in den
Städten zu besuchen. Seitdem die Sonntagsrückfahrkarten in
immer größerem Umfange aufgelegt werden, hat der Sonntags-
ausflugsverkehr dementsprechend erheblich zugenommen und
nachdem inzwischen auch die bisherige Entfernungsgrenze von
100 km gefallen ist und weiter für die Zeit des Winterfahrplans
zugelassen ist, günstig gelegene D-Züge gegen Lösung von
Schnellzugszuschlagkarten zu benutzen, wird eine weitere Be-
lebung des Personenverkehrs an den Sonntagen zu erhoffen sein.

Von zunehmender Bedeutung sind auch die ebenfalls zur
Hebung des Sonntagsausflugsverkehrs an Sonntagen gefahrenen
Sonntagssonderzüge 4. Klasse unter Gewährung von
33⅓ % Ermäßigung. Während sie zuerst nur an den Sonn-
tagen selbst nach einem Zielort hin- und zurückgefahren wur-
den, werden sie neuerdings in vermehrtem Maße als Wochen-
endzüge eingelegt, indem die Fahrt bereits am Sonnabend-
nachmittag nach Schluß der Bürozeiten in den Banken, Ge-

schäften und Behörden angetreten wird. Als besonders zugkräftig für diese Züge hat es sich erwiesen, wenn es gelungen war, an den Zielorten besondere Preisvergünstigungen auf Straßenbahn, Kraftwagen, Dampfschiffen und beim Besuch von Theatern und Vergnügungsstätten sowie für Unterkunft und Essen zu erlangen. Im Sommer 1925 sind im gesamten Reichsbahngebiet 460 solcher Sonntagssonderzüge gefahren, die eine Einnahme von rund 1 737 900 RM erbrachten. Jeder Zug war durchschnittlich mit rd. 690 Personen besetzt, wurde auf durchschnittlich 140 km Entfernung gefahren und die pro km für Hin- und Rückfahrt erzielte Einnahme betrug 13.40 RM.

Besonders großen Anklang beim Publikum haben auch die Ferien- bzw. Sommersonderzüge gefunden. Während 1924 im ganzen 373 Feriensonderzüge befördert wurden, sind im Jahre 1925 schon 474 solcher Züge gefahren. Die Zunahme ist ein Beweis dafür, daß ihre Einführung eine Verkehrsbelebung für die Reichsbahn gebracht hat. Diese 474 Züge waren durchschnittlich mit 613 Reisenden besetzt und wurden durchschnittlich in einer Entfernung von 586 km gefahren. Aus ihnen erzielte die Reichsbahn eine Einnahme von 10 100 948 RM, so daß auf 1 Zugkilometer für Hin- und Rückfahrt 36 RM entfallen. Eine gleiche Einrichtung hat die Reichsbahn jetzt in diesem Winter zum ersten Male allgemein durchgeführt, indem sie solche Züge, die sogen. Wintersonderzüge, ebenfalls zu einer Fahrpreisermäßigung von 33⅓ % in die bekanntesten Winterkurorte fährt. Außer diesen im Sommer bzw. Winter regelmäßig gefahrenen Verwaltungssonderzügen zu ermäßigten Fahrpreisen kommen auch solche in Betracht, die jeweils zu besonderen Veranstaltungen seitens der Reichsbahn gefahren werden, wie z. B. die 1925 zur Jahrtausendfeier im Rheinland eingelegten Sonderzüge.

Hinter diese Verwaltungssonderzüge zu 33⅓ % Fahrpreisermäßigung treten die sogen. Gesellschaftssonderzüge an Bedeutung zurück. Diese werden auf Antrag zu gemeinschaftlichen Reisen größerer Gesellschaften gestellt, bieten ebenfalls eine Ermäßigung von 33⅓ %, erfordern aber für jede Klasse die Lösung einer bestimmten Anzahl Fahrkarten, nämlich von 160 für die 1. Kl., 230 für die 2. Kl., 340 für die 3. Kl. und 500 für die 4. Kl. Von solchen Zügen dieser Art, denen eine besondere Bedeutung zukommt, seien die Messesonderzüge und die im Jahr 1925 gefahrenen Pilgersonderzüge erwähnt.

Um auch kleineren Gesellschaften, insbesondere Vereinen, Teilnehmern von Unterrichtskursen usw. die Möglichkeit zu geben, gemeinsame Reisen auch auf größere Entfernungen zu ermäßigten Fahrpreisen zu machen, besteht seit dem Frühjahr 1925 eine Fahrpreisermäßigung von 25 % für die sogen. Gesellschaftsfahrten. Durch sie sind auch die Reisebüros instandgesetzt, mehr wie bisher Gesellschaftsfahrten zu veranstalten.

Nun zum Güterverkehr. Was hier die Beförderungspreise anlangt, so mag darauf hingewiesen werden, daß angesichts der augenblicklichen finanziellen Lage der Reichsbahn im innerdeutschen Güterverkehr als verkehrswerbende Tarifmaßnahmen zur Zeit nur Detarifierungen im Einzelnen und Bildung von Ausnahmetarifen und im Verkehr mit dem Auslande die weitere Ausdehnung der direkten Tarife und auch hier die Erstellung von Ausnahmetarifen in der Form von Ein-, Aus- und Durchfuhrtarifen in Frage kommen. Die Bedeutung gerade der Ausnahmetarife geht neben der Höhe ihrer Zahl — es bestehen zur Zeit rund 200 solche aller Art — daraus hervor, daß durchschnittlich im Monat etwa 60 % an Tonnen zu Ausnahmetarifen und nur 40 % Tonnen zu den Normaltarifen gefahren werden. Die Bildung von Ausnahmetarifen als einer verkehrswerbenden Maßnahme kommt grundsätzlich in zwei Fällen in Betracht. Nämlich erstens, um überhaupt einen Verkehr von bestimmten Gütern auf der Reichsbahn erst zu ermöglichen, der wegen zu hoher Frachten bisher unterblieben war, und zweitens als reine Wettbewerbsmaßnahme gegenüber andern Verkehrsunternehmungen und hier wieder in erster Linie gegenüber ausländischen Eisenbahnen, um eine Abwanderung des Verkehrs auf diese zu unterbinden oder verlorengegangenen Verkehr wieder an sich zu ziehen. Es dürfte allgemein bekannt sein, daß die Wünsche des Handels, der Industrie und Landwirtschaft hinsichtlich der Höhe der Gütertarife viel weitergehen und insbesondere eine allgemeine Senkung dieser oder doch zum mindesten eine Verbilligung der Frachten auf den Nahentfernungen erstreben und daß bei Erfüllung dieser Wünsche eine bedeutende Verkehrszunahme in Aussicht gestellt wird. Das ist schon richtig, da eine Förderung der Wirtschaft durch Verbilligung der Beförderung der Güter oft eine Verkehrszunahme auf der Eisenbahn nach sich schließt. Dabei kommt es aber im Endergebnis für die Reichsbahn doch darauf an, ob die Steigerung im Verkehr derart ist, daß ihr derselbe Überschuß, derselbe Reingewinn verbleibt, den sie bei höheren Tarifen bis jetzt erzielt hat. Wir stoßen hier also wieder auf den Punkt, der bereits zu Beginn der Erörterungen über die Tarife berührt ist, wo hervorgehoben wurde, daß für die Reichsbahn in der Tarifgebarung gewisse Grenzen bestehen. In besonderem Maße gilt dies gerade von den Gütertarifen, die noch immer das Rückgrat der Einnahmen der Reichsbahn sind. Hier sind der Betätigung einer Verkehrswerbung durch tarifarische Maßnahmen doch recht erhebliche Schranken gezogen.

Außer allen diesen oben besprochenen verkehrsfördernden Maßnahmen allgemeiner Art gibt es aber noch eine Reihe verschiedener Einrichtungen, mit Hilfe derer die Reichsbahn in der Lage ist, praktische Werbearbeit zu treiben.

In erster Linie kommen hier zwei Organisationen in Betracht, die ihre Gründung der Initiative der Reichsbahn verdanken und die hauptsächlich gerade zu dem Zweck von ihr geschaffen sind, um praktische Werbung im großen Maßstabe zu betreiben. Es sind dies die „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung“ und „Das Mitteleuropäische Reisebureau“. Hinsichtlich ihres Aufbaus, ihrer Einrichtungen und ihrer Betätigung auf dem Gebiete der Werbung sei der Kürze halber auf die Abhandlungen in dem Amtlichen Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft „Die Reichsbahn“ in Nr. 24, Seite 185/86, und in Nr. 25, Seite 192/93, verwiesen.

Ebenso wie diese beiden Organisationen hat auch die Reichsbahn selbst im Interesse des Reiseverkehrs auf den größeren Bahnhöfen Auskunftsstellen für den Personenverkehr eingerichtet. Sie erteilen Auskunft nicht nur über die Verkehrszeiten und Anschlüsse der Züge, über Personenfahrpreise, also in eigentlichen Eisenbahnangelegenheiten — so war es früher —, sondern sie sollen auch Auskünfte über Erholungs- und Kurorte im In- und Auslande geben, soweit ihnen dies auf Grund der von dem Deutschen Verkehrsbüro der Reichszentrale für Verkehrswerbung und von den Verkehrsvereinen zugesandten Prospekte möglich ist. Gleichzeitig verteilen sie diese sowie sonstige Werbeschriften an Reisende. Solche amtlichen Auskunftsstellen dürfen, da sich das Publikum in ihnen länger Zeit aufzuhalten pflegt, im Innern nicht den Eindruck eines kahlgehaltenen Amtszimmers machen, sondern es sollte auf ihre innere Ausstattung durch geordneten Aushang schöner Plakate, durch Schaffung guter und bequemer Sitzgelegenheiten usw. besonderer Wert gelegt werden. Gerade hieran fehlt es noch häufig.

Neben diesen Auskunftstellen für den Personenverkehr bestehen auch solche für den Güterverkehr in größeren Orten. Hierher gehört, wenn auch seine Aufgaben viel weitergehend sind, das erst am 19. Oktober 1925 für den gesamten Bereich der Reichsbahn geschaffene und dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin angegliederte „Werbebüro für den Güterverkehr“, das seine Weisungen unmittelbar von der Hauptverwaltung empfängt. Anlaß zur Gründung dieses Werbebüros war die Feststellung, daß nicht nur Sendungen von Ausland zu Ausland, die früher durch Deutschland über die Reichsbahn als

[..]zesten Eisenbahnstrecke gefahren wurden, sondern auch Sen[..]gen zwischen deutschen Stationen, z. B. im Westen zwischen [..]d und Süd, über fremde Bahnlinien umgeleitet wurden. Hier [..] nun die Tätigkeit des Werbebüros einsetzen, und so liegen [..] nach Weisung der Hauptverwaltung hauptsächlich folgende [..]häfte ob: 1. die eigentliche Güterverkehrswerbung, insbe[..]dere die Rückgewinnung verlorengegangenen Durchgangs[..]kehrs und die Heranziehung neuen Verkehrs durch An[..]pfung enger Beziehungen mit den am internationalen Ver[..] beteiligten Handels- und Verkehrsinteressenten und 2. die [..]bachtung der gesamten Güterverkehrswerbung in den außer[..]schen Ländern, namentlich soweit der Verkehr für eine Lei[..] über Strecken der Reichsbahn in Betracht kommt. Als [..]bemittel sind von der Hauptverwaltung bezeichnet: 1. die [..]äherung der deutschen Frachten an die der Wettbewerbs[..]ien, also die Erstellung neuer Ausnahmetarife und 2. die [..]elle und zuverlässige Verkehrsbedienung, also alles Mittel, [..]bereits oben als solche von hervorragend verkehrswerbender [..] dargestellt sind.

[..]i der Einrichtung des Werbebüros handelt es sich haupt[..]lich um Förderung des Auslandsgüterverkehrs. Zu diesem [..]cke hatte die Reichsbahn schon vom Jahre 1920 ab Verkehrs[..]ate zu den deutschen Gesandtschaften ins Ausland, nämlich [..]enen in Rotterdam, Kopenhagen, Wien, Bern und Prag ab[..]dnet, die die Aufgabe hatten, die Verkehrsinteressenten im [..]ande über die deutschen Verhältnisse aufzuklären, den [..]kehr möglichst nach und durch Deutschland zu ziehen und [..]ere Anregungen auf Verbesserungen des Verkehrs mit dem [..]ande zu geben. Mit der Festigung der deutschen Währung, [..] fortschreitenden Verbesserung der direkten Abfertigungs[..]lichkeiten im internationalen Verkehr und der vermehrten [..]usgabe direkter Auslandstarife änderten sich die Aufgaben [..]r Beauftragten. Lag der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit [..]er fast allein auf beförderungstechnischem Gebiet, so mußten [..]nunmehr die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Ausland [..] Deutschland vor allem auch von dem Gesichtspunkte rich[..]r Erstellung der Tarife aus beobachten. Sowohl dieser Um[..]l, als auch die Umwandlung der Reichsbahn auf Grund des [..]es-Gutachtens führten dazu, daß die bisherigen Stellen in [..]n. Verkehrsagenturen der Deutschen Reichsbahn[..]llschaft umgewandelt wurden. Zur Zeit bestehen solche

[..] für Holland bei einer deutschen Schiffsmaklerfirma in Rotterdam,

[..] für die Schweiz bei der deutschen Handelskammer für die Schweiz in Zürich,

[..] für Österreich bei der deutschen Wirtschaftskammer für Österreich in Wien,

[..] für Schweden bei einer schwedischen Speditionsfirma in Trelleborg,

[..] für Italien bei der deutsch-italienischen Handelskammer in Mailand.

[..]n zu einem Gebiete, auf dem die praktische Werbetätigkeit [..]Reichsbahn am augenfälligsten in die Erscheinung tritt und [..]as Publikum am wahrnehmbarsten ist. Das ist die Wer[..]g durch Bilder und bildliche Darstellun[..], also durch Plakate, sie wird allgemein als [..]ame bezeichnet[1]). Reklame ist, kurz definiert, eine [..]indigung, welche den Zweck hat, suggestiv zu wirken, [..]d auf der Erfahrungstatsache, daß eine bloße Bekanntgabe [..]Worten nicht genügt, sondern daß noch weitere wirksame [..]nfällige Mittel hinzukommen müssen, um eine unmittelbare [..]irkung auf das Publikum hervorzurufen. Und zwar soll [..]Verlangen nach dem Angebotenen geweckt werden; das [..]ikum soll erst durch das Plakat für den Gegenstand, für ein [..]rnehmen, für eine Reise gewonnen werden. Der Eindruck auf den Beschauer muß also ein starker und nachhaltiger sein, ohne einen längeren Denkvorgang von ihm zu verlangen. Das erfordert, daß bei einem Plakat Bild und Wort in möglichst harmonischer Einheit miteinander verbunden sind. Beide sollen nur das Wesentlichste sagen. Es kommt weder auf eine detaillierte Bilddarstellung, noch auf einen bis ins Einzelne gehenden Worttext an. Bei einer Beschränkung auf äußerste Knappheit und geschickter Anordnung des Bildes und des Wortlauts wird der Blick des Beschauers am schnellsten gefesselt und ist der Eindruck am nachhaltigsten. Es sei in dieser Beziehung auf das Plakat der Likörfabrik Meier verwiesen, welches in den Abteilen unserer Personenwagen ausgehängt ist. Neben einem scharf hervortretenden Bilde wirkt es nachhaltend schon durch die leicht einprägsamen Worte: „Keine Feier ohne Meier“. Von ähnlicher Art sind die Minimax-Plakate mit dem Schlagsatz: „Feuer breitet sich nicht aus, hast Du Minimax im Haus“. Gerade aus solchen Plakaten ersieht man, daß es nur darauf ankommt, das Wesentliche des Angebots scharf herauszuarbeiten. Dabei darf man aber nicht wieder in den Fehler verfallen, lediglich deshalb Bilder von ganz besonderer Art zu bringen, weil man sie für besonders wirksam in einem Plakat hält. Das wäre vom Standpunkt der Reklamepsychologie nicht richtig. Von dem Bild muß immer verlangt werden, daß es zu dem Angebot in enger Beziehung steht, daß es eine für das Angebot typische Abbildung darstellt. Ist das nicht der Fall, so führt das zu Verwechslungen und man kann dann von Fehlwirkungen in der Plakatreklame sprechen. Von einer Art Fehlwirkung könnte man auch dann reden, wenn man die bildliche Darstellung bei einer gleichbleibenden Art des Angebots wechseln wollte. Da das Plakat schon bei kurzer Betrachtung uns alles Wesentliche sagen soll, so muß dem Publikum immer wieder dasselbe Bild vor Augen treten, damit es sich fest bei ihm einprägt. Das gilt in gleichem Maße auch von einzelnen Worten und kurzen Sätzen, den sogenannten Schlagworten und Schlagsätzen auf den Plakaten. Nur durch Wiederholung derselben Schlagworte und -sätze vermag die Masse des Publikums dauernd für das Angebot gewonnen werden.

Was oben von den Bildplakaten gesagt ist, gilt ebenso auch für die Lichtreklameplakate, die sich auf Glaskörpern befinden und von den im Innern befindlichen Lampen erleuchtet werden.

Alle diese Erfordernisse müssen wir nun auch an die von uns herauszubringenden Plakate stellen. Für uns ist dies Gebiet noch verhältnismäßig neu, denn früher hat die Reichsbahn sich fast aussschließlich nur auf die Bekanntmachungen und Worte beschränkt, die zudem noch in einem umständlichen nüchternen, amtlichen Stil abgefaßt waren. Die Folge war, daß sie wenig beachtet und daher kaum gelesen wurden. Die außerordentliche Bedeutung der verkehrswerbenden Reklame ist der Reichsbahn erst seit der Umstellung auf ein Unternehmen, das nach kaufmännischen Grundsätzen zu arbeiten hat, zum vollen Bewußtsein gekommen. Mit diesem Augenblick hat sie sich aber auch des Ausbaus dieses Werbemittels mit ganz besonderer Liebe angenommen, und zwar wirbt sie durch Plakate nicht nur für die Verkehrsmöglichkeiten im Personenverkehr, sondern neuerdings auch in zunehmendem Umfange im Güterverkehr. Sie will dadurch die Reisenden und die Interessenten auf günstige, schnelle und dabei billige Beförderungsgelegenheiten hinweisen und sie dadurch zum Reisen und zur Aufgabe von Gütern anreizen. Von besonderer Wirkungskraft haben sich solche Plakate im Personenverkehr für die Sommer- und Wintersonderzüge, für die Sonntagssonderzüge, für den Ausflugsverkehr auf Sonntagsrückfahrkarten, wie überhaupt bei Einlegung von Zügen aus bestimmten Anlässen und im Güterverkehr hauptsächlich für die Beförderung von Expreß- und Eilgütern erwiesen. Von erhöhter Wichtigkeit für die Wirkung dieser Plakate ist neben ihrem Inhalt der Aushang an richtiger Stelle. Solche Plakate gehören dorthin, wo der Hauptverkehr des Publikums sich abspielt. Es genügt nicht, daß diese Plakate in den Vorhallen, Warteräumen und auf den Bahnsteigen ausgehängt

[1]) Bei der sich immer mehr steigernden Wichtigkeit dieses [..]bemittels für die Reichsbahn sei es gestattet, über sein [..]en zuvor einige kurze Ausführungen zu machen.

sind, sondern es sind auch weitere Aushangmöglichkeiten ins Auge zu fassen, wie z. B. in Straßenbahnwagen, an Anschlagsäulen, in den Schaufenstern von Geschäften, in großen Kaffees und Restaurationen usw. Auf die Rührigkeit des Leiters derjenigen Dienststelle, der der Aushang der Plakate übertragen ist, kommt hier sehr viel an. Er darf sich nicht damit begnügen, untergeordnete Organe mit den Plakaten zwecks Verteilung loszuschicken, sondern er muß ihnen einen genauen Verteilungsplan mitgeben und überall persönlich auf Geschäftsleute usw. einwirken, daß die Plakate auch tatsächlich und an der richtigen Stelle ausgehängt werden.

Wenn man die von den Reichsbahndirektionen zum größten Teil selbst entworfenen und in eigenen Druckereien hergestellten Plakate betrachtet, so wird man feststellen müssen, daß in ihnen die oben aufgestellten Erfordernisse voll zur Anwendung gekommen sind. Abbildungen einer größeren Anzahl solcher Plakate finden sich in der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen" Jahrgang 1925 Nr. 19 und Nr. 52 und im Amtlichen Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Jahrgang 1925 Nr. 27. So sind bei den Sonderzügen im Personenverkehr Ansichten aus den Endorten oder Darstellungen aus der Geschichte dieser Städte, wie z. B. bei Zügen zum Kyffhäuserdenkmal das Bild Kaiser Barbarossas, bei Zügen an den Rhein eine Abbildung fröhlicher Zecher dargestellt. Bei den Plakaten im Güterverkehr finden wir durchweg die Darstellung eines schnellfahrenden Zuges, durch welchen auf die schnelle Beförderung der Güter hingewiesen werden soll. Auch sind viele Plakate mit Schlagworten bzw. Schlagsätzen versehen wie z. B.: „Auf zu den Rheinischen Festspielen", „Auf an die Ostsee", „Auf an den Rhein" usw.

Ergänzt wird die Werbung mit Plakaten durch eine solche mit kurzgefaßten Schriften, zusammenhängenden bildlichen Darstellungen, Merkblättern aller Art usw. Aus dem Güterverkehr seien hier die Darstellung der „Schnellsten Beförderung von Frachtgutladungen auf der Deutschen Reichsbahn von Ausland zu Ausland" und die von einzelnen Direktionen zur Verteilung an Interessenten herausgegebenen Merkblätter erwähnt, die auf die Vorzüge der Expreßgutbeförderung und auf die Einrichtung von Eisenbahnkraftwagenlinien hinweisen sollen. Aus dem Personenverkehr sei die kleine Schrift „In 90 Minuten von Garmisch-Partenkirchen" genannt, die die Reichsbahndirektion München zwecks Hebung des Personenverkehrs auf dieser Strecke herausgebracht hat. Hierher gehören auch die Broschüren und die in Heftform gedruckten Programme, die von den einzelnen Reichsbahndirektionen für die von ihnen gefahrenen Sonntagssonderzüge herausgegeben werden. Hier bieten sich noch viele Werbungsmöglichkeiten.

Neben dieser eigenen Schrifttätigkeit der Reichsbahn darf sie aber die übergroße Bedeutsamkeit der Presse für die Ausnutzung zu Werbungszwecken nicht außer acht lassen. Die Bedeutung der Einwirkung von Zeitungsartikeln gerade auf die Masse des Publikums liegt so klar auf der Hand, daß es hier weiterer Ausführungen nicht bedarf. Es sei nur auf die verschiedenen Arten der Nutzbarmachung der Presse für unsere Zwecke kurz verwiesen. Diese kann geschehen 1. durch bezahlte Inserate, 2. durch kurzgefaßte und möglichst mit bildlichen Darstellungen versehene Prospekte, die den Zeitungen beigelegt werden und 3. durch Veröffentlichung von Artikeln im redak nellen Teil und zwar in letzterer Hinsicht entweder in der A daß die Reichsbahndirektionen von ihnen selbstverfaßte Arti in die Zeitungen und Zeitschriften hineinbringen oder daß mit Vertretern der Presse Besichtigungen unserer Betriebs- u Verkehrseinrichtungen veranstalten oder sie zu Sonderver staltungen wie den Sonderzugfahrten einladen und sie ver lassen, nun ihrerseits ihre Eindrücke in propagandistischer Fo in ihren Zeitungen und Zeitschriften zu veröffentlichen. V besonders nachhaltiger Wirkung haben sich hier Artikel ger in Zeitschriften gezeigt, weil diese nicht wie die Zeitungen fort in der Zeitungsmappe verschwinden, sondern eine läng Lebensdauer haben und weil diese oft durch beigegebene Bil das Auge des Lesers besonders anzuziehen pflegen. Als sol Zeitschriften kommen vornehmlich Verkehrs- und Bäderz schriften in Betracht.

In dieses Gebiet der Werbetätigkeit der Reichsbahn fällt a die Verbreitung von Mitteilungen durch den Rundfunk u die Verbreitung von Bekanntmachungen und die Vorführung v Bildern werbender Art durch den Film. Die Benutzung Rundfunks für diese Zwecke erringt mit Zunahme seiner V vollständigung und damit seiner Wichtigkeit gleichzeitig imm größere Bedeutung auch für uns; sie ist allerdings zur Zeit da möglich, wo am Sitze der in Betracht kommenden Reichsba stellen Sender vorhanden sind. Augenblicklich kann uns v leicht der Film noch größere Dienste leisten, sei es, daß wi den Zwischenpausen zwischen den Filmen ebenso wie auch so Geschäftsfilmen besonders unsere Bekanntmachungen für uns Sonntagssonderzüge auf der Leinwand in Wort und fes Bildern erscheinen lassen, sei es, daß wir besondere von Reichsbahn selbst aufgenommene, verkehrswerbende Filme, bewegliche Lichtbilder, laufen lassen. Mit aus diesem Gru heraus ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu dem E schluß gekommen, eine besondere Filmzentralstelle beim Eis bahn-Zentralamt in Berlin einzurichten. Der andere Grund li nebenbei bemerkt, auf dem Gebiete der Wichtigkeit des Fi für Lehrzwecke. Die Filmzentralstelle hat die Aufgabe, die heitliche Entwicklung und die wirtschaftliche Durchführung Reichsbahn-Filmwesens auf beiden Gebieten zu gewährleis und die schon vorhandenen Filme dem ganzen Unternehm nutzbar zu machen. So bestehen an verkehrswerbenden Film schon folgende:

1. Der Verkehrsweg von Berlin nach Trälleborg.
2. Vom Rhein zum Bodensee.
3. Mayer auf Reisen.
4. Die Darstellung der Behandlung des Eilstückgutes Güterverkehr.

Wenn nun zum Schluß noch kurz auf die Bedeutung von A stellungen, auf denen die Reichsbahn die Fortschritte im Eis bahnwesen und ihre Leistungen in Natur, in Modellen, in b lichen und zeichnerischen Darstellungen und in statistischen A zeichnungen zeigt und auch damit verkehrswerbend wirkt, dürften in obigen Ausführungen, wenn auch nur in gro Zügen, alle diejenigen Maßnahmen und Möglichkeiten zwe mäßiger und zielbewußter praktischer Verkehrswerbung dar stellt sein, die der Deutschen Reichsbahn auf den Gebieten Personen- und Güterverkehrs zu Gebote stehen.

Allgemeines.

— Ordnung, Pünktlichkeit und Höflichkeit in Deutschland. Der Präsident der brasilianischen Akademie für Medizin, Professor Dr. Miquel Couto aus Rio de Janeiro, weilte kürzlich in Berlin als Gast der Medizinischen Gesellschaft und hielt vor namhaften deutschen Klinikern einen Vortrag in der I. Medizinischen Klinik der Charité in Berlin. Über seine Eindrücke als Reisender in Deutschland äußerte er sich einem Mitarbeiter der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung gegenüber folgendermaßen: „Ich war das letzte Mal in Deutschland im Jahre 1913. Ich habe daher die Verhältnisse, wie sie in Deutschland unmittelbar nach dem Kriege und während der schlimmsten Zeit der Inflation waren, nicht kennen gelernt. Was die Gege wart anbetrifft, muß ich sagen, daß ich als Reisender in Deuts land nicht den geringsten Unterschied mit den a gemeinen Verhältnissen in dem Jahre 1913 festgestellt ha Dieselbe Ordnung, Pünktlichkeit und Sauberkeit in der Eis bahn, dieselbe Dienstbereitschaft und das gleiche Entgeg kommen in Hotels und Geschäften, und im allgemeinen habe feststellen können, daß Staatsbeamte und kaufmännische An stellte jeder Art, mit den man in Fühlung kommt, die größ Höflichkeit den Ausländern gegenüber an den Tag leg um ihnen die Reise und den Aufenthalt zu erleichtern und an nehm zu gestalten.

Der Wagenübergang.

Von Eisenbahninspektor **Neuhahn**, Görlitz.

)ie Deutsche Reichsbahn steht heute im Zeichen des be-
nenden Wettbewerbs durch moderne Verkehrsmittel, rascher
'tschritte der Technik und langsamer Hebung der Volkswirt-
:aft. Um dieser schwierigen Lage gewachsen zu sein, darf sie
ht ausschließlich auf Betriebssicherheit bedacht sein; sie
ß auch durch Beschleunigung des Betriebes einen lebhafteren
:erverkehr anstreben und damit aktiv auf die Produktions-
gerung zu Gunsten der deutschen Volkswirtschaft einwirken.
e Beschleunigung des Betriebes ist aber nur durch Abkür-
g der Fahr- und Aufenthaltszeiten zu erreichen. Der Ge-
windigkeiterhöhung sind durch die Beschaffenheit des Ober-
ies Grenzen gezogen. Dagegen können durch Einführung und
'olgung betriebswissenschaftlicher Grundsätze die Zug-
enthaltszeiten überall dem durchschnittlichen Arbeitszeitauf-
nde für die Rangierarbeit eng angepaßt werden, und es kann
ner durch sie der Arbeitszeitaufwand für die Behandlung
einzelnen Zuges auf ein Mindestmaß eingeschränkt werden.
m Zusammenhang hiermit spielt der Wagenübergang eine
htige Rolle im Betriebe. Er ist „der Aufenthalt der ein-
nen Fahrzeuge auf den Betriebsstellen zu ihrer Überführung
einem Gütertransporte in einen anderen". Wirtschaftlich
es, den Aufenthalt der Fahrzeuge, ebenso wie den der Trans-
te selbst auf ein Mindestmaß einzuschränken. Der bisher
iche Wagenübergangsplan hat praktisch nur geringen Wert,
il er in seiner tabellarischen Form wenig übersichtlich ist.
dient meist nur dem Theoretiker, der einen ihm fremden
trieb kennen lernen oder ihn kontrollieren will. Der Prak-
er beachtet ihn erfahrungsgemäß selten und begnügt sich,
nn er gewissenhaft arbeitet, mit dem Grundsatze, die Fahr-
ige unter Beachtung ihrer Rangordnung, der Auslastung der
ge usw. möglichst rasch abzubefördern.

Nachfolgend wird nun in Abb. 1 der Wagenübergangsplan
es mittleren Rangierbahnhofs — Ruhbank — nicht als Ta-
le, sondern als Bild gezeigt. Zur Erläuterung der Übergangs-

Abb. 1.

hältnisse wird vorausbemerkt, daß Ruhbank — Rk — etwa
der Mitte zwischen den Zugbildungsstellen Dittersbach —
h — und Hirschberg — Hch — liegt und daß Güterzüge in
Richtung nach Hch über diese Betriebsstelle hinaus ent-
der nach Kohlfurt — Ko — oder nach Schlauroth — Shp —
ren. Von Rk zweigt eine Seitenstrecke nach Liebau — Li —
d von dieser eine andere nach Schmiedeberg — Sm — ab.
Hiernach kommen als Hauptübergänge für alle im Betriebe
behandelten Güterzüge die Bahnhöfe Li, Sm, Dch, Ko und
p in Frage. Hierdurch wird der Kopf des Schemas in Abb. 2
rständlich. Er zerfällt links in den Teil für die Ankunft,
hts in den für die Abfahrt der Güterzüge. In jedem Teile
d die Übergangsstellen angeordnet mit der Einschränkung,
ß bei der Ankunft die für die Abfahrt getrennt vorgesehenen
ergänge Ko und Shp der Einfachheit wegen zum Übergange
h zusammengefaßt wurden, weil für den Wagenübergang die
rkunft der Züge belanglos ist. In der Mitte zwischen beiden
ilen ist der Übergang der Betriebsstelle Rk selbst vermerkt.
dem der Übergänge wurde eine senkrecht durch das Schema
ufende Zeitlinie bei der Ankunft und bei der Abfahrt zuge-
ordnet. Hierauf wurde in dem Schema für jeden Güterzug links
der Ankunfts- und rechts der Abfahrzeitpunkt gesucht, durch
die Minutenziffer bestimmt und beide Punkte wurden miteinan-
der verbunden. Die Verbindungslinie stellt den Güterzug dar,

Abb. 2. Wagenübergangsplan — Bahnhof Ruhbank.

richtiger, sie zeigt seine Nummer, Ankunfts-, Aufenthalts- und
Abfahrzeit.

Denkt man sich die Mittellinie Rk in soviel dünn zu zeich-
nende Senkrechte zerlegt, als Fahrstraßen im Bahnhofe vorhan-
den sind (5) und den Schnitt jeder Güterzuglinie mit der für
ihn in Betracht kommenden Fahrstraßenlinie durch einen Ring
gekennzeichnet, so zeigt das Bild ferner sämtliche Fahrwege.
Trägt man auch die Personenzüge ein, so erkennt man sämtliche

planmäßigen Kreuzungen und Überholungen im Bilde. Man erhält so ein vollständiges, klares und mit einem Blicke zu übersehendes Bild, das alle Angaben der Fahrordnung enthält und diese daher ersetzt. Erwägt man, daß die jetzige Fahrordnung in ihrer tabellarischen Buchform recht unübersichtlich ist, den Zusammenhang der einzelnen Zugfahrten mit dem ganzen Fahrplan nicht erkennen läßt und zum Blättern und Suchen zwingt, so wird man gern den Vorzug dieses Bildes gegenüber der Buchtabelle anerkennen.

Ferner aber zeigt das Bild seinen eigentlichen Bestimmungszweck, den Wagenübergang und zwar nicht unklar und ungenau, wie die Tabelle, sondern klar und zeitlich genau nach Tagesstunden und Minuten. Zur Erläuterung wird ausgeführt:

1. Die Übergangszeit der Fahrzeuge im Bahnhofsbetriebe beginnt mit dem Zeitpunkte ihrer Ankunft im Güterzuge und endet mit dem Zeitpunkte ihrer Abfahrt in einem anderen Güterzuge. Beide Zeitpunkte müssen deshalb, ebenso wie die zwischen ihnen liegende Zeitspanne — die Übergangszeit — im Bilde kenntlich gemacht werden. Zu diesem Zwecke wird zunächst der Ankunftszeitpunkt jedes Güterzuges — linke Seite des Bildes — durch die wagerechten, gestrichelten Linien auf die senkrechten Abfahrtzeitlinien — rechte Seite des Bildes — übertragen. Die Übertragungspunkte sind die Schnittpunkte der Wagerechten mit der Senkrechten und haben den Zweck, die am Kopfe ablesbare Richtung des Überganges anzuzeigen, die allein jeder Güterzug mitbringen kann. Richtungen, die im Güterzuge nicht vorkommen können, sind überbrückt.

Beispiel: Der von Dch nach Li fahrende Gz 8710 kommt in Rk um 5.06 vm. an — siehe Bild, linke Seite, Ankunftslinie Dch —. Die am Ankunftszeitpunkte beginnende, wagerechte, gestrichelte Linie schneidet auf der Abfahrtseite — rechts — nur die senkrechten Abfahrtlinien Sm, Ko, Shp, die übrigen, Dch und Li, werden überbrückt, d. h. Gz 8710 bringt nur Übergänge Richtung Sm, Ko, Shp an, deren Aufenthalt in Rk um 5.06 vm. beginnt oder, allgemein ausgedrückt,

„Die wagerechte, gestrichelte Linie zeigt Richtung des Überganges und Beginn der Übergangszeit an“.

2. Verfolgt man die erwähnten drei Schnittpunkte auf der rechten Seite — 5,06/Sm, 5,06/Ko, 5,06/Shp — im Bilde nach unten, so stößt man in laufender Zeitfolge auf die Abfahrtzeitpunkte aller Güterzüge, mit denen die um 5,06 im Gz 8710 angebrachten Übergänge abbefördert werden könnten. Da nun aber nicht alle, sondern nur die planmäßig vorgesehenen, zeitlich nächsten oder übernächsten Güterzüge den Übergang aufnehmen dürfen, sind die Senkrechten, vom Ankunftszeitpunkte beginnend, bis zum Abfahrtszeitpunkte des letzten, noch aufnahmeberechtigten Güterzuges fein gestrichelt dargestellt. Die Unterbrechung der gestrichelten durch die volle Linie bedeutet also, daß von dem Unterbrechungszeitpunkte ab bis zum nächsten Unterbrechungszeitpunkte der Bahnhof planmäßig von dem Übergang der entsprechenden Richtung geräumt sein muß. An der Länge der gestrichelten Senkrechten ist in der Zeitspalte die Zeitspanne des Überganges erkennbar oder, allgemein ausgedrückt,

„Die senkrechte, gestrichelte Linie zeigt Länge und Schluß der Übergangszeit an.“

Fortsetzung des Beispiels zu 1: Verfolgt man hiernach vom Schnittpunkte der Wagerechten 5.06/8710 mit der Senkrechten Sm — kurz 5.06/Sm — die senkrechte gestrichelte Linie nach unten, so sieht man, daß zwar nachfolgende Güterzüge Übergang Sm zubringen, daß aber die Senkrechte bis 12 Uhr nachts und von da ab — oberer Bildteil — bis zum Gz 8700 —3.45 — keine Güterzuglinie im Abfahrtszeitpunkte trifft, d. h. alles für Sm aufkommende Gut wird während 24 Stunden im Bahnhofe gesammelt und täglich nur einmal abbefördert.

Verfolgt man vom Schnittpunkte 5.06/Ko die senkrechte gestrichelte nach unten, so erkennt man an ihrem Treffpunkte mit der Güterzuglinie 7132, daß dieser Zug die nächste Beförderungsgelegenheit, und an ihrem Treffpunkte mit der Güterz linie 8672, daß dieser die zweitnächste Beförderungsgelegenh für das mit Gz 8710 angebrachte Übergangsgut Ko ist. Die Treffpunkte 12.51/Ko eintretende Unterbrechung der Gestric ten durch die fortlaufende Senkrechte zeigt, daß von 12.51 5.18 kein Übergangsgut Ko auf dem Bahnhofe vorhanden s darf. Außerdem kann man die Übergangszeitspannen rasch dem Bilde ablesen.

Verfolgt man, auf diese Weise denkend, sämtliche Abfah zeitlinien, so unterrichtet man sich schnell, sicher und schöpfend über alle Übergangsverhältnisse des Betriebes. Sc rasche Erkenntnis erleichtert jede Wagenkontrolle erhebl und läßt eine Fülle wertvoller Schlüsse für die Verbesser des Wagenüberganges zu, die hier wegen Raummangels nicht örtert werden können.

Die bildliche Darstellung bietet, gegenüber der tabellarisc den Vorteil, daß sie nicht wie die Tabelle lediglich das dächtnis, sondern auch die Vorstellungskraft anregt und durch stärker und dauernder im Gedächtnis haftet: Da ferner nicht, wie die Tabelle, Schriftworte, sondern nur kna Zeichen — Zahlen, Striche und Punkte — verwendet, ist viel einfacher, übersichtlicher und rascher verständlich, ge und vollständig, wenn man die Bedeutung der Zeichen — Schlüssel des Bildes — kennt. Das vorliegende Bild erse wenn es die erwähnten kleinen Ergänzungen erfährt, zwei wi tige Betriebseinrichtungen, die Fahrordnung und den Wag übergangsplan, die, wie schon erwähnt, in ihrer jetzi tabellarischen Gestalt recht schwerfällig und unübersichtl sind und deshalb in der Praxis nur ungern verwendet werd Es unterrichtet den Laien wie den Fachmann, dem der Ein betrieb fremd ist, rasch und sicher über seine wesentlic Eigentümlichkeiten, schafft Klarheit, erhöht die Erkenntnis dient dadurch einer wirtschaftlichen Betriebsführung. Nach hier erörterten Grundsätzen könnten Betriebspläne für a auch die schwierigsten und umfangreichsten Betriebe aufgest werden. Es bedarf zur Wahrung der Übersichtlichkeit n einer entsprechenden Vergrößerung des Schemas.

Mit Hilfe des Bildes können für jeden Hauptübergang Z normen gebildet werden, die zeigen, wie lange ein Wa jedes Überganges durchschnittlich im Bahnhofe aufgehal wird. Diese Übergangszeitnormen sind Wertzahlen, weil nachweisen, ob die Notwendigkeit vorliegt, die Übergänge du Abkürzung zu verbessern. Beträgt z. B. die durchschnittli Übergangszeit — Wagenverzögerung — eines sehr lebhaf Überganges 6 Stunden, so wird man diese Norm durch Än rung des Fahrplans, anhalten von Durchgangszügen, Verm rung der Beförderungsgelegenheiten und dergleichen herab drücken suchen und den Erfolg solcher Maßnahmen an ei neu zu bildenden Zeitnorm deutlich erkennen.

Der Verfasser hat in Ruhbank die Zeitnorm jedes einzeln Überganges ermittelt und dabei gefunden, daß verschied Proben nur geringe Abweichungen ihrer Ergebnisse zeitigt die Normen also brauchbar waren. Die Untersuchungen sel können hier nicht gezeigt werden, dagegen soll ihre Ausführu kurz geschildert werden. In eine Tabelle wurden an drei a einander folgenden Tagen eingetragen:

sämtliche Güterzüge in chronologischer Reihe,
die Zahl der von ihnen im Bahnhofe ausgesetzten Wagen, nach Übergängen geordnet,
die Zahl der bei ihnen im Bahnhofe eingesetzten Wagen, n Übergängen geordnet.

Die Aufschreibungen wurden so genau geführt, daß Wagenbestand unmittelbar vor Beginn des Versuches einschli lich des Zugangs an den drei Versuchstagen und vermindert den Abgang in der gleichen Zeit, mit dem Wagenbestande mittelbar nach Schluß des Versuches übereinstimmte. Hier wurde das vorliegende Bildschema für $3 \times 24 = 72$ Stunden h gestellt, die Güterzüge wurden nach den Zugmeldebüchern, a

nach der Wirklichkeit in das Bild eingetragen und die Übergangslinien — punktierte Wagerechte und Senkrechte — wurden eingezeichnet. Durch Übertrag aus der Tabelle wurden dann die Zahlen der Wagen jedes angekommenen Überganges bei den entsprechenden Treff- und Schnittpunkten der wagerechten Ankunftslinien mit den Senkrechten ohne Vorzeichen, die Zahl der Wagen jedes ausgehenden Überganges bei den entsprechenden Treffpunkten der Güterzuglinien mit den Senkrechten, den Abfahrtszeitpunkten, mit dem Vorzeichen „—" vermerkt. Auf diese Weise entsteht ein vollständiges Bild des wirklichen Wagenüberganges, das genau die Zahl der Wagen jedes einzelnen Überganges und seine Verzögerung — Übergangszeitspanne — zeigt. Durch einfache Berechnungen kann man dann für jede senkrechte Übergangslinie die Gesamtzahl und die Gesamtverzögerungszeit der Wagen und durch Teilung der Gesamtzeit in die Gesamtzahl die Zeitnorm für den Übergang bestimmen, d. h. ermitteln, wie lange im Durchschnitt ein Wagen bestimmter Richtung im Bahnhofe aufgehalten wurde.

Bestünden also in jedem Übergangsbetrieb Zeitnormen für jeden Hauptübergang, so könnte man mit Hilfe dieser Wertzahlen systematisch von zentraler Stelle aus auf Abkürzung der Übergangszeiten aller Betriebe durch Verbesserung des Güterzugfahrplans hinwirken. Auf diesem Wege wäre also das eingangs genannte Ziel einer Hebung des Verkehrs durch Beschleunigung des Betriebes anzustreben.

Man sagt, der Amerikaner verdanke seine hohen wirtschaftlichen Erfolge der Tatsache, daß er dauernd rechne. Seine Rechenkunst unterscheidet sich aber von der uns geläufigen, die der Rechnungslegung und der Statistik dient, dadurch, daß er praktisch sofort zu verwendende Wertzahlen — Normen — wie die oben gezeigten schafft und mit ihrer Hilfe einen tiefen und umfassenden Einblick in die Rentabilität seiner Betriebe und eine stets wachsame Kontrolle über sie gewinnt.

Beförderung von Wintersportgeräten.

Die Behandlung der Wintersportgeräte durch den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif hat bisher keine alle Wünsche der Beteiligten befriedigende Lösung gefunden. Schneeschuhe und Rodelschlitten dürfen als Handgepäck nur in die 3. und 4. Klasse der Eil- und Personenzüge mitgenommen werden und auch nur dann, wenn eine Belästigung der Reisenden und eine Beschmutzung der Wagensitze ausgeschlossen ist (§ 28 EVO. Ausf.-Best. 5). Im übrigen müssen sie zur Beförderung als Reisegepäck aufgegeben werden (§ 30 EVO. Ausf.-Best. 1 a). Diese Bestimmung ist schon für manchen Wintersportler zu einer Quelle von Ärger geworden. Denn da die Weiterbeförderung von Gepäck, das unterwegs auf einen anderen Zug übergehen muß, nicht mit dem Anschlußzug, sondern erst mit dem nächsten der Personenbeförderung dienenden Zuge verlangt werden kann (§ 34 [7] EVO.), so kommt es bei knappen Anschlüssen häufig vor, daß auf der Bestimmungsstation der Rodler oder Skifahrer ohne Rodelschlitten oder Skis eintrifft. Die ganze Reise ist damit meist zwecklos geworden. Wiederholt haben daher Sportvereinigungen eine andere tarifarische Behandlung der Wintersportgeräte zu erreichen versucht. Bisher hegte aber die Reichsbahn Bedenken gegen eine Änderung des bestehenden Zustandes.

Wie liegen nun in dieser Hinsicht die Verhältnisse in den klassischen Ländern des Wintersportes, Österreich und Schweiz?

Auf den österreichischen Bahnen können in jeden Personenwagen (Schnellzüge und Personenzüge) Schneeschuhe und Rodel mitgenommen werden. Die Schweizerischen Bundesbahnen aber haben eine geradezu vorbildliche Regelung getroffen. Die Mitnahme von Wintersportgeräten in die Personenwagen ist zwar nicht erlaubt, dagegen werden Skis und Sportschlitten unentgeltlich im Gepäckwagen befördert, wenn sie vom Aufgeber mit einer Anhängeadresse „Gratistransport von Skis und gewöhnlichen Schlitten" versehen werden, die am Gepäckschalter für 5 Cts. zu kaufen ist. Auf der Rückseite sind die Beförderungsbedingungen (dreisprachig) aufgedruckt:

„Skis und Sportschlitten, die zur Gratisbeförderung im Gepäckwagen übergeben werden wollen, sind vom Aufgeber mit einer haltbaren Adresse zu versehen, auf welcher der Name des Eigentümers und die Bestimmungsstation deutlich angegeben sein müssen.

An den Gegenständen dürfen sich bei der Aufgabe keine alten Transportetiketten befinden. Andernfalls kann die Entgegennahme abgelehnt werden.

Jeder Reisende hat nur Anspruch auf Gratisbeförderung eines Paars Skis oder eines Schlittens. Die Umladung auf Übergangsstationen hat der Reisende — genau wie bei unserer Abfertigung auf Fahrradkarte — selbst zu besorgen.

Die verschiedenartige Behandlung der Wintersportgeräte hat zur Folge, daß ein Reisender, der von Deutschland mit Schnellzug über Österreich nach der Schweiz fährt, gezwungen ist, seine Skis zuerst als Gepäck aufzugeben, sie an der deutschen Grenzstation in Empfang zu nehmen, in den Personenwagen des österreichischen Zuges zu verbringen, an der österreichisch-schweizerischen Grenze eine vorgeschriebene Anhängeadresse zu erstehen und die Skis am Gepäckwagen des Schweizer Zuges abzugeben, wenn er nicht eine direkte Abfertigung als Reisegepäck nach der Bestimmungsstation vorzieht, gegen die aber in den Kreisen der Wintersportler aus den oben erwähnten Gründen Abneigung besteht.

Von den drei Systemen der Beförderung verdient das schweizerische den Vorzug. So sehr die österreichischen Tarifbestimmungen den dankbaren Beifall der Wintersportler finden, so ist doch mit der unbeschränkten Mitnahme der Sportgeräte in die Personenwagen der Nachteil verbunden, daß manchmal, besonders in den engen Gängen der Schnellzüge, ein beängstigendes Gedränge entsteht. Das Schweizer System aber bedeutet eine Lösung, mit der alle Beteiligten einverstanden sein können. Seine grundsätzliche Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn kann auf Grund der guten Erfahrungen, die damit gemacht wurden, unbedenklich empfohlen werden.

Der deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, hätte in den allgemeinen Ausführungsbestimmungen Ziffer 5 zu § 28 lediglich eine Ergänzung mit etwa folgendem Wortlaut zu bekommen: „Schneeschuhe und Rodelschlitten werden in allen Zügen unentgeltlich im Packwagen befördert, wenn sie mit der mit Namen des Aufgebers und Bestimmungsstation ausgefüllten Anhängeadresse ‚Unentgeldliche Beförderung von Schneeschuhen und Rodelschlitten' versehen sind. Alte Beklebungen müssen von den Gegenständen entfernt sein. Der Reisende hat die Gegenstände auf der Abgangsstation selbst nach dem Packwagen zu verbringen, beim Zugwechsel auf Unterwegsstationen von Packwagen zu Packwagen zu überführen und auf der Bestimmungsstation am Packwagen in Empfang zu nehmen. Eine Haftung der Eisenbahn ist — abgesehen von den Fällen des Vorsatzes oder der groben Fahrlässigkeit — ausgeschlossen."

Im übrigen könnten die Bestimmungen wegen Mitnahme von Schneeschuhen und Rodelschlitten in die Personenwagen und wegen der Beförderung als Reisegepäck unverändert bestehen bleiben.

Der Rückseite der neu einzuführenden Anhängeadresse „Unentgeltliche Beförderung von Schneeschuhen und Rodelschlitten" wären die neuen Tarifbestimmungen aufzudrucken.

Es könnte die Befürchtung gehegt werden, daß durch die neue Einrichtung das Ein- und Ausladen von Gepäck und Expreßgut

behindert werden wird. Allein, da die große Masse der Wintersportler die direkten Sportzüge und die 4. Klasse der Personenzüge benützt, wird der Packwagen im allgemeinen nur von den verhältnismäßig wenigen Skifahrern und Rodlern in Anspruch genommen werden, die mit Schnellzügen oder in der Polsterklasse der Personenzüge reisen.

Sodann könnte man einwenden, daß die Reichsbahn in ihren Einnahmen an Gepäckfracht geschmälert werden wird. Allein die Gepäckfracht, die der Reichsbahn entgehen wird, dürfte verschwindend gering sein, jedenfalls aber die dem neuen Verfahren anhaftenden Vorzüge aufwiegen. Zudem kann sich die Reichsbahn in den Anhängeadressen „Unentgeltliche Beförderung von Schneeschuhen und Rodelschlitten" eine neue Einnahmequelle erschließen, wenn sie für das Stück eine mäßige Gebühr, etwa 20 ₰, erhebt. Die Reisenden werden diese kleine Ausgabe gerne mit in den Kauf nehmen, wenn sie die Gewähr haben, daß ihre Sportgeräte mit ihnen gleichzeitig am Bestimmungsorte eintreffen.

Etwaigen Bedenken, ob sich die neue Abfertigungsart in der Praxis bewähren wird, könnte dadurch Rechnung getragen werden, daß man sie zunächst probeweise und für einige Bahnhöfe einführt. In diesem Falle wird die Neuerung nicht sofort in den Tarif aufzunehmen, sondern erst abzuwarten sein, wie sie sich bewährt. Dr. Fischl, Regensburg.

Die neue Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung.

Von Dr. Schmidt, Oldenburg i. O.

Von den Personalverhältnissen bei der Reichsbahn-Gesellschaft hat sich die breitere Öffentlichkeit, beeinflußt durch die manchmal recht einseitigen Klagen über Personalabbau und Beamtenentrechtung, in der letzten Zeit ein nicht gerade erfreuliches Bild zu eigen gemacht. Um so mehr ist der Außenstehende gemeinhin ein wenig verwundert, wenn man ihm einen Blick in ein Sondergebiet der Reichsbahn-Personalpolitik, nämlich in das Gebiet der Beamten-Krankenfürsorge, gestattet und ihm die hier schon von den ehemaligen Länderverwaltungen gebotenen Fürsorgeeinrichtungen darlegt. Auf diesem Gebiet nun ist neuerdings eine Neubeordnung in Kraft getreten, die auch für weitere Kreise besonderes Interesse beanspruchen kann. Als erste größere Anstalt ihrer Art ist nämlich von der Reichsbahn-Gesellschaft eine Reichsbahnbeamten-Krankenkasse, die „Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung", geschaffen worden, die auf anteilmäßiger Beteiligung der Beamten und der arbeitgebenden Verwaltung aufgebaut, als selbständige Versicherungsanstalt die Krankheitsversorgung der Beamten und ihrer Angehörigen sicherstellen soll.

Die Krankenversorgung der Reichsbahnbeamten hatte bislang die durch das Länderherkommen gegebenen Verschiedenheiten fortgeführt, und wie auf dem Gebiete der Personalverhältnisse überhaupt, so boten sich auch auf diesem durch die Zwangsverhältnisse von Betrieb und Verkehr nicht unmittelbar beeinflußten Gebiet verschiedene Verwaltungssysteme nach den einzelnen Länderverwaltungen abgegrenzt nebeneinander dar. Immerhin kam dem System einer ärztlichen Versorgung durch bestimmte von der Verwaltung angestellte Bahnärzte doch eine überragende Bedeutung zu, mochte sich nun diese Versorgung nur auf das eigentliche Betriebspersonal oder auch auf das Personal des inneren Verwaltungsdienstes beziehen. Von diesem System, das in dem bahnärztlichen Dienst nicht nur die allgemeine sanitäre Überwachung, die sog. vertrauensärztliche Tätigkeit, sondern vor allem auch die ärztliche Behandlung des Personals umfaßt und das diese Behandlung durchweg nicht nur dem Personal, sondern auch den Angehörigen des Beamten darbot, hob sich ab die Beordnung wie sie andernorts dahin bestand, daß das Personal seine ärztliche Behandlung unter freier Wahl des Arztes selbst mit anteiliger Beteiligung der Verwaltung durch besondere Kasseneinrichtungen finanzierte, daß dagegen den Bahnärzten als solchen nur die Stellung eines reinen Vertrauensarztes übertragen war. Den Wünschen des Personals, das in der bahnärztlichen Versorgung eine gewisse Bevormundung erblicken zu müssen glaubte, kam eben aus diesem Grunde das letztere System eher entgegen, und auch die Auffassungen weiter Kreise in der Ärzteschaft konnten sich mit der Bindung eines Teiles der Beamtenkundschaft an fixierte Ärzte auf die Dauer immer weniger abfinden. Die Grundlage für den Aufbau einer Neuorganisation lag in der Mitte. Man hat daher jetzt den bahnärztlichen Dienst, soweit er ärztliche Behandlung umfaßt, auf den eigentlichen Betriebsbeamten beschränkt, hat aber für dessen Angehörige und ebenso für das übrige Beamtenpersonal mit Angehörigen eine besondere Versorgungsanstalt errichtet, die nunmehr unter Beteiligung der Verwaltung die Krankenfürsorge zu übernehmen hat, und zwar ohne in der Wahl des Arztes eine Beschränkung vorzuschreiben. Für die Sonderstellung des Betriebspersonals sprechen ausschlaggebende Gründe der Betriebssicherheit.

Die neue Krankenkasse, die mit der „Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung", einer Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit, nunmehr ins Leben getreten ist, umfaßt als Einheitskasse für den gesamten Bereich der Reichsbahn alle Reichsbahnbeamten mit Angehörigen, nur die Betriebsbeamten, die der bahnärztlichen Fürsorge unterstehen, sind ausgenommen, aber auch sie dürfen für diejenigen Leistungen der Kasse, die wie Facharzt, Zahnbehandlung und Krankenhaus über die bahnärztliche Behandlung hinausgehen, der Kasse beitreten, selbstverständlich gegen Zahlung eines verringerten Beitrages. Die Leistungen der neuen Kasse sind sehr entgegenkommend. Es werden die Kosten für ärztliche Behandlung im Rahmen der ortsüblichen Sätze mit 80 %, die Kosten für Zahnbehandlung mit 60 %, die Kosten für Arznei mit 100 % übernommen, und zu den Kosten einer Krankenhausbehandlung, von Zahnersatz und von Heilmitteln werden namhafte Zuschüsse gegeben. Die Beiträge sind den Belastungen der Kasse durch die einzelnen Leistungen entsprechend nach Gehaltsgruppen der Mitglieder derart abgestuft, daß die Beamten der Gruppen I—IV einen Beitragssatz von 3 RM., die Beamten der Gruppen V—VI einen Beitragssatz von 4,20 RM., die Beamten der Gruppen VII—IX einen Beitragssatz von 5,40 RM und die Beamten der Gruppen X und darüber einen Beitragssatz von 6,40 RM. bezahlen. Für Beamte, die der bahnärztlichen Fürsorge unterstehen, vermindern sich die Sätze auf 2,50 RM., 3,50 RM., 4,50 RM. und 5,50 RM. Zu diesem Beitrag der Mitglieder übernimmt die Reichsbahn-Gesellschaft aus den freiwerdenden, für bislang Notstandsbeihilfen bereitgestellten Mitteln Zuschüsse in Höhe von 100 % (Gruppe I—IV), 66⅔ % (Gruppe V—VI) und 50 % (für die übrigen Gruppen), sie stellt außerdem den gesamten äußeren Verwaltungsapparat kostenlos zur Verfügung. Die Mitgliederbeiträge und die Leistungen der Versorgungsanstalt, wie sie sich hiernach darstellen, überragen das übliche Maß von Mittelstandskrankenkassen nicht unerheblich, und für den einzelnen Beamten ist somit eine Krankheitsversicherung eingerichtet, wie sie gewiß auch andernorts nur als Vorbild dienen kann. Aber über diese Bewertung aus dem Gesichtspunkte des einzelnen Beamten heraus hat das neue Werk noch weitere Beachtung zu beanspruchen, ist es doch auch seinem inneren Aufbau nach und in seiner organisatorischen Angliederung an das Verwaltungssystem der Reichsbahn-Gesellschaft nicht ohne Bedeutung. Die Krankenversorgung der Reichsbahnbeamten gliederte sich bislang nach Länderverwaltungen. Es lag daher der Gedanke nahe, in dem Aufbau der neuen Versorgungsanstalt nun gleichfalls den Ländergedanken wieder voranzu-

stellen und auf diese Weise zugleich den Wünschen entgegenzukommen, die sich aus der Sonderstellung der Gruppenverwaltung Bayern von selbst ergeben mußten. Folgerichtigerweise hätten sich so statt eines einheitlichen Versorgungsinstituts sieben Einzelanstalten ergeben, und die Länderdirektionen hätten jedenfalls gegenüber den preußisch-hessischen Direktionen eine Sonderstellung einnehmen müssen. Der Verwaltungsaufbau der neuen Krankenversorgung hat nun die in dieser Frage liegenden Schwierigkeiten in glücklicher Weise dadurch gelöst, daß die Versorgungsanstalt als einheitliche Anstalt jedoch mit örtlichen Unterbezirken eingerichtet ist, daß hierbei aber der Bereich der Gruppenverwaltung Bayern einer eigenen Bezirksleitung zugeteilt wurde, während sich im übrigen die Bezirksleitungen überall gleichmäßig an die Reichsbahndirektionen anlehnen. Gleichzeitig aber ist den Bezirksleitungen mit Bewußtsein die Verantwortung für die eigene Finanzwirtschaft dadurch übertragen worden, daß etwa erzielte Überschüsse zur Hälfte bei den Bezirksleitungen verbleiben, während die Bezirke anderseits gehalten sind, für die Deckung etwaiger Fehlbeträge in bestimmtem Ausmaße selbst einzutreten. Der Zentralverwaltung der neuen Anstalt verbleibt hiernach nur eine mehr allgemein überwachende Tätigkeit, daneben aber bei der Verwaltung der bei ihr aus etwaigen Überschüssen und sonstigen Abführungen der Bezirke sich ansammelnden Rücklage- und Ausgleichsfonds die wichtige Aufgabe, den Bezirken den letzten finanziellen Rückhalt darzubieten. In dieser Verbindung des Gedankens von wirtschaftlich möglichst selbständigen Einzelbezirken mit dem einer zusammenfassenden und ausgleichenden „Dachgesellschaft" dürfte eine organisatorisch durchaus brauchbare Lösung gefunden worden sein. Die Erwägung liegt nahe, ob nicht der hiermit beschrittene Weg auch für andere ähnlich gelagerte Verwaltungsgebilde der Reichsbahn-Gesellschaft ein Vorbild abgeben kann. Die neue Organisation vermeidet, soweit es angeht, das Mißverhältnis, das in den ungleichen Beiträgen und Leistungen bei den Reichsbahn-Betriebskrankenkassen besteht und bestehen muß, solange diese völlig auf sich selbst gestellt sind; sie vermeidet ferner den Mißklang, der sich bei Betrachtung des Aufbaus der Reichsbahn-Arbeiterpensionskassen aufdrängt, wenn man hier sieben „Länder"-Kassen mit ungleichen Wirkungskreisen vor sich sieht, die ungleichartig in den Organismus der Reichsbahn-Gesellschaft verflochten sind. Vielleicht entstehen daher dem neuen Organisationsgedanken auch auf anderem Felde noch Auswirkungsmöglichkeiten und bleibt seine Werbekraft nicht nur auf das beschränkt, was jetzt tatkräftig neu geschaffen worden ist.

Reichsbahn und Hafenbahn.

In Nr. 36/25 dieser Zeitung ist in der Rubrik „Rechtspflege", mit dem Kennwort: „Hafenbahn und Reichsbahn", auf S. 1036 ff., ein Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt (Main) vom 1. Oktober 1923 (Jur. Wochenschr. 33, Jahrgang 1924, Heft 15, S. 1187/88, Ziff. 21) auszugsweise abgedruckt. Es handelt sich um eine auf § 456 HGB. gestützte, gegen die Reichsbahn gerichtete Schadensersatzklage wegen Verlustes von Frachtgut, das auf einer Reichsbahnstation (Weinheim) angenommen und mit direktem Frachtbriefe über eine Reichsbahnstrecke und die anschließende Hafenbahn der Stadt Frankfurt (Main) nach einem an letzterer belegenen Privatanschlußgleise befördert werden sollte. Unstreitig ist das Gut dem Empfänger nicht ausgeliefert; nicht aufzuklären war, auf welcher Strecke das Gut in Verlust geriet. Das Gericht hat die Reichsbahn verurteilt, weil letztere auch für Verlust auf der Hafenbahn hafte, ohne Rücksicht darauf, ob die Hafenbahn als eine dem öffentlichen Verkehr dienende Kleinbahn oder nur als eine Privatanschlußbahn i. S. des § 43 des Pr. Ges. über Kleinbahnen vom 28. Juli 1892 zu betrachten sei. Im ersteren Falle fänden die Vorschriften des HGB. über das Eisenbahnfrachtrecht §§ 453 ff. Anwendung und die ganze Beförderung — auf beiden Bahnen — unterliege den Bestimmungen des § 469 HGB. Ist die Hafenbahn aber eine Privatanschlußbahn, so sei letztere hier Unterfrachtführerin der Reichsbahn und die Reichsbahn hafte auch für den Verlust auf der Hafenbahn gem. § 432 HGB. der nach § 454 a.a.O. hier Anwendung fände.

§ 454 HGB. lautet: „Auf das Frachtgeschäft der dem öffentlichen Güterverkehre dienenden Eisenbahnen finden die Vorschriften des vorigen (6.) Abschnittes (also auch § 432) insoweit Anwendung, als nicht in diesem (7.) Abschnitt oder in der Eisenbahnverkehrsordnung ein anderes bestimmt ist."

Letzteres ist aber der Fall, denn es heißt im § 76 (9) EVO.: „Ist am Bestimmungsorte keine Güterabfertigungs- oder Güternebenstelle vorhanden, hat die Eisenbahn auch keine allgemeinen Einrichtungen für die Weiterbeförderung der Güter dorthin getroffen (§ 78 Abs. 1), und hat weder der Absender noch der Empfänger für die unmittelbare Weiterbeförderung gesorgt, so hat die Eisenbahn wegen der Weiterbeförderung die Pflichten des Spediteurs (§ 85 Abs. 1)."

Ferner bestimmt § 85 a. a. O.: „Ist auf dem Frachtbrief ein Bestimmungsort angegeben, wo sich keine für die Abfertigung des Gutes eingerichtete Güterabfertigungs- oder Nebenstelle befindet, so haftet die Eisenbahn als Frachtführer nur bis zur letzten dafür eingerichteten Eisenbahnstation oder Güternebenstelle. Wegen der Weiterbeförderung hat sie die Pflichten des Spediteurs," und in der gem. § 2 (1) EVO. in den Reichsbahn-Gütertarif Heft A zu § 56 Abs. 6 C aufgenommenen Ausführungsbestimmung heißt es: „Bei Sendungen nach Stationen von Kleinbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung, die nicht zu den Haupt- und Nebenbahnen gehören) muß, wenn kein direkter Tarif besteht, im Frachtbriefe hinter dem Worte „Bestimmungsstation" die Eisenbahnstation angegeben sein, auf der das Gut auf die Kleinbahn übergehen soll. Will der Absender die Weiterbeförderung einer Sendung mit der Kleinbahn vorschreiben, so muß er im Frachtbriefe unter „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärung" vermerken: mit Kleinbahn weiter nach . . . ."

In den obenerwähnten Tarifbestimmungen handelt es sich, wie im Streitfalle, um gemischte Beförderung, teils auf einer Haupt- oder Nebeneisenbahn gem. § 1 EVO., teils durch irgendein anderes Transportunternehmen, also auch auf einer Klein- oder Privatanschlußbahn, die ja der EVO. nicht unterliegen; hier wird kein Gesamtfrachtverhältnis angenommen, vielmehr schließt das Gesetz, die EVO., ein Verhältnis, wie es die §§ 469, 432 HGB. voraussetzen, in der Regel aus und läßt die Großbahn über ihre Strecken hinaus als Frachtführer für etwaigen Schaden nur dann weiter haften, wenn eine eigene Einrichtung der Großbahn in Frage kommt oder wenn ein direkter Tarif mit der Kleinbahn besteht, was beides im Streitfalle nicht zutrifft. Hiermit läßt sich die Entscheidung des Oberlandesgerichts nicht vereinigen; die Reichsbahnen bzw. die früheren Preußischen Staatsbahnen haben denn auch in ständiger Praxis im Güterverkehr mit Klein- oder Privatanschlußbahnen ein Gesamtfrachtverhältnis — allein auf Grund der Übernahme von Gütern, selbst wenn ein direkter Frachtbrief vorlag — nicht anerkannt und eine entsprechende Haftpflicht aus §§ 469, 432 HGB. abgelehnt. (S. d. Artikel „Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart", vom Wirkl. Geh. Rat Fritsch in Nr. 29 dieser Zeitung vom 19. Juli 1923, S. 471.)

Die Entscheidung des Oberlandesgerichts muß um so mehr befremden, als das hier in Frage kommende Formular des Frachtbriefs (Anl. D. der EVO.) gemäß § 454 HGB. und § 6 EVO. den Aufdruck trägt: „Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife", aber in der Begründung des Urteils weder der EVO. noch des hier machtgebenden Reichsbahngütertarifs Erwähnung geschieht. Aus der abgedruckten Begründung des Urteils läßt sich nicht ersehen, ob dieser Tarif dem Gerichte vorgelegen hat; man muß annehmen, daß es nicht der Fall war, da andernfalls die oben erwähnte Ausführungsbestimmung zu § 56 EVO. im Teil II A sowie das Fehlen der Hafenbahn im Verzeichnis der am Tarif beteiligten Bahnen dem Gerichte wohl nicht entgangen und bei der Begründung des Urteils wenigstens erwähnt worden wäre. Das Hauptinteresse an der Vorlage hatte die Reichsbahnverwaltung, aber schon die Berufung der Klägerin auf den Frachtbrief mit dem vorerwähnten Aufdruck: „Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife", mußte meines Erachtens das Gericht veranlassen, die Vorlegung des Tarifs zu verlangen.

Das Urteil läßt meines Erachtens die rechtlichen Besonderheiten des Frachtvertrages für deutsche Haupt- und Nebeneisenbahnen außer acht. Dieser Vertrag ist nicht nur ein Real-,

sondern auch ein Formalvertrag (Rundnagel, Beförderungsgeschäfte 1915 S. 308), für dessen Abschluß und Erfüllung ganz bestimmte Vorschriften gegeben sind, und zwar nicht nur im Handelsgesetzbuche, sondern auch in der EVO. und in den sonstigen Vorschriften der gemäß § 6 dieser Ordnung herausgegebenen und veröffentlichten Tarife, von denen jeder nicht nur die Beschreibung des Verkehrsgebiets, für das er gilt, enthalten, sondern auch über alle Bestimmungen Aufschluß geben muß, denen die Bahn und das Publikum bei Abschluß und Erfüllung des Frachtvertrags unterworfen sind (§ 6 EVO. Erlaß des früheren R. E. A. v. 12. 10. 1900 — 25 540 — ROH. Ger. XXI, 108, Rundnagel a. a. O. S. 291). Da nun in den Th. I A. der D. E. G. Tar. die Abschnitte II u. VIII der EVO. und damit auch die darin enthaltenen zwingenden Vorschriften des 6. u. 7. Abschnitts des 3. Buches HGB. aufgenommen sind, enthält der hier in Betracht kommende D. E. G. T. I u. II das kodifizierte Recht für alle in sein Geltungsgebiet fallenden Gütertransporte auf Haupt- und Nebenbahnen. Es handelt sich dabei zwar um ein aus dem allgemeinen Handelsrecht hergeleitetes, aber für sich weitergebildetes und formell selbständiges Recht, dem dadurch nicht Genüge geschieht, daß die Entscheidung eines Streitfalles, wie hier, nach einigen diesem Rechte zugrunde liegenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches getroffen wird, wenn dies auch nicht ausschließt, daß die Entscheidung auch nach dem Tarife begründet sein kann, was aber meines Erachtens hier nicht der Fall ist. Diese Rechtslage erscheint um so weniger bedenklich, als der Eisenbahnfrachtvertrag nicht, wie der Landfrachtvertrag ein freiwilliger ist, sondern der Eisenbahn gegenüber ohne Bedenkfrist für letztere erzwungen wird und die Tarifbestimmungen in noch höherem Grade als die in § 471 HGB. aufgeführten Bestimmungen zwingendes Recht sind (§ 6 EVO. Staub VIII. Aufl. Bd. 2 Anm. 4 zu § 453 HGB. S. 1905). Dieses Zusammenfassen aller für den Eisenbahnfrachtverkehr maßgebenden Bestimmungen ist auch durch das Verkehrs- und das dienstliche Interesse bedingt, denen es nicht entspricht, daß das Publikum und die Dienststellen aus dem HGB., der EVO. und den sonstigen Vorschriften die maßgebenden Bestimmungen nach ihrem Ermessen heraussuchen, zumal bahnseitig die Annahme des Gutes wie des Frachtbriefs und damit der Abschluß des Frachtvertrages unverzüglich erfolgen muß (§ 3 EVO.), auch die Tarifbestimmungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind. Ebenso liegt es im Interesse der Kleinbahnen, wenn der D. E. G. T. in den oben zitierten § 85 I A und Ausf.-Best. zu § 56 in Heft II A ein Gesamtfrachtvertragsverhältnis zwischen Groß- und Kleinbahnen von dem Bestehen eines direkten Tarifs abhängig macht. Kleinbahnen, deren Bau fast durchweg nur mit Zuschüssen des Reichs, der Länder, Provinzen, Kreise oder Kommunen sich ermöglichen läßt, sollen dem Gesetz gemäß den Verkehrsinteressen eines örtlich beschränkten kleineren Gebietes (Gemeinde und benachbarte Gemeinden) dienen, deshalb nicht nur in Bau und Betrieb, sondern auch in ihrer Verwaltungs- und Kontrollführung mit einfachen, wenig kostspieligen Einrichtungen und Maßnahmen sich begnügen, auch ihre Tarife einfach gestalten; dies ist aber ausgeschlossen, wenn sie mit anderen Bahnen eine Transportgemeinschaft (§ 432 HGB., § 84 EVO.) eingehen, dementsprechend auch für diese Bahnen im Versand und Empfang selbstschuldnerisch haften, Kontroll- und Abrechnungsgeschäfte für sie übernehmen müssen, so daß sich eine solche Gemeinschaft nur unter ganz besonderen Verhältnissen rechtfertigen läßt.

Mit der Nichtberücksichtigung der tarifarischen Bestimmungen ist wohl auch zu erklären, daß das Gericht dem Inhalte des Frachtbriefs hier nicht die richtige Deutung gibt und annimmt, die Eisenbahn habe dem Absender gegenüber übernommen, die Sendung bis zum Anschlußgleis der Empfängerin zu befördern. Letzteres würde voraussetzen, daß der nach dem Aufdruck des Frachtbriefformulars hier in Betracht kommende Tarif auch für die Strecke der Hafenbahn gilt, was aber nicht der Fall ist. Die Sendung ist aufgegeben in der zum Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe gehörenden Station Weinheim und mußte in der zum Reichsbahnbezirk Frankfurt (Main) gehörenden Station Frankfurt Ost auf die städtische Hafenbahn übergehen. Letztere gehört weder zu den dem öffentlichen Verkehr dienenden Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands, auf welche die Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen kraft Gesetz ohne weiteres Anwendung findet (Vorwort und § 1 der EVO.), noch steht sie mit diesen Bahnen im Tarifverbande, insbesondere nicht mit den Reichsbahnen, wie sich aus dem Verzeichnisse der beteiligten Bahnen auf S. 3 ff. des Heftes A des Reichsbahngütertarifs ergibt. Danach konnte der in Weinheim abgestempelte Frachtbrief gegenüber der Bahn als Frachtführer nur Rechte begründen für die Beförderung bis Frankfurt Ost, welche Station gemäß den oben abgedruckten Ausführungsbestimmungen zu § 56 als „Bestimmungsstation“ einzutragen war, während die Eintragung des Bestimmungsortes (Anschlußgleis der Hafenbahn) darunter, an der hierfür im Formular vorgesehenen Stelle, erfolgen mußte. Ob der Frachtbrief in dieser Weise tarifmäßig ausgefertigt war, ist aus der Urteilsbegründung nicht ersichtlich, aber auch wenn dies nicht der Fall, würde dies an der Rechtslage nichts ändern. Station Weinheim durfte einen anders ausgefertigten Frachtbrief nicht annehmen, sie mußte gemäß §§ 1, 6, 53, 61 D. E. G T. I A und § 10 Abs. 11 Allg. Abf.-Vorschr. (Kundm. 1 des D. E. V. B.) einen anderen Frachtbrief verlangen und bis zu dessen Beibringung die Annahme der Sendung verweigern, andernfalls war die Annahme tarifwidrig, sie bedeutete eine Begünstigung der Interessenten, die nach § 6 EVO. verboten und nichtig, also Ansprüche, wie sie im Prozeß gegen die Reichsbahn geltend gemacht und vom Gericht zuerkannt sind, nicht begründen konnte. Es handelt sich hier um einen der Fälle, wie sie in der vom Gericht zitierten Anm. 7 z. § 432 HGB. in Staubs Kommentar ebenfalls erwähnt sind, wo es heißt: „Hat dagegen der erste Frachtführer die Beförderung nur bis zu einem gewissen Punkte vor dem Reiseziel übernommen, während bis zum Endziel ein anderer Frachtführer (hier die Hafenbahn) die Beförderung übernimmt, so ist der weitere Frachtführer Zwischenfrachtführer. Von diesem letzteren handelt der vorliegende Paragraph (§ 432) nicht; für diesen haftet der erstere, wenn er ihn (d. h. den Zwischenfrachtführer) im Auftrage des Absenders bestellt hat, nur bei mangelnder Sorgfalt in der Wahl, Aufsicht oder Unterweisung, während der Zwischenfrachtführer selbst nach dem mit ihm geschlossenen Vertrage dem haftet, zu dem er in ein Vertragsverhältnis tritt“ usw. Der hier erwähnte „Auftrag des Absenders“ wurde mit der Übergabe des Frachtbriefes erteilt, in dem die EVO. und der in Betracht kommende Tarif für den Beförderungsvertrag maßgebend erklärt sind, denn nach dem oben zitierten § 85 (1) war beim Mangel einer Verfügung des Absenders oder Empfängers die Reichsbahn befugt, auf ihrer Endstation das Gut als Spediteur der Hafenbahn zu übergeben.

Danach empfiehlt es sich für die Reichsbahn, dem eingangs erwähnten Urteil keine allgemeine und grundsätzliche Bedeutung beizumessen und vorkommendenfalls es auf neue Verhandlung und Entscheidung ankommen zu lassen. Nottebohm.

Der Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I. Abt. B.

Von Eis.-Ob.-Sekretär **Riedel**, Berlin.

Eine wichtige Voraussetzung zur versuchsweisen Einführung des Lochkartenverfahrens im Binnengüterverkehr der Reichsbahndirektion Stuttgart war die Umgestaltung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs IB (DEGT IB). Die Lochkartenwarennummer, die nach tarifarischen und statistischen Gesichtspunkten systematisch gebildet ist, zwang zu einer weiteren Zergliederung der bisherigen Tarifstellen. Zum Beispiel ist im DEGT IB unter der Tarifstelle „Getreide, sonst nicht genannt“ Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais, Hirse und Hülsenfrüchte aufgeführt, die sieben verschiedenen statistischen Artikelgruppen angehören. Oft sind auch Güter in einer Tarifstelle aufgeführt, die nach verschiedenen Stückgutklassen tarifieren, z. B. enthält die Tarifstelle „Fleischfutter- und Fleischdüngemehl, Fleischkuchen“ Güter, die teilweise nach der Stückgutklasse I und teilweise nach der Stückgutklasse II tarifieren und außerdem zu zwei verschiedenen statistischen Artikelgruppen gehören.

Die im Jahre 1920 beschlossene Umgestaltung der Form des DEGT IB nach sog. österreichischem Muster wurde im Jahre 1924 in Angriff genommen, wobei der Lochkartengedanke als treibende Kraft wirkte. Der Tarif wurde nach Richtlinien der ständigen Tarifkommission von einem Beamtenausschuß in ein alphabetisches Verzeichnis zerlegt. Bei jedem einzelnen Gut wurde die Tarifierung als Eilstückgut, Frachtstückgut und Wagenladung, die Zugehörigkeit zu den einzelnen Verzeichnissen, die Lochkartenwarennummer und ein Hinweis auf den DEGT IB angegeben. Die Erläuterungen wurden zum größten Teile in den Text hineingearbeitet. Welche Vorteile dieser „Anhang zum DEGT IB“ gegenüber dem bisherigen Tarif für den Abfertigungsbeamten hat, soll an einem Beispiel gezeigt werden.

Um die Tarifierung von Heringen festzustellen, muß der Abfertigungsbeamte die beiden Stellen „Fische, lebende“ in Klasse B und „Heringe und Breitlinge“ in Klasse D durcharbeiten. Die beiden Stellen lauten wie folgt:

Klasse B.	Klasse C.	Klasse D.
·he, **lebende**, frische, gefrorene, ge- lzene, geräucherte, getrocknete, ge- atene, geröstete, marinierte (vergl. § 41 ɪr Allgemeinen Tarifvorschriften). Heringe und Breitlinge, frisch (grün) ler gesalzen, siehe Klasse D. **Kl. II.** **Kl. IIe:** s. Zif. 6, Kl. IIe. **PW:** s. Zif. 10, Verz. V.		**Heringe und Breitlinge**, frische (grüne) oder gesalzene. Geräucherte Heringe (Bücklinge) und eingelegte Heringe (Brat-, Gewürz- und Rollheringe) gehören zur Kl. B. **Kl. II.** **Kl. IIe:** s. Zif. 6 der Kl. IIe nebst Erl. **PW.** (s. Zif. 10, Verz. V). Breitlinge sind sprottenartige Heringe, die mit Heringen zusammen gefangen werden.

Im Anhang zum DEGT IB sind Heringe dagegen folgendermaßen ausgezogen:

Güterart	Lochkarten-Waren-Nr.	Stückgutklasse Eilgut	Stückgutklasse Frachtgut	Hauptklasse	Beförderung zulässig in	Bemerkungen (Hinweis auf DEGT., Teil I B usw.)
·nge:						
frische (grüne), auch oberflächlich gesalzene	5500	II e	II	D	PW: Fische	§ 41 ATV.
gesalzene	5503	I e	II	D		
geräucherte, auch in Stücken und in Wurstform, jedoch nicht in Dauerverpackung, gebratene oder geröstete, trockene	3500	II e	II	B		
marinierte	3504	II e[1]	II	B		§ 41 ATV. [1] nur in der Zeit vom 1. April bis 30. September II e, sonst I e.

er Anhang ist bisher nur an die Direktionen, an die größten ·erabfertigungen und an sämtliche Güterabfertigungen der ·ektion Stuttgart verteilt worden. Er gilt nur als dienst-·e Vorschrift, in Zweifelsfällen ist der DEGT IB zugrundezu-·n. Hoffentlich wird recht bald der Anhang den bisherigen ·if verdrängen oder zum mindesten das Sachverzeichnis er-·zen. Dienststellen und Versender würden es gewiß freudig ·rüßen.

·n Binnenverkehr des Bezirks Stuttgart wird zur Zeit die ·chtenkontrolle maschinell ausgeführt. Es werden mit den ·hkarten Tabellen geschrieben, in denen die einzelnen Sen-·gen einer Tarifklasse nach Entfernung und Gewicht sortiert ·heinen. An Stelle der Multiplikation des Gewichtes mit dem ·chtsatze fallen jetzt dem Kontrollbeamten durch flüchtige ·rachtungen der Frachtenspalte die falsch berechneten Frach-· auf (vgl. Vereinszeitung Heft 6/1925). Er hat aber nur ·ımmern" vor sich, keine Worte; er muß also jetzt ein Hilfs-·tel haben, damit er sich die Tarif- und die Warennummern ·ht übersetzen kann. Die Tarifnummern wird er sich bald ·zeprägt haben, nicht aber die Warennummern. Zu diesem ·ecke wurde im Eisenbahn-Zentralamt eine Tarifkartei auf-·tellt. Auf einer Karteikarte erscheint nur eine Waren-·mer. Die Karteikarten wurden nach Warennummern ge-·net abgestellt. Neben der Warennummer, der Tarifierung ·. ist der vollständige Tariftext mit den in Frage kommenden ·äuterungen angegeben, so daß man nicht im Tarif nachzu-·agen braucht (Muster 1).

oder angenommen wurde usw. Auch für die Güter, für die ein Antrag gestellt wurde, die aber nicht in den Tarif aufgenommen wurden, könnte auf Karteiblättern kurz der Sachverhalt vermerkt werden. Wird nach einigen Jahren der Antrag wiederholt, dann ersieht man aus dem Kartenblatt sofort die Ablehnungsgründe. Kurze Vermerke würden auf die in Frage kommenden Niederschriften hinweisen. Wenn auf der Rückseite der Tarifkarteikarten sämtliche Stellen vermerkt werden, die im Anfang mit der auf der Vorderseite vermerkten Warennummer aufgeführt sind, lassen sich Nachträge zum Tarif nicht schwieriger als heute aufstellen.

Der DEGT IB enthält bei vielen Güterarten Erklärungen über das Aussehen und die Entstehung des Gutes. Im Anhang sind derartige Erklärungen nicht mit aufgenommen worden. Da die Tarifierung aber vielfach nur auf Grund von Warenkenntnissen richtig angewendet werden kann, müßte den Dienststellen neben dem Anhang eine „Warenkunde" für die auf der Eisenbahn verschickten Güter zur Verfügung gestellt werden. Diese Warenkunde könnte viele Jahre hindurch benutzt werden.

Die nach Warennummern geordnete Tarifkartei kann auf den Güterabfertigungen selbst nicht verwendet werden. Mehrere Stellen haben schon versucht, eine Tarifkartei für die Güterabfertigung einzuführen. Am besten ist dieser Versuch wohl auf der Güterabfertigung Magdeburg Hbf. gelungen. Die Güter der ermäßigten Stückgutklasse, des Nottarifes und die sperrigen Güter sind dort in sehr brauchbarer Form alphabetisch zusam-

60 | 7

Name des Gutes	Tarifiert als Stückgut E	Tarifiert als Stückgut F	Tarifiert als Wagenladung	Gehört zum Verzeichnis	Ausnahmetarif	Lochkartennummer	Stat. Art Gr.	Bemerkungen
·bfälle der Reisstärkebereitung . . .	3	1	60			6867	79	
Reismehl, gemahlener Reis, Reisgrieß siehe Reis = Nr. 4535								
	Unter den Abfällen der Reisstärkebereitung sind nur die Rückstände zu verstehen, die bei . . . . gehören zur Tarifstelle „Stärke" der Kl. C = Nr. 4871 TK. 104[15]							

Muster 1.

·iese Kartei müßte natürlich bei einer endgültigen Einfüh-·ıg des Anhanges vervielfältigt werden, da sie den Direk-·nen als Tarifunterlage zu dienen hätte. Sie müßte aber auch ·l Kundschaft verkauft werden, damit diese Kartei bei Tarif-·eitigkeiten als Grundlage dienen kann. Die Direktionen, die ·i der ständigen Tarifkommission vertreten sind, haben mit ·ser Kartei sofort eine brauchbare Unterlage zu ihren wich-·en Arbeiten. Für diese Stellen könnte die Kartei durch ·rze Hinweise auf die Beschlüsse der Tarifkommission er-·nzt werden, z. B. weshalb Auf- oder Detarifierung abgelehnt

mengestellt. Der Hauptvorteil liegt neben der besseren Handhabung darin, daß man umfangreiche Änderungen durch Auswechseln der Tarifkarte schnell erledigen kann. Die Kartei wird durch Nachträge niemals unübersichtlich. Bei der Einführung von Tarifkarteien auf größeren Güterabfertigungen wird es wohl in den meisten Fällen genügen, wenn nur die erwähnten Stückgutkarteien neben dem Anhang verwendet werden. Die Tarifierung der Wagenladungen kann schnell und einwandfrei aus dem Anhang ersehen werden.

Vollkommen ist das Karteiwesen im Güterverkehr aber erst,

wenn der „Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr“ nach dem Vorbilde der Mitteilungen des Zentralamtes in Karteiform erscheint. Die im Anzeiger bekanntgegebenen Bestimmungen des DEGT IB könnten sofort in Karteiform gedruckt werden. Ebenso wäre dieser Gedanke für die Ausnahmetarife durchführbar, allerdings unter der Voraussetzung, daß die Ausnahmetarife selbst in Karteiform herausgegeben werden. Bei dem häufigen Wechsel der Ausnahmetarife würde die Einführung einer Kartei eine nicht unerhebliche Verbilligung herbeiführen. Die gültigen Ausnahmetar ständen stets übersichtlich im Karteikasten. Für die ande im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlichten Bekan machungen läßt sich kein Weg zur karteimäßigen Auswert finden. Es wäre aber denkbar, daß der Anzeiger für den all meinen Gütertarif, für die Ausnahmetarife und vielleicht a für die im Anzeiger veröffentlichten Zollvorschriften u. de in Karteiform (nach Ländern abzustellen!), für die übrig Anzeigen aber in der bisherigen Form erscheint.

Japans Verkehrsentwicklung.

Japans Aufstieg zur modernen Großmacht hat sich überraschend schnell vollzogen. Erst vor zwei Menschenaltern fielen die Schranken, die das Reich der aufgehenden Sonne jahrhundertelang von der Außenwelt abgeschlossen hatten. Verwirkte doch seit den Tagen des Shoguns Ijemits (1623—1651) jeder Japaner, der sein Vaterland verließ, das Leben! So ist auch die neuzeitliche Verkehrsentwicklung Japans erst das Ergebnis des letzten halben Jahrhunderts.

Japans Inselnatur weist dem Seeverkehr eine achtunggebietende Stellung zu. Nicht weniger als 780 Handelshäfen, von denen 39 für den Außenhandel geöffnet sind, säumen die japanischen Küsten ein. Für die Verbesserung dieser Häfen werden nach Ausführung des gegenwärtigen Bauplanes zu Ende des Jahres 1933 mehr als 225 Millionen Yen ausgegeben worden sein. Der Mangel der meisten Häfen ist indessen ihre geringe Tiefe, die an vielen Plätzen sogar das Anlegen der Küstendampfer unmöglich macht.

Den weitaus ersten Rang nehmen die Häfen von Yokohama, Osaka und Kobe ein; im Jahre 1922, dem Jahre vor dem großen Erdbeben, betrug die Handelsbewegung dieser Plätze 2 450 000 000 Yen bzw. 2 415 000 000 Yen und 1 779 000 000 Yen. Yokohama vermittelt hauptsächlich den Handelsverkehr mit Amerika, Kobe den Handel mit den asiatischen Ländern, besonders China, während Osaka mehr die Beziehungen mit Korea und der Mandschurei sowie mit den anderen Teilen des Reiches unterhält. Der Hafen von Yokohama wurde durch das Erdbeben von 1923 völlig zerstört, und sein Verkehr lag eine Zeitlang gänzlich darnieder, hat sich aber mit dem fortschreitenden Wiederaufbau der Stadt und der Hafenanlagen merklich erholt.

Moji und Shimonoseki liegen an der Meeresstraße, die die Hauptinsel von Kiushu trennt, und spielen eine wichtige Rolle im Verkehr mit Nordchina und der Mandschurei, Nagasaki unterhält rege Verbindungen mit Shanghai, während Tsuruga an der Japansee den Handel mit Wladiwostok vermittelt.

Im Jahre 1923 verfügte die japanische Handelsflotte über einen Bestand von 2003 Dampfern und 2708 Segelschiffen mit einem Gehalt von 3 604 000 bzw. 399 000 t. Unter den Handelsflotten der Erde steht Japan hinsichtlich des Gesamttonnengehaltes an dritter Stelle, während es nach der Zahl der Segelschiffe den ersten Platz einnimmt. Die fünf größten Schiffahrtsgesellschaften Japans sind die Nippon Yusen Kaisha mit 85 Fahrzeugen mit einem Gehalt von 514 391 Rohtonnen, die Osaka Shosen Kaisha mit 95 Schiffen und 402 462 Rohtonnen, die Kokusai Kisen Kaisha mit 58 Fahrzeugen und 311 671 Rohtonnen, die Toyo Kisen Kaisha mit 18 Schiffen und 141 148 Rohtonnen, endlich die Kawasakiwerft mit 21 Fahrzeugen und 125 205 Rohtonnen. Eine Tochtergesellschaft der Nippon Yusen Kaisha ist die Kinkai Yusen Kaisha mit 40 Fahrzeugen und 98 425 Rohtonnen. Die Nippon Yusen Kaisha betreibt u. a. Dampferlinien nach Seattle (U. S. A.) (34 Fahrten im Jahr), Europa (26 Fahrten im Jahr), Hongkong (17 Fahrten im Jahr), Australien (12 Fahrten im Jahr), Shanghai (104 Fahrten im Jahr), die Toyo Kisen Kaisha unterhält u. a. Linien nach San Francisco (14 Fahrten jährlich), nach der südamerikanischen Westküste (12 Fahrten jährlich), die Osaka Shosen Kaisha solche nach der südamerikanischen Ostküste (10 jährliche Fahrten), nach Java (20 jährliche Fahrten), nach Dairen (104 jährliche Fahrten), nach Wladiwostok (18 jährliche Fahrten). Für eine Anzahl Linien gewährt die Regierung Beihilfen, denen die japanische Dampfschiffahrt z. T. ihre Entwicklung verdankt. In Yokohama und Kobe befinden sich moderne Hafenanlagen mit geräumigen Lagerhäusern, Kranen, Eisenbahnanschlüssen usw., in den meisten Häfen fehlt es aber noch an Einrichtungen zur Bewältigung des Umschlagverkehrs.

Wenn heute die Entwicklung des japanischen Seeverkehrs noch nicht den Umfang erreicht hat, den man angesichts der Gunst der geographischen Bedingungen erwarten möchte, so trägt daran einmal die jahrhundertelange Abschließung des Reiches von der Außenwelt die Schuld, die auch den größten Teil der Bevölkerung von der Betätigung in der Schiffahrt fernhielt, dann aber auch das Fehlen überseeischer Besitzungen, die dem Mutterland als Rohstoffquellen und Absatzmärkte zu dienen vermöchten.

Allerdings gelang es Japan während des Weltkrieges, info der Knappheit an Schiffsraum und dank den verhältnismäß niedrigen Löhnen, seine Dampfschiffahrt über alle Me auszudehnen; mit der Wiederkehr geregelter wirtschaftlich Zustände in Europa und Amerika und dem Rückgang des japa schen Handels sah man sich indessen genötigt, die Mehrzahl d Fahrzeuge aus dem Verkehr zurückzuziehen.

Auch der japanische Schiffbau nahm während des W krieges eine sprunghafte Entwicklung, so daß noch im Jah 1923 im ganzen Lande 316 Schiffswerften gezählt wurden. D ersten Platz unter diesen behauptet heute die Mitsubishiwe in Nagasaki und Kobe, dann folgen die Kawasakiwerft in Ko die Asanowerft in der Nähe von Yokohama und das Uragadc in Kanagawa.

Die Binnenschiffahrt Japans ist für den Verke ohne nennenswerte Bedeutung. Bei der gebirgigen Natur d Landes ist nur eine geringe Zahl von Flüssen schiffbar u wird von kleineren Dampfern, Motorbooten und Seglern befahr auch für die Entwicklung von Kanälen ist wenig Raum.

Was den Verkehr zu Land betrifft, so verfügt Jap heute über ein gut entwickeltes Netz von Landstraßen u Schienenwegen. Während der Tokugawaherrschaft hatten d Grundherren die Pflicht, alljährlich am Sitz der Zentralregieru in Edo, dem heutigen Tokio, zu erscheinen. Aus diesem Gru baute man eine Reihe von Straßen, die von der Hauptstadt na den verschiedenen Provinzen des Reiches führen und noch he die Hauptadern des japanischen Straßennetzes bilden. V Fenster des Zuges aus erblickt der Reisende die langen Reih von Kiefern und anderen Schattenbäumen, die längs dies Straßen gepflanzt wurden. Man unterscheidet heute v Klassen von Wegen, deren Gesamtlänge im Jahre 19 545 910 engl. Meilen betrug: Staatsstraßen (5290 Meilen), P vinzialstraßen (55 800 Meilen), Munizipalstraßen (9450 Meile Stadt- und Dorfstraßen (475 370 Meilen).

Als Verkehrsmittel auf den Landstraßen finden si von Pferden oder Kühen gezogene Wagen, Rickshaws (eige lich Jinrikisha oder Menschenkraft-Fahrzeuge), Zweiräd Dreiräder, Krafträder und Kraftwagen. Die Benutzung des Fa rades hat in Japan einen erstaunlichen Umfang erlangt; im Jah 1923 standen bereits 2 812 500 Räder in Gebrauch. Die Zahl d Kraftwagen zeigt ebenfalls eine rasche Zunahme. Im Jahre 19 wurden 19 000 Personen- und 8200 Lastkraftwagen gezählt. W in anderen Ländern, verlangt auch in Japan der anwachsen Automobilverkehr eine baldige Verbesserung der Straßen; v gesehen ist die Pflasterung sämtlicher Staatsstraßen sowie d wichtigeren Provinzialstraßen. Auch hofft man, daß die A lage gepflasterter Kraftwagenstraßen künftig den Bau v Nebenbahnen in abgelegenen Bezirken, in denen eine rasc Verkehrsentwicklung nicht zu erwarten steht, entbehrlich mac Die Haupthindernisse für die Ausbreitung des japanischen Kra wagenverkehrs bilden zurzeit noch die hohen Preise der Motor und des Betriebsstoffes.

Das Straßenbahnnetz erreichte im Jahre 1924 eine Gesamtlän von 1500 engl. Meilen. Die Mehrzahl der Linien entfällt auf d Großstädte und deren Umgebung und weist elektrischen Betri auf, der Strom wird in Wasserkraftzentralen erzeugt.

Das wichtigste Landverkehrsmittel bilden heute die Eise bahnen. Der erste Schienenweg des Landes wurde im Jah 1872 zwischen Tokio und Yokohama erbaut. Gegenwärtig trägt die Gesamtlänge der Eisenbahnen in Alt-Japan rd. 10 engl. Meilen. Dazu treten 800 Meilen auf Formosa, 1450 en Meilen in Korea und 138 Meilen auf Japanisch-Sachalin.

Die Mehrzahl der japanischen Eisenbahnen befindet sich he im Eigentum und Betrieb des Staates. In den Anfängen d Eisenbahnbaues war es allerdings nicht möglich, den Staatsbal gedanken völlig durchzusetzen. Infolge finanzieller Schwier keiten sah sich die Regierung genötigt, mehreren Gesellschaft Konzessionen zu erteilen. Der Rückkauf der Privatbahnen e folgte auf Grund des Verstaatlichungsgesetzes von 1906 in d Jahren 1906 und 1907, so daß im letztgenannten Jahre nach d Erwerbung von 17 Privatbahnen sämtliche Hauptstrecken n einer Gesamtlänge von rd. 4400 engl. Meilen der staatlichen Ve

tung unterstanden. Gegenwärtig umfaßt das japanische atsbahnnetz rd. 7400 engl. Meilen. Bei den heute noch be-nenden Privatbahnen im Gesamtumfang von fast 3000 engl. len handelt es sich um Linien von örtlicher Bedeutung.

er Haushalt der Staatsbahnen ist vom allgemeinen atshaushalt unabhängig, doch kann die Aufnahme öffentlicher eihen für Eisenbahnzwecke nur durch das Schatzamt er-gen. Das neue Eisenbahnbaugesetz sieht den Bau von wei-n 10 000 Meilen vor; hiervon können die Strecken mit nur icher Bedeutung von Privatgesellschaften gebaut werden. Der vachs des Staatsbahnnetzes belief sich neuerdings auf etwa engl. Meilen im Jahr.

ie Spurweite der japanischen Staatsbahnen ist die sogen. spur von nur 3′6″ (1,067 m). Die Einführung einer brei-n Spur ist schon von verschiedenen Kabinetten in Betracht ogen worden, jedoch ohne daß man in dieser Frage zu einem gültigen Entschluß gelangt wäre. Für den Umbau auf Voll-r scheint eine wirtschaftliche Notwendigkeit nicht vorzu-en. Selbst auf den heutigen Schmalspurstrecken können erwagen von 35 t Tragkraft laufen sowie Personenwagen, in der Breite den vollspurigen Fahrzeugen nur wenig nach-ien. Überdies ist die Einheit des Handels in Japan zumeist n, schwere und umfangreiche Güter sind leicht auf dem See-e zu befördern, so daß eine Verbesserung des Frachtver-rs eher durch den Ausbau der Häfen zu erzielen wäre.

euerdings ist man auch in Japan der Elektrisierung r Staatsbahnen näher getreten. Während das Land an Kohlen ist, weist es einen großen Reichtum an Wasser-ften auf. Von diesen sind bereits 1½ Millionen PS ausge-t und schätzungsweise weitere 3½ Millionen PS verfügbar. das Staatsbahnnetz viele Gebirgsstrecken mit starken Stei-gen und zahlreichen Tunneln besitzt, würde die Elektrisie-g dieser Abschnitte viele Betriebsschwierigkeiten sowie die ige Rauchplage in den Tunneln beheben. Einer ausgedehnten ktrisierung des Staatsbahnnetzes stehen aber zur Zeit noch nzielle Hindernisse entgegen.

n Augenblick sind daher erst insgesamt 60 englische Meilen ktrisiert, von denen der größte Teil auf Tokio und Umgebung ie auf den Verkehr zwischen Tokio und Yokohama entfällt. Teil der Tokaido-Hauptlinie, die von Tokio nach Kobe führt, in Kürze auf elektrischen Betrieb umgestellt werden, befahrten der vom Ausland bezogenen elektrischen Lokomo-n finden bereits auf einer Nebenstrecke statt.

ine sehr bemerkenswerte technische Verbesserung ist in rletzter Zeit zur Durchführung gelangt. Abgesehen von den rzeugen auf der Insel Hokkaido waren die japanischen nbahnwagen bisher noch mit Handkuppelungen ausgerüstet. Übergang zur selbsttätigen Kupplung war zwar n vor längerer Zeit beschlossen worden, konnte aber aus tlichen Gründen erst im vergangenen Jahre bewirkt werden. der General-Passagieragent des Bezirks Tokio der japa-ihen Staatsbahnen, J. Takaku, in einer trefflichen Darstellung japanischen Verkehrsentwicklung in den „Annals of the erican Academy of Political and Social Science“ Bd. 122, 211, November 1925 Sonderheft „The Far East“, S. 49 ff.) eilt, erfolgte der Austausch der Kupplungen bei den Güter-en im Laufe von nur zwei Tagen, während derer der ge-te Güterverkehr in den betreffenden Landesteilen ruhte, und r am 17. Juli 1925 auf der Hauptinsel und auf Shikoku und 20. Juli auf Kiushu. Bei den Personenwagen dagegen er-te die Auswechslung in der ersten Hälfte des Monats Juli e die geringste Verkehrsstörung. Die Gesamtkosten der ierung beliefen sich auf 25 Millionen Yen. Die mit dem bau verbundene Verstärkung der Kupplungen gestattet eine öhung der Zuggewichte, außerdem werden die Unfälle beim ammenkuppeln der Wagen, deren Zahl bisher im Jahres-chschnitt etwa 220 betrug, vermindert.

ber den Einbau der selbsttätigen Kupplungen ist ausführ-er in Nr. 44, S. 1256, Jahrg. 1925 d. Ztg. berichtet.

ur Bedienung des Verkehrs zwischen den enbahnlinien der verschiedenen Inseln bzw. n Festlande unterhalten die japanischen Staatsbahnen npferlinien und Fährverbindungen. Die Dampfer, die zwischen nonoseki und Fusan verkehren, sind prächtige Fahrzeuge mit einem Gehalt von mehr als 3000 Tonnen. Für die Güterbeförderung bestehen Fährverbindungen zwischen Shimonoseki und Moji und zwischen Uno und Takamatsu. Vier weitere Fährdampfer mit einem Gehalt von mehr als 3400 Tonnen sind kürzlich zwischen Aomori im Norden der Hauptinsel und Hakodate auf Hokkaido in Dienst gestellt worden. Diese Fahrzeuge können außer 930 Personen 25 Güterwagen von 15 t Tragkraft aufnehmen. Die Entfernung zwischen den beiden Häfen beträgt 60 Seemeilen oder 111,3 km, entspricht also ziemlich genau der Strecke Saßnitz-Trälleborg (107,4 km). Fährverbindungen von gleicher Länge wie diese beiden Linien finden sich sonst nur noch an zwei Stellen der Erde. Was die Abmessungen der neuen japanischen Fährboote betrifft, so stehen sie zur Zeit nur dem Dampfer „Second Ontario“ auf dem Ontariosee nach, sind diesem jedoch, da sie von neuer Bauart sind, in technischer Hinsicht überlegen.

Über den Umfang des japanischen Staatsbahnnetzes und seine Betriebsergebnisse unterrichten die nachstehenden Zahlen, die sich auf das am 31. März 1924 endende Rechnungsjahr beziehen:

Betriebslänge	7341,2 engl. M. = 11 814,4 km
Zahl der Stationen	2 147
Zahl der Bediensteten	188 783
Anlagekapital	2 149 783 769 Yen
Gesamteinnahmen	443 354 781 „
davon aus dem Personenverkehr	255 284 051 „
aus dem Güterverkehr	181 182 470 „
Betriebsausgaben	261 242 250 „
Sonstige Ausgaben einschl. Zinsendienst	71 848 436 „
Reingewinn	110 264 095 „
Betriebszahl	69,7 %
Gefahrene Personenmeilen	10 669 134 204
Mittlerer Reiseweg einer Person	18,5 engl. M. = 29,8 km
Einnahme für eine Personenmeile	0,0201 Yen
Geleistete Tonnenmeilen	6 392 328 633
Mittlerer Reiseweg einer Tonne	98,7 engl. M. = 158,8 km
Einnahme für eine Tonnenmeile	0,0276 Yen

Das finanzielle Ergebnis der Staatsbahnen ist durchaus befriedigend. Die Tarife sind mäßig, wie die Durchschnittseinnahmen für die Beförderungseinheit zeigen, die einem Betrage von 2,62 Pf. für das Personenkm bzw. 3,60 Pf. für das Tonnenkm entsprechen. Zu beachten ist das starke Überwiegen der Einnahmen aus dem Personenverkehr über den Ertrag des Güterverkehrs. Das Verhältnis zwischen den beiden Verkehrsarten ist hier gerade umgekehrt wie in den Vereinigten Staaten. Was den Personenverkehr anlangt, so bietet er angesichts der hohen Bevölkerungsdichte des Landes noch große Entwicklungsmöglichkeiten, während im Güterverkehr eine stärkere Betonung der Beförderung auf dem Seewege dem Lande die besten Dienste leisten dürfte.

Verwunderung könnte auf den ersten Blick die hohe Zahl von Bediensteten erregen, die indessen bedingt ist durch den Mangel an maschinellen Einrichtungen und die Eigenart und den Umfang des japanischen Eisenbahnverkehrs.

Zur Zeit bestehen Verkehrsübereinkommen mit den Privatbahnen in Altjapan sowie mit den Eisenbahnen in Formosa, Korea, Sachalin und in der Südmandschurei und mit einigen Dampfschiffahrtsgesellschaften. Vor dem Weltkriege bestand ein Übereinkommen mit den russischen Staatsbahnen über die direkte Abfertigung von Fahrgästen und Gepäck sowie die Beförderung von japanischer Seide über die sibirische Bahn. In Tokio lagen direkte Fahrkarten nach London, Paris, Berlin, Wien auf. Wegen der Wiederaufnahme dieser Beziehungen schweben Verhandlungen mit der russischen Sowjetregierung. Ähnliche Abmachungen bestehen seit über einem Jahrzehnt mit den chinesischen Staatsbahnen. Neuerdings entfaltet die Staatsbahnverwaltung eine lebhafte Werbetätigkeit, um das Land zu einem Mittelpunkt des internationalen Verkehrs im Fernen Osten zu machen.

Der Luftverkehr befindet sich in Japan noch in den ersten Anfängen und ist kaum erwähnenswert. Eine Flugpostverbindung besteht zwischen Tokio und Osaka, die Ausdehnung des Luftverkehrs auf die Personen- und Güterbeförderung ist noch nicht erfolgt.

Dr. v. J.

Rechtspflege.

Kündigungsbrief ohne Unterschrift. In einem Werk, in chem mehrere Kündigungen erfolgten, wurde aus Versehen r der Kündigungsbriefe nicht unterschrieben. Der Ange-llte, der den Brief am 14. August erhielt, schwieg darüber zum 20. August (nach Ablauf der Kündigungsfrist) und er-te dann, die Kündigung sei nicht wirksam, weil die Unter-ift fehle. Das Kaufmannsgericht erklärte aber dies halten als gegen Treu und Glauben verstoßend, zumal der Angestellte wußte, daß das Werk zu Entlassungen schreiten mußte. Er hätte Zeit genug gehabt, die Werkleitung auf das Versehen aufmerksam zu machen. — Auch sei der Brief ohne Unterschrift als ausreichende Kündigung anzusehen, da für Kündigungen keine Form vorgeschrieben sei; auch die Mitteilung in schriftlicher Form ohne Unterschrift genüge, wenn sie nur unzweideutig den Willen zur Beendigung des Dienstverhältnisses ausdrücke. (Urteil des Kaufmannsgerichts Offenbach vom 12. September 1925. Nachrichten der Industrie- und Handelskammer zu Halle a. d. S., Jahrg. 1926, Nr. 1, S. 11.)

Betriebseröffnung der Verlängerungsstrecke Hasenheide-Bergstraße der Berliner Nordsüdbahn

Über die Geschichte, Linienführung, Bauausführung, den Betrieb und die verschiedenen Erweiterungen der Berliner Nordsüdbahn sind die Leser dieser Zeitung durch Mitteilungen in Nr. 5 des Jahrgangs 1923, in den Nrn. 16, 41 und 51 des Jahrgangs 1924 und in Nr. 7 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung unterrichtet. An einige Daten aus der wechselreichen Geschichte der Bahn sei hier erinnert. Im Jahre 1911 erfolgte die Genehmigung zu ihrem Bau von der Seestraße im Norden Berlins bis zur Belle-Alliance-Str. im Süden. Im Jahre 1915 wurde mit Neukölln ein Vertrag über die Fortführung der Bahn durch die Belle-Alliance-Straße und Gneisenaustraße bis in den Neuköllner Bezirk geschlossen. Obwohl die am 2. Dezember 1912 begonnenen Bauarbeiten viele Jahre durch den Krieg und die Inflationsverhältnisse aufs schwerste gefährdet waren, konnte schließlich die Strecke Stettiner Bahnhof-Hallesches Tor am 30. Januar 1923 dem Betrieb übergeben werden. Es erfolgte die Eröffnung der Anschlußstrecke Stettiner Bahnhof-Seestraße am 8. März 1923 und der Strecke vom Halleschen Tor nach Bf. Gneisenaustraße am 19. April 1924. Der Bahnabschnitt von Gneisenaustraße nach Hasenheide wurde am 14. Dezember 1924 und der nach Tempelhof führende Zweig Belle-Alliance-Straße-Kreuzberg am 14. Februar 1926 dem Betrieb übergeben.

Seit 11. April d. J. verkehren nun die Züge der Nordsüdbahn über den bisherigen Endbahnhof Hasenheide hinaus bis zu der im Herzen von Neukölln gelegenen Haltestelle Bergstraße. Auch diese Station ist nur vorübergehend Endhaltestelle; die Bahn wird in absehbarer Zeit bis zu ihrem natürlichen Endpunkt am Bahnhof Neukölln-Südring weitergeführt. Es ist also in der Nachkriegszeit trotz aller politischen und wirtschaftlichen Nöte ein gewaltiges Stück Arbeit geleistet worden.

Nebenstehende Abbildung gibt Aufschluß über die Ausdehnung des heutigen Nordsüdbahnnetzes.

Die derzeitige Gesamtlänge der Nordsüdbahn von Mitte zu Mitte der Endstationen beträgt 12,389 km. Die kleinste Haltestellenentfernung ist 483 m, die größte 1177 m, die mittlere 688 m. Die 11 385 m lange Strecke Seestraße-Bergstraße ist bei einer mittleren Anfahrbeschleunigung von 0,7 m/sek^2, einer mittleren Bremsverzögerung von 0,8 m/sek^2 und bei guter Ausnutzung der motorischen Kraft, wirtschaftliche Schaltweise vorausgesetzt, in rund 27½ Minuten zu durchfahren. Hierbei sind Stationsaufenthalte von je 20 Sekunden zugrunde gelegt. Die mittlere Reisegeschwindigkeit beträgt dann 24,7 km/Std; d. i. ein sehr günstiges Ergebnis.

Die am 11 d. M. eröffnete 2,71 km lange Strecke Hasenheide-Bergstraße führt über den bau- und betrieblich sehr bemerkenswerten unterirdischen zweistöckigen Umsteigebahnhof Hermannplatz und über die Station Neukölln-Rathaus. Hier wird die Nordsüdbahn von der im Bau befindlichen sog. A. E. G.-Bahn (Gesundbrunnen-Neukölln) gekreuzt; der Bahnhof erhält dadurch die Form der Kreuzungsstation. Der tiefer liegende Nordsüdbahnhof Hermannplatz wird durch Fahrtreppen und eine feste Treppe, die bereits eingebaut sind, mit dem Bahnhof der A. E. G.-Schnellbahn verbunden. Die zur Aufstellung gelangten selbsttätigen und halbselbsttätigen Fahrkartengeber (Passimeter) sind bereits in Nr. 7 auf S. 183 d. lfd. Jahrg. dieser Zeitung bei Beschreibung des Bahnhofs Kreuzberg mit kurzen Worten erklärt[1]). Wichtig ist die geplante Gleisverbindung zwischen der Nordsüdbahn und der A. E. G.-Bahn am Hermannplatz, die jedoch nur der außerfahrplanmäßigen Überführung von Personenwagen und sonstigem rollenden Material, das für beide Bahnen einheitlich sein soll, dient. Der Kreuzungsbahnhof Hermannplatz ist von ungewöhnlich großen Abmessungen und hat unter den bewährten Händen von Professor Grenander und Architekt Fehse eine so wuchtige und eindrucksvolle architektonische Ausbildung erhalten, daß Gro[…] Berlin durch ihn um eine Sehenswürdigkeit bereiche[…] worden ist.

Der dichtbevölkerte Stadtteil Neukölln wird durch den n[…] endlich erfolgten unmittelbaren Anschluß an das Berlir[…] Schnellbahnnetz diesem voraussichtlich viel Neuverkehr z[…] tragen. Einstweilen verkehren die Züge zwischen Bergstra[…] und Seestraße und zwischen Hermannplatz und Bahnh[…] Wedding in Abständen von 10 Minuten, so daß sich die Zugfol[…] zwischen Hermannplatz und Wedding im Tagesverkehr (et[…] von 9 Uhr vormittags bis 4 Uhr nachmittags) auf 5 Minut[…] verdichtet. Während dieser Zeit herrscht Pendelbetri[…] zwischen den Bahnhöfen Belle-Alliance-Straße und Kreuzbe[…]

Bei der Eröffnung der Bahn gedachten Oberbürgermeis[…] Böß ebenso wie Stadtkämmerer Dr. Karding und auch […] Bürgermeister des Neuköllner Bezirks Scholz der hohen B[…] deutung des Bahnanschlusses und vor allem derjenigen, die m[…]

Ausdehnung der Großberliner elektrischen Schnellbahnen.
Zustand Mitte April 1926.
(Die den Linienzügen beigeschriebenen Zahlen geben die Eröffnungsjahre […] einzelnen Abschnitte an.)

Kopf und Hand zu dem Gelingen des Unternehmens beigetra[…] haben.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß zu der Eröffnung […] Strecke Hasenheide-Bergstraße auch einige Oberbeamte […] Londoner Untergrundbahnen-Gesellschaft, nämlich die He[…] Agnew, Evering und Carr, entsandt waren. Auf den Berl[…] elektrischen Schnellbahnen sind bekanntlich verschiedene N[…]rungen eingeführt, zu denen Londoner Vorbilder die Anreg[…] gegeben haben, so z. B. das selbsttätige Signalsystem, die Ta[…]lichtsignale, die bereits erwähnten Passimeter, die Fahrtre[…] und verschiedene Neuerungen im Wagenbau. Das Stud[…] dieser Londoner Einrichtungen durch deutsche Verkehrsf[…]leute an Ort und Stelle führte zu freundschaftlichen […]ziehungen, die durch die Entsendung der drei genannten […]lischen Herren bekundet werden.

[1]) Eine ausführliche Beschreibung der Fahrkartengeber erscheint demnächst in dieser Zeitung.

Rechtspflege.

— **Ist ein Betriebsrat rechtmäßig gewählt, wenn bei der Wahl eine Gruppe der Wahlberechtigten sich der Stimme enthalten hat?** Es kommt öfters vor, daß bei den Wahlen zum Betriebsrat nur eine Gruppe, die Arbeiter oder die Angestellten, sich an der Wahl beteiligt. Die dadurch entstandene Streitfrage, ob ein so gewählter Betriebsrat rechtsgültig gewählt ist, hat das Landgericht I in Berlin bejaht. Wenn beiden Gruppen Gelegenheit gegeben worden sei, sich an der Wahl zu beteiligen, so bildeten die dann nur von einer Gruppe Gewählten einen vollberechtigten Betriebsrat. (Urteil des Landgerichts I Be[…] 8. Z—K., vom 6. Juli 1925. Nachrichten der Industrie- und Ha[…]delskammer zu Halle (Saale), Jahrg. 1926 Nr. 1, S. 11.)

— **Betrieb einer Kleinbahn.** Die Anforderungen an den B[…]trieb einer Kleinbahn werden überspannt, wenn man […] dauernde Bewachung oder Beleuchtung einer auf freier Str[…] verschlossen liegenden Weiche fordert. (Urteil des Oberla[…]gerichts Naumburg, Z.-S., vom 26. Mai 1925. „Verkehrst[…]nik" 1925, Nr. 51, S. 992.

Die dritte Eisenbahnwissenschaftliche Woche der Deutschen Reichsbahn.

euen Aulagebäude der Universität eröffnete am 12. April
äsident der Verwaltungsakademie, Exzellenz Schiffer, die
Eisenbahnwissenschaftliche Woche der Deutschen Reichs-
vor etwa 300 Hörern, unter denen sich Gäste aus der
z, aus Schweden, Dänemark, Finnland und Rußland be-
Der Veranstaltung wohnten ferner bei die Direktoren
utschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Weirauch und Jahn,
ichsbahndirektoren Beyer, Homberger, Osthoff, Schwarze
mmerlatte sowie Direktionspräsident z. D. Wulff.

llenz Schiffer dankte vor allem dem Leiter der Eisen-
ssenschaftlichen Abteilung der Akademie, Geheimrat Dr.
für dessen Mühewaltung um das Zustandekommen des
und hielt sodann die Eröffnungsrede, der wir folgende
edanken entnehmen:

Tatsache, daß die Berliner Akademie bereits die dritte
ahnwissenschaftliche Woche veranstalten kann, zeigt aus-
voll von der Unterstützung, die die Deutsche Reichsbahn
ldungsbestrebungen ihrer Beamtenschaft entgegenbringt.
und Ziel für ihre Tätigkeit sind den Verwaltungsakade-
urch den Vertrag zwischen der Reichsbahn und der Ber-
kademie als Leiterin der Arbeitsgemeinschaft Deutscher
nhochschulen gewiesen worden. Die Erfahrung hat in-
n an zahlreichen Beispielen gezeigt, wie einsichtsvoll
uptverwaltung handelte, als sie wichtige Aufgaben der
dung nicht dem amtlichen Bildungswesen vorbehielt, son-
utralen Stellen, d. h. den Verwaltungsakademien, über-
Wir haben die Zuversicht, daß hier künftig im Interesse
edeihlichen Fortentwicklung an der Selbstverwaltung der
nschaft festgehalten werden wird. Die Beteiligung an
rwaltungsakademischen Kursen war auch in anderen
über Erwarten stark. So wurde die letzte Vortrags-
er Düsseldorfer Akademie von 880 höheren und mittleren
n der Deutschen Reichsbahn besucht. Als sachlich durch-
eckmäßig und wirtschaftlich sparsam hat es sich bei
Kursen erwiesen, die Gruppen der mittleren und höheren
n zusammenzufassen. Es zeigt sich eben immer wieder,
nn die Vorlesungen in die dafür geeigneten Hände gelegt
, der Stoff sehr wohl in eine Form gebracht werden kann,
Eigenart beider Gruppen entspricht. Von der Beteili-
r unteren Beamtengruppen mußte in Rücksicht auf den
ien und dienstlichen Zweck der Veranstaltung abgesehen
Es sei aber nicht nur auf die bewährten Einrichtungen
diese Beamtengruppen bestehenden Fachschulen, son-
ch darauf hingewiesen, daß strebsamen unteren Beamten
len Besuch der Semestervorlesungen der Akademien Ge-
it zu einer allgemeinen und fachlichen Fortbildung ge-
t.

ler Hauptverwaltung berührt sich die Arbeitsgemein-
Deutscher Beamtenhochschulen in dem Wunsche, daß
für das ganze Gebiet der Reichsbahn einheitliche Ver-
ngen über die Durchführung des Vertrages getroffen
möchten. Über diesen Punkt wird demnächst auf der
orfer Tagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Be-
ochschulen beraten und dabei die bei der Besprechung in
on dem verdienstvollen Leiter des Unterrichtswesens,
rat Schwarze, gegebene Anregung geprüft werden, wie
e straffere Organisation ermöglichen läßt. Von der Ber-
kademie wird hierzu vorgeschlagen werden, die Arbeits-
chaft in einen Reichsverband Deutscher Beamtenhoch-
umzuwandeln.

esem Zusammenhang möchte ich noch darauf hinweisen,
h gerade die Reichsbahnbeamtenschaft an den Arbeiten
n geschaffenen Berliner Arbeitsgemeinschaft für Büro-
unter Leitung von Dr. Couvé eifrig beteiligt. Auch in
htung der Anbahnung fachwissenschaftlicher Beziehun-
usländischen Verwaltungen wird die Berliner Akademie
sherigen Einrichtungen ausbauen. Abgesehen von dem
naustausch und den Studienreisen ins Ausland werden
nftig die deutschen Beamten durch besondere Veran-
en mit dem Wesen und den fachlichen Einrichtungen
r fremder Länder bekannt machen. So beabsichtigen
nächsten Jahre eine Englische Woche zu veran-
die auch das englische Eisenbahnwesen, namentlich die
lausbildung und -fortbildung, eingehend behandeln wird.
te Fachmänner haben bereits ihre Mitwirkung zugesagt.

Schlusse seiner Ausführungen gab Exzellenz Schiffer
gebnis des Preisausschreibens bekannt, das die Ver-
sakademie unter dem Titel erlassen hatte: „Welche
en erwachsen den Deutschen Beamtenhochschulen durch
stellung der Verkehrsverwaltungen?“ Eingegangen
30 Arbeiten. Es erhielten den ersten Preis Eisenbahn-
pektor Wilhelm Foltz, Vorstand des Verkehrsbüros der
ahndirektion München, den zweiten Preis Eisenbahn-
or Kurt Neuhahn in Ruhbank (Schlesien), den dritten
Preis Regierungsrat Hermann Maysenholder bei der Reichs-
bahndirektion Stuttgart.

Sodann schickte der stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr.-Ing. e. h. Dorpmüller, dem Beginn der Vorlesungen folgende Gedanken voraus:

Meine Herren! Es hat eine Zeit gegeben, in der man staunend vor großen Gelehrten stand, weil man glaubte, in ihnen das ganze Wissen ihrer Zeit verkörpert zu sehen. Diese Zeit ist vorbei! Wir haben heute keine Enzyklopädisten mehr, denn die Wissensgebiete haben sich so erweitert und vertieft, daß kein menschliches Hirn sie alle noch umfassen kann. Wir sind heutzutage nur noch Spezialisten auf bestimmten Gebieten. Als vor 100 Jahren die erste Eisenbahn gebaut wurde, dachte man noch nicht an die großen wissenschaftlichen Gebiete, die sich damit im Laufe der Zeit eröffnet haben. Heute dagegen sehen wir auf Sondergebiete des Eisenbahnwesens und stehen schweren Fragen gegenüber, die noch lange nicht vollständig gelöst sind. Daher ist es notwendig, immer wieder diese Sondergebiete zu sammeln und zusammenzufassen, um so Gelegenheit zu geben, über sie in weiten Kreisen zu sprechen. Denn so binden wir sie an das Ganze an. Wir kommen uns näher, steigern die Achtung des einen Wissensgebietes vor dem andern und zollen mit ihrer Tätigkeit und ihren Erfolgen der Allgemeinheit und dem Vaterlande unseren schuldigen Tribut. Es ist das Verdienst der Verwaltungsakademie, mit ihren wissenschaftlichen Wochen dafür zu sorgen, daß eine solche Sammlung von Zeit zu Zeit stattfindet.

In dem Vorlesungsplane stoßen wir diesmal überall auf das Wort „Rationalisierung“. In diesem Wort spiegelt sich das ganze Leid unserer Tage; es bedeutet sparen, uns einschränken und den Verhältnissen anpassen; es bedeutet das Abstoßen alles Überflüssigen: den Abbau. Damit ist das Wort gefallen, das uns so viele und schwere Angriffe gebracht hat. Gehen Sie aber allen Angriffen auf den Grund, so stoßen Sie immer wieder auf zwei Punkte: der Arbeitnehmer will die Notwendigkeit des Abbaues nicht anerkennen, und der Arbeitgeber will auf die gewohnten Aufträge nicht verzichten, mit denen ihn früher eine reiche Verwaltung bedenken konnte. Und doch sind diese Maßnahmen nötig, wenn wir gesunden wollen. Wir dürfen nicht auf sie verzichten. Gewiß erhalten wir viele Vorschläge von anderen Richtungen. Aber keiner von ihnen vermag der Prüfung standzuhalten, sie sind meist zu kleinlich oder gar gehässig, nirgends aber wirkungsvoll. Alles wurde geprüft, jedoch stets mit dem Ergebnis, daß wir an der strengen Maßnahme des Abbaues und der Einschränkung der Bestellungen nicht vorüber können. Wir müssen also die Angriffe ertragen und wir können es im Hinblick auf die hohen Ziele, die uns leiten. Und diese Ziele sind: erstens, wir werden die uns zu treuen Händen anvertraute Reichsbahn frei halten vor ausländischem Zugriff und zweitens, wir wollen nach der Gesundung wieder eine Beamten- und Arbeiterschaft haben, die sich sicher fühlt unter dem Flügelrade und sich einer ausreichenden Entlohnung erfreut.

Und nun, meine Herren, lassen Sie die Gedanken der Vortragenden einzeln auf sich einwirken und versuchen Sie, Verständnis für die Gedankengänge zu gewinnen, die die Verwaltung leiten. Der Verwaltungsakademie aber möchte ich den Dank der Gesellschaft aussprechen, weil sie uns Gelegenheit gibt, unsere Gedanken dem großen Kreis der in der Akademie vereinten Eisenbahner und damit der Öffentlichkeit zu übermitteln. Ich wünsche der Eisenbahnwissenschaftlichen Woche besten Erfolg!

Die Reihe der Vorlesungen eröffnete Dr. Gildemeister, Mitglied des Reichstages und Präsidialmitglied des Nordwestdeutschen Wirtschaftsbundes, mit dem Thema: „Zur Lage der allgemeinen Wirtschaft unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Reichsbahn“. Er beleuchtete die allgemeine Wirtschaftslage und betonte die absolute Parallelität zwischen Wirtschaft und Transportwesen, bei denen eine Steigerung des einen ohne die des anderen nicht denkbar ist. Da die Eisenbahn das vornehmste Transportmittel auf kontinentaler Basis darstellt, kommt er zu dem Schlusse, daß nicht nur die allgemeine Wirtschaft mit dem Verkehr organisch verbunden ist, sondern gleichermaßen die Eisenbahn in ihrer Eigenschaft als vornehmstes Transportinstitut.

Als Hauptursache der wirtschaftlichen Krise bezeichnete der Vortragende die durch den Weltkrieg herbeigeführte vollkommene Zerrüttung der Weltwirtschaft. Das Verhältnis der Produktionsländer ist verschoben, Europa ist seiner Rolle enthoben, die eigentliche Produktionswerkstätte der Welt zu sein, und auch der Grad seiner Industrialisierung zeigt nicht mehr die ehemalige Höhe; denn das Arbeitstempo in fremden Ländern hat das europäische Tempo längst überholt. So leidet mit

Deutschland der ganze Kontinent an den wirtschaftlichen Folgen des Krieges. Ein bedeutender Volkswirt drückte dies mit den Worten aus: „Clemenceau hat nicht nur recht, daß in Deutschland 20 Millionen Menschen zuviel sind, sondern es leben auch 200 Millionen Menschen in Europa zuviel". Allerdings ist im bedrückten Europa Deutschland am schlimmsten daran, was ihm den Namen eines Gefahrzentrums eingetragen hat. Da die Reichsbahn ein Organ der deutschen Volkswirtschaft bildet, sind die Rückwirkungen der deutschen Wirtschaftskrise auf unsere Eisenbahnen selbstverständlich; denn Eisenbahn und Wirtschaft bilden eine Schicksalsgemeinschaft.

In seinen weiteren Ausführungen behandelte der Vortragende die Schwierigkeiten einer richtigen Tarifpolitik in dem territorial zerfetzten Deutschland, dessen Grenzen im Westen, Osten und Nordosten durchstoßen sind, er schilderte ferner die Transportfunktionen unserer Eisenbahn im Wettbewerb mit anderen Transportmitteln, vor allem die Rivalität zwischen Eisenbahn und Großschiffahrt, und zwar nicht allein im transatlantischen Verkehr, sondern auch dort, wo die Seeschiffahrt die Grenzen des Kontinents umgibt. Auch der Wettbewerb mit der I schiffahrt, dem Automobil und dem Flugzeug zog der Re den Kreis seiner Ausführungen. Nach seiner Ansicht kein Zweifel, daß im inneren kontinentalen Verkehr die bahn ihre bevorzugte Stellung behaupten werde.

Die Vorlesung schloß mit der aus den Betrachtung Redners abgeleiteten Feststellung, daß die Deutsche Rei ein organisches Glied der Wirtschaft und die Reichseisen unmittelbar im Wirtschaftsprozeß schaffende Menschen und daß daher beide das Recht haben, den des öfteren sie erhobenen Vorwurf der nicht produktiven Tätigk Entschiedenheit zurückzuweisen.

Im weiteren Verlauf der Veranstaltung sprach Reich direktor Dr. Homberger über die Wirtschaftsführu Reichsbahn und ihre Umstellung, und Reichsbahnd Sommerlatte über die Rationalisierung im Verkehr

Wir behalten uns vor, über diese Vorträge bei späte legenheit näher zu berichten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Preisausschreiben für ein neues Zeitkartenrahmenverfahren.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Hannover, schreibt auf S. 416 dieser Nummer Preise für ein neues Zeitrahmenverfahren aus, das die den z. Zt. für Zeitkarten in Verwendung stehenden Rahmen noch anhaftenden Mängel vermeidet. In dem Preisausschreiben sind Geldpreise von 1000, 800 und 500 ℳ sowie drei MER-Fahrscheinhefte 2. Klasse innerhalb des Deutschen Reichsbahngebietes und neun Sonderzugfahrkarten 3. Klasse nach Wahl der Preisträger ausgesetzt.

— **Rücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten, Überlassung abgefahrener Fahrkarten, Fahrgelderstattung.** Auf der Zugangsstation darf der Reisende bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges seine Fahrkarte, wenn sie noch nicht gelocht oder nachweislich nur zum Betreten des Bahnsteigs benutzt ist, gegen andere umtauschen. Nichtgelochte Fahrkarten werden ohne weiteres zurückgenommen. Auf Stationen mit Bahnsteigsperre müssen bereits gelochte, aber unbenutzt gebliebene Fahrkarten, die man zurückgeben oder umtauschen will, zunächst dem Aufsichtsbeamten vorgezeigt werden, der sie je nach Lage des Falles auf der Rückseite mit einem entsprechenden Vermerk versieht. Erst dann werden die Karten zurückgenommen oder umgetauscht. Ist auf eine Fahrkarte bereits Gepäck abgefertigt, so kann die Karte nur zurückgenommen werden, wenn feststeht, daß auch das Gepäck zurückgenommen oder neu abgefertigt worden ist. Wird der Vermerk „Zug versäumt oder freiwillig zurückgeblieben" auf der Fahrkarte angebracht, so wird das zu erstattende Fahrgeld um den Betrag einer Bahnsteigkarte gekürzt.

Reisende, die sich die Nichtausnutzung von Fahrkarten bescheinigen lassen wollen, können dies bei den Aufsichtsbeamten vornehmen lassen.

Für Fahrkarten, die nur zum Teil oder in einer niedrigeren Klasse benutzt sind, sowie für unbenutzte Fahrkarten, die zur Fahrt in umgekehrter Richtung gelöst sind, kann die Fahrkartenausgabe keine Erstattung leisten, der Reisende muß vielmehr den Reklamationsweg beschreiten. Dem Stationsbeamten müssen aber die Karten innerhalb der Geltungsdauer zur Bestätigung vorgelegt werden. Beantragt ein Reisender Überlassung einer abgefahrenen Fahrkarte zu Reklamationszwecken oder als Ausweis, so wird der Aufsichtsbeamte die Rückseite der Fahrkarte mit dem Vermerk „Zur Reklamation bzw. als Ausweis belassen" versehen.

Einem Erstattungsantrage sind die Fahrkarten und gegebenenfalls besondere Bescheinigungen beizufügen.

— **Eisenbahnunglück bei Garmisch.** Von der Reichsbahndirektion München wird hierüber folgendes mitgeteilt:

Am 7. April, vormittags gegen 11 Uhr, entgleiste der von Personal der Reichsbahndirektion München geführte Personenzug 1716 von Reutte nach Garmisch-Partenkirchen auf der österreichischen Strecke zwischen den Haltepunkten Schanz und Schober. Vier Personen wurden leicht, eine schwer verletzt, aber nicht lebensgefährlich. Mittags ging der erste Hilfszug mit Ärzten und Rettungsmannschaften aus Garmisch nach der Unfallstelle ab. Ein weiterer Hilfszug traf im Laufe des Nachmittags von München aus an der Unfallstelle ein. Der Unfall trug sich dadurch zu, daß kurz nach der Abfahrt des Zuges von Schanz der Lokomotivführer aus noch nicht geklärter I von der Lokomotive herabfiel. Als die Geschwindigk führerlos gewordenen Zuges übermäßig groß wurde, Zugführer die Notbremse vom Packwagen aus, in dem entgegen der Bestimmung, während der Fahrt auf der motive Platz zu nehmen, zwecks Auseinandersetzung mi Reisenden über ein beschädigtes Gepäckstück, vorübe aufgehalten hatte. Der Zug kam jedoch kurz darauf z gleisung, wobei einige Wagen umstürzten. Der Sachsch verhältnismäßig nicht groß. Der abgestürzte Lokomoti der angibt, sich an den Absturz nicht mehr erinnern zu liegt im Krankenhaus Garmisch. Lebensgefahr besteh

— **Schwarzwaldbahn.** Der durchgehende Eisenbahn zwischen Hornberg und Triberg und damit a ganzen Schwarzwaldstrecke ist am 10. April wieder nommen worden.

— **Übernahme von Schlafwagenläufen durch die Mitro** bisherigen Reichsbahn-Schlafwagenläufe Berlin - Fr (Main) im D 46/45 und D 2/1 werden vom 15. April d. J. der Mitropa übernommen. Diese Gesellschaft hat am auch die Reichsbahn-Schlafwagenläufe Berlin-Beuthe Berlin-Breslau im D 41/42 und D 41/P 230 übernommen.

— **Arbeitsgemeinschaft der Eisenbahnergewerkschafte** zwischen den Spitzenorganisationen der deutschen Eise geführten Verhandlungen über ein engeres Zusammen zwischen den Verbänden sind, nach Blättermeldungen, z schluß gekommen. Die Vereinbarung sieht die vertragli dung einer Arbeitsgemeinschaft aller Eisenbahnerorganis unter Wahrung ihrer Selbständigkeit vor. Ein Aussch aus den Vorsitzenden der verschiedenen Gewerkschaf bildet wird, soll in Zukunft für die gemeinschaftliche führung von Lohnkämpfen und die Behandlung wichtig gen, wie beispielsweise der Reichsbahnbeamtenrechte tragen. Bis jetzt haben folgende Verbände ihre Beteili dieser Arbeitsgemeinschaft vorbehaltlich der Zustimmu Hauptvorstände zugesagt: Einheitsverband der Eise Deutschlands, Gewerkschaft Deutscher Lokomoti Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner, Allgemeiner E bahnerverband. Ferner haben sich an der Ausa der Richtlinien auch die Zentralgewerkschaft D Reichsbahnbeamten und die Gewerkschaft der tech Reichsbahnbeamten, die dem Gesamtverband der Bea werkschaften (im Deutschen Gewerkschaftsbund) angeh teiligt.

— **Der Osterverkehr auf der Eisenbahn in Berlin.** des schönen Wetters war der Ausflugsverkehr in die und weitere Umgebung Berlins sehr erheblich. Die Stad und Vorortbahnen beförderten an den beiden Feiertag 3,6 Millionen Personen.

— **Verhalten der Beamten gegenüber dem Publiku** Reichsbahndirektion Köln erläßt hierüber in ihrem A folgende Richtlinien:

Erfülle die berechtigten Wünsche des Auskunft suchenden Publikums und leiste Hilfe auch in den k Dingen. Handle dabei, wie man in gleicher Lage selbst b werden möchte, damit das Publikum Vertrauen findet. die Art des Empfangs, des Grußes oder Gegengrußes, rede usw. beseitigt Befangenheit und führt zu frei sprache, Weitschweifigkeit verwirrt, Häufung entbe

ısdrücke und Paragraphen entfremdet, schroffe Kürze . Kein Besucher darf länger als unbedingt nötig warten. rung in der Abfertigung unter Angabe der Gründe und Bitte um Geduld mitteilen. Vorsorge für Sitzgelegenm Warten und bei der Verhandlung treffen. Die ben Bestimmungen müssen im Einzelfall lebendig werden ffen nicht buchstabengemäß angewandt werden. Wer ständig, betrachte es als seine Pflicht, dafür einzutreten, Besucher schnell und zuverlässig an die richtige Stelle t wird. Sorge für Begleitung empfiehlt sich. Wer umnickt wird, wird mißmutig und verzweifelt an der Ordr Behörde. Ehrenpflicht des Beamten muß es sein, hernde Erregung durch Ruhe und Besonnenheit zu sänfuch wer im Unrecht ist, braucht deshalb nicht schroff lt zu werden. Im Schriftverkehr höfliche Form und usdrucksweise anwenden, die auch der versteht, der die iften nicht kennt. Nichts verbittert mehr als langes auf Entscheidung; besonders auf fällige Zahlungen. Ist Endbescheid nicht möglich, muß Zwischenbescheid (einhrmaliger) gegeben werden.

rschungsinstitut für Wasserbau und Wasserkraft am ısee. Dr. Oskar von Miller hat bei der Kaiser-Wilhelmhaft angeregt, ein Wasserbau- und Wasserkraftfornstitut am Walchensee zu errichten. Eine Kommission Denkschrift ausgearbeitet, die vorschlägt, daß das Reich Land Bayern, die Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft, der Kreis ern, die Stadt München sowie die bayerischen Wasserellschaften an den Arbeiten teilnehmen. Die Zuziehung deutscher Behörden und Unternehmungen, für welche serbau- und Wasserkraftforschungen von Interesse sind, ussicht genommen. Die Gründung des Instituts soll in Zeit erfolgen. Zu diesem Zweck hat am 30. März eine Besichtigung stattgefunden, an welcher Reichsverkehrs- Dr. Krohne mit den Fachreferenten für Wasserbau, die hen Staatsminister Held und Stützel, der Präsident der Vilhelm-Gesellschaft Exz. von Harnack usw. teilnahmen. auanlagen wurden eingehend besichtigt und die Pläne ie gedachte Arbeitsweise durch die Herren von Miller, or Dr. Thoma, Direktor Sommer erläutert. Hierbei wurde rzeugung Ausdruck gegeben, daß das zu gründende Inne notwendige Ergänzung der vorhandenen Laboratorien suchsanstalten bildet und daß von ihm ein außerordentßer Nutzen für die gesamte deutsche Wasserwirtschaft Erhöhung des Ansehens deutscher Wissenschaft und in der ganzen Welt zu erwarten ist.

e Fremdenzentrale in Hamburg. Im Hapaghaus in Hamingang Gertrudenstraße) ist eine „Fremdenzentrale" worden, die sich die individuelle Beratung der in Hamkommenden Fremden zur Aufgabe gesetzt hat. In Sprachen bewanderte Führer sollen die Hamburger ürdigkeiten zeigen, der Fremde soll über alle einen Fragen sachgemäße Auskunft erhalten, er findet n in der Zentrale einen Hotel- und Zimmernachweis und eaterkasse vor.

tsche Werft in Hamburg. Am 27. März machte das von tschen Werft auf Finkenwärder für die Prince Linie on gebaute Motorschiff „Asiatic Prince" seine Probee zur Zufriedenheit verlief. Am 31. März lief auf der Werft das fünfte der von der Prince Line in Auftrag en Schiffe vom Stapel. Es wird den Namen „Chinese erhalten. Neubauaufträge liegen nach Fertigstellung chiffe nicht vor.

Österreich.

terverkehr in Wien. In der Zeit vom 2. bis 5. April von den Wiener Bahnhöfen mit 1024 regelmäßigen und rderniszügen 472 000 Reisende befördert. In der gleichen ıd mit 1036 regelmäßigen und 141 Erforderniszügen Reisende angekommen. Insgesamt wurden daher mit gen 1 063 000 Reisende von und nach Wien befördert. ich aus diesen Zahlen ein Massenverkehr ersichtlich st dennoch der Verkehrsumfang gegenüber der gleichen Vorjahre um ungefähr 20 % zurückgeblieben, und be- r Rückgang bei den von Wien abfahrenden Reisenden %. Dies zeigt, daß die ungünstige wirtschaftliche Lage der Abnahme von Vergnügungs- und Erholungsfahrten usdruck findet.

aftwagendienst der österreichischen Postverwaltung. tverwaltung schreitet auf dem vor einigen Jahren einenen Weg, das österreichische Kraftwagennetz auszu- und durch Kraftwagenlinien die dem Verkehr bisher zugänglichen Gebiete den Hauptverkehrsadern, den Eisenbahnen, anzuschließen, auch heuer rüstig vorwärts. Im vorigen Jahre hat dieses Kraftwagennetz 76 Linien umfaßt, 130 Kraftwagen standen in Verwendung und das regelmäßig befahrene Straßennetz hatte eine Länge von über 2600 km. Mit den Jahreslinien wurden 472 000, mit den Sommerlinien 108 000, mithin insgesamt über 580 000 Personen befördert. Durch die Führung dieser Linien wurde nicht nur den Bedürfnissen des Postverkehrs, sondern auch jenen des Personenverkehrs weitgehend Rechnung getragen. In letzter Hinsicht war die Postverwaltung bemüht, einerseits den örtlichen Verkehrsbedürfnissen in Gebieten abseits der Bahn gerecht zu werden, wie durch die Errichtung von Postkraftwagenlinien im Viertel ober dem Manhartsberg, im Waldviertel, im Burgenland und in der Steiermark, anderseits dem Fremdenverkehr wichtige, an Naturschönheiten reiche Gebiete zu erschließen, was vornehmlich durch Führung von Linien in den Alpen- und Voralpengebieten erfolgreich bewerkstelligt wurde.

Nach den gleichen Gesichtspunkten wird die Postverwaltung den Postkraftwagenverkehr im Laufe des ersten Halbjahres 1926 durch Neueinrichtung von über 20 Linien e r w e i t e r n, so daß im heurigen Sommer rund 100 Postkraftwagenlinien in Betrieb stehen werden. Das von der Postverwaltung regelmäßig befahrene Straßennetz wird heuer eine Länge von über 3600 km erreichen. 185 Kraftwagen verschiedener Bauart und Stärke mit einem Fassungsraum von 14 bis 26 Personen werden in Verwendung stehen. Über die Verteilung der Postkraftwagenlinien, ihre Bedeutung, die voraussichtlichen Eröffnungstage der Sommerlinien und der zu eröffnenden neuen ganzjährigen Linien wird ein Büchlein mit dem Titel „K r a f t w a g e n f a h r t e n d e r ö s t e r r e i c h i s c h e n P o s t v e r w a l t u n g" Auskunft geben, das mit Abbildungen der schönsten Landschaften ausgestattet und mit kurzen Beschreibungen der Linien, den Fahrplänen, Fahrpreisen und einer Übersichtskarte versehen ist. Dieses Büchlein wird Ende Mai erscheinen und zum Preise von 1 Schilling bei der österreichischen Staatsdruckerei und ihren Verschleißstellen, bei den Bahnhofsbuchhandlungen, den Postämtern und den Postkraftwagenlenkern erhältlich sein. Außerdem sind acht verschiedene Faltblätter, die die Linien der einzelnen Bundesländer behandeln, bereits erschienen, die zur Förderung des Fremdenverkehrs im In- und Auslande unentgeltlich abgegeben werden.

Niederlande.

— **Umbau der Südholländischen Elektrischen Bahn auf Gleichstrom.** Die Ausrüstung der Linie Rotterdam-den Haag ist soweit fortgeschritten, daß seit dem 1. April die Züge mit Gleichstrom fahren; dabei konnte die Fahrzeit um 4 Minuten verkürzt werden. Die Züge von Rotterdam nach Schweningen werden z. Zt. mit Dampflokomotiven befördert, die neue elektrische Ausrüstung wird jedoch auch hier bald verwendet werden. Inzwischen werden die noch übrigen Wagen auf Gleichstrom umgebaut.

Übrige europäische Länder.

— **Direkter tschechoslowakischer Eilgutverkehr mit Südslawien.** Die Eilgüter mußten im Verkehr mit Südslawien bisher einer Person in der Grenzstation eingesendet werden, welche sie dann über die Grenze weiterleitete. Dieses System bedeutete eine Verteuerung und Verzögerung des Transportes. Dieser Tage fand eine Beratung der Vertreter der tschechoslowakischen, österreichischen und südslawischen Eisenbahnverwaltungen über die Einführung des direkten Eilgutverkehrs zwischen der Tschechoslowakei und Südslawien über Österreich statt. Die Verhandlungen, die einen günstigen Verlauf nehmen, werden noch diesen Monat in Wien fortgesetzt werden, so daß der direkte Verkehr im Mai eingeleitet wird.

— **Eisenbahnattentat in Galizien.** Wie aus Warschau gemeldet wird, entgleiste am 9. d. M. um 11.40 nachts zwischen den Stationen Bochnia und Slotwina, 45 km von Krakau, der Schnellzug Bukarest-Lemberg-Wien. Die Lokomotive nebst Tender und die ersten beiden Wagen stürzten vom Eisenbahndamm hinab, während die übrigen aus den Gleisen sprangen. Als Ursache des Unglücks wird von amtlicher Seite ein verbrecherischer Anschlag angegeben, da eine am Tatort eingeleitete Untersuchung die Loslösung eines Schienenpaares ergab. Ein Arbeitsloser, namens Korgul, der sich am Schauplatz des Unglücks herumtrieb und Gepäck der Reisenden zu stehlen versuchte, wurde unter dem Verdacht der Täterschaft verhaftet. Verletzt wurden insgesamt 25 Personen, darunter vier schwer. Getötet wurde niemand. Die Verunglückten stammen zum größten Teil aus Galizien.

— **Verlosung der Schuldverschreibungen der Kaschau-Oderberger Bahn.** Bei der ersten öffentlichen Verlosung der 4proz. Schuldverschreibungen der genannten Bahn wurden am 1. April von 4528 Serien nach dem Verlosungsplan 45 Serien im Gesamtbetrag von 450 000 Kc. ausgelost. Die Serien von 1—3000 enthalten je einen Schuldschein im Nennbetrag von 10 000 Kc. mit den Nummern 1—25 und die Serien 3000—4528 enthalten je 25 Schuldscheine zu 400 Kc. mit den Nummern 1—25. Die ausgelosten Schuldscheine sind am 1. Juli 1926 bei der Zentralstaatskasse in Prag rückzahlbar.

— **Tschechoslowakischer Verband der Eigentümer von Privat-Eisenbahnwagen.** Vor kurzer Zeit wurde der tschechoslowakische Verband der Eigentümer von Privat-Eisenbahnwagen gegründet, welcher die Interessen seiner Mitglieder im inländischen und internationalen Verkehr vertreten soll. Der Verband wird Mitglied des in Vorbereitung befindlichen internationalen Verbandes der Eigentümer von Privat-Eisenbahnwagen, dessen Gründung in nächster Zeit in Wien vorgenommen werden wird.

— **Die Eisenbahnen des ottomanischen Reiches.** Der Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport entnehmen wir hierüber folgendes:

Die Verhältnisse der in Betrieb stehenden Eisenbahnen, die sich vor dem Kriege im ottomanischen Reiche befanden, sind zur Zeit folgende:

1. Staatsbahnen: Hedjasbahnen, etwa 250 km,
2. konzessionierte Privatgesellschaften:

In der europäischen Türkei: Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, 975 km; Eisenbahngesellschaft Saloniki-Monastir, 224 km; Eisenbahngesellschaft Saloniki-Konstantinopel, 510 km.

In der asiatischen Türkei: die Gesellschaft Smyrna-Kassaba und Verlängerung, 702 km; die Gesellschaft Smyrna-Aïda und Verlängerungen, 590 km; die Gesellschaft Mudania-Brussa, 41 km; die Anatolische Eisenbahngesellschaft, 1024 km; die Bagdadbahngesellschaft, 900 km; die Gesellschaft Damaskus-Hamah und Verlängerungen, 580 km: die Gesellschaft Jaffa-Jerusalem, 84 km.

Diese Strecken werden entweder unter Aufsicht des türkischen Staates allein betrieben oder unter der von französischen, englischen oder belgischen Gruppen oder auch unter der des Völkerbundes.

—**Das Einmannssystem im elektrischen Betrieb der schweizerischen Bundesbahnen.** Bei den schweizerischen Bundesbahnen wird zur Zeit eingehend die Frage geprüft, ob dazu übergegangen werden könnte, die elektrischen Lokomotiven anstatt von zwei nur von einem Mann bedienen zu lassen, und in welchem Umfang eine solche eine sehr bedeutende Ersparnis ermöglichende Verminderung von Personal stattfinden könne. Diese Angelegenheit hat natürlich für die schweizerischen Bundesbahnen bei deren stark fortschreitender Elektrisierung besondere Bedeutung. Anfang März wurde die Sache auf Veranlassung der Generaldirektion in einer Sitzung mit den Vertretern des Personals selbst eingehend erörtert. Nach der Anschauung der Verwaltung kämen nur die Personenzüge und die Güterzüge auf Strecken mit Gefällen bis zu 15 ‰ in Betracht, auf den Schnellzügen und den Güterzügen auf Strecken mit höheren Gefällen solle nichts geändert werden. Es wurde auf die günstigen Erfahrungen hingewiesen, die andere Schweizer Bahnen und die deutschen Reichsbahnen in Bayern in dieser Frage gemacht hätten, und in Aussicht gestellt, die Verhältnisse bei den Reichsbahnen in Bayern noch einem genaueren Studium zu unterziehen. Trotz eingehender Erörterung, namentlich der technischen Fragen, konnten sich jedoch die Vertreter des Personals noch nicht von der Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit der Maßnahme überzeugen. Es soll im Mai eine neuerliche Besprechung der Frage zwischen Verwaltung und Personal stattfinden und bis dahin weitere Erhebungen angestellt werden.

— **Die Bernhardinbahn.** Der vielerörterte Plan der Schweizerischen Ostalpenbahn, der den Bau einer Hauptbahn in der Lücke zwischen Gotthard und Brenner vorsieht, erscheint nach dem Weltkrieg seiner Verwirklichung ferner gerückt als je zuvor. Unter Verzicht auf eine dem Weltverkehr dienende Linie bemüht man sich heute, der „N. Z. Z." zufolge, für den Bau einer Schmalspurbahn über den St. Bernhardinpaß Interesse zu erwecken. Auf einer am 26. März d. J. zu Chur abgehaltenen öffentlichen Versammlung wurde die Frage dieses Bahnbaues eingehend besprochen. Anschließend an die bereits bestehende 31,3 km lange elektrische Bahn Bellinzona-Mesocco würde die Bernhardlinie eine unmittelbare Schienenverbindung zwischen dem Engadin, Chur und Davos und den oberitalienischen und Tessiner Kurorten herstellen und in hervorragender Weise dem Fremdenverkehr dienen. Die Baukosten sind auf 32 bis 34 Millionen Franken veranschlagt, die Voraussetzung für das Zustandekommen der Linie wäre eine Bundessubventi[on] [.] 10 Millionen Franken.

Nach den Mitteilungen des Ingenieurs F. Prader wird [die Ge]samtlänge der Linie Mesocco-Thusis 62 km, die Höchsts[teigung] 60 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 90 m betrage[n. Auf] der Südrampe hat die Linie zwei hohe Talstufen in [.] Schleifen und Kehrtunneln zu überwinden, um das Talbec[ken von] San Bernardino (1626 m) zu erreichen. Ungefähr 100 [m ober]halb bei Val Vignone ist der Südausgang des 4890 m [langen] Scheiteltunnels vorgesehen, der die 2063 m hohe Paßh[öhe des] St. Bernhardin mit einem Gefäll von 25 ‰ unterfähr[t. Die] Bauzeit des Tunnels ist auf etwa drei Jahre berechnet. [.] stellen im Gestein sind wegen der geringen Gebirgsüberla[gerung] nur ausnahmsweise zu erwarten, die Höchsttemperatur i[m Tun]nel dürfte 25 ° C nicht übersteigen, so daß künstliche [Lüftung] nicht erforderlich sein wird. Die Nordmündung des [Tunnels] liegt im Rheinwaldtal bei dem Dorfe Hinterrhein (1624 m). [Auf] der Nordseite des Gebirges folgt die Linie bis zum End[punkt] Thusis dem Laufe des Hinterrheins. Die beiden Hauptsch[wierig]keiten bilden hier die enge Rofflaschlucht oberhalb [.] und der berühmte Engpaß der Via mala, der einen der [Glanz]punkte der Bahn bilden wird und mit Hilfe von drei [.] und vier kürzeren Tunneln überwunden werden soll.

— **Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahn[en.]** [Im] 7. Monat (Januar 1926) des laufenden Rechnungsjahre[s 1925] bis 1926) beliefen sich die Einnahmen der italienischen [Staats]bahnen auf 334 727 344 Lire, von welchen 114 333 908 [Lire auf] den Personen- und 220 393 436 Lire auf den Güterverk[ehr ent]fielen. Gegenüber demselben Monat des Vorjahres wu[rde eine] Mehreinnahme von 28 135 300 Lire (14 604 262 im Person[en- und] 13 530 968 im Güterverkehr) erzielt.

— **Direkter italienisch-deutscher Gütertarif.** Bekanntli[ch werden] den Gütersendungen zwischen Italien und Deutschland [im] gebrochenen Verkehr, d. i. mit Anwendung der inlä[ndischen] Tarife der an der Sendung beteiligten Eisenbahnverwa[ltungen] von Bahn zu Bahn, abgefertigt. Seit Jahr und Tag is[t aber] ein direkter italienisch-deutscher Gütertarif in Arbeit. [Von dem] in der zweiten Hälfte des Monats März in Verona zu[sammen]getretenen Beamtenausschuß, an dem Vertreter von [.] Deutschland, Österreich, der Tschechoslowakei, des Kön[igreichs] der Serben, Kroaten und Slovenen und der Schweiz te[ilgenom]men haben, wurden nunmehr die noch ausständigen r[egle]tarischen Bestimmungen ausgearbeitet, so daß voraus[sichtlich] im Mai oder spätestens am 1. Juni der direkte Tarif i[n Kraft] treten wird. Der Tarif enthält für Italien Preise in L[ire,] für den außeritalienischen Durchlauf Preise in Goldma[rk.]

— **Neue Expreßzüge in Spanien.** Durch eine Kö[nigliche] Verordnung vom 16. Dezember v. J. wurde eine Kommis[sion ge]bildet mit der Aufgabe, eine Verbesserung der Fahrpl[äne von] Zügen mit langen Fahrstrecken zu studieren. Diese Kom[mission] setzte sich zusammen aus den Chefingenieuren der vie[r Eisen]bahnabteilungen mit den ihnen unterstellten Ingenieu[ren und] aus je einem Vertreter der Nord-, der Madrid-Z[aragoza-] Alicante-, der Madrid-Cáceres-Portugal- und der Andal[usischen] Eisenbahngesellschaft. Die Kommission befaßte sich b[esonders] mit der Neueinstellung von zwei Expreßzügen vom Nor[den nach] dem Süden und zwei Gegenzügen, die eine durchgehen[de Ver]bindung der nordischen Grenzstädte Irùn und Hendaya [mit den] andalusischen Hafenstädten ermöglichen. Desgl. wu[rde eine] Fahrplanänderung des gegenwärtigen Expreßzuges na[ch Alge]ciras geprüft, um eine Verbesserung der Verbindung [mit den] nordafrikanischen Besitzungen herbeizuführen.

Der einheitliche Wunsch der Kommission für eine V[erbesse]rung der Verbindung der Levante mit Andalusien, [die] Schaffung neuer Touristenstrecken und für den Aus[bau der] gegenwärtig in Kraft befindlichen Fahrpläne wird se[ine Er]füllung entgegengehen, sobald die oben erwähnten Zü[ge einge]stellt sind.

In Übereinstimmung mit der Kommission erließ das V[erkehrs]ministerium eine Verordnung nachstehenden Inhalts:

I. Es sind folgende neue nationale Expreßzüge einz[ustellen:] 1. von Irùn nach Madrid, Sevilla und Cádiz. An diesen [hat] Anschluß in Madrid (Bahnhof Atocha) der Expreß vo[n Barce]lona und Zaragoza und in Baeza der Expreß nach [.] 2. Von Cádiz nach Sevilla, Madrid und Hendaya. Die[ser] hat Anschluß in Baeza an den Expreß Granada-Madri[d und in] Madrid (Atocha) an den Expreß Madrid-Zaragoza-B[arcelona.] 3. Von Irùn nach Madrid, Sevilla, Málaga, Granada und [.] 4. Von Almería, Granada, Málaga und Sevilla nach Ma[drid und] Hendaya. 5. Von Madrid nach Málaga und Algeciras. [6. Von] Algeciras nach Málaga und Madrid.

II. Bei Inbetriebnahme dieser Züge können die Ei[senbahn]gesellschaften ebenso viele heute gleichlaufende Züge [ein]lassen.

[. Die Nord-, die M. Z. A.- und die Andalusische Eisenbahn-
llschaft legen innerhalb eines Monats der Generaldirektion
Eisenbahnen das Projekt eines vollständigen Fahrplanes
er sechs Züge vor, soweit eine jede von ihnen daran be-
gt ist. Sobald diese Fahrpläne genehmigt sind, werden die
nnten Gesellschaften weitere Verbesserungen der anderen
en ihrer Eisenbahnnetze prüfen.

Eisenbahnen ohne Betrieb in England. Nach einer Mit-
ng, die der Verkehrsminister vor dem Parlament gemacht
gab es in England Ende 1924, dem letzten Zeitpunkt, für
genaue Zahlen vorliegen, 1202 km Eisenbahnen, auf denen
Betrieb stattfindet. Darunter sind 9 km, bei denen der
fertiggestellt, der Betrieb aber noch nicht eröffnet ist;
m sind abgebaut, 196 km sind im Bau, und die verbleibenden
km sind genehmigte Strecken, die teilweise im Bau oder ge-
sind.

Sonderzüge der englischen Großen Westbahn. Einige Son-
ige auf größere Entfernung, die die Große Westbahn in
letzten Zeit hat verkehren lassen, haben sich durch die
e Geschwindigkeit ausgezeichnet, mit der sie gefahren sind.
erkehrte Anfang März aus Anlaß eines Fußball-Wettspiels
Sonderzug von London (Paddington) nach Swansea und
ck, dessen Fahrplan für die 233,7 km lange Strecke eine
zeit von 165 Minuten in der Richtung nach Swansea und
168 Minuten in der Richtung nach London vorsah. Am
n Sonntag im März verkehrte ein Sonderzug von London
Bath, Bristol und Weston-super-Mare, der, mit 1310 Per-
n besetzt, in zwei Teilen abgefertigt wurde; für die Teil-
ke bis Swindon, 115 km, die er ohne Aufenthalt durchfuhr,
ihm der Fahrplan 76 Minuten Zeit; in der Gegenrichtung
die Fahrzeit 6 Minuten länger. Unter den Sonderzügen,
m 9., 10. und 11. März von London nach Cheltenham zum
en fuhren, waren solche, die die 196 km lange Strecke ohne
halten in 150 Minuten zurücklegten, während andere, die nur
Klasse führten, von London bis Swindon, 130 km in 93 Mi-
n durchfuhren, dort eine Vorspannlokomotive erhielten und
Rest von 66 km, auf denen wegen steiler Neigungen stellen-
langsam gefahren werden muß, in einer Stunde zurück-
n. Die Rückfahrt wurde von Zügen mit Wagen 1. Klasse
alls ohne Aufenthalt ausgeführt, während die Züge
lasse zweimal unterwegs Aufenthalt hatten; sie legten dabei
ken von 72 km, 66 km und 58 km in 71, 49 und 41 Minuten
ck.

e diese Züge waren reichlich schwer. Diejenigen nach
sea bestanden aus zehn Durchgangswagen, unter denen sich
peisewagen befand. Für den Verkehr nach Weston wurden
Züge mit je 12 Speisewagen gestellt. Die Züge 3. Klasse
Cheltenham führten 12 oder 13 Durchgangswagen, darunter
Speisewagen, während die Züge 1. Klasse aus neun bis
Wagen, darunter ebenfalls zwei Speisewagen, zusammen-
zt waren.

Fremde Erdteile.

Die Südmandschurische Eisenbahn im Jahre 1923. Die un-
n günstige Wirtschaftslage dieses Eisenbahnunternehmens,
die wir für das Jahr 1922 berichten konnten (Jahrg. 1924
Zeitung, Nr. 47, Seite 938), hat auch im folgenden Jahr
alten, ja sich sogar noch verbessert. Die Betriebslänge
ch nicht wesentlich geändert, sie betrug am 30. September
694,8 engl. Meilen = 1117,9 km gegen 1104 km im Jahr
Doppelgleisig ausgebaut ist seit 1915 die ganze Stein-
e Dairen-Changchun, 438,6 engl. Meilen. Das ganze Bahn-
ist jetzt in der europäischen Vollspur von 1,435 m herge-
Die Roheinnahmen sind von 87,81 Mill. Yen[1]) um
Mill. auf 92,27 Mill. Yen, also um 5,06 %, die Betriebsaus-
aber nur von 34,17 Mill. um 1,62 Mill., das sind 4,74 %,
5,787 Mill. Yen gestiegen. Die Betriebszahl von 38,9 ist
8,8 % gesunken und dürfte in diesem Tiefstande sicher
den Eisenbahnen Chinas, vielleicht sogar unter den Eisen-
n aller Kulturländer, heute wohl unübertroffen dastehen!
Betriebsüberschuß ist von 53,64 Mill. um 2,84 Mill., d. s.
, auf 56,48 Mill. Yen gestiegen. Befördert wurden
Mill. Reisende gegen 7,645 Mill. im Vorjahr, also mehr:
Mill., das sind 14,6 %; gefahren wurden 497,61 Mill. Per-
meilen gegen 454,92 im Vorjahr, also mehr 42,69 Mill., das
9,4 %. Der Güterverkehr steigerte sich von 12 043 870 auf
673, also um 1 327 803 t (= 1016 kg), das sind 11 %; die
nmeilen von 2771,51 auf 2963,18, also um 191,67 Mill., das
6,9 %. Die Durchschnittsfahrt der Person sank von 59,5
5,8 Meilen, die der Tonne von 230,1 auf 221,6 Meilen. Be-
nswert h o c h ist, im Gegensatz z. B. zu den japanischen
sbahnen, die Einnahme aus dem Güterverkehr, die etwa
das S e c h s fache des Erträgnisses aus dem Personenverkehr
ausmacht: der Personenverkehr erbrachte 1923 12,151 Mill. Yen
gegen 11,123 Mill. im Vorjahr, als mehr 9,1 %; der Güterverkehr
dagegen 72,58 Mill. gegen 69,52 Mill. im Vorjahr, also mehr
4,4 %. Bei den japanischen Staatsbahnen reicht bekanntlich der
Ertrag des Güterverkehrs bei weitem nicht an den des Personen-
verkehrs heran. Der Fahrzeugpark bestand am 31. März 1923
aus 388 Lokomotiven, 291 Personen- und 6247 Güterwagen. Die
Zahl der Bediensteten belief sich auf 18 212 Köpfe. Eisenbahn-
gasthöfe werden unterhalten in Port Arthur, Dairen, Changchun
und Mukden; ihre gesamte Roheinnahme betrug 1 016 914 Yen.
Die Hauptwerkstätten der Bahn bestehen in Shakako (oder
Shahoho), einem Vororte von Dairen; eine kleinere Werkstätte
ist noch in Liaoyang; die Hauptwerkstätten bei Dairen sollen
besonders gut ausgerüstet sein.

Das Beispiel der Südmandschurischen Eisenbahnen zeigt, was
eine geschäftstüchtige Verwaltung bei den Bahnen im fernen
Osten heute zu verdienen vermag. F. B.

[1]) Yen nach jetzigem Kurs = etwa 1,92 ℳ.

— **Durch Schneefall verursachte Kosten.** Die großen Schnee-
stürme am 4. und 10. Februar d. J. in Nordamerika haben nach
einem Bericht der Boston and Maine-Eisenbahn dieser Gesellschaft
allein rund eine halbe Million Kosten verursacht. Der Schnee
lag 22 Zoll (56 cm) hoch, und jeder Zoll hat also Anlaß zu einer
Ausgabe von fast 25 000 Dollar gegeben. Die genauen Kosten
lassen sich allerdings noch nicht angeben. Die Beseitigung des
Schnees hat allein 200 000 Dollar gekostet. In diesem Betrag
sind 24 000 Dollar für 300 Tagewerke von Schneepflügen ent-
halten. An diesen Arbeiten mußten hochbezahlte Kräfte teil-
nehmen, die sonst zu wertvolleren Diensten herangezogen wer-
den. — Schwer ins Gewicht fielen auch die Mieten für fremde
Wagen, die infolge der durch den Schneesturm verursachten
Betriebsstörungen auf den Strecken der Boston and Maine-Eisen-
bahn zurückgehalten wurden. Vor dem Unwetter liefen auf
ihren Strecken im Durchschnitt gleichzeitig 25 000 Wagen; ihre
Zahl vergrößerte sich schnell auf 30 000, und es waren also bei
einer Wagenmiete von einem Dollar den Tag 5000 Dollar täglich
mehr aufzubringen. Die hierdurch entstandenen Kosten werden
auf 100 000 Dollar geschätzt. Die Verschiebebewegungen auf
den Bahnhöfen und das Abfahren der eingehenden Sendungen
von den Bahnhöfen in die Stadt waren ebenfalls durch das
Schneewetter erschwert und haben erhöhte Kosten verursacht.
Die Störungen aller Art haben bis in den März gedauert und
auch in diesem Monat Anlaß zu höheren Aufwendungen gegeben,
die sich wieder auf 100 000 Dollar belaufen mögen. Der Mehr-
verbrauch an Lokomotivbrennstoffen während des Unwetters
hat den Februar mit 20 000 Dollar belastet, und ebenso hoch war
der Mehraufwand an Löhnen, weil die Zugbegleitmannschaften
längere Zeit im Dienst gehalten werden mußten. Zu den zahlen-
mäßigen Ausgaben, die das Unwetter verursacht hat, kommen
natürlich noch umfangreiche Störungen und Erschwernisse, die
sich nicht in Geld ausdrücken lassen.

— **Verkehrsnot in Florida.** Im Staate Florida hat sich in den
letzten Jahren eine äußerst lebhafte Siedlungstätigkeit ent-
wickelt. Tatkräftige Unternehmer haben große Landflächen
billig erworben, sie aufgeteilt und mit großem Gewinn zum Bau
von Wohnsiedlungen wieder verkauft. In manchen Städten ist
in jedem Haus eine Geschäftsstelle einer Grundstücksgesell-
schaft, und in den nördlich von Florida gelegenen Staaten ist
eine Riesenreklame gemacht worden, um Ansiedler anzulocken.
Sie hat Erfolg gehabt, denn sie ist durch die natürlichen Vor-
züge des Landes unterstützt worden. Namentlich das milde Klima
hat viele Amerikaner veranlaßt, sich dort ein Haus für den
Winteraufenthalt zu bauen, und es wird berichtet, daß jeder
Amerikaner, der es sich irgend leisten kann, entweder kürzlich
in Florida gewesen ist oder demnächst nach Florida reisen will.
Natürlich kommen dabei nicht nur dauernde Niederlassungen,
sondern auch vorübergehende Besuche in Frage, und die Gast-
höfe, die zum Teil erweitert, zum Teil in Riesengröße neu ent-
standen sind, beteiligen sich auf das lebhafteste an dem Reklame-
feldzug für Florida, dessen Boden noch reichlichen Raum für die
Gründung von Siedlungen bietet.

Die angedeuteten Verhältnisse haben ihren Einfluß auf die
Eisenbahnen nicht verfehlt. Der Verkehr hat in einer Weise
zugenommen, die zu den größten Schwierigkeiten geführt hat.
Zwei Eisenbahnen, die den Verkehr von Florida mit dem übrigen
Nordamerika vermitteln, haben im Jahre 1920 einen Eingang von
508 500 Wagen gehabt; 1924 war die Zahl auf fast 700 000, 1925
auf über 822 000 gestiegen. Eine Bahn von rein örtlicher Be-
deutung hatte in den drei genannten Jahren einen Eingang von
rd. 34 000, 68 500 und 89 000 Wagen. Die Eisenbahnen konnten
mit ihren Anlagen und Betriebsmitteln dieser Hochflut des Ver-
kehrs natürlich nicht schnell genug folgen. In Amerika, wo
Häuser sehr häufig aus genormten Hölzern gebaut werden, kann
man wenige Tage, nachdem man sich entschlossen hat zu bauen,
die dazu nötigen Hölzer haben, aber eine Eisenbahn leistungs-
fähiger zu gestalten, geht nicht so schnell. Die Eisenbahnen

von Florida machen allerdings seit drei Jahren die größten Anstrengungen, um den an sie gestellten Anforderungen zu genügen. Die bestehenden Anlagen sind erweitert worden; eine der Eisenbahngesellschaften baut eine neue Hauptbahn zur Entlastung ihrer alten Strecken, und Zweigbahnen sind in Teile des Landes vorgestreckt worden, die bisher keine Eisenbahn hatten. Aber solche Bauten brauchen auch unter amerikanischen Verhältnissen Zeit, und sie begegneten noch insofern Schwierigkeiten, als gleichzeitig mit ihnen umfangreiche Straßen- und Siedlungsbauten in der gleichen Gegend im Gange waren.

Die Eisenbahnen geben zu, daß sie den Verkehr von Florida nicht in auskömmlicher Weise haben bedienen können. Es fiel ihnen aber nicht nur der Transport der Baustoffe für die Wohnsiedlungen zu, sondern deren Gründung hatte wieder zur Folge, daß große Geschäftshäuser und Gasthöfe gebaut und daß ungeheure Mengen von Waren aller Art nach Florida eingeführt wurden. Dabei haben Schieber große Sendungen aufs Geratewohl nach Florida abgerichtet und erst dort über sie verfügt, wodurch Umleitungen, mehrfache Fahrten und andere Schwierigkeiten entstanden. Die Eisenbahnen konnten sich daher nicht anders helfen, als indem sie eine Verkehrssperre über Florida verhängten, um zunächst einmal ihre überfüllten Bahnhöfe zu räumen. Dadurch ist soweit eine Besserung eingetreten, daß neuerdings die Verkehrssperre wieder gemildert werden konnte; für Baustoffe ist sie aber noch aufrecht erhalten worden; es können jedoch wenigstens Lebensmittel und andere Gegenstände des täglichen Bedarfs wieder in ausreichender Menge nach Florida eingeführt werden. Die Handeltreibenden der Südoststaaten, die an erster Stelle berufen sind, den Bedarf von Florida zu decken, haben einen Verkehrsbeirat eingesetzt, der die Belieferung von Florida in geregelte Bahnen lenken soll. Gegenstände zur Ausstattung von Wohnhäusern werden von den Eisenbahnen nur angenommen, wenn der Empfänger nachweist, daß er ein bezugsfertiges Haus besitzt. Baustoffsendungen sind vorher anzumelden; sie werden, im Verhältnis der angemeldeten Mengen auf die Besteller verteilt, zugelassen. Dabei rechnen die Eisenbahnen stark auf die Mithilfe der Empfänger, indem diese veranlaßt werden, die Güter, die für sie eingehen, sofort zu entladen und abzunehmen. Um die Räumung der Bahnhöfe von eingehendem Gut zu fördern, ist die Verkehrssperre für Kraftwagen, die mit der Eisenbahn nach Florida verschickt werden, aufgehoben. So hofft man, wenn alle Beteiligten mitarbeiten, im Laufe der Zeit der Verkehrsschwierigkeiten Herr zu werden.

— **Chicago und die Illinois-Central-Eisenbahn.** Im Jahre 1848, als die erste Eisenbahn in Chicago gebaut wurde, hatte diese Stadt 25 000 Einwohner; zwei Jahre später, als der Bau der Illinois-Central-Eisenbahn geplant wurde, war die Zahl der Einwohner bereits auf 30 000 gestiegen. Nach weiteren 20 Jahren wurde eine Einwohnerzahl von 300 000 erreicht, nach nochmals 20 Jahren die erste, 1910 die zweite Million überschritten. Heute hat Chicago 3 Millionen Einwohner. Dementsprechend haben auch die Verkehrsleistungen der Illinois - Central-Eisenbahn zugenommen. Im Jahre 1856 verkehrten auf ihr, von Chicago ausgehend und dort ankommend, zwei Fern- und vier Vorortzugpaare; heute sind es 34 Züge für den Fernverkehr und 418 für den Vorortverkehr, und außerdem benutzen noch zahlreiche Züge anderer Gesellschaften die Anlagen der Illinois-Central-Eisenbahn. Im Vorortverkehr hat die Zahl der täglich beförderten Fahrgäste von 1910 bis 1920 und 1925 von 44 000 auf 60 000 und 80 000 zugenommen, und es wird nicht mehr lange dauern, bis die Zahl 100 000 überschritten wird. Entsprechend hat auch der Fernverkehr und die Beförderung von Gütern zugenommen.

Die Illinois-Central-Eisenbahn verläuft auf ihrem in Chicago eindringenden Teil am Seeufer. Ihre Planungen gingen ursprünglich dahin, eine Eisenbahn am südlichen Arm des Chicago-Flusses zu bauen, um so eine Verbindung mit der Chicago- und Westbahn herstellen zu können, der einzigen Eisenbahn, die damals — 1851 — neben ihr bestand. Der See richtete am Ufer im Stadtbereich sehr erhebliche Schäden an, und die Bürgerschaft war daher nur froh, daß sie die daraus entstehenden Lasten der Eisenbahn aufhalsen konnte, indem sie sie zu einer Linienführung am Seeufer zwang und ihr damit die Verpflichtung zur Erhaltung dieser Uferstrecke auferlegte.

Auf Grund einer Verordnung vom Jahre 1919 hat die Illinois-Central-Eisenbahn bis zum Februar 1927 ihren Vorortverkehr auf elektrische Zugförderung umzustellen; bis 1930 hat das gleiche für den Güterverkehr nördlich, bis 1935 südlich einer bestimmten Grenze zu geschehen; nach 1940 sollen innerhalb der Stadtgrenze überhaupt keine anderen als elektrische Fernzüge verkehren. Zur Zeit sind die Arbeiten zur Einführung elektrischen Betriebes für den Vorort- und Güterverkehr sowie für einen Teil des Fernverkehrs im Gange; sie sind soweit gediehen, daß im Juli dieses Jahres der Vorortverkehr voraussichtlich wird elektrisch betrieben werden können. Ferner ist der Bau eines Verschiebebahnhofs mit den zugehörigen Betriebsanlagen begonnen. Alle schienengleichen Straßenübergä sollen beseitigt und es soll ein neuer Personenbahnhof so eine neue Haltestelle für den Vorortverkehr errichtet wer

Durch die Verbesserung des Vorortverkehrs, namentlich du die bei elektrischem Betrieb mögliche Erhöhung der Fah schwindigkeit, die mit einer Meile (1,6 km) in der Minute Aussicht genommen ist, soll erreicht werden, daß Chicago se Arbeitskräfte aus einem erheblich erweiterten Umkreis bezie kann. Die Fahrzeiten werden um 15 bis 30 % verringert, in demselben Maße wird der Umkreis größer, innerhalb des man wohnen kann, wenn man in Chicago seine Arbeitsstätte So hofft die Illinois-Central-Eisenbahn ihren Teil zu ein neuen Aufschwung von Chicago beitragen zu können, und gleich soll die Beseitigung von Ruß, Rauch und Lärm beim Ü gang von Dampf- zu elektrischem Betrieb Chicago zu ei schöneren Stadt machen als sie es bisher gewesen ist.

— **Milchtransport auf weite Entfernung.** Die größte Ent nung, die frische Milch in größerer Menge bisher zurückge hat, dürfte diejenige zwischen Marshfield in Wisconsin Miami in Florida sein; sie beträgt fast genau 2900 km. handelte sich dabei um einen Versuch, um zu ermitteln, ob Milchversorgung von Miami durch Bezug aus Wisconsin bessert werden kann; es sollen dann täglich über 11 000 l wandfreie Milch nach Florida geliefert werden. Die M wurde in einem Kesselwagen, dessen einzelne Teile mit ausgelegt sind, über Chicago, Cincinnati und Jacksonville, gleitet von einem Vertreter des Werks, das den Milchwagen baut hatte, befördert. Der Wagen, dessen Fassungsraum 11 beträgt, hat Kühleinrichtung. Die Milch wird unterwegs daue gerührt, um zu verhüten, daß sich Fetteile absondern. E trische Pumpen dienen zum Füllen und Entleeren. Bisher be Miami seine Milch aus Ohio in gewöhnlichen Kühlwagen, wurde sie dabei sehr teuer, und auch ihre Beschaffenheit nügte kaum den Ansprüchen.

Wasserverkehr.

— **Jahresabschluß der Hamburg-Amerika Linie.** Es ist das Jahr 1925 ein Betriebsüberschuß von 9 380 918 ℳ fes stellt worden. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, diesen Ü schuß nach Abschreibungen von 9 241 230 ℳ mit 139 688 ℳ zutragen und von der Ausschüttung einer Dividende abzuse Bei einem Aktienkapital von 54 Mill. ℳ stellen die Absch bungen somit 18 % des Kapitals dar. Gegen das Vorjahr sich das Geschäftsergebnis wesentlich erhöht.

— **Hamburgs Seeschiffahrt** im 1. Vierteljahr 1913, 1925 1926.

Angekommene Seeschiffe

im Jahr	überhaupt Zahl	überhaupt N.-R.-T.	davon bela Zahl	davon bela N.-R
1913	3234	3 318 274	2691	3 03[illegible]
1925	3282	4 104 475	2738	3 76[illegible]
1926	3005	3 813 217	2532	3 44[illegible]

Abgegangene Seeschiffe

im Jahr	überhaupt Zahl	überhaupt N.-R.-T.	davon bela Zahl	davon bela N.-R
1913	3567	3 305 397	2930	2 35[illegible]
1925	3702	4 064 389	3096	3 04[illegible]
1926	3406	3 854 853	2977	3 09[illegible]

— **Bremens Seeschiffsverkehr im 1. Vierteljahr 1926.** S dem Oktober 1925 war der bremische Schiffsverkehr der a meinen deutschen Wirtschaftslage entsprechend von Mona Monat zurückgegangen. Als im Januar und Februar noch übliche Frostsperre in der Ostsee hinzukam, erreichten Zahlen ihren Tiefpunkt. Endlich hat nun der März wieder erhebliche Zunahme gebracht, sie beträgt gegenüber Februar etwa 26 %. Hinter dem Monatsdurchschnitt des Ja 1925 bleibt die angekommene Tonnage im März nur noch 3 % zurück. Das ganze 1. Vierteljahr 1926 zeigt noch e Ausfall von rund 8 % im Vergleich zum 1. Vierteljahr Gegenüber dem März aller Vorjahre, mit Ausnahme von ist ein Zuwachs festzustellen. Die Zunahme gegenüber März 1925 ist vor allem Bremerhaven zugute gekommen.

Es wurden in Ankunft und Abgang zusammen im Seesch verkehr für bremische Rechnung ermittelt im März 925 660 N.-R.-T. gegen 770 528 N.-R.-T. im Februar und 84 N.-R.-T. im Januar. Es kamen an im März 1926: 386 Sc mit 478 986 N.-R.-T. (davon beladen 358 Schiffe 447 467 N.-R.-T.) gegen 348 Schiffe mit 467 640 N.-R.-T. im 1925 und 471 Schiffe mit 429 923 N.-R.-T. im März 1913. gingen ab im März 1926: 357 Schiffe mit 446 674 N.-R.-T. (d beladen 268 Schiffe mit 426 294 N.-R.-T.) gegen 341 Schiffe 403 577 N.-R.-T. im März 1925 und 478 Schiffe mit 421 779 N.- im März 1913.

— Schiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im sten Vierteljahr 1926. Der Eingang an Seeschiffen betrug in

	1926			1925		
	Schiffe		N.-R.-T.	Schiffe		N.-R.-T.
Hamburg						
Januar	1030	mit	1 291 044	1141	mit	1 391 019
Februar	949	„	1 225 695	968	„	1 271 823
März	1026	„	1 296 478	1149	„	1 445 571
Zusamm.	3005	mit	3 813 217	3258	mit	4 108 413
Nieuwe-Waterweg						
Januar	1103	mit	1 708 523	1016	mit	1 514 416
Februar	1041	„	1 528 982	942	„	1 350 804
März	1189	„	1 821 153	1089	„	1 560 175
Zusamm.	3333	mit	5 058 658	3047	mit	4 425 395
Rotterdam						
Januar	806	mit	1 361 147	842	mit	1 253 799
Februar	847	„	1 263 285	785	„	1 147 153
März	953	„	1 525 837	904	„	1 308 240
Zusamm.	2665	mit	4 172 325	2531	mit	3 709 192
Antwerpen						
Januar	844	mit	1 553 216	825	mit	1 423 299
Februar	778	„	1 333 565	780	„	1 292 908
März	913	„	1 554 851	898	„	1 456 709
Zusamm.	2535	mit	4 441 632	2503	mit	4 172 916

— Seeverkehr der wichtigsten europäischen Häfen.

Hafen	1913		1924		1925	
	Anzahl der Schiffe	N.-R.-T.	Anzahl der Schiffe	N.-R.-T.	Anzahl der Schiffe	N.-R.-T.
rdiff . .	5 129	7 617 450	5 133	6 588 730	4 238	5 497 296
sgow .	1 609	3 573 945	2 304	4 143 556	2 197	4 119 668
ll	5 464	4 704 865	4 325	5 450 067	3 872	4 768 911
erpool .	4 421	12 054 056	7 393	13 185 360	7 252	13 590 951
ndon . .	10 753	13 725 156	12 296	17 456 798	14 097	18 251 969
den . .	2 069	1 486 997	2 062	1 093 805	2 544	1 790 123
men . .	5 712	4 508 579	3 951	5 058 194	4 481	5 641 507
mburg .	15 073	14 185 000	12 527	15 540 497	13 240	16 635 346
sterdam	2 597	2 618 885	3 016	3 830 047	2 999	3 942 176
uwe aterweg	11 285	13 748 784	11 310	16 722 667	13 550	20 058 986
tterdam	10 203	12 788 342	10 142	15 214 327	11 124	16 864 105
nkirchen	2 266	2 543 939	2 649	4 031 413	2 545	3 939 562
vre . . .	2 196	3 746 214	2 964	6 095 416	2 897	6 278 552
rseille .	8 634	10 509 084	6 854	10 410 020	7 002	11 248 521

Luftverkehr.

— Luftverkehr in Italien. Nach mehrmonatlichen Proben und h Herstellung der erforderlichen Landungsplätze hat Italien 1. April d. J. seine erste Privatluftlinie Triest-Turin, Aufenthalten in Venedig und Pavia, dem öffentlichen Verr übergeben.

er Dienst für Reisende und Post wird mit Wasserflugzeugen Firma Cosulich, Triest, von der Società italiana dei servizi ei" (Gesellschaft der italienischen Luftverkehre) in folgen Fahrplan betrieben:

Triest	ab 11.00	an 16.10
Venedig	an 11.50	ab 15.20
„	ab 12.10	an 15.00
Pavia	an 14.30	ab 12.40
„	ab 15.10	an 12.00
Turin	an 16.10	ab 11.00

ie Wasserflugzeuge, welche längs des Po ihren Weg nehmen, en eine Kabine mit vier Sitzplätzen und einen Raum zur erbringung von 150 kg Handgepäck und Postsachen, reisen einer Geschwindigkeit von 150 km die Stunde und sind mit liotelegraphie versehen.

ie Fahrpreise entsprechen jenen der Staatseisenbahnen für I. Wagenklasse zuzüglich Schlafwagenzuschlag.

m 7. April ist die zweite Fluglinie Genua-Rom-apel-Palermo eröffnet worden. Die Fahrt dauert unähr, einschließlich Aufenthalt zum Mittagessen, 8 Stunden.

m Laufe des Jahres ist die Instandsetzung eines bereits ausrbeiteten großen Flugverkehrsnetzes vorgesehen, das außer teren inländischen Linien der Halbinsel und ihrer Kolonien h die Verbindung Italiens mit Berlin über Innsbruck-nchen, mit Wien über Villach, mit Barcelona über Frankreich nach dem Orient über Brindisi-Konstantinopel vorsieht.

Rechtspflege.

(Siehe auch S. 403 u. 404.)

— Verbindung von Speditions- und Lagervertrag. Zwei sehr bemerkenswerte Urteile, die die Rechtslage bei Verbindung von Speditions- und Lagervertrag behandeln, hat das Reichsgericht gefällt. Dabei hat unser höchster Gerichtshof auch zur Gültigkeit zweier Freizeichnungsklauseln Stellung genommen.

I.[1]) Freizeichnungsklauseln in allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Im November 1919 übergab X. in Berlin der dort ansässigen beklagten Speditionsfirma zwei Kisten mit Seidenstoffen im angegebenen Werte von 60 000 ℳ zur Beförderung durch Eilgut nach Wien an die jetzige Klägerin. Wegen einer gleich danach eintretenden Verkehrssperre ersuchte X. die Beklagte unter dem 13. November 1919, das Gut bis zur Aufhebung der Sperre einlagern und gegen sämtliche Gefahren versichern zu lassen. Die Beklagte bestätigte dem X. unter dem 15. desselben Monats, daß sie die Kisten „eingelagert und zu den aufgegebenen Werten gegen alle in Frage kommenden Gefahren, d. i. Feuer- und Einbruchsdiebstahl", versichert habe. Die Beklagte lagerte die Kisten bei einer anderen Speditions- und Lagerfirma Y. ein, wo sie unaufgeklärterweise verlorengegangen sind. Aus abgetretenem Rechte des X. verlangt Kläger Zahlung von Schadenersatz.

Die Beklagte will das ganze Geschäft nur nach den Regeln der Spedition beurteilt wissen, so daß sie nur für die Sorgfalt in der Auswahl des Lagerhalters hafte. Nach allgemeinen Bedingungen brauche sie höchstens ihre Ansprüche gegen dritte Personen, bei denen der Verlust eingetreten sei, abzutreten (was sie auch tat). Eine Versicherung gegen jede Diebstahlsgefahr sei damals nicht möglich gewesen. Der Anspruch unterfalle der einjährigen Verjährung des § 414 HGB., welche dadurch in Lauf gesetzt sei, daß die Klägerin die beiden Kisten am 18. Februar 1920 als fehlend reklamiert habe. Endlich hafte sie nach § 8 der Geschäftsbedingungen nur in Höhe von 1,20 ℳ für das Brutto-Kilogramm.

Während der vorliegende Rechtsstreit schwebte, klagte die Klägerin auf Grund der obenerwähnten Abtretung gegen Y. auf Schadenersatz und verkündete der gegenwärtigen Beklagten den Streit. Y. wendete ein, nach den allgemeinen Bedingungen hafte der Lagerhalter bei Sachen von mehr als 20 ℳ für das Kilogramm, falls er (wie gegeben) von dem Werte der Gegenstände keine Kenntnis erhalten habe, nicht für den Schaden, der aus der Unterlassung von Vorkehrungen entstanden sei, die bei Kenntnis des Wertes von dem Spediteur hätten getroffen werden müssen. Auf Grund dieses Einwandes wurde im Nebenprozeß die Klage rechtskräftig abgewiesen. Nunmehr verurteilte das Oberlandesgericht nach Antrag; die Revision der Beklagten blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen: Ob ein Lagervertrag nur als Nebenvertrag zum Speditionsvertrag oder als selbständiger Vertrag zu beurteilen sei, hänge von den Umständen des Falles ab. Wenn das Oberlandesgericht hier einen besonderen Lagervertrag neben dem Speditionsvertrag angenommen habe, so sei das nicht rechtsirrig. Das Ergebnis würde aber auch kein anderes sein, wenn die gesamte Rechtslage ausschließlich nach den Regeln vom Speditionsvertrag beurteilt würde. § 408 des HGB. beziehe sich nur auf die Pflichten des Spediteurs bei der Bewirkung der Versendung, wie die gegen Art. 380 des HGB. a. F. veränderte Fassung ergebe. Hinsichtlich der Pflichten des Spediteurs bei der Aufbewahrung des Gutes verweise § 407 Abs. 2 des HGB. auf die Vorschriften über den Kommissionsvertrag (§ 390). Auf eben diesen verweise der den Lagervertrag regelnde § 417 des HGB. zurück. Y. sei Erfüllungsgehilfe der Beklagten gewesen, für den sie nach § 278 BGB. einstehen müsse. Dieser sei allerdings nachgiebiges Recht. Aber wenn § 1 der allgemeinen Bedingungen dem Spediteur lediglich die Abtretungspflicht für den Fall auferlege, daß ein Schaden durch Verlust bei einer dritten Person entstanden sei und eine weitere Verpflichtung, insbesondere Haftung aus § 413 HGB. ausschließe, so seien unter „Dritten" nicht auch Erfüllungsgehilfen zu verstehen; eine etwa unklare Fassung der allgemeinen Bedingungen falle der Beklagten zur Last.

Die zahlenmäßige Haftbeschränkung gelte nur für den Fall, daß der Wert des Gutes nicht angegeben oder die Versicherung nicht gewünscht werde. Dem Briefwechsel der Parteien könne nicht entnommen werden, daß die Klägerin die Versicherung gegen andere Diebstahlsgefahren als Einbruch nicht gewünscht habe. Der hier gegebene Fall, daß der Schadenfall nicht unter die Versicherung falle, sei in jener Klausel gar nicht vorge-

[1]) Urteil des I. Z.-S. vom 20. Mai 1925. Deutsche Juristen-Zeitung, 30. Jahrg., 1925, Heft 20, Seite 1584.

sehen; keinesfalls aber könne in ihr der genügend klare Ausdruck des Willens gefunden werden, daß sich die Haftung des Spediteurs unter allen Umständen darin erschöpfen solle, daß er entweder versichere oder nur zahlenmäßig beschränkten Ersatz leiste.

Für die Verjährung sei nicht § 414 Absatz 2, sondern § 423 Satz 2 des HGB. maßgebend, wonach die Frist mit der Anzeige des Lagerhalters an den Einlagerer über den Verlust des Gutes beginne. Danach sei die Klage rechtzeitig erhoben. Zwar bestimme § 18 der allgemeinen Lagerbedingungen, daß alle Ansprüche des Einlagerers spätestens ein Jahr seit Entstehung des Anspruches verjähren, aber eine so tief einschneidende Änderung des Gesetzesrechtes, wie sie § 18 bei wörtlicher Anwendung vorsehe, sei für den Rechtsunkundigen völlig unerkennbar. Dieser könne vernünftigerweise die Bestimmungen nur so auffassen, daß seine Ansprüche erst dann verjährten, wenn er sie kenne und geltend machen könne. Es könne nicht geduldet werden, daß die Spediteurvereinigungen in solcher für das Publikum nicht erkennbaren Weise sich für zahlreiche Fälle von ihrer Haftung freizeichneten. Läge das in ihrer Absicht, so müßten sie ihre Bedingungen so abfassen, daß jedermann sofort erkennen könne, welche Gefahr hier drohe.

II.[2]) Die Freizeichnung bei Nichtangabe von Kostbarkeiten als solchen wirkt auch gegenüber dem Herausgabeanspruch.

1918 ließ der Kläger seinen Hausrat durch die beklagte Speditionsfirma von Köln nach Berlin schaffen und gab ihn bei ihr auf Lager gegen Lagerschein. Er nahm in Berlin zunächst eine möblierte Wohnung, die er nur teilweise mit eigenen Sachen ausstattete. Als er eine andere Wohnung fand, ließ er diese Sachen durch den Packer der Beklagten einpacken und nach der neuen Wohnung bringen, später aber nach erneuter Verpackung durch denselben Packer ebenfalls bei der Beklagten auf Lager geben. Nach längerer Zeit bezog er eine neue Wohnung und ließ nunmehr von der Beklagten seine sämtlichen bei ihr eingelagerten Sachen dorthin schaffen. Er verlangt Herausgabe von angeblich fehlenden Gegenständen. Die Beklagte will alles herausgegeben haben, was sie auf Lager erhalten habe, und nichts mehr besitzen, beruft sich auch auf ihre Lagerbedingungen, wonach sie für den Inhalt von Kisten nur dann hafte, wenn das Ein- und Auspacken durch ihre Leute besorgt worden sei, und wonach sie für Kostbarkeiten nur dann hafte, wenn ihr diese unter schriftlicher Angabe des Wertes oder ihrer Beschaffenheit zur besonderen Verwahrung übergeben und von ihr übernommen seien.

Das Landgericht und das Ober-Landesgericht verurteilten, das Reichsgericht hob auf. Mit folgender Begründung: Mit dem Einwand der Unmöglichkeit der Erfüllung könne die Beklagte infolge Bestreitens des Klägers nach ständiger Rechtsprechung erst in der Zwangsvollstreckung gehört werden.

Verbinde sich ein Lagervertrag mit einem Frachtvertrag, so seien die Rechtsbeziehungen der Vertragschließenden danach zu beurteilen, welches die Hauptleistung sei. Wenn die Frachtverträge nur dazu dienen sollten, die Sachen zum und vom Lager zu schaffen, so seien sie nur Mittel zum Zweck, also nur Nebenverträge. Das Geschäft unterstehe alsdann den Regeln vom Lagervertrag, vorbehaltlich anderer Abreden. Hier seien zwar jedesmal über das Hin- und Zurückschaffen der Sachen zum und vom Lager besondere schriftliche Verträge geschlossen, allein dadurch habe die Beklagte, gegenüber den Ansprüchen aus dem Lagervertrag, ihre Rechtslage nicht verbessern können. Schon darum sei § 483 Absatz 3 des HGB. unanwendbar; auf gänzlichen Verlust von Einzelsachen passe er überhaupt nicht.

Der erste Freizeichnungseinwand beziehe sich nur auf den Inhalt von Kisten, Schränken und sonstigen Behältnissen, nicht aber auf die Teppiche, die lediglich in Packen zusammengebunden waren. Dagegen greife der Haftungsausschluß für Kostbarkeiten durch. Rechtsirrig lehnte ihn das Oberlandesgericht mit der Begründung ab, die Beklagte habe bei einer so umfangreichen und offenbar wertvollen Wohnungseinrichtung damit rechnen müssen, daß sich auch kostbare Gegenstände darunter befanden, und sie habe daher die dafür erforderlichen Vorsichtsmaßregeln zu treffen gehabt, zumal ihre sachverständigen Leute den Wert insbesondere der Teppiche erkennen konnten, so daß es eines besonderen Hinweises auf den Wert nicht bedurft habe. Diese Auslegung verstoße gegen den klaren Wortlaut der Bestimmung. Wesentlich und allein entscheidend sei danach der klar ausgesprochene Wille der Beklagten gewesen, für Kostbarkeiten nur unter gewissen Bedingungen aufzukommen. Darauf sei der Kläger eingegangen. Ohne die Bedingungen erfüllt zu haben, könne er Ansprüche gegen die Beklagte nicht erheben. Dr. Compter.

[2]) Urteil des I. Z.-S. vom 29. April 1925. Deutsche Juristen-Zeitung, 30. Jahrg., 1925, Heft 20, Seite 1585.

— Begriff der Betriebsstätte im Sinne des Finanzausglei[…] gesetzes, insbesondere bei einer Werkbahn. § 10 des Geset[…] über den Finanzausgleich zwischen Reich, Ländern und […] meinden vom 23. Juni 1923[1]) führt den Begriff der Betrie[…] stätte ein, bestimmt ihren Begriff in Absatz 2 als „jede fe[…] örtliche Anlage oder Einrichtung, die der Ausübung des […] triebes eines stehenden Gewerbes dient" und führt neben d[…] Hauptsitz des Betriebes „Zweigniederlassungen, Fabrikatio[…] stätten, Ein- und Verkaufsstellen, Kontore und sonstige […] Ausübung des Gewerbes durch den Unternehmer selbst o[…] andere ständige Vertreter unterhaltenen Geschäftseinrichtunge[…] als Beispiele von Betriebsstätten an. Wie steht das bei ein[…] großen Unternehmen, das Kohlen- und Erzgruben, Hütten, Wa[…] werke usw. umfaßt und dessen einzelne Teile durch eine We[…] bahn untereinander verbunden sind? Liegt eine oder lie[…] mehrere Betriebsstätten vor? Welche rechtliche Bedeutu[…] kommt dabei der Werkbahn zu?

Alle diese Fragen behandelt eine Entscheidung des Reich[…] finanzhofes, die von allgemeiner Bedeutung ist. Aus […] Gründen des Beschlusses mögen hier folgende Sätze Pl[…] finden[2]):

„Streitig ist die Frage, ob die sich über die Gebiete von […] S., R. und B. erstreckenden Betriebe eine einheitliche Betrie[…] stätte bilden oder ob die in jeder dieser Gemeinden befindlich[…] einzelnen Kohlenzechen, Hüttenwerke, Walzwerke usw. je […] eine Betriebsstätte im Sinne des Finanzausgleichgesetzes zu […] trachten sind. Zum Begriffe der Betriebsstätte in diesem Sin[…] — vgl. § 10 des Finanzausgleichgesetzes — gehört das Vorh[…] densein eines festen örtlichen Mittelpunktes […] eine gewisse Dauer des Betriebs. Ohne Rechtsirrt[…] hat sich die Vorinstanz die Überzeugung gebildet, […] diese Merkmale bei den einzelnen Betrieben (Zech[…] Hüttenwerken usw.), die je unter einem eigenen Betriebslei[…] stehen, vorhanden sind. Die Frage, ob diese Mehrzahl von […] trieben in den vier Nachbargemeinden eine in sich geschlosse[…] Einheit darstellen, ist von der Vorinstanz verneint word[…] Auch dieser Auffassung ist beizupflichten. Mag auch ob[…] irdisch durch die Werkbahn der Hütte und unterirdisch du[…] Verbindungsgänge bei benachbarten Zechen ein gewisser räu[…] licher Zusammenhang zwischen den verschiedenen Betrieb[…] hergestellt sein, so fehlt es doch an einer organischen Zusa[…] menfassung der Betriebe in den vier Gemeinden. Wohl befa[…] sich im Jahre 1922 noch die Hauptleitung der Hütte in O. All[…] diese Hauptleitung bildet die Verwaltungsspitze für die säm[…] lichen über einen großen Teil Deutschlands verstreuten […] triebe der Hütte, sie stellt sich nicht als das Organ eines in d[…] vier Gemeinden umgehenden Sonderbetriebs dar. Die der Hau[…] leitung untergeordneten einzelnen Betriebe in den vier […] meinden stehen sich einander kaufmännisch und technisch ni[…] näher als die übrigen in anderen Gemeinden befindlichen […] triebe des Gesamtunternehmens der Hütte. Mangels einer inne[…] Zusammenfassung der Betriebe in den vier Gemeinden kann […] einer einheitlichen Betriebsstätte bei ihnen nicht die Rede se[…]

Bilden sonach nur die einzelnen Betriebe in den vier […] meinden je eine Betriebsstätte, so ist für eine Unt[…] verteilung des Einkommens aus einer solchen Betriebsstätte, […] es zunächst nach § 26 Abs. 2 gefunden wird, nach § 26 Abs[…] des Finanzausgleichgesetzes nur Raum, wenn sich eine dies[…] Betriebsstätten über mehrere Gemeinden […] streckt. Dies ist noch festzustellen für die Werkbahn, die s[…] über mehrere Gemeinden erstreckt. Je nachdem diese Werkba[…] die im Jahre 1910 bereits eine Gesamtlänge von 141 km ha[…] und mit 30 eigenen Lokomotiven und 1444 eigenen Wagen […] trieben wurde, sich als ein selbständiger Betrieb neben […] Zechen, Hüttenwerken usw. darstellt, oder in Teilabschnit[…] als Bestandteil der einzelnen Betriebe anzusehen ist, ergibt s[…] eine Anwendungsmöglichkeit von § 26 Abs. 3 des Finanza[…] gleichgesetzes.

In tatsächlicher Hinsicht ist hierzu klarzustellen, ob für […] Werkbahn ein räumlicher Mittelpunkt vorhanden ist, von d[…] aus der Bahnbetrieb in den vier Nachbargemeinden geleitet wi[…] oder ob jedem einzelnen Zechen- und sonstigen Betrieb ein T[…] der Bahnstrecke und des Fahrmaterials zur Bewirtschaftung […] geteilt ist. Es wird ferner festzustellen sein, ob bei der We[…] bahn zwischen freier Strecke und den übrigen Bahnanla[…] unterschieden werden kann. Läßt sich dieser Untersch[…] machen, so kommt es weiter darauf an, ob und welche der […] § 23 Abs. 2 des Finanzausgleichgesetzes bezeichneten Anla[…] sich in den einzelnen Gemeinden befinden und ob einzelne die[…] Anlagen sich auf mehrere Gemeinden erstrecken. Gibt es al[…] bei der Werkbahn keine freien Strecken, sondern wird […] wesentlichen an jedem Punkt der Strecke eine Benutzung d[…] Werkbahn (durch Be- oder Entladen der Wagen, Rangieren d[…]

[1]) RGBl. 1923 Teil I S. 491 ff.

[2]) Beschluß vom 20. November 1925 VI. B 25/25 Preußisch[…] Verwaltungsblatt 47. Band Nr. 20 S. 209.

ge usw.) vorgenommen, so ist die Werkbahn in den von ihr uhrten Gemeinden als einheitliche Betriebsstätte anzusehen, s zur Folge hat, daß das Beteiligungsverhältnis der Geinden sich nach § 26 Abs. 3 regelt."

Des leichteren Verständnisses wegen wird hier noch der Wort-t des § 26 des Finausgleichgesetzes angefügt:

§ 26.

Das Einkommen aus einheitlich bewirtschaftetem Grundbesitz, sich an dem im § 23 Abs. 1 zu Nr. 2a oder 2b bezeichneten tpunkt über mehrere Gemeinden erstreckte, ist derart zu legen, daß der Gemeinde, in der die Leitung des Gesamtriebs stattgefunden hat, der zehnte Teil davon vorab zugesen wird, und die übrigen neun Zehntel nach dem Verhältnis Flächeninhalts verteilt werden, den der Grundbesitz in den zelnen Gemeinden hatte. Für einheitlich bewirtschafteten undbesitz, der ausschließlich im Gebiet eines Landes liegt, n die Landesgesetzgebung die Zerlegung der neun Zehntel h einem anderen Maßstab vorschreiben.

as Einkommen aus einem Gewerbebetriebe, der sich an dem § 23 Abs. 1 zu Nr. 2a oder 2b bezeichneten Zeitpunkt über rere Gemeinden erstreckte, ist derart zu zerlegen, daß der neinde, in der die Leitung des Gesamtbetriebes stattfand, der nte Teil davon vorab zugewiesen wird, und die übrigen neun ntel

bei Versicherungs-, Bank- und Kreditunternehmungen nach Verhältnis der in den einzelnen Gemeinden erzielten Roheinnahme;

in den übrigen Fällen nach Verhältnis der in den einzelnen Gemeinden erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen, jedoch ausschließlich der von dem Gesamtüberschusse berechneten Vergütungen (Tantiemen) des Verwaltung- und Betriebspersonals, verteilt werden. Bei Eisenbahnen kommen die Gehälter und Löhne des in der allgemeinen Verwaltung beschäftigten Personals nur mit der Hälfte, des in der Werkstättenverwaltung und im Fahrdienst beschäftigten Personals nur mit zwei Dritteln ihrer Beträge in Ansatz.

rstreckte sich eine Betriebsstätte im Sinne des § 23 Abs. 1 2, innerhalb deren Ausgaben an Gehältern und Löhnen erhsen sind, über mehrere Gemeinden, so ist das auf die Bebsstätte entfallende Einkommen auf diese Gemeinden nach der e der örtlichen Verhältnisse unter Berücksichtigung des henverhältnisses und der in den beteiligten Gemeinden h das Vorhandensein der Betriebsstätte erwachsenen Gendelasten zu verteilen. Dr. Compter.

Bücherschau.

Die Erfindung der Lokomotive und ihre Entwicklung in rreich. Von Ing. F. X. Saurau, Bundesbahnpräsident . Mit 23 Abbildungen auf 6 Tafeln und 64 Seiten, im Format 23 cm. Wien 1925. Verlag Brüder Suschitzky, Leipzig Wien X., Favoritenstraße. Preis geheftet 4 Schilling.

it Gölsdorfs Geschichte des österreichischen Lokomoti-s, im Gesamtwerk der österreichischen Eisenbahngeschichte, 20 Jahren erschien, ist eine fühlbare Lücke entstanden. Eigentgab es bisher überhaupt keine volkstümliche, kurze und dadoch fachmännisch geschriebene österreichische Lokomotivhichte, wie sie beispielsweise in geradezu vorbildlicher se die Schweiz aufweist. Ein namhafter österreichischer iebsfachmann hat es nun im Vorliegenden unternommen, und von 23 Lichtbildern die hundertjährige Dampflokomotive ren markantesten Zügen vorzuführen. In treffender Weise die wirklichen Fortschritte von den scheinbaren unterden, wenn auch in mancher Hinsicht der Überschätzung erths u. a. nicht widersprochen wird. Es ist gar keine e, daß die schwierige Erbauung der Gebirgsbahnen geradem Verein mit dem beschränkten Achsdruck erst recht die ffenskraft der österreichischen Ingenieure angeregt hat. t begrüßenswert ist es, daß alle neueren Bestrebungen wie undwirkung, Heißdampf, Ventilsteuerung und Vorwärmer ren Erfolgen dargestellt sind. Ein Geleitwort Garbes, des eisters des deutschen Lokomotivbaues, und des Ministerial-Obermayr vom österreichischen Bundesministerium für del und Verkehr helfen dem Büchlein seinen Weg bereiten; ird jedem, auch dem Laien, willkommen sein. St.

— Leitfaden für den Verkehrsdienst. Heft I: Das Tarifwesen. Dr. jur. Moormann. Verlag der Verkehrswissenschaft-n Lehrmittel-Gesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichs-. Berlin. Preis 3 ℳ.

n diesem Heft, dessen erste Ausgabe wir in Nr. 38, S. 1098, lgang 1925, besprochen haben, ist jetzt die dritte Auflage ernen. Abgesehen von einigen wenigen Änderungen und Erngen, die durch Anpassung an die neuesten Vorschriften endig wurden, ist die bisherige Fassung beibehalten.

— Verkehrswerbeschrift der Reichsbahndirektion Regensburg. Diese Direktion hat in schönem Gewande eine Werbeschrift erscheinen lassen, die die Geschichte von Regensburg enthält und an der Hand von vorzüglichen Abbildungen die Schönheiten Regensburgs und des Direktionsbezirkes mit erläuterndem Text zeigt. Ihr Inhalt besteht außerdem aus einer Reihe von nützlichen Hinweisen für den Reisenden, so daß sie als praktisches Hilfsmittel für den Besuch des Direktionsbezirkes Regensburg empfohlen werden kann. W.

— Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze von Prof. Dr. Engländer in Prag. Verlag von G. Fischer, Jena 1924[1]). Preis geh. 7,50 M.

Wie bereits aus dem Titel des Buches hervorgeht, kommt es dem Verfasser darauf an, den Güterverkehr und die Tarifgestaltung vom theoretisch-wissenschaftlichen Standpunkt aus zu beleuchten und zu erfassen, durch Aufstellung einer Reihe mathematischer Formeln und Leitsätze die Grundlagen des Verkehrswesens, soweit sie für die Preisbildung bestimmend sind, zu schematisieren und so den Rahmen zu finden, in welchem die Volkswirtschaft tarif- und verkehrstechnisch weiter entwickelt werden kann. Die zur Verwirklichung dieses Ziels entwickelten Ideen enthalten, zumal sie meist auf Erfahrungsgrundsätzen beruhen, zum Teil beachtliche Anregungen, die über den Rahmen einer streng wissenschaftlichen Untersuchung hinausgehen, und denen zweifellos ein instruktiver Wert beizumessen ist. Es soll indessen hier nicht untersucht werden, inwieweit diese verkehrstheoretischen Untersuchungen richtig sind, es kommt mir lediglich darauf an, zu prüfen, ob und wie sie auch in der Praxis ausgewertet werden können. Zunächst scheint die deduktive Methode, die den Verfasser zur Aufstellung gewisser Leitsätze und Formeln in der Tariflehre führt, den Schluß zu rechtfertigen, daß der Verkehrspraktiker, dem die Fortbildung des Tarifes obliegt, den richtigen Weg beschreitet, wenn er sich diese Grundlagen zu eigen macht und seine neuen, der Fortbildung des Tarifs dienenden Gedanken in diesen Rahmen hineinarbeitet. Dies würde jedoch zur Folge haben, daß der Praktiker gewissermaßen mit gebundenen Händen an seine Aufgabe, die Tarife den wechselnden Bedürfnissen der Volkswirtschaft anzupassen, herantreten müßte. Die geschichtliche Entwicklung der Tarife und ihre zum Teil recht eigenartige und grundverschiedene Bildung zeigt, daß die Interessen der Volkswirtschaft es nur in verhältnismäßig seltenen Fällen zulassen, gewisse feststehende Regeln zu befolgen. Es hieße nicht nur den Belangen der Volkswirtschaft, sondern auch den finanziellen Interessen des Transportunternehmens Gewalt antun, wollte man die Tarife in gewisse Formeln einzwängen, selbst wenn diese empirisch und logisch richtig wären. Die Voraussetzungen, auf denen sich die theoretisch wissenschaftlich und deduktiv richtig errechneten Formeln und Regeln aufbauen, sind eben, praktisch gesprochen, vielfach nur Hypothesen, die in Wirklichkeit nicht vorhanden sind und deren Befolgung daher praktisch vielfach zu vollkommen falschen Ergebnissen führen müßte. Es mag z. B. allgemein betrachtet richtig sein, daß eine Ermäßigung der Frachtsätze eine verhältnismäßig hohe Steigerung des Absatzes zur Folge hat, indessen ist dies oft, wie die Praxis lehrt, ein Trugschluß; denn die Fracht bildet vielfach, namentlich bei den zur Zeit schwankenden Konjunkturverhältnissen auf dem Weltwirtschaftsmarkt, nur einen untergeordneten Bestandteil der Kalkulation. Die meisten Ausnahmetarife ferner, auf die die Volkswirtschaft angewiesen ist, mußten ganz unregelmäßig gebildet werden, um ihre Zwecke zu erreichen. Ihre graphische Darstellung ergibt vielfach ein Zerrbild des Normaltarifschemas, und doch sind sie für ihre praktische Brauchbarkeit allein richtig. Der Verfasser arbeitet eben vielfach mit Analogieschlüssen, die für die Praxis nicht zutreffen, weil in Wirklichkeit die Voraussetzungen fehlen. Es ist gewiß richtig, daß bei normalen Verhältnissen gewisse Formeln und empirische Preisgesetze für das Verkehrsleben gelten und dem Tarifgeber in Fleisch und Blut übergehen müssen, indessen besteht die Kunst, die Belange der Volkswirtschaft tarifpolitisch richtig zu erfassen, gerade darin, beim Fehlen essentieller Voraussetzungen die nötigen und richtigen Abweichungen zu finden, mit anderen Worten, eine Kurve für das Tarifschema zu konstruieren, die, wenn sie auch die Normalkurve noch so stark verzerrt, doch eben den Belangen der Volkswirtschaft und gleichzeitig auch den finanziellen Interessen des Transportunternehmens in ausreichender und richtiger Weise dient. Ich verweise hierbei im übrigen auf die ausgezeichneten Ausführungen des Reichsbahnoberrats Dr. Domsch, die dieser in seinen Gegenäußerungen gegen die Vorschläge, im Tarif mit Luftkilometer zu rechnen, in der Vereinszeitung veröffentlicht hat (S. 241 ff. und S. 731 ff. 1925).

Hiernach komme ich zu dem Schluß, daß die verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen des vorliegenden Werkes wohl

[1]) Nr. 13, S. 357/26 d. Ztg. enthält bereits die Besprechung der Entgegnung von Sax auf Engländers Buch. Die Schriftleitung.

interessante und dankenswerte Anregungen geben. Eine einschneidende Bedeutung für die praktische Tarifgebarung kann ihnen indes — insbesondere bei den heutigen Wirtschaftsverhältnissen — nicht zugesprochen werden. Es ist unmöglich, den Tarifgeber an gewisse Formeln und Regeln zu binden. Die Belange der Volkswirtschaft wie die des Transportunternehm erfordern vielmehr eine individuelle Behandlung. Auch bei erkennung gewisser Normalregeln erscheint es nicht angän mit gebundenen Händen an die schwierigen tarifpolitischen A gaben heranzugehen.

Paetzolt, Berli

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Der an der Hauptbahnstrecke Wrist-Itzehoe gelegene Bahnhof Kellinghusen erhält vom 1. Mai 1926 ab die Bezeichnung „Kellinghusen (Mittelholstein)".

Reichsbahndirektionsbezirk Mainz. Der Bahnhof Salzig führt von sofort ab die Bezeichnung „Bad Salzig".

Reichsbahndirektionsbezirk Osten, Frankfurt (Oder). Der an der Strecke Glogau-Kolzig gelegene Bahnhof (Agentur) Biegnitz erhält vom 1. Mai 1926 ab die Bezeichnung „Biegnitz (Kreis Glogau)".

Bundesbahndirektionsbezirk Villach. Am 15. Mai 1926 wird die bisherige Bezeichnung der zwischen den Bahnhöfen Velden a. W. und Föderlach-Faakersee der Linie Bleiburg-Innichen gelegenen Haltestelle „Lind-Sternberg" „Lind-Rosegg" geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung des V eins sind erlassen worden:

Nr. I 67 vom 7. April 1926 an die Mitglieder des Technisc Ausschusses und des Satzungsausschusses sowie gleichzeitig die Mitglieder des Fachblattausschusses, betreffend das Or für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrgang 1925.

Nr. III 34 vom 12. April 1926 an sämtliche Vereinsverw tungen, betreffend Antrag auf Anschluß an den Verein.

Nr. V 157 vom 7. April 1926 an die Vereinsverwaltungen die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins zogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

Am 6. April d. J. verstarb in Erfurt, wo er im Ruhestand lebte, im 71. Lebensjahre der

Geheime Baurat

Herr **Emil Ritter.**

Von 1886—1915 war der Verstorbene im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung — von 1908—1914 als Betriebsleiter bei der Reichsbahndirektion Erfurt — tätig. Durch eifrigste Pflichterfüllung sowie durch seine persönliche Liebenswürdigkeit hat er sich die Freundschaft und Zuneigung seiner Mitarbeiter und Untergebenen im reichsten Maße erworben. Sein Andenken wird von Allen, die ihn gekannt haben, in hohen Ehren gehalten werden.

Erfurt, den 8. April 1926. (369)

Der Präsident
und die Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Erfurt.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai 1926 wird die als normalspurige Nebenbahn erbaute Verbindungsbahn Dt. Briesen-Firchau für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die Eröffnung von Stationen an dieser Strecke ist nicht vorgesehen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. (371)

Frankfurt (Oder), den 7. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Strecke Glogau-Kolzig gelegene Bahnhof (Agentur) Biegnitz erhält vom 1. Mai 1926 ab die Bezeichnung: „Biegnitz (Kreis Glogau)".

Frankfurt (Oder), den 1. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.
(356)

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ab 15. Juni 1926 wird der an der Strecke Freystadt N/Schles.-Reisicht zwischen den Bahnhöfen Waltersdorf (Kreis Sprottau) und Neustädtel gelegene unbesetzte (357)

Bahnhof Metschlau
für den Tierverkehr geschlossen.

Sonstige Änderungen treten nicht ein. Für den Stückgutverkehr bleibt Metschlau auch weiterhin geschlossen. Fahrkartenverkauf und Gepäckabfertigung erfolgt in den Zügen durch den Zugführer. Wagenladungsgüter (ausschließlich Tiere) werden durch die Güterabfertigungsstelle Waltersdorf (Kreis Sprottau) abgefertigt, bei der auch die zur Verladung in Metschlau gewünschten Wagen zu bestellen sind.

Frankfurt (Oder), den 1. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Die durch Bekanntmachung vom 31. März 1926 angekündigte Einführung von Frachtzuschlägen im Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn Lam-Kötzting tritt nicht am 5. Juni 1926, sondern schon am 5. April 1926 in Kraft. Näheres enthält die an diesem Tage erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (363)

Berlin, den 9. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. April 1926: Änderung der Frachtsätze für Augsburg Ringbahnanschlüsse im A. T. 31. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 6. April 1926. (352)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Im Abschnitt „II Zuschlags- und stoßfrachten" werden mit Gültigkeit 15. April 1926 geändert:

a) die Unterabschnitte 17, 19, 29, 51 60, 67 und 91,
b) die Unterabschnitte 28 a und 99,
c) die Unterabschnitte 110 bei Frank (Main) Westhafen und Frank (Main) Osthafen.

Die Änderungen zu „a)" ergeben aus der am 1. April 1926 erfolgten führung der Ausnahmetarife 16 a und für frische Kartoffeln und sind dem nicht als Erhöhungen anzusprechen. § 6, Absatz 5 der Eisenbahn-Verk ordnung findet hiernach keine An dung.

Näheres enthält die am 15. April erscheinende Nummer des Tarifanzei

Berlin, den 8. April 1926. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 K Steinkohlen, Steinkohlenbriketts Steinkohlenkoks. Verkehr Niederla Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. April 192 auf der Titelseite des vorgenan Tarifs das Datum „1. April 1925" ändern in „1. April 1926". Gleichz ist im Abschnitt 4 der Anwendun dingungen in Zeile 4 hinter Wald die Station „Konstanz" nachzutrage

Köln, den 7. April 1926. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion.

Nordisch-italienischer Güterverkehr Deutschland - Schweiz und Deutsch Österreich.

Direkter Tarif vom 1. April 192

Im Tarif sind folgende Berichtigu durchzuführen:

Seite 34 und 35: Die Station M Farini e Porta Sempione ist mit lichen Vorträgen zu streichen.

Seite 50: Der Stationsname Milan rini ist zu streichen.

Seite 66: Der Stationsname Milan Vittoria ist zu streichen. (

München, den 10. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1926.

Mit sofortiger Gültigkeit sind nachstehende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. Titelblatt: 15. Zeile von oben: „sowie der“ zu ändern in „sowie den“,
   17. Zeile von oben: Zwischen den Worten „Viechtach und“ ist ein Komma zu setzen, das Wort „und“ zu streichen und zwischen den Worten „Augsburg anderseits“ einzuschalten: „und der Lokalbahn Kötzting-Lam, Aktiengesellschaft in Lam“.
2. Im Verzeichnis der beteiligten Bahnen (Seite 2) ist nachzutragen: „Lokalbahn Kötzting-Lam, Aktiengesellschaft (Lam)“.
3. Vorwort (Seite 3): In der 5. und 4. Zeile von unten ist der Vortrag: „und im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger“ zu streichen.
4. B. Entfernungen (Seite 3): In der 4. Zeile von unten ist das Wort „und“ zu streichen und hierfür ein Komma zu setzen und am Schlusse nachzutragen: „der Augsburger Lokalbahn-Aktiengesellschaft in Augsburg und der Lokalbahn Kötzting-Lam, Aktiengesellschaft in Lam“.
5. Unter C, Seite 5, ist nachzutragen: Lb. Lam-Lokalbahn Kötzting-Lam, Aktiengesellschaft.
6. In die Entfernungstafel I sind folgende Stationen aufzunehmen:

	km
...ite 5: Arrach (Lb. Lam) Zu 50	
Anstoß an Nr. 18	215
...ite 10: Grafenwiesen (Lb. Lam) Zu 50	
Anstoß an Nr. 18	185
...ite 12: Hohenwarth (Ndb) (Lb. Lam) Zu 50	
Anstoß an Nr. 18	200
Seite 14: Lam (Lb. Lam) Zu 50	
Anstoß an Nr. 18	224
Seite 25: Zellerthal (Lb. Lam) Zu 50	
Anstoß an Nr. 18	175

7. In die Entfernungstafel II (Seite 33) ist aufzunehmen:

	1 Altengronau	2 Ansbach	3 Aschaffenburg Hbf.	4 Aschaffenburg Süd	5 Augsburg Hbf.	6 Bächingen (Brenz)	7 Donauwörth	8 Eberbach	9 Gemünden (Main)	10 Hergatz	11 Ingolstadt Hbf.	12 Lichtenfels	13 München-Laim	14 Neuoffingen	15 Neu-Ulm	16 Nonnenhorn	17 Nördlingen	18 Nürnberg Rbf.	19 Ritschenhausen	20 Röttingen (Ufr.) Bahnhof	21 Saalfeld	22 Sandbach (Odenw.)	23 Schnelldorf	24 Stockheim (Ofr.)	25 Würzburg Hbf.
	Kilometer																								
...haus-Mertesdorf	328	438	259	262	552	495	511	—	311	581	545	451	609	500	472	584	481	454	424	392		258	431	483	349

München, den 7. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern. (360)

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D. Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 4 des Tarifs unter dem Übergang Richterich Grenze „Lithopon“ und „Zinkweiß“ mit ...stehenden Sätzen nachzutragen:

Frachtsätze in Reichspfennig für 100 kg.

...ach Basel ... Bf. Ort u. Übergang		Nach Waldshut Übergang			Nach Schaffhausen Ort u. Übergang			Nach Singen (Hohentwiel) Übergang			Nach Konstanz Übergang			Nach Friedrichshafen Übergang			Nach Lindau-Reutin Übergang		
10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse
171	167	—	188	183	—	183	178	—	177	173	—	186	181	—	195	190	—	202	196

Köln, den 7. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion. (367)

...sbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

... Gültigkeit vom 8. April 1926 wird ...Station Cöthen als Versandstation ...n Ausnahmetarif 22 einbezogen.

...lin, den 6. April 1926. (351)

...eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

...ichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

... Gültigkeit vom 12. April 1926 ... die Station Grünberg (Schles.) in ...Ausnahmetarif 18 einbezogen.

...lin, den 7. April 1926. (364)

...eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif Tfv. 6).

...olge Einführung von Frachtzu...gen im Verkehr mit den Stationen ...okalbahn Lam-Kötzting werden die ...en dieser Stationen ergänzt. Näheres ...lt die am 12. April 1926 erscheinende ...er des Tarifanzeigers. (365)

...lin, den 9. April 1926.

...eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. April 1926 treten die Ausnahmetarife 5 m für Kies, Grand usw. zum Wegebau und zur Herstellung ortsfester Betonbauten und 17 b für Getreide und Mühlenerzeugnisse zwischen bestimmten Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer und der Eisenbahn Altona - Kaltenkirchen - Neumünster in Kraft. (366)

Berlin, den 7. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Verkehrsstellen der Lokalbahn Lam-Kötzting, A. G.: „Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth (Ndb), Lam und Zellerthal“ in die Entfernungstafel I des Tarifs einbezogen worden. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 3. April 1926. (359)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Güterverkehr zwischen Österreich, der Tschechoslowakei und darüber hinaus gelegenen Ländern sowie deutschen Stationen einerseits und den deutschen Seehafenstationen Altona, Brake (Old.), Bremen, Bremerhaven, Hamburg Hgbf., Harburg Hbf., Harburg U. E., Nordenham und Wesermünde.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Ziffer 1 der oben genannten Verfügung erweitert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 6. April 1926. (350)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1926 sind die Stationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth (Ndb), Lam und Zellerthal der Lokalbahn Kötzting-Lam in die Kilometertafel I mit dem Hinweis „s. Bayer. Lokalbahn-Schnittarif“ aufgenommen worden.

München, 4. April 1926. (358)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif 10 d für Torfstreu usw. innerhalb Ostpreußens in Kraft.

Berlin, den 10. April 1926. (372)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. April 1926 Aufnahme von Eisschränken in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 35. Näheres durch Reichstarifanzeiger.

Altona, den 6. April 1926. (349)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 wird der pfälzisch-württ. Gütertarif neu ausgegeben. Durch den neuen Tarif treten Entfernungskürzungen und damit Frachtermäßigungen ein. Der Tarif vom 1. Juni 1922 nebst Nachtrag 1 und der Neudruck des Tarifs vom 16. November 1924 werden hierdurch aufgehoben.

Nicht mehr aufgenommen sind die Grenzpunkte Eichelscheid Grenze, Schönenberg-Kübelberg Grenze und Zweibrücken Grenze. Die Entfernungen für diese Grenzpunkte sind bereits im Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft 3, des Reichsbahn-Saarbahnverkehrs enthalten. Soweit sich in einigen Fällen durch diese Änderung Frachterhöhungen ergeben, gelten die bisherigen Entfernungen noch bis 15. Juni 1926.

Stuttgart, den 4. April 1926. (353)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. (Verkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiete gelegenen Reichsbahnstationen und den tschechoslowakischen Stationen der Strecke Asch-Roßbach).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1926 sind im Eisenbahngütertarif, Heft 7, auf S. 14/21, die Schnittfrachtsätze II der Station Thonbrunn-Friedersreuth wie folgt zu ändern:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
160	161	195	161	199	159	161	163	161	161
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
161	162	160	163	161	161	161	160	199	159
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
161	160	215	161	161	161	163	161	162	161
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
159	168	168	215	161	161	161	159	161	160
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
160	215	161	215	151	160	162	160	160	159
51	52	53	54	55	56				
161	160	161	162	161	161				

Dresden, am 7. April 1926. (361)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. April sind im vorstehenden Tarif nachfolgende Druckfehler zu berichtigen:

Seite 108: Auf eine Entfernung von 85 km beträgt der Satz E 10 nicht 65, sondern 54 Reichspfennig.

Seite 110: Auf eine Entfernung von 158 km beträgt der Satz der Hauptklasse E nicht 68, sondern 69 Reichspfennig.

Seite 179: Im Ausnahmetarif 9 ist unter „Frachtsatzzeiger" das Wort „Cent" in „Reichspfennig" abzuändern.

Seite 192: Im Ausnahmetarif 101 H ist im Abschnitt Geltungsbereich nachzutragen: „und über Richterich Grenze."

Köln, den 7. April 1926. (368)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Preisausschreiben für ein neues Zeitkartenrahmenverfahren.

Im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind zur Verhinderung der mißbräuchlichen Verwendung von Zeitkarten sogenannte Lichtbildrahmen verschiedener Systeme eingeführt worden, u. a. in den Bezirken der Reichsbahndirektionen Berlin, Dresden, Köln, Nürnberg und Stuttgart.

Durch die jetzigen Rahmen sind die Mißbräuche bei der Benutzung der Zeitkarten erheblich vermindert, indessen noch nicht vollständig beseitigt, weil den Rahmen noch verschiedene Mängel anhaften. Auch aus Kreisen der Öffentlichkeit ist mehrfach angeregt worden, einen handlicheren, Taschen und Behältnisse mehr schonenden Rahmen einzuführen. Um einen Lichtbildrahmen zu erlangen, der allen Anforderungen der Eisenbahn und der Reisenden nach Möglichkeit entspricht, veranstalten wir hiermit ein Preisausschreiben.

Die Bewerbungen müssen folgenden Bedingungen entsprechen:

1. Lichtbild und Zeitkarte müssen beide zu dem Rahmen derart in Abhängigkeit gebracht werden, daß die Zeitkarte von einer anderen Person als der, die das Lichtbild ausweist, nicht unbemerkt benutzt werden kann. Die Sicherung muß so durchgebildet sein, daß sie sowohl Schutz gegen einfache wie gegen Dauerbetrugsfälle bietet.
2. Der dazu verwendete Rahmen muß handlich sein und die Taschen schonen. Nach Möglichkeit soll das Lichtbild gegen Abnutzung geschützt sein; die Fahrkartenprüfung darf dadurch nicht beeinträchtigt werden.
3. Anzustreben ist eine Lösung, bei der zur Verhinderung betrügerischer Verwendung der Zeitkarte eine Mitwirkung des Schalterbeamten nicht erforderlich ist oder auf ein geringes Maß beschränkt wird.
4. Eine Verwendung kostspieliger Maschinen oder Apparate muß vermieden sein.
5. Die Sicherung muß so beschaffen sein, daß die Zeitkarte rasch und einfach, möglichst ohne daß sie zerstört wird, nach Ablauf der Geltungsdauer ausgewechselt werden kann.
6. Bild und Zeitkarte sowie die etwaigen Sicherungen müssen so angeordnet sein, daß sie mit einem Blick erfaßt werden können, so daß dadurch eine
übersichtliche, rasche und einfa
Fahrkartenprüfung ermöglicht w
Sogenannte Klapprahmen verursac
Störungen an den Sperren, wo
Massenverkehr oft auf Minuten
sammengedrängt wird.
7. Der Rahmen muß technisch so du
gebildet werden, daß seine I
stellung als Massenartikel zu ei
billigen Preise möglich ist.
Sicherungsvorrichtungen müssen
beschaffen sein, daß sie auch
starker Inanspruchnahme eine n
lichst lange Lebensdauer haben.
8. Erwünscht wäre es, wenn die Ri
seite der Zeitkarte sichtbar bli
damit auf ihr die Wegevorschri
angebracht werden können.

Als Preise werden festgesetzt:

1. ein Geldpreis in Höhe
1000 RM.,
2. ein Geldpreis in Höhe
800 RM.,
3. ein Geldpreis in Höhe
500 RM.,

4.— 6. je ein MER - Fahrschein
2. Klasse innerhalb des Deuts
Reichsbahngebietes (bis
2500 km),

7.—15. je eine Sonderzugfahrk
3. Klasse nach Wahl der P
träger.

Über die Zuteilung der Preise
scheidet nach freiem Ermessen ein
der Deutschen Reichsbahn-Gesellsc
eingesetztes Preisgericht. Das P
gericht ist berechtigt, von der Zuer
nung der Geldpreise von 1—3 oder e
dieser Preise abzusehen, wenn
seiner Auffassung brauchbare Lösu
nicht vorliegen, und in diesem Falle
die übrigen Preise zu verteilen.

Das Preisgericht ist nicht in der L
vor Zuerkennung eines Preises
prüfen, ob durch das eingereichte M
ein Urheberrecht verletzt wird; es b
ihm aber vorbehalten, bei Beka
werden einer solchen Verletzung die
werbung auszuschließen. Der Bewe
hat bei Einreichung seiner Bewer
anzugeben, ob sein Verfahren nach
Urheberrecht geschützt ist oder
und daß ihm nicht bekannt ist, da
gegen fremde Urheberrechte verstö.

Ob ein preisgekröntes Muster d
die Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
angekauft wird, bleibt der freien Ve
barung zwischen ihr und den P
trägern vorbehalten.

Aus der Bewerbung darf der
sender nicht zu erkennen sein. Sie
nur ein Kennwort tragen und muß
Beifügung eines gleichartig gez
neten, verschlossenen Briefumsch
der Namen und Wohnort des Bewe
sowie das Kennwort enthält, bis
18. August 1926 an die Reichsbahnd
tion Hannover mit dem Zusatz: „P
gericht für Zeitkartenrahmen" e
sandt werden. Der Bewerber hat i
Bewerbung die Erklärung abzug
daß er sich den im Preisausschr
angegebenen Bedingungen unterwir

Jedem Antrage ist beizugeben:

1. eine eingehende Beschreibung de
gebotenen Verfahrens,
2. eine genaue Zeichnung, die insb
dere die Wirkung der Sicher
vorrichtungen genau erkennen lä
3. ein Handmuster, das den Geda
veranschaulicht, der dem Vors
zugrunde liegt.

Hannover, den 7. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Hannover.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 16. Berlin, den 22. April 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Aufgaben der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank[1]).

Von Eisenbahndirektionspräsident a. D. v. Schaewen.

·ie Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. ist eine Gründung · neuerer Zeit. Sie blickt heute noch nicht einmal auf ein ·tehen von drei Jahren zurück. Sie wurde im Jahre 1923 zu · ausgesprochenen Zweck gegründet, ein neues Verfahren · Frachtstundung im Eisenbahngüterverkehr einzuführen. Als ·bild diente dabei das Frachtstundungsverfahren, das bei den ·erreichischen Bundesbahnen im Jahre 1922 eingeführt wor· war. Das Bundesministerium für Verkehrswesen in Öster·ch hatte nämlich mit der Österreichischen Vereinsbank im ·rust 1922 einen Vertrag geschlossen, dessen wesentliche ·timmungen auch in das Abkommen zwischen der Verkehrs-·dit-Bank und der Reichsbahn übergegangen sind. Der Ge·ke dieses Frachtstundungsverfahrens ist folgender: Der ·de, der eine Frachtstundung nehmen will, setzt sich mit der ·dit-Bank in Verbindung und läßt sich von dieser gewisser·len ein Akkreditiv ausstellen. Dieses Akkreditiv besteht in · Hingabe von sogenannten Anweisungsheften, auf deren ·schlag eine bestimmte Höchstsumme bezeichnet ist, bis zu · der Kunde bei der Bank akkreditiert wird. Das Anweisungs· selbst, das als Akkreditiv gilt, enthält eine Reihe von ·veisungen, die für jeden Zahlungsfall ausgefüllt und an ·lungs Statt an die Güterabfertigung abgegeben werden. Mit· dieser Anweisungen begleicht der Frachtkunde bei der ·erabfertigung täglich die aufkommenden Frachten. Bei den ·stställen der Eisenbahn werden die Anweisungen wie bares Geld behandelt und nach Ablauf der Stundungsperiode, die sich auf einen halben Monat erstreckt, mit der Kredit-Bank abgerechnet. Das Verfahren vollzieht sich so, daß die einzelnen Anweisungen gesammelt der Kredit-Bank präsentiert werden, die sie binnen einer bestimmten kurzen Frist zu begleichen hat.

Auf die Einzelheiten des Frachtstundungsverfahrens werde ich in einem späteren Abschnitt noch eingehen. Diese Darstellung hat lediglich den Zweck, die allgemeinen Grundgedanken des Stundungsverfahrens darzustellen. Der Vertrag zwischen dem Bundesministerium für Verkehrswesen und der Österreichischen Vereinsbank wurde am 19. August 1922 geschlossen und das Stundungsverfahren darauf bei den Österreichischen Bundesbahnen im Oktober 1922 eingeführt. Das Verfahren, das neben dem amtlichen Stundungsverfahren der Österreichischen Bundesbahnen zugelassen wurde, bewährte sich in Österreich. Man kam daher auf den Gedanken, ein gleiches Verfahren auch für das Gebiet der deutschen Eisenbahnen einzuführen. Die Verhandlungen darüber begannen bereits im Februar 1923 und hatten das Ergebnis, daß der damalige Reichsverkehrsminister Gröner eine Kommission einsetzte, die das österreichische Verfahren prüfen sollte. In der Zeit vom 9. bis 16. April 1923 fand in Wien eine eingehende Besprechung über die Grundsätze des Verfahrens statt, an der neben den Interessenten der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank auch Vertreter der Reichsbahndirektionen teilnahmen. Es wurden hauptsächlich zwei Bedingungen gestellt für die Einführung des Verfahrens, nämlich 1. die Sicherung einer glatten Abwicklung, und 2. die Vermeidung einer Monopolstellung der Kredit-Bank. Die Stu-

---

[1]) Vortrag, gehalten in der Verwaltungsakademie Berlin ge·ntlich der 3. Eisenbahntechnischen Woche am 13. April d. J.

dienkommission der Reichsbahndirektionen gelangte auf Grund der Besichtigung in Wien zu dem einhelligen Beschluß, den Abschluß eines Vertrages dem Reichsverkehrsministerium zu empfehlen. Sie war der Meinung, daß die Gewähr für eine glatte Abwicklung wohl als gegeben angesehen werden könne. Was die Monopolstellung anbetrifft, so war von vornherein in Aussicht genommen, daß das Stundungsverfahren der Kredit-Bank neben dem amtlichen Stundungsverfahren der Eisenbahn zur Abwicklung zu kommen habe. Darüber hinaus wurde in Aussicht genommen, das gesamte Bankgewerbe an dem Stundungsverfahren zu beteiligen, wodurch das sogenannte System der Abgabestellen in das Stundungsverfahren hineingearbeitet wurde, auf das später noch zurückzukommen sein wird. Nach eingehender Durchberatung eines Vertragsentwurfs erfolgte am 17./18. Mai 1923 dessen Vollziehung, und zwar auf der einen Seite durch das Reichsverkehrsministerium, auf der anderen Seite durch den späteren Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank, der für die in Entstehung begriffene Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank handelte. Erst nach Abschluß dieses Vertrages fand dann die Gründung der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank statt, wobei die Aufgaben nicht bloß auf das Stundungsgeschäft beschränkt, sondern auf alle Zweige des Bankgewerbes erstreckt wurden. Trotz dieser allgemeinen Betätigungsmöglichkeit der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank blieb aber doch zunächst das eigentliche Feld ihrer Tätigkeit das Frachtstundungsverfahren. Schwierigkeiten hatten sich bei Gründung der Bank noch aus den Bestimmungen über das Depot- und Depositenrecht der Banken ergeben, wodurch die in der Bildung begriffene Bank genötigt wurde, den Mantel einer anderen Bank, nämlich der Pforzheimer Hypothekensicherungs-Aktiengesellschaft zu erwerben.

Zur Erläuterung des Stundungsverfahrens ist zunächst folgendes zu bemerken: Das System der Frachtstundung besteht bei den meisten Eisenbahngesellschaften. In Preußen wurde dieses System übernommen von den früheren Privateisenbahnen. Erst nach und nach gelangte man zu einheitlichen Bedingungen für die Frachtstundung, die im großen und ganzen unverändert bis zum Beginn der Inflationszeit fortbestanden. Die ursprüngliche Form der Frachtstundung bei den Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen war die der monatlichen Stundung. Der Verfachter hatte das Recht, gegen Hinterlegung einer Sicherheit die Fracht nach Ablauf eines Monats zu bezahlen. Gebühren wurden ebensowenig berechnet wie Zinsen. Bemerkenswerterweise stand die Eisenbahn damals auf dem Standpunkt, daß das Frachtstundungsverfahren nicht allein für die Verfrachter, sondern auch für die Eisenbahn von Vorteil sei — für die letztere wegen der Entlastung vom Schalter- und Barverkehr. In einem späteren Stadium gelangte neben der monatlichen Frachtstundung auch die sogenannte eintägige Frachtstundung zur Einführung. Für ihre Einführung war der Gedanke bestimmend, den Barverkehr nach Möglichkeit einzuschränken, denn es liegt ja auf der Hand, daß es sich bei dem eintägigen Frachtstundungsverfahren nicht um eine eigentliche Stundung handelt. Die Bezahlung der Frachtschuld sollte möglichst im Wege des Bankabrufs erfolgen oder durch Zahlung mit Verrechnungscheck. Natürlich konnte die Barzahlung nicht völlig ausgeschlossen werden. Die eintägige Frachtstundung hat hauptsächlich in Hamburg und im Gebiet des Freistaates Sachsen Eingang gefunden; in den übrigen Bezirken verhielt man sich gegenüber dem Gedanken der eintägigen Frachtstundung sehr zurückhaltend und auch heute hat die eintägige Frachtstundung in ganz bestimmten Bezirken, hauptsächlich — wie erwähnt — in Hamburg und im Freistaat Sachsen Verbreitung.

Für die Eisenbahn hatte das neue Bankstundungsverfahren mancherlei Vorteile. Gegenüber dem Barverkehr hat es die allgemeinen Vorzüge jedes Stundungsverfahrens, namentlich die Vermeidung des Zählens und Verzählens von Bargeld und die Vermeidung von Diebstählen und Unterschlagungen. Gegenüber dem monatlichen Stundungsverfahren hat es folgende Vorzüge: Es sind keine Buchungen vorzunehmen und demgemä auch keine monatliche Abrechnung, keine Prüfung, ob die e laubte Stundungssumme überschritten ist, kein Briefwechsel m den Kunden über etwaige Abschlagszahlungen, keine Mahnun des Kunden wegen Einsendung der Gegenkontrolle, keine A stimmung des Stundungskontos mit der Gegenkontrolle, kein Schlußrechnung und Buchung der geschuldeten Summe, kei Schriftwechsel mit der Hauptkasse über die nicht rechtzeitig Zahlung der Geldbeträge. Endlich bezahlt der Kunde nicht m einem Bankscheck, dessen Einziehung der Güterabfertigung Um stände macht, sondern mit einer Anweisung, die wie bares Ge zu behandeln ist. Geringer als bei der Güterabfertigung sin die Vorteile bei der Stationskasse, weil diese die Abrechnunge bei der bahnamtlichen Monatsstundung oder dem Bankstundung verfahren gleichmäßig als Bargeld betrachtet und der Haup kasse weitergibt. Ganz erheblich ist aber die Arbeitsvermi derung bei der Hauptkasse und der Eisenbahndirektion dur Wegfall der Behandlung der Sicherheiten. Es ist natürlich, da die Sicherung der Reichsgelder eine gleichmäßige Behandlu erfordert und daß daher die Sicherheiten bestimmten regl mentarischen Forderungen entsprechen müssen, die dem Laie vielfach zu scharf und zu bürokratisch erscheinen. Jede solch Sicherheit verlangt aber einen beträchtlichen Arbeitsaufwa sowohl bei der Annahme als auch bei ihrer Wiederherausgal Die Annahme setzt eine Prüfung voraus, eine Annahmeanwe sung ist erforderlich. Die Sicherheit muß ins Tresor genomm und im Depotbuch gebucht werden. Mit ihrem Nennwert schlep sich die Sicherheit dann durch alle Abrechnungen und Bilanz der Hauptkasse fort. Bei Wechseln müssen von Zeit zu Ze die Stempelmarken erneuert werden, bei Effekten müssen d Zinsabschnitte abgetrennt und die Erneuerungsscheine herau gegeben werden. Bei Bürgscheinen muß von Zeit zu Ze eine Prüfung der Güte des Bürgen erfolgen und bei Sparkasse büchern und anderen Schuldforderungen muß der durch d Bürgerliche Gesetzbuch vorgeschriebenen Anzeigepflicht genü werden. Die Herausgabe der Sicherheit macht wieder eine Au gabeanweisung in der Direktion, die Herausnahme des Stück aus dem Tresor unter Mitwirkung des Kassenrates, die Au gabebuchungen in der Hauptkasse und die Rücksendung erfo derlich. Die Verwaltung der Sicherheiten war daher, so no wendig sie ist, für die Direktion und die Hauptkasse eine gro Last. Beim Bankstundungsverfahren wurde sie aber ganz ve mieden und die Bank selbst hat einfachere Mittel, für d Sicherheitsleistungen ihrer Kunden zu sorgen, ohne daß ei größere Gefährdung eintritt. Außer der Verwaltung dies Sicherheiten wurde aber die Direktion und die Hauptkasse no in weitere Arbeit verwickelt, wenn ein Kunde nicht rechtzei oder gar nicht zahlte. Die Kontrolleure hatten bei Prüfu der Güterkassen die Pflicht, das Gegenkonto des Kunden z prüfen, weil sonst der Kassenverwalter sich leicht durch ei falsche Buchung im Stundungskonto Geld verschaffen u Unterschlagungen vornehmen konnte. Bei dem Bankstundun verfahren fällt diese Arbeit und die Gefahr der Unterschlagu dagegen weg. Ein weiterer und namentlich in der heutig krisenhaften Zeit ganz besonders wichtiger Vorteil des Ba stundungsverfahrens liegt darin, daß die Geldbeträge vollko men automatisch der Hauptkasse zufließen. Bei dem Stundun verfahren der Eisenbahn hatten die Güterkassen mehr od weniger die Regelung der Zahlung in der Hand. Die Gü abfertigung ist aber darauf angewiesen, mit den Kunden i einem angenehmen Verkehrsverhältnis zu stehen, schon u nicht in den Verdacht bürokratischer Engherzigkeit zu komm Es liegt die Gefahr nahe, daß die Güterabfertigung sich lei auf Versprechungen, bald zu zahlen, einläßt. Namentlich we sie einem Kunden gegen die Vorschrift das Geld über die z lässige Zeit hinaus, oder größere Beträge als ihm die St dungssumme erlaubt, gestundet hat, wird sie im Wiederholun falle — schon damit der Kunde sich nicht auf die Vorgänge b ruft — zu weiteren Stundungen bereit sein. Es gibt kein Mi

ußer einer täglichen Kontrolle, diesen Unzuträglichkeiten zu begegnen. Eine solche tägliche Kontrolle aber ist nicht möglich. Bei dem Bankstundungsverfahren ist dagegen die Güter-abfertigung bei der Bezahlung der Frachten durch die Kunden ganz ausgeschaltet. Sie hat die Anweisung, mit der die Fracht bezahlt wird, als bares Geld anzunehmen und an die Stations-kasse weiterzugeben. Die Stationskasse sendet die gesammelten Anweisungen an die Hauptkasse, von wo sie mit einer Zusammenstellung der Bank zur Begleichung der Frachtschuld eingesandt werden. Die Beschaffung des Geldes von dem Kunden ist ausschließlich Sache der Bank. Die Bank muß schon im eigenen Interesse streng darauf halten, das Geld rechtzeitig von dem Kunden zu bekommen, weil sie anderenfalls Verzugs-zinsen an die Bahn zu zahlen hat. Der finanzielle Vorteil der Eisenbahn bei dem Bankstundungsverfahren liegt daher einer-seits in der verminderten Arbeit, anderenteils aber — und das ist das Wesentliche — darin, daß die Fracht sicher und recht-zeitig bei der Bahn eingeht, während jedes bahnamtliche Stundungsverfahren unter Entgegenkommen der Güterabfertigungen gegen die Kunden und dem Bestreben der Kunden, möglichst geringe Sicherheiten zu hinterlegen und möglichst spät die Frachten zu bezahlen, zu leiden hat.

Diese Vorteile, welche sich für die Eisenbahnverwaltung bei Anwendung des neuen Stundungsverfahrens als erreichbar dar-stellten, waren wohl zunächst für die Österreichischen Bundesbahnen und auch für das Deutsche Reichsverkehrsministerium bestimmend, dem Gedanken des Bankstundungsverfahrens sich geneigt zu zeigen. So kam der Vertrag vom 17./18. Mai 1923 zwischen dem Reichsverkehrsministerium und der in der Entstehung begriffenen Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank zustande. Er wurde auf 10 Jahre abgeschlossen. Die wesentlichen Bestimmungen des Vertrages sind folgende:

Die Verkehrs-Kredit-Bank übernimmt die Stundung der Frachtbeträge gegenüber dem Verfrachter und ist ihrerseits verpflichtet, die gestundeten Frachtbeträge an die Reichsbahn abzuführen. Das Verfahren wird, wie erwähnt, auf Grund von Heften — sogenannten Anweisungsheften — durchgeführt, welche die Verkehrs-Kredit-Bank dem Stundungsnehmer aushändigt, und zwar werden für jede Monatshälfte getrennte Anweisungshefte, die überdies durch grüne und rote Farbe sich unterscheiden, ausgegeben. Die Ausgabe getrennter Hefte für jede Monatshälfte ist notwendig, damit der Verfrachter, wenn die erste Stundungsperiode, die, wie erwähnt, eine Monatshälfte umfaßt, abgelaufen ist, nicht in Verlegenheit kommt. Auf dem Deckel des Anweisungsheftes ist die Frachtstundungshöchstsumme vermerkt, bis zu der der Verfrachter den Kredit in Anspruch nehmen darf. Wie hoch der Frachtstundungshöchstbetrag zu bemessen ist, hängt einerseits von dem tatsächlichen Frachtaufkommen ab, das der Verfrachter hat, andererseits von der Vereinbarung zwischen dem Verfrachter und der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank. Der Verfrachter hat das naturgemäße Bedürfnis, den Stundungshöchstbetrag nicht zu hoch zu bemessen, weil die Verkehrs-Kredit-Bank ebenso wie früher die Eisenbahn für die gestundeten Beträge, und zwar bis zum Frachtstundungshöchstbetrage im allgemeinen Sicherheiten zu beanspruchen gezwungen ist und die Stellung dieser Sicherheiten namentlich mit Kosten verknüpft ist, die sich mit der Erhöhung des Betrages automatisch erhöhen. Es sei nur auf die Bürgschaftsprovision der Banken verwiesen. Ein Verfrachter, der beispielsweise im Monat im Höchstfalle 10 000 *M* Frachten zu zahlen hat, wird voraussichtlich für jede Monatshälfte ein Anweisungsheft über je 5000 *M* nehmen. In diesem Falle erhält er auf jedem Anweisungsheft — sowohl auf dem für die erste Monatshälfte bestimmten wie auf dem für die zweite Monatshälfte bestimmten — als Stundungshöchstbetrag der Betrag von 5000 *M*. Wenn der Verfrachter die Anweisungshefte für beide Monatshälften gleichzeitig in die Hand bekommt, so wird die Verkehrs-Kredit-Bank, da er ja in diesem Falle in der Lage ist, bis zu 10 000 *M* Frachten zu verbrauchen, auch für 10 000 *M* Sicherheiten beanspruchen. Dem kann der Verfrachter nun dadurch begegnen, daß er die Frachten für jede Monatshälfte pünktlich bezahlt und erst nach Bezahlung der Fracht für eine Monatshälfte das Heft für die andere Monatshälfte in Anspruch nimmt. In diesem Falle kann sich die Verkehrs-Kredit-Bank mit einer Sicherheit für eine Monatshälfte begnügen. Schwierigkeiten liegen hier allerdings insofern vor, als am 1. und 16. jeden Monats, wenn die neuen Hefte in Benutzung genommen werden müssen, die Abrechnung über die vorhergegangene Stundungsperiode noch nicht erledigt ist, denn der Verfrachter hat nach den mit ihm vereinbarten Bedingungen am 1. und 16. jeden Monats die Fracht für die vorausgegangene Monatshälfte zu begleichen, worauf das Anweisungsheft von der Verkehrs-Kredit-Bank wieder auf den alten Höchstbetrag aufgewertet wird. Diesen Schwierigkeiten hat man in der Praxis vielfach dadurch abgeholfen, daß die Verkehrs-Kredit-Bank und der Verfrachter übereingekommen sind, daß der Verfrachter einen Pauschalbetrag in ungefährer Höhe der verbrauchten Frachtsumme am 1. und 16. jeden Monats bezahlt und sich gleichzeitig das Heft für die neue Stundungsperiode aushändigen läßt. Diese Frage ist für die Verfrachter von nicht zu unterschätzender Bedeutung, weil namentlich die Höhe der Avalprovision der Banken eine nicht unbeträchtliche Rolle spielt.

Jedes Anweisungsheft enthält nun 50 Anweisungen. Der Verkehr an der Güterkasse wickelt sich im allgemeinen so ab, daß der Verfrachter die nächste freie Anweisung im Hefte blanko unterschreibt und das Heft mit dem Frachtbrief am Schalter abgibt. Der Schalterbeamte füllt die Anweisung aus, entnimmt diese und gibt das Heft dem Verfrachter wieder zurück. Die Anweisungen umfassen einen Stamm und die eigentliche Anweisung selbst. Im Stamm erscheint zunächst die verfügbare Stundungssumme, d. h. wenn noch keine Frachten in Anspruch genommen sind, die Stundungshöchstsumme, dann der Betrag, der durch die Stundung im Einzelfalle in Anspruch genommen wird, und als Differenz der noch verfügbar bleibende Betrag. Angenommen, der Verfrachter hat eine Frachtstundungshöchstsumme von 5000 *M* und hat an dem in Frage kommenden Tage Frachten in Höhe von 500 *M* zu zahlen, so erscheint im Stamm der Anweisung folgende Eintragung:

verfügbare Stundungssumme	5000 *M*
neu gestundet	500 „
noch verfügbar	4500 *M*

Die Anweisung selbst lautet in diesem Falle wie folgt:

An die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. Zahlen Sie für gestundete Frachten usw. an die Reichsbahnverwaltung 500 *M*.

Die Anweisung selbst wird vom Stamm getrennt und verbleibt bei der Güterkasse als bares Geld, während das Anweisungsheft dem Verfrachter wieder zurückgegeben wird. Die Abfertigungskassen liefern die Anweisungen täglich an die Stationskasse ab, und die Stationskasse trägt täglich die von der Abfertigungskasse abgelieferten Anweisungen in Zusammenstellungen nach vorgeschriebenem Muster ein, die am 1. und 16. jeden Monats abzuschließen sind. Diese Zusammenstellungen müssen im Durchschreibeverfahren in dreifachen Ausfertigungen an die Hauptkasse eingesandt werden. Die gebündelten Anweisungen werden der Verkehrs-Kredit-Bank übersandt. Die Eisenbahnhauptkasse fordert auf Grund der von den Stationskassen eingegangenen Zusammenstellungen die gestundeten Beträge bei der Verkehrs-Kredit-Bank an, welche sie fristgemäß zu begleichen hat.

Wie bereits früher erwähnt, trug man im Reichsverkehrsministerium Bedenken, der Verkehrs-Kredit-Bank ein Monopol einzuräumen und verpflichtete sie daher, andere Banken, Sparkassen, Genossenschaftsbanken und öffentliche Kassen, die sich bankmäßig betätigen, auf ihren Antrag an der Einrichtung teilnehmen zu lassen. Eine Bank, Sparkasse, Genossenschaftsbank usw., die an dem Verfahren teilnehmen wollte, erhielt die Bezeichnung Abgabestelle. Das Verhältnis zwischen Bank, Ab-

gabestelle und Kunden wurde in einer besonderen Anlage zum Vertrage geregelt. Die Beteiligung der Banken als Abgabestellen bestand im wesentlichen darin, daß sie berechtigt waren, die Anweisungshefte bei der Verkehrs-Kredit-Bank anzufordern und ihrerseits an die Kunden abzugeben. Durch die Übernahme der Anweisungshefte übernahmen die Abgabestellen die Haftung für den fristgemäßen Eingang der Frachtschuld. Das heißt mit anderen Worten, sie traten gleichzeitig als Bürgen für den Verfrachter ein, was für die Verkehrs-Kredit-Bank den Vorteil hatte, daß sie in solchem Falle anderer Sicherheiten nicht bedurfte. Die Entschädigung, welche die Abgabestellen für ihre Tätigkeit erhielten, bestand darin, daß die Verkehrs-Kredit-Bank verpflichtet war, ihnen einen Teil der Stundungsgebühr, welche sie von dem Kunden einzuziehen berechtigt war, abzugeben.

Bemerkenswert ist übrigens, daß man bei der Einführung des Frachtstundungsverfahrens noch die Möglichkeit ins Auge gefaßt hatte, daß die Verfrachter die Hefte gewissermaßen bar bei der Verkehrs-Kredit-Bank kauften. Man unterschied daher Stundungshefte und Barhefte. In der Praxis ist jedoch von der Einrichtung der Barhefte so gut wie gar kein Gebrauch gemacht worden und heute sind sie selbstverständlich verschwunden.

Natürlich konnte die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank in Berlin nicht die Abrechnung für das ganze Gebiet der Deutschen Reichsbahn allein besorgen. Der Vertrag zwischen Reichsverkehrsministerium und Verkehrs-Kredit-Bank sah daher vor, daß am Sitze jeder Reichsbahndirektion im Benehmen mit ihr eine Bank oder andere Kasse, die sich bankmäßig betätigt, als A b r e c h n u n g s s t e l l e bezeichnet, mit ihrer Vertretung in Beziehung auf Abrechnung und Zahlung für den betreffenden Direktionsbezirk beauftragt werden mußte. Ausnahmen hiervon bedürfen der Genehmigung der zuständigen Reichsbahndirektion. Andererseits war die Bank berechtigt, mit Zustimmung der örtlich zuständigen Reichsbahndirektion an anderen Orten Abrechnungsstellen einzurichten. Es hätte nun nahe gelegen, daß die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank am Sitze jeder Reichsbahndirektion eine eigene Abrechnungsstelle als Filiale der Bank eingerichtet hätte. Diese Einrichtung hätte jedoch eine so umfangreiche organisatorische Tätigkeit erfordert, daß sie nicht durchgeführt werden konnte. Man mußte sich daher entschließen, mit anderen Banken Verträge abzuschließen. Für die m e i s t e n D i r e k t i o n s b e z i r k e wurden e i g e n e A k t i e n g e s e l l s c h a f t e n gegründet, an denen je zur Hälfte die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank und zur anderen Hälfte die Bank beteiligt war, mit der der Vertrag getätigt wurde. So wurden f o l g e n d e P r o v i n z g e s e l l s c h a f t e n gegründet:

die Bayerische Verkehrs-Kredit-Bank für den Gesamtbezirk der Gruppenverwaltung Bayern unter Beteiligung der Bayerischen Hypotheken- und Wechsel-Bank und der Bayerischen Vereinsbank,

Unter Beteiligung der Dresdner Bank,

a) die Sächsische Verkehrs-Kredit-Bank für den Reichsbahndirektionsbezirk Dresden,

b) die Nordwestdeutsche Verkehrs-Kredit-Bank für die Reichsbahndirektionsbezirke Hannover, Münster und Oldenburg,

c) die Hanseatische Verkehrs-Kredit-Bank für den Reichsbahndirektionsbezirk Altona,

d) die Ostpreußische Verkehrs-Kredit-Bank für den Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg,

e) die Schlesische Verkehrs-Kredit-Bank für die Reichsbahndirektionsbezirke Breslau und Oppeln, wobei zu bemerken ist, daß an der Schlesischen Verkehrs-Kredit-Bank auch das Bankhaus Eichborn & Co. und an der Nordwestdeutschen Verkehrs-Kredit-Bank auch die Oldenburgische Landesbank beteiligt war.

Ferner: die Pommersche Verkehrs-Kredit-Bank für den Reichsbahndirektionsbezirk Stettin unter Beteiligung der Bankhäuser S. Bleichröder und Wm. Schlutow in Stettin,

die Mecklenburgische Verkehrs-Kredit-Bank unter Beteiligung der Mecklenburgischen Bank,

die Bergische Verkehrs-Kredit-Bank für den Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld, und die Frankfurter Verkehrs-Kredit-Aktiengesellschaft für den Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt/Main, beide unter Beteiligung des Barmer Bankvereins,

die Württembergisch-Badische Verkehrs-Kredit-Bank für die Reichsbahndirektionsbezirke Stuttgart und Karlsruhe unter Beteiligung der Württembergischen Vereinsbank (später Deutschen Bank) und der Rheinischen Kredit-Bank.

Für die Reichsbahndirektionsbezirke Erfurt, Kassel, Magdeburg und Halle wurde mit der Commerz- und Privatbank A.-G. ein besonderes Abkommen getroffen, wonach die Filialen der Commerz- und Privatbank an den betreffenden Direktionssitzen die Aufgabe der Abrechnungsstelle unter eigener Firma übernahmen. Für diese Bezirke wurde also von der Schaffung besonderer Gesellschaften abgesehen. In den meisten Fällen waren die Verträge mit den Banken für die Dauer des mit der Reichsbahn abgeschlossenen Frachtstundungsvertrages getätigt worden, d. h. also auf die Dauer von 10 Jahren. Die Banken beanspruchten für die Übernahme der Tätigkeit als Abrechnungsstelle eine Beteiligung an der Stundungsgebühr. Soweit sie ohnehin als Abgabestellen an dem Stundungsverfahren beteiligt waren, bestand die Entschädigung der Banken darin, daß ihr Anteil an der Stundungsgebühr höher bemessen wurde als bei anderen Abgabestellen, welche nicht besondere Leistungen als Abrechnungsstellen auszuführen hatten.

Die Stundungsgebühr selbst, welche der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank zugestanden wurde, war anfänglich nach sehr verwickelten Grundsätzen berechnet, auf die hier näher einzugehen, zu weit führen würde. Sie betrug später 6 ‰ der tatsächlich in Anspruch genommenen Frachtsumme. Die Bank hatte der Reichsbahnverwaltung gegenüber für die geschuldeten Beträge die Haftung zu übernehmen und für alle Schäden aufzukommen, die durch mißbräuchliche Benutzung der Anweisungshefte entstehen, es sei denn, daß die Reichsbahnverwaltung eigenes Verschulden trifft. Die Reichsbahnverwaltung hatte sich auch das Recht vorbehalten, von der Bank Sicherheitsleistung für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu verlangen, jedoch gleichzeitig im Vertrage zugesagt, daß von der Leistung einer solchen besonderen Sicherheit bis auf weiteres abgesehen werden solle, und tatsächlich ist eine solche Sicherheitsleistung niemals beansprucht worden. Die Bank räumte ferner der Reichsbahnverwaltung ein Aufsichtsrecht über ihre Kreditgeschäfte und die der Abrechnungsstellen ein — ein Recht, das durch die Reichsbahndirektion Berlin und ihre Beauftragten wahrgenommen werden sollte. Ferner räumte die Bank der Reichsbahnverwaltung das Recht ein, für den Aufsichtsrat ein Mitglied zu bestimmen, das die Generalversammlung innerhalb zweier Monate nach Benennung durch die Reichsbahnverwaltung zu wählen hat. Durch das Statut der Bank mußte dem von der Reichsbahnverwaltung bezeichneten Mitglied des Aufsichtsrats die besondere Berechtigung eingeräumt werden, die Bücher und Schriftstücke der Bank zur Prüfung aller Zweige des Anweisungsverkehrs und des Verhältnisses seiner Einnahmen zu seinen Ausgaben einzusehen. Ferner wurde diesem Mitglied durch Gesellschaftsvertrag die Befugnis gegeben, gegen die Verletzung der durch diesen Vertrag oder das Eisenbahn-Kreditgeschäft betreffenden Geschäftsanweisungen der Bank und den das Eisenbahn-Kreditgeschäft der Bank betreffenden Anordnungen Widerspruch mit der Wirkung zu erheben, daß ein so beanstandetes Verfahren nicht fortgesetzt werden darf.

Das S t u n d u n g s v e r f a h r e n erstreckte sich zunächst auf den Verkehr der Güter- und Eilgutkassen, zum Teil auch auf den Verkehr der Expreßgutkassen. Seine Ausdehnung auf weitere Eisenbahnkassen, z. B. Fahrkarten- und Gepäckkassen, blieb besonderen Vereinbarungen mit den örtlich zuständigen Reichsbahndirektionen vorbehalten, jedoch ist das Verfahren bisher ausschließlich im Güter-, Eilgut- und Expreßgutverkehr zur Anwendung gekommen. Eine Ausdehnung auf Fahrkarten

Gepäckverkehr hat bisher nicht stattgefunden. Ebenso vorbehalten die Ausdehnung des Verfahrens auf den ehr der Privat- und Kleinbahnen, ferner auf Zoll-, Steuer- Postverwaltung sowie auf größere Schiffahrtsgesell- ten. Auch dieser Vorbehalt ist bisher nur insofern aus- tzt werden, als vereinzelt Zollkredite gegeben worden sind. en der Ausdehnung des Frachtstundungsverfahrens auf den ehr der Schiffahrtsgesellschaften haben wiederholt Ver- lungen geschwebt, ohne daß bisher ein praktisches Ergeb- erausgekommen ist. Dagegen hat eine größere Zahl von tbahnen und Kleinbahnen das Frachtstundungsverfahren Deutschen Reichsbahn übernommen.

s Frachtstundungsverfahren der Deutschen Verkehrs- it-Bank hat inzwischen mehrfache Veränderungen er- n. Die Stundungsgebühr, die die Verkehrs-Kredit-Bank), ist von 6 ‰ auf 5 ‰, später auf 3 ‰ herabgesetzt en und beträgt heute nur noch 2 ‰. Diese Entwicklung richt der Entwicklung des Geldmarktes, auf dem ein stän- Sinken des Zinssatzes zu verzeichnen ist. Dabei muß aber ksichtigt werden, daß die Stundungsgebühr keine reine insung darstellt, sondern zugleich als Entgelt für die Ar- aufzufassen ist, welche die Verkehrs-Kredit-Bank bei der chnung zu leisten hat. Auch die Reichsbahn hatte bereits r eine Gebühr für diese Arbeiten erhoben, die anfänglich betrug und später auf 6 ‰ erhöht wurde. Von ganz be- rer Wichtigkeit ist vor allem, daß die Deutsche Verkehrs- it-Bank auch das Obligo für den fristgemäßen und voll- igen Eingang der Frachten zu übernehmen hatte. In der en krisenhaften Zeit waren Verluste aus dem Frachtstun- sgeschäft bei aller Vorsicht gegenüber den Stundungs- gen nicht zu vermeiden — sind doch in der letzten Zeit erne ins Wanken geraten, deren unbedingte Bonität jeder- als feststehend anzusehen gewohnt war. Die Fortentwick- des Frachtstundungsverfahrens erfolgte durch den soge- en Frachtstundungssonderausschuß, der ein Unteraus- des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ist, unter Be- ung von Vertretern der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank. wesentlichste Änderung erfuhr das Frachtstundungsver- n auf Grund eines Beschlusses des Verwaltungsrates der chen Reichsbahn-Gesellschaft vom 23. Januar 1925. Bis hatte neben dem Bankstundungsverfahren in vollem Um- noch das bahnamtliche Stundungsverfahren bestanden. Verkehrs-Kredit-Bank war lediglich das Recht eingeräumt, diesem Bahnstundungsverfahren ihr eigenes Verfahren nwendung zu bringen. Die Eisenbahn hatte ein doppeltes hren — wie bereits früher erwähnt —, nämlich das ein- e Stundungsverfahren, bei dem 1 ‰ Gebühr erhoben wurde, las sogenannte monatliche Stundungsverfahren, bei dem ebühr 6 ‰ betrug. Tatsächlich erstreckte sich jedoch genannte monatliche Stundungsverfahren auf einen Zeit- von einer Woche, so daß das Bankstundungsverfahren Verfrachtern bei gleicher Gebühr eine längere Stundung, ch für einen halben Monat, gewährte. Dieser Umstand andere Vorteile, die das Bankstundungsverfahren den achtern bot, führte dazu, daß das Bankstundungsverfahren g an Ausdehnung zunahm. Heute beträgt die Gesamtzahl achtenkunden, die vom Bankstundungsverfahren Gebrauch n, 18—20 000 mit einem Gesamtstundungshöchstbetrag für undungsperiode von 253 Millionen Mark.

Vorteile, welche das Bankstundungsverfahren den Ver- ern bot, lassen sich kurz in folgendem zusammenfassen:

Längere Dauer des Stundungszeitraumes, nämlich einen Monat statt einer Woche, infolgedessen Beschränkung achtenzahlung auf zwei Termine.

Wegfall der Gegenrechnung, da sich die Gesamtfracht- aus dem letzten Stamm ohne weiteres ergibt.

Beibehaltung der alten Bankverbindung seitens der Ver- er, da infolge Einschaltung der Abgabestellen jeder Ver- er mit der ihm genehmen Bankverbindung abrechnen e.

4. Ausschaltung von Unterschlagungen, Mißbrauch und von jeglicher Gefahr bei Verlust. Der Verfrachter konnte seinem Kutscher oder sonstigem Beauftragten das Anweisungsheft über- geben, ohne Gefahr zu laufen, daß damit irgendwelche Hinter- ziehungen begangen würden, denn die Anweisungen können nur zur Frachtzahlung bei den Eisenbahnkassen verwendet werden. Tatsächlich sind denn auch seit dem nunmehr bald dreijährigen Bestehen des Bankstundungsverfahrens irgendwelche Unzuträg- lichkeiten aus der Verwendung der Anweisungen nicht ent- standen.

5. Rein kaufmännische Behandlung der Sicherheitsfrage. Die Reichsbahn war genötigt, nach bestimmten durch die Frachtstun- dungsbedingungen festgesetzten Grundsätzen die Sicherheits- frage zu behandeln. Aus ihrer Handhabung ergaben sich mit- unter Härten, die von den Verfrachtern unliebsam empfunden wurden. Dagegen war die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank in der Handhabung der Sicherheitsfrage vollkommen frei und konnte leistungsfähigen Werken, deren Bonität über jeden Zweifel er- haben war, sogar Blankokredit gewähren.

6. Zentralisierung der Frachtzahlungen. Unternehmungen, welche weitverzweigte Betriebsstätten hatten, konnten auf Grund des Bankstundungsverfahrens an einer einzigen Stelle abrech- nen, wovon zahlreiche größere Betriebsunternehmungen Ge- brauch gemacht haben. Beispielsweise hat u. a. das Kalisyndi- kat, ferner die Linke-Hofmann-Lauchhammer A.-G. für alle ihre Unternehmungen — gleichviel ob sie in Oberschlesien, Sachsen oder sonstwo gelegen waren, von einer einzigen Stelle, nämlich Berlin, die Anweisungshefte bezogen und dort die Frachten be- zahlt. Die einzelnen Betriebsstätten erhalten von ihrer Zentrale die Anweisungshefte zugesandt und können damit die Frachten auf jeder beliebigen Station begleichen.

7. Die Freizügigkeit der Anweisungshefte, wie bereits unter der vorhergehenden Nummer angedeutet worden ist. Das An- weisungsheft kann bei jeder einzigen Güterabfertigung ver- wendet werden, so daß ein Verfrachter, der bei verschiedenen Bahnhöfen verfrachtet, nur ein einziges Stundungsheft zu nehmen braucht. Er kann aber auch die Stundungshöchstsumme in verschiedene Hefte zerlegen, so daß er — wenn er beispiels- weise einen halben Monatsfrachtbedarf von 5000 ℳ hat — sich fünf besondere Hefte über je 1000 ℳ ausstellen lassen kann, die er bei verschiedenen Güterabfertigungen verwendet.

8. Die Verkehrs-Kredit-Bank erhob und erhebt Verzugszinsen bei nicht rechtzeitiger Begleichung der Frachten, die, wie ich schon früher erwähnte, am 1. und 16. jeden Monats zu bezahlen sind, in banküblicher Höhe. Dagegen verlangte die Reichsbahn bei ihrem Stundungsverfahren bei verzögerter Zahlung als Ver- tragsstrafe anfänglich 1 % Zinsen für den Tag, später ½ % und schließlich ¼ %.

Durch den oben erwähnten Beschluß vom 23. Januar 1925 erklärte sich der Verwaltungsrat der Deutschen Reichs- bahn-Gesellschaft damit einverstanden, daß die gesamte Frachtstundung der Reichsbahn von der Ver- kehrs-Kredit-Bank übernommen wurde. In Aus- führung dieses Beschlusses wurde mit Wirkung vom 1. März 1925 die sogenannte monatliche Frachtstundung der Reichsbahn aufgehoben und auf die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank über- tragen. Die eintägige Frachtstundung der Reichsbahn blieb daneben mit der Maßgabe bestehen, daß neue Konten für ein- tägige Frachtstundung nicht mehr eingerichtet werden dürfen. Neu eingeführt wurde bei dieser Gelegenheit die sogenannte summarische Frachtenvorauszahlung. Nur unter der Voraus- setzung des Zugeständnisses dieser summarischen Frachtenvor- auszahlung erklärten die Vertreter der Verkehrtreibenden sich mit der Übernahme des gesamten Frachtstundungsverfahrens (abgesehen von der eintägigen) auf die Deutsche Verkehrs- Kredit-Bank einverstanden. Die summarische Frachtenvoraus- zahlung ist gebührenfrei und wird in der Weise gehandhabt, daß der Verfrachter den durchschnittlichen Frachtschuldbetrag eines Tages im voraus dem Konto der Abfertigungskasse zu überweisen hat. Alsdann erfolgt die Frachtzahlung täglich ent-

weder bar oder im Wege des Bankabrufs. Die Bezahlung mit Verrechnungsscheck ist nur unter gewissen Beschränkungen zulässig. Der heutige Zustand ist also der, daß die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank das gesamte Frachtstundungsgeschäft, abgesehen von der eintägigen Frachtstundung und der sogenannten summarischen Frachtvorauszahlung, in der Hand hat. Die eintägige Frachtstundung weist in der späteren Entwicklung wegen der Beschränkung, daß neue Konten nicht mehr zugelassen werden, einen ständigen Rückgang auf, während die summarische Frachtvorauszahlung in beschränktem Umfange namentlich bei solchen Firmen, die über reichliche Mittel verfügen, Eingang gefunden hat.

Gleichzeitig mit der Übertragung des gesamten Frachtstundungsverkehrs auf die Verkehrs-Kredit-Bank am 1. März 1925 wurde das System der Abgabestellen aufgehoben. Der Grund für die Aufhebung der Abgabestellen lag in folgendem: Die Banken schalteten sich vielfach auch da als Abgabestellen ein, wo für die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank an sich keine Notwendigkeit vorlag, Sicherheiten zu beanspruchen — beispielsweise bei ganz großen Werken wie Krupp und ähnlichen. Von der Schwerindustrie wurde dann behauptet, daß die Frachtstundungsgebühr lediglich deswegen so hoch bemessen sei, weil die Verkehrs-Kredit-Bank verpflichtet sei, an die Abgabestellen einen entsprechenden Anteil von der Stundungsgebühr abzugeben. Dieser Beschwerde sollte durch die Aufhebung der Abgabestellen Rechnung getragen werden. Die Reichsbahn hatte gegen die Ausschaltung der Banken als Abgabestellen nichts einzuwenden, weil inzwischen die Stellung der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank — worauf später noch näher eingegangen werden wird — zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine völlig andere geworden war. Nach Beseitigung der Abgabestellen war es Sache des Verfrachters in dem Falle, daß die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank eine Bürgschaft durch eine Bank verlangte, sich diese auf eigene Kosten zu verschaffen, während früher in der Stundungsgebühr zugleich die Gebühr für die Abgabestellen, die als Bürge eintraten, einbegriffen war.

Als wesentliche Änderungen des Frachtstundungsverfahrens sind, abgesehen von der fortschreitenden Ermäßigung der Gebühr, noch folgende beiden Punkte hervorzuheben: Die Verkehrtreibenden hatten es als einen Mißstand empfunden, daß sie bei jeder Bezahlung von Frachten eine Anweisung auszuschreiben hatten. Man war daher allmählich dazu gekommen, die gesamten Frachten an einem Tage mit einer Anweisung zu begleichen und zu dem Zwecke zuzulassen, daß die Verfrachter die Anweisungshefte bei der Güterabfertigung hinterlegten. Der Wunsch der Verkehrtreibenden ging dahin, die gesamte Frachtschuld e i n e r Stundungsperiode mit einer Anweisung bezahlen zu dürfen. Für die Verkehrs-Kredit-Bank bedeutet dieses Verfahren insofern eine Erleichterung, als dadurch die Zahl der Anweisungen wesentlich vermindert wurde. Das einzige Bedenken, was dagegen bestand, war, daß bei einem solchen Verfahren wiederum die Gegenrechnung der Stundungsnehmer notwendig wurde. In der Praxis hatte es sich inzwischen herausgestellt, daß die Güterabfertigungen ohne Aufzeichnungen über die Einzelheiten des Frachtaufkommens nicht auskommen konnten und unzulässigerweise solche Aufzeichnungen bereits führten. Man trug daher keine Bedenken, die Bezahlung für eine Stundungsperiode mit einer Anweisung zuzulassen und die Gegenkontrolle des Stundungsnehmers von neuem einzuführen. Die Fracht wird von allen denjenigen Verfrachtern mit einer Anweisung für die gesamte Stundungsperiode bezahlt, die ihre Hefte bei der Güterabfertigung hinterlegt haben. Zur Hinterlegung verpflichtet sind alle Privatanschlußnehmer. Der Verfrachter hat vor Hinterlegung der Anweisungshefte zwei Anweisungen in blanko zu unterschreiben. Die Unterschrift unter der zweiten Anweisung ist für den Fall vorgesehen, daß die erste Anweisung unbrauchbar werden sollte.

Die zweite wesentliche Änderung des Bankstundungsverfahrens besteht in der Einführung der A u f w e r t u n g s m a r k e n. Wie früher erwähnt, wird das Anweisungsheft a Bezahlung der Frachtschuld wieder auf den Stundungsh betrag aufgewertet. Zu diesem Zwecke mußten die A sungshefte an die Abrechnungsstellen eingesandt und nach wertung dem Verfrachter wieder zurückgesandt werden. das zu vermeiden, sind die Aufwertungsmarken eingeführ zur Folge haben, daß die Anweisungshefte in der Hand Verfrachters verbleiben können. Der Schalterbeamte ha bei Wiederverwendung der Hefte davon zu überzeugen, Aufwertungsmarke in das Heft eingeklebt ist, und die M sofort durch Aufdrücken des Stationsstempels zu entwert

Die gesamten Bestimmungen über das Bankstundung fahren sind heute in einer D i e n s t a n w e i s u n g der schen Reichsbahn-Gesellschaft über das Bankstundung fahren (sogenannten Bankstundungs-Dienstanweisung) z mengefaßt. In dieser Bankstundungs-Dienstanweisung si Muster des Anweisungsheftes, ein Verzeichnis der A nungsstellen und die Stundungsbedingungen enthalten. Da hältnis zwischen der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank un Verfrachter wird durch die Stundungsbedingungen geregel der Verfrachter bei Eingehung des Stundungsverhältnis vollziehen hat. Die Stundungsbedingungen unterliegen de nehmigung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichs Gesellschaft.

Neben dem Stundungsverfahren betrieb die Deutsche Verk Kredit-Bank seit ihrer Gründung B a n k g e s c h ä f t e alle und war darin vollständig frei. Sie hat in der ersten Zeit Bestehens der Reichsbahn-Gesellschaft durch die Unterbrin von Eisenbahn-Notgeld wesentliche Dienste geleistet u übrigen sich namentlich auch durch Gewährung von Kr betätigt.

Eine wesentliche Änderung in diesem Zustand trat na Stabilisierung der Währung am 15. November 1923 ein. diesem Tage nahm nämlich der Reichsfinanzminister zu nierung der Reichsfinanzen die Reichsbahn aus dem allgem Haushalt des Reiches heraus und entzog ihr die bish Reichszuschüsse. Damit schnitt man die Reichsbahn von bisherigen Bankverbindungen ab, ohne ihr gleichzeitig die liche Möglichkeit zu geben, zur Erfüllung ihrer Verbin keiten, namentlich zur Erfüllung notwendiger werbende lagen, Kredite aufzunehmen. Um letzteres zu ermögli wurde die Verordnung über die Schaffung eines Unterneh „Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Februar 1924 erlassen. folge der Dawes-Gesetze wurde das Unternehmen „Deu Reichsbahn“ in eine neue Gesellschaft, die „Deutsche Re bahn-Gesellschaft“, umgewandelt. Die Notverordnung tr dem Übergang des Betriebsrechtes auf die neue Gesell d. h. mit dem 11. Oktober 1924, außer Kraft. Die Selbst machung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nötigte s Finanzverwaltung ganz in eigene Hand zu nehmen und Gelder selbst zu verwalten. Was den Bankverkehr der schen Reichsbahn-Gesellschaft anbetrifft, so findet sich in des Bankgesetzes vom 30. August 1924 die Bestimmung die Reichsbank der Reichspost und der Reichsbahn-Gesell Betriebskredite bis zur Höhe von zusammen 200 Million gewähren kann, wogegen die Reichsbank verlangen kan die Reichsbahn-Gesellschaft ihre sämtlichen Bankgeschäfte die Reichsbank besorgen läßt. Die Deutsche Reichsbahn-G schaft hat diesen Betriebskredit bisher nicht in Anspru nommen und ist daher in der Anlage ihrer Gelder frei. sprünglich war bei Beratung der Dawes-Gesetze vorge daß die Reichsbahn gehalten sei, ihre sämtlichen verfüg Betriebsmittel der Reichsbank zuzuführen. Die deutschen missare setzten aber bei der Beratung der Gesetzent durch, daß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die v beschriebene Freiheit gewährt wurde. Vermutlich spra bei u. a. der Gesichtspunkt mit, daß die Deutsche Reich durch die Dawes-Gesetzgebung ein Institut geworden is infolge der Zusammensetzung des Generalrates der Reich sehr stark unter ausländischem Einfluß steht. Übrigens

.. Anlage der Reichsbahngelder bei der Reichsbank auch des-
..gen nicht durchführbar gewesen, weil es der Reichsbank nach
..m Bankgesetz verboten ist, verzinsliche Depositen anzu-
..hmen.

Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände war die
..utsche Reichsbahn-Gesellschaft genötigt, sich eine Organi-
..ion für die bankmäßige Verwertung ihrer Betriebsmittel zu
..affen. Sie hatte anfänglich daran gedacht, in der Haupt-
..rwaltung eine eigene Bankabteilung zu errichten, doch führ-
.. die Versuche, die damit gemacht wurden, zu keinem be-
..edigenden Ergebnis. Man kam daher in der Hauptverwaltung
.. Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf den Gedanken, eine
..eits bestehende Bank mit der Maßgabe der Reichsbahn an-
..gliedern, daß der Reichsbahn der überwiegende Einfluß auf
..se Bank eingeräumt wurde. Mit Rücksicht auf die nahen
..ziehungen, die zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesell-
..aft und der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank bestanden, lag
.. nahe, daß hierbei in erster Linie auch an die Deutsche Ver-
..rs-Kredit-Bank gedacht wurde. Eine glückliche Wendung
..te es, daß ein großer Posten Aktien der Deutschen Ver-
..rs-Kredit-Bank greifbar wurde und der Deutschen Reichs-
..n-Gesellschaft zur Verfügung gestellt werden konnte. Die
..uptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hatte
.. Bedingung gemacht, daß ihr mindestens 51 % des ge-
..nten Aktienkapitals der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank zu-
..en müßten. Es gelang, ihr diese 51 % des Aktienkapitals
.. 26. Juni 1924 zur Verfügung zu stellen. Die Hauptver-
..tung ließ es sich angelegen sein, verkäufliche Aktien auch
..terhin zu erwerben, so daß sie bereits zu Beginn des Jahres
..5 etwa zwei Drittel des gesamten Aktienkapitals in Händen
..te.

..ine weitere Bedingung, welche die Reichsbahn-Gesellschaft
.. die Heranziehung der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank zur
..kmäßigen Verwertung ihrer Gelder stellte, war die, daß
.. die namhaftesten Banken gleichzeitig an der Deutschen
..kehrs-Kreditbank beteiligten. Bei der Gründung der Deut-
..n Verkehrs-Kredit-Bank hatten sich von vornherein beteiligt
.. Dresdner Bank und das Bankhaus S. Bleichröder. Es
..de nunmehr auf Grund des Wunsches der Hauptverwaltung
.. Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit der Reichskreditge-
..schaft, der Deutschen Bank, der Disconto-Gesellschaft, der
..mmerz- und Privatbank und der Darmstädter Bank wegen
..s Beitritts zum Konsortium der Deutschen Verkehrs-Kredit-
..k verhandelt und ein Einverständnis dahin erzielt, daß diese
..ken an dem Konsortium teilnahmen. Später ist die Deutsche
..k ausgeschieden, und es sind in das Konsortium das
..khaus Mendelssohn & Co. sowie die Bayerische Vereinsbank
.. die Bayerische Hypotheken- und Wechselbank eingetreten.
.. der Kur- und Neumärkischen Ritterschaftlichen Darlehens-
..se bestanden schon von Gründung der Bank an freund-
..aftliche Beziehungen, doch war dieses Bankinstitut nach
..en Satzungen nicht in der Lage, dem Konsortium beizu-
..en. Der Beitritt der Banken wurde von verschiedenen Be-
..gungen abhängig gemacht, unter denen die Verpflichtung der
..kehrs-Kredit-Bank zu erwähnen ist, sich vom Effekten- und
..isenkommissionsgeschäft fernzuhalten.

..hließlich stellte die Hauptverwaltung der Deutschen
..chsbahn-Gesellschaft die Bedingung, daß in der Organisation
.. Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank Änderungen vorgenom-
.. würden, die sich als notwendig erwiesen, um die Verkehrs-
..lit-Bank in den Stand zu setzen, die Reichsbahngelder
..kmäßig anzulegen. Als Haupthindernis stellte sich hier
..egen, daß in der Provinz als Abrechnungsstellen die früher
..ihnten Provinzgesellschaften bestanden. Diesen Provinz-
..llschaften fehlte das Depot- und Depositenrecht. Außer-
.. war — wie früher erwähnt — die Deutsche Verkehrs-
..lit-Bank an diesen Gesellschaften nur mit 50 % des Aktien-
..tals beteiligt und konnte daher die unbedingte Herrschaft
.. diese Gesellschaften nicht ausüben. Darauf mußte aber
.. Reichsbahn entscheidenden Wert legen, weil sie anderen-
falls das Instrument, das sie sich schaffen wollte, nicht ge-
nügend in der Hand gehabt hätte. Es wurde deshalb der Deut-
schen Verkehrs-Kredit-Bank aufgegeben, das Verhältnis zu den
Banken, soweit es diese Provinzgesellschaften und provinzialen
Abrechnungsstellen betraf, zu lösen. Die recht schwierigen
Verhandlungen dieserhalb wurden in freundschaftlicher Weise
durch einen Vergleich zum Abschluß gebracht. An Stelle
der zur Auflösung kommenden Provinzgesellschaften, deren
Liquidierung heute zum größten Teile bereits durchgeführt ist,
traten überall Filialen der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank.
In den Bezirken, die durch den Ruhreinbruch besetzt gewesen
waren, d. h. in den Bezirken Essen, Köln, Mainz und
Ludwigshafen, wurden von vornherein Zweigniederlassungen
errichtet. Heute besitzt die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank 23
Filialen. Von der Zentrale wird der Reichsbahndirektions-
bezirk Berlin und der Reichsbahndirektionsbezirk Osten in
Frankfurt (Oder) bearbeitet. Die Filialen bestehen überall
am Sitze der einzelnen Reichsbahndirektionen mit folgenden
Ausnahmen: Die Filiale Breslau umfaßt die Bezirke Breslau
und Oppeln, die Filiale Köln die Bezirke Köln und Trier, die
Filiale München die Bezirke München, Augsburg und Regens-
burg und die Filiale Nürnberg die Bezirke Nürnberg und Würz-
burg. Die Zweigniederlassungen der Deutschen Ver-
kehrs-Kredit-Bank haben nunmehr die doppelte Aufgabe
zu erfüllen, einmal die der Abrechnung der Fracht-
stundungen und die der Bewirtschaftung der
Reichsbahngelder.

Der Verwaltungsrat verlangte endlich auch eine stärkere Be-
teiligung der Reichsbahn an der Verkehrs-Kredit-Bank, näm-
lich in Höhe von 75 %. Dieser Forderung ist bei der letzten
Kapitalserhöhung der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank Rech-
nung getragen worden.

Gleichzeitig mit der beschriebenen Umwandlung der Deut-
schen Verkehrs-Kredit-Bank vollzog sich eine grundlegende
Änderung der Zusammensetzung des Auf-
sichtsrats. Während bisher dem Aufsichtsrat der Deut-
schen Verkehrs-Kredit-Bank nur der Finanzreferent der Haupt-
verwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zugleich als
deren Aufsichtsorgan angehört hatte, traten nunmehr noch vier
weitere Vertreter der Reichsbahn-Gesellschaft dem Aufsichtsrat
der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank bei, darunter der Direktor
der Finanzabteilung und der Referent für das Abfertigungs-
wesen. Ein Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
übernahm die Funktion des Stellvertreters des Aufsichtsrats-
vorsitzenden. Die dem Konsortium neu beigetretenen Banken
stellten je ein Mitglied für den Aufsichtsrat.

Die Umwandlung der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank in dem
beschriebenen Sinne wurde vom Verwaltungsrat der Deutschen
Reichsbahn-Gesellschaft durch Beschluß vom 23. Januar 1925
gebilligt. Der Verwaltungsrat knüpfte seine Genehmigung an
die Voraussetzung, daß die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank sich
nicht mit allgemeinen Bankgeschäften befaßt und demgemäß
sich nicht als allgemeines Kreditinstitut entwickelt. Die der
Verkehrs-Kredit-Bank überlassenen Gelder dürfen nach dem
Verwaltungsratsbeschluß nur an anerkannte und angesehene
Banken weitergegeben werden. Auf der einen Seite erfuhr die
Verkehrs-Kredit-Bank eine bedeutende Erweiterung ihrer Auf-
gaben durch die Übernahme der Bewirtschaftung der Reichs-
bahngelder. Hand in Hand ging aber damit andererseits eine
wesentliche Beschränkung ihrer Betätigungsmöglichkeit. Diese
Beschränkung war notwendig, weil die Deutsche Reichsbahn-
Gesellschaft die Sicherheit haben muß, daß die von ihr der
Verkehrs-Kredit-Bank überlassenen Gelder so angelegt werden,
daß sie jederzeit greifbar sind, denn bei den Reparationsver-
pflichtungen, welche die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu
tragen hat, kann sie sich nicht der Gefahr aussetzen, daß die
Reichsbahngelder zu einer Kreditgewährung benutzt werden,
welche die Gefahr der Illiquidität in sich birgt. Im Anschluß
an diesen Beschluß des Verwaltungsrats traten vier seiner Mit-
glieder dem Aufsichtsrat der Verkehrs-Kredit-Bank bei, nach-

dem bereits vorher ein Mitglied des Verwaltungsrats in den Aufsichtsrat der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank gewählt worden war.

Um die Verkehrs-Kredit-Bank in den Stand zu setzen, die Aufgabe der Bewirtschaftung der Reichsbahngelder durchzuführen, wurde zwischen den einzelnen Reichsbahndirektionen und der zuständigen Filiale der Verkehrs-Kredit-Bank, für die Bezirke Berlin und Osten zwischen den Reichsbahndirektionen Berlin und Osten und der Zentrale der Verkehrs-Kredit-Bank, ein Kassenvertrag geschlossen. Die Kassenverträge enthalten im allgemeinen folgende Bestimmungen:

Die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank hat für die Eisenbahnhauptkasse der Reichsbahndirektion ein Konto einzurichten, das der Einzahlung der Überweisungen und der Erledigung der Zahlungsverbindlichkeiten der Hauptkasse dienen soll. Das Konto wird kosten- und gebührenfrei geführt. Dem Konto werden zugeführt:

a) verfügbare Gelder der Hauptkasse, der Stations-, Werks- und Abfertigungskassen;

b) Einzahlungen oder Überweisungen außerhalb der Reichsbahn-Gesellschaft stehender Personen oder Stellen für Rechnung der genannten Kassen;

c) im Bankstundungsverfahren aufkommende Gelder.

Zur Kontrolle der Buchungen erhält die Hauptkasse von der Verkehrs-Kredit-Bank ein Konto-Gegenbuch, das ihr werktäglich zu bestimmter Zeit zur Prüfung der Buchungen und zur Ergänzung vorzulegen ist. Für die Geldüberweisung benutzen die Kassen, soweit sie dem Reichsbank-Giroverkehr angeschlossen sind, die Reichsbank. Überweisungen im Postscheckverkehr sind gleichfalls zulässig. Die Verkehrs-Kredit-Bank hat für die Vermittlung des Geldverkehrs der Stations-, Werks- und Abfertigungskassen Bankanstalten heranzuziehen. Die Kassen zahlen bei diesen Bankanstalten für Rechnung der Verkehrs-Kredit-Bank ein. Gegen die Einschaltung solcher Banken und gegen die Vereinbarungen, die die Verkehrs-Kredit-Bank mit diesen trifft, steht der Reichsbahndirektion das Einspruchsrecht zu. Die Verkehrs-Kredit-Bank ist verpflichtet, aus dem Konto allen Geldanforderungen der Eisenbahnkassen nach den Weisungen der Hauptkasse zu entsprechen und bargeldlose Zahlungen an Dritte auf Anordnung der Hauptkasse zu leisten. Reicht der Kontobestand zur Bestreitung der Ausgaben der Hauptkasse nicht aus, so hat die Verkehrs-Kredit-Bank diesen nach Anforderung der Hauptkasse sofort aus ihren Beständen zu verstärken. Debetzinsen entstehen in solchen Fällen nicht. Die Verkehrs-Kredit-Bank hat ferner die Einlösung der bei den Kassen der Reichsbahndirektion eingegangenen Schecks kosten- und gebührenfrei zu übernehmen. Die Guthaben des Kontos werden von der Verkehrs-Kredit-Bank von der Erfassung an zu den tagesüblichen Zinssätzen verzinst. Durch diese Einrichtung ist erreicht worden, daß alle verfügbaren Bestände der Reichsbahn sofort zinstragend angelegt werden können. Gerät eine Eisenbahnhauptkasse bei der zuständigen Zweigniederlassung der Verkehrs-Kredit-Bank ins Debet, so sind gleichwohl keine Debetzinsen zu zahlen, weil das Guthaben, das die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bei der Verkehrs-Kredit-Bank unterhält, als ein einheitliches Guthaben aufgefaßt wird. Durch die getroffenen Einrichtungen ist es möglich, daß die Stationskassen und Abfertigungsstellen Barbestände überhaupt nicht oder nur in ganz verschwindendem Maße zu halten brauchen. Die Verkehrs-Kredit-Bank hat mit den Filialen der an ihrem Konsortium beteiligten Banken sowie mit zahllosen Provinzialinstituten Verabredungen getroffen über Einrichtung von Zahlstellen als Vermittlungsstellen für den Geldverkehr der Stations-, Werks- und Abfertigungskassen. Auf diese Weise ist ein Gironetz geschaffen worden, das sich über das Gebiet der gesamten Reichsbahn erstreckt. Diese Zahlstellen hat die Verkehrs-Kredit-Bank zugleich auch für den Frachtstundungsverkehr herangezogen, so daß an jedem Platz von auch nur geringer Bedeutung die Möglichkeit für die Verfrachter gegeben ist, Einzahlungen für die Verkehrs-Kredit-Bank zu leisten.

Wie bereits vorher erwähnt, ist die Verkehrs-Kredit-Bank zur Einlösung eingegangener Schecks verpflichtet. Darüber hinaus ist die Bezahlung mit Schecks auch für die Fälle eingeführt worden, in denen die Reichsbahn Zahlungen zu leisten hat. Zuerst ist die Bezahlung mit Schecks vom Eisenbahnzentralamt am 20. Juli 1925 eingeführt worden. Die Schecks selbst werden von der Hauptkasse des Eisenbahnzentralamtes unmittelbar den Forderungsberechtigten eingesandt. Das Avis geht durch Vermittlung der Zentrale der Verkehrs-Kredit-Bank der Zweigniederlassung zu. Neuerdings ist die Bezahlung von Verpflichtungen der Reichsbahn mit Schecks auch bei dem größten Teil der Reichsbahndirektionen eingeführt worden. Diese Schecks werden von den Eisenbahnhauptkassen ausgefertigt und auf die zuständige Filiale gezogen. Die Versendung der Schecks erfolgt durch die Eisenbahnhauptkasse zusammen mit der als zweiter Durchschlag in dem Stamm befindlichen Mitteilung an den Forderungsberechtigten. Die für die bezogene Zweigniederlassung bestimmten Avise werden auf schnellstem Wege zu der zuständigen Zweigniederlassung zum Versand gebracht.

Finanziell hat sich die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank befriedigend entwickelt. Die Gründung war seinerzeit erfolgt mit einem Aktienkapital von 1½ Milliarden Papiermark. Die Umstellungsbilanz per 1. Juli 1924 weist ein Aktienkapital von 1½ Millionen Goldmark auf. Es erfolgte also eine Zusammenlegung im Verhältnis von 1 : 1000.

In der Umstellungsbilanz vom 1. Juli 1924 erscheinen ferner:

Gläubiger in Höhe von rund	17 300 000 ℳ
Dem stehen gegenüber Guthaben bei Banken und Bankiers	3 100 000 „
Schuldner	14 800 000 „
Ferner sind bemerkenswert auf der Aktivseite Effekten	315 000 „
Beteiligungen	234 000 „

wobei insbesondere die Beteiligungen an den damals noch bestehenden Provinzgesellschaften berücksichtigt worden sind. Die Bilanz schließt auf beiden Seiten mit einem Betrage von . . . 18 800 000 ℳ

Die Bilanz für das Geschäftsjahr 1924/25 zeigte dagegen auf beiden Seiten einen Betrag von . . 363 500 000 ℳ

Diese starke Steigerung hat ihren Grund in der von der Verkehrs-Kredit-Bank übernommenen Tätigkeit der Bewirtschaftung der Reichsbahngelder. Unter Gläubiger erscheint nämlich die Summe von 359 700 000 ℳ, im wesentlichen der Betrag der der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank zur Bewirtschaftung überlassenen Reichsbahngelder.

Dem stehen gegenüber Guthaben bei Banken und Bankiers	278 100 000,00 ℳ
Wechsel	49 300 000,00 „
Schuldner	33 500 000,00 „
Kasse, fremde Geldsorten und Guthaben bei Noten- und Abrechnungsbanken	2 100 000,00 „
Der Gewinn des Geschäftsjahres 1924/25 bezifferte sich auf	1 100 000,00 „

Er wurde wie folgt verteilt:

Überweisung an die gesetzliche Rücklage	100 000,00 „
4 % Dividende	80 000,00 „
8 % Superdividende	160 000,00 „
zus. 12 % Dividende.	
Überweisung an eine Delkredere-Rücklage für Frachtstundung	500 000,00 „
Überweisung an einen Beamtenunterstützungsfonds	100 000,00 „
Gewinnanteil des Aufsichtsrates	100 000,00 „
Vortrag auf neue Rechnung	109 425,91 „

Zu der Delkredere-Rücklage für Frachtstundungen ist zu bemerken, daß die Ausfälle im Frachtstundungsgeschäft trotz

trüblichen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse sich mäßigen Grenzen gehalten haben. Bei der Andauer der wirtaftlichen Krise war es aber dringend geboten, bei dem uneuren Obligo, das die Verkehrs-Kredit-Bank im Frachtstunngsgeschäft übernehmen muß, eine ausreichende Sicherung rzusehen.

ie Tatsache, daß im Frachtstundungsgeschäft verhältnisßig geringe Ausfälle zu beklagen waren, findet einmal in der sichtigen Behandlung der Frachtstundungsanträge, andererts darin ihre Begründung, daß es sich hier um Betriebsdite handelt, die sich nur auf einen bestimmten Zeitraum ercken.

Das Aktienkapital der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank rde in der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 1923/24 1½ Millionen ℳ auf 2 Millionen ℳ und in der Generalvermlung für das Geschäftsjahr 1924/25 von 2 Millionen auf Millionen ℳ erhöht. An dem jetzigen Aktienkapital von Millionen ℳ ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft entechend dem Beschlusse des Verwaltungsrats mit 75 % beigt, während 17 % des Aktienkapitals auf die Konsortialken entfallen. Der Anteil der Aktien, die sich noch im ien Verkehr befinden, beziffert sich demnach auf etwa 8 %. en bestimmten Kurs haben die Aktien der Verkehrs-Kreditnk nicht, da sie nicht an einer Börse gehandelt werden.

ie Betätigungsmöglichkeit für die Deutsche Verkehrsdit-Bank ist — wie bereits erwähnt — durch die Beschlüsse Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft k beschränkt. Indessen ist der Deutschen Verkehrs-Kreditk von der Reichsbahn das Frachtstundungsgeschäft insofern gegeben worden, als bei vorliegendem wirtschaftlichen Befnis die Stundungskredite über den durch die Bedingungen gelegten Zeitraum von einem halben Monat erstreckt werden nen. Solche sogenannten verlängerten Frachtkredite sind der Verkehrs-Kredit-Bank namentlich für Campagne-Verhtungen gegeben worden. So hat die Verkehrs-Kredit-Bank ohl im Herbst 1924 wie im Herbst 1925 den Zuckerfabriken während der Campagne aufkommenden Frachten für einige derart gestundet, daß die Rückzahlung erst dann notwendig l, wenn der Zucker auf den Markt kommt. Die Abwicklung er verlängerten Frachtenkredite hat sich in beiden Jahren iedigend vollzogen. Weiterhin hat die Reichsbahn-Gesellft vielfach ein Interesse daran, bei Bestellungen den Liefeen Vorschüsse zu gewähren. In der heutigen krisenhaften ist es für die Lieferanten außerordentlich schwierig, Liefetsverpflichtungen zu übernehmen, wenn ihnen nicht das erforderliche Kapital zum Einkauf der Rohstoffe usw. zur Verng gestellt wird. Die Reichsbahn-Gesellschaft hat daher in reichen Fällen die Verkehrs-Kredit-Bank ersucht, den Liefeen Vorschüsse auf die späteren Lieferungen zu gewähren. Kreditgewährung geschieht in diesen Fällen unter der Beung, daß die Lieferanten ihre Forderungen, die sie an die hsbahn auf Grund der abgeschlossenen Verträge erworben n, der Verkehrs-Kredit-Bank zur Sicherung ihrer Anche abtreten. Darüber hinaus wird von den Lieferanten die ellung weiterer Sicherheiten verlangt, sei es durch Geung dinglicher Sicherheiten, sei es durch Stellung einer tbürgschaft oder Hinterlegung von Effekten.

e Bewirtschaftung der Reichsbahngelder geschieht derart, die aus dem Verkehr aufkommenden Beträge sowohl von Zentralkasse in Berlin wie von den Hauptkassen der hsbahndirektion der örtlichen Stelle der Deutschen Vers-Kredit-Bank, d. h. der zuständigen Filiale, bzw. für die ke Berlin und Osten der Zentrale der Deutschen Verkehrsit-Bank sofort überwiesen werden. Die im Güterverkehr ndeten Summen werden in der Hauptsache durch das Bankungsverfahren verrechnet und gelangen auf diese Weise e Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank. Die Bank bringt diese ge teilweise als tägliche Gelder, teilweise als kurzfristige ingelder bei den Mitgliedern des Bankgewerbes zur Anlage, i das Bestreben besteht, sie möglichst in demjenigen Reichsbahndirektionsbezirk zu beschäftigen, in dem sie aufgekommen sind. Dort werden sie für die laufenden Bedürfnisse (Löhne, Gehälter, Beschaffungen usw.) wieder verwendet und nach Berlin von der Zentrale nur insoweit abgezogen, als die regelmäßigen Lasten eine Konzentration der Einnahmen bei der Zentrale erfordern. Es handelt sich hier um Reparationszahlungen (50 Millionen ℳ für den Monat) und Verkehrssteuern, die mit etwa 30 Millionen ℳ anzunehmen sind, sowie um die größeren Zahlungen des Eisenbahn-Zentralamtes. Soweit sich nach Deckung dieser Bedarfssummen Überschüsse ergeben, werden diese dem örtlichen Bankgewerbe etwas langfristiger (in der Regel auf einen Monat) belassen. Außer dieser Anlage werden die bei der Zentrale zusammenströmenden Gelder auch zum Ankauf von Prima-Bankakzepten im Privatdiskontmarkt verwendet.

Die Einrichtung der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank hat verschiedene Beurteilung erfahren. Wie bekannt, wurden nach Abschluß des Vertrages zwischen dem Reichsverkehrsministerium und der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank im Reichseisenbahnrat sehr heftige Angriffe gegen die Reichsbahn gerichtet. Es wurde namentlich die lange Dauer des Vertrages, der auf 10 Jahre abgeschlossen war, und der geringe Vorteil bemängelt, den namentlich die Reichsbahn aus dem Frachtstundungsverfahren zöge. Die Reichsbahn erhält von der Stundungsgebühr, die ursprünglich 6 ‰ betrug, später auf 5, dann auf 3 und heute auf 2 ‰ ermäßigt worden ist, 1 ‰.

Die Vorteile, welche die Reichsbahn aus dem Stundungsverfahren zieht, sind bereits früher eingehend erörtert. Heute ist in Betracht zu ziehen, daß die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank nur noch 1 ‰ von der Stundungsgebühr erhält und den gleichen Betrag an die Reichsbahn abzuführen hat. Das Wichtigste ist aber folgendes: Wenn die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank aus dem Frachtstundungsgeschäft wirklich, wie früher behauptet wurde, erhebliche Vorteile ziehen sollte, so nimmt daran die Reichsbahn als Hauptaktionärin mit 75 % teil. Tatsächlich liegt es heute so, daß die geringe Gebühr von 1 ‰ die Geschäftsunkosten voraussichtlich nicht mehr decken wird. Wenn sich die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank trotzdem zu einer so weitgehenden Herabsetzung der Gebühr verstanden hat, so geschah dies wesentlich unter dem Gesichtspunkte, daß ihr auf der anderen Seite aus der Bewirtschaftung der Reichsbahngelder Gewinne erwachsen, die zum Ausgleich dienen können.

Die Angriffe gegen die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank wegen des Frachtstundungsverfahrens sind denn auch, wenn nicht ganz verstummt, so doch wesentlich geringer geworden. Bemängelt wird in der Hauptsache der angeblich hohe Zinssatz, den die Erhebung einer Gebühr von 2 ‰ bei einer Stundung für einen halben Monat darstellt. Diese Gebühr bedeutet eine Verzinsung von 9,6 %. Dabei wird aber übersehen, daß es sich hier nicht um eine reine Verzinsung, sondern auch um eine Entschädigung für die Arbeitsleistung und für das Risiko handelt, das die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank zu übernehmen hat. Aus dem Grunde der vermehrten Arbeitsleistung hatte die Reichsbahn schon während der Inflationszeit eine Gebühr von 3 ‰ eingeführt. Allerdings bestand damals die Stundung für einen Monat, während sie heute nur für einen halben Monat gewährt wird. Immerhin wird man zugeben müssen, daß der Unterschied heute kein sehr beträchtlicher mehr ist; gleichwohl wird von den Verkehrsinteressenten auf eine weitere Ermäßigung und, wenn möglich, völlige Abschaffung der Stundungsgebühr gedrängt. Außerdem geht das Bestreben dahin, den Stundungszeitraum auf einen Monat zu verlängern. Was den letzteren Punkt anbetrifft, so hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bisher erklärt, daß sie mit Rücksicht auf ihre gespannte Geldlage nicht in der Lage sei, einer Verlängerung des Stundungszeitraumes zuzustimmen.

Ferner sind gegen die Verkehrs-Kredit-Bank in ihrer Eigenschaft als Bewirtschafterin der Reichsbahngelder Einwendungen erhoben worden. In der Hauptsache wird betont, daß die

Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank ein verteuerndes Zwischenglied sei. Dabei wird völlig übersehen, daß die Reichsbahn die Bewirtschaftung der Gelder selbst unmöglich übernehmen kann und daher einer Bankabteilung bedarf, wie sie die Verkehrs-Kredit-Bank darstellt. Auch das Preußische Finanzministerium bewirtschaftet die Gelder des preußischen Staates schon seit Jahrzehnten nicht selbst, sondern bedient sich dazu eines besonderen Institutes, nämlich der Seehandlung. Daß die Reichsbahn-Gesellschaft, nachdem sie die Verantwortung für die Finanzwirtschaft in vollstem Umfange hat selbst übernehmen müssen, schon mit Rücksicht auf die Dawes-Verpflichtungen darauf bedacht ist, möglichst viel aus der Zinsenwirtschaft herauszuholen, soweit dies mit den öffentlichen Interessen vereinbar ist, wird man ihr nicht verdenken können. Es ist aber unbedingt für die Reichsbahn-Gesellschaft vorteilhafter, sich einer eigenen Bank zu bedienen, an deren Gewinnen sie mit 75 % beteiligt ist, als die Gelder einem anderen Institut zu überlassen. Daß die Reichsbank für die Bewirtschaftung der Reichsbahngelder nicht in Frage kommt, ist bereits erwähnt worden, denn die Reichsbank darf nach dem Reichsbankgesetz verzinsliche Depositen nicht annehmen. Auch der Gedanke der Weitergabe der Reichsbahngelder zu Originalzinssätzen durch die Reichsbank gegen Berechnung einer Kommissionsgebühr für die Reichsbank ist nicht durchführbar, weil im § 21 des Reichsbankgesetzes der Geschäftskreis der Bank fest umrissen ist und darüber hinaus Geschäfte von der Reichsbank nicht getätigt werden können. Da die Weitergabe von Geldern gegen Berechnung einer Kommissionsgebühr in diesem Paragraphen nicht aufgeführt ist, folgt daraus, daß die Reichsbank solche Geschäfte nicht machen könnte. Auch der Gedanke, daß die Konzentrierung der bei der Reichsbahn aufkommenden Gelder bei der Reichsbank eine erhöhte Kreditgewährung an die Wirtschaft ermögliche, ist nicht zutreffend, denn es wird dabei nicht berücksichtigt, daß die in Betracht kommenden Gelder vorwiegend Betriebsmittel sind, die in kurzen Fristen ihrer eigentlichen Verwendung zugeführt werden müssen oder zur Tilgung der Dawes-Lasten dienen, deren Leistung jetzt gleichfalls monatlich zu erfolgen hat. Schon diese Tatsache kennzeichnet, daß die Reichsbank die ihr auf diesem Wege — sei es in der Form der Erhöhung ihrer Giroeinnahmen, sei es durch Entlastung ihres Wechselportefeuilles — zugehenden Gelder ähnlich wie bei den Postgeldern nicht dazu verwenden könnte, um mit ihnen sich stärker der Wirtschaft für Diskontierungen zur Verfügung zu stellen. Denn die auf Girokonto stehenden Summen müßten in rascher Aufeinanderfolge jeweils wieder abgezogen werden, und die im Wechsel-Rediskont empfangenen Gelder müßten gleichfalls sehr schnell wieder herausgegeben werden, sei es durch Rückdiskontierungen dieser Wechsel, sei es durch Nichterneuerung bei Verfallterminen, so daß auf diese Beträge eine Hereinnahme des üblichen dreimonatigen Kommerzpapieres von der Wirtschaft, das erfahrungsgemäß unter den heutigen Verhältnissen noch mindestens um drei Monate prolongiert werden muß, nicht erfolgen könnte. Andererseits aber würde denjenigen Stelle welche heute diese Gelder empfangen und sich in ihren Gesam dispositionen auf die Eigenart ihres kurzfristigen Laufes ei gestellt haben, diese unter den heutigen Verhältnissen doc recht wichtige Kredithilfe entzogen. Wenn es im Laufe d Zeit gelingen sollte, die dringend erforderliche Bildung ein größeren Reserve bei der Reichsbahn durchzuführen, mit der unmittelbarer Verwendung nicht gerechnet werden muß, wird und kann selbstverständlich die Bank im Einvernehm mit der Reichsbahn wirtschaftlich berechtigte längerfristi Kreditbedürfnisse von sich aus befriedigen.

Der Wunsch des Reparationsagenten, den er in seinem B richt über das erste Reparationsjahr ausgesprochen hat, d die Reichsbahngelder der Reichsbank zugeführt werden möcht ist daher nicht erfüllbar. Für die Reichsbahn bringt aber d Einschaltung der Verkehrs-Kredit-Bank noch andere bedeuten Vorteile, auf die bereits früher hingewiesen worden ist. D Verkehrs-Kredit-Bank hat ein Zahlstellen- und Gironetz, b stehend aus etwa 2300 Annahmestellen für Frachten u Stationskassengelder, geschaffen, deren Eingänge auf etw 500 Bankkonten verbucht werden. Hierzu sind fast al leistungsfähigen Mitglieder des Bankgewerbes zur Mitwirkun herangezogen worden. Die Entgegennahme und Weiterleitu der Eingänge wird von allen beteiligten Bankstellen unentge lich besorgt, unter der Voraussetzung, daß ihnen von den ei gehenden Geldern gewisse Teile ständig für längere Zeiträu verbleiben. Neben dem Vorteil der restlosen Verzinsung wi durch dieses Gironetz ermöglicht, daß die Zentralkasse d Reichsbahn, unbeschadet der örtlichen Verteilung der Geld ohne Zinsverluste durch Reisetage oder Nachvalutierungen, Za lungen an sich selbst leiten oder an andere Stellen dirigier kann. Für den Auszahlungsverkehr der Zentralkasse und d Eisenbahnhauptkassen wird durch dieses Gironetz eine weite erhebliche Erleichterung geschaffen, die der Reichsbahn und I dustrie gleichmäßig zugute kommt. Die Kassen gehen nämli neuerdings — wie schon erwähnt — mehr und mehr dazu üb ihre Zahlungen durch Verrechnungsschecks auf die Verkeh Kredit-Bank zu leisten, welche auf die im Bezirk des Empfan berechtigten befindliche Niederlassung der Verkehrs-Kred Bank gezogen werden. Die Industrie erhält hierbei ihre Za lung durch Schecks auf den eigenen oder in der Nähe befin lichen Platz. Es wird die Übertragung von Geldsummen v Ort zu Ort entweder ganz aufgehoben oder auf ein Mindestm beschränkt. Die Reichsbahnstellen wiederum erreichen erhe liche zahlungstechnische Vereinfachungen. Die Schaffu dieser großen Menge von Zahlstellen hat für die Verke treibenden den Vorteil, daß sie ihren Zahlungsausgleich mit d Reichsbahn in der Mehrzahl der Fälle durch einfache Kontoübe träge bei der eigenen Bankverbindung herbeiführen könn Dieses ganze System des Zahlungsausgleichs wirkt gleichzei im Sinne der Verbesserung der Zahlungssitten und kommt mit der Festigung der Währung zugute.

Allgemeines.

— **Das Eisenbahnnetz der Erde** hatte nach der Gesamtstatistik für das Jahr 1924 eine Schienenlänge von 1 206 504 km. Diese Zahl kommt etwa dem dreißigfachen Äquatorumfang gleich. Rund ein Drittel aller Eisenbahnen befindet sich in einem einzigen Land, in den Vereinigten Staaten von Amerika. Deutschland, das vor dem Kriege, in knappem Abstand von Rußland, stets am zweitreichsten mit Bahnen ausgestattet war, hat durch seine gewaltigen Landverluste in West und Ost rund ein Zehntel seiner Eisenbahnen verloren und ist auf den fünften Platz zurückgeworfen worden. Zwei nicht europäische Staaten, Kanada und Indien, die noch vor 1½ Jahrzehnten hinter den meisten anderen großen Ländern zurückstanden, sind heute mit ihrem Bahnnetz auf die zweite und dritte Stelle aufgerückt, so daß sich ein europäisches Land, Rußland, erst mit der vierten Stelle begnügen muß. Indiens Eisenbahnreichtum geht auch daraus hervor, daß rund die Hälfte aller asiatischen Schienenwege sich in diesem ei Lande befindet. Die eisenbahnreichsten Länder der Welt si gegenwärtig: Vereinigte Staaten 425 230 km, Kanada 64 1 Indien 60 590, Rußland 58 239, Deutschland 58 041, Frankre 49 695, England 38 181, Argentinien 35 291, Brasilien 29 4 Mexiko 25 344, Italien 20 118, Südafrika 18 626, Polen 18 4 Japan 13 144 und China 11 345 km. Hervorzuheben ist, daß d Länge der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amer sich von 1924 auf 1925 um 1700 km verringert hat, zwar infolge des Wettbewerbs der Automobile, vi leicht auch infolge des raschen Emporkommens des Flugverke — Die einzelnen Erdteile weisen folgende sehr ungleichmäß Verteilung der Eisenbahnlinien auf: Amerika 613 782 k Europa 361 065 km, Asien 123 986 km, Afrika 60 654 km Australien 47 017 km. Wenn somit auch Deutschlands Stellung Eisenbahnnetz der Welt gegenüber 1914 empfindlich geschwä ist, so besitzt es doch noch immer fast ebensoviel Bahnen w ganz Afrika zusammengenommen.

Verwendung von Elektrokarren auf Güterböden und Umladehallen.

Von Obergütervorsteher **Grunow**, Leiter der Umladestelle Cüstrin Neustadt.

Unter den bei der Frachtstückgutbeförderung entstehenden elbstkosten der Reichsbahn stehen die durch das Bewegen der tückgüter bei der Ver-, Um- und Entladung verursachten Lohnusgaben mit an erster Stelle. Diese Ausgaben im Interesse iner wirtschaftlichen Betriebsführung herabzumindern, wird in etzter Zeit besonders angestrebt.

Einer der Wege zur Senkung der Lohnausgaben für die Stückutbewegung ist die Verwendung zweckmäßiger mechanischer eförderungsmittel. Als solches erscheint der Elektrokarren E. K.) wegen seiner Beweglichkeit, Unabhängigkeit von festen ahrbahnen und der im Verhältnis zu anderen mechanischen eförderungsmitteln (Förderband, Hängebahn usw.) geringeren eschaffungskosten besonders geeignet.

Der allgemeinen Verwendung von E. K. stellen sich im prakschen Ladedienst jedoch mancherlei Schwierigkeiten entgen, die

1. in den baulichen Anlagen der Güterböden und Umladehallen,
2. in der Art der zu bewegenden Güter und
3. in der baulichen Form der E. K. selbst

re Ursache haben.

Zu 1. ist die Hauptfrage für eine nutzbringende Verwendung n E. K. die Beschaffenheit des Bodenbelags. Auf Güterböden d Umladehallen mit einem Bodenbelag aus kiefernen Bohlen echen die E. K. im beladenen Zustande infolge ihres hohen gengewichts (soweit hier bekannt 750—1250 kg) leicht durch. uch Eisenplatten sind für das Befahren mit E. K. unzweckißig, weil sich auf ihnen bei trockener Witterung Rost und hmutz festsetzen, die bei feuchtem Wetter aufweichen. Hierrch werden die Platten so schlüpfrig, daß die Triebräder der K. zu gleiten (schleudern) beginnen und daher ein Fortbegen derselben mit eigener Kraft nicht möglich ist. Da die der auch seitwärts gleiten, ist ein sicheres Befahren von senplatten in angenäßtem Zustande ausgeschlossen. (Die Umlestelle Cüstrin hat eine 1,95 m breite Karrbahn aus aneindergelegten Eisenplatten, die sich bei trockener Luft vorzügh bewährt. Bei feuchter Luft wird sie schlüpfrig, bei starkem bel ist ein Befahren derselben erst nach mehrmaligem zeitubenden Abkratzen möglich.) Der Bodenbelag muß für ein heres, stoßfreies Befahren mit E. K. möglichst glatt, ohne rende Unebenheiten und trocken sein. Am zweckmäßigsten irde m. E. ein solcher aus Eisenbeton oder aneinandergelegten mentplatten sein.

Weiter ist die Anordnung der Tragpfeiler für die Überdachung Umladehalle bei der Verwendung von E. K. von großer Beitung. Auf der Umladehalle Cüstrin stehen die Pfeiler nur 5 m voneinander und 0,95 m von der Außenkante der Bühnen fernt. Es ist daher bei etwa 40—50 % der an den Ladebühnen fgestellten Wagen nicht möglich, mit E. K. in diese hineinfahren. Schon das nahe Heranfahren an die Wagentüren ist dieser Anordnung der Tragpfeiler in vielen Fällen unmöga. Um ein ungehindertes Befahren der Bühnen mit E. K. zu nöglichen, wäre anzustreben, die Tragpfeiler in möglichst oßen Abständen mindestens 2 m von der Außenkante der hnen (Ladekante) entfernt aufzustellen, wenn nicht ihre Aufllung in der in meinem Aufsatz „Die Kosten der Stückgutladung in ihrer Abhängigkeit von der Form der Umladele" in Nr. 35/1925 der Vereinszeitung skizzierten Form mög ist.

Zu 2. spielt für die Beurteilung der Frage einer wirtschaftien Verwendung von E. K. die Art der zu behandelnden ter eine nicht zu unterschätzende Rolle. Der Prozentsatz für eine Beförderung mit E. K. geeigneten Güter wird je h Lage der behandelnden Stellen in den verschiedenen Wirtaftsgebieten sehr schwankend sein. Wenn Dr.-Ing. Jacobi in Nr. 36/1925 der Vereinszeitung sagt, daß in Soest ungefähr ⅔ der aufkommenden Güter für eine Beförderung mit E. K. geeignet seien, so ist dem entgegenzuhalten, daß in Cüstrin nach meinen Beobachtungen im Durchschnitt nur etwa 1/5 bis 1/4[1]) der zu behandelnden Güter für eine vorteilhafte Beförderung mit E. K. in der bisher bekannten Form in Frage kommen. Dagegen können m. E. auf Versandstellen in größeren Industrieorten, in denen vorwiegend für eine Beförderung mit E. K. geeignete Güter hergestellt werden, oder in Hafenstationen beim Umschlag von derartigen Gütern noch höhere Prozentsätze der zu behandelnden Güter für eine im Verhältnis zur Bewegung mittelst Stechkarren oder Handwagen vorteilhaftere Beförderung mit E. K. geeignet sein.

Zu 3. zeigen die bisher bekannten Formen der E. K. in ladedienstlicher Hinsicht noch mancherlei Mängel. Die zur Aufnahme der Güter bestimmte Plattform ist in der Regel zu klein und liegt zu hoch. Leichte Güter lassen sich in größerer Zahl wegen der geringen Größe der Plattform, schwere Güter wegen der hohen Lage derselben nicht aufladen. Ferner ist das Eigengewicht der E. K. verhältnismäßig groß. Ihre Benutzung stellt daher hohe Ansprüche an die Haltbarkeit des Bodenbelags und der Ladebrücken. Wenn es durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Akkumulatoren gelingen würde, deren Zahl zu verringern und dadurch das Eigengewicht des E. K. bis auf das für dessen Fortbewegung noch notwendige Reibungsgewicht herabzumindern, so wäre m. E. ein großer Vorteil erreicht. Einzelne Typen mit nur einer lenkbaren Achse eignen sich nicht für Stellen mit beengten Raumverhältnissen. Auch weit vorstehende, senkrecht oder wagerecht zu bewegende Lenkhebel halte ich wegen der Gefahr des Gegenfahrens gegen feste Gegenstände für unvorteilhaft.

Zur möglichst restlosen Beseitigung der vorstehend angeführten Mängel bietet sich — wie Min.-Amtmann Reffler in Nr. 53/1925 der Vereinszeitung sehr treffend sagt — für Technik und Ladebetrieb noch ein schwieriges, aber dankbares Arbeitsfeld.

Als ersten Schritt von ladedienstlicher Seite möchte ich zur Erhöhung der Verwendbarkeit des E. K. in seiner jetzigen Form vorschlagen, Versuche mit Anhängewagen nach nebenstehender Abbildung anzustellen. Auf diese Anhänger mit niedrig liegender, in verschiedenen Größen auszuführender Plattform, abnehmbaren Geländern und herunterklappbaren Stirnbrettern können schwere Güter mit leichter Mühe, leichte Güter, wie Stühle, sperrige Kleinmöbel, Kartons mit Tabak, Teigwaren,

[1]) Die Angabe kann nicht als unbedingt richtig gelten, weil hier — abgesehen von kurzen Versuchen — praktische Erfahrungen in dieser Hinsicht noch fehlen.

Glühbirnen usw. in größerer Anzahl aufgeladen und durch den E. K. abgezogen werden. Beim Abziehen der Anhänger kann die Plattform des E. K. ebenfalls zur Beförderung geeigneter Güter mitbenutzt werden, und es wird auch möglich sein, mehrere Anhänger gleichzeitig durch einen E. K. zu befördern. Die Anhänger, deren Anschaffungskosten ich auf 200 bis 250 ℳ je Stück schätze, würden in größerer Anzahl — etwa fünf auf einen E. K. — und in verschiedenen Größen zu beschaffen und an bestimmten Stellen der Ladeanlagen aufzustellen sein. Von hier werden sie von den einzelnen Arbeitskolonnen nach Bedarf abgeholt oder ihnen von den E. K. nach den bezeichneten Stellen gebracht und dann beladen. Die Abfuhr der beladenen Anhänger besorgt der E. K. nach Weisung der Kolonnenführer und Ladeaufseher.

Der Prozentsatz der für die Beförderung mit E. K. in Frage kommenden Güter kann m. E. durch die Verwendung derartiger Anhängewagen ganz erheblich erhöht werden. Dementsprechend werden sich auch die durch Einführung der E. K. erzielten Ersparnisse an Personalkosten erhöhen.

Schon jetzt eine auf Richtigkeit Anspruch erhebende Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Verwendung von E. K. aufzustellen oder bestimmte Ersparnisse an Köpfen für jeden beschafften E. K. anzunehmen, halte ich für verfrüht. Es fehlen hierzu noch die unbedingt notwendigen praktischen Erfahrungen und im Betriebe gewonnene zahlenmäßige Unterlagen. Besonders steht noch nicht fest, welche Betriebs- und Unterhaltungskosten für jeden E. K. hierbei zu berücksichtigen sind. Wenn z. B. nach Dr.-Ing. Jacobi (s. vorstehend angeführten Aufsatz) bei der Umladestelle Soest 20 E. K. in Betrieb genommen werden sollten, so müßte zu deren Unterhaltung mindestens ein handwerksmäßig vorgebildeter Bediensteter und eine kleine Reparaturwerkstatt sowie eine umfangreiche Stromladeanla[ge] vorhanden sein.

Unter günstigen Verhältnissen kann man die Ersparnis v[on] drei Köpfen je E. K. wohl als zutreffend ansehen, wobei jed[och] zu berücksichtigen ist, daß sich die kopfziffermäßige Erspar[nis] bei zunehmender Anzahl der an einer Stelle verwendeten E. [K.] zweifellos verringern wird. Eine Ersparung von drei Köp[fen] je E. K. würde bedeuten, daß die Beschaffungskosten für die[se] durch die ersparten Lohnausgaben etwa in einem Jahre abgolten würden.

Durchgehender Nachtdienst, den ich für den Ladedienst eb[en]so wie Min.-Amtmann Reffler (s. vorstehend angeführten A[uf]satz) aus mehrfachen Gründen verurteile, kann m. E. bei [der] Verwendung einer größeren Anzahl von E. K. gar nicht [in] Frage kommen. Es müßte sonst eine Anzahl Reservewa[gen] vorrätig gehalten werden, die während der durch das La[den] der Akkumulatorenbatterien entstehenden Betriebspause [be]nutzt werden könnten, während bei unterbrochenem Dienst [das] Laden in der Nachtruhe ausgeführt und deshalb ohne Reser[ve]wagen ausgekommen werden kann.

Wenn auch bei fortschreitender Vervollkommnung der E. [K.] und der Ladeanlagen ein erheblicher Teil der jetzt mitt[els] Stechkarren bewegten Güter auf den E. K. übergehen wird, [so] wird es diesem doch nur allmählich und nur bis zu einer [be]stimmten Grenze möglich sein, den Stechkarren aus dem La[de]dienst zu verdrängen. Aus diesem Grunde ist eine technis[che] Fortbildung des Stechkarrens ebenfalls notwendig. Zu [be]grüßen ist daher vom ladedienstlichen Standpunkt die Absi[cht] der Hauptverwaltung, die Normung der jetzt im Gebrauch [be]findlichen zahlreichen Stechkarrentypen auf nur zwei Ty[pen] sowie deren Ausrüstung mit Kugel- oder Wälzlagern und [r]zeitlichen Schmiervorrichtungen durchzuführen.

Schutz der Bahnunterhaltungsarbeiter vor Sonderzügen in Tunneln.

Von Reichsbahnrat **Schmidlin** in Freudenstadt.

Der Aufsatz „Sonderzüge und ihre Ankündigung" des Eis.-Ass. Limburg, Trier, in Nr. 7 dieser Zeitung behandelt die Sicherstellung des Schutzes der Bahnunterhaltungsarbeiter auf der freien Strecke im allgemeinen und kommt zu dem Ergebnis, daß bei den den bisherigen Ankündigungsweisen von Sonderzügen anhaftenden Mängeln die Ausrüstung der Rotten mit tragbaren Fernsprechern nach dem Vorschlag von Dr.-Ing. Heinrich das Richtige sei. Eine derartige Sicherung der Rottenarbeiter ist ohne Zweifel wünschenswert und dürfte im allgemeinen für die offene freie Strecke genügen. Die schwerste Gefahr für die Arbeiter bilden jedoch von jeher die Tunnel, welche in dem oben angeführten Aufsatz nicht besonders erwähnt sind. Ergänzend ist hierzu zu bemerken, daß nicht selten in nassen Tunneln oder in solchen mit schlechtem Rauchabzug oder mit beschränktem Lichtraum die Fernsprechleitungen nicht offen geführt sind, sondern unter der Bettung verkabelt liegen, so daß ein einfacher und rascher Anschluß mit dem tragbaren Fernsprecher an die Leitung nicht möglich ist. In solchen Fällen muß nach andern Mitteln zur Sicherung der Arbeiter gesucht werden, und die folgenden Zeilen mögen zur Klärung dieser Frage beitragen. Es sei Voraussetzung, daß die in § 67 der Fahrdienstvorschriften (F. V.) angeordnete Ankündigung eines Sonderzugs wegen Zeitkürze weder schriftlich noch durch Fernspruch an die Schrankenwärter die arbeitende Rotte im Tunnel noch rechtzeitig erreicht. Als letztes in den F. V. vorgesehenes Mittel bleibt also die Ankündigung an den vorhergehenden Zug durch Signal 17 oder 18. Abgesehen von dem auf Strecken mit schwachem Verkehr nicht seltenen Fall, daß der vorhergehende fahrplanmäßige Zug bei Einlegung der Sonderfahrt die fragliche Strecke bereits durchfahren hat, ist das an sich schon wenig zweckmäßige Verfahren der Ankündigung durch Signal 17 oder 18 für den Gebrauch in Tunneln wegen geringer Sicht so gut wie unbrauchbar und kann nicht einmal den Zweck der Beruhigung der anordnenden Stelle, geschweige denn den der Sicherheit der Arbeiter erfüllen. Die Anordnung des § 67 Ziff. 1. b der F. V. an die Bi, im Benehmen mit der Baui für rechtzeitige Ankündigung von Sonderzügen an die in Tunneln befindlichen Bahnunterhaltungsarbeiter, Streckenläufer usw. Vorsorge zu treffen, kann daher durch Signal 17 oder 18 nicht als erfüllt angesehen werden. Es sind nun zwei Fälle zu unterscheiden, nämlich Tunnel in geringer Entfernung (etwa bis 1 km) von [S]tationen und solche in größerer Entfernung davon: Im erste[n] Fall wird die Verständigung des Aufsichtsführenden bei den [Ar]beitern im Tunnel durch das Stationspersonal nötigenfalls du[rch]

Abb. 1.

verabredete Hupensignale leicht möglich sein, während im z[wei]ten Falle die Abordnung eines Bediensteten der Station auf [län]gere Zeitdauer nach vollzogener Personaleinschränkung n[icht] möglich sein wird. Für diesen Fall muß die Aufmerksam[keit] der im Tunnel befindlichen Arbeiter durch akustische Sig[nale] geweckt werden, welche von der Vorstation zu betätigen s[ind]. Optische Mittel sind im Tunnel wegen der durch stehenblei[ben]den Rauch behinderten Sicht nicht anwendbar. Als akustis[ches] Signal kommt bei längeren Tunneln (über 500 m Länge) [die] Aufstellung von Läutewerken in den Tunnelnischen, in [Ab]ständen von etwa 200 m gegenseitig versetzt, in Betracht, we[lche] in den Stromkreis der sonstigen Läutewerke bei den Bahn- [und] Schrankenwärterposten einbezogen sind (siehe Abb. 1). G[egen] Zerstörung des Uhrwerkes durch Rost und Rauchgase sind [ge]eignete Vorkehrungen (Schutzkästen, Inertolanstrich) zu tre[ffen]

Abb. 2.

und der Unterhaltung besondere Aufmerksamkeit zu schen[ken]. Die Rotte muß täglich vor Arbeitsbeginn in einzelne Gru[ppen] eingeteilt werden, von denen bei Ertönen der Läutewerke [die] vorher bestimmten Nischen zu beziehen sind. Bei kürze[ren] Tunneln (bis zu 500 m Länge) mit Nischen kann auf Lä[ute-]

›rke im Tunnel verzichtet werden, sofern ein stets besetzter rnsprecher außerhalb des Tunnels auf einer Seite vorhanden (Tunnelwärter) oder eigens zur Sicherung der Tunnelarbei- · angebracht wird. Die Weitergabe der durch den Fern- ·echer erfolgten Sonderzugankündigung an die Rotte erfolgt ın wiederum durch Hupensignale. Wenn bei kürzeren Tun- .n besondere Verhältnisse wie dauernde Arbeiten im Tunnel, hlen von Nischen u. a. eine weitergehende Sicherung der Ar- ter erfordern, so ist vor einem Tunnelende eine Block- elle einzurichten und der Tunnel mit den beiden Hauptsignalen zu decken (s. Abb. 2). Damit ist es in die Hand des Blockwärters gelegt, den Tunnel für die Einfahrt eines Zuges erst dann frei zu geben, wenn die Arbeiter in Sicherheit sind. Kosten und etwaige Unannehmlichkeiten für den Betrieb müssen da in Kauf genommen werden, wo es sich um Gefährdung von Menschenleben handelt. Auf der andern Seite würden bei zuverlässiger Ankündigung von Sonderzügen an die Tunnelarbeiter solche Störungen im Betrieb künftig hinfällig, welche bisher durch Vorsichtsbefehl und Geschwindigkeitsermäßigung bei unmöglicher Verständigung der Arbeiter entstanden sind.

Die Kunst des Diktierens.

Von **Dr. Hans A. Martens**, Berlin.

)er Entwurf von Schriftsätzen aller Art kann im Anschluß vorhandene Vorgänge oder von Geschäfts wegen als neues riftstück erforderlich werden. Im ersten Falle handelt es ı in der Regel um Beantwortung von Zuschriften und um ᵉ Berichterstattung nachgeordneter Stellen an vorgeordnete erke an die geschäftsführende Direktion, Firmenvertreter die Firma); auch die Antworten und Entscheidungen vorrdneter Stellen auf Zuschriften und Berichte, die von den ßenstellen kommen, gehören hierher. Der Gedankengang d sich aus den „Vorgängen" ergeben und unschwer vom Beeiter durch Stichworte zunächst festgehalten werden nen bei der Überlegung der Antwort. Damit beginnt die chtigste Vorarbeit des Diktierens, nämlich die sposition des Schriftsatzes, die sich grundsätzlich keines- ᵹs von jener unterscheidet, die wir alle in der Schule beim ertigen eines Aufsatzes gelernt haben.

ie zweite Arbeit besteht nun für den Diktierenden darin, Hand der Disposition den Schriftsatz in Genken aufzubauen und fortlaufend dem Dikaufnehmer anzusagen. Es leuchtet schon ein, je ıtiger die Disposition getroffen war, um so folgerichtiger wird der Text Satz für Satz sich aneinanderschließen. Vielen diese Gedankenarbeit, nämlich die Fertigung des Schrift- ·es, ohne daß er Zeile für Zeile vor seinen Augen durch e eigene Niederschrift erscheint, schwer und kaum erlernbar heinen. Und dabei ist es leicht genug, diese Kunst des tierens zu erlernen, wenn man nur mit leichten Aufgaben nnt, und diese sind sicherlich im Geschäftsverkehr in der ntwortung einfacher Briefe und Zuschriften zu finden. Fängt damit an, so wird man recht bald zu Schwierigerem fort- ·eiten können. Hierzu gehören Schriftsätze, die ohne Vor- ᵹe zu verfassen sind. Aber wenn es gelingt, derartige iftsätze sich zu überlegen, um sie dann mit eigener Hand erzuschreiben, so sollte man kein Hindernis sehen, daß diesen Schriftsatz zustande bringt, indem man ihn nur icht. Denn eine Disposition — wir kommen hier wieder die Grundlage jedes Schriftsatzes zurück — muß auch der- ᵹe treffen, der mit eigener Hand einen Schriftsatz schreibt, ·rnfalls würde der folgerichtige Aufbau sicherlich nicht ge- ·en und der Schriftsatz ein trauriges, unverständliches cheinander werden müssen. Man sieht schon, wie Diktieren ı zwingt, vorher klar den zu fertigenden Schriftsatz zu hdenken, was beim eigenen handschriftlichen Schreiben ıt in den Hintergrund gedrängt wird. Ich zweifle keines- s, daß jeder Schreibtischarbeiter, sei er nun Beamter des en Dienstes oder Expedient oder Korrespondent, in kurzer zum Diktieren übergehen wird, wenn er einmal seine Vor- aus eigener Erfahrung kennengelernt hat. Man weiß, daß Behördenbetrieben das Diktat verhältnismäßig spät einhrt wurde und daß man der eigenen Handschrift des Beiters unter Umständen einen besonderen Wert beilegte, um ihr die Sicherheit der persönlichen Bearbeitung eines iftsatzes ableiten zu können, ohne zu bedenken, daß sich ·s Kennzeichen eigener persönlicher Geistesarbeit doch sehr ıt umgehen läßt.

ıg mit dem Diktat zusammen hängt die Fertigung des iftsatzes, die auch erst recht spät in Behördenbetrieben auf Schreibmaschine überging, nachdem sie im kaufmännischen ·n längst jeder kleine Krämer eingeführt hatte, um einen f gut und leicht leserlich in geschmackvoller Form an die dschaft herausbringen zu können. Die Behörden arbeiteten arbeiten noch heute zum großen Teil mit dem Entwerfen Schriftsätze durch Expedienten. Diese Schriftsätze werden verantwortlich Zeichnenden vorgelegt und nach Zeichnung einschrift geschrieben, früher von Hand, heutzutage wohl hgängig mit der Schreibmaschine. Im Geschäftsleben findet Reinschriften von Hand seit langem schon nirgends mehr, daraus folgt, daß auch der kleinste Korrespon- t in einem kaufmännischen Geschäftsbetriebe daran ge- ıntsein muß, zu diktieren. Das ist dort eine selbstverständliche Forderung, und es hat in Behördenbetrieben einer gewissen Zeit bedurft, um den Irrtum aus den Köpfen zu beseitigen, daß Diktieren nur ein Vorrecht der Beamten des oberen Dienstes sei. Im Laufe der Zeit machen selbstverständlich vielbeschäftigte Expedienten und Betriebsingenieure von dem Diktat allerweitesten Gebrauch, und doch haben sich immer noch nicht alle Expedienten auf das Diktieren an Stelle des Selbstschreibens umgestellt. Es wird eines ganz energischen Vorgehens bedürfen, bis dieses Zeit und Arbeit sparende Verfahren auch bis zum letzten behördlichen Korrespondenten durchgedrungen ist. Durch die Zunahme des Diktierens an Stelle des Selbstschreibens wird selbstverständlich die Zahl der Stenotypisten (-innen) steigen und notwendig die Zahl der Expedienten sinken, was gleichbedeutend mit einer Verringerung der Personalgehaltskosten ist. Daß die Entlastung der Expedienten von der eigenen Schreibarbeit mit der Ausschaltung dieser ermüdenden Tätigkeit einen beträchtlichen Gewinn an Zeit verbindet, der zugunsten vertiefter sachlicher Arbeit zu buchen ist, ist selbstverständlich.

Wenn man die Umstellung des Bürobeamten auf das Diktat bespricht, so erhebt sich in der Regel der Widerstand, wenn alle anderen Einwände nämlich zu Null gemacht worden sind, daß es schwer möglich ist, den Diktataufnehmer stets im geeigneten Augenblick zur Verfügung des Diktierenden zu haben. Da man im kaufmännischen Geschäftsleben keinerlei Schwierigkeiten in dieser Beziehung mehr kennt, so werden sie auch im behördlichen Bürobetrieb nicht bestehen. Die Schwierigkeiten, die man zur Zeit sehen zu müssen glaubt, liegen in der gegenwärtigen, für den anzustrebenden Zustand natürlich zu geringen Anzahl von Stenotypisten. Es ist selbstverständlich, daß ihre Anzahl, wenn man mit dem Versuch beginnt, zunächst vermehrt werden muß, damit der Versuch nicht von Hause aus durch Mangel an Stenotypisten zu Fall gebracht wird.

Die Arbeitserledigung des diktierenden Geistesarbeiters geht so vor sich, daß zunächst, wie oben zum Ausdruck gebracht, die Vorbereitung der Schriftsätze durch ihre Disposition getroffen wird und daß nach Vorbereitung einer größeren Anzahl von Schriftsätzen, die in einer Diktatmappe gesammelt werden, dann hintereinander die Arbeit im Diktat erledigt wird. Wir haben also in dieser im kaufmännischen Leben eingebürgerten Art, bürogeschäftlich zu arbeiten, genau dieselben Vorgänge, wie bei der Arbeit in den Fabrikräumen. Es ist die neuzeitliche Arbeitsteilung, welche trennt die Arbeitsvorbereitung, hier das Festlegen des Schriftsatzes in der Disposition und im Wortlaut, von der Ausführung, den Schriftsatz niederzuschreiben. Die hochwertige geistige Arbeit leistet die hochbezahlte Kraft, während der geringer bezahlten Kraft die mehr mechanische Schreibtätigkeit zugewiesen wird. Es ist Aufgabe der Bürovorstände, die Bürotätigkeit so zu organisieren, daß jeder Expedient bei dem Diktat und bei seiner Ausarbeitung auf der Schreibmaschine ohne Stockungen zu seinem Recht kommt.

Wenn der Schreibmaschinist sehr leistungsfähig (Zehnfingerblindschreiber) und ein schwieriger Schriftsatz, der verhältnismäßig nur langsam diktiert werden kann, zu Papier zu bringen ist, so läßt sich der Umweg über das Stenogramm vermeiden, indem unmittelbar „in die Schreibmaschine" diktiert wird. Im gegenteiligen Fall (schnell zu diktierende Schriftsätze und nur Durchschnittsleistung des Schreibmaschinisten) sollte dies Verfahren grundsätzlich verboten werden, da es die Schreibmaschine unzulässig belastet.

Grundsätzlich läßt sich auch die Zwischenstufe, Diktataufnahme durch Verwendung von Sprechmaschinen (Parlophon) ausschalten, von deren Walze das Diktat vom Schreibmaschinisten abgehört wird. Doch erfordert dies Verfahren, wenn wirkliche Zeitersparnisse erzielt werden sollen, eine gewisse Schulung der Sprechweise des Diktierenden und des Abhörers. Will man den Transport der besprochenen Walze aus dem Zimmer des Diktierenden in das Schreibzimmer vermeiden, um

auch diese Zeit zu sparen, so wird man sich des Telegraphons der Firma Schuchardt & Co., Berlin, bedienen.

Auch das eigene Stenogramm des Sachbearbeiters wird sehr nützlich sein, um beim nicht zu umgehenden (zu Hause, auf der Reise) eigenen handschriftlichen Entwurf eines Schriftsatzes Zeit zu sparen. Voraussetzung ist allerdings, daß der Schreibmaschinist an die Kurzhandschrift des Sachbearbeiters gewöhnt ist, um sie fließend wie seine eigene lesen zu können.

Man sieht, wie zahlreich die Möglichkeiten, einen Schriftsatz zu Papier zu bringen, sind. Daß sie bei weitem noch nicht restlos ausgeschöpft sind, weist aber auch auf die Notwendigkeit hin, sich planmäßig mit ihnen zu beschäftigen. Auf eins sei noch aufmerksam gemacht: Wie man die Kunst der gebundenen Rede, des freien Vortrags durch Vorlesung und Übungsstunden lehrt, wovon manche Berufe (Ingenieur) viel zu wenig Vermerk nehmen, so sollte man die Kunst des Diktierens in der Ausbildung der Dienstanfänger für den Bürodienst planmäßig lehren. Dann wird man auch Erfolge erzielen, mehr als bisher, wo das Diktieren nur ein kümmerliches Wildlingspflänzlein ist.

Bei der Verwaltungsakademie Berlin hat sich vor kurzem eine Arbeitsgemeinschaft für Büroreform gebildet. Man darf wünschen, daß sie nicht nur Vorschriften für den Geschäftsverkehr, Registraturen, Aktenpläne und sonstige an sich nötige Dinge „reformiert", sondern sich auch mit dem Diktieren beim Abfassen von Schriftsätzen planmäßig beschäftigt, damit in den Kreisen der Beamtenschaft das Verständnis vorbereitet wird für ein Verfahren, dessen Einführung in größtem Stil in Behördenbürobetrieben nicht mehr länger verzögert werden kann. Die deutschen Verwaltungsakademien können hier ganz besonders fruchtbare Vorarbeit leisten, auf der die einzelnen Behörden weiter bauen können.

Wer einen Schriftsatz zu entwerfen hat, muß seine Form beherrschen. Diese Vorbedingung muß für jeden Korrespondenten erfüllt sein, ob er selbst schreibt oder diktiert. Bei einfacheren Schriftsätzen läßt sich bald die Reinschrift mit dem Durchschlag schreiben, wodurch Zeit und Arbeit gespart wird. Sollte der verantwortlich Zeichnende gegen den Inhalt oder die Form berechtigte Einwände haben, so werden Änderungen handschriftlich in den den Vorgang bildenden Durchschlag eingebessert, worauf die Reinschrift noch einmal angefertigt wird. Immerhin wird auch hier das Bestreben, Zeit zu sparen, häufig zur Nachsicht mit der vorgelegten Darstellung führen. Bei schwierigeren Schriftsätzen werden Änderungen voraussichtlich nicht immer vermieden werden können, immerhin bleibt die Arbeitskraft des Entwerfenden, der nicht selbst zu schreiben braucht, geschont, und immer wieder muß man erkennen, daß die Gewöhnung alles im menschlichen Leben ist und hier besonders sich einstellen muß, damit die alte Übung der Expedinetentätigkeit sich in neuzeitliche des Korrespondenten wandelt.

Auch der Zeitgewinn, eine klare Maschinenschrift an Stelle mancher schlecht leserlichen Handschrift zu lesen, muß hervorgehoben werden. Wer das Unglück hat, ständig schlechte Handschriften lesen zu müssen, kann sich einen hohen Prozentsatz Verlustzeit, der seiner sachlichen Arbeit entzogen wird, buchen. Diese Verlustzeit, die durch schlechte Handschriften, die ein Ergebnis des Hastens sind, entsteht, haben viele Redaktionen von Zeitschriften schon seit langem veranlaßt, zu fordern, daß Beiträge nur in Maschinenschrift eingereicht werden dürfen.

Recht bemerkenswert ist ein Preisausschreiben gewesen, das die Zeitschrift „Der Kaufmann überm Durchschnitt" veröffentlicht hat, und zwar in der Frage: „Wie wünsche ich mir den Mann, der mir diktiert?" Der erste Preis wurde dem nachstehenden Stoßseufzer einer Stenotypistin zuerkannt:

„Lieber X., fang bitte nicht wieder an: Antwortlich Ihres Schreibens vom . . . . . Fräulein, suchen Sie doch mal das Schreiben raus . . . ., sondern laß es dir bitte schon vorher von der Registratur geben. Leg dir auch bitte schon vorher zurecht, was und wieviel du mir diktieren willst. „Was", damit das schreckliche Streichen und Verbessern, durch das sehr oft nur der Faden verlorengeht, vermieden wird, und „wieviel", damit du mich nicht nach jedem Brief hinausgehen läßt, um mich wieder zu rufen, wenn ich mich eben an die Maschine gesetzt habe. (Du liebst es ja auch nicht, gestört zu werden!)

Sprich deutlich, was du vielleicht erreichst, wenn du die Zigarre nicht im Munde behältst.

Spare dir das Diktieren der Satzzeichen; sie halten nur auf und sind meistens — doch falsch.

Wenn du für einen drei Seiten langen Brief eine halbe Stunde zum Diktieren brauchst, verlange nicht, daß ich ihn dir in zwei Minuten fertig zur Unterschrift vorlege. Vielleicht wirst du so das „diktierende Ideal" deiner Stenotypistin!"

Aus diesen wenigen Ausführungen kann der Diktierende schon eine ganze Menge lernen, sei er nun Anfänger oder sei er noch nicht ganz das diktierende Ideal seiner Stenotypistin. Wer aus eigener Erfahrung über Selbstschreiben von Entwürfen und Diktieren sprechen kann, wird die Steigerung seiner eigenen Leistungsfähigkeit bestätigen. Wer gewohnt ist, als verantwortlich Zeichnender wichtige Schriftsätze selbst zu entwerfen, wird als vollbeschäftigter Mann heute ohne Diktat in seiner Arbeit überhaupt nicht mehr durchkommen. Steigerung der Leistung ist aber nicht nur nötig bei den Werkern in den Fabrikräumen, sondern sie muß mit allen Mitteln erst recht erstrebt und erreicht werden im Bürogeschäftsbetriebe, weil er keine verkaufsfähigen Werte schafft (was man fälschlich als unproduktiv bezeichnet) und daher die Unkosten eines jeden Unternehmens belastet. Diese Unkosten im Bürogeschäftsbetriebe zu verringern, ist das Diktieren von Schriftsätzen an Stelle handschriftlicher Selbstanfertigung ein nicht zu unterschätzendes Hilfsmittel. Zeit ist Geld nicht nur beim Kaufmann, sondern auch in Behördenbetrieben, wo das in ihnen ersparte Geld dem ganzen Volke in mannigfacher Gestalt zugute kommt.

Ausnutzung der Graphologie bei der Eisenbahnverwaltung.

Von Privatdozent Dr.-Ing. **Louis Jänecke**, Reichsbahnoberrat, Berlin.

Im Amtsblatt finde ich folgende Verfügung: „Kassenfehlbeträge. Obwohl sich der Kassendienst nach der Inflationsperiode erheblich vereinfacht hat, haben sich die Kassenfehlbeträge nicht wesentlich vermindert". Beim Lesen dieser Zeilen drängt sich mir unwillkürlich der Gedanke auf, ob sich nicht ein Teil der Fehlbeträge vielleicht vermeiden ließe, wenn man bei der Auswahl der Beamten die wissenschaftlichen Ergebnisse der Graphologie ausnützte.

„Alles, was geschieht, geschieht mit Notwendigkeit," sagt Schopenhauer. Gibt man einem Menschen, der nicht die entsprechenden moralischen Eigenschaften besitzt, eine Stelle als Kassenbeamter, so ist die Gefahr der Veruntreuung groß, während derselbe Beamte im Außendienst oder Bürodienst vielleicht seine Stellung ohne jede Beanstandung ausfüllen würde. Nun ist es graphologisch möglich, die Eigenschaften festzustellen, die ein Kassenbeamter haben muß (Zuverlässigkeit, Aufrichtigkeit usw.) und auch die Charakteranlagen, die er nicht besitzen darf (Verschwendungssucht, Leichtfertigkeit usw.). „Ja", wird vielleicht der Laie, der sich nicht mit der Graphologie beschäftigt hat, fragen, „kann man wirklich den Charakter eines Menschen aus der Schrift einwandfrei kennenlernen?" Es kann nicht der Zweck dieser Zeilen sein, dies zu beweisen. Aber wer sich eingehend mit der Frage beschäftigen will, sei auf die einschlägige Literatur[1]), besonders auf das vorzügliche Buch von Schneidemühl über „Handschriften und Charakter", verwiesen. Hier seien nur einige Worte zur Begründung eingefügt.

In der Schule lernen wir alle dieselbe Schrift. Jedem werden vom Lehrer dieselben i und o vorgemalt, und doch schreiben wir alle später verschieden. Bei der Lage der Schrift, Richtung und Länge der Zeilen, Randbreite, Abstand der Buchstaben, Stärke der Schrift usw. finden wir große Unterschiede. Wir sehen weite und enge, gleichmäßige und ungleichmäßige Schriften, vollständige und unvollständige, große und kleine, eigenartige und gleichförmige Buchstaben, auch sind Namensunterschrift, Stellung der Buchstaben und Interpunktionszeichen verschieden. Der eine hat eine harmonische, der andere eine unharmonische Schrift, wobei man unter harmonischer Schrift graphologisch etwas ganz anderes versteht, als etwa unter einer Schönschrift. Man schreibt eben, wie die Graphologie sagt, nicht mit der Hand, sondern mit dem Gehirn. Graphologisch hat man für all diese verschiedenen Schriftarten bestimmte Erklärungen gefunden. Bei der Schriftenbeurteilung muß man sich aber davor hüten, einem einzelnen Zeichen zu große Bedeutung beizumessen. Es kommt auf den Gesamteindruck der Schrift und die Abstimmung der einzelnen charakteristischen Merkmale untereinander an.

Goethe sagt: „Darüber, daß die Handschrift des Menschen Beziehung zu seinem Charakter hat, ist wohl kein Zweifel". Das hat auch schon jeder selbst beobachtet: Wenn er einen Brief von einem Bekannten bekommt, so erkennt er schon aus der Adresse den Absender. Ich beschäftige mich schon seit Jahren mit Graphologie und bin fest davon überzeugt, daß man aus der Handschrift den Charakter erkennen kann. Es sei mir erlaubt,

[1]) Schneidemühl, Handschrift und Charakter; Preyer, Zur Psychologie des Schreibens; Meyer, Lehrbuch der Graphologie; v. Rappard, Die Handschrift als Spiegel des Charakters; Dillov, Handschriftendeutung usw.

ıs von vielen Beispielen anzuführen: Letzthin fragte eine
reundin meiner Frau, ob sie ein Hausmädchen, deren Schrift
mir zeigte, annehmen solle oder nicht. Da die Schrift ganz
sgeprägte, ungünstige graphologische Zeichen aufwies, riet
entschieden ab, da man ihr nicht trauen könnte. Das Mädchen
ırde aber doch angenommen und kurze Zeit nachher durch die
lizei wegen Diebstahl abgeführt.

Daß das Gericht die Bedeutung der Graphologie voll würdigt,
bekannt. Es dürfte noch in Erinnerung sein, daß bei dem
ozeß der Gräfin von Bothmer, der letzthin so viel Aufsehen
regte, gerade das graphologische Gutachten für die Verurtei-
ıg mit entscheidend war.

Auch die Banken nutzen die Graphologie aus. Bei allen
ldanweisungen und Überweisungen wird die persönliche
terschrift gefordert. Bei Neueinstellungen von Beamten
hen die Großbanken und Großindustriellenunternehmungen
on seit Jahren Graphologen zur Begutachtung heran. Man
lte daher auch bei der Bahn die Graphologie ausnutzen, be-
ders bei der Besetzung von Kassenbeamten, aber auch bei
nststellenvorstehern usw.

Dabei möchte ich aber, gerade weil ich soviel von der Grapho-
ie halte, empfehlen, vorsichtig zu sein. Ein Brief, und zwar
vertraulich geschriebene Brief, ist eine Enthüllungsurkunde
ten Ranges. Ein Brief wird der Verwaltung aber nur selten
Verfügung stehen. Meist wird man die Schrift nach dem
werbungsschreiben oder dienstlichen Vorlagen beurteilen
ssen, aus denen man natürlich keine so wertvollen Schlüsse
ıen kann, die aber doch für die Graphologie eine Beurteilung
assen.

Ferner besitzen durchaus nicht all die Menschen, die sich als Graphologen ausgeben, die gründliche Kenntnis der Graphologie mit genügender Erfahrung und nötiger Befähigung. Die Zahl der Halbwissenden ist hier größer als auf irgendeinem andern Gebiet, man muß daher bei der Auswahl der graphologischen Gutachten besonders vorsichtig sein. Weiter ist die graphologische Wissenschaft noch jung, und es sind bei weitem noch nicht alle Fragen gelöst. Dann verändert sich auch der Charakter und dementsprechend die Schrift besonders in jungen Jahren, und im späteren Leben häufig, wenn sich tief einschneidende Ereignisse zutragen. Auch gibt es keine Menschen ohne Fehler. Jeder hat seine schwarzen und heiteren Seiten. Weiter verfügt auch nicht jeder über einen ausgeprägten Charakter und also auch nicht über eine ausgeprägte Handschrift. Auch hat die Graphologie ihre Grenzen. Sie kann wohl das Denken, Fühlen und Wollen des Menschen feststellen, gibt aber z. B. keinen Aufschluß über seine Fähigkeiten (z. B. Sprachkenntnisse usw.). Man soll also aus der Schrift nicht mehr herauslesen wollen, als darin stehen kann.

Trotz dieser Einschränkung wird die Graphologie ein wertvolles Hilfsmittel sein, vor allen Dingen bei der Personalbesetzung und hier und da vor falscher Besetzung schützen. Denn nur wenige Menschen haben eine Menschenkenntnis wie Bismarck, der die Charaktere der Politiker anderer Staaten so genau kannte, daß er bei einem von ihm unternommenen Schritte schon im voraus wußte, wie sie darauf antworten würden. Das Studium und die Ausnutzung der Graphologie kann daher jedem, der über viele Menschen zu verfügen hat, zur Unterstützung und Nachprüfung seines Urteils nicht warm genug empfohlen werden.

Vereinfachte Behandlung der Ausgabeanweisungen der Direktionen der früheren preußischen Staatseisenbahnen.

Von Kassenoberinspektor **Biallas**, Königsberg (Pr.).

ei den preußischen Staatseisenbahnen waren sämtliche den
t (jetzt Haushalt), das Kassenwesen, die Verrechnung der
innahmten und verausgabten Beträge sowie die Rechnungs-
ung betreffenden Vorschriften in der Finanzordnung zusam-
gefaßt. Sie bestand aus 12 Teilen und einem Sachregister
war im Zeitpunkte des Erscheinens — etwa 1902 — ein
ter von Übersichtlichkeit, Vollständigkeit und Zweckmäßig-
. Trotzdem ist die verflossene Zeit auch an ihr nicht spur-
vorbeigegangen, auch sie hat sich inzwischen Änderungen
Ergänzungen gefallen lassen müssen, ja einzelne Teile sind
ır durch Neuausgaben ersetzt worden. Aber trotz Länge der
, trotz Verreichlichung und Vergesellschaftung der preußi-
n Eisenbahnen haben wichtige Teile auch heute noch volle
ung. Immerhin wird sich die Herausgabe eines ähnlichen
hlossenen Werkes, gültig für die gesamte Deutsche Reichs-
, nicht vermeiden lassen, um so weniger, als es jetzt nur
ren und in diesem Stoffe gut bewanderten Beamten genau
annt ist, welche Stellen der Finanzordnung noch in Kraft
welche bereits durch Vorschriften anderer Art überholt
.

en meisten im Laufe der Zeit getroffenen Änderungen lag
Absicht der Vereinfachung und Beschleunigung sowie
Ersparnis von Personal und Zeit zugrunde. So wurde
its lange vor dem Kriege mit dem Grundsatze, daß
die Direktionen der Hauptkasse endgültige Ausgabeanwei-
ren erteilen dürfen, gebrochen und diese Befugnis auch den
ern beigelegt. Kurz vor dem Kriege wurde ferner die Vor-
ift fallen gelassen, daß Stationskassen Ausgabeanweisungen
Direktionen nur dann erledigen dürfen, wenn die Anweisungen
Zahlungsaufträgen der Hauptkasse versehen sind. Es wurde
nehr zulässig, Ausgabeanweisungen der Direktionen über
tzleistungen aus dem Personen- und Güterverkehr nach Ein-
in eine monatlich abzuschließende Zusammenstellung den
onskassen unmittelbar zuzusenden; erforderlich ist nur die
rückung des Dienstsiegels der Direktion neben der Unter-
schrift des Dezernenten. Die Stationskassen rechnen die so eingegangenen Anweisungen nach Erledigung am Monatsschluß an, die Hauptkasse vereinigt sie mit der inzwischen bei ihr eingegangenen Zusammenstellung und bucht nunmehr den Endbetrag der Zusammenstellung. Dieses Verfahren hat, soweit bekannt, Nachteile nicht gezeitigt, so daß die Frage entsteht, weshalb auf diesem Wege nicht weitergeschritten, sondern Halt gemacht worden ist. In der gleichen vereinfachten Weise könnten nämlich auch alle übrigen Ausgabeanweisungen und Einnahmeabsetzungsanweisungen der Direktionen, Betriebskrankenkassen usw. den Zahlstellen unmittelbar zugeleitet werden. Auch hier genügte vor Absendung an die Zahlstelle Eintrag in eine Zusammenstellung nach Haushaltsstellen getrennt, deren Führung nicht schwierig ist, weil in der Regel die Anweisungen für einen bestimmten Titel (Haushaltsstelle) stets von ein und demselben Beamten, mindestens aber von dem gleichen Büro gefertigt werden. Bei der Hauptkasse entfallen bei diesem abgekürzten Verfahren folgende Arbeiten: Behandlung der einzelnen Anweisungen im Eingange, Verteilung an die zuständige Arbeitsrate, Buchung in der Arbeitsrate, Fertigen des Zahlungsauftrages für die Stationskasse, unterschriftliche Vollziehung durch den Buchhalter, Prüfung und unterschriftliche Vollziehung durch den Hauptkassenrendanten sowie endlich Absendung an die Stationskasse. Berücksichtigt man, daß der Hauptkasse an manchen Tagen bis 50 Stück für Stationskassen bestimmte Anweisungen zugehen, so wird man den Umfang der angeführten nutzlosen Arbeiten richtig einschätzen und in der heutigen, auf Sparsamkeit und Einschränkung gerichteten Zeit auf baldige vollständige Durchführung des vereinfachten Verfahrens hinarbeiten, keineswegs aber damit bis zur Neuausgabe der Finanzordnung warten. Beseitigt würde dadurch auch der Übelstand, daß Geldempfänger nutzlos in der Stationskasse erscheinen, weil hier die Anweisungen noch nicht eingegangen sind.

Bücherschau.

**Sonderunterrichtsheft für den Innendienst der bautech-
en Dienststellen.** (Leitfaden für Bahnmeisterschreibhilfen.)
s demnächst erscheinende Sonderheft gibt Auskunft über
m Bürodienst der Bahnmeistereien vorkommenden Fragen,
über alle für die Einstellung oder das Ausscheiden eines
lfers notwendigen Arbeiten und die zu beachtenden Vor-
ften, weiter über Kranken- und Pensionskassenwesen,
Rechnungs-, Stoff- und Gerätewesen und über zahlreiche andere Fragen. Das Sonderheft soll aber nicht nur ein Anhalt bei Dienstbesprechungen sein, sondern es ermöglicht darüber hinaus dem Bahnmeisterschreiber, namentlich dem Neuling, das Selbststudium und wird ihm so ein unentbehrliches Hilfsmittel sein, den Dienstvorsteher aber dienstlich bald fühlbar erleichtern.

Das Sonderheft wird etwa 60 Pfennig kosten. Bestellung mit einfacher Postkarte bei der Schriftleitung des „Eisenbahnfachmann“, Zehlendorf, Karlstraße 6.

Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel.

In der Zeit vom 1. Juli bis 15. September wird in Basel „Die Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung“ veranstaltet. Bereits seit Beginn vorigen Jahres ist von der Stadt Basel ein Organisationskomitee gegründet worden, das umfassende Vorbereitungen getroffen und es sich besonders hat angelegen sein lassen, in allen Ländern eifrigst für eine Beteiligung an der Ausstellung zu werben. Basel selbst hat an dieser Ausstellung als bisher einziger Schweizer Hafen am Rhein und Endpunkt der Rheinschiffahrt, sowie als größter Binnenumschlagsplatz der Schweiz natürlich ein besonderes Interesse, das über das weit hinausgeht, das eine Stadt daran hat, eine Ausstellung in ihren Mauern zu beherbergen. Die Eidgenossenschaft ihrerseits hat es sich angelegen sein lassen, durch Gewährung von Mitteln und sonstiger Unterstützung die Ausstellung weitestgehend zu fördern. Abgesehen davon, daß sie in ihrem Lande stattfindet, stehen Zweck und Gegenstand der Austellung ihr besonders nahe. In ihrem wirtschaftlichen Leben spielt die Frage der Verbindung mit der See durch eine Binnenwasserstraße eine sehr bedeutende Rolle; sie als wasserreiches Gebirgsland ist in der Entwicklung der Ausnutzung der Wasserkräfte außerordentlich weit fortgeschritten — waren doch Ende 1925: 1 850 000 PS mit einer Nettoleistung von 520 000 PS und einer Energieleistung von 5½ Milliarden Kilowattstunden ausgebaut.

Der unermüdlichen Arbeit der Basler ist es gelungen, eine starke Beteiligung an der Ausstellung zu erzielen; bisher sind die Regierungen von 11 Staaten offiziell als Teilnehmer angemeldet und 16 Länder (wenn man die privaten Aussteller mitrechnet) werden im ganzen auf der Ausstellung vertreten sein.

An erster Stelle wird natürlich die Schweiz stehen. Sowohl die Eidgenössische Hochschule, der besondere Mittel zur Verfügung gestellt sind, als auch die Ingenieurschule in Lausanne und das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft werden sich beteiligen. Die Schweizerischen Bundesbahnen wollen ein Bild ihrer bisherigen Elektrisierung geben. In Modellen sollen Kraft- und Unterwerke, Lokomotiven, Schaltanlagen und beispielsweise auch als Diorama die Gotthardstrecke bei Wassen, gesehen vom Führerstande einer elektrischen Lokomotive aus, gezeigt werden. Neben den amtlichen Stellen sollen sämtliche einschlägigen Schweizer Industrie- und Elektrizitätswerke mit eigenen Wasserkraftwerken sowie die Schiffahrtsgesellschaften, Wasserwirtschafts- und Schiffahrtsverbände auszustellen beabsichtigen. Von den übrigen Ländern wird Deutschland an hervorragender Stelle stehen. Sowohl das Reichsverkehrsministerium, als süd- und norddeutsche Kanalvereine und Wasserstraßengesellschaften, sowie die Ministerien und Kraftwerke einzelner Länder werden vertreten sein. Von privaten Ausstellern werden Schiffahrtgesellschaften auf deutschen Binnengewässern, Kraftwerke, Kohlen- und Erzbergwerke, Maschinenfabriken, Schiffswerften sich beteiligen und die wissenschaftliche Seite durch Hochschulen und wissenschaftliche Institute beleuchtet werden. Häfen- und Städteverwaltungen werden zeigen, wie die Wasserkraftnutzung und die Binnenschiffahrt in Deutschland organisiert sind. Frankreich wird aus politischen Gründen hauptsächlich auf die Rheinschiffahrt abstellen, jedoch auch die Schiffahrt auf der Rhône sowie die Kanalschiffahrt berücksichtigen und seine Elektrizitätsindustrien zeigen.

Von Holland, Italien und Österreich werden ebenfalls sowohl private wie offizielle Aussteller vorhanden sein; das holländische Reichswasseramt, die Zuiderseewerke, die Gemeinden Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht, Vlissingen und das Amt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, für Italien das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, für Österreich das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft sowie die Ö. B. B. werden vertreten sein. Das amtliche Material wird ergänzt durch die Ausstellung der privaten Industrien: holländischen Rheinreedereien, Maschinenfabriken und Schiffswerften, der oberitalienischen Maschinenfabriken und der privaten Wasserkraftgesellschaften in Österreich, der schiffbautechnischen Anstalt in Wien, sowie der ersten Donau-Schiffahrts-Gesellschaft.

Die Tschechoslowakei wird den Ausbau der Was[...] straßen, die von der Elbe und der Oder zur Donau füh[...] zeigen, ferner die Wasserspeicher, die zur Speisung von [...] und Oder in Trockenzeiten dienen. Eine Schau der F[...] industrie wird sich anschließen.

Von ungarischer Seite nehmen das Regierungsk[...] missariat des Budapester Hafens und das ungarische Acker[...] ministerium, die Königliche Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. [...] wie private Schiffsgesellschaften und Elektrizitätsunter[...] mungen teil.

Für Polen hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten [...] angemeldet.

Die Gruppe Spanien wird in der Hauptsache Reliefs [...] Modelle von Anlagen der spanischen Krafterzeugungsge[...] schaften vorführen.

Auch die Vereinigten Staaten von Amerika b[...] sichtigen sich amtlich, und zwar in drei Gruppen zu beteili[...] die Bundeskraftkommission (Federal Power Commission) [...] die Arten der Krafterzeugung in Amerika zur Darstell[...] bringen, das Amt für Landesvermessung und Geologie (G[...] gical Survey) wird die in Amerika gebräuchlichen Einrichtu[...] und Instrumente für Wassermessungen ausstellen. Endlich [...] das Smithsonian-Institut über die wissenschaftliche Du[...] forschung der Gebiete Auskunft geben, die den Gegenstand [...] Ausstellung bilden. Auch die amerikanische private Maschi[...] industrie hat ihre Beteiligung zugesagt. Selbst der Völk[...] bund wird die Ausstellung beschicken: Sowohl das Interna[...] nale Arbeitsamt als die Verkehrs- und Transitkommission [...] Völkerbundes werden über ihre einschlägige Tätigkeit [...] schluß geben. Von Schweden, Norwegen, Dänem[...] und England sind bisher Zusagen amtlicher Beteiligung [...] erfolgt. Dagegen werden hervorragende Vertreter der [...] schinenindustrie ihre Erzeugnisse zeigen.

Die Ausstellung wird, wie bereits ihr Name sagt, in [...] beiden Hauptabteilungen zerfallen: Binnenschiffahrt [...] Wasserkraftnutzung. In 38 Fachgruppen sollen alle in Betr[...] kommenden Gebiete durch Vorführung von Modell oder [...] oder Original zur Darstellung gelangen. Die Abteilung Bin[...] schiffahrt wird, wie wir der „Basler Nationalzeitung“ [...] nehmen, vier Untergruppen aufweisen: eine erste zur a[...] meinen Orientierung über geschichtliche und geographische [...] wicklung, Statistik, Versicherung, Wirtschaftlichkeit, Ge[...] gebung und Organisation. Die zweite Untergrupe um[...] Wasserbau, Tiefbau, Hochbau, Regulierung und Korrektion [...] Gewässern, Erstellung künstlicher Wasserstraßen und Ka[...] Anlagen von Schleusen, Schiffsaufzüge und Traktionsvor[...] tungen, Pumpenanlagen, Landungsstellen; Hafenindustrien [...] Lagerhäuser vervollständigen das Bild. Die dritte Gruppe [...] Fahrzeuge und Werften, die vierte einzelne Maschinen, [...] rüstungsgegenstände und Betriebsmaterialien.

Die zweite Abteilung: Wasserkraftnutzung hat [...] Untergruppen: die erste für den allgemeinen Überblick [...] zweite hat die Ausnutzung der Binnengewässer zum Zweck [...] Kraftgewinnung zum Gegenstand (Kraftwerkanlagen, Reg[...] rung, Korrektion, Stauanlagen, Sperren, Sammelbecken, Ka[...] Stollen, Druckleitungen, sowie Hochbauten). Die letzte U[...] gruppe enthält die maschinellen Einrichtungen, Turbinen, [...] ratoren, Motoren, Ausrüstungsgegenstände, das Betriebsmat[...]

Die internationale Bedeutung der Ausstellung soll nach [...] Mitteilung der Ausstellungsleitung noch dadurch erhöht we[...] daß während ihrer Dauer eine Reihe wichtiger Kongresse [...] Konferenzen in Basel stattfinden soll. Bisher sind [...] 35 bis 40 Veranstaltungen vorgesehen, von denen die [...] 30 Staaten beschickte erste Sondertagung der W[...] kraftkonferenz (31. August bis 12. September) an [...] Stelle steht. Die Ausstellungsleitung hofft, daß auch die [...] päische Lehrfilmkonferenz während der Ausstellung in [...] tagen wird.

Ferner soll eine größere Anzahl technischer Ausflüge [...] interessanten Schweizer Anlagen der Wasserkraftnutzung [...] Binnenschiffahrt und industriellen Großbetrieben unternom[...] werden.

Bücherschau.

— Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Berlin für 1925. Der gründlich und sorgfältig abgefaßte Bericht behandelt in seinen beiden ersten Teilen die allgemeine Wirtschaftslage und die Wirtschaftspolitik, um alsdann auf die einzelnen Geschäftszweige einzugehen. Auch der Verkehr der Reichsbahn wird auf Seite 68—77 eingehend gewürdigt, und es wird hierbei anerkannt, daß die Tarifpolitik der Deuts[...] Reichsbahn-Gesellschaft unter schwierigen Verhältnissen [...] Interessen der deutschen Wirtschaft gerecht zu werden sic[...] müht hat. Im letzten Teil wird über die Tätigkeit der Kam[...] berichtet. Der Bericht wird im Büro der Industrie- und Han[...] kammer, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 8, an Interessenten ko[...] los abgegeben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Anfragen an die Reichsbahn. An die Verwaltungsstellen Deutschen Reichsbahn werden häufig Anfragen gerichtet, die eine Antwort unbedingt erwartet wird. Da die Beantwortung vieler Fragen zumeist nur im Interesse der Frageer liegt, für die Reichsbahnverwaltung dagegen Arbeitsaufd bedeutet, ist es nicht mehr als recht und billig, daß die ;esteller ihren Anfragen Rückporto beifügen.
erner sollten alle Anfragenden berücksichtigen, daß zur Beortung ihrer Zuschriften nicht immer die höchsten Verwalsstellen da sind. Es dürfte sich vielmehr empfehlen, Anen, Beschwerden usw. an die zuständigen Stellen ichten.

Eröffnung der Verbindungsbahn Dt. Briesen-Firchau. Am ai d. J. wird die im Reichsbahndirektionsbezirk Osten bere. 8,10 km lange, als vollspurige Nebenbahn erbaute Verungsbahn Dt. Briesen-Firchau für den öffentlichen Personen-Güterverkehr eröffnet. Die Eröffnung von Stationen an r Strecke ist nicht vorgesehen.

Die Einführung des elektrischen Zugbetriebs auf den Ber- Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Reichsbahndirektor ehmann veröffentlicht über diesen Gegenstand einen eren Aufsatz in der „Reichsbahn“, dem wir folgende Ausngen entnehmen: Die Notwendigkeit der Einführung des rischen Zugbetriebs auf den Berliner Nahbahnen ist schon etwa 2½ Jahrzehnten anerkannt. Es sind verschiedene e für die Elektrisierung vor dem Kriege ausgearbeitet wor- Bald nach Aufnahme der ersten Versuche zur Erprobung zu wählenden Betriebsform wurden die Arbeiten durch den ruch des Krieges gehemmt. Etwa ein Jahr nach Kriegsß fiel alsdann die Entscheidung für eine andere als die r auserwählte Betriebsform. Diese ist seitdem der alsbald ngriff genommenen Elektrisierung der Berliner Nahstrecken Reichsbahn zugrunde gelegt worden. Von diesen Bahnen mit Streckenlänge von insgesamt 506 km wurden bisher nur m Streckenlänge elektrisiert, nämlich die Strecke vom lamer Ringbahnhof nach Lichterfelde Ost und die drei vom ner Vorortbahnhof ausgehenden Nordstrecken nach Bernau, ienburg und Velten.

Rücksicht auf die Finanzlage der Reichsbahn soll der ang der zunächst vorzunehmenden weiteren Elekierung auf das Notwendigste beschränkt werden, nämuf den verkehrswichtigsten und unzureichendsten Teil der ner Nahbahnen, die Stadt- und Ringbahn, und auf die mit etrieblich aufs engste verknüpften anschließenden Vorortken nach Potsdam und Stahnsdorf, nach Grünau und lersfeld, nach Erkner und nach Kaulsdorf. Ferner soll lau West (durch Neubau einer kurzen Verbindungsstrecke harlottenburg nach Bahnhof Heerstraße) mit der Stadt- und bahn verbunden werden. Dagegen soll zwecks Verminderung aukosten vorerst von einer Elektrisierung der einen abgessenen Betrieb bildenden Wannseebahn abgesehen werden, il sie zu den verkehrsreichsten und rentabelsten Berliner recken rechnet. Die hiernach für elektrische Zugfördeeinzurichtenden Linien haben eine Streckenlänge von zuen 157 km.

h der in den Jahren 1920 u. ff. ausgeführten eingehenden ng soll die elektrische Zugförderung als Gleichmbetrieb mit Triebwagenzügen durchgeführt n, ein System, das sich auf den Nordstrecken bereits be- hat.

die Stromversorgung ist ein bahneigenes Kraft- vorgesehen. Für den zunächst in Aussicht genommenen u (Fall A) der Elektrisierung, der nur dem zur Zeit tatch vorhandenen Verkehrsbedürfnis entspricht, beträgt der che Strombedarf rund 130 Millionen kWh (Kilowatten) einschließlich des Bedarfs der elektrischen Vorortbahn Lichterfelde Ost und der bereits elektrisierten und im u befindlichen drei Berliner Nordstrecken. Bei späterem u für einen um etwa 75 % gesteigerten Verkehrsg (Fall B) wird der jährliche Stromverbrauch auf rund illionen kWh anwachsen.

elektrische Betrieb macht eine Anzahl von Neubauten Änderungen auf den Strecken und Bahnn notwendig. Auf der am meisten belasteten Stadtrecke soll zur Beschleunigung der Zugfolge eine selbst- Streckenblockung eingeführt werden. Zur Verminderung etriebsausgaben und zur Schaffung einer bequemen Verng zwischen der Ringbahn, der Stadtbahn und der Pots- Strecke soll an der Kreuzungsstelle der Ringbahn mit der Strecke Charlottenburg-Grunewald in Halensee ein Umsteigebahnhof mit zwei Stockwerken errichtet werden.

Der elektrische Betrieb wird die Zugzahl erhöhen und die Zahl der stündlich angebotenen Plätze auf der Stadtbahn von 27 200 auf 64 000 Plätze in der Stunde, d. i. etwa auf das 2,4fache, und auf der Ringbahn von 12 400 auf 38 400 Plätze in der Stunde, also auf das Dreifache steigern.

Der nach den Grundsätzen äußerster Sparsamkeit ausgearbeitete Elektrisierungsentwurf wird Baukosten in Höhe von etwa 150 Millionen Mark (nach dem Preisstand vom Januar 1926) und eine Bauzeit von 2½ Jahren beanspruchen. Diese Baukosten beziehen sich auf den zunächst in Aussicht genommenen Ausbau (Fall A) der Elektrisierung für das zur Zeit tatsächlich vorhandene Verkehrsbedürfnis.

Zum Nachweis, wie außerordentlich sich die Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung bei einer künftigen Verkehrssteigerung verbessert, ist außerdem ein Kostenanschlag für den späteren Ausbau (Fall B) auf der Grundlage eines um 75 % gesteigerten Verkehrsumfangs aufgestellt. Er wird Geldmittel in Höhe von weiteren 55 Millionen Mark erfordern.

Ob und wann die Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn nebst den anschließenden Vorortstrecken ausgeführt werden kann, hängt von der Möglichkeit ab, die erforderlichen Geldmittel zu annehmbaren Bedingungen zu beschaffen. In dieser Hinsicht ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zur Zeit eifrig bemüht.

— **Verlängerte Gültigkeit der Sonntagsrückfahrkarten.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beabsichtigt, die Gültigkeit von Sonntagsrückfahrkarten auf den Montag bzw. den Tag nach den Hauptfesttagen, zunächst versuchsweise, zu verlängern. Die Ausdehnung dieser Gültigkeitsdauer soll jedoch dahin beschränkt werden, daß die verlängerten Sonntagsrückfahrkarten am Montag bzw. am Tage nach den Festtagen nur zur Rückfahrt benutzt werden dürfen, und daß die Rückfahrt von der Zielstation oder einer Unterwegsstation spätestens um 9 Uhr vormittags angetreten werden muß. Die Fahrt an diesem Rückfahrtstage darf nicht mehr unterbrochen werden. — Der Umfang der Durchführung dieser Maßnahme unterliegt dem Ermessen der einzelnen Reichsbahndirektionen.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorträge bei der Reichsbahndirektion Oppeln.** Im Rahmen der Oppelner Verwaltungsakademiekurse hielt auf Veranlassung der Reichsbahndirektion am 11. März 1926 Reichsbahnrat Schumann eine Ergänzungsvorlesung für Reichsbahnbeamte über die „Organisation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“. Der Vortrag war von etwa 200 Eisenbahnbediensteten und einer größeren Zahl von Hörern aus anderen Kreisen besucht. Im Mai d. J. finden zwei weitere fachwissenschaftliche Vorlesungen in der Aula der Oppelner Oberrealschule statt, und zwar spricht: am 3. Mai Reichsbahnassessor Dr. Friebe über „Rechtsfragen aus dem Reiseverkehr“ und am 31. Mai Reichsbahnrat Großart über „Deutsche Eisenbahntechnik in der Türkei“.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft in Blankenburg a. H.** Die Generalversammlung genehmigte den Abschluß für 1925, der einen Reingewinn von 585 060 ℳ ergibt, aus dem 4 % Dividende ausgeschüttet werden. Obwohl die wirtschaftliche allgemeine Lage den Verkehr ungünstig beeinflußte, ist trotzdem im Personen- wie im Güterverkehr im neuen Jahre eine erfreuliche Verkehrssteigerung nachzuweisen. Die satzungsmäßig ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder, Oberbürgermeister a. D. Bansi in Quedlinburg und Kammerpräsident Dr. Zimmermann-Braunschweig, wurden wiedergewählt.

— **Das neue Reichs-Luftkursbuch.** Das soeben erschienene, vom Reichsverkehrsministerium (Luftfahrt-Abteilung) herausgegebene Reichs-Luftkursbuch enthält im ersten Teil neben dem neuen Luftfahrplan Angaben über den Zubringerdienst von und zu den Flughäfen, die Bestimmungen über die Paßnachschau im Luftverkehr, über Beförderung des Gepäcks Luftreisender mit der Eisenbahn und die vorläufigen Bestimmungen des Reichsfinanzministers über die Zollabfertigung im Luftverkehr. Danach gelten für den Warenverkehr im Luftwege die allgemeinen Zoll- und Verbrauchssteuergesetze. Die Zollabfertigung der Reisenden und Güter erfolgt durch die Zollstellen der Flughäfen, die in besonderen Fällen durch die Luftpolizei oder bei Notlandungen durch die örtlichen Polizeibehörden vertreten werden können. Im zweiten Teil des Luftkursbuches sind die Vorschriften für den Luftpostverkehr enthalten.

— **Gesellschaftsreisen von Holland nach Deutschland.** Wie wir von der Vertretung der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung in Rotterdam erfahren, veranstaltet die Nederlandsche Reisvereeniging, Den Haag, in diesem Sommer 65 Reisen.

nach Deutschland. — Von der „Nederlandsche Christelijke Reisvereeniging“ sind 12 Reisen nach Deutschland geplant, und von den 20 Reisen nach der Schweiz werden 11 über Deutschland geführt.

— **Erhöhung der Transportsicherheit im Hamburger Hafen.** Die Untersuchung von Transportdiebstählen in Hafenplätzen, wie sie in den letzten Jahren in verschiedenen bedeutenden Häfen vorgekommen sind, hat die Erfahrung gezeitigt, daß die Diebstahlsgefahr auf der Transportstrecke zwischen den Bahnhöfen und den Kaischuppen, d. h. bei der Überführung mittels Fuhre, am größten ist; in noch engerer Beziehung kommen die meisten Diebstähle zwischen den Bahnhöfen und der Freihafengrenze vor. Kein Umstand kann den Beförderungsweg über einen Hafen mehr in Mißkredit bringen, als mangelnde Maßnahmen des Eigentumschutzes. Die Transportsicherheit hat sich in der Nachkriegszeit unter dem Druck mangelnder Arbeitsmöglichkeiten in sämtlichen Häfen insofern verschlechtert, als in das Rollfuhrgewerbe Elemente sich eingeschlichen haben, die, abgesehen von dem unlauteren Wettbewerb, den sie darstellten, nicht das nötige Verantwortungsgefühl für das ihnen anvertraute Gut besaßen. Der wilde Fuhrbetrieb, mittels dessen ein ebenso wilder Speditionsbetrieb die Übernahmen der reellen Spedition unterbot, war eine Erscheinung, die in allen Teilen der Verkehrswirtschaft ein teueres Lehrgeld kostete. Das alteingesessene reelle Fuhrgewerbe und mit ihm selbstverständlich auch das Versicherungswesen hat von Anfang an dagegen erbitterten, aber vergeblichen Kampf geführt. Man hat von dieser Seite den Vorschlag gemacht, das Fuhrgewerbe überhaupt zu konzessionieren. Hierfür fehlten jedoch die rechtlichen Grundlagen, insofern die Konzessionierung eines Gewerbes reichsgesetzlicher Regelung bedarf. Seit Monaten ist man daher in Hamburg in Verhandlungen zwischen Behörde und Wirtschaftsverbänden an der Arbeit, um durch eine Kontrolle des Fuhrverkehrs im Anschluß an die Regelung des Freihafenausweisverkehrs zweifelhafte Elemente aus diesem Gewerbe fernzuhalten. Das Ergebnis dieser Verhandlungen ist vor kurzem in einer Polizeiverordnung über Beförderung von Ausfuhrgütern im Freihafen bekanntgegeben worden, die am 1. April d. J. in Kraft trat. Danach haben die Führer von Fahrzeugen, auf denen Ausfuhrgüter auf den im Freihafengebiet belegenen Straßen befördert werden, einen von der Polizeibehörde ausgestellten, mit ihrem Lichtbild versehenen Ausweis bei sich zu führen und den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Der Antrag auf Erteilung dieser Ausweise ist von den Fuhrunternehmern bei der Polizeibehörde zu stellen. Ferner hat der Fuhrunternehmer, wenn ihm oder seinen Angestellten Ausweise erteilt sind, über die Beförderung von Ausfuhrgütern Rollisten nach einem von der Polizeibehörde zu bestimmenden Muster zu führen und zwei Jahre hindurch aufzubewahren. Der Fuhrunternehmer ist verpflichtet, die Ausweise seiner Angestellten nach Beendigung ihres Dienstverhältnisses unverzüglich der Polizeibehörde zurückzuliefern oder ihr die Hinderungsgründe bekanntzugeben. Nimmt der Fuhrunternehmer dem Angestellten bei Beendigung des Dienstverhältnisses den Ausweis nicht ab, so hat der Angestellte selbst diese Pflicht zu erfüllen. Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Daß unter diesen Umständen in den Besitz derartiger Lichtbildausweise nur Personen kommen können, denen keine Eigentumsvergehen nachzuweisen sind, ist selbstverständlich. Es werden demnach in Zukunft alle jene Elemente vom Ausfuhr-Rollfuhrverkehr ausgeschlossen sein, die mit Diebstählen bereits irgendwie in Beziehung gestanden haben. Die Verpflichtung zur Führung der Rollisten ist für die Untersuchung von Diebstählen eine ausgezeichnete Handhabe, da mit ihrer Hilfe jedes einzelne Kolli noch nach Jahren bezüglich seiner Beförderungszeit, seines Beförderungsweges und der mit der Beförderung in Verbindung stehenden Personen verfolgt werden kann. Selbstverständlich sind diese Rollisten von den erstklassigen Hamburger Firmen bereits bisher geführt worden, und es wird Sache des Handels und der Spedition sein, für die Folge nur noch Rollfuhrunternehmen zu beschäftigen, die der polizeilichen Verordnung bezüglich der Rollisten einwandfrei nachkommen.

— **Mitteilungen aus dem Strafregister.** Am 1. Mai 1926 tritt die neue Strafregisterverordnung in Kraft. Nach § 32 der Verordnung ist den Gerichten, Strafverfolgungsbehörden, höheren Verwaltungsbehörden und Polizeibehörden über den Inhalt des Strafregisters auf jedes Ersuchen, das eine bestimmte Person betrifft, kostenfrei Auskunft zu erteilen. Welche Behörden als höhere Verwaltungsbehörden anzusehen sind, bestimmen die Landesregierungen, bei Reichsbehörden der Reichsminister der Justiz. Der Reichsminister der Justiz kann im Einvernehmen mit den beteiligten Landesregierungen bestimmen, daß auch anderen Behörden oder Stellen Auskunft aus dem Strafregister zu erteilen ist. Der Reichsminister der Justiz wird die Behörden und Stellen bekanntmachen, denen hiernach Auskunft aus den Strafregistern zu erteilen ist. Die Deuts[…] Reichsbahn-Gesellschaft hat als öffentliche Behörde auf Gru[…] des Reichsbahngesetzes selbstverständlich Anspruch auf A[…]kunfterteilung. Welche Stellen berechtigt sein sollen, die A[…]künfte einzuholen, muß noch angeordnet werden. Außer [d.] Reichsbahndirektionen kommen noch die Ämter in Betracht.

Etwaige Anfragen über eine Person müssen an die [R]egisterbehörde des Geburtsorts der betreffenden Person [ge]richtet werden. Welche Behörden die Strafregister führen, w[ird] der Reichsminister der Justiz bekanntmachen. Über Person[en], deren Geburtsort außerhalb des Reichsgebiets gelegen, zweif[el]haft oder nicht zu ermitteln ist, wird das Strafregister bei d[em] Reichsjustizministerium oder der von ihm bestimmten Behö[rde] geführt.

Bekanntlich wird über Verurteilungen, die in das St[raf]register aufgenommen sind, nach Ablauf einer bestimmten F[rist] nur noch beschränkt Auskunft erteilt (vgl. das Gesetz ü[ber] beschränkte Auskunft aus dem Strafregister vom 9. April 1[…] RGBl. S. 507). Über Verurteilungen, die der beschränk[ten] Auskunft unterliegen, wird nur den Gerichten, den Behörd[en] der Staatsanwaltschaft sowie auf ausdrückliches Ersuchen [d.] obersten Reichs- oder Landesbehörden Auskunft erteilt. [Das]selbe gilt vom 1. Mai d. J. ab hinsichtlich der Eintragungen [in] den Strafregistern über Entscheidungen eines deutschen Geric[hts] oder einer deutschen Strafverfolgungsbehörde, durch die jem[and] freigesprochen oder außer Verfolgung gesetzt oder ein St[raf]verfahren eingestellt oder die Eröffnung des Hauptverfahr[ens] abgelehnt wird, weil der Beschuldigte nicht zurechnungsfä[hig] war, oder durch die ein Strafverfahren vorläufig eingest[ellt] wird, weil der Beschuldigte nach der Tat geisteskrank gewor[den] ist, endlich durch die jemand wegen Geisteskrankheit, Geis[tes]schwäche oder Trunksucht entmündigt worden ist. Jedoch k[ann] in diesen Fällen anderen Behörden oder Stellen, denen A[us]kunft aus dem Strafregister zu erteilen ist, über solche V[er]merke mit Genehmigung des Leiters der Strafregisterbehö[rde] Auskunft gegeben werden, wenn ein berechtigtes Interesse [an] der Erlangung der Auskunft dargelegt wird.

Endlich sind Vermerke im Strafregister nach bestimm[ten] Fristen zu tilgen. Es sind alsdann die Vermerke aus [d.] Register zu entfernen und zu vernichten. Auskünfte hierü[ber] können dann natürlich nicht mehr in Frage kommen. Dr. […]

— **Stapellauf eines neuen Fährschiffes.** Auf der Schich[au]-Werft in Elbing ist am 15. d. M. ein für die Linie War[ne]münde-Gjedser der Reichsbahndirektion Schwerin [be]stimmtes neues Fährschiff glücklich vom Stapel gelaufen. [Das] neue Fährschiff hat unter der Gevatterschaft der Landesha[upt]stadt von Mecklenburg-Schwerin den Namen „Schwerin“ [er]halten. Es wird voraussichtlich im Herbst dieses Jahres in [den] Dienst dieser Linie gestellt werden. Mit Rücksicht auf [den] Ernst der Zeit hat der Stapellauf ohne jede Feierlichkeit st[att]gefunden.

— **Betriebsinspektor Bremer †.** Am 6. d. M. ist Betri[ebs]inspektor Bremer gestorben, der seit dem Jahre 1908 [der] Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn angehörte. Eingetre[ten] und zunächst tätig bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn, st[and] er seine hohen Gaben und sein reiches Wissen seit 18 Ja[hren] in den Dienst der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. [In] rastloser nimmermüder Arbeitskraft widmete er sich g[anz] seinem Berufe, nur geleitet von dem Gedanken der Pfli[cht]erfüllung und an das Wohl der Allgemeinheit. Nichts für s[ich,] alles für andere. Seine hervorragenden Fachkenntnisse wa[ren] für die Eisenbahn von unschätzbarem Werte. Lautere [vor]nehme Gesinnung war der Grundzug seines Charakters. [Als] Hauptmann der Landwehr im Landwehr-Infanterie-Regimen[t] wurde er bei Ypern schwer verwundet. Wenn auch hierd[urch] im Gebrauche des linken Armes beeinträchtigt, so hinderte [ihn] dies nicht, mit zäher Willenskraft weiter in seinem Beruf[e zu] wirken und zu schaffen.

Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn verliert in [ihm] einen Oberbeamten, dessen tatkräftige Wirksamkeit auch [in] Privateisenbahn- und Reichsbahnkreisen bekannt war.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Ge[sell]schaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Nusser, [Vor]stand der Betriebsinspektion 2 München, als Referent [der] Reichsbahndirektion Augsburg; Roßbach, Referent [der] Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein), in gleicher Ei[gen]schaft zur Reichsbahndirektion Nürnberg; Dr.-Ing. Hala[…] bisher beim Oberbaubüro der Reichsbahndirektion Dresden, […] Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, und Philipp Hock, Vorst[and] der Bauinspektion Passau, als Referent zum Baukonstrukti[ons]amt bei der Gruppenverwaltung Bayern in München; die Re[ichs]bahnbaumeister Eberl, bisher bei der Reichsbahndirek[tion] München, zur Maschineninspektion Rosenheim, und Alzma[…] bisher bei der Maschineninspektion Rosenheim, zur Reichsb[ahn]direktion München.

Überwiesen ist der Reichsbahnrat Daub, bisher beurlaubt, in den Bezirk der Reichsbahndirektion Essen.

Ausgeschieden: dem Reichsbahnrat Paul Göbel in Zschopau (Sa.), bisher beurlaubt, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsbahndienst erteilt.

Österreich.

— **Bewilligung zu technischen Vorarbeiten.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat die Bewilligung zu weiteren technischen Vorarbeiten für eine vollspurige Lokalbahn von ...ldbach nach Gleichenberg, für eine Bahnlinie von ...itterdorf-Veitsch nach Maria-Zell und für eine ...ilschwebebahn von Tänneck zum Eingange der ...eseneishöhle des Tennengebirges erteilt.

— **Österreichischer Außenhandel.** Einem Vortrage des Bun...ministers für Handel und Verkehr Dr. Schürff entnehmen ...r folgende Mitteilungen über die Handelsbilanz im Jahre 1925: ... Verhältnis zu Deutschland und der Tschechoslowakei, jenen ...den Staaten, mit denen von Beginn des abgelaufenen Jahres ...neue Tarifverträge in Geltung kamen, ist wohl ein Rückgang ...serer Einfuhr, und zwar in stärkerem Maße aus der Tsche...slowakei, festzustellen. Dagegen hat sich unsere Ausfuhr ...r nach Deutschland (um etwa 13 %), gar nicht nach der ...chechoslowakei gehoben. Auch gegenüber Italien blieb unsere ...sfuhr nahezu unverändert, während sie im Verhältnis zum ...nigreich der Serben, Kroaten und Slowenen einen Rückgang ...ı etwa 15 % aufweist, der wohl aus dem ungefähr drei...natigen Intervall zwischen der Inkraftsetzung des dortigen ...ien Tarifes und dem Tarifvertrage mit uns zu erklären ist, ...hrend dessen unsere Ausfuhr fast gänzlich stockte. Einen ...rken Rückgang, und zwar auf der Ein- und Ausfuhrseite, ...gt weiter unser Verkehr nach der Schweiz, schließlich in ...ßigen Grenzen unsere Ausfuhr nach Polen, Rumänien und ...garn. Mehr als verdoppelt hat sich dagegen die Ausfuhr ...h den Sowjetrepubliken, die mit ungefähr 40 Millionen Schil...z bereits unserem Ausfuhrverkehr nach den Vereinigten ...aten von Amerika gleichkommt.

Luxemburg.

— **Neuordnung des Eisenbahnwesens.** Zwischen den Regie...ngen von Belgien und von Luxemburg einerseits und der Ver...tung der Prinz-Heinrich-Bahn andererseits schweben Ver...dlungen wegen Übernahme des Betriebs der luxemburgischen ...lspurbahnen durch die Prinz-Heinrich-Bahn. Die luxem...gische Regierung ist bestrebt, ausländischen Einfluß auszu...alten, und verlangt daher, daß ihr die Mehrzahl der Aktien in ...ı neu zu gründenden Unternehmen überlassen werden, das ... gemeinschaftlichen Betrieb der Wilhelm-Luxemburg- und der ...nz-Heinrich-Bahn übernehmen soll. Ob aber die Prinz...nrich-Bahn bereit sein wird, auf diese Bedingung einzugehen, ...cheint zweifelhaft. Lehnt sie es ab, so kommt die Verstaat...ung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn in Frage. Die bel...che Regierung macht allerdings einige Vorbehalte in bezug ... die Forderung der Regierung von Luxemburg, wird sich aber ...rscheinlich zufrieden geben, wenn bei der Regelung der ...enbahnfrage die Belange des Hafens Antwerpen gewahrt ...den, was eine Tariffrage ist.

Übrige europäische Länder.

— **Eine Erhöhung der russischen Gütertarife** ist am 15. April ... Kraft getreten. Um 10 % wurden erhöht: die Sätze für ...ensmittel, Kolonialwaren, Konditorwaren, Gewürze, Ton...ugnisse, Blech-, Eisen- und Stahlerzeugnisse, Werkzeuge, ...obedarf, Manufaktur- und Textilwaren, Maschinen, außer ...lwirtschaftlichen, Möbel, außer eisernen, gußeisernen, ge...htenen, Metalle und Metallguß, Drogen und Apothekerwaren, ...ben. Tabak und -Erzeugnisse, Früchte, außer Äpfeln. Eine ...rozentige Erhöhung haben die Sätze für Lederwaren, Schuh...en. außer Gummi- und Filzschuhen, Bier, Konfektion und ...sche, Zucker und Spiritus erfahren.

— **Polnisch-Rumänischer Eisenbahn-Gütertarif.** In den letzten ...en fand in Warschau eine Konferenz statt, welche an dem ...kten polnisch-rumänischen Eisenbahn-Gütertarif Ergänzun... vornahm und Vorschläge für den Eisenbahn- und Schiff...tstarif zwischen Polen und der Levante ausarbeitete. Eine ...ere Konferenz befaßte sich mit der Ausarbeitung eines be...stigten Eisenbahntarifes für die erhöhte Ausfuhr polnischer ...htha. Die Ergebnisse beider Konferenzen sind zufrieden...llend.

— **Die unterbliebenen polnischen Kohlentransporte nach Italien.** Nach einer Meldung der Agentur Radio Nazionale sollen auf Grund eines Abkommens zwischen Italien und Polen im Jahre 1926 rund 200 000 t Kohle nach Italien geliefert werden. Dieses Abkommen sei aber bisher nicht zur Ausführung gekommen. Die Lieferungen hätten Anfang März einsetzen sollen, bisher sei aber aus Polen nach Italien nicht eine einzige Tonne gekommen. Das erwähnte Abkommen dürfte daher Abänderungen erfahren.

— **Regelung der Grenzbahnverhältnisse zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland.** In der abgelaufenen Woche fanden in Dresden zwischen den Bevollmächtigten der deutschen und tschechoslowakischen Regierung die Verhandlungen statt, welche die vertragliche Regelung der Grenzbahnverhältnisse zum Gegenstande hatten.

— **Schwierige Verkehrslage in Rumänien.** Rumänien gibt sich zwar große Mühe, sein durch den Krieg erheblich vergrößertes Eisenbahnnetz so auszugestalten, daß es den Anforderungen, die der Handel, namentlich der mit Ausfuhrgut, stellt, gewachsen ist, es scheinen aber damit bisher noch keine Erfolge erzielt worden zu sein. Der Hauptgrund dafür dürfte im Mangel an verfügbaren Geldern liegen. Nach einem Bericht des Bukarester Vertreters der „Times" sollen die rumänischen Eisenbahnen vor dem Zusamenbruch stehen. Schon im vorigen Jahre machte es Schwierigkeiten, die Ausfuhrgüter, namentlich Öl und Getreide, an die Grenze zu bringen, aber damals war die zu befördernde Menge geringer als heute, so daß heute die Schwierigkeiten noch größer sind. Die Ölbehälter sind gefüllt, und die Rohrleitungen, die aus dem Erdölgebiet nach den Häfen führen, sind bereits bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet. Wenn also die Eisenbahn nicht erhebliche Mengen Öl abfördert, werden die Erdölunternehmen demnächst gezwungen sein, ihre Betriebe zu schließen. Ähnlich steht es mit dem Getreide. Von der vorjährigen Ernte könnten noch große Mengen abgefahren werden, aber es ist zweifelhaft, ob die Eisenbahnen hierzu imstande sind. Überdies erschweren hohe Ausfuhrzölle und der Preisrückgang für Getreide auf dem Weltmarkt den Getreidehandel mit dem Auslande. Eine Besserung kann nach den „Times" nur erreicht werden, wenn es gelingt, eine ausgiebige Anleihe im Auslande zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse aufzunehmen; ob dies aber möglich sein wird, scheint zweifelhaft und hängt stark davon ab, wie sich Rumänien zu der Frage der Entschädigung der Erdölgesellschaften für die Zerstörungen stellt, die seine Verbündeten, namentlich die Engländer, vor dem Einrücken der deutschen Truppen in Rumänien an den Anlagen zur Gewinnung und Verarbeitung des Erdöls angerichtet haben, Schäden, von denen ein großer Teil durch die deutsche Besatzung wieder beseitigt worden sind. Daß Rumänien ausländisches Geld zum Wiederaufbau seiner Eisenbahnen bedarf, wird allgemein anerkannt, und bei der letzten Regierungsbildung haben die einschlägigen Fragen eine wichtige Rolle, namentlich in den Erklärungen der Oppositionsparteien, gespielt.

— **Besserung der südslawischen Handelsbilanz.** Die soeben veröffentlichte Statistik über den Außenhandel im Jahre 1925 weist eine Einfuhr von 1 514 000 t im Werte von 8953 Mill. Dinar und eine Ausfuhr von 4 400 000 t im Werte von 8904 Mill. Dinar aus. Die Bilanz ist demnach günstig. Diese Besserung der Handelsbilanz liegt vor allem auf dem Gebiet der Ausfuhr, denn während im Jahre 1924 3,9 Mill. Tonnen Waren ausgeführt wurden, betrug diese Zahl 1925 4,4 Mill. Allerdings trat auch bei der Einfuhr eine Steigerung von 8221 auf 8904 Millionen Dinar ein.

— **Erweiterung der Adriatarife.** Kürzlich fand in Fiume eine Beratung der italienischen, südslawischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen statt, welche die Erstellung des Adriatarifes im gegenseitigen Verkehr der beteiligten Eisenbahnen zum Gegenstande hatte. Dem Vernehmen nach hat Ungarn von Südslawien und Italien dieselben Begünstigungen erhalten, die gegenwärtig Österreich und die Tschechoslowakei genießen.

— **Nochmalige Tariferhöhungen in Frankreich bevorstehend.** Die französischen Eisenbahntarife sind zwar erst am 1. Januar dieses Jahres erhöht worden, neue Erhöhungen werden aber früher oder später nötig werden. Der Grund dafür ist der Verfall der französischen Währung und die dadurch hervorgerufene Preissteigerung, aus der sich wiederum die Forderung höherer Löhne ergibt. Die Eisenbahnbediensteten haben eine bessere Entlohnung verlangt, und da die letzte Regelung der Besoldung Anfang 1925 stattgefunden hat, scheint diese Forderung berechtigt. Der Grundlohn war vor dem Kriege 1500 Goldfranken, er ist allmählich über 3800 Fr. im Jahre 1919 auf 5000 Fr. gestiegen, und heute wird eine Erhöhung auf 7000 Fr. verlangt. Die letzte Erhöhung belief sich auf 30 % in den niedrig und 20 % in den höher entlohnten Klassen und kostete 920 Mill.

Franken. Wenn die neuen Forderungen erfüllt werden, wird die Belastung der Eisenbahnen noch höher werden.

Die letzte Tariferhöhung hat die erwartete Wirkung einer Abdrosselung des Verkehrs nicht gehabt. In den ersten zehn Wochen des Jahres 1926, über die bis jetzt zahlenmäßige Aufzeichnungen vorliegen, hat die Zahl der beladenen Wagen zugenommen, in der letzten Januarwoche z. B. auf 64 749 täglich gegen 63 380 im Jahre 1925 und 61 533 im Jahre 1924; in der letzten Februarwoche ist sogar mit 67 886 beladenen Wagen eine noch nicht dagewesene Zahl erreicht worden. Die Einnahmen der sieben französischen Eisenbahnnetze haben in den ersten neun Wochen des laufenden Jahres 1838 Mill. Fr., 15 % mehr als im Vorjahre betragen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten führt die Zunahme des Verkehrs, die sich aus diesen Zahlen ergibt, auf eine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse und auf die Niedrigkeit der Tarife zurück, von denen namentlich auch die Fahrpreise wesentlich hinter den Erhöhungen in anderen Ländern zurückbleiben. Der Schuldendienst der Eisenbahnen hat im Jahre 1925 allein zwei Milliarden erfordert; nach den Abmachungen von 1921 wird der Staat von 1927 an nicht mehr für die Fehlbeträge der Eisenbahnen eintreten. Wenn also nicht bald der Frank sich wieder seinem alten Wert nähert, werden die Eisenbahnen auf einer Erhöhung der Tarife bestehen müssen.

— **Zur Umstellung der belgischen Staatsbahnen.** Wenngleich der Bericht der beiden Sachverständigen Jadot und Mance über die Umgestaltung der Staatsbahnen noch nicht amtlich bekanntgegeben ist, berichten die Blätter einiges aus seinem Inhalt. Jadot gibt zu, daß das neue Unternehmen, das mit dem Betrieb der Staatsbahnen beauftragt werden wird, zunächst mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird. Die wirtschaftliche Not wird zweifellos zu einer Verminderung des Verkehrs führen und die Schwierigkeiten noch vergrößern, die sowieso mit der Umgestaltung eines jeden Unternehmens verbunden sind, zumal wenn dieses über begrenzte oder sogar ungenügende Mittel verfügt. Diese Schwierigkeiten können indes behoben werden durch eine streng durchgeführte Sparsamkeit und eine Erhöhung der Tarife, die unumgänglich nötig ist. Der außerordentliche Haushalt muß sofort nachgeprüft werden und alle Ausgaben müssen unterbleiben, die nur das Reisen bequemer und angenehmer machen sollen. Nur die nutzbringendsten und bereits angefangenen Arbeiten dürfen weitergeführt werden, an die Ausführung nicht unbedingt nötiger Arbeiten kann nicht gedacht werden; 150 Mill. belg. Franken scheinen hierzu auszureichen. Jadot stellt ferner fest, daß die vorhandene Anzahl von Lokomotiven und Wagen mehr als genügt, um alle Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Während einiger Zeit wird daher von jeder Neubestellung abgesehen werden müssen; so wird es möglich sein, eine Rücklage zu sammeln, aus der nachher die Erneuerung der rollenden Betriebsmittel bezahlt werden kann. Jadot verhehlt sich nicht, daß eine Tariferhöhung die Schwierigkeit, mit der die Industrie zu kämpfen hat, noch vergrößern wird, aber ohne eine solche Erhöhung geht es nicht. Auch ist die Entlassung eines großen Teiles des Personals unvermeidlich, es muß unbedingt verlangt werden, mit einem Mindestmaß an Personal dasselbe zu tun wie jetzt geschieht.

Die Länge der Bahnen beträgt 4725 km, der Personalstand stieg von 70 364 im Jahre 1911 auf 104 000 im Jahre 1925, während das Goldkapital sich verzinste: 1913 mit 3,29 % und 1925 mit 0,83 %; 1926 rechnet man auf 1,55 %. Es wird ferner festgestellt, daß der belgische Staat sich stets mit einem Mindestmaß von Einnahmen aus den Bahnen begnügt hat, um einerseits den Hafenverkehr von Antwerpen in seinem Wettbewerb mit Dünkirchen, Rotterdam und Hamburg zu unterstützen und um anderseits wirtschaftlichen und politischen Einflüssen zu entsprechen, die billige Tarife im Personenverkehr behalten wollten. Einer dieser wirtschaftlichen Gedanken war der, daß ohne diese niedrigen Tarife der tägliche Verkehr von Arbeitern aus bestimmten dichtbevölkerten Gegenden nach den Mittelpunkten der Industrie zu sehr behindert worden wäre. Die Folge einer solchen Tarifpolitik war, daß der Kilometersatz in Goldcentimen betrug: 1913 in Belgien 9,4 für die erste und 3,8 für die dritte Klasse, während sie damals schon in England 10,8 und 6,2 Cent. betrugen. 1926 sind diese Sätze in Belgien nur noch 7,6 und 3,0, in England dagegen 16,2 und 9,3.

Mit den Vorkriegstarifen verglichen beträgt der Goldwert der Personentarife in Belgien nur noch 80—85 %, während er in England auf 150 % gestiegen ist. Im Güterverkehr beträgt die Erhöhung in Belgien nur 2 %, in England 50—55 %, in Deutschland 45 %. Es fragt sich nun, was können die Bahnen einbringen? In Hinblick auf die Auswirkung der Dawesgesetze in Deutschland meinen die Sachverständigen, daß die belgischen Bahnen etwa ein Zehntel der Einnahmen der Deutschen Reichsbahn aufbringen könnten. In Papierfranken sind zu erwarten im ersten Jahre 240 Mill., die beiden folgenden Jahre je 450 und die folgenden Jahre je 500 Mill. Franken (120 Mill. in Gold). Dazu müssen allerdings die Tarife um 25 % erhöht werden. Außerdem ist angenommen, daß in fünf Jahren Verkehr den gewöhnlichen Stand wieder haben wird, wozu gleichartige Erhöhung der französischen Tarife infolge Stabilisierung des französischen Franken beitragen wird. Normaleinnahmen von 120 Mill. Goldfranken wird es erm lichen, das Anlagekapital von 3400 Mill. Franken mit 3,5 zu verzinsen, während dieser Satz in England 4,01 und Deutschland 3,9 % beträgt. (N. R. Ct.

— **Die deutschen Lokomotiven in Belgien.** Auf Grund Waffenstillstandsbedingungen waren in Belgien 2000 deuts Lokomotiven abzuliefern. Über den Verbleib und die Verw dung dieser Maschinen berichtet das Londoner Fachblatt „T Locomotive“ wie folgt: In den Lokomotivpark der belgisc Staatsbahnen eingestellt wurden insgesamt 1959 deutsche M schinen, darunter 1820 preußische. Die letzteren gehör 43 verschiedenen Bauarten an.

An Schnellzuglokomotiven erhielt Belgien 42 Maschinen Gattung S 6, 17 Maschinen der Gattung S 9, von denen 13 n im Dienst stehen, und 34 Lokomotiven der Gattungen S $S\,10^1$ und $S\,10^2$. Die drei $S\,10^1$-Lokomotiven sind die stärks in Belgien vorhandenen Maschinen deutschen Ursprungs u leisten ausgezeichnete Dienste. Die S 10-Maschinen sind Brüssel stationiert, die S 6 teils in Brüssel, teils in Antwerp die S 9 in Mons und in Ostende.

Von Personenzuglokomotiven der Gattung P 8 wur 168 Stück abgeliefert. Die „in allen Einzelheiten gut e worfenen und ausgezeichnete Beispiele des modernen Lo motivbaus bildenden“ Maschinen laufen auf allen Teilen d belgischen Netzes.

Unter den preußischen Güterzuglokomotiven ist in Belg am stärksten die Bauart $G\,8^2$ vertreten. Die seinerzeit ab lieferten 577 Stück sind noch fast vollzählig im Dienst und friedigen sehr. Sie finden auf der Luxemburglinie und auf d Linien in den Provinzen Lüttich, Namur und Hainault V wendung.

An schweren Tenderlokomotiven erhielt Belgien 56 Stück d Gattung T 14, 53 Stück der Gattung T 16 und 2 Stück der B art T 18. Die erstgenannten Maschinen dienen zur Beförder von Personenzügen auf den Strecken Lüttich - Herbestl Pepinster-Spa-Trois Ponts und auf den Linien nach Malm und St. Vith, teilweise auch im südlichen Vorortverk Brüssels. Die Gattung T 16 gehört trotz ihres verhältnismä niedrigen Gewichtes zu den stärksten in Belgien vorhande Tenderlokomotiven. Die Maschinen bewähren sich gut auf d Steilrampe zwischen Lüttich (Guillemins) und Montegnée so auf der über die Hochfläche von Hervé führenden Linie u haben hier die belgischen D-Maschinen der Klasse 23 erse Die beiden Lokomotiven der Bauart T 18 endlich liefen im P sonenzugdienst zwischen Brüssel (Quartier Leopold) u Ottignies, auf der Luxemburglinie sowie auch zwischen Brüs und Antwerpen (Süd); sie wurden bereits im Jahre 1923 au Dienst gestellt.

Mit Rücksicht auf die bedeutenden Kosten und die groß Schwierigkeiten, die die Unterhaltung einer allzu hohen Z von Bauarten und die Beschaffung der Ersatzteile verursa hätten, wurden von der belgischen Staatsbahnverwaltung a bald rd. 400 deutsche Lokomotiven ausgemustert, darunter ein der größten und modernsten Maschinen der bayerischen, sä sischen und badischen Staatsbahnen. Von den heute im Die stehenden preußischen Lokomotiven soll eine größere Anz Maschinen der älteren Bauarten ausgeschieden werden, sob sich bei ihnen umfangreiche und teure Erneuerungen erford lich machen würden.

— **Anschaffung von Eisenbahnmaterial in Spanien.** Der V kehrsminister äußerte sich gegenüber einigen Zeitungsberic erstattern über die bereits bekanntgegebene Anschaffung v Eisenbahnmaterial, daß der Ministerrat die Zuerteilung ein Auftrages auf 80 Schnellzuglokomotiven an die Firm Maquinista Terrestre y Marítima und Euskalduna y Babco genehmigt habe. Die mit dem Auftrag bedachten Firmen e klärten, daß sie durch einen kürzlich erfolgten Schiedsspru verpflichtet wurden, die Tageslöhne um 4 % zu erhöhen, u daß ihnen außerdem durch erhöhte Zölle auf das eingeführ Material große Unkosten entständen, was zusammengenomm etwa 16 Pts. für das Kilogramm ausmache. Nichtsdestowenig würde das vorher abgegebene Angebot aufrechterhalten, w einer Preisermäßigung entspreche, wie sie diese junge Indust heute höher nicht ertragen könne. Der Minister begrüßte d Erstarken der spanischen Industrie, wodurch das Land selbstä diger werde.

— **Eine Untergrundbahn für Lissabon.** Die Stadtverwaltu von Lissabon hat einer Gruppe von spanischen Geldleuten d Genehmigung zum Bau eines Untergrundbahnnetzes erteilt. D von spanischer Seite aufgestellten Planungen sehen den Bau v

t Strecken vor, die strahlenförmig vom Mittelpunkt der Stadt gehen sollen. Die Lage der Haltestellen ist so hoch gewählt, sie ohne Aufzüge erreicht werden können, wegen der Lage Stadt auf hügeligem Gelände und der Steilheit der Straßen d es sich aber nicht vermeiden lassen, daß der Tunnel für Untergrundbahn im übrigen in erheblicher Tiefe zu liegen mt. Die Baukosten sind mit 128 Mill. Pesetas veranschlagt.

- **Sommerzeit in England und Frankreich.** In Großbritannien am 18. April um 2 Uhr morgens die Sommerzeit eingeführt den: am 19. September, ebenfalls um 2 Uhr morgens, wird Uhr wieder auf die Ortszeit von Greenwich gestellt werden. lerselben Nacht, aber schon um 23 Uhr, hat auch Frankreich Übergang zur Sommerzeit gemacht; der Übergang zur gelich festgelegten Zeit ist hier erst für den 2. Oktober um Uhr in Aussicht genommen.

- **Osterverkehr in England.** In England war ebenso wie bei während der Osterfeiertage schönes Wetter, und infolgesen war der Reiseverkehr besonders lebhaft. Er setzte am ndonnerstag ein und dauerte bis zum Dienstag. An den len genannten Tagen herrschte der Fernverkehr mit mehrger Abwesenheit vor, während an den dazwischen liegenden en die meisten Reisenden am Abend an ihren Ausganspunkt ückkehrten. Die Große Westbahn fertigte z. B. auf dem nhof Paddington (London) am Gründonnerstag 42 Züge ab, denen 20 000 Reisende nach den Badeorten des Südwestens England, zum großen Teil in der 1. Klasse, abreisten. Auch Ostküste lockte zahlreiche Reisende an, und so mußte die don- und Nordostbahn neben den angekündigten Zügen, die fach in zwei und drei Teilen verkehrten, noch eine erhebe Anzahl außerfahrplanmäßige Sonderzüge in Betrieb setzen. der London-, Midland- und Schottischen Eisenbahn überwog Verkehr auf große Entfernungen. Besonders lebhaft war Verkehr auf der Südbahn, bei der besonders die Reisenden dem Festlande eine überragende Rolle spielten. Nicht iger als 38 00 Reisende, 5000 mehr als im Vorjahre, beten diese Eisenbahn zu Fahrten über den Kanal. Die doner Untergrundgruppe beförderte mit ihren Schnellbahnen, nibussen und Straßenbahnen während der Osterzeit 21 ionen Fahrgäste.

- **Die Personenwagen der Midlandbahn.** Der Personenverr der englischen Eisenbahnen verdankt der früheren Midlbahn eine Reihe wichtiger Fortschritte und Verbesserungen. on im Jahre 1872 führte sie als erste englische Eisenbahn ihren sämtlichen Zügen die 3. Wagenklasse ein. Auch im und in der Ausstattung der Personenwagen hat die Midlbahn Hervorragendes geleistet.

ie ältesten Fahrzeuge wiesen zum Teil außerordentlich ge-e Abmessungen auf. Ein Personenwagen 1. Klasse aus dem re 1848 hatte drei Abteile, darunter ein Halbabteil, mit insmt 10 Sitzplätzen. Jeder Reisende hatte somit Anspruch einen Fensterplatz, allerdings betrug die Breite des Wagenens nur 1,45 m. Ein Personenwagen der im gleichen Jahre orbenen Mansfield & Pinxton-Pferdebahn sollte bei einer ge von 3,35 m und einer Breite von 1,98 m nicht weniger als ahrgäste aufnehmen. In den 70er Jahren bezog die Gesellft versuchsweise einige Fahrzeuge vom Festland, darunter n vierachsigen Abteilwagen der üblichen deutschen Bauart der Firma Klett & Comp. in Nürnberg.

ls erste englische Eisenbahn erwarb die Midlandbahn im re 1874 eine Anzahl Pullmanwagen. Die in Detroit gebauten rzeuge waren mit Mittelpuffer und selbsttätiger Kuppelung ehen, so daß die Lokomotiven, die diese Wagen beförderten, ler gleichen Weise ausgerüstet werden mußten. Die Pullzüge fanden jedoch beim englischen Publikum keinen Ang und wurden später im Ausflugsverkehr verwendet.

nläßlich der Eröffnung der Midlandstrecke nach Schottland Settle und Carlisle im Jahre 1876 stellte die Verwaltung neue Abteilwagen ein, die zum ersten Male in England dreisige Drehgestelle erhielten. Eine Betriebsmittelgemeinschaft and längere Zeit bei den Fahrzeugen der Züge, die zwischen don (St. Pancraz), Glasgow und Edinburgh verkehrten, mit beteiligten Gesellschaften, der Glasgow & Südwestbahn und Nordbritischen Eisenbahn. Das betreffende Wagenmaterial die Bezeichnung M. S. J. S. (Midland Scotch Joint Stock). ersten Versuche mit der Heizung der Wagen wurden im re 1874 unternommen, Speisewagen wurden im Jahre 1891, chgangswagen im Jahre 1899 eingeführt.

letzter Zeit hat die London, Midland & Scottish-Eisenbahn, er die Midlandbahn bei der Gruppenbildung aufging, in den eigenen Werkstätten zu Derby die Massenherstellung von rzeugen aufgenommen. Wie die Zeitschrift „The Locomo-" berichtet, sind die Werkstätten durch die Beschaffung der ernsten Holzbearbeitungsmaschinen instand gesetzt, einen gen, zu dessen Bau früher sechs Wochen erforderlich waren, heute in sechs Tagen fertigzustellen. Eine nach diesem Verfahren erbaute neue Wagengattung ist ein Durchgangswagen mit Mittelgang, dessen Länge 17,37 m und dessen Gewicht 27 t beträgt. Der Wagen ist durch eine Schiebetür in ein Raucher- und ein Nichtraucherabteil geteilt und bietet 56 Sitzplätze. Zwischen jedem Paar von Sitzen befindet sich ein Tisch mit Leselampe. Ein Zug von neun Wagen dieser Bauart, der für den Westküstendienst bestimmt ist, nahm im vergangenen Sommer an der Eisenbahnprozession zwischen Stockton und Darlington teil.

Fremde Erdteile.

— **Aus Niederländisch Ostindien.** Die Staatsbahnen beabsichtigen, den Vorort- und Stadtverkehr in Bandoeng, wo sie selbst und die Regierung ihren Sitz haben, durch vier neue Linien auszubauen, die insgesamt 31 km lang sein sollen. Die Baukosten werden auf 3 Millionen Gulden berechnet, doch rechnet man mit einem jährlichen Überschuß von 250 000 fl. Die Gründung einer besonderen gemischt-wirtschaftlichen Gesellschaft wird in Erwägung gezogen. — Im südlichen Sumatra wird die Verbindung der beiden Staatsbahnnetze von Palembang und Lampong wohl noch einige Monate früher zustande kommen, als man ursprünglich angenommen hatte. Die von beiden Seiten in Angriff genommenen und stark geförderten Arbeiten haben zur Folge, daß die Schienenverbindung im November stattfinden kann. Mit der Aufnahme des Personenverkehrs wird man für Mitte 1927 rechnen können, während Güterzüge wohl schon noch etwas früher werden verkehren können. — Die Einnahmen der Deli-Eisenbahn haben auch 1925 wieder zugenommen, und eine Höhe erreicht wie nie zuvor. Der Personenverkehr, der 1920 3,4 Mill. Gulden, 1923: 2,8 und 1924 3,7 Mill. Gulden aufbrachte, ergab 1925 5 336 132 Gulden. Hier macht sich nicht nur die 1923 durchgeführte Tarifermäßigung, sondern auch die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Eingeborenen bemerkbar. Auch der Güterverkehr stieg gegen 1923 um 21 %, die Einnahmen aus ihm um fast 22 %.

— **Baufortschritt der Eisenbahn Brazzaville-Pointe Noire.** Der Bau der Eisenbahn Brazzaville-Pointe Noire wird nach einem Bericht des Statthalters von dem Regierungsrat tatkräftig betrieben. Von Brazzaville aus sind die Erdarbeiten auf 100 m fertiggestellt und auf weitere 40 km begonnen; hier sollen sie noch im Laufe des Jahres 1926 beendet werden. Die von Tag zu Tag zunehmende Verstopfung der benachbarten belgischen Eisenbahn Matadi-Leopoldville erschwert die Heranführung der Baustoffe in beständig steigendem Maße, und es soll daher, wenn sich die Verhältnisse nicht bessern, in jener Gegend eine Zementfabrik errichtet werden. Vom anderen Ende her ist der Bau zwischen den Kilometern 60 und 98 im Gange. Der erste Tunnel bei Kilometer 82 ist durchgeschlagen. Im Laufe dieses Jahres soll mit dem Vorstrecken des Oberbaus begonnen werden. 100 km Oberbau mit Schienen von 30 kg/m Gewicht sind bestellt. Ebenfalls im Laufe dieses Jahres soll der Bau auf der Verlängerung dieses Teils der Eisenbahn von Kilometer 98 bis 128 in Angriff genommen werden; hier liegt ein Tunnel von 1,8 km Länge, der auch alsbald aufgefahren werden soll. Die Beschaffung der nötigen Arbeitskräfte für den Bahnbau stößt auf Schwierigkeiten, und die Leitung hat daher eine besondere Verwaltungsstelle zur Anwerbung von Arbeitskräften eingesetzt, die auch für ihre Bedürfnisse nach der Annahme als Arbeiter sorgen soll. Die Entlohnung ist erhöht, die Verpflegung verbessert worden. Ein besonderer Gesundheitsdienst ist eingerichtet worden, der an den Arbeitsplätzen selbst 150 Kranke in Behandlung nehmen kann; er wird von drei Ärzten geleitet, die von 12 Krankenpflegern und den nötigen Hilfskräften unterstützt werden. Die Arbeitskräfte werden aus größerer Entfernung herangeholt, um die von der Eisenbahn durchzogenen und ihr benachbarten Landesteile von der Gestellung von Arbeitern zu entlasten.

— **Amerikanische Reisende auf den Eisenbahnen von Südafrika.** Von Amerika aus werden dauernd Gesellschaftsreisen nach allen Teilen der Welt unternommen. Abgesehen von Europa war Indien in der letzten Zeit ein beliebtes Ziel für derartige Reisen, dieses Jahr haben die Unternehmer der Gesellschaftsfahrten zum ersten Male auch Südafrika in ihren Arbeitsplan aufgenommen. Die Eisenbahnverwaltung von Südafrika stellte für diese Reisenden, 350 an der Zahl, fünf Sonderzüge, in denen sie 15 Tage lang, wie es bei derartigen Reisen der Amerikaner üblich ist, durch das Land gehetzt wurden. Sie bucht diesen Besuch als einen Erfolg ihrer Werbetätigkeit im Auslande. Außerdem wurden um dieselbe Zeit noch 100 britische und holländische Farmer in Sonderzügen herumgefahren. Aus all diesen Sonderzügen erwuchs dem Betriebe eine sehr erhebliche Belastung; sie konnten aber trotz der großen Entfernungen, die dabei zurückzulegen waren, sehr pünktlich durchgeführt werden, und die Reisenden haben sich über die Bequemlichkeit, die ihnen geboten wurde, sehr anerkennend ausgesprochen.

— Ergebnisse der elektrischen Zugförderung in den Vereinigten Staaten von Amerika. Die Vorzüge der elektrischen Zugförderung gegenüber dem Dampfbetrieb, soweit sie bisher bei der Elektrisierung der amerikanischen Eisenbahnen zutage traten, erörtern die „Annals of the American Academy of Political and Social Science" (Bd. 118, 1925, S. 78—90) an der Hand eines umfangreichen Zahlenmaterials.

Eine der frühesten und erfolgreichsten Elektrisierungen führte die Norfolk & Western-Eisenbahn durch. Die Hauptschwierigkeiten dieses Netzes bildeten die Rauchplage im eingleisigen Elkhorntunnel und die starken Steigungen auf der nach den Kohlenfeldern von Westvirginia führenden Linien, wo auf einer kaum 50 km langen Strecke im Tagesmittel mehr als 2000 Wagenladungen Kohle abzubefördern sind. Die Einführung des elektrischen Betriebes bot die Möglichkeit, die Zuglasten annähernd um 33 % zu erhöhen, die Fahrzeiten um etwa den gleichen Betrag zu verkürzen und die Leistungsfähigkeit der Strecke nahezu zu verdoppeln. Als infolge einer Störung im Kraftwerk zeitweilig fünf elektrische Lokomotiven zurückgezogen werden mußten, waren 16 der größten Malletmaschinen von anderen Teilen des Netzes erforderlich, um den Betrieb aufrechtzuerhalten.

Auch die Chicago, Milwaukee & Puget Sound-Eisenbahn, deren Hauptstrecke auf einer Länge von mehreren hundert Meilen elektrisch betrieben wird, berichtet über ähnliche Ersparnisse. In der Zahl der Züge konnte eine Verringerung um 22½ %, in den Fahrzeiten eine Verkürzung um 24½ % erzielt und die Streckenleistung dauernd um mindestens 50 % und durch Überlastung der elektrischen Lokomotiven vorübergehend um 100 % gesteigert werden. In besonderem Maße bewährt sich der elektrische Betrieb bei hohen Kältegraden. Während bei starkem Frost die Dampflokomotiven sehr häufig versagen, konnten die elektrischen Züge der Milwaukeebahn nicht nur den Fahrplan einhalten, sondern Verspätungen im Umfang bis zu zwei Stunden einholen, die die Züge auf den Dampfstrecken erlitten hatten. Die elektrischen Lokomotiven der letzteren Bahn stehen oft 24 Stunden ununterbrochen im Dienst und haben an einem Tage Entfernungen bis zu 766 engl. Meilen (1233 km) zurückgelegt.

Auf der New York, New Haven & Hartford-Eisenbahn ergab sich, daß ein Maschinenfehler bei den elektrischen Lokomotiven erst auf je 21 000 Lokomotivmeilen, bei den Dampflokomotiven dagegen bereits auf je 4000 Lokomotivmeilen entfällt. Der Brennstoffverbrauch ist bei Dampfbetrieb 2- bis 2½mal so groß wie bei elektrischer Zugförderung. 16 kürzlich von der Hartfordbahn beschaffte elektrische Rangierlokomotiven standen wiederholt einen ganzen Monat hindurch Tag und Nacht ohne jede Unterbrechung im Dienst. Sechs dieser Maschinen ersetzen zehn gleichartige Dampflokomotiven.

Die Pünktlichkeit des Zugverkehrs wird durch die Elektrisierung erhöht. Auf der durch den St. Clairtunnel führenden Linie der Grand Trunkbahn, auf der seit 12 Jahren elektrischer Betrieb besteht, kommen Verspätungen der Züge selbst um nur wenige Minuten kaum mehr vor.

33 elektrische Lokomotiven bewältigen seit elf Jahren den Personenverkehr in den Neuyorker Bahnhöfen der Pennsylvaniabahn. Sie haben in dieser Zeit mehr als 7 Millionen Lokomotivmeilen geleistet mit nur einem Maschinenfehler auf je 64 437 Lokomotivmeilen.

Die elektrischen Lokomotiven machen weiterhin die Verwendung von Drehscheiben entbehrlich. Güterzüge können fast mit der gleichen Geschwindigkeit wie Personenzüge verkehren, und dadurch werden die Strecken entlastet. Die Unterhaltung der Maschinen stellt sich billiger als beim Dampfbetrieb. Die Boston & Maine-Eisenbahn z. B. verwendet für den Betrieb im Hoosactunnel sieben elektrische Lokomotiven, die nur nach je 1800 Meilen einer kurzen Untersuchung unterzogen werden.

— Feuergefährliche Güter auf den nordamerikanischen Eisenbahnen. Im Jahre 1925 sind auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und von Kanada über 500 Millionen Pfund (227 000 t) Sprengstoffe befördert worden, ohne daß dabei ein Unfall, der zur Verletzung oder gar zum Tode eines Menschen geführt hätte, vorgekommen wäre. Die Sprengstoffe wurden in 375 000 Wagen befördert, und es wird wohl mit Recht die gute Arbeit der Arbeiter der Sprengstoff-Fabriken und der Eisenbahnen gerühmt, die diese Wagen beladen haben, ohne daß sich ein Unfall ereignet hätte. Bei der Beförderung von Feuerwerkskörpern kamen 26 Explosionen vor, die aber harmlos verliefen.

An feuergefährlichen und sonst leicht zu Unfällen Anlaß gebenden Gütern wurden noch viele 100 000 t Säuren, brennbare Flüssigkeiten, Gase unter Druck, giftige Flüssigkeiten usw. befördert. Dabei kamen allerdings einige Unfälle vor, bei denen 13 Menschen ihr Leben verloren und 57 verletzt wurden. Zehn Todesfälle und 15 Verletzungen entfielen allein auf die Beförderung von Benzin. Meist betrafen sie Personen, die sich unbefugterweise an den Wagen zu schaffen machten.

Ein Bericht der Vereinigung der amerikanischen Eisenbahn weist zum Vergleich mit den vorstehenden Angaben darauf h daß auf den Straßen von Nordamerika jährlich 24 000 Person tödlich und 500 000 leichter verletzt werden. Bei der Beförderu von Sprengstoffen und anderen feuergefährlichen Stoffen wi jährlich ein Sachschaden von etwa einer Million Dollar an richtet; dieser Betrag macht etwa 20 % der Entschädigung aus, die für verlorene und beschädigte Güter zu zahlen si Brennbare Flüssigkeiten richten den meisten Schaden an; erster Stelle steht Benzin, dann folgt Benzol und an dritt Stelle Rohöl.

— Der Milchverkehr von Chicago. Die Entwicklung Milchverkehrs von Chicago bietet ein kennzeichnendes Bild v der Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel in den letzt Jahrzehnten und dem Übergang gewisser Sendungen von ein Verkehrsmittel auf das andere. Früher wurde Chicago wesentlichen durch Straßenfahrzeuge mit Milch versorgt, 1898 hatten im wesentlichen die Eisenbahnen die Beförderu von Milch nach Chicago übernommen. Um 1904 ging ein Teil Milchverkehrs auf die elektrischen Bahnen über, und dieser A teil nahm beständig zu, bis der Lastkraftwagen mit der Eis bahn in Wettbewerb trat. 1924 hatte der Lastkraftwagen elektrischen Bahnen aus dem Felde geschlagen, dafür war aber die Dampfbahnen wieder in erheblichem Umfang am Mil verkehr beteiligt, indem sie die Milch aus größeren Entf nungen heranbrachten als die Lastkraftwagen, die ihre Tätigk auf eine Entfernung von etwa 80 km beschränken. Im Jal 1924 entfielen etwa 68 % des Milchverkehrs auf die Eisenbah und 32 % auf die Kraftwagen, von denen damals 141 in dies Dienst tätig waren. Der Milchverkehr eignet sich besonders z Bedienung durch den Kraftwagen, indem dabei das Umladen Milch vermieden wird, die Milch also an der Tür des Erzeuge abgeholt und an der Tür des städtischen Händlers abgelief wird, indem der Wagenführer zugleich das Geschäft zwisch Erzeuger und Abnehmer vermittelt. Die Zahl der verlor gehenden Milchkannen ist beim Kraftwagenverkehr weit ringer als beim Eisenbahnverkehr. Es verkehren auch La kraftwagen mit Kesseln von etwa 7,5 cbm Inhalt, die innerl mit Glas belegt sind, und auch die Eisenbahnen haben Kess wagen für den Milchverkehr, der Lastkraftwagen hat aber Vorteil, daß er seine Rundfahrt an einem Tage vollendet, w bei der Eisenbahn nicht möglich ist. Infolge der Ausdehnu des Milchverkehrs der Dampfbahnen über die 80-km-Gren hinaus, innerhalb deren der Kraftwagen vorherrscht, ist die den Eisenbahnen beförderte Milchmenge ungefähr dieselbe blieben wie früher. Der Lastkraftwagen hat auch für den Mil verkehr nur Aussicht auf Erfolg, wenn gute Straßen vorhand sind, und diese sind von den zuständigen Stellen geschaf worden.

— Ein amerikanisches Lagerhaus. Die Chicago, Burlington Quincy-Eisenbahn hat in Aurora, Ill., mit einem Aufwand v etwa 500,000 Dollar ein großes Lagerhaus gebaut, das ein Besonderheiten bietet. Beim Betrieb dieses Lagerhauses s Handarbeit, insbesondere das Verkarren der Güter du menschliche Kraft so weit wie irgend möglich ausgeschloss sein. Zur Beförderung der Güter dienen Elektrokarren, und diesen werden die Frachtstücke auch den Obergeschossen zu führt. Von Aufzügen hat man daher abgesehen und die zelnen Geschosse vielmehr durch Rampen verbunden. Lagerhaus hat zwei Obergeschosse; die beiden Rampen, die ihnen führen, liegen übereinander; sie haben eine Steig von 1 : 16. Jede Rampe besteht aus zwei nebeneinand liegenden Fahrbahnen, die eine für die Richtung aufwärts, andere für die Gegenrichtung. Jede Hälfte ist nur 1,2 m br sie sind durch eine Art erhöhten Fußweg von 0,6 m Breite 0,15 m Höhe voneinander getrennt. Lastkraftwagen können Rampen benutzen, indem sie diese Erhöhung zwischen Räder nehmen. Die Elektrokarren sind so gebaut, daß sie e Anzahl Anhänger über die Rampen befördern können. W der Betrieb des Lagerhauses mit der Beförderung der Gü über die Rampen sich nicht bewähren sollte, was man a nicht erwartet, sollen Aufzüge nachträglich eingebaut werd die nötigen Vorkehrungen dazu sind getroffen. Das Lagerh ist mit einer Regenvorrichtung als Feuerschutz und einer a gedehnten Fernsprechanlage neuester Bauart versehen. M hofft, durch die besonderen Einrichtungen, ermäßigte Versic rungsbeiträge, durch die Schonung der Güter und ihre zwe mäßige Lagerung solche Ersparnisse zu erzielen, daß die Kos des Baues binnen wenigen Jahren wieder hereingebracht wer

— Besserung bei den Kanadischen Staatsbahnen. Der Sta haushalt von Kanada wird durch die Staatsbahnen schwer lastet. Das Jahr 1925 hat zwar einen Betriebsüberschuß 32 Mill. Dollar, doppelt so viel wie im Vorjahr und 12 M mehr als 1923, dem bisher besten Jahr, gebracht, aber der Üb schuß ist bisher immer durch den Schuldendienst aufgeze

orden, und der Staat hat sogar noch Zuschüsse zur Verzinsung es Anlagekapitals und der Schuldverschreibungen leisten üssen, die nun die Eisenbahn als Vorschüsse belasten. Eine ösung für die hieraus sich ergebenden geldwirtschaftlichen ragen ist noch nicht gefunden; es wird aber eifrig nach ihr esucht. Es muß noch entschieden werden, welche Beträge den aatsbahnen zur Last fallen. Ihr Hauptgläubiger ist der Staat, ils als Besitzer der Aktien, teils auf Grund der Forderungen, e er durch die von ihm geleisteten Vorschüsse besitzt. Die sherige Handhabung der Geldwirtschaft der Staatsbahnen hat esen von Jahr zu Jahr größere Lasten aufgebürdet, und es ird immer schwieriger, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen id Verpflichtungen herzustellen. Ein Privatunternehmen, das ch in der Lage der kanadischen Staatsbahnen befände, hätte ngst seine Zahlungen einstellen müssen; wenn es dann, wie bei einem Unternehmen von der Größe und Art der kanadihen Staatsbahnen sicher geschehen würde, neu gegründet ürde, wäre es einen großen Teil seiner Schulden los und önnte seinen Betrieb mit weit besseren Aussichten auf Erfolg, Geld ausgedrückt, wieder aufnehmen und fortsetzen. Die olitische Lage in Kanada ist zur Zeit nicht geeignet, um Klarit auf diesem Gebiet zu schaffen; es scheint aber durchaus itig, daß dies geschieht. Man muß den tatsächlichen Verhältssen endlich Rechnung tragen und mindestens einen Teil der senbahnschuld endgültig auf den Staat übernehmen; dadurch ürde den Staatsbahnen die Möglichkeit gegeben, eine zielwußte Geldwirtschaft zu betreiben. Das Wagnis, Staatsbahnen betreiben, hat dem Staat viel Geld gekostet; er darf damit er nicht die Eisenbahnen belasten, sondern muß diese Ausben auf eigene Rechnung übernehmen, was auch mit Rückcht darauf berechtigt ist, daß durch die Eisenbahnen das Land st zur Besiedelung reif geworden ist. Die Allgemeinheit hat so, auch wenn sie die Eisenbahnen nicht unmittelbar benutzt, nen Vorteil von ihnen, und es ist daher nur billig, daß sie ch die Lasten trägt, die die Eisenbahnen bei ihrer Tätigkeit m allgemeinen Besten haben übernehmen müssen.

Internationaler Verkehr.

— **Versuche mit durchgehender Güterzugbremse.** Am 26. März J. hat der vom Internationalen Eisenbahnverband für die Prüng des Problems der durchgehenden Güterzugbremse eingetzte Unterausschuß seine am 1. März d. J. auf der ebenen recke Bologna-Reggio di Emilia angefangenen Versuche mit r Kunze-Knorr-Bremse und der Westinghouse-Bremse bedigt. Weitere Versuche finden in der Zeit bis Anfang Mai in r Schweiz auf der Gotthardbahn von Airolo nach Bellinna statt.

Außer den Vertretern der den Unterausschuß bildenden Eisenhnverwaltungen Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Ungarns d der Schweiz waren an einigen Tagen auch Vertreter der senbahnverwaltungen Belgiens, Jugoslawiens, Österreichs, lens, Rußlands, Rumäniens, Schwedens und der Tschechoslokei anwesend.

Die Kunze-Knorr-Bremse wird von der Deutschen Reichsbahn, e Westinghouse-Bremse von den französischen Bahnen vorgehrt. Deutschland und Frankreich haben hierfür je 3 Lokotiven und über 100 Güterwagen nebst einer Anzahl Wagen t Meßeinrichtungen zur Verfügung gestellt. Die Versuchshrten finden täglich abwechselnd mit einem deutschen und em französischen Zuge statt.

Wasserverkehr.

— **Reichs-Wasserstraßenbeirat.** Am 13. d. M. fand die erste gung des endgültigen Reichs-Wasserstraßenbeirats in Bern unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers Dr. rohne statt. An diesen Beratungen nahm auch der yerische Ministerpräsident Held teil. Die Körperschaft setzt h aus 67 Mitgliedern zusammen. Von den Mitgliedern sind vom Reichsverkehrsminister berufen, die übrigen durch die gionalen Wasserstraßenbeiräte gewählt. Vertreten sind hiffahrt, Spedition und Häfen, Großverfrachter, Handel und dustrie, Land- und Forstwirtschaft und Fischerei sowie Aritnehmer und Verbraucher.

Reichsverkehrsminister Dr. Krohne betonte in seiner Anrache die Schwierigkeiten der augenblicklichen Lage und hrte hierbei aus, daß der besonderen Lage der Deutschen eichsbahn-Gesellschaft, welche schwere Reparationslasten zu hlen habe, auch in ihren Beziehungen zu den übrigen Verhrsunternehmungen Rechnung zu tragen sei. Dennoch bejahte r Minister die Notwendigkeit, auch heute große Verkehrslitik zu betreiben und sich nicht nur auf das zu beschränken, is der Augenblick fordert. Ganz besonders gelte dies für Verkehrsanstalten, wie die Reichswasserstraßen, deren Vorbereitung Jahre erforderte. Es dürfe auf keinen Fall der Zustand eintreten, daß unsere Wirtschaft wieder in die Höhe komme und dann womöglich unzureichende Verkehrsmittel vorfinden würde.

Nach der geschäftlichen Konstituierung hielt Ministerialdirektor Gährs einen Vortrag, in dem er die außerordentliche Vielseitigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung und ihre Aufgaben hervorhob. — Die schwierige Frage der zukünftigen Organisation einer eigenen Reichswasserstraßenverwaltung wurde von dem Beirat nicht erörtert. Gemäß einem Antrage des Ministerpräsidenten Held beschränkte sich der Beirat vielmehr auf die Kenntnisnahme der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums, welche die bisherige Entwicklung des Streits darstellt. Über das in Aussicht genommene sechsklassige Güterklassenverzeichnis für die Schiffahrtabgabentarife der Reichswasserstraßen berichtete Oberregierungsrat Utpott.

— **Der Große Ausschuß des Zentralvereins für Deutsche Binnenschiffahrt** hielt am 13. April eine stark besuchte Tagung in Berlin ab. Nach Begrüßungsworten des Vorsitzenden Generaldirektors Dr. Ott, Köln, und einem Geschäftsbericht des Syndikus Schreiber hielt Reichsminister a. D. Gothein einen eingehenden Vortrag über das Thema „Wirtschaft und Wasserstraßenpolitik". Reichsminister a. D. Gothein bezeichnete seine Ausführungen als die Entgegnung der Wirtschaft und der Binnenschiffahrt auf die Auslassungen des Direktors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Staatssekretärs Vogt in der kürzlich stattgefundenen Verkehrsausschuß-Sitzung des Deutschen Industrie- und Handelstages. Diesen Ausführungen trat, soweit es sich um Angriffe gegen die Reichsbahn und deren Tarifpolitik handelte, Staatssekretär Vogt in der Aussprache entgegen. Staatssekretär Vogt präzisierte den Standpunkt der Deutschen Reichsbahn in der Frage des Ausbaues des Wasserstraßennetzes dahin, daß, solange auf der Reichsbahn die Dawes-Verpflichtungen ruhten, man mit dem Ausbau von Wasserstraßen vorsichtig sein sollte. Es würde voraussichtlich noch lange Jahre dauern, bis die Verkehrsdecke so angewachsen sei, daß für beide Verkehrsmittel ausreichende Transportmengen zur Verfügung stehen würden.

Der Große Ausschuß faßte eine Resolution, in der es zum Schlusse heißt: „Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt gibt der Hoffnung Ausdruck, daß das Reichsverkehrsministerium im Rahmen einer weitblickenden Politik der Reichsregierung auch weiterhin durch sachverständige und tatkräftige Unterstützung bei der Förderung des Wasserstraßen-Gedankens den Bestrebungen des Zentralvereins auf Schaffung eines leistungsfähigen deutschen Wasserstraßennetzes zum Ziele verhelfen wird." Den zweiten Teil der Großen Ausschußsitzung füllte die Vorführung des im Auftrage des Weserbundes hergestellten Werbefilmes „Von der Weser bis zur Donau" aus, welcher starken Beifall fand.

— **Betriebsergebnisse der Elbeschiffahrt im Jahre 1925.** Nach dem Geschäftsbericht der Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaft ist eine leichte Steigerung des Verkehrs im abgelaufenen Jahre zu verzeichnen. In dem Berichte, welcher den kleinen Reingewinn von 29 144 M. vorträgt, heißt es, daß sich die Hoffnung auf eine Belebung des internationalen Güteraustausches nicht erfüllt habe. Besonders unbefriedigend war das Einfuhrgeschäft. Die beförderten Gütermengen haben zwar eine Steigerung erfahren, diese ist aber auf eine längere Betriebsdauer zurückzuführen. Das prozentuale Verhältnis hat sich im Vergleiche zum Jahre 1923 etwas gebessert. Es betrug im Bergverkehr 48, im Vorjahr 45, im Talverkehr 52, im Vorjahre 50 %. Auch im Berichtsjahr wurde der Betrieb durch den scharfen Wettbewerb der Eisenbahn beeinträchtigt. Die Verwaltung erhofft von der Bildung der Elbeschiffahrts-Vereinigung (siehe Nr. 10, Seite 266 d. Ztg.) Vorteile für die Zukunft. Der Rauminhalt der Schiffe betrug am Ende des Jahres 168 745, im Jahre 1924 dagegen 167 120 t. Die in Auftrag gegebenen neuen Bauten sind sämtlich dem Betrieb zugeführt, das neue Geschäftsjahr begann mit erheblichen Störungen durch Hochwasser. Die eingewinterten Betriebsmittel konnten Ende Januar ihre Fahrt fortsetzen. Der regelmäßige Betrieb wurde am 16. Februar eröffnet.

— **Lettlands Schiffsbewegung im Jahre 1925.** Im Jahre 1925 sind insgesamt 4117 Schiffe mit 1 443 682 R.-T. gegen 3937 Schiffe mit 1 494 753 R.-T. im Jahre 1924 eingegangen und 4106 Schiffe mit 1 455 417 R.-T. gegen 3900 Schiffe mit 1 488 523 R.-T. im Jahre 1924 ausgegangen. Mithin hat sich im Jahre 1925 die Tonnage der eingegangenen Schiffe gegen 1924 um 51 071 R.-T. oder 3,5 %, der ausgegangenen Schiffe gegen 1924 um 33 106 R.-T. oder 2,3 % verringert. Der Flagge nach war Deutschland im Jahre 1925 mit 373 499 R.-T. = 26 % gegen 28,3 % im Jahre 1924 beteiligt.

Luftverkehr.

— Versicherungsverfahren für Luftreisende. Nach den soeben veröffentlichten, vom Reichsverkehrsminister genehmigten „Beförderungsbedingungen für den Luftverkehr 1926“ ist das bisher übliche Verfahren der Versicherung eines Fluggastes unmittelbar vor Antritt einer Luftreise nicht mehr erforderlich. Die Versicherung erfolgt jetzt ohne weiteres, wie aus Abs. 3 der „Beförderungsbestimmungen“ hervorgeht, nach denen „jeder Fluggast während des Fluges bei dem Stuttgarter Versicherungsverein in Stuttgart mit 25 000 M. für den Todesfall oder für den Fall völliger Invalidität und mit 25 ℳ Tagesentschädigung bei vorübergehender Invalidität versichert ist“.

— London-Berlin-Moskau. Am 19. April ist der größte Teil der Luftverkehrslinien von der Lufthansa in Betrieb genommen worden, darunter die ausgedehnteste und wirtschaftlich wie politisch bedeutendste Strecke London-Berlin-Königsberg-Moskau. Der von London (Abflug 8 Uhr früh) nachmittags zwischen 5 und 6 Uhr in Berlin ankommende Fluggast wird um 2 Uhr nachts in Tempelhof starten, landet um 9 Uhr früh in Königsberg, steigt dort in die bereitstehende Maschine der „Deruluft“ um und landet um 5½ Uhr nachmittags in Moskau. Die reine Flugzeit beträgt also für diese gewaltige Entfernung 24 Stunden. In Berlin bleiben dem Fluggast etwa 8 Stunden zur Erledigung von Geschäften.

— Flugabkommen zwischen der Tschechoslowakei und Polen. Am 15. d. M. wurde in Prag das tschechoslowakisch-polnische Flugabkommen, dessen Bedeutung der polnische Ministerpräsident während seines letzten Prager Aufenthaltes besonders betonte, unterzeichnet. Dieses Abkommen löst die allgemeinen Fragen zwischen beiden Staaten auf Grundlage voller Gegenseitigkeit. Hervorzuheben ist, daß sich die beiden Staaten das Überfliegen der Staatsgebiete zugestehen, und zwar für Polen auf der Strecke Krakau oder Kattowitz nach Wien mit einer Zwischenlandung in Brünn. Der Tschechoslowakei ist das Überfliegen polnischen Gebietes auf der Strecke von Mähr. Ostrau über Podwoloczisika und Lemberg nach Rußland gestattet.

Kraftwagenverkehr.

— Omnibus-Fernverkehr in England. Eine der neuesten Überland-Omnibusverbindungen auf große Entfernung in England ist diejenige zwischen London und Bristol. Der Omnibus braucht zu diesen Fahrt acht Stunden, während die Eisenbahn die 190 km lange Strecke in zwei Stunden zurücklegt. Schon allein die längere Dauer der Fahrt läßt es verwunderlich erscheinen, daß diese Omnisbusverbindung eingerichtet worden ist, und es ist zweifelhaft, ob sie auf die Dauer bestehen kann. Auf so große Entfernungen reist man sicher auf der Eisenbahn mit größerer Bequemlichkeit; man kann im Zuge zu Mittag essen, während der Omnibus einen längeren Aufenthalt einlegen muß, um den Reisenden Gelegenheit zu geben, sich zu verpflegen. Der geringe Unterschied im Fahrpreis, 10 Sh. 6 P. im Omnibus gegen 14 Sh. 8 P. in der 3. Klasse der Eisenbahn kann den Zeitverlust und die geringere Bequemlichkeit kaum aufwiegen. Vermutlich wird aber die Bedeutung der Omnibusstrecke nicht darin bestehen, daß sie eine Verbindung zwischen London und Bristol herstellt, sondern sie wird mehr dem Nachbarverkehr der zwischen den Endpunkten liegenden Orte dienen, und wenige Reisende werden den Omnibus auf größere Entfernung als 60 bis 80 km benutzen.

Rechtspflege.

— Verhältnis von Berufsgenossenschaften zur Eisenbahnverwaltung bei Tötung oder Verletzung von Kraftwagenführern durch den Eisenbahnbetrieb. Die Fälle, in denen Kraftwagen mit Zügen oder einzelnen Fahrzeugen zusammenstoßen und die sich eigentlich von Tag zu Tag unerfreulicherweise mehren, erzeugen fast ausnahmslos Ansprüche nicht nur von den Versicherungsgesellschaften wegen Vergütung des Sachschadens, sondern auch vor allem von Berufsgenossenschaften auf Erstattung der ihnen gesetzlich, d. h. auf Grund der Reichsversicherungsordnung, zur Last gefallenen Unfallentschädigungen.

Handelt es sich um Kraftfahrzeuge gewöhnlicher Geschwindigkeit, d. h. einer Geschwindigkeit, die 20 km in der Stunde überschreitet, so kann sich die Eisenbahnverwaltung sowohl auf § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes (in Verbindung mit § 254 BGB) als auch auf §§ 7, 17 ff. des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (R.-G.-Bl. I, Nr. 26, S. 437 ff. / 31. Juli 1923 (R.-G.-Bl. I, Nr. 165, S. 743 ff. stützen und im allergünstigsten Falle sogar eine Teilung erreichen, die sich so stark zu ungunsten des Klägers gestalten kann, daß sie mit einer Abweisung der Klage gleichbedeutend ist. Es ist diese Art der Teilung aber außerordentlich selten, vielmehr wird die Eisenbahnverwaltung meist zu einem ganz erheblichen Teile des Schadens herangezogen, zumal die Gerichte, voran das Reichsgericht, eine erhöhte Betriebsgefahr auf ihrer Seite feststellen, um sie eben besonders belasten zu können (vgl. Entscheidung vom 7. November 1925 280/25 II, in der Juristischen Wochenschrift vom 1. März 1926 Heft 5, S. 573 ff., und vom 25. Juni 1925, IV 74/25, in Sachen Adam/Reichsbahn, Trier, das anscheinend noch nicht veröffentlicht ist).

Dies kann aber insofern zu einer groben Unstimmigkeit führen, als der Fall nicht nur denkbar, sondern beinahe alltäglich ist, daß auf seiten des Führers ganz unzweifelhaft eine „selbstgeschaffene Gefahr“ ohne jeden Rechtsirrtum festzustellen, die Berufsgenossenschaft also wohl in der Lage wäre, einen entsprechenden Einwand zu erheben und Zahlung zu verweigern. Es sei hier nur an die Entscheidung des Reichsversicherungsamtes über den Fall aus dem Januar 1912 erinnert, in der es den obengenannten Begriff prägen zu müssen geglaubt hatte, weil es in der Tat der damals als Berufgenossenschaft in Erscheinung tretenden Königlich preußischen Eisenbahndirektion Danzig nicht gut zugemutet werden konnte, zu haften. Ein Bahnarbeiter hatte nämlich gegen 6 Uhr abends seinen Abschlagslohn in Empfang genommen, darauf in der Bahnhofswirtschaft einige Schnäpse getrunken und sich sodann auf den Heimweg begeben; hierzu benutzte er teilweise den Bahnkörper, indem er zwischen beiden Gleisen ging. Beim Herannahen eines Zuges wollte er ausweichen, trat aber in das unrichtige Gleis und wurde von jenem erfaßt und schwer verletzt.

Nähere Angaben lassen sich infolge der Auflösung der Eisenbahndirektion Danzig nicht mehr über die Entscheidung selber und ihre Einzelheiten machen; indessen spricht sich die Entscheidung des Reichsversicherungsamtes 3034, auf Seite 151 ff. seiner amtlichen Nachrichten von 192[illegible] über die gleiche Frage, wenn auch zuungunsten der Berufsgenossenschaft aus. Die Berufsgenossenschaften zahlen nun aber erfahrungsmäßig „blindlings“, wie man beinahe sagen kann, und halten sich dann an die Eisenbahnverwaltung, auf deren Seite, wie bereits angedeutet, die völlige Haftbefreiung im ordentlichen Rechtswege kaum jemals zu erreichen ist.

Wie kann sie sich nun hier schützen?

Jede Berufsgenossenschaft müßte, so möchte man meinen, ein lebhaftes Interesse daran haben, ehe sie überhaupt auf Grund der Reichsversicherungsordnung etwas leistet, sich zu vergewissern, ob sie mit Recht auf eine Wiedererstattung durch die Eisenbahnverwaltung rechnen kann; d. h. ob diese ihrer späteren Klage nicht den Einwand entgegensetzen kann, sie habe eine Verbindlichkeit anerkannt, ohne angesichts der Sach- und Rechtslage dazu verpflichtet zu sein. Deshalb wäre es der von vornherein allein gewiesene Weg, daß sich in den Fällen, in denen man mit Recht von einer selbstgeschaffenen Gefahr reden kann, Eisenbahnverwaltung und Berufsgenossenschaft zwecks einhelligen Vorgehens in Verbindung setzen. Welche Berufsgenossenschaft jeweilig in Betracht kommt, wird sich an und für sich unschwer und schnell ermitteln lassen. [illegible] würde sich aber auch fragen, ob die Eisenbahnverwaltung nicht vielleicht der Zweckmäßigkeit wegen [illegible] das Versicherungsamt herantritt, damit es den Berufsgenossenschaften aufgibt, zunächst ihre Stellungnahme [illegible] der Haftfrage zu ermitteln; zumal die von den Bediensteten der Eisenbahnverwaltung aufgenommenen Verhandlungen aus einer Reihe von sehr berechtigten Gründen durchaus einwandfreie Feststellungen zu enthalten pflegen. Hierdurch würden zweifellos manche unerfreuliche und auch kostspielige Rechtsstreitigkeiten sich vermeiden lassen.

Das man das bekannte Antreiben von Zugtieren durch den Geschirrführer auch unter den Begriff einer „selbstgeschaffenen Gefahr“ dann rechnen kann, wenn er dabei durch einen Eisenbahntransport zu schaden kommt, sei nur der Vollständigkeit wegen erwähnt.

Zweck der vorstehenden Zeilen ist aber allein der, e[illegible] Benehmen zwischen Eisenbahn und Berufsgenossenschaft durch das Reichsversicherungsamt grundsätzlich anzuregen. H.

— Verfälschung einer Reichsbahnfahrkarte. Auf einer Wochenkarte der Reichsbahn hatte der Angeklagte die Unterschrift „Paul“ in „Paula“ abgeändert. Die Frage: Liegt Verfälschung einer öffentlichen oder privaten Urkunde vor? ist von zwei Instanzen verschieden beurteilt worden. Das Landgericht hatte den Angeklagten wegen Fälschung einer inländischen öffentlichen Urkunde verurteilt, da die von der Eisenbahnverwaltung begonnene Ausstellung der Wochenkarte erst durch Vollziehung der Namensunterschrift durch den Karteninhaber beendet und wirksam werde, diese Namensunterschrift somit als wesentlicher Bestandteil der Wochenkarte und damit Teil einer öffentlichen Urkunde sei.

Das Oberlandesgericht war anderer Ansicht, hob das Urteil auf und begründete die Verurteilung wie folgt [1]): Reichsbahnfahrkarten seien allerdings als öffentliche Urkunden anzusehen. Diese Eigenschaft sei ihnen aber nur infolge ihrer Ausstellung durch eine öffentliche Behörde gegeben und reiche daher auch nur soweit, als die Ausstellung durch diese Behörde erfolgt sei. Sie umfaßt also nur den gedruckten Teil der Fahrkarte, nicht auch die noch einzufügende Unterschrift des Fahrberechtigten. Daran ändert auch der der Karte aufgedruckte Vermerk, daß „zur Gültigkeit" der Karte dessen Unterschrift erforderlich sei, nichts. Denn damit soll nur der Zeitpunkt der Entstehung des Rechts und die Person des Berechtigten bezeichnet, nicht aber auch der öffentliche Glaube, der der gedruckten Karte zufolge ihrer Ausstellung durch eine öffentliche Behörde innewohnt, auf die Namensunterschrift ausgedehnt werden. Bei dieser Namensunterschrift handelt es sich vielmehr um eine selbständige Urkunde, die der ersten von der Bahnverwaltung ausgestellten aus Gründen einer besseren Überwachung eingefügt ist. Diese stellt jedoch ihrem Wesen nach lediglich eine zum Beweise von Rechten und Rechtsverhältnissen, nämlich der Fahrberechtigung des Inhabers, erhebliche Privaturkunde dar.

Das Urteil dürfte wohl mannigfache Kritik herausfordern. Eigenartig ist es jedenfalls, daß das Oberlandesgericht aus der einen, in der Wochenkarte verkörperten Urkunde zwei macht. Die Erklärung, die in der Anmerkung dazu in der Juristischen Wochenschrift [2]) Geh. Hofrat Dr. v. Lilienthal-Heidelberg abgibt, trifft wohl das Richtige. Dr. C.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 431 u. 432.)

— **Preußisches Baupolizeirecht.** Mit einem Anhang, enthaltend das Baupolizeirecht der Stadtgemeinde Berlin für den praktischen Gebrauch, dargestellt von Dr. jur. Constanz Baltz. Neu herausgegeben von Geh. Regierungsrat F. W. Fischer. 5. vermehrte und neubearbeitete Auflage. Verlag Carl Heymann, Berlin 1926. Preis 32 RM, geb. 35 RM.

Die vierte Auflage des bekannten und bewährten Baltz war im Jahre 1909 erschienen, also in den letzten Jahren nicht mehr recht brauchbar. Die neue Auflage wird daher von allen, die sich mit Baupolizeifragen beschäftigen müssen, gerade jetzt nach Herausgabe des Entwurfs einer Einheitsbauordnung und nach dem Inkrafttreten der neuen Bauordnung für die Stadt Berlin freudig begrüßt werden. Dies um so mehr, als die Herausgabe in einer Form erfolgt, die das Werk für den Praktiker besonders brauchbar macht. Obgleich die Seitenzahl um etwa 200 Seiten auf fast 800 heraufgesetzt werden mußte, ist es Fischer gelungen, den Charakter des Handbuchs zu wahren. Sicher keine leichte Arbeit, denn es war eine Neubearbeitung des gesamten preußischen Baupolizeirechts, soweit es durch Reichs- und Landesgesetze und Ministerialerlasse nach dem Kriege neu geregelt worden ist, erforderlich. Alle diese Vorschriften, insbesondere die im Ministerium für Volkswohlfahrt ausgearbeiteten, sind im Wortlaut aufgenommen worden. Bei der Kommentierung wurden die Rechtsprechung der Gerichte, besonders des Oberverwaltungsgerichts, bis einschließlich des 78. Bandes der „Entscheidungen" und des 45. Jahrgangs des „Preußischen Verwaltungsblattes" berücksichtigt.

Einen Hauptteil des Buches bildet der Entwurf zu einer Einheitsbauordnung, der das Bauordnungswesen Preußens auf neue Grundlagen stellt und dem Wirrwarr der bisher gültigen rund 300 preußischen Bauordnungen ein Ende machen soll. In kurzer Zeit wird die Einheitsbauordnung in ganz Preußen eingeführt sein, das Werk kann dann überall als ein Kommentar zum örtlichen Baurecht angesehen werden.

Eingehend behandelt wird, wie in den früheren Auflagen, das Baupolizeirecht der Stadt Berlin, das in engem Einvernehmen mit Kreisen der Wirtschaft und Praxis zustande gekommen ist und deshalb auch für andere Bezirke wertvoll sein wird.

Vollständig aufgenommen sind die Bestimmungen für besondere Arten von Gebäuden und die vorwiegend technischen Inhalts, z. B. die Belastungsvorschriften und die neuen Beton- und Eisenbetonbestimmungen.

Da infolge der vielen neuen Bestimmungen bald eine Reihe von Ergänzungen des Kommentars erforderlich sein wird, eine neue Auflage aber immer auf sich warten läßt, sei eine Anregung, das Werk durch periodisch erscheinende Anhänge oder besser noch Deckblätter in der Zwischenzeit auf dem laufenden zu erhalten, Herausgebern und Verlegern zur Erwägung empfohlen. Des Dankes der Benutzer können sie ebenso gewiß sein, wie des für das Buch selbst. Brademann.

— **Geologie** von Dr. Robert Potonié, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Berlin, Assistent an der Preußischen Geologischen Landesanstalt, und Dr. Otto Seitz, Assistent an der Preußischen Geologischen Landesanstalt, sowie anderen Fachgelehrten. Mit 150 Abbildungen. Berlin und Leipzig 1925. Verlag von Walter de Gruyter & Co. VIII, 274 Seiten. Preis 10,50 ℳ.

In knapper lebendiger Darstellung gibt das Buch einen Grundriß der gesamten Geologie, unterstützt durch ausgezeichnete, charakteristische Abbildungen. Nach einer kurzen Einleitung über Ziele, Arbeits- und Darstellungsweisen der Geologie werden die geologischen Vorgänge behandelt, dann folgt ein Abschnitt über das Material der Erdrinde, woran sich eine Darstellung der Umwandlung der Gesteine (Metamorphose, Verwitterung und Bodenbildung) anschließt. Nach einigen kürzeren Abschnitten über Grundwasser und Quellen, den Kreislauf der Gesteine und Geologie und Landwirtschaft bildet ein Abriß der historischen Geologie den Schluß. Ein ausführliches Sachverzeichnis, das etwa 25 Seiten stark ist, erleichtert die Benutzung des Buches.

Wenngleich das Werk als 1. Band der von Prof. Dr. Hanns v. Lengerkeni herausgegebenen Bücherei für Landwirte in erster Linie für diese bestimmt ist, so kann es doch auch dem Eisenbahner, für den die Geologie eine der wichtigsten Hilfswissenschaften bei Vorarbeiten und beim Bau ist, nur empfohlen werden. Sch.

[1]) Urteil des Oberlandesgerichts Breslau vom 4. November 1924. (Juristische Wochenschrift 54. Jahrg. 1925 Heft 24 S. 2803 Ziffer 3.)
[2]) a. a. O.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Am 1. Mai 1926 wird die als normalspurige Nebenbahn erbaute Verbindungsbahn Dt. Briesen-Firchau für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Eröffnung von Stationen an dieser Strecke ist nicht vorgesehen. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 68 vom 14. April 1926 an die Mitglieder des Wagenübergangsausschusses und des Wagenausschusses, betreffend die Niederschrift Nr. 12 des Wagenübergangsausschusses;

Nr. III 66 vom 13. April 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereinswagenübereinkommen (VWÜ.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1926 wird der an der Strecke Merzdorf-Schönau a. K. gelegene Personenhaltepunkt Altschönau wieder eröffnet. Gepäck-, Güter-, Leichen- und Tierverkehr sind ausgeschlossen.
Breslau, den 15. April 1926. (393)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Zif. 1 a VWÜ. Am 10. April 1926 wurde der durchgehende Verkehr auf der Strecke Hornberg-Triberg der Schwarzwaldbahn wieder aufgenommen.
Karlsruhe, den 12. April 1926. (380)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

3. Güterverkehr.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 6 b.
Mit Gültigkeit vom 19. April 1926 wird die Station Waltsch Hafen in den Tarif einbezogen. (391)
Berlin, den 15. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

4. Nachruf.

Am 6. April d. J. verschied
Herr Eisenbahn-Betriebsinspektor, Hauptmann der Landwehr,

Friedrich Bremer

nach 18jähriger treuer Mitarbeit.

Der Verstorbene hat in unermüdlicher Pflichterfüllung, verbunden mit außerordentlicher Sachkenntnis, stets das eine Ziel verfolgt, dem Unternehmen vorbildlich und nach besten Kräften zu dienen. Seine wahrhaft vornehme Gesinnung und die völlige Hingabe seiner ganzen Persönlichkeit bei Ausübung seines Berufes sichern dem Entschlafenen ein bleibendes Gedenken.

Blankenburg (Harz), den 14. April 1926. (382)

Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.
Dr. Steinhoff. Kratz.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Die Angaben einiger Stationen werden geändert. Näheres enthält die am 15. April 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (381)

Berlin, den 13. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 werden die im Verkehr mit den Stationen der Albtalbahn, der Bühlertalbahn sowie der Nebenbahnen Bruchsal - Hilsbach-Menzingen, Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und Wiesbach-Meckesheim-Waldangelloch für Sendungen des Ausnahmetarifs 16 a für frische Kartoffeln zu erhebenden Frachtzuschläge ermäßigt. Näheres enthält die am 26. April 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (410)

Berlin, den 17. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 19. April 1926:
Aufnahme von Stationen in die A. T. 31, 33, 35, 35 a, 38, 41, 41 a. Änderung von Frachtsätzen in den A. T. 31, 35, 38, 39, 52, 61. Änderungen in den Warenverzeichnissen der A. T. 35 und 35 a. Druckfehlerberichtigung in A. T. 38. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 13. April 1926. (379)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Die Bestimmung für Breslau Odertorbf. wird ergänzt. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 16. April 1926. (408)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 22. Juni 1926 werden die Zuschlagsfrachten im Verkehr mit der Bentheimer Eisenbahn erhöht.

Berlin, den 16. April 1926. (401)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1926 wird das Teilheft B II 46 unter Berücksichtigung der Nachträge 1 bis 27 neu herausgegeben.

Die T. V. A.-Verfügung lfd. Nr. 129/1920 ist nicht eingearbeitet und bleibt noch in Geltung. Preis des Heftes 4,30 RM.

Berlin, den 10. April 1926. (378)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1926 tritt bis auf Widerruf, längstens bis zum 31. Mai 1926, ein Ausnahmetarif 16 b für frische Kartoffeln zwischen den in der Tschechoslowakei gelegenen Stationen in Kraft. (397)

Berlin, den 14. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 2. Reichsbahn-Gütertarif, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 wird die besondere Ausführungsbestimmung zu § 68 (Berechnung der Fracht, Nebengebühren und Auslagen) auf Seite 21 des Reichsbahn-Gütertarifs, Heft A, gestrichen.

Berlin, den 16. April 1926. (400)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Infolge der am 1. April 1926 erfolgten Einführung der Ausnahmetarife 16 a und 101 für frische Kartoffeln werden mit sofortiger Gültigkeit die Unterabschnitte 54 und 68 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ ergänzt. Näheres enthält die am 26. April 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 19. April 1926. (409)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1926 tritt die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn dem Ausnahmetarif 16 a bei. (383)

Berlin, den 13. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

In den Bestimmungen einzelner Stationen treten Änderungen ein. Näheres enthält die am 22. April 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 16. April 1926. (40
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. April 1926 wi der Ausnahmetarif 83 (Güter in Fäh bootwagen) auf Stückgutsendungen au gedehnt.

Berlin, den 19. April 1926. (40
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 26. April 19 wird der Unterabschnitt „19 a Ebe walde-Schöpfurther Eisenbahn“ des A schnitts „II. Zuschlags- und Ansto frachten“ ergänzt. Näheres enthält d am 26. April 1926 erscheinende Numm des Tarifanzeigers. (41

Berlin, den 19. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

In den Unterabschnitten 3 und treten aus Anlaß der Einführung d Ausnahmetarife 5 m und 17 b Änderu gen ein. Näheres enthält die am 19. Ap 1926 erscheinende Nummer des Tari anzeigers. (38

Berlin, den 15. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Am 1. Mai 1926 treten in der Gütere teilung Abschnitt b) Frachtgut bei d Tarifstellen 9, 29, 125 und 126 Änderu gen ein. (38

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 15. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Seehafendurchfuhrausnahmetarife S D 1 und S. D. 5.

Mit sofortiger Gültigkeit werden d Anwendungsbedingungen in Ziffer 3 d S. D. 1 und in Ziffer 4 des S. D. 5 n gefaßt. (38

Näheres durch Reichsbahntarifanzeige

Altona, den 15. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Die Gültigkeitsdauer der durch Nac trag 5 eingeführten, jetzt bis 30. 4. 19 gültigen Änderungen verschiedener Au nahmetarife wird bis zum 15. Mai 19 verlängert.

Altona, den 17. April 1926. (40
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

Im Tarif Nr. 40, Schnittariftafel B, (S. 232; N. II, S. 37 und N. III, S. 59) sind die Frachtsätze der nachstehenden Stationen, wie folgt zu ersetzen:

	1 Od / Boh	5 Zl / Hl	7 Mw / Ml	10 Li / La	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Bratislava u. Nové Mesto I a II	.	.	833	969	.	1156
Kolín . . . . „	.	.	.	567	524	567
Kralupy nad Vltavou . . „	.	.	.	680	524	474
Moravská Ostrava-Přívoz . . „	137	469	.	.	.	1071
Mucačevo . . „	1190	1360	1530	.	.	1938
Pardubice . . „	.	.	.	478	605	646
Šumperk . . „	.	.	370	648	.	833
Tvrdošín . . „	956	1145	.	.	.	.

Folgende Stationen und Frachtsätze sind nachzutragen:

Tarif Nr. 1 (S. 70 u. 78.)

		4 Jä / Kr	5 Zl / Hl	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Cvilín	I	258	555	.	3625	4005
	II	195	482	.	3021	3325
	III	188	454	.	2747	3019
	A	147	343	.	2018	2210
	B	126	277	.	1478	1606
	C	110	228	.	893	961
Hostivař	I	.	.	2083	1667	1618
	II	.	.	1785	1437	1395
	III	.	.	1641	1326	1288
	A	.	.	1226	995	967
	B	.	.	944	776	756
	C	.	.	618	546	535

Tarif Nr. 4 (S. 121).

			17 Eb / Ge	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Krásné Březno	A	5 t	914	366
		10, 15 t	852	352
	B	5, 10, 15 t	645	273
	C, D	5 t	645	273
		10, 15 t	517	225

Tarif Nr. 7 (N. III, S. 26).

	17 Eb / Ge	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Krásné Březno	645	273

Tarif Nr. 54 (S. 273).

			19/20 Te/Bo / Dě/Po	22 Rz
Hora Sv. Šebestiána	B	5 t	1091	200
		10, 15 t	885	175

Tarif Nr. 59 (S. 300).

			19/20 Te/Bo / Dě/Po	22 Rz
Ústí nad Labem město . . .	C, D	St/kus	384	1138
	F	„	433	1311
	C, D	5 t	285	797
	F	„	384	1138
	A, F	10, 15 t	368	1056
	B	„	235	632
	D	„	269	771
	D	„	285	797
	E	„	276	819

Tarif Nr. 84 (S. 395).

		1 Od / Boh	7 Mw / Ml	10 Li / La	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Liptovský Svätý Mikuláš	A, B 5, 10, 15 t	1171	2162	2683	3112

3. In der Entfernungsschnittafel B sind auf Seite 470/71 und 476/77 folgende Stationen und Entfernungen nachzutragen:

	4 Jä / Kr	5 Zl / Hl	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po	22 Rz
Cvilín	4	41	352	398	.
Hora Sv. Šebestiána	.	.	.	131	8

Dresden, am 13. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Dresden. (375)

---

rchfuhrausnahmetarif S. D. 6 (Verır Deutsche Seehäfen-Deutsch-tscheslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt).

Mit sofortiger Gültigkeit wird Zyanrium in die Abteilung XXIII des S. 6 aufgenommen. Die dort eingeführ Frachtsätze werden nur nach Erfülg bestimmter Bedingungen gewährt. ıeres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. April 1926. (403)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Bayerisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1926 wird das in der Zeitung 11 vom 18. März 1926 angekündigte ilheft B (Entfernungszeiger) neu ausgeben und damit der bisherige Tarif m 1. August 1916 aufgehoben und erzt. In das neue Heft sind die bayechen Lokalbahnstationen und die Stanen der bayerischen Privatbahnen, bei ıen seither auf den Bayerischen Lokalınschnittarif verwiesen war, mit ekten Entfernungen einbezogen rden.

Der neue Tarif kann vom Regie- und terialdepot der Reichsbahndirektion inchen oder vom Regiebüro der Reichshndirektion Ludwigshafen (Rhein) m Preise von 1 Reichsmark bezogen rden. (394)

München, 14. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Die Geltungsdauer der Ermäßigung der Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen um 10 % für die in den Ziffern 3—7 und 9—13 des auf der Deutschen Reichsbahn bestehenden Nottarifs aufgeführten Güter ist bis 30. Juni 1926 verlängert worden. Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit für frische Kartoffeln zur Verwendung im Deutschen Reich bei Aufgabe als Frachtgut die Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1926, um 10 % ermäßigt.

Dresden, am 19. April 1926. (405)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1926 sind im Eisenbahn-Gütertarif, Heft 12 (Nachtrag I, S. 14—21) die Schnittfrachtsätze II der Station Starý-Plzenec wie folgt zu ändern: 1. Bei laufender Nummer 1, 2, 4—7, 9—13, 15—18, 20—36, 39—44, 46—49, 51—53, 56, 60—63 und 67—79 von 704 in **636**. 2. Bei laufender Nummer 3, 8, 14, 45, 50, 54, 55, 57—59, 64—66 und 80 von 704 in **644**. 3. Bei laufender Nummer 19 und 37 von 704 in **628**. 4. Bei laufender Nummer 38 von 704 in **652**.

Dresden, am 9. April 1926. (374)

Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 19. April 1926 werden die Unterabschnitte 6 a, 25 a, 41 a, 53 a, 61 a, 89 a, 93 a und 96 b des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" geändert. Näheres enthält die am 19. April 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (390)

Berlin, den 15. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 17. April 1926 wird das Warenverzeichnis des S. D. 5 durch Aufnahme von Glyzerin und Leim vervollständigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (385)

Altona, den 13. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Anwendungsbedingungen der Ziffer 4 im S. D. 4 ergänzt. (386)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die nachstehend genannten Stationen mit den angegebenen Entfernungen in vorstehe genannten Tarif aufgenommen:

Zwischen	Dienst-beschränkung	Verwaltungsbezirk	Kontrollbezirk	Richterich Grenze / Simpelveld	Herzogenrath Grenze / Kerkrade-Rolduc	Dalheim Grenze / Vlodrop	Kaldenkirchen (Venlo) Gr. / Venlo (Kaldenkirchen)	Straelen (Venlo) Grenze / Venlo (Straelen)	Hassum Grenze / Gennep	Cranenburg Grenze / Groesbeek	Emmerich Grenze / Zevenaar	Bocholt Grenze / Winterswijk	Borken (Westf.) Grenze / Winterswijk	Alstätte Grenze / Broekheurne	Gronau (Westf.) Grenze / Enschede	Bentheim Grenze / Oldenzaal	Laarwald Grenze / Coevorden*)	Weener
				Entfernung in Kilometern														
Allendorf (Kr. Wetzlar)		Frt	Frt	260	262	254	260	284	298	314	312	296	277	299	304	326	377	4[illegible]
Beilstein (Dillkr.) . . .		Frt	Frt	268	270	262	268	292	306	322	320	304	285	307	312	334	385	4[illegible]
Guntersau	Ok	Frt	Frt	243	246	242	248	271	287	302	304	288	287	302	307	329	380	4[illegible]
Holzhausen (Kr. Wetzlar)		Frt	Frt	263	265	257	263	287	301	317	315	299	280	302	307	329	380	4[illegible]
Korb		Frt	Frt	182	185	177	183	207	221	237	238	222	220	255	260	297	334	3[illegible]
Roth (Dillkr.)		Frt	Frt	217	220	212	218	242	256	271	273	257	249	271	276	298	349	3[illegible]
Rotzenhahn	Ok	Frt	Frt	190	193	185	191	215	229	244	246	230	228	263	268	305	342	4[illegible]

Köln, den 14. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion. (392

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 19. April 1926 werden im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" der Unterabschnitt „36. Hildesheim - Peiner Kreis - Eisenbahn" geändert. Näheres enthält die am 19. April 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (377)

Berlin, den 12. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif 1 g für Holzdraht von den Stationen Regen, Spiegelau und Zwiesel in Kraft. (384)

Berlin, den 13. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen sowie von west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1926 treten folgende Änderungen ein:

1. Im Eisenbahngütertarif, Heft 11, auf S. 86/87 und 172/173 sind sämtliche Angaben und Schnittfrachtsätze der Station „Teplice zámecká zahrada" zu streichen. Für diese Station gelten die Angaben sowie die Schnittfrachtsätze I und II der Station „Teplice-Šanov." Auf S. 202/203 ist nach „Teplice-Šanov" der Stationsname „Teplice zámecká zahrada" nachzutragen. Die beiden Stationsnamen sind mit dem Zeichen „}" zu verbinden.

2. Im Eisenbahngütertarif, Heft 12, sind in der Abteilung A auf S. 24/25, 36/37, 48/49, 60/61, 72/73, 84/85, 96/97 und 108/109 sowie im Nachtrag I in der Abteilung B auf S. 30/31 und 38/39 bei der Station „Teplice zámecká zahrada" sämtliche Angaben und Schnittfrachtsätze I und II zu streichen. Dieser Stationsname ist mit „Teplice-Šanov" mit dem Zeichen „}" zu verbinden. (373)

Dresden, am 13. April 1926.

Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Bk.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1926 tritt nachstehender neuer Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif 16 b
für
frische Kartoffeln.
(Gültig bis auf Widerruf, längstens bis 31. Mai 1926.)

Geltungsbereich:
Zwischen den in der Tschechoslowakei liegenden Stationen der Deutschen Reichsbahn, wenn die Sendungen ohne Berührung deutschen Gebietes befördert werden.

Frachtberechnung:
Die Fracht wird für mindestens 10 000 kg für den Wagen nach den Entfernungen der Entfernungszeiger und den Sätzen des nachstehenden Frachtsatzzeigers berechnet.

Frachtsatzzeiger:
Frachtsätze in tschechoslowakischen Kronen für 100 kg
(vgl. Ausführungsbestimmung 6 zu § 69 im Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 2).

Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz 10 t	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz 10 t
1—6	0,80	13—15	1,20
7	0,90	16—18	1,30
8—9	1,00	19—22	1,40
10—12	1,10	23—25	1,50

Berlin, den 14. April 1926. (395)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 17. April 1926 wird der Geltungsbereich der Abteilung XXII für Butter auf die Seehafenstationen Bremen, Hamburg Hgbf., Harburg Hbf. und U. E., Warnemünde und Saßnitz Hafen ausgedehnt. (376)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 221. Deutsch-Ungarischer Güterv kehr, Umbehandlungstarif vom 1. J 1925 Bk. 2 (1925/66).

In den besonderen Bestimmungen Art. 6 JÜ ist der 4. Absatz der Ziffe lautend:

„Die Vorschreibung der Anwendu eines bestimmten durchgehenden rifes bis oder ab einer anderen einer Grenzübergangsstation w nicht zugelassen",

zu streichen.

München, den 12. April 1926. (4

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Csl. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno, Gütertarif Teil II vom 15. Mai 192 Ergänzung.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1926 w auf dem Titelblatte und im Vorwo des oben bezeichneten Tarifes das V zeichnis der teilnehmenden Verwalt gen durch Aufnahme der „Fluß-Sch fahrt S. H. S." ergänzt. (3

Regensburg, den 16. April 1926.

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltung

5. Personen- und Gepäckverkeh

Deutsch-Litauisch-Lettisch-Estische Expreßguttarif. (3

Im Nachtrag I zum Frachtsatzzei ist der Satz für 171—180 kg von Ti nach Riga von „638" in „628" zu änd

Königsberg (Pr.), den 15. April 1

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (P

6. Vermischte Bekanntmachunge

Ausschluß der Annahme von b Levanoten in außerbulgarischen tionen.

Im Hinblick auf Verfügungen Bulgarischen Nationalbank können auf weiteres in außerbulgarisc Schiffsstationen Levanoten zur Zahl von Gebühren nicht angenommen wer

Wien, am 15. April 1926. (3

Erste Donau-Dampfschiffahrts-
gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 17. Berlin, den 29. April 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Parabolsignale im Vergleich mit Lichtsignalen.

Von Direktor **H. Diehl**, Berlin.

Oberregierungsbaurat Roudolf behandelt in Nr. 44 des Jahrngs 1925 dieser Zeitung ein von ihm vorgeschlagenes und ırchgebildetes Licht-Formsignal und vergleicht es mit dem von nerika ausgegangenen sogenannten Tageslichtsignal und mit m bisher gebräuchlichen, bei Tageslicht durch die Form und i Nacht durch Licht wirksamen Flügelsignal. Diese Vergleiche ıd m. E. wenig erschöpfend geführt. Die von Roudolf behriebenen Parabolsignale haben zweifellos gewisse Vorteile genüber den bisher gebräuchlichen Signalen; es haften ihnen loch wesentliche im nachfolgenden aufgeführte Nachteile an.

Da die Ausnutzung der aufzuwendenden Kräfte gering ist, ist der Kraftverbrauch wesentlich größer als bei anderen Signalarten;

elektrische Beleuchtung ist wegen des großen Kraftverbrauches nur bei Vorhandensein größerer Kraftquellen möglich; andere Beleuchtungsarten sind umständlich und außergewöhnlich teuer;

zweckmäßige Aufstellung wird bei Anwendung von Oberleitung für elektrischen Betrieb schwieriger als die schon sehr schwierige der bisherigen Signale;

Rücklicht ist nur durch eine zweite gesonderte Lichtquelle möglich und deshalb teuer.

Erläuternd ist dazu zu sagen:

Zu 1. Die grundsätzliche Anwendung von indirektem Licht ·ingt zu großer Kraftaufwendung, jedenfalls zu größerer als i unmittelbarer Lichtausnutzung. Die Lichtquelle bestrahlt ıe kreisförmige Fläche vom Durchmesser der Flügellänge. Ausgenutzt wird jedoch nur das schmale Rechteck der Flügelfläche; alle Strahlen außerhalb dieses Rechtecks gehen verloren, abgesehen von dem Teil, der durch Aufsaugung in der reflektierenden (mattgestrichenen) Fläche verloren geht.

Zu 2. Von den Roudolfschen Angaben (75 bis 100kerzige bzw. 200kerzige Lampen) ausgehend, muß man wenigstens 100kerzige Lampen annehmen. In einem Bahnhof von mittlerer Größe, z. B. bei 20 Signalen, würde das bei einseitiger Beleuchtung der Flügel einen Stromverbrauch von ungefähr 2 Kilowatt ergeben, bei doppelseitiger Beleuchtung (Rücklicht) das Doppelte. Man wäre also bei der Einführung der Parabolsignale zweifellos an größeren Kraftquellen gebunden. Einzelsignale könnte man nur von einem vorhandenen Netz speisen, nicht aber von eigenen Akkumulatoren oder Primärelementen, weil sie zu teuer würden.

Zu 3. Roudolf hebt die Möglichkeit anderer Beleuchtungsarten als Vorteil hervor. Gegen die Anwendung der Petroleumbeleuchtung ist einzuwenden, daß dabei eine ausreichende Lichtwirkung nicht erzielt wird. Bei Acetylenbeleuchtung würde die Sache einfacher; aber auch dazu gehört, wie die Bilder 4 bis 6 des Roudolfschen Aufsatzes zeigen, eine umfangreiche und kostspielige Einrichtung.

Zu 4. Bei elektrischem Betrieb mit Oberleitung verursacht schon die Anordnung der bisherigen Flügel- und Scheibensignale Schwierigkeiten. Sie müssen in einem gewissen Abstand vom Oberleitungsgestänge außerhalb desselben aufgestellt werden. Das Oberleitungsgestänge aber beeinträchtigt dann

das Sichtfeld außerordentlich. Bei den Parabolsignalen vergrößern sich diese Schwierigkeiten durch die zweiseitige Ausladung des Flügels. Die Signale müssen dementsprechend weiter vom Traggestänge abgerückt werden.

Die Mastausführung ist beim Parabolsignal sicher teurer, ebenso die Unterhaltung des Flügels. Ein besonderer Nachteil sind die beweglichen Teile, Antrieb und Flügel.

Zu 5. Roudolf hebt als besonderen Vorteil seiner Signale die rückwärtige Signalisierung hervor. Es wird eine doppelte Signalfläche (Doppelflügel) und eine zweite Lichtquelle dafür nötig. Ein als parabolisch gekrümmte Fläche ausgeführter Doppelflügel wird sperrig und stellt hohe Anforderungen an die Bedienung und bei starkem Wind an den Mast. Für die Rückwärtssignalisierung ist eine zweite Lampe nötig; diese zweite Lampe verteuert den Betrieb und ist an sich keine sichere Überwachung des Hauptlichtes. Bei elektrischer Beleuchtung wäre durch besondere Schaltung eine zuverlässige Abhängigkeit zwischen den beiden Lichtern zu schaffen, bei Petroleum und Acetylen jedoch nicht.

dem Zwecke ist der Flügel doch als Lichtträger und nicht a Reflektor ausgebildet. Interessant wäre zu erfahren, wie d Sichtwirkung im sonnenbeschienenen Schneefeld ist.

Roudolf ist anscheinend der Meinung, daß die Einführung d Tageslichtsignale in höherem Maße als Systemwechsel zu b trachten sei als die der Parabolsignale. Die Anwendung d bestehenden Nachtsignalbilder in der Tageslichtzeit bedeut durchaus keinen Systemwechsel, während die vorgeschlagen Anwendung neuartiger Signalbilder als solcher angesproche werden kann.

Roudolf behauptet, daß die Parabolsignale in Gleiskrümmu gen besser sichtbar seien als die übrigen. Die Erzielung d notwendigen Sichtwirkung in Gleiskrümmungen war bei den bi herigen Formsignalen immer eine schwer lösbare Sache. Auc der Parabolflügel kann in Gleiskrümmungen nicht wesentlic anders wirken und deshalb nicht besser sein. Man mag in Gle krümmungen einen Flügel anwenden, wie man will, er wir beim Durchfahren nicht ständig voll zur Wirkung komme Die nachfolgenden Bilder zeigen die in dieser Hinsicht sich e gebende Überlegenheit d Lichtsignale.

Roudolf schreibt: „Die Ste lungen unter 45° nach rech und links zeigen Abzweigunge nach diesen Richtungen an" . . und: „es kann sogar mit ih noch Abzweigung nach rech und links angezeigt werden" Wie sind dabei Signalbegriff gedacht, wenn man mit den selben Flügel Abzweigung na rechts und links anzeigen will Man könnte sich dabei sehr wo den Fall denken, daß zwei Fü rer, von denen der eine vor, de andere hinter dem Signal häl das Signalzeichen als für si geltend gleichzeitig benutzte Der eine benutzt es für Fah mit Abzweigung nach links, u der andere als Regelsignal m rechtsgerichteter Flügelstellung. Hier scheint mir ein „mutig Gedankenflug", mit dem, wie Roudolf ganz richtig sagt, nichts g wonnen ist, eher vorzuliegen als in allen Bemühungen um d Einführung der Tageslichtsignale.

Abb. 1. Streuung des Lichtsignales.

Roudolf gibt zu, daß die Parabolsignale da, wo Elektrizität zur Verfügung steht, auch elektrisch beleuchtet werden. Da ihnen dann aber selbstverständlich auch die den Lichtsignalen bezüglich der Strombeschaffung zur Last gelegten Mängel anhaften, darf man doch nicht behaupten, daß man an ein Lichtnetz und seine Schwächen nicht gebunden sei. Wo von dem Verlöschen der Signallampen der Lichtsignale gesprochen wird, ist verschwiegen, was in solchen Fällen bei den Parabolsignalen eintritt. Roudolf begnügt sich mit der Behauptung: „Das Parabolsignal vermeidet alle erwähnten Nachteile; es ist immer zu sehen, auch in Kurven". Da man aber bei den Parabolsignalen auch Lampen verwendet, so ist man doch denselben Schwierigkeiten ausgesetzt. Wenn aber die Lampen der Parabolsignale auch verlöschen können, verböte sich logischerweise die Anwendung solcher Signale genau so wie die der Lichtsignale. Wenn man die Parabolsignale nun auch bei Versagen der elektrischen Stromquelle mit Acetylen- oder Petroleumlampen beleuchten kann, so ist das doch mindestens nicht weniger schwierig als das Einschalten einer Aushilfsstromquelle, die bei rein elektrischer Beleuchtung stets bereit steht und im Bedarfsfalle selbsttätig in Wirksamkeit tritt.

Text und Bild 1 des Roudolfschen Aufsatzes ergeben, daß Flügel und Reflektor gemeinsamen Brennpunkt haben. Das kann gar nicht sein. Eine notwendige Folge davon wäre, daß die beiden Enden des Flügels nur direktes Licht erhielten und deshalb wesentlich schwächer wirksam wären als die Mitte, auf die der Reflektor wirkt. Die auf den parabolischen Teil des Flügels fallenden Lichtstrahlen werden **nicht** zurückgeworfen, sondern dort in wirksames diffuses Licht verwandelt. Zu

Wenn hiernach die Vorteile, die den Parabolsignalen nach gerühmt werden, mindestens einzuschränken sind, und sie über dies Nachteile besitzen, die gegen sie sprechen, so bleibt z untersuchen, wie es mit den Angriffen auf die Tageslichtsignal steht. Roudolf wirft den Tageslichtsignalen vor:

a) sie seien in Gleiskrümmungen nicht immer zu sehen;
b) ihre Verwendung sei nur bedingt möglich (wo elektrisch Kraft in stets zuverlässiger Weise vorhanden sei);
c) diejenigen im Verkehrsturm Berlin, Potsdamer Platz, seie nicht ausreichend;
d) von gespanntem Licht (Zusammenfassung?) sei nicht di Rede;
e) die farbigen Lichter könnten dem Beobachtenden durch da Auftreten sogenannter Haarstrahlenkreuze und Lichtstern wirkungen völlig entzogen werden;
f) sie hätten kein Rücklicht;
g) der zur Beleuchtung verwendete Wechselstrom beeinfluss die Schwachstromapparate ungünstig.

Dazu ist zu sagen:

Zu a) Die Lichtsignale sind bei Tag und Nacht weitaus wirk samer als alle bisher angewendeten bekannten Signalarten Wenn die bisherigen Signallichter in Gleiskrümmungen ausrei chend waren, so müssen die neuen besser sein, weil sie mit wei wirksamerem Licht und sehr weitgehender Streuung wirken. Si

nnen mit geringen Kosten auf einen den jeweiligen Anforde-
ngen der Krümmungen entsprechenden Streukegel gebracht
rden. Die für die gekrümmte Bahnstrecke bis jetzt geforder-
rte Streuung des Lichtes ist mit der Anwendung eines Streu-
nkels von 30° nicht erschöpft und auch nicht mit der An-
dnug besonderer Prismen erzielt. Mit einer Streuung von 30°
rd aber der deutschen Forderung, die wesentlich über die
sprüche der ausländischen Verwaltungen hinausgeht, wie
Bild 1 ersichtlich, völlig entsprochen. Man braucht also
ht weiter zu gehen. Das bedeutet aber nicht, daß die verfüg-
ren optischen Mittel damit erschöpft sind.

Die Bilder 2 und 3 zeigen den Unterschied der Signalwirkung
ischen Form- und Lichtsignalen. Das Sichtfeld der Form-
gnale ist gegenüber dem der Lichtsignale so unbedeutend, daß
n über die bessere Signalwirkung der letzteren nicht im
veifel sein kann. Die Lichtstrahlen sind auch durch die
fnung des Gitterwerkes der Oberleitungsmaste hindurch wirk-

Eisenbahnsignale an bis heute und auch bei der Schiffahrt ohne Ausnahme farbige Lichter zwecks wirksamer Unterscheidung von der Allgemeinbeleuchtung gewählt und beibehalten? Aus meinem Wirkungskreis sind in den letzten zwei Jahren über 500 Lichtsignale zur Ausführung gebracht worden. Ich habe mich mit einer großen Anzahl von Lokomotivführern über die Wirksamkeit der Tageslichtsignale unterhalten und ausnahmslos das Urteil gehört, daß sie weit besser sichtbar sind als alles Bisherige. Die Notwendigkeit, Farbenblinde aus dem Personal auszuscheiden, war bis jetzt kein Grund zum Verlassen der farbigen Signallichter.

Zu f) Man kann sie auch mit Rücklicht ausführen. Ich habe Lichtsignale mit Rücklicht, das mit dem Signallicht gemeinsame Lichtquelle hat, im Auslande in Betrieb gesehen. Da jedoch mit Hilfe des elektrischen Stromes jedem beteiligten Beamten der jeweilige Signalzustand in ausgiebiger Weise bekanntgegeben wird, sieht kein Auge nach dem Rücklicht. Es soll deshalb, zu-

F = Formsignal
L = Lichtsignal
Vorsignale
Formsignal ist verdeckt durch Fahr-Leitungsmaste, weil außerhalb des Profiles der Fahr-Leitungsmaste angeordnet.
Lichtsignal stets sichtbar, weil innerhalb des Profiles der Fahr-Leitungsmaste angeordnet.
Hauptsignale

Abb. 2. Sichtbarkeit des Form- und Lichtsignales im geraden Stück.

Vorsignale
F = Formsignal
L = Lichtsignal
R = 1000 m
Hauptsignale

Abb. 3. Lichtfeld beim Form- und Lichtsignal in der Kurve.

m: die Lichtsignale drängen sich dem Führerauge auch bei
übem Wetter auf.

Zu b) Ihre Anwendung ist nicht nur auf elektrischen Stadt-
hnellbahnen (Hoch- und Untergrundbahnen), sondern überall
möglich, wo man elektrische Kraft zur Verfügung hat. Wo
es nicht der Fall ist, läßt sie sich bei der zur Verwendung
ommenden geringen Spannung und dem verhältnismäßig gerin-
n Kraftverbrauch leicht beschaffen. Jedenfalls kann man die
ichtsignale auch auf anderen als elektrisch betriebenen Bah-
en ohne Schwierigkeit anwenden.

Zu c) Die Heranholung des Berliner Verkehrsturmes als Ver-
leich ist abwegig. Die dort verwendeten Einrichtungen sind
isenbahn-Lichtsignalen nur ähnlich, aber nicht gleichwertig,
nd würden für den Bahnbetrieb nicht hinreichen.

Zu d) Das Signallicht ist durch ein Doppellinsensystem[1]) so
usammengefaßt, daß ein befriedigendes Höchstmaß von Aus-
utzung erreicht ist. Damit soll nicht gesagt sein, daß man in
ieser Hinsicht nicht noch mehr zu erreichen bestrebt ist.
edenfalls wird heute schon bei einem Stromverbrauch von etwa
0 Watt ein in jeder Beziehung weit wirksameres Signalbild
rzielt als bei den bisherigen Signalen. Bei den Parabolsignalen
vird nach Roudolfs Angaben ein Vielfaches — wenn der rück-
värtige Flügel in demselben Ausmaß wie der vordere beleuchtet
vird rund das Zwanzigfache der genannten Kraftmenge ver-
raucht.

Zu e) Roudolf führt aus: „Der Farbenunterschied scheint
u genügen". Hat man nicht von den Uranfängen der

[1]) Vgl. Bild 5 in Nr. 52 des Jahrg. 1924 dieser Ztg.

mal es sich nur um einen Versuch handelte, wieder beseitigt werden. Bei den Parabolsignalen sind nach Roudolf zwei Lampen und zwei Flügel nötig. Damit geht bei nicht elektrischer Beleuchtung der Hauptzweck des Rücklichtes, das die Wirkung der jeweiligen Signalisierung nach hinten anzeigen soll, verloren.

Zu g) Es besteht kein Zwang, die Lichtsignale nur mit Wechselstrom zu speisen. Jede Stromart kann verwendet werden, wie bei der Allgemeinbeleuchtung. Wählt man aber zweckmäßigerweise Wechselstrom, so läßt sich die Ausführung ohne besondere Schwierigkeiten so gestalten, daß eine Beeinflussung der Schwachstromapparate ausgeschlossen ist. Roudolf hat offenbar zwei sehr verschieden liegende Dinge verwechselt und hat bei Beurteilung der durch Wechselstrom auftretenden Schwierigkeiten jedenfalls an die gedacht, die bei Hochspannungen von vielen tausend Volt auftreten.

Die unbestreitbaren Vorteile der Lichtsignale[2]) sind: Vereinheitlichung der Signalbegriffe, Erhöhung der Signalwirkung, Hebung der Wirtschaftlichkeit, Beseitigung der sonst fast unüberwindlichen Schwierigkeiten in der Anordnung der Signale bei elektrisch betriebenen Bahnen mit Oberleitung.

Bei dem bisherigen System sind für die Bewegung der Form-Signalmittel, die auch dann mitbewegt werden müssen, wenn sie als Signalbegriff nicht in Frage kommen (nachts), reichlich verwickelte und kostspielige Einrichtungen notwendig. Beim Para-

[2]) Die Ausführungsformen sind in Heft 52 Jahrg. 1924 dieser Ztg. beschrieben.

bolsignal ist allerdings die Bewegung des Flügels tags und nachts für den Signalbegriff notwendig. Diese und die für sie erforderlichen sorgfältigen und deshalb kostspieligen Unterhaltungsarbeiten fallen bei den Lichtsignalen fort. Es bedarf keiner besonderen Beweisführung, daß ein Signal, das keine beweglichen Teile hat und aus verhältnismäßig kleinen Lichtern besteht, in Anschaffung und Unterhaltung wesentlich billiger sein muß als sein behäbiger Vorgänger. Der für die Kraftlieferung bei Tage entstehende Aufwand an Kosten ist so gering, daß die Ersparnisse an Unterhaltung und Bedienung eine wohl zu beachtende, u. U. mehr als ausgleichende Rolle spielen.

Zur Veranschaulichung der Vereinfachung, die sich aus der Eigenart der Lichtsignale ohne weiteres ergibt, mögen die nachfolgenden Bilder 4 bis 7 dienen. In Bild 4 ist ein ausländisches zweiflügliges Einfahrsignal mit einem Durchfahr-Vorsignal vereinigt. Bild 5 zeigt den ungleich größeren Materialaufwand bei der bisherigen Signalart. Es bedarf keiner Beweisführung, daß Erstellung, Betrieb und Unterhaltung bei solchen Lichtsignalen beträchtlich billiger sind als bei Formsignalen.

Die Bilder 6 und 7 zeigen einen Vergleich zwischen Form- und Lichtsignalen der dreiflügeligen Form.

Ein Hinweis auf die verwickelte Maschinerie (Mast mit Flügeln und Antrieben, Flügelkupplung, Vorsignal und Scheibenkupplung mit Antrieb und die für die Betätigung nötigen Leitungen mit Zubehör), die bei der Ausführung nach den Bildern 5 und 7 nötig ist, dürfte von der wirtschaftlichen und signaltechnischen Überlegenheit der Lichtsignale überzeugen.

Grün
Rot
Grün
Weiss
4,60

Abb. 4.
Schwedisches Lichtsignal für eine Abzweigung mit Durchfahr-Vorsignal. (Das Durchfahr-Vorsignal hat Blinklicht)

Grün
Rot
Grün
Weiss
Grün
4,93

Abb. 6.
Schwedisches Lichtsignal für zwei Abzweigungen mit Durchfahr-Vorsignal. (Das Durchfahr-Vorsignal hat Blinklicht).

Es bedeuten:
a) 1 rotes Ruhelicht = Halt
b) 2 grüne Ruhelichter = Einfahrt Nebenfahrstraße
c) 1 grünes Ruhelicht zuzügl. 1 grünen Blinklicht = Einfahrt Hauptfahrstraße Ausfahrt auf Halt
d) 1 grünes Ruhelicht zuzügl. 1 weißen Blinklicht = Einfahrt und Durchfahrt Hauptfahrstraße.

Die gedrängte Form der Lichtsignale gestattet, sie unmittelbar oberhalb der Abschrägung der Umgrenzung des lichten Raumes der Gleise unterzubringen; vgl. Bild 8. Hiermit verknüpft ist der weitere Vorteil, daß die Signale in nächste Nähe des Führerauges rücken. Das kommt auch bei Nebel als außerordentlicher Vorteil in Betracht. Die Führer brauchen die Signale nicht irgendwo im Luftraum zu suchen, sie drängen sich ihnen sozusagen auf! Es sei noch erwähnt, daß auch der Mast selbst, der gegenüber demjenigen des Flügelsignals nur Einrichtungen von geringerer Schwere und Windangrifffläche aufzunehmen braucht und deshalb wesentlich leichter gebaut werden kann, in der Erstellung wesentlich billiger wird als dieser. Alle diese Vorteile sind in letzter Zeit von namhaften Fachleuten öffentlich anerkannt worden.

Die Lösung der bei der Durchbildung der Lichtsignale auftauchenden Fragen war durch Voraussetzungen bedingt, die vollständig verschieden sind von denen, die bei gewöhnlichen Beleuchtungsproblemen vorliegen. Es bleibt vorbehalten,

10 m

Abb. 5.
Zweiflügeliges deutsches Hauptsignal und Durchfahr-Vorsignal mit elektrischen Antrieben und sonstigem Zubehör. (Bei Tage als Formsignale, bei Nacht als Lichtsignale wirksam).

10 m

Abb. 7.
Dreiflügeliges deutsches Hauptsignal und Durchfahr-Vorsignal mit elektrischen Antrieben und sonstigem Zubehör. (Bei Tage als Formsignale, bei Nacht als Lichtsignale wirkend).

einem besonderen Aufsatz hierauf näher einzugehen. Zweifellos ist eine technisch so schwierige und wirtschaftlich so weittragende Angelegenheit ohne gründliche Erforschung aller Umstände nicht nutzbringend zu behandeln. Jedenfalls beweisen die Entschließungen der Eisenbahnverwaltungen der meisten europäischen Staaten, daß die Einführung der Tageslichtsignale weniger eine Frage als eine Notwendigkeit ist, und zwar ist diese Notwendigkeit nicht in erster Linie durch den wirtschaftlichen Nutzen, so groß dieser auch sein mag, sondern auch durch die technischen und betrieblichen Vorteile bedingt und im Interesse der Verkehrssicherheit geboten. In England, Norwegen, Schweden, Spanien, Italien und Österreich sind sie bereits eingeführt. Die übrigen Länder sind, wie wir, mit der Einführung beschäftigt. In den Vereinigten Staaten von Amerika sind allein

Jahre 1924 2300 engl. Meilen mit Lichtsignalen ausgerüstet rden!

Venn daher die Fachleute der deutschen Reichseisenbahnverltung nun auch bemüht sind, ihr Augenmerk auf eine Sache richten[3]), die von fast allen Eisenbahnverwaltungen der Welt Eifer studiert und mehr oder weniger angewendet wird, so einen sie mir auf dem durch die Verhältnisse gegebenen Weg sein. Gegenwärtig wird diese Angelegenheit bei uns mit

b. 8. Vergleich für die Anordnung der Form- und Lichtsignale bei elektrisch betriebenen Bahnen mit Oberleitung.

it deutscher Gründlichkeit behandelt. Daß man dabei die elek-sche Beleuchtung, zu deren weitgehendster Anwendung für gnal- und Weichenlampen man sich schon lange vorher aus rtschaftlichen Gründen entschlossen hatte, als Grundlage an-hm, kann als eine selbstverständliche Entschließung betrachtet rden.

* * *

Die vorstehende Abhandlung des Direktor Diehl haben wir erregierungsbaurat **Roudolf** zur Gegenäußerung übermittelt. schreibt:

Meine Ausführungen in Nr. 44 des Jahrg. 1925 dieser Zeitung er „Parabolsignale mit Außenbeleuchtung im Vergleich mit chtsignalen" sind angegriffen worden. Ich muß nach wie vor ine Darlegungen über die Mängel, die den Lichtsignalen noch haften, aufrechterhalten.

Zugegeben hat Direktor Diehl, daß die Lichtsignale an dem rkehrsturm auf dem Potsdamer Platz in Berlin mangelhaft d. In Kurven ist die Sichtbarkeit der Lichtsignale n u r b i s G r a d möglich und dies auch nur unter Zuhilfenahme von ismen (Becker, Verkehrstechnische Woche, Heft 7, S. 76, 25). Das Parabolsignal hat diese Einschränkung nicht, man ht es g e n a u s o w i e d i e j e t z i g e n Flügelsignale.

Die Beleuchtung der Parabolsignale meiner Bauart[4]) erfolgt der Regel mit gelöstem Acetylen, das überall im Handel zu ben ist. Die ganzen Bahnstrecken würden mit Acetylenlicht-gnalen auszurüsten sein, um unabhängig von Stromnetzen zu erden. Jedes Signal hat seine eigene Beleuchtungsquelle. Ver-scht eine Lampe, was beim Acetylen sehr s e l t e n vorkommt bei meinen Versuchssignalen, die alle mit Acetylen gespeist urden, ist es nie vorgekommen —, so merkt dies der Wärter. r kann die Lampe, sowie es jetzt geschieht, sofort wieder an-inden. Da, wo elektrisches Licht vorhanden ist, kann man ich dieses verwenden, wenn man will, ebenso Petroleum. Um s lästige Anzünden der Acetylenflamme bei Eintritt der unkelheit zu vermeiden, läßt man eine kleine Stichflamme ennen, die am Abend mittels eines Kettenzuges, der unten am Mast sich befindet, die Flamme voll aufleuchten läßt. Diese Stichflamme kostet bei dem geringen Preis des Acetylengases sehr wenig. Jegliche Betriebsgefahr, wie sie entstehen könnte durch Nichtbrenen einer Signallampe, ist somit beseitigt.

Acetylenbeleuchtung ist am besten und billigsten aus folgenden Gründen:

Durch die Acetylenbeleuchtung ist man vollkommen unabhängig von Kraftanlagen. Bei elektrischen Lichtsignalen ist man abhängig von Kraftwerken, und um an „die einzelnen Stellen der Strecken zu kommen, wo Blocksignale stehen, müssen große Stromkreise mit Wechselstrom an der Bahn entlang zur Speisung der Blockstellen und kleinen Bahnhöfe geführt werden. Damit aber Wechselstrom nicht die Schwachstromleitungen beeinflußt, wird von vornherein auf Rückleitungen Bedacht zu nehmen sein. Die Kosten der Einführung des elektrischen Signallichtes sind daher b e d e u t e n d" (Verkehrst. Woche Heft 15, S. 201 1925, Oberbaurat Schwarz, Hanau[5]). Diese Bedenken sind zuerst von G. Schwarz ausgesprochen worden und sind für die Kostenfrage der Einführung der elektrischen Lichtsignale sehr wichtig.

Abb. 9. Parabol-Hauptsignal bei elektrischer Bahn mit Oberleitung; Bauart Roudolf.

Ein weiterer Punkt, den Diehl gar nicht erwähnt hat bei der Kostenfrage, ist der, daß bei den Parabolsignalen n u r i n d e r N a c h t volles Licht gebrannt wird, während bei den Tageslichtsignalen Tag und Nacht das Licht brennt. Bei ersteren wird also bedeutend an Kosten für die Beleuchtung gespart.

[3]) Auch die Verwaltung der Hoch- und Untergrundbahn in erlin, der man mangelnde Sachkentnis und unberechtigte Fortchrittlichkeit doch sicherlich nicht vorwerfen kann, geht denelben Weg. Vgl. den Aufsatz in Nr. 3 des lfd. Jahrg. dieser tg. über die Tageslichtsignale auf der Berliner Hochbahn.

[4]) D.R.G.M. 837 430.

[5]) Diese Abhandlung ist in Nr. 44 S. 1242/1925 dieser Zeitung von mir angegeben worden.

Weiter sagt Schwarz in dem angezogenen Aufsatz: „Wie gestalten sich die Verhältnisse, wenn der Strom versagt? Bei elektrisch betriebenen Stadtbahnen, auch Untergrundbahnen, bleiben die Züge liegen, und eine Betriebsgefahr ist ausgeschlossen. Bei Hauptbahnen wird aber der Lokomotivführer das Fehlen des Stromes nur merken, wenn er das Erlöschen der Signallichter beobachtet hat. In der Regel wird er sie nicht erkennen und daher unbedenklich weiterfahren, und da die Bahnhöfe auch im Dunkel liegen, das Hauptsignal überfahren. Da gleichzeitig eine große Anzahl von Zügen gefährdet ist, kann eine Stromunterbrechung eine größere Anzahl von Unfällen herbeiführen. Mit einem mutigen Gedankenflug ist da nichts gewonnen.“ Ich bin mit meinen Bedenken also nicht allein.

Mein Hauptsignal ist an einem Mast, wie es bei Flügelsignalen üblich ist, angebracht, man kann den Parabolflügel des Hauptsignales auch an einem kleineren Mast anbringen, wie das bei meinem Vorsignal zu erkennen ist.

Das Rücklicht an meinem Parabolsignal hat, wie die Abb. 1 auf S. 1241 der Nr. 44 dieser Zeitung zeigt, einen viel kleineren Parabolspiegel mit kleiner Lampe nach rückwärts. Die Stellung des Signals hoch rechts und links ist nur angegeben worden, um die evtl. Möglichkeit einer vierten Stellung zu zeigen; drei Stellungen genügen aber vollständig bei dem Haupt- und Vorsignal. Durch die kleinere Lampe des Rücklichtes, das nur auf nahe Entfernungen im Bahnhof zu sehen zu sein braucht, wird an Beleuchtungskosten gespart. Rücklichter sind sehr wichtig für die Benachrichtigung des Bahnhofpersonals über den Stand der Hauptsignale. Sieht man vom Bahnhof aus das Ausfahrsignal auf Halt, so bedeutet das Rangiererlaubnis. Beim Parabolsignal ist dies deutlich gelöst. Bei den elektrischen Lichtsignalen ist es bei den in Deutschland vorhandenen nicht erreicht. Wenn das Rücksignal deutlich sein soll, ist es nur durch Wiederholen der Lampen und Blenden nach rückwärts möglich.

Bei elektrischen Bahnen mit Oberleitung läßt sich ein Parabolsignal innerhalb der Leitungsmaste über dem Gleis anbringen. Die vorstehende Abbildung zeigt das Signal. Es hebt sich klar und deutlich aus dem Behang über den Gleisen ab; das Parabolsignal stand auf dem Rangierbahnhof Pankow. Das Lichtsignal, das in Augenhöhe des Lokomotivführers angebracht ist, hat den Nachteil, daß das Personal beim Herausbiegen aus der Lokomotive leicht verletzt wird, was leider oft vorkommt bei den jetzigen Vorsignalen, die in gleicher Höhe am Gleise stehen, wie ich das im Betriebe lange Zeit hindurch beobachten konnte.

Daß die Beseitigung des farbigen Lichtes sehr große Vorzüge hat, darüber ist kein Zweifel. Farbenblind sind fast nur Männer und in größerer Anzahl als man denkt. Ebenso spricht gegen die Tageslichtsignale die Beschaffenheit des Auges. Dessen Farbenempfindung liegt in den Zapfen der Netzhaut und die Lichtempfindung für hell und dunkel nu in deren Stäbchen. Die Farbenempfindung sinkt rasch. I steht immer nur ein Zapfen zwischen vier Stäbchen auf eine Querschnitt. Bei dem Parabolsignal habe ich nur helle, bei Ta und Nacht weit sichtbare Flächen, bei dem Lichtsignal nu Farben.

In meinem Aufsatz habe ich nur von Lichtquellen von 75 bi 100 N. K. gesprochen und habe weiter erwähnt, daß, wenn ma bei Nebel durchdringen wolle, man 200 N. K. wählen müsse. U bei Nebel durchzudringen, werden wir noch zu höheren Kerze stärken kommen.

Bezüglich der guten Sichtbarkeit des Parabolsignals bei eine von der Sonne beschienenen Schneefeld kann ich nur mitteile daß mein Parabolsignal, welches als Rangiersignal bei de preußisch-hessischen Staatsbahn eingeführt ist, sich bei Schne gut bewährt hat. Es hat eine breite schwarze Umrandung, di die Sicherheit erhöht. Schnee bleibt auf dem gebogenen Flüg nicht liegen. Bei starkem Wind ist das Signal leicht beweglic da es ausbalanciert ist.

Bei elektrischem Licht ist der Strompreis maßgebend, de überall verschieden ist; verwendet werden 100 Watt halbve spiegelte Glühlampen. Die Acetylenbeleuchtung ist billig; si beträgt nur 3,3 Pf. für die Stunde und für den Brenner.

Die Ansicht, daß die beiden Enden des Parabolflügels nu direktes Licht erhielten und deshalb schwächer wirksam wär als die Mitte, auf die der Reflektor wirkt, ist irrig. Die Lich quelle steht in der Tat in dem gemeinsamen Brennpunkt de Parabolflügels und der Glühlampenverspiegelung. Und zwa bildet diese Glühlampenverspiegelung einen Kugelspiegel, de also die Lichtstrahlen nur in den Brennpunkt zurüc wirft, und so die Lichtquelle bedeutend verstärkt. Dem nach wird der Flügel in seiner ganzen Breite gleichmäßig vo dem direkten Licht der verstärkten Lichtquelle erleuchte Diehl geht von der falschen Voraussetzung aus, daß die Glüh lampenverspiegelung parabolisch sei.

Der parabolisch gekrümmte Flügel wirft in der Hauptsac die Lichtstrahlen, wie in Abb. I meines Aufsatzes richti dargestellt ist, parallel zurück. Jedoch ist infolge des rauh Anstriches des Flügels eine vermehrte natürliche Streuung de Parabel gegeben, so daß praktisch ein Lichtkegel zustan kommt. Der Flügel beleuchtet mit diesem Lichtkegel aber nic eine bestimmte Fläche, sondern die Reflektorwirkung der P rabel wird zur Erzielung einer guten Sichtbarkeit des a Lichtträger wirkenden Flügels ausgenutzt. I direktes Licht, wie es bei dem Parabolsignal vorhanden ist, i immer angenehmer für das Auge.

Klar und deutlich treten die drei Stellungen des Parabo signales heraus und sind bei Tag und Nacht leicht aufzufass und zu behalten.

Bücherschau.

— **„Hütte“**, Taschenbuch der Stoffkunde. Herausgegeben vom Akademischen Verein Hütte, E. V., und Dr.-Ing. A. Stauch. Unter Mitwirkung der Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure im V. d. I. Mit 356 Textabbildungen. Berlin 1926. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. XII, 1173 Seiten. Preis in Leinwand geb. 22,80 *M*, in Leder geb. 25,80 *M*.

Die Kenntnis der Eigenschaften der Baustoffe ist für den schaffenden Ingenieur, welcher Fachrichtung er auch angehören mag, dringend notwendig. Er muß über den Stand der Werkstofftechnik genau unterrichtet sein; er muß ferner in der Lage sein, die ausschlaggebenden physikalischen, chemischen und technologischen Eigenschaften der Werkstoffe zu prüfen. Die Gemeinschaftsarbeit auf diesem Gebiete hat im In- und Auslande besondere Pflege erhalten und bereits große Fortschritte erzielt.

In dem vorliegenden Taschenbuch wird dem Ingenieur eine Zusammenstellung der wichtigsten Stoffe gegeben. Vorausgeschickt ist ein kurzes Repetitorium der Chemie, das die bei der Behandlung der Stoffe verwendeten Begriffe erläutert. I zweiten Abschnitt sind die wichtigsten Gruppen der Materia prüfung zusammengestellt, besondere Prüfungen aber bei de einzelnen Stoffen behandelt. Die eigentliche Stoffkunde ze fällt in einen unorganischen und einen organischen Teil. I ersten Teil erscheinen drei Hauptgruppen, die Metalle, d Nichtmetalle und Verbindungen und die mineralischen u peramischen Baustoffe. Der organische Teil behandelt Pfla zen-, Tier- und fossile Stoffe. In diese sechs Gruppen lass sich systematisch alle Bau- und Betriebsstoffe einreihen, d für die Bedürfnisse des allgemeinen Maschinenbaues, der Ele trotechnik, des Schiffbaues, des Eisenbahn-, Kraftwagen- u Flugzeugbaues sowie des Hoch- und Tiefbaues in Fra kommen.

Für die Bearbeitung der einzelnen Sondergebiete ist ei ganze Reihe namhafter Fachleute gewonnen worden, die ih Aufgabe im Rahmen des Taschenbuches glänzend gelöst habe Das ausführliche Stichwort- und Namenverzeichnis erleichte in jeder Beziehung die Benutzung des empfehlenswerten We kes, das sich den übrigen Taschenbüchern der „Hütte“ in Dru und Ausstattung würdig zur Seite stellt. Sch.

Staatssekretär a. D. Dr. Stieler: „Der Dawesplan und die Reichseisenbahn"[1]) sowie Der Internationale Eisenbahnverband und die Entwicklung älterer internationaler Eisenbahnorganisationen seit Kriegsende"[2]).

ls noch das Staatseisenbahnsystem in Deutschland herrschte, men die leitenden Staatsmänner bei Beratung der Eisenbahnts in den Parlamenten und deren Ausschüssen regelmäßig anlassung, die für die Verwaltung maßgebenden Gesichtskte darzulegen, aktuelle Fragen eingehend zu behandeln und befolgte Eisenbahnpolitik mit aller gebotenen Gründlichkeit wissenschaftlicher Vertiefung zu rechtfertigen. Die der entlichkeit hierüber erstatteten Berichte wurden als wahre dgruben für alle Studien auf dem Gebiete der Eisenbahnvertung von Praktikern wie Theoretikern gleich hoch geschätzt. ist dankbar zu begrüßen, wenn Staatssekretär a. D. Dr. Stieler ch seine häufigen wertvollen Veröffentlichungen dazu beigt, hier einen Ersatz zu schaffen, und auch weiteren Kreisen sonst schwer zu erlangende Material zugänglich macht.

Die Studie „Der Dawesplan und die Reichseisenhn" bringt mehr, als der Titel zunächst verspricht. Dr. Stieler sich zur Aufgabe gemacht, darzustellen, welche Wirkung die ch den Dawesplan der Reichsbahn auferlegte finanzielle astung für das Unternehmen selbst und für die deutsche Gentwirtschaft habe. Er beschränkt sich aber nicht darauf, daregen, daß die Reichsbahn ihren bisherigen Reparationsverchtungen nachgekommen ist, sondern wendet sich vor allem schicksalsschweren Frage zu, ob die Erfüllung der der chsbahn auferlegten Verpflichtungen auch in Zukunft mög- sein werde, und diese allgemeine Fragstellung leitet nun urgemäß und zwangsläufig zur Untersuchung zahlreicher hst interessanter Einzelfragen, die sich sowohl auf die Einme-, als auch auf die Ausgabeseite erstrecken: so werden entlich die Tarifpolitik sowie die Gehalts- und Lohnpolitik prochen, ferner die Gleisunterhaltung, der Fahrzeugersatz, Neuordnung des Werkstättenwesens und die Anleihefrage.

ie ausländischen Eisenbahnsachverständigen, die bei der Voreitung des Dawesplanes mitwirkten, haben die Frage, ob die chsbahn die ihr jetzt auferlegten Reparationslasten — im arrungszustand fast 1 Milliarde GM. jährlich — tragen könne, ht, indem sie nach den Ausführungen Dr. Stielers zur Bendung vorbrachten, daß die deutschen Staatsbahnen vor dem ege mit leichter Mühe einen Betriebsüberschuß von ziemlich r Milliarde M. im Jahre erzielten, obgleich sie ausgespronermaßen in erster Linie der Wirtschaft und dann erst finanlen Interessen dienten und nicht unbeschränkt die in der vatwirtschaft erprobten Grundsätze anwenden konnten. ner seien die deutschen Staatsbahnen vor dem Kriege in der e gewesen, mit einer Betriebszahl von 70 auszukommen, und n man jetzt der Reichsbahn-Gesellschaft sogar eine Betriebsl von 80 zugestehe, so würden ihr bei einer Jahreseinnahme 4 Milliarden Goldmark immer noch 800 Millionen Goldmark Überschuß verbleiben; und schließlich müsse ein gewerbes Unternehmen mit einem Anlagekapital von 26 Milliarden dmark schon unter dem Gesichtspunkt einer bescheidenen zinsung einen Überschuß von 1 Milliarde Mark herauswirtften können. Zunächst führt Dr. Stieler die von den Sachständigen erwarteten finanziellen Folgen der Umstellung in vatwirtschaftliche Wirtschaftsmethoden auf das gebotene Maß ück, indem er darauf hinweist und näher begründet, daß die chsbahn-Gesellschaft, wie alle Eisenbahnunternehmungen der lt, sehr eingeschränkt ist durch Rücksichten auf die Allgenheit und sich naturgemäß nicht völliger Freiheit von polihen Einflüssen erfreut. Dies gilt nicht am wenigsten für die ifpolitik. Bei Besprechung der letzteren kommt Dr. Stieler zu dem Ergebnis, daß — wie man auch immer das Gütertarifsystem gestalten wolle — jedenfalls mindestens der heute erreichte tonnenkilometrische Einnahmesatz erhalten bleiben müsse; der von der Binnenschiffahrt, den Flugzeugen und namentlich den Kraftwagen ausgehende scharfe Wettbewerb wird in eingehenden Ausführungen besonders gewürdigt. Ob die hiernach sich ergebenden Eisenbahneinnahmen genügen werden, um der Gesellschaft den erforderlichen Überschuß zu sichern, hängt von der allgemeinen Wirtschaftslage in Deutschland ab. Dr. Stieler weist hierbei mit Recht darauf hin, daß die Einnahmen aus der Verkehrssteuer, die an den Agenten für Reparationszahlungen abzuführen sind (im Beharrungszustand jährlich 290 Millionen Goldmark), zwar für die Reichsbahn nur ein durchlaufender Posten sind, daß aber die Erhebung dieser Steuer für die Tarifpolitik der Gesellschaft insofern sehr lästig ist, als bei Bemessung der Tarife der Steuerzuschlag mitberücksichtigt werden muß und die Tragfähigkeit einer Sendung hinsichtlich der Beförderungskosten nicht voll zugunsten der Gesellschaft ausgenützt werden kann. Hierzu möge jedoch bemerkt werden, daß bei Aufhebung der Verkehrssteuer die Reichsbahn-Gesellschaft wohl sicher ihre Tarife erhöhen würde und dann das Reich den sich ergebenden Steuerausfall auf andere Weise wieder einbringen müßte, so daß schließlich eine doppelte Belastung der deutschen Volkswirtschaft einträte. Bekanntlich bestehen bei den Privat-, Straßen- und Kleinbahnen Bestrebungen, die ihnen auferlegten Beförderungssteuern durch die wesentlich niedrigere Umsatzsteuer zu ersetzen, mit der ausgesprochenen Absicht, dann ihre Tarife zu erhöhen; auch hier wäre eine doppelte Belastung der Volkswirtschaft die unmittelbare Folge.

Auf der Ausgabeseite stehen im Vordergrund die persönlichen Ausgaben, die heute erheblich mehr als die Hälfte der Gesamtausgaben ausmachen. Hier wesentliche Ersparnisse zu machen, ist natürlich sehr schwer, da es sich um einen lebenswichtigen Betrieb handelt, dessen auch nur teilweise Stillegung im öffentlichen Interesse unter allen Umständen vermieden werden muß. Ob der Personalabbau bereits abgeschlossen ist, kann man nicht wissen. Die ausführlichen Darlegungen über die Personalpolitik mögen bei Stieler selbst nachgelesen werden. Jedoch seien einige wenige ergänzende Bemerkungen gestattet. Wie aktuell die Personalfrage auch abgesehen von der Reichsbahn allgemein in Staat und Wirtschaft ist, beweist u. a. die Tatsache, daß der Reichsverband der Deutschen Industrie im Interesse der Sanierung der Finanzwirtschaft für die Zukunft eine Kürzung aller öffentlichen Ausgaben um 20 % gegenüber der Ist-Ausgabe 1924 im Wege einer Verwaltungsreform fordert, die sich natürlich auch auf das Personal auswirken würde. Ebenso fordert der Berliner Oberbürgermeister Böß in seiner Schrift „Wie helfen wir uns?" eine entschlossene Durchführung weiteren Personalabbaues in den öffentlichen Körperschaften. Daß in der Nachkriegszeit zuviel Personal eingestellt worden ist, darüber besteht bei niemandem ein Zweifel, bestritten ist nur, inwieweit die besonderen Verhältnisse dazu nötigten. Interessant ist jedenfalls die Feststellung in der Denkschrift des genannten Reichsverbandes, daß Präsident Coolidge neulich erklärt hat, es sei der Union gelungen, den Personalbestand ihrer öffentlichen Verwaltung auf den Vorkriegsstand zurückzuführen. „Diese Tatsache", so bemerkt Böß, „ist für uns Deutsche dadurch von Bedeutung, daß selbst in Amerika, das keinen verlorenen Krieg mit seinen Begleiterscheinungen und keine Änderung der politischen Verfassung erlebte, eine solche Personalvermehrung da war, und daß es dort bis 1925 gedauert hat, ehe normale Verhältnisse hergestellt werden konnten." Gewiß ist nach alledem die Personalfrage in ein ernstes Stadium getreten.

Mit Besorgnis steht Dr. Stieler vor der Frage, auf wie lange und in welchem Umfange man die seither geübte Sparsamkeit

[1]) Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgart. Preis geheftet M.

[2]) Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung, Berlin, 1926. Preis

auf gewissen Gebieten werde fortsetzen können. Bei Besprechung der Gleisunterhaltung kommt er zu dem Ergebnis, daß sich noch auf Jahre hinaus die Ausgabeposten hierfür steigern werden, da die Minderleistungen seit Kriegsbeginn noch auszugleichen sind. Auch zur Ergänzung des Fahrzeugparkes wird die Reichsbahn-Gesellschaft, die infolge übergroßer Beschaffungen in den ersten Nachkriegsjahren bis jetzt mit Ersatzbeschaffungen fast vollständig zurückhalten konnte, voraussichtlich in den nächsten Jahren namhafte Mittel aufwenden müssen. Um ein gewisses Gegengewicht gegen das Steigen der Ausgaben zu schaffen, wird selbstverständlich lebhaft daran gearbeitet, den Betrieb der Gesellschaft möglichst wirtschaftlich zu gestalten. Dr. Stieler verweist hierzu besonders auf die Neuordnung des Werkstättenwesens, die sorgsamste Verfolgung der Selbstkostenberechnung und die gegenseitige Abrechnung der Direktionsbezirke.

Inwieweit alle diese Umstände die Höhe des Betriebsüberschusses beeinflussen werden, kann natürlich niemand vorausbestimmen. Ist Goethe schon skeptisch gegenüber der Beurteilungsmöglichkeit historischer Vorgänge: „Mein Freund, die Zeiten der Vergangenheit sind uns ein Buch mit sieben Siegeln", so steht man vor schier unüberwindlichen Schwierigkeiten, wenn auch nur schätzungsweise die Entwicklung künftiger Vorgänge vorausgesagt werden soll. Normalerweise erreicht die Reparationspflicht erst mit Ablauf des Jahres 1964 ihr Ende, sie dauert also rund 40 Jahre. Wie kann man sich aber vermessen, die Geschicke eines großen Volkes auf so lange Zeit festzulegen, wo doch in solchen Zeiträumen nach aller geschichtlichen Erfahrung mit eingreifenden Änderungen der Verhältnisse zu rechnen ist? Das Reich Theoderichs des Großen hat nicht viel längeren Bestand gehabt, und die scheinbar felsenfest dastehende Schöpfung Bismarcks wurde nach 47 Jahren in seinen Hauptbestandteilen zerstört. Trotzdem hat Dr. Stieler recht, wenn er bei seinen Einschätzungen der Zukunft die Einwirkungen etwaiger katastrophaler Ereignisse ganz außer Betracht läßt, da solche Ereignisse selbstverständlich in keiner Weise vorausgesehen werden können. Aber auch wenn man hiernach mit Dr. Stieler die clausula rebus sic stantibus bestimmend sein läßt, muß man gleich ihm mit ernsten Besorgnissen der künftigen Entwicklung der finanziellen Verhältnisse entgegensehen. Einige hier einschlagende Gesichtspunkte sind bereits in unserer Zeitung (vgl. S. 247 fg. in Nr. 10 vom 11. März 1926) bei Besprechung des Berichtes des Eisenbahnkommissars Leverve über das erste Reparationsjahr dargelegt worden. Zweifellos wirkt die bestehende Wirtschaftskrise ungünstig auf die Erträgnisse der Reichsbahn ein. Oberbürgermeister Böß nimmt in seiner erwähnten Schrift auf Grund eingehender Untersuchungen an, daß die deutsche Produktion im Jahre 1925 nur etwa ¾ bis ⁴/₅ der Produktion des Jahres 1913 auf heutigem Gebiete betragen hat. Nur bei wesentlicher Besserung der Verhältnisse wird Deutschland seinen Verpflichtungen nachkommen können. Böß fügt hinzu: „Das deutsche Volk hat die schwere Aufgabe, zu beweisen, daß es trotz gutem Willen mit der Erfüllung des Dawes-Planes nicht geht, wenn nicht in unserer internationalen Wirtschaftslage wesentliche Änderungen eintreten." Schließlich weist Dr. Stieler mit Recht noch auf zwei Erscheinungen hin, die die Bedeutung der Eisenbahnen künftig in ungünstigem Sinne beeinflussen können, nämlich die sich steigernde Gewinnung der Elektrizität aus Wasserkräften und die Verflüssigung der Kohle; im selben Sinne wirkt natürlich auch die Anlegung von Elektrizitätszentralen in der Nähe von Kohlenlagern unter Ausnützung der letzteren. Bedenkt man, daß von den auf der Reichsbahn ausgeführten Transporten 40% auf die Kohlentransporte entfallen und der Kohlenverkehr an den Einnahmen aus dem Güterverkehr mit 30% beteiligt ist, so ergibt sich, wie Dr. Stieler ausführt, der ungünstige Einfluß auf die Eisenbahnwirtschaft von selbst, namentlich wenn es einmal gelingen wird, die Verflüssigung der Kohle mit wirtschaftlichem Erfolg durchzuführen und diesen Brennstoff von den Erzeugungsstätten in Röhren nach den Hauptverbrauchsstätten zu leiten. Wie oft hat man den früheren bundesstaatlichen Eisenbahnen vorgeworfen, daß si übertriebener Weise aus Betriebseinnahmen Verbesserungen Erweiterungen der Eisenbahneinrichtungen bestritten und diese Weise unkaufmännisch zu weitgehende Abschreibungen wirkten, und wie weise erscheint jetzt ihr Vorgehen im Hinb auf die nur allzu berechtigten Ausführungen des Verfassers ü die Möglichkeit einer teilweisen Entwertung der Eisenbah

Eine der vielen Übertreibungen Friedrich Lists ist die seinen Propagandaschriften immer wieder mit begeister Worten angekündigte Hoffnung, daß die Eisenbahnen, wenn a in ferner Zukunft, ein Zeitalter der Verbrüderung aller tionen und den Weltfrieden herbeiführen werden (Archiv Eisenbahnwesen 1918 S. 610). Die Studie Dr. Stielers über Internationalen Eisenbahnverband und Entwicklung älterer internationaler Eis bahnorganisationen seit Kriegsende gibt hie einen traurigen Kommentar. Von den hochgespannten Erw tungen Lists bleibt bloß das eine bestehen, daß es in der Tat Eisenbahnverwaltungen sind, welche bei einer Annäherung Völker die ersten Fühler ausstrecken und den Boden für ei Ausgleich vorbereiten. Zweierlei wirkt hier ein: erstens die Eisenbahnen der verschiedenen Länder darauf angewie ihre Einrichtungen und Vorschriften einander anzupassen, da sich der Verkehr über die Landesgrenzen hinaus glatt abwic kann, und zweitens vollzieht sich der Verkehr zwischen Fachleuten der Eisenbahnverwaltungen leichter und schne als in den schwerfälligen Verhandlungen von Regierung zu gierung. So war es in den letzten Jahren und so vollzog es auch in den ersten Zeiten der Eisenbahngeschichte. Dr. Sti entwirft von der hieraus entstehenden Entwicklung ein kl und übersichtliches Bild. Schon im Jahre 1846 kam der „Ve Deutscher Eisenbahnverwaltungen" (VDEV) zustande, der wichtigsten Bahnen Deutschlands, der Habsburgischen M archie, der Niederlande und Luxemburgs, Rumäniens sowie einige russische und belgische Strecken umfaßte. Das erste dienst des VDEV liegt auf dem Gebiete der Schaffung eines heitlichen Verkehrsrechts, insbesondere eines einheitlic Frachtrechts. Das vom Verein aufgestellte „Betriebsreglem (lex contractus) ging mit seinen grundlegenden Bestimmun in das deutsche Handelsgesetzbuch von 1862 über, und auch von den Regierungen abgeschlossene „Internationale Über kommen über den Eisenbahnfrachtverkehr" (IÜ) vom 14. tober 1890 wurde den auf das Betriebsreglement zurückzufüh den Bestimmungen des deutschen Transportrechts aufs en angepaßt. Die zweite wichtige Aufgabe des VDEV liegt, Dr. Stieler weiter ausführt, auf technischem Gebiete. Auch ist die Verständigung der Verwaltungen der Verständigung Regierungen grundlegend vorangegangen. Erst in den Ja 1882 und 1886 kamen zwischen den Regierungen „Internatio Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwe (TE) zustande. Die Regelung der gegenseitigen Benutzung Betriebsmittel, der Aushilfe bei Betriebsstörungen, der Abr nung usw. bildeten weiter ein reiches Feld der Betätigung VDEV. Ferner traten die Eisenbahnverwaltungen unseres V teils seit 1872 zu „Europäischen Fahrplankonferenzen" un Verbindung damit zu „Wagenbeistellungskonferenzen" re mäßig zusammen. Im Jahre 1885 wurde der „Congrès in national des chemin de fer" — Brüsseler Kongreß (B. K. gegründet, der grundsätzlich die ganze Welt umspannen so und dem Deutschland erst im Jahre 1905 beitrat. Der Verfa schildert nun, wie diese Vereinbarungen durch den Kriegs bruch zwischen den sich bekämpfenden Ländern außer Kraf setzt wurde, und nach dem unglücklichen Kriegsende die Fe sowohl im Versailler Vertrag als auch während der ersten N kriegsjahre die deutschen Eisenbahnen soweit möglich in i Rechten zu beschneiden suchten. Bald gewann aber unter Drucke des praktischen Bedürfnisses die Vernunft wi einigermaßen die Oberhand. Zunächst kam die Reichsbahn Jahr 1921 — allerdings nur mit beratender Stimme — auf internationalen Verkehrskonferenz in Barcelona zu Wort.

s im Herbst desselben Jahres aber wurden in Stresa — nicht
chen Regierungen, sondern — zwischen den Eisenbahnen des
EV und des übrigen kontinentalen Europas mit Ausnahme
lands und der pyrenäischen Halbinsel unter voller Gleich-
chtigung Deutschlands zwei Abkommen über die Benutzung
Güterwagen und der Personen- und Gepäckwagen abge-
ossen. Schließlich wurde im Jahre 1922 in Paris auf Grund
im selben Jahr abgehaltenen Vorverhandlungen in Genua
„Internationale Eisenbahnverband" (IEV), die „Union inter-
onale des chemins de fer" (UIC) gegründet. Die Satzungen
es Verbandes sind der Studie als Anhang beigefügt. Dem
bande gehören an die hauptsächlichen Bahnen der europä-
en Staaten mit Einschluß der des „Verbandes der Soziali-
chen Sowjetistischen Republiken"; außerdem sind Verbands-
glieder die auf dem asiatischen Festlande gelegenen großen
nen Chinas und Japans. Das Verbandsgebiet umfaßt ein
z von mehr als 330 000 km Eisenbahnen. Die Geschäfts-
rung obliegt einem „Geschäftsführenden Ausschuß", der aus
Mitgliederverwaltungen und der mit dem Vorsitz betrauten
cht. Der Ausschuß hat seinen Sitz in Paris. Den
sitz führen zur Zeit die französischen Bahnen. Zunächst
für die wichtigsten Angelegenheiten fünf Ausschüsse ein-
etzt worden: für den Personenverkehr, für den Güterverkehr,
die gegenseitige Abrechnung und die Währungsfrage, für
Austausch und die gegenseitige Benutzung der Fahrzeuge,
ie für technische Fragen; in allen diesen Ausschüssen ist
tschland vertreten, im ersten führt es den Vorsitz. Die Zeit
Gründung des IEV. ist, so führt Dr. Stieler aus, natürlich
h zu kurz zur Bildung eines Urteils über seine Leistungs-
fähigkeit. Seine Schwäche liegt in der großen Ausdehnung und
darin, daß er in der Bindung seiner Mitglieder sehr vorsichtig
ist und sein muß. Man darf wohl hinzufügen, daß für die Union
internationale des chemins de fer die Gefahr besteht: Qui trop
embrasse, mal étreint. Mit den übrigen Verwaltungseinrichtungen
(VDEV, BK, dem erwähnten auf Grund der Konferenz in Stresa
abgeschlossenen Güterwagen- und Personenwagen-Verband und
der Internationalen Fahrplankonferenz) hat sich der IEV in
Verbindung gesetzt, um eine einheitliche Arbeit mit ihnen zu
ermöglichen. Das Hauptgewicht der Tätigkeit dieses Verbandes
wird wohl auf technischem Gebiete liegen (Einführung der
durchgehenden Bremse in den Güterzügen, Verstärkung der
Fahrzeugkuppelungen, Ausbildung der Stoßvorrichtungen,
Puffer, fortschreitende Elektrisierung der Zugförderung sowie
der Beleuchtung und der Beheizung der Züge, weitere Elektri-
sierung des Signalwesens, insbesondere Signalübertragung auf
die Lokomotiven usw.). Das Netz des VDEV. ist zwar von
101 500 km im Jahre 1913 nunmehr auf 73 093 km zurückge-
gangen, stellt aber immer noch einen sehr achtunggebietenden
Faktor dar, denn er umfaßt das Gebiet der Deutschen Reichs-
bahn-Gesellschaft, der Saarbahnen und 14 deutsche Privat-
bahngesellschaften, ferner drei österreichische, fünf ungarische,
die niederländischen Eisenbahnen, die luxemburgische Prinz-
Heinrich-Bahn und die mehrere Länder durchziehende Raab-
Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Diese kurzen Bemerkungen
zum zweiten Aufsatze Dr. Stielers mögen genügen, sie sind
naturgemäß nicht auf Kritik gegründet, sondern nur referie-
rend gehalten und sollen vorwiegend zum eingehenderen Stu-
dium des interessanten kleinen Werkes anregen. Dr. Otto.

Unfallverhütung in Eisenbahnausbesserungswerken.

Von **Dr. Hans A. Martens**, Berlin.

Bei Eintritt der Notwendigkeit, ein neues Arbeitsgebiet in
griff zu nehmen, sieht man sich zunächst nach einer geeig-
en Kraft um, der man die Bearbeitung oder, wenn das Gebiet
fangreich ist, die Leitung der Bearbeitung übertragen darf.
zweite Sorge ist dann die Auswahl weiterer geeigneter
arbeiter. Es ist gar nicht erforderlich, daß in einem solchen
le immer gleich an Personalvermehrung gedacht wird, in der
gel wird dies nicht notwendig sein, wenn geprüft wird, in
lcher Weise andere bisherige Arbeiten zeitweise zurückge-
llt oder in langsamerem Arbeitszeitmaß weiter getrieben wer-
können. Ist dies möglich, so ergibt sich von selbst die er-
derliche Anzahl von Arbeitskräften für das neu aufzuneh-
nde Gebiet. Grundlegend für den Erfolg bleibt die
glichkeit, einem einzigen Manne die Bearbeitung
es in sich geschlossenen Sachgebietes in voller Verant-
rtung zu übertragen. In sehr eindringlicher Weise
der amerikanische „Nationale Sicherheits-Rat" diesen Ge-
ken seinen Mitgliedern in dem ersten Satz der kurzen Be-
reibung seiner Tätigkeit anschaulich vor Augen geführt:
m die besten Ergebnisse von Ihrer Sicherheitsarbeit zu er-
len, übertragen Sie sie einem einzigen Manne in ganzer Voll-
cht, denn jedermanns Geschäft ist niemandes Verant-
rtung!"

Das gleiche Gebiet, das der genannte Sicherheits-Rat in
erika bearbeitet, soll nunmehr auch kraftvoll in der Deut-
en Reichsbahn-Gesellschaft bearbeitet werden, und so wird es
forderlich, daß die Eisenbahnwerke sich auf die Mitarbeit in
Unfallverhütung möglichst bald einstellen. In den Werken
rd kein Zweifel herrschen, daß auch für dieses in der Per-
nalwirtschaft und Wohlfahrtspflege wichtige Gebiet eine
lle zur besonderen Mitarbeit zur Verfügung gestellt werden
ß. Wir alle erinnern uns, wie recht schwierige Gebiete,
B. das Gedingeverfahren, die Zeitaufnahmen, die Arbeits-
ifung, die Normung und die Förderei nur Erfolge erzielen
konnten, weil ihre Bearbeitung einer geeigneten Kraft über-
tragen wurde.

Die Werke der Privatindustrie beschäftigen sich bekanntlich
auch in neuerer Zeit eingehend mit dem Problem der Unfall-
verhütung und haben dementsprechend besondere Geschäfts-
stellen hierfür geschaffen. Von einem Werk ist mir bekannt,
daß es dieser Stelle solche Bedeutung beilegt, daß für die
Werkangehörigen ein Preis ausgeschrieben worden ist, um eine
treffende Bezeichnung für diese Stelle zu finden; denn die Be-
zeichnung macht einiges Kopfzerbrechen, wenn man auf ein
kurzes Wort Wert legt, das treffend die Stelle bezeichnet und
sich schnell einbürgern soll. Haftet man nicht zu sehr am
Sprachlichen, sondern sieht man mehr auf praktische, kurze Be-
zeichnung, so kann man sie ruhig anstatt „Unfallverhütungs-
stelle" „Unfallstelle" nennen, ein Wort, welches kurz ist und
wenn es sich eingebürgert hat, sicher zu Mißverständnissen
keinen Anlaß geben wird. Man kann aber auch vorschlagen,
sie „Sicherheitsstelle" oder kurz „Sicherheit" und den sie leiten-
den Ingenieur „Sicherheits-Ingenieur" zu nennen. Für die zahl-
reichen Werke der Reichsbahn-Gesellschaft wäre eine einheit-
liche Bezeichnung natürlich erwünscht.

Bemerkenswert ist, daß die Bewegung der Unfallbekämpfung
in Amerika und England unter dem Schlagwort „Sicherheit zu-
erst" läuft, also sprachlich des Wortes sich bedient, welches das
heißersehnte Ziel umfaßt. In Deutschland läuft die Bewegung
unter dem Gegenstück „Unfallverhütung". Da sie unter diesem
Schlagwort bereits überall bekannt geworden ist, wird dieser
Begriff zweckmäßig auch für die Folge beizubehalten sein.

Die Aufgaben dieser in den Eisenbahnwerken im Rahmen der
verfügbaren Kräfte zu schaffenden Geschäftsstelle sind mannig-
facher Natur. Es gibt keine Aufgabe für den Ingenieur, durch
die er bei allen Angehörigen eines Industriewerks volkstüm-
licher werden kann, als durch die genannte, Unfällen vorzu-
beugen und ihre Zahl zu verringern. Zunächst muß die Stelle

das Interesse an der Frage, Unfälle planmäßig zu verhüten, bei jedem Werkbeamten und Arbeiter zu entwickeln versuchen. Der Sicherheits-Ingenieur wird daher zunächst seine Tätigkeit damit beginnen, daß er sich in dem Schrifttum[1]) etwas umsieht, um sich in die Frage einzuarbeiten und um dann in einem kurzen Werbevortrag die Werkbeamten, die Arbeitervertretung und die Arbeiter auf das neue Gebiet, an dem sie alle mitarbeiten sollen, einzustellen. Denn Erfolge können nur dann erzielt werden, wenn an dieser Aufgabe jeder mit seinen Kräften emsig mitarbeitet. Dies Mitarbeiten jedes einzelnen bedeutet aber in dieser Frage „an sich selbst arbeiten". Nicht nur Vorschläge machen und alles Heil von den anderen erwarten. Diese Notwendigkeit für jeden einzelnen, selbst Unfälle zu verhüten, folgt allein schon daraus, daß 60 bis 70 % aller Unfälle auf eigene Sorglosigkeit und Unvorsichtigkeit zurückzuführen sind. Die schönsten Sicherheitsvorrichtungen, die besten Vorschriften können also nichts nützen, wenn die Menschen selbst, die den Unfällen ausgesetzt sind, nicht sorgsam, aufmerksam und vorsichtig sind. Denn was nützt eine Vorschrift „Wirf keine Obstreste auf den Fußboden", wenn sie nicht von jedem einzelnen beachtet wird, oder was nützt eine Schutzvorrichtung, wenn sie nicht angewendet wird, was nützen Unfallverhütungsbilder, die den Gebrauch von Schutzbrillen immer wieder in Erinnerung bringen sollen, so oft ein Arbeiter eine bestimmte Verrichtung, bei der er die Schutzbrille verwenden soll, ausführt, wenn er sie nicht in gutem Zustande, möglichst bequem zur Hand, vorfindet? Schon diese wenigen Fragen zeigen, wie das Problem der Unfallverhütung eine Sache aller und nicht jedes einzelnen ist, also der Leitung, der Aufsichts-Werkbeamten und jedes einzelnen in der Arbeiterschaft.

Der Leiter der Sicherheitsstelle wird sich um eine Unfallstatistik bemühen müssen, welche auch auf diesem Gebiete die reinste Quelle aller Erkenntnis ist. Aus der Häufigkeit bestimmter Unfälle wird sofort zu schließen sein, wo mit der kraftvollen Bekämpfung begonnen werden muß, und auch die Erkenntnis der Mittel, die Unfälle einzuschränken, wird nicht ausbleiben.

Die weitere Arbeit wird eine planmäßige Streife durch das ganze Werk sein, um Mängel in der Sicherheit an den Maschinen, in den Räumen, auf den Treppen und auf dem Hofe zu erspähen. Hier liegt der Schwerpunkt der Tätigkeit des Sicherheits-Ingenieurs. Hier bedürfen wir der Mitarbeit aller. Das schläfrige „Das war schon immer so" muß dem Schauen, Nachdenken und Vorschlägemachen weichen. Wer in einer so wichtigen Bewegung, mitten im praktischen Betriebe stehend, nichts Kritisch-Fortschrittliches aus Beobachtungen seiner Umwelt vorzubringen weiß, der gesteht seinen Mangel an Interesse an der Sache ein oder ist zu beglückwünschen zu dem erstklassigen Sicherheitszustande des Betriebes, dem er angehört. Zu den vornehmsten Aufgaben der Sicherheitsstelle wird es gehören, alle Vorschläge zur Unfallverhütung aufmerksam zu prüfen und entsprechend zu beantworten; denn nichts begünstigt die Gleichgültigkeit mehr als Nichtbeachtung.

Durch Gegenströmungen, wie sie bekanntlich immer bei neuen, ungewohnten Dingen einsetzen, darf sich der Sicherheitsingenieur in seinen Betrachtungen nicht beirren lassen. Wenn er sein Ziel mit Ernst verfolgt, so wird er den Erfolg und da die Beamten und die gesamte Belegschaft in nicht zu lan Zeit bald für sich haben. Denn für seine Tätigkeit gilt wirk das alte Bibelwort: „An ihren Früchten sollt ihr sie erkenn und Erfolgen gegenüber wird sich der leichtsinnigste Kriti bald ruhig verhalten.

Ein besonders wichtiges Teilgebiet der Geschäftsstelle „ fallverhütung" wird die fleißigste Mitarbeit an den beiden A gaben sein, von denen die eine durch die Hauptverwaltung Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einem besonderen Aussch neuerdings zugewiesen worden ist (siehe die Mitteilung S. 459 d. Ztg.): die Neubearbeitung der Unfallverhütungsv schriften; mit der anderen Aufgabe, Schaffung von Unfallv hütungsbildern ist die Reichsbahndirektion Berlin betraut w den. Niemand soll warten, bis erst die Anfrage „von ob kommt, sondern er soll selbst sich mit diesen Fragen besch tigen, aus seiner Örtlichkeit heraus Lösungen versuchen u mit seinen Erfahrungen und Vorschlägen nicht zurückhalt sondern sie gefragt oder ungefragt nach oben zur Verfügu stellen. Denn soviel ist doch klar, daß dieser Ausschuß weitestem Maße aus der Praxis der Werke schöpfen muß, praktisch Brauchbares in dieser kritischen Neubearbeitung Unfallverhütungsvorschriften zu schaffen und in die We zurückströmen zu lassen. Und die andere Aufgabe, Unfallv hütungsbilder zu schaffen, die wohl heutzutage keinem Ma in der Industrie mehr unbekannt sind, kann auch nur glückl gelöst werden, wenn alle in der Unfallverhütung arbeiten Stellen in den Werken mit Rat und Tat sich in eine Reihe jener die Aufgabe zentral bearbeitenden Stelle stellen. D wegen sei auf einige Einzelheiten der Unfallverhütungsbil hingewiesen, die bei der Mitarbeit wissens- und beachtensw sind.

Das Bild hat man als Ausdrucksmittel gewählt nach d Muster der geschäftlichen Werbung, welche die Bilder schon s langer Zeit benutzt, um Käufer und Kunden anzulocken u zum Kauf anzuregen. Diese Verwandtschaft der Unfallv hütungsbilder mit den Werbebildern des Geschäftslebens ist n deswegen so sehr bemerkenswert, weil man auch einen gleich Charakterzug für sie aus ihr ableiten muß. Ausgesprochen der Form der Forderung lautet er: Das Unfallve hütungsbild muß ebenfalls auf den Beschau ansprechend und anziehend wirken. Das ist eine grundlegende Forderung, daß sie gar nicht stark genug herv gehoben werden kann. Denn wenn wir die bisherigen Bil daraufhin ansehen, so werden wir finden, daß ein großer T von ihnen dieser Forderung ganz und gar nicht entspricht u daher Verstimmung bei denen, auf die sie wirken sollen, u Ablehnung in vielen Kreisen, denen sie angeboten werden, h vorgerufen hat. Worin liegt diese Ablehnung begründet? I Antwort wird in einer Forderung, welche allgemein für Zukunft zu erheben sein wird, leicht gegeben: keine Darst lung von Vorgängen oder Zuständen, die grausig anzusehen si und daher abschreckend wirken müssen: Abstürzende Mensch Menschen unter Fahrzeugen im Augenblick des Überfahre werdens, durch Explosion zerrissene Menschen, unter Last zerquetschte Personen, blutig triefende, zerfetzte Gliedmaß werden in der Darstellung für die Folge rundweg abzulehn sein. Man muß nun überlegen, wie man Vorschriften in Bild übersetzen[2]) kann, ohne abschreckend zu wirken. Ric linien für ein Bild lassen sich nicht geben. Doch wird m sagen können: Ein Unfallverhütungsbild ist annehmbar, we der mit ihm beabsichtigte Zweck — unfallverhütend zu wirk — in schöner Darstellung erreicht wird.

Die Vereinigung von Bild und Wort wird sich immer zweckmäßig erweisen. Auch hier zeigt sich die ganze Kun des Werbemannes für die Unfallverhütung. Viel Sachkenntn

[1]) Zu vergleichen:
a) die Zeitschrift „Arbeiterschutz", Verlag Reimar Hobbing, Berlin,
b) Unfallverhütungs-Technik und Gewerbehygiene in Maschinenfabriken v. Kämpf und Lehmann, Verlag Dr. Max Jaenicke, Berlin 1926,
c) die Merkregeln zur Unfallverhütung in Werkbetrieben im Taschenbuch für alle Werkstättenangehörigen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf das Jahr 1926, Verlag H. Apitz, Berlin,
d) die in der Zeitschrift „Das Eisenbahnwerk", Jahrgang 1925 abgedruckten Beiträge zu dieser Frage.

[2]) Ausführlich entwickle ich meine Anschauungen über d Unfallverhütungsbild im Maiheft der Zeitschrift „Arbeit schutz". Der Verfasser

el Geschicklichkeit, viel Phantasie und sehr viel Menschen-nntnis, d. h. Kenntnis, wo der Beschauer am besten zu packen , gehören dazu, um den Text wirkungsvoll unter Verwendung nigster Worte zu gestalten. Hier wird die Mitarbeit der erkbetriebe nicht zu entbehren sein, denn sie haben beste Ge-genheit, ein Motiv zu stellen, ein Bild zu komponieren, aus m Born echtester Praxis. Wer da „berichtet", er könne keine orschläge machen, beweist nur, daß er über die Frage nicht nug nachgedacht hat. Gerade der Betrieb hat Gelegenheit, Begleitworte zum Bild in der Sprache des Betriebes und der beiterschaft packend und volkstümlich vorzuschlagen.

Der Endzweck der Bildwerbung im Kampf gegen die Unfall-fahr ist aber der, die Gedankengänge durch immer erneute innerung und Wiederbelebung in das Unterbewußtsein der in age kommenden Menschen zu bringen. Erst wenn dies er-icht ist, daß sich ganz unbewußt bei irgendeiner Handlungs-eise die Erinnerung an das Bild und an die richtige Ausfüh-ngsart einstellt und die Gefahr einer falschen Handlungs-eise gegenwärtig wird, kann von einem Erfolg der Unfallver-tung durch das Bild gesprochen werden. Das dies möglich ist, ıß man glauben, wenn man die Berichte über Erfolge liest, die Unfallverhütung in Amerika gehabt hat. Auch in unserm terlande wird es bei der ernsten Arbeit, die alle beteiligten eise auf diese für das Wohl des gesamten Volkes wichtige ufgabe verwenden, nicht fehlen.

Die Anteilnahme an dem vorliegenden Problem kann noch be-nders belebt werden durch Beschreibung von Unfällen in der erkzeitschrift, wenn daran die aus ihnen zu ziehende Lehre geschlossen wird. Auch die Beschreibung von Verbesserungen r Schutzeinrichtungen aus den Werken heraus wird dazu enen, in der Verminderung der Unfälle Fortschritte zu er-elen. Die Werkzeitschriften privater Industriewerke haben h ebenfalls entschlossen, das Gebiet der Unfallverhütung ehr als bisher zu pflegen, und die ersten Anfänge werden in nen bereits sichtbar. So liest man in einer bekannten Werk-itung eines großen chemischen Industriewerkes auf einer extseite in der Mitte folgenden Spruch:

„Die einzigen Schutzvorrichtungen,
welche dir deine Firma nicht liefern kann, sind
offene Augen
und ein
überlegender Kopf!
Sie sind die besten Schutzmittel gegen Unfall!
Gebrauche sie!

In demselben Heft lesen wir auf einer anderen Seite 10 An-eisungen zur Unfallverhütung für Schweißer und am Schluß s gleichen Heftes ist eine „Unfallverhütungs-Ecke" einge-chtet, in der die Beschreibung eines Unfalles mit der sich dar-ıs ergebenden Lehre abgedruckt ist. Ich darf die Hoffnung ıssprechen, daß auch von unseren Werkbeamten und Arbeitern ıld reiches Material unserer Zeitschrift „Das Eisenbahnwerk" ıströmen mag, um die Erfahrungen auf dem Gebiete der Unfall-erhütung auszutauschen und auf diesem Wege mitzuhelfen, die icherheit in den Eisenbahn-Ausbesserungswerken zu erhöhen. s ist nicht immer nötig, daß ein schwerer Unfall vorliegt, enn in sehr vielen Fällen ist es noch einmal gut gegangen, und erade, weil es gut gegangen ist, wird einem solchen Vorkomm-is nicht die genügende Bedeutung und Beachtung beigelegt. u erläutern, aus welchen kleinen Ursachen und Zufälligkeiten r Unfall nicht schwer geworden ist, wird besonders lehrreich in. So wird im Laufe der Zukunft die Beobachtungsgabe und as Urteilsvermögen, die Möglichkeiten von Unfällen zu er-ennen, geschärft, so daß der „Unfallsinn", ein zusätzlicher Sinn u den bekannten fünf Sinnen des Menschen, sich gut entwickeln ird. Tritt dies aber ein, so wird er im Unterbewußtsein wirk-sam werden und dadurch selbsttätig unter allen möglichen Ar-beitsbedingungen und Unfallmöglichkeiten seine Pflicht tun, d. h. den Menschen, der diesen Unfallsinn genügend bei sich selbst entwickelt hat, vor Unfällen warnen und auch schützen.

Zum Schluß mögen einige kleine Vermerke aus meinem Reisetaschenbuch angeführt sein, um zum Nachdenken und zur Durchforschung an Ort und Stelle anzuregen, wie es in dem Werk steht, in dem der aufmerksame Leser tätig ist:

a) Arbeiten am Dampfdom auf dem Kessel der Lokomotive. Wie oft wird leichtsinnig ohne festes Gerüst gearbeitet, so daß die Leute auf dem Kessel stehend, die Flansch-schrauben lösen oder anziehen und dann beim Abrutschen des Schraubenschlüssels unweigerlich abstürzen.

b) Wieviel Wellen mit vorstehendem Keil drehen sich, an denen Dutzende von Menschen täglich vorbeigehen?

c) Werden die Sicherheitsvorschriften bei Feuerarbeiten an Behältern, welche Öl (Benzol, Benzin, Petroleum) geführt haben, auch wirklich durchgeführt, so daß Ersticken von Menschen beim Befahren größerer Kessel oder Zerknallen der Kessel bei Feuerarbeiten unter allen Umständen aus-geschlossen sind?

d) Ist immer die genügende Sicherung getroffen, daß abge-kreuzte Nieten vorbeigehende Menschen nicht verletzen?

e) Gibt man immer acht und ist man sich der Gefahr bewußt, wenn beim Losnehmen von Puffern die Puffermutter ge-löst wird. Trifft man ausreichende Vorsichtsmaßregeln, daß durch den durch Federdruck unter Umständen her-ausgeschleuderten Puffer niemand verletzt wird?

f) Sind alle Speichenräder an Werkzeugmaschinen so sicher mit Schutzgittern versehen, daß weder die Kleidung von Menschen zwischen die Speichen, noch Stangenmaterial (Rundeisen) in die Speichen des sich drehenden Rades ge-langen kann?

g) Ist das Werkzeug so in Ordnung, daß es zu Unfällen keinen Anlaß geben kann?

h) Ist die Beleuchtung an Treppen vom Standpunkt der Un-fallverhütung richtig?

i) Wie wird die Unfallverhütung im Lehrlingsunterricht vor-getragen?

k) Wer ist bisher im Werk verantwortlich für die Sicherheit? Einer oder viele, die vielleicht gar nicht daran denken?

l) Hat schon eine einzige Besprechung des Werkdirektors mit den Werkbeamten und mit dem Betriebsrat in dieser Frage stattgefunden?

m) Ist schon einmal ausgerechnet worden, was die Unfälle in einem Jahr für Kosten verursacht haben?

Ich könnte noch Dutzende solcher Vermerke den Werkbeamten und Arbeitern vorlegen, überlasse es aber diesen selbst, solche Fragen an sich zu stellen und sie zu beantworten.

Diese kurzen Ausführungen mögen genügen, um der Werk-leitung, den mit der Unfallverhütung beauftragten Werk-beamten, allen anderen Werkbeamten und der gesamten Beleg-schaft zu zeigen, daß auch auf diesem Gebiete eine planmäßige Durchforschung stattfinden muß, wie wir sie auf anderen Ge-bieten in den letzten Jahren mit ihren zweifelfreien Erfolgen gewöhnt sind, und daß nur planmäßige Durchforschung des ge-samten Werkes, d. h. aller Arbeitsmittel der gesamten Fertigung und aller Werkräume nach Unfallmöglichkeiten, zu dem Erfolge führen kann, den die aus- und inländische Industrie in heutiger Zeit so ernstlich anstrebt: Vorbeugen und Verhüten von Be-triebsunfällen, damit Menschengesundheit erhalten und Menschen-leben nicht vernichtet werden.

Geregelter Verkehr.

Geregelter Verkehr ist an sich nichts Neues, da die Durchführung des Verkehrs ohne Vereinbarungen, die zu Verkehrsvorschriften geführt haben, nicht denkbar ist. Anfangs handelte es sich nur um die Regelung des Verkehrs zwischen den Fahrzeugen und zur Straße und insbesondere zwischen Fahrzeugen und Fußgängern, um diese bei der höheren Bewegungsgeschwindigkeit der Fahrzeuge hinreichend zu schützen und Unfälle tunlichst auszuschalten. Schwieriger wurde diese Regelung bereits, als die Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge wuchs, indem diese maschinelle Antriebskraft erhielten. Die Gefahren für Unfälle wuchsen besonders an den Kreuzungsstellen der Fahrstraßen, an denen sich Fahrzeuge mit verschiedener Geschwindigkeit kreuzten. Die Besetzung derartiger Gefahrpunkte mit besonderen, den Verkehr regelnden Personen machte sich erforderlich. Aber auch hier waren die Verkehrsaufgaben noch verhältnismäßig leicht, solange dem Verkehr eine genügend große Fahrfläche zu Gebote stand. Mit der weiteren Entwicklung des Verkehrs trat aber bald eine Sättigung der Straße ein, und die für den früheren Verkehr gebaute Straße erwies sich als nicht mehr hinreichend aufnahmefähig. Dies ist allgemein der Werdegang der Verkehrsentwicklung in allen großen Städten, die sich heute in den Brennpunkten ihres Verkehrs vor sehr wichtigen und schwierigen Aufgaben gestellt sehen. Der auf der Straße stehende Verkehrspolizist ist hier machtlos geworden, um dem Verkehr die erforderliche Ordnung zu geben und seine Durchführung überhaupt zu ermöglichen. Bei diesen Bestrebungen, Ordnung im Verkehr zu schaffen, Unfälle möglichst auszuschalten, die höchste Verkehrsleistung auf der Straße zu entwickeln, spielt der Fußgänger eine bedeutende Rolle. Unglücklicher Weise trifft starker Fahr- und Fußgängerverkehr an derselben Stelle zusammen, und es ist bekannt, daß sich der Fußgänger gerade an diesen Stellen unbeholfen und ohne hinreichende Beachtung des übrigen Verkehrs benimmt. Die Erziehung des Publikums für den neuzeitigen Verkehr ist unstrittig in der Bearbeitung der Verkehrsprobleme ein wesentlicher Punkt. Sie wird ihre Lösung mit technischen Hilfsmitteln erheblich erleichtern.

So war es keine schlechte Idee auf der Frankfurter Messe, in Verbindung mit einer Schau von Automobilfahrzeugen eine „Verkehrsregelungsschau" zu verbinden, auf der dem Publikum ein Ausschnitt wirklichen neuzeitigen Verkehrs mit allen Maßnahmen zu seiner Regelung gezeigt wurde. In Wirklichkeit spielt sich an den bekannten Hauptverkehrspunkten der Großstädte, wie in Berlin, Hamburg, Leipzig, auch in Frankfurt selbst der Verkehr noch etwas lebhafter und verwickelter ab, aber vielen Besuchern wird es doch interessant und belehrend gewesen sein, von gesicherter, überschauender Stellung aus diesen improvisierten Verkehr zu beobachten, und zu sehen, welche wichtige Rolle er selbst in Wirklichkeit in demselben spielt.

Die große Festhalle war mit Straßenzügen belegt, indem eine Hauptstraße in der Längsrichtung der Halle und parallel mit dieser zwei Straßen verliefen, die mit je einer Querstraße an jedem Hallenende eine Ringstraße bildeten. Außerdem waren drei Querstraßen vorgesehen, die die Hauptstraße durchschnitten und in die Ringstraße beiderseitig einmündeten. Haupt- und Querstraßen konnten in beiden Richtungen, die Ringstraße durfte nur in einer Richtung befahren werden. Die Wertigkeit der Straßen als solcher erster und zweiter Ordnung war durch besondere Tafeln mit Zeichen gekennzeichnet, die Fahrtrichtung durch Pfeile. Im Mittelpunkt der ganzen Anlage, in der Kreuzung von Hauptstraße und mittelster Querstraße, war ein Lichtsignalturm errichtet, während über den Mitten der beiden anderen Querstraßen je eine Laterne an quer über die ganze Straßenbreite gespannten Drähten hing. Sogenannte „Schildkröten", die eine Insel während der Dunkelheit kenntlich machen, und an jedem Ende der Hauptstraße eingebaut waren, wie Blinksignale und Tafeln mit besonderen Zeichen an besonderen Gefahrstellen, wie S-förmige Kurven in der Straße vervollständigten die Straßenanlage. Viermal am Tage belebte sich das Straßenbild auf zehn Minuten, indem die verschiedensten Fahrzeuge, wie Personen- und Lastautomobile, Motorräder, Fahrräder, Handkarren, die Straßen befuhren; nur die Pferdefuhrwerke fehlten, sonst war alles vorhanden. Glei zeitig stellten sich an den Kreuzungspunkten der Ringstra mit der Hauptstraße Schupoleute auf, wie andere zur Betä gung der Lichtsignale antraten. Die Lichtsignale mit rote gelbem und grünem Licht, von denen rot für „Halt", gelb f „Achtung, Fahrsignal kommt", grün für „Fahrt" gilt, regelt den Verkehr zwischen Haupt- und Querstraßen, deren Verke je nach der Lichtangabe freigegeben oder gesperrt wur Bei gesperrter Hauptstraße konnten die Fahrzeuge im jewei gen Straßenabschnitt bis an die Querstraße vorrücken u dort halten oder in die Querstraße abbiegen, um sich dort den Verkehr einzureihen. War die Hauptstraße freigegebe so war es Aufgabe der Schupoleute, an der Einmündung d Hauptstraße in die Ringstraße den Verkehr aus der Hau straße in den der Ringstraße richtig einzureihen. Die Lich signale im Verkehrsturm flammten nicht immer gleichzeitig m denen über den Querstraßen hängenden Lampen auf, da ei zentrale Steuerstelle für die Signale nicht vorhanden wa Es dürfte noch zu entscheiden sein, ob eine unbedingt gleic zeitige Signalgabe das Richtige ist und ob nicht zur Beschleu gung des Verkehrs ein in gewissen Zeitabständen erfolgend Abstoppen des Verkehrs richtiger ist. Denn im letzteren F ist es möglich, daß möglichst viele Fahrzeuge an den Signa turm heranrücken und die Fahrzeit besser ausgenutzt wir Auf den Straßen waren durch weiße Striche die Stellen f das Überschreiten des Fahrdamms durch den Fußgänger ken lich gemacht; doch konnte nur selten beobachtet werden, d das anwesende Publikum hiervon Gebrauch machte, das si lieber an dem sich darbietenden Schauspiel ergötzte.

Immerhin bot diese Sonderschau vielleicht zum erstenm einem größeren Kreis der Besucher Gelegenheit, stärkeren Ve kehr und die Wirkungen neuzeitlicher Verkehrsregelung a ihn kennenzulernen und zu studieren. Als Veranstalter d Schau wirkten das Preußische Ministerium des Innern, d Polizeipräsidien von Berlin und Frankfurt a. M. und d Städtische Verkehrsamt mit.

Die Verkehrsregelung auf elektrischem Wege durch Lich zeichen hat sich bei den durch den Kraftwagenverkehr bedin ten Fahrgeschwindigkeiten als allein möglich erwiesen u findet, wo eingerichtet, bei den Führern der Fahrzeuge w Fußgängern Anklang. Besonders letztere sind hierdurch der Lage, die Fahrdämme ohne Lebensgefahr kreuzen können. Auch für den Verkehrsbeamten bedeutet die Lich zeichenregelung gegenüber solcher von Hand eine große körpe liche und geistige Erleichterung, da das Lichtzeichen na allen Verkehrsrichtungen zugleich erfolgt. Als zweckmäß soll es sich erwiesen haben, eine Einrichtung zu schaffen, d die Umschaltung der Lichtzeichen sowohl von Hand für jed einzelne Lichtzeichen allein, wie für eine Gruppe verschieden Lichtzeichen, als auch selbsttätig bewirkt. Die Anordnu der Steuerleitungen zu den Signalen ist hierzu entsprecher auszubilden und die Möglichkeit zu schaffen, daß je nach d Stärke des Verkehrs die Bedienung aller Signale von ein Zentralstelle oder gruppenweise oder einzeln erfolgt. D Schalterschränke sind dem System anzupassen. Das von d Zentralstelle gesteuerte Lichtzeichensystem hat den Vorte daß sich Verkehrsbeamte erübrigen und die Sicherheit in d Dunkelheit, wo der Verkehrsposten nur schwer zu erkenn ist, erhöht.

Wie in Frankfurt selbst mit neuzeitlichen Verkehrseinric tungen an starken Verkehrspunkten, wie am Eschenheim Tor, Rathausplatz und Goetheplatz, die Verkehrsverhältnis gebessert sind, war sehr anschaulich auf ausgelegten Plän zu sehen. Hier ist die Verbesserung auch vornehmlich dur Zerlegung der Fahrstraßen unter Benutzung bestehender u Einfügung mehrerer Inselperrons sowie durch Anpassung d Bürgersteige an die Fahrtrichtung neben der Anbringu orientierender Richtungszeichen erzielt worden. Ein Falsc fahren wie Außerderbahnfahren soll infolge dieser Verkehr regelung so gut wie ausgeschlossen und dem Fußgänger a den Kreuzungen gesicherte Übergänge geboten sein.

Przygode.

Wasserverkehr.

— **Die Schiffahrtsschwierigkeiten an der Donaumündung.** Wir haben in Nr. 6, S. 161, berichtet, daß die europäische Donaukommission die gänzlich versandete alte, die Ablagerungen vor der Sulinamündung durchquerende Fahrrinne verlassen mußte und eine neue, nach Norden abgebogene Fahrrinne erlotet habe, in der zu Beginn des laufenden Jahres noch 5,80 m Tiefe zu Verfügung stand.

Trotz ausgiebiger Baggertätigkeit ist in den letzten Woch auch diese Fahrrinne bedrohlich versandet, am 12. April sta nur noch 4,70 m Tiefe zur Verfügung. Die Schiffahrt ist d durch arg behindert und die beteiligten kaufmännischen Krei schlagen in der rumänischen Presse Alarm.

Zum Flugplan 1926 der Deutschen Luft-Hansa

anläßlich der Wiedereröffnung des regelmäßigen Luftverkehrs.

Von Hauptmann a. D. **Heinrich Oefele**, München.

Am 6. April d. J. ist nach dreimonatiger Winterpause der gelmäßige Luftverkehr durch die „Deutsche Luft-Hansa“ ieder eröffnet worden.

Die Unterbrechung des deutschen Flugbetriebes ist bekannt-h zur Vereinigung der beiden großen deutschen Luftverkehrs-sellschaften, Aero-Lloyd und Junkers, in die Einheitsgesell-haft „Deutsche Luft-Hansa“ und zur Neuordnung des deutschen uftverkehrswesens benutzt worden. Den Bemühungen der bis-rigen deutschen Luftorganisationen war es zwar gelungen, e führende Stellung Deutschlands in der Handelsluftfahrt trotz äußerst günstiges Ergebnis gezeitigt. Aber in verkehrswirtschaftlicher Hinsicht hat sich das Nebeneinanderbestehen der beiden Verkehrsorganisationen immer mehr als unzweckmäßig und unhaltbar erwiesen.

Mit der Zusammenlegung der beiden bisherigen Verkehrsgesellschaften zur Deutschen Luft-Hansa A.-G. ist nun in der Organisationsform der deutschen Handelsluftfahrt die erforderliche Aenderung eingetreten. Nicht geändert aber hat sich die Entwicklungstendenz des Luftverkehrs im allgemeinen sowie des Streckennetzes im besonderen: der zielbewußte Ausbau eines

Streckenplan 1926 der Deutschen Luft-Hansa (zur Eröffnung des regelmäßigen Luftverkehrs).

r vorhandenen Hemmungen nicht nur voll zu behaupten, son-rn sogar weiter auszubauen. Im Jahre 1924 hatte Deutschland if dem von ihm eingerichteten Streckennetz bereits ein Drittel der auf der Erde beflogenen regelmäßig in Betrieb befindlichen trecken in Besitz. 1925 haben die beiden Luftverkehrsgesell-chaften „Junkers“ und „Aero-Lloyd“ etwa 50 regelmäßig be-ogene Luftwege betrieben, unter denen sich nicht nur viele uslandsstrecken befanden, sondern auf denen bezüglich Sicher-eit und Regelmäßigkeit steigende Erfolge erzielt wurden. Wäh-nd die tägliche Flugleistung auf den deutschen Strecken im ahre 1924 rund 15 000 km betrug, war 1925 die Zahl der im ffentlichen Verkehr zurückgelegten Flugkilometer bereits auf 3 000 täglich gestiegen. In den sechs Hauptflugmonaten des ahres 1925 wurden von den beiden, nunmehr in der Luft-Hansa usammengeschlossenen Gesellschaften im planmäßigen Flugver-ehr 48 184 Personen befördert und 4 034 979 Flugkilometer zu-ückgelegt und dabei rd. 8 900 000 Personenkilometer, rd. 40 000 ost- und Zeitungskilometer sowie rd. 61 000 Frachtkilometer rzielt. Dabei ist der Regelmäßigkeitskoeffizient auf 98 % ge-tiegen und hat der Unfallkoeffizient nur 0,03 ‰ betragen. Ver-ehrspolitisch gesehen bedeutet die Vergrößerung des mittel-uropäischen Streckennetzes 1925 auf über das Doppelte gegen-ber 1924 einen bedeutenden Aufstieg im Luftverkehr. Ver-ehrstechnisch hat der deutsche Flugbetrieb 1925 ebenfalls ein Luftverkehr-Streckennetzes nach großen Gesichtspunkten, wie es den aus der luftgeographischen Lage Deutschlands entspringenden und vom Standpunkt des Weltverkehrs aus gestellten Aufgaben der deutschen Luftverkehrspolitik entspricht.

Das deutsche Luftstreckennetz für 1926 umfaßt im ganzen 39 Strecken, die insgesamt eine Länge von rund 17 000 km haben und von etwa 110 Flugzeugen beflogen werden. Da auf allen Strecken in beiden Richtungen geflogen wird, legen die Flugzeuge der Deutschen Luft-Hansa täglich etwa 34 000 km zurück.

Bei Betrachtung des Liniennetzes findet man vor allem eine Reihe großzügiger, internationaler Luftwege von West nach Ost und von Nord nach Süd. Aufgabe des Luftverkehrs ist es ja, zwischen den Mittelpunkten des Kultur- und Wirtschaftslebens auf langen transkontinentalen und überseeischen Strecken Schnellverbindungen mit möglichst wenig Stationen zu schaffen. Das Streckennetz zeigt, daß die Deutschland als Träger des europäischen Luftgedankens und als luftverkehrsgeographischem Mittelstück Europas gestellten Aufgaben durchaus erfüllt sind. Von London aus wird die Großstrecke London - Amsterdam - Berlin - Königsberg - Moskau in derselben Weise wie im Vorjahre, aber zum erstenmal mit einer Zwischenlandung in Ostende, durchgeführt; in Amsterdam ist Anschluß nach und von Brüssel-Paris; auf der Strecke Berlin-Königsberg

ist planmäßig Nachtbetrieb auch für den Personenverkehr eingeführt, so daß die Verbindung Berlin-Moskau durchgehend in 15 Stunden durchflogen wird. Die Linie Zürich-München-Wien führt auch in diesem Jahre bis Budapest. Weitere internationale Strecken sind London-Rotterdam-Essen-Cassel-Leipzig, Amsterdam-Köln-Frankfurt-Basel, Malmö-Kopenhagen-Hamburg-Amsterdam-London bzw. Brüssel-Paris, Stockholm-Kalmar-Stettin-Berlin (wobei an Stelle der bisherigen Überseestrecke Danzig-Stockholm die Überseestrecke Stettin-Kalmar-Stockholm getreten ist) und Frankfurt-Freiburg-Basel-Genf-Lyon-Marseille. Ferner die Linien Malmö-Kopenhagen-Berlin-Dresden-Prag-Wien sowie Bremen-Hannover-Leipzig-Chemnitz-Prag-Wien, bei denen die Betriebseröffnung der Strecken Dresden bzw. Chemnitz-Prag-Wien erst für später vorgesehen ist, und die Linien Berlin-Magdeburg-Köln-Brüssel-London, Gleiwitz-Breslau-Halle-Köln-London, Kopenhagen-Hamburg-Köln-Paris-London sowie Berlin-Essen-Köln-Paris, bei denen die Aufnahme des Betriebes auf den Strecken Köln-London bzw. Köln-Paris gleichfalls noch für später vorbehalten bleibt. Der Betrieb auf diesen Auslandsstrecken wickelt sich nach den Grundsätzen des auch in der Schiffahrt gebräuchlichen Poolsystems ab, indem die Deutsche Luft-Hansa in gemeinsamem Dienst mit den in der IATA (International Air Trafic Association) zusammengeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften der großen europäischen Staaten zusammenarbeitet.

Entsprechend der politischen Lage besteht zur Zeit noch keine Luftverbindung von einem deutschen Flughafen nach Frankreich, Italien, der Tschechoslowakei und Polen. Von dem Ausgang der seit Monaten in Paris gepflogenen Verhandlungen mit der Botschafterkonferenz hängt es ab, ob die in den westlichen und südöstlichen deutschen Umschlagplätzen Frankfurt, Köln, Leipzig, Dresden, Gleiwitz, Breslau endenden innerdeutschen Linien nach den angrenzenden Ländern weitergeführt werden können. Die Streckenkarte zeigt deutlich, daß deutscherseits alle Vorbereitungen getroffen sind für die Einrichtung eines das ganze Europa umfassenden Streckennetzes.

Das innerdeutsche Streckennetz, das im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium und den Länderregierungen aufgestellt worden ist, könnte bei oberflächlicher Betrachtung den Eindruck erwecken, als ob es allzu reichlich g staltet sei und somit die Forderung des Luftverkehrs, d: Flugzeug auf großen Strecken zu verwenden, nicht genug b rücksichtige. Gewiß sind eine Reihe von Strecken vo handen, die rein örtlichen Charakter tragen. Die mußten aber eingerichtet werden, weil der Luftverkehr seinem jetzigen Entwicklungsverhältnis, genau wie es früher b der Eisenbahn der Fall war und heute noch bei der Schiffah der Fall ist, noch nicht unabhängig von Subventionen i Diese sind zum Teil vom Reich, zum Teil jedoch von Lä dern und Städten aufgebracht, die sich durch die Berei stellung von Mitteln den Anschluß an das Liniennetz und dan an den internationalen Luftverkehr zu verschaffen suchten. I diese örtlichen Linien fast ausnahmslos Zubringerlinie zu den großen internationalen Strecken sind, hat die Deutsc Luft-Hansa sich für verpflichtet gehalten, diesen Wünschen entsprechen.

Erwähnenswert ist dabei die sorgsame Ausarbeitung der A schlüsse, die den Interessen der einzelnen Städte nach Mö lichkeit Rechnung tragen. Von besonderer Bedeutung aber i die neugeschaffene Verbindung des rheinischen Industriegebie mit dem oberschlesischen Kohlenbecken und die Einbeziehun des befreiten Köln in den deutschen Luftverkehr.

Der Flugzeugpark der Deutschen Luft-Hansa setzt si aus den von Junkers und Aero-Lloyd bisher verwendeten, au vom Ausland als hervorragend anerkannten Bauarten zusamme Die Zahl der Maschinen beträgt etwa 120. An bekannten Ve kehrsflugzeugen befinden sich darunter die Junkers-Maschin F 13 für fünf Fluggäste und G 23 für zehn Personen als Lan und Wasserflugzeug, dann die Dornier-Bauarten Komet II f fünf, Komet III für sieben Fluggäste, sowie als Überseeflugze das Großflugboot Dornier-Wal für 9 bis 11 Personen, ferner d Fokker- und Albatros-Flugzeuge. Als neues Verkehrsflugze ist der viermotorige Udet-Kondor, ein Großflugzeug für 12 Pe sonen, dazu gekommen. Alle Flugzeuge haben eine gründlic Überholung durchgemacht, so daß auch vom technischen Stan punkt aus alles getan ist, um den deutschen Luftverkehr au in der neuen Organisation in der bisherigen vorbildlichen Wei weiterzuführen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im März 1926. I. Verkehr und Betrieb.** Eine fühlbare Besserung des Güterverkehrs war im Monat März nicht zu erkennen. Trotz unaufschiebbarer Transporte von Saatgut, Bäumen, Sträuchern, Düngemitteln, Osterartikeln und trotz der gesteigerten Transporte aus Anlaß der wieder beginnenden Bautätigkeit betrug die Mehranforderung an Güterwagen nur etwa 430 000 Wagen. Auf den Arbeitstag umgerechnet, waren im März etwa 112 000 Wagen, dagegen 108 000 Wagen im Februar zu stellen, täglich also noch nicht 4% mehr. Im Stückgutverkehr gelang es wiederum, in einer Reihe von Verkehrsbeziehungen günstigere Beförderungsgelegenheiten und Beförderungszeiten einzurichten und dadurch auch der Gefahr der Verkehrsabwanderung auf den Lastkraftwagen entgegenzuwirken. Der Versand von künstlichen Düngemitteln war im ganzen zufriedenstellend. Auffallend ist der Rückgang im Bezug von Kali (es wurden 12 969 Wagen weniger als im Vormonat abbefördert). Schon von Mitte des Monats ab trat eine fühlbare Absatzstockung ein, die auch zu weiteren Betriebseinschränkungen und Stillegungen führte. Ein großer Teil der verladenen Kalimengen war für das Ausland bestimmt. Besonders stark stieg der Versand stickstoffhaltiger Düngemittel an (im März 12 622 Wagen mehr als im Februar), der in erheblichem Umfange an die deutsche Landwirtschaft abgesetzt wurde. Der Versand von Kartoffeln war wohl um mehr als 11 000 Wagen stärker als der des Vormonats, er erreichte jedoch den Versand des gleichen Monats im Vorjahre bei weitem nicht. Brotgetreide und Mehl sowie Zucker wurden gleichfalls in größerem Umfang als im Vormonat abgesetzt. Infolge günstiger Aussichten auf eine Belebung der Bautätigkeit, besonders im Wege- und Wohnungsbau, steigerten sich die Transporte von Wegebaustoffen, Steinen und Zement. So wurden beispielsweise zur Abbeförderung von Zement mit der Eisenbahn wiederum über 8000 Wagen mehr als im Vormonat angefordert und gestellt. Der Fischverkehr blieb gegen den Vormonat zurück. In 142 besonderen Fischzügen gegen 162 im Februar wurden 4572 mit Fischen beladene Wagen befördert.

Ungünstig gestaltete sich wiederum der Kohlenabsatz. Die bereits vorhandenen Lagerbestände in den größeren Kohlengebieten wuchsen weiter an. Im März sind aus diesen Gebieten zusammen allerdings fast 30 000 Wagen mehr als im Februar abgefahren worden, es ergibt sich jedoch, auf den Arbeitst umgerechnet, ein geringerer Versand, täglich etwa 3300 Wag weniger. Es wurden versandt aus:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschles.	Mittel-deutschl.	Sachse
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
März 1926	577 596	130 191	191 045	89 743
Februar 1926	569 648	114 288	191 667	83 177
März 1925	612 833	88 568	232 811	98 844

Infolge des am 1. März in Kraft getretenen Handelsproviriums ist der Eilgutwagenladungsverkehr aus Frankreich g stiegen. Seit 11. März wird wöchentlich ein Großgüterwagenzu mit Koks für die oberbayerischen Stickstoffwerke von Ditte bach i. Schl. nach Garching befördert. Auch im März wurde de schwachen Verkehr durch weitere Betriebseinschrä kungen und sonstige Betriebsmaßnahmen Rechnung getrage Durch Stillegung einzelner Gruppen auf den Bahnhöfen Esse Frintrop, Hohenbudberg, Köln Eifeltor, Coblenz Moselbahnh und Opladen sowie durch Außerbetriebsetzung des Bahnho Bergheim bei Mörs wurden 249 Köpfe und 105 Lokomotivschicht erspart.

Der Personenverkehr war im allgemeinen schwa Gegen Ende des Monats brachten der einsetzende Osterverke und der zunehmende Sonntagsverkehr einige Belebung. D Verkehr zur Leipziger Messe in der ersten Märzwoche bli hinter den Erwartungen zurück. Es wurden z. B. im Bezi Magdeburg gegen 43 Sonderzüge im Vorjahre nur 24 Messezü gefahren, die mittelmäßig besetzt waren. Im Bezirk der Reic bahndirektion Köln verkehrten aus Anlaß der Befreiungsfei die am 21./22. März in Köln stattfand, 22 Sonderzüge. Im ganz wurden 849 gegen 385 Züge im Vormonat über Plan gefahre

Die Betriebsabwicklung ist durch folgende Angaben geken zeichnet:

	Februar 1926	Januar 19
Geleistete Zugkm:		
a) Personenverkehr	25 532 000	28 159 0
b) Güterverkehr	15 445 000	16 526 0
c) Dienstzüge	261 000	242 0
	41 238 000	44 927 0
Wagenachskm:		
a) Personenverkehr	645 371 000	736 214 0
b) Güterverkehr	1 145 102 000	1 173 149 0
c) Dienstzüge	7 032 000	6 328 0
	1 797 505 000	1 915 691 0

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe:

	März 1926	Februar 1926
Hamm Vschbf.	4 200 Wagen	4 200 Wagen
Mannheim	3 200 „	3 300 „
Wustermark	2 800 „	2 900 „
Zurückgestaute Wagen im tägl. Durchschnitt	— „	37 „
Überzählige Wagen im tägl. Durchschnitt	81 700 „	85 900 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen am Schluß des Monats	40 200 „	39 700 „

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März wurden stark verkürzte neue Lieferfristen, die im wesentlichen wieder dem Vorkriegsstande entsprechen, eingeführt. Ferner wurde der Mindestbetrag für begleitscheinpflichtige Nachnahmen von 300 RM auf 150 RM herabgesetzt und die Auszahlungsfrist für begleitscheinfreie Nachnahmen auch für das besetzte rheinische Gebiet bei einer Beförderungsstrecke bis zu 500 km statt wie bisher auf drei auf zwei Wochen festgesetzt.

Gleichzeitig wurden im Rahmen der Gütereinteilung verschiedene Tariferleichterungen durchgeführt. An neuen Ausnahmetarifen wurden im März die A. T. 1 h, 6 a, 101, 102, 103 und 104 eingeführt.

Die Geltungsdauer folgender, gegen jederzeitigen Widerruf eingeführter Ausnahmetarife wurde verlängert: des A. T. 5 a (Steine) bis zum 30. April, der A. T. 11 und 41 (Düngemittel) bis zum 31. Juli, des A. T. 44 b (Borkalk usw.) bis zum 30. Juni und des A. T. für Rindvieh der Klasse S 2 bis zum 31. Dezember 1926. Auch die weitgehenden Ermäßigungen des Nottarifs für Lebensmittel, aus dem indes Kartoffeln mit Rücksicht auf die neuen Ausnahmetarife 16 a und 101 mit dem 1. April ausgeschieden sind, werden widerruflich noch bis zum 30. Juni d. J. gewährt werden. Die Warenverzeichnisse einiger Ausnahmetarife sind erweitert worden.

Im Wettbewerb mit den ausländischen Wegen wurden schließlich noch zwischen west- und südwestdeutschen Stationen einerseits und Ronheide-Montzen Grenze sowie Basel Bad. Bhf. andererseits für eine Reihe von Gütern neue Ausnahmefrachtsätze eingeführt oder die vorhandenen der derzeitigen Frachtenlage angepaßt. Die mit vorübergehender Gültigkeit seit 5. Februar d. J. bestehenden besonderen Wettbewerbsfrachten der Seehafenausnahmetarife werden zunächst bis Ende April beibehalten werden.

An neuen Tarifen wurden im März ein Tarif für Eilgut und Frachtgut zwischen den badisch-elsässischen Grenzstationen und Frankreich herausgegeben.

III. Finanzen. Die Betriebsergebnisse im Monat Februar 1926 haben sich wie folgt gestaltet:

I. Einnahmen:

Personenverkehr	79 174 000 RM
Güterverkehr	185 197 000 „
Sonstige Einnahmen	24 987 000 „
zusammen	289 358 000 RM

II. Ausgaben:

Persönliche Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- u. Werkstättenarbeiter)	189 272 000 RM
Sächliche Ausgaben	76 373 000 „
Zinsendienst	60 000 „
Außerordentliche Ausgaben für werbende Anlagen	14 495 000 „
Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	49 950 000 „
Feste Lasten:	
Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	5 787 000 „
Rückstellung für Vorzugsdividende	2 217 000 „
zusammen	338 154 000 RM

Im Monat Februar hat die Finanzlage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft keine bemerkenswerte Besserung erfahren. Die Einnahmegestaltung, die auch in diesem Monat durch die Auswirkung der allgemeinen wirtschaftlichen Notlage beeinflußt war, läßt zwar im Güterverkehr, insbesondere aus Anlaß der begonnenen Bautätigkeit und der Feldbestellungen, eine leichte Verkehrszunahme erkennen, zeigt aber im Personenverkehr gegen Januar 1926 einen weiteren Rückgang. Im ganzen blieben die Einnahmen erheblich hinter dem Ergebnis im gleichen Monat des Vorjahres zurück und bedingten schärfere Einsparungen auf der Ausgabeseite. Zur völligen Deckung der im Februar 1926 entstandenen Ausgaben mußte daher die Sonderrücklage aus 1925 in Anspruch genommen werden.

Die monatliche Zahlung für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen wurde rechtzeitig geleistet und das Erträgnis aus der Beförderungssteuer für Februar 1926 ordnungsmäßig an den Generalagenten für die Reparationszahlungen abgeführt.

IV. Personalfragen. Der Personalbestand betrug im Januar 1926 682 795 Kräfte, außerdem 6736 Zeit- und Aushilfsarbeiter, Februar 1926 672 721 Kräfte, außerdem 10 046 Zeit- und Aushilfsarbeiter.

Am 1. April 1926 ist als neueste Einrichtung auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung eingeführt worden. Sie bezweckt, allen Reichsbahnbeamten und nicht krankenversicherungspflichtigen Angestellten eine ausreichende Krankenversorgung — ärztliche und fachärztliche Behandlung sowie Zahn- und Krankenhausbehandlung einschl. Arznei- und Heilmittel sowie Sterbegeld zu gewähren.

Das Kleiderkassenwesen ist neu geregelt worden.

— Feriensonderzüge 1926. Am 21. April und den folgenden Tagen hat in Baden-Baden die diesjährige Feriensonderzugkonferenz stattgefunden. Nach dem Ergebnis der Beratungen werden im Sommer 1926 Feriensonderzüge — man ist wieder zu der alten, den Tarifvorschriften entsprechenden Bezeichnung zurückgekehrt — im Ausmaße des Sommers 1925 gefahren. Auch an den Bedingungen hat sich nicht allzuviel geändert. In diesem Jahre wird die zweite Klasse wieder in den Feriensonderzügen mitgeführt, für die ein nachweisbares Bedürfnis vorhanden ist (lange Fahrtdauer, Nachtfahrt usw.). — Da nur soviel Fahrkarten für jeden Zug verkauft werden als Plätze vorhanden sind, ist jeder Feriensonderzugreisende seines Sitzplatzes sicher. Es sind Maßnahmen getroffen, daß die auf Unterwegs-Einsteigestationen zugehenden Reisenden rasch und sicher ihre Plätze finden. Die Abteilbestellung wird für die Sommersaison 1926 schon für 7 Personen (bisher 8) zugelassen, jedoch mit der Einschränkung, daß die alsdann im Abteil freibleibenden Plätze anderweit besetzt werden können. — Die allgemeinen Bestimmungen enthalten dieses Mal einen Vorbehalt, der die Reichsbahndirektionen ermächtigt, nicht ausreichend besetzte Züge ausfallen zu lassen. In solchen Fällen werden die gelösten Fahrkarten gegen Erstattung des vollen Betrages zurückgenommen. Nur in besonderen Fällen können für den ausgefallenen Zug gelöste Fahrkarten für Züge des allgemeinen Verkehrs oder andere Sonderzüge gültig erklärt werden. Bei Schnellzugbenutzung ist der Schnellzugzuschlag zu zahlen. — Den zwei Monate gültigen Feriensonderzugkarten wird der letzte Gültigkeitstag namentlich aufgedruckt, um Auseinandersetzungen zwischen Reisenden und Reichsbahnpersonal hierüber vorzubeugen. — Um den Wünschen der Feriensonderzugreisenden auf mehrmalige Unterbrechung der Rückfahrt und der Fahrt auf der Anschlußstrecke entgegenzukommen, wurde die Einführung der Buchfahrkarte für die Feriensonderzüge 1927 beschlossen. Für dieses Jahr wurde den Direktionen freigestellt, die Edmonsonsche Fahrkarte mit einmaliger Fahrtunterbrechung beizubehalten oder auch eine für diese Zwecke besonders geschaffene Übergangskarte als Zwischenlösung der Buchfahrkarte auszugeben, die eine dreimalige Unterbrechung der Rückfahrt gestattet.

Die Direktionen werden nunmehr beschleunigt die Fahrpläne und die Tarifbedingungen ihrer Feriensonderzüge bekanntgeben.

— Vorauslösung von Fahrkarten, auch Sonntagskarten. Bei Beobachtung des Osterverkehrs hat die Reichsbahn festgestellt, daß das Reisepublikum von der Möglichkeit der Vorauslösung von Fahrkarten wenig Gebrauch macht und vielfach, was gerade an solchen verkehrsstarken Tagen unerwünscht ist, die Fahrkarten erst kurz vor Abfahrt des Zuges löst. Es wird daher erneut darauf hingewiesen, daß die Geltungsdauer der Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs, auch der als zur Rückfahrt gekennzeichneten 4 Tage beträgt. Es liegt nicht nur im Interesse der Reichsbahn, sondern besonders auch in dem der Reisenden, wenn sie die Fahrkarten unter Beachtung ihrer Geltungsdauer möglichst frühzeitig lösen. Hierdurch ersparen die Reisenden sich vielfach langes Anstehen am Schalter, da hier kurz vor Abgang der Züge erfahrungsgemäß stärkerer Andrang herrscht.

Sonntagsrückfahrkarten können schon am Tage vor den Sonn- oder Feststagen gelöst werden, was gleichfalls im Interesse einer glatten Verkehrsabwicklung an den Sonn- und Festtagen besonders erwünscht ist. Um verschiedentlich bekanntgewordene Zweifel der Reisenden zu beseitigen, wird darauf hingewiesen, daß es keine Sonntagskarten für einfache Fahrt, sondern nur Sonntagsrückfahrkarten, d. h. Sonntagskarten für Hin- und Rückfahrt gibt.

— Unfallverhütung. Nach einer Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, betreffend Unfallverhütung im Bilde und Unfallverhütungsvorschriften vom 5. März d. J., sind grundsätzlich nur solche Unfallverhütungs-

bilder zum Aushang bei den Reichsbahndienststellen zuzulassen, die von der Hauptverwaltung genehmigt worden sind.

Im Zusammenhange mit der Unfallbild-Propaganda sollen auch die Unfallverhütungsvorschriften neu bearbeitet und für den Reichsbahnbereich einheitlich herausgegeben werden. Die Umarbeitung und Vereinheitlichung der Unfallverhütungsvorschriften wird einem Ausschuß übertragen werden, der aus je einem Vertreter der Gruppenverwaltung Bayern, des Eisenbahn-Zentralamts, der Reichsbahndirektionen Berlin, Dresden, Elberfeld, Karlsruhe, Stuttgart sowie des Hauptbeamten- und Hauptbetriebsrats zusammengesetzt ist. Als erste Aufgabe des Ausschusses kommt die Ergänzung der Unfallverhütungsvorschriften nach dem gegenwärtigen Stande der Technik und die Zusammenfassung der Vorschriften der vormaligen Ländereisenbahnen unter möglichster Kürzung des Textes durch Anwendung von Merkregeln in Betracht. Die zu den einzelnen Vorschriften zu berücksichtigenden Bilder werden später bestimmt werden.

In der Zeitschrift „Das Eisenbahnwerk“ ist seit einiger Zeit eine sogenannte „Unfalleiste“ mit einem Mahnwort angeordnet. Auch durch solche ständig wiederkehrenden Mahnungen wird das Interesse des Personals für die Unfallverhütung geweckt. In der Verfügung wird deshalb eine solche Anordnung auch für die Amtsblätter empfohlen und ferner ersucht, bei geeignet erscheinenden Zeitschriften ein gleiches Vorgehen anzuregen.

— **Elektrische Schnellbahn Düsseldorf-Duisburg.** Die neben der älteren elektrischen Straßenbahn zur Verbindung von Düsseldorf und Duisburg auf größtenteils eigenem Bahnkörper unter Umgehung der Ortschaften gradlinig geführte neue Schnellbahn wird am 30. April in Betrieb genommen werden. Die Bahnlänge beträgt 30,4 km, die Fahrzeit eine Stunde. Die Strecke soll auch dem Güterverkehr dienen. Die Motorwagen sind vierachsig; die Mitführung von Speisewagen nach dem Vorbild der linksrheinischen Schnellbahn Düsseldorf-Krefeld wird beabsichtigt.

— **Vorlesungen über Eisenbahnfachwissenschaften.** Bei der Verwaltungsakademie Breslau werden in diesem Sommersemester wieder Ergänzungsvorlesungen für Beamte der Deutschen Reichsbahn veranstaltet, und zwar am 3. Mai 1926 von Reichsbahnrat Vogt zwei Stunden über „Erfolgswirtschaft im Brennstoffwesen“ und am 10. Mai 1926 von Reichsbahnoberrat Warsitz zwei Stunden über „Verwaltungsgeschäfte bei den Reichsbahndirektionen (Grundeigentum, Verwaltung der Strecken, Haftung aus Gesetz und Verträgen)“. Die Vorlesungen finden in der Universität abends 7½ bis 9 Uhr im Hörsaal I statt.

— **Gedenkfeier der „Hütte“.** Aus Anlaß der 70jährigen Wiederkehr des Tages, an dem im „Akademischen Verein Hütte“ die Herausgabe der „Hütte, des Ingenieurs Taschenbuch“ beschlossen wurde, fand am 20. April im Hüttenhause zu Berlin ein Festakt statt. Nach einem musikalischen Vortrag begrüßte Geheimrat Boost, der Vorsitzende des Alte-Herren-Ausschusses der „Hütte“, die zahlreich erschienenen Gäste, die sich aus Vertretern der Behörden, führenden Männern der Industrie, Leitern der technisch-wissenschaftlichen Forschungsstätten, Ehrengästen, Alten Herren, Aktiven usw. zusammensetzten. Über die geschichtliche Entwicklung der „Hütte“ und ihrer wissenschaftlichen Werke gab sodann Ministerialrat Laudahn einen umfassenden Überblick. Ausführlich behandelte der Redner Wesen und Wert des Hüttentaschenbuches, das — wie so vieles andere — ein Beweis sei für die aktive Mitarbeit der Hüttenmitglieder an der Entwicklung der Technik. Der erste Vorsitzende des Aktivitas, cand. ing. Wendeler, gab das Gelöbnis ab, daß die Jugend der „Hütte“ im alten Geiste weiterstreben würde. Ein von Dipl.-Ing. Säuberlich für diesen Tag verfaßtes Festspiel fand wohlverdienten reichen, dem Verfasser und den Darstellern gezollten Beifall. Von besonderem Interesse war auch die kleine historische Ausstellung. Sie umfaßte die ersten Ausgaben der „Hütte“, sowie mehrere in fremde Sprachen übersetzte Ausgaben, worunter besonders eine russische „Hütte“ aus dem Jahre 1863 bemerkenswert war, und gab außerdem einen Überblick über die anderen wissenschaftlichen Werke der „Hütte“. — Es war ein genußreicher, stimmungsvoller Abend, den die Teilnehmer in den gastlichen Räumen der „Hütte“ verbringen durften, ein Abend, an den jeder von ihnen gern zurückdenken wird. Er gab von neuem Zeugnis von dem ernsten Streben, das alte und junge Hüttenmitglieder erfüllt und von dem guten Geiste, der sie zusammenhält. Mögen der „Hütte“ weitere Erfolge beschieden sein.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Puruckherr, vom Bauamt Greiz zur Betriebsdirektion Leipzig II, und Max Pfeiffer, von der Betriebsdirektion Leipzig II zur Betriebsdirektion Leipzig I, — die Reichsbahnräte Moritz Friedrich vom Eisenbahn-Ausbesserungswerk Dresden zum Maschinenbetriebsbüro der Reichsbahndirektion Dresden, Johannes Fischer vom Maschinenbetriebsbüro der Reichsbahndirektion Dresden zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk daselb, Dietze vom Eisenbahn-Ausbesserungswerk Dresden zu Eisenbahn-Ausbesserungswerk Chemnitz, Lauenstein v Bauamt Bautzen zur Betriebsdirektion Dresden-A., Günsch von der Betriebsdirektion Dresden-A. zur Betriebsdirekti Dresden-N., Bernhard Lohmann von der Betriebsdirekti Dresden-N. zur Betriebsdirektion Dresden-A., Max Welte v Bauamt Altenburg II als Vorstand zum Bauamt Greiz, Ritte Große vom Neubauamt Flöha als Vorstand zum Baua Bautzen, Artur Hofmann vom Neubauamt Borna b. Leip zum Bauamt Riesa, Paul Siegel vom Neubauamt Borna b Leipzig als Vorstand zum Neubauamt Flöha, und Dr.-I Uhlich vom Bauamt Riesa als Leiter zur Bahnverwalte Mügeln bei Oschatz, sowie der Reichsbahnamtmann Kalko Leiter des Bahnbetriebswerks Erfurt, als Leiter zum Bahn triebswerk Saalfeld.

Übertragen: dem Reichsbahnrat Marsteller, Vo stand des Eisenbahn-Betriebsamts 5 Berlin, die Geschäfte d Vorstands des Eisenbahn-Betriebsamts 6 daselbst.

Gestorben: die Reichsbahnamtmänner Horbach bei d Hauptkasse der Reichsbahndirektion Dresden und Julius H mann Fischer, Rechnungsrevisor beim Prüfungsamt d Reichsbahndirektion Dresden.

Österreich.

— **Tarifreform.** Die auf den österreichischen Bundesbahn (Hauptlinien und staatseigenen Lokalbahnen) dermalen in G tung stehenden Gütertarife vom 1. Januar 1924 entsprech sowohl vom Standpunkte des Eisenbahnunternehmens als au vom Standpunkte der übrigen Volkswirtschaft nicht mehr d an sie zu stellenden Anforderungen. Mit Rücksicht auf die s ihrer Einführung geänderten Verhältnisse, und zwar nicht all der österreichischen Bundesbahnen selbst, sondern auch weit Kreise der Verfrachter und nicht zuletzt auch unserer Hande und Zollpolitik, werden daher voraussichtlich mit Wirksamk vom 1. Juli 1926 mehrere Tarifklassen neu g schaffen und die Bareme der schon bisher bestanden Tarifklassen, Artikeltarife und Ausfuhrtarife e sprechend geändert.

Die Grundlage der geänderten Bareme bildet ein neuer, au auf den österreichischen Privatbahnen zur Einführu gelangender Eisenbahngütertarif, Teil I, enthaltend die all meinen Bestimmungen über die Frachtberechnung, die Güt klassifikation und die Nebengebühren. Demgemäß wird d Verzeichnis der ermäßigten Eilgüter, welches dermalen n wenige Artikel umfaßt, durch Einbeziehung fast sämtlich schnell verderblicher Nahrungsmittel wesentlich erweite Ferner werden für die bei Frachtzahlung für 10 t dermal nach Klasse A, B, C, Spezialtarif 7 und 8 tarifierenden Güt je besondere Wagenladungsklassen bei Frach zahlung für 5 t geschaffen. Hierdurch treten gegenüber d gegenwärtigen Zustande Deklassifikationen ein.

Weitere Änderungen bestehen in einer Reihe von ander Deklassifikationen für Erzeugnisse der inländisch Landwirtschaft und Industrie. So werden Pfer Rinder und andere lebende Tiere aus Klasse I in Klasse versetzt und für Säuren, Superphosphate, inländische Brau und Steinkohle sowie inländische Lignite, ferner für Malz v den inländischen Standorten der bezüglichen Industrien I klassifikationen oder andere tarifarische Erleichterung gewährt.

Von neuen Richtungstarifen sind weiter zu e wähnen jene für inländische Milch, für Zuchtvieh, für Saatg für Düngemittel (Düngemittelrefaktie) sowie für Heu u Stroh (Saatgut, Düngemittel sowie Heu und Stroh beim Bez durch inländische Landwirte), ferner für die Rundholz- u Schnittholz-, Grubenholz- und Brennholzausfuhr, für Holzst trocken, für gebrannten Kalk und für gewisse minderwerti Baustoffe (Ziegel usw.) sowie für andere landwirtschaftlic gewerbliche und industrielle Produktions- und Bedarfsartik

Die Frachtsätze der bisherigen Klassen I, I/5 und I/ (Frachtstückgut und Sammelgüter) werden unve ändert gelassen, die Frachtsätze für gewöhnliches Eilgut sog um 20 % ermäßigt. Die Frachtsätze für ermäßigtes Eilg werden ungeachtet der großen Erweiterung des Verzeichniss der in diese Klasse gereihten Güter nur um 2 % erhöht. D übrigen Klassen und Artikeltarife werden sowohl im Ausmal bis zu 15 % und zum Teil bis zu 18 % erhöht. Da jedoch Deklass fikationen und auch Ermäßigungen der Bareme eintreten u nicht bloß, wie erwähnt, ganze Klassen, sondern auch gan Verkehre von jeder Frachterhöhung freibleiben, beträgt die g plante Tariferhöhung durchschnittlich nur 5 %.

Die Verwaltungskommission der österreichischen Bunde bahnen hat in ihrer Sitzung vom 19. April 1926 den Anträg

s Vorstandes zugestimmt und beschlossen, dem Bundesinister für Handel und Verkehr ein zustimmendes Gutachten ozugeben.

— Personalnachricht. Ministerialrat Dr. Josef Augste urde im Rahmen der Verkehrssektion des Bundesministeriums r Handel und Verkehr und unbeschadet seiner Stellung als bteilungsvorstand mit der ständigen Revision der Angelegeneiten des Amtes für Luft- und Schiffahrt und der Abteilung r staatsfinanzielle Angelegenheiten der Bundesbahnen sowie r Verkehrsstatistik betraut. Auch die Archiv- und Musealitung wurde ihm unmittelbar unterstellt.

Niederlande.

— Niederländische Eisenbahnen. Die Direktion hat 600 neue ohlenwagen bestellt, und zwar 400 bei der „Werkoor" in Amsterdam und 200 bei van der Zypen und Charlier Köln. — Demnächst werden auf der Strecke Amsterdamotterdam die Kabel für den elektrischen Ausbau gegt werden.

Übrige europäische Länder.

— Dänische Tarifpolitik. Infolge des stark gestiegenen ertes der dänischen Krone wird in Dänemark der Ruf nach erabsetzung der Tarife immer allgemeiner. Der dänische Verhrsminister nahm kürzlich Stellung zu dieser Frage und verint sie. Zunächst weist er darauf hin, daß eine auch nur erhältnismäßige Rückkehr zu den Vorkriegstarifen ausscheide. iese würden nicht die erstrebte Verzinsung des Teiles des nlagekapitals gewährleisten, die aus finanzpolitischen Grünn verlangt werde. Gegenwärtig lägen die Verhältnisse so, daß an für 1926/27 nach dem Voranschlag mit einem Zuschuß von ,64 Mill. Kr. rechne. Die Verkehrssteigerung infolge etwa mäßigter Tarife müsse also ganz erheblich sein. Bei dem arniederliegen des dänischen Wirtschaftslebens, zu einer Zeit, o trotz niedrigster Frachtraten ein Schiff nach dem anderen den dänischen Häfen aufgelegt werde, könne er an keinen heblichen Verkehrsaufschwung infolge ermäßigter Tarife auben. Im Jahre 1922 durchgeführte Ermäßigungen hätten enfalls nur einen Einnahmeausfall gebracht.

Das Gesetz vom 25. Februar 1925 (das auch hier besprochen nd den Lesern daher bekannt ist) weise andere Wege, namenth die Möglichkeit des Abschlusses besonderer Frachtverträge. Auswirkung des genannten Gesetzes habe die dänische aatsbahn seit Gültigkeit des Gesetzes folgende Erleichterungen währt: 1. die Mindestfrachten für Güter sind um etwa —33⅓ % ermäßigt worden, 2. die Leihgebühr für Decken und r Zuschlag für Beförderung in gedeckten Wagen hat eine Erßigung von 30 % erfahren; 3. das Wagenstandgeld ist erßigt worden; 4. die Paketgebühr hat eine Herabsetzung erhren; 5. Margarine, Palmin, Mineralwasser werden jetzt zu n leichtverderblichen Gütern gerechnet und eilgutmäßig berdert, obwohl nur Frachtgutsätze berechnet werden; 6. einige üter, zum Beispiel Rohzucker zur Raffinade, ist in niedrigere lassen gestuft worden; 7. die Hafenbahnfracht ist um 20 % mäßigt worden; 8. die Mindestgebühr für Stücksendungen n Schweinen ist um 16⅔ % ermäßigt worden; 9. die Fracht r Schlachtschweine hat eine durchschnittliche Ermäßigung n 25 % erfahren. Etwa 210 Vereinbarungen seien mit verhiedenen Verkehrtreibenden geschlossen worden, wodurch esen besondere Rabatte von 1²/₅—33⅓ % gewährt würden. ls Wettbewerbmaßnahme gegen den Kraftwagenverkehr habe an mit 45 Verkehrtreibenden Vereinbarungen getroffen, woich diese Stückgüter sammeln und als Sammelgut versenden. ber Beförderung gewisser Mengen (50—500 t) seien mit einigen irmen besondere Jahresvereinbarungen getroffen worden, im nzen 221. Zur Belebung der Ausfuhr von lebenden Tieren, utter, Weißkohl habe man Ausnahmetarife bis zur deutschen renze eingeführt.

Der dänische Verkehrsminister glaubt, mit den Ermäßigungen cht weitergehen zu können. Im übrigen sei er auch schon egen des Wettbewerbes von Schiffahrtskreisen stark angeiffen worden. Gegen eine Tarifherabsetzung spreche aber ich der Umstand, daß die getroffenen besonderen Frachtvernbarungen für das Haushaltsjahr 1926/27 liefen und auf Grundge der jeweilig gültigen Tarife abgeschlossen seien.

— Die schwedischen Privatbahnen im Jahre 1925. Die Einnahmen der schwedischen Privatbahnen betrugen im Jahre 1925 4,38 Mill. Kr. (im Vorjahre 152,94 Mill. Kr.), die Ausgaben 1,04 Mill. Kr. (i. V. 149,12 Mill. Kr.), der Überschuß demnach 34 Mill. Kr. gegen 3,82 Mill. Kr. im Vorjahre. Es wurden ,96 Mill. Reisende (i. V. 38,37 Mill.) und 21,60 Mill. t Güter . V. 20,91 Mill. t) befördert.

— Lettländisches Tarifwesen. Das lettländische Verkehrsministerium hat eine vom Ministerkabinett am 15. Oktober v. J. angenommene Nomenklatur und Güterklassifikation der lettländischen Staatseisenbahnen herausgegeben. Der Preis des 129 Seiten starken, in lettischer Sprache abgefaßten Druckstückes beträgt 2 Lats.

— Einführung von Eilgüterzügen auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen. Der am 15. Mai in Kraft tretende neue Fahrplan bringt eine Reihe neuer Eisenbahnverbindungen, welche nicht nur eine Verbesserung der internationalen Bäderanschlüsse an die Westböhmischen und slowakischen Bäder bedeutet, sondern auch die Eilgüterzüge auf dem Gebiete der Republik wesentlich verbessert. Wichtig ist besonders die Einführung von Eilgüterzügen mit einer Geschwindigkeit von 70 km in der Stunde für die Beförderung leicht verderblicher Waren mit Anschluß in den tschechoslowakisch-deutschen Grenzstationen Bodenbach und Tetschen nach Hamburg.

— Einführung von Schlafwagen bei Personenzügen in der Tschechoslowakei. Die Internationale Schlafwagengesellschaft steht mit dem Eisenbahnministerium in Verhandlung wegen Einführung von Schlafwagen bei Personenzügen. Vom August angefangen, sollen bei gewissen Personenzügen auf der Strecke Prag-Böhm. Trübau-Prerau-Oderberg Schlafwagen zweiter Klasse versuchsweise eingeführt werden.

— Statistisches über die tschechoslowakischen Staatsbahnen. Dieser Tage ist der „Almanach der tschechoslowakischen Staatsbahnen" erschienen, welcher folgende beachtenswerte Angaben über die Eisenbahnen in der Tschechoslowakei enthält: Die kilometrische Länge der Eisenbahnstrecken betrug nach dem Stande Ende 1925 13 361 km, die von acht Staatsbahndirektionen verwaltet werden. Tschechoslowakische Staatsbahnen in fremdem staatlichen (ungarischen, deutschen und österreichischen) Betrieb sind insgesamt 71 km, tschechoslowakische Privatbahnen in fremdem Staatsbetrieb 84 km. Ausländische Bahnen auf tschechoslowakischem Gebiet gab es rund 5 km österreichische, 106 km deutsche, 1,51 km polnische und 3,50 km ungarische Bahnen. Insgesamt befinden sich demnach auf dem Boden der tschechoslowakischen Republik 117 km fremde Bahnen.

An Bediensteten waren bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen am 21. Oktober 1925 beschäftigt: beim Eisenbahnministerium 630 Angestellte, bei der Staatsbahndirektion Pilsen 17 430, Prag-Süd 24 374, Königgrätz 16 913, Brünn 16 248, Olmütz 21 690, Preßburg 15 789, Kaschau 13 321, Prag-Nord 26 692, Bauverwaltung 57, also 153 044 Eisenbahnangestellte. Hiervon waren Akademiker 1526, Beamte mit Mittelschulbildung 7055, mit nicht vollständiger Mittelschulbildung 13 882, Unterbeamte 29 824, definitive Bedienstete 48 818 und ständige Arbeiter 39 194.

Im Bereiche der Republik gab es 1677 km doppelgleisige und 11 788 km eingleisige Strecken, 12 999 km waren vollspurig und 466 km schmalspurig. Die Länge aller Brücken beträgt 92 357 Meter, die Länge aller Viadukte 12 528 m, diejenige der Tunnel und Galerien 40 429 m, der längste Tunnel beträgt 1747 m, die höchste Streckenhöhe 1351 m, die niedrigste 134 m über Meereshöhe.

Von den Betriebsmitteln waren insgesamt 4600 Lokomotiven vorhanden, hiervon 3993 staatliche, 486 private im Staatsbetrieb und 121 im Privatbetrieb. Personenwagen gab es (im Staats- und Privatbetriebe) 8232, Güterwagen 116 016, hiervon 2547 für Gepäck, 38 718 gedeckte und 74 751 offene Wagen.

— Rückzahlung der Mark-Prioritäten der Dux-Bodenbacher Eisenbahn von 1891. Im Streite der Dux-Bodenbacher Eisenbahngesellschaft gegen die meist reichsdeutschen Besitzer wegen ihrer Mark-Prioritäten vom Jahre 1891 wurde der Termin zur mündlichen Streitverhandlung zum 6. Mai 1926 vor dem Kreisgericht Leitmeritz angeordnet. Bei dieser Verhandlung wird über den Anspruch der Prioritätenbesitzer auf Rückzahlung der Prioritäten im Goldwerte entschieden werden, nachdem die Beklagte die Rückzahlung zum Papiermarknennbetrage angeboten hat.

— Schwierigkeiten des Wagenausgleiches in Rumänien. Siebenbürgen und überhaupt das ganze rumänische Karpathengebiet ist noch ziemlich waldreich und versorgt das ganze altrumänische Tiefland samt Bessarabien mit Holz, das hier auch im Hausbrand noch ausschließlich verwendet wird. Es folgen daraus Massentransporte in offenen Wagen in der Richtung Nordwest-Südost, während in der Gegenrichtung ein weit geringerer Verkehr, jedoch in geschlossenen Wagen abgewickelt wird. Die Folge dieser Einseitigkeit ist ein ständiger Mangel an offenen Wagen in den Holzindustriegebieten. Die rumänischen Staatsbahnen sahen sich nunmehr, um dieser Schwierigkeit abzuhelfen, gezwungen, die Verladung von Holz in geschlossene Wagen zu

gestatten, obwohl diese von der Holzladung meist schwer mitgenommen werden. Es wird zum Ausgleich dieser Schäden ein Zuschlag von 20 % zu dem gewöhnlichen Tarif eingehoben.

— **Der ehemalige Generaldirektor der rumänischen Staatsbahnen** und seitheriger Chef der Transportabteilung im rumänischen großen Generalstab, General M. Jonescu, wurde zum Unterstaatssekretär (Ministerstellvertreter) im Verkehrsministerium ernannt. Der „Adeverul“ deutet diese Ernennung dahin, daß der kaum eingerichteten Autonomie der Staatsbahnen gegenüber eine Politik der starken Hand beabsichtigt sein soll.

— **Der neue rumänische Zolltarif,** der am 1. April d. J. in Wirksamkeit trat, hat mit seinen teilweise prohibitiv wirkenden Sätzen nicht nur in den mitteleuropäischen Industrieländern, sondern auch in Rumänien selbst heftige Kritik hervorgerufen. Insbesondere sind es die Handelskreise, die eine lebhafte Agitation für die Herabsetzung der Zollsätze wenigstens für jene Waren verlangen, die in Rumänien nicht oder nicht in genügendem Maße hergestellt werden. Die Industrie wehrt sich natürlich gegen jede Herabsetzung. Die sich aus diesem Streit ergebende Unsicherheit hat zur Folge, daß in den Zollagerhäusern eine Überfüllung eingetreten ist, weil die Kaufleute in der Hoffnung auf Zollermäßigungen ihre Waren nicht auslösen.

— **Dauerkarten in Frankreich.** Bei den französischen Eisenbahnen werden Dauerkarten für einen Monat, ein Vierteljahr, ein Halbjahr, ein Dreivierteljahr und ein ganzes Jahr ausgegeben. Damit aber die Käufer von Jahreskarten nicht den ganzen Betrag auf einmal zu bezahlen brauchen, ist der Kaufpreis in einzelnen Teilen zu entrichten. So ist im 1. Monat der Preis einer Monatskarte zu bezahlen; im 2. und 3. Monat ist durch zwei gleiche Teilzahlungen der Betrag für eine Vierteljahreskarte aufzubringen. Bis zum Ende des 6. Monats belaufen sich dann die monatlichen Teilzahlungen zusammen auf den Preis einer Halbjahreskarte, und weiter wird bis zum 9. und 12. Monat durch monatliche Teilzahlungen der Preis einer Dreiviertel- und einer Ganzjahreskarte voll gemacht. Diese Art der Zahlung wird von den Kreisen, denen die so gebotene Vergünstigung zugute kommt, angenehm empfunden. Sie bietet zugleich den Eisenbahnen die Gewähr, daß niemand in unzulässiger Weise an dem niedrigeren Preise teilnimmt, der für Fahrkarten von längerer Gültigkeitsdauer zu zahlen ist.

— **Die Bautätigkeit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Die zur Ausführung in nächster Zeit vorgesehenen Bauten der P.-L.-M.-Eisenbahn werden einen Aufwand von etwa 70 Mill. erfordern. In Lyon ist eine angefangene Rhonebrücke zu vollenden, die statt der bisherigen zwei, fünf Gleise über die Rhone führen soll. Die Stadt Lyon wächst stark nach Süden, und infolgedessen müssen eine Anzahl Zugangsstraßen zu den neuen Stadtteilen unter Gleisen des Bahnhofs La Guillotière unterführt werden. Die Kosten hierfür betragen etwa 18 Mill., wovon 60 % von der Stadt Lyon zu tragen sind. Um diesen Bahnhof zu entlasten, soll an der Strecke Lyon-Grenoble mit einem Aufwand von 7 Millionen ein neuer Verschiebebahnhof angelegt werden; dafür wird aber der Stückgutverkehr auf den Bahnhof La Guillotière verlegt, und um das zu ermöglichen, sind Bauten, die 15 Millionen kosten werden, auszuführen. Eine Brücke über die Saône, die jetzt zwei Gleise trägt, soll so verbreitert werden, daß sie vier Gleise aufnehmen kann. — Außer in und bei Lyon sind auch im Bezirk Saint-Etienne umfangreiche Erweiterungsbauten, bestehend in Vermehrung von Verschiebegleisen, Bau neuer Empfangs- und sonstiger Dienstgebäude, Anlagen zur Behandlung von Lokomotiven usw. auszuführen.

Bei der Nordbahn soll der Bahnhof Calais umgebaut werden, wobei u. a. eine Anzahl von Kreuzungen in Schienenhöhe durch Überführungen ersetzt werden sollen. Die Kosten werden etwa 12 Millionen betragen.

— **Verbesserung im Verkehr zwischen England und dem Festlande.** Der Verkehr zwischen England einerseits, der Schweiz und Italien andererseits nimmt beständig zu, und ein durchgehender Zug, der diesen Verkehr bisher viermal in der Woche vermittelte, soll nach einer Vereinbarung zwischen der englischen Südbahn und den auf dem Festlande daran beteiligten Eisenbahnen von nun an täglich verkehren. Der englische Anschlußzug fährt von London (Victoria) um 2 Uhr nachmittags ab, und in Frankreich erreichen die Reisenden in Boulogne Züge nach Mailand, die entweder durch den Lötschberg- oder durch den Gotthardtunnel fahren. Die Züge haben 1. und 2. Klasse, führen bis Basel einen Schlafwagen und bis Rheims einen Speisewagen.

— **Entschädigung für abgebaute Eisenbahner in Irland.** Infolge des Zusammenschlusses der Eisenbahnen des Irischen Freistaats zu einem einheitlichen Unternehmen ist dort eine Anzahl Bediensteter abgebaut worden. Das Gesetz von 1924, das die Grundlage für den Zusammenschluß bildete, billigte ihnen e Entschädigung zu, vorausgesetzt, daß sie mindestens fünf Ja im Eisenbahndienst gestanden hatten, bot aber andererseits Möglichkeit, daß manche von ihnen eine Entschädigung in angemessener Höhe beanspruchten; bei einigen sollen sogar Bezüge nach der Entlassung höher gewesen sein als vorh Ein Gesetz, das dem irischen Parlament vorliegt, soll die Härt die sich aus dem Gesetz von 1924 ergeben, beseitigen. Es auch denjenigen abgebauten Bediensteten, die noch nicht f Jahre im Eisenbahndienst gestanden hatten, eine Entschädig gewähren, wenn sie innerhalb sieben Jahren nach Erlaß des G setzes von 1924 abgebaut werden; Voraussetzung ist dabei, die Entlassung erfolgt, weil die Dienste des Betreffenden e behrlich werden, und zwar als Folge der Umstellungen, die Zusammenschluß mit sich gebracht hat, nicht aber, wenn Rü gang des Verkehrs oder Einschränkung der Unterhaltun arbeiten, verbesserte Arbeitsverfahren eine Verminderung Personals möglich und nötig machen. Das Ruhegehalt soll zw Drittel der Bezüge während der Dienstzeit nicht überschreit Die Gewerkschaften bekämpfen das neue Gesetz, namentl auch seine Bestimmung, nach der eine Überprüfung der bish gewährten Entschädigungen zugelassen werden soll.

Fremde Erdteile.

— **Neue Tarife in China.** Auf Grund von Beratungen, die Peking abgehalten worden sind, hat das chinesische Verkeh ministerium eine neue Gütereinteilung veröffentlicht. Die Gü werden für den Versand mit der Eisenbahn in sechs Klassen e geteilt. In der sechsten, niedrigsten Klasse ist die Kohle, wä rend Getreide als Nahrungsmittel in die vierte Klasse auf nommen ist. Die Frachtsätze nehmen mit steigender Entfernu ab. Sie sind auf den Tarifen für Wagenladungen als Grundla aufgebaut. Werden Güter nicht in Wagenladungen, sondern na Tonnen oder Kilogramm versandt, so sind zu den Sätzen f Wagenladungen nach Hundertteilen abgestufte Zuschläge machen.

— **Neue Lokomotiven für die Südafrikanischen Eisenbahn** Die Größe des Landes und die weite Entfernung zwischen d Verkehrsmittelpunkten bringt es mit sich, daß in Südafrika Züge, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr, auf we Strecken durchgeführt werden müssen. Lokomotivwechsel unt wegs bedingt unliebsamen Aufenthalt und verteuert den Betri und man ist deshalb darauf bedacht, in steigendem Maße Lok motiven einzuführen, die große Entfernungen zurückleg können, ohne anderer Pflege zu bedürfen, als sie bei dem n Rücksicht auf den Verkehr nötigen Aufenthalt möglich ist. A diese Art wird auch aus den Lokomotiven die höchste Leistu in zurückgelegten Kilometern gemessen, herausgeholt. Vorbi lich für die angedeutete Art des Lokomotivbetriebs sind Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika; die Ve waltung der Südafrikanischen Eisenbahnen hat daher einen ihr Beamten nach Nordamerika geschickt, um sich an Ort und Ste über die einschlägigen Verhältnisse zu unterrichten, und h daraufhin vier Lokomotiven, zwei der Achsenanordnung 2-D und zwei der Bauart 2-C-1, probeweise beschafft, bei deren E wurf auch die neuesten Erfahrungen des englischen Lokomoti baus ausgenutzt worden sind. Sie weisen eine Anzahl Neu rungen auf, namentlich haben sie auch außergewöhnlich gro Tender, so daß ihr Kohlen- und Wasservorrat für eine we Fahrt ausreicht. Die Lokomotiven sind einer ausgedehnten E probung unterworfen worden und haben sich dabei bewäh Eine 1539 km lange Strecke wurde z. B. in 29 Stunden 13 M nuten zurückgelegt, was einer durchschnittlichen Reisegeschwi digkeit von fast 53 km in der Stunde entspricht. Berücksichti man die weite Entfernung, auf die diese Geschwindigkeit durc gehalten wurde, die Spurweite (1,067 m) der Südafrikanisch Eisenbahnen und die Schwierigkeiten bei der Unterhaltung v Strecken, die durch weite, unbewohnte Gebiete führen, so i das eine ganz annehmbare Leistung. Die 2-C-1-Lokomoti arbeitet im Schnellzugsdienst auf der 992 km langen Strec Johannesburg-Beaufort West, die 2-D-1-Lokomotive zwisch Beaufort West und Kapstadt, wo die Entfernung 547 km beträ Hier sind Steigungen von 1 : 40 und 1 : 66 mit einem Höhe unterschied von 1070 m zu überwinden, und auch auf den lan einwärts gelegenen Strecken kommen steile Neigungen vor. V der Bauart 2-D-1 sind noch 10, von der Bauart 2-C-1 noch fü Lokomotiven bestellt.

— **Eine Güterzugfahrt über 3055 km mit einer Lokomotiv** Die großen Entfernungen in den Vereinigten Staaten bringen mit sich, daß einerseits Züge auf weite Strecken durchgefüh werden müssen, daß andererseits Lokomotiven Fahrten zurüc legen, die erheblich über das in Europa dafür übliche M hinausgehen. Namentlich in der letztgenannten Beziehung we den neuerdings große Fortschritte gemacht; man glaubt, d Lokomotiven besser ausnutzen zu können, wenn man sie a

e Strecken geradeaus durchlaufen läßt, als wenn man sie chen zwei benachbarten Lokomotivbahnhöfen hin- und herleln läßt. Eine Höchstleistung auf diesem Gebiet ist kürzauf der Northern-Pacific-Eisenbahn vollbracht worden. Ein rzug ist von Seattle, Wash., bis Minneapolis-St. Paul, eine ernung von 3055 km, von einer einzigen Lokomotive gezogen len. Es waren dabei drei Gebirgszüge zu überschreiten, i Steigungen bis 1 : 45 vorkamen. Die Fahrt hat 109 Stun-30 Minuten gedauert, so daß die durchschnittliche Reisehwindigkeit 28 km betragen hat. Unterwegs waren Aufentvon zusammen 4 Stunden 43 Minuten nötig. Hieraus ergibt eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 29 km. Das an sich keine hohen Werte; berücksichtigt man aber die ernung, auf die diese Geschwindigkeit beibehalten worden und die sonstigen Umstände, so muß man zu der Überzeukommen, daß eine ganz beachtenswerte Leistung vorliegt. Zusammensetzung des Zuges entsprach stets der höchsten sigen Belastung für die einzelnen Streckenteile; sein Get schwankte zwischen 1600 und 5000 t; zuletzt bestand er 34 Wagen. Die Lokomotive, Bauart 1-D-1 mit 26 t Zugkraft, nicht etwa für diese Fahrt besonders ausgesucht und wurde für ihre lange Fahrt nicht besonders vorbereitet. Sie war mechanischer Beschickung des Feuers, Überhitzer, Speiseervorwärmer und mit einem Zusatzmotor ausgestattet, der erhöhtem Kraftbedarf die hintere Laufachse antreibt. Ihr hat runde Öffnungen, die nur 12½ % der Rostfläche ausen; diese Bauart bewährt sich am besten für die verschien Kohlensorten, die unterwegs zur Verfügung standen. Der enverbrauch betrug 353 t, der Wasserverbrauch 1670 cbm. Lokomotive war unterwegs von 16 Mannschaften nach einr besetzt, während für gewöhnlich auf der Strecke nur fmaliger Lokomotivwechsel stattfindet.

Ein Zeitungssonderzug in Argentinien. Am 10. Februar in Buenos Aires ein spanischer Flieger ein. Um diese wich- (!) Nachricht schnell zu verbreiten, hat sich eine Zeitung Buenos Aires, „La Nacion“, einen Sonderzug, bestehend aus 2-C-1-Schnellzuglokomotive, zwei Gepäckwagen und einem en 1. Klasse, stellen lassen, damit die Morgenausgabe vom ebruar in Rosario, 303 km von Buenos Aires entfernt, zu elben Zeit wie in der Hauptstadt zum Verkauf bereitstünde. Zug, der um 3 Uhr 39 Min. morgens abfuhr, legte die ke ohne anzuhalten in 3 Stunden 21 Minuten zurück. In rio wurde der Anschluß an nach Norden fahrende Züge er-t, und so war es möglich, die „Nacion“ vom 11. Februar emselben Tage in Cordoba, 700 km von Buenos Aires ent-, und in anderen Städten jener Gegend zu liefern.

Rechtspflege.

Die Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Reichsbahnbeamten. In der Strafsache gegen nn Georg R., Eisenbahnassistent in W., hat das chsgericht, Erster Strafsenat in der Sitzung vom März 1926 auf die Revision des Staatsanwaltes nach llicher Verhandlung für Recht erkannt: Das Urteil großen Strafkammer des Landgerichts Würzburg vom eptember 1925 wird nebst den ihm zugrunde liegenden stellungen aufgehoben; die Sache wird zur anderweiten Verlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückverwiesen.

ünde:[1]) Der Angeklagte ist vom Schöffengericht wegen fortgesetzten Verbrechens der schweren Unterschlagung im gemäß den §§ 350, 351, 359 StGB. verurteilt worden. Auf erufung des Angeklagten hat die Strafkammer das schöffenhtliche Urteil aufgehoben und den Angeklagten lediglich Vergehens der Unterschlagung nach § 246 StGB. schuldig rt mit der Begründung, daß die Reichsbahnbeamten weder ttelbare noch mittelbare Reichsbeamte seien. Hiergegen et sich die Revision des Staatsanwaltes.

Bei der Prüfung der Frage, ob der Angeklagte die festgeen Unterschlagungen als Beamter begangen hat, ist von der 359 StGB. enthaltenen Begriffsbestimmung auszugehen, tfolge unter Beamten im Sinn des Strafgesetzes „alle im ste des Reiches oder in unmittelbarem oder mittelbarem t eines Bundesstaates (Landes) auf Lebenszeit, auf Zeit nur vorläufig angestellten Personen“ zu verstehen sind.

359 spricht zwar von „mittelbarem Dienst“ ausdrücklich nur Beziehung auf Bundesstaaten (Länder), erwähnt aber umrt auch nicht den „unmittelbaren Reichsdienst“. Der tatich gebrauchte Ausdruck „Dienst des Reiches“ umfaßt beich das Dienstverhältnis sowohl der unmittelbaren als der lbaren Beamten; die Abweichung im Ausdruck ist nur gehtlich zu erklären (RGSt. Bd. 41 S. 326 [327/328]).

[1]) Bei der Bedeutsamkeit des Urteils bringen wir dieses im en Wortlaut. Die Schriftleitung.

Eine die Beamteneigenschaft begründende Anstellung im unmittelbaren oder mittelbaren Dienste des Reichs oder eines Landes, oder — allgemein ausgedrückt — im unmittelbaren oder mittelbaren Staatsdienst liegt

1. jedenfalls dann vor, wenn eine Person zum Staat unmittelbar oder zu einem dem Staat untergeordneten, organisch in dessen Verfassung eingereihten und deshalb unter staatlicher Aufsicht stehendes Mitglied (vgl. RGSt. Bd. 1 S. 153 (154); Bd. 8 S. 29 (31), zu einem vermittelnden Träger eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung in ein öffentlichrechtliches Dienstgewaltverhältnis tritt, das den Angestellten zu ungemessener Dienstleistung, zu besonderem Gehorsam und besonderer Treue, den Staat zu besonderem Schutz und zur Leistung der etwa zugesicherten Vergütung verpflichtet und durch disziplinäre Vorschriften geschützt ist. Eine in einem solchen Dienstverhältnis stehende Person ist unmittelbarer oder mittelbarer Beamter im staatsrechtlichen Sinn.

Steht die Begründung eines solchen Dienstgewaltverhältnisses außer Zweifel, so erstreckt sich die Beamteneigenschaft auf Dienste aller Art, die nach den Vorschriften zum Geschäftskreis des Angestellten gehören.

Als taugliche Mittelglieder zur Begründung eines mittelbaren Staatsdienstverhältnisses kommen in Betracht:

a) Gemeinden und Gemeindeverbände,

b) andere Selbstverwaltungskörper öffentlichrechtlicher Art, die zu dem Zweck geschaffen sind, um Aufgaben, die als Angelegenheiten des Staates aufgefaßt werden, selbständig, aber unter staatlicher Aufsicht zu erledigen, z. B. Hochschulen, Deichverbände, landwirtschaftliche Kreditanstalten und dergl.,

c) sonstige Rechtssubjekte, denen staatliche Hoheitsrechte zur Ausübung übertragen und die deshalb mit dem Rechte der Begründung öffentlichrechtlicher Dienstverhältnisse ausgestattet worden sind, ohne selbst einen wesentlichen Bestandteil des Staates zu bilden, wie die früheren Kolonialgesellschaften, die Eigentümer exempter Gutsbezirke und dergl.

Alle unmittelbaren und mittelbaren Beamten im staatsrechtlichen Sinn sind stets auch Beamte im strafrechtlichen Sinn.

2. Nach der — im Schrifttum allerdings teilweise bekämpften — Rechtsprechung des Reichsgerichts sind aber die im § 359 StGB. aufgestellten Begriffsmerkmale auch dann gegeben, wenn eine Person ohne Begründung eines öffentlichrechtlichen Dienstgewaltverhältnisses von einer nach den reichs- oder landesrechtlichen Vorschriften zuständigen Stelle in allgemeiner Weise durch einen ausdrücklichen oder stillschweigenden öffentlichrechtlichen Akt zu Dienstverrichtungen, die aus der Staatsgewalt abzuleiten sind und staatlichen Zwecken dienen, berufen wird, sei es, daß die Dienste dem Staat unmittelbar oder einem vermittelnden Träger eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung zu leisten sind. Solche Personen sind dann unmittelbare oder mittelbare Beamte zwar nicht im staatsrechtlichen, aber im strafrechtlichen Sinn.

Vom Akt der Amtsübertragung abgesehen kann zwischen den auf solche Weise Berufenen und dem Staat oder einem vermittelnden Träger eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung ein privatrechtliches Dienstverhältnis bestehen, mit dem der Akt der Amtübertragung zusammentrifft; die zu amtlichen Verrichtungen Berufenen können aber auch im Dienst einer privaten Korporation oder Gesellschaft oder eines Privatmannes stehen oder selbständig sein. Sie unterscheiden sich von den nur in privatrechtlichem Dienst- und Arbeitsverhältnis stehenden Personen eben durch die nebenher laufende Amtsübertragung.

Ein Beispiel bilden die mit bahnpolizeilichen Verrichtungen betrauten Angestellten der Privateisenbahngesellschaften. Sie sind keine Beamten im staatsrechtlichen Sinn, wohl aber innerhalb der Grenzen der ihnen übertragenen Bahnpolizeigewalt Beamte im strafrechtlichen Sinn. (Vgl. RGSt. Bd. 10 S. 325.)

3. Angelegenheiten, an deren Erledigung ein öffentliches Interesse besteht, brauchen nicht notwendig durch Schaffung eines Amtes und durch Beamte in dem unter 1 und 2 erörterten Sinn besorgt zu werden. Ist anzunehmen, daß solche Angelegenheiten auch durch private Tätigkeit in zuverlässiger Weise erledigt werden, dann kann sich der Staat damit begnügen, dieser eine entsprechende Entfaltung zu gewähren. So kann er den öffentlichen Belangen ebenso durch Verleihung des Unternehmungsrechts (Konzessionierung) an Privatbahngesellschaften, wie durch Errichtung öffentlichrechtlicher Anstalten genügen. Die etwa vorbehaltene Beaufsichtigung macht solche Privatunternehmungen nicht zu staatlichen Einrichtungen. Ihre Angestellten bleiben Privatangestellte ohne amtliche Eigenschaft, soweit ihnen nicht vom Staat Dienstverrichtungen der unter 2 erwähnten Art übertragen werden. Dies gilt auch dann, wenn sie die Bezeichnung „Beamte“ führen; sie sind dann hinsichtlich ihrer Haupttätigkeit „Privatbeamte“. (Vgl. RGSt. Bd. 29 S. 184 [185, 189].)

II. 1. Aus den Darlegungen unter I ergibt sich, daß zur Gewinnung einer einheitlichen Grundlage für die Entscheidung der Frage, ob und inwieweit die im Dienste der Reichsbahn stehen-

den Personen Beamte im Sinn des § 359 StGB. sind, der bloße Hinweis auf die im § 1 RBahnPersG. enthaltene Nebeneinanderstellung von Beamten, Angestellten und Arbeitern nicht ausreicht, da sich diese Unterscheidung auch bei Privatunternehmungen findet. Aber auch die Ausgestaltung des Dienstverhältnisses der Reichsbahnbeamten bildet für sich allein keine ausreichende Grundlage; denn es lassen sich Dienstverhältnisse denken, die nach Art eines öffentlichrechtlichen Dienstgewaltverhältnisses gestaltet sind, ohne daß die betreffenden Bediensteten als mittelbare Reichs- oder Landesbeamte erachtet werden können (so bei den öffentlichen Kirchengesellschaften). Es ist vielmehr eine Untersuchung über das innere Wesen der Reichsbahn-Gesellschaft und der Dienstverhältnisse ihres Personals erforderlich. Wäre der Betrieb der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs trotz des an ihm bestehenden öffentlichen Interesses nicht mehr als eine Angelegenheit des Reichs und die Reichsbahn-Gesellschaft lediglich als eine unter der Aufsicht des Reichs stehende Privatbahngesellschaft, ferner das Dienstverhältnis — nicht nur ihrer „Angestellten" und „Arbeiter", sondern auch — ihrer „Beamten" (Reichsbahnbeamten) als ein privatrechtliches Dienstmietverhältnis zu erachten, so hätten alle Reichsbahnbediensteten nur insoweit die Eigenschaft von unmittelbaren oder mittelbaren Beamten des Reichs im Sinn des § 359 StGB. als sie bei Wahrnehmung öffentlichrechtlicher Befugnisse im Sinn der Ausführungen unter Nr. I 2 tätig werden, sei es, daß ihnen solche unmittelbar übertragen werden (vgl. § 40 RBahnG.), sei es, daß es sich um Befugnisse handelt, die auf Grund des § 17 RBahnG. auf die Gesellschaft zur Wahrnehmung durch ihre Bediensteten übergegangen sind (wie etwa die Bahnpolizei); es müßte dann in jedem Fall, in welchem die Beamteneigenschaft im strafrechtlichen Sinn von Bedeutung wird, geprüft werden, ob die Wahrnehmung derartiger öffentlichrechtlicher Befugnisse in Frage steht. Ist dagegen die Gesamtaufgabe, deren Erfüllung der Reichsbahn obliegt, als Angelegenheit des Reichs und die Reichsbahn-Gesellschaft nicht nur in einzelnen Beziehungen, sondern im ganzen Umfang als vermittelnder Träger eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung, ferner das Dienstverhältnis eines Teils ihrer Bediensteten als öffentlichrechtliches Dienstgewaltverhältnis zu erachten, dann handeln die in diesem Verhältnis stehenden Bediensteten bei allen Verrichtungen, die zu ihrer Geschäftsaufgabe gehören, als Beamte im Sinn des § 359 StGB., insbesondere auch bei der im gegenwärtigen Fall in Frage stehenden Einhebung der Vergütung für die Beförderung von Gütern. Bei den nicht auf Grund eines Dienstgewaltverhältnisses tätigen Bediensteten könnte freilich auch dann ein etwa bestehendes Beamtenverhältnis im Sinn des § 359 StGB. nur auf Grund der Art der geleisteten Dienste festgestellt werden.

2. Die Lösung der zu entscheidenden Fragen erfordert zunächst einen Überblick über die geschichtliche Entwicklung.

a) Durch die Reichsverfassung vom 11. August 1919 ist es als Aufgabe des Reichs erklärt worden, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten (Art. 89 RVerf.). Die Reichseisenbahnen sollten jedoch — ungeachtet der Eingliederung ihres Haushaltes und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs — als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen verwaltet werden, das seine Ausgaben selbst zu bestreiten habe (Art. 92 RVerf.).

Durch den mit Gesetz vom 30. April 1920 genehmigten Staatsvertrag zwischen der Reichsregierung und den Ländern mit Staatsbahnnetz (RGBl. S. 773) wurde mit Wirkung vom 1. April 1920 die Vereinheitlichung hinsichtlich der bis dahin bestehenden Staatsbahnen durchgeführt. Die Staatsbahnen gingen in das Eigentum des Reichs über (§ 1). Die Reichseisenbahnbehörden erhielten alle Befugnisse öffentlichrechtlicher Art, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder zustanden (§ 13). Das Reich übernahm alle planmäßigen und nicht planmäßigen Eisenbahnbeamten sowie alle Angestellten und Arbeiter der Länder in seinen Dienst; die Beamten im Sinn der Beamtengesetze der Länder wurden mit der Übernahme der Staatsbahnen Reichsbeamte im Sinne des Art. 129 RVerf. und des Reichsbeamtengesetzes (§ 25). Hiernach kann kein Zweifel bestehen, daß Erwerb, Bau und Betrieb und — bis zum Erwerb — die Beaufsichtigung der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs zur Reichsaufgabe erhoben wurde, daß die Verwaltung der in das Vermögen des Reichs übergangenen Eisenbahnen einen Zweig der Reichsverwaltung bildete, daß hinsichtlich der übernommenen Bahnen die Eisenbahnbehörden unmittelbare Reichsbehörden und die Eisenbahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte im staatsrechtlichen Sinn wurden.

b) Nachdem die Notwendigkeit der Wiederherstellung der deutschen Währung im November 1923 den Reichsfinanzminister gezwungen hatte, die Reichsbahnwirtschaft von der übrigen Finanzwirtschaft des Reichs zu trennen und ihr die Reichszuschüsse zu entziehen, wurde zum Zweck der Schaffung der erforderlichen Kreditgrundlage durch die Notverordnung über Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924 (RGBl. I S. 57) die Reichsbahn zu einem selbständigen, eine juristische Person darstellenden Unternehmen gemacht, durch welches das Reich die in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen betrieb und verwaltete (§ 1). Das im Eigentum des Reichs verbliebene Reichseisenbahnvermögen war Sondervermögen geworden (§ 4). Die „Deutsche Reichsbahn" hatte ihre Ausgaben selbst zu bestreiten, der Reinüberschuß und der Aufwand für den Dienst der für Zwecke der Reichseisenbahnen aufzunehmenden Reichsschulden sollte in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs aufgenommen werden (§ 8). Die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn war unabhängig von der sonstigen Reichsverwaltung zu führen (§ ... Abs. 1). Doch verblieb nicht nur die Aufsicht, sondern auch die Leitung der Geschäftsführung dem Reichsverkehrsminister (§ 2). Die Verwaltung war Reichsverwaltung, die Eisenbahnbehörden waren unmittelbare Reichsbehörden, die Beamten unmittelbare Reichsbeamte geblieben.

c) Dieser Zustand war von vornherein nur als vorläufig gedacht. Die Reichsregierung hatte selbst zum Zwecke der Regelung der Reparationsfrage die Verpfändung der Reichseisenbahnen vorgeschlagen und schon bei der Erlassung der Notverordnung in Aussicht genommen, die Leitung von der dem Reich verbleibenden Aufsicht zu trennen und das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" zu einer besonderen Körperschaft des öffentlichen Rechts unter Anwendung privatwirtschaftlicher Formen auszubauen.

Hieran knüpfte der Bericht des von der Reparationskommission eingesetzten ersten Sachverständigenkomitees vom 9. April 1924 an (Amtlicher Abdruck S. 26 flg., Anlage 3 S. 108 flg., Anlage 4 S. 125). Die Sachverständigen bezeichneten als Quelle der Reparationszahlung neben den Steuern und der Industrie die Eisenbahnen, hielten hierbei aber für nötig, daß das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werde.

Bei den weiteren Verhandlungen erzielten die deutschen Unterhändler in bezug auf die Ausgestaltung im einzelnen wesentliche Erleichterungen, insbesondere die Erhaltung des Berufsbeamtentums. Die Grundgedanken des Sachverständigengutachtens aber blieben maßgebend für das Londoner Abkommen vom August 1924 (RGBl. II S. 289 flg.).

Zur Durchführung des Londoner Abkommens erging dann das Reichsbahngesetz nebst der einen Teil des Gesetzes bildenden Gesellschaftssatzung (RGBl. II S. 272 und 281) sowie das Reichsbahnpersonalgesetz (RGBl. II S. 287) vom 30. August 1924. Auf ihnen beruht die von der Gesellschaft erlassene Reichsbahnpersonalordnung. Die Übernahme des Betriebs erfolgte am 11. Oktober 1924 (§ 47 Abs. 8 RBahnG.; Bek. vom 14. Oktober 1924, RGBl. II S. 386).

3. a) In der Begründung zum RBahnG. (Verh. d. Reichst., II. Wahlperiode 1924, Bd. 383, Anl. Nr. 452, I 2 A) ist bemerkt, die deutsche Regierung habe den Standpunkt eingenommen und halte grundsätzlich daran fest, daß die Bildung einer besonderen Körperschaft des öffentlichen Rechts unter Anwendung privatwirtschaftlicher Formen zur Erreichung des von den Sachverständigen erstrebten Zieles ausgereicht haben würde. Die Reichsregierung habe jedoch dem geforderten weiteren Schritt der Bildung einer Gesellschaft zustimmen können, weil die öffentlichen Belange des Reichs sowohl in den Aufsichtsbefugnissen der Reichsregierung wie in wesentlichen organischen Bestimmungen des Gesetzes und der Gesellschaftssatzung berücksichtigt worden seien. Weiterhin wird die Reichsbahn-Gesellschaft als „eine Gesellschaft eigenen Rechts mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber mit starkem öffentlichrechtlichen Einschlag" (I 2 B), als „eine Handelsgesellschaft, aber eine solche eigenen Rechts" (II zu § 16) bezeichnet. Die Bemerkungen sind zum Teil so gedeutet worden, als hätte sich der Gesetzgeber durch die internationalen Vereinbarungen genötigt gesehen, das Recht zum Betrieb der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs einer Privatgesellschaft zu verleihen und dieser nur in einem gewissen, allerdings ziemlich weitem Umfang auch öffentlichrechtliche Befugnisse zur Wahrnehmung zu übertragen. Die Umwandlung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" in die Reichsbahn-Gesellschaft wurde namentlich in der ersten Zeit vielfach als „Privatisierung" bezeichnet. Diese Auslegung ist aber nicht zutreffend.

Das, was die Sachverständigen erstrebten, ist auf folgende Weise erreicht worden: Die „Verwaltung durch das Reich", wie sie Art. 89 RVerf. vorsieht, ist für die Dauer des Betriebsrechts der Reichsbahn-Gesellschaft beseitigt; das Reichsbahnunternehmen ist kein „Regierungsunternehmen" mehr; Leitung und Verwaltung sind von der Aufsicht getrennt; erstere liegt in den Händen der von der Reichsregierung grundsätzlich unabhängigen, dem Einfluß des Reichstags entzogenen Organe der Gesellschaft; die Aufsicht ist beim Reich geblieben (§§ 1, 5, 10,

RBahnG.). Auch die im Art. 92 RVerf. vorgesehene Einderung des Haushaltes und der Rechnung der Reichseisennen in den Haushalt und in die Rechnung des Reichs besteht die Dauer des Betriebsrechts der Gesellschaft nicht mehr 30 Abs. 3 RBahnG.; § 25 der Satzung). Die im Interesse der illung der Reparationsverpflichtungen erforderliche kaufnische Führung des Betriebs ist — abgesehen von der Losung aus der Reichsverwaltung und dem Reichshaushalt — esondere auch durch die Zugehörigkeit von Vertretern der erten Großmächte und der Vorzugsaktionäre zum Verwalsrat (§ 11 der Satzung) sowie durch Bestellung des Treuders (§ 4 RBahnG. mit § 8 der Satzung) und des Eisenbahnmissars (§§ 21—24 der Satzung) gesichert. Um diese Bemungen, die der Gewährleistung der privatwirtschaftlichen rung des Betriebes dienen, unterzubringen, erschien den verständigen eine Form des Unternehmens geboten, die der Form einer dem Privatrecht angehörigen Gesellschaft rte (§§ 1, 3, 16 RBahnG.). Darüber hinaus bestand aber die Vertragsgegner des Deutschen Reichs keine Veranlas- den öffentlichrechtlichen Charakter des Reichseisenbahnrnehmens zu beseitigen. Eine nähere Betrachtung der Entung der Aufgaben und des Aufbaus des Unternehmens erdenn auch, daß dieses seinem inneren Wesen nach dem ntlichen Recht angehört. Die privatrechtliche Seite der Geschaft ist nur insoweit anzuerkennen, als es Inhalt und ck des Gesetzes erfordern.

hon der Begründungsakt und das Verhältnis zum Eisenbahnnögen ist wesentlich anderer Art als bei Privatunternehgen. Es hat sich nicht eine private Gesellschaft gebildet, das Recht zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen verliehen de; vielmehr hat das Reich die Gesellschaft zum Betrieb der einem Eigentum verbleibenden Eisenbahnen durch einen Gerebungsakt geschaffen (§§ 1 und 6 RBahnG.).

re Aufgaben sind öffentlichrechtlicher Art. Der durch die hsverfassung zur Aufgabe des Reichs erhobene Betrieb und der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs (vgl. §§ 5 und BahnG.) hat durch die Übertragung an einen Selbstverwalskörper ebensowenig aufgehört, Angelegenheit des Reichs ein, wie etwa das Schulwesen dadurch, daß es von den Geden besorgt wird, aufhört, eine Staatsaufgabe zu sein. Die twirtschaftliche Führung des Betriebs war in der Verung selbst schon vorgesehen, wenn auch nicht in so weitnder Form, steht also der Auffassung, daß der Betrieb eine legenheit des Reichs ist, nicht entgegen. Die öffentlichtliche Natur dieser Aufgabe kommt insbesondere darin zum druck, daß die Gesellschaft den Betrieb unter Wahrung der essen der deutschen Volkswirtschaft zu führen hat (§ 2 hnG.) und daß ihr die Reichsregierung den Bau und Betrieb r Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs — allerdings gegen icherung der Schadloshaltung — wider ihren Willen aufken kann (§ 10 Abs. 3 RBahnG.); die Reichsregierung ist durch auch über den in Kraft gebliebenen Art. 96 RVerf. is in die Lage versetzt, den Bedürfnissen der Landesvergung zu genügen. Aber auch die Erfüllung der Reparaverpflichtungen, die für die Ausgestaltung der Reichsbahnllschaft besonders maßgebend war (vgl. § 4 RBahnG. mit der Satzung; § 15 RBahnG.), ist eine Angelegenheit des is. Von der unmittelbaren finanziellen Inanspruchnahme Reichs abgesehen, wurde die Erfüllung dieser Verpflichtung dings zum Teil dadurch erreicht, daß das Privatvermögen Unternehmer industrieller Betriebe mit einer öffentlichlichen Last belegt wurde; bei dieser Form war es nicht errlich, die Belasteten als Träger eines Zweiges der öffentln Verwaltung in die Verfassung des Reichs einzugliedern. l aber kam dies in Frage, soweit das Reich einen Teil seines zen Vermögens zur Ausnützung für diesen Zweck einem ren Rechtssubjekt zur Verfügung stellte.

he solche Eingliederung in die Verfassung des Reichs ist in der Tat erfolgt. Die Reichsbahn-Gesellschaft ist jedensolange, als Vorzugsaktien noch nicht ausgegeben und die maktien alle in den Händen des Reichs sind, überhaupt noch „Gesellschaft", einziges „Mitglied" ist das Reich. Die maktien sind keine Aktien im gewöhnlichen Sinne des es, da sie keinen Kapitalanspruch gewähren; sie verkörpern hr nur die Mitgliedschaft des Reichs und gegebenenfalls Länder (§ 3 RBahnG.; § 6 der Satzung). Dem Reich ist — sehen von den bei ihm verbliebenen Hoheits- und Aufsichtsen — durch das Recht zur Ernennung von Verwaltungsitgliedern sowie durch das Bestätigungsrecht des Reichsidenten gegenüber dem Generaldirektor und den Direktoren wesentlicher Einfluß auf die Leitung und Verwaltung ge-t. Nach der Ausgabe der Vorzugsaktien wird allerdings rivatrechtliche Einschlag verstärkt; der Einfluß der Reichsrung bleibt aber bestehen, zumal auch die Vorzugsaktionäre ch sein müssen (§ 18 RBahnG.; §§ 11 und 19 der Satzung). r die öffentlichrechtliche Natur des ganzen Unternehmens t auch die Sonderstellung, die der Gesellschaft und Stellen gegenüber anderen Unternehmungen eingeräumt ist. Die Gesellschaft genießt eine weitgehende Steuerfreiheit (§ 14 RBahnG.). Während ferner den Privatbahnunternehmungen oder deren Bediensteten nur vereinzelte öffentlichrechtliche Befugnisse, wie das Enteignungsrecht und die Bahnpolizei, übertragen zu werden pflegen, ist nach § 17 RBahnG. auf die Stellen der Reichseisenbahn-Gesellschaft die ganze Fülle der öffentlichen rechtlichen Befugnisse übergegangen, die den früheren Reichsbahnstellen zustanden — so neben dem besonders hervorgehobenen Enteignungsrecht (§ 38 RBahnG.) — die bahn-, gewerbe- und baupolizeilichen Befugnisse, das Recht, öffentliche Beurkundungen und Beglaubigungen vorzunehmen, das Recht der Einforderung von Akten und Strafregisterauszügen, das Recht, unmittelbare Ersuchen an Behörden, z. B. an die Grundbuchbehörden, zu richten usw. (vgl. Begründung zu § 17 RBahnG.; RGE. vom 25. Oktober 1925; RGSt. Bd. 59, S. 384). Dazu kommt die durch § 16, Abs. 4 RBahnG. begründete Sonderstellung der Gesellschaft und ihrer Bediensteten, die für die Verwaltungen des Reichs und dessen Bedienstete auf dem Gebiet des Versicherungs-, Wirtschafts-, Arbeits-, Fürsorge- und Wohnungsrechts jeweils besteht, wobei die Organe der Gesellschaft und die Reichsregierung zusammenwirken. All dies läßt erkennen, daß die Reichsbahnstellen, wenn auch keine unmittelbaren Reichsbehörden, so doch öffentliche Behörden geblieben sind und das Vertrauen von solchen genießen.

Hiernach kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Reichsbahn-Gesellschaft als vermittelnder Träger eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung im Sinn der Ausführungen unter I 1 zu erachten ist. (Ebenso OLG. Stuttgart, Urteil vom 8. Juli 1925; Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1925, S. 1086; D. J.-Z. 1925, Sp. 1442.)

b) Diesem Einbau in den Verwaltungsorganismus des Reichs entspricht auch die Gestaltung des Dienstverhältnisses der Reichsbahnbeamten.

Der Reichsbahnbeamte wird vom Generaldirektor, der diese Befugnis auf andere Stellen der Gesellschaft übertragen kann, angestellt und befördert. Die Anstellung und Beförderung wird rechtswirksam durch Aushändigung einer Urkunde (§ 6 Abs. 1 und 2 RBahnPersO.). Der Generaldirektor und die sonstigen Stellen handeln hierbei zwar nicht als unmittelbare Reichsbehörden (§ 17, S. 1 RBahnG.), aber als öffentliche Behörden (vgl. § 17, S. 2 RBahnG.; RGSt. Bd. 59, S. 384 [385]); dies gilt für den Generaldirektor auch dann, wenn er nur im Vertragsverhältnis bestellt ist. Die Anstellung erfolgt in der Regel auf Lebenszeit (§ 2 RBahnPersG.). Der Beamte wird vereidigt (§ 5 RBahnPersO.). Jeder Beamte ist verpflichtet, seine volle Arbeitskraft in den Dienst der Gesellschaft zu stellen; er hat die ihm übertragenen Arbeiten ohne Rücksicht auf die festgesetzte Dienststundenzahl zu erledigen (§ 15 Abs. 1a RBahnPersO.). Er ist verpflichtet, das öffentliche Interesse neben dem Interesse der Gesellschaft zu wahren. Er hat seine Dienstgeschäfte unter Beachtung der Reichsverfassung und der Gesetze gewissenhaft wahrzunehmen und durch sein Verhalten in und außer dem Dienst der Achtung, die sein Beruf erfordert, sich würdig zu erweisen. Auch ist er zur Amtsverschwiegenheit verpflichtet (§ 23 RBahnG.; § 3 RBahnPersG.; § 8 RBahnPersO.). Ein Beamter, der die ihm obliegenden Pflichten verletzt, wird unter sinngemäßer Anwendung des Dienststrafrechts der Reichsbeamten zur Rechenschaft gezogen; als oberste Reichsbehörde gilt der Generaldirektor (§ 23 Abs. 2 RBahnG.). Die Reichsbahnbeamten sind für die Besetzung der entscheidenden Dienststrafgerichte wie Reichsbeamte zu behandeln (§ 5 RBahnPersG.). Die Dienstbezüge der Reichsbahnbeamten mit Ausnahme der leitenden Beamten sind von der Gesellschaft unter Berücksichtigung der Verhältnisse der Reichsbeamten festzusetzen (§ 26 RBahnG.). Damit sind die unter I 1 angegebenen Begriffsmerkmale des öffentlich-rechtlichen Dienstgewaltverhältnisses erfüllt.

4. Diese Auffassung vom Wesen der Reichsbahn-Gesellschaft und des Dienstverhältnisses der Reichsbahnbeamten deckt sich mit dem Standpunkt, der in den Begründungen zu den Entwürfen des Reichsbahngesetzes und Reichsbahnpersonalgesetzes zum Ausdruck kommt.

Die Begründung zum Reichsbahngesetz I 2 F führt in dieser Hinsicht aus:

„Es hätte in Frage kommen können, die Reichsbeamten in Angestellte umzuwandeln. Der Entwurf geht diesen Weg nicht, weil er, abgesehen von dem Gesichtspunkt, wohlerworbene Rechte der Beamten in größtmöglichem Umfang bestehen zu lassen, das Berufsbeamtentum mit seinen Vorzügen für eine geordnete und leistungsfähige Geschäftsführung dem neuen Unternehmen erhalten will.

Das Gesetz erreicht das Ziel, auf dem Gebiet des Personalwesens den neuen Rechtszustand aus dem bisherigen Zustand organisch zu entwickeln und aus der Vergangenheit beizubehalten, was sich bewährt hat, durch die Schaffung eines neuen Beamtentyps, des Reichsbahnbeamten. Dieser ist Beamter im Sinn der Reichsverfassung; er ist Beamter eigenen Rechts, dessen Rechte und Pflichten durch die vorliegenden Gesetzentwürfe in

enger Anlehnung an das Reichsbeamtengesetz umschrieben sind. . . . .

Daß die Reichsbahn-Gesellschaft als Dienstherr eines öffentlichrechtlichen Dienstverhältnisses auftreten kann, liegt darin begründet, daß sie Träger eines öffentlichen Unternehmens ist und damit in die Reihe jener Dienstherren eintritt, die, abgesehen von Reich und Land, als Träger eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung Herren öffentlicher Dienstverhältnisse zu sein pflegen, wie Gemeinden, Kommunalverbände, Religionsgesellschaften. Die Bedeutung der Reichsbahn für das Gemeinwesen ist nach den ihr zugedachten Aufgaben und Rechten so überragend, daß sie die besondere Treue und Hingabe, die das Kennzeichen des öffentlichen Dienstverhältnisses bildet und im Gegensatz zu den bloß schuldrechtlichen Verpflichtungen eines privaten Dienstvertrages steht, ebenso beanspruchen kann wie der Staat selbst."

Weiter heißt es in der Begründung zu § 1 RBahnPersG. (Verh. d. Reichst., II. Wahlperiode 1924; Bd. 383 Anl. Nr. 453):

„In der Fassung des Abs. 1 wird der Grundgedanke der Schaffung eines Beamten neuen, eigenen und öffentlichen Rechts festgelegt. Da der Reichsbahnbeamte hierdurch Beamter im Sinne der Reichsverfassung wird, ist er es auch auf allen Gebieten des öffentlichen Rechts, z. B. des Strafgesetzbuchs."

Irrig ist an dieser letzten Bemerkung, daß das Wesen des neuen Beamtentyps schon aus der Fassung des § 1 Abs. 1 RBahnPersG. entnommen werden könne. Im übrigen aber berechtigten die Ausführungen der Begründungen, die, soweit ersichtlich, von keiner Seite beanstandet worden sind, zu der Annahme, daß eine „Privatisierung" der Reichseisenbahnen nicht gewollt war und daß die hier vertretene Auslegung der geltenden Bestimmungen auch den Absichten des Gesetzgebers entspricht.

5. Die Entstehungsgeschichte und der Inhalt der geltenden Bestimmungen führen hiernach zu folgendem Ergebnis:

Der Betrieb der Reichsbahnen und die damit in Verbindung gebrachte Erfüllung der Reparationsverpflichtungen sind Angelegenheiten des Reichs. Die Reichsbahn-Gesellschaft ist eine zur Besorgung dieser Angelegenheiten errichtete, mit eigener Rechtspersönlichkeit und mit dem Rechte der Selbstverwaltung ausgestattete, aber in die Verfassung des Reichs eingegliederte und seiner Aufsicht unterstehende öffentlichrechtliche Anstalt in der Form einer Handelsgesellschaft. Die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft sind mittelbare Reichsbehörden. Das Dienstverhältnis der Reichsbahnbeamten ist ein öffentlichrechtliches Dienstgewaltverhältnis. Die Reichsbahnbeamten sind mittelbare Reichsbeamte im staatsrechtlichen Sinn und folglich hinsichtlich aller ihrer dienstlichen Verrichtungen Beamte im Sinne des § 359 StGB. (Im Schlußergebnis ebenso: RGE. vom 19. November 1925, III. 419/25; RGSt., Bd. 60, S. 2; Bayer. OLG., Urt. vom 28. April 1925, I. 132/25; J. W. 1925, S. 1647; D. J.-Z. 1925, Sp. 1441; OLG. Hamm, Urt. vom 21. August 1925, S. 428/25.)

Bücherschau.

— **Die Güterbeförderung durch die Eisenbahn.** (Die richtige und erfolgreiche Handhabung der Gütertarife.) I. Frachtrechtlicher Teil. Von Dr. Franz Hilscher, Sektionschef i. R. Wien 1924. Verlag der Zoll-, Speditions- und Schiffahrtszeit Wien VI. (138 Seiten Text.)

Wie der Verfasser im Vorwort hervorhebt, soll in dem in allgemeinverständlicher Fassung die gesamte Abwick des Eisenbahnfrachtgeschäftes gemäß dem österreichischen internationalen Beförderungsrecht und den geltenden Ta dargelegt, dabei nach Möglichkeit das Recht der Nachbarsta berücksichtigt und das vorhandene Schrifttum und die d verbreitete Zeitschriften leicht benützbar gemachte Rechtschung verarbeitet werden. Das Buch richtet sich in e Reihe an die Frachtgeber aller Art, die in die Lage ver werden sollen, ihre Verfrachtungen fehlerfrei einzuleiten ihre Rechte und Vorteile zu wahren.

Das Buch hält, was es in der Vorrede verspricht. Ent chend der sich selbst gestellten Aufgabe behandelt der fasser in übersichtlicher erschöpfender und auch für den N fachmann leicht verständlicher Weise alle Fragen des Bef rungsrechtes, von den Vorbereitungen zum Abschluß des Fr vertrages (Verpackung des Gutes, Feststellung der Bef rungsmöglichkeit und Beförderungsfähigkeit des Gutes) a fangen bis zu der Geltendmachung von Schadenersatz- Rückvergütungsansprüchen gegen die Eisenbahn. Das Werk nicht ein Kommentar, der die einzelnen Bestimmungen der E bahnverkehrsordnung mit erläuternden Bemerkungen vers sondern eine systematische Zusammenfassung des Eisenb beförderungsrechtes. Besonders zu danken ist dem Verfa daß er sich hierbei von der oft oberflächlichen und den K punkt von Streitfragen umgehenden Darstellungsweise kurz gefaßter „Leitfäden" fernhält, die vorgeben, auf we Blättern alles Wissenswerte eines schwierigen und um reichen Rechtsgebietes sagen zu wollen. Das Werk Dr. schers ist im Gegenteil das Ergebnis sorgfältiger und er Arbeit, die auch für den Eisenbahnfachmann, Richter Rechtsanwalt von Wert ist. Dr. F.

— **Führer durch die deutschen Eisenbahnerholungsh** Herausgegeben vom Verbande deutscher Eisenbahnerhol heime. Es muß dankbar begrüßt werden, daß der Verband scher Eisenbahnerholungsheime es unternommen hat, die b zerstreut in Fachorganen, Zeitschriften, Amtsblättern usw schienenen Mitteilungen und Auskünfte über Eisenbahnerhol heime, ihre Aufnahmebedingungen usw. in einem „Führer" sammenzufassen. Jeder kann sich jetzt über Lage, Bedingu usw. der Eisenbahnerholungsheime schnell unterrichten u für ihn passendste Heim aussuchen, falls er nicht, wie s zu seinem alten, ihm lieb gewordenen Heim zurückkehrt. Führer ist ein warm gehaltenes Geleitwort von Generaldir Oeser vorausgeschickt. Aus dem weiteren kurzen Rückblick hervor, daß der Verband 15 deutsche Heime umfaßt, auch österreichische Heime sind ihm beigetreten. Eine große s Tat ist in der Schaffung dieser Heime festgelegt. Wi Tausende von Eisenbahnern haben sich hier nach anstrenge Dienste bei gastlicher Aufnahme in schöner Gegend und b Luft erholt und gekräftigt! Wie gerne denkt jeder an s Aufenthalt zurück! Mögen den Heimen auch weitere Er beschieden sein.

Der Führer ist in freundlichem Gewande herausgegebe mit einem künstlerischen, von Reichsbahnrat Brademann worfenen Titelblatt geschmückt. Das Büchlein ist zum P von 30 Pf. bei Eisenbahn-Oberinspektor Ambrosius, B Reichsbahndirektion, zu erhalten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,1 km lange eingleisige vollspurige Nebenbahn Dt. Briesen-Firchau ist am 1. Mai 1926 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und vom gleichen Tage ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder) zugerechnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sin lassen worden:

Nr. III 70 vom 19. April 1926 an die Mitgl des Satzungsausschusses, betreffend Antrag der General tion der Österreichischen Bundesbahnen auf Abschluß Vereinsübereinkommens über die gegenseitige Gewährun Rechtsbeistand.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Juni 1926 wird die zwischen den Stationen Briesnigk und Groß Gastrose rechts der Bahnstrecke Forst (Lausitz)-Guben gelegene Station Grießen (Bez. Frankfurt Oder) auch für die Abfertigung von Tiersendungen eröffnet. Für die Ver- und Entladung von Tiersendungen ist eine fahrbare Laderampe dort aufgestellt worden; im übrigen bleibt die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, nach wie vor geschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Halle (Saal

2. Nachruf.

Am 20. April d. Js. starb in Georgenthal i. Thür., wo er im Ruhestande bte, der

Oberregierungsrat i. R., Herr Geheimer Regierungsrat

Emil Jeckstein

ı Alter von 71 Jahren.
Der Verstorbene ist 41 Jahre bei der Preußischen Staats- und Reichssenbahnverwaltung tätig gewesen und hat der Reichsbahndirektion Altona it dem 1. April 1890 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Juli 1923 s Direktionsmitglied angehört.
Reiche Sachkenntnisse zeichneten ihn aus. Von seinen Mitarbeitern hoch schätzt, hat er sich durch seine große Schaffenskraft und strenge Pflichtfüllung um die Eisenbahnverwaltung dauernde Verdienste erworben.
Sein Andenken werden wir stets hoch in Ehren halten.

Altona, den 21. April 1926. (422)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

15. Mai 1926 wird der Zollgüterhof Homburg dem Betrieb über-. Der neue Bahnhof führt die Benung „Homburg (Saar) Güterzoll" st nur für Frachtgutsendungen mmt, die nach der Verzollung weigefertigt werden. Die Anfuhr von n nach dem neuen Bahnhof und Abfuhr von diesem ist ausgessen.
rbrücken, den 21. April 1926. (435)
enbahndirektion des Saargebiets.

Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

n 1. Mai ds. Js. ab wird die Tarifn Bottrop Kohlenschächte aufge-.
en, den 21. April 1926. (430)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Bahnhof IV. Klasse Pferdebachtal der Bahnstrecke Heiligenstadtbda wird für die Zeit vom 15. Mai). September 1926 für den Personenhr wieder geöffnet.
sel, den 23. April 1926. (436)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Cassel.

5. Güterverkehr.

sbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 26. April 1926 die Station Misburg als Versandn der Gruppe I in den Ausnahmei 18 einbezogen.
lin, den 20. April 1926. (412)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

sbahn-Gütertarif, Heft D. (Stationstarif) vom 1. Dezember 1922.

der Bestimmung für Leipzig wird Verzeichnis der Anschließer get. Ferner wird mit Gültigkeit vom Mai 1926 der Stationsname „Bör-(Braunschw.)" in „Börnecke z)" geändert. Näheres enthält die . April 1926 erscheinende Nummer arifanzeigers.
lin, den 22. April 1926. (418)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. April 1926 wird der Ausnahmetarif 107 (Grubenholz) für den Versand von deutschpolnischen Grenzstationen nach rheinisch-westfälischen Steinkohlen-Gewinnungsstationen eingeführt.
Berlin, den 22. April 1926. (427)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 29. April 1926 wird der Ausnahmetarif 108 für Dolomit, roh und gebrannt, auch gemahlen, zur Ausfuhr nach Frankreich, Luxemburg, Belgien und dem Saargebiet eingeführt.
Berlin, den 23. April 1926. (426)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 werden die Unterabschnitte 40 und 65 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" geändert. Näheres enthält die am 29. April 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.
Berlin, den 24. April 1926. (438)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1b. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B., gültig vom 1. August 1925.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 wird „Methylenchlorid" in das Verzeichnis IV der zur Beförderung in Behälterwagen zugelassenen Güter aufgenommen. Demgemäß ist als neue Ziffer 37a nachzutragen: „Methylenchlorid".
Bis zur Herausgabe eines Nachtrages ist die Ergänzung im Tarif handschriftlich vorzunehmen.
Berlin, den 25. April 1926. (428)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. April 1926 wird die Station Rothemühle (Westf.) als Versandstation der Gruppe I in den Ausnahmetarif 18 einbezogen.
Berlin, den 22. April 1926. (434)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, Tfv. 501.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1926 wird
1. die Ausführungsbestimmung zu § 51 EVO. (Lieferfrist) neugefaßt;
2. der § 17 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Bestimmung für Rennpferde in gewöhnlichen Wagen) gestrichen;
3. der § 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften ergänzt und
4. die Gebühr für die Reinigung und Desinfektion von Geflügelwagen mit besonderer Einrichtung (Abschn. VII des Nebengebührentarifs) auf 40 RM. erhöht.

Tariferhöhungen und Tariferschwerungen treten erst mit Gültigkeit vom 1. August 1926 in Kraft.
Die Änderung der Ausführungsbestimmung zu § 51 EVO. ist gemäß § 2 EVO. genehmigt.
Berlin, den 24. April 1926. (443)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. April 1926 tritt der Ausnahmetarif 106 für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesirup, Zuckerlikör, Kartoffelmehl, Dextrin, Kartoffelsago) zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze in Kraft.
Berlin, den 19. April 1926. (413)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. 6. 1926 treten für den A. T. 12 (Wagen mit Schaustellungen usw.) erhöhte Frachtsätze in Kraft. Näheres über die neuen Sätze usw. durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 20. April 1926. (415)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Die Fußnote für Lindau-Reutin auf Seite 7—15 des S. D. 2 wird berichtigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 20. April 1926. (416)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. Dezember 1925.

Am 1. Mai 1926 tritt der Nachtrag I in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
München, 22. April 1926. (440)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. November 1924.

Der Raddruck bei der Station Schlüsselfeld (Seite 12) beträgt nicht 6750 sondern 6250 kg. Auf Seite 12 ist ferner zu ergänzen bei Schalchen, Anstoß an Garching: 6.7 m Radstand und 7000 kg Raddruck, Anstoß an Traunstein 4,5 m Radstand und 7000 kg Raddruck.
München, den 23. April 1926. (441)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 332. Niederländisch-Polnischer Güter- und Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 wird ein Eisenbahn-Güter- und Tiertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den Güter- und Tierverkehr zwischen den auf niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der Niederländischen Eisenbahnen und der deutschen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der in Polen und auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen Polnischen Staatseisenbahnen sowie den Stationen der von den Polnischen Staatseisenbahnen verwalteten Eisenbahnen andererseits im Durchgang durch Deutschland eingeführt.

Der Tarif gilt bei Aufgabe mit durchgehendem Frachtbrief.

Die Fracht kann nach freier Wahl des Absenders und nach Maßgabe der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr frankiert oder überwiesen werden. Teilfrankaturen sind in beiden Richtungen jedoch nur bis zu den deutsch/niederländischen oder polnisch/deutschen Grenzübergängen zulässig. Das Verbot der Angabe des Interesses an der Lieferung wird aufgehoben. Nachnahmen und Barvorschüsse bleiben auch fernerhin ausgeschlossen.

Gleichzeitig erscheint eine Dienstanweisung nebst Kontroll- und Abrechnungsvorschriften. Abdrücke des Tarifs sind zum Preise von 40 Rpf. für das Stück durch Vermittlung der Stationskasse Breslau Hbf. zu beziehen.

Berlin, den 20. April 1926. (414)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 26. April 1926 wird der Unterabschnitt „88a Ruppiner Eisenbahn" des Abschnittes „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" ergänzt. Näheres enthält die am 26. April 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 20. April 1926. (419)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Klarstellung des Wortlauts der Abteilung X im Warenverzeichnis des S. D. 5. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. April 1926. (423)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 5a wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Mai 1926, verlängert.

Berlin, den 24. April 1926. (437)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Auf Seite 7 ist mit Gültigkeit vom 26. April 1926 unter Nr. 10 Nordkaukasische Eisenbahn die Station Proletarskaja nachzutragen. (421)

Königsberg (Pr.), den 19. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. April 1926 wird frisches Krabbenfleisch in den Ausnahmetarif 8 einbezogen.

Berlin, den 21. April 1926. (420)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach mittel-, nord- und ostdeutschen Stationen) Eisenbahngütertarif, Heft 10.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 ist auf S. 6/7, 18/19, 30/31 und 42/43 des Nachtrags I die Station Dessau Hbf.... Mag nachzutragen. Es gelten die Angaben und Frachtsätze für Dessau D. Wörl. E. Die beiden Stationsnamen sind durch das Zeichen „*" zu verbinden.

Dresden, am 19. April 1926. (417)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten).

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Eisenbahngütertarif, Heft 11 auf S. 70 bei der Station „Praha Denisovo nádraží" in der laufenden Nummer 1 der Schnittfrachtsatz I von „670" in „144" und der Schnittfrachtsatz II von „144" in „670" richtigzustellen.

Dresden, am 22. April 1926. (424)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordisch-italienischer Güterverkehr über Deutschland-Schweiz und Deutschland-Österreich. Direkter Tarif vom 1. April 1926.

Im Tarif sind mit Wirkung vom 1. Mai 1926 folgende Ergänzungen und Änderungen durchzuführen:

1. Seite 15: In der Fußnote zu Tarif Nr. 67* für die außer-italienischen Strecken ist nach Pizzighettone die Station Ponte d'Adda nachzutragen.
2. Seite 82/83: Nach Pontassieve ist nachzutragen:
   Ponte d'Adda[1])-Chiasso 127 km
   mit folgenden Frachtsätzen:

für Klasse	1	2	24	29	36	40
cts:	1242	1149	611	583	484	448

   Am Fuße der S. 82 ist zu setzen:
   1) Nur für Wagenladungen der Firma Società Seta Artificiale Cremona.
3. Seite 20: In der Fußnote 2 sind in der 3. und 4. Zeile die Worte: „sofern die Fracht . . . billiger stellt" zu streichen. Nach den Worten „zu berechnen" in der 3. Zeile ist statt des Beistrichs ein Punkt zu setzen.
4. Seite 39: Bei Ausnahmetarif Nr. 4 ist in der 7. Zeile der Ziffer 8 die Prozentzahl 50 in 30 zu berichtigen; in der 8. und 9. Zeile sind die Worte „sofern die Fracht . . . billiger stellt" zu streichen. Nach den Worten „zu berechnen" in der 8. Zeile ist ein Punkt zu setzen.
5. Seite 62: Bei Ausnahmetarif Nr. 5 sind in der 5. und 6. Zeile der Ziffer 3 die Worte: „sofern sich die Fracht . . . billiger stellt" zu streichen. Nach den Worten „zu berechnen" in der 5. Zeile ist ein Punkt zu setzen.

München, den 20. April 1926. (425)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr
Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr

Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1926 t verschiedene Änderungen und Ergä gen in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntar zeiger.

Altona, den 26. April 1926. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 den die Stationen Neheim-Hüsten Plettenberg als Versandstationen in Geltungsbereich des Ausnahmetarif einbezogen.

Elberfeld, den 24. April 1926. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Elberfeld.

Niederländisch-Österreichischer Gi verkehr im Durchgang durch Deu land über Passau, Simbach, Salzl Kufstein, Mittenwald, Pfronten-Stei Lindau-Reutin und Lindau Stadt.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im tertarif auf Seite 2 im Vorwort zweite Absatz gestrichen und durch folgenden ersetzt:

Die Ausgabe dieses Tarifs und dazu erscheinenden Nachträge s ihre Aufhebung wird bekanntgem

1. für die Niederlande im „Neder sche Gids voor Spoorwegen, St vaart enz" in den Haag;
2. für Österreich im „Anzeigenblat Verkehr" in Wien;
3. für Deutschland im „Tarif- und kehrsanzeiger für den Güter- Tierverkehr der Deutschen Re bahn-Gesellschaft und der deuts Privateisenbahnen (T. V. A. I) Berlin;
4. nachrichtlich in der „Zeitung Vereins Deutscher Eisenbah waltungen" in Berlin.

Änderungen und Ergänzungen kö auch durch Abdruck ihres Wortlau den unter 1. bis 3. genannten Blä bekanntgemacht werden.

Auf derartige Bekanntmachungen in der unter 4. genannten Zeitung gewiesen.

Maßgebend für die Rechtsgülti der Veröffentlichungen ist die Bek machung in den unter 1. bis 3. ge ten Blättern.

Köln, den 24. April 1926. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Köln.

Ausschluß der Annahme von bul schen Lewanoten in außerbulgaris Stationen.

Im Hinblick auf Verfügungen Bulgarischen Nationalbank können auf weiteres in außerbulgaris Schiffsstationen Lewanoten zur Zah von Gebühren nicht angenom werden.

Regensburg, den 15. April 1926. (
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Ak gesellschaft.

6. Personen- und Gepäckverkel

Deutsch-Litauisch-Lettisch-Estisch Expreßguttarif.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im statt „250 kg" zu setzen „500 kg" § 2a die Station Tilsit nachzutrage

Königsberg (Pr.), den 23. April
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion. (

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 18. | Berlin, den 6. Mai 1926. | LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Vorbildung der höheren Reichsbahnbeamten.

Von Geh. Oberreg.-Rat **R. v. Kienitz.**

ine alte Debatte ist wieder einmal angeregt worden. In der kehrstechnischen Woche vom 16. November 1925 hat Reichs-noberrat Dr.-Ing. Pirath „Wege zur Fortbildung im Eisen-nwesen“ erörtert, wobei er zunächst „allgemeine Vorbedin-gen zur Leitung wirtschaftlicher Unternehmungen“ auf-lt, offenbar als systematische Grundlage seines Lehrplans, dann auf das „Studium der Geschäfts- und Arbeitsmethoden schiedener Eisenbahnunternehmungen“ hinausläuft; die ge-ieten Persönlichkeiten für solches Studium glaubt er auf dem ge beschaffen zu sollen, daß die Anwärter des höheren Eisen-ndienstes nicht mehr wie bisher, nach voller Ausbildung als essor oder Baumeister, sondern bereits nach Beendigung der hschulbildung zur Eisenbahn übernommen, hier weiter ge-ult und schließlich einer besonderen Eisenbahnschlußprüfung erworfen werden. Darauf hat — unter dem obigen Titel — chsbahnoberrat Dr. Witte in der Verkehrstechnischen che vom 17. März 1926 diesen Vorschlag einer neugearteten bildung bekämpft, mit guten Gründen, denen man wohl bei-en kann; den grundlegenden Plan aber hat er warm begrüßt, lich ohne Begründung. Nun haben beide Sachen eigentlich ts miteinander zu tun. Die Verhältnisse anderer Eisen-nen kann man sowohl mit der jetzigen, wie mit Piraths ftiger Vorbildung studieren. Aber Pirath bringt nun ein-beides in ursächlichen Zusammenhang, und schon deshalb mt man nicht umhin, auch auf seine Grundlage einzugehen. igens wird sich dabei zugleich die Aktivlegitimation des Ur-ers erweisen, wieweit er berufen ist, den richtigen Weg der bildung zu zeigen.

Das das Studium fremder Eisenbahnunternehmungen nützlich und wünschenswert sei, braucht nicht mehr gesagt zu werden, weil das von niemandem bezweifelt wird. Aber das bisherige Maß, das bloß literarische Studium, verbunden mit verhältnismäßig kurzen, zu besonderen Zwecken unternommenen örtlichen Besichtigungen, erscheint Pirath ungenügend; er wünscht ein „systematisches Studium an Ort und Stelle“. Nun liegt auf der Hand, daß das regelmäßige Entsenden einer irgendwie erheblichen Anzahl höherer Beamter zu solchem systematischen, also immerhin langdauernden Studium nicht nur finanziell unpraktisch sein, sondern auch die eigene Verwaltung durch ständigen Personalwechsel in Unruhe und Unordnung bringen würde, die Auswahl sehr Weniger aber auf eine Günstlingswirtschaft hinausliefe und schwerlich verdiente, als allgemeiner Leitsatz der Vorbildung eines Beamtenkörpers vom Umfange der höheren Reichsbahnbeamtenschaft hingestellt zu werden. Aber auch in der Sache selbst überschätzt Pirath sein „systematisches“ Studium, das an Stelle des unzulänglichen literarischen Studiums nur deshalb treten soll, weil der Eisenbahnbetrieb und die beförderungstechnischen Gesichtspunkte in der weitverzweigten Ausdehnung über große Flächen und den oft geheimnisvollen Beziehungen zum Verkehrsaufkommen selbst den Eingeweihten nicht so klar sind, daß sie systematisch und umfassend für ein Unternehmen verständlich dargestellt werden können . . . Anschauung, Beobachtung und kritische Untersuchung an Ort und Stelle vermögen allein ein Bild zu geben, das, mit eigener Erfahrung in Verbindung gebracht, zum eigenen Nutzen ausgewertet werden kann“. Es ist zu hoffen, daß die „Eingeweihten“

unserer Reichsbahn nicht genötigt sind, ein derartiges Bekenntnis für sich abzugeben. Wenn aber im Auslande die Sache so liegt, so lohnt es wahrlich nicht dorthin zu gehen. Nach einem bisher nicht angefochtenen Satze des Sokrates sind alle in dem, was sie wirklich wissen, genügend beredt; bei schwerer Zunge sind sie es wenigstens mit der Feder. Wenn also die dortigen Eingeweihten ihre Sache nicht verständlich darlegen können, so fehlt ihnen das wirkliche Wissen. Bei wem soll sich nun der an Ort und Stelle Anschauende, Beobachtende und kritisch Untersuchende belehren? Bei den Nichteingeweihten? Oder bei der toten Materie? Will er wirklich aus der Behandlung des Stoffes durch Menschen, die ihre Sache selbst nicht recht begriffen haben, brauchbare „eigene Erfahrungen" gewinnen? Doch höchstens die Erfahrung, wie man es nicht machen solle. Dazu braucht man nicht erst nach Amerika zu reisen.

Indessen ist dieser Studienplan nur eine Folge der grundlegenden, die „allgemeine Vorbedingung zur Leitung" entwickelnden Anschauungen P i r a t h s. Werden sie uns mehr bieten? Zunächst gründet er die Erfolge der „bedeutendsten leitenden Persönlichkeiten" auf eine „starke Raumausnutzung ihres Betätigungsfeldes und tiefes Eindringen in die lebendige Wirtschaft verschiedenster Kulturvölker . . . Sie beherrschten die Einzelheiten, aber sie ließen sich nicht von ihnen beherrschen". Es ist wohl nicht zuviel gesagt, daß sich bei solchen bloßen Redewendungen niemand etwas denken kann. Dann wird das „mutige Wagnis" der Eisenbahnmänner beim Bau der ersten rheinischen Privatbahnen „bewundert". An die Eisenbahnmänner der früher begonnenen mitteldeutschen Bahnen zu erinnern, ist nicht nötig, weil a l l e diese Männer selbst am Erfolge ihrer Unternehmungen überhaupt gar nicht gezweifelt haben; ihre einzigen Sorgen waren Erlangen der Konzession und Beschaffen des Kapitals, aber das waren nicht mutige Wagnisse. Ärger ist aber der Versuch, einen späteren Rückgang des Eisenbahnwesens daraus herzuleiten, daß sich die einzelnen Staaten der Eisenbahnen „als eines staatspolitischen Machtmittels annahmen". Was soll das heißen? Ist mit staatspolitischer Macht etwa die staatliche Gemeinwirtschaft gemeint? Daß diese angesichts der öffentlichen Kontrolle durch Parlament und Eisenbahnräte eine gewaltige volkswirtschaftliche Errungenschaft bedeutet hat, wird sogar im heutigen sozialdemokratischen Schrifttum ohne weiteres anerkannt; das Bemängeln des damaligen Streikverbotes liegt außerhalb unserer Betrachtung. Und dazu soll als Novum kommen „der starke Monopolcharakter"? Neu ist dabei doch wohl nur die seltsame P i r a t h s c h e Wortbildung; denn das tatsächliche Monopol der Eisenbahnen bestand ebensowohl bei den früheren Privatbahnen, wie es auch heute noch besteht. Wenn also „das Bewußtsein des alleinigen Beförderungsrechts d a s B e s t r e b e n h e m m t, auch von anders geleiteten Unternehmungen Gutes zu lernen und zu übernehmen" — die bisherigen Eisenbahner werden über dies Zeugnis der geistigen „Hemmung" ein wenig erstaunt sein —, so wird Pirath zunächst wohl die jetzt noch vorliegende Ursache der Hemmung beseitigen müssen, weil sonst sein ganzer Plan hinfällt.

Und so geht die Offenbarung weiter. „Es wurde das Eindringen von Einflüssen begünstigt, die einer Hoheitsverwaltung wohl anstehen, aber im Grunde einem wirtschaftlichen Unternehmen, wie es die Eisenbahnen sind, ferngehalten werden mußten." Welche Einflüsse? und welche Hoheitsverwaltung? Offenbar wohl die Staatseisenbahnverwaltung! Aber Hoheit waren bei dieser doch nur Konzession, Planfeststellung, Privatbahnaufsicht und Tarif, und das alles gilt auch heute. Oder meint Pirath den der damaligen Staatsform entsprechenden Titel? War für ihn das neben dem „Stadtgymnasium" in derselben Stadt bestehende „Königliche Gymnasium" eine Hoheitsverwaltung? und wenn, weil es sich um eine S t a a t s verwaltung handelte, unter „Einflüssen" politische Beziehungen verstanden sein sollten, fehlen diese jetzt? und werden sie jemals fehlen? Gegenüber der bloßen Phrase kommt man aus dem Fragen nicht heraus. Schließlich erscheinen natürlich auch die „privatwirtschaftlichen Gesichtspunkte", und man muß hier zur Ents digung freilich gelten lassen, daß diese nun einmal zum meinen Inventar des modernen Rüstzeuges gehören. In V lichkeit ist dieser Begriff nur ein Wort. Privatwirtschaft Gemeinwirtschaft unterscheiden sich nur im wirtschaftli Z i e l , n i c h t i n d e r A r t der Wirtschaft, die hier wie je nach dem Verständnis der Führung günstig oder ungü sein kann. Einzelheiten sind dabei nur Sache der Routine. haben z. B. schon vor 30 Jahren bei der preußischen Staatse bahnverwaltung unter Miquels Drucke eine der heutigen liche Reklamewirtschaft gehabt, die nur deshalb aufgeg wurde, weil wir damals reich genug waren, uns die Verse delung des Städtebildes ersparen zu können. Und was ist in der Wirtschaft der Eisenbahn mit der oft betonten führung der kaufmännischen Gebarung t a t s ä c h l i c h an geworden? Bis auf äußerliche Formen nichts.

Nach alledem erscheint ein besonderer Beruf P i r a t Wegeweiser für die Ausbildung der höheren Beamten zu wer nicht gerade nachgewiesen. Indessen könnte sein Vorsc trotzdem an sich richtig sein. Da hat nun, ganz abgesehen ungezählten früheren Entgegnungen, hier bereits W i t t e seinem obengenannten Aufsatze die wichtigsten Gegengri genügend hervorgehoben, vor allem die Unzuverlässigkeit j Halbbildung, die soziale Entwürdigung der im eigentli akademischen Sinne dann nicht mehr „höheren" Reichsb beamten und — nicht zuletzt — die bedenkliche geistige moralische Bindung, in die der höhere Reichsbahnbeamte ge über seiner jetzigen Lage verfallen wird, wenn sein Reichsba examen ein anderweites Unterkommen nicht mehr ermögli In allen diesen Punkten darf auf Wittes Ansichten verwi werden, die klarer kaum vertreten werden können. Hier nur kurz noch die allgemeine Einwirkung der vorgeschlage Neuerung auf das Denken selbst näher beleuchtet werden.

Den das ganze Leben in endloser Entwickelung erfüllen Vorgang des gegenseitigen Weiterschiebens von Denken Erfahrung haben wir aus dem praktischen Grunde, das jewe Errungene einmal nutzen zu können, in Stufen geordnet, zwar rein empirisch bestimmt sein mögen, aber wie sie einmal sind, jede eine in sich abgeschlossene Einheit des Denk und seiner Weiterbildung durch neue Erfahrung darstel Diese Einheit kann man allemal nur mit eigenem Schaden un brechen; denn das Z i e l der für sich abgegrenzten Stufe w nicht erreicht, und die übrigbleibenden Brocken taugen ni viel. Wer das Gymnasium vorzeitig verläßt, hätte für die E wickelung seines Denkens besser getan, von vornherein e Anstalt mit entsprechend geringerem Maße der Einheit wählen. Vor allem gilt das natürlich für die oberste Stufe staatlichen Bildung, zumal wenn hier noch eine Einteilung der getroffen wurde, daß zunächst erst das exakte Denken für s theoretisch geschult und dann erst seine Anwendung auf Wirklichkeit behufs weiterer Erfahrung und Denkentwickelt vorgenommen wird. Hier wird mit einem Abbrechen alles v dorben, weil das exakte Denken ja erst in jener weiteren wendung abschließend begriffen wird und in der Rechtsa bildung dann erst das sog. Judicium gibt, das Witte als Ke zeichen des eigentlichen Juristen hervorhebt. So schwin z. B. bei Leuten, die nach bestandener Referendarsprüfung et aus wirtschaftlicher Not in den mittleren Dienst übergehen, frühere akademische Bildung regelmäßig sehr bald, weil beim Mangel der abschließenden begrifflichen Festigung Torso haltlos wird. Daher wäre es auch für die Eisenbahnv waltung, wenn sie vollausgebildete Assessoren nicht nehm wollte, eine planlose Torheit, Leute mit bloßer Hochschulbildu zu wählen statt Gymnasialabiturienten, die nicht erst vi Jahre ihres Lebens zwecklos vergeudet hätten.

Ob die Sache bei den technischen Anwärtern anders lieg würde, wird richtiger wohl dem Urteil erfahrener höher Techniker überlassen.

Aber was hat eigentlich diese ganze Erwägung Pirath's m

...m Studienplan zu tun? In ihren ersten Eisenbahnjahren, ... bestandenem Reichsbahnexamen, kommen die jungen Leute ... ohnehin nicht dazu, zu „systematischen" Studien ins Aus... abgeordnet zu werden, und werden sie wirklich für solche ...dnung dadurch weniger geeignet, daß sie inzwischen, statt ...ne Eisenbahnroutine sich anzueignen, ihre wissenschaftlich ...ige Ausbildung vollenden? Es mag dahingestellt bleiben, ...as Ganze nur eine mit wissenschaftlichem Schein einge...te Erneuerung des bekannten Verlangens bedeuten soll, die „Eisenbahnjuristen" durch außerhalb der eigentlichen Verwaltung stehende Justitiare zu ersetzen. Sollte aber nicht darauf abgezielt, sollte vielmehr mit dem Betonen einer „Fachbildung nach der rechtlichen Seite" eine Zugehörigkeit der „Juristen" zur Eisenbahn anerkannt worden sein, so müßte leider undankbarer Weise erwidert werden, daß die Eisenbahn die Juristerei schon gelten lassen muß, wie sie ist, nämlich nicht als Fachbildung nach irgendeiner Seite. Juristerei ist nicht Fachbildung, sondern D e n k bildung.

Gehört der Bereitschaftsdienst des Zugbegleitpersonals in die Diensteinteilungen.

Von Reichsbahnrat **Haupt-Breslau.**

...ie bekannt, wird der Dienst des Zugbegleitpersonals der ...lmäßig verkehrenden Züge durch einen Dienstplan für das ...begleitpersonal geregelt.

...s regelmäßig verkehrende Züge werden aber nur die Züge ...mmt, von denen mit ziemlicher Sicherheit feststeht, daß ihre ...che Belastung gewährleistet ist.

...raus ergibt sich, daß die Zahl der regelmäßigen Züge eher ...napp als zu reichlich bemessen sein wird und daß vielfach ... aufkommende Fracht mit Bedarfszügen abgefahren wer... muß.

...e zur Begleitung dieser Bedarfszüge erforderlichen Zug...eitpersonale werden von jeher dadurch gewonnen, daß in ... Dienstplan des Zugbegleitpersonals Bereitschaftsdienste ein...beitet werden. Alle Bediensteten eines Dienstplanes haben ... in gewissen Zeitabschnitten eine Schicht Bereitschaftsdienst ...eisten. Diese Gepflogenheit besteht auch heute noch — ver... ich überall.

...bgleich die Bereitschaften, wenn sie für Bedarfszüge nicht ...aucht werden, möglichst für andere Zwecke verwendet wer... z. B. zur Vertretung anderer Bediensteter, des Zugbegleit...onals bei plötzlicher Erkrankung und Beurlaubungen (für ...kheit und planmäßigen Urlaub sind sonst Reserveköpfe vor...len), ferner zur Verstärkung des Bremserpersonals usw., ...t es doch in vielen Fällen vorkommen, daß sich keine Ge...heit zu ihrer Verwendung bietet.

...s Personal verbringt dann nutzlos seine Zeit in den Aufent...räumen. Der Bereitschaftsdienst ist somit als halbe Ruhe ...sprechen. Tatsächlich wird er dem Personal ja auch nur ...50 % auf die reine Arbeitszeit angerechnet.

...f vielen Bahnhöfen kommt man mit dem herkömmlichen Be...chaftspersonal nicht mehr aus, weil der Bedarf an Ver...kungsbremsern gestiegen ist. Je weniger Wagen mit Luft...se vorhanden sind, um so größer ist die Zahl der hand...emsten Wagen und dementsprechend die Zahl der mitzu...nden Bremser. Auf Rangierbahnhöfen in der Nähe der ...desgrenze, auf denen verhältnismäßig viel Fremdwagen ohne ...bremse aufkommen, muß daher stets eine verhältnismäßig ...e Zahl von Bremsern bereit gehalten werden, die zur Ver...kung des turnusmäßigen Personals verwendet wird, wenn ...en Zügen eine gewisse Zahl von Fremdwagen zu befördern ... Zur besseren Anpassung an die veränderlichen Zeiten des ...kommens der Fremdwagen hat sich die Gepflogenheit ein...ürgert, diese Verstärkungsbremser nicht in den Dienstplan ... Bereitschaft einzuarbeiten, sondern einen besonderen Stamm ... Leuten vorzuhalten, über die jeden Tag nach Bedarf ver... wird. Für dieses Personal hat sich der Name „Zutreter...onal" eingebürgert.

...uf einem Bahnhof in der Nähe der Landesgrenze ist z. Zt. ... turnusmäßiges Personal von rd. 218 Köpfen und ein nicht ...usmäßiges Personal (Zutreterpersonal) von i. D. 46 Köpfen ...handen. Das turnusmäßige Personal stellt täglich 16 Köpfe ...eitschaftspersonal für Bedarfszüge. Es fragt sich, ob bei der ...vendigkeit der Bereithaltung von 46 Zutretern die alte Einrichtung des Bereitschaftsdienstes des turnusmäßigen Personals (16 Köpfe im vorliegenden Fall) zweckmäßig beibehalten wird oder ob es nicht zweckmäßiger ist, entweder das Zutreterpersonal zu verstärken und das Bereitschaftspersonal aufzugeben oder das Bereitschaftspersonal zu verstärken und das Zutreterpersonal aufzugeben.

Diese Frage läßt sich nur auf Grund von Beobachtungen beantworten. Wenn auch die Verwendung der beiden Personalgruppen eine unregelmäßige ist, lassen sich doch auf Grund von Beobachtungen für einen längeren Zeitraum Schlüsse ziehen, die für alle Verhältnisse wenigstens annähernd zutreffen. Wenn das Bereitschaftspersonal wirtschaftlicher arbeitet, wird das Zutreterpersonal, im umgekehrten Fall das Bereitschaftspersonal aufzugeben sein.

Um diese Frage zu entscheiden, soll auf Grund der Beobachtungen die Wirtschaftlichkeit in der Verwendung der beiden Personalgruppen geprüft werden. Ohne weiteres ist klar, daß der Kommandierbeamte für die Einteilung des Zutreterpersonals freiere Hand hat als in der Verfügung über das Bereitschaftspersonal. Dieses letztere erscheint zu ein für allemal in der Diensteinteilung festgesetzten Zeitpunkten zum Dienst ohne Rücksicht darauf, ob der Verkehr stark oder flau ist. Die Bestellung des Zutreterpersonals kann jedoch der Verkehrslage angepaßt werden, wie ich das in meinem Aufsatz „Der Wert zeichnerischer Darstellungen" in Nr. 14, S. 376 fgd. d. Ztg. dargetan habe. Auch können Zutreter bei abflauendem Verkehr ganz zurückgezogen und bei anschwellendem wieder eingesetzt werden. Wird beim Dienstantritt des Zutreterpersonals erkannt, daß es vorläufig nicht gebraucht wird, so kann es nach Hause geschickt und zu einem mehr oder weniger beliebigen anderen Zeitpunkt erneut bestellt werden. Das trifft für das turnusmäßige Bereitschaftspersonal nicht zu, da es nach einer gewissen Zeit wieder eine turnusmäßige Schicht übernehmen muß. Das turnusmäßige Bereitschaftspersonal muß daher — auch bei flauem Zugverkehr — warten. Hat es längere Zeit gewartet, so kann es im Hinblick auf den nächsten turnusmäßigen Dienst nur noch zu kleinen Turen herangezogen werden. Aus Aufschreibungen über den im Monat Januar 1926 vom Zutreter- und vom turnusmäßigen Personal des ins Auge gefaßten Bahnhofs geleisteten bzw. nach der Diensteinteilung zu leistenden Dienst ergeben sich die in der folgenden Zusammenstellung unter A verzeichneten Zahlen.

Aus der folgenden Nachweisung geht zunächst hervor, daß ein Zutreter vor dem Einsetzen in den Zugdienst (Sp. 4) im Mittel 1,08 Stunden, ein turnusmäßiger Bereitschaftsmann dagegen 6,55 Stunden warten mußte. Mehrmonatige Beobachtungen lassen darauf schließen, daß die Zahl 1,08 als nahezu beständig angesehen werden kann. Hiernach kann auch das Beständigbleiben der anderen Zahl (6,55) angenommen werden. Aus den Zahlen in den Spalten 3 und 4 sind die Zahlen der Spalten 5 bis 10 errechnet. Es ergibt sich aus Spalte 10, daß die Leistung eines Zutreters um 6,4 %, die Leistung eines turnusmäßigen Bereitschaftsmannes jedoch um 57,2 % teurer ist als dieselbe Leistung im Plandienst.

Zeile	Personal	Täglicher Durchschnitt im Monat Januar 1926.								
		zum Dienst waren bestellt	jeder bestellte Mann hatte zu warten	die Wartestunden waren zu bewerten mit Stunden		nach Ablauf der Wartezeit konnten bei Annahme von 9-stündigen Schichten noch geleistet werden Stunden		auf eine Stunde der möglichen Leistung (Sp. 8) entfällt also eine vergebliche Ausgabe für zu bewertende Wartestunden	kostet also eine Leistung eines Zugbeamten im Plandienst A Mark, so kostet die gleiche Leistung im nicht planmäßigen Dienst Mark	eine Schich erfordert 1 Köpfe. Für den Dien sind also nö im ganzen
		Köpfe	i. D. Stunden	für den Kopf $\frac{Sp. 4}{2}$	im ganzen Sp. 3 × Sp. 5	für den Kopf (9—Sp. 5)	i. ganzen Spalte 7 × Sp. 3	$\frac{(Sp. 6)}{Sp. 8}$		(1,2 × Sp. 3 Köpfe
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		A. Dienst nach der bestehenden Regelung.								
1.	Zutreter . . .	38	1,08	0,54	20,5	8,46	321,48	0,064	1,064 A	46
2.	Turnusmäßige Bereitschaftsleute	16	6,55	3,275	52,4	5,725	91,6	0,572	1,572 A	19,2
		B. Dienst aus Zeile 2, wenn er von der Diensteinteilung des planmäßigen Zugpersonals losgelöst wird.								
3.	Von der Diensteinteilung losgelöste Bereitschaftsleute .	$\frac{91,6}{8,46}$ = rd. 10,8	1,08	0,54	$\frac{91,6}{8,46} \cdot 0,54$ = rd. 5,8	8,46	91,6	0,064	1,064 A	rd. 13,0

Müssen also für den Bereitschaftsdienst nach der zweiten Zeile a Köpfe aus dem turnusmäßigen Personal gestellt werden, und beträgt die Ausgabe für die Schicht eines Zugbeamten m Mark, so kostet der Dienst mit diesen Leuten

$$K = a\,m \text{ Mark.}$$

Würden dafür von der Diensteinteilung gelöste Mannschaften a^1 verwendet, so kostet der Dienst nur

$$K^1 = a^1 m \text{ Mark.}$$

Da nach Spalte 10 das Verhältnis $\frac{K^1}{K} = \frac{1,064}{1,572}$ beträgt, so wird

$$\frac{a^1 m}{a\,m} = \frac{K^1}{K} = \frac{1,064}{1,572}, \quad a^1 = \frac{1,064}{1,572} a.$$

Die Ersparnis an Personal beträgt also

$$E = a - a^1 = a - \frac{1,064}{1,572} a = \frac{1,572 - 1,064}{1,572} a = \frac{0,508}{1,572} a = 0,323 \text{ a.}$$

32,3 % Köpfe brauchen täglich also weniger gestellt zu werden, wenn der Bereitschaftsdienst Zeile 2 von der Diensteinteilung gelöst wird. Wie sich in diesem Fall die Verhältnisse gestalten würden, ist in Zeile 3 dargestellt. Die Zahlen in den Spalten 4, 5, 7, 8, 9 und 10 sind gegeben. Die Zahlen in den Spalten 6 und 3 kann man aus den Spalten 8, 9, 6 und 5 ausrechnen und in Spalte 3 muß sich gegenüber der Zeile 2 ein Minderbetrag von 32,3 % ergeben. Da für eine Schicht mit Rücksicht auf die Ruhetage 1,2 Köpfe zu rechnen sind, ist für den Dienst Zeile 2 ein Bestand von 19,2 Köpfen, für den Dienst Zeile 3 ein Bestand von 13,0 Köpfen erforderlich. 6 Köpfe können also auf dem ins Auge gefaßten Bahnhof erspart werden. Auf den ganzen Bestand an Zugpersonal umgerechnet, bedeutet das eine Ersparnis von $\frac{6}{248 + 46}$ 100 = rd. 2,04 %.

Schlußfolgerungen:

Nirgends, auch nicht im Personenzugdienst, kann bei der Au stellung der Diensteinteilungen der wirkliche Bedarf an Bere schaftspersonal erkannt werden, da dieser stets von der jew ligen Verkehrslage abhängig ist, die erst aus nächster Nä einigermaßen richtig eingeschätzt werden kann. Es hat dah keinen Zweck und es ist unwirtschaftlich, in den Diensteint lungen Bereitschaftsdienst vorzusehen, es sei denn, daß es si um ganz unbedeutende Bedürfnisse handelt. Die Loslösung d Bereitschaftsdienstes aus den Diensteinteilungen ermöglicht a einem größeren Rangierbahnhof des Ostens eine Ersparnis v 2,04 % des gesamten Zugpersonals. Da auf den meisten ander größeren und mittleren Bahnhöfen ähnliche Verhältnisse ve liegen dürften, wird es sich empfehlen, die alte Gepflogenh der Einfügung von Bereitschaftstagen in die Dienstschichten d turnusmäßigen Personals fallen zu lassen und dafür gut gereg ten und gut überwachten Zutreterdienst einzurichten und diese Personal nach Bedarf einen gewissen Prozentsatz von Bediens ten beizugeben, die nicht nur Bremserdienst, sondern auch Zu führerdienst versehen können. Auf großen Bahnhöfen wird le tere Maßnahme vielfach zu entbehren sein, da ein gewandt Kommandierbeamter von Fall zu Fall aus dem ständigen Pe sonal Beamte für einen Zugführerbereitschaftsdienst herau ziehen und diese durch Bremser aus dem Zutreterpersonal e setzen kann.

Die vorgeschlagene Ersparnis von 2,04 % des gesamten Zu begleitpersonals der größeren und mittleren Bahnhöfe läßt si um so leichter durchführen, als sie mit einer Mehrbelastung d Personals **nicht** verbunden ist, sondern im Gegenteil von de älteren Personal begrüßt werden würde, da es viel lieber Dien verrichtet, als daß es unnütz in den Aufenthaltsräumen stunde lang wartet.

Zur Kartei.

In seinen Ausführungen (Nr. 12, S. 315, Abs. 4) zu meiner Abhandlung über die Kartei (Nr. 9, S. 227 ff.) warnt Reichsbahn-Oberinspektor Blasse vor formulierten Karten. Um Verwirrungen vorzubeugen, muß dem widersprochen werden. Mit leeren Blättern kann man selbstverständlich bei einfachen Verhältnissen in einer Kartei für Vermerke zum **eigenen** Gebrauch auskommen und wird das auch zweckmäßig tun. Sobald man es aber mit verwickelten Aufschreibungen zu tun hat, wird man sich schon selbst ein Schema herstellen, um klarere Übersicht zu haben und um sich auf jeder Karte ständig wiederholende Schreibarbeit zu ersparen. Da greift man eben zum Druck. Das trifft besonders zu, wenn eine Karte nicht dem eigenen Gebrauch dienen, sondern an mehreren Stellen eingeführt werden soll. H kann man nicht jedem zumuten, eine geeignete Form für sei Vermerke zu suchen, sondern man muß ihm die kürzeste u beste Form in die Hand geben. Das geschieht mit dem Vordru Mit der gleichen Berechtigung könnte man andernfalls au sagen: „Alle Formulare, z. B. Bestellzettel, sind überflüss jeder nehme sich ein leeres Blatt und mache seine Vermer nach Belieben.“ Formulare verkürzen bekanntlich die Schre arbeit und erleichtern das Lesen. Es muß also umgekeh heißen: Vorgedruckte Karteikarten bilden die Regel, leere d Ausnahme.

Reichsbahnrat **Schulte**, Breslau

Zur Lage des Eisenbahnwesens in Rußland.

Von Dr. rer. pol. **P. H. Seraphim**, Assistent am Osteuropa-Institut.

Nach Meldungen russischer Zeitungen steht eine neue Erhöhung der russischen Eisenbahntarife unmittelbar bevor. Bereits am 15. April d. J. sind die Tarife für einige Waren erhöht worden, und zum 1. Mai wird die Erhöhung der Gütertarife für Getreide, Heizmittel und andere Massenerzeugnisse erwartet. Es ist ferner eine Kommission zusammengetreten, die die Frage bearbeiten soll, ob eine neue Erhöhung der Personentarife möglich ist. Es ist anzunehmen, daß diese Kommission zu einer bejahenden Antwort kommen wird und damit auch eine neue Personentariferhöhung erfolgen muß.

Die Gründe für diese Maßnahmen liegen in der außerordentlich schwierigen Finanzlage des russischen Eisenbahnwesens. In den letzten Monaten hat sich die Finanzlage erneut stark verschlechtert. Diese Entwicklung ist durch eine Reihe von Umständen verursacht worden. Zunächst haben sich die Leistungen der russischen Eisenbahnen im Vergleich zum Voranschlag sehr stark gehoben. Nach dem augenblicklichen Stande dürften die russischen Bahnen im Verlaufe dieses Wirtschaftsjahres 3850 Milliarden Pudwerst leisten gegenüber 3448 Milliarden des Voranschlages. Es bedeutet dies eine Überschreitung des Voranschlages um rund 25 %. Naturgemäß bedingt das einen stärkeren Heizmittelverbrauch, eine größere Abnutzung des rollenden Materials und eine Erhöhung der Zahl der Arbeiter. Der gesamte Personenstab der russischen Bahnen bezifferte sich am 1. Februar d. J. auf 681 000 Personen gegenüber 667 000 des Voranschlages. Durch all diese Umstände haben sich die Ausgaben um rund 10 % für die Pudwerst gegenüber dem Voranschlag erhöht, und es ist im Laufe der ersten Hälfte des Wirtschaftsjahres 1925/26 ein großes Defizit entstanden. Dieses Defizit erhöhte sich infolge der Preissteigerung der Materialien, insbesondere des Holzmaterials. Infolge dieser, durch das Sinken der Kaufkraft der russischen Währung hervorgerufene Preissteigerung ist dem Verkehrskommissariat ein Ausfall von rund 20 Millionen Rubel entstanden. Die gelieferten Waren waren außerdem von sehr schlechter Beschaffenheit. Das Prozentverhältnis der Brakwaren stieg beispielsweise bei Bolzen und Muttern von 3 auf 6½ %, bei Reifen von 7 auf 8 %, bei Telegraphendraht von 12 auf 50 %. Schließlich hat sich auch die für den Arbeitslohn im Voranschlag eingesetzte Summe nicht aufrechterhalten lassen. Einmal ist, wie erwähnt, die Zahl der Arbeiter und Angestellten im Laufe des letzten halben Jahres gestiegen, zum anderen wurden sämtliche Löhne durch Erlaß der Regierung gesteigert, und schließlich haben die Eisenbahnverwaltungen infolge der verhältnismäßig geringen Arbeitslöhne der Eisenbahner im Vergleich zu den Industriearbeitern von sich aus Zulagen bewilligen müssen. Alles in allem ist auch daraus ein Defizit von über 30 Millionen Rubel entstanden. Zu alledem kommt noch hinzu, daß das vorige Wirtschaftsjahr 1924/25 für das russische Eisenbahnwesen mit einem Defizit von 50 Millionen Rubel geschlossen hat. Dieses Defizit ist bis heute noch ungedeckt.

Das Gesamtdefizit der Eisenbahnverwaltung beträgt nach amtlicher Angabe gegenwärtig 115 bis 120 Millionen Rubel. Wie schwierig gerade augenblicklich die Verhältnisse sind, zeigt beispielsweise die Abnahme der Heizmittelbestände der Bahnen. Während im Oktober des Vorjahres Reservebestände an Kohle für 76 Tage vorhanden waren, sind sie am 11. März d. J. so zurückgegangen, daß sie nur für 31 Tage reichen. In gleicher Weise haben sich die Reservebestände an Heiznaphtha verringert. Im Oktober reichten sie für 54 Tage, gegenwärtig nur noch für 20 Tage. Diese Verkürzung der Heizmittelreserven ist außerordentlich bedrohlich. Die Auffüllung der zusammengeschrumpften Heizmittelbestände wird weiter große Kapitalien in Anspruch nehmen. Auch für den Betriebsmittelpark sind in den nächsten Monaten große Summen nötig, da die Reparaturen in den letzten Monaten so eingeschränkt worden sind, daß von einer völligen Einstellung der Reparaturtätigkeit gesprochen werden kann. Wie schwierig die Lage der Eisenbahnen ist, wird daraus klar, daß das Verkehrskommissariat allein beim Syndikat der Metallfabriken Schulden im Betrage von rund 8 Millionen Rbl. hat. Seit dem Dezember des vorigen Jahres hat das Verkehrskommissariat nahezu überhaupt aufgehört, die von ihm übernommenen Metallwaren — das gleiche gilt aber auch für Schwellen und andere Holzwaren — zu bezahlen.

Wie die Sanierung der Finanzlage des russischen Eisenbahnwesens erfolgen soll, ist vorläufig noch ziemlich unklar. Die vorgeschlagene Maßnahme einer allgemeinen Güter- und Personentariferhöhung kann jedenfalls nicht ausreichen. Bei einer Erhöhung der Personentarife um 10 % können höchstens 15 Millionen Rbl. Mehreinnahme erzielt werden. Was aus einer Erhöhung der Frachttarife an Mehreinnahmen einkommen würde, ist vorläufig noch ganz zweifelhaft. Selbst wenn, was beabsichtigt ist, der größte Teil der schon vergebenen Bestellungen auf Eisen- und Holzmaterialien aufgehoben werden würde, würde man nur 20 Millionen Rbl. sparen. Um überhaupt über die nächsten Wochen hinwegzukommen, hat das Verkehrskommissariat um einen Kredit von 15 bis 20 Millionen Rbl. nachsuchen müssen. Jedenfalls ist die Finanzlage gegenwärtig besonders schwierig. Von einer Einschränkung der Bestellungen für die Instandhaltung des Betriebsmittelparks und der Bauanlagen der Bahnen muß mit Rücksicht auf die Folgen abgesehen werden. Die Erhöhung der Tarife aber würde ebenfalls außerordentlich ungünstig wirken. Bei der zur Zeit sehr gespannten Finanzlage und der fortschreitenden Teuerungswelle, der drohenden, ja man kann schon sagen, beginnenden, Inflation der russischen Währung würde eine allgemeine Eisenbahntariferhöhung schwer auf die Gesamtvolkswirtschaft zurückwirken. Dadurch würde zweifellos eine neue Preiserhöhung gerade der Massengüter, wie Getreide, Heizmittel, industrielle Rohstoffe usw. hervorgerufen werden. So erscheinen beide Wege, die zur Behebung der augenblicklichen Finanzkrise eingeschlagen werden sollen: die Aufhebung der Bestellungen und die Tariferhöhung untragbar. Man wird mit Spannung abwarten müssen, wie sich in den nächsten Monaten die Lage im russischen Eisenbahnwesen entwickeln wird.

Bücherschau.

— **Die deutsche Binnenschiffahrt im Jahre 1925.** Syndikus Friedrich Schreiber, Berlin, Hauptgeschäftsführer des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., hat hierüber eine Schrift veröffentlicht (Selbstverlag des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin 1926), der wir folgendes entnehmen: Die Gesamtheit der im ersten Halbjahr 1925 an 11 Hauptpunkten angekommenen und abgegangenen Güter übertrifft die des Vorjahres (Januar bis Juni 1924) um 39,9 %, im zweiten Halbjahr um 5,9 %, im ganzen Jahre 1925 gegen 1924 um 19,5 %. Der Bericht führt hierzu aus: Es ist aber hierbei zu berücksichtigen, daß die Verkehrszahlen als solche unter dem Gesichtspunkte der Rentabilität der Betriebe absolut kein wirtschaftlicher Gradmesser sind. So ist auch das Jahr 1925 für die deutsche Binnenschiffahrt wohl ein mehr oder weniger verkehrsreiches, aber ein vollkommen unwirtschaftliches Jahr gewesen. Dies ist um so bemerkenswerter, als die natürlichen Voraussetzungen, insbesondere die Wasserstände auf den einzelnen Stromgebieten, fast durchweg wenig zu wünschen übrig ließen. Die Schrift schließt mit den Worten des Generaldirektors Ott zum neuen Jahr: „Das Allerschlimmste ist überwunden. Wir sind am, wenn auch bitterharten, Anfange einer neuen wieder mit ganzer Kraft dem Fortschritt gewidmeten Zeit."

Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Von Reichsbahnrat **Zimmank**, Verkehrsamt Hamburg.

Die Ausführungen von Reichsbahnamtmann Börnicke in Nr. 5 dieser Zeitung vom 4. Februar 1926 veranlassen zu folgenden Bemerkungen:

Es trifft nicht zu, daß, wie Börnicke meint, der Betrieb allein an der Beschleunigung des Wagenumlaufs arbeite und der Verkehr lediglich die Arbeit des Betriebes überwache, hierfür aber keinen ausreichenden Einblick in die betrieblichen Verhältnisse besitze. Diese irrige Anschauung ist vermutlich darauf zurückzuführen, daß der Begriff „Wagenumlauf" zu eng ausgelegt, die Bedeutung des Verkehrsdienstes für den Wagenumlauf zu gering eingeschätzt und die Stellung des Wagenbeamten verkannt wird.

Der Begriff „Wagenumlauf" deckt sich nicht mit dem Aufgabenkreise des Betriebes bei der Wagenbewegung, sondern umfaßt alle Arbeitsvorgänge, die zur Verwendung und Bewegung der Wagen in Beziehung stehen und auf das Tempo des Wagenumlaufs einen Einfluß ausüben. Auf Einzelheiten wird weiter unten noch näher eingegangen werden.

Die Überwachung des Wagenumlaufs ist durchaus nicht Aufgabe des Verkehrs allein. Da der Leiter des Bahnhofes für die schnelle Bewegung aller Wagen im Bahnhof zu sorgen hat (§ 60 Ziff. 3 GWV), versteht es sich von selbst, daß er und seine Vertreter eine dauernde Kontrolle ausüben, ob die Wagenbewegung ausreichend schnell erfolgt. Im übrigen ist der Wagenbeamte nicht ausschließlich Beamter der Güterabfertigung, sondern hat auch den Bahnhofsvorsteher in seiner wagendienstlichen Tätigkeit zu unterstützen (§ 60 Ziff. 1 GWV). Die Überwachung der Wagenbewegung durch den Wagenbeamten darf aber nicht so verstanden werden, daß dieser sich dauernd, auch nachts, beim Rangier- und Aufsichtspersonal aufhalten müsse, um diesem Ratschläge zu geben. Die Anleitung des Rangierpersonals ist Aufgabe der Bahnhofsaufsichtsbeamten. Im übrigen stehen dem Betriebspersonal ausreichende Weisungen über den Wagenumlauf in den Dienstvorschriften, im Bahnhofbedienungsplan, im Wagenübergangsplan, in der Wagenverteilungsverfügung und im Auftragszettel zur Bereitstellung von Leerwagen zur Verfügung. Aufgabe des Wagenbeamten ist lediglich, zu prüfen, ob diese Weisungen vom Bahnhof beachtet werden (§ 60 Ziff. 2 GWV.). Dazu ist er durchaus in der Lage.

Bevor zu der Behauptung, daß die jetzige Organisation des Wagenaufsichtsdienstes unzweckmäßig und schädlich sei, Stellung genommen wird, werden einige Worte über das Wesen des Wagenumlaufs nützlich sein.

Die durchschnittliche Umlaufszeit eines Wagens setzt sich bekanntlich aus drei Zeitgruppen zusammen: den Lauf-, Lade- und Stehzeiten. Zu den einzelnen Gruppen gehören folgende Arbeitsvorgänge:

1. Gruppe: Ladezeiten.

Beladung des Wagens auf der Versandstation.
Entladung des Wagens auf der Bestimmungsstation.

2. Gruppe: Laufzeiten.

Fahrt des leeren Wagens zur Verladestation.
Fahrt des beladenen Wagens zur Entladestation.

3. Gruppe: Stehzeiten.

Warten des Leerwagens im Ankunftszuge auf Ausrangierung.
Ausrangierung und Aufenthalt in den Betriebsgleisen.
Zuführung zur Beladestelle.
Abholung des beladenen Wagens.
Ausrangierung und Warten auf Abbeförderung.
Einstellung in den Zug.
Stillstand des Eingangszuges auf dem Verschiebebahnhof.
Ausrangierung des Eingangszuges.
Aufenthalt in den Richtungsgleisen.
Einstellung in den Ausgangszug und Aufenthalt in den Ausfahrgleisen.
Aussetzen und Ausrangieren auf der Bestimmungsstation.
Zuführung zur Entladestelle.
Abholung des leeren Wagens.
Ausrangierung des leeren Wagens und Stillstände vorher und nachher.
Einstellen des Leerwagens in den Abgangszug.

(In Ausnahmefällen fallen einzelne Vorgänge fort, z. B. die Behandlung auf dem Verschiebebahnhof, andere kommen hinzu, wie Zuführung zur Gleiswage.)

Von der durchschnittlichen Umlaufszeit entfallen etwa $^{3}/_{10}$ auf Gruppe 1, $^{2}/_{10}$ auf Gruppe 2 und $^{5}/_{10}$ auf Gruppe 3. Das Verhältnis ändert sich, sobald die Belastung des Betriebes mit zu bearbeitenden Wagen eine bestimmte Grenze überschreitet. Die Dauer des Umlaufs nimmt zu. Deshalb braucht aber noch keine Abweichung vom Wagenübergangs- oder Bahnhofsbedienungsplan vorzuliegen. Diese Pläne sind bekanntlich für einen Du schnittsverkehr eingerichtet und sehen so lange Fristen daß sie in der verkehrsschwachen Zeit zumeist nicht voll forderlich sind. Das Mehr verteilt sich erfahrungsgemäß die drei Gruppen nicht gleichmäßig. Die Laufzeiten blei nahezu unverändert. Die Ladezeiten nehmen auch nur we zu. Fast der ganze Mehraufwand entfällt auf die Stehzeit Daher muß bei der Überwachung des Wagenumlaufs das streben in erster Linie darauf gerichtet sein, die Stehzeiten zukürzen oder mindestens ihrer Verlängerung entgegen wirken. Die Verlängerung der Stehzeiten ist es auch hau sächlich, die den stärkeren Wagenbedarf zum Wagenman anwachsen läßt. Denn je länger die Stillstände sind, desto grö ist der Zeitbedarf für den Umlauf, und desto geringer ist Zahl der verfügbaren Leerwagen.

Wenn auch hiernach die Handhabung des Betriebsdienstes größten Einfluß auf das Umlaufstempo ausübt, so sind doch Anlässe zu Verzögerungen des Umlaufs im Verkehrsdienst zahlreichsten. Dies erklärt sich aus der engen Verflechtu des Verkehrsdienstes mit dem Wagendienst. Selbst in wagendienstliche Arbeitsfeld des Betriebes reichen vielfa verkehrsdienstliche Aufgaben hinein. Daß im Verkehrsdien Verzögerungen nicht so zahlreich sind und sich nicht so sta auswirken, wie bei der Wagenbewegung, liegt daran, daß Verkehrsdienst die Verhältnisse für die Bekämpfung der V zögerungen günstiger liegen. Dies leuchtet ohne weiteres e wenn man sich die hauptsächlichsten Verzögerungsursachen Augen hält.

Im Betriebe treten sie in Erscheinung infolge Unzulängli keit der Lade- und Anschlußgleise, der unzweckmäßigen A nutzung der Ladegleise (Besetzung mit Wagen, die nicht e oder beladen werden, z. B. überzählige Wagen, ferner Unt lassung des Ordnens der Wagen nach Gattungen und nach d Zeitpunkt des Eingangs), unpünktliche Bedienung der La und Übergabestellen, Unterlassung der Mittagsausrangierung der Mangelszeit, Unzulänglichkeit des Güterzugfahrplans (z. Mangel an Durchgangszügen), unvollständige Ausnutzung d Güterzüge trotz vorhandener Belastung, Beförderung von Fe frachten mit Nahgüterzügen, Verzögerung der Einlegung u Ablassung von Bedarfszügen, unrichtige oder verspätete ledigung der Verteilungsverfügung, Unterlassung der V meldung der Leerwagen, Abweichung von den Leerwag plänen, Zuführung falscher Leerwagen zu den Ladestellen us

Im Verkehrsdienst werden die Verzögerungen teils von d Verkehrtreibenden verschuldet und teils von der Güterabfer gung unmittelbar herbeigeführt. Zur ersten Gruppe gehör Überschreitung der Ladefrist infolge Nichtanpassung des Güte bezuges an die Entlade- und Absatzmöglichkeiten, unzulänglich Ladeleistungen, Abwartens günstigerer Verkaufsmöglichkeite Aushökerns der Güter usw., ferner Überbestellung von Lee wagen, falsche Wagenbestellung, verspätete Übergabe oder ma gelhafte Ausfertigung der Begleit- und Zollpapiere, vorschrift widrige Verladung, Wagenüberlastung, Unzulänglichkeit d Anschlußanlagen und der Ladeeinrichtungen auf diesen usw. Z dieser Gruppe können auch die Versäumnisse der Eisenbah Dienststellen bei der Abnahme und Aufgabe der Dienstgüt gerechnet werden. — Von den Güterabfertigungen selbst könn Hemmungen verschuldet werden durch Annahme unzulässig und ungenauer Wagenbestellungen, falsche Eintragung d Wagenbestellung ins Wagenbestellbuch, falsche Bezettelung d beladenen und leeren Wagen, verspätete Fertigstellung der Ve sand- und Empfangspapiere, Verzögerung oder Unterlassung d Benachrichtigung über den Eingang von Gütern und über B reitstellung von Leerwagen, Unterlassung der 2. Avisierun und der Zwangsmaßnahmen bei nicht rechtzeitiger Entladun der Wagen, Nichteinschränkung des Wagens von Wagen und d Ein- und Auszählens von Ladungsgütern, unrichtige Kreid anschriften an den Wagen, Trennung von Gut und Begleitpapie Unterlassung der Vormeldung der Dienstgutladungen, unrichtig oder nicht rechtzeitige Bestandsmeldung, Unterlassung der E satzgestellung von überschüssigen Wagen für Wagen mangel der Gattungen, verspätetes Um- und Zurechtladen laufunfähige Wagen, unzweckmäßige Regelung der Stückgutentladun (Dienstplan, Schuppenordnung, Geschäftszeiten), Unterlassun der zwangsweisen Zuführung der von Selbstabholern nich rechtzeitig abgeholten Stückgütern usw.

Es liegt in der Natur der Sache, daß diese zahlreichen A lässe zu Verzögerungen sich da am leichtesten und stärkste auswirken, wo die Aufgaben der Eisenbahn besonders groß un schwierig und die örtlichen Verhältnisse ungünstig sind. Di trifft ganz besonders auf die Hamburger Bahnhöfe zu. Ei großer und vielseitiger Güterverkehr muß auf einem sehr b engten und äußerst schwer zu bedienenden Gebiet bewältig

rden. Daraus erwachsen dem Betriebe große Schwierigkeiten. Gefahr der Verlängerung der Stehzeiten ist daher auf den mburger Bahnhöfen besonders groß. Dies ist um so bedeutner, als es sich um einen Verkehr handelt, der besonders glich behandelt werden muß. Es ist bekannt, daß Hamburg einem scharfen Wettbewerb mit anderen Welthäfen steht, daß dessen Ausgang in hohem Maße davon abhängt, in chem Maße die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Welten Hamburg durch günstige Gestaltung der Tarife, Beschleuung der Beförderung und pünktliche Bedienung der Ladel Zollstellen unterstützt. Deshalb muß dieser Verkehr unesetzt sorgfältig überwacht und es muß an der Fortentwickg der Beförderungspläne fortgesetzt gearbeitet werden. Insondere ist die Feststellung der vorkommenden Verzögeigen von Wichtigkeit, nicht nur wegen der Ahndung des Veruldens, sondern mehr noch wegen der Prüfung, ob ein Mangel der Organisation vorliegt. Um diese Fehlerquellen nach glichkeit zu verstopfen, sind für Hamburg zahlreiche Sonderßnahmen getroffen, von denen nur folgende erwähnt sein gen: die Einrichtung der Freihafenreserve (vgl. § 18 Abs. b Tarifheftes 10); die Frachtbriefvorprüfung für Ladungser zur Ermöglichung der zweckmäßigsten Ausnutzung der mdwagen und zur Verhinderung von Versehen bei der gengestellung; die Überwachung des Bedienungsdienstes auf und von Aufgabezetteln der Güterabfertigung über die zuführenden Wagen und von Güterwagenzetteln der Rangierer über die zu g e führten Wagen durch die Aufsichtsbeamten die Zugleitung. Die von Börnicke erwähnten Stockungen Jahre 1921/1922 hatten ihren besonderen Grund in der unvartet starken Verkehrswelle, die ganz plötzlich infolge der naligen Wirtschaftsverhältnisse einsetzte und der weder die rieblichen Anlagen noch das vorhandene Personal gewachsen ren. Nachdem die Mängel beseitigt waren und der Verkehr der einen normalen Umfang angenommen hatte, mußten bstverständlich auch die Stockungen aufhören.

Der Behauptung, daß die jetzige Organisation des Wagennstes unzweckmäßig oder gar schädlich sei und von der Übergung des Überwachungsdienstes an den Betrieb bessere Erge zu erwarten wären, kann zunächst entgegengehalten wer, daß eine Meinungsäußerung in eigener Sache nur dann Betung erwarten kann, wenn sie mit Beweisen belegt wird. seitige Ansichten sind keine Beweise, die einer ernsthaften üfung standhalten. Der Verkehr kann sich in dieser Beziehg auf die Bewährung der jetzigen Ordnung in fast drei Jahrnten, umfassend allerschwierigste Friedens- und Kriegsten, berufen. Vergegenwärtigt man sich den oben beschrieen Umfang der Wagendienstgeschäfte und ihre enge und fige Verflechtung mit den übrigen Dienstzweigen, so muß es vollkommen ausgeschlossen erscheinen, daß der Betrieb diese schäfte mitübernehmen kann. Weder stünden ihm dazu die schulten und erfahrenen Kräfte zur Verfügung, noch könnte abgesehen von Teilarbeiten in Ausnahmefällen, wie sie in mburg Süd bei der Aufteilung des Bahnhofs in zahlreiche fsichtsbezirke möglich sind, diese Arbeiten ohne Personalverhrung mit ausführen. Wohl aber kann der Wagenbeamte die fsicht in dem ganz durchsichtigen Gebiet der Wagenbewegung rksam ausüben. — Der zweite vom Betriebe vorgeschlagene g, die Übertragung des den Wagenbewegungsdienst berühren Teiles der Aufsicht an den Bahnhof, kann noch weniger in age kommen. Der Wagendienst ist ein aus dem Gesamtdienst nz natürlich herauswachsendes Arbeitssystem, dessen Teile ter sich und mit den verschiedenen Abfertigungs-, Befördengs- und Betriebsgeschäften in enger Verbindung stehen. Dieses System zu zerreißen und die Teile dann in verschiedene und voraussichtlich gegeneinander arbeitende Hände zu legen, ist ohne Schädigung des Arbeitserfolges einfach undenkbar. Es wäre auch unmöglich, zwischen den Teilgebieten eine Grenze so zu ziehen, daß sie sicher erkennbar wäre und überall paßte. Nur ein Beispiel sei dafür angeführt, wie schwer es ist, die Zuständigkeiten zu erkennen. Fehler bei der Leerwagengestellung, bei Zuführung und Umstellung von Wagen, bei Ausnutzung der Fremdwagen, bei Weitersendung eiliger Sendungen usw. können sehr wohl durch das Bahnhofspersonal, können aber auch durch die Bediensteten der Güterabfertigung verschuldet worden sein. Es würde daher häufig verkehrt sein, wenn Beschwerden der Interessenten aus solchen Anlässen dem Bahnhof unmittelbar zugeleitet würden. Im übrigen ist ja, wie schon weiter oben ausgeführt wurde, der Betrieb von der Beteiligung an der Überwachung des Wagenumlaufs durchaus nicht ausgeschaltet. Was aber am meisten gegen die Übertragung der Kontrollgeschäfte an den Betrieb spricht, ist die alte Erfahrung, daß eine Kontrolle durch Organe der Dienststelle, die die zu überwachende Arbeit leistet, niemals so fruchtbar ist, wie die Überwachung durch eine unbeteiligte Stelle. Daß diese Erfahrung sich im vorliegenden Falle ganz besonders zeigen würde, ist deswegen zu erwarten, weil es sich um ein ganz besonders stark gefährdetes Dienstgebiet handelt, eine unmittelbare Überwachung des Rangierpersonals dem Bahnhof selten möglich ist und der Betrieb gerade in der Zeit, wo die Überwachung am meisten nottut, durch seine eigentlichen Aufgaben stark in Anspruch genommen ist. Bei der erklärlichen Anschauung des Betriebspersonals, daß der Betriebsdienst der wichtigste Dienst sei, könnte leicht vergessen werden, daß der Betrieb nicht Selbstzweck ist, sondern seinen Zweck in der möglichst raschen Bewegung der Wagen zu sehen hat. Am allerwenigsten würde sich eine derartige Regelung für Bahnhöfe mit schwierigen Verhältnissen eignen. Daß dort bei dieser Regelung eine Verlangsamung des Wagenumlaufs eintreten würde, ist so gut wie sicher. Tritt sie aber ein, so verdichtet sich die Besetzung des Bahnhofs und es treten erhöhte Schwierigkeiten auf, die zwangsläufig zu weiteren Verzögerungen des Wagenumlaufs führen müssen.

Die jetzige Organisation entspricht noch heute vollkommen den Bedürfnissen. Sie vereinigt die Fäden des ganzen Systems in einer Hand, stellt eine zweckmäßige Verbindung von Verkehr und Betrieb durch die Person des Wagenbeamten her, stellt den mit dem Verkehrsdienst so eng verbundenen Wagendienst unter die Verantwortung der Stellen, die auch für den Verkehr verantwortlich sind und schafft eine durchaus gesunde Überwachung desjenigen Dienstzweiges, der für die Beschleunigung des Wagenumlaufs von so großer Bedeutung ist. Selbstverständlich hängt der Erfolg dieser Dienstregelung in erster Linie von der Persönlichkeit ab. Der Wagenbeamte darf seine Aufgabe nicht darin sehen, möglichst viele Anzeigen zu Papier zu bringen, sondern er hat in erster Linie eine lebendige Verbindung zwischen Verkehr und Betrieb zu unterhalten und hat Anstände möglichst unmittelbar zu erledigen. Daß er vom Bahnhof oft nicht gern gesehen wird, liegt in der Natur seiner Aufgabe begründet und ist als normaler Zustand anzusehen. Diese Einstellung des Bahnhofs darf aber nicht dahin führen, daß in dem Wagenbeamten nur der lästige Quälgeist gesehen wird. Tut der Wagenbeamte seine Schuldigkeit in nachdrücklicher, taktvoller Weise, und begegnet ihm der Bahnhof vorurteilsfrei, so ist die Gewähr für ein erfolgreiches Zusammenarbeiten gegeben. Es zeigt sich dann auch nicht das von Börnicke mit Recht beklagte unfruchtbare Schreibwerk.

Bücherschau.

— **Die Übersichtskarte der Eisenbahnen im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet** (Haupt-, Neben-, Anschluß-, Kleinnd Straßenbahnen) mit den im Betriebe befindlichen Zechen d Werken, ist von der Reichsbahndirektion Essen neu bearbeitet und im Druck erschienen. Der Maßstab beträgt 1:50 000, die Gesamtgröße der Karte 1,08 × 2,04. Die Karten sind verkäuflich und können zum Preise von 33 RM. für das Stück durch die Bahnhofskassen der größeren Bahnhöfe des Reichsbahndirektionsbezirks Essen bezogen werden. Wegen der gemeinen Bedeutung dieser Karte, insbesondere für Handel, Industrie und Behörden, wird auf ihre Neuausgabe hingewiesen.

— **Handwerkszeug.** Seine Anfertigung, Behandlung und Anwendung durch den Lehrling. Von Ing. T r a d e l, Lübeck. Heft 1: H a m m e r u n d M e i ß e l (Inhalt: Hammer, Meißel, Körner, Reißnadel). Heft 2: Z a n g e n u n d S c h r a u b s t ö c k e (Inhalt: Feuerzangen, Rohrzangen, Rohrschneider, Schraubstöcke, Feilkloben). Heft 3: M e ß w e r k z e u g e (Inhalt: Maßstäbe, Kaliber, Toleranzkaliber, Parallelreißer, Zirkel, Taster, Schublehren, Winkel). Heft 4: B o h r w e r k z e u g e (Inhalt: Drill- und Spitzbohrer, Spiralbohrer, Hilfswerkzeuge, Bohrstangen, Krausköpfe und Senker, Brustleier, Bohrmaschinen, Knarren). Heft 5: G e w i n d e - S c h n e i d w e r k z e u g e (Inhalt: Gewinde- und Gewindeherstellung durch Bohrer, Kluppen, Schneideisen, Stähle, Gewindemessungen). Lübeck 1926. Verlag Charles Coleman.

Die vorliegenden Heftchen wollen dem Lehrling zeigen, „worauf es ankommt", sei es bei einem Werkzeug, sei es bei dessen Anwendung am Arbeitsstück. Er soll die vom Lehrmeister mündlich gegebenen Anweisungen hier schwarz auf weiß wiederfinden, wozu der berufskundliche Unterricht der Werks- oder Gewerbeschule als Ergänzung wird dienen können. Die handlichen Heftchen sind knapp und verständlich geschrieben, so daß sie dem strebsamen Lehrling wohl empfohlen werden können. Leider sind viele der beigegebenen Erläuterungsskizzen bei der Wiedergabe und Verkleinerung etwas undeutlich geworden.

Sch.

Schwedische Tarifreform.

Von Assessor Dr. jur. Dr. rer. pol. **F. Paszkowski**, Berlin.

Schon seit langem war eine durchgreifende Änderung der schwedischen Tarife geplant. Bereits im Jahre 1907 wurde ein Ausschuß zwecks „Ausarbeitung von Vorschlägen für einen neuen Gütertarif der Staatsbahn sowie veränderter Bestimmungen über den Verkehr zwischen Staatsbahn und Privatbahnen wie ferner zwecks gutachtlicher Äußerung über die Einführung von Sondertarifen für Ausfuhr- und Durchfuhrgüter" eingesetzt. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß der im großen Ganzen seit 1889 unverändert gebliebene Gütertarif reformbedürftig war. Seit 1913 sind sieben eingehende Gutachten erstattet worden. Am wichtigsten ist der erste, im Jahre 1915 erschienene Band des Gutachtens, der „die allgemeinen Gesichtspunkte und Vorschläge für einen neuen Tarif" enthält und den Güter- wie Personentarif behandelt.

Inzwischen war der Krieg ausgebrochen und verhinderte die Durchführung der sorgfältig vorbereiteten großen Tarifreform. In der Folgezeit begnügte man sich mit prozentualen Zuschlägen zu den Güter- und Personentarifen. Die Tarifpolitik der schwedischen Staatsbahnen während der Kriegs- und Nachkriegsjahre war in vieler Hinsicht unglücklich. Die wirkliche Konjunkturhausse verpaßten sie, und als durch erhöhte Tarife das Verlorene wiedergewonnen werden sollte, war es zu spät und konnte nur auf Kosten der schwedischen Volkswirtschaft gehen. Unter dem Druck der Öffentlichkeit erfuhren dann in den letzten Jahren sowohl die Personen- wie Gütertarife einen gewissen Abbau. Trotzdem liegt noch heute der Personentarif durchschnittlich 90 %, der Gütertarif 70—140 %, durchschnittlich aber 100 % über dem Vorkriegstarif. Demgegenüber liegt der sonstige Index nur 60 % über dem von 1913. Wenn auch eine Ermäßigung auf diese Höhe untunlich erscheint, da die Frachtsätze vor dem Kriege zu niedrig gegriffen waren, erschien es jedoch jetzt an der Zeit, dem immer stärker werdenden Verlangen der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft zu entsprechen — verlangt wird vor allem eine Herabsetzung der Tarife für den Wagenladungsverkehr — und die Tarife soweit zu ermäßigen, wie es die finanzielle Lage des Unternehmens gestattet. Man stellte auch absichtlich die Durchführung der einst geplanten Reform solange zurück, bis das schwedische Wirtschaftsleben in einigermaßen normale Bahnen gelenkt und das Preisniveau zu einer gewissen Stabilisierung gelangt wäre. Diesen Zeitpunkt hielt man im Herbst 1924 für gekommen.

Es stellte sich nun heraus, daß die vielen Probleme, die mit der Aufstellung eines gerechten und wirtschaftlichen Eisenbahntarifes verknüpft sind, auf Grund der durch den Krieg wesentlich veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse anders zu beurteilen waren. Man entschloß sich daher für eine völlige Umarbeitung des großen Reformwerkes, für das die schwedische Regierung im September 1924 neue Richtlinien aufstellte, die durch die, wie in allen Staatsbahnländern so auch in Schweden durchgeführte Neuordnung des Staatsbahnwesens bedingt waren.

Nach diesen von der schwedischen Regierung aufgestellten Grundsätzen soll der neue Tarif derart aufgebaut sein, daß der berechnete durchschnittliche Überschuß für die Verzinsung des aus Anleihemitteln aufgebrachten Anlagekapitals ausreicht, über das die Staatsbahnen bereits verfügen bzw. in Zukunft infolge beschlossener Erweiterungen des Netzes verfügen werden. Der Zinssatz soll hierbei nach dem Durchschnittszinssatz berechnet werden, der auch seitens des schwedischen Staates für die der Staatsbahn zur Verfügung gestellten Anleihen aufzuwenden ist.

Indem die schwedische Regierung diese Richtlinien aufstellte, folgte sie nicht dem Vorschlage des Eisenbahnrates, einer Vertretung der Interessen von Handel, Industrie und Landwirtschaft, der die gesamten Staatsbahnen in sog. „Kulturbahnen" und „Erwerbsbahnen" teilen wollte. Das Anlagekapital jener sollte keine Verzinsung erfahren im Gegensatz zu dem der „Erwerbsbahnen". Die Regierung ist der Ansicht, daß man bei einer derartigen Teilung des Netzes die mittelbare Bedeutung der Kulturbahnen für das Netz der Erwerbsbahnen außer acht läßt. Auch wäre die natürliche Folge, daß das fast ausschließlich in Nordschweden belegene Netz der Kulturbahnen, schon um die staatlichen Zuschüsse niedrig zu halten, als besonderes Unternehmen mit besonderen Nebengebühren und eventuell höheren Tarifen zu verwalten wäre. Ein Fortfall der durch die durchgehende Entfernungsberechnung angewandten niedrigen Frachtsätze im Verkehr mit Nordschweden (für Lebensmittel, Holzkohle u. dgl.) und eine aus Ersparnisgründen durchgeführte Verminderung der Zuggeschwindigkeit würde aber allgemeines Mißfallen auslösen. Ein Unternehmen wie die Staatsbahn müsse aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen auch Bahnen bauen, deren Betrieb sich lange Zeit als unwirtschaftlich erweisen könnte. Andererseits dürfe man nicht, wie es früher schon öfter und zuletzt im Jahre 1918 vom schwedischen Reichstage verlangt sei, eine Verzinsung des gesamten Anlagekapitals verlangen.

Daher zog die schwedische Regierung lieber die von Staatsbahnverwaltung empfohlene Scheidung in Anleihem und andere Mittel (durch Steuern oder Einnahmeübersch aufgebrachtes Kapital) vor, wobei nur die ersten verzinst den sollten. Man war sich indessen durchaus klar, daß praktische Ergebnis ungefähr das gleiche war, nämlich daß $^1/_5$ des gesamten Anlagekapitals oder nicht ganz 200 Mill. unverzinst bleiben sollten, weil eben ein großer Teil des gewendeten Kapitals unter solchen Verhältnissen und Vor setzungen angelegt war, daß eine volle Verzinsung nicht langt werden kann.

Das Anleihekapital, dessen Verzinsung aufzubringen ist, läuft sich nach den Berechnungen der Staatsbahn auf 857 Kronen. Dieser Betrag entspricht übrigens der Hälfte der dierten Staatsschuld Schwedens. Es ist daher auch stets schwedischer Seite gegenüber inländischen und ausländis Darlehnsgebern hervorgehoben worden, daß die schwedis Staatsanleihen fast ausnahmslos für produktive Staatszw aufgenommen sind. Von um so größerer Bedeutung ist es da daß das Erfordernis der Verzinsung wenigstens desjenigen lagekapitals der Staatsbahnen aufgestellt ist, das aus Anle mitteln aufgebracht ist. Die Zinslast würde danach 39,7 Mill. jährlich betragen. So hoch müßte also der jährliche Reinü schuß der Staatsbahn sein. Vergleichsweise sei erwähnt, daß schwedische Staatsbahn, namentlich infolge der hohen Ein men aus dem lappländischen Erzverkehr, vor dem Kriege ei Überschuß abwarf, der einer Verzinsung des gesamten Sta bahnkapitals von 3—4 % entsprach. In den Jahren 1923 1924 wurde eine Verzinsung von 3,4 % bzw. 3,6 % erzielt. nach den neuen Richtlinien der schwedischen Regierung noch eine Verzinsung des Anleihekapitals und nicht mehr gesamten Anlagekapitals erreicht zu werden braucht, bei derzeitigen Tarifen und dem jetzigen Verkehr aber mit ei Einnahme von 44,7 Mill. Kr. zu rechnen ist, könnten die Ta eine derartige Senkung erfahren, daß mit einer Mindereinna von 5 Mill. Kr. zu rechnen ist.

An den Vorarbeiten haben auch vier Vertreter des schw schen Eisenbahnvereins, einer Interessengemeinschaft der vatbahnen, teilgenommen. Aus diesem Grunde kann der n Tarif gleichzeitig als ein Vorschlag für die Einführung ei allgemeinen, auch für die schwedischen Privatbahnen gelten angesehen werden. Nach den geltenden Bestimmungen über Gemeinschaftsverkehr zwischen Staatsbahn und Privatbah soll bei einer Beförderung über Staatsbahn und eine o mehrere Privatbahnen auch für die Strecken der betreffen Privatbahn der Staatsbahntarif gelten. In der Praxis schei jedoch die Durchführung dieses Grundsatzes an der Bewillig der den Privatbahnen fast durchweg zugestandenen Zuschl die sich auf 1—5 Öre für 100 kg belaufen. Eine Vereinh lichung der gesamten Tarife ist darum doppelt wünschensw

Da in den letzten Jahren bereits erhebliche Herabsetzun des Personentarifs stattgefunden haben, will die schwedis Staatsbahn die durchführbare Tarifsenkung ganz den Gü tarifen zugute kommen lassen. Diese könnten eine durchschn liche Ermäßigung von 5 % erfahren. Man hat indessen hier abgesehen, da die niedrigsten Tarife bereits nahe den Sel kosten oder gar unter ihnen liegen, es vielmehr vorgezog zwecks gerechterer Tarifierung ein völlig neues Tarifsche mit veränderter Klassifizierung einzuführen. Dadurch erfah einige Güter eine erheblichere Tarifherabsetzung, andere so eine leichte Erhöhung.

Die Personentarife sowie der Tiertarif und der Ta für den Paketverkehr erfahren nur geringere Änderungen. I jetzige provisorische Tarif — zugrunde gelegt ist der P sonentarif von 1906, der prozentuale Zuschläge erfahren hat ist als endgültig anzusehen. Von den Änderungen sind folge erwähnenswert. Die Altersgrenze für Kinder, die ohne Fa karte befördert werden, wird von 3 auf 4 Jahre heraufgese um mit den internationalen Tarifen in Einklang zu stehen. E Kinderfahrkarte wird, wie bisher, bis zu einem Alter von zw Jahren ausgegeben. Fahrtunterbrechung war bei Entfernun über 144 km bisher nur gegen Lösung eines „Aufenthaltsbille möglich. In Zukunft soll auch bei Entfernungen über 144 eine einmalige Fahrtunterbrechung sowohl bei Einzelfahrkar sowie einmal in jeder Richtung bei Rückfahrkarten gebührenf erfolgen. Für jede weitere Unterbrechung soll dieselbe Gebü wie bisher, d. h. 3 Kr. in der 1. Klasse, 1,50 Kr. in der 2. Kla und 1 Kr. in der 3. Klasse entrichtet werden. Die Gültigkei dauer der Fahrkarten (abgesehen von den nur an zwei We tagen gültigen Rückfahrkarten) wird auf einen Monat her gesetzt. Seit Einführung der Rückfahrkarten ist die Nachfra nach Rabattfahrkarten (partibilljetter) (10 bzw. 20 Fahrte derartig gering geworden, daß diese in Zukunft in Fortfall ko men sollen.

u ist vor allem die Beförderung von Expreßgut, die
r in Schweden unbekannt war. Der Tarif liegt etwas über
Gepäcktarif. Es wird eine Einschreibgebühr von 50 Öre für
kg, mindestens aber von 1 Kr. für die Sendung erhoben.
brigen kommen die Gebühren für Übergewicht von Gepäck
Anwendung (in Schweden kennt man noch ein Freigepäck
25 kg). Sperrige Güter erfahren dieselben Zuschläge wie
ige Güter im Eil- oder Frachtgutverkehr.

Paketverkehr werden die erst am 1. Juli 1925 eingeführ-
sätze beibehalten mit der Änderung, daß der Paketverkehr-
bei Sendungen von einem Umfange bis zu 100 anstatt
ubikdezimeter zur Anwendung kommt, wobei jedoch bei
n Umfange von über 50 Kubikdezimeter eine Erhöhung um
eintritt.

e Beförderung von Leichen soll nach einem billigeren
f erfolgen. Man hat den Wagenladungstarif 3 A, der bei
dung von 2,5 t gilt, gewählt. Bei Beförderung von mehre-
eichen in einem Wagen ist für jede weitere Leiche ein Zu-
g von 20 % zu der Fracht für die erste Leiche zu zahlen.
Fracht wird um 50 % erhöht, sofern die Beförderung, auf
ezügliches Ersuchen, auf der ganzen Strecke oder einem
derselben im Personen- oder Schnellzug erfolgt.

e allgemeinen Personentarife erfahren also, wie hervor-
ben, keine Änderung. Die seit dem 1. Januar 1922 gültigen
sorischen Tarife sind nunmehr endgültig. Sie liegen
schnittlich 90 % über den Vorkriegstarifen. Allerdings
man für Entfernungen bis zu 300 km (seit dem 1. April 1925,
er schon bei Entfernungen bis 70 km) ermäßigte Rückfahr-
n eingeführt, bei denen sich das Kilometer auf etwa 8⅓ Öre
r 3. Klasse stellt. Sie gelten an zwei Werktagen (Sonn- und
tage, auch dazwischenliegende werden nicht mitgerechnet).
ostet eine Fahrkarte 3. Klasse bei einer Entfernung von:

km	bei zwei einfachen Fahrkarten Kr.	bei einer Rückfahrkarte Kr.	Rabatt %
20	2,50	1,75	30
40	5,00	3,50	30
60	7,50	5,00	33
80	9,50	7,00	26
100	12,00	8,50	29
150	16,00	12,50	22
200	20,00	17,00	15
250	23,00	21,00	9
300	27,00	25,00	7

Bei den größeren Entfernungen erfolgt also ein Ausgleich durch den in Schweden geltenden Zonentarif.

Der gewöhnliche Personentarif, ein Zonentarif, stellt sich bei den geringeren Entfernungen jetzt erheblich höher (bis zu 150 %) als der Vorkriegstarif. Darum mußte ein besonders großer Rabatt bei den Nahentfernungen für die Rückfahrkarten gegeben werden. Wie sich der jetzige gewöhnliche Tarif gegenüber dem Vorkriegstarif stellt, veranschaulicht folgende Übersicht, wobei die 3. Klasse zugrunde gelegt wird:

Entfernung km	Vorkriegstarif Kr.	Jetziger Tarif Kr.	Index des jetzigen Tarifs (Vorkriegstarif = 100)
10	—,30	—,75	250
20	—,50	1,25	250
30	—,80	2,—	250
40	1,—	2,50	250
50	1,30	3,25	250
60	1,50	3,75	250
100	2,60	6,—	231
200	4,80	10,—	208
300	6,80	13,50	199
400	8,60	16,50	192
500	10,40	19,—	183
600	12,—	21,50	179
700	13,60	23,50	173
800	15,20	25,50	168
900	16,60	27,50	166
1000	18,—	29,50	164
1500	24,—	37,—	154
2000	29,40	43,50	148

Im einzelnen gestaltet sich der jetzige Tarif, der den vom 29. November 1889 endgültig ersetzt, wie aus der untenstehenden Tabelle ersichtlich ist.

Der Fahrpreis beträgt also für die einfache Fahrt für die Zone in der 1. Klasse 150 Öre, in der 2. Klasse 75 Öre und in der 3. Klasse 50 Öre. Die Zonen werden in der Weise in Gruppen geteilt, daß eine jede der fünf ersten Gruppen 6 Zonen, jede der folgenden vier Gruppen 5 Zonen sowie jede der folgenden 4 Zonen umfaßt.

Die Zonenlänge in der ersten Gruppe beträgt 8 km und in jeder folgenden Gruppe 2 km mehr als in der nächstvorgehen-

km	I	II	III	Zone	km	I	II	III	Zone	km	I	II	III
1—8	1,50	0,75	*0,50	27	297—312	40,50	20,25	13,50	62	1087—1116	93,00	46,50	31,00
9—12	2,50	1,25	0,75	28	313—328	42,00	21,00	14,00	63	1117—1148	94,50	47,25	31,50
13—16	3,00	1,50	1,00	29	329—344	43,50	21,75	14,50	64	1149—1180	96,00	48,00	32,00
17—20	4,00	2,00	1,25	30	345—360	45,00	22,50	15,00	65	1181—1212	97,50	48,75	32,50
21—24	4,50	2,25	1,50	31	361—378	46,50	23,25	15,50	66	1213—1244	99,00	49,50	33,00
25—28	5,50	2,75	1,75	32	379—396	48,00	24,00	16,00	67	1245—1278	100,50	50,25	33,50
29—32	6,00	3,00	2,00	33	397—414	49,50	24,75	16,50	68	1279—1312	102,00	51,00	34,00
33—36	7,00	3,50	2,25	34	415—432	51,00	25,50	17,00	69	1313—1346	103,50	51,75	34,50
37—40	7,50	3,75	2,50	35	433—450	52,50	26,25	17,50	70	1347—1380	105,00	52,50	35,00
41—44	8,50	4,25	2,75	36	451—470	54,00	27,00	18,00	71	1381—1416	106,50	53,25	35,50
45—48	9,00	4,50	3,00	37	471—490	55,50	27,75	18,50	72	1417—1452	108,00	54,00	36,00
49—53	10,00	5,00	3,25	38	491—510	57,00	28,50	19,00	73	1453—1488	109,50	54,75	36,50
54—58	10,50	5,25	3,50	39	511—530	58,50	29,25	19,50	74	1489—1524	111,00	55,50	37,00
59—63	11,50	5,75	3,75	40	531—550	60,00	30,00	20,00	75	1525—1562	112,50	56,25	37,50
64—68	12,00	6,00	4,00	41	551—572	61,50	30,75	20,50	76	1563—1600	114,00	57,00	38,00
69—73	13,00	6,50	4,25	42	573—594	63,00	31,50	21,00	77	1601—1638	115,50	57,75	38,50
74—78	13,50	6,75	4,50	43	595—616	64,50	32,25	21,50	78	1639—1676	117,00	58,50	39,00
79—83	14.50	7,25	4,75	44	617—638	66,00	33,00	22,00	79	1677—1716	118,50	59,25	39,50
84—88	15,00	7,50	5,00	45	639—660	67,50	33,75	22,50	80	1717—1756	120,00	60,00	40.00
89—98	16,50	8,25	5,50	46	661—684	69.00	34,50	23,00	81	1757—1796	121,50	60,75	40,50
99—108	18,00	9,00	6,00	47	685—708	70,50	35,25	23,50	82	1797—1836	123,00	61,50	41,00
109—120	19,50	9,75	6,50	48	709—732	72,00	36,00	24,00	83	1837—1876	124,50	62,25	41,50
121—132	21,00	10,50	7,00	49	733—756	73,50	36,75	24,50	84	1877—1916	126,00	63,00	42,00
133—144	22,50	11,25	7,50	50	757—780	75,00	37,50	25,00	85	1917—1956	127,50	63,75	42,50
145—156	24,00	12,00	8,00	51	781—806	76,50	38,25	25,50	86	1957—1996	129,00	64,50	43,00
157—168	25,50	12,75	8,50	52	807—832	78,00	39,00	26,00	87	1997—2036	130,50	65,25	43,50
169—180	27,00	13,50	9,00	53	833—858	79,50	39,75	26,50	88	2037—2076	132,00	66,00	44,00
181—194	28,50	14,25	9,50	54	859—884	81,00	40,50	27,00	89	2077—2116	133,50	66,75	44,50
195—208	30,00	15,00	10,00	55	885—912	82,50	41,25	27,50	90	2117—2156	135,00	67,50	45,00
209—222	31,50	15,75	10,50	56	913—940	84,00	42,00	28,00	91	2157—2196	136,50	68,25	45,50
223—236	33,00	16,50	11,00	57	941—968	85,50	42,75	28,50	92	2197—2236	138,00	69,00	46,00
237—250	34,50	17,25	11,50	58	969—996	87,00	43,50	29,00	93	2237—2276	139,50	96,75	46,50
251—264	36,00	18,00	12,00	59	997—1026	88,50	44,25	29,50	94	2277—2316	141,00	70,50	47,00
265—280	37,50	18,75	12,50	60	1027—1056	90,00	45,00	30,00	95	2317—2356	142,50	71,25	47,50
281—296	39,00	19,50	13,00	61	1057—1086	91,50	45,75	30,50	96	2357—2396	144,00	72,00	48,00

1—5 km 0,40.

den, jedoch höchstens 40 km. Die Zonen 2—10 werden in Halbzonen geteilt. Der Fahrpreis für die Halbzone beträgt die Hälfte von dem für die ganze Zone.

Die Bettkartenpreise liegen seit 1. April 1925 etwa 90 % über den Vorkriegstarifen und betragen in der:

	1914	jetzt
1. Klasse	10,70 Kr.	20 Kr.
2. Klasse	5,35 Kr.	10 Kr.
3. Klasse	3,00 Kr.	5 Kr.

Die Schnellzugzuschläge betragen in der:

	1914	jetzt
1. Klasse	2,50 Kr.	4,50 Kr.
2. Klasse	1,50 Kr.	2,25 Kr.
3. Klasse	1,00 Kr.	1,50 Kr.

Die Erhöhung beträgt hier also nur 50 %. Im Gegensatz zu Deutschland ist aber der Zuschlag für alle Entfernungen gleich, da man Reisende, die nur kurze Strecken fahren, möglichst vom Schnellzugverkehr fernhalten will.

Die Änderungen, die der Gütertarif[1]) erfährt, sind mannigfacher Art. Zugrunde gelegt ist das jetzige allgemeine Preisniveau. Die bisherigen Frachtzuschläge und prozentualen Erhöhungen kommen in Fortfall. Dadurch wird eine Vereinfachung und größere Übersichtlichkeit des Tarifs erzielt.

Der jetzige Stückguttarif liegt weit über den anderen Sätzen. Es ist daher, namentlich auch für geringere Mengen, eine Tarifherabsetzung wie auch eine Änderung der Grundsätze für die Frachtberechnung vorgesehen. Der künftige Stückguttarif wird aber immerhin noch 133 % über dem Vorkriegstarif liegen. Auf dieser Höhe muß er gehalten werden, um möglichst niedrige Sätze für den Wagenladungsverkehr der wichtigsten Güter zu ermöglichen. Die Sätze für Wagenladungen sollen durchschnittlich 80 % über den Vorkriegstarifen liegen.

Die Sätze für Stückgut waren vor dem Kriege zu niedrig bemessen. Durch die provisorischen Zuschläge war ein Ausgleich geschaffen. Das Gesamtaufkommen aus dem Stückgutverkehr soll in Zukunft 9 % weniger als jetzt betragen. Es werden drei Stückgutklassen eingeführt. Die niedrigste Klasse 3 liegt 20 bis 40 % über dem Mindesttarif, deckt also etwas mehr als die veränderlichen Selbstkosten, Klasse 2 liegt 30 % über Klasse 3 und Klasse 1 liegt 70 % über Klasse 3. Für Milch wird ein niedrigerer Stückgutsatz 3 A eingeführt. Die meisten Stückgüter fallen künftig unter die Klasse 2 (Lebensmittel, Waren im Werte von 25 Öre oder darüber für das kg). Das Mindestgewicht wird von 40 kg auf 20 kg herabgesetzt und eine Abrundung erfolgt in Zukunft nur auf volle 10 kg statt auf volle 20 kg. Die Mindestgebühr beträgt jedoch 70 Öre. Durch den neuen Stückguttarif tritt für kleine Mengen und geringe Entfernungen eine erhebliche Ermäßigung in Kraft. Dies erfolgt aus Wettbewerbsrücksichten gegen den Kraftverkehr. Für sperriges Stückgut tritt eine Erhöhung um 50 % ein, wenn die Ware derart leicht ist, daß auf einen Kubikmeter weniger als 100 kg entfallen. Es sind jedoch viele Ausnahmen vorgesehen.

Die Sätze für Eilgut werden erheblich ermäßigt. Es ist dies eine Folge des seit dem 1. Juli 1925 ermäßigten Tarifs für den Paketverkehr, der seinerseits durch die ermäßigten Postgebühren bedingt war (vgl. Jahrg. 1925 S. 689 d. Ztg.). Die Sätze für Eilgut (Tarif 1 i) betragen doppelt soviel wie der Satz für die Stückgutklasse 1. Die besondere Einschreibgebühr kommt in Fortfall.

Bei den Wagenladungen kommt es zunächst darauf an, ob es sich um Ladungen von 2,5 t, 5 t oder 10 (bzw. 15) t handelt. Für Ladungen von 2,5—5 t kommen drei Klassen in Frage, Klasse 2 und 3 fallen mit den gleichziffrigen Stückgutklassen 2 und 3 zusammen. Klasse 3 A entspricht den Gütern, die als Stückgut nach Stückgutklasse 3 befördert werden.

Als 5 t-Tarife sind die Klassen 4—9 vorgesehen. Die bisherige Klasse 2 kommt als 5 t-Tarif in Fortfall, da die Sätze der Klasse 2 zu hoch liegen und daher die Abwanderung zur Schiffahrt begünstigten. Klasse 10 scheidet als 5 t-Tarif ebenfalls aus, da die Beförderungskosten sonst unter oder nur unbedeutend über den Selbstkosten liegen. Die Sätze der Klasse 9 erfahren aber gegenüber den bisherigen eine Herabsetzung und liegen künftig in angemessener Höhe über dem Mindestsatz. Bei Entfernungen über 400 km werden die Sätze der Klassen 8 und 9 nur um die Selbstkosten erhöht, die übrigen Klassen des 5 t-Tarifs nur um unbedeutende Zuschläge zu den Selbstkosten.

Als 10 t-Tarif sind neun Klassen vorgesehen. Der niedrigste Satz kommt für Klasse 13 (jetzt 12) zur Anwendung. Er liegt nur wenig über den veränderlichen Selbstkosten. Die Differenz zwischen den Klassen 13, 12 und 11 ist unbedeutend. Hochwertige Güter werden nach den Klassen 9 A, 8 A, 7 A, 6 A und 5 A tarifiert, die bei Entfernungen bis zu 400 km mit den gleichziffrigen 5-t-Tarifen zusammenfallen, aber bei Entfernungen über 400 km stark unter diese fallen. Die Sätze ste auch hier nur um die veränderlichen Kosten, so daß der au festen Kosten entfallende Beitrag unverändert bleibt (0,18 für 100 kg auf das km).

Im Tarifschema ist auch ein 15-t-Tarif vorgesehen, der voller Ausnutzung des Ladegewichts eine Klasse niedriger beim 10-t-Tarif liegt. Er kommt nur bei Entfernungen von destens 300 km zur Anwendung, wobei die Fracht für minde 350 km zu bezahlen ist.

Das Tarifschema ergibt demnach folgende Übersicht:

Stückgutklassen	Sätze für 2,5 t	Sätze für 5 t	Sätze für 10 t (auch für 15 t anwendbar)	Sätze bei v Ausnutz des Lad gewicht
1				
2	2			
3	3			
3 A (ausnahmsweise)	3 A			
		4		
		5	5 A	
		6	6 A	
		7	7 A	
		8	8 A	
		9	9 A	
			10	
			11	11
			12	12
			13	13
				14

In diesem Tarifschema ist neu, daß die Sätze für 2,5 bzw nicht für die Sendung, sondern für den Wagen gelten. An S der Sätze für 8 t ist der 10 t Tarif getreten. Dem Tarif ist wicht und Wert des Gutes zugrunde gelegt.

Für Eilgutsendungen im Wagenladungsverkehr sind Tarifklassen vorgesehen, je nachdem ob es sich um Wa ladungen von mindestens 2,5 t (Tarif 2 i), 5 t (Tarif 3 i) ode (Tarif 6 i) handelt. Die Tarife 2 i, 5 i, 6 i fallen mit den Fr gutklassen 2, 3 und 6, erhöht um 50 %, zusammen.

Leichtverderbliche Güter werden als Eilgutsen gen behandelt. Es wird ein Zuschlag von 20 % zu der gew lichen Fracht, bei Fischen von 10 %, erhoben. Die bishe hobene Einschreibgebühr soll statt dessen in Fortfall kom

Den Aufbau der neuen Eilgut- und Frachtgutsätze veransc licht folgende Übersicht:

	Grundgebühr	Zuschlag für 1 km bei Entfernung (				
		bis 50	51—100	101—200	201—300	301—400
		Öre für 100 kg				
Eilgutsätze:						
1 i	100	7,48	6,12	4,08	3,06	2,72
2 i	75	4,29	3,51	2,34	1,76	1,56
3 i	75	3,30	2,70	1,80	1,35	1,20
6 i	39	1,73	1,58	1,29	0,74	0,54
Frachtgutsätze:						
1	50	3,74	3,06	2,04	1,53	1,36
2	50	2,86	2,34	1,56	1,17	1,04
3	50	2,20	1,80	1,20	0,90	0,80
3 A	36	1,60	1,60	1,20	0,70	0,60
4	28	1,53	1,43	1,16	0,60	0,40
5	27	1,34	1,24	1,01	0,55	0,38
6	26	1,15	1,05	0,86	0,49	0,36
7	26	0,96	0,86	0,71	0,44	0,34
8	25	0,77	0,67	0,56	0,39	0,32
9	25	0,60	0,50	0,43	0,33	0,31
10	16	0,55	0,50	0,32	0,29	0,26
11	15	0,45	0,40	0,27	0,25	0,22
12	14	0,40	0,34	0,26	0,23	0,20
13	12	0,35	0,30	0,24	0,21	0,18
14	10	0,30	0,26	0,22	0,19	0,17
5 A, 6 A, 7 A, 8 A, 9 A	Die Frachtsätze bis 400 km sind dieselben wie b entsprechenden Tarifen 5—9, bei Entfernungen 400 km erhöhen sie sich um 0,18 Öre für das					

Der Tarif besteht also aus einer Grundgebühr und aus e für das km berechneten Zuschläge, der bei 50, 100, 200,

[1]) Vgl. hierzu Norrman. Taxereformen i Sverige. Nordisk Järnbanetidskrift 1926, S. 1 ff.

[2]) Hier muß die Fracht für die gesamte Ladefähigkeit Wagens, vermindert um 5 %, bezahlt werden.

400 km fällt. Bei Entfernungen über 400 km steigen die ten Tarife nur um die veränderlichen Kosten, d. h. um den estsatz. Der Beitrag zu den festen Kosten bleibt also der he, ob das Gut 400 oder gar 2000 km befördert wird.

einzelnen stellen sich die Frachtsätze für 100 kg für die lnen Tarifklassen und Entfernungen wie folgt:

zwei oder mehrere Güterarten nach der höchst tarifierten Güterart berechnet werden. Ferner wird bei Ladung von zwei verschieden tarifierten Gütern ein Zuschlag von 4 Kr, von 8 Kr bei drei verschiedenen Gütern erhoben.

Ein besonderer Zuschlag für sperrige Güter im Wagenladungsverkehr kommt in Fortfall.

Übersicht der Frachtsätze auf Grund des vorgeschlagenen Tarifschemas:

Stückgutsätze (Klasse 2 u. 3 auch als 2,5-t-Tarif)			2,5-t-Tarif	5-t-Tarife						10-t-Tarife									Tarif 14 (bei voller Ausnutzung der Ladefähigkeit)
Tarif 1	Tarif 2	Tarif 3	Tarif 3 A	Tarif 4	Tarif 5	Tarif 6	Tarif 7	Tarif 8	Tarif 9	Tarif 5 A	Tarif 6 A	Tarif 7 A	Tarif 8 A	Tarif 9 A	Tarif 10	Tarif 11	Tarif 12	Tarif 13	
88	79	72	52	44	41	38	36	33	31						22	20	18	16	13
125	108	94	68	59	54	49	46	41	37						27	24	22	19	16
163	136	116	84	74	68	61	55	49	43						33	29	26	23	19
200	165	138	100	90	81	72	65	56	49						38	33	30	26	22
237	193	160	116	105	94	84	74	64	55						44	38	34	30	25
268	217	178	132	120	107	95	83	71	60	Bis 400 km gleich mit den gleichziffrigen 5-t-Sätzen der Klassen 5—9					49	42	38	33	28
299	240	196	148	134	119	105	92	78	65						54	46	41	36	31
329	264	214	164	148	132	116	100	85	70						59	50	45	39	33
360	287	232	180	163	144	126	109	91	75						64	54	48	42	36
390	310	250	196	177	156	137	117	98	80						69	58	51	45	38
594	466	370	316	293	257	223	188	154	123						101	85	77	69	60
747	583	460	386	353	312	272	232	193	156						130	110	100	90	79
883	687	540	446	393	350	308	266	225	187						156	132	120	108	96
958	757	605	499	427	383	340	297	255	217	368	326	284	243	205	174	150	138	126	113
1033	827	670	552	461	416	372	328	285	247	386	344	302	261	223	192	168	156	144	130
1108	897	735	605	495	449	404	359	315	277	404	362	320	279	241	210	186	174	162	147
1183	967	800	658	529	482	436	390	345	307	422	380	338	297	259	228	204	192	180	164
1258	1037	865	711	563	515	468	421	375	337	440	398	356	315	277	246	222	210	198	181
1333	1107	930	764	597	548	500	452	405	367	458	416	374	333	295	264	240	228	216	198
1708	1457	1255	1029	767	713	660	607	555	517	548	506	464	423	385	354	330	318	306	283
2083	1807	1580	1294	937	878	820	762	705	667	638	596	554	513	475	444	420	408	396	368

e größte Ermäßigung gegenüber den bisherigen Sätzen tritt Beförderung von 10 t in den Klassen 5 A—9 A bei Entfernun- über 400 km ein. Während bisher der Mindestsatz für 5 t unde gelegt wurde, ist jetzt ein Mindestsatz für 10 t ge- fen.

endeine erhebliche Ermäßigung für die niedrigsten 10 t- fe beabsichtigt die schwedische Staatsbahn nicht. Sie hat hr nur bei den Gütern Ermäßigungen durchgeführt, bei n es am dringendsten notwendig ist. Man hat aber hier rerseits auch die Beförderung von größeren Mengen (10 t 5 t) und bessere Ausnutzung des Wagens verlangt.

n wird weniger Veränderungen in dem neuen Tarifschema uchen haben, als vielmehr in der neuen Gütereinteilung. h Verweisung vieler Güter in billigere Klassen sind die ten Tarifermäßigungen nach den Vorschlägen der Staats- durchzuführen.

r die Benutzung von gedeckten Wagen ist ent- hend dem deutschen Gütertarif ein Zuschlag von 5 % zu chten. Man will die Versender möglichst zur Benutzung vom Standpunkte der Eisenbahn weniger kostspieligen en Wagen anhalten. Die schwedische Staatsbahn kommt rerseits dem Verkehrtreibenden entgegen, indem sie ge- enfrei eine Decke zum Schutze der Ladung zur Verfügung , sofern mindestens die Tarifklasse 3 bei 2,5 t, die Klasse 8 t und 9 A bei 10 t zur Anwendung kommt. Andererseits ei Wagenladungen nach Tarif 3 A für 2,5 t, Tarif 9 für 5 t Tarif 10 oder niedrigerer Klasse für 10 t ein Zuschlag von zu zahlen, wenn bei Beförderung in offenem Wagen eine e verlangt wird. Ein Zuschlag von 10 % wird erhoben, in einem solchen Falle die Stellung eines gedeckten ens beantragt wird.

i Zusammenladung von Gütern verschiedener ifierung war bisher für die gesamte Sendung das am sten tarifierte Gut zugrunde zu legen. In Zukunft sollen adung verschieden tarifierter Güter zu einer Wagenladung sser Größe (2,5 bzw. 5 t usw.) die verschiedenen Waren je sich nach dem Gewichtstarif berechnet werden, der zur An- lung käme, wenn die gesamte Sendung nur aus dem be- enden Gute bestünde. Diese Bestimmung bedeutet ein rordentlich großes Entgegenkommen gegenüber dem Ver- er und könnte leicht zu Mißbrauch führen. Um daher diese immung nicht in allzuweitem Umfange, namentlich für Spe- ure, zur Anwendung zu bringen, ist die Einschränkung ge- en, daß höchstens drei verschiedene Tarifsätze zur An- lung kommen dürfen. Sind mehr als drei verschieden tari- e Güter in einer solchen Sammelladung enthalten, müssen

Für eine große Anzahl von Waren, die nach der Erfahrung oft in großen Mengen befördert werden, ist als Bedingung für die Anwendung des niedrigsten Tarifsatzes vorgesehen, daß die Ladefähigkeit des Wagens der zu erhebenden Fracht zugrunde zu legen ist, auch wenn das Gewicht etwa infolge der Leichtigkeit der Ware nicht ausgenutzt werden kann.

Im übrigen sind noch folgende Tarifbestimmungen geändert worden. Stückgüter im Gewicht von 500 kg und darüber (bisher 750 kg) sind vom Versender selbst zu be- und entladen.

Werden leichtverderbliche Güter nicht auf der Gesamtstrecke, sondern nur auf einer Teilstrecke mit Schnellzügen befördert, ist nur für diese Teilstrecke ein Zuschlag von 50 % zu erheben.

Für Kostbarkeiten werden noch doppelte Eilgutsätze berechnet.

Um Ausnahmetarife zu vermeiden und bei größeren Entfernungen doch die Anwendung niedrigerer Sätze als bei nahen Entfernungen zu ermöglichen, werden von gewissen Entfernungen an und bei gewissen Gütern je nach Bedarf niedrigere Tarife angewendet.

Emballage, die innerhalb von 30 Tagen zurückgesandt wird, wird ermäßigt befördert, und zwar für 100 kg bei

1— 50 km	60 Öre	201—400 km	150 Öre
51—100 „	90 „	401—600 „	180 „
101—200 „	120 „	über 600 „	210 „

Bei Wagenladungen von 2,5 bzw. 5 t tritt eine Ermäßigung von 10 bzw. 30 % ein. Die Lieferungsfrist für zurückgehende Emballage beträgt das Doppelte der Lieferungsfrist für Frachtgut.

Das Wagenstandgeld beträgt 30 Öre für die Stunde und 3 Kr. für den Tag bei offenen Wagen ohne Decke, 40 Öre bzw. 4 Kr bei offenen Wagen mit Schutzdecke oder bei gedeckten Wagen.

Auf die Gütereinteilung ist besonderes Gewicht gelegt worden. Bei den Beratungen waren Vertreter des Wirtschaftslebens, auch solche der Privatbahnen, hinzugezogen worden. Die Waren sind jetzt systematisch und nicht mehr alphabetisch geordnet. Die Waren gruppieren natürlich danach, ob es sich um Rohwaren handelt oder um mehr oder minder verarbeitete Fertigwaren. Die Waren sind in 25 Warengruppen zusammengefaßt, von denen die größeren in Untergruppen zerfallen. Es kann hier nicht auf die Einzelheiten der Gütereinteilung eingegangen werden. Zusammenfassend ist nur zu sagen, daß nur wenige Güter in höhere Klassen eingestuft worden sind. Dagegen sind viele Güter in niedrigere Klassen eingereiht worden. Für gewisse wichtige Waren sind unter besonderen Bedingungen besonders niedrige Tarifklassen vorgesehen. Die Beförderung von Massengütern stellt sich dadurch günstiger als

jetzt bei größeren Mengen und weiten Entfernungen, teurer bei geringeren Mengen und kleinen Entfernungen.

Die Hauptermäßigung kommt also dem Wagenladungsverkehr zugute. Der neue Stückguttarif wird mit 133 % am höchsten, der Wagenladungstarif für Frachtgut mit 80 % über dem Vorkriegstarif am niedrigsten liegen. Der Durchschnittssatz für Frachtgut wird demnach künftig 94 % über dem Vorkriegstarif liegen. In Deutschland ist der Gütertarif (abgesehen von der Verkehrssteuer) im Durchschnitt noch nicht einmal 40 % höher als der Vorkriegstarif. Allgemein sei noch zu dem neuen schwedischen Gütertarif bemerkt, daß die niedrigsten Klassen nur unerheblich über dem Mindesttarif liegen, d. h. über den beweglichen, von der Verkehrsstärke unmittelbar abhängigen Kosten. Diese sind so genau wie möglich berechnet. Um eine volle Deckung der Betriebskosten und die erforderliche Verzinsung des Anlagekapitals zu ermöglichen, müssen die Frachtsätze durchschnittlich 60 % über den Mindestsätzen liegen. Da viele Tarife unter diesen Durchschnittssätzen liegen, mußten andere den Ausgleich herbeiführen.

Die von der schwedischen Staatsbahn vorgeschlagenen T maßnahmen würden einen Rückgang der Reineinnahmen um 9 Mill. Kr. zur Folge haben. Berücksichtigt man die zu wartende Verkehrssteigerung, ermäßigt sich die Mindereinna auf 6 Mill. Kr. und liegt also 1 Mill. Kr. unter dem Satz, de Richtlinien der schwedischen Regierung anführen. Die St bahnverwaltung ist der Ansicht, daß auch diese Minde nahme durch steigenden Verkehr ausgeglichen wird. Der Tarif soll am 1. Januar 1927 in Kraft treten, sofern er die I gung der schwedischen Regierung findet. Bei den etwa Änderungen wird es sich weniger um das hier erörterte T schema und die einzelnen Tarifgrundbestimmungen handeln vielmehr um die aus diesem Grunde hier nur gestreifte Kl fizierung der einzelnen Güter.

Da an den Vorarbeiten für diesen Tarif auch vier Vertr des schwedischen Eisenbahnvereins, der Interessenvertretung schwedischen Privatbahnen, teilgenommen haben, kann der Tarif gleichzeitig als ein Vorschlag für die Einführung eines gemeinen schwedischen Gütertarifs gelten.

Das Lochkartenverfahren im Güterverkehr.

Von Güterinspektor **Bauer**, Hall (schwäbisch).

Für den Binnengüterverkehr des Kontrollbezirks Stuttgart wurde am 1. Januar 1926 zur Abrechnung und Kontrolle des Güterverkehrs und zur Anfertigung der Verkehrsstatistik das Lochkartenverfahren eingeführt, nachdem es schon einen Monat vorher im gegenseitigen Verkehr von 40 Versuchsstationen erprobt worden war.

Wenn auch seit der Einführung des Verfahrens erst eine verhältnismäßig kurze Zeit verstrichen ist, soll doch im folgenden der Versuch gemacht werden, vom Standpunkt des Abfertigungsdienstes aus eine vergleichende Zeitberechnung aufzustellen, in welcher der Mehr- oder Minderbedarf gegenüber dem früheren und jetzigen Verfahren erfaßt und gewertet werden soll. Der Einfachheit halber sind nur diejenigen Arbeitsvorgänge der Frachtbrief-Abfertigung und -Verrechnung berechnet worden, die jetzt ein Mehr oder Weniger an Zeit gegen früher erfordern, die neu hinzugekommen oder weggefallen sind.

Die Berechnung wurde auf einer Güterabfertigung mit gemischtem Stückgut- und geringem Wagenladungsverkehr vorgenommen. Als Grundlage diente die Zahl von je 100 Frachtbriefen im Versand und Empfang für den Arbeitstag, wie etwa bei dieser Dienststelle im Binnenverkehr des eigenen Kontrollbezirks zur Zeit anfallen. Der übrige Verkehr, auf das Lochkartenverfahren keine Anwendung findet, bleibt au Betracht.

Versand	Mehr (Minuten)	Weniger (Minuten)
Einsetzen der Warennummer, Tarifnummer und Kilometer	30	—
Frachtbriefe ordnen, Eintrag in Versandnachweis gegen Versandbuch	—	30
Tagesauszüge über Freibeträge und Nachnahmen	—	35
Täglicher Abschluß des Versandnachweises, Monatszusammenstellung	15	—
Versandbuch anlegen	—	15
Versandbuch, Abschluß und summarische Frachtennachrechnung	—	60
Verkehrsstatistik	—	10
Empfang		
Ordnen der Frachtbriefe (einfacher)	—	15
Empfangsnachweis gegen Verrechnungskarte	30	—
Empfangsbuch-Eintrag	—	25
Empfangsbuch-Anlegen	—	5
Empfangsbuch-Abschluß und -Abstimmen	—	30
Tagesauszug der Überweisungen	—	50
Lochkarte anfertigen[1])	60	—
Lochkarte vergleichen, Meldekarten	30	—
	165	275
		— 165
Zeitgewinn		110

[1]) Auf größeren Stellen bei entsprechender Übung geringer.

Wie die Aufstellung zeigt, ist der tägliche Zeitgewinn nähernd 2 Stunden für je 100 abgehende und ankommende Fra briefe. Es ist jedoch sicher damit zu rechnen, daß die Vorteile Verfahrens sich erst voll auswirken können, wenn es für Verkehr im ganzen Reichsbahngebiet eingeführt sein wird der Zeitgewinn beim Verbandsverkehr verhältnismäßig gr als beim Binnenverkehr ist. Auch liegt schon im Nebeneina von zwei Abfertigungsarten eine Erschwernis.

Für den Abfertigungsdienst liegt m. E. der größte Vo darin, daß die sich drängenden Arbeiten für den Monatsabsc der Versand- und Empfangsrechnung und für die Verkehrss stik durch die Lochkarte beinahe restlos entfallen. Die Arbe verteilen sich nun gleichmäßig auf den ganzen Monat. Dad ist eine wirtschaftlichere Personalverwendung und Arbeits teilung möglich. Die gleichmäßiger anfallende Arbeit kann die bisherige Hast pünktlicher und sicherer bewältigt werde Durch die Verkehrskontrolle kommen die Frachten allge maschinell um 1—2 Monate früher als seither zur Nachrechn

Beim Lochkartenverfahren zeigte sich von Anfang an als schwerend und zeitraubend die Art der Buchung der Fra briefe über verschiedenartige Güter. Es müssen für Güter, nach verschiedenen Tarifklassen zu berechnen sind, im Vers und im Empfangsnachweis je besondere Querspalten für Tarifklasse verwendet und folglich ebensoviele Lochkarten gestellt werden.

In der Praxis fallen täglich für einen einzelnen Frachtbrie zu drei Einträge mit drei Lochkarten an. Dabei betragen einzelnen Frachtbeträge 10—20 Pf. und die ganze Fracht oft 70 Pf. bis 1 ℳ, ja noch weniger. Hier sollte im Interesse e wirksamen Vereinfachung der Buchung, etwa bis zu ei Frachtbetrage von 1—2 ℳ für die Sendung, auf die Ausscheid der Frachten nach den Tarifklassen verzichtet werden.

Von der maschinellen Frachtennachprüfung dieser Lochkar die dann unmöglich würde, könnte wohl auch schon deswegen gesehen werden, weil eine Nacherhebung oder Erstattung bei hier in Frage stehenden kleinen Beträgen unwirtschaftlich scheint, da sich der Zeitaufwand hierfür nicht lohnt.

Wenn die auf der Verkehrskontrolle mit dem Lochkarten fahren gemachten Erfahrungen und Ersparnisse, welche bis nicht bekannt sind, ebenso günstig ausfallen werden, so dü wohl mit Sicherheit zu erwarten sein, daß die Lochkarte bal Güterabfertigungsdienst des ganzen Reichsbahngüterverk eingeführt wird.

Wasserverkehr.

— Der erste Neubau eines Rotorschiffes. Am 28. April lief auf der Werft der Aktien-Gesellschaft „Weser" in Bremen der erste Neubau eines Rotor-Motorschiffes vom Stapel. Das Schiff erhält den Namen „Barbara"; es ist auf Veranlassung der Marineleitung mit Unterstützung der übrigen beteiligten Reichsministerien durch die Hamburger Reederei Rob. M. Sloman jr. in Auftrag gegeben. Die Einzelheiten des Schiffes sind folgende: Länge 90 m, Breite 13,2 m, Tiefe 5,8 m, Tragfähigkeit 2800 t. Die Motorenleistung beträgt 1060 PS in 2 Einheiten und durch Vulkangetriebe auf eine Schiffsschraube übertragen, dem Schiff eine Geschwindigkeit von 10 Seemeilen verl Als Hilfswindantrieb sind außerdem 3 Flettner-Rot von je 17 m Höhe und 4 m Durchmesser vorgesehen.

Das Schiff wird im Sommer als erster Rotorschiffsneubau Dienst gestellt; ausgedehnte Probefahrten sollen alsdann u fachmännischer Kontrolle stattfinden, um objektiv festzustel welchen wirtschaftlichen Wert die Flettner-Rotor-Erfindung die Handelsschiffahrt hat.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

n 21. bis 23. April 1926 wurde in Friedrichshafen die Sitzung der Ständigen Tarifkommission abgehalten. Es len die nachstehend abgedruckten Tarifmaßnahmen zur hführung empfohlen. Bindende Kraft erhalten die chlüsse erst, wenn von den maßgebenden llen kein Widerspruch erhoben wird. In-gedessen kann ein Zeitpunkt für die Durch-rung der Beschlüsse in den Tarifen nicht egeben werden.

A. Personenverkehr.

Der Antrag, bei Schwerkriegsbeschädigten die unentgelt- Beförderung eines zweiten Begleiters zuzulassen, wurde lehnt.

Der Antrag, für die Musterkoffer der reisenden Geschäfts- besondere Vergünstigungen bei der Berechnung der Ge-fracht zu gewähren, wurde abgelehnt.

Es wurde beschlossen, einige Bestimmungen von allge-er Bedeutung über Expreßgut und Triebwagen aus dem onen- und Gepäcktarif, Teil II, als Ausführungsbestimmung EVO. in den Personen- und Gepäcktarif, Teil I, zu über-ien.

Fahrpreisermäßigungen für gemeinschaft-ie Reisen größerer Gesellschaften (Gesell-aftsfahrten) — Ausf.-Best. CVII zu § 12 EVO. — die Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftsfahrten wurde bisher nur bei einer Mindestteilnehmerzahl von 30 Personen (30 Fahrkarten) und einer Mindestentfernung von 50 Tarifkilometern gewährt. Es wurde beschlossen, die Mindestteilnehmerzahl auf 20 Personen (20 Fahrkarten) und die Mindestentfernung auf 30 Tarifkilometer herabzusetzen.

Die jetzige Tarifbestimmung, betreffend die Ausschließung der Ermäßigung zu Ostern, Pfingsten und Weihnachten soll dahin geändert werden, daß die Vergünstigung während dieser Zeit nicht grundsätzlich ausgeschlossen wird, sondern nach dem Ermessen der Eisenbahn eingeschränkt werden kann.

Die bisherige Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege soll von 33⅓ % auf 50 % heraufgesetzt werden.

In den Tarifbestimmungen über Ferien- und Gesellschafts-erzügen, wie sie in der 140. TK. beschlossen worden sollen vor ihrer Einführung noch einige formelle Ände-ien durchgeführt werden.

B. Güterverkehr.

Änderung der Bestimmungen über die Auszahlung von Nach-ien. (§ 72 EVO. Ausführungsbestmmung II (¹) und (²). vielfachen Wünschen der Geschäftswelt auf beschleunigtere ahlung von Nachnahmen unter 150 RM, die zur Zeit nach (³) Ausführungsbestimmung II 2 EVO. je nach der Länge Beförderungsstrecke an eine bestimmte festgesetzte Frist nden ist, wird im Falle der Genehmigung der von der Stän-n Tarifkommission empfohlenen grundlegenden Änderung § 72 EVO. Rechnung getragen. Hiernach sind alle Nach-ien von mindestens 20 RM begleitscheinpflichtig. Die Aus-ing der Nachnahme findet statt, sobald die Versandstation Anzeige der Bestimmungsstation über die Zahlung der Nach-ie durch den Empfänger erhalten hat (also ohne Vorsehung an die Beförderungsstrecke gebundenen Frist).

der Gewährung von Barvorschüssen auf Güter, wofür nach (¹) EVO. Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann auf bahnlagernde Güter tritt eine Änderung nicht ein. Es le hiernach empfohlen, den § 72 EVO. nebst Ausführungs-mmung wie folgt zu fassen:

Der Absender kann das Gut bis zur Höhe des Wertes mit Nachnahme nach Eingang belasten. Der Tarif kann bestimmen, daß Nachnahmen nach Eingang erst von einem Mindestbetrage an zulässig sind.

I. Nachnahmen nach Eingang sind erst von einem Mindestbetrage von mehr als 20 RM an zulässig, es sei denn, daß es sich um Güter handelt, für die nach § 69 EVO. Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann oder die bahnlagernd gestellt sind.

Ob im übrigen eine Nachnahme in der angegebenen Höhe zulässig ist, entscheidet die Versandabfertigung.

Als Bescheinigung über die Belastung mit Nachnahmen dient der abgestempelte Frachtbrief, das Duplikat oder die onst zugelassene Bescheinigung über die Auflieferung des Gutes. Auf Verlangen sind außerdem besondere Nachnahme-scheine gebührenfrei auszuhändigen.

(3) Der Absender hat dem Frachtbrief einen Nachnahmebegleitschein nach dem von der Eisenbahn vorgeschriebenen Muster beizugeben. Aufliefererrn von Massensendungen kann die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen auf Antrag erlassen.

II. Der Absender hat in den Frachtbrief einzutragen: „Nachnahmebegleitschein beigefügt",

In den Fällen, wo ihm die Beigabe erlassen ist, hat er einzutragen:

„Beigabe des Nachnahmebegleitscheins von (Angabe des Namens der den Erlaß genehmigenden Stelle) erlassen."

(4) Die Eisenbahn hat, wenn die Versandstation die Anzeige der Bestimmungsstation über die Zahlung der Nachnahme durch den Empfänger erhalten hat, die Nachnahme an den Absender auszuzahlen. Die Bedingungen, unter denen Nachnahmen ausgezahlt werden, für die die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen erlassen hat, werden von der Eisenbahn bei Entscheidung über den Antrag auf Erlaß des Nachnahmebegleitscheins (vgl. Absatz (3)) festgesetzt.

(5) Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme ausgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrage der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Anspruchs gegen den Empfänger.

(6) Die Eisenbahn kann einen Barvorschuß gewähren, wenn er nach dem Ermessen der Versandstation durch den Wert des Gutes sicher gedeckt wird.

III. Barvorschüsse werden bis zur Höhe von 20 RM für eine Sendung gewährt, wenn sie nach dem Ermessen der Versandstation durch den Wert des Gutes sicher gedeckt sind.

Auf Güter, wofür nach § 69 (¹) Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann, und auf bahnlagernde Güter werden keine Barvorschüsse gewährt.

(7) Der Betrag der Nachnahme und des etwa gewährten Barvorschusses ist vom Absender in den Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen. Dieser Eintrag ist auch bei einer Abweichung von einem Eintrag in Ziffern maßgebend.

(8) Für die Belastung einer Sendung mit Nachnahme oder mit Barvorschuß darf die Eisenbahn die tarifmäßige Gebühr (Provision) erheben.

IV. Die Gebühr für Nachnahmen, die Preise des Nachnahmebegleitscheins, sowie die Gebühr für seine Ausstellung sind im Nebengebührentarif (Teil I Abteilung B) fetgesetzt.

V. Bei Umbehandlung einer Sendung oder bei Änderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Verfügung des Absenders wird die Nachnahmegebühr nicht nochmals erhoben.

2. Für Anthrazenrückstände und Naphtalin (roh und gereinigt) wurden folgende Verpackungsvorschriften und Änderungen der Ziffern 1 und 22 der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A beschlossen:

Nr.	Güter	Vorschriften
1.	Anthrazen-rückstände	müssen bei Verladung in bahneigenen Wagen öldicht verpackt sein; durch Pressen oder Schleudern vom Öle befreite Anthrazenrückstände (in Form fester Stücke oder trockenen Pulvers) dürfen in bahneigenen offenen Wagen auch unverpackt verladen werden.
2.	Naphtalin	
	a) roh	muß bei Verladung in bahneigenen Wagen öldicht verpackt sein, durch Pressen oder Schleudern vom Öle befreites Rohnaphtalin (in Form fester Stücke oder trockenen Pulvers) darf in bahneigenen offenen Wagen auch unverpackt verladen werden.
	b) gereinigt	wird als Stückgut nur in dichten Behältern (Kisten, Kübeln, Fässern) angenommen; muß als Wagenladung bei Beförderung in bedeckten Wagen in dichte, das Durchstäuben verhindernde Säcke verpackt sein.

3. In Abänderung des Beschlusses in der 139. Sitzung der Ständigen Tarifkommission — Punkt 9a der Niederschrift —

sind auf Grund neuerlich vorgenommener Untersuchungen die nachstehenden besonderen Verpackungsvorschriften für Zelluloid, Zelluloidwaren, Filmstoff, Filme, Zelluloid- und Filmabfälle beschlossen, die an Stelle der bisherigen Ziffer 32 der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A treten:

Güter	Vorschriften
Rohzelluloid und Zelluloidwaren, Filmstoff u. Filme, Zelluloid- u. Filmabfälle	1. werden als Stückgut nur in folgenden Außenverpackungen befördert: a) Rohzelluloid in Platten und Blättern in festen Holzkisten, auch in Packungen aus starkem, zähem Packpapier; die Packungen müssen durch zwei Bretterrahmen zusammengehalten werden, die mittels übergenagelter Bandeisen fest gegen die Packung gepreßt sind und mit den Bretterenden die innere Papierpackung um mindestens 3 cm überragen, b) Rohzelluloid in Röhren und Stäben in festen Holzkisten oder in Packungen aus starkem, zähem Packpapier; die Packungen müssen entweder mit festem, an den beiden Enden zu einem sogenannten Kropfe zusammengebundenen dichten Gewebe oder durch vier schmale Längsbretter und zwei kräftige Stirnbretter umgeben sein, auf welche die Längsbretter mit um mindestens 3 cm vorragenden Enden festgenagelt sind, c) Zelluloidwaren, Filmstoff und Filme in festen Holzkisten oder in starken Pappkästen, d) Zelluloid- und Filmabfälle in festen Kisten, Kübeln, Fässern oder in unbeschädigten Umhüllungen aus festem Rohleinen, die entweder an beiden Enden zu einem sogenannten Kropfe zusammengebunden sind oder als Säcke am Boden mit widerstandsfähigen Handhaben versehen sind.[1]) Das Höchstgewicht eines Frachtstückes darf bei der unter b) am Schlusse angegebenen Verpackung für Röhren 30 kg, für Stäbe 50 kg und bei der unter d) erwähnten Verpackung für Zelluloid- und Filmabfälle 40 kg nicht übersteigen. 2. werden als Wagenladungen nur in bedeckten Wagen befördert; die Luftklappen dieser Wagen sind zu schließen. 3. dürfen nicht in die Nähe von Heizröhren, Heizleitungen oder brennenden Öfen gebracht werden.

[1]) Bis zum 31. Dezember 1926 dürfen Güter der unter d) genannten Art in festen Jutesäcken und im Einzelgewicht bis zu 80 kg aufgeliefert werden.

4. Zollabfertigung auf besonders vom Versender vorgeschriebenen Zoll- oder Steuerämtern. Es ist verschiedentlich vorgekommen, daß bei zollpflichtigen Sendungen vom Absender die Zollabfertigung auf bestimmten, nicht am Beförderungsweg gelegenen Zollämtern im Zollbegleitschein vorgeschrieben wurde, ohne daß diese Vorschrift auch in dem Frachtbrief eingetragen wurde. Es haben sich hier auch nachher Schwierigkeiten bei der Frachtberechnung ergeben. In Zukunft sollen solche Vorschriften, die nicht auch vom Versender in den Frachtbrief eingetragen sind, für die Eisenbahn nicht verbindlich sein. Die Ausführungsbestimmung IV zu § 67 EVO. soll deshalb wie folgt ergänzt werden: „Nur in die Zoll- oder Steuerpapiere eingetragene Bezeichnungen einer Zoll- oder Steuerabfertigungsstelle verpflichten die Eisenbahn nicht".

5. Abrundung von Nachnahmebeträgen. Nach der Ausführungsbestimmung I zu § 72 EVO. waren Nachnahmen bisher nur auf volle 10 Pfennig abgerundet zulässig. Es wurde beschlossen, diese Bestimmung fortan aufzuheben und wieder Nachnahmen mit spitzen Pfennigbeträgen zuzulassen. Dasselbe wurde auch für Barvorschüsse (Ausführungsbestimmung III zu § 72 EVO.) beschlossen.

6. Härtepulver, die Gemische von alkalischen Stoffen (Ätzkalk, Pottasche, Soda) mit Ammonsalzen oder Ammonbikarbonat enthalten und Ammoniak ausströmen, sollen wegen ihrer stark ausströmenden Gase und der hierdurch leicht eintretenden Beschädigungen der mit ihnen verladenen Güter nur unter sonderen Sicherheitsvorschriften angenommen werden. wurde beschlossen, diese Härtepulver in die Anlage II Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. A als neue St 15 a wie folgt aufzunehmen:

„15a) Härtepulver, die Gemische von alkalischen Stoffen (kalk, Pottasche, Soda) mit Ammonsalzen oder Ammo karbonat enthalten und Ammoniak ausströmen, müs in dichtschließender, gegen Ausdünstung gesicherter packung (Holz- oder Eisenfässern, Holzkisten) aufgelie werden."

7. Es war beantragt worden, in der Anlage III zum Deutsc Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, bei Ladungen Rohren, Stabeisen und dergleichen zum Schutze der Wa wände die Verwendung von Holzbohlen-Schutzwänden vo schreiben. Der Antrag wurde abgelehnt.

8. Beförderung von Deckenträgern. Neuerd werden vielfach „Deckenträger", die zum Tragen und Befesti von Decken zum Schutze der Ladung dienen, verwendet. wurde beschlossen, für diese Deckenträger fortan die glei Vergünstigungen zuzugestehen wie für Privatwagendecken nicht der Eisenbahn gehörende Ladegeräte und Wärme- Kälteschutzmittel. Der § 58 der Allgemeinen Tarifvorschri soll entsprechend ergänzt werden.

9. Kartoffelgestelle aus Eisen fallen nicht unter die Ziff des Verzeichnisses I. In der Ziffer 7 des Verzeichnisses I hinter „Gestelle für Lagerung von Flaschen, Gemüse, toffeln, Obst und dergleichen" in Kleindruck eingefügt: „ genommen Kartoffelgestelle aus Eisen".

10. In das Verzeichnis IV der zur Beförderung in Behä wagen zugelassenen Güter sollen aufgenommen werden:

a) „Benzylchlorid und Benzoylchlorid",

b) „Chromlaugen".

11. Der Antrag, die Beförderung von Milch in Behälterwa sowohl im Verzeichnis IV zum Deutschen Eisenbahn-Gütert Teil I Abt. B, wie auch im Ausnahmetarif 25 allgemein zulassen (bisher war die Beförderung von Milch in Behä wagen nur bis auf Widerruf zulässig) und die Zuschläge der Beförderung von Milch in Behälterwagen, in denen das wicht des Privatwagens das Gewicht der Ladung überst nicht zum Ansatz zu bringen, soll bis auf weitere Anreg nicht weiter verfolgt werden.

12. Die Aufnahme von Binitrotoluol und Trinitrotoluol in Tarifklasse B wurde abgelehnt.

13. Die mit Korkabfällen bzw. Sägemehl bestreuten Bitum pappen (Asphaltpappe, Teerpappe), die bisher nicht unter Tarifstelle „Bitumenpappe" der Klasse D, sondern in Klasse A fielen, weil die Tarifstelle „Bitumenpappe" Klasse D nur ein Besanden oder Bestreuen mit mineralis Stoffen zuließ, sollen gleichfalls in die Klasse D versetzt den. Es wurde demnach beschlossen, die bisherige Tarifs „Bitumenpappe" der Klasse D wie folgt zu fassen:

„Bitumenpappe (Asphaltpappe, Teerpappe), auch gef Bitumenfilz (Asphaltfilz, Teerfilz); Bitumen webe (Asphaltjutegewebe, Teerjutegewebe), sämtlich bestreut."

In der Erläuterung zu dieser Tarifstelle sollen als Beis die gebräuchlichsten Streumaterialien aufgeführt werden.

14. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwa

a) „Drahtgeflechte" sollen in das Verzeichnis II der zur förderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelas Güter aufgenommen werden. Die Aufnahme von „D glas-Einlagegeweben" in das gleiche Verzeichnis w abgelehnt.

b) „Gleisrahmen, montiert" sollen in das Verzeichnis III zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen z lassenen Güter aufgenommen werden.

c) Der Antrag, Brauereitanks und Gärbottiche, innen e liert usw. in die Klasse B, im Falle der Ausfuhr in Klasse C aufzunehmen, wurde abgelehnt.

d) Für die in Ziffer 24 der Klasse C der Tarifstelle „ und Stahl . . . . ." genannten Türen (Tore), Tür (rahmen usw. soll fortan auch die Verzinkung zugela werden.

e) Der Antrag, eiserne Wagenfedern für den Bau von L fahrzeugen in die Klasse C zu versetzen, wurde abgel

f) Rohe eiserne Blöcke und roh vorgeschmiedete eis Blöcke im Einzelgewicht von mindestens 1000 kg s fortan von den Bestimmungen des § 6 (2) der Allgeme Tarifvorschriften, Bindung der Fracht an das Ladegew ausgenommen werden.

In Ziffer 11 der Klasse C (a, Mäntel für Kondensatoren, Generatoren, Rostöfen, Glühöfen und dergl., b, Kesselschüsse) soll folgende Anmerkung aufgenommen werden: „Als bewegliche Einrichtung gelten nicht: Mannlochdeckel und Handlochverschlüsse“.

. Unter der Voraussetzung, daß der Beschluß der Ständigen ifkommission in der 141. Sitzung auf Versetzung der Essig-e ohne Beschränkung in die Klasse B zur Durch-ung gelangt, wurden folgende Änderungen in der Güter-eilung beschlossen:

Die Ziffer 13 der Stückgutklasse II wie folgt zu fassen: „Essig zu Speisezwecken (Speiseessig) mit einem Essigsäuregehalt von höchstens 15 %.“

die Tarifstellen „Essig“ und „Essigsäure“ der Klasse B zu streichen und durch folgende neue Stelle in Klasse B zu ersetzen:

„Essig (Speiseessig) und Essigsäure. Holzessig, roher, Kl. C.“

in die Tarifstelle „Holzessig“ der Klasse C die Anmerkung: „Alle anderen . . . . bis Klasse A“ zu streichen.

. Über die Tarifierung von ungeriffelten (unentsamten) hsstengeln haben verschiedentlich Zweifel bestanden. Durch atz der Worte „auch ungeriffelte Flachspflanzen“ in der ifstelle „Flachsstengel usw.“ der Klasse E sowie in Ziffer 11 Verzeichnisses III wird fortan zum Ausdruck gebracht wer-, daß auch ungeriffelte Flachspflanzen nach der Tarifstelle E ufertigen sind.

7. Der Antrag, Flaschenverschlüsse aus Porzellan aus der sse B in die Klasse C zu versetzen, wurde abgelehnt.

3. Dem Antrag auf Aufnahme von Gasol (verflüssigtes Kohzas) in die Tarifklasse D und in den § 20 der Allgemeinen ifvorschriften wurde zugestimmt und demgemäß beschlossen:

) in die Klasse D als neue Tarifstelle aufzunehmen:
„Gasol, (verflüssigtes Kohlengas). Vgl. § 20 der Allgemeinen Tarifvorschriften.“

) den § 20 der Allgemeinen Tarifvorschriften wie folgt zu fassen:
Für Blaugas (verflüssigtes Ölgas), Gasol (verflüssigtes Kohlengas) und für flüssige Kohlensäure wird bei Aufgabe als Frachtstückgut die Fracht nach den Sätzen der Klasse I für das halbe wirkliche Gewicht — mindestens für 20 kg — berechnet.

9. Über die Tarifierung von Gurken aller Art haben bisher lfache Unklarheiten bestanden. Es wurde deshalb beschlossen, zende neue Tarifstellen zu bilden:

) in Klasse B:
„Gurken, eingelegte, als Pfeffer-, Essig-, Senf-, Gewürzgurken;“

) in Klasse C:
„Gurken, eingelegte, folgende: Salzgurken;“

) in Klasse D:
„Gurken, eingelegte, folgende: rohe, in Salzwasser eingelegte, beim unmittelbaren Versand an Konservenfabriken zur Weiterverarbeitung.“

m Warenverzeichnis der ermäßigten Stückgutklasse wird gende neue Ziffer 27 a aufgenommen:
„Gurken, eingelegte, wie in dieser Stelle der Klassen B bis D genannt.“

(Die bisherigen Tarifstellen „Salzgurken“ in Klasse C sowie der ermäßigten Stückgutklasse werden gestrichen.)

Ferner ist: in der Anmerkung zur Stelle „Gemüse, eingelegt“ w. der Klasse B zu streichen: „Salzgurken s. Klasse C“ und für zu setzen:
„Gurken, eingelegte, siehe diese“;

i der Stelle „Feld- und Gartenfrüchte“ der Klasse D unter a) r dem Wort „r o h e“ einzuschalten: „Bohnen“, und die Ziffer 1 d 2 am Schluß ganz zu streichen.

Die Tariferläuterungen wären entsprechend dem Beschlusse ändern.

20. Die Ziffer 3 der Stelle „Holzwaren“ der Klasse C soll wie gt gefaßt werden:
„3. Dauben und Böden, soweit in Ziffer 3 der Klasse D genannt.“

Als Ziffer 18 a in der Stelle „Holzwaren“ der Klasse C soll chgetragen werden:
„18 a. Röhren (Rohre), auch mit Eisenbewehrung und Schutzüberzug, einschließlich der zu ihrer Zusammensetzung notwendigen Verbindungsmuffen.“

21. In die Klasse D und in das Verzeichnis IV wird als neue Tarifstelle aufgenommen:
„Kaltasphalt (Emulsion von Erdölpech, Petroleumpech) mit einem Eigengewicht (spezifisches Gewicht) von mindestens 1 bei 20° C und Wasser unter Zusatz von höchstens 5 % anderer Stoffe).“

22. Der Antrag, das sogenannte „Kernöl“ (d. i. ein mit Steinkohlenteerpech, Brauereiauslaufpech, Petroleumpech oder Braunkohlenteerpech gemischtes Steinkohlenteeröl) in die Tarifstelle „Öle“ der Klasse E einzubeziehen, soll im Hinblick auf die etwa eintretenden Berufungen anderer gleichartiger Güter noch weiter geprüft werden. Bis auf weiteres tarifiert Kernöl nach Klasse A.

23. Der Antrag, Kupferlecksalz in die Tarifstelle „Salze“ der Klasse E (Viehsalz) einzubeziehen, wurde abgelehnt. Kupferlecksalz tarifiert nach Klasse A.

24. Der Antrag, alle Mühlenerzeugnisse aus Weizen aus Klasse C nach Klasse B aufzutarifieren, wurde abgelehnt. Weizenmehl usw. bleiben daher nach wie vor in Klasse C.

25. Der Antrag, Papierisolierröhren ohne Eisenmantel in die Klasse B aufzunehmen, wurde mit der Maßgabe abgelehnt, weiter zu prüfen, ob für dieses Gut, für das nur einige bestimmte Versandstationen in Frage kommen, die Erstellung eines besonderen Ausnahmetarifs möglich wäre.

26. Der Antrag auf Abtarifierung von Papiersäcken wurde bis zur Einbringung eines neuen Antrages durch den Verkehrsausschuß vertagt.

27. Für Pelzabfallstücke soll fortan ohne Rücksicht auf den Verwendungszweck allgemein die Klasse E zugestanden werden. In der Tarifstelle „Pelzabfallstücke“ werden deshalb die Worte „zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt“ gestrichen.

28. Flüssige Pottasche (Pottaschenlauge) soll in die Klasse B aufgenommen und die bisherige Tarifstelle der Klasse B „Pottasche, soweit nicht in Klasse D genannt“ wie folgt gefaßt werden:
„Pottasche fest, auch flüssig (Pottaschenlauge), soweit nicht in Klasse D genannt.
K. W. Pottaschenlauge, s. Zif. 57, Verzeichnis IV“.

29. Saatgut.

Zur Begegnung der mehrfach aufgetretenen Zweifel über die Gewährung der in § 43 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B vorgesehenen Frachtermäßigungen für anerkanntes Saatgut bzw. zur Begegnung der mißbräuchlichen Inanspruchnahme dieser Frachtvergünstigung wurde beschlossen, den Verwendungszweck als Saatgut in den Tarifbestimmungen zum Ausdruck zu bringen.

Ferner wurde die für Saatkartoffeln (Pflanzkartoffeln) bisher nur in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai vorgesehene Frachtvergünstigung auch auf den Herbstversand (20. September bis 20. November) ausgedehnt. Hiernach wurde beschlossen, die Ziffern (1) und (2) des § 43 der Allgemeinen Tarifvorschriften wie folgt zu fassen:

„(1) Für Getreide, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Spelz und für Hülsenfrüchte, nämlich: Bohnen (Fisolen), Erbsen, auch Peluschken, Linsen, Wicken, sämtlich zur Verwendung als Saatgut, wird die Fracht usw. wie bisher.“

„(2) Unter der gleichen Voraussetzung wird für Saatkartoffeln (Pflanzkartoffeln), zur Verwendung als Saatgut in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai und vom 20. September bis 20. November die Fracht usw. wie bisher.“

30. In die Tarifstelle „Stroh usw.“ der Klasse E sollen aufgenommen werden „Docken (Wiepen)“.

31. Es wurde beschlossen, „Unterputzdosen aus einem Gemisch von Ton und Teer“ als besondere Tarifstelle in die Klasse C aufzunehmen. (Sofern diese Unterputzdosen mit Metallteilen in Verbindung stehen, gehören sie zur Klasse A.)

32. Nach Abschnitt IX C 2 des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B werden für das Vorführen von Wagenladungen 2 RM bzw. 0,80 RM erhoben. Für Massensendungen wie Kohle, Ton, Erze, Erden und dergl. in geschlossenen Zügen wurde eine Ermäßigung der Vorführungsgebühr auf 0,40 RM für den Wagen und demgemäß eine Ergänzung des Abschnittes C 2 wie folgt beschlossen:

Als 3. Absatz der Ziffer 2 ist anzufügen:
„Bei gleichartigen Gütern, die in geschlossenen Zügen befördert und im Zuge auf dem Einfahrgleis vorgeführt werden, für den Wagen . . . . 0,40 RM.“

Die Frachtermäßigungen im Ein- und Ausfuhrverkehr über die deutschen Seehäfen.

Wir geben in der Folge eine Aufstellung sämtlicher augenblicklich zwischen den deutschen Seehäfen einerseits, dem deutschen Binnenland, der Schweiz, Österreich, der Tschechoslowakei, Polen andererseits bestehenden Ausnahmetarife, die den beteiligten Verladern eine vollständige Übersicht über die augenblicklichen Begünstigungen gibt. Unter „geschäftsführender Verwaltung" ist jeweils die Reichsbahndirektion zu verstehen, die für die Bearbeitung des betreffenden Verkehrs oder Tarifs zuständig ist, an die demnach sämtliche Anträg[e zu] richten sind. Zur Vermeidung von Verzögerungen in der [An]tragstellung ist es wichtig, daß entweder der Antrag a[n die] betreffende Direktion direkt gerichtet wird oder daß sie den an die Hauptverwaltung oder die ortszuständige Re[ichs]bahndirektion gerichteten Anträgen gleichzeitig Abschrift [bei]kommt, da ihr letzten Endes doch sämtliche Anträge zur [Be]arbeitung zugeleitet werden.

Tarif	Bezeichnung des Gutes	Bezeichnung des Verkehrs	Geschäft. führ. RB
S. D. 1	Holz der Klasse D und E	Polen, Tschechoslowakei - deutsche Seehäfen	Altona
S. D. 2	Güter aller Art	Deutsche Seehäfen - Schweiz und umgekehrt	Altona
S. D. 2 a	Pferde der Klasse S 1	Deutsche Seehäfen-Schweiz	Altona
S. D. 3	Holz der Klasse D und E	Österreich-deutsche Seehäfen	Altona
S. D. 4	Güter aller Art	Deutsche Seehäfen-Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt	Altona
S. D. 5	Güter aller Art	Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt	Altona
S. D. 6	Güter aller Art	Deutsche Seehäfen-deutsch-tschechoslowak. Grenzübergangsstationen u. umgekehrt	Altona
S. D. 7	Güter aller Art	Durchfuhrverkehr über deutsche Seehäfen	Altona
A. T. 30	Jute, rohe	Einfuhr über See	Altona
A. T. 31	Rohe Baumwolle und Linters, Baumwollabfälle, Kapok	Einfuhr über See	Altona
A. T. 32	Schafwolle, rohe, Wollabfälle	Einfuhr über See	Altona
A. T. 33	Thüringische, böhmische und Nürnberger Waren	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 33 a	Porzellanwaren	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 34	Hanf	Einfuhr über See	Altona
A. T. 35	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 35 a	Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen und deren Legierungen	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 35 b	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren	Ausfuhr über See	Stettin
A. T. 36	Bier in Fässern und Kisten	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 37	Linoleum	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 38	Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete	Einfuhr über See	Altona
A. T. 39	Stückgut und Wagenladungen der Kl. A	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 40	Stein-, Siede- und Hüttensalz	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 41	Düngemittel der Kl. D, E und F	Ausfuhr über See	Berlin
A. T. 41 a	Stickstoffdüngemehl	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 45	Fenster- und Türrahmen, Türen, Waschbretter, Wäscheklammern, Besenstiele	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 47	Reis, Reismehl, Reisflocken, Reisgrieß	Einfuhr über See	Altona
A. T. 49	Spiegelglas, Tafelglas, Drahtglas und Hohlglaswaren	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 52	Papier und Pappe sowie Tapeten und Tapetenborten aus Papier	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 53	Baumwollene Garne und Gewebe, baumwollene und halbwollene Strick- und Wirkwaren	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 54	Erdölrückstände	Einfuhr über See	Altona
A. T. 55	Wetzsteine und Bimssteine	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 56	Elektrodenkohlen	Ausfuhr über See	Berlin
A. T. 57	Chlorkalk	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 58	Reis, Reismehl, Reisflocken, Reisgrieß	Einfuhr über See	Altona
A. T. 59	Bleiglätte (Bleioxyd), Bleimennige, Bleiweiß, Lithopone, Zinkgrau, Zinkweiß	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 60	Holzspulen, Wäscheklammern, Türen aus Holz, Kleiderbügel, Kistenteile, Holzmehl, Holzwolle und Seile daraus	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 61	Tonwaren	Ausfuhr über See	Berlin
A. T. 62	Wasserglas	Ausfuhr über See	Berlin
A. T. 63	Weinsäure	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 69	Getreide	Einfuhr über See	Altona
	Holz der Klasse D	Einfuhr über See	Altona
	Erze	Einfuhr über See	Altona
	Kali, Chlorkalium, Bergkieserit	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 69 a	Kali, Chlorkalium, Bergkieserit	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 75	Hanf- und Strohgeflechte sowie getrocknete Palmblätter	Einfuhr über See	Altona
A. T. 77	Kalziumkarbid	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 81	Rohzucker, Rüben- und Rohrzucker, Kandiszucker, Farine	Deutsch-tschechosl. Grenzübergänge - Oderumschlagsplätze Cosel, Oppeln, Breslau, Pöpelwitz, Maltsch, Steinau zur Weiterbeförderung auf dem Binnenwasserweg zwecks Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	Osten i. Frankfurt/O.
A. T. 81 a	Zuckerraffinade (Verbrauchszucker) und Rohzucker der Kl. B und C	Deutsch-polnische Grenzübergänge - Oderumschlagsplätze Breslau, Pöpelwitz, Glogau und Tschicherzig zur Weiterbeförderung auf dem Binnenwasserweg zwecks Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern	Osten i. Frankfurt/O.
A. T. 88	Holzschliff und Holzzellstoff, Lumpenhalbzeugmasse, Strohstoff	Ausfuhr über See	Altona
A. T. 89	Eiserne und stählerne Bleche und Platten	Ausfuhr über See	Altona

Tarif	Bezeichnung des Gutes	Bezeichnung des Verkehrs	Geschäftsführ. RBD.
.T. 90	Knochenschrot und Ossein	Ausfuhr über See	Altona
.T. 91	Rohaluminium in Blöcken	Ausfuhr über See	Altona
.T. 92	Ammoniak, schwefelsaures Ammonsulfatsalpeter (Leunasalpeter)	Ausfuhr über See	Altona
.T. 94	Halbzeug der Kl. E (Eisen und Stahl)	Ausfuhr über See	Altona
.T. 95	Borax und Borkalk	Einfuhr über See	Altona
.T. 96	Kalialaun	Ausfuhr über See	Altona
.T. 97	Spiritus, auch Sprit, Branntwein	Ausfuhr über See	Berlin
.T. 98	Düngemittel	Ausfuhr über See	Altona
.T. 99	Bananen	Einfuhr über See	Altona
.T. 101	Kartoffeln, frische	Ausfuhr über See	Berlin
.T. 103	Korkrinde (Korkholz)	Einfuhr über See	Altona
.T. 106	Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesirup, Zuckercouleur, Kartoffelmehl, Dextrin, Kartoffelsago)	Ausfuhr über See	Berlin
—	Deutsch-Tschechoslowakischer Seehafentarif für Güter aller Art zwischen tschechoslowakischen Binnenstationen und den deutschen Seehäfen in der Aus- und Einfuhr		Dresden

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Feriensonderzüge zwischen der Schweiz und Deutschland. [...]e Reihe von Feriensonderzügen werden in diesem Jahre [...]schen der Schweiz und Deutschland verkehren, und zwar [...] Basel (Badischer Bahnhof) und Konstanz nach Hamburg [...] Bremen am 7. Juli, 1. und 3. August, nach Duisburg [...] 1. August, von Mannheim (Karlsruhe) nach München am [...]und 31. Juli, von Mannheim (Heidelberg) nach Konstanz am [...]ugust und von Heidelberg (Mannheim) nach Basel (Badi[...]r Bahnhof) am 1. August. Außerdem verkehren von Basel [...]nderzüge zur Gesolei-Ausstellung in Düsseldorf am [...]uni, 3., 16. und 29. Juli und am 2. und 20. August Basel ab [...] vorm., Düsseldorf an 6.50 nachm. Diese Züge erhalten ab [...]Juli durch D-Zug 157 Anschluß von Konstanz und dem [...]warzwald und werden zu den gleichen Bedingungen ge[...]en wie die Feriensonderzüge.

— Fahrpreisermäßigung für Jugendfahrten. Um unserer [...]end, besonders der minderbemittelten, den Aufenthalt in [...] Natur zu ermöglichen und ihre Liebe zur deutschen Heimat [...]wecken und zu vertiefen, hat die Deutsche Reichsbahn-Ge[...]schaft mancherlei betriebliche und wirtschaftliche Bedenken [...]ückgestellt und wird vom 1. Mai d. J. Vereinen für Jugend[...]ge bei gemeinschaftlichen Ausflügen jugendlicher Personen [...]er 20 Jahren in der 3. und 4. Klasse eine Ermäßigung von [...]% des gewöhnlichen Fahrpreises gewähren.

— Übernahme von Schlafwagenläufen durch die Mitropa. Am [...] bzw. 27. April wurde der Reichsbahn-Schlafwagenlauf [...]ona-Frankfurt (Main) im D 76/75 von der Mitropa über[...]mmen. Dieselbe Gesellschaft übernahm am 30. April bzw. [...]ai die Läufe: Altona-Köln im D 99/100 und D 91/92, Altona-[...]hen im D 99/100, Berlin-Eydtkuhnen im D 7/8 und D 3/51/[...]2/4, Berlin-Insterburg im D 3/4 und Frankfurt (Main)-Dres[...] im D 202/201. Am 12. bzw. 13. Mai übernimmt sie den [...]chsbahn-Schlafwagenlauf Köln-Berlin im D-Zuge 5/6 und am [...] bzw. 15. Mai die Schlafwagen Köln-Berlin im D-Zuge 9/10 [...] Köln-Leipzig im D-Zuge 189/190. Vom 15. Mai ab wird in [...] D-Zügen 37/38 ein Mitropa-Schlafwagen Berlin-Stuttgart-[...]rich ganzjährig verkehren. Außerdem wird ein deutscher [...]lafwagen versuchsweise in der Zeit vom 11. Juli bis 10. Sep[...]ber 1926 zwischen Frankfurt (Main) und Luzern in den [...]ügen 41/44 gefahren werden.

— Saarbahnen. Wie aus der amtlichen Bekanntmachung in [...]ser Nummer ersichtlich, werden die Frachten und sonstigen [...]ühren im Güter- und Tierverkehr der Saarbahnen [...] Wirkung vom 1. Mai 1926 erhöht. Die Erhöhung [...]rägt durchschnittlich 7,5 % und wird durch Ausgabe [...] Nachträgen zu den Teilen II und III des Gütertarifs und [...]ch eine Neuausgabe des Tiertarifs der Saarbahnen durch[...]führt.

[...]m einzelnen ist noch folgendes zu bemerken:

[...]achtrag I zum Teil II des Gütertarifs. Die [...]indestfracht für Eilgut ist von 3 auf 4 Fr., die Mindestfracht [...] beschleunigtes Eilgut von 4 auf 6 Fr. und die Mindestfracht [...] gebrauchte Packmittel von 1 auf 2 Fr. erhöht worden.

Nachtrag I zum Teil III des Gütertarifs. Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 ist erweitert worden. Steinsplitt und Steingrus zu Bauzwecken oder zur Herstellung von Steinen oder Platten sind aus der Tarifklasse W IV in den um 30 % billigeren Ausnahmetarif 2 versetzt worden.

Tiertarif. Der neue Tiertarif enthält eine durch Zusammenfassung von Stufen und Entfernungen zu Gruppen gegenüber dem früheren Tiertarif wesentlich vereinfachte Frachtentafel. Der bisher gültige Tiertarif der Saarbahnen vom 1. Januar 1925 nebst Nachträgen I—V wird durch den neuen Tarif aufgehoben und tritt am 30. April 1926 außer Kraft. Der neue Tiertarif kann zum Preise von 5 Franken von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes bezogen werden.

— Die Versicherung von Reisegepäck innerhalb Deutschlands. Vom 15. Mai d. J. ab wird für die Versicherung von Reisegepäck innerhalb Deutschlands eine neue Police der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft mit einer Geltungsdauer von 30 Tagen eingeführt. Die Versicherungsgebühr beträgt 6 RM für je 1000 RM Versicherungssumme. Durch diese Police wird, ebenso wie bei den übrigen Policen der Gesellschaft, bei denen sich die Versicherung auf ganz Europa erstreckt, das gesamte Reisegepäck (einschließlich Handgepäck) gegen alle Gefahren und für alle Reisen und Aufenthalte während der Geltungsdauer versichert. Alles Nähere über die Versicherungsbedingungen und über die Haftung der Gesellschaft ist aus dem Aufdruck der Policen zu ersehen. Die Policen sind bei allen Gepäckabfertigungen und Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebüros zu haben.

— Speisewagen auf den Rügenschen Kleinbahnen. Die Rügensche Kleinbahnen Aktiengesellschaft hat auf ihrer Teilstrecke Altefähr-Putbus-Göhren, d. i. eine Strecke von 65 km Länge, durchgehende Personenzüge mit Speisewagenbetrieb eingestellt. Der Zug, der durch eine leichte Lokomotive befördert wird, besteht aus Packwagen und zwei vierachsigen Wagen. Diese haben eine geschlossene Plattform und sind nach Art der D-Züge der Reichsbahn miteinander verbunden, so daß der Übergang von einem zum anderen Wagen möglich ist. In den einzelnen Abteilen sind zwischen je zwei Bänken aufklappbare Tische angebracht. Ein Abteil ist in einfacher Form als Schankraum ausgebaut. Infolge der Einrichtung des Speisewagenbetriebes hat die Strecke, namentlich der Abschnitt Altefähr-Putbus, jetzt einen recht lebhaften Personenverkehr.

— Englische Eisenbahner in Berlin. Am 2. Mai abends wurden die in Berlin eingetroffenen hundert englischen Eisenbahnbeamten der „Railway Students' Association" von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft begrüßt. Der stellvertretende Generaldirektor Dr. Dorpmüller gab seiner Freude Ausdruck, daß englische Eisenbahnbeamte Gelegenheit nehmen, deutsches Land und deutsche Eisenbahnen kennen zu lernen. Die Verkehrsverhältnisse in England und in Deutschland seien infolge der besonderen geographischen Lage und der klimatischen Verhältnisse beider Länder so verschieden, daß eine gegenseitige Befruchtung von unschätzbarem Wert sei. Unzweifelhaft werde der Besuch Deutschlands und die Besichtigung der Einrichtungen deutscher Eisenbahnen zum weiteren Verständnis der Wirtschaft beider Länder beitragen und den Beziehungen beider Länder dienen.

Der Vorsitzende der Kommission Jenkin dankte für die umfangreichen und sorgfältigen Vorbereitungen, die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Studienreise getroffen

worden seien. Er versicherte, daß die Besichtigungen nicht nur vielseitige Anregungen für die zukünftige Tätigkeit gegeben, sondern auch dazu beitragen würden, das Band internationaler Verständigung enger zu knüpfen. Die englischen Gäste würden ihre Freude über die freundliche Aufnahme in Telegrammen an die Generaldirektoren der verschiedenen englischen Eisenbahngesellschaften zum Ausdruck bringen.

Einer der Professoren der „Railway Students' Association", Sherrington, widmete dann dem stellvertretenden Generaldirektor Dorpmüller noch Worte des Dankes und wies darauf hin, daß die Studiengesellschaft schon auf der Hinreise Gelegenheit gehabt habe, die Organisation und das Arbeiten des deutschen Eisenbahnbetriebes zu bewundern.

— Die amerikanischen Hoteliers und die Zugtelephonie. Der Sonderzug, der die in Deutschland zu Besuch weilenden amerikanischen Hoteliers von Hamburg nach Berlin brachte, war auf Wunsch der Gäste mit der Zugtelephonie ausgerüstet. Die Herren sprachen mit Hamburg und auch mit Berlin und äußerten sich bewundernd über die gut gelungenen Gespräche. Der Reiseleiter der Hotelierabordnung, Charles E. Gehring, drückte in einem Schreiben an die Zugtelephonie A.-G. die wärmste Anerkennung der amerikanischen Hoteliers über die neue Erfindung aus.

— Ehrenmal für im Kriege gefallene Eisenbahner. Zum Gedächtnis der im Weltkriege gefallenen Kameraden der deutschen Eisenbahntruppen beabsichtigt der Denkmalsausschuß, der sich aus Mitgliedern der Groß-Berliner Kameraden-Vereine gebildet hat, im Stadtpark Schöneberg ein würdiges Ehrenmal zu errichten.

Zur Erlangung geeigneter Entwürfe bzw. Modelle wird unter den deutschen Architekten und Bildhauern, die vor oder während des Krieges bei der Eisenbahntruppe oder einer aus ihr hervorgegangenen Formation gedient haben und den Nachweis ihres Dienstverhältnisses in einwandfreier Weise erbringen können, ein Wettbewerb ausgeschrieben. Bei gemeinsamer Beteiligung zweier Künstler (Architekt und Bildhauer) genügt es, wenn einer von ihnen die vorerwähnten Bedingungen erfüllt.

Es gelangen Preise von je 1500 M., 1000 M. und 500 M. zur Verteilung. Das Preisrichteramt haben übernommen: Geheimer Baurat Stadtbaurat a. D. Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Bildhauer Professor Lederer, Stadtbaurat Professor Lassen, Architekt, Bildhauer Morin, Architekt Scherhag, Generalleutnant a. D. Bock, Amtsrat Gemein, Amtsrat Höltkemeier und Hausinspektor Böhme. Die Gesamtsumme von 3000 M. gelangt auf alle Fälle zur Verteilung, jedoch bleibt es dem Ermessen des Preisgerichts überlassen, die Höhe der Preise anderweitig festzusetzen. Die prämiierten Entwürfe gehen in das Eigentum des Denkmalsausschusses über. Es ist beabsichtigt, möglichst den ersten Preisträger mit der weiteren Bearbeitung zu betrauen.

Die Entwürfe sind bis zum 10. Juni 1926 portofrei an Stadtamtmann Feige, Berlin-Schöneberg, Neues Rathaus, Rudolf Wildeplatz, einzureichen. Sie sind mit Kennwort zu versehen. Die Anschrift des Verfassers darf nur aus dem dem Entwurf beigefügten verschlossenen und undurchsichtigen Umschlage zu entnehmen sein, der dasselbe Kennwort wie der Entwurf als Aufschrift trägt.

Als Zeitpunkt der Abgabe gilt der Tag der Einlieferung bei der Post oder Eisenbahn, wobei der Aufgabestempel als maßgebend angesehen wird.

Die Wettbewerbsunterlagen sind durch Hausinspektor Otto Böhme, Berlin W 66, Leipziger Straße 3 (Postscheckkonto: Berlin Nr. 11 945) gegen Einsendung von 5 M. zu beziehen, die bei Einreichung eines Entwurfs zurückgegeben werden. — Es wird gebeten, Spenden für das Denkmal an Major a. D. Henkel, Berlin (Postscheckkonto: Berlin NW 82 314) zu senden.

— Ministerpräsident a. D. von Brauer †. Der frühere badische Ministerpräsident a. D. Artur von Brauer ist am 25. April in Baden-Baden gestorben. Brauer wurde 1893 Minister des Großherzoglichen Hauses und des Auswärtigen. Seinem Ministerium wies man auch die oberste Leitung der Verkehrsanstalten zu. 1901 trat von Brauer als Staatsminister an die Spitze des Ministeriums, ohne sein bisheriges Ressort aufzugeben. 1905 trat er aus Gesundheitsrücksichten zurück. Mit dem Verstorbenen verliert das badische Land einen Mann, der sich um die Entwicklung des Landes hoch verdient gemacht hat. Als oberster Beamter des Eisenbahnwesens hat von Brauer es verstanden, die Interessen des Verkehrs in hervorragender Weise zu fördern, ohne daß die finanziellen des Staates darunter Not litten. Nicht wenige Kreise des Landes haben es ihm zu verdanken, daß sie, obwohl zum Teil abgelegen von den großen Verkehrsadern, mit Bahnen bedacht wurden. Unter ihm ist das Kilometerheft eingeführt worden, eine Einrichtung, die sich großer Beliebtheit erfreute. Sie mußte indes bereits im Jahre 1907 im Interesse der Gleichmäßigkeit der Personentarife deutscher Bahnen aufgehoben werden. Der Minister hat aber schon 1904 in einer länger Rede in der Ersten Kammer zum Ausdruck gebracht, daß il dieser Schritt zur Vereinheitlichung wichtiger erscheine, als Beibehaltung des Kilometerheftes. Für die Güterwagengemei schaft ist er eifrig eingetreten. Die Stadt Karlsruhe verdan ihm ihren neuen, zweckmäßig ausgestatteten Bahnhof.

— Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-G sellschaft ist ernannt: der Eisenbahnoberinspektor Schwirte Hauptkassenrendant bei der Reichsbahndirektion Breslau, zu Reichsbahnamtmann.

Versetzt sind: der Reichsbahnoberrat Röbe, Vorstand d Eisenbahn-Betriebsamts 1 Nordhausen, als Referent (auftragsw zur Hauptverwaltung in Berlin, — die Reichsbahnräte Dr. ju Fehtkötter, bisher bei der Reichsbahndirektion Berlin, a Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Stargard (Pom.), Dr. ju Kuhberg, bisher bei der Reichsbahndirektion Osten in Fran furt (Oder), zur Reichsbahndirektion Berlin, Dr. jur. Pax, Vo stand des Eisenbahn-Verkehrsamts Stargard (Pom.), zur Reich bahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), Homann, Vorsta des Eisenbahn-Betriebsamts Arnstadt, als Mitglied zur Reich bahndirektion Münster (Westf.), Kado, Mitglied der Reich bahndirektion Münster (Westf.), in gleicher Eigenschaft z Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), Funke, Vo stand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 Düsseldorf, als Vorsta zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 Köln-Deutz, Rothmann, Vo stand des Eisenbahn-Betriebsamts Gerolstein, als Vorstand zu Eisenbahn-Betriebsamt Bad Oldesloe, Brinkmann, Vorsta des Eisenbahn-Betriebsamts Bad Oldesloe, als Vorstand zu Eisenbahn-Betriebsamt Gerolstein, Semmler, Vorstand d Eisenbahn-Betriebsamts 2 Dortmund, als Vorstand zum Eise bahn-Betriebsamt 1 Hannover, Frankenberg, bisher be Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, als Vorstand zum Eisenbah Betriebsamt 5 Berlin, Schulte, bisher bei der Reichsbah direktion Breslau, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsa Arnstadt, Capelle, bisher bei der Reichsbahndirektion Fran furt (Main), als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 Nor hausen, Lohe, bisher bei der Reichsbahndirektion Altona, na Hamburg als Leiter der dort neuerrichteten Eisenbahn-Ba abteilung, August Scherrer, bisher bei der Bauinspekti Freudenstadt, zur Eisenbahn-Bausektion Horb, Konrad Re chardt, bisher bei der Eisenbahn-Bausektion Horb, zur Reich bahndirektion Stuttgart, Wedell, bisher beim Eisenbahn-Au besserungswerk Jena, nach Berlin als Leiter einer Abteilu beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk daselbst, Rudolf Lang bisher beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Witten, zur Reich bahndirektion Erfurt und der Reichsbahnbaumeister Both Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswe Wedau, zur Reichsbahndirektion Oppeln.

Überwiesen ist der Reichsbahnrat Genzken vom Eise bahn-Ausbesserungswerk Köln-Nippes zur Reichsbahndirekti Köln.

Übertragen ist dem Reichsbahnamtmann Schulz zu Wiesch in Erfurt die Leitung des dortigen Bahnbetrie werks.

In den Ruhestand ist getreten: der Reichsbahnam mann Preußner, Vorstand des Personalbüros 1 bei d Reichsbahndirektion Dresden.

Ausgeschieden: der Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Ka Pirath, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 Hannover u der Reichsbahnrat Erich Reuleaux, Vorstand des Eisenbah Betriebsamts 6 Berlin, infolge Übernahme von ordentlichen Pr fessuren an Technischen Hochschulen, sowie auf eigenen Antra der Reichsbahnrat Dr. jur. Gießner, bisher Mitglied d Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder).

Österreich.

— Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

	1926 Januar	Febru
Betriebsleitstung:		
1000 Zugkilometer	3 667	3 36
1000 Wagenkilometer	64 484	60 67
Verkehrsleistung:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer der personenführenden Züge	38 887	34 72
desgl. der Güterzüge	304 373	299 29
Verkehrseinnahmen einschl. der Verkehrssteuern (vorläusiges Ergebnis) 1000 S	37 413	35 74
davon Personen- und Gepäckverkehr	11 628	10 27
desgl. Güterverkehr	25 785	25 46

— Österreichs Außenhandel im Februar. Die Einfuhr ist i Februar im Vergleich zum Vormonat etwas zurückgegange während sich die Ausfuhr merklich gehoben hat. Das Bilan passivum betrug 86,7 Millionen Schilling, das ist um 30 M

nonen Schilling weniger als im Monat Januar. In den Gesamtahlen und in der Verteilung auf die Hauptgruppen der interationalen Warengliederung zeigt der österreichische Außenandel in den beiden ersten Jahresmonaten mit der gleichen orjahrszeit verglichen, folgendes Bild:

Einfuhr:

	Jan. 1926	Febr. 1926	Jan./Febr. 1926	Jan./Febr. 1925
	Millionen Schilling			
esamtwert	224,3	217,4	441,7	371,6
Davon:				
ebende Tiere	16,0	12,8	28,8	28,8
ahrungs- u. Genußmittel	58,9	54,9	113,8	90,8
ohstoffe und halbfertige Waren	78,5	68,5	147,0	132,0
'ertigwaren	68,5	78,7	147,2	109,8
old und Silber, auch gemünzt	2,4	2,5	4,9	10,2

Ausfuhr:

	Jan. 1926	Febr. 1926	Jan./Febr. 1926	Jan./Febr. 1925
esamtwert	108,4	130,7	239,1	264,4
Davon:				
ebende Tiere	0,7	0,5	1,2	1,5
ahrungs- u. Genußmittel	2,2	2,2	4,4	5,7
ohstoffe und halbfertige Waren	23,8	28,0	51,8	58,0
'ertigwaren	79,0	98,2	177,2	188,4
old und Silber, auch gemünzt	2,7	1,8	4,5	10,8

Da in den ersten Monaten des Jahres 1925 nach dem Inkraft'reten des neuen Zolltarifes die Einfuhr eine auffällige Einuße erlitten hatte, ergibt sich in den beiden ersten Monaten 926 der gleichen Vorjahrszeit gegenüber eine verhältnismäßig tarke Zunahme der Einfuhr, während die Ausfuhr vorläufig och hinter der Vorjahrszahl zurückblieb und auch den Monatsurchschnitt des Jahres 1925 noch nicht erreichte.

— Die Kohlenwirtschaft Österreichs im Februar 1926. Der iesamtverbrauch Österreichs an mineralischen Brennstoffen at im Monat Februar 1926 insgesamt 698 494 t betragen. Hieron entfallen auf Steinkohle 358 413 t, auf Braunkohle 291 439 t nd auf Koks 48 542 t. Gegenüber dem Vormonate ist ein ückgang von 124 813 t eingetreten, der in der Hauptmenge die uslandsbezüge, zum geringeren Teile das Inland betrifft.

Das Inland hat zur Versorgung Österreichs 260 027 t, und war 12 667 t Steinkohle und 247 360 t Braunkohle geliefert. as Ausland hat 438 367 t, und zwar 345 746 t Steinkohle, 4 079 t Braunkohle und 48 542 t Koks geliefert.

Übrige europäische Länder.

— Sommerfahrplan der dänischen Staatsbahn. In der am 5. Mai d. J. beginnenden Fahrplanperiode wird die dänische taatsbahn 2057 Personenzugkm mehr fahren und dementsprehend ihre Gesamtleistung auf 41 478 Personenzugkm erhöhen. Einige Verbesserungen des neuen Sommerfahrplanes sind bereits n dieser Stelle mitgeteilt worden. Im Verkehr mit Deutschand ist die wichtigste die erhebliche Beschleunigung der Nachtchnellzugverbindung Berlin bzw. Hamburg-Kopenhagen und es Tagesschnellzuges Kopenhagen-Hamburg, bei dem die Fahrtauer nur noch 10 Stunden betragen und der außerdem nun auch och einen durchgehenden Wagen 3. Klasse Kopenhagen-Hamurg erhalten wird. Da die Aufnahmefähigkeit der Fähre bechränkt ist, konnte ein durchgehender Wagen Kopenhagen-Berlin nicht beigegeben werden. Man entschied sich für einen Hamburger Wagen, da die Verbindung Kopenhagen-Hamburg tärker benutzt wird.

Wesentlich für den internationalen Verkehr ist die Durchführung einer Tagesverbindung Kopenhagen-Stockholm. Kopenagen Hauptbahnhof verläßt man 5.23 früh, Kopenhagen Freiafen 5.45 früh, um abends gegen 7 Uhr Stockholm zu erreichen. n umgekehrter Richtung verläßt man Stockholm kurz nach 0 Uhr vorm. und gelangt um 11.30 nachts mit dem Malmöer Fährschiff in Kopenhagen Freihafen an.

Die schnellste dänische Verbindung wird der Nachmittagsschnellzug Kopenhagen-Fredericia sein (Kopenhagen ab 2.20 nachm., Fredericia an 7.51 abends). Der Zug hält nur in Slagelse und Odense und erhält in Fredericia gute Anschlüsse nach Jütland. Die Reisedauer dorthin erfährt durch diese Verbindung eine Verkürzung um 2 Stunden. Auf den ebenen Strecken Seelands wird dieser Zug eine Höchstgeschwindigkeit von 86 km n der Stunde, im Durchschnitt auf der ganzen Strecke eine solche von 73,5 km in der Stunde erreichen. Die übrigen Schnellzüge erfahren durchschnittlich eine Beschleunigung von 20 Minuten.

Übrigens werden auch auf der Saßnitzlinie mit Beginn des Sommerfahrplanes wieder durchgehende Wagen 3. Klasse eingeführt.

— Jahresbericht der norwegischen Eisenbahnen 1924/25. Bei Beginn des Berichtsjahres (1. Juli 1924) betrug die Gesamtlänge des norwegischen Eisenbahnnetzes 3455,7 km. Bis zum 30. Juni 1925 traten folgende neue Linien (sämtlich Staatsbahnen) hinzu: Dombås-Åndalsnes (Raumebahn) mit 114,2 km, Gvaro-Bö (Teil der Südlandbahn) mit 6,9 km und die nur schmalspurig angelegte Linie Ganddal-Ålgård (Seitenlinie zur Stavanger-Flekkefjordbahn) mit 12,1 km. Die Linie Oslo-Kornsjö erhielt durch Umbau der Strecke bei Ljau eine Erweiterung um 0,4 km. Am 30. Juni 1925 umfaßte das norwegische Eisenbahnnetz dementsprechend 3589,3 km, die sich folgendermaßen verteilten:

	Staatsbahnen	Privatbahnen	insgesamt
Spurweite 1,435 m	2303,1 km	192,3 km	2495,4 km
„ 1,067 „	850,1 „	134,8 „	984,9 „
„ 1,00 „	—	25,9 „	25,9 „
„ 0,75 „	—	83,1 „	83,1 „
zusammen	3153,2 km	436,1 km	3589,3 km

Die Staatsbahnen stehen im alleinigen Eigentum des Staates mit Ausnahme der Bratsbergbahn (94,2 km), die als eine Staatsbahngesellschaft zu betrachten ist, bei der auch die private „Norsk Transportaktieselskap" beteiligt ist. Verwaltet und betrieben wird aber auch diese Bahn von der Staatsbahnverwaltung.

Auf 10 000 Einwohner entfielen 13,54 km Eisenbahn im Jahre 1925, 1,11 km auf 100 qkm Flächeninhalt.

Am Ende des Berichtsjahres befanden sich 443,9 km Eisenbahnen im Bau, und zwar: Kongsberg-Neslandsvann-Kragerö 137,7 km (Teilstück in Betrieb), Myrdal-Fretheim 20,3 km, Sunnan-Grong 83,1 km, Grong-Namsos 51,0 km, Grefsen-Bestun 7,6 km, Kongsberg-Nore 92,5 km, Voss-Eide 27,5 km, Hen-Finsand 24,2 km.

Über die finanziellen Ergebnisse der sämtlichen norwegischen Eisenbahnen gibt folgende Aufstellung Aufschluß:

	1924/25	1923/24	1922/23
	Millionen Kronen		
Einnahmen	116,9	109,9	111,6
Ausgaben	107,2	104,3	107,5
Überschuß	9,7	5,6	4,1

Für die Staatsbahnen allein stellen sich die Einnahmen und Ausgaben:

	1924/25	1923/24	1922/23
	Millionen Kronen		
Einnahmen	98,2	92,7	93,4
Ausgaben	91,0	90,0	91,7
Überschuß	7,2	2,7	1,7

Bei den Staatsbahnen entfielen auf 1 Betriebskm an Einnahmen 31 679 Kr. (im Vorjahre 30 670 Kr.), an Ausgaben 29 348 Kr. (im Vorjahre 29 767 Kr.).

Von den Einnahmen kamen bei sämtlichen Bahnen auf den Personenverkehr 44 % (Staatsbahnen allein 46 %), auf den Güterverkehr 53 % (Staatsbahnen allein 51 %), auf Sonstiges 3 %. Das günstigste Betriebsergebnis weist wieder der Juli mit 11,3 Mill. Kr. Einnahmen auf, während der verkehrsschwächste Monat der Februar mit nur 7,6 Mill. Kr. war.

Der Betriebsüberschuß betrug bei der Staatsbahn und der fast ganz in staatlichem Eigentum stehenden norwegischen Hauptbahn 1,45 % des bis zum 30. Juni 1925 verwandten Kapitals (gegen 0,92 % im Vorjahre).

Über den Verkehr ist folgendes zu bemerken: Im Berichtsjahre wurden 13,15 Mill. Zugkm und 374,8 Mill. Wagenachskm geleistet. Die Zahl der Personenkm (gerechnet auf 1 Betriebskm) ist auch in diesem Berichtsjahre zurückgegangen, und zwar von 192 903 auf 175 734, d. h. um etwa 8,9 %, während die Zahl der Tonnenkm (gerechnet auf 1 Betriebskm) von 147 643 auf 179 003 oder um 21,2 % gestiegen ist.

Der Personenverkehr brachte für 1 Betriebskm an Einnahmen auf der Drammensbahn (Oslo-Drammen) 98 162 Kr., auf der Linie Lillesand-Flaksvand dagegen nur 638 Kr. Auf einigen Linien (so Oslo-Bergen, Oslo-Kornsjö, Oslo-Aandalsnes und Drontheim u. a.) überwog der Personenverkehr. Insgesamt betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 51,4 Mill. Kr. (gegen 50,8 Mill. Kr. im Vorjahre).

Der Güterverkehr schwankte, auf 1 Betriebskm gerechnet, zwischen 3 960 953 Tonnenkm auf der Ofotenbahn (Erzverkehr Riksgränsen-Narvik) und 4416 Tonnenkm auf der Linie Nesttun-Os, die Einnahme aus dem Güterverkehr zwischen 154 039 Kr. (Ofotenbahn) und 2000 Kr. auf 1 km auf der Strecke Nesttun-

Os. Insgesamt brachte der Güterverkehr 61,5 Mill. Kr. gegen 56,0 Mill. Kr. im Vorjahre.

Der Fuhrpark bestand bei Jahresschluß aus 585 Dampflokomotiven (551 entfielen davon auf Staatsbahn und Hauptbahn), 40 elektrischen Lokomotiven, 1170 Personen- und Postwagen. Das Gesamtladegewicht der Güterwagen betrug 152 459 t.

Der Personalbestand (fest angestelltes Personal) betrug am 30. Juni 1925 11 179 Beamte (i. V. 11 175); auf die Staatsbahn allein entfielen 9175 (i. V. 9124).

An Unfällen sind 31 zu verzeichnen, im Rangierdienst weitere 40. Die Unfälle im eigentlichen Eisenbahnverkehr forderten 13 Tote und 27 Verletzte. Gegen das Vorjahr ist damit eine wesentliche Besserung eingetreten.

— Die Kunze-Knorrbremse in Schweden. Der Einbau der K. K.-Bremse bei der schwedischen Staatsbahn ist jetzt so gut wie beendet. Im Jahre 1919 vom Reichstag beschlossen, waren eigentlich 10 Jahre für den Einbau vorgesehen. Der jedoch nun beschleunigt wurde. 32 % der ausgerüsteten Wagen hat Bremsvorrichtung erhalten. Die Zahl wird sich noch auf 33 % erhöhen, der Rest ist mit Luftdruckleitung versehen.

Die Gesamtkosten des Einbaus der Kunze-Knorrbremse belaufen sich, wie Svensk Trafiktidning zu melden weiß, bisher bei der schwedischen Staatsbahn auf 15,7 Mill. Kr. Es werden noch etwa 2 Mill. Kr. benötigt.

Durch die Einführung der Kunze-Knorrbremse bei der schwedischen Staatsbahn spart man 830 Köpfe, die jährlich etwa 3 Mill. Kr. kosten würden, während die Unterhaltung für die Druckluftbremse nur auf etwa 350 000 Kr. jährlich veranschlagt wird. Jährlich werden also 2 650 000 Kr. oder 16,8 % des dafür verwandten Kapitals erspart. Zu diesen recht erheblichen geldlichen Vorteilen treten die anderen Vorzüge der durchgehenden Bremse, namentlich Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge, Ersparnisse im Lokomotivdienst und im Personaldienst infolge kürzerer Fahrzeit, schnellere Beförderung der Güter und erhöhte Sicherheit.

— Be- und Entladen der Güterwagen auch an Feiertagen in Rußland. Die Güterbewegung in Rußland leidet vielfach auch darunter, daß dem Verkehr nicht soviel Wagen zur Verfügung gestellt werden können, als zur anstandslosen Bewältigung des Verkehrs dringend erforderlich sind. Zum Teil ist das eine Folge des nicht genügenden Bestandes an betriebsfähigen Güterwagen, zum Teil aber auch des lässigen Behandelns der Güterwagen am Bestimmungs- oder Versandorte. Weder wird das Entnoch das Beladen der Wagen mit dem erforderlichen Eifer ausgeführt. In dieser Beziehung tritt besonders störend das Stillliegen der Arbeit an den Sonn- und Feiertagen hervor. Um nun dem Wagenmangel, soweit das mit den zurzeit vorhandenen Mitteln möglich ist, entgegenzutreten, hat der „Rat der Arbeit und Verteidigung" (STO.), diese höchste Verwaltungsinstanz, beschlossen, daß auch an Sonn- und Feiertagen die Arbeit des Ent- und Beladens ununterbrochen fortzugehen habe. Hierbei ist allerdings die Einschränkung erfolgt, daß, um diesen Zustand eintreten zu lassen, das Rayonkomitee und das Lokalkomitee und nur in Ausnahmefällen der Vorsitzende dieser Komitees es beschließen müssen. Besonders betont wird hierbei noch, daß die Anordnung sich nicht nur auf den Betrieb an den großen — namentlich Hafen- — Stationen bezieht, sondern daß davon alle, besonders auch die Stationen an den Flüssen, betroffen werden. Nach Berechnung der Zentralverwaltung werden durch diese Maßnahme 5—10 % mehr Wagen beladen werden können. m.

— Direkter Güterverkehr zwischen Polen, Danzig und dem Saargebiet. Das polnische Eisenbahnministerium gibt amtlich bekannt, daß im direkten Güterverkehr zwischen Polen (einschl. des Gebiets der Freien Stadt Danzig) und dem Saargebiet im Durchgang durch Deutschland u. a. folgende vorläufige Bestimmungen gelten: Der Gütertransport erfolgt auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit seinen Zusätzen und Abweichungen, die im sonstigen bereits mit Polen und dem Auslande geregelten Verkehr gelten. Der Aufgeber hat im direkten, d. h. auf die Bestimmungsstation lautenden internationalen Frachtbrief, den Weg unter Angabe der Übergangsstationen an den Grenzen anzuführen. Frachtbriefe ohne Angabe der Grenzübergangsstationen werden von der Eisenbahn nicht entgegengenommen. Die Fracht- und sonstigen Gebühren werden nach dem vom Aufgeber angeführten Weg unter Zugrundelegung des für jeden Tarifabschnitt geltenden Tarifs berechnet. Für den deutschen Transportweg und den des Saargebiets sind die Bestimmungen und Gebühren des deutschen Saargebiet-Gütertarifs maßgebend. Die Anwendung eines Ausnahmedurchgangstarifs ist zulässig, sofern die Bedingungen hierfür erfüllt sind. Für die Berechnung der Frachtgebühren für jeden Tarifabschnitt, für den diese getrennt berechnet werden sollen, sind die am Tage der Durchfahrt der Sendung durch den einzelnen Tarifabschnitt geltenden Tarife maßgebend. Für sonstige Gebühren jeglicher Art ist Ort und der Tag, an dem sie fällig wurden, maßgebend, i Höhe ist von den jeweils geltenden Tarifen derjenigen Eis bahn abhängig, in deren Bereich sie fällig wurden. Fracht- und sonstigen Gebühren jeglicher Art hat bis zum nisch-deutschen Grenzübergang der Aufgeber, von dies Grenzübergang ab der Empfänger zu entrichten. Für etwaige Umrechnung dieser Gebühren in eine andere Währ sind die amtlichen Eisenbahn-Umrechnungskurse, die am T der Umwechslung Gültigkeit haben, maßgebend. Verrechnun und Vorschüsse in bar sind unzulässig.

— Zuschläge zu den polnischen Fahrkartenpreisen sind gunsten der Arbeitslosenfürsorge seit 15. April in Kraft gese worden, und zwar in Höhe von 0,10 Zloty für je 5 Zloty Fahrpreises. Nur bei Beträgen bis zu 1 Zloty fällt dieser schlag fort.

— Fremdenverkehr in der Tschechoslowakei. Gegenüber d Jahre 1924 weisen die Besuchszahlen des Jahres 1925 50 000 P sonen mehr aus. Die Gesamtbesuchszahl erreichte 142 633; größte weist Prag mit 64 149 auf (um 6000 mehr). An zwei Stelle steht Karlsbad mit einem Besuch von 44 480 Fremden (9000 mehr), an dritter Stelle Marienbad mit einer Besucherz von 32 142 (um 5268 mehr), dann folgen Franzensbad, Trenzc Teplitz, Teplitz-Schönau, Johannisbad usw.

— Zur bevorstehenden Erhöhung der Fahrpreise auf tschechoslowakischen Staatsbahnen. Gleichzeitig mit den V bereitungen zum Budget für das Jahr 1927 löst das Eisenba ministerium in Prag die Frage der Deckung der Betriebs- u Investitionskosten, die es als kaufmännisch geleitetes Unt nehmen aus eigenen Mitteln decken muß. Die derzeitig Einnahmen der Staatsbahnverwaltung langen zur Not für Deckung der regelmäßigen laufenden Ausgaben; die Durchfü rung der dringenden Betriebsinvestitionen erfordert eine E höhung der Einnahmen, die unter den gegebenen Verhältniss nur auf dem Gebiete der Personentarife gefunden werden ka Die Erhöhung der Fahrpreise wird 22 % betragen und wird n in den Sommermonaten durchgeführt werden. Zu dieser Ma nahme sieht sich die Staatsbahnverwaltung auch aus dem Grun genötigt, weil sie für die kommende Erhöhung der Beamt gehälter aus eigenen Mitteln aufkommen muß. Das Eisenba ministerium nimmt die Erhöhung der Personentarife nur ung vor und ist sich dessen bewußt, daß die Erhöhung die all meinen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse beeinfluss wird. Eine gesunde Wirtschaft der tschechoslowakischen Sta bahnen erfordert jedoch, daß sich der Eisenbahnbetrieb d Währungsparität nähert, zumal die Personentarife gegenü den Vorkriegstarifen nur etwa um das Fünffache, die Prei vieler dringender Erfordernisse, die mit der Erhaltung d Staatsbahnen zusammenhängen, jedoch um das Zehnfache erhö sind. Der Einführungstermin ist noch nicht festgelegt.

— Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs bei den Schweizerischen Bundesbahnen. In Erkennung der großen Gefahren, ein Alkoholmißbrauch gerade beim Verkehrspersonal mit si bringen kann, haben sich die Schweizerischen Bundesbahnen einer Dienstvorschrift, welche diese Frage eingehend behand an ihr Personal gewendet.

Die darin enthaltenen Richtlinien behandeln sowohl die vo beugenden Maßnahmen, durch die eine Gefahr des Alkoholmi brauches überhaupt ausgeschaltet oder wenigstens verring werden soll, als auch das Verfahren bei der Feststellung v Alkoholmißbrauch, und endlich das Ahndungsverfahren. I ersten Teil werden die Leiter der in Betracht kommenden Dien stellen angewiesen, der sachgemäßen Verpflegung des Persona die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden und für richtige Fü rung der Speiseanstalten, in denen alkoholfreie Getränke z Verfügung zu halten sind, zu sorgen. Der Aufenthalt in d Übernachtungs- und ähnlichen Räumen soll so gestaltet werde daß allen hygienischen Anforderungen Genüge geleistet wird. D Personal soll über die Gefahren des Alkoholmißbrauchs aufgeklä und darauf hingewiesen werden, wie dieser nicht nur den Ve braucher selbst gesundheitlich und beruflich schädigt, sonde auch schwere Gefahren für die Sicherheit des Betriebes mit si bringen kann. Der Genuß von alkoholischen Getränken da während der Dienstzeit nicht gestattet werden. Ausnahmen si vorgesehen, wenn besondere Verhältnisse die Einnahme ein Erfrischung nötig machen. Der Verkauf von alkoholischen G tränken jeder Art auf den Arbeitsplätzen und in den Diens räumen durch Angestellte oder Private ist verboten.

Im zweiten Teil wird den Dienstvorständen eine sachgemäl Einwirkung bei der Feststellung von Alkoholmißbrauch nah gelegt. Im dritten Teil sind Grundsätze aufgestellt über d Bestrafung von Trunkenheit im Dienst und den damit in Z sammenhang stehenden Verfehlungen.

— Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen ellten sich im ersten Vierteljahr 1926 wie folgt:

	1926 gegen Fr.	1925 Fr.
nnahmen im Personenverkehr . . .	26 929 000	26 687 432
nnahmen im Gepäck- u. Güterverkehr .	49 550 000	51 266 548
rschiedene Einnahmen	5 797 000	5 596 233
Zusammen	82 276 000	83 550 213
triebsausgaben	65 376 000	65 782 550
triebsüberschuß	16 900 000	17 767 663

— Güterbewegung auf den italienischen Staatsbahnen. Im irz d. J. hat die Güterbeförderung auf den italienischen atsbahnen das Gewicht von 6 Millionen Tonnen überschritten, t einer Zunahme von mehr als 800 000 t gegenüber demselben nat des Vorjahres.

Die Verladung in den Häfen wies einen Zuwachs von 1,79 % r Genua, von 15,81 % für Venedig, von 9,87 % für Livorno, n 1 % für Triest und von 3,18 % für Savona auf.

Was den Güteraustausch mit dem Ausland betrifft, so betrug r den Monat März die Einfuhr 727 169 t in 49 634 Wagen verlen (gegen 519 737 t und 37 374 Wagen des Vorjahres) mit nem Zuwachs von 39,91 % Tonnen und 35,48 % Wagen; die sfuhr 207 672 t in 19 155 Wagen verladen (gegen 270 792 t d 22 641 Wagen des Vorjahres) mit einer Verminderung von 31 % Tonnen und 15,40 % Wagen.

Im Zeitabschnitt Oktober 1925—März 1926 (6 Monate) wurden Sizilien 20 645 Wagen Südfrüchte (Orangen und Limonen) gen 18 664 des Vorjahres verladen; hiervon waren 6905 Wagen egen 6229), mit einem Zuwachs von 676 Wagen, fürs Ausland stimmt.

— Neue elektrische Linien in Italien. Am 21. April, dem burtstage Roms, hat Verkehrsminister Ciano den elekschen Betrieb der 44 km langen doppelgleisigen Strecke stri Levante-Spezia feierlich eröffnet. Die ganze Linie Mone-Turin-Genua-Spezia (362 km) ist nunmehr elektrisch beeben. Im kommenden Herbst ist die Elektrisierung der weien Teilstrecke Spezia-Livorno (95 km), auf welcher die Arten in vollem Gange sind, vorgesehen.

Bis heute werden von den italienischen Staatsbahnen bereits) km vollspuriger Strecken elektrisch betrieben; binnen hresfrist wird auch die Elektrisierung der Bergstrecken Bona-Florenz (133 km) und Rom-Sulmona (172 km) vollet sein.

Bekanntlich ist auch die Elektrisierung der Strecke Brennerrona vorläufig bis Bozen (90 km) beschlossen: die Vorbeiten sind bereits begonnen.

— Vorort-Fahrkarten in Frankreich. Die Orléansbahn hat e Anzahl Inhaber von Dauerkarten zu ermäßigtem Preis für Vorortverkehr gerichtlich belangt, weil sie von Vergüngungen Gebrauch gemacht haben, die ihnen nicht zukamen. eigesprochen worden sind dabei diejenigen, die zwar in Paris hnen, aber außerdem im Bereich der Vororte eine Wohnung ben, sei sie auch nur dazu bestimmt, daß sie eine einzelne cht dort zubringen, während sie ihre dauernde Beschäftigung Paris haben. Andere sind aber zu 100 Fr. Geldstrafe vereilt worden, weil sie im Vorortgebiet keine Wohnung haben, ndern die Vorortstrecken der Eisenbahn nur benutzen, um e Kleingärten aufzusuchen. Diese Fahrten werden als Vergnügungsfahrten angesehen, und für diese sind die ermäßigten Fahrpreise nicht bestimmt. Außerdem hat die Orléansn den Schaden eingeklagt, der ihr durch die unbefugte Bezung von Fahrkarten zu ermäßigtem Preis entstanden ist, l sie hat auch in diesem gerichtlichen Verfahren obgesiegt. tige der Beklagten haben dabei mehrere Tausend Franken hzahlen müssen.

— Frankreichs Elektrizitätswirtschaft und die Elektrisierung französischen Eisenbahnen. Die Elektrizitätsversorgung nkreichs bedarf noch des planmäßigen Ausbaues. Von den 00 Gemeinden des Landes haben heute erst 10 000 oder nur % der Gesamtzahl Anschluß an ein Stromnetz. Rund 6 Milnen Einwohner oder nur 15 % der 39¼ Millionen zählenden samtbevölkerung verbrauchen elektrische Energie, der Strombrauch je Kopf der Bevölkerung ist nur ein Drittel so groß in den Vereinigten Staaten. Man rechnet jedoch, daß mit fortschreitenden Ausbau des Stromnetzes die Zahl der rbraucher sich in den nächsten drei Jahren vervierfachen d.

m Jahre 1913 betrug die Gesamtleistung der Kraftwerke t 1 Million PS, von denen 21% auf Dampf- und 79% auf sserkraftwerke entfielen. Bis zum Jahre 1924 war die Geitleistung auf 3 620 000 PS gestiegen, der Anteil der Dampfftwerke hatte sich auf 34% erhöht, der der Wasserkraftwerke war auf 66% zurückgegangen. Das Anlagekapital der Dampfkraftwerke belief sich auf 2,3 Milliarden Fr., das der Wasserkraftwerke auf 2,8 Milliarden Fr.

In der Umgebung von Paris besitzen die Dampfzentralen eine Gesamtleistung von mehr als 800 000 Kilowatt. Das Kraftwerk von Gennevilliers soll in Kürze auf eine Leistung von 320 000 Kilowatt ausgebaut werden, das Dampfkraftwerk in St. Ouen, das die Stadt Paris mit Licht und Kraft versorgt, wird demnächst eine Leistung von 350 000 Kilowatt erreicht haben. Die Industriegebiete des Südostens beziehen den Strom aus den Alpen, in denen man zahlreiche Wasserkraftwerke mit einer Gesamtleistung von 450 000 Kilowatt errichtet hat.

Verhältnismäßig leicht nutzbar zu machen sind an Wasserkräften im Südosten des Landes 5 000 000 PS, im Südwesten 1 700 000 PS, in der Mitte 1 500 000 PS, im Nordosten 800 000 PS. Zum Ausbau gelangen werden voraussichtlich zunächst das Rhonewerk mit 1 150 000 PS, das Rheinwerk mit 800 000 PS, das Dordognewerk mit 150 000 PS und das Truyèrewerk mit 75 000 PS. Daneben sind zahlreiche Dampfkraftwerke geplant, da die große Trockenheit des Jahres 1921 gelehrt hat, daß starke Dampfreserven während der „Wasserklemmen“ nicht zu entbehren sind.

Vom technischen Standpunkte bemerkenswert ist das in der Bretagne in der Nähe von Abervrac'h vorgesehene Gezeitenkraftwerk. Das Hauptwerk und das am Diourisflusse gelegene Ausgleichswerk sollen Speicherbecken mit einer Fassungskraft von 5 bzw. 11 Millionen cbm erhalten. Die Leistung des Gezeitenwerkes wird 5000 PS betragen, die des Ausgleichswerkes 3800 PS.

Hochspannungsleitungen sind in Frankreich z. Z. in einer Ausdehnung von 8900 km vorhanden, darunter 3900 km für Spannungen von 90 000 Volt. Eine kurz nach dem Krieg erbaute Leitung versorgt das Wiederaufbaugebiet des Nordens mit Strom aus der Schweiz. Vorgesehen ist die Anlage von fünf großen Verteilungsnetzen, darunter eines südöstlichen Netzes, das die Alpen, Nizza und Marseille umspannt und die Energie von der oberen Rhone nach Paris leitet, sowie eines nordöstlichen Netzes, das Elsaß-Lothringen mit Nordfrankreich verbindet. Letzterem dürften die 220 000 Volt-Linien eingegliedert werden, die den Strom des Rheinwerkes nach Paris liefern sollen.

Eine wichtige Rolle wird in der französischen Elektrizitätswirtschaft künftig der elektrische Bahnbetrieb spielen. Im Jahre 1912 hatte die Südbahn auf 51 km Streckenlänge den elektrischen Betrieb mit Gleichstrom von 850 Volt aufgenommen, während nach dem Kriege der Conseil supérieur der Öffentlichen Arbeiten auf Grund umfangreicher Auslandsstudien sich für Gleichstrom von 1500 Volt als die geeignetste Betriebsform entschied. Der erste Abschnitt der Elektrisierung des Bahnnetzes wird Strecken mit einer Gesamtlänge von 7070 km umfassen, von denen 2684 km auf die Südbahn, 2266 km auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und 2120 km auf die Orléansbahn entfallen. Man nimmt an, daß der Jahresverbrauch an elektrischer Energie bei den genannten Bahnen innerhalb 20 Jahren bei der Mittelmeerbahn eine Höhe von 1 100 000 000 Kilowattstunden, bei der Südbahn 600 000 000 Kilowattstunden und bei der Orléansbahn 560 000 000 Kilowattstunden erreicht haben wird.

— Gültigkeit der Rückfahrkarten in Frankreich. Auf den französischen Eisenbahnen werden Anfang dieses Jahres Rückfahrkarten zur Fahrt zwischen allen Bahnhöfen ausgegeben, eine erhebliche Erweiterung gegenüber dem früheren Gebrauch. Dafür ist aber die Dauer ihrer Gültigkeit, zum Teil bis auf die Hälfte, herabgesetzt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich auf eine Anfrage in der Kammer dahin ausgesprochen, daß weite Kreise die vermehrte Ausgabe von Rückfahrkarten mit Freuden begrüßen, daß sie aber die Beschränkung in der Dauer der Gültigkeit in Kauf nehmen müßten, die mit dem Zwang der wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen begründet wird.

— Internationale Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel. Wie die B. B. Ztg. mitteilt, genehmigte die ordentliche Generalversammlung die Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung für 1925. Der Betriebsgewinn betrug 81 231 763 Fr., wozu noch ein Ertrag von 9 161 546 Fr. aus Zinsen tritt. Nach Abzug der Obligationszinsen, Abschreibungen, Zuwendungen an den Erneuerungsfonds usw. verbleibt ein Reingewinn von 49 738 560 Franken, der sich um den Vortrag auf 55 681 318 Fr. erhöht. Ausgeschüttet werden zusammen 46 Mill. Fr., zu Gewinnanteilen 3 363 514 Fr. verwandt und 4 417 805 Fr. vorgetragen. Die Dividende wurde auf 40 Fr. festgesetzt. Aus dem Geschäftsbericht ist folgendes hervorzuheben: Der Aktionsbereich hat sich im abgelaufenen Jahre merklich erweitert, die Zahl der Agenturen wurde vermehrt. Ein mit der Deutschen Reichsbahn abgeschlos-

sener Vertrag sichert die Wiederaufnahme der regelmäßigen internationalen Verbindungen, an denen Deutschland beteiligt ist. Der Vertrag mit der französischen Nordbahn sowie mit dem algerischen P. L. M.-Netz wurde für eine lange Dauer erneuert. Ein Vertrag mit den marokkanischen Bahnen überträgt der Gesellschaft den Schlafwagenbetrieb auf diesem Netz. Der Betrieb auf den kleinasiatischen Bahnen wurde bis Adana gedehnt und soll nach Syrien weitergeführt werden. — Der Vorsitzende bestätigte die Nachricht von dem Abschluß eines Vertrages mit der Sowjetregierung bezüglich der Wiederaufnahme des Betriebes auf den russischen Bahnen. Diese soll voraussichtlich gegen Ende Juli erfolgen und zwar mit dem früheren Material, das die russische Regierung zurückerstatten wird.

— **Die Kohlenfrage in Spanien.** Die Regierung befaßt sich ernsthaft mit der scharfen Krisis in den Kohlenbezirken des Nordens und Asturiens. Zu deren Lösung wurde eine königl. Verordnung erlassen zur Bildung einer Regierungskommission, welche die Grundlagen für eine Unternehmervereinigung auszuarbeiten hat, deren Aufgabe es ist, in Zukunft eine neue Krisis möglichst zu verhindern und die bisherige Art der Kohlenausbeutung im Interesse der Erhöhung der Kohlenförderung und des Nationalvermögens neu zu ordnen.

Der Kohlenverbrauch in Spanien ist um fast 30 % höher als die gegenwärtige Förderung. Es wäre ohne Zweifel eine derartige Krisis in Zukunft nicht mehr zu befürchten, wenn die vorhandenen Kohlenlager zweckmäßig ausgebeutet und der Verbrauch der einheimischen Kohle zur Pflicht gemacht würde. Auf diese Weise würden alle Schwierigkeiten behoben und der ausländische Wettbewerb auf ein geringes Maß beschränkt werden.

Die gegenwärtigen Zustände und die wirtschaftliche Lage fast aller Bergwerksunternehmungen gestatten nicht die nötige Übersicht über die geförderten Kohlenmengen und -arten und deren Absatz und haben eine Erhöhung des Selbstkostenpreises um 10—15 % zur Folge.

Man hofft, daß die Unternehmervereinigung diese Übelstände wird beheben können.

— **Erweiterung der Werkstatt Crewe der London, Midland und Schottischen Eisenbahn.** Die Eisenbahnwerkstatt in Crewe war mit einer Fläche von 56 ha, von der 16,6 ha überbaut sind, und mit einer Belegschaft von etwa 8000 Mann schon bisher die größte der britischen Eisenbahnen. Zur Zeit sind Erweiterungen im Gange, bei denen die von der Werkstatt bedeckte Fläche um 10 ha vergrößert wird. Die neue Richthalle von 260 m Länge und 59 m Breite besteht aus drei Buchten, deren jede mit zwei Kränen von 50 t und zwei schnellaufenden Kränen von 10 t Tragfähigkeit ausgestattet ist. Die Werkstatt dient nicht nur zur Unterhaltung, sondern auch zum Bau von Lokomotiven, und außerdem werden dort die Schienen für die London, Midland und Schottische Eisenbahn gewalzt. Das neue Stahlwerk hat zwei Hochöfen von 45 t und zwei von 70 t Fassungsraum mit mechanischer Beschickung, die die alten handbedienten Hochöfen ersetzen sollen.

Von der Eisenbahnwerkstatt aus wird auch die Stadt Crewe, die der Werkstatt ihre Entwicklung verdankt, mit Gas versorgt. Auch die hierzu dienenden Anlagen werden erneuert, vergrößert und dabei auf einen neuzeitlichen Stand gebracht. Unter anderem werden Gasbehälter und eine neue Reinigungsanlage gebaut und eine Anzahl neue Hauptleitungen werden verlegt.

Nach dem Ausbau wird Crewe jährlich 100 neue Lokomotiven und 350 neue Kessel bauen sowie 1500 große Instandsetzungen von Lokomotiven ausführen können.

— **Vater und Sohn bei einem Zusammenstoß als Lokomotivführer beteiligt.** Auf der englischen Station Llandudno ereignete sich, wie das Fachblatt „The Locomotive“ mitteilt, am 12. Oktober v. J. ein Zusammenstoß, bei dem durch eine eigenartige Schicksalsfügung die Führer der beiden verunglückten Züge Vater und Sohn waren. Einem von Llandudno Junction kommenden Personenzug, der Einfahrt erhalten hatte, fuhr ein ausfahrender Motorzug, bestehend aus zwei von der Maschine geschobenen Personenwagen, in die Flanke. Bei dem Zusammenstoß wurden sämtliche Fahrzeuge stark beschädigt, sieben Reisende schwer, weitere zwölf sowie der Lokomotivführer und der Zugführer des Motorzuges leicht verletzt. Der Führer des Motorzuges, der Vater des Führers des einfahrenden Personenzuges, steht schon fünfzig Jahre im Dienst. Der schuldige Beamte gab zu, daß er zwar die Haltstellung des Signals rechtzeitig bemerkt habe, durch ein Gespräch mit dem Zugführer aber abgelenkt worden sei und es so versäumt habe, seinen Zug rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Ein Teil der Schuld trifft jedoch auch den Zugführer; wäre dieser seiner Pflicht, die Strecke mit zu beobachten, nachgekommen, so hätte er den Irrtum des Lokomotivführers bemerken müssen und das Unglück verhindern können.

Fremde Erdteile.

— **Fernverkehr in China.** Die Fahrt zwischen Shanghai Nanking, eine Entfernung von 1462 km, wird von den d gehenden Schnellzügen in 39 Stunden zurückgelegt, wobei Übersetzen über den Yangtsefluß zwischen Nanking und P mit einem Fährdampfer 1⅓ Stunde in Anspruch nimmt. Reisegeschwindigkeit von etwas über 37 km auf so weite En nung ist eine ganz leidliche Leistung, wenn man noch dazu Schwierigkeiten bedenkt, die dadurch entstehen, daß die Str eingleisig ist. Während der gegenwärtigen kriegerischen wickelungen ist der durchgehende Verkehr Shanghai - Nan eingestellt.

— **Kühlwagen für die chinesischen Eisenbahnen.** Die chi schen Staatsbahnen haben in Belgien 21 Kühlwagen bestellt im Mai geliefert werden sollen. Sie sollen auf die Stre Peking-Mukden, Tientsin-Pukan, Kiautschau-Tsinanfu, Shang Nanking und Shanghai-Ningpo verteilt werden. Es wird wartet, daß in den Sommermonaten lebhafte Nachfrage solchen Wagen sein wird. Die Wagen haben Drehgestelle, ihr Unterbau entspricht überhaupt dem der Personenwage daß sie in Personenzüge eingestellt werden können. Ihre T fähigkeit beträgt 22 t. Der Aufbau ist durch eine Zwis wand in zwei Teile geteilt; infolgedessen können gleichz verschiedene Arten von Gütern, z. B. Fische und Obst, gel werden, und außerdem ist es möglich, den einen Teil mehr weniger zu kühlen als den anderen. Die Wagen haben Westinghouse-Bremse, und das Verkehrsministerium er überhaupt den Gedanken, allmählich alle Wagen der St bahnen mit dieser Bremse auszustatten, mit der schon Fahrzeuge der Eisenbahn Shanghai-Nanking ausgerüstet sin

— **Eisenbahnen und Kraftwagen in Südafrika.** Der Pla Strecke von Kapstadt nach Zeepunt auf den elektrischen Be umzustellen, soll aufgegeben werden. Die Bahnlinie wird beseitigt und dafür eine besondere Straße für Kraftwage kehr hergestellt werden. Diese Maßnahme wird zum Teil den schlechten Erfahrungen begründet, die man mit der trischen Strecke Gleneoe-Movirivier gemacht hat, wo die sehr stark auftretenden Unwetter vielfache Störungen zur I gehabt haben.

— **Die Bahnhofsverhältnisse von Washington, D. C.** Mit Entwicklung der Bahnhofsverhältnisse in der amerikanis Bundeshauptstadt befaßt sich Band 27 der „Records of the lumbia Historical Society“. Den ersten Eisenbahnanschlu hielt Washington im Jahre 1835 durch eine Linie der Balti & Ohio-Eisenbahn. Der erste Bahnhof wurde durch den U eines dreistöckigen Gasthauses geschaffen. Am Tage der kehrseröffnung trafen in der Stadt vier Züge ein, deren L motiven die Namen „George Washington“, „John Adams“, „ mas Jefferson“ und „James Madison“ trugen. Das Bahn gebäude machte im Jahre 1852 einem stattlichen Neubau P der unter mancherlei Veränderungen und Umbauten meh 50 Jahre lang seine Dienste tat. Das gegenwärtige palasta Bauwerk wurde am 27. Oktober 1907 eingeweiht; es ist aus ßem Granit errichtet, hat eine Länge von 232 m und eine B von 105 m und ist in jeder Hinsicht der amerikanischen Bu hauptstadt würdig. Den Bahnhof benutzen sämtliche die Washington berührenden Züge, vor allem auch die durchla den Züge, die in Washington von den südlichen Linien au Netz der Baltimore & Ohio-Bahn und andere nördliche Ba übergehen.

— **Die Kanadische Pacific-Eisenbahn im Jahre 1925.** N den Kanadischen Staatsbahnen ist die Kanadische Pacific-E bahn das einzige nennenswerte Eisenbahnunternehmen Landes, und zugleich gilt sie mit ihrem 22 800 km la Streckennetz, neben dem sie noch eine umfangreiche Flotte Übersee- und Küstendampfern betreibt, für das größte pri Eisenbahnunternehmen der Welt. Auch die auf ihren Stre verkehrenden Salon- und Schlafwagen werden von der K dischen Pacific-Eisenbahn selbst betrieben, die ferner ein eig Telegraphennetz besitzt und ihren eigenen Nachrichtend hat. Endlich bewirtschaftet sie, und zwar als einträg Unternehmen, eine ganze Anzahl Fremdenhöfe. — Im e Teil des Jahres 1925 herrschte in Kanada ein wirtschaftli Tiefstand, der seinen Einfluß auf den Eisenbahnverkehr verfehlte. Die Abförderung der Ernte, die sehr reichlich gefallen war, bot dafür einen Ausgleich, und so sind den Betriebseinnahmen im ganzen nach anfänglichem Rückgan stiegen, wenn auch nur um den geringen Betrag von 85 Dollar. Da es aber gelungen war, bei den Betriebsausg 2 073 684 Dollar zu sparen, so war der Betriebsüberschuß 40 154 775 Dollar um 2 927 533 Dollar höher als im Vorja Der Dampferverkehr brachte weniger ein als im Vorjahre, aus ihm und den anderen Nebenbetrieben, dem Telegramm

. den Fremdenhöfen ergab sich noch ein Reingewinn von 7 371 Dollar. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug Mill. gegen 14,2 Mill. im Vorjahre, die Menge des verteten Guts 31,1 Mill. To. gegen 28,8 Mill. To. im Vorjahre. Dividenden wurden 4 Mill. Dollar auf die Vorzugsaktien und ill. auf die gewöhnlichen Aktien verteilt. Nach Abzug auch festen Verpflichtungen, Schuldzinsen usw. verblieb ein überschuß von 3 010 315 Dollar, gegen 1924 mit 463 614 r ein sehr erheblicher Fortschritt. Allerdings hatte das 1924 gegen 1923 einen sehr erheblichen Rückgang gebracht, auch gegen 1923 mit 1 633 347 Dollar Reinüberschuß bet die entsprechende Zahl für 1925 fast eine Verdoppelung. es die Kanadische Pacific-Eisenbahn zu einem solchen igen Abschluß bringt, ist um so auffallender, als bei den sbahnen, die sich im wesentlichen mit ihr in den Verkehr das teilen, zwar aus dem Eisenbahnbetrieb ein Überschuß lt, dieser aber durch die sonstigen geldlichen Verpflichen nicht nur aufgezehrt, sondern sogar in einen Fehlbetrag andelt wird.

Das Verkehrswesen von Paraguay. Der Freistaat Para- umfaßt eine Fläche von 507 640 qkm mit einer Bevölkerung etwa 1 Million Seelen, so daß auf 1 qkm knapp zwei ohner entfallen. Das Gebiet wurde zuerst von Sebastian t besucht, der in den Jahren 1526—27 den Oberlauf des na und den Paraguay erforschte. Die gegenwärtig 102 000 ohner zählende Landeshauptstadt Asuncion wurde zu Mariä melfahrt des Jahres 1536 gegründet und trägt nach diesem tage ihren Namen.

einzige Eisenbahnlinie des Landes ist die Paraguay-ralbahn, die Asuncion mit der Stadt Encarnacion verbindet eine Länge von 440 km aufweist. Die Strecke ist neuerdings lie Spurweite der anschließenden argentinischen Bahnen baut worden. Die Verbindung mit Argentinien vermittelt Zugfähre über den Alto Parana, die zwischen Encarnacion lem am gegenüberliegenden Ufer des Stromes gelegenen tinischen Orte Posadas verkehrt. Während früher die von Buenos Aires nach Asuncion auf dem Wasserwege Tage beanspruchte, kann die Strecke heute mit der Eisen- ohne Wagenwechsel in 50 Stunden zurückgelegt werden. ugleich mit der Änderung der Spurweite modernes Rollial beschafft wurde, bietet die Fahrt dem Reisenden heute Annehmlichkeit. Die Zentralbahn plant in Kürze den Bau 20 km neuer Zweiglinien, die nach Carapegna und Villeta n und wichtige landwirtschaftliche Gebiete erschließen .

großzügiger Plan sieht ferner eine in ostwestlicher Richverlaufende Eisenbahnverbindung mit dem brasilianischen Sao Francisco vor. Die Linie, für die bereits vorläufige essungen stattgefunden haben, wird von der Küste zunächst uazufällen zustreben, die an Größe mit den Niagarafällen ifern, und nach Überschreitung des Parana das Gebiet von uay in nordwestlicher Richtung durchquerend Asuncion hen. Eine Weiterführung der Bahn durch den Gran Chaco Bolivia, wo der Anschluß an eine der bereits bestehenden bahnen erfolgen könnte, würde eine Überlandverbindung hen Brasilien und Chile schaffen. Große Flächen von -, Weide- und Waldland in den von der Bahn berührten ten könnten der Besiedelung und dem Anbau erschlossen n.

wichtige Rolle im Verkehrswesen Paraguays spielen die . vor allem die große Wasserader des Parana, der vor der ung der Eisenbahnen in erster Linie die Verbindung mit ußenwelt vermittelte, und der Hauptstrom des Landes, der uay. Die bedeutendsten Flußhäfen am Paraguay sind ion, Concepcion und Humaita, der wichtigste Handelsplatz arana ist Encarnacion. Regelmäßige Dampferlinien werden m Paraguay bis Asuncion und über Concepcion bis in das ianische Gebiet unterhalten. Die 1600 km lange Strecke s Aires-Asuncion wird je nach dem Wasserstand in 4 bis gen zurückgelegt, auch Seedampfer fahren gelegentlich aufwärts bis Asuncion. Für Reisen im Innern des Landes n auf Postwagen und häufig auf die Benutzung von Reitn angewiesen.

aguay besitzt eine Anzahl schöner Seen, die der Schiffahrt und auch von Vergnügungs- und Erholungsreisenden ufgesucht werden. Die beiden größten Binnengewässer des s sind der etwa 260 qkm bedeckende Ipoasee und der aysee. An letzterem liegt der Badeort San Bernardino, on Asuncion in einstündiger Bahnfahrt zu erreichen ist. trande des Sees haben die Einwohner von Asuncion reiz- Ferienheime errichtet.

Internationaler Verkehr.

— **Der III. Internationale Kongreß für Rettungswesen und Erste Hilfe bei Unfällen** wird in der Zeit vom 7. bis 11. September d. J. unter dem Ehrenvorsitz des Prinzen Heinrich der Niederlande in Amsterdam stattfinden, nachdem die beiden früheren Kongresse dieser Art in Frankfurt a. Main (1908) und in Wien (1913) abgehalten worden sind. Die Verhandlungen, die in deutscher, niederländischer, englischer und französischer Sprache geführt werden, erstrecken sich auf das gesamte einschlägige Gebiet. Nach dem vom vorbereitenden Ausschuß in Amsterdam aufgestellten Arbeitsplan ist der Vortragsstoff in folgende Abteilungen gegliedert: 1. Erste ärztliche Hilfe bei Unglücksfällen, 2. Ausbildung von Nichtärzten in der Ersten Hilfe (Samariterunterricht), 3. Rettungswesen und Erste Hilfe in Städten und auf dem flachen Lande, 4. Rettungswesen im Landverkehr (Eisenbahnen, Automobilverkehr), 5. Rettungswesen auf See und an Binnen- und Küstengewässern, 6. Rettungswesen und Erste Hilfe im Luftverkehr, 7. Rettungswesen in Bergwerken und verwandten Betrieben, 8. Rettungswesen bei den Feuerwehren, 9. Rettungswesen im Gebirge, 10. Rettungswesen und Sport, 11. Unfallverhütung in direktem Zusammenhang mit Rettungswesen und Erster Hilfe bei Unfällen.

Um eine möglichst vielseitige und erschöpfende Beteiligung Deutschlands an dem Kongreß sicherzustellen, hat sich auf Anregung der Niederländischen Regierung ein Deutsches Nationalkomitee gebildet, dessen Vorsitzender der Präsident des Reichsgesundheitsamts, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Dr. Bumm ist. Stellvertretender Vorsitzender ist der Direktor der Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern, Staatssekretär a. D. von Frank in München, Schriftführer der Sanitätsrat Dr. Cramer in Berlin-Zehlendorf, stellvertretender Schriftführer das Mitglied des Reichsgesundheitsamts Oberregierungsrat Dr. Hesse. Dem Nationalkomitee, das aus etwa 30 Mitgliedern besteht, gehören Vertreter aller mit dem Rettungswesen in Beziehung stehenden Behörden, Körperschaften und Verbände an. Die Anschrift des Nationalkomitees ist Berlin NW 23, Klopstockstraße 18, Reichsgesundheitsamt.

In Verbindung mit dem Kongreß wird ein Internationaler Wettkampf in Erster Hilfe bei Unfällen abgehalten, bei dem die von einem besonderen Komitee zu bestimmenden Aufgaben als Gradmesser für die Bewertung der geleisteten Unfallhilfe dienen. Dieser Wettkampf, für den eine Reihe von Preisen ausgesetzt werden, findet sowohl in Gruppen von fünf Personen als auch in Gestalt von persönlichem Wettkampf statt. Nur solche Personen, welche die Leistung Erster Hilfe bei Unfällen nicht berufsmäßig betreiben, dürfen am Wettkampf teilnehmen. Gruppen und Personen, welche am Wettkampf sich zu beteiligen wünschen, haben dem Generalsekretär Dr. C. J. Mijnlieff, Amsterdam, Keizersgracht 134, noch vor dem 1. Juni d. J. hiervon Mitteilung zu machen, unter gleichzeitiger Angabe von Namen, Vornamen, Wohnort, Anschrift, Alter sowie unter Bezeichnung des Vereins, dessen Mitglied sie sind. Der Anmeldung ist eine glaubwürdige Erklärung beizufügen, daß die angemeldeten Personen die Erste Hilfe bei Unfällen nicht als Beruf ausüben. Die näheren Bedingungen für den Wettkampf werden Interessenten auf Wunsch vom Generalsekretär für den Kongreß zugesandt.

Anfragen und Ersuchen an das Deutsche Nationalkomitee für den Kongreß sind an den Schriftführer dieses Komitees nach Berlin NW 23, Klopstockstraße 18, zu senden.

Wasserverkehr.

— **Ausbau des Rhein-Rhone Kanals.** Im April fand in Mühlhausen eine Versammlung von Interessenten statt, in der der Ausbau des Rhein-Rhone Kanals erörtert wurde. Es wurden Entschließungen gefaßt, nach denen die Vertreter von wirtschaftlichen Körperschaften sich verpflichteten, ihren Körperschaften vorzuschlagen, sich für den Ausbau und die Verbesserung des Transportwesens auf dem Wasserwege zwischen Lyon und Straßburg einzusetzen. Ebenso verpflichteten sich Vertreter von 15 Handelskammern ihren Körperschaften vorzuschlagen, sich hierbei finanziell zu beteiligen.

— **Die französischen Häfen im Jahre 1925.** Nach einem statistischen Bericht des Unterstaatssekretärs für die Handelsmarine sind im Jahre 1925 in den französischen Häfen 56,625 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 55,324,700 t und 30,633,333 t Frachtgut ein- und 56,440 Schiffe mit 55,254,618 t Gehalt und 10,839,089 t Ladung ausgelaufen. Gegen das Vorjahr ist die Zahl der Schiffe zwar zurückgegangen, ihr Tonnengehalt hat dagegen zugenommen. Ebenso hat das Gewicht der über die nasse Grenze eingeführten Güter sehr erheblich, um 4,4 Mill. t, abgenommen, was durch den Rückgang in der Menge der aus England eingeführten Kohle verursacht worden ist. Dieser

Rückgang macht sich bei all den 37 Häfen, die die amtliche Statistik aufführt, bemerkbar. Am stärksten hat der Eingang von Kohle in Rouen abgenommen; die Verminderung betrug hier über eine Million Tonnen. Die ausgeführten Handelswaren haben etwas zugenommen.

Marseille steht unter den französischen Häfen an erster Stelle, sowohl was die Zahl und den Tonnengehalt der Schiffe, als auch den Personen- und Güterverkehr anbelangt. Es hat Rouen, das noch 1924 eine größere Gütermenge aufzuweisen hatte, überflügelt. Es folgen sodann Le Havre, Bordeaux mit den Häfen seiner näheren Umgebung, Dünkirchen, Nantes mit seinen Nebenhäfen, Caen, Saint-Nazaire, Boulogne, Cette, La Rochelle mit Pallice.

— Die Erweiterung des Hafens von Marseille. Marseille steht unter den französischen Häfen mit 7442 ein- und 7436 ausgelaufenen Schiffen an erster Stelle und hat mit einem Umschlag von fast 7,5 Mill. t Gütern in beiden Richtungen den Verkehr des Jahres 1913 wieder erreicht. Die Handelskammer von Marseille hat sich daher veranlaßt gesehen, einige Verbesserungen und Erweiterungen der Hafenanlagen vorzunehmen. Dazu gehört die Verbindung des Hafens von Marseille mit dem Etang de Berre, einer Art Lagune, und weiter mit der Rhone. Hierbei mußte ein Gebirgszug mit einem Tunnel durchdrungen werden; dieser Schiffahrtstunnel übertrifft mit seinem Querschnitt denjenigen der Eisenbahntunnel bei weitem und hat wohl den größten Querschnitt, der sich bei einem Tunnel überhaupt findet; dieser Rovetunnel ist beinahe vollendet. Er ist 7120 m lang. An seinem Nordende ist noch ein tiefer Voreinschnitt herzustellen. Es ist Schleppbetrieb im Tunnel vorgesehen. Vorläufig sollen die ihn befahrenden Schiffe mit eigener Beleuchtung verkehren, später soll er vielleicht mit Befeuerung versehen werden, und dann soll elektrische Schleppschiffahrt in ihm eingerichtet werden. Man hofft, daß noch im Jahre 1926 der Verkehr durch diesen Tunnel zwischen Marseille und der Rhone wird eröffnet werden können.

Außerdem ist eine Vermehrung der Gleisanlagen in der Umgebung des Wilson-Beckens und eine Verbesserung ihrer Anschlüsse zum großen Teil durch endgültige, zum Teil aber auch durch einstweilige Anlagen in Aussicht genommen. Mehrere Hafenbecken und ihre Wasserverbindungen sollen vertieft werden. Beim Ausbau der Güterumschlaganlagen soll besonders auf den Verkehr mit Frühgemüse und Frühobst Rücksicht genommen werden. Im Nordteil des Hafens sollen neue Gleisgruppen geschaffen und in unmittelbare Verbindung mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gebracht werden. Das Hafenbecken Joliette soll so ausgebaut werden, daß die Mittelmeerdampfer dort anlegen können, und im Zusammenhang damit soll ein neuer, dem Personenverkehr dienender Hafenbahnhof angelegt werden. — Die Baupläne für das große Mirabeau-Becken, die schon durch ein Gesetz von 1919 genehmigt waren, sind umgearbeitet. Man will augenscheinlich von dem Bau absehen, weil das Becken zu weit vom Mittelpunkt der Stadt entfernt ist. Statt dessen soll ein Vorhafen für das Wilson-Becken geschaffen werden. Seit Oktober vorigen Jahres sind große Sandlager in Betrieb, und ein Verbindungssteg am Kai Joliette erleichtert den Verkehr der Reisenden nach und von den Schiffen. Alle Anlagen, deren der Personenverkehr bedarf, sind hier vereinigt. Die Zolluntersuchung kann schnell erledigt werden, und die Reisenden können in demselben Gebäude ihre Fahrkarten besorgen, um an ihre Seereise die Eisenbahnfahrt anzuschließen.

— Frachtverkehr zwischen Chicago und den europäischen Häfen. Die Great Lakes Trans-Atlantic Steamship Line, eine unabhängige Schiffahrtsgesellschaft, die vor einigen Monaten in Chicago für den direkten Schiffsverkehr zwischen Chicago und den europäischen Häfen gegründet wurde, zeigt an, daß die Aufnahme des Frachtverkehrs unmittelbar bevorstehe. Die Linie verfügt gegenwärtig über acht Schiffe, die der Lloydklasse A—1 angehören. Der Frachtdampfer „Texas" mit einem Raumgehalt von 3500 t wird als erstes Schiff am 17. April d. J. von Chicago aus seine Reise antreten und Le Havre und Hamburg anlaufen. Die Hin- und Rückreise wird 56 Tage in Anspruch nehmen. Weitere Schiffe werden alle zwei Wochen folgen.

Die Einstellung noch größerer Dampfer ist wegen der geringen Tiefe des Kanals zwischen den Seen und dem Lorenzstrom vorderhand nicht möglich und wird erst erfolgen können, wenn die gegenwärtig zur Erörterung stehenden Pläne für den Ausbau des St. Lorenzstromes zur Ausführung gelangt sind.

Die Frachtraten sind so gehalten, daß die Transportkosten für den Warenverkehr zwischen Europa und dem Mittelwesten auf diesem Wege etwa 10—20 % geringer wären als auf dem bisher üblichen über New York und von da aus mit der Eisenbahn. Außerdem würden die Kosten wegfallen, die sich aus der Umladung ergeben.

Luftverkehr.

— Reichs-Luftkursbuch. Anfang Mai erscheint die f[...] Ausgabe des Reichs-Luftkursbuches, die in bezug auf Verk[...] verbindungen und Eisenbahnanschlüsse erweitert und verbe[...] ist. Das Reichsverkehrsministerium, Abteilung für Luft[...] macht darauf aufmerksam, daß Bestellungen auf die neue [...] gabe nur an den Verlag Gebr. Radetzki, Berlin SW 48, F[...] richstraße 16, zu richten sind.

— Luftverkehr 1926 in der Schweiz. Von den für 19[...] Aussicht genommenen Flugstrecken werden die folgenden [...] Schweiz berühren: 1. Genf-Lausanne-Zürich-München (Ans[...] nach Nürnberg, Leipzig, Dresden-Wien-Budapest; 2. Zürich [...] schluß von Genf)-Stuttgart-Berlin; 3. Zürich-Stuttgart-F[...] furt (Anschluß nach Dortmund)-Köln-Amsterdam; 4. [...] Stuttgart (allenfalls Anschluß nach Nürnberg-Prag)-Le[...] Berlin; 5. Basel-Mannheim-Frankfurt (Anschluß an Linie [...] Hannover-Malmö-Kopenhagen; 6. Frankfurt-Basel-Genf-[...] Marseille; 7. Zürich-Basel-Paris-London; 8. Genf-Lyon-[...] London.

Rechtspflege.

— Sind Bahnhofswirtschaften konzessionspflichtig? Dies[...] Streitfrage des preußischen Staatsgebietes schien mit [...] Reichsbahngesetz (§ 16 Abs. 5) endlich erledigt zu sein. [...] Ergebnis der Freistellung des Gewerbebetriebes der Deut[...] Reichsbahn-Gesellschaft von den Bestimmungen der Rei[...] werbe-Ordnung glaubte man mit Recht, zumal nach dem [...] des Kammergerichts vom 21. Oktober 1924[1]), folge[...] dürfen, wie das z. B. Jäger getan hat[2]), daß Bahnhof[...] schaften als Hilfsbetriebe der Eisenbahnunternehmung [...] mehr der Genehmigung des Schankbetriebes bedürften. J[...] äußerte sich sogar sehr optimistisch dahin, daß Streitfäl[...] Rechtswege ausgetragen werden müßten, der Ausgang j[...] auch beim Preußischen Oberverwaltungsger[...] nicht zweifelhaft sein könne.

Jetzt hat gerade dieses Verwaltungsgericht gesprochen [...] entschieden: Pächter von Bahnhofswirtschaften bedürfe[...] Schankkonzession! Also ist die Streitfrage in allersch[...] Form wieder aufgelebt: Oberverwaltungsgericht gegen Ka[...] gericht. Das Oberverwaltungsgericht hat seine [...] scheidung folgendermaßen begründet[3]):

„. . . . . Der Kläger betreibt auf dem Bahnhofe in [...] Pächter der Bahnverwaltung einen Schankbetrieb, ohne i[...] sitze der Schankgenehmigung gemäß § 33 der R.Gew.O. zu[...] Das polizeiliche Verbot dieses ungenehmigten Betriebes i[...] rechtigt. Der Kläger irrt, wenn er für seinen Betrieb ein[...] nahmestellung auf Grund des § 6 der Gew.O. in Anspruch n[...] Nach dieser Vorschrift findet die Gew.O. keine Anwendu[...] den Betrieb der Eisenbahnunternehmungen. Um solchen h[...] es sich vorliegend überhaupt nicht, vielmehr um den Sc[...] betrieb eines Bahnhofswirts, der zu der Reichseisenbahnv[...] tung nur im Rechtsverhältnis eines Pächters steht, dessen [...] nehmen aber ein selbständiges und kein Gewerbebetrie[...] Eisenbahnverwaltung ist. Nur die besonderen Aufgaben, d[...] Eisenbahnunternehmen gestellt sind, und die daraus si[...] gebenden Eigenheiten ihres Betriebes haben den Gesetz[...] veranlaßt, ihnen der Gew.O. gegenüber die in § 6 niederge[...] Ausnahmestellung zu gewähren. Letztere beschränkt sich [...] auf das selbständige Gewerbe, das der Eisenbahnuntern[...] selbst in und mit dem Eisenbahnbetrieb ausübt. Aus § 6 [...] nicht gefolgert werden, daß abgesehen von dem Eisenbahn[...] nehmer selbst eine andere Person, die auf eigene Rechnun[...] Gefahr selbständig das Schankgewerbe betreibt, der Gew.O. [...] unterliegt, nur weil dieser Schankbetrieb in gemieteten [...] bahnräumen mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung e[...] Auch wenn dieser Schankbetrieb des neben der Eisenba[...] waltung selbständigen Unternehmens mehr oder minde[...] Reisenden aufgesucht wird, und somit mittelbar den Zw[...] des Reiseverkehrs dient, bleibt er ein selbständiger Betrie[...] kann im Rechtssinne nicht als unselbständiger Teil des Ge[...] betriebes der Eisenbahnunternehmung betrachtet werden. [...] selbständige Gewerbebetrieb des Dritten bleibt daher v[...] Anwendung des § 6 Gew.O. ausgeschlossen, der sich ausschli[...] auf den Gewerbebetrieb des Eisenbahnunternehmers selb[...] zieht."

Dr. Comp[...]

— Kein Klagerecht des Angestelltenverbandes bei Verl[...] der Koalitionsfreiheit des Angestellten durch den Arbeit[...] Der Gewerkschaftsbund der Angestellten in Berlin-Zehl[...] (der frühere „Verein für Handlungs-Commis von 1858" in [...]

[1]) Aktenzeichen I. 8853/24/23.

[2]) Preußisches Verwaltungsblatt Bd. 47 Nr. 13 S. 133 ff.

[3]) Urteil des III. Senats vom 10. Dezember 1925. De[...] Juristen-Zeitung 31. Jahrg. 1926 Heft 5 S. 383, 384.

') hat gegen den Tabakfabrikanten M.-R. in B. Klage auf stellung erhoben, daß der Angeklagte sich jedes Eingriffes ie Vereinigungsfreiheit seiner Arbeiter und Angestellten alte, sowie auf Verurteilung des Beklagten zu einer ge-lich festzusetzenden Strafe für den Fall jeder Zuwider-lung. Als Klagebegründung führt der Kläger aus, der Be-e habe in einem Briefe an den Betriebsrat seiner Ange-en den Austritt aller Angestellten aus dem klagenden Ge-schaftsbunde verlangt, besonders unter der Androhung, daß ejenigen, die der Aufforderung nicht nachkämen, im Falle Arbeitseinschränkung zuerst entlassen werde. Die Klage n allen Instanzen — Landgericht und Oberlandesgericht berg und Reichsgericht — abgewiesen worden.

s den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen hierzu er-folgendes: Für den vorliegenden Fall kommt es darauf b der Beklagte, indem er nach der Behauptung des Klägers as Vereinigungsrecht seiner Angestellten widerrechtlich iff. dadurch zugleich eine den Kläger verletzende un-bte Handlung begangen hat. In dieser Beziehung versagen Bestimmungen des § 823 BGB. Die Auffassung, daß nicht ler Einzelne, sondern auch die „Verbände" dem Staat oder len Gewalten gegenüber geschützt werden sollen, geht Auffassung des erkennenden Senats des Reichsgerichts zu da Art. 159 der Reichsverfassung seiner ganzen Fassung nur die Vereinigungsfreiheit des Einzelnen im Auge hat. aus Art. 165 RVerf. ergibt sich nichts anderes. Eine Vor-ft, die in dieser allgemeinen Weise die Berufsvereinigun-nerkennt, kann noch nicht als Schutzgesetz im Sinne des Abs. 2 BGB. angesehen werden. Die gegenteilige An-e würde zu unannehmbaren Ergebnissen führen. Dann e auch ein Schadensersatzanspruch des Unternehmerver-s gegen die Arbeiter und gegen ihre Organisationen mög-sein, wenn die Arbeiter durch Drohung der Arbeitsein-ng einen Unternehmer zum Austritt aus diesem Verbande laßt hätten. Aber auch in § 826 BGB. finden die Anträge Klägers keine rechtliche Stütze. Die Machtprobe des Arbeit-s gegen seine Angestellten und ihre Organisation kann nicht als einen Verstoß gegen die guten Sitten bezeichnen. Rechtsirrtum hat das Oberlandesgericht im gegenwärtigen festgestellt, daß weder die angewandten Mittel des Be-en an sich unsittlich sind, noch der Nachteil des Klägers heblich ist, daß dadurch seine wirtschaftliche Vernichtung igeführt würde. (IV 402/25. — 11. 2. 26.)

Verkürzung der Polizeistunde für Gastwirtschaften[1]. „Ist ein Sondergesetz lediglich die Übertragbarkeit der rbeitspolizei aus der Hand der städtischen Polizeibehörde Verwaltung einer staatlichen Polizeibehörde vorgesehen, rd dadurch die rechtliche Möglichkeit nicht ausgeschlossen, etzteren Behörde auch noch andere Zweige der Polizeiver-ng, darunter auch gewerbepolizeiliche Befugnisse, wie die wachung des Gast- und Schankwirtschaftsbetriebs und die etzung der Polizeistunde, auf Grund von § 2 des Gesetzes die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, zu übertragen. das Recht der Polizeistunde hat § 2 Art. 1 des Notge-vom 24. Februar 1923 eine neue gesetzliche Grundlage affen. Danach hat die oberste Landesbehörde oder die von estimmte Behörde Bestimmungen über die Festsetzung der istunde in Gast- und Schankwirtschaften zu erlassen. ist vorzuschreiben, wann die Polizeistunde beginnt und unter welchen Voraussetzungen sie verlängert oder ver-werden darf und wie ihre Einhaltung zu überwachen ist. hierfür zuständige Behörde ist in der Preußischen V. O. 20. Juni 1923 der Oberpräsident bezeichnet. Wenngleich nur die Aufgabe übertragen ist, die Festsetzung der Po-tunde zu regeln, so lassen die Richtlinien, welche für die lassenden Bestimmungen beigegeben sind, ersehen, daß in estsetzung die Handhabung einzubegreifen ist. Das ent-it dem Reichsgesetze, welches der obersten Landesbehörde die Befugnis eingeräumt hat, die von ihr bestimmte Be-auf die eine oder die andere Art der zu erlassenden Be-nungen zu beschränken oder über den Inhalt der Bestim-en allgemein gültige Vorschriften mit gesetzlicher Kraft ben, wenngleich es ihr unbenommen bleibt, die von ihr be-ete Behörde im Innenverhältnisse mit Anweisungen hin-ich jenes Inhalts zu versehen. Da nach § 2 Abs. 1 des setzes vorzuschreiben ist, unter welchen Voraussetzungen olizeistunde verkürzt werden darf und wie ihre Einhal-zu überwachen ist, ohne daß Tatumstände ausgeschlossen die zur Erfüllung solcher Voraussetzungen nicht als ge-t anzusehen wären und zur Verkürzung der Polizeistunde führen dürften, so hat der Oberpräsident das Recht, auch einmalige rechtskräftige Bestrafung des Wirtes wegen schreitung der Polizeistunde als ausreichenden Anlaß zu n, die Verkürzung der Polizeistunde für den Betrieb dieses Wirtes nicht nur auf Zeit, sondern auch für die Dauer vorzuschreiben. Er kann auch Dauer und Umfang der Verkürzung dem Ermessen der verfügenden Polizeibehörde überlassen."

Dr. C.

[1] Entscheidung des Preußischen Oberverwaltungs-chts, III. S. vom 17. Dezember 1925 Aktenz. III A. 76, Preuß. Verwaltungs-Blatt Bd. 47 (1926) Nr. 24 S. 245.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 473 u. 475.)

— **Die Grundlagen für den Bau und die Einrichtung von Lokomotivausbesserungswerken.** Von Dr.-Ing. Friedrich Neesen, Reichsbahnrat, Berlin 1926. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 66. 152 S. und 10 besondere Abbildungen, gebunden 10 M. Vertrieb außerhalb der Reichsbahn durch den Beuth-Verlag des Normenausschusses der Deutschen Industrie, Berlin SW 19, Beuthstr. 8.

Die Entwicklung unseres Eisenbahnwerkstättenwesens hat dank des regen Forschergeistes und der frischen Tatkraft einiger ausgezeichneter Fachmänner, unter denen der Verfasser mit an erster Stelle steht, eine sprunghafte Aufwärtsbewegung erlebt. Die Eigenart des neuzeitlichen Werkstattbaus ist von dem Verfasser, wenn ich mich so ausdrücken darf, ins Literarische übertragen. Wie in unseren neuen Werkstätten die Anordnung von den Herstellungsarbeiten abhängig gemacht ist, die in einer gewissen Reihenfolge an der Lokomotive vorzunehmen sind, so geht auch Neesen von der Lokomotive, ihrem Zustand, ihren Bedürfnissen, den Zeiten und Hilfsmitteln zur Behebung ihrer Schäden aus, um hieraus die zweckmäßige Anordnung der Werkstatt mit ihren Werkzeug- und Hilfsmaschinen, ihrem Strom- und Kraftbedarf, ihren Ingenieuren und Arbeitern nach Ausdehnung, Maß und Zahl zu bestimmen. Dieses Neuartige, das das Buch so grundsätzlich von anderen an sich guten Werken unterscheidet, scheint mir das wesentliche zu sein. Die Arbeitsdiagramme und einfache Formeln machen diesen neuen Weg gangbar und dem Leser interessant. Die Arbeitsdiagramme gestatten es nämlich, mit der Zeit als Ordinate die einzelnen Arbeiten an einer Lokomotive zeitlich so zueinander zu ordnen, daß „fristgemäß" gearbeitet werden kann, daß also z. B. alle Nebenteile von Pleuel- und Kuppelstangen fertiggestellt sind, wenn die Hauptteile, die Stangen selbst, zum Wiedereinbau fertig sind. Diese Diagramme sind nicht neu, aber vom Verfasser zum erstenmal vom Neubau auf die viel schwierigeren Verhältnisse der Ausbesserung übertragen worden. Die Arbeitsdiagramme, ihre Durchbildung, Auswertung und die Folgerungen, die aus ihnen zu ziehen sind, beherrschen die Abschnitte A bis C des Buches, welche die Arbeitsverfahren, die Werkstattsformen sowie die Lage und Größenbemessung der Werke behandeln, und führen den Verfasser zu bemerkenswerten Ergebnissen. Gewiß werden die Diagramme und Formeln noch kleine Änderungen erfahren, aber das soll keine Bemängelung sein. Die neuen Formen unserer Werkstätten werden eben noch manche neue Erfahrungen bringen, die mit den Methoden, die Neesen uns lehrt, auszumünzen sein werden.

Wenn früher ein Verfasser sein Buch den in schaffender Tätigkeit lebenden Fachgenossen recht warm empfehlen wollte, so schrieb er wohl „Aus der Praxis für die Praxis" auf den Titel. Das Wort ist ein wenig außer Gebrauch gekommen. Auf dem Titel dieses Buches wäre es am Platze. Das lehren die weiteren Abschnitte D bis H, in denen die Einzelwerkstätten, die Werkzeugversorgung, die Kran- und Beförderungsanlagen, die Kraft-, Gas-, Wasser- und Heizungsversorgung und die Wohlfahrtseinrichtungen besprochen werden. Man lese nur z. B. den Abschnitt Räderwerkstatt (S. 55 ff.), Kran- und Förderanlagen (S. 97 ff.), Stromarten (S. 105), um sich zu überzeugen, daß hier ein Mann zu uns spricht, der seine Eisenbahnwerkstätten und das Leben in ihnen aufs genaueste kennt und den Fortschritten und Neuerungen, auch denen, die sich soeben erst anbahnen, mit reger Aufmerksamkeit folgt. Dem Leser weiß er aus dem Schatze seines Wissens in knapper, aber immer fesselnder Form mitzuteilen. Neesens Buch ist nicht geschrieben worden, um andere Bücher über Eisenbahnwerkstätten, die zahlreiche technische Einzelheiten beschreiben, zu verdrängen, aber neben jenen ist es ganz unentbehrlich. Es gibt eben nicht technische Einzelheiten, sondern große Zusammenhänge, das Kennzeichnende, für die Beurteilung Ausschlaggebende der verschiedenen Ausführungsmöglichkeiten von Maschinen, Antriebsarten, Schaltungen usw., und ist so ein rechter Ratgeber für jeden, der sich als Studierender oder von Berufswegen mit dem Eisenbahnwerkstättenwesen bekannt machen muß. Jahn.

— **Die Sommersaison in der Schweiz 1926.** Die kleine Broschüre enthält die für den Sommer 1926 vorgesehenen sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen in der Schweiz. Sie ist zusammengestellt und herausgegeben von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne, von der sie auch zu beziehen ist.

— **„Rhythmus des kosmischen Lebens".** Das Buch vom Pulsschlag der Welt. Von Hanns Fischer. 1925. 8°, X, 230 Seiten mit 70 Abbildungen. In Ganzleinen 6 M. Welteisbücherei. R. Voigtländers Verlag, Leipzig.

Wer die Bemühungen kennt, welche seit Jahrhunderten gemacht wurden, um die Einordnung des Lebens in den ewigen Kreis des Allgeschehens aufzudecken, wird die Größe und Schwere der hier behandelten Aufgabe sofort erkennen. Der bisherige Standpunkt beschränkte sich darauf, einen gewissermaßen erdgebundenen Zusammenhang aufzudecken und damit das Auslangen zu finden, dergestalt, daß zwar das Laplacesche Nebelmärchen die in irgend einer Form vorausgesetzte Grundlage für den Urgrund des Erdendaseins bildete, daß aber alle Kreisläufe des irdischen Geschehens als in sich abgeschlossen dargelegt wurden. Es ist hier u. a. an den Kreislauf des Wassers zu erinnern, der — vom Meer als Regen zum Land und wieder zurück ins Meer — bisher als völlig geschlossen galt. Es war Hörbiger, der zum ersten Male einwandfrei zeigte, daß diese Richtung eine bedenkliche Lücke aufwies. Schon die herrschende Ansicht, daß ein fortschreitendes Auskühlen der Erde angenommen werden müsse, läßt eine Tatsache außer acht, die bei der Wasserarmut unserer Erde schon von bedeutendem Einfluß sein müßte. Je mehr der Erdkern auskühlt, desto mehr Wasser muß nämlich beim Kristallisationsvorgang gebunden werden. Man müßte also ein wenn auch sehr langsames, doch im Laufe langer Zeiträume wahrnehmbares Sinken der Ozeane feststellen können. Das Gegenteil aber ist der Fall, wie neuerdings auch Dacqué zeigte. Hörbiger stellt ferner fest, daß die Erd- und Seebeben auf unterirdische Siedeverzug-Explosionen zurückzuführen sind. Da nun die Erde dauernd bebt, müssen auf diesem Wege auch große Wassermassen zersetzt werden und zum Teil dem Wasserhaushalt der Erde verloren gehen. Auch die zurückhaltendste Rechnung zeigt, daß, wenn die Erde zum Ausgleich nicht von irgendwoher Wasserzufluß aufwiese, sie längst eine Wüste sein müßte. Hier setzt nun Hörbiger ein, indem er zeigt, daß pausenlos ein Wasserzufluß vom Kosmos auf die Erde stattfindet. Es würde zu weit führen, diese Dinge hier darzulegen, zumal es sich um einen zwiefachen Zufluß handelt. Das möge in Fischers Buche nachgelesen werden. Jedenfalls gelingt es ihm, gestützt auf eine Fülle von Beobachtungstatsachen, hier eine Art Philosophie des Wassers zu schreiben und zu zeigen, daß die Annahme einer Verlustlosigkeit des irdischen Wasserkreislaufes ein folgenschwerer Irrtum ist. Aus dem Wasser, als dem Urgrund des Seins, folgert er weiter, daß auch der lebenbedingende Stickstoff keinen verlustlosen irdischen Kreislauf besitzen kann. Und im dritten Teil des Buches wird dann unter Einbeziehung des kosmischen Kreislaufes im Werden und Vergehen der Gestirne wohl zum ersten Male überhaupt ein geschlossenes Bild des Allgeschehens entrollt. Das sind gewissermaßen die Grundmauern, auf denen der Verfasser überraschende Einsichten zu einem Wissensgebäude aufbaut, das er mit Recht als Heliobiologie bezeichnet, als ein neues Forschungsgebiet, in dem er auf Grund der Welteislehre darlegt, daß der kosmische Wasserzufluß zur Erde nach festen Gesetzen berechenbar rhythmisch erfolgt und in dem nämlichen Takte auch die Sonne beeinflußt, wie die durch Hörbiger ursächlich erkannten Sonnenflecken beweisen. Niemand zweifelt daran, daß vom Zustand der Sonne auch das Leben auf unserem Planeten abhängig ist; dazu weiß der Fachmann, daß mit den Sonnenflecken auch die Großwetterlage der Erde, also auch die Ernteerträge, Hand in Hand gehen, daß Nordlicht, Wetterstürze, Erdmagnetismus ebenfalls mit diesem Pulsschlag der Sonne gekuppelt sind. Diese Tatsachen sind längst festgestellt. Die Ursachen und die Brücke zur Erde aber fehlten. In prächtiger Darlegung hat Hanns Fischer diese rätselhaften Zusammenhänge aufgezeigt und in weitschauender Einsicht eine allgemein bekannte, aber nur sehr oberflächlich gewürdigte Tatsache ans Licht gezogen, aus der sich wichtige Folgerungen für Kultur und Leben ergeben. Es ist das die Wettervorfühligkeit. Fischer zeigt, daß diese oft quälende Erscheinung kosmisch bedingt und ebenfalls vom Sonnentakte abhängig ist, daß Schaffenskraft, Aufmerksamkeit, Stimmung Dinge sind, die ebenso wie Nordlicht oder Wetterstürze kosmisch beeinflußt werden. Da nun, wie schon hervorgehoben, die Befleckung der Sonne und somit auch der Rhythmus des zwiefachen kosmischen Wasserzuflusses zur Erde rechnerisch behandelt werden können, sieht er voraus, daß es auf Grund der Welteislehre gelingen werde, die Großwetterlage der Erde, die Ernteerträge und die damit zusammenhängenden Vorgänge und Maßnahmen zu erfassen! Ja, er geht soweit, daß es möglich sei, selbst die „Stimmung" des Lebens auf der Erde und auf diese Weise wahrscheinlich auch den Ablauf der Kulturen im voraus übersehen zu können. Wer dem Rhythmus der Verbrechen, der Todesfälle, Seuchen, der Fieberkurve, der Schüler-Aufmerksamkeit kennt, versteht es, wenn der Verfasser dieser Seite seiner Heliobiologie besonderen praktischen Wert beimißt.

Diese Hinweise werden genügen, um die Reichhaltigkeit des Buches anzudeuten. Wer im ersten Kapitel die Hauptpunkte der Weltwetterkunde, im zweiten die Ausführungen über Land- schaft und Forstwesen und im dritten Abschnitt die schwier Fragen, die mit den Anziehungswirkungen zusammenhä eingehender studiert und durchüberlegt hat, wird bestätigt den, daß der unermüdliche Vorkämpfer der Welteislehre sein bisher tiefstes Werk schuf. Vortrefflich ausgestattet durch zahlreiche gute Abbildungen bereichert, wird „Rhythmus des kosmischen Lebens" auch rein äußerlich Leser eine Freude sein. Dr. Kemman

— **Lehrbuch der technischen Physik** für fortgeschrit Studenten und Ingenieure. Unter Mitwirkung zahlrei Fachgelehrter herausgegeben von Dr. Georg Gehlh Direktor der Osram G. m. b. H., Kommanditgesellschaft, Be a. o. Professor an der Technischen Hochschule Be Zweiter Band: Optik und Elektrik. Mit 761 Abbildu im Text. Leipzig 1926. Verlag von Johann Ambrosius Ba XX, 1145 S. Preis geh. 45 *M*, in Ganzleinen geb. 48 *M*.

Mit diesem zweiten Bande liegt das groß angelegte L buch der technischen Physik, dessen erster Band in Nr. 30 23. Juli 1925 (S. 871) dieser Zeitung besprochen wurde, n mehr vollständig vor und zeigt, daß das vom Herausgeber gestellte Programm — dem technischen Nachwuchs in knapp Form den gegenwärtigen Stand der technischen Physik zu mitteln und dem ratsuchenden Ingenieur diesen schnell und ständlich zu erteilen — in jeder Beziehung erfüllt ist. Unterteilung nach technisch-physikalischen Gebieten ist noch schärfer durchgeführt, als im ersten Band, so daß Übersichtlichkeit sehr gewonnen hat. Die hier behande Gebiete der Optik und Elektrik sind die wichtigsten Geb der technischen Physik, was den erheblich größeren Um des zweiten Bandes erklärt. „Die geometrische Optik und optischen Instrumente" sind von H. Erfle † behandelt wor während H. Schulz die Abschnitte über „Interferenz, Beug Polarisation, Doppelbrechung" und über „Physiologische Op bearbeitet hat. E. Gehrke bespricht die „Technische S tralanalyse"; des wichtigen Abschnitts „Lichttechnik" hat der Herausgeber selbst angenommen. Im zweiten Teil „Elekt hat W. O. Schumann die Abschnitte „Elektrostatik, H spannung, Isolation", „Induktivität", „Elektrische Maschi und „Überspannungen, Schalter, Anlagen" bearbeitet, wäh Robert Jaeger „Magnetismus" und „Elektrische Einhei behandelt hat. „Elektrische Meßgeräte" waren bei Ge Keinath in guter Hand, „Fernsprech- und Telegrap technik" bei Ulfilas Meyer. Eugen Nesper bearbei „Radiotelegraphie und -telephonie", während der Absch „Gasentladungen" vom Herausgeber und R. Seliger behan wurde. „Hochvakuum" besprach Friedrich Bergter „Röntgentechnik" O. Berg und K. W. Hausser. Ein führliches Namen- und Sachregister (von 450 Seiten Umfa bildet den Schluß des schönen Buches, das für jeden Benu ein ausgezeichnetes Nachschlagewerk für Zahlen-, Form Bild- u. a. Material ist. Einer weiteren Empfehlung bedar nicht, da sein innerer Wert für sich selbst spricht. Sc

— **Erde und Weltall.** Von Svante Arrhenius. dem Schwedischen übersetzt von Dr. Finkelstein. 68 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. Leipzig 1926. Ak mische Verlagsgesellschaft m. b. H. VII, 342 Seiten. P geb. 12 *M*.

Im Jahre 1906 erschien die zwei Jahre später ins Deut übersetzte Schrift des berühmten schwedischen Physikers „ Werden der Welten", der mehrere unveränderte Aufla folgten. Die späteren neuen, wichtigen Entdeckungen beh delte Arrhenius in einem weiteren Buche „Der Lebenslauf Planeten", dessen erste Auflage in schwedischer Sprache 1 in deutscher 1919 erschien. Einem mehrfach ausgesproche Wunsche folgend, hat der Verfasser dieser beiden Werke, sich einander ergänzen, vereinigt, und diese Zusammenfass liegt nun vor. Die einleitenden Kapitel behandeln den Urspr der Astronomie und die Entwicklung der Chronologie. D werden die Vorgänge auf der Erde (das Innere und die L hülle der Erde, die klimatische Bedeutung des Wasserdam und der Kohlensäure, klimatische Änderungen) untersucht, deren Kenntnis zum Verständnis der Erscheinungen auf anderen Körpern in unserem Sonnensystem erforderlich Hieran schließt sich die Besprechung der Sonne, wobei Eigenschaften der Sonnenstrahlung nach den berühmten F schungsergebnissen des Verfassers über Strahlungsdruck Elektronen von der Sonne besonders behandelt werden. folgen dann der Mond und die übrigen Planeten. Arrhenius wickelt in dieser Schrift ein fesselndes Weltbild auf Grund neueren Forschungen und der Fortschritte auf dem Geb der theoretischen Physik und der allgemeinen Chemie, das jeden Gebildeten von hohem Interesse ist. Die Übersetz liest sich flüssig und leicht, das Werk ist vom Verlag vorzüg ausgestattet. Sch

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

eichsbahndirektionsbezirk Mainz. Die Güterertigung Kreuznach erhält ab 1. Juni d. Js. die Bezeichnung d Kreuznach.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

eichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). 1. Juni 1926 wird die zwischen den Stationen Briesnigk Groß Gastrose rechts der Bahnstrecke Forst (Lausitz)-Guben gene Station Grießen (Bez. Frankfurt Oder) auch die Abfertigung von Tiersendungen eröffnet. Für die Ver- Entladung von Tiersendungen ist eine fahrbare Laderampe aufgestellt worden; im übrigen bleibt die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist. nach wie vor ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 69 vom 28. April 1926 an die Mitglieder des Satzungs-Ausschusses; betreffend Antrag der Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen auf vereinsseitige Herausgabe einer Übersicht über die Internationalen Eisenbahnverbände.

Nr. IV 70 vom 26. April 1926 an die Mitglieder des Satzungs-Ausschusses, betreffend die wirtschaftlichen Verhältnisse der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 18. April ist der

Reichsbahnoberrat und Vorstand des Verkehrsamts Köln

Herr Oberregierungsrat a. D. **Löhr**

nach sechsmonatiger Krankheit einem schweren Leiden erlegen. Der Verstorbene war seit 1. Dezember 1921 Vorstand des Verkehrsamts Köln und vom 1. Juli 1920 bis 31. Oktober 1921 Mitglied der Reichsbahndirektion Köln.

Die Reichsbahn verliert in ihm einen hervorragend tüchtigen, mit dem Verkehrsdienst, nicht nur seines Bezirks, sondern weit darüber hinaus, in außergewöhnlichem Maße vertrauten Beamten, der seiner Verwaltung in seiner 42jährigen Beamtenlaufbahn durch zahlreiche Anregungen auf Grund seiner reichen Erfahrung über seinen engeren Wirkungskreis hinaus besonders wertvolle Dienste geleistet hat. Seine Unparteilichkeit, sein liebenswürdiges Wesen haben ihm in weiten Kreisen die Freundschaft und Zuneigung vieler gewonnen. Wir werden sein Andenken in hohen Ehren halten.

Köln, im April 1926. (474)

Der Präsident
und die Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Köln.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

m 15. Mai 1926 ab werden die Namen an der Strecke Krefeld-Duisburg geenen Stationen: Friemersheim in inhausen Nrh.-Friemersheim" und uhausen in „Rheinhausen Nrh." gect. (462)

ln, den 24. April 1926.
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Gültigkeit vom 3. Mai 1926 wird Ausnahmetarif 53 mit erweitertem n- und Stationsverzeichnis neu sgegeben. (450)
heres durch Reichsbahn-Tarifanr.

ona, den 27. April 1926.
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

isbahn-Gütertarif, Teil II Tfv. 502.

Gültigkeit vom 1. Juli 1926 werlie Zuschlagsfrachten für den Vermit der Rinteln-Stadthagener Eisenerhöht.

lin, den 30. April 1926. (475)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

chfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Bezeichnung der amtlichen Beungen der deutschen Donauumschlagnen ist geändert worden.
eres durch Reichsbahntarifanzeiger.

ona, den 27. April 1926. (452)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1926 werden im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" die Unterabschnitte 2, 6, 11 a, 14, 15, 22, 35, 41, 42 a, 64, 75, 80, 89, 90, 100, 101 und 103 geändert. Näheres enthält die am 3. Mai 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 28. April 1926. (456)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Eisenbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai 1926 wird die Station Ohlau als Versandstation in den Ausnahmetarif 18. die Station Bensberg in das Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager einbezogen.

Berlin, den 29. April 1926. (467)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai 1926 wird im Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) die Station Wolmirstedt als Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 1. Mai 1926. (476)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 6.

Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1926 werden verschiedene Änderungen und Ergänzungen im Tarif durchgeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (448)

Altona, den 27. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 wird eine Anzahl neuer Versandstationen in den Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) einbezogen. (457)

Berlin, den 26. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai 1926 werden die Stationen Beeskow. Brandenburg Altstadt und Buckow b. Beeskow in den Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) als Versandstationen aufgenommen.

Berlin, den 30. April 1926. (473)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1926 wird Pluder Grenze in die Abteilung IV des S. D. 5 einbezogen. (446)
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1 (Holzverkehr Polen, Tschechoslowakei-deutsche Seehäfen).

Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1926 werden die Anwendungsbedingungen des Tarifs durch eine neue Ziffer 6 ergänzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. April 1926. (447)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1926:
Aufnahme von Stationen in die A. T. 33, 33 a, 35, 49, 52 und 61. Änderungen im Warenverzeichnis des A. T. 35. Berichtigungen in den A. T. 31 und 35. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. April 1926. (445)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I, Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1926 werden die für die deutsche Strecke geltenden Bestimmungen über die Frachtberechnung für Wagenladungen aus ungleich tarifierten Gütern geändert.
Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. April 1926. (470)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 ist für die Tarifnummer 28, Fahrräder, eine 5-t-Norm neu aufgenommen worden. Der Tarif ist wie folgt zu ergänzen:

Norm für Tonnen	Deutsche Strecke		Litauische Strecke		Lettische Strecke			Russische Strecke		
	Tarifklasse	Ermäßigung	Wi Ab	Po Ab	Eg In	Eg Zi	Eg Ri	Tarifgruppe	Tarifklasse	Ermäßigung
5	A 5	—	0,75	0,65	0,148	0,237	0,275	1269	II B	10

Königsberg (Pr.), den 27. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion. (458)

Am 1. Mai 1926 treten in Kraft:
Nachtrag I zum Teil II } des Gütertarifs { Preis 0,20 Fr.
„ I „ „ III } der Saarbahnen { „ 0,70 „
Tiertarif der Saarbahnen . . . . „ 5,00 „

Die Tarifdrucksachen erhalten erhöhte Frachten und Gebühren. Sie können von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion.

Saarbrücken, den 28. April 1926. (459)
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Ausnahmetarif 101 H die Station Schäsberg als niederländische Empfangsstation aufgenommen.

Köln, den 30. April 1926. (465)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Niederländisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Auf Seite 5 des Tarifs (Anlage) ist abzuändern: „Gildehaus Grenze“ in „Bentheim Grenze“ und „Grünthal“ in „Polaun“. (451)

Dresden, im April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 werden Stationen der A. G. Lokalbahn Lam-Kötzting in den Tarif einbezogen. Am 1. Juli 1926 treten für einige Stationen in der Entfernungstafel 1 des Heftes B neue Entfernungen in Kraft, die höher sind als die bisherigen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen, auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 29. April 1926. (469)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle, Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (454)

München, den 24. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ostdeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Der Ostdeutsch-Bayerische Gütertarif vom 1. Februar 1922 wird ab 1. Mai 1926 durch eine Neuausgabe ersetzt. (453)

München, den 24. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1926 ist in die Entfernungstafel I aufzunehmen:

Von — nach Station	km
Niederviehbach	
Anstoß an Nr. 13	93
oder an Nr. 18	183

München, den 24. April 1926. (444)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Lokalbahntarif, Teil II, für den Binnenverkehr des bayerischen (rechtsrhein.) Netzes der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Auf Seite 16 des Tarifs ist der Raddruck der Lb Amberg-Schnaittenbach von 7000 auf 7500 kg zu ändern. (460)

München, den 28. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. Dezember 1925.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1926 wird die Station Deutsch-Wagram im Verkehr mit Kreuznach in den Artikeltarif Nr. 54 aufgenommen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 28. April 1926. (463)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit sofortiger Wirksamkeit ist der Raddruck der Stationen Gebenbach, Hirschau, Mimbach, Poppenricht und Schnaittenbach von 7000 auf 7500 kg zu ändern. (461)

München, den 28. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Bayerisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Druckfehlerberichtigung: Seite 20 des Tarifs ist die Anstoßentfernung für Ostermünchen von 27 km auf 51 km und Seite 35 die Entfernung Kufstein-Heinzenhausen von 451 km auf 551 km zu berichtigen.

München, den 30. April 1926. (472)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif S. D Nr.

Die durch Verfügung vom 20. Feb 1926 ausgesprochene Aufhebung stimmter Abteilungen des Tarifs nicht am 25. April, sondern erst 31. Mai 1926 in Kraft. (

Altona, den 27. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Die Gültigkeitsdauer der durch N trag 5 zum Heft C II mit zeitlicher schränkung eingeführten Änderu der Ausnahmetarife 30, 31, 32, 33, 34 35a, 38, 49, 52, 53, 58, 61, 77 und 88 bis zum 31. Mai 1926 verlängert. N res durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 30. April 1926 (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Lokalgütertarif Teil I bis IV und T für den Expreßgutverkehr. Einführung eines Zuschlages zu d Frachten in Leiwährung.

Ab 5. Mai 1926 bis auf weiteres wi den auf Grund von in Leiwähr gültigen Frachtsätzen sich ergebe Frachten (zuzüglich der laut Tari erhebenden Frachtzuschläge) ein schlag von 15 % berechnet. (

Wien, am 1. Mai 1926.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gütertarif Teil I—IV. Einführung eines Zuschlages zu d Frachten in Leiwährung.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1926 bis weiteres wird zu den auf Grund vo Leiwährung gültigen Frachtsä sich ergebenden Frachten (zuzüglic laut Tarif zu erhebenden Fr zuschläge) ein Zuschlag von 15 % rechnet. (

Regensburg, den 1. Mai 1926.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Akti gesellschaft.

Tschechoslowakischer Donauumsch verkehr über Bratislava und Koma Gütertarif Teil II. Einführung eines Zuschlages zu d Schiffsfrachten in Leiwährung.

Ab 5. Mai 1926 bis auf weiteres zu den auf Grund von in Leiwäh gültigen Schiffsfrachtsätzen sich erg den Frachten (zuzüglich der laut zu erhebenden Frachtzuschläge) ein schlag von 15 % berechnet. (

Regensburg, den 1. Mai 1926.
Bayerischer Lloyd.
Schiffahrts-Aktiengesellschaft
namens der beteiligten Verwaltung

4. Personen- und Gepäckverke

Deutscher Eisenbahn-Personen- u Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 für den Bereich der Deutsc Reichsbahn die Fahrpreisermäßi für Jugendpflegefahrten gemäß Ausf.-Best. C VII Ziffer 13 des schen Eisenbahn-Personen- und Ge tarifs Teil I zu § 12 EVO. von 33⅓ 50 % erhöht. Im übrigen gelten bi weiteres die bisherigen Bestimmung

Nähere Auskunft erteilen die kartenausgaben und Auskunftstelle

Berlin, den 28. April 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 19. | Berlin, den 13. Mai 1926. | LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Organisation, Betrieb und Wirtschaft.

Grundzüge einer Lehre von den wirtschaftlichen Kräften.

Von Oberregierungsrat Dr. **Behre**, Halle.

I. Organisation und Organismus.

… Wir behandeln hier zunächst die „Arbeitsorganisa…ion“.

… Sie ist begrifflich ein Machwerk. Auch das Machen …s Machwerks wird sehr oft mit „Organisation“ bezeichnet. … wählen dafür den ebenso gebräuchlichen Ausdruck „Or…isierung“.

… Die Arbeitsorganisation ist ein geistiges Machwerk, … das geistige Produkt eines schöpferischen Geistes, der sich …r Organisierung auswirkt („Organisationsgeist“). …ntsteht daher „im Geiste“, wird aber oft schon im Entstehen … kurz danach objektiviert (Beispiel: Geschäftsverteilungs-…).

… Die Arbeitsorganisation ist nicht Selbstzweck, sondern …ittel zum Zweck. Sie soll nämlich eine Idee, die ihr …er allein nicht verwirklichen will oder kann, als Regler der …nötigen Gemeinschaftsarbeit verwirklichen helfen.

… Die Arbeitsorganisation ist ein System gedachter …eitsorgane. Sie soll, entsprechend ihrem Zwecke, stets …beste System darstellen, mag es nun das am billigsten … am schnellsten oder am reibungslosesten arbeitende sein: …ommt das ganz auf den Gesichtspunkt an, den die Organi…ng als ausschlaggebend betrachtet.

e) Das „Arbeitsorgan“ besteht aus zwei Komponenten: der „Arbeitskraft“ (im Sinne von Person) und ihrer „Arbeitsaufgabe“. Die letztere bestimmt, welche Art von Arbeit die Person in dem Ganzen zu leisten hat. Ausgelöst wird die Arbeit durch besondere Auslösungsvorgänge („Auslösungen“), deren wichtigster der „Auftrag“ ist.

f) Zu der Erkenntnis, welche Arbeitsorgane notwendig sind, kommt die Organisierung dadurch, daß sie sich von der Gemeinschaftsarbeit in der Form, die ihr als wirkungsvollste erscheint, ein „Arbeitsbild“ macht und nunmehr ermittelt, welche Arbeitsorgane nötig sind, um funktionierend das Bild zu ergeben.

2. Nicht mehr zur Organisierung gehört die Verwirklichung der Organisation, d. h. die Verwandlung der gedachten in wirkliche Arbeitsorgane. Es geschieht dies durch Stellung der betreffenden Personen. Das System der Arbeitsaufgaben bleibt dabei also unberührt, es wirkt gleichsam als Aufnahmestellung, in die die auserkorenen Personen einrücken. Dagegen erhält die bis dahin nur in der Vorstellung bestehende Arbeitskraft nunmehr ihre Verkörperung. Eine Andeutung dieses Verhältnisses findet sich in der Redensart, daß der „Arbeitsposten“ (z. B. der Direktorposten), wenn der Direktor bestellt ist, von diesem „bekleidet“ und daß er wieder

„frei“ wird, wenn der Bestellte ausscheidet. Die Stellung kann „Selbststellung“ und „Anstellung“ sein. Im ersteren Falle stellt sich der Träger der Idee mit seiner eigenen Person in den Dienst der Idee, macht sich zum obersten Arbeitsorgan. Die Gesamtheit der gestellten Personen, die Verkörperung der Organisation, heißt „Arbeitsapparat“.

3. Die verwirklichte Organisation stellt einen „Organismus“ dar. Er heißt hier „Arbeitsorganismus“. Seine Bestandteile sind die wirklichen Arbeitsorgane. Wir haben hier einen gemachten Organismus vor uns, der zugleich ein Zweckorganismus ist. Er ist nämlich wie das Machwerk der Organisation ein Mittel zum Zweck, nur ist er der Organisation gegenüber das fortgeschrittene Mittel. Er unterscheidet sich vom menschlichen Organismus dadurch, daß dieser ein gewachsener Organismus und Selbstzweck ist.

4. Eine andere Bedeutung hat das Wort „Organisation“, wenn man von staatlichen, kommunalen, privatwirtschaftlichen, Berufsorganisationen usw. spricht. Zunächst erhebt sich hier die Frage, warum man diese persönlichen Organisationen nicht auch mit Organismus bezeichnet; denn man stellt sich doch bei ihnen die zugehörigen Menschen mit vor. Der Grund ist der, daß die Personen hier nicht der Arbeitsapparat einer vom Träger einer Idee gemachten Organisation sind, sondern daß sie selbst die Träger einer Idee sind und nach dem Grundsatz „Einigkeit macht stark“ sich selbst organisiert haben. Diese „Selbstorganisierung“, die durch Zusammenschluß und später durch Anschluß erfolgt (der Maurer sagt, er „habe sich organisiert“ und „sei nun organisiert“), bedeutet aber nicht das Schaffen einer Organisation im Sinne von geistigem Machwerk, sondern das Sichflüchten in eine Gemeinschaft, die insofern „Organisation“ ist, als sie zu ihrem Wirken irgendwelcher Gemeinschaftsorgane bedarf. Diese „Gemeinorganisation“, wie wir sie nennen möchten, wird uns im folgenden nicht weiter beschäftigen.

II. Die Betriebsorganisation.

1. Die Organisation, die dem Betriebe in der Unternehmung das Rückgrat gibt (s. III), heißt allgemein „Betriebsorganisation“. Sie hat in vielem die gleichen Züge wie die Arbeitsorganisation. Auch sie ist ein geistiges Machwerk und entsteht durch Organisierung, die hier „Betriebsorganisierung“ heißt. Auch sie ist Mittel zum Zweck, soll eine Idee verwirklichen helfen. Auch sie ist ein System gedachter Organe, das den Betrieb möglichst wirkungsvoll, billig, reibungslos und gefahrlos machen soll. Die Organe, deren Gemeinschaftsarbeit sie regelt, sind aber nicht Arbeitsorgane, sondern „Betriebsorgane“.

Das Betriebsorgan besteht wie das Arbeitsorgan aus zwei Komponenten. Der erste ist die „Betriebsaufgabe“, der zweite ist der „Betriebsapparat“. Dieser zerfällt in einen persönlichen und einen sächlichen Teil. Die Einzelteile des persönlichen Apparates sind „Arbeitskräfte“, die des sächlichen Apparates „Arbeitsmittel“. Die Arbeitskräfte sind auch im Betriebsorgan die Komponenten von Arbeitsorganen. Infolgedessen vereinigen sich beim Betriebsorgan die Arbeitsaufgaben der zugehörigen Arbeitsorgane in der Betriebsaufgabe. Diese ist Einheit in der Vielheit der Arbeitsaufgaben. Auch diese Einheit in der Vielheit stellt ein System dar, weil die Arbeitsaufgaben aufeinander zur Betriebsaufgabe abgestimmt sind. Das bedeutet sowohl Arbeitsteilung als auch Über- und Unterordnung. Jedes Betriebsorgan hat also eingegliederte Arbeitsorgane. Zum mindesten muß eins vorhanden sein, in welchem Fall Betriebs- und Arbeitsaufgabe zusammenfallen. Beim Vorhandensein mehrerer Arbeitsorgane steht eins davon an der Spitze oder besser gesagt im Mittelpunke des Beriebsorgans. Es ist das die „Leitung“ (so sagt man: Die Leitung ist wachsam, Beschwerden sind an die Leitung zu richten). Im Gegensatz zu den Arbeitskräften haben die „Arbeitsmittel“ keine Aufgabe, sondern nur eine „Zweckbestimmung“. Das Grundstück „auf“, der Fabrikraum „in“, die Hobelbank „an“ und der Hobel „mit“ gearbeitet wird, sie alle sind nur Mittel zum Zweck, sie tionieren wohl, doch sie arbeiten nicht. Infolgedessen habe den Arbeitskräften als „zugewiesen“ zu gelten, sie gr nicht wie diese durch eine Organschaft in die Betriebsau hinüber, sondern werden durch die Arbeitskräfte gegen di triebsaufgabe „mediatisiert“.

Die Art der Verbindung, die zwischen Arbeits- und Bet organ besteht, macht es möglich, daß dasselbe Arbeitsorg verschiedenen Betriebsorganen gehört. Die Arbeitsaufgabe Dienst) eines Bahnarbeiters besteht z. B. in fünf Stunden unterhaltung und fünf Stunden Rangieren: Der Mann g halb zur Bahnmeisterei und halb zum Bahnhof, wir machen die Bekanntschaft mit dem „halben Kopf“ als einer Erschei die durch das Eingliedern eines Arbeitsorganes in zwe triebsorgane (die Bahnmeisterei und den Bahnhof) zust kommt.

Die Betriebsorganisierung hat es insofern schwerer al bloße Arbeitsorganisierung, als bei organisiertem Betriebe nur ein persönlicher, sondern auch ein sächlicher Apparat Funktionen abgibt und die Betriebsorgane nicht nur selber dern auch in ihrem Verhältnis zueinander so aufgebaut w müssen, daß sich jener Idealbetrieb ergibt, von de Betriebsorganisierung als ihrem „Betriebsbilde“ au

2. Die Verwirklichung der Betriebsorganisation, die sich später zu zeigen sein wird, auf der Wirtschaftsseite in der triebsdotierung“ abspielt, geschieht beim persönlichen Ap durch „Selbststellung“ und „Anstellung“ (s. o.), beim sächl Apparat durch „Zuweisung“ der Sachgegenstände an di beitskräfte, die sie benutzen sollen (Zuweisung von Feder und Papier an die Schreibkraft, Zuweisung der n oder ausgebesserten Lokomotive an das Betriebswerk, Z sung der neuen Räumlichkeiten an das Betriebsbüro). Di her nur vorgestellten werden so zu wirklichen triebsorganen. Die so verwirklichte Betriebsorgani ist der „Betriebsorganismus“. Er ist ein System Betriebsorganen, die unter einem gemeinsamen Spitzen einander teils gleich-, teils untergeordnet sind. Das tonange Arbeitsorgan im „obersten Betriebsorgan“ is „oberste Leitung“. In der Regel ist es der Unterne in eigener Person.

Die Betriebsorgane wie der Betriebsorganismus haben, s sie in Aktion getreten sind, Eigenbewegung (s. III) sind alsdann lebendige Gebilde. Als solche werden der Praxis meist mit „Betrieb“ bezeichnet (wohl zu scheiden von dem Betrieb als ihrer Funktion!). In d Sinne spricht man von Wirtschaftsbetrieben, Privatbetr Staatsbetrieben usw. Hier ist allemal der lebendige Bet organismus gemeint. Die deutsche Reichsbahn war z. B mals ein Reichsbetrieb, jetzt ist sie ein Gesellschaftsb Demgegenüber sind die Betriebe, verstanden als lebendig triebsorgane, Teilbetriebe. Diese zerfallen in Ha betriebe, Hilfsbetriebe und Nebenbetri Solche Hilfsbetriebe sind z. B. gemeint, wenn man vo Werkstättenbetrieben der deutschen Reichsbahn spricht. gegen sind z. B. die Bahnwirtschaften Nebenbetriebe.

III. Der Betrieb.

1. Allgemeines. Die Wurzel, aus der der Begri Betriebes entspringt, ist das „Betreiben“. Gegenstand Betreibens ist immer eine „Entwicklung“. Es gibt Entwicklung, die sich von selber vollzieht. Eine kann vielfach gar nicht betrieben werden, weil sie m licher Einwirkung spottet. Ist das nicht der Fall, so wi vielfach insofern betrieben, als man will, daß sie in besti Richtung, daß sie schneller vor sich geht usw. (man z grüne Rosen, man bildet die Seele des Kindes, man beschl das Lernen durch Lehren [Lehrbetrieb!]). Es gibt aber eine Entwicklung, die betrieben werden muß, damit sie haupt vonstatten geht. Es ist das die Entwicklung, die

entsteht, daß eine zielhafte Idee verwirklicht wird, mag sie Aufgabe, Vorhaben, Plan oder sonstwie heißen.

Hier setzt unsere Aufgabe ein. Die oberste und erste Komponente der Gebilde, die der wirtschaftlichen Praxis unter der Bezeichnung wirtschaftliche Kräfte seit jeher bekannt sind, der Wirtschaftsgedanke, hat zum Inhalt eine solche zielhafte Idee. Die unaufhörliche Entwicklung, die von dieser Wirtschaftsidee ausgehen muß, damit ihr Dauerziel, das Versorgtsein mit irgendwelchen Belangen erreicht wird, erfordert ein unablässiges Betreiben. Die Wirtschaftsidee fungiert dabei als treibende Kraft, d. h. sie treibt ihren Träger, unaufhörlich die Verwirklichung zu betreiben. So spricht man namentlich bei der Erwerbsunternehmung von einem Betreiben (der Kaufmann „betreibt" sein Geschäft, der Fabrikant „betreibt" seine Fabrik), während man sonst auch dem Ausdruck „Treiben" begegnet (ich „treibe" z. B. einen Erwerb). Dies Betreiben, das, wie gesagt, vom Träger der Wirtschaftsidee ausgeht, ist der Urbegriff, in welchem „Wirtschaft und Betrieb" noch nicht gesondert erscheinen, der daher allemal angewandt wird, wo diese Sonderung nicht interessiert. Bemerkt sei, daß dabei statt „Betreiben" of auch „Betrieb" gesagt wird (Beispiel: Geschäftsbetrieb, Betrieb des Handelsgewerbes).

Dies Betreiben enthüllt, sobald man in die Struktur der wirtschaftlichen Kräfte hineinsteigt, zwei sich ergänzende, der Art nach verschiedene Seiten: die „Wirtschaft" und den „Betrieb". Die Wirtschaft ist in ihrem Kern ein geistiger von Ort und Zeit begrifflich unabhängiger Prozeß, der die wirtschaftliche „Entwicklung", die unaufhörliche Verwirklichung des zum Wirtschaftsziele gesetzten Versorgtseins, durch „Dynamisierung" der zum Opfer ausersehenen Güter betreibt, worauf dann diese selbst den Rest der Arbeit übernehmen („Ablauf der Wirtschaft"). Demgegenüber ist der Betrieb der jene Entwicklung betreibende an Ort und Zeit gebundene Arbeitsprozeß. Dabei ist der Betrieb der Wirtschaft insofern Objekt, als sie ihn, zum Teil gelegentlich, zum Teil systematisch von dem Gesichtspunkt aus betrachtet, was er kostet an Zeit, an Mühe oder an Geld. Der Betrieb ist in der Lehre von den wirtschaftlichen Kräften nur insoweit zu behandeln, als es zum Verständnis der Wirtschaft gehört. Im übrigen ist er, und zwar nicht nur als Sein, sondern auch als Seinsollen, das Erkenntnisobjekt der Betriebswirtschaftslehre.

Danach ist der Betrieb vor allem als die Gegenseite, in seinem Seinsverhältnis zu der Wirtschaft näher zu behandeln; denn die Wirtschaft erscheint dadurch in einem ganz eigenartigen Licht. Dagegen ist er als Objekt nur da zu behandeln, wo die Wirtschaft auf ihn systematisch ihr Augenmerk richtet. Beim „Hause" ist das nicht der Fall. Der Betrieb interessiert die Wirtschaft hier nur gelegentlich, wenn er dem Nutzen gegenüber, den das Hereinbekommen des erstrebten Gutes oder Geldes (z. B. Arbeitslohnes) bedeutet, verhältnismäßig große Unkosten macht. Beispiel: Der Arbeiter überlegt, ob er die ihm angebotene Stelle trotz des langen Weges, der müde macht und Stiefelsohlen kostet, annehmen soll. Dagegen spielt der Betrieb, im ganzen wie in seinen Teilen, in der Unternehmungswirtschaft eine gewaltige Rolle, weil es ein Grundsatz jeder Unternehmung ist, die „Betriebskosten" möglichst niedrig zu halten. Zu diesem Zwecke ist die Unternehmungswirtschaft ständig bemüht, den Betrieb möglichst wirtschaftlich zu gestalten. Der Teil der Wirtschaft, der dies tut, ist die „Betriebsführung". Ihre erste und wichtigste Seite, die Betriebsorganisierung, die die Betriebsorganisation schafft, haben wir oben kennengelernt. Die beiden anderen Seiten, Betriebsdotierung und Betriebsregulierung, werden noch später erörtert. Da die Betriebsführung stets darauf ausgeht, den Betrieb möglichst wirtschaftlich zu gestalten, wird sie in der Betriebswirtschaftslehre, die den Betrieb der Unternehmung in seinen typischen Einzelheiten, vor allem aber auch unter dem Gesichtspunkt, wie er sein soll, behandelt, als „wirtschaftliche Betriebsführung" oder mehr noch als „wissenschaftliche Betriebsführung" zum Gegenstand der Untersuchung gemacht. Die Betriebswirtschaftslehre tut damit kund, daß ein Wirtschaftsbetrieb, wie er sein soll, eine Betriebsführung voraussetzt, die nicht nur von wirtschaftlichem, sondern auch von wissenschaftlichem Geiste durchtränkt ist. Das Kennen von Sache und Mensch und das Können, aus beiden das Beste herauszuholen, an sich und durch ihr Bringen in ein System, durch Organisierung, das ist der Geist der Wissenschaft, der ständig bis in die letzten Winkel des Unternehmungsbetriebes hineinleuchten muß.

2. Der organisierte Betrieb. Der Betrieb der Unternehmung ist, wenn er einsetzt, noch nicht organisiert; denn die „Betriebsorganisierung" soll ihn ja erst organisieren. Die Organisierung selbst also wird, als begrifflich zur Wirtschaft gehörig, von einem nicht organisierten Betriebe begleitet. Sein erster Anfang wird vielfach darin bestehen, daß der Unternehmer selbst an seinem Schreibtisch mit Tinte, Feder und Papier die Grundlinien festlegt, auf denen sich die Betriebsorganisation aufbauen soll. Solange der Betrieb noch nicht organisiert ist, bietet er der Betrachtung wenig Interesse. Die allgemeine „Wirtschaftsführung", die zugleich mit dem Betriebe einsetzt, gibt jedenfalls schon ständig auf ihn Acht, damit die Kosten in dem richtigen Verhältnis bleiben zum Nutzen (man denke an die hohen Kosten mancher technischer Versuche, die die Organisation in technischer Beziehung vorbereiten sollen!). Selbstverständlich kann es auch nur zum Zwecke des weiteren Organisierens schon zu Organisationen kommen; die Gebilde, die so erstehen, sind aber vorübergehender Natur.

Der organisierte Betrieb ist das Arbeiten des Betriebsorganismus. Darin, wie er arbeitet, zeigt sich, ob die Organisation ihren Zweck erfüllt oder nicht. Wie aber ist das Verhältnis der Wirtschaft zu dem nunmehr organisierten Betrieb?

Der Betriebsorganismus hat Eigenbewegung. Er wird zwar manchmal mit einer Maschine verglichen und dann Betriebsmaschine genannt; doch ist die Arbeit einer Maschine nicht Eigenbewegung, da die Maschine, solange sie arbeitet, einer fremden Kraft bedarf, die sie treibt (Dampfkraft, Windkraft usw.). Das ist beim Betriebsorganismus nicht der Fall. Er arbeitet vermöge eigener Kraft, er ist kein bloßer Mechanismus wie die Maschine. Zu dieser Eigenbewegung ist er durch die Arbeitsorgane befähigt, die den sie eingegliedert haltenden Betriebsorganen Arbeitskraft verleihen. Diejenigen Arbeitsorgane, die in den Betriebsorganen als „Leitung" im Mittelpunkt stehen, haben es durch die auch innerhalb der Betriebsorgane bestehende Organisation in der Hand, die unterstellten Arbeitsorgane innerhalb der ihnen zugewiesenen Aufgabe je nach Lage des Falls zu bewegen. Es geschieht dies durch „Anordnung" und „Auftrag", und findet seine Erledigung durch „Befolgung" und „Ausführung". Der Sachapparat wirkt dabei zum Teil schon bei Anordnung und Auftrag mit (z. B. Fernsprecher, Schreibzeug), zum Teil bei Befolgung und Ausführung (z. B. Handwerkszeug), zum Teil endlich in mehr allgemeiner Form („Dienst"gebäude, „Arbeits"stätte, „Arbeits"raum usw.). Auf diese Weise stets durch einen einheitlichen Willen, nämlich durch den des zentralen Arbeitsorgans kontrolliert, erscheinen die Funktionen des Betriebsorgans als ein „Arbeiten" dieses Organs. So sagt man, daß eine Behörde flott arbeitet, ein Rangierbahnhof gut oder schlecht arbeitet, zwei Dienststellen gut zusammenarbeiten usw. Da nun der Betriebsorganismus ein System von Betriebsorganen ist, die unter einem gemeinsamen Spitzenorgan einander teils gleich-, teils untergeordnet sind, so sind auch ganze Betriebsorgane befähigt, durch „Anordnung" oder „Auftrag" andere Betriebsorgane in Bewegung zu setzen (so spricht man von einer „Anordnung der Verwaltung", einem „Auftrag" des Hauptwagenamts an die unterstellten Wagenbüros usw.). Auf diese Weise ist das Spitzenorgan, in dessen Mittelpunkt der oberste Betriebsleiter steht, in der Lage, den Betrieb bis in die letzten Winkel in seinem Geist durch An-

ordnungen zu leiten. Das Arbeiten des Betriebsorganismus vollzieht sich nun in dem Arbeiten seiner Betriebsorgane: Der Betrieb im weitesten Sinne stellt sich so als Einheit in der Vielheit dar. Infolgedessen werden auch die Vielheiten als „Betrieb" (im engeren Sinne) bezeichnet. So spricht man z. B. von einem Behörden-, Werkstatt-, Kantinenbetrieb usw. Es ist der Zug der neueren Zeit, daß man aus Gründen der Ersparnis und einer reibungsloseren Arbeit die Arbeitsorgane in den Betriebsorganen in immer größerem Umfang durch den Sachapparat zu ersetzen sucht. Besonders ist das in den Betriebsorganen, wo technisch produziert wird, der Fall. Man spricht hier mit Recht von einer Tendenz der Mechanisierung, weil die lebendigen Arbeitsorgane, die Träger der dem Organismus eigentümlichen Eigenbewegung, bei dieser Methode zugunsten unlebendiger Glieder, die als geschlossenes System einen Mechanismus bedeuten würden, zurücktreten müssen. Da aber selbst bei stärkster Mechanisierung ein Arbeitsorgan zumindest zurückbleiben muß, so kann der Betriebsorganismus niemals in einen Betriebsmechanismus verwandelt werden. Das Wort „Betriebsmechanismus" ist also nichts als ein bildhafter Ausdruck, gleichwie das Wort „Betriebsmaschine". Die „Mechanisierung" ist demnach nur eine Richtungsmethode der „Organisierung".

Die Eigenbewegung des Betriebsorganismus ist aber keine zwangsläufige. Dem „Betreiben", dessen eine Seite die Wirtschaft und dessen andere der Betrieb, also jene Eigenbewegung ist, wird in der Wirtschaftsidee nur ein allgemein umrissenes „Versorgtsein" als Wirtschaftsziel gesetzt (s. u.), der wirtschaftlichen „Entwicklung", die betrieben werden soll, ist durch die Wirtschaftsidee nur die Richtung gewiesen. Das „Betreiben" ist die Gestaltung der wirtschaftlichen Entwicklung im Rahmen der gewiesenen Richtung. Damit haben beide Seiten des Betreibens, die Wirtschaft wie der Betrieb, einen „Spielraum". In ihm vollzieht sich das „Spiel der wirtschaftlichen Kraft". Es ist bekannt, daß in dem ewigen, nur neuerdings mit besonderer Schärfe entbrannten Ringen „Wirtschaftspolitik gegen Wirtschaft" das „freie Spiel der wirtschaftlichen Kräfte" in den verschiedenen Gradschattierungen das Kampfobjekt ist. In diesem Spielraum sehen wir die Wirtschaft in einem fortwährenden Suchen, Wägen und Wagen am Werk, und dieser Zustand ewigen Wechsels kommt in dem Betrieb als nur der anderen Seite desselben Prozesses entsprechend zum Ausdruck.

Damit kommen wir auf die schon anfangs erwähnte Eigenschaft des Betriebes, daß er die eine Seite eines Lebens ist, dessen andere Seite die Wirtschaft einnimmt. Betrieb und Wirtschaft stehen also Seite an Seite. Wir können das die „Unzertrennlichkeit von Wirtschaft und Betrieb" nennen. Gewöhnlich sagt man dafür: Wirtschaft macht Arbeit (nicht: Wirtschaft ist Arbeit!). Am deutlichsten tritt diese Verbundenheit in den gemeinsamen Anläufen zutage, d. h. wenn Wirtschaft und Betrieb im Banne und Rahmen der Wirtschaftsidee in einemfort gemeinsam neuen Anlauf nehmen zu immer neuen und in der Art bald mehr, bald weniger wechselnden Operationen. Diese gemeinsamen Anläufe vollziehen sich jedesmal in einer Person, die dabei nach der einen Seite als Wirtschaftsperson, nach der anderen als Betriebsperson in Aktion tritt und als letztere nunmehr die sonst noch nötigen Organe des Betriebes in Bewegung setzt. Soweit der Betrieb dabei aber auch ins Detail gehen mag, es gibt in ihm keinen noch so unbedeutenden Vorgang, dem nicht ein ganz bestimmter Teil der Wirtschaft gegenüberstände, zu dessen Gegenseite er gehörte. Der Betrieb kann eben der Wirtschaft nie echappieren. Jene gemeinsamen Anläufe finden in großen Betrieben auch nebeneinander statt, und zwar in desto größerem Umfang, je mehr Personen nach der Organisation dazu berufen sind, auf ihnen reservierten Teilgebieten entscheidend an der Wirtschaft mitzuwirken.

Was von der Unzertrennlichkeit der „Wirtschaft" vom Betriebe gilt, gilt in derselben Weise vom „Ablauf der Wirtschaft", der ja nur ihre Fortsetzung ist. Wie die Wirtscha nur durch ihren ewigen Begleiter, den Betrieb zu einer lebe digen Erscheinung wird, wie die Wirtschaftstätigkeit des Dire tors, um nur dieses Beispiel zu nehmen, nicht denkbar ist, oh daß zeitkostende Arbeit, vielfach auch von Hilfspersonen, au gewandt wird und Zimmer, Schreibtisch, Tinte, Feder, Heizu und Beleuchtung dabei ihre Mitwirkung üben, so bedarf au der Ablauf der Wirtschaft, das sich immer wiederholende „Ei bringen" durch die von der Wirtschaft dynamisierten Güt (s. u.), damit es lebendiges Geschehen wird, des Betriebsb gleiters als des „Weges" („Tauschweg", „Produktions weg"), auf dem es sich vollzieht: Auch der Ablauf der Wir schaft „macht Arbeit", und zwar erfordert das Einbringen o einen großen Aufwand von Arbeit, an der mitunter eine Men Personen und als Arbeitsmittel alle möglichen Sachen von d Schreibmaschine bis zum Lastwagen oder der Lokomotive b teiligt sein können. Am gewaltigsten tritt diese Erscheinu bei den Eisenbahnunternehmungen auf, und hier steht an d Spitze wiederum die Deutsche Reichsbahn.

Wirtschaft und Betrieb sind nicht artgleich; denn Wirtscha „macht" Arbeit, aber „ist" nicht Arbeit. Wären beide artgleic so könnten sie nicht die entgegengesetzten Seiten eines gemei samen Dritten, nämlich des Lebens in den wirtschaftliche Kräften sein. Dadurch, daß sie beide „Seiten" sind, die sic ergänzen, können sie, soweit sie sich ergänzend einander gege überstehen, nicht in das Verhältnis von Ursache und Wirkung zueinander treten. Die Wirtschaftstätigkeit des Direk tors hat also nicht zur „Folge", daß er am Schreibtisch sitzt un arbeitet, sondern beides vollzieht sich zusammen, ohne daß ei Bewußtseinsakt zwischen beiden vermittelt. Das ist zu beachte wenn wir hernach beim Eingehen auf die Struktur der Wir schaft von besonderen Seiten oder Teilen der Wirtschaft (Wir schaftsführung, Erwerb, Verbrauch, Einkauf, Produktion, Ve trieb, Betriebsführung) sprechen. All diese Seiten und Teil der Wirtschaft sind automatisch von einem entsprechenden Au schnitt aus dem Betriebe begleitet, daher sie denn auch aut matisch Betriebskosten verursachen. Dagegen hat die Wir schaft als ein psychischer Prozeß (den psychischen Charakte der Wirtschaft hat mit Energie schon Liefmann verfochten) di Fähigkeit, sich den Betrieb getrennt von seiner Gegenseite vo zustellen. Systematisch tut sie das, wie schon erwähnt, i Unternehmen. Gar mancher Unternehmer betrachtet auch sein eigene Betriebstätigkeit, z. B. daraufhin, ob er die richtige Zeit einteilung hat, ob er sich nicht den Kopf mit zuviel minde wichtigen Dingen belastet u. ä. m.

3. Die Betriebstätigkeit. Sie hat begrifflich nur i organisierten Betrieb ihren Platz; denn der nichtorganisiert hat keine innere Struktur. Die Betriebstätigkeit ist insofer von besonderer Bedeutung, als sie in der Funktion des Betriebs organs und damit auch in der Funktion des Betriebsorganismu das aktive Element ist, das jene Funktion zu einem „Arbeiten" zur Eigenbewegung macht. Die Betriebstätigkeit steckt in de Funktion des Betriebsorganismus, weil die Betriebspersonen von denen diese Tätigkeit ausgeht, im Innern des Organismu stehen. Sind doch die Betriebspersonen erst im Innern der Ar beitsorgane als deren eine Komponente (Arbeitskraft) zu tref fen! Und über diesen Organen schließen sich noch die Betriebs organe zusammen! Daher sagt man mit Recht, daß die Betriebs personen alle tätig sind im Betriebe. Daher sagt man den auch, daß eine Betriebsperson, wenn ihr infolge dieser Tätig keit etwas zustößt, in dem Betrieb zu Schaden kommt. Di Erklärung, weshalb die Funktion des Arbeitsorganes auch di Funktion des übergeordneten Betriebsorganes aktiviert, z einem „Arbeiten" macht, liefert die in jedem Betriebsorgan herrschende Organisation, vermöge deren die Funktion de Arbeitsorganes und die Funktionen der jeweils miterfaßten Sachgegenstände (Beispiel: X. schreibt mit Tinte und Feder an seinem Schreibtisch in dem geheizten Dienstraum) ein vom Organisator der Art nach vorbedachte Funktion sind, i der die Funktion des Arbeitsorgans auf den Sachfunktionen be-

uht und diese dadurch gleichsam in sich aufnimmt (ich kann icht Bürodienst tun, wenn ich nicht weiß, womit, worauf, oran, worin ich schreiben soll).

IV. Die Wirtschaft allgemein.

1. Allgemeines. Die Nationalökonomie hat es bisher icht vermocht, ja eigentlich auch kaum versucht, eine Lehre om Subjekt zu entwickeln. Infolgedessen ist auch der Begriff r Wirtschaft bisher höchst unklar geblieben. Beides ist der rund, warum die Nationalökonomie noch immer keine gehlossene Wissenschaft darstellt. Es fehlt ihr das Identitätsinzip, das Zentralphänomen, das jede Wissenschaft haben uß, um ihr System darum zu gruppieren. Die Nationalökonomie on heute ist ein logisch teilweise nur schwächlich verbundenes ebeneinander von einzelnen Wissensgebieten, deren Kern durch gendwelche volkswirtschaftlich bedeutsamen Erscheinungen stimmt wird.

Jenes bisher vergeblich gesuchte Zentralphänomen ist die virtschaftliche Kraft", und man kann es geradezu s eine Laune des Schicksals bezeichnen, daß die „wirtschafthen Kräfte", die doch von je in aller Munde sind, der Wissenhaft bisher so gar keinen Anreiz zum Nachdenken gaben. ie folgenden Zeilen sollen der „Struktur" dieser Kräfte widmet sein. Die Wirtschaft spielt sich als die eine Seite des Betreibens" (s. o.) in diesen Kräften ab. Die wirtschaftliche raft ist ein Ding in Funktion, und diese Funktion, die, wie im Betriebe ausgeführt, eine doppelseitige ist, ist einerits die „Wirtschaft" mit dem ihr auf dem Fuße folgenden blauf" und andererseits der „Betrieb". Eine besondere rt der wirtschaftlichen Kraft ist die Unternehmung, die uns rzugsweise beschäftigen soll.

2. Der Wirtschaftsgedanke. Alles Wirtschaften ist pfer heischendes Sorgen für Versorgung der eigenen oder einer emden Person. Es ist, kurz ausgedrückt, Erkaufen einer ersorgung, wobei in dem Erkaufen das Opfer liegt, das s Versorgtsein kostet. Die gesellschaftliche Erscheinung, daß e moderne Volkswirtschaft der zivilisierten Nationen auschwirtschaft ist, d. h. auf einer äußerst weit entckelten Arbeitsteilung beruht, bei der fast alles, was der einlne braucht, von anderen hergestellt und herangeschafft wird. n erst durch die Vermittlerrolle des Geldes der richtigen Stelle zufließen, diese Erscheinung findet ihren geistigen Ausdruck den heutigen „Wirtschaftsgedanken", die als oberste d erste Komponenten der wirtschaftlichen Kräfte dem Leben, s diese erfüllt, den Impuls geben und mit ihrem Inhalt, der Virtschaftsidee", zugleich der Ziel- und Wegweiser nd, das „Wirtschaftsziel" und den „Wirtschaftseg" weisen.

Der Wirtschaftsweg, d. h. die Wirtschaft, wie sie der Wirtnaftsgedanke im Bilde entwickelt (man kann insofern auch von nem „Wirtschaftsbilde" sprechen), hat, wo sich jenes ngewiesensein der wirtschaftlichen Kraft auf andere Kräfte, nes Geldhabenmüssen zum Zweck des Sichbefriedigenkönnens seiner Urform anmeldet, zwei dementsprechende Teile. Die rtschaftliche Kraft, wo dieses der Fall ist, nennen wir aus". Es ist damit die auf dem Hausstand basierende Uraft des völkischen Wirtschaftslebens gemeint. Die beiden ile der Wirtschaft des Hauses sind der „Erwerb", das reben nach Versorgtsein mit Geld, wobei das Opfer bei der oßen Masse in persönlicher Arbeit besteht, und der „Verauch" (auch „Konsumtion", „Konsum" genannt), h. das Streben nach Versorgtsein mit des Lebens Nahrung und tdurft, wobei das Opfer in den weitesten Schichten der Arbeitsn ist. Demgemäß lautet heute die Wirtschaftsidee des uses in ihrer allgemeinsten typischen Fassung: „Ich muß Errb treiben und mit dem Einkommen mich und die Meinen rsorgen", wobei an Stelle des „ich" in den ärmeren Schichten istens ein „wir" tritt. Verbrauch ist also volkswirtschaftlich nkommensverbrauch.

Die „Unternehmung" ressortiert vom Hause oder dem dem Hause verwandten „Gemeinwesen" (Staat, Provinz, Gemeinde usw.); denn ihr Wirtschaftsgedanke entwickelt sich in einem Prozeß, der noch zur Wirtschaft des Hauses gehört, aus dem häuslichen Wirtschaftsgedanken (s. u.). Die Unternehmung bleibt daher in einer steten geistigen Verbundenheit mit dem Hause. Sind mehrere Häuser beteiligt (Gesellschaftsunternehmung), so ist der Unternehmungsgedanke in allen Häusern verankert. Er ist dann ein „Gemeingedanke", auf welchen näher einzugehen hier zu weit führen würde. Die Unternehmung will, als die prägnanteste Erscheinung, die die oben erwähnte Arbeitsteilung der wirtschaftlich vorgeschrittenen Völker gezeitigt, Gebrauchs- oder Verbrauchsgüter erstellen, nach denen andere verlangen (man bezeichnet dies Erstellen als den „Gegenstand des Unternehmens"), und entweder mit dem Überlassen dieser Güter ein Geschäft machen oder die Güter zu den Selbstkosten überlassen. Dabei soll in jedem Fall ein Kapital die ganze Arbeit verrichten. Im ersten Falle haben wir die „Erwerbsunternehmung" vor uns; denn er steht im Zeichen des „Erwerbs", da der Reingewinn aus dem Geschäft zum Einkommen des mütterlichen Hauses oder Gemeinwesens fließen soll. Im zweiten Falle haben wir die „Wohlfahrtsunternehmung" vor uns; denn er steht im Zeichen der Wohlfahrt, indem hier der einzige Zweck ist, die bedachten Kräfte mit den Gütern auf wohlfeile Art zu versorgen. So lautet z. B. die Wirtschaftsidee der Erwerbsunternehmung: „Ich will mit einem Kapital von 100 000 ℳ eine Fabrik für Werkzeugmaschinen betreiben". Der Erwerbszweck wird dabei der Kürze halber und als selbstverständlich weggelassen.

3. Die Wirtschaft im allgemeinen. Jede Wirtschaftsidee hat ihren „Träger". Sind es mehrere, so bilden sie eine Gemeinschaft, die indessen für die Erkenntnis der Wirtschaft nichts Besonderes bietet. Der Träger einer Idee fühlt sich vermöge seiner Trägerschaft stets berufen zum „Diener an der Idee". Damit wird die Idee für ihn zu einer „treibenden Kraft". Diese ist es, die Wirtschaft und Betrieb in Bewegung setzt und hält. Das Wirken dieser Kraft auf ihren „ersten Diener" stellt den dauernden lebendigen Zusammenhang dar zwischen dem Geschwisterpaare Wirtschaft und Betrieb und der Wirtschaftsidee.

Der erste Diener an der Wirtschaftsidee wird in der Regel „Wirtschafter" genannt, während er nach der betrieblichen Seite als „Betriebsherr" auftritt. Er ist das Haupt der Wirtschaft, die oberste der „Wirtschaftspersonen", wenn neben ihm noch „Hilfswirtschafter" tätig sind. Auch diese, nach der betrieblichen Seite als „Betriebspersonen" fungierend, stehen, obgleich sie nicht Träger der Idee sind, sehr oft in jenem inneren, unmittelbaren Verhältnis zu der Idee, das sie zu Dienern „an" der Idee macht. Immer aber sind sie „Diener für die Idee", weil sie dem Träger der Idee als Angestellte oder durch sonstige Bindung untertan sind und insofern mindestens in einem mittelbaren Verhältnis zu der Idee stehen.

Die „Wirtschaft" und ihr „Ablauf" sind, ergänzt durch den Betrieb, das Leben, das jede wirtschaftliche Kraft erfüllt und damit zu einer lebendigen Kraft macht. Aus diesem Grunde wird bisweilen auch die wirtschaftliche Kraft mit Wirtschaft und, wenn der Betrieb, wie in der Unternehmung, organisiert ist, mit „Betrieb", Wirtschaftsbetrieb" oder „Betriebswirtschaft" bezeichnet (Beispiel: In fast allen Wirtschaften, die auf dem Arbeitseinkommen aufgebaut sind, zeigt sich ein Erlahmen der Kaufkraft). Die Wirtschaftsidee ist eine Richtungsidee, somit eine richtunggebende Kraft. Das gilt für Wirtschaftsziel wie Wirtschaftsweg. Der Wirtschafter hat demgemäß an sich die Wahl, wie weit er jedesmal in der gewiesenen Richtung gehen will. Er kann seine Wünsche weit stecken, er kann sich auf das Nächste beschränken. Seine Wünsche, im Wege des Tausches sich zu versorgen, haben nur immer zwei natürliche Schranken: Er muß das bieten können, was der andere verlangt, und was er selber haben möchte, muß der andere bieten können.

In diesem Sinne entwickeln sich „Wirtschaftsoperationen". Sie gehen darauf aus, das dem anderen Teil zu bietende Gut zu „dynamisieren", d. h. ihm „Tauschkraft" zu erwirken, vermöge deren es dann das Gegengut „einbringt". Um ein Gut zu dynamisieren, braucht es der Wirtschafter noch nicht zu „haben". In der Beziehung hat die Wissenschaft viel leeres Stroh gedroschen, indem sie von dem Habenmüssen ausging und vielfach untersuchte, welcher Art das Haben sein müsse, ob insbesondere auch die rechtliche Verfügung über das Gut zum Haben gehöre. Das Gut kann danach „Kraft" erlangen, ohne daß es da ist, und diese Kraft kann auch schon vorher wirken. Das beste Beispiel ist der ausbedungene Zins, der dem Unternehmer das gewünschte Leihkapital einbringt, obgleich er doch erst mit Hilfe des Kapitals herausgewirtschaftet werden soll. Zu der Tauschkraft gesellt sich in den Produktionsunternehmungen noch die „Produktivkraft".

Mit erfolgter Dynamisierung ist die Wirtschaftsoperation zu Ende, es folgt nun ihr „Ablauf". Dieser vollzieht sich „auf" dem betrieblichen Weg, d. h. dem Weg, der Zeit und vielleicht auch Mühe und „Unkosten" fordert (weshalb z. B. manche Beschaffung, obwohl sie „sonst" nicht teuer ist, unterbleibt). Dagegen ist der Ablauf selbst eine Eigenbewegung des Gutes. Mit der ihm von der Wirtschaft verliehenen „Kraft" verliert das Gut seine bisherige Eigenschaft als bloßes Objekt und wird zu einem Gute, das als „Gut in seiner Kraft", als „Kraftgut" angesehen werden muß. Als solches „bringt" es dann „ein". Dasselbe Gut bleibt auf der betrieblichen Seite weiter „Objekt". Während mir z. B. das Markstück einerseits das Ullsteinbuch „einbringt", bezahle ich das Buch andererseits „mit" dem Markstück. Genau so liegt die Sache, wenn das Gut ein „Stück Arbeitskraft" ist (das bei Dauerbeschäftigung wiederum zeitlich gestückelt sein kann, z. B. in Schichten von täglich acht Stunden). Dies Stück Arbeitskraft wird mit dem Zustandekommen des Arbeitsvertrages ebenfalls zu einem Kraftgut im oben erörterten Sinne und „bringt" nunmehr den Lohn „ein". Betrieblich betrachtet „gebe" ich dagegen meine Arbeitskraft „aus", verdiene ich mir den Lohn „mit" meiner Arbeit, arbeite ich und nehme dann den Lohn in Empfang. Auch beim Unternehmen findet ein Einbringen im großen statt, nämlich das dem Kapital der Unternehmung als Zweckfunktion zugewiesene „Abwerfen der Rente". Das von jedermann im Mund geführte und gleichwohl von der Wissenschaft nicht entdeckte „Einbringen" hat sonach für die Nationalökonomie eine ganz universelle Bedeutung, es ist gleichsam der Nachschlüssel zum Begriffe Wirtschaft, wenn man den Wirtschaftsgedanken als den Hauptschlüsel ansieht. Die „Unzertrennlichkeit von Wirtschaft und Betrieb" erfährt hier ihre logische Ausdehnung auf den „Ablauf" der Wirtschaft und die aktiv in ihn verstrickten Güter, nachdem wir bei den Personen bereits das gleiche gesehen: Wenn das „Leben" in den wirtschaftlichen Kräften zwei Seiten, eine wirtschaftliche und eine betriebliche hat, dann ist es ein Gebot der Logik, daß auch die der Wirtschaft dienenden Güter, sobald sie zu eigenem Leben dynamisiert der Wirtschaft zum Ablauf verhelfen, die Doppelseitigkeit des Lebens, das nunmehr durch sie hindurchgeht, teilen. Da das einzelne „Einbringen" immer der Ablauf einer Wirtschaftsoperation ist und die Wirtschaftsoperationen als die Ausläufer der Wirtschaft bezeichnet werden können, stellen die Abläufe der Operationen, wenn man sie in ihrem Zusammenhange betrachtet, den stoßweisen „Ablauf der Wirtschaft" dar.

Der Kern jeder Wirtschaftsoperation ist ein innerer Prozeß. Er kann von kleinsten Ausmaßen sein. Zur Dynamisierung genügt nämlich vielfach ein einfacher Willensentschluß. Einem Gelegenheitsarbeiter werden fünf Groschen für eine Arbeit geboten: Er braucht bloß anzunehmen, dann hat er dem Quantum von ihm abzugebender Arbeit die Tauschkraft erwirkt. In allen anderen Fällen gesellt sich zu dem Willen ein Aufgebot an Geist, das nach Art und Stärke verschieden sein kann. Wir betrachten zunächst die Tauschoperation. Sie hat gewöhnlich zwei Phasen. Die erste endet mit dem Finden eines Wertes, die zweite mit dem Erwirken der Tauschkraft. Beteiligt ist zu nächst der „wirtschaftliche Geist". Er wirkt sich au in einem Überlegen, ob bei dem Tausche „Opfer" un „Nutzen" im richtigen Verhältnis zueinander stehen. De wirstchaftliche Geist greift dies Problem von drei Gesichts punkten an. Er stellt und beantwortet nämlich die Fragen 1. Ist der Nutzen überhaupt ein Opfer wert 2. Welches Opfer ist er höchstens wert? 3. Wi wird das Opfer möglichst klein gehalten? S wenigstens fragt der, der kaufen will. Die Fragestellung desse der verkaufen will, ist kürzer. Er fragt sich nur: 1. Wa muß ich mindestens herausschlagen? 2. Wi schlage ich möglichst viel heraus? Der Wert, de in der ersten Phase der Operation auf jeder Seite sich bildet, i also hüben Höchst- und drüben Mindestwert. Als Käufer sag ich mir, daß das Grundstück nicht mehr als 1000 ℳ kosten dar als Verkäufer, daß ich es unter 900 ℳ nicht abgeben kann. Nu mehr beginnt die zweite Phase der Operation. Sie kann nu zum Erfolge führen, wenn Höchst- und Mindestwert sich übe schneiden oder wenigstens erreichen. Zum wirtschaftliche Geist, der jetzt mit seiner letzten Funktion auf den Plan trit gesellt sich hier der „Werbegeist", der das Stück möglich gut oder schlecht und den Gegner mürbe zu machen versuch Bei diesem Preiskampf tritt zu irgendeiner Zeit ein Kräfteau gleich ein, dann ist der „Preis" erzielt, haben Geld und G ihre Tauschkraft erlangt. In vielen Fällen ist ein Preiskam nicht vonnöten, so daß der Werbegeist nicht in Aktion zu tret braucht. So gibt es alles Mögliche zu fester Taxe (ärztlic Konsultation, Theaterbillet u. a. m.). Doch ist hier oft d Preiskampf aus der einzelnen Wirtschaftsoperation hinausve legt auf eine breitere Basis (Lohnkämpfe!). Nicht zu vergess ist, daß oft auch der soziale Geist zu Worte kommt, vie leicht sogar den wirtschaftlichen und Werbegeist verdrängt (i kaufe einem armen Mann etwas ab, ohne Bedarf dafür z haben). Immer einphasig ist die Produktivoperation, bei d sich wirtschaftlicher Geist und Geist der Technik vereine denn sie gibt den Auftrag an die Produktion stets zu d niedrigsten Kosten.

Die Wirtschaftsoperationen sind von dreierlei Art. Im Vorde grund stehen die „Hauptoperationen". Diese steue auf dem direkten, dem Hauptweg, das Wirtschaftsziel an. U erheblich ist, ob sie mit großer oder geringer Mühe, mit groß oder kleinem Opfer, mit großem oder kleinem Zeitaufwand ve bunden sind. Auf Seiten des Erwerbs (s. o.) spielt sich z. eine Hauptoperation ab, wenn der Familienvater eine ne Stellung sucht. Die bedeutendste Hauptoperation, die es a Seiten des Erwerbes gibt, ist die wirtschaftliche Geburt d Erwerbsunternehmens, die sich, wie später zu zeigen ist, in d Wirtschaft des Hauses oder Gemeinwesens vollzieht. Auf Seit des Verbrauchs (s. o.) sind Hauptoperationen die Beschaffu der Wohnung, der Kauf des neuen Anzugs, aber auch der Ka des Theaterbillets, ja selbst der Bahnsteigkarte, wenn dies nic zu einer übergeordneten Wirtschaftsoperation gehört. De gegenüber stehen die „Hilfsoperationen". Sie haben d Zweck, die Durchführung oder die Auswirkung der Hau operationen zu ermöglichen oder zu erleichtern. Nehme ich n eine Droschke zum Theater, so ist das eine Hilfsoperation, neh ich sie mir, um eine Spazierfahrt zu machen, so liegt eine Hau operation vor. Endlich gibt es noch „Nebenoperatione Es sind das Operationen, die weder Haupt- noch Hilfsoperation sind. Sie treten hauptsächlich in der Unternehmungswirtsch auf. So ist z. B. der Verkauf von Stoffabfällen oder von A material Nebenoperation. Dasselbe gilt von der Vergebung d Bahnhofswirtschaften, Lagerplätze usw. durch eine Eisenbah verwaltung.

Die Wirtschaft ist aber mehr als ein bloßes Nebeneinand oder Sichfolgen von Wirtschaftsoperationen. Diese sind n die „Ausläufer" der Wirtschaft, entspringen nicht unmitt bar der Wirtschaftsidee. Den Zusammenhang mit dieser ste

Virtschaftsführung" her, der führende Teil in der haft. Die Wirtschaftsführung hat vor allem einen pferischen Gehalt, indem sie aus der nur richtunglen Wirtschaftsidee die einzelnen Ziele für die Wirtsoperationen entwickelt. Insofern geht sie den Wirtschaftsionen voraus. Sie hat sodann aber noch einen kritin Gehalt, indem sie ständig prüft, ob die im Bilde aufgeen Wirtschaftsoperationen mit ihren unausbleiblichen angesichts der Wirtschaftslage des Hauses oder Unterns vertretbar sind, überhaupt oder unter welchen Bedin. Es findet hier also ein ständiges Abstimmen statt. es dabei zur Bildung eines Wertes kommt, entwickelt der Wirtschaftsführung auch schon die Operation. Ein el mag das erläutern. Der Betrieb stellt fest, daß eine ine schadhaft geworden. Die Wirtschaftsführung sagt sich, ntweder eine neue Maschine beschafft oder die alte repaverden muß. Sie sieht sich darauf die flüssigen Betriebsan und kommt zu dem Schluß: Wenn die neue Maschine 00 ℳ zu haben ist, bestehen gegen den Ankauf keine ken; gelingt es nicht, so muß die alte Maschine zur Repagegeben werden. Damit ist zunächst im Sinne einer Neuffung entschieden, zugleich ist aber auch schon die Operansoweit gediehen, als der Beschaffungshöchstwert festgeworden ist. Die Wirtschaftsführung liegt nur bei kleinsten ltnissen in der Hand des Wirtschafters selbst, in größeren t sie sich auf alle Wirtschaftspersonen, die nach ihrer ng in dem Ganzen für ein Teilhaben an der Führung in ht kommen. Zusammenfassend kann man sagen: Die haftsführung ist die Strategie der Wirtschaft; denn eist die Kraft der Wirtschaftsidee in die tigen Bahnen. Der übrige Teil der Wirtschaft, umd die Wirtschaftsoperationen, ist dann die Taktik.

erhebt sich hier die Frage, ob ein „Wirtschaftsplan" bech in der Wirtschaft Raum hat. Die Frage ist zu ver. Das Leben in den wirtschaftlichen Kräften ist auf der haftsseite ein ewiger „Kraftfluß". So wird es von raxis aufgefaßt, d. h. von all den Menschen, die mitten n diesem Leben stehen, und eine Wissenschaft, die finden vas in Wirklichkeit ist, kann gar nichts anderes tun, als em anzuschließen. Der Brennpunkt dieser Kraftentfaltung Kampf um den Preis (im weitesten Sinn, vor allem also den Lohn, den Zins mit eingerechnet). In diesem Akte Kraft auf Kraft, und er endigt, wenn er nicht ergebnislos ft, mit einem „Kräfteausgleich", der auf beiden das Tor für die Leistungen öffnet, worauf die mit dem eich auf beiden Seiten entstandene Tauschkraft der Güter Gelde kann man diese Tauschkraft auch als spezielle raft bezeichnen) die Gegenleistung hereinbringt. Das irtschaftsziel erstellte Versorgtsein wird jedenfalls, mag kein eigentlicher Preiskampf stattgefunden haben, letzten durch das Wirken von Kräften erreicht. Der Urquell Kraftbewegung ist ebenfalls Kraft; denn, wie oben ge ist die alles treibende Kraft in der Wirtschaftsidee zu ken. Es stehen somit am Anfang die Kraft der Idee, nde die Kräfte von Gütern. Der Schluß liegt nahe, azwischen Kräfte von Personen stehen, daß Men durch ein Aufgebot an Geist, durch geistige Kräfte in geistigen Verfeinerungsprozeß die an sich nur richtungde Kraft der Idee dahin bringen, sich schließlich in Gestalt auschkraft auszuwirken. Da nun die Idee den vielfach elnden Personen und Gütern gegenüber das beharrende nt ist und diese Personen und Güter sämtlich in ihr n verstrickt, in bezug auf Ständigkeit und Machtbereich dem Ganzen, das da ist und wirkt, dominiert, so ist es Wunder, wenn die Praxis mit der ihr vielfach eigenen ihligkeit des Verstehens und Treffsicherheit des Aus. von der Idee als Kraft ausgehend, das Ganze in seinem und Wirken als eine „Kraft" bezeichnet, und zwar als eine itschaftliche Kraft", weil die Idee ein Wirtschaftsund den Wirtschaftsweg dazu weist. Es entspricht nun der dynamischen Betrachtungsweise, daß sie für Erscheinungen statischer Art keinen Platz hat. Das gilt für das Ganze, die wirtschaftliche Kraft, die darum ein Ding in Funktion ist. Das gilt aber auch für die Teile. Wir sehen die Wirtschaftsidee nur als „treibende" Kraft, wir sehen die Personen nur, solange sie sich im Wirtschaftsprozeß bewegen (vgl. den Ausdruck „Wirtschafter"!), und endlich sehen wir die Güter, wenn sie als eigene Größen in den Kraftfluß treten, wenn sie „dynamisiert" sind, auch schon als „Einbringer" wirken. Es ist nunmehr klar, weshalb in einem solchen Prozeß (von der Wirtschaftsseite betrachtet) für „Aufgaben", „Pläne" u. a. m. begrifflich kein Raum ist. Über diese Dinge kann nur in der Lehre vom Betrieb gehandelt werden.

4. Die Wirtschaft des Hauses. Es gibt Häuser, wo die Wirtschaftsführung nur recht schwach entwickelt ist, wo, wie man sagt, drauflos gewirtschaftet wird, wo der wirtschaftliche Geist nicht von Anfang an führt, sondern erst im letzten Augenblick einsetzt und beispielsweise überlegt, ob es nicht vorteilhafter sei, anstatt ins Kino zu gehen, die defekten Stiefel flicken zu lassen. Wir haben hier den Fall der schlechten, unwirtschaftlichen Wirtschaft. Wo dagegen eine gute Wirtschaftsführung ist, da spricht man von einem „geordneten Haushalt". Hier findet eine dauernde Abstimmung zwischen Einnahmen und Ausgaben sowie der Ausgaben untereinander statt. So überlegt der wirtschaftlich veranlagte Arbeitnehmer ständig, ob er seine Arbeit für den Nutzen, den sie in Gestalt des Lohnes ihm bringt, angesichts der Bedürfnisse seiner Familie noch weiter opfern soll, oder umgekehrt, ob angesichts des Lohnes, den ihm seine Arbeit einbringt, das Einkommen auf die Bedürfnisse richtig verteilt ist. Die Wirtschaftsführung gerade des Hauses hat oft zu Untersuchungen Anlaß gegeben und ist seit längerem das wissenschaftliche Objekt der sog. Grenznutzenlehre.

Der Erwerb, die eine Seite der häuslichen Wirtschaft (s. o.), hat in allen Häusern, die auf Lohneinkommen aufgebaut sind, einen mehr oder weniger trägen Puls. Die „Erwerbsoperationen", wie wir die den Erwerb bildenden Wirtschaftsoperationen nennen wollen, folgen sich hier vielfach in großen und größten Zeitabständen. Wir nehmen irgendein Beispiel. In einem Hause mit dem Wirtschaftsgedanken „Ich muß mir als Schlosser mein Brot verdienen" kommt im allgemeinen nur dann eine Erwerbsoperation in Frage, wenn der Arbeitgeber oder der Lohn nicht mehr zusagt. Eine solche Operation kommt aber nicht allzuoft in Gang; denn die Stellung wird von den meisten nicht gern und daher tunlichst selten gewechselt, und die Lohnhöhe zeigt nur in Zeiten wirtschaftlicher Unbeständigkeit ein schnelleres Schwanken. Je träger aber der dauernde Puls, desto kräftiger ist hier der einzelne Pulsschlag; denn wer hier zu operieren anfängt, weiß: Das Erreichte liegt bis auf weiteres fest, und jeder Mißerfolg wirft seinen Schatten auf den Verbrauch. Daher die inneren Kämpfe, die fast jeder Stellungswechsel kostet. Daher die erbitterten Lohnkämpfe, wenn es gilt, den Lohn der Teuerung des Lebens anzupassen. Anders ist es bei Häusern mit „freiem Erwerb', wo der Wirtschafter Arzt, Rechtsanwalt, Künstler, Händler u. ä. ist. Hier zeigt der Erwerb einen oft recht lebhaften Puls.

Immer lebhaft ist der Puls auf Seiten des Verbrauchs. In den meisten Häusern vergeht kein Tag ohne eine ganze Anzahl von „Verbrauchsoperationen", mögen sie auch, wie bei den sog. Besorgungen, zum großen Teil von kleinem und kleinstem Ausmaße sein. Erst mit zunehmender Größe des Opfers verringern sich die Operationen. In Häusern, die wenig kaufkräftig sind, ist schon der Kauf des neuen Anzugs ein Ereignis, und es gibt nur wenig Häuser, in denen die Notwendigkeit, eine andere Wohnung zu nehmen, nicht als etwas Lästiges empfunden wird; denn das Geld, das als Mietzins die Wohnung einbringen muß, wird meist auf lange Zeiten festgelegt, und bei der verhältnismäßigen Höhe der Mieten wird so durch einen unwirtschaftlichen Kontrakt der übrige Verbrauch des Hauses auf lange hinaus in lästiger Weise beengt. (Schluß folgt.)

Einiges über Bergbahnen, ihre Arten und Konstruktionen.

Von Hauptmann a. D. **Oefele**, München.

1. Bergbahnen mit Reibungsbetrieb.

Die gewöhnliche Reibungsbahn vermag größere Höhenunterschiede nur bis zu einem gewissen Grade zu überwinden. Ist die Steigung nicht zu groß, dann kann eine gewöhnliche Reibungslokomotive auf einem längeren Weg auch einen Berg ersteigen. Die äußerste Grenze in der Steigung liegt bei der Dampflokomotive bei 1 : 14, beim elektrischen Triebwagen bei 1 : 10. Da jedoch bei dieser Steigung die Leistungsfähigkeit der Lokomotive nur gering ist, mußte, um die erforderliche Zugleistung zu erzielen, die Grenze auf 1 : 25 bzw. 1 : 15 herabgesetzt werden.

In den letzten Jahren sind nun in dem Wettkampfe zwischen Dampf- und elektrischer Kraft bei dem Bau der Dampflokomotiven erhebliche Fortschritte erzielt worden, die auch den Bergbahnen mit Reibungsbetrieb zugute gekommen sind. Man ist zum Bau besonders kräftiger, schwerer Heißdampflokomotiven der Mammuthbauart bis zu 120 t Dienstgewicht übergegangen, die es ermöglichen, stärkere Steigungen, die bisher nur mittels der Zahnstange bewältigt werden konnten, nunmehr auch ohne dieses Hilfsmittel zu befahren. Diese schwere Lokomotivbauart T 20 ist imstande, einen ganzen Zug noch auf einer Steigung von 66 ‰, d. i. 1 : 15, anstandslos fortzubewegen.

Abb. 1. Heißdampf-Vierzylinder-Verbund-Zahnradlokomotive E + 1 Z, Bauart Württemberg.

Zufriedenstellende Versuche mit diesen schweren Lokomotiven haben dazu geführt, daß auf den beiden Zahnradstrecken der Reichsbahn Herrenberg-Hirzenhain und Schwebda-Heiligenstadt, die beide Steigungen 1 : 17 haben, von der Verwendung der bisherigen Zahnradlokomotiven Abstand genommen werden konnte und der Betrieb bereits ausschließlich mit den schweren Reibungslokomotiven durchgeführt wird. Die Harzbahn (Blankenburg-Tanne), die gleichfalls mehrere Zahnstangenstrecken hat, wird zur Zeit für den durchgehenden Reibungsbetrieb umgebaut. Und weitere Linien, die jetzt noch gemischten Betrieb mit Zahnradlokomotiven haben, werden ebenfalls zum reinen Reibungsbetrieb übergehen, sobald der für die schweren Lokomotiven erforderliche, kräftigere Oberbau beschafft und verlegt worden ist.

2. Zahnradbahnen.

Strecken mit größeren Steigungen, die von den schweren Reibungslokomotiven nicht mehr bewältigt werden können, sind nur mit Hilfe der Zahnradlokomotive zu überwinden. Für den Bau dieser Zahnradstrecken kommen verschie[...] Systeme in Betracht. Es gibt die Leiterstange von Rig[...]bach, verbessert durch Klose, und die Lamellensta[...] nach Abt. Zu diesen beiden Zahnstangenarten ist in le[...] Zeit noch die Zahnschiene (gezähnte Schiene) nach S[...] hinzugekommen. Diese Zahnschiene ist z. B. bei der Wend[...]steinbahn angewendet, während die im Zuge der vollspur[...] Nebenbahn Reutlingen-Schelklingen liegende Zahnr[...]strecke Honau-Lichtenstein mit Zahnstange [...] System Klose gebaut ist.

Der Betrieb der Zahnradbahnen erfolgt entweder d[...] Dampflokomotiven oder durch elektrische Triebwagen bzw. e[...]trische Lokomotiven. Da der elektrische Betrieb wirtsch[...]licher und reiner ist, wird er allmählich, wo möglich nicht [...] bei den neuen, sondern auch bei den bisherigen Zahnradba[...] eingeführt. So ist z. B. eine [...] neuesten Zahnradbahnen, die W[...]delsteinbahn, mit elektrischem B[...]trieb gebaut und werden [...] die Zahnradbahnen Stuttga[...] Degerloch und Barm[...] Tölle Turm bereits elektr[...] betrieben.

Die Lokomotiven [...] Zahnstangen der meisten [...]schen und vieler ausländis[...] Zahnradbahnen sind von der [...]schinenfabrik Eßlingen gelie[...] Die neueste Bauart einer für [...]mischten Betrieb auf vollspur[...] Zahnrad- und Reibungsstre[...] verwendbaren Dampflokomotiv[...] die Heißdampf-Vierzyl[...]der-Verbund-Zahnr[...]lokomotive E + 1 Z, Bau[...] Württemberg, der Maschi[...]fabrik Eßlingen. Diese Lokomo[...] ist in erster Linie für die 13.2[...] lange Strecke Reutlingen-Lich[...]stein mit der annähernd 2 [...] langen Zahnstrecke Honau - Lichtenstein bestimmt, [...] aber auch einzelne Züge von Lichtenstein bis Schelkli[...] (45 km) zu führen und wird außerdem auch auf der Linie F[...]denstadt-Klosterreichenbach mit Zahnstrecken von 1 : 20 u. 1[...] verwendet. Die Maschine, welche auf der letzten Sed[...] Eisenbahnausstellung ausgestellt war, hat vier gleiche Zyli[...] mit Gleichheit aller dazugehörigen Teile. Zwei dieser Zyli[...] sind für den Reibungsantrieb, zwei darüber liegende für [...] Zahnradbetrieb; letztere arbeiten als Niederdruckzyli[...] in Verbundwirkung mit den ersteren auf ein Zahnradvorgel[...] Die Antriebsachse ist die 3. Kuppelachse. Das Treibzah[...] liegt zwischen der 2. und 3. Achse und ist in einem besond[...] Gestell gelagert, das in zwei Punkten im Rahmen befestigt [...] in einem dritten Punkte in der Maschinenlängsachse auf [...] 2. Kuppelachse aufgehängt ist. Außer der Gegendruckbr[...] hat die Lokomotive für die Fahrt auf der Zahnstrecke [...] Zahnradbremsen. Die äußerst übersichtliche, zweckmäßige [...] einfache Triebwerksanordnung außerhalb des Rahmens und [...] bequeme Einschaltung der Zahnradzylinder beim Einfahre[...] die Zahnstange kommen dem an sich nicht einfachen Zahn[...]betrieb sehr zustatten und erleichtern die Verwendung [...] Lokomotive als Reibungsmaschine auf den an die Zahnstan[...]strecken anschließenden Reibungsstrecken. Bei fast 78 t Die[...]gewicht ist die größte Geschwindigkeit dieser Lokomotive [...] der Reibungsstrecke 50 km/Std., auf den Zahnstrecken 10 [...] 20 km/Std. Als größte Last vermag sie auf der Zahnstreck[...]

den Richtungen 125 t zu befördern. Bei der Abnahmeprobe- rt hat sie bei gutem Wetter mit 111 t angehängtem Wagen- wicht eine mittlere Geschwindigkeit von 10,7 km erreicht.

Elektrische Zahnradlokomotiven und -trieb- gen haben ein oder zwei Zahntriebräder, und im ersteren le auch ein Bremszahnrad. Die Zuleitung des Gebrauchs- mes erfolgt durch eine Oberleitung; Gleis und Zahnstange nen dabei als Rückleitung. Der Kraftbedarf beträgt für nradbahnen von 1 bis 10 km Länge 300 bis 450 PS. Der rieb erfolgt mit Gleichstrom oder Drehstrom bei 450 bis V Spannung. Der Gleichstrombetrieb erweist sich hierbei vorteilhafter; er gestattet eine einfachere Anlage, ist daher iger und läßt außerdem leichter eine Steigerung der Lei- ngsfähigkeit zu; auch kann bei der Talfahrt bei der Brem- g elektrische Kraft zurückgewonnen und dem Kraftwerk der zugeführt werden. Die meisten der elektrisch betriebenen nradbahnen verwenden daher Gleichstrom.

Abb. 2. Streckenbild der Wendelsteinbahn.

ine der neuesten elektrischen Zahnradlokomotiven ist die die Wendelsteinbahn gelieferte B + 2 Z elektr. Rei- ngs- und Zahnradlokomotive mit 1 m Spurweite Maschinenfabrik Eßlingen. Sie hat zwei Zahntriebräder ein Dienstgewicht von 17,4 t.

3. Seilstandbahnen.

ie Seilstandbahnen sind Seilbahnen auf Schienen, den im Bergwerks- und Steinbruchbetriebe eingeführten sog. msbergen nachgebildet sind. Hier laufen zwei durch ein kes Stahlseil miteinander verbundene Wagen derart auf den isen, daß der herabfahrende Wagen durch sein Übergewicht aufsteigenden Wagen bergaufwärts zieht. Da aber dieses rgewicht nicht immer vorhanden ist, erfolgt der Antrieb ch die Schwerkraft mittels Wassers oder auf mechanischem ge durch Dampf-, Ölgas- oder Benzinmotor, oder durch elek- che Kraft.

eim elektrischen Antrieb hat sich auch hier der ichstrom als der vorteilhaftere erwiesen. Durch den be- ten, zu Tal fahrenden Wagen wird elektrische Kraft zurück- onnen, so daß sich die Kosten für die Betriebskraft sehr rig stellen. Die neueren Seilstandbahnen haben daher elektrischen Antrieb, und zwar in der Regel mit Gleichstrom. Der Betriebsstrom wird von einem Kraftwerk den Antriebsmotoren, die sich in der Bergstation befinden, zugeleitet und von diesen durch Welle und Zahnvorgelege auf die Seilscheiben übertragen. Die Motoren arbeiten mit 60 bis 90 PS Leistung und 500 bis 550 V. Spannung und geben den Seilbahnwagen in der Regel Fahrgeschwindigkeit von 2 m in der Sekunde.

Um den Bedarf an künstlicher Betriebskraft möglichst zu verringern, muß der Unterbau solcher Seilstandbahnen zur tunlichsten Ausnützung der Schwerkraft der Wagen eine bestimmte Form erhalten. Das erfordert unter Umständen größere Kunstbauten, die die ganze Anlage verteuern.

Der Sicherheit dienen entweder Zahnstangen oder besonders geformte Schienen, deren Kopf von Bremszangen umfaßt wird. Statt der früher zu Bremszwecken verwendeten Zahnstange wird jetzt allgemein die Keilkopfschiene verwendet, deren Walzung durch die Phönix-Hütte A.-G. in Ruhrort ausgeführt wird. Durch die Einführung der verlässigeren Zangenbremse ist die Betriebssicherheit der Seilstandbahnen erheblich erhöht worden.

Die Mehrzahl der deutschen Seilstandbahnen und zahlreiche ausländische sind durch die Maschinenfabrik Eßlingen erbaut worden. In Deutschland sind folgende, von dieser Firma ausgeführten Seilstandbahnen noch in Betrieb:

Abb. 3. Elektrische Zahnrad-Lokomotive B + 2 Z für die Wendelsteinbahn bei abgehobenem Kasten. Herstellerin Maschinenfabrik Eßlingen.

Strecke	Spurweite	Länge der Bahn	Größte Steigung	Bauart	Förderhöhe
	m	m	%		m
Ems-Malberg . . .	1,00	520	54,5	Wasserbetrieb	216
Durlach-Thurmberg	1,00	315	34	„	100
Wiesbaden-Neroberg	1,00	490	26	„	95
Andernach-Krahnenberg a. Rhein .	1,00	530	33,5	„	118
Heidelberg-Schloß-Molkenkur . . .	1,00	490	43	elektr. Antrieb	175
Wildbach-Sommerberg	1,00	752	52	„	300
Erdmannsdorf-Augustusburg .	1,00	1250	20	„	170
Merkurbahn, Baden-Baden	1,00	1195	54	„	370

Eine besondere Bauart haben die in Verbindung mit Reibungsstrecken angelegten Seilstandbahnen.

Abb. 4. Personen-Schwebebahn der Firma Bleichert & Co. auf den Kohlererberg bei Bozen. Talstation mit Trasse. Länge 1650 m. Steigung 840 m.

So ist die 2180 m lange Steilrampe der Strecke Er rath-Hochdahl im Zuge der Hauptbahn Düsseldorf-Elb feld schon seit längerer Zeit als Seilstrecke in Betr Hier wird die Lokomotive des bergwärts fahrenden Zuges du eine im Nachbargleis bergab fahrende T 16-Dampflokomot die mit dem Zug über den Scheitel der Rampe durch ein star Stahlseil verbunden ist, unterstützt. Durch diese Seilbahn w eine Höhe von 80 m mit einer Steigung von 1 : 30 erstiegen[1].

In den letzten Jahren ist auf der Linie Obstfelderschmie Cursdorf in Oberweißbach in Thüringen eine Se standbahn entstanden, die mittels eines Untergestells, Rollbühne, einen Hauptbahnwagen nach dem anderen eine Höhe von 320 m hebt und dort wieder auf die Reibu strecke absetzt, von wo die Wagen dann von der Lokomo zur Endstation weiterbefördert werden. Durch diese Einri tung ist es möglich, ganze Hauptbahnzüge über die Steilst zu befördern und somit den Güterverkehr ohne Umladung du zuführen. Auch hier wird das Gewicht des herabfahren Wagens zum Heben des bergwärts gehenden ausgenützt. Da ist aber der Gegenwagen auch für den Personenverkehr ei richtet. Die Meiststeigung auf dieser Seilb beträgt 1 : 4 = 250 ‰. Der Antrieb erf durch einen Elektromotor von 100 PS 550 V. Spannung, der imstande ist, einen b denen Hauptbahnwagen auf die vorgena Höhe zu bringen. Als Reserve dient ein G ölmotor von 60 PS. Die Einrichtung die eigenartigen Anlage stammt von der Ges schaft für Förderanlagen Ernst Heckel m. b in Saarbrücken nach Bäselerschem Entw (Näheres hierüber in Nr. 15, S. 165 ff., Ja 1920 d. Ztg.)

4. Seilschwebebahnen.

Durch die in den letzten Jahrzehnten standenen Bergbahnen, die ausschließlich Zahnrad- oder Standseilbahnen gebaut wur sind eine ganze Reihe schöner, aussichtsrei Gipfel dem Verkehr des großen Reisepublik erschlossen worden. Aber trotz der im größeren Kühnheit, mit der diese bodens digen Bergbahnen ihr Ziel zu erreichen such gibt es doch Hindernisse, die ihre Anwend wirtschaftlich und technisch unmöglich mach Dort nämlich, wo die Durchbildung einer st ansteigenden Trasse an steilen Felswän und tiefen Schluchten scheitert, wo unverh nismäßig lange Tunnel oder schwierige Ku bauten erforderlich werden, muß die Bergb mit anderen Hilfsmitteln gebaut werden, wirtschaftlich zu sein.

Gerade für diese Fälle ist nun die Lös der Verkehrsfrage durch die seit längerer Z für den Lastentransport und in jüngster Z auch für den Personentransport angewend Drahtseil-Schwebebahnen gegeb Hier treten an Stelle der Standgleise Tragse die über eiserne Stützen gespannt sind. Fahrzeuge hängen an diesen Tragseilen werden mittels eines durch einen elektrisc Motor angetriebenen Zugseiles auf- und wärts bewegt. Solche Seilschwebebahnen von der Geländegestaltung in weitgehen Maße unabhängig. Sie werden über Berge, T und Flüsse gespannt und können gewaltige

[1]) Man beabsichtigt, den Seilbetrieb auf die Strecke völlig verschwinden zu lassen, nach es sich gezeigt hat, daß auf der alten Rampe besonders schweren Lokomotiven der Adhäsi betrieb möglich ist. Die Schriftleitung

nunterschiede, schroffe Hänge und wilde Gebirgstäler spielend berwinden. Dabei sind keine kostspieligen, schwierigen Kunstuten nötig, sondern es bedarf nur der Aufstellung der verltnismäßig leichten und einfachen Stützen, die wohl nirgends

Abb. 5. Panorama des Wettersteingebirges mit der Trasse der im Bau befindlichen Bleichert'schen Seilschwebebahn Obermoos-Zugspitze.

iberwindliche Schwierigkeiten bietet. Da die Seilschwebe-n meist in gerader Linie angelegt wird, bildet sie die zeste Verbindung zweier Punkte und stellt sich unter Umnden billiger als eine Zahnrad- oder Seilstandbahn mit ßeren Kunstbauten.

ie Seilschwebebahn deutscher Bauart für die förderung von Lasten aller Art hat durch die beiden ltfirmen Ad. Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis und ohlig in Köln sowie die Allg. Transportanlagen-Gesellschaft Leipzig eine weite Verbreitung erfahren. In fast allen Länn der Welt sind jetzt solche Transportanlagen erbaut. Die ma Ad. Bleichert & Co., die älteste und größte Fabrik auf em Gebiet, hat allein mehrere Tausend von Drahtseilbahnen geführt; darunter befinden sich die schwierigsten und kühn Bauten in allen Teilen der Erde, so die längste der Welt Argentinien (35 km), die steilste der Welt in Ostafrika %), die höchste der Welt in den Cordilleren (4500 m), die tungsfähigste der Welt in Frankreich (500 t/st).

hon vor dem Weltkrieg hat die Firma Ad. Bleichert & Co. onnen, die Seilschwebebahn auch für die Beförung von Personen auszubilden. Die erste Bahn dieser war die auf den Kohlererberg bei Bozen, die 1912 in Betrieb ist. Während des Krieges entstanden wei- ähnliche Anlagen an der Tiroler Front, wo sie ein wichtiges smittel für die Verpflegung der Truppe bildeten. Die Erfahrungen mit diesen Bahnen haben zu weiterer Verbesserung und zur Bauart Bleichert-Zuegg geführt. Nach diesem System ist dann eine Anlage von Meran nach Hafling erbaut und 1922 in Betrieb genommen worden, und steht jetzt die Seilschwebebahn auf die Zugspitze, die von Obermoos bei Ehrwald (etwa 1200 m ü. M.) neben den Ehrwalder Köpfen und an der Wiener-Neustädter Hütte vorbei bis

Abb. 6. Längenprofil der im Bau befindlichen Personen-Seilschwebebahn, System Bleichert-Zuegg, auf die Zugspitze.

unterhalb des Westgipfels der Zugspitze führt, vor ihrer Eröffnung. Auch die im Bau befindliche Oropa-Mucrone-Bahn in Oberitalien, die von Santnacir Oropa (1238 m) auf den Monte Mucrone (2335 m) führt, wird nach dem gleichen System erbaut. Weiter ist der Firma Bleichert & Co. die Raxalp-Bahn am Semmering bei Wien in Auftrag gegeben.

Der Hauptvorteil der Personen-Seilschwebebahn, Bauart Bleichert-Zuegg, besteht in der einfachen, übersichtlichen Anordnung und in der Möglichkeit, Spannweiten zu überbrücken, wie sie bisher auch nicht annähernd erreicht worden sind. Die Zahl der Stützen ist verringert, die Betriebssicherheit erhöht. So weist die 2400 m lange Bahn Meran-Hafling eine freie Spannweite von über 1500 m auf, also mehr, als manche Personenschwebebahn überhaupt Gesamtlänge hat. Die vor der Eröffnung stehende Zugspitz-Seilschwebebahn, die bei einer wirklichen Bahnlänge von 3380 m eine Höhe von 1581 m erklimmt und dabei eine durchschnittliche Steigung von 53 %, an der steilsten Stelle sogar über 90 %, überwindet, hat nur sechs Stützen, die zum Teil 30 m und höher sind, und Spannweiten von beinahe 1000 m, ja einmal sogar eine solche von rund 1100 m, aufweisen. Diese geringe Stützenzahl ermöglicht eine Steigerung der Fahrgeschwindigkeit bis zu 3½ m in der Sekunde und damit eine erhebliche Vergrößerung der Leistung.

Die beiden Schwebebahnwagen laufen im Pendelverkehr auf je einem Tragseil. Befindet sich ein Wagen in d Talstation, so ist der andere in der Bergstation. Beide Wag sind durch Zugseile sowohl über die Bergstation hinweg w auch durch die Talstation hindurch miteinander verbunde Der Antrieb liegt in der Regel in der Bergstation, währe die Talstation die Spannvorrichtungen für die Seile enthä Bei der Zugspitzbahn befindet sich aus klimatischen und räu lichen Gründen der Antrieb ausnahmsweise in der Talstatic Neben dem Zugseil liegt ein Hilfsseil, das im Notfalle die Täti keit des Zugseiles übernimmt, sonst aber stillsteht.

Abb. 7. Personen-Seilschwebebahn, System Bleichert-Zuegg, auf die Zugspitze. Lage der Bergstation unterhalb des Zugspitz-Westgipfels.

Die Tragseile sind starke Litzenspiralseile (Herkul bauart) und in einem Stück ohne Zwischenkupplungen her stellt, um jeden Stoß und jede schädliche Einwirkung auf Se und Wagen bei der raschen Fahrt zu vermeiden. Bei der Zu spitzbahn ist jedes der beiden Tragseile 48 mm stark u 3500 m lang und wiegt 35 000 kg. Auf den Stützen liegen d Tragseile auf großen, langgestreckten Schuhen.

Die Zugseile laufen über Rollen mit Kugellagerung u Rillen. Bei der Zugspitzbahn ist das eine Zugseil, das d beiden Wagen über die Bergstation hinweg verbindet, 28 m stark und gleichfalls in einem Stück hergestellt. Das Gegens hat 25 mm, das Hilfsseil 19 mm Durchmesser.

Der Antrieb des Zugseiles (der Haupttrieb) und des Hil seiles (der Hilfstrieb) erfolgt durch je einen besonderen Glei

trommotor. Der Haupttriebmotor ist bei gewöhnlichem Betrieb ı Tätigkeit, der Hilfstriebmotor in Ruhe. Beide Antriebe önnen aber gekuppelt werden, so daß mit dem Hilfstriebmotor uch der Haupttrieb und umgekehrt in Bewegung gesetzt wer-en kann. Die Kraft wird von einem Hochspannetz als Dreh-rom geliefert, in einem Gleichstrom-Umformer umgewandelt nd so zum Antrieb der Motoren sowie zum Laden der Akku-ulatorenbatterie verwendet. Der Kraftbedarf beträgt 80 bis)0 PS. Bei der Talfahrt kann Kraft zurückgewonnen werden, ie entweder zum Aufladen der Akkumulatorenbatterie ver-endet oder ins Netz zurückgeleitet werden kann. Beim Aus-ıeiben des Drehstromes springt die Akkumulatorenbatterie elbsttätig ein. Für den äußersten Fall steht noch ein 100 PS-lmotor zur Verfügung.

Die beiden Seilbahnwagen für je 19 Fahrgäste und Führer hängen wagerecht pendelnd an einem achträderigen aufwerk, wodurch das ganze bei voller Belastung etwa 3000 kg betragende Gewicht gleichmäßig auf das Tragseil ver-ilt wird. Der Wagenführer hat vor sich alle Apparate für e Betätigung der Wagenbremse, die Fernsprech- und sonstigen icherheitseinrichtungen.

Für die Sicherheit der Fahrgäste ist in jeder er-nklichen Weise gesorgt. Drei verschiedene Bremsen können, ım Teil sogar durch Druck auf einen Knopf, zum sofortigen infallen gebracht werden. Bei etwaigem Zugseilbruch klemmt ch der Wagen selbsttätig am Tragseil fest. Durch ein be-onderes Signalsystem besteht dauernde Sprechmöglichkeit wischen den Wagen und Stationen; hierbei dienen die Seile als eiter. Der Wagenführer kann den Antrieb der Bahn vom agen aus stillegen; der Maschinist in der Antriebsstation kann cht nur die Fahrgeschwindigkeit nach Bedarf regeln, sondern ird selbsttätig gezwungen, diese vor Einfahrt der Wagen in e Stationen zu ermäßigen. Bei Unaufmerksamkeit des Maschi-isten bleibt die Bahn von selbst stehen. Bei orkanartigen indstößen geben Windmesser dem Maschinisten akustische eichen zum Einstellen des Betriebs oder setzen in Gefahr-llen die Bahn selbsttätig still.

So nimmt das technisch vollkommene und mit allen nur er-nklichen Sicherheitsvorrichtungen ausgestattete Seilschwebe-ıhnsystem Bleichert-Zuegg eine Stellung für sich ein. Zu den elen Tausenden von Anlagen der Firma Bleichert & Co., die hrlich Millionen Tonnen von Bodenschätzen menschlicher Be-irtschaftung zugänglich machen, tritt nunmehr auch noch die ersonen-Schwebebahn. Auch auf diesem Gebiete hat die Firma leichert der Technik neue Wege gewiesen. Und mit der Zug-itzbahn ist eine Verkehrsanlage geschaffen, die sich den in len Ländern der Erde zu Weltruf gelangten Bleichertschen rahtseilbahnen würdig anreiht.

Die erste Personen-Seilschwebebahn auf eutschem Boden ist die von der ATG (Allgemeine ransportanlagen-Gesellschaft in Leipzig) im Herbst 1924 er-ute Seilbahn von Oberwiesenthal i. S. auf den ichtelberg. Diese Bahn überwindet auf einer Länge von wa 1145 m einen Höhenunterschied von rund 310 m. Auf der recke sind fünf Tragseilstützen vorhanden, deren größte annweite 526 m beträgt. Die Schwebebahn ist nach den für s Pendelsystem gültigen Grundsätzen gebaut; es sind aber erall doppelte Sicherheiten angewendet. So läuft jedes Fahr-ug auf je zwei Tragseilen, wobei das zweite Tragseil nur r erhöhten Sicherheit wegen vorhanden ist, da ein Seilbruch sgeschlossen ist. Auch das Zugseil ist zur Sicherheit doppelt führt, obwohl auch hier ein Zugseil vollkommen in der Lage t, den Wagen ohne übermäßige Beanspruchung hochzuziehen ıd abzulassen; das zweite Zugseil dient nur zur Reserve. Im origen wird auch hier beim Bruch eines Zugseiles die gesamte Bahn selbsttätig stillgesetzt; die Fahrt kann dann ohne weiteres mit dem anderen Seil zu Ende geführt werden. Ein Herabfallen des Wagens vom Seil ist ausgeschlossen, weil über dem Trag-seil bügelförmig noch besondere schmiedeeiserne Arme greifen, die auch im Falle eines Radbruches den Wagen vollkommen festhalten. Einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ist durch Einbau eines Geschwindigkeitsreglers vorgebeugt. Auch in diesem Falle erfolgt die Regelung elektrisch und die Stillsetzung bei Erreichung der Höchstgeschwindigkeit selbst-tätig. Der Antrieb der Bahn ist hier in der oberen Station untergebracht, während in der unteren Station sich nur die selbsttätige Spannvorrichtung für die Tragseile sowie die Zug- und Bremsseile befinden. Als Reserve für den Elektromotor ist außerdem ein Benzinmotor aufgestellt, für den Fall, daß bei Rauhreif eine Störung in der Stromzuführung bis zur Berg-station eintreten sollte.

Eine besondere Art der Personen-Schwebebahn ist die Bergschwebebahn Loschwitz-Dresden. Hier laufen die Wagen nicht an Tragseilen, sondern auf Schienenträgern, die auf eisernen Gerüstpfeilern lagern. Die beiden auf- und abwärtsgehenden Wagen sind durch ein starkes Zugseil mit-einander verbunden. Jeder Wagen faßt 50 Personen. Im Be-darfsfalle wird jedem Wagen noch ein Vorschiebewagen vor-gelegt, so daß man die doppelte Personenzahl befördern kann. Bei der Kürze der Seilbahn läßt sich ein dichter Verkehr ein-richten; es können täglich nach jeder Richtung bis zu 24 000 Personen befördert werden. Der Antrieb der Bahn geschieht von der oberen Station; er erfolgte anfangs mechanisch durch zwei 90-PS-Lokomobilen, wird aber jetzt elektrisch betrieben.

5. Seilaufzüge.

Für die Überwindung von Höhen an steilen Felswänden, wo die Anlage von Zahnrad- oder Seilbahnen nicht möglich ist, die-nen Seilaufzüge, bei denen das Fahrzeug mittels eines Laufwerkes pendelnd am Tragseil hängt und durch Motor-kraft mit einem Zugseil auf und ab bewegt wird.

Eine besondere Art hiervon ist der in jüngster Zeit von Prof. Petersen an der Technischen Hochschule in Danzig konstruierte sogenannte Schwebelift. Hier ist das Fahrzeug mit dem Tragseil, das oben und unten über Treibscheiben läuft, fest verbunden. Fortbewegt wird das Fahrzeug durch ein Zugseil, das in der unteren Station über zwei Trommeln gewickelt ist und in der oberen Station über eine Umlenkscheibe läuft. Die beiden Trommeln werden durch einen gemeinsamen Motor ange-trieben, wobei das Zugseil von der einen Trommel aufgewickelt und von der anderen abgewickelt wird. Die Umlaufscheiben der unteren Station sind mit den erforderlichen Bremsen ver-sehen. Die Seillängungen werden durch Spanngewichte und eine Spannscheibe geregelt. Die Fahrzeuge für den Personen-verkehr sind durch einen Steifrahmen gegen starke Seiten-schwankungen gesichert.

Mit einem solchen Schwebelift kann man Spannweiten bis zu 1500 m und Höhen bis zu 500 m überwinden. Voraussetzung dafür ist, daß das Fahrzeug auf der ganzen Strecke überall freien Durchgang hat. Die Stärke des Tragseiles richtet sich dabei nach der Länge der Anlage und dem Gewicht des besetzten Fahrzeuges. Für schwere Lasten und insbesondere beim Per-sonenaufzug müssen nötigenfalls mehrere Tragseile verwendet werden. Als Höchstbelastung kommen etwa 100 Personen oder ein Eisenbahnwagen in Betracht.

Eine solche Anlage wurde während des Krieges beim Bau der Festungswerke von Danzig mit bestem Erfolge ausgeführt. Bei tief eingeschnittenen Flußtälern oder beim Mangel einer Brücke kann sie als Schwebefähre vorteilhafte Verwendung finden.

Beförderung von Wintersportgeräten.

In Nr. 15/1926 dieser Zeitung gibt Dr. Fischl, Regensburg, die Anregung, sowohl im Interesse der Eisenbahn wie im Interesse der Sporttreibenden die Schneeschuhe und Rodelschlitten auf Wunsch der Skifahrer und Rodler auch im Packwagen ohne Abfertigung auf Gepäckschein zu befördern und zwar nach einem vereinfachten Verfahren. Die Umladung auf Übergangsstationen soll der Reisende — genau wie bei der Abfertigung auf Fahrradkarte — selbst besorgen. Daneben sollen die im Tarif jetzt vorgesehenen Bestimmungen wegen Mitnahme von Schneeschuhen und Rodelschlitten in die Personenwagen und wegen der Beförderung als Reisegepäck unverändert bestehen bleiben. Das vereinfachte Verfahren soll darin bestehen, daß das Wintersportgerät mit einer Anhängeadresse „Unentgeltliche Beförderung von Schneeschuhen und Rodelschlitten", die den Namen des Aufgebers und die Bestimmungsstation trägt, versehen wird. Der Preis eines solchen Anhängezettels soll bis zu 20 ₰ betragen, um so auch nebenbei noch eine neue Einnahmequelle für die Reichsbahn zu schaffen und als Ersatz für wegfallende Gepäckfracht zu dienen.

Jeder Eisenbahner, der aus seiner dienstlichen Tätigkeit die durch die Mitnahme von Schneeschuhen und Rodelschlitten zeitweise entstehenden Schwierigkeiten in Personenzügen auf Strecken mit Wintersport kennt, kann den Ausführungen von Dr. Fischl nur zustimmen, soweit sie darauf hinausgehen, die genannten Sportgeräte möglichst aus den Personenwagen herauszubringen. Vielleicht wäre es sogar das Richtige, die Schneeschuhe und die Rodel von der Mitnahme als Handgepäck überhaupt auszuschließen, wie es nach den Ausführungen von Dr. Fischl ja auch die Schweizerischen Bundesbahnen tun. Zu Entlastung der Personenwagen könnte aber, um jetzt nicht schroff vorzugehen und um auf manchen Strecken nicht einen zweiten oder dritten Packwagen mit je einem besonderen Fahrladeschaffner noch beistellen zu müssen, zunächst das vereinfachte Verfahren im Sinne von Dr. Fischl versuchsweise Platz greifen. Dann möchte ich aber empfehlen, um nicht wieder ein ganz neues Verfahren und eine neue Gebühr einzuführen und damit die Abfertigung an den Fahrkartenschaltern wieder zu vermehren, die Abfertigung der Wintersportgeräte, soweit sie im Packwagen befördert werden sollen, nach den gleichen Bestimmungen wie die Abfertigung der Fahrräder auf Fahrradkarten vorzunehmen. Es könnten die gleichen Karten am Schalter sowohl für Fahrräder wie für die Wintersportgeräte ausgegeben werden mit den gleichen Preisen wie sie im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, § 32, vorgesehen sind. Die Karten würden den Aufdruck „Fahrrad- oder Wintersportgerätkarte" erhalten, und ihre Verrechnung würde wie bisher vorgenommen werden. Die besondere Anforderung, Drucklegung, Verwaltung, Verbuchung, Verrechnung usw. für die vorgeschlagenen Anhängezettel, die bei der Durchführung des Vorschlages von Dr. Fischl notwendig würden, könnte dann fortfallen; es brauchte das Vielerlei an Karten usw. bei den Fahrkartenausgaben nicht noch vermehrt zu werden. Dies ist um so wünschenswerter, als die vorgeschlagenen Anhängezettel ja einen großen Teil des Jahres überhaupt nicht gebraucht werden und nur als geldwerte Bestände bei den Fahrkartenausgaben nutzlos und auf Gefahr der Schalterbeamten liegen würden. Reichsbahnrat Hildebrand, Uelzen (Hann.)

Die Haftung der Eisenbahn für Zölle und Zollnachforderungen.

Von Güter-Insp. **Bertold Pechtold**, Wetzlar.

A. Das Recht auf Nachforderung von Zöllen.

Der Fiskus hat das Recht, Steuern (Zölle fallen unter den Begriff der Steuern im Sinne der Reichsabgabenordnung vom 13. 12. 1919, § 1 RAO.) nachzufordern, und zwar bis zum Ablauf der Verjährungsfrist (§ 121 RAO.). Das Recht auf Nachforderung von Zöllen ist durch § 212 RAO. Ziff. 3 sachlich beschränkt auf Fehler, die durch die Aufsichtsbehörde bei Nachprüfung aufgedeckt werden und eine höhere Veranlagung rechtfertigen. Über die Verjährungsfrist hinaus besteht dieses Recht nicht, weil die Verjährungsfrist hier (im Gegensatz zum BGB.) eine Ausschlußfrist ist, die den Anspruch vollständig erlöschen läßt und daher von Amts wegen berücksichtigt werden muß. Die Verjährungsfrist beträgt bei Zöllen 1 Jahr; sie beginnt mit Ablauf des Jahres, in dem der Anspruch entstanden ist und, wenn die Zahlung gestundet wurde, mit Ablauf des Jahres, in dem der Zahlungsaufschub erloschen ist (§ 122 RAO.). Im Gegensatz hierzu bestimmt § 15 des gemäß § 452 (1) RAO. noch gültigen Vereinszollgesetzes vom 1. 7. 1869, daß alle Forderungen und Nachforderungen von Zollgefällen binnen Jahresfrist verjähren, von dem Tage an gerechnet, an welchem die Ware in den freien Verkehr gesetzt wird. Diese Bestimmung des Vereinszollgesetzes tritt jedoch gemäß § 451 RAO. außer Kraft, weil sie mit der RAO. nicht in Einklang steht und weder eine materielle Strafvorschrift noch eine Vorschrift über die Wertermittlung des Vereinszollgesetzes darstellt (§ 453 RAO.). Auf Zollhinterziehungen finden die Vorschriften über die Verjährung keine Anwendung.

B. I. Die Haftung für Zollnachforderungen im allgemeinen.

Zur Entrichtung des Zolls (und damit auch aufkommender Nachforderungen) dem Staate gegenüber ist nach § 13 des VZG. derjenige Verpflichtet, welcher zur Zeit, wo der Zoll zu entrichten ist, Inhaber (tatsächlicher Besitzer) des zollpflichtigen Gegenstandes ist.

Das Steuersubjekt (derjenige, von dem rechtlich die Steuer zu zahlen ist) wird also bestimmt:

1. durch Ort und Zeit der Zollentrichtung; Ort und Zeit der Zollentrichtung sind abhängig von der Art des gewählten Zollabfertigungsverfahrens, weil Zollberechnung und Zollentrichtung, obwohl die Zollpflicht beim Übergang des Gutes über die Grenze entsteht, nicht bei dem Grenzzollamt erledigt werden müssen, sondern auf einem Zollamt des Innern vorgenommen werden können.
2. durch das Besitzverhältnis, welches die tatsächliche Herrschaft über die Ware im Augenblick der Verzollung begründet. Besitzer kann sein:

a) die Eisenbahn, kraft des Gewahrsams, den sie an der Ware hat.

Die Haftung der Eisenbahn der Zollbehörde gegenüber ändert sich nicht, wenn ein Spediteur in der Eigenschaft als Bevollmächtigter der Eisenbahn (nicht des Empfängers oder Absenders) die Zollangelegenheiten für die Eisenbahn erledigt, weil nach § 83 RAO. für Vertretung und Vollmacht (Postulationsfähigkeit) die Bestimmungen des BGB. gelten. Im Einklang hierzu ist die frachtvertragliche Haftung geregelt durch § 65 (2) EVO. und Art. [illegible] (3) des Intern. Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Hiernach kann die Eisenbahn die Erfüllung der Zollvorschriften nur unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit, jedoch auf Kosten des nach dem Frachtvertrag Verfügungsberechtigten, einem Spediteur übertragen.

b) der Absender durch das Verfügungsrecht über die Sendung bis zur Einlösung des Frachtbriefes;

c) der Empfänger nach Einlösung des Frachtbriefes.

Inwieweit die unter 1. und 2. genannten Voraussetzungen eine Haftung der Eisenbahn, insbesondere für Zollnachforderungen begründen, ergibt sich aus den einzelnen Verfahren.

II. Die Haftung der Eisenbahn bei Abfertigung auf Begleitzettel.

Bei dieser Art der Abfertigung wird die Sendung an der Grenze von dem Zollamt nur buchmäßig ohne Beschau behandelt, unter Raumverschluß gelegt und einem dem Ermessen der Eisenbahn überlassenen Zollamt des Innern mit Begleitzettel zur Abfertigung überwiesen. Der Bevollmächtigte der Eisenbahn, der die nach § 26 (1) EZO. erforderliche Begleitzettelanmeldung unterzeichnet, haftet nach § 26 (5) EZO. für die Richtigkeit der angegebenen Zahl, Art und Bezeichnung der Packstücke. Auch übernimmt er die Verpflichtung, die Ware binnen der bestimmten Frist in vorschriftsmäßigem Zustand und mit unverletztem Verschluß einem zur Erledigung befugten Amte zu gestellen, andernfalls für die Entrichtung des höchsten tarifmäßigen Eingangszolls der nachgewiesenen Gewichtsmenge zu haften. Die Haftung der Eisenbahn erstreckt sich zunächst nur auf das vorschriftsmäßige Gestellen der zollpflichtigen Ware. Die Verpflichtung zur Entrichtung des Zolles selbst und damit zur Deckung etwaiger Nachforderungen ist Sache des tatsächlichen Besitzers der Sendung im Augenblick der Verzollung. Ob die Eisenbahn oder der Empfänger als solcher gelten, entscheidet sich danach, ob der Frachtbrief vor der endgültigen Zollabfertigung eingelöst ist oder nicht; denn mit der Einlösung des Frachtbriefs und der Übergabe des Gutes a[n]

· Zollbehörde geht das Gut gemäß § 76 (1) EVO. (Art. 16 I. Ü.) in den Besitz des Empfängers über, der dann als unmittelbarer Besitzer die Zollbehandlung selbst betreiben kann 65 [5] EVO. u. Art. 10 [5] I. Ü.). Diesem Umstand trägt VZG. Rechnung, indem es bestimmt, daß an Stelle der Eisenbahn als Warenführer, dem die nach § 22 VZG. beim Eing der Sendung erforderliche Deklaration obliegt, der Warenempfänger die Gattung und Menge der Waren speziell deklarieren kann (§§ 23 u. 25 VZG.). Als Deklarant und Besitzer tet der Empfänger alsdann sowohl nach § 26 VZG. für die chtigkeit der Deklaration, ohne Unterschied, ob diese von em Dritten in seinem Auftrage oder vom Zollamt gefertigt als auch nach § 13 VZG. für die Entrichtung des Zolls und Zollnachforderungen.

Nimmt die Eisenbahn vor Einlösung des Frachtbriefes die Verzollung selbst vor (was in der Regel nicht geschieht), so übernimmt sie auch die Verpflichtung zur Entrichtung des Zolls dem Zollamt gegenüber. Etwa entstehende Nachforderungen hat die Eisenbahn selbst zu tragen, ohne, wie ich später ausführe, einen Rechtsanspruch auf Einziehung vom Empfänger zu haben. Der Absender haftet der Zollbehörde gegenüber nicht. Er ist zwar gemäß § 73 EVO. u. Art. 15 des I. Ü. bis zur Einlösung des Frachtbriefs verfügungsberechtigt, aber dieses Verfügungsrecht genügt nicht, um die erforderliche Eigenschaft der tatsächlichen Besitzherrschaft auf der Bestimmungsstation zu bejahen. Der Absender kann zwar der Zollbehandlung beiwohnen, aber er kann weder das Zollgut auf der Bestimmungsstation in Besitz nehmen noch die Zollbehandlung selbst betreiben (§ 65 [4] EVO. Art. 10 [4] I. Ü.).

III. Die Haftung bei Abfertigung auf Begleitschein I.

Bei dieser Abfertigung ist zu unterscheiden:

eine vorläufige Abfertigung auf dem Grenzzollamt gemäß § 41 VZG. mit einer vorläufigen Haftung des Begleitscheinextrahenten (desjenigen, auf dessen Antrag der Begleitschein I ausgestellt wird). Den Antrag kann als verfügungsberechtigter Inhaber entweder der Absender oder die Eisenbahn stellen.

Die vorläufige Haftung geht nach § 44 (1) VZG.

a) auf die unveränderte rechtzeitige Gestellung bei dem Zollamt, das die Schlußabfertigung vornimmt.

Diese Haftung übernimmt nach § 44 (2) VZG. u. § 31 (1) B.-Reg. außerdem der Warenführer besonders (oder der letzte Warenführer § 31 [2] Begleitsch.-Regulativ). Zur Überwachung der vom Grenzzollamt unter Kolloverschluß gelegten Ware bei dem Zollamt des Innern dient der Begleitschein I.

b) auf den Betrag des Eingangszolles (oder des höchsten Zollsatzes). Zu diesem Zweck wird eine Sicherheit als Bürgschaft verlangt (§ 45 VZG. und § 14 B.-R.).

Die vorläufige Haftung aus § 44 VZG. erlischt, sobald das Zollamt bescheinigt, daß den Obliegenheiten, die im Begleitschein I übernommen wurden, genügt sei (§ 46 [1] VZG.), worauf auch die Sicherheit gelöscht wird. Da diese Haftung zeitlich begrenzt ist, so kommt sie für eine spätere Nachforderung von Zöllen nicht in Betracht.

die Schlußabfertigung auf dem Zollamt des Innern, bei der auch der Empfänger den Antrag auf Verzollung stellen kann (§§ 23 u. 46 [2] VZG., § 39 B.-R.). Hier haftet, wie bei dem Begleitzettelverfahren ausgeführt, der tatsächliche Besitzer (Eisenbahn oder Empfänger) im Augenblick, wo der Zoll zu entrichten ist. Diese Haftung ist zeitlich nicht beschränkt; sie erstreckt sich folglich auch auf Nachforderungen des Zollamts.

IV. Die Haftung bei Abfertigung auf Begleitschein II.

Die Abfertigung auf dem Grenzzollamt ist hier endgültig, nur wird der festgesetzte Zollbetrag einem anderen Zollamt mittels Begleitschein II zur Einziehung von einem Dritten für den Extrahenten überwiesen (§ 51 VZG.). Da der Zollbetrag dem Begleitscheinextrahenten selbst von dem Grenzzollamt gestundet wird (§ 56 B.-Reg.) und die Stundung des Zolls der Zahlung gleichzuachten ist, so ist das Verfahren rechtlich so zu betrachten, als ob die endgültige Verzollung an der Grenze erfolgt wäre (vgl. Zollvorschr. § 10 Ziff. 2). Aus diesem Grunde ist der Extrahent des Begleitscheins II Besitzer im Sinne des § 13 VZG. Er haftet als solcher in Ermangelung einer zeitlichen Beschränkung seiner Haftung auch für Zollnachforderungen. Die Eisenbahn haftet also für Nachforderungen dann, wenn sie den Begleitschein II ausgewirkt hat, während sie, wenn der Absender Extrahent ist, das Gut mit dem Frachtbrief gegen Empfangsbescheinigung ohne weiteres ausliefert, da sie dem Zollamt gegenüber nichts zu vertreten hat.

C. Regreßrechte der Eisenbahn aus dem Frachtvertrag.

In den Fällen, wo die Eisenbahn nach § 13 VZG. zur Entrichtung des Zolls (und der Zollnachforderungen) verpflichtet ist — in der Praxis meist bei Abfertigung auf Unterwegsstationen, weil nach § 65 (2) EVO. und Art. 10 (3) I. Ü. die Eisenbahn alsdann die Abfertigung selbst vorzunehmen hat —, kann sie sich bei später aufkommenden Nachforderungen, die aus dem Frachtbrief nicht ersichtlich sind, nicht an den Empfänger halten (vgl. Reichsgerichtsentsch. 1909, Zivilentsch. Band 21, S. 342, Nr. 87). Begründung: Der Empfänger ist durch die Annahme des Frachtbriefs nach § 76 (4) EVO. oder Art. 16 I. Ü. lediglich verpflichtet, Zahlung nach Maßgabe des Frachtbriefs (nicht Frachtvertrags) zu leisten; denn diese Verpflichtung ist eine zwischen der Eisenbahn und dem Empfänger nach dessen Ermessen (§ 81 (1) EVO.) eingegangene, vom Frachtvertrag unabhängige Verbindlichkeit, die der Empfänger nur nach dem vorliegenden Frachtbrief beurteilen kann. Aus § 70 EVO. bzw. Art. 12 (4) I. Ü. kann die Eisenbahn ebenfalls keinen Anspruch herleiten, weil das Nachforderungsrecht innerhalb der im § 71 EVO. (Art. 12 (4) I. Ü.) bestimmten Verjährungsfrist sich nur auf Frachten und Nebengebühren bezieht. Zölle, als Steuern, sind weder Frachten noch Gebühren.

Was den Absender anbetrifft, so haftet er nach § 65 (1) EVO. oder Art. 10 (1) I. Ü. für alle Folgen, die aus dem Mangel der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit der Zollpapiere entstehen, aber nur insoweit, als ein eisenbahnseitiges Verschulden nicht vorliegt. Darüber hinaus geht die Haftung des Absenders nur dann, wenn er im Frachtbrief ausdrücklich die Haftung für den Zoll durch einen entsprechenden Vermerk übernimmt. Diese Haftung besteht jedoch nicht ohne weiteres, weder nach den für den Frachtvertrag geltenden Bestimmungen noch nach dem Vordruck des deutschen oder des internationalen Frachtbriefes. Infolgedessen haftet auch der Absender in der Regel der Eisenbahn gegenüber nicht für Zollnachforderungen, die lediglich durch unrichtige Zollberechnung des Zollamts entstanden sind. In solchen Fällen trägt die Eisenbahn rechtlich allein den Schaden, ohne daß sie irgendeine Bedingung zu der Entstehung gesetzt hat. Es besteht hier in der Gesetzgebung eine Lücke, die für die Eisenbahn wiederholt nachteilige Folgen gezeitigt hat. In solchen Fällen bleibt der Eisenbahnverwaltung nichts übrig, als nach § 108 RAO. einen Erlaß des Zolles anzustreben. § 108 RAO. bestimmt, daß der Reichsminister der Finanzen für einzelne Fälle Steuern, deren Einziehung nach Lage der Sache unbillig wäre, ganz oder zum Teil erlassen kann.

Allgemeines.

— **Ältere Stellwerke.** Im Anschluß an die Mitteilung in 14 auf S. 382 d. Ztg. über das in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts entstandene Rapiersche Stellwerk wird von Herrn celles weiter mitgeteilt, daß die Erfindung der Stellwerke in der Tat in England noch weiter zurückliegt, und zwar war es die Firma Saxby & Farmer, die in tätigster Weise schon vor Rapiers Zeiten daran ging, Stellwerke herzustellen. Das erste Stellwerk soll von ihr um 1856/57 erbaut worden sein. Es war indessen reichlich verwickelt und hatte eine große Menge kleiner Teile, die sich leicht abnutzten, verbogen und dergleichen. dies war einer der Gründe, die Rapier 1870 bestimmten, die Einrichtung zu vereinfachen.

Die Grundidee Saxbys betraf die Betätigung der Riegelstange mittels der Handfalle am Hebel, um dadurch zu erreichen, daß auf die Verschlußeinrichtungen keine zu große Kraft ausgeübt wurde. Um diesen Vorteil ohne Übertretung des Saxbyschen Patentes zu erreichen, benutzte Rapier kleine Handgriffe, die dem deutschen Fahrstraßenhebel ähnlich sind, und die er in seinem Patent ausdrücklich erwähnt. In Deutschland und in den Ländern, die ihm in der Frage des Sicherungswesens folgten, wie Schweden, Dänemark usw., ist der Fahrstraßenhebel bestehen geblieben und wird als ein unerläßlicher Bestandteil angesehen, während er in England verschwunden ist und nur noch geschichtlichen Wert hat. Die Beibehaltung des Fahrstraßenhebels in Deutschland hängt zweifellos mit der Anwendung aufschneidbarer Weichen zusammen, die es in England nicht gibt, deren Anwendung es indessen unmöglich macht, unmittelbare elektrische Verschlüsse zwischen den Weichenhebeln selbst anzuordnen. Dr. Kemmann.

— **Technisch - Wissenschaftliche Lehrmittelzentrale (TWL).** Die Geschäftsstelle ist nach Berlin NW. 7, Dorotheenstr. 35 III (Fernruf: Zentrum 3330) verlegt worden. Die von der TWL hergestellten und vertriebenen Lehrmittel (Diapositive, Lehrmodelle, Projektionsapparate) sind in der Geschäftsstelle zu besichtigen.

Vorschläge wegen Änderung des Frachtsatzzeigers.

Von Th. Kaiser, Bochum.

Die zahlreichen Irrtümer in der Frachtberechnung, zu deren Abstellung beachtenswerte Anregungen bereits wiederholt auch in den Spalten dieser Zeitung gegeben worden sind, lassen die Frage einer zweckmäßigeren Gestaltung der Gütertarife berechtigt erscheinen. Es dürfte ohne Zweifel sein, daß u. a. auch der Frachtsatzzeiger — Heft C I a — sich wesentlich vereinfachen und für den Gebrauch handlicher gestalten lassen dürfte. Dieser enthält für jedes Kilometer Einzelfrachtsätze, und zwar insgesamt für 1750 km rund 35 000 Frachtsätze auf 40 Seiten. Abgesehen davon, daß die Errechnung dieser vielen Sätze eine ungeheure Menge Arbeit verursacht, die bei jeder Änderung wieder von neuem erforderlich ist, wird auch die Arbeit auf den Güterabfertigungen beim Ausrechnen und Nachprüfen durch diese derart umfangreiche Form überaus erschwert. Es wäre deshalb zu prüfen, ob sich hier nicht eine Verbesserung erzielen läßt durch zonenweise Zusammenfassung der einzelnen Entfernungsstufen. Entsprechend der zugunsten des Fernverkehrs durchgeführten Staffelung wird man natürlich für Nahentfernungen mehr Zonen vorsehen müssen als für den Fernverkehr, wo selbst bei Entfernungsunterschieden von 100 km die Frachtsätze nur unwesentlich voneinander abweichen. Nimmt man z. B. 30 Zonen, so ergeben sich unter Zugrundelegung der heutigen Einheitssätze für die Hauptklassen B, C, D und E nachstehende Durchschnittsfrachten (Tafel 1) in Goldpfennig für 100 kg:

Tafel 1.

Zone	km	B 15	C 15	D 15	E 15
1	1—3	23	20	16	13
2	4—5	24	21	16	13
3	6—7	26	23	18	14
4	8—10	29	25	20	15
5	11—13	31	27	21	16
6	14—16	34	30	23	18
7	17—20	38	33	26	19
8	21—25	42	36	28	21
9	26—30	47	40	31	22
10	31—40	54	45	36	25
11	41—50	63	53	42	29
12	51—75	80	70	50	35
13	76—100	100	80	70	44
14	101—125	120	100	80	54
15	126—150	150	120	100	60
16	151—175	170	140	110	70
17	176—200	190	160	120	80
18	201—250	220	180	140	90
19	251—300	260	210	170	100
20	301—350	300	240	190	120
21	351—400	330	270	210	130
22	401—450	360	300	230	140
23	451—500	390	320	250	150
24	501—600	430	350	280	170
25	601—700	470	380	300	190
26	701—800	500	410	330	200
27	801—1000	530	440	350	210
28	1001—1200	560	460	360	220
29	1201—1450	580	470	370	230
30	1451—1750	610	490	380	240

An Stelle der bisherigen 35 000 also nur noch 600 Einzelfrac[illegible] sätze, die sich gut und übersichtlich auf einer einzigen Se[illegible] des jetzigen Tarifformates unterbringen lassen, so daß lästi[illegible] Umblättern nicht mehr nötig ist. Dabei bieten die Zonensät[illegible] abgesehen von denen des Nahverkehrs, noch den Vorteil, zu[illegible] Erleichterung der Rechenarbeit auf volle 10 aufgerundet zu se[illegible]

Den finanziellen Unterschied gegenüber der bisherigen Ha[illegible] habung beliebe man aus Tafel 2 zu ersehen, welche eine Geg[illegible] überstellung der Frachtsätze der Tarifklassen B, C und D [illegible] Sendungen von Bochum Hbf. nach 20 verschiedenen Statio[illegible] bringt, wobei unter a) die heutigen, unter b) die Zonensä[illegible] eingesetzt sind:

Tafel 2.

Von Bochum-HB nach	km	Zone	B		C		D
	a	b	a	b	a	b	a
Berlin . . .	487	23	396	390	324	320	257
Braunschweig	285	19	267	260	220	210	174
Cassel . . .	220	18	217	220	179	180	141
Chemnitz . .	523	24	415	430	339	350	269
Duisburg . .	35	10	54	54	45	45	36
Elberfeld . .	49	11	67	63	56	53	44
Essen	16	6	35	34	30	30	24
Görlitz . . .	640	25	467	470	381	380	303
Hagen/Westf. .	29	9	38	47	41	40	32
Halle	398	21	345	330	282	270	224
Hohenlimburg	41	11	59	63	50	53	39
Köln	80	13	97	100	80	80	64
Ludwigshafen	321	20	293	300	240	240	190
Lübeck . . .	412	22	353	360	289	300	229
München . . .	655	25	473	470	386	380	307
Oppeln . . .	861	27	531	530	433	440	344
Plettenberg .	73	12	90	80	75	70	59
Remscheid . .	60	12	78	80	65	70	51
Siegen . . .	131	15	143	150	118	120	93
Solingen . .	51	12	77	80	64	70	51

Aus dieser Gegenüberstellung der beiden Frachtsatzreihen [illegible] deutlich zu ersehen, daß die Unterschiede im einzelnen nur [illegible] erheblich sind und einander im großen und ganzen nahezu re[illegible] los aufheben dürften. Die Probe aufs Exempel kann jeder lei[illegible] selber machen, wenn er sich die kleine Mühe nimmt, für [illegible] Zeitraum vielleicht eines Monats seine Frachtauslagen nach [illegible] Zonensätzen gemäß vorstehendem Vorschlag umzurechnen. I[illegible] Gesamtbetrag dürfte mit den tatsächlich auf Grund des al[illegible] Verfahrens errechneten Frachtbeträgen etwa übereinstimm[illegible] Mithin bleibt für die Reichsbahn das Gesamtfrachtaufkomm[illegible] ungefähr dasselbe und auch die Verfrachter haben keinen Sc[illegible] den durch das Zonensystem, das dabei für beide Teile den V[illegible] zug größerer Übersichtlichkeit und praktischerer Handhabu[illegible] hat. Kann es in Ansehung dieser Tatsachen noch triftige Grün[illegible] geben, die man dagegen anführen könnte?

Bücherschau.

— **Ein neuer Katalog von Reiss.** Das bekannte technische Versandgeschäft R. Reiss, Liebenwerda, bringt unter der neuen Firma R. Reiss G. m. b. H., Fabrik technischer Artikel, Meßgerätschaften und Instrumente, einen neuen Katalog heraus. Der vorhergehende erschien im Jahre 1914.

Dieser neue Katalog ist wegen der Fülle des reichhaltigen Materials in drei Abteilungen zerlegt. Die Ausgabe A enthält Vermessungsgeräte und Instrumente sowie einschlägige Büro- und Zeichenmaterialien für den Vermessungsfachmann und verwandte Berufe, Ausgabe B Einrichtungen für Verwaltungs- und technische Büros, Zeichentische und Büromöbel usw. für die Industrie und für Ingenieure, Techniker, Baumeister, Maurer- und Zimmermeister, Ausgabe C forstwirtschaftliche Instrumente und Geräte für die grüne Farbe allgemein und für den Holzhandel. Die beiden letzten Ausgaben werden erst nach und nach erscheinen.

— **Neuausgabe von Landkarten.** Das Reichsamt für Landesaufnahme im Deutschen Reich hat die folgenden Blätter neu herausgegeben. Die Karten sind durch den Bu[illegible] handel zu beziehen (Amtl. Hauptvertriebsstelle Eisenschmi[illegible] Buch- und Landkartenhandlung, Berlin, Mittelstr. 18, für O[illegible] preußen Gräfe & Unzer, Königsberg, Paradeplatz).

Meßtischblätter 1:25 000, Schwarzdruck, Gewäs[illegible] blau, Preis je Blatt 0,90 RM.

mit Nachträgen aus dem Jahre ( ) versehen

Nr.	Blatt	Jahr	Nr.	Blatt	Jahr
721	Seeburg	(1921)	2187	Merzwiese	(19[illegible]
745	Bad Oldesloe	(1924)	2292	Verl	(19[illegible]
936	Trittau	(1924)	2366	Delbrück	(19[illegible]
1158	Virchow	(1919)	2445	Uslar	(19[illegible]
1468	Schnackenburg	(1924)	2478	Sorau	(19[illegible]
1553	Gr. Schönebeck	(1924)	2970	Kerpen	(19[illegible]
1615	Havelberg	(1922)	3268	Mayen	(19[illegible]
1632	Staffelde	(1923)	3318	Kaifenheim	(19[illegible]
1682	Messdorf	(1924)	3319	Münstermaifeld	(19[illegible]
1754	Bismark	(1924)	3433	Kirchberg (Hunsrück)	(19[illegible]
1755	Schinne	(1924)			
1828	Tangermünde	(1924)	3434	Simmern	(19[illegible]
1886	Isernhagen	(1924)	3460	Gemünden	(19[illegible]

Die Bedeutung der Leipziger Messe vom wirtschaftlichen Standpunkt.

Von Dr. phil. **G. Sellnick**, Leipzig-Plagwitz.

r Nichtkaufmann und Kleingewerbler ist gewohnt, die e auch heute noch vom Gesichtspunkte des Jahrmarktes, ergnügens und des Ramschverkaufs zu betrachten. Bestenkennt er nur ein buntes Durcheinander von offenen Läden, n, Buden — hier und da zerstreut zwischen Schauhallen, ikeln und Schießständen und eine Menge schreiender, sich bietender Menschen.

der Tat, so war es noch bis in die fünfziger Jahre. Es immer nur Handel in sichtbarer bereitliegender Ware. eder führte der Verkäufer dem Käufer ein Lager zu, oder Käufer suchte in eigener Person die Ware auf. Solche r hatte schon frühzeitig auch Leipzig. Stets ballte sich rößerer Warenposten an einem Orte und zu bestimmter auf, der ursprüngliche M e ß h a n d e l.

zogen der Eisenfabrikant, der Erzeuger oder Händler von lwaren mit Lägern zur Messe nach einem der Frankfurts, Naumburg oder Leipzig, wo sie dann den Großhändler der ren oder mittleren Städte wieder als Käufer ihrer Waren n.

ht anders war es mit Wolle, Flachs, Getreide. Sie wurntweder von städtischen Händlern am Erzeugungsorte einaft und auf den Einzelmärkten zu den größeren Orten zum auf gestellt, oder die Erzeuger fuhren die Waren selbst arkte, wo sie vom Händler in Empfang genommen wurden.

ar ein so umfangreicher Handel, wie der Getreideeinfuhrl, kennt zunächst keine andere Form. Immer ist es sonter Lokohandel, d. h. eben jener oben bereitliegende Han prompter Ware. Das ging so lange, als man an kleinen nmengen noch viel verdiente. Lange Lagerung, große sporte machten sich dennoch bezahlt. Man kam damals zwei Planwagen ganz gut aus, um das Erzeugnis eines eljahres nach Leipzig zu führen. Heute würde man ein Güterzüge benötigen, sollte auch nur e i n Monatsprodukt ner Sammelstelle (Messe) vereinigt werden.

war eben noch die gute alte Zeit, in welcher der Zeitst zum Aufstapeln von einer Messe zur anderen durch gen von Lägern usw. nicht ins Gewicht fiel; wo die Erngskosten durch einen beschleunigten Kapitalumschlag nicht auf ein Mindestmaß herabgesetzt zu werden brauchen.

kam der W e t t b e w e r b! Er beschleunigte sofort Erng und Umlauf. Wolle, Flachs, Getreide u. a. m. mußten Auslande bezogen werden, denn die Heimat konnte die lkerung nicht mehr ernähren. Der Wechsel der Erzeugung Verbrauch vermehrte sich zusehend. Als neuer beherrder Faktor kam die Mode hinzu. Kurz, alles drängte zu abgekürzten, billigeren, zeitgemäßen L i e f e r u n g s d e l — den auf Probe. Man begnügte sich künftig, n u r t e r zu besichtigen, wonach man dann bestellte. Erngskosten und Handelsspesen minderten sich; Transporte Lagerung wurden überflüssig. Ja, man konnte sogar den bewerb auf diese Weise leichter bekämpfen!

gesteigerte Erzeugung schaffte nach und nach eine Menge itlicher Waren. Die vervollkommnete Technik war imle, davon genau dieselben Muster anzufertigen. Personen-, -, Nachrichtentransport, Post und Telegraphie erleichterbenfalls noch den Handel.

Laufe dieser Zeit ging man zu Waren über, deren ein Bestandteile v e r t r e t b a r d. h. fungiebel waren. Da nach allgemeinen Durchschnittsproben (Standards oder n) gehandelt werden konnte, wurde der Warenumsatz noch r verbilligt und beschleunigt, und mit ihm der Kapitalhlag.

zt brauchte auch der Besucher nicht mehr so oft zur zu fahren. Er hatte nicht nötig, nach beschwerlicher in hastigem, oft vergeblichem Treppauf und Treppab, verschiedene Stadtviertel zu durcheilen, um doch nicht nden, was er gerade brauchte. Er traf jetzt an Hand systematisch geordneten Meßadreßbuches schon daheim Anordnungen, suchte seinen Lieferanten im musterhaft neten Meßpalast auf kürzestem Wege auf, fuhr mit dem ig bereiten Fahrstuhl fast vor den Warenstand. Hier er zwar nur wenige, dafür aber um so feinere Warenr (Wertarbeit) vor, an Stelle der früheren Massengnisse. Ja er ward nun selbst mit zum Geschmackbildner ünftig einsetzenden Industrie.

f o l g e n d e Z e i t a b s c h n i t t ist dann gekennzeichurch die Einsicht weniger Fabrikanten gewisser Industriee, wie z. B. der Keramik- (Porzellan usw.) und Spielwarenbranche, die umständliche Erzeugnisausführung im großen und mannigfaltigen, durch wenige Musterauslagen zu vereinfachen oder zu ersetzen. Nach diesen erfolgte dann die Aufnahme der Bestellung. Derart entstanden, infolge ganz b e s o n d e r e r G e e i g n e t h e i t solcher Muster, die sogenannten Musterlager. Noch trugen sie anfangs die Eierschalen der Erstlingszeit an sich; sie waren schwer, vielgestaltig und zahlreich; — ja oft in Form und Ausstattung der allzu rasch wechselnden Mode unterworfen, demnach ungeeignet zur Mitnahme für den Reisenden. Dem mußte abgeholfen werden, und man verstand diese Nachteile zu vermeiden und die Muster m e s s e f ä h i g zu machen.

In welchem Umfange sich diese Art Messe z. M. in den letzten zehn Jahren gehoben hat, dafür mögen folgende Zahlen sprechen: Es betrug die Zahl der Aussteller 1911 schon 3762 Firmen; letztmalig etwa 15 000. Die Besucherzahl betrug 1915 etwa 15 000, 1925 etwa deren 175 000. Auch die selbständigen Ausstellungshäuser erfuhren eine ständige Zunahme bis 60 heute. Und gar die Meßmuster! 1904 verzeichnete die Meßstatistik noch 242 Warengruppen. Heute haben wir das Doppelte. Werden von den neuen Gruppen im Meßadreßbuche etwa 171 unselbständige Warenspezialitäten in Abzug gebracht, so können wir heute mit 841 selbständigen Sparten aufwarten. Die ausstellenden ausländischen Firmen sind von 164 im Jahre 1919 auf 213 angewachsen. Und nun folgt auf die unausbleibliche Zusammenfassung eine g e s u n d e S o n d e r s p a l t u n g. Immer größere selbständige Teile der Messe lösen sich ab: Technische Messe, Bau-, Verpackungsmittel- und Kartonnagen-, Reklame-, Entwurfs- und Modellmesse, Edelmetall-, Uhren- und Schmuckmesse, Kino-, Photo-, Optikmesse, dann die der Bugra, der Bürobedarfsartikel, der Textilbranche und der Nahrungsmittel, Papier-, Hut- und Mützenmesse, Glas und Keramik, Schuh- und Ledermesse, Spielwaren-, Tabak- und Sportartikelmesse sowie die allgemeine Musterlagermesse.

Man vergegenwärtige sich, daß für jede dieser aufgezählten zusammengefaßten Zweige selbständige Häuser (auch Untergrund), Paläste, Hallen, ja sogar Holzbaracken eingerichtet bzw. gebaut werden mußten, und man wird sich um so eher einen Begriff von der überwältigenden Fülle der Erzeugnisse machen können, die doch immer wieder nur Typen, d. h. Meßmuster sind! Die Abschlüsse belaufen sich auf die hundert Millionen.

Zu den einheimischen Meßpalästen treten ferner noch solche fremder Städte wie München, Nürnberg und Wien, ja sogar auswärtiger Staaten, wie der Tschechoslowakei, Italien und der Schweiz hinzu, sicher ein beredtes Zeugnis für die internationale Bedeutung der Messe. Denn daß sie nicht einseitigen lokalen Interessen dient, ergibt sich z. B. daraus, daß bayerisches Porzellan nur dort erzeugt werden kann, hier aber zur Messeschau ausliegt, um dann nach den nordischen Staaten geliefert zu werden. Die Kruppschen Werke kommen nach Leipzig, um hier neue Wünsche für Heimatbedarf zwecks Umstellung entgegenzunehmen. Sie genießt daher ohne weiteres jeden behördlichen Schutz. Und er wird auch in Zukunft nicht nachlassen. Im Gegenteil! Mit der Messeentwicklung fällt und steigt Leipzigs Bedeutung.

Nun zum Schlusse noch einen Blick auf die Messe als K u l t u r f ö r d e r e r: Unser kapitalistisches Zeitalter beherrscht eine durchgängig materielle Kultur. Innerhalb dieser läßt sich ein zwangsweises, selbständig erfolgendes Wachstum erfinderischer Kraft feststellen, das namentlich auf der Technischen Messe von Jahr zu Jahr greifbarer zum Ausdruck kommt. Derart gewinnt die geistige Technik die Herrschaft über die materielle. Das bedeutet die freie Herrschaft über die Natur schlechthin. Diesen Sieg des Geistes über das Material erkennt jeder Besucher an den Fortschritten der aufgestellten Maschinen der Technischen Messe, die ein eigenes Stadtviertel geworden ist.

Innerhalb derselben kommt in jeder Neuerung die Überwindung von Raum und Zeit als weiterer Fortschritt hinzu. Die Werkzeugmaschinen arbeiten z. B. durchweg auf größte Präzision neben ausgiebigster Leistungsfähigkeit. Das ist der beginnende Sieg über die Geheimnisse der Welt im Kleinsten, der hier in Leipzig verkörpert wird. Die Messe liefert demnach den besten Anschauungsunterricht, zeigt die Erforschung aller Zusammenhänge, die Einfluß auf die Entwicklung von Staaten und Völkern haben. Die Organisation der Messe wird dafür auch künftig die Grundlage eines gesunden Warenabsatzes bilden.

Amerikanische Straßen-, Schnell- und Fernbahnen mit elektrischem Betrieb und ihre Fahrzeu

Es gibt zwar in den Vereinigten Staaten vereinzelte Straßenbahnwagen mit Decksitzen, im allgemeinen wird aber diese Wagenbauart abgelehnt, hauptsächlich weil bei ihr das Ein- und Aussteigen zu lange dauert. Reicht ein Wagen mit nur einem Stockwerk nicht mehr aus, so greift man, statt wie z. B. häufig in England ein zweites Stockwerk aufzusetzen, lieber zu dem Ausweg, dem Triebwagen einen Anhänger beizugeben.

Noch in einer anderen Beziehung unterscheidet sich der amerikanische Straßenbahnwagen von dem europäischen: von seinen beiden Türen an jeder Seite dient gewöhnlich die eine zum Einsteigen, die andere zum Aussteigen, so daß der Strom der den Wagen verlassenden Fahrgäste von dem derjenigen, die die Fahrt antreten wollen, getrennt ist. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Art, wie das Fahrgeld erhoben wird. Es gibt Straßenbahnen, bei denen man beim Betreten des Wagens bezahlen muß, andere, bei denen der aussteigende Fahrgast den Fahrpreis entrichtet, und bei einer dritten Anordnung ist der Schaffnerstand in der Mitte; es wird vorn eingestiegen, und Fahrgäste, die im vorderen Teile des Wagens bleiben, bezahlen beim Aussteigen, während diejenigen, die die Fahrt im hinteren Teil des Wagens mitmachen, beim Übergang aus dem vorderen Teil in die hintere Hälfte das Fahrgeld entrichten. Ein für diese Betriebsart gebauter Wagen kann auch umgekehrt benutzt werden, indem die Fahrgäste in der Mitte ein- und vorn aussteigen. Hierdurch kann er insofern dem Bedürfnis angepaßt werden, als in manchen Fällen die einsteigenden Fahrgäste sich auf wenige Haltestellen zusammendrängen, während die aussteigenden sich auf eine größere Anzahl von Haltestellen verteilen.

Die amerikanischen Straßenbahnen fahren mit verschlossener Tür, die auch die Trittstufe bedeckt, so daß ein Auf- oder Abspringen während der Fahrt unmöglich ist. Um diesen Grundsatz durchzuführen, kann natürlich die Türe nicht von Hand geschlossen und geöffnet werden, sondern es bedarf dazu eines mechanischen Antriebs. Dieser ist häufig mit dem Fahrschalter so gekuppelt, daß der Wagen nicht in Bewegung gesetzt werden kann, ehe nicht die Tür geschlossen ist. Manche derartige Einrichtungen zeigen auch im Augenblick des Schließens der Tür ein Lichtsignal, an dem der den Verkehr regelnde Polizeibeamte erkennt, daß der Wagen abfahrbereit ist. Durch diese Vorrichtungen werden die Haltezeiten abgekürzt, und wenn es sich dabei auch nur um Sekunden handelt, so legt man doch bei dem Bestreben, die Fahrzeit im ganzen möglichst abzukürzen, auf solche kleine Zeitersparnisse Wert, da sie bei ihrer Wiederholung an einer größeren Zahl von Haltestellen schließlich eine ganze Anzahl von Minuten ausmachen können.

Im ersten Jahrzehnt des gegenwärtigen Jahrhunderts nahm die Größe der Straßenbahnfahrzeuge immer mehr zu, und der großräumige Straßenbahnwagen verschaffte sich in Städten bis herunter zu 50 000 Einwohnern Eingang. Die Straßenbahnen beherrschten damals den Verkehr auf den städtischen Straßen und sie machten von dieser Machtstellung dadurch Gebrauch, daß sie, statt wie bisher kleine Wagen in kurzen Zeitabständen aufeinander folgen zu lassen, große Wagen in längeren Zwischenräumen verkehren ließen. Sie sparten dabei an Fahrmannschaften, und selbst wenn ihnen dabei Verkehr entging, so wurde dieser Verlust durch die verringerten Betriebskosten, die durch die Ersparnisse an Löhnen entstanden, mehr als ausgeglichen. Als dann um 1912 der Kraftwagen an Bedeutung gewann, als der Kraftomnibus den Straßenbahnen Verkehr streitig machte, als im Kriege auch „wilde" Omnibusse, die sogenannten Jitneys, der Straßenbahn einen Wettbewerb bereiteten, der wohl als unlauter bezeichnet werden darf, erkannten die Straßenbahnen, daß der große Straßenbahnwagen, wo es sich nicht um starken Großstadtverkehr handelte, ein Fehler war, und sie kehrten zu den kleineren Wagen zurück, verkürzten aber, um die gleiche Zahl von Fahrgästen befördern zu können, den Abstand, in dem die Wagen einander folgten. Um jedoch nun nicht der größeren Wagenzahl entsprechend mehr Fahrmannschaften einstellen zu müssen, wurde der Einmannwagen entwickelt, bei dem der Fahrer zugleich den Dienst des Schaffners versieht. Dieser neue Wagen, wegen seiner vervollkommneten technischen Einrichtungen auch Sicherheitswagen, „Safety car", genannt, wurde mit Luftbremse, Sandstreuer mit Druckluftantrieb, dem schon erwähnten luftbetätigten Türverschluß, mit besonderen Vorrichtungen zum Erheben des Fahrgeldes, namentlich zur Aufzeichnung der Zahl der Fahrgäste, da häufig von der Ausgabe von Fahrkarten abgesehen wurde, kurz mit all den Vorrichtungen ausgestattet, die den Dienst des Fahrers und den des Schaffners so weit vereinfachen, daß die Obliegenheiten beider von einem Bediensteten wahrgenommen werden können.

Die ersten solcher Sicherheitswagen hatten 32 Sitzplätze, aber als sich der Einmannwagen einbürgerte, als sich sowohl der Fahrer-Schaffner, wie die Fahrgäste an ihn gewöhnten, wurde er vergrößert und auch für stärkeren Verkehr angewendet. Es wird neuerdings die Befürchtung ausgesprochen, daß man in d Beziehung zu weit geht. Beim Einmann-Sicherheitswagen is Einstieg natürlich vorn, neben dem Stand oder vielmehr Sit Fahrers; die Fahrgäste gehen durch den Wagen und verla ihn am hinteren Ende. Wenn diese Art der Verkehrsrege im Wagen wegen zu großen Andrangs nicht mehr gewährle ist, dann ist die Leistungsfähigkeit des einmännigen Betri überschritten, und es ist Zeit, den Fahrer vom Schaffnerd zu entlasten und dem Wagen einen besonderen Schaffner zugeben.

Wird der Verkehr noch stärker, so muß zum Betrieb Wagenzügen übergegangen werden. Man versieht dabei ne dings beide Wagen mit eigenem Antrieb, der für beide von Stelle aus gesteuert werden kann. Die höhere Triebkraft ge über dem sonst üblichen, aus Triebwagen und motorlosem hänger bestehenden Wagenzug ermöglicht schnelleres Fa und diese Anordnung erleichtert auch das Wenden an Streckenendpunkten sehr erheblich. Dieser Gesichtspunkt allerdings bei vielen amerikanischen Straßenbahnen nicht sonders ins Gewicht, weil ihre Enden als Schleifen ausgeb sind, so daß die Wagen oder Wagenzüge überhaupt nich wenden brauchen. Die Wagen sind daher häufig auch so ge daß sie nur von einem Ende aus gesteuert werden können. die Wagenzüge, wie z. B. in Boston, ganz aus Triebwager sammengesetzt, so können sie in den verkehrsschwachen Stu bequem aufgelöst werden, und die Wagen können dann ein fahrend verkehren. In Detroit finden sich außer Zweiwa zügen, deren beide Wagen angetrieben sind, auch Einheite drei Wagen. In diesem Mittelpunkt des Kraftwagenbaues es nämlich drei Paar Verkehrsspitzen, und da die Fabriken streut liegen, ist den größten Teil des Tages ein lebhafter kehr in beiden Richtungen zu bewältigen.

Ebenso wie bei den Straßenbahnen ist auch bei den städtis Schnellbahnen, also den Hoch- und Untergrundbahnen und Flachbahnen mit eigenem Bahnkörper, die Anordnung der T von der größten Bedeutung für die Zeit, in der die Züge a Haltestellen abgefertigt werden können. Von dieser Zei aber wieder die Zugfolge abhängig. Die Bauart der Wagen, die Türen anbelangt, ist also bis zu einem gewissen Grade gebend für die Leistungsfähigkeit einer Schnellbahn, a drückt in der Zahl der Personen, die in der Zeiteinheit befö werden können. Das hat man in den Vereinigten Staaten zeiten richtig erkannt und Schnellbahnwagen mit zweckm angeordneten Türen eingeführt, die auch mit Druckluftversc versehen sind; auch die Abhängigkeit zwischen Türversc und Fahrschalter ist bei ihnen vorhanden. Um dabei an triebskosten zu sparen, was z. B. in New York nötig war, es der Rapid Transit Company nicht gelang, bei steigender triebskosten eine Erhöhung des Fahrpreises durchzuse wurde die Einrichtung so getroffen, daß ein Schaffner von Stelle aus drei Türen bedienen kann. Um ferner an Ze sparen, und seien es auch nur Sekunden, wurde die elekt gesteuerte Luftbremse eingeführt, bei der die Gewähr geg ist, daß alle Bremsen im Zug gleichzeitig ansprechen.

Eine wichtige Stelle im Verkehrswesen der Verein Staaten nehmen die Überlandbahnen — Interurban Railway ein. Ihr hauptsächlichstes Arbeitsgebiet sind die Staaten Indiana und Illinois sowie das südliche Kalifornien. In älteren, bereits dichter besiedelten Staaten war es zu der als man an Überlandbahnen dachte, schon schwierig, für Bahnkörper den nötigen Grund und Boden zu erwerben, u ihnen finden sich daher nur kurze solche Strecken ohne bindung miteinander. Wo aber die Netze von Überlandba aneinanderstoßen, gehen die Züge von einer auf die andere und sowohl Reisende wie Güter werden ohne Umsteigen und Umladung über hunderte von Kilometern befördert. In Fällen laufen sogar Schlafwagen, Speisewagen sind nichts Ungewöhnliches. Häufig sind die Wagen mit Klubsesseln weilen auch mit Korbsesseln ausgestattet. Früher versuc die Überlandbahnen dadurch Verkehr an sich zu locken, da mit ihren Tarifen die Dampfbahnen unterboten, neuer wirken sie in dieser Hinsicht mehr durch die Annehmlichke die eine Fahrt mit ihnen bietet, und durch ihre kurze Zugf die den Fahrgästen eine strenge Bindung an den Fahrplan längeres Warten erspart. Im Güterverkehr zeichnen sic Überlandbahnen heute noch durch niedrige Tarife aus; da namentlich vom Stückgut, zuweilen aber auch im Wagenladu verkehr. Außerdem bieten sie die Gewähr, daß das Gut Nacht sein Ziel erreicht, und man spricht in dieser Hinsicht einem Expreßverkehr zu gewöhnlichen Frachtsätzen. Dampfbahnen können solche schnelle Abfertigung nicht gew leisten, da sie mehr auf den Fernverkehr mit großen G mengen als auf die Beförderung kleiner Sendungen auf Entfernungen eingerichtet sind und ihre Betriebseinrichtu

viel verwickelter sind. Eine Gütersendung, die auf der andbahn ihr Ziel in 12 Stunden erreicht, würde bei der fbahn zuweilen drei bis vier Tage unterwegs bleiben.

Wagen der Überlandbahnen bieten nichts Besonderes. Sie meist überbaute Plattformen an beiden Enden in gleicher mit dem übrigen Wagenboden. Ihr Innenraum ist meist ei Teile geteilt; der eine ist den Rauchern vorbehalten, im en, größeren, sind die Sitze in der Querrichtung zu zweien einen Mittelgang unterbrochen, angeordnet. Zuweilen sich ein drittes Abteil für Gepäck und Frachtgut, und in sind manchmal Klappsitze für Raucher angebracht. n. die längere Fahrten machen, haben Aborte mit Waschtung. In einigen Fällen sind bei den Überlandbahnen iren nicht an den Enden angeordnet, sondern wie bei den schen Schnellbahnen auf die Längsseiten verteilt, so daß der beiden Innenräume seinen Zugang für sich hat. In idstaaten werden auf diese Art die weißen Fahrgäste von rbigen getrennt. Bei Einmannbetrieb muß aber der Zuam Ende liegen, damit der Fahrer den Verkehr der einussteigenden Fahrgäste überwachen kann. In bezug auf t und Ausstattung bewegen sich die Wagen der Überlandn zwischen zwei Grenzen: die untere liegt beim gewöhn Straßenbahnwagen, während die besseren Überlandwagen ur wenig von den Fahrzeugen der Fernbahnen mit elektri Betrieb unterscheiden.

trische Zugförderung ist bei einer Anzahl von Hauptbahnen, so bei der Pennsylvania-Eisenbahn, von Newyork und Philadelphia ausgehend, der Long Island-Eisenbahn, der New York Central-Eisenbahn, der New Haven-Eisenbahn, diese ebenfalls alle von New York ausgehend, auf ihren Strecken mit lebhaftem Personenverkehr im wesentlichen zu dem Zwecke eingerichtet worden, um die Rauchbelästigung durch die Dampfzüge, namentlich in den Tunnelstrecken, zu beseitigen und die Leistungsfähigkeit, namentlich der Endbahnhöfe und der Vorortstrecken zu erhöhen. Von den genannten Eisenbahnen hat die Long Island-Eisenbahn nur örtliche Bedeutung. Die Pennsylvania- und die New York Central-Eisenbahn befördern auch ihre Fernzüge im Bereiche des Vorortverkehrs elektrisch. Bei der New York, New Haven- und Hartford-Eisenbahn erstreckt sich der elektrische Betrieb bis New Haven auf etwa 110 km Entfernung auf viergleisiger Strecke. An der Westküste sind an elektrisch betriebenen Vorortstrecken diejenigen um San Francisco und Oakland sowie diejenigen in der Gegend von Portland im Staate Oregon zu nennen. In der Mitte zwischen beiden Küsten, in Chicago, dem bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkt des Landes, nähert sich die Ausrüstung der Vorortstrecken der Illinois Central-Eisenbahn ihrer Vollendung. Die längste elektrisch betriebene Eisenbahn unter den früheren Dampfbahnen besitzt die Chicago, Milwaukee und St. Paul-Gesellschaft mit fast 900 km Länge. Kurz ist dagegen der elektrisch betriebene Teil der Norfolk und West-Eisenbahn, doch werden hier die schwersten Kohlenzüge der Welt gefahren.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Einberufung des Reichseisenbahnrats. Der Reichsverkehrser hat den Reichseisenbahnrat, dessen Vorsitzender er ist, ittwoch, 19. Mai, zu einer Tagung einberufen. Außer der iftsordnung und Wahlen steht auf der Tagesordnung eine eine Mitteilung über die Entwicklung der Tarife und eine te über Neuordnung der Ausnahmetarife für Wegebau- f

Englische Eisenbahnbeamte zu Besuch bei der Deutschen bahn. Nachdem die Studienkommission der 100 englischen ahnbeamten, die bei der Deutschen Reichsbahn zu Besuch n, die Berliner, Dresdner und Leipziger Eisenbahnanlagen teresse besichtigt hatten, sind sie am 8. Mai über Köln ngland zurückgefahren. Zum Abschied übermittelten sie auptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft le Dankesworte, die allgemeines Interesse fordern.

ist uns eine große Freude, unseren tiefgefühlten und aufen Dank für den gütigen Empfang aussprechen zu dürfen, n englischen Eisenbahnern von der Deutschen Reichsbahn t worden ist.

wir die Einladung zu diesem Besuch nach Deutschland en, haben wir alle mit lebhafter Freude diese uns entebrachte Hand ergriffen und festgehalten. Auch die, durch persönliche Abhaltung verhindert waren, der Ein Folge zu leisten, haben nur mit schmerzlichem Bedauern itet. Es gibt im Menschenleben Augenblicke, wo sich m Geist mit Blitzesschnelle offenbart, was hinter dem und Treiben des Alltagslebens verborgen ist, wo wir eren Wirklichkeiten des Daseins so stark empfinden wie or. Auch in dem Leben der Nationen kommen zuweilen Zeiten tieferer Einsicht, wo durch die Außenseite der welche die Menschen mit deren wahrem Sein verwechseln, ahl göttlichen Lichtes dringt, die Bestimmung dieser Welt rend, und wo die Menschen einsehen, daß sie den Schein s Sein genommen haben. Solche Offenbarungen hinter in unserem ferneren Denken und Handeln eine bleibende ng: Wenn Menschen einmal gelernt haben, sich gegenzu verstehen, so werden sie einander niemals wieder ganz werden.

durch Bande des Blutes und Geistes eng miteinander dene Völker haben sich in den letzten Jahren nicht mehr den. Der Horizont ihres Lebens hat sich durch Wolken rurteils verdunkelt, obwohl jederzeit Männer unter ihnen die für gleiche Ideale arbeiteten und denselben Glauben In jedem Studienfache unserer Londoner Universität on den Ergebnissen deutscher Arbeit viel Gebrauch ge und dies ist nicht am wenigsten in der Eisenbahnwissen ler Fall. Wir lesen deutsche Bücher und kennen deutsche riften, und wir bewundern und staunen über die Energie, schicklichkeit und den Fleiß der Deutschen: Eigenn, die sich schon vor langer Zeit bei Ihnen zeigten und noch in der großen geistigen Produktion ihres Landes hervortreten. Wir sind erfreut, daß wir diese Gelegenheit haben, um einigen von Ihnen persönlich für Ihre Schriften zu danken, und Ihnen allen als Vertreter Ihres Vaterlandes für das, was wir deutscher Forschung schuldig sind. Hoffen wir, daß die Fahrt so vieler englischer Reisenden nach einer alten Schatzkammer: der Wissenschaft Deutschlands, eine prophetische Vorbereitung ist für „mehr Wärme des Herzens“ zwischen den deutsch- und englischsprechenden Völkern der Welt. Eine solche Bewegung kann nicht in unrichtiger Weise beschleunigt werden. Es darf nichts Unechtes oder Erkünsteltes dabei sein, sie darf niemals eintrocknen: Ohne Hast, aber ohne Rast! Zwei große edle Nationen blicken auf eine Geschichte zurück, durch die ihre Individualität auch als Volk gestaltet wurde, und sind stolz auf diese Geschichte, und dabei soll es bleiben. Wir achten von ganzem Herzen die deutsche Tatkraft mit ihrem praktischen Verstand, mit ihrem Sinn für Ordnung und Freiheit zu gleicher Zeit.

Wir hoffen also, daß unsere zwei großen Nationen, so ähnlich in manchen großen und entscheidenden Eigenschaften, sich mit größerem Respekt voreinander und mit liebender Schonung betrachten. Möge jede von der anderen lernen, die nationalen Eigenheiten zu dulden und zu verzeihen, mögen alle Gefühle von Eifersucht und Argwohn gegenseitig weggefegt werden von dem Sonnenschein gemeinschaftlicher Demut für das Wohl der ganzen Welt. Möge Deutschland mit seinen wunderbaren materiellen Fortschritten und seiner großen geistigen Kraft weiter fortschreiten zum Wohle der Menschheit! Wir wünschen, daß das Bewußtsein der Gemeinschaft des Blutes teutonischer Rasse, das Bewußtsein gemeinsamer großer kultureller Interessen, vor allem aber das über Blut und Wasser weit hinausreichende Bewußtsein der Gemeinschaft eines Geistes und eines Glaubens die Nationen zusammenfüge und ihnen helfe, das eine große innerste Ziel zu erreichen: die Völker zu dem Frieden zu führen, den der Friedensfürst Christus bringt.

Wir haben viele große und interessante Dinge in Ihrem schönen Lande gesehen, und wir werden zurückkehren mit einer Fülle von großen und neuen Eindrücken, welche nicht aus unserem Gedächtnis entschwinden und für die wir Ihnen immer dankbar bleiben werden.“

— Direkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut nach Polen und Danzig. Am 15. Mai d. J. tritt ein direkter Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif zwischen dem Deutschen Reich einerseits, Polen und dem Freistadtgebiet Danzig andererseits in Kraft. Es können somit fortan Reisende und ihr Gepäck sowie Expreßgut von und nach Polen durchgehend abgefertigt werden. Das bedeutet eine seit langem erstrebte, fühlbare Erleichterung des Reiseverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und Polen. Bisher konnte lediglich eine Abfertigung von Personen und Reisegepäck — nicht auch von Expreßgut — bis zur Landesgrenze vorgenommen werden, die Grenzstation des Nachbarstaates erhob die Beförderungsgebühren ab Landesgrenze nach und nahm die Weiterabfertigung vor. Der neue Tarif umfaßt auch den Verkehr von und nach dem Freistadtgebiet Danzig, soweit dessen Bahnen von Polen betrieben werden; bisher galt im Verkehr mit Danziger Stationen übergangsweise noch der durchgerechnete deutsche Tarif. Mit Einführung des neuen Tarifs verbilligen sich die Beförderungspreise von

und nach Danziger Stationen. Expreßgut kann nur zwischen solchen Stationen abgefertigt werden, auf denen zollamtliche Abfertigung möglich ist; nur für solche Stationen sind Expreßgutsätze vorgesehen. Den Sendungen, die der Zollbehandlung unterliegen, sind Zollpapiere wie im Güterverkehr beizugeben.

— **Das neue Reichskursbuch.** Der Sommerfahrplan tritt am 15. Mai in Kraft; an diesem Tage erscheint auch das neue Reichskursbuch, und zwar zum ersten Male gemeinsam herausgegeben von der Reichspost, die es bisher allein bearbeitete, und der Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft. Die gemeinsame Herausgabe soll vor allem auf Grund einer innigeren Zusammenarbeit zwischen Reichspost und Reichsbahn das pünktliche Erscheinen des Reichskursbuches sicherstellen, das in den letzten Jahren wiederholt einige Tage nach Inkrafttreten des neuen Fahrplans erschien und eine gewisse Unsicherheit während dieser Verspätungszeit in der Öffentlichkeit zur Folge hatte. Denn das einzig unbedingt zuverlässige Fahrplanbuch des europäischen Verkehrs ist das Reichskursbuch, das stets noch die letzten Änderungen und Verbesserungen berücksichtigt, da es gleichzeitig als amtliche Unterlage für alle Dienststellen der Reichspost und der Reichsbahn dienen muß.

Mit dieser ersten gemeinsamen Ausgabe, die der Reichsbahn einen gewissen Einfluß auf die Gestaltung des Buches einräumt, sind bereits verschiedene Erweiterungen und Verbesserungen verknüpft. So wird die Sommerausgabe z. B. als einen selbständigen „Teil VI" die Zusammenstellung sämtlicher Kraftwagenlinien enthalten, die bisher den einzelnen Abteilungen über Kleinbahnverbindungen angegliedert waren; weiter werden die Flugverkehrslinien erschöpfend behandelt und sämtliche internationale Luxuszüge aufgenommen werden. Die wichtigen deutschen Reiseverbindungen sind weiter ausgebaut worden, so daß verwickelte Reisewege in Europa rascher und bequemer aufzufinden sind; auch die Einzelfahrpläne sind ergänzt worden durch die Aufnahme neuer Anschlüsse, so daß die Zusammenstellung eines Reiseplans weiter erleichtert wurde.

Eine besondere Neuerung besteht darin, daß die einzelnen Abteilungen — östliches Deutschland, mittleres und nordwestliches, südliches Deutschland, fremde Länder usw. — von jetzt ab auch einzeln käuflich und mit Stationsverzeichnis und Übersichtskarte ausgestattet sind.

Der Verkaufspreis der Sommerausgabe des Reichskursbuches ist trotz dieser Ausgestaltung und dieser Verbesserungen auf 6,50 ℳ gehalten worden; der einzelne Teil wird 2 ℳ kosten. Bestellungen nehmen alle Postanstalten und alle Bahnhöfe der Reichsbahn entgegen; auch ist es von allen Reisebüros und Buchhandlungen zum festgesetzten Preise zu beziehen.

Auf den ersten Blick mag es verwunderlich erscheinen, daß das Reichskursbuch nicht schon längst von den Eisenbahnen, deren Fahrpläne es enthält, bearbeitet und herausgegeben wurde, sondern von der Reichspost, die in ihrer „Kursbuchstelle" ein eigenes, umfangreiches Referat für dieses Fahrplanwerk geschaffen hat. Die Bearbeitung des Reichskursbuchs — das übrigens im vorigen Jahre sein fünfundsiebzigjähriges Jubiläum feierte — ist historisch begründet: im Jahre 1850 erschien das erste „Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Cours-Buch", zusammengestellt von dem Kursbüro des Königl. General-Postamts in Berlin; denn die Post war damals die eifrigste Benutzerin aller Verkehrsmittel, sie selbst war mit ihren Postkutschen und „Extraposten" die Vorläuferin des regelmäßigen Personenverkehrs überhaupt. Die einzelnen Eisenbahngesellschaften hatten, einander Wettbewerb bereitend, kaum ein Interesse daran, ein einheitliches Fahrplanbuch zusammenzustellen; dagegen war die Post geradezu darauf angewiesen, sich eine Übersicht über alle für ihre Zwecke benutzbaren Verkehrsmittel und Verbindungen zu schaffen; so ward aus der Not eine Tugend, ward die Post die Schöpferin des ersten „Reichskursbuches".

Dieser Zustand dauerte bis in die jüngste Vergangenheit, denn es lag kein Anlaß vor und wäre unwirtschaftlich gewesen, der „Kursbuchstelle" der Deutschen Reichspost mit ihren vierzehn mit dem schwierigen Stoff durchaus vertrauten Beamten diese Arbeit zu entziehen, die auf jeden Fall — für den eigenen Bedarf der Reichspost — hätte getan werden müssen; denn aus dem Reichskursbuch entsteht durch rein postalische Bearbeitung die Sammlung der sogenannten „Postleithefte", die eine unentbehrliche Grundlage für den gesamten Brief- und Paketverkehr bildet und das rasche und zuverlässige Ineinandergreifen der Postverbindungen erst ermöglicht. Und wenn man bedenkt, daß in einem sogenannten „Postzuge" — der Brief- oder Paketpost mit sich führt und die Zeitungen befördert — ganz gewiß vielmehr Briefe als Reisende an ihr Ziel gebracht werden, dann erscheint die Reichspost ohne weiteres als die wichtigste „Kundin" der Reichsbahn, im Interesse der Allgemeinheit betrachtet.

So ist es zweifellos zu begrüßen, daß Reichspost und Reichsbahn zur gemeinsamen Herausgabe des Reichskursbuchs sich entschlossen und daß die Reichsbahn-Gesellschaft einen eigenen Referenten für die Zusammenarbeit mit der Kursbuchstel Deutschen Reichspost bestimmt hat. Denn während bish das liegt nun einmal im Wesen solcher Beziehungen urm lich begründet — die die Fahrplanentwürfe anfordernde buchstelle als „fremde Behörde" betrachtet wurde oder g ein außenstehender „Interessent", ist jetzt die Hauptverw der Reichsbahn-Geselschaft selbst am pünktlichen und z lässigen Erscheinen des Reichskursbuches interessiert, u Zusammenarbeit der beiden Unternehmungen wird dadurc selbst inniger und reibungsloser. Endlich hat die Reichsba als gleichberechtigter und gleichbedeutender Faktor i international-europäischen Fahrplangestaltung — auf die ländischen Eisenbahnverwaltungen zweifellos einen meh mittelbaren und infolgedessen wirkungsvolleren Einfluß a nur mittelbar beteiligte Deutsche Reichspost, die oft die gr Schwierigkeiten hatte, die Auslandsfahrpläne rechtzeitig b zuschaffen.

Schließlich verbürgt die Gemeinsamkeit der Interesse das Reichskursbuch auch eine wirtschaftliche Ausnutzun Stoffes und der an ihm geleisteten Arbeit, und eine vergr Auflage, und eine stärkere Verbreitung dieses ungeheuren planwerkes würde seine Herstellung verbilligen und dami der Allgemeinheit eine erfreuliche, wirtschaftliche Erleicht verschaffen; denn für Handel, Industrie und Gewerbe i Reichskursbuch ein unentbehrliches Nachschlagewerk, schon durch seine bisher erreichte Auflage von über 80 000 bewiesen wird.

— **Zugtelephonie in allen Berlin-Hamburger D-Zügen** Einführung des neuen Sommerfahrplans am 15. Mai wird i Berlin-Hamburger D-Zügen der Nachrichtenverkehr der telephonie A.-G., der sich bekanntlich auf die Übermittlun Gesprächen, Ausrichtung von Bestellungen, vor allem au Übermittlung von Telegrammen erstreckt, aufgenommen w

— **Wirkungen des englischen Generalstreiks auf den burger Hafen.** Vom 5. Mai an konnten die im Wochen dienst zwischen Hamburg und England fahrenden Dampfe mehr abgefertigt werden, weil sie in den englischen Häfen entlöscht worden wären. Seit dem 6. d. M. hat auch de gangsverkehr von England aufgehört. Dagegen sind ein der Fahrt nach England befindliche Dampfer der Demgster-Linie nach Hamburg beordert worden. Das B der englischen Dampfer sowie die Entlöschung engl Kohlendampfer wird auf Anweisung der Hamburger L des Deutschen Verkehrsbundes, Sektion Hafenarbeiter weigert. Die Kaischuppen im rechtselbischen Hafentei stark beansprucht. Im Eisenbahnverkehr zeigt sich ei nahme des Ruhrkohlenzulaufs; irgendwelche Schwierig haben sich bisher nicht ergeben.

— **Aufhebung des deutsch-dänischen Visums.** Zwisch deutschen und der dänischen Regierung ist die gegenseitig hebung des Sichtvermerkzwanges mit Wirkung vom 2 1926 vereinbart worden.

— **Thüringer Verwaltungsakademie Jena.** Die Univer lehrgänge für Beamte an der Universität Jena, die infol Verstreutheit der Beamtenschaft Thüringens nur an den abendnachmittagen abgehalten werden können, hatten in d flationszeit vorübergehend eingestellt werden müssen. 1924 ist es gelungen, sie im 5. Semester mit einer stat Hörerzahl fortzusetzen. Seitdem haben sie sich erfreuli wickelt. Dankenswerterweise haben insbesondere das La Reich sowie auf Veranlassung des Thür. Städteverband größere Anzahl von Städten erhebliche Zuschüsse ge auch die Mehrzahl der Landkreise hat Beihilfen zu fügung gestellt.

In fachlicher Beziehung ist versucht worden, den Bedürf der größeren Verwaltungen (Reichspost, Reichsbahn Rechnung zu tragen. Dabei haben namentlich die Reich direktion Erfurt und die Oberpostdirektion Erfurt beso Verständnis und Entgegenkommen gezeigt. Innerhalb w Wochen ist die Einschaltung von Fachvorlesungen für I bahnbeamte in den Semesterplan möglich geworden, die vember 1925 und Februar 1926 von den Reichsbahndirek Menert, Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze und Dr. Homl sämtlich Mitglieder der Hauptverwaltung der Deutschen I bahn-Gesellschaft, übernommen worden waren. Die Betei der Reichsbahnbeamten stieg sprunghaft: Für die erst lesung lagen 107, für die beiden anderen Vorlesungen 14 dungen vor. Erfreulicherweise gewährte die Reichsbah tion — das gilt auch für andere Vorlesungen, die für die I bahnverwaltung besonders wertvoll sind — Dienstbefreiu freie Fahrt 3. Klasse. Die Reichsbahnbeamten beschr sich aber nicht nur auf diese Fachvorlesungen, sie nahm mehr als ⅓ auch an den übrigen Semestervorlesungen tei

eamten möglichst bald mit den Neuerungen, die die Umng der Reichsbahn auf den mannigfachen Gebieten zur gehabt hat, bekannt zu machen und um ihre Leistungskeit zu erhöhen, ist vom 4. März 1926 ab ein besonderer ehrgang abgehalten worden, der sich auf 10 Vortragstage ekte und von Referenten der Reichsbahndirektionen en, Magdeburg, Halle und Erfurt abgehalten wurde. An n Lehrgang nahmen bereits 254 Hörer teil. Für die Reichseamten im Süden und Westen Thüringens ist ein beson Lehrgang in Meiningen für den Herbst 1926 in Aussicht men.

Sondervorlesungen sind noch zu erwähnen die Vortrags über das Recht der Aufwertung, an der sich 693 Hörer eamten- und Wirtschaftskreisen beteiligten.

regelmäßigen Semestervorlesungen waren im 5. Semester 0 Hörern gut besucht. Im 6. (Sommer-) Semester waren den Urlaubsschwierigkeiten infolge des Personalabbaues 74 Hörer beteiligt. In dem jüngst abgeschlossenen 7. Ser sind einschließlich der Eisenbahner — ohne Fachlehr- — 411 Teilnehmer zu verzeichnen gewesen. Die Mitarbeit örer hat — das gilt auch von den Übungen, auf die in den n Semestern besonderer Wert gelegt wurde — immer leb Anerkennung der Dozenten gefunden. Der 2. Lehrgang it mehr als 200 Hörern einen aussichtsreichen Anfang gehen.

organisatorische Festigung bedeutet auch der Erlaß des Staatsministeriums vom 27. August 1925, der Akademie Arbeitsgemeinschaft deutscher Beamtenhochschulen förmvie tatsächlich anerkennt und auch die Auswertung der schaftlichen Bildungsarbeit des Einzelnen in gewissem sicherstellt. Thüringer Städteverband wie Thüringer reisverband haben die grundsätzliche Anwendung dieses es auf die Stadt- bzw. Kreisbeamten beschlossen.

Zeugnisfrage ist jüngst ebenfalls der Lösung zugeführt n. Neben Studienbescheinigungen können die Hörer das mie-Studienzeugnis erwerben.

Forschungsinstitut für Wasserbau und Wasserkraft. Am ril wurde in München das Forschungsinstitut für Wasserund Wasserkraft am Walchensee gegründet, dessen Organe rei Vorsitzenden, einem Verwaltungsrat, einem Vorstand nem Sachverständigenbeirat bestehen. Die drei Vorsitzenwerden von der deutschen Reichsleitung, von der ischen Staatsregierung und von der Kaiser-Wilhelm-Geaft ernannt. Als erste Vorsitzende wurden Geheimer t Dr. Oskar von Miller, Staatsrat Dr. Riegel, Vorstand der ischen obersten Baubehörde und Dr. Gleichmann, Ministeektor im Reichsverkehrsministerium ernannt. Dem Vergsrat gehören Vertreter der Behörden und diejenigen eder des Forschungsinstitutes an, welche einen einmaligen g von 20 000 M. gezeichnet haben. Die Stelle des Vors soll demnächst besetzt werden.

Institut wird zunächst mit den Behörden und wissenlichen Instituten, welche bereits hydraulische Erhebungen ersuche ausführen, Verbindungen anknüpfen und von amt Meßstellen, wie Flußbauämtern, Meteorologischen Sta usw. geeignete Aufschlüsse erbitten und an den bereits denen Bauten des Walchenseewerkes Beobachtungen an, sodann werden die neu auszuführenden Versuchsbauten ernachtal in Angriff genommen werden.

Österreich.

— **Der Fahrkartenvorverkauf bei den Bundesbahnen.** Die aldirektion der Österreichischen Bundesbahnen teilt mit, re Vorverkaufskassen im Generaldirektionsgebäude, Wien, rzenbergplatz 3, ab 29. d. M. an Werktagen ununterbrochen Uhr bis 18 Uhr, an Feiertagen von 9 Uhr bis 13 Uhr ge sind. Dort gelangen sämtliche Fahrausweise des Inlandires der Österreichischen Bundesbahnen (Nah- und Fernr) einschließlich der Wienerwald-Fahrkartenblocks, der ring-Voralpen-Wachau-Fahrkartenblocks, der Abonnementalbpreiskarten, der ermäßigten Neusiedler See-Rückfahrt und der ermäßigten Touristenfahrkarten sowie Fahrise des Auslandverkehres zur Ausgabe. Alle Fahraus werden nunmehr in zeitlich uneingeschränktem Vorver gegenüber der bisherigen Beschränkung von vier Tagen) für den Reisetag selbst zur Ausgabe gelangen.

— **Taschenbildfahrplan der Bundesbahnen.** Die Generalon der Österreichischen Bundesbahnen wird für die kom Sommerfahrordnung einen Taschenbildfahrplan auflegen, graphischer Darstellung sämtliche personenführenden Züge samten Bundesbahnlinien — ausschließlich der Nahverüge — und die wichtigeren Auslandanschlüsse enthalten Dieser Bildfahrplan wird in allen Bahnhofbuchhand und bei den Personenkassen erhältlich sein, Preis 1 Sch.

— **„Anzeigeblatt für Verkehr.“** Das vom Bundesministerium für Handel und Verkehr (Verkehrssektion) als amtliches Organ herausgegebene „Anzeigeblatt für Verkehr“, das im Jahre 1924 an die Stelle des vormaligen Verordnungsblattes für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt (Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt) getreten ist, hat gemäß den aus Kreisen der Bahnbenutzer und Verfrachter geäußerten Wünschen mit Beginn seines dritten Jahrganges eine weitgehende Ausgestaltung erfahren, die es den Beteiligten ermöglicht, sich über die geltenden Tarif- und Beförderungsbestimmungen ohne Mühe auf dem Laufenden zu halten. Zu diesem Zwecke wurden die Kundmachungen in Tarif- und Beförderungsangelegenheiten in Gruppen mit besonderen Kennbuchstaben und besonderer fortlaufender Numerierung eingeteilt. An Stelle des jährlichen wird nunmehr ein vierteljährliches Inhaltsverzeichnis erscheinen, aus dem auch die Fortenwicklung der Tarife, des Bahnhofsverzeichnisses und des Kilometerzeigers der österreichischen Eisenbahnen zu entnehmen sein wird. Das bei der Staatsdruckerei (Wien, 3. Bez., Rennweg 16) erscheinende „Anzeigeblatt für Verkehr“ wird daher noch mehr als bisher für alle in- und ausländischen Kreise, die mit den österreichischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen in engere Berührung kommen, ein unentbehrlicher Behelf sein. Kürzlich hat das Bundesministerium für Handel und Verkehr außerdem verfügt, daß, wie in früheren Jahren, neben den das Verkehrswesen betreffenden amtlichen Kundmachungen auch verkehrsbehördliche Erlasse allgemeiner Natur, die für alle Eisenbahn-, Schiffahrts- und Luftverkehrsunternehmungen oder für eine größere Gruppe dieser bestimmt sind, von nun an nur noch ausschließlich im „Anzeigeblatt für Verkehr“ werden verlautbart werden.

— **Überleitungszüge im Wiener Orts- und Nahverkehr.** Mit Beginn der Sommerfahrordnung (15. Mai) werden zur Entlastung des Wiener Südbahnhofes 13 Zugpaare des Südbahnnahverkehrs über Meidling von und nach der Wiener Verbindungsbahn und darüber hinaus geleitet werden.

Es werden sonach auch einzelne direkte Züge von den Stationen der Nahstrecken der Süd- und Westbahn über die Wiener Verbindungsbahn auf die Nahstrecken der Nord- und Nordwestbahn und umgekehrt verkehren. Durch Umsteigen in Wien-Hauptzollamt auf die und von der elektrischen Stadtbahn, wird auch der wechselseitige Verkehr der genannten Nahstrecken mit der Franz Josefs-Bahn über Heiligenstadt wesentlich erleichtert werden.

Niederlande.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** beliefen sich im ersten Vierteljahr 1926 auf 38 067 943 fl. gegen 37 197 088 fl. in der gleichen Zeit 1925; das bedeutet für das Kilometer täglich 116,05 fl. gegen 113,68 fl. im Jahre 1925. Nach dem Rückgang der Einnahmen im Jahre 1925 scheinen die Verhältnisse sich jetzt wieder etwas zu bessern.

— **Die Ausnahmetarife auf den Niederländischen Eisenbahnen für limburgische Kohle.** Die Niederländischen Eisenbahnen haben vor kurzem mit den limburgischen Zechen ein Abkommen über die Kohlenbeförderung getroffen. Das Abkommen mit den Zechenleitungen enthält folgende Bestimmungen: Die Niederländischen Eisenbahnen haben sich verpflichtet, den limburgischen Zechen bei Beförderung auf der Eisenbahn für Steinkohlen, Briketts und Koks von den limburgischen Zechenstationen während dreier aufeinanderfolgender Jahre jedes Jahr eine derartige Rückvergütung zu gewähren, daß dasjenige, was die Niederländischen Eisenbahnen für die Beförderung mehr einnahmen als 2,15 Fl. für die Tonne, zurückbezahlt wird, während die Zechenleitungen dagegen die Verpflichtung auf sich genommen haben, während dieser drei Jahre jedes Jahr mindestens 6 Millionen Tonnen Steinkohlen, Briketts und Koks auf limburgischen Zechenstationen zur Beförderung auf der Bahn anzubieten und den Niederländischen Bahnen zu bezahlen, was diesen für diese Beförderung weniger zugegangen ist als insgesamt 12 900 000 Fl. (d. i. 6 Millionen Tonnen zu 2,15 Fl. für die Tonne) oder, wenn die abgeführte Menge 6 Millionen Tonnen überschreitet, als 2,15 Fl. für die Tonne.

Übrige europäische Länder.

— **Haftung der Eisenbahn in Dänemark.** Die Haftung der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage (Güter, aufgegebenes Gepäck) stützt sich, entsprechend der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung, auf das dänische Tarifgesetz (Takstlov); für Gepäck kommen §§ 16—18, für Güter §§ 35—51 und für lebende Tiere § 58 in Frage. Die Haftung für Personen (Reisende wie Dritte) und nicht aufgegebenes Gepäck sowie Brandschäden infolge Funkenflugs ist im Gesetz vom 11. März 1921 über die „Haftung für Schäden beim

Eisenbahnbetrieb" (Lov om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift) geregelt. Nicht aber ist dieses Gesetz anwendbar für Eisenbahnbedienstete, die einen Unfall erleiden. Für sie gilt das Beamtengesetz bzw. das Gesetz vom 6. Juli 1916/28. Juni 1920 über die Versicherung gegen Folgen von Unfällen. Im § 56 des Beamtengesetzes ist z. B. die Höhe des Ruhegehalts bestimmt, die der Beamte infolge des durch die Verletzung erforderlichen Dienstausscheidens erhält, im § 64 das für die Witwe bestimmte Witwengeld, falls ihr Mann bei einem Eisenbahnunfall getötet wird.

Der Grundgedanke des Geseztes ist der, daß der, der vollen Ersatz für Unfall, Tod, Beschädigung oder Verlust von Gütern beanspruchen will, sich diese Vorteile durch besondere Versicherung sichern muß. Infolgedessen ist für die Haftung der Eisenbahn, wie in dem deutschen Kraftfahrzeuggesetz, eine Höchstgrenze festgesetzt. Im einzelnen seien folgende Bestimmungen des Gesetzes erwähnt. Der Schaden, den eine Person durch den Eisenbahnbetrieb erleidet, mag es sich um einen Reisenden oder jemand anders handeln, ist von der Eisenbahn, auch wenn es sich um Zufall handelt, zu ersetzen. Hat der Geschädigte selbst oder ein Dritter den Schaden vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt, ist die Eisenbahn nicht schadensersatzpflichtig, es sei denn, daß ihr ein Mitverschulden zur Last fällt (§ 1). Erstattet wird sowohl Krankenbehandlung wie entgangener Verdienst bis zur Beendigung der ärztlichen Behandlung, doch regelmäßig nicht länger als ein Jahr. Ist anzunehmen, daß die Folgen des Unfalls auch darüber hinaus eine Verringerung des Verdienstes herbeiführen, kann eine Abfindungssumme oder eine Rente, gegebenenfalls beides, beansprucht werden. Auch kann Schmerzensgeld gewährt werden (§ 2). Im Falle des Todes sind die Begräbniskosten zu erstatten und Hinterbliebenenversorgung zu gewähren (Ehegatte, Kinder, sofern sie von dem Verunglückten versorgt wurden), ebenfalls durch Abfindung oder Rente (§ 3). Im Falle der Schädigung wird verringerter Verdienst bei voller Invalidität bis zum Höchstbetrage von 8000 Kr. jährlich, bei nur teilweiser Invalidität bis zu einem entsprechenden Betrage erstattet. Im Todesfalle darf die gewährte Entschädigung für Verlust des Versorgers 8000 Kr. jährlich oder eine entsprechende Abfindungssumme und die Entschädigung für eine einzelne Person nicht die Hälfte dieser Summe übersteigen. Kindern wird für die Zeit nach dem vollendeten 18. Lebensjahre nur dann eine Entschädigung gewährt, wenn anzunehmen ist, daß in dem betreffenden Falle auch nach diesem Alter von dem Verunglückten Hilfe für Berufsausbildung oder dergleichen gewährt worden wäre.

Für die Beschädigung des persönlich mitgeführten Gepäckes oder anderen Sachschaden wird dem einzelnen Reisenden Entschädigung nur bis zum Betrage von 2000 Kr. gewährt.

Die Schadensersatzansprüche sind spätestens 4 Monate nach der Entstehung des Schadens bzw. 4 Monate nach Kenntnis des Schadens an die Verwaltung zu richten. Wird keine Einigung zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Berechtigten erzielt, wird die Angelegenheit von der Eisenbahn oder des Berechtigten einem besonderen, vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf 6 Jahre ernannten Ausschuß von 5 Mitgliedern unterbreitet. Der Vorsitzende dieses Ausschusses muß die Befähigung zum Richteramte besitzen. Im übrigen muß ein Mitglied Arzt und ein anderes Sachverständiger im Versicherungswesen sein. Die Entscheidung des Ausschusses über die Höhe der Entschädigung ist endgültig. Der Rechtsweg ist hierfür ausgeschlossen, wohl aber könnte das ordentliche Gericht darüber befinden, ob überhaupt eine Entschädigungspflicht der Eisenbahn auf Grund des genannten Gesetzes besteht.

— Wirtschaftslage Schwedens. Wie die Abschlüsse der größeren Unternehmungen für das Jahr 1925 beweisen, hat das schwedische Wirtschaftsleben im vergangenen Jahre sich trotz harten ausländischen Wettbewerbs nicht nur halten, sondern sogar noch günstiger als im Vorjahre gestalten können. Die bedrängte Lage der Eisenindustrie und der Sägewerke wurde wettgemacht durch die günstigen Ergebnisse charakteristisch schwedischer Industrien, namentlich der Zellulose-, Kugellager- und Streichholzindustrie.

Wenig günstig wirkt die fast völlige Einstellung der Rübenpflanzung in diesem Jahre. Sie bedeutet einen schweren Verlust für die südschwedische Provinz Schonen, da nur zwei Zuckerfabriken den Betrieb aufrechterhalten werden. Diese Maßnahme der schwedischen Landwirtschaft hat die Arbeitslosigkeit von 70 000 Köpfen zur Folge und wird stark in dem Güterverkehr der vielen südschwedischen Privatbahnen zum Ausdruck kommen und ihre Lage noch weiter verschlechtern. Man beklagt in Schweden diese Maßnahme der Landwirtschaft, da auch im Auslande eine Einschränkung der Zuckererzeugung stattgefunden hat. Ungünstig macht sich ferner in Schweden die finanzielle Krisis Rußlands bemerkbar, das zu einer Einschränkung der Einfuhr um etwa 60 % schritt. Der Absatz schwedischer landwirtschaftlicher und Meiereimaschinen wird davon stark betroffen. Man hofft in Schweden auf eine Linderung der russischen Einfuhrbeschränkungen, sobald die russische Holzau die russische Handelsbilanz verbessert hat.

Infolge der in diesem Winter schwierigen Eisverhältnisse die schwedische Erzausfuhr im ersten Vierteljahr 1926 Rückgang von 380 000 t gegen das Vorjahr auf. Die Lag schwedischen Eisenindustrie ist nach wie vor ernst. Die suche eines Zusammenschlusses, von denen auch die deut Zeitungen viele Einzelheiten zu melden wußten, scheit Auch die Lage des Holzmarktes, die durch große Stille ge zeichnet wird, ist nicht besonders günstig. die erzielten sind niedrig. Ihre weitere Herabsetzung wird von engli Seite versucht. Dagegen sind die Abschlüsse auf dem Zell markt recht günstig. Es liegen Bestellungen bereits für in großem Umfange vor. Die Preise liegen dementspre fest.

Der Außenhandel ist lebhafter trotz des Rückganges der fuhr von Erz, Eisen und Holzwaren. Ihr stand ein Rück der Einfuhr von Getreide und eine gesteigerte Ausfuhr Kugellagern, Separatoren, Motoren und Streichhölzern über. Es liegen viele Aufträge vor, so daß die Zukunf sichten des schwedischen Wirtschaftslebens auch weiter gi beurteilt werden können (vgl. auch Jahrg. 1925 S. 1300 d.

— Estlands Eisenbahnwesen. Wirtschaftlich betrachtet das Jahr 1925 für das estnische Verkehrswesen wenige günstig als die vorhergehenden. Zwar hat die Schiffahr waltung wieder einen Fehlbetrag aufzuweisen, Eisenbah Post konnten dagegen mit einem zum Teil erheblichen schuß abschließen. Diese Tatsache wird indessen dadurch beeinträchtigt, daß beide Verkehrseinrichtungen lediglich der Deckung ihrer ordentlichen Ausgaben zu rechnen h während die außerordentlichen Ausgaben aus anderen S einnahmen gedeckt worden sind. Es ist allerdings nicht geschlossen, daß einige geplante Reformen in Zukunft nahmen zur Folge haben werden, die tatsächlich sämtliche gaben des Verkehrsministeriums decken.

Eine Veranschaulichung liefert der Voranschlag des kehrsministeriums für 1926:

	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß
	in Millionen E. Mark:		
Breitspurbahn	902	882,5	19,5
Schmalspurbahn . . .	283	262,6	20,4
Post u. Telegraph . .	437	288	149
Schiffahrtsverwaltung	109,8	153,3	44,5 Fehlb

Reinüberschuß von 144.4 Mill. Angenommen, daß es tatsä zu solch einem Überschuß kommt, so wird er doch imme knapp ein Viertel der im Budget vorgesehenen 600 Mil außerordentlicher Ausgaben decken können, während der aus größte Teil von vornherein als Zuschuß aus der Staats gedacht ist. Die Verkehrseinrichtungen sind gar nicht i Lage, ohne diese Zuschüsse auszukommen. Insgesamt bet die Einnahmen der Breitspurbahn von 1919 bis einschli 1923 4 724 415 768 Estimark, die Ausgaben 4 640 840 865 Esti so daß ein Gesamtüberschuß von 83,5 Millionen Estimark bleibt, d. h. 12 Millionen für ein Jahr.

Als Gründe für das ungünstige Ergebnis werden angeg zu hohe Verwaltungskosten, zu großer Beamtenapparat, Betriebsunkosten, veraltetes Signal- und Weichensystem, schiedenartigkeit des rollenden Materials und vor alle niedrige Personentarife, die im Auslande vielfach um und darüber hinaus höher sind, wie nachstehender Ver zeigt:

100 km Passagierbeförderung ergeben:

	I. Klasse:	II. Klasse:	III. Kl
in Lettland	561 E. Mk.	374 E. Mk.	187 E
in Litauen	882 „	583 „	294
in Deutschland . . .	964 „	664 „	445
in Rußland	—	622 „	302
in Estland	450 „	300 „	150

Um den Betrieb der Bahn wirtschaftlicher zu gestalten es zwei Wege: entweder die Tarife werden erhöht, oder di kosten werden verringert. Da sich der erste angesicht herrschenden schwierigen Wirtschaftsverhältnisse von verbietet, wird wohl nur der zweite Weg, der des Sparen der Neuorganisation, beschritten werden können.

Die Einnahmen und Ausgaben der Schmalspurbahne trugen in den Jahren 1920—1925:

Jahr:	Einnahmen:	Ausgaben:	Gew
1920	64 Mill. E. Mk.	54 Mill. E. Mk.	10 Mill.
1921	175 „ „	143 „ „	32 „
1922	217 „ „	176 „ „	41 „
1923	230 „ „	204 „ „	26 „
1924	263 „ „	221 „ „	42 „
1925	rd. 280 „ „	rd. 245 „ „	rd. 35 „

Die Schmalspurbahnen arbeiteten demnach ständig mit Überschuß, was aber nur dank der hohen Tarife möglich

in keinem Verhältnis zu den gebotenen Reisebequemlich-
n stehen. Bahnkörper, Schienen und rollendes Material
seit der russischen Zeit überhaupt nicht erneuert worden
befinden sich daher in einem trostlosen Zustande. Die
samkeit der Züge und die Unbequemlichkeit des Aufent-
in den kleinen alten Wagen, sowie andere Mängel, wie zum
iel die Paß- und Zollschwierigkeiten im lettischen Ab-
tt der Bahn zwischen Reval und Balk machen es verständ-
daß über die Schmalspurbahn eigentlich nur Klagen zu
sind.

r das laufende Jahr sind verschiedene Verbesserungen vor-
ien: Erneuerung der Schienen, Verkürzung der Fahrzeiten
. Auch der Bau einiger neuer Strecken ist ins Auge gefaßt
en, die teils zur Verkürzung bereits bestehender Verbin-
en (Eidapero-Pernau), teils dem Anschluß abgelegener
te (Inseln, Peipussee usw.) an das allgemeine Eisenbahn-
dienen sollen.

ßer den Summen, die diese Arbeiten erfordern werden,
der Regierung noch eine große mit der Übernahme der
ten Schmalspurbahnen zusammenhängende Zahlung bevor.
Gesetz sollen an die bisherigen Eigentümer der Bahnen
Millionen Estimark gezahlt werden, deren erste Rate be-
Ende 1925 fällig war. Es sind jedoch Schwierigkeiten ent-
en, weil es sich nachträglich herausgestellt hat, daß die
mit einer Hypothek von 4½ Mill. Goldrubel belastet ist.
Eisenbahngesellschaft stellt sich auf den Standpunkt, daß
chuld vom Staat mit übernommen werden müsse, während
er dazu nur in dem Falle bereit ist, wenn die Gesellschaft
lie Zahlung obiger 247 Millionen verzichtet. Es bleibt ab-
rten, wie sich das Gericht, dem der Fall letzten Endes vor-
wird, zu der Frage stellt.

Die Industrie in Rußland. In letzter Zeit hatten Inter-
ten vielfach Gelegenheit, in der russischen, auch in der
russischen, Presse zu lesen, wie sich die Verhältnisse in
and auf diesem Gebiete zugunsten der wirtschaftlichen Lage
owjetunion entwickeln. Auch in amtlichen Auslassungen
e man die Wege gezeichnet finden, auf denen eine „Indu-
isierung" möglich wäre und welche große Rolle hierbei der
sport", d. h. also die Eisenbahn und die Wasserwege, als
aucher zu spielen berufen sind. Dabei wird den tatsäch-
Verhältnissen, die augenblicklich die ganze wirtschaftliche
bestimmend in Rußland beeinflussen, durchaus gebührend
ung getragen, und darauf hingewiesen, daß der Transport
Aufgaben und Pflichten der aufstrebenden Industrie gegen-
nur zu erfüllen die Möglichkeit haben wird, falls ihm durch
rung erheblicher Geldmittel hierzu die Wege geebnet wer-
Wo aber das erforderliche Geld hernehmen? Das ist die
.

hrend so auf der einen Seite eingehend erwogen wird, wie
ngeblich aufstrebenden und der wirtschaftlichen Entwick-
des Landes dienenden Industrie wirksam geholfen werden
liest man, in einem offenbaren Gegensatz zu dem vor-
d Mitgeteilten stehend, im amtlichen „Boten der Verkehrs-
ten", wie wenig die derzeitige Leistungsfähigkeit der rus-
n Industrie den Ansprüchen, die an sie von der Eisenbahn-
ltung gestellt werden und gestellt werden müssen, zu ge-
vermag. Dabei ist nicht zu übersehen, daß gerade die
bahnverwaltung zu den besten, vielleicht allerbesten Ab-
rn gehört und daher „auch wohl einen Anspruch erheben
besonders aufmerksam behandelt zu werden, sowohl was
chtzeitige Belieferung, als auch was die Güte des Ge-
n anlangt." Und da es sich hier, der Quelle nach, um
sungen handelt, die in einem amtlichen Organ erschienen
so geht man wohl in der Annahme nicht fehl, daß die Re-
g sich diesen Mitteilungen als zutreffend anschließt. Was
sich nun aber demgegenüber?

dauerlicherweise muß festgestellt werden," heißt es da,
es weder bezüglich der Lieferfristen, noch bezüglich der
rten Qualität zur Zufriedenheit steht." An dieses
menfassende Ergebnis schließt dann unsere Quelle zur
ftigung dessen eine große Anzahl von Beispielen an, in
die Lieferfristen überschritten oder die Lieferung nur
ise ausgeführt worden ist.

ind der Nord-Kaukasusbahn auf die vertraglichen Bestel-
nicht geliefert worden z. B. Eisenbleche 55 %, eiserne
otivkesselteile 54 %, Bolzen 50 %, Schraubenmuttern
Federstahl 86 % usw. Vollkommen ausgefallen ist die
ung einzelner Sorten Kupfer. „Wie gewissenhaft die Me-
lustrie übernommene Verpflichtungen der Bahn gegenüber
, mag daraus ersehen werden, daß sechs bereits 1923/24
hlossene Verträge als unerfüllt noch auf das Wirtschafts-
925/26 übernommen werden mußten." Noch erheblich viel
mer scheint es um die Güte der gelieferten Gegenstände
lt zu sein. Hier nur einige Beispiele: Eisenblech zur Dach-
g 947 Pud, 1100 Pud und 1000 Pud, von drei verschiedenen
ken geliefert, mußten vollständig zurückgewiesen werden,
weil sie bei der Untersuchung bei gewöhnlichem Biegen, noch
mehr bei doppeltem Biegen Risse, sogar Zerreißungen ergaben;
96 Stück Stahlbohrer mußten als gänzlich untauglich zurück-
gewiesen werden, weil sie sich bei der Probe zusammendrehten;
Ziegelsteine für Martinöfen sollten der Bestimmung gemäß einer
Hitze von 2000 Grad widerstehen. Die Ziegel zerfielen aber
schon nach weniger als einer Stunde im Ofen.

Auf anderen Gebieten der Industrie ist es nicht viel anders.
So sind lederne Treibriemen ein sehr wunder Punkt. „Wollte
man genau nach den Lieferungsbedingungen die Abnahme der
gelieferten Riemen vornehmen, so wäre die Folge, daß die Bahn
überhaupt ohne Treibriemen in ihren Betrieben bliebe."

„Die Lackfarben haben den Mangel, sehr schlecht zu decken,
sind grob gemahlen und trocknen langsam. Es ist vorgekommen,
daß die Wagen infolgedessen mehrere Wochen zurückgehalten
werden mußten, bevor sie dem Betriebe übergeben werden
konnten."

Dazu kommt dann noch, daß die Lieferungen der russischen
Fabriken teurer sind, bis zu 100 %, als eingeführte Waren der-
selben Gattung.

Beispiele, die die Unpünktlichkeit in der Lieferzeit und ebenso
in der Mangelhaftigkeit des gelieferten Materials ferner noch er-
härten könnten, ließen sich sehr viele noch anführen.

Wenn man das so liest, so kann man kaum den Eindruck ge-
winnen, als bewege sich die Industrie in Rußland zur Zeit in
aufsteigender Linie und habe die Möglichkeit, den Bedarf des
Landes zu decken. Das scheint nach dem Ergebnis der Erfah-
rungen, die die Nord-Kaukasusbahn gemacht hat, mehr als frag-
würdig. Sollte der gegenwärtige Zustand aber dennoch die
Merkmale einer aufsteigenden Linie verkörpern, so ist jeden-
falls der frühere Tiefstand ein sehr weitgehender gewesen. Die
Kritik, die in unserer Quelle, namentlich an der Güte der ge-
lieferten Waren geübt wird, zeigt, daß die Leistungsfähigkeit
der Industrie, auch wenn man die Zerstörungen der verflossenen
zwölf Jahre voll in Rechnung stellt, sehr arg zurückgegangen
ist, denn vor 1914 wären derartige Ausstellungen sicher nicht
möglich gewesen. m.

— **Polens Außenhandel im ersten Vierteljahr 1926.** Die pol-
nische Handelsbilanz, die noch im Dezember v. J. ein Aktiv-
saldo in der Höhe von 103 Mill. Zloty aufweisen konnte, hat sich
in bezug auf das Endergebnis im ersten Vierteljahr 1926 be-
deutend verschlechtert. Das Aktivsaldo betrug im Januar d. J.
91 Mill. Zloty, im Februar 62 Mill. und im März nur noch
22 Mill. Zloty.

— **Tschechoslowakischer Eilgutverkehr mit Österreich, Ungarn
und Südslawien.** Die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung
verhandelt über die Einführung des Eilgutverkehrs nach Öster-
reich und Ungarn und durch diese Staaten nach Südslawien.
Diese Waren müßten in der Aufgabestation verzollt werden und
könnten daher nur in Stationen, in welchen Schnellzüge halten,
aufgegeben werden.

— **Erleichterungen bei der Verzollung von Reisegepäck in der
Tschechoslowakei.** Um Reisen aus und nach dem Auslande zu
erleichtern, hat die Eisenbahnverwaltung mit der Finanzver-
waltung ein Abkommen abgeschlossen, wonach das Reisegepäck
in den Grenzstationen nicht unbedingt einer Zolldurchsicht
unterzogen werden muß, sondern zur Verzollung oder Durchsicht
an ein Zollamt am Bestimmungsorte gewiesen oder die
Zolldurchsicht in der Aufgabestation des Gepäcks durch-
geführt werden kann. Dies gilt allerdings nur für jenes Ge-
päck, welches nach oder in einer Station aufgegeben wird, in
der sich ein Zollamt befindet. Die Überweisung wird auf Wunsch
des Reisenden von der Eisenbahn besorgt und durchgeführt.
Diese Maßnahme ist am 1. Mai in Kraft getreten.

— **Einführung von amtlichen Fahrkarten-Vorverkaufstellen
auf den Prager Bahnhöfen.** Damit jeder unvorhergesehene An-
drang von Reisenden bei den Personenkassen auf den großen
Prager Bahnhöfen verhindert wird, wurde auf diesen Bahnhöfen
der ganztägige Verkauf von Fahrkarten auch für den nächsten Tag eingeführt. Die für die ganztägige Fahrkartenaus-
gabe sowie für den Kartenvorverkauf bestimmten Kassen sind
durch besondere Aufschriften bezeichnet. Die Staatsbahnver-
waltung hofft, daß durch diese Einführung jeder Andrang bei
den Kassen in Zukunft entfallen wird.

— **Die IV. Wagenklasse in Rumänien.** Mit dem 1. Mai werden
die Personenzüge der rumänischen Staatsbahnen — zunächst
nur auf den Hauptlinien — wieder, wie schon vor einigen Jahren,
eine IV. Wagenklasse in der Gestalt von gedeckten, mit Bänken
in der Art der Militärtransporte versehenen Güterwagen führen.
Für diese IV. Wagenklasse wird die Hälfte der für die III. Klasse
geltenden Fahrpeise erhoben. Es ist dies ein Zeichen dafür,
daß mit dem vorhandenen Wagenmaterial der Verkehr nicht

mehr bewältigt werden kann, da man annehmen darf, daß eine Eisenbahnverwaltung nicht freiwillig zu einer solchen Maßregel greift, die geeignet ist, die Einnahmen aus der Hauptquelle des Personenverkehrs zu verringern, ohne verkehrswerbend zu wirken. Zudem wird der Güterverkehr, der sowieso an Wagenmangel leidet, die plötzliche Abgabe von vielen Hunderten von Wagen an den Personenverkehr schwer zu fühlen bekommen.

— **Lagerhausbrand in Bukarest.** Die Lagerhäuser des Bahnhofs Bukarest-Filaret sind am 26. April einem Brande zum Opfer gefallen. Der Schaden wird auf 50 Millionen Lei geschätzt.

— **Bahnbau in Griechenland.** Die griechische Regierung hat mit einem Privatunternehmen einen Vertrag abgeschlossen, nach dem dieses gegen einen Preis von 21 Mill. Dollar eine Anzahl Lieferungen und Leistungen zum Ausbau des Eisenbahnnetzes von Griechenland übernimmt. Unter anderem soll eine 135 km lange vollspurige Eisenbahn von Saloniki nach Angista gebaut werden; sie stellt sozusagen ein zweites Gleis der Eisenbahn Saloniki-Drama dar, die der Grenze sehr nahe liegt und daher bei kriegerischen Verwickelungen gefährdet ist. Die neue Strecke soll daher weiter landeinwärts geführt werden. Ferner sollen Vorarbeiten für eine Eisenbahn Larissa-Verria angestellt werden, die etwa 200 km lang werden wird. Die Strecke Saloniki-Athen soll umgebaut werden. Endlich sollen 70 Lokomotiven, 600 Wagen und weitere Betriebsmittel geliefert und es soll eine Anzahl Anlagen zur Speisung der Lokomotiven mit Wasser errichtet werden.

— **Osterverkehr in der Schweiz.** Bei dem guten Osterwetter hat der Verkehr in der Schweiz an diesen Tagen einen ganz gewaltigen Umfang angenommen, dessen Auswirkungen sich vor allem in den großen Verkehrsmittelpunkten, um Zürich, dem Vierwaldstättersee, Berner Oberland und im Süden zeigten. In Zürich liefen in der Zeit vom 1. bis 5. April 109 Sonderzüge aus und ein, in Luzern, wo auch der eigentliche Fremdenverkehr schon stark fühlbar war (Deutsche, Engländer, Amerikaner), verkehrten vom 1. bis 5. April über den Bahnhof 88 000 (1925: 65 000) Reisende. Gleich günstige Nachrichten liegen aus dem Tessin und Graubünden vor, ebenso aus Genf. Allen Berichten nach hat der Osterverkehr 1926 den vom vergangenen Jahre wesentlich überschritten.

Bemerkenswert ist, daß zur reibungslosen Abwicklung dieses großen Verkehrs in Zürich bei solchen Gelegenheiten zu der in der Schweiz sonst nicht eingeführten Bahnsteigsperre gegriffen wird.

— **Aufhebung des Paßvisums zwischen der Schweiz und Italien.** Zwischen der Schweiz und Italien ist eine Vereinbarung getroffen worden, der zufolge am 1. Mai d. J. das Paßvisum für die beiderseitigen Staatsangehörigen aufgehoben wurde, soweit es sich nicht um die Einreise zum Stellenantritt handelt. Zum Grenzübertritt ist für die Staatsangehörigen beider Länder ein gültiger, vom Heimatstaat ausgestellter Reisepaß erforderlich. Die Touristenkarten sowie die Vereinbarungen über den Kleingrenzverkehr bleiben weiter bestehen.

— **Betriebswechsel in Italien.** Mit Gültigkeit vom 24. April haben die italienischen Staatsbahnen den Betrieb der 6 km langen Linie Iglesias-Monteponi in Sardinien, der Gesellschaft der Sardinischen Südbahnen (Società Meridionali Sarde) abgetreten. Die Gesellschaft hat sich verpflichtet, diese vollspurige Strecke in eine schmalspurige (0,95 m) umzubauen. Der Güterverkehr, mit Verrechnung von Bahn zu Bahn, ist, nach vollendetem Umbau, bereits am 3. Mai mit den italienischen Staatsbahnen eingeführt worden.

— **Beschleunigte Güterzüge in Italien.** Die italienischen Staatsbahnen haben in letzter Zeit eine Anzahl von beschleunigten Güterzügen zwischen den größeren Handelsstädten eingeführt und sind gesonnen, falls der Versuch in der Handelswelt Anklang finden sollte, diese weiter auszudehnen.

Folgende Aufstellung gibt Aufschluß über die erzielten Fahrtbeschleunigungen:

Fahrzeit in Stunden.

Strecken	km	gewöhnliche Züge	beschleunigte Züge	Minderfahrzeit
Mailand-Ancona . . .	420	31.44	12.45	18.59
Faenza-Mailand . . .	266	17.—	8.30	8.30
Livorno-Rom	331	13.30	8.58	4.32
Livorno-Neapel . . .	572	35.50	17.45	18.05
Neapel-Livorno . . .	572	40.13	18.35	21.38
Novara-Mestre . . .	307	27.52	9.20	18.32
Mestre-Novara . . .	307	17.—	9.19	7.41

— **Neuordnung der französischen Staatsbahnen.** Schon Jahre 1921 war in Frankreich auf Verlangen der Kammer Ausschuß eingesetzt worden, der eine Neuordnung der fra sischen Staatsbahnen erörtern sollte. Er hat sich nach gehenden Beratungen für eine Verpachtung der Staatsbal ausgesprochen, und der Eisenbahnrat im Ministerium der öff lichen Arbeiten hatte den Plan, den der Ausschuß für die pachtung aufgestellt hatte, gebilligt. Obgleich die Kammer Vorlage eines Entwurfs für die Neuordnung der Staatsbal bis zum 1. November 1921 verlangt hatte, ist in dieser Bezie nichts geschehen. Im März 1925 ist ein neuer Ausschuß ber worden, der die Verwaltung, die Geldwirtschaft und das R nungswesen der Staatsbahnen untersuchen und nach Befi Vorschläge zu deren Verbesserung machen sollte; dabei sol aber die Staatsbahnen ein staatliches Unternehmen bleiben. Ausschuß hat seine Arbeiten abgeschlossen. Er schlägt vor, eine Leitung mit der Befugnis, Entscheidungen zu treffen, gesetzt wird, daß aber ein überwachender Ausschuß namen die Geldwirtschaft beaufsichtigen solle. Der Generaldire solle nur mit Zustimmung dieses Ausschusses berufen und a setzt werden können. Das Parlament solle zwar sein Aufsi recht nach wie vor ausüben, im übrigen sollte aber das R nungswesen der Staatsbahnen von den Bindungen des St haushalts und den Vorschriften für das staatliche Rechnu wesen befreit werden, da diese für ein gewerbliches U nehmen nicht anwendbar seien.

— **Die französischen Eisenbahnen im Staatshaushalt.** Staatshaushaltplan für 1926 ermächtigt die französischen E bahnen, 2670 Mill. Franken im Wege der Anleihe aufzubri und sieht 260 Mill. als Zuschuß des Staats zum Betriebe Staatsbahnen vor, den diese an die Gemeinschaftskasse der zösischen Eisenbahnen abzuführen haben. Das Ministerium öffentlichen Arbeiten hatte zunächst einen Plan aufgestellt, mit 3,3 Milliarden für die durch Anleihe zu deckenden Ausg abschloß, das Finanzministerium forderte aber eine H setzung um 600 Millionen. Die Eisenbahnen setzten darauf Anträge etwas herab, aber noch nicht in genügendem Maße, der Eisenbahnrat im Ministerium beauftragte daher einen schuß mit der Erörterung von weiteren Möglichk Streichungen auf diesem Gebiete vorzunehmen. Bei den Arb dieses Ausschusses wurde zunächst der Unterschied herv hoben, der zwischen der Staatsbahn, der Mittelmeerbahn, Orléansbahn und der Südbahn einerseits, den übrigen E bahnen andererseits besteht, indem bei jenen umfassende zur Einführung elektrischen Betriebes in der Ausführun griffen sind. Diese Arbeiten wurden ebenso wie ein Stre neubau der Pariser Gürtelbahn für unaufschiebbar anges und das gleiche wurde für eine Anzahl anderer Arbeiten, Verbesserung der baulichen und der Sicherungsanlagen, Fernsprech- und Telegrapheneinrichtungen, Maßnahmen fü Bediensteten, angenommen. Die Streichungen mußten also bei den sonstigen Ausgaben vorgenommen werden. Je nac Dringlichkeit sind sie in verschiedener Höhe festgesetzt wo schließlich mußten aber noch gleichmäßige Abstriche ge werden, um auf die vom Finanzminister geforderten Zahl kommen. Für Neu- und Erweiterungsbauten wurden 750 Mill. Franken vorgesehen, die sich auf die einzelnen wie folgt verteilen sollten:

Elsaß-Lothringen .	50 Mill.	Mittelmeerbahn . .	120
Staatsbahn	110 „	Orléansbahn . . .	135
Nordbahn	115 „	Südbahn	72
Ostbahn	115 „	Pariser Gürtelbahn .	33

Der Eisenbahnrat im Ministerium der öffentlichen Arb hat schließlich den Betrag wieder auf 825 Mill. erhöht mi Begründung, daß es unmöglich sei, mit einem geringeren B auszukommen.

Bei der Beratung der Eisenbahnausgaben in der Ka wurde von kommunistischer Seite der Antrag gestellt, Ausgaben um 680 Mill. zu kürzen, d. i. um den Betrag, de die Staatsbahnen ausgeworfen ist. Die Staatsbahn sollt diese Weise dafür gestraft werden, daß sie der Wied stellung von Arbeitern, die bei wilden Ausständen entl worden waren, erfolgreichen Widerstand geleistet hat. Ob bei der Erörterung darauf hingewiesen wurde, daß gerad Arbeiter unter dieser Streichung leiden würden, also gerad Kreise, für die die Kommunisten angeblich eintreten wo fanden sich doch 134 Stimmen, die für den Antrag eintr er wurde aber mit 507 Stimmen abgelehnt.

— **Tariferhöhung in Frankreich** (vgl. Nr. 16/1926, S. 4 Ztg.). Die amtliche Veröffentlichung über den am 1. Mai in Kraft getretenen Aufschlag zu dem Gütertarif lautet: einer Entscheidung des Ministers für öffentliche Arbeiten 17. April 1926 wird der gegenwärtig bestehende Zuschla den Tarifen für Personen, Güter usw. auf den großen E bahnnetzen und der Ceintures in Paris mit Gültigkeit 1. Mai 1926 um 20 Punkte erhöht, was einer Erhöhung vo

er derzeit in Kraft stehenden Gütertarife entspricht." Gleich-
eitig werden die Grundtaxen im Binnen- und Wechselverkehr
ir Eilgüter sowie für Frachtgut der Serien 1 und 2 geändert.

— **Eisenbahnen und Landesverteidigung in Frankreich.** Beim
inisterium der öffentlichen Arbeiten ist ein Ausschuß für die
andesverteidigung auf dem Gebiete der Krafterzeugung, des
ergwerks- und des Verkehrswesens eingesetzt. In ihm sind
e Ministerien der öffentlichen Arbeiten, des Krieges, der
arine, der auswärtigen Angelegenheiten, der Finanzen, des
nern, des Ackerbaus, der Kolonien, der Arbeit, des Handels
rtreten, ferner die Staatsämter für Luftschiffahrt und für
ifen, für die Handelsmarine und die Fischerei, Ämter, an
ren Spitze Unterstaatssekretäre stehen; endlich arbeitet auch
s Generalsekretariat des Oberausschusses für Landesverteidi-
ing in dem neuen Ausschuß mit. Zunächst hat die Regierung
eben Mitglieder, darunter die Leiter des Bergwerks-, Eisen-
hn-, Wasserkraft-, Binnenschiffahrt- und Hafen- sowie des
raßenwesens im Ministerium der öffentlichen Arbeiten er-
nnt; dazu kommen noch ein 1. und ein 2. Vorsitzender und
n Sekretär, ebenfalls aus dem Kreis der höheren technischen
eamten.

— **Der Fährbootverkehr Harwich-Zeebrügge** ist infolge des
reiks in England bis auf weiteres eingestellt worden.

— **Eine Unterstützungskasse bei den Londoner Untergrund-
hnen.** Bei der Vereinigung der Londoner Untergrundbahnen,
der auch die Londoner Omnibusgesellschaft und eine Anzahl
raßenbahnen gehören, besteht eine Unterstützungskasse, die
000 Mitglieder hat. Sie zahlen wöchentlich einen Penny Bei-
g und die beteiligten Gesellschaften schießen den gleichen
trag zu. Im Jahre 1925 haben die Einnahmen 15 600 £ aus-
macht. An Unterstützungen in bar wurden über 7000 £ aus-
zahlt, während in 1200 Fällen die Unterbringung von Kranken
Krankenhäusern und von Erholungsbedürftigen in Genesungs-
men veranlaßt wurde. Auch bei Augenleiden, bei Zahnkrank-
ten und bei notwendig werdenden chirurgischen Eingriffen
ft die Unterstützungskasse. Sie hat auch in Hythe in der
afschaft Kent ein Erholungsheim für Mütter mit Kindern er-
htet, das einen jährlichen Aufwand von über 3000 £ erfordert.

Fremde Erdteile.

– **Verkehrsverhältnisse in Persien.** Einem interessanten Auf-
ze über Industrie, Handel, Finanzen und Verkehr in Persien
„Wirtschaftsdienst" entnehmen wir über die Verkehrsver-
nisse folgendes: Ein böses Kapitel in der Volkswirtschaft
siens stellt auch das Verkehrswesen dar. Vor dem
ege galt Persien als nahezu wegelos. Heute besitzt es
nze zwei Eisenbahnen, und zwar die ehemals russische
n von Täbris nordwärts bis zur russischen Grenze
die Bahn von Duzdab bis an die indische Grenze.
se Bahn ist von England gebaut und Persien verpachtet
den. Ferner durchkreuzen eine Reihe von verhältnismäßig
en Autostraßen das Land von Süden nach Norden und
Westen nach Süd- und Nordosten. Anfangs-, End- oder
tenpunkt dieser Fahrstraßen, mit Ausnahme der von Duzdab
n Meschhed, ist Teheran. Die von Risa-Khan, dem neuen
ah von Persien, geplante transpersische Bahn soll von
ammera am Persischen Golf über Kaswin und Teheran nach
eli führen und zahlreiche Abzweigungen erhalten; so von
manschah nach Kaf-i-Schirin, welches seit dem Kriege mit
dad durch eine Eisenbahn verbunden ist, ferner von Kaswin
n Täbris, als Anschluß an die russische Linie, von Teheran
n Meschhed und weiter südlich über Seïstan nach Duzdab, um
lerum eine Verbindung mit Indien herzustellen. Endlich
Ispahan ebenfalls mit Duzdab verbunden werden, und zwei
rbahnen sollen die Häfen am Persischen und Oman-Golf
reinander sowie die Häfen am Kaspischen Meere mitein-
r verbinden. — Diese Pläne Risa-Khans sind ohne Zweifel
großzügig, ihre Verwirklichung jedoch dürfte, nach vor-
tiger Schätzung, immerhin noch mindestens ein Vierteljahr-
lert auf sich warten lassen. Sicherlich aber würden der-
ze Bahnverbindungen Handel und Verkehr in Persien auf
hohe Stufe bringen und dazu beitragen, daß Land und Volk
wirtschaftlicher Hinsicht bald gesunden.

Eine Unterstützungskasse bei den chinesischen Eisenbahnen.
die Eisenbahnen Shanghai-Nanking und Shanghai-Ningpo ist
enehmigung des Verkehrsministeriums eine Unterstützungs-
e gegründet worden, zu der beizutreten alle Bediensteten
mehr als 30 Dollar Monatsverdienst verpflichtet sind, wäh-
denen mit niedrigeren Bezügen der Beitritt freisteht. Die
se wird von einem Ausschuß verwaltet, der durch allgemeine
len eingesetzt worden ist. Die Beteiligten schätzen das
ken der Unterstützungskasse sehr.

— **Aus Niederländisch-Ostindien.** Die Deli-Eisenbahn ver-
längert demnächst ihre Stammlinie von Kisaran aus nach Süden,
und zwar zunächst bis Tandjong Pasir; für später ist der Weiter-
bau bis Kota Pinang in Aussicht genommen. Die Strecken sollen
als Hauptbahn gebaut werden. Im Süden von Sumatra ist die
Verbindung der Palembang und Lampong Staatsbahnnetze für die
nächste Zeit zu erwarten und ihre Verlängerung zur Westküste
über Djambi nach Padang in Vorbereitung. Über die Verbin-
dung des Padangnetzes mit der Delibahn, die erst ein einheit-
liches Bahnnetz in Sumatra schaffen würde, bestehen noch keine
genaueren Pläne. Auf Java wurde die neue Linie Djatibarang-
Karangampel (Cheribon) am 1. Mai eröffnet. Am gleichen Tage
wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Batavia-Kema-
joran aufgenommen.

— **Zusammenschluß amerikanischer Eisenbahnen.** Trotz der
ablehnenden Haltung, die das Bundesverkehrsamt gegenüber den
Plänen der Brüder von Sweringen, einen Zusammenschluß von
Eisenbahnen herbeizuführen, eingenommen hat, werden doch an
anderer Stelle ähnliche Verschmelzungen geplant. Sie betreffen
die Kansas City Southern Railway, die Eisenbahn Missouri-
Kansas-Texas und die St. Louis Southwestern Railway. Ihre
Netze sind 1224 km, 5132 km und 2861 km lang, so daß sich durch
ihre Vereinigung ein Netz von über 9200 km Länge ergeben
wird. Die einzelnen Netze haben schon jetzt zahlreiche Gleis-
verbindungen untereinander. Ihr Verkehrsgebiet wird etwa von
den Städten St. Louis, Kansas City, Memphis, Port Arthur und
Galveston begrenzt. Die Kansas City Southern Railway hat
sich schon durch den Ankauf von Aktien maßgebenden Einfluß
auf ihre zukünftigen Partner gesichert.

— **Zugleitungsdienst in den Vereinigten Staaten.** Ein fester
Fahrplan versagt in den Fällen, in denen ein Zug Verspätung
hat; er enthält keine Anweisung, was dann zu geschehen hat.
Bei starkem Verkehr bedarf es in solchen Fällen des Eingreifens
einer Zugleitung, um den Betrieb im Gang zu halten und um
möglichst schnell den Zustand wieder herzustellen, bei dem der
verspätete Zug als störendes Element beseitigt ist und die hinter
ihm liegenden Züge, oder auf eingleisiger Strecke auch die mit
ihm kreuzenden Züge, die er aufgehalten hat, wieder in plan-
mäßiger Ordnung verkehren. Eine solche Leitung des Zugver-
kehrs von einer Stelle aus, ist natürlich nur mit den neuzeitlichen
Nachrichtenmitteln möglich. Sogar der Telegraph wird hier
nicht immer ausreichen, sondern es muß häufig auch noch der
Fernsprecher zu Hilfe genommen werden. Die Zugleitung von
einer Stelle aus derart, daß die Verfügung über die Abfahrt und
Weiterfahrt der Züge den Außenstellen entzogen und von jener
Stelle übernommen wird, ist besonders in Amerika entwickelt
worden. Sie spielt dort unter dem Schlagwort „train-dispatching"
eine große Rolle. Von dort ist sie im Kriege nach Frankreich
vorgedrungen, indem die amerikanischen Eisenbahntruppen sie
dort eingeführt und der französische Eisenbahnbetrieb sie dann
beibehalten hat. Auch in England gibt es eine Anzahl schwer
belastete Strecken, auf denen der Zugverkehr nach amerika-
nischem Vorbild geregelt wird. Die deutschen Zugleitungen und
Oberzugleitungen wurden seinerzeit zur Behebung von betrieb-
lichen Schwierigkeiten ins Leben gerufen und haben ihre Auf-
gabe erfüllt.

Als erste Anwendung des heute weit verbreiteten Verfahrens,
den Zugverkehr durch telegraphische oder fernmündliche An-
weisungen aus der Ferne zu leiten, gilt eine Anweisung, die der
Betriebsleiter der Erie-Eisenbahn im Herbst 1851 erteilt hat,
indem er nach dieser Anweisung einen Zug über eine etwa
22 km lange Strecke außerhalb des Fahrplans verkehren ließ.
Er war also der erste „train-dispatcher" und seine Anweisung
die erste „train-order", die erteilt worden ist. Heute arbeiten
in diesem Dienst in den Vereinigten Staaten 5400 den Zugver-
kehr regelnde Beamte, und ihnen sind 59 600 Arbeitskräfte zur
Unterstützung beigegeben, die allerdings nicht alle ausschließ-
lich in diesem Dienstzweig arbeiten. Ihre Dienstbezüge beliefen
sich im Jahre 1925 auf 122 Mill. Dollar. Schätzungsweise er-
teilen sie täglich 130 000 „train-orders", was im Jahre 47 Mill.
Stück ausmacht, die alle mindestens doppelt, wenn nicht gar drei-
und mehrfach ausgefertigt werden müssen. Es werden zwei
Vordrucke verwendet, von denen der eine für den Zugführer,
der andere für den Fahrdienstleiter bestimmt ist. Über jenen
muß der Zugführer Quittung leisten, während bei diesem dem
Bahnhof die Verantwortung dafür übertragen wird, daß der
Zugführer und der Lokomotivführer ihre richtigen Anweisungen
erhalten. Infolgedessen muß der Zug in dem einen Falle an-
halten, während im anderen Falle nur die Geschwindigkeit ver-
langsamt zu werden braucht. Soll daher dem Zug der Befehl
zur Weiterfahrt erteilt werden, so bedeutet die Anwendung des
für den Zugführer bestimmten Vordrucks einen vermeidbaren
Aufenthalt, und es ist richtiger, die Anweisung dem Bahnhof
zur Übermittelung an den Zugführer und den Lokomotivführer
zu richten.

Internationaler Verkehr.

— **Der IV. Internationale Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß** wird auf Einladung des Magistrates der Hauptstadt Kopenhagen voraussichtlich im Monat Juni 1927 in Kopenhagen stattfinden, und es werden die Mitglieder aufgefordert, um das Vortragsprogramm aufstellen zu können, solche Beratungsgegenstände mitzuteilen, welche ihrer Meinung nach für die Gesamtheit von Interesse sein dürften.

Wasserverkehr.

— **Der Hafen Dünkirchen** steht zwar, was die Zahl der in ihm verkehrenden Schiffe anbelangt, erst an achter Stelle unter den 37 französischen Seehäfen, hat aber mit 2505 eingelaufenen und 2545 ausgelaufenen Schiffen, die 1,108,423 t Ladung brachten und mit 2,718,652 t abfuhren, einen nennenswerten Verkehr, besonders in Ausfuhrgut. Seine Lage macht ihn zum Ausfuhrhafen für die Erzeugnisse der Hüttenwerke von Lothringen, von Luxemburg und des Saargebiets. Bis zum Jahre 1924 überwog in Dünkirchen die Einfuhr, den Bemühungen der Nordbahn und der Handelskammer ist es aber gelungen, den Strom schwerer Ausfuhrgüter nach Dünkirchen zu lenken. Im Jahre 1925 ist zwar die Einfuhr zurückgegangen, dafür aber die Ausfuhr gestiegen. Neben den schon genannten Hüttenerzeugnissen werden in Dünkirchen Kohle und Erze, Getreide, Wein, Holz, Webwaren, Düngemittel, Petroleum und Öl umgeschlagen. Unter den mit der Eisenbahn eingehenden Gütern waren 640,566 t Hüttenerzeugnisse, fast zwei Drittel des Ausfuhrgutes und doppelt soviel wie im Vorjahre. Die belgischen Häfen bilden für Dünkirchen einen Wettbewerb, der dort unangenehm empfunden wird, den zu bekämpfen aber namentlich die Nordbahn ihr möglichstes, und nicht ohne Erfolg, tut.

— **Der Güterverkehr im Hafen Venedig** betrug im Jahre 1925:

	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt
1912	2 498 564 t	383 275 t	2 881 839 t
1924	2 047 536 t	224 109 t	2 271 605 t
1925	1 837 231 t	284 178 t	2 121 409 t

Der Ausfall in der Einfuhr ist ausschließlich auf die um über 300 000 t verminderte Steinkohleneinfuhr zurückzuführen. Bei der Ausfuhr steht an erster Stelle Getreide und Mehl, es folgen Webwaren, Düngemittel, Holz und Kohle.

Die Zahlen des Eisenbahnverkehrs zeigen, daß Venedig fast kein außeritalienisches Hinterland hat. Der Anteil der aus dem Ausland kommenden und nach dem Ausland gehenden Waren betrug bei ungefähr gleichen Gesamtverkehrszahlen im Jahre 1912 4,21 %, 1924 1,55 % und 1925 2,14 % des Gesamteisenbahngüterverkehrs.

Luftverkehr.

— **Eröffnung der Fluglinie Moskau-Tiflis.** Am 5. Mai ist die größte Luftschiffahrtlinie in der Sowjetrepublik eröffnet worden. Es handelt sich um eine Verbindung zwischen Moskau und Tiflis. Diese ungefähr 3000 Werst betragende Entfernung werden die Flugzeuge in 21 Stunden zurücklegen.

Rechtspflege.

— **Auch ein vom Amt suspendierter Beamter kann sich der unerlaubten Entfernung im Sinne des § 14, Abs. 3 des Reichsbeamtengesetzes schuldig machen.** Der Kläger, der Eisenbahnassistent T. in Berlin-Schöneberg, war von der beklagten Deutschen Reichsbahn zu dem Vorstande der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter gehaltlos auf Widerruf beurlaubt. Der Urlaub sollte am 31. März 1922 ablaufen. Am 5. Februar 1922 wurde ein Dienststrafverfahren gegen ihn eröffnet, zugleich wurde er vom Dienste enthoben mit der Begründung, daß er einer Ende Januar 1922 an ihn gerichteten Aufforderung zum Wiederantritt seines Dienstes keine Folge geleistet, vielmehr gelegentlich der damaligen Streikbewegung lebhaft für den Eisenbahnerstreik gewirkt habe. Im Dienststrafverfahren verteidigte der Kläger sich damit, daß ihm eine Aufforderung zur Wiederaufnahme des Dienstes nicht zugegangen sei, auch bestritt er, für den Streik tätig gewesen zu sein. Das Verfahren endigte mit der Einstellung des Klägers und der Verhängung einer Ordnungsstrafe von 30 ℳ. Bis zu seiner Wiedereinstellung (1. Januar 1924) ist dem Kläger kein Gehalt gezahlt worden. Ein Antrag auf Zahlung des halben Gehalts vom 1. März 1922 an wurde vom Reichsverkehrsminister abgelehnt. Kläger verlangt unter Berufung auf § 128 Abs. 1 RBG. Nachzahlung der Hälfte des Diensteinkommens seit de[n] 1. März 1922.

Das Landgericht Berlin hat die Beklagte zur Zahlung ein[er]
im Wert unbedeutenden Papiermarksumme verurteilt, da[s]
Kammergericht hat auf Zahlung von 195 Reichsmark erkan[nt]
und die weitergehenden Ansprüche des Klägers abgewiesen. A[uf]
die Revision der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat jet[zt]
das Reichsgericht das Urteil des Kammergerichts wege[n]
ungenügender Begründung aufgehoben und die Sache zu[r]
anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Kamme[r]-
gericht zurückverwiesen.

In den reichsgerichtlichen Entscheidungs-
gründen wird ausgeführt: Die Vorinstanzen nehmen überei[n]-
stimmend an, daß mit dem Zeitpunkt der vorläufigen Diens[t]-
enthebung des Klägers von einer „unerlaubten" Entfernun[g]
im Sinne des § 14 Abs. 3 RBG. nicht mehr die Rede sein könn[e],
da diese gesetzliche Bestimmung nur Platz greife, wenn d[ie]
Nichtleistung der Dienste auf dem Willen des Beamten beruh[e],
daß sie also nicht Anwendung finde, wenn die dienstberechtigt[e]
Behörde — wie im vorliegenden Fall — durch die Amt[s]-
enthebung des Beamten es ihm „unmöglich mache", Diens[t]
zu leisten. Das landgerichtliche Urteil spricht noch besonde[rs]
aus, auf Grund der Bestimmung des § 14 Abs. 3 RBG. wür[de]
der Kläger im Fall einer unentschuldigten Urlaubsüberschreitu[ng]
lediglich seines Gehalts zwischen der Beendigung seines Urlau[bs]
— Ende Januar 1922 — und dem Beginn der vorläufigen Amt[s]-
enthebung — dem 5. Februar 1922 — verlustig gehen könne[n],
da mit der Suspension seine Entfernung nicht mehr unerlau[bt],
sondern durch seine vorgesetzte Behörde geboten gewesen s[ei].

In dieser Allgemeinheit und uneingeschränkt ausgesproch[en]
erscheint diese Ansicht rechtsirrig. Sie geht schon um deswill[en]
fehl, weil auch der suspendierte Beamte, wenn er ohne Urla[ub]
seinen Dienstort verläßt, für die Dauer der unerlaubten E[nt]-
fernung seines ganzen Diensteinkommens verlustig geht, da d[ie]
Residenzpflicht trotz der vorläufigen Dienstenthebung besteh[en]
bleibt. Die Unhaltbarkeit der von den Vorinstanzen vertreten[en]
Rechtsansicht ergibt sich aber vor allem aus folgenden E[r]-
wägungen: Überschreitet ein Beamter den erteilten Urlaub, w[eil]
er anderwärts eine gewinnbringende Tätigkeit gefunden h[at],
und kehrt er auf Widerruf des Urlaubs und Aufforderung z[um]
Wiederantritt des Dienstes nicht zurück in der Absicht, si[ch]
die gefundene Einnahmequelle zu erhalten, sieht andererse[its]
die vorgesetzte Dienstbehörde von einer vorläufigen Amtse[nt]-
hebung ab, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß § [14]
Abs. 3 RBG. Anwendung zu finden hat, der Beamte also für [die]
Zeit der unerlaubten Entfernung sein gesamtes Diensteinkomm[en]
verliert. Diese Rechtslage kann — bei sonst gleichen U[m]-
ständen — unmöglich dadurch eine andere werden, daß [die]
oberste Reichsbehörde die dienstliche Verfehlung als so schw[er]
ansieht, daß sie die Suspension für geboten erachtet. Die u[n]-
erlaubte Entfernung des Beamten verwandelt sich durch die V[er]-
hängung dieser Maßnahme niemals in eine erlaubte, von [der]
dienstberechtigten Behörde gebotene. Wollte man anders e[nt]-
scheiden, so würde die Verhängung der vorläufigen Dien[st]-
enthebung für den im Ungehorsam beharrenden Beamten [ge]-
radezu eine Besserstellung bedeuten, das Reich müßte ihm [zu]
dem erheblichen Verdienst, den er außerhalb seines Am[tes]
gesucht und gefunden hat, gemäß § 128 Abs. 1 noch die Häl[fte]
seines Diensteinkommens bezahlen, nur weil die Suspension v[er]-
hängt worden ist. Das kann aber der Gesetzgeber unmögl[ich]
gewollt haben. Während der vorläufigen Amtsenthebung s[oll]
dem Beamten, der sein volles Gehalt bezieht, die eine Häl[fte]
innebehalten werden, nicht aber dem Beamten, der seines [Ge]-
haltes gemäß § 14 Abs. 3 verlustig ist, die Hälfte der zule[tzt]
erhaltenen Bezüge zugewendet werden. Zu beachten ist fern[er],
daß § 14 RBG. unter dessen allgemeinen Bestimmungen st[eht]
und im Gegensatz zu der Verfahrensvorschrift des § 128 ei[nen]
materiellen Rechtssitz enthält. Auch die Erwägung des La[nd]-
gerichts, daß der Fortfall des Diensteinkommens nach § [14]
Abs. 3 RBG. auch für die Dauer des Dienststrafverfahrens sel[bst]
deshalb nicht eintreten könne, weil dann eine Urlaubsüb[er]-
schreitung einer strengeren Behandlung unterliegen würde, [als]
jede andere dienstliche Verfehlung, also auch eine solche str[af]-
rechtlicher Art, kann zu einer anderen rechtlichen Beurteilu[ng]
keinen Anlaß geben. Denn der Einkommensverlust nach § [14]
Abs. 3 RBG. hat keinen strafrechtlichen Charakter, sondern [ist]
eine vermögensrechtliche Folge der Nichterfüllung der An[wesenheits]-
pflicht und des dadurch dem Reiche zugefügten Schadens (R[G].
Bd. 52 S. 22/23).

Es kommt daher auf die Umstände des Falles an, ob e[ine]
Urlaubsüberschreitung als unerlaubte Entfernung vom Amt [an]-
zusehen ist und ob dem Beamten besondere Entschuldigun[gs]-
gründe zur Seite stehen, was von dem Gericht nachzuprüfen [ist]
(RGE. vom 27. November 1925, III 252/25). Im vorliegen[den]
Falle behauptet nun die Beklagte, wie sich schon aus d[em]
Schreiben des Reichsverkehrsministers vom 19. Mai 1923, [aus]
ihren Schriftsätzen und namentlich aus der Berufu[ngs]-
begründung ergibt, der Kläger habe der Aufforderung, sei[nen]

wieder anzutreten, nicht Folge geleistet und habe diesen auch über die Zeit des ihm ursprünglich bewilligten s, den 31. März 1922, hinaus gehabt und durch sein Verbekundet. Umgekehrt macht der Kläger geltend, er habe ufforderungsschreiben zur Rückkehr in den Eisenbahn- nicht erhalten, und er habe in dem Disziplinarverfahren dem die Untersuchung führenden Beamten erklärt, daß er Aufforderung zur Rückkehr in den Dienst sofort geleistet haben würde, und daß er auch zur Zeit der Verng noch bereit sei, den Dienst wieder aufzunehmen. Das ngsgericht durfte sich daher der Stellungnahme zu dieser sprechenden und für die Entscheidung der Rechtsfrage ichen Parteivorbringen nicht entziehen. Das angefochtene läßt jedoch die erforderlichen Feststellungen vermissen. 74/25. — 16. März 1926.) K. M.—L.

Aus den Entscheidungen des österreichischen Verwalerichtshofes. Eisenbahnbehördliche Aufträge: Die Eisenhörde ist befugt, aus sicherheitspolizeilichen Gründen die richtung einer Haltestelle aufzutragen. (Erkenntnis vom z 1926. A 570/25.)

Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde der Grazer vay-Gesellschaft gegen die Entscheidung des Bundeseriums für Handel und Verkehr, betreffend die Neutung einer Haltestelle, als unbegründet abgewiesen.

scheidungsgründe: Es kann dahingestellt blei- — wie die angefochtene Entscheidung besagt und die schrift näher ausführt — nur die Zurückverlegung einer telle an den Ort, wo sie früher bestanden hat, verfügt n ist, oder ob — wie die Beschwerde behauptet — die chtene Entscheidung den Auftrag zur Errichtung einer Haltestelle bedeutet, worin die Beschwerde eine Übertung der Befugnisse der belangten Behörde erblicken Auch der Auftrag zur Neuerrichtung einer Haltestelle rch die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen gedeckt. llem ergibt sich schon aus dem Eingang des § 8 der Miniverordnung vom 25. Januar 1879, RGBl. Nr. 19, daß die ellung der Anzahl und der Lage der Stationen und Halte- Sache der obersten Eisenbahnbehörde ist. Daß aber die de in dieser Beziehung an die ursprünglich — etwa in der ssionsurkunde oder bei der politischen Begehung der — getroffenen Anordnungen nicht gebunden, sondern n der Folge berechtigt ist, dasjenige anzuordnen, was sie erhütung möglicher Unfälle für notwendig hält, geht aus den Vorschriften hervor: Die Eisenbahnbetriebsordnung 16. November 1851, RGBl. Nr. 1 ex 1852 —, deren Beungen im Artikel II des Gesetzes vom 8. August 1910, Nr. 149, grundsätzlich aufrechterhalten sind — verfügt , daß jede Bahn stets in gutem, fahrbaren Zustande erwerden muß und daß die entstehenden Mängel und en sowie die dem ungestörten Betriebe entgegenstehenden rnisse so schleunig als möglich zu beseitigen sind. Im menhange damit wird in § 75 weiter bestimmt, daß die bsunternehmungen zu verhalten sind, alle aus was immer rsachen entstehenden, die Sicherheit und Regelmäßigkeit etriebes gefährdenden Mängel, Unvollkommenheiten und haftigkeiten auf das schleunigste zu verbessern; auch das über die Bahnen niederer Ordnung vom 8. August 1910, Nr. 149, verfügt im Artikel XXIX, daß die staatliche ßnahme sich auf die Wahrung der sicherheitspolizeilichen zungen erstreckt; endlich bestimmt § 46 der schon zitierinisterialverordnung vom 25. Januar 1879, daß es der en Eisenbahnbehörde vorbehalten bleibt, jederzeit, sobald troffenen Einrichtungen sich nach ihrem Ermessen als inglich erweisen, zur Wahrung der Sicherheit und der lichen Interessen die nötigen Ergänzungen und Abänden der genehmigten Projekte nach Einvernehmung der fenden Bahngesellschaften anzuordnen. Der Umstand daß sicherheitspolizeiliche Rücksichten den Anlaß zur sgabe der angefochtenen Verfügung geboten haben, ist schwerdeführenden Gesellschaft aus der unter ihrer Mitng abgehaltenen Lokalverhandlung vom 6. Juli 1925 nt und wird in der Beschwerde nicht bestritten.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 512.)

Das deutsche Verkehrsgewerbe. Eine gewerbepolitische suchung von Otto Knebel-Berlin. Berlin 1926. Volks- Verlagsgesellschaft m. b. H. 128 S. 1,50 RM.

tig ist nur der Untertitel: eine gewerbepolitische suchung; und da der Leser nicht ohne weiteres wissen was hier unter Gewerbepolitik zu verstehen sei — es en auch Begriffe vor, wie „standespolitisch“, ja sogar mmenspolitisch“ (S. 8) —, so muß von vornherein be- werden, daß vom Gewerbe als solchem überhaupt kaum de ist, sondern von der gewerkschaftlichen oder politischen sog. Organisation der Arbeitnehmer. Sie soll nach Möglichkeit einheitlich zusammengeschlossen werden. Dabei wird das freie Transportgewerbe zwar nicht eingerechnet, weil es mit dem „Verkehr“ (lies: Arbeiterschaft der öffentlichen Verkehrsunternehmungen) nicht unmittelbar zusammenhänge, aber es wird „engste Tuchfühlung mit der Gewerkschaft des freien Transportgewerbes“ (S. 118) gefordert; und auf der anderen Seite wird ein besonderes Gewicht darauf gelegt, die Straßenbahner mit den Eisenbahnern unter einen Hut zu bringen. Dazu wird in der ersten Hälfte der Schrift eine Geschichte der Verkehrsentwicklung geliefert, aus der die innere Zusammengehörigkeit der verschiedenen Verkehrsunternehmungen einleuchten soll. Sie ist zwar wissenschaftlich zumeist nicht richtig, aber das macht offenbar nicht viel aus, weil es sich wesentlich darum handelt, erst einmal mit dem Schein einer Evolution als äußeren Anhalt das Ziel herauszuarbeiten: entweder müsse der gesamte Verkehr monopolisiert oder — da das ernstlich nicht in Frage komme — „durch einheitliche Verkehrsgesetzgebung eine den Gesamtverkehr umfassende Gewerbepolitik eingerichtet werden, die auf der ganzen Linie zur gemischtwirtschaftlichen Betriebsform mit ausgesprochenem öffentlichen Charakter in allen Betriebsarten des Verkehrs führen werde“ (S. 25). Ob die „Gemischtwirtschaft“ eine volkswirtschaftlich auf die Dauer brauchbare Betriebsform sei, wird in dieser gewerbepolitischen Untersuchung nicht untersucht. Für die Organisation scheint sie also brauchbar zu sein.

Die wissenschaftliche Aufmachung ist immerhin dafür bezeichnend, mit welchem Dunst auch hier gearbeitet wird. Wie gesagt, ist sie zumeist schon tatsächlich falsch — um nur ein Beispiel herauszugreifen: „Schon die Seeschiffahrt des Altertums stand stets unter der Botmäßigkeit der Herrscher“ (S. 25), wobei nicht etwa das „Kapital“ gemeint ist, sondern: „vom Staat selbst ausgeführt oder doch im weitaus höheren Maße vom Staat kontrolliert oder reguliert als gegenüber anderen Wirtschaftszweigen“. Dazu stört, zumal in der schlagwortförmigen Gedankenführung, die massenhafte Verwendung unsicherer und oft sogar unverstandener Fremdwörter. Das mehrfache Erwähnen eines „Kodifizienten“ ist sicherlich kein Druckfehler, sondern ein Denkfehler. Denn wenn die „Aufstellung eines Kodifizienten zum Ausgleich unterschiedlicher Liquidität“ verlangt wird mit dem Zusatze „Diese Folgerungen werden sicher mancherlei Kodifizierung erfahren müssen“ (S. 83), so kann man der Sache auch nicht mit einem „Koëffizienten“ auf die Beine helfen; es ist gedanklicher Unsinn. Die „Liquidität“ wird annähernd hundertmal genannt und soll bald Ertrag, bald Ertragsfähigkeit, bald Gleichgewicht der Wirtschaft, aber niemals Liquidität bedeuten, und die „Planwirtschaft“ wird unter dem Gesichtspunkte der Planmäßigkeit als Fahrplanwirtschaft behandelt, wobei nur nebenbei erwähnt wird, daß man unter ihr „landläufig“ eine völlige Zwangsreglementierung unter Ausschluß jeder freien Initiative verstehe (S. 84). Wie so verschiedene Begriffe zu demselben Namen kommen sollten, darüber wird nicht weiter nachgedacht, und das ist überhaupt das typische Kennzeichen der Schrift, daß der Gedanke regelmäßig nicht ernstlich durchgedacht wird. Beispiel: „Die treibende Kraft in der Wirtschaft ist der Mensch; solange er der Entwicklung folgt, beherrscht er sie, sonst geht sie über ihn hinweg“ (S. 7). Das soll eine treibende Kraft sein? Ein Beherrschen durch Folgen? Und wer macht die Entwicklung, die über Triebkraft und Beherrscher hinweggeht? Sehr energisch wird für Gemeinwirtschaft im Verkehr eingetreten, aber die Behandlung der Straßenbahnen in den Stadtverwaltungen wird verurteilt: „Kommunalpolitik kann Verkehrspolitik sein. Das ist richtig. Aber Verkehrspolitik kann niemals Kommunalpolitik sein“ (S. 75). Warum nicht? Und wie steht es mit dem Satze des Widerspruchs? Mit diesem steht der Verfasser augenscheinlich auf Kriegsfuß: „Menschen machen keine Geschichte, sie hemmen oder fördern nur die geschichtliche Entwicklung je nach dem gewonnenen Erkenntnisstand“ (S. 79). So machen sie doch wohl Geschichte? Ob dem Verfasser vielleicht das philosophische Problem der Willensfreiheit vorgeschwebt haben mag? Aber danach sieht es eigentlich nicht aus.

Indessen kommt auf das Maß der wissenschaftlichen Klarheit sehr wenig an, weil die Wissenschaft hier nur Aushängeschild ist. Denn die Schrift will gar nicht ein Stück Wissenschaft, sondern ein Stück Willenschaft bedeuten, und insofern ist sie sehr beachtlich. Sie zeigt, wie „Menschen je nach dem gewonnenen Erkenntnisstand Geschichte machen“. Das entscheidende Ziel ist die „Standwerdung“ der Arbeitnehmer, ein sprachlich fürchterliches, aber für die heutige Erfahrung wohl verständliches Wort. Als wesentlichste Voraussetzung dieses „Überganges des Arbeitnehmers vom Objekt zum Subjekt in Wirtschaft, Staat und Kultur“ gilt das Vorhandensein des entsprechenden Willens bei den Arbeitnehmern, und „diesen Willen zu schaffen, ist Führeraufgabe“ (S. 8). Hoc volo, sic iubeo: „Ich“ sage euch, was ihr zu wollen habt. Die breite Darlegung der gewerkschaftlichen Entwicklung in den letzten Jahren braucht hier nicht ins einzelne verfolgt zu werden, weil sie schließlich ja nur die Form des Vorgehens zeigt; nur ist es interessant,

aus ihr zu ersehen, welche reiche Menge von „Façons“ es gibt, nach denen man gewerkschaftlich „selig werden“ kann, und wie auch hier trotzdem das Dogma den Ausschlag gibt. Wenn z. B. das Zusammenbrechen des Eisenbahnerstreiks vom Februar 1922 aus der „maßlosen Überheblichkeit der Führung und einem ebenso maßlosen Machthunger“ erklärt wird, so ist damit offenbar gemeint, daß die Führer nicht den rechten Glauben hatten, sondern anderen Göttern dienten: „Dieser Generalstreik richtete sich nicht zuletzt gegen die übrigen Eisenbahnergewerkschaften“ (S. 106). Das soll nun anders werden auf dem Wege einer Organisation, in der der Verfasser die Arbeitnehmer des gesamten Verkehrswesens zusammenfassen will, weil sich so die Arbeitnehmerinteressen besser „vorwärtstreiben lassen“ (S. 103). Daß ein derartiger Zusammenschluß bei der außerordentlichen Mannigfaltigkeit der Arbeitsarten nicht leicht ist, erkennt der Verfasser, und sehr deutlich will auch sein Plan trotz aller „Mantel-“ und sonstigen Ordnung nicht erscheinen. Denn „Spitzenorganisation, Dachorganisation usw. sind, gewerblich gesehen, imaginäre Begriffe, mit denen im vorliegenden Falle nichts anzufangen ist“ (S. 114), aber die „zentrale gewerkschaftliche Verwaltung und dezentrale fachliche Gliederung mit dezentraler standespolitischer Arbeitsverteilung und aufgebaut auf gewerkschaftlichen Gemeinschaftsorganen“ (S. 115) ist kaum viel mehr als eine phraseologische Umschreibung jener imaginären Begriffe, wenn man nicht in dem das ganze Reich überziehenden „genügend dichten Netz von Sekretariaten“ (S. 117) einen gewissen Beigeschmack der russischen Tscheka empfinden soll. „Dem Bedürfnis nach fachlichem und agitatorischem Eigenleben (!) wird nach allen Seiten hin Rechnung getragen“ (S. 116); nur scheint dies Eigenleben ein wenig nach der Formel „perinde ac cadavera“ gedacht worden zu sein.

Der Arbeitnehmer soll also nicht mehr Objekt, sondern Subjekt der Wirtschaft sein. Was ist eigentlich ein Subjekt? Zunächst wohl ein grammatikalischer Begriff. In dem Satze „ich ergreife das Eisen“ bin ich offenbar Subjekt. Wenn ich im nächsten Augenblicke die Hand zurückziehe, weil ich sie mir in Unkenntnis der hohen Temperatur des Eisens verbrannt habe, so bin ich offenbar wiederum Subjekt. Nur habe ich von der Ehre, Subjekt gewesen zu sein, wenig Nutzen gehabt, und — das wirkliche Subjekt war doch vielleicht das heiße Eisen. In dem Satze „wenn dein starker Arm es will“ ist „dein starker Arm“ offenbar Subjekt, und die Räder des einzelnen Werkzeugs stehn in der Tat dann still. Aber die Räder des Lebens stehn nicht still, sondern rollen dann in den Abgrund, wie der Schlußteil eines Eisenbahnzuges nach Zerreißen der Kupplung, und aus diesem Abgrund kann auch „dein starker Arm“ nichts mehr herausholen, nicht einmal eine Erwerbslosenunterstützung. Das ist das Schicksal, wenn der Arbeitnehmer als Subjekt der Wirtschaft im Gegensatz zum Arbeitgeber gedacht wird, also diesen zum Objekt machen will; denn zwei entgegengesetzte Subjekte in derselben Sache kann es nach dem Satze des Widerspruchs, auch wenn dieser dem Verfasser unbequem ist, schlechterdings nicht geben. Dagegen kann man das Verhältnis beider auch anders betrachten, nämlich sie beide — entgegen der „Sozial“demokratie — als „Sozien“, d. h. als Genossen und Mitarbeiter an derselben Sache gelten lassen. Man käme dann nicht zu dem begrifflichen Widersinn zweier Subjekte, die sich gegenseitig ausschließen, sondern zu einer Duplizität desselben Subjekts, bei dem es freilich wiederum unvernünftig sein würde, wenn einer seiner Bestandteile das Arbeiten aufgeben und dadurch die gemeinsame Wirtschaft verderben wollte. Bei der heutigen öffentlichen Überwachung und schiedsgerichtlichen Entscheidung der Lohnfrage scheint diese Lösung auch ohne weiteres gegeben zu sein; sie kann noch vervollkommnet werden.

Allerdings würde dann, mit der Beseitigung des Streiks, die ganze Arbeit des Verfassers, nämlich die „Organisation“, bodenlos werden. Er wird zwar entgegnen: er habe wiederholt betont, daß der Streik nur das äußerste gewerkschaftliche Kampfmittel sei. Aber dann hätte er selbst die Sache nicht begriffen und könnte zum Mitreden nicht weiter zugelassen werden. Der Streik ist hier nicht das äußerste, sondern das einzige gewerkschaftliche Kampfmittel und Ziel, wenigstens wenn man in den Gewerkschaften nicht friedliche Fachvereine, sondern eben eine möglichst massierte politische Organisation erblicken soll. Mit einer klaren Verurteilung des Streiks würde sich die Organisation von selbst auflösen, weil sie gar keinen Inhalt mehr hätte. Alles andere ist auch ohne sie möglich.

v. Kienitz.

— **Was jeder wissen soll, der mit der Eisenbahn reist.** Bücherverlag Otto Orlik, Linz a. D., Postfach 52. Einzelverkaufspreis 1 Schilling 20 Groschen.

Das Büchlein enthält in übersichtlicher Form die für die Österreichischen Bundesbahnen gültigen Bestimmungen, soweit der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr in Betracht kommt. Insbesondere sind auch die tarifmäßigen Fahrpreisermäßigungen usw. angegeben. Das Buch soll den Reisenden Kenntnis der Rechte und Pflichten geben, die sie und di[e] bahn gegen einander haben. Der Besitz des Buches ist [...]ders denjenigen zu empfehlen, die viel die Eisenbahnen [...]reichs in Anspruch nehmen müssen.

Die schnellsten Zugfahrten der Deutsch[en] Reichsbahn im Sommer 1925[1].

Nach einer starken Einschränkung des Zugverkehrs sow[ie] nicht unerheblichen Verringerung der Zuggeschwindigk[eit] der Nachkriegszeit verkehrten im Sommer 1923 auf den de[utschen] Bahnen vorübergehend wieder einige der mit nur zwei [...] klassen ausgestatteten, stark verkürzte Fahrzeiten aufwe[isenden] „Fernschnellzüge“. Mit dem Inkrafttreten des Sommerfa[hrplans] 1925 gelangten derartige Züge bereits in größerer Z[ahl zur] Durchführung, und zwar auf den Strecken Berlin-M[...] Berlin-Hamburg-Altona und Berlin-Köln sowie zwischen [...] und Hoek van Holland und zwischen Hoek van Holla[nd und] München bzw. Basel.

In der Presse sind die Fernschnellzüge mehrfach [als die] schnellsten deutschen Eisenbahnzüge bezeichnet worde[n. So]weit es sich um die Gesamtreisedauer zwischen den [ge]nannten Verkehrsknotenpunkten handelt, stellen die [Fern]schnellzüge allerdings die günstigsten Verbindungen da[r. Auf] einigen kürzeren Teilstrecken finden sich indessen Zug[...] deren Durchschnittsgeschwindigkeit die der Fernschn[ellzüge] zum Teil erheblich übertrifft.

Eine Durchsicht des Sommerfahrplans 1925 lehrt, daß [...] Linien der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bereits [...] fahrten wieder eine Durchschnittsgeschwindigkeit vo[n min]destens 80 km/Std. erreichten. Die folgende, an Hand [der An]gaben des Reichs-Kursbuches (Ausgabe Nr. 3 — Juli 19[25) er]mittelte Zusammenstellung gibt hierüber im einzelnen A[uskunft].

Zugfahrten mit einer Geschwindigke[it] von 80 km/Std. und mehr.

Nach dem Fahrplan vom 5. Juni 1925.

Fahrplan-Nr.	Strecke	Entfernung km	Zug-Nr.	Fahr[-]zeit Min[.]
177	Fulda-Hanau Ost	87,7	D 46	63
110	Stendal-Hannover Hbf.	150,5	D 4	110
110	Bielefeld Hbf.-Hamm (Westf.) .	67,0	D 4	49
177	Fulda-Wächtersbach	55,8	D 42	41
110	Lehrte-Gardelegen	101,8	D 1	75
110	Bielefeld Hbf.-Hannover Hbf. .	109,5	D 3	81
177	Fulda-Hanau Ost	87,7	D 44	65
3	Berlin Lehrter Bf.-Hamburg Hbf.	286,8	FD 24	213
295	Erlangen-Bamberg	38,9	D 91	29
110	Lehrte-Oebisfelde	72,0	D 13	54
110	Oebisfelde-Lehrte	72,0	D 14	54

Die schnellste Zugfahrt der Deutschen Reichsbahn h[at dem]nach zur Zeit die 87,7 km lange Strecke Fulda-Hanau [Ost auf]zuweisen, die von dem Zug D 46 Berlin Schles. Bf.-Sange[rhausen] -Eichenberg-Frankfurt (Main)-Baden-Baden in 63 Minu[ten mit] einer Fahrgeschwindigkeit von **83,5 km/Std.** zurückgele[gt wird.] Beachtenswert ist die Tatsache, daß diese Höchstleistu[ng auf] einer Strecke erzielt wird, auf der vor dem Kriege no[ch kein] Schnellzug eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 [km/Std.] aufzuweisen hatte. Der schnellste Zug dieser Strecke i[m Som]merfahrplan 1914, der Zug D 14 Leipzig-Frankfurt (Main[), hatte] eine Fahrzeit von 66 Minuten und erreichte nur 79,7 [km/Std.] Der Fernschnellzug FD 24 Berlin Lehrter Bf.-Hambu[rg Hbf.] steht mit 80,8 km/Std. zwar erst an achter Stelle, ü[bertrifft] jedoch alle anderen Zugfahrten der obigen Reihe bei w[eitem in] der Länge der durchfahrenen Strecke. Mehr als die Häl[fte der] Zugfahrten mit mindestens 80 Stundenkilometern — 572,8 [km] von der Gesamtzahl von 1129,7 Zugkm — entfällt auf die [Strecke] Stendal-Hannover-Hamm. Das süddeutsche Netz der Rei[chsbahn] verzeichnete als erste Leistung von über 80 km/Std. wie[der die] Zugfahrt Erlangen-Bamberg, nämlich den Sommersch[nellzug] D 91 Lindau-Berlin, der auf dieser Teilstrecke 80,5 km/[Std. ent]wickelte.

Der Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/Std. se[hr nahe] kommen noch die folgenden vier Zugfahrten:

FD 23	Hamburg Hbf.-Berlin Lehrt. Bf.	286,8 km	216 Min.	79,6
D 89	Lehrte-Harburg Hbf.	153,3 „	116 „	79,3
D 30	Oppeln-Breslau Hbf.	81,6 „	62 „	79,0
FD 80	Berlin Anh. Bf.-Halle (Saale) Hbf.	161,7 „	123 „	78,9

[1]) Die Verantwortung für die Richtigkeit der einzel[nen An]gaben muß dem Verfasser überlassen bleiben. — Der [Aufsatz] erscheint wegen Platzmangels verspätet.

Die Schriftlei[tung].

Verkürzung obiger Fahrzeiten, bei FD 80 um 2 Minuten, n drei übrigen Zügen um nur je 1 Minute, würde auch ugfahrten bereits die 80-km-Grenze überschreiten lassen. n Vergleich mit den Leistungen des Sommerfahrplans stattet die nachstehende Übersicht, die einer früheren uchung des Verfassers (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen . 103 ff.) entnommen ist und die schnellsten deutschen rten des Jahres 1914 enthält.

zurück. Der Fernschnellzug 79, der im Jahre 1914 zwischen diesen beiden Städten bei 135 Minuten Fahrzeit eine Geschwindigkeit von 88,3 km/Std. entwickelte und unter den deutschen Zügen den dritten Platz behauptete, erreicht heute bei einer Fahrtdauer von 162 Minuten erst wieder 73,6 km/Std. Außer von der bereits erwähnten Zugfahrt D 91 Erlangen-Bamberg wird er noch von einigen weiteren Zügen des bayerischen Netzes übertroffen; so erreicht D 91 zwischen Buchloe und Augsburg

Zugfahrten mit einer Geschwindigkeit von 85 km/Std. und mehr†).
Nach dem Fahrplan vom 1. Mai 1914.

an-	Strecke	Entfernung km	Zug Nr.	Fahrzeit Min.	Fahrgeschwindigkeit km/Std.
	Hannover Hbf.-Minden (Westf.) Hbf.	64,4	D 8	43	89,9
	Berlin Lehrter Bf.-Hamburg Hbf.	286,8	D 20*	194	88,7
	München Hbf.-Nürnberg Hbf.	198,7	D 79*	135	88,3
3	Halle (Saale) Hbf.-Berlin Anh. Bf.	161,7	D 79* D 129* D 233*	110	88,2
	Hannover Hbf.-Minden (Westf.) Hbf.	64,4	D 4	44	87,8
	Hamburg Hbf.-Berlin Lehrter Bf.	286,8	D 19*	196	87,8
	Hannover Hbf.-Stendal Stsbf.	150,5	D 3*	103	87,7
3	Berlin Anh. Bf.-Halle (Saale) Hbf.	161,7	D 6* D 80* D 130* D 232*	112	86,6
	Brandenburg Stsbf.-Burg Stsbf.	56,3	D 36	39	86,6
	Hamburg Hbf.-Wittenberge	160,0	D 5* D 11 D 13	111	86,5
	Königsberg (Pr.) Ost-Elbing	116,7	D 8*	81	86,4
	Spandau Hbf.-Wittenberge	115,0	D 16	80	86,3
	Hannover Hbf.-Minden (Westf.) Hbf.	64,4	D 128*	45	85,9
	Wittenberge-Hamburg Hbf.	160,0	D 8*	112	85,7
	Spandau Hbf.-Wittenberge	115,0	D 3 D 4 D 61	81	85,2
	Hannover Hbf.-Berlin Zoolog. Garten	254,1	D 15*	179	85,2
	Wittenberge-Hagenow Land	65,2	D 6	46	85,0
	Leipzig Hbf.-Berlin Anh. Bf.	164,4	D 227* D 225	116	85,0

Züge mit nur I. und II. Klasse sind durch * kenntlich gemacht.

chnellste Zugfahrt der Vorkriegszeit leistete hiernach g D 8 Berlin-Köln, der zwischen Hannover Hbf. und (Westf.) Hbf. eine Fahrgeschwindigkeit von **89,9 km/Std.** elte. Die beste gegenwärtige Zugfahrt bleibt hinter ihm h um 6,4 km/Std. zurück. Bemerkenswert ist, daß die erlin-Hamburg, die man häufig als die schnellsten deut-Züge ansieht, in beiden Jahren nicht den ersten Platz ien.

unerheblich stehen hinter dem letzten Friedensfahrplan e Fahrtleistungen auf der Strecke München-Nürnberg

(39,9 km, 31 Minuten Fahrzeit) 77,2 km/Std., D 83 auf der Strecke Buchloe-München (68 km, 53 Minuten Fahrzeit) 77 km/Std.

Im Bezirk der Reichsbahndirektion Karlsruhe nehmen heute wie in der Vorkriegszeit drei Zugfahrten der Strecke Freiburg i. B.-Offenburg den ersten Platz ein. Während diese Züge (D 85, D 95, D 107) im Jahre 1914 bei je 45 Minuten Fahrzeit 83,9 km/Std. erreichten, entwickeln gegenwärtig die Züge FD 163, D 1 und D 173 bei je 50 Minuten Fahrzeit 75,4 km/Std.

Dr. S. v. Jezewski.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

au-Save-Adria Eisenbahngesellschaft. amtdienst der an der Linie Budapest-Murakeresztur L.G. n Station Fonyöd ist ab 1. Mai von den Kgl. ung. hnen auf die Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft angen.

Wiedereröffnung von Stationen.

ihsbahndirektionsbezirk Dresden. Mit der ung des Sommerfahrplanes am 15. Mai 1926 halten auf dem 1. März 1924 eingezogenen Haltepunkte Unterbach an der Schmalspurlinie Taubenheim-Dürrhennersrsuchsweise wieder die Personenzüge nach Bedarf.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 15. Mai 1926 wird die zwischen den Stationen Edemissen und Peine links der Bahnstrecke Plockhorst-Peine gelegene Station Stederdorf (Kr. Peine), die bisher dem Personen- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Stückgütern eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 75 vom 8. Mai 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenübereinkommen (VWÜ); Berichtigung des Anhangs II.

Amtliche Bekanntmachungen.

derungen von Stationsnamen.

Stationsbezeichnung „Stahnsdorf " wird mit sofortiger Gültigkeit nsdorf Reichsbahn" umgeändert. , den 4. Mai 1926. (508)

sche Reichsbahn-Gesellschaft.
eichsbahndirektion Berlin.

weiterung der Abfertigungsfugnisse von Stationen.

g der Station Stederdorf (Kr. für den Gepäck- und Stückgutverkehr.

5. Mai 1926 wird die zwischen onen Edemissen und Peine links nstrecke Plockhorst-Peine getation Stederdorf (Kr.-Peine), die bisher dem Personen- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Stückgütern eröffnet. (479)

Hannover, im Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai 1926 wird in dem Ausnahmetarif 1 h ein Frachtsatz von 33 Pfg. für 100 kg von Altenau nach Polling nachgetragen. (477)

Berlin, den 3. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1926 wird im Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) eine Anzahl von Versandstationen nachgetragen. (486)

Berlin, den 5. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Wirkung vom 25. Mai 1926 wird der Ausnahmetarif 16 (Kohl) aufgehoben. (487)

Berlin, den 6. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1926 werden im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ die Unterabschnitte 2 und 33 geändert und ergänzt. Näheres enthält die am 10. Mai 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (484)

Berlin, den 5. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1926 wird die Station Karlsruhe Hbf. als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 a einbezogen. (488)

Berlin, den 5. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 4 a. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b.
Tfv. 502. Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Die neben der Fracht für Magerviehhof für die Benutzung der Anschlußgleise der Zentrale für Viehverwertung zur Erhebung gelangende, aus der Vorkriegszeit übernommene Zuschlagsfracht wird infolge der geänderten Verhältnisse mit Wirkung vom 15. Juli 1926 an um 50 % erhöht.

Berlin, den 6. Mai 1926. (509)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1926 wird im Ausnahmetarif 1 h ein Stationsfrachtsatz von Altenau nach Polling nachgetragen.

Berlin, den 6. Mai 1926. (494)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. Mai 1926 tritt der Ausnahmetarif 112 für Rundhölzer zur Verwendung im Bergbaubetriebe von Eggesin nach Stationen des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers in Kraft.

Berlin, den 8. Mai 1926. (504)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, Tfv. 501.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1926 treten folgende Änderungen in Kraft:

1. In der Allgemeinen Ausführungsbestimmung zu § 4 EVO. (Züge) — Seite 4 des Tarifs — wird der zweite Satz neu gefaßt.
2. In den Allgemeinen Tarifvorschriften wird auf Seite 16 ein besonderer Abschnitt V über die Beförderung von lebenden Tieren in Sonderzügen nachgetragen.
   Der jetzige Abschnitt V erhält die Nummer VI. (506)

Berlin, den 8. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. Mai 1926 wird der Ausnahmetarif 111 für geschlämmtes Kaolin im Falle der Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze eingeführt.

Berlin, den 8. Mai 1926. (507)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 2.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1926 wird die besondere Ausführungsbestimmung zu § 4 EVO. (Züge) auf Seite 12 des Heftes A gestrichen. Die Bestimmungen über die Beförderung von Gütern in Sonderzügen werden zum gleichen Zeitpunkt in die Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, in einem neuen Abschnitt V als § 58 aufgenommen.

Berlin, den 8. Mai 1926. (502)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai 1926 tritt der Ausnahmetarif 109 für Melasse zur Entzuckerung in Kraft. (480)

Berlin, den 4. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. Mai 1926: Änderungen und Ergänzungen in den Ausnahmetarifen 35, 35 a und 38.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 7. Mai 1926. (495)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-schwedisch-norwegischer und deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Ab 18. 6. 1926 wird im Ausnahmetarif 2 bzw. 4 die bisher bei Anwendung der Nebenklassen A 5 und A 10 und bei Beförderung in gedeckten Wagen gewährte Vergünstigung — Fortfall des 5prozentigen Zuschlages — auf die Nebenklasse A 5 beschränkt.

Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 8. Mai 1926. (499)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Österreich, der Tschechoslowakei und darüber hinaus gelegenen Ländern sowie deutschen Stationen einerseits und den deutschen Seehafenstationen Altona, Brake (Oldenburg), Bremen, Bremerhaven, Hamburg Hgbf., Harburg Hbf., Harburg U. E., Nordenham und Wesermünde anderseits.

Die Ziffern 6 und 7 der durch Tarif- und Verkehrsanzeiger, Berlin unter lfdr. Nr. 476/1925 veröffentlichten Verfügung sind ergänzt bzw. neu gefaßt worden.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 6. Mai 1926. (491)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. Mai 1926: Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 60.

Näheres durch Reichstarifanzeiger.
Altona, den 5. Mai 1926. (492)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Ostdeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Ab 15. Mai 1926 ist die Station Niederviehbach auf Seite 51 zu ergänzen. Entfernungen = Wörth (Isar) + 4 km.

München, den 5. Mai 1926. (489)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. N

Der 10-t-Frachtsatz für „Asbest, in Abt. XXXVII des Tarifs für di kehrsbeziehung Hamburg Hgb helmsburg—Salzburg Ort und Üb wird von 244 auf 344 Reichspfenn richtigt.

Näheres durch Reichsbahntarifan
Altona, den 6. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Gü kehr (Verkehr mit deutschen See stationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 Bezeichnung der nachstehend gen Stationen wie folgt zu ändern:

Beregsás in Berehovo,
Bratislava Filiálka in Bratislava f
Bratislava-Petržalka in Petržalka
Bratislava-Petržalka štátna (smer k Oroszváru) in Petržalka hranica (smer Oroszvár),
Březnice v Čechách in Březnice,
Bzenec město in Bzenec,
Čaňa štátna hranica in Kehnec hranica,
Činadievo in Činadiv,
Čornyj Arduv in Černý Ardov,
Čornyj Arduv státní hranice in Ardov státní hranice,
Dubnica in Dubnica nad Váhom,
Galanda in Galanta,
Hnúšťa-Likier in Hnúšťa,
Hnúštianská magnesitová tová Hnúšťanská magnezitka,
Holič na Slovensku in Holič pri
Horažďovice město in Horažďovi
Hronská Brežnica in Hronská B
Kerestur-Apaj in Kerestúr,
Kisucké Nové Mesto in Kysuck Mesto,
Kostolany nad Hérnadom in K nad Hernádom,
Kráľova Lehôta in Kraľova Le
Králův Dvúr u Berouna in Králů
Lietava-Lúčka in Lietavská Lúč
Margecany in Margitany,
Michaľovce in Michalovce,
Nádaš-Smolenice in Smolenice,
Nemecký Dióseg in Diosek,
Nové Komárno in Komárno,
Nové Komárno štátna hranica in štátna hranica,
Parkáň-Nána in Parkan,
Púchov-Kočkovce in Púchov nad
Radvaň in Radvaň nad Hronom.
Rájec nad Svitavou in Rájec-Je
Rakovo-Pribovce in Rakovo-Prí
Rokosiv in Rokosov,
Rožnava in Rožňava,
Salanc in Salanec,
Sekule-Burský Svätý Jur in Borský Sv. Jur,
Sereď in Seres,
Svaljava-Nelipino in Svalava,
Štefanská Huta in Kluknava,
Teplá-Trenčianske Teplice in Tre Teplá,
Tisaujlak in Výlok,
Trnava na Slovensku in Trnav
Turčeky in Turček,
Uhorská Ves u Moravy in Uhor
Valašské Meziříčí in Krásno nad
Valašské Meziříčí odbočka in Meziříčí,
Veľká Bytča-Predmier in Veľk
Veľké Bošany in Bošany,
Volosjanka in Volosianka,
Zvolenská železiareň in Pustý

Dresden, am 5. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Dresd
namens der beteiligten Verwal

tsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1926 sind auf S. 194/195 und 200/201 folgende Angaben und Frachtsätze, die bis auf Widerruf :stens bis 31. Dezember 1926 gelten, nachzutragen:

			1		2		4		5		6		8		10	
:ův Dvůr	P	I II	9 Hst Mm	144 758	9 Hst Mm	160 758	5 Zl Hl	392 1094	9 Hst Mm	160 758	5 Zl Hl	384 1094	5 Zl Hl	376 1094	9 Hst Mm	144 758
é Kladno	Ps	I II	9 Hst Mm	144 724	9 Hst Mm	160 724	5 Zl Hl	392 1060	9 Hst Mm	160 724	5 Zl Hl	384 1060	5 Zl Hl	376 1060	9 Hst Mm	144 724

			11		12		14		18		19		20		21	
:ův Dvůr	P	I II	9 Hst Mm	152 758	5 Zl Hl	384 1086	5 Zl Hl	376 1094	9 Hst Mm	168 758	5 Zl Hl	376 1094	5 Zl Hl	376 1086	9 Hst Mm	152 758
é Kladno	Ps	I II	9 Hst Mm	152 724	5 Zl Hl	384 1052	5 Zl Hl	376 1060	9 Hst Mm	168 724	5 Zl Hl	376 1060	5 Zl Hl	376 1052	9 Hst Mm	152 724

Unter lfd. Nr. 632 des TAV 1923 ist Bk. 4 in Bk. 3 zu ändern.

Dresden, am 7. Mai 1926. (497)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen

---

tsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten), Heft 11, 5 — Tfv. 475. Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten), Heft 12 — Bk. 4 —.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1926 sind in den Tarifheften und in den Nachträgen I die Bezeichnungen der nachstehenden ionen wie folgt zu ändern:

Bisherige Bezeichnung:	Neue Bezeichnung:
ır	Dolní Bar
s	Bajč
›vce pri Trenčíne . . .	Bánovce nad Bebravou
gsás	Berchovo
islava dunajské nábrežie	Bratislava prístav
islava Filiálka	Bratislava filiálka
islava-Petržalka	Petržalka
islava-Petržalka štátna anica (smer ke Kittsee)	Petržalka štátna hranica (smer Kittsee)
islava-Petržalka štátna anica (smer k Oroszváru)	Petržalka štátna hranica (smer Oroszvár)
nice v Čechách	Březnice
ký Svätý Mikuláš . . .	Borský Sv. Mikuláš
ıec město	Bzenec
ılóközaranyos	Zlatna na Ostrove
ı štátna hranica	Kehnec štátna hranica
ýs	Čeklís
ıyj Arduv	Černý Ardov
ıyj Arduv státní hranice	Černý Ardov státní hranice
ıovce	Diakovce
ıförgepatony	Orechová Potoň
stál-Alsónyárasd	Horní Štál
ında	Galanta
ıny	Hetín
šťa-Likier	Hnúšťa
č na Slovensku	Holič pri Morave
ıždovice město	Horažďovice
ıné	Istebné nad Oravou
olany	Veľké Kostolany
ův Dvůr u Berouna . .	Králův Dvůr
ıá Hora město	Kutná Hora
ıic Rovné	Lednické Rovne
ıartovce štátna hranica .	Linhartovce štátna hranica
ık-Chrenovec	Chrenovec
ıny nad Nitrou	Ludanice
Brestovany - Horné ovčice	Brestovany
gecany	Margitany
Michal'ovce	Michalovce
Muzsla	Mužla
Nagylég	Veľký Lég
Nagymegyer	Veľký Meder
Nemecký Dióseg	Diosek
Nové Kormárno	Komárno
Nové Komárno štátna hranica	Komárno štátna hranica
Opačka	Opatská
Örsújfalu	Nová Stráž
Parkáň-Nána	Parkan
Púchov-Kočkovce	Púchov nad Váhom
Radvanice-Prosenice . . .	Prosenice-Radvanice
Rájec nad Svitavou . . .	Rájec-Jestřebí
Rajec na Slovensku . . .	Rajec
Rožnava	Rožňava
Rožnava banské závody . .	Rožňava baňa
Senica na Slovensku . . .	Senica nad Myjavou
Senice na Moravě	Senice na Hané
Sered	Sereď
Siač	Rimavská Seč
Slatina u Brna	Slatina
Somorová-Lovásovce	Lovasovce
Stára Ďala-Bagota	Stará Ďala
Šala nad Váhom	Šal'a
Šamorýn	Šamorín
Taň-Zemianská Óča	Hodžovo
Tarošked	Tardošked
Teplá-Podhradie	Považská Teplá
Teplá-Trenčinanske Teplice	Trenčianska Teplá
Trenčín Dolné Mesto . . .	Trenčín predmestie
Trnava na Slovensku . . .	Trnava
Udvard	Dvory nad Žitavou
Uhorská Ves u Moravy . .	Uhorská Ves
Úsor	Úzor
Valašské Meziříčí	Krásno nad Bečvou
Valašské Meziříčí odbočka .	Valašské Meziříčí
Veľká Bytča-Predmier . . .	Veľká Bytča
Veľké Šarluhy	Tekovské Šarluhy

Dresden, im Mai 1926. (505)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

it Gültigkeit vom 5. Mai 1926 wird Abschnitt „84 a. Rhein-Sieg-Eisen- n" geändert. Näheres enthält die am Mai 1926 erscheinende Nummer des ifanzeigers. (483)

erlin, den 1. Mai 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C III (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1926 tritt der Ausnahmetarif 110 für Papier, wie in Tarifklasse B der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I B genannt, in Kraft. (485)

Berlin, den 5. Mai 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 16. Mai 1926 wird in das Warenverzeichnis des genannten Tarifs: „Bauplatten aus Zement, Sägespänen und Kalk hergestellt" aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 8. Mai 1926. (500)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. 502.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1926 wird die besondere Ausführungsbestimmung zu § 4 EVO. (Züge) auf Seite 6 des Tarifs gestrichen. Die Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren in Sonderzügen werden zum gleichen Zeitpunkt in einem neuen Abschnitt V als § 30 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, aufgenommen.

Berlin, den 8. Mai 1926. (503)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 erscheint der Nachtrag II. Er enthält die seit Erscheinen des Nachtrages I erforderlich gewordenen Veränderungen und Ergänzungen. (510)

Frankfurt (Oder), den 7. Mai 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

Bayerisch-Pfälzischer, Bayerisch-Württembergischer, Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1926 wird die Station Niederviehbach in die Entfernungstafeln I der oben bezeichneten Tarife einbezogen. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (478)

München, 26. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Nordisch-italienischer Güterverkehr über Deutschland-Schweiz und Deutschland-Österreich.

Direkter Tarif vom 1. April 1926.

Auf Seite 81 des Tarifs ist die nach den Frachtsätzen für Padova-Brennero stehende, mit 972 beginnende und mit 526 endende Reihe von Frachtsätzen zu streichen.

München, den 7. Mai 1926. (498)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 197 Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 13. Mai 1926 sind auf Seiten 6 und 7 nachzutragen unter

1. Moskau-Weißrussisch-Baltische Bahn:
   Krupki, Minsk, Orel Stadt, Brjansk Stadt;
8. Danz. Eisenbahn:
   Rostow/Don, Rostow/Don Stadt;
13. Nordeisenbahn:
   Wologda Stadt.

Königsberg, Pr., den 6. Mai 1926. (493)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

4. Personen- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 600). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A (Tfv. 1a). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B (Tfv. 1b).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 treten in Kraft:

a) Nachtrag IV zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. August 1925. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Änderung der Anlagen und Berichtigungen.

b) Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A, gültig vom 15. März 1926. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Anlagen.

c) Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. August 1925. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses sowie Berichtigungen.

Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten gemäß § 6 (5) EVO. am 1. August 1926 in Kraft, mit Ausnahme der Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Ausführungsbestimmung des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, zu § 40 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, für die die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt ist (vgl. unsere Bekanntmachung vom 29. April 1926).

Nähere Auskünfte erteilen die Tarif- und Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Die Nachträge können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich bezogen werden.

Berlin, den 30. April 1926. (481)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gütigkeit vom 15. Mai 1926 erhält in der Anlage II B zu vorgenanntem Tarif im Abschnitt „Nach und von Berliner Vororten" der erste Satz des Abs. e) folgende Fassung:

„Unverpackte einsitzige Zweiräder — ausgenommen Kraftfahrräder und Fahrräder mit aufgebautem Hilfsmotor — werden im Verkehr zwischen Fern- und Vorortstationen auch gegen Lösung von Fahrradkarten zu den in der allg. Ausf.-Best. 7 zu § 32 angegebenen Sätzen abgefertigt."

Berlin, den 6. Mai 1926. (501)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Am 1. Juni 1926 treten nachfolgende Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Ausführungsbestimmungen des vorgenannten Tarifs zur Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft:

1. Absatz 2 der Ausführungsbestimmung 2 zu § 40 erhält folgende Fassung:

„Die im § 40 (2) erwähnten Angaben auf den Anschriften der Frachtstücke müssen auch auf der Expreßgutkarte vermerkt sein. Außerdem hat der Absender auf ihr den Inhalt der Sen[dung] anzugeben. Im Falle einer unrich[tigen] Inhaltsangabe sind die Bestimm[ungen] für Güter (Abschnitt VIII EVO. an)zuwenden. Auf eine Expreßgut[karte] können bis zu 5 Stücke aufgel[iefert] werden."

2. Ausführungsbestimmung 7 zu [§ 40] EVO. erhält folgenden Zusatz:

„Für die in der Anlage VI genan[nten] sperrigen Güter wird der Frac[ht]rechnung das Doppelte und auf [volle] 10 kg aufgerundete Gewicht zug[runde] gelegt. Wird sperriges und [nicht] sperriges Expreßgut mit derselbe[n Ex]preßgutkarte aufgeliefert, so wir[d die] ganze Sendung als sperrig behan[delt."]

3. Die Ausführungsbestimmung [... zu] § 40 EVO. erhält folgenden Wortla[ut:]

„Die Mindestfracht beträgt be[i ge]wöhnlichem Expreßgut 0,40 RM, bei sperrigem Expreßgut 0,80 RM."

4. Abschnitt b) der Ausführun[gsbe]stimmung 11 zu § 40 EVO. wir[d ge]strichen. Die Absätze c)—e) erh[alten] die Bezeichnung b)—d).

5. Der Abschnitt d) (neu c) der [Aus]führungsbestimmung 11 zu § 40 [EVO.] erhält folgenden Wortlaut:

„Als Mindestfracht wird die [...] Mindestfracht für gewöhnliches [Ex]preßgut erhoben."

Folgende neue Anlage ist als [An]lage VI aufzunehmen:

Anlage VI.
(Ausf.-Best. 7 zu § 40 EVO.)

Verzeichnis der sperrig[en] Expreßgüter.

1. Badewannen aus Zink oder [ver]zinktem Eisenblech, ausgeno[mmen] ineinandergesetzt.
2. Blumen, Gesträucher und Pfl[anzen] in Körben, Kisten oder Kübeln[, aus]genommen Pflanzen mit Erdbal[len].
3. Bühneneinrichtungen.
4. Fahrzeuge, folgende:
   Boote, ausgenommen zerlegte [Falt]boote. Fahrräder, Fahrradra[...] Kinderwagen und Kinder[...]wagen, ausgenommen zusa[mmen]gelegte.
5. Federn, folgende:
   Daunen, Flaumfedern und [...]federn.
6. Gestelle aus Holz oder Metall[, aus]genommen zusammengelegte.
7. Packmittel, neue und gebra[uchte,] folgende:
   Harasse, Kisten, Käfige, Ka[...] Körbe, Steigen und Versc[...] ausgenommen ineinanderge[setzte] oder zerlegte.
8. Hüte, auch Hutformen, ge[...] Hutstumpen und Mützen, ausg[enom]men in verschnürten Ballen o[der] Kisten.
9. Korbwaren, ausgenommen in [...] verpackte oder ineinanderge[setzte] oder zusammengeklappte.
10. Sessel und Stühle, ausgenomme[n zer]legte und zusammengeklappte.

Die vorstehenden Änderungen u[nd Er]gänzungen werden durch den Na[chtrag] IV zum Tarif durchgeführt.

Die Tarifänderungen und Ergänz[ungen] sowie die verkürzte Veröffentlic[hungs]frist sind gemäß § 2 der Eisenbah[n-Ver]kehrsordnung bzw. auf Grund de[r vor]übergehenden Änderung des § [6 der] Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. [1914,] S. 455) genehmigt.

Berlin, den 29. April 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft.]
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

·. 20. | Berlin, den 20. Mai 1926. | LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Polizeistunde und Bahnhofwirtschaft.

Von Reichsbahnassessor Dr. **Georg Kröner**, Nürnberg.

:nächst erhebt sich die Frage: Unterliegen die Bahnhof-schaften überhaupt den Vorschriften über Polizeistunde? zur Prüfung dieser Frage maßgebenden Vorschriften, näm-§ 365 RStGB., die bayer. VO. betr. die Polizeistunde vom ugust 1921 (GVBl. 1921, S. 408) sowie die Bekanntmachung ayerischen Staats-Anzeiger 1921 Nr. 202 und 1924 Nr. 134 hnen die Bahnhofwirtschaften nicht. § 365 RStGB. sagt „Wer in einer Schankstube oder in einem öffentlichen Ver-ungsorte über die gebotene Polizeistunde hinaus ver-. . . .“ und die bayerische VO. über die Polizeistunde be-nt: „. . . . von Eintritt der Polizeistunde bis 6 Uhr morgens n Gäste in Schankstuben und an öffentlichen Vergnügungs-nicht verweilen . . . .“. Ähnlich sprechen sich auch die gen Länderverordnungen über Polizeistunde aus, so daß das bnis, zu dem wir im folgenden für Bayern kommen, allge-Gültigkeit für die Deutsche Reichsbahn haben dürfte. Ob ahnhofwirtschaften den Vorschriften über die Polizeistunde liegen, hängt lediglich davon ab, ob sie zu den Schank-n gehören oder zu den öffentlichen Vergnügungsorten n. Die Anschauung, daß sie zu den öffentlichen Ver-ungsorten zählen, hat bis heute in Theorie und Praxis noch n Vertreter gefunden, so daß es hier einer weiteren Unter-ung nicht bedarf. Dagegen ist die Frage, ob die Bahnhof-chaften nicht Schankräume im Sinne des Gesetzes sind, bestritten und wird auch von der Rechtsprechung ganz ver-den beantwortet. Einigkeit besteht nur darüber, daß nde, die Bahnhofwirtschaften zwecks Einnahme einer Er-ung aufsuchen, nicht an die Einhaltung der Polizeistunde gebunden sind, und daß der Wirt, der solchen Gästen nach der örtlichen Polizeistunde Erfrischungen verabreicht und ihr Verweilen in der Bahnhofwirtschaft duldet, sich nicht strafbar macht. Insoweit wird die Bahnhofwirtschaft unbestritten als ein Teil des Eisenbahnbetriebes betrachtet, dessen Regelung einzig durch die Eisenbahn selbst erfolgt. Wenn nun auch die Bahnhofwirtschaften der Befriedigung von Bedürfnissen der Reisenden dienen, so zählen sie doch auch Ortseinwohner, also Nichtreisende, je nach den örtlichen Verhältnissen in mehr oder weniger großem Umfange zu ihren Gästen. Dieser Umstand, der sich nie vermeiden lassen wird, bereitet sowohl in rechtlicher wie in tatsächlicher Hinsicht ziemliche Schwierigkeiten und führt dazu, daß verschiedene Gerichte die Bahnhofwirtschaften insoweit als Schankstuben betrachten, als sie nichtreisende Gäste bewirten. Diesen Standpunkt vertraten vor allem das RG. in seiner Entscheidung Bd. 37, S. 260, das KG. in Goltd. A., Bd. 39, S. 353, und das OLG. München St. 5, 86. Der in diesen Urteilen vertretenen Anschauung ist mit weit besserer Begründung in dem Urteil des OLG. zu Celle vom 19. September 1904 und in dem Urteil des OLG. Jena vom 29. Juli 1905 entgegengetreten, und die Annahme, daß die Bahnhofwirtschaft für Nichtreisende eine Schankstube sei, entschieden abgelehnt worden. In klarer Erkenntnis des Wesens und des Zwecks der Bahnhofwirtschaften führte hierbei das OLG. Celle aus:

„Die zum Restaurationsbetrieb benutzten Räume der Bahnhöfe sind als Teile der gesamten Eisenbahnunternehmung vornehmlich für den Verkehr des reisenden Publikums bestimmt, sie sollen dazu dienen, den Reisenden während ihres Aufent-

halts auf den Stationen Erfrischungen, Speisen und Getränke zu bieten, kurz das Reisen angenehmer und bequemer zu gestalten. Diesem hauptsächlichen und ursprünglich einzigen Zwecke der Bahnhofrestauration gegenüber kann es nicht wesentlich in Betracht kommen, daß die Gelegenheit zum Genusse von Speisen und Getränken auch von Nichtreisenden benutzt werden kann, mögen sie in der Begleitung von Reisenden oder auch allein dorthin gekommen sein.

Es ist Sache der Eisenbahnverwaltung, durch geeignete Anordnungen etwaigen Unzuträglichkeiten und Mißbräuchen entgegenzutreten. Die Unterscheidung, welche das Kammergericht in dem Urteile vom 1. Oktober 1901 (Johow XII S. 183) zwischen Reisenden und anderen Gästen der Bahnhofwirtschaft gemacht hat, ist danach nicht zu halten, sie ist auch im praktischen Verkehr gar nicht durchzuführen, eben weil sich jeder Ankömmling der Feststellung, ob er Reisender sei oder nicht, auf das leichteste entziehen kann. Liegt somit das Schwergewicht der Frage, ob eine Bahnhofrestauration den Schankstuben im Sinne des § 365 StGB. gleichzustellen sei, nicht darin, daß sie auch von Nichtreisenden benützt werden kann, sondern darin, daß sie bestimmt ist, dem reisenden Publikum zu dienen, so muß man zur Verneinung dieser Frage gelangen; denn eine Schankstube im Sinne des § 365 a. a. O. ist nur da vorhanden, wo ein unbegrenzter Kreis von Personen als Gast verkehrt, nicht aber da, wo der Zweckbestimmung des Lokals zufolge nur ein bestimmter Kreis von Personen (wie hier das reisende Publikum) als Gast verkehren soll.“ Auf ähnliche Gründe stützte das OLG. Jena seine verneinende Entscheidung; es führt u. a. aus: „Der erkennende Senat hat sich dahin entschieden, die Anwendbarkeit der Vorschrift des § 365 Abs. 2 StGB. auf Bahnhofrestaurationen zu verneinen. Er versteht unter Schankstuben Räume, in denen das Gewerbe der Schankwirtschaft betrieben wird, und sieht die Wartesäle der Bahnhöfe nicht als solche Räume an. Zu dieser Auffassung führten ihn die gleichen Erwägungen, die in der Entscheidung vom 13. September 1904 angestellt sind, daß nämlich die Bahnhofrestaurationen, selbst wenn sie von Nichtreisenden mit aufgesucht werden, doch ihrem Wesen und Zweck nach einen von dem Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen unablösbaren Teil bilden und daß es ein praktisch brauchbares sicheres Unterscheidungsmerkmal für Reisende und Nichtreisende nicht gibt, wenn man nicht etwa durch Anordnung des Fahrkartenvorweises dem Verkehr geradezu unerträgliche Fesseln anlegen wollte.“

Daß aber auch die Pflicht, die Fahrkarten vorzuzeigen, eine brauchbare Möglichkeit zur Unterscheidung der Reisenden von den Nichtreisenden nicht bietet, haben die tatsächlichen Verhältnisse bewiesen. Will man das Recht, den Wartesaal nach Eintritt der örtlichen Polizeistunde betreten, von dem Vorzeigen einer Fahrkarte abhängig machen, so bedeutet das eine große Unbilligkeit. Der Mann, der seine Frau, der Vater, der seine Tochter zu einem Nachtzug an die Bahn begleitet, darf mit den Reisenden den Wartesaal nicht betreten, weil er selbst keine Fahrkarte hat. Wer einen Bekannten oder Verwandten abholen will, darf selbst bei größerer Verspätung des Zuges nach Eintritt der örtlichen Polizeistunde die Bahnhofwirtschaft nicht aufsuchen. Dagegen kann jeder Reisende mehrere Nächte vor seiner wirklichen Abreise durchzechen, weil er mit der gelösten Fahrkarte infolge deren viertägigen Gültigkeit noch am vierten Tage abfahren kann. Schon aus diesen kurzen Beispielen ersieht man, daß eine Scheidung der Gäste einer Bahnhofwirtschaft in solche, die berechtigt sind, über die örtliche Polizeistunde hinaus dort zu verweilen und in solche die hierzu nicht berechtigt sind, sehr schwer, wenn nicht unmöglich ist. Es läßt sich daher auch mit der früheren E. d. RG. in Bd. 37 S. 260, die, wie wir noch sehen werden, durch eine kürzlich ergangene gegenteilige E. überholt sein dürfte, praktisch nichts anfangen. Das RG. sagte damals: „Wird aber der Betrieb einer Bahnhofwirtschaft, wie im gegenwärtigen Falle, über diese Grenze (Bedürfnisse des Eisenbahnverkehrs) hinaus dahin ausgedehnt, daß auch das sonstige Publikum, welches nicht zu den Reisenden gehört, daselbst Gelegenheit erhält, bei zu Zechen, so nimmt damit und insoweit die Bahn wirtschaft die Eigenschaft einer allgemeinen Schankwirts wie jede andere dieser Art an.“

Im allgemeinen pflegt man bei rechtlichen Begriffsbestim gen nach den ausschlaggebenden Merkmalen, den überwiege Zweckbestimmungen zu verfahren und die Haupteigensch für das Ganze bestimmen zu lassen. Es läßt sich aber nich streiten, daß jede Bahnhofwirtschaft in erster Linie un mindestens 90 % den Bedürfnissen der Reisenden dient diese Tatsache muß für die Begriffsbestimmung der Bahn wirtschaft ausschlaggebend sein. Es geht nicht an, die hofwirtschaft zu 90 % nicht als Schankstube und etwa zu als Schankstube zu bezeichnen. Entweder ist sie überhaupt Schankstube oder sie ist keine. Dieses Empfinden scheint bei der neuerlichen Entscheidung des RG. vom 3. April (abgedruckt im Archiv für Eisenbahnwesen 1925 S. 431) geherrscht zu haben, nach welcher der Angeklagte w Offenhaltens von Verkaufsstellen von Bahnhofwirtsch über die örtliche Ladenschlußstunde hinaus mit folgenden G den freigesprochen wurde: „. . . . . Der Gewerbebetrieb Eisenbahnunternehmungen umfaßt bei der Personenbeförde auch alle diejenigen Einrichtungen, welche für den Bedarf Reisenden, insbesondere ihre Versorgung mit Nahrungs- Genußmitteln während der Zeit der Reise bestimmt sind. halb sind Bahnhofwirtschaften und andere den hervorgehob Zwecken dienende Verkaufsstellen, soweit sie auf Anord der Eisenbahnverwaltungen innerhalb ihrer Betriebsräume gerichtet werden, als bloße Hilfsbetriebe des Eisenbahnu nehmens anzusehen, dabei macht es keinen Unterschied, ob Eisenbahnverwaltung durch eigene Angestellte tätig wird durch Pächter diese Tätigkeit ausüben läßt. . . . . Von scheidender Bedeutung ist in erster Linie der Zweck, wel die Eisenbahnverwaltung mit der Errichtung derartiger kaufsstände innerhalb ihrer, dem Personenverkehr diene Betriebsräume verfolgt. Eine Veranstaltung, die nach An nung der Bahnverwaltung ausschließlich dazu dienen soll, nach der Verkehrsauffassung sich bestimmenden Bedürfni der Reisenden Rechnung zu tragen, wird allgemein als ein des Gewerbebetriebes der Eisenbahnunternehmungen anzus sein und verliert ihre Eigenschaft als Hilfsbetrieb der E bahn noch nicht durch die bloße Möglichkeit einer Benut auch durch Nichtreisende. . . . . Wenn auch eine Benut der Verkaufsstelle durch Nichtreisende möglich ist und tatsächlich erfolgt, so tritt eine derartige Benutzung nach Feststellung des angefochtenen Urteils bei der örtlichen des Hauptbahnhofs und dem starken Reiseverkehr hinter bestimmungsgemäßen Gebrauch durch die Reisenden durc zurück und stellen die Nichtreisenden nur einen geri Bruchteil der Gesamtkäuferzahl dar. . . . . Der Zweck ganzen Einrichtung, den Reisenden in einigen Fällen die lichkeit zu Einkäufen zu geben, schließt es auch aus, dem geklagten die Verpflichtung aufzuerlegen, bei jedem einze Käufer zu prüfen, ob es sich um einen Einkauf für Reisezw handelt.“

Es ist allerdings nicht zu verkennen, daß dieses Urteil RG. von Voraussetzungen der Gewerbepolizei ausgeht speziell gewerbepolizeiliche Vorschriften im Auge hat. T dem bedeutet die Entscheidung eine so weitgehende Annähe an die bisher sich nicht ganz durchsetzenden Urteile der C Celle und Jena, daß man auch in der Frage der Polizeist bei Bahnhofwirtschaften einen Umschwung des RG. erw dürfte. Die Gründe, die die neue Entscheidung des RG. tra lassen sich ohne irgendwelche Schwierigkeit auch auf das biet der Bahnpolizei und der Polizeistunde übertragen lassen dann die Annahme einer Umstellung des RG. und Billigung der erwähnten Entscheidungen der OLG. Celle Jena zu. Hier wie dort, auf dem Gebiete der Gewerbepo wie in der Frage der Polizeistunde, wird nicht mehr u schieden zwischen Reisenden und Nichtreisenden, sondern

der Einrichtungen und die hauptsächlichste Art der Be- g entscheidet für den Begriff der ganzen Einrichtung. rteil, das zunächst nur für Verkaufsstellen der Bahnhof- iaft ergangen ist, hat damit Bedeutung darüber hinaus Bahnhofwirtschaften selbst. Diese sind ja anerkanntermaßen, soweit sie den Zwecken der Reisenden dienen, keine stuben. Nachdem nun aber der ausschließliche Zweck richtung von Bahnhofwirtschaften die Befriedigung der nisse der Reisenden ist und auch in weit überwiegendem nur dieser Zweck erfüllt wird, sind sie voll und ganz Gewerbebetrieb der Eisenbahnen anzusehen und „ver- diese Eigenschaft als Hilfsbetrieb der Eisenbahn noch lurch die bloße Möglichkeit einer Benutzung durch Nicht- le". Mit anderen Worten, die Eigenschaft einer Bahnhof- iaft als Schankstube ist nach Maßgabe ihrer hauptsäch- und überwiegenden Benützung insgesamt entweder zu be- oder zu verneinen und da in Ortschaften mit ziemlichen erkehr dieser den Ortsverkehr immer weit übertreffen ist für die Bahnhofwirtschaften in derartigen Orten die chaft als Schankstube überhaupt, auch hinsichtlich der verkehrenden Nichtreisenden zu verneinen.

es Ergebnis bedeutet natürlich nicht, daß Nichtreisende hnhofwirtschaften unbeschränkt zechen können, da wohl l, wo eine örtliche Polizeistunde besteht, diese von der iahn übernommen und ihre Einhaltung gegenüber Nicht- len mittels entsprechender Pachtbestimmungen und lau- Überwachung durch die Bahnpolizei gesichert wird. Nur se allein berechtigt und verpflichtet, die Einhaltung der istunde in Bahnhofwirtschaften zu überwachen, die Orts- ist hierzu nicht befugt. Dies ergibt sich daraus, daß die he Reichsbahn und wie wir noch sehen werden, auch die e Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gleich der Ortspolizei mte staatshoheitliche Funktionen auszuüben hat, so vor als eine der wichtigsten die Bahnpolizei. Innerhalb der en dieser stehen sich die Eisenbahnverwaltung und ihre e Handhabung der Bahnpolizei zuständigen Organe der lizei als koordinierte Organe gegenüber, und zwar mit irkung, daß in diesem Umfange für die Eisenbahn orts- liche Anordnungen nicht verbindlich sind. Die Zu- gkeit der Ortspolizeibehörde findet ihre Schranken an umlich und sachlich begründeten Zuständigkeit der Bahn- behörde. Nach § 75 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsord- für die Haupt- und Nebenbahnen Bayerns (GVBl. 1905,) und ebenso nach § 75 der Eisenbahn-Bau- und Betriebs- ng vom 4. November 1904 (RGBl. 1904, S. 387), umfaßt er Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten örtlich — ohne icht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte ebiet der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt werden, achlich die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den ahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich Örtlich gehören die Bahnhofwirtschaften wohl immer zum ebiet, sachlich steht auch nach der Entscheidung des RG. 7 S. 260 ff., „soweit eine Bahnhofwirtschaft den Bedürf- des Eisenbahnverkehrs, dem reisenden Publikum und den gleichgestellten Personen dient, eine Eisenbahnbetriebs- egenheit im Sinne des § 75 der BO. in Frage, deren aus- ßliche Regelung auch soweit, als dabei polizeiliche Inter- in Betracht kommen, der alleinigen sachlichen Zuständig- ler Eisenbahnverwaltung unterworfen ist". Nachdem nun die neue Entscheidung des RG. von dieser früheren dahin cht, daß ein Gewerbebetrieb der Eisenbahn seine Eigen- als deren Hilfsbetrieb noch nicht durch eine verhältnis- geringe Benützung seitens Nichtreisender verliert und ihren Grundcharakter nicht ändert, gibt es in allen den Bahnhofwirtschaften, die wegen ihres überwiegenden Reiseverkehrs überhaupt nicht als Schankstuben angesprochen werden können, infolge der alleinigen sachlichen Zuständigkeit bei der Bahnpolizei für die Ortspolizei keine rechtliche Möglichkeit, ohne Zustimmung oder Ersuchen der Bahnpolizei tätig zu werden. Bahnhofwirtschaften, denen die Eigenschaft einer Schankstube nicht zukommt, sind insgesamt, auch soweit sie von Nichtreisenden benützt werden, eine Eisenbahnbetriebsangelegenheit.

Zu annähernd demselben Ergebnis gelangt man selbst dann, wenn man auch der nunmehr überholten Entscheidung des RG. in Bd. 37 folgt. Zwar führt das RG. dort aus: „Wird aber der Betrieb einer Bahnhofwirtschaft, wie im gegenwärtigen Falle, über diese Grenze hinaus dahin ausgedehnt, daß auch das sonstige Publikum, welches nicht zu den Reisenden gehört, dortselbst Gelegenheit erhält, beliebig zu zechen, so nimmt damit und insoweit die Bahnhofswirtschaft die Eigenschaft einer allgemeinen Schankwirtschaft, wie jede andere dieser Art an; die Anordnung polizeilicher Maßregeln, welche zum Schutze allgemeiner Interessen dienen soll, fällt insoweit auch in bezug auf Bahnhofwirtschaften in die sachliche Zuständigkeit der Ortspolizei und ist auch für diese Wirtschaften rechtlich verbindlich." Dieser Ausspruch des RG. spricht aber trotz seiner weitgehenden Bedeutung nur von den Rechten der Ortspolizei, Anordnungen, und zwar hinsichtlich des Verkehrs von Nichtreisenden in Bahnhofwirtschaften zu erlassen, nicht aber auch davon, daß der Ortspolizei auch das Recht zusteht, diese Anordnungen auf Bahngebiet durch ihre eigenen Organe durchzuführen, oder ihre Durchführung zu kontrollieren. Die Unzulässigkeit eines solchen Vorgehens ergäbe sich auch aus folgender Erwägung: Bahnhofwirtschaften dienen zur Befriedigung der Bedürfnisse des reisenden Publikums und sind dabei eine Eisenbahnbetriebsangelegenheit. Jeder Gast einer Bahnhofwirtschaft hat zunächst die Vermutung für sich, daß er ein Reisender ist, er unterliegt also der Bahnpolizei und nur diese ist auf Grund der bestehenden Vermutung berechtigt, von ihm im Zweifelsfalle einen Ausweis oder Nachweis darüber zu verlangen, daß er ein Reisender ist. Kann dies aber die Ortspolizei nicht selbst, so entfällt damit für sie jede Möglichkeit zu einer Kontrolle der Polizeistunde. Sie kann höchstens die Bahnpolizei um eine solche Kontrolle ersuchen und eventuell dann im Einverständnis mit dieser sich an der Kontrolle beteiligen.

Zum Schlusse wäre noch zu untersuchen, ob der Übergang der Reichsbahnen auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in den bisherigen bahnpolizeilichen Befugnissen eine Änderung gebracht hat. Hierzu sagt § 17 des Reichsbahngesetzes: „Die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind keine Behörden oder amtlichen Stellen des Reiches. Sie behalten jedoch die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfange, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" zustanden . . . . ." Die Begründung führt sodann noch ausdrücklich aus: „Es sind hierzu zu rechnen:

1. Sicherheistpolizeiliche Befugnisse (Bahnpolizei, einschließlich des Rechtes zum Erlasse bahnpolizeilicher Strafverfügungen im Rahmen des Landesrechts) . . . . ."

Es dürfte sonach keinem Zweifel unterliegen, daß die Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bezüglich der Bahnpolizei keinerlei Änderung gebracht hat. Wir kommen daher zu dem Ergebnis: Die Polizeistunde in Bahnhofwirtschaften mit Geltung für Nichtreisende wird allein durch die Bahnpolizei festgesetzt und ihre Einhaltung durch Bahnpolizeibeamte überwacht. Ortspolizei kann hierbei nur auf Ersuchen der Bahnpolizei tätig werden.

Bücherschau.

Für Reisende nach Norwegen 1926. Das Amtliche Reisebüro orwegen (Berlin W 8, Unter den Linden 32) hat in diesem seinen kleinen Reiseführer für Norwegen mit weiterem Bildschmuck versehen und eine größere, sehr gut ausgeführte Karte beigegeben, auf der auch sämtliche Kraftwagenlinien verzeichnet sind. Die Schrift, die von der genannten Stelle kostenlos abgegeben wird, kann jedem Norwegenfahrer warm empfohlen werden. P.

Organisation, Betrieb und Wirtschaft.

Grundzüge einer Lehre von den wirtschaftlichen Kräften.

Von Oberregierungsrat **Dr. Behre**, Halle.

(Schluß.)

V. Die Unternehmungswirtschaft.

1. Die Geburt des Unternehmens. Die wirtschaftliche Geburt jedes Unternehmens (die rechtliche Seite der Gründung interessiert uns hier nicht) erfolgt im Mutterhause, ist eine neue Zielbewegung in der Wirtschaft dieses Hauses. Das gilt von der Erwerbs- wie von der Wohlfahrtsunternehmung. Hier soll uns nur die erstere beschäftigen. Unternehmungs- und Spekulationsgeist, vom wirtschaftlichen Geiste unterstützt (s. Nr. 47/1924 d. Ztg.), feiern bei deren Entstehung ihre höchsten Triumphe. Dabei prüft der wirtschaftliche Geist, ob sich das Unternehmen 1. mit der sonstigen Wirtschaftslage des Hauses verträgt, und 2. selber wirtschaftlich gestalten läßt (Prüfung der Rentabilität). Diese ist ein „Nutzen- und Kostenvergleichen" (Liefmann) und stellt im einzelnen fest: a) Welche Kosten verursacht der Nutzen (d. h. der „Reingewinn", die Rente nach Abzug des Zinses für Leihkapital)? b) Nach welcher Zeit folgt der Nutzen den Kosten? c) Welches Kapital ist danach erforderlich? d) Ist der Nutzen diese ganzen Kosten wert? All das bildet vereint die erste Phase einer Erwerbsoperation, die die wirtschaftliche Geburt des Erwerbsunternehmens darstellt, während die zweite Phase der Operation, wie noch zu zeigen sein wird, das Unternehmen selber belebt, die Unternehmungswirtschaft ist.

Die erste Phase endet mit dem Zustandekommen des Wirtschaftsgedankens der Unternehmung oder kurz des „Unternehmungsgedankens". Er lautet in seiner gedrängtesten Form, wobei wir ein beliebiges Beispiel in der Form, die in der Praxis üblich ist, wählen: Ich will mit einem Kapital von 100 000 ℳ, das ich zur Hälfte aufnehmen muß, eine Fabrik für Werkzeugmaschinen betreiben. Er zeigt sich auch oft in dem folgenden Wortlaut: Ich will mein Kapital von 100 000 ℳ in einer Straßenbahn, in einer Hutfabrik, in einem Bankgeschäft usw. arbeiten lassen.

Kommt nicht nur „Eigenkapital" in Frage, ist also eine Kapitalsbeschaffung nötig, so erfolgt sie durch Hilfsoperationen, die jene erste Phase als der Teil einer Hauptoperation hervortreibt. In ihnen operiert der Werbegeist. Der wirtschaftliche Geist hilft ihm dabei, indem er möglichst billig zu beschaffen sucht; denn seine übrigen Funktionen, hier die Prüfung, ob sich die Beschaffung von Leihkapital überhaupt verantworten läßt und wie teuer es höchstens zu stehen kommen darf, hat er schon ausgeübt. Das „Leihkapital" kommt herein, sobald es gelungen ist, dem angebotenen Zins die angestrebte Tauschkraft zu erwirken. Das Kapital bleibt aber „fremdes" Geld, weil es nur zur Benutzung eingebracht wird. Mit der erfolgten Kapitalsbeschaffung ist die Unternehmung „entstanden", wenn dieser Ausdruck erlaubt ist; denn die Unternehmung ist als wirtschaftliche Kraft ein Ding voller Leben. Diesem Leben, das also mit zum Begriff des Unternehmens gehört, wenden wir uns nunmehr zu.

2. Das Erwerbskapital. Das Wesen des Erwerbskapitals ergibt sich aus der Wirtschaftsidee. Während die Idee des Hauses einfach sagt: Ich muß erwerben, um verbrauchen zu können, sagt die Idee der Unternehmung: Ich will's mich etwas kosten lassen, Güter zu erstellen, für die ich mehr bezahlt bekomme, als die Kosten betragen. Gemeint damit ist, daß Geld in Gut und dieses wiederum in Geld und zwar mehr als ursprünglich umgesetzt werden soll. Man drückt dies auch kurz dahin aus: Ich will mit einem Kapital Gewinne erzielen. In der Praxis heißt es gewöhnlich: Ich will ein Kapital von 100 000 ℳ in einem Unternehmen arbeiten lassen. Aus diesen Fassungen der Idee ergibt sich, daß „Kapital" und „Geld" in einem engen Zusammenhang stehe bei dem Verwandlungsprozeß von Geld in Gut und wieder Geld der Gewinn um so größer ist, je weniger Geld in da „hineingesteckt" und je mehr Geld aus dem Gut w „herausgeschlagen" wird, die Erreichung des schaftsziels, der Wirtschaftserfolg demnach von dem Verh des hineingesteckten zu dem herausgeschlagenen Gelde ab so betrachtet — eine zwangsläufige Folge der Wirtschaftsid die Unternehmungswirtschaft sämtliche in dem Unternehm Ruhe oder Bewegung befindlichen Wirtschaftswerte stets nicht allein!) nach dem Gesichtspunkt, ob und wieviel G ihnen steckt.

Erwerbskapital ist das in ein Erwe unternehmen gesteckte Geld in seiner je ligen Erscheinungsform. a) Kapital ist also gleich „Kosten". Kosten sind „Geldopfer", und zwa opferndes Geld" oder „geopfertes Geld", d. h. Kostenbegriff besteht die Vorstellung, daß Geld weggege oder weggegangen ist (Beispiel: Das Buch hat mich 10 kostet, die Maschine wird uns mindestens 3000 ℳ kosten), folgedessen müssen die „Kosten", soll nicht das Unterne mit Verlust arbeiten, am Schlusse wieder „herei bracht" werden. Beim „Kapital" dagegen besteht die stellung, daß das Geld da ist, mag es auch nicht „flüs sondern in ein Wertobjekt „hineingesteckt" sein. folgedessen muß das „Geld" am Schlusse wieder „her geschlagen" werden. b) Kapital ist aber nicht bloß sondern Geld in der Form, die es jeweils gefunden. ist zu beachten, daß sich das Geld auch beim Bargeld st einer Form versteckt, nämlich in dem Stück Metall oder P das sein „Zeichen" ist. Danach schließt der Kapitalbegri sog. „Erscheinungsform" mit ein (z. B. den Hu markschein, die Werkzeugmaschine, das Fabrikgebäude, „Stück Arbeitskraft", das dem Unternehmen in der Perso Generaldirektors, Prokuristen, Werkmeisters, Schlossers wonnen); doch bleibt das Geld der Kern. c) Erwerbsk ist endlich das „in das Unternehmen gesteckte" Es ist das die Summe, die der Wirtschafter jeweils, insbeso also am Anfang der Wirtschaft als in das Unternehmen hi gesteckt ansieht. Damit ist auch der Begriff der Höh Kapitals im Erwerbskapital mitinbegriffen. Das Erwerbsk besteht im übrigen aus einzelnen „Kapitalswerten" ganzen „Kapitalsteilen".

Das Erwerbskapital tritt in dreifacher Gestalt auf: al triebskapital, als Produktivkapital und als Warenkapital. „Betriebskapital" spielt die Rolle des Kosten gers („ich will's mich etwas kosten lassen"). Es „trägt Kosten und besteht, weil die Kosten Geldopfer sind, aus jed realisierbaren Geldwerten (Bargeld, Gutschriften, Akz börsengängigen Wertpapieren u. dergl.). Am Beginn da werbskapital entweder in seiner Totalität oder doch zu namhaften Teile darstellend, verflüchtigt sich das Bet kapital im Verlaufe der Wirtschaft, indem das Geld zum Teil die Formen des Produktiv-, zum anderen die des W kapitals annimmt. Im Produktivkapital geht es in Arbeits Sachwerten auf, um in letzteren zum Teile stecken zu bl (z. B. als Fabrikgrundstück), während es im Warenk die Gestalt von Sachwerten annimmt und nach deren Dyna rung durch das ständige Einbringen der Erlöse immer w reproduziert wird. Daneben wird es auch durch den Ablau Nebenoperationen reproduziert, z. B. den Verkauf von A material, die Verpachtung überflüssigen Geländes und de chen. Das Betriebskapital führt seinen Namen insofer

als es die sich immer wieder auffüllende Geldquelle der ...ehmungswirtschaft ist.

...gegenüber steht das „W a r e n k a p i t a l“. Es umfaßt ...erte, die die Wirtschaftsidee bereitzustellen befiehlt, um ...nen mehr herauszuschlagen als sie kosten. Im Produk-...nternehmen machen diese Waren noch eine technische Be-...ung durch, aus der sie als „P r o d u k t e“ herauskommen, ... das Warenkapital hier nicht nur die f e r t i g e n Waren ...ukte), sondern auch die noch u n f e r t i g e n Waren, die ...er Fertigung bedürfen, umfaßt. Im reinen Handelsunter-...n bleiben die Waren ganz oder fast unverändert. Die ... haben die Bestimmung „wegzugehen“ und dadurch den ...bten Kostenüberschuß hereinzubringen.

...schen beiden steht das „P r o d u k t i v k a p i t a l“. Mit-...schon am Beginn mit einem Wert von größerer Bedeu-...(der sog. Sacheinlage) vertreten, entsteht es im allgemei-...rst durch die Funktion des Einbringens durch die dynami-... Werte des Betriebskapitals. Es besteht zum Teil aus ... zum Teil aus Arbeitswerten. Die letzteren sind die ge-...nen Arbeitskräfte vom Generaldirektor bis zum letzten ...er. Als Sachwerte gehören hierher das Betriebsgrund-... das Fabrikgebäude, die Maschinen, Werkzeuge, Klein-... und Betriebsstoffe. In der Regel ist ein Arbeitswert der ...Posten des sich damit bildenden Produktivkapitals. Oft, ...ondere im Einzelunternehmen, ist es die Arbeitskraft des ...nehmers selbst. Er macht sich in diesem Fall aus dem Be-...kapital bezahlt (Unternehmerlohn!) und gibt damit zu er-...n, daß er seine Arbeitskraft als Kapitalswert auffaßt. Auf ... Grundstein wächst dann das Produktivkapital in die ... und zwar parallel mit dem Betriebsapparat; denn i n d e r ...h e i n u n g s f o r m i s t d a s P r o d u k t i v k a p i t a l ...dem B e t r i e b s a p p a r a t i d e n t i s c h, s i e b e i d e ...e n n a c h a u ß e n h i n a u f i n d e m s e l b e n A r b e i t s-...S a c h w e r t k o m p l e x.

... sonstigen Kapitalszergliederungen haben mit der Lehre ...en wirtschaftlichen Kräften nichts zu tun, gehören viel-... in die Betriebswirtschaftslehre. Sie fließen nämlich nicht ...er Struktur der Unternehmungswirtschaft, sondern fassen ...se Gattungen von Wirtschaftswerten auf Grund einer ...e r t u n g“ als „E r w e r b s v e r m ö g e n“ zusammen, ... die Bewertungsmethode sehr verschieden sein kann. In ...n Sinne unterscheidet man das „umlaufende Kapital“, das ...Verbrauchs- und Verkaufswerte umfaßt, von dem „stehen-...Kapital“, das die Gebrauchswerte umfaßt (Grundstücke, ...ude, Maschinen, Werkzeuge, Geräte). Ein Teil des letz-... und zwar der „standhafteste“, ist das „Anlagekapital“. ...ch wird aber auch das ganze stehende als Anlagekapital ...chnet. Doch wird dann Grund und Boden nebst Gebäuden ...Zubehör als „unbewegliches Anlagekapital“ dem „beweg-... Anlagekapital“ (Maschinen, Werkzeugen, Geräten) ge-...ergestellt. So macht es z. B. das Einkommensteuergesetz.

...ie A r b e i t d e s K a p i t a l s. Sie ist eine Reflexerschei-... nämlich der Reflex, den die Arbeit der Erscheinungs-...n des Kapitals auf das Kapital selbst, d. h. auf das i n ... Formen in die Erscheinung tretende Geld wirft. Es ist ...anz logischer Schluß: Arbeiten jene, dann arbeitet dieses ...nen. Hier sehen wir auch wieder, warum der Kapital-...ff mit „Kosten“ nichts zu tun hat (was von einer Seite ...uptet worden ist): „Kosten“ sind Opfer, haben gleichsam ...egatives Vorzeichen und können daher nicht als arbeitend ...stellt werden. Anders ist es mit dem „Geld“. Die An-...ung, daß Geld in einem Unternehmen arbeitet (gemeint ...amit: „als“ Kapital), ist etwas Alltägliches. Die Arbeit ...Erscheinungsformen des Erwerbskapitals ist eine u n-...c h a r t i g e. Wir wollen zwei extreme Fälle einander ...überstellen: die Arbeit, die der Prokurist des Unterneh-... aus seiner dem Unternehmen gewonnenen Arbeitskraft ...t, und die Arbeit, die eine Warenpartie aus dem Waren-... des Unternehmens dadurch leistet, daß sie vermöge er-wirkter Tauschkraft einen Warenerlös einbringt. Das erste ist ein Fall von Betriebstätigkeit, das zweite ein Fall jener wirtschaftsdynamischen Arbeit, die nur auf der Wirtschaftsseite des Lebens wirtschaftlicher Kräfte vorkommt. In beiden Fällen ist dagegen die Arbeit des Kapitals eine i m K e r n g l e i c h-a r t i g e; denn Geld (das ist hier der Kern) bleibt Geld, mag es in einem Arbeitswert oder in einem Sachwerte stecken, und wenn der Arbeitsfaktor gleich bleibt, kann die Arbeitsfunktion nicht eine verschiedenartige sein.

Die Wirtschaftsidee des Erwerbsunternehmens gibt dem Kapital, das in ihm arbeiten soll, eine ganz bestimmte Zweckfunktion: das „A b w e r f e n d e r R e n t e“. Diese Rente („K a p i t a l s r e n t e“) soll es m i t seiner Arbeit abwerfen. Die Kapitalsarbeit erhält damit den Charakter eines geschlossenen Ganzen, wird zur E i n h e i t i n d e r V i e l h e i t, wie das Kapital selber. Infolgedessen kommt es immer darauf an, wie das Kapital im Ganzen arbeitet. Diese Arbeit kann gut oder schlecht sein, je nachdem gestaltet sich die Rente. Demgegenüber hat die Arbeit der einzelnen Erscheinungsform und des darin arbeitenden Geldes nur die Bedeutung eines Faktors, der die Arbeit des Gesamtkapitals in günstigem oder ungünstigem Sinne beeinflußt. Daher ist eine Einzelarbeit unwirtschaftlich, wenn sie an sich zwar wirtschaftlich sein mag, die Gesamtarbeit des Kapitals aber in höherem Grade ungünstig beeinflußt. Beispiel: Die leitende Kraft verliert sich zu sehr in Einzelheiten, die dadurch zwar höchst wirtschaftlich geregelt werden mögen, zum Nachteil aber für das Ganze, weil nun die leitende Kraft zur Regelung ungleich wichtigerer Belange nicht mehr die Zeit hat. Es ist das der bekannte Fall, der die Betriebsführung zu dem Ausruf veranlaßt: Den „Kopf freihalten!“.

Die Arbeit des Kapitals, im Ganzen betrachtet, fließt u n-u n t e r b r o c h e n. Dagegen nehmen die einzelnen Kapitalswerte mit ihrem Eintritt in das Unternehmen nicht immer gleich die Arbeit auf, verharren vielmehr oft noch eine Zeitlang in Ruhe. Von diesem Gesichtspunkt betrachtet, geht die Arbeit des Kapitals, obgleich ihr Fluß niemals aufhört, s t o ß w e i s e vor sich. So arbeitet das Betriebskapital nur immer, wenn einem seiner Werte Tauschkraft (oder „spezielle Kaufkraft“, weil es Geldwerte sind) erwirkt worden ist und der Wert als Kraftgut nunmehr das Gegengut, den Arbeits- oder Sachwert „einbringt“. So arbeitet das Warenkapital nur immer, wenn seine Erscheinungswerte, die Waren, partien- oder stückweise Tauschkraft erlangt haben und daraufhin nunmehr die Erlöse „einbringen“. Bis dahin befinden sich seine Gegenstände im Zustand der Arbeitsruhe, mögen sie sich auf Lager befinden (als noch der Verarbeitung harrende Stoffe, als noch der Bearbeitung harrende Waren oder als fertige Waren) oder mögen sie sich „in Arbeit befinden“; denn auch in diesem Falle sind sie nur Objekt des sog. Produktionsprozesses (s. u.), haben sie nicht Eigenbewegung. Im übrigen wird beim Warenkapital der Unterschied zwischen Einbringen und Kapitalsarbeit auch in folgendem deutlich: H i e r arbeitet nur ein Geldbetrag, der durch Berechnung der Selbstkosten ermittelt worden ist, d o r t arbeitet jener höhere Wert, den der andere Teil der Ware beimißt.

D e r S c h r i t t m a c h e r f ü r d i e A r b e i t d e s P r o d u k-t i v k a p i t a l s i s t d e r „B e t r i e b“. Hat der Direktor eines Unternehmens eine Stunde über einem wirtschaftlichen Problem gegrübelt, so hat zugleich das Geld, das in seine Arbeitskraft gesteckt worden ist, eine Stunde lang gearbeitet. Hat ein Bahnwärter seine Dienstschicht von 10 Stunden beendet, so ist das gleiche mit dem Gelde der Fall, das die 10 Bahnwärterstunden repräsentieren. In beiden Fällen sind „B e t r i e b s k o s t e n“ entstanden, weil G e l d, und zwar im Betrieb, v e r b r a u c h t worden ist. Dieser Geldverbrauch hat, wie schon erwähnt, mit der „Arbeit“ dieses Geldes begrifflich nichts zu tun. Daher gibt es auch Fälle, wo vom Betrieb in Bewegung gesetztes Kapital arbeitet, o h n e daß zugleich ein Geldverbrauch stattfindet, Betriebskosten entstehen. Die Funktion, die z. B. das Fabrikgrundstück in der Gesamtheit des Betriebes ausübt, findet ihren wirt-

schaftlichen Ausdruck in der Arbeit des Geldes, das in dem Grundstück angelegt worden ist, ein Geldverbrauch entsteht dabei aber nicht. Die dritte Art von Fällen ist, daß die zum Betrieb gehörende Funktion einen *Verschleiß* mit sich bringt (Beispiel: Der Oberbau wird dadurch „abgenutzt", daß er den Zugverkehr aufnehmen muß). Hier arbeitet das in den Oberbau gesteckte Geld, und der Arbeit geht ein, allerdings nur sehr allmählich zunehmender Verbrauch desselben Geldes nebenher. Auch die Arbeit des Produktivkapitals geht im einzelnen vielfach stoßweise vor sich; denn es gibt immer Stücke, mitunter freilich auch ganze Teile des Betriebsapparates, die „außer Betrieb" sind (Betriebsstofflager, in Reparatur befindliche Betriebsgegenstände, wie z. B. Wagen, Lokomotiven, vorübergehend stillgelegte Betriebsteile).

4. Die *Unternehmungswirtschaft.* In *einem* Zug ist jede Unternehmungswirtschaft der anderen gleich: in dem „*Arbeitenlassen des Kapitals*". Das Prinzip dieses Arbeitenlassens ergibt sich für das Erwerbsunternehmen aus folgender Fassung der Wirtschaftsidee: Ich wills mich etwas *kosten lassen*, Güter zu erstellen, für die ich *mehr bezahlt bekomme*, als die *Kosten betragen*. Das „mehr bezahlt bekommen" bedeutet die Rente. In welcher Höhe und auf welche Methode sie angestrebt wird, kommt ganz auf den Fall an. „Großer Umsatz, kleiner Nutzen" ist z. B. ein Grundsatz, der die Methode betrifft. Uns interessiert hier nur das Allgemeine, und da kann man wohl sagen, daß jede Wirtschaft, in der ein gesunder kaufmännischer Geist herrscht, bemüht ist: 1. vor allem stets so bald wie möglich das *Betriebskapital* zu „*reproduzieren*"; 2. darüber hinaus eine *möglichst hohe Rente* zu erzielen; 3. zu diesem Zweck die *Selbstkosten möglichst niedrig* zu halten. Diese allgemeine Seite jeder Unternehmungswirtschaft, dieses immerzu und überall „*in Geld rechnen*" ist das, was die Praxis „Arbeitenlassen des Kapitals" nennt.

Die Forderung der Reproduktion des Betriebskapitals bedeutet, daß alles, was „Kosten" macht, in letzter Linie also dem allgemeinen „Kostenträger", dem Betriebskapital entzogen worden ist, möglichst bald wieder „hereingebracht" werden soll. Die Forderung, die Rente möglichst hoch und die Selbstkosten möglichst niedrig zu halten, bedeutet, daß stets der „*höchste Wirkungsgrad*" mit der Arbeit des Kapitals erzielt werden soll. Das bezieht sich auf die Arbeit, die der Reflex des „Einbringens" ist, wie auf die Arbeit, deren Schrittmacher der „Betrieb" ist. Es gibt auch einen höchsten Wirkungsgrad im technischen Sinn. Er hat sich jenem „wirtschaftlichen" höchsten Wirkungsgrad der Kapitalsarbeit immer unterzuordnen; denn auch das sparsamste Hervorbringen eines technischen Erfolges hat keine Berechtigung, wenn der Effekt keinen „*höchsten Nutzen*" bedeutet.

Die „*Selbstkosten*" sind die auf die Endwerte des Warenkapitals entfallenden „Kosten". Die letzteren entstehen durch die Arbeitsfunktionen des Betriebskapitals (Beschaffung und Ergänzung des Betriebsapparats, Beschaffung der Verarbeitungsstoffe und Waren, Ausgaben für sonstige Zwecke wie Reklame usw.) und werden durch die Wirtschaft auf die Endwerte des Warenkapitals nach dem Maßstab verteilt, wie sie für die Erstellung dieser Werte durch Verbrauch von Arbeit und anderen Verbrauchswerten, Verschleiß von Gebrauchswerten usw. haben aufgewandt werden müssen. Die Selbstkosten setzen sich aus „*Substanzkosten*", „*Betriebskosten*" und sonstigen „*Unkosten*" zusammen. Die Substanzkosten bestehen im reinen Handelsunternehmen aus den Kosten der beschafften Waren, im reinen Produktionsunternehmen aus den Kosten des beschafften und verbrauchten Fertigungsmaterials. Beim Unternehmen, das halb Handels-, halb Produktionsunternehmen ist, kommen die Kosten für die Beschaffung der Halbfabrikate, die bearbeitet werden sollen, hinzu.

Zu dem Zweck, die Selbstkosten möglichst niedrig zu halten, vergleicht die Wirtschaft in einem fort Nutzen und Kosten und drückt auf die Kosten. Das „*Nutzen- und Kostenvergleichen*" (Liefmann) besteht darin, daß der wirts liche Geist in einem fort darauf hält, nur Werte zu sch zu beschaffen und zu erhalten, die, was das *Verhäl zwischen ihren Kosten und ihrem Nutzen das Ganze* betrifft, durch Besseres nicht ersetzt w können. Die beiden ersten Standardfragen des wirtschaftl Geistes: „Ist der Nutzen (des Objektes) überhaupt ein K opfer wert?" und: „Welche Kosten ist er höchstens w bilden auch hier die ewig gleiche Unterlage des Prüfung fahrens. So lehnt der wirtschaftliche Geist es ab, die Hu nochmals herauszubringen, wenn ihm die Nachfrage nicht groß genug erscheint. So betreibt er den Abbau des Arbe der mangels Aufträgen nicht mehr ausgenutzt werden kan rät er dazu, den Menschen durch die Maschine zu ers wenn ihm deren Nutzen für das Ganze bei Gegenüberste der Kosten größer erscheint. Dabei darf jedoch nicht sehen werden, daß der wirtschaftliche Geist nicht stet Oberhand behält, weil auch der *soziale Geist* in Unternehmen mitspricht. Wir stoßen hiermit wieder auf Erscheinung, die nur die Lehre von den wirtschaftlichen K unterbringen kann: Wo alles Kraft ist, da ist auch der Ge dem sich die Wirtschaftsperson am Gestalten der Wirt beteiligt, in vielen Fällen das Produkt eines inneren Kar bei dem bald die, bald jene Geistesrichtung die Oberhan hält. Zu dem Nutzen- und Kostenvergleichen gesellt sich weiter das „*Drücken der Kosten*", das der wirts liche Geist (in seiner dritten Funktion) vereint mit dem W geist oder dem Geiste der Technik oder dem Organisation besorgt.

Wie die Wirtschaft des Hauses aus Wirtschaftsführung werb und Verbrauch besteht, so setzt sich auch die Unte mungswirtschaft aus ineinandergreifenden Wirtschaftsteile sammen. Wir können das als die „*Struktur*" der Wirt bezeichnen.

Wir wenden uns zunächst dem „*Vertrieb*" zu. Es i die *Sorge für Absatz.* Der Vertrieb hat ein *al meines* und ein *besonderes* Gesicht. Mit seinem meinen Teile sorgt er für Gewinnung und Erhaltung *Kundschaft.* Sämtliche Züge des kaufmännischen G (s. Nr. 47/1924 d. Ztg.) sehen wir hier am Wirken, doch der *Werbegeist* dabei am stärksten hervor. Seine Me ist hier hauptsächlich die der *Reklame.* Dafür, daß di klamekosten im richtigen Verhältnis zu ihrem Nutzen bl hat der wirtschaftliche Geist zu sorgen. Aus dem allgem Teil des Vertriebes entwickeln sich demgemäß in verschie Umfang Wirtschaftsoperationen, welche Mittel des Bet kapitals zu dem Zwecke dynamisieren, daß sie Reklamele gen einbringen. Es sind das Hilfsoperationen des Vertr Die eigentlichen Ausläufer des Vertriebes dagegen sin „*Vertriebsoperationen*". Sie stellen das beso Gesicht des Vertriebs dar und sind Hauptoperationen. Au treiben vielfach Hilfsoperationen hervor, die jenen den ebnen sollen (die Reise zum Verhandlungsort erfordert vi eine ganze Menge solcher Operationen). Führt die Vert operation zum Absatz, dann hat sie dem Stück oder der W partie, die weggehen soll, Tauschkraft erwirkt, und es vol sich nun der „Ablauf" der Vertriebsoperation, indem da gesetzte den Erlös einbringt.

Im reinen Handelsunternehmen (über das Produktionsu nehmen s. u.) steht dem Vertrieb ein „*Einkauf*" gegen Es ist das die *Sorge für Ware.* Auch der Einkauf ha *allgemeines* und ein *besonderes* Gesicht. Fr tritt jenes nicht so hervor, wie bei dem Vertriebe; denn rend die Reklame auf Erzielung von Außenwirkungen sieht sich der Einkauf solchem Wirken vielfach gegenübe ist in der Beziehung eingestellt auf kritisches Wägen. beim Einkauf sehen wir den kaufmännischen Geist in seinen Zügen tätig, die Hauptrolle hat aber hier der *Spe lationsgeist.* Der besondere Teil des Einkaufs be

en „Einkaufsoperationen“, die als die Hauptope-
ien des Einkaufs mit den mannigfachsten Hilfsoperationen
nden sein können. Der Einkauf läßt also nur Betriebs-
il arbeiten, während der Vertrieb Betriebs- und Waren-
il arbeiten läßt.

jeder Unternehmung gibt es ferner eine „Betriebs-
ung“. Es ist das die Sorge für den Betrieb. Die
bsführung hat insofern stets ein allgemeines Gesicht, als
nmer den Betrieb, d. h. ein Ganzes, im Auge hat. Sie will
ämlich ständig so gestalten, daß sich die tonan-
nden Wirtschaftsteile (im Handelsunternehmen
uf und Vertrieb, im Produktionsunternehmen Produktion
Vertrieb, s. u.) auf der Betriebsseite mög-
st reibungslos und mit möglichst geringen
riebskosten abspielen und im Ablaufe aus-
ken. Zu diesem Zweck entwickelt die Betriebsführung
erlei Funktionen.

erster Linie ist sie „Betriebsorganisierung“, d. h.
ge für die richtige Organisation. Der Zug des
nännischen Geistes, der hier die erste Rolle spielt, ist der
anisationsgeist. Die Betriebsorganisierung tritt mit
n des Unternehmens als kompakte Erscheinung auf, indem
ich von Einkauf (Produktion) und Vertrieb, so wie sich
nach Art und Umfang der Voraussicht nach entwickeln
auswirken werden, ein möglichst genaues „Betriebs-
“ zu machen versucht und, von diesem Bilde ausgehend,
immer vom Allgemeinen zum Besonderen schreitend, die
riebsorganisation“, d. h. jenes System von Be-
sorganen im Geiste entwickelt, das hernach, durch Gestel-
des Betriebsapparats zum Betriebsorganismus erhoben, das
ebsbild in Gestalt eines gut klappenden Betriebes verwirk-
soll. Ist der Vollbetrieb im Gange, so beschränkt sich
Betriebsorganisierung auf das ständige Verbessern an der
stellten, durch die Entwicklung immer wieder unvoll-
nen werdenden Organisation.

Betriebsführung ist weiter „Betriebsdotierung“,
Sorge für einen allzeit leistungsfähigen
riebsapparat. Hierher gehört zunächst die Sorge für
chaffung der Arbeitskräfte und Sachgegenstände, die
Betriebsapparat dem System der Betriebsorganisation die
gkeit des Sichauswirkens geben. Hierher gehören ferner
erung und Versicherung dieser Personen und
n gegen Schäden jedweder Art, die dem Betriebe nach-
sind (z. B. Feuerschäden) oder für die er Gefahrquelle
Unfallverhütung, Unfallversicherung) oder die er allgemein
iführt (Abnutzung der Arbeitskraft, Invalidenversiche-
). Hierher gehört endlich die Sorge für Renovierung, Unter-
ng, Ergänzung u. a. m., sowie zu guter Letzt die Sorge für
rechte Können und den rechten Geist der persönlichen
te. Menschenkenntnis und Kunst der Menschenbehandlung,
ler, wirtschaftlicher und technischer Geist sind bei der
ebsdotierung die ausschlaggebenden Faktoren. Die Wirt-
tsoperationen, die die Betriebsdotierung hervortreibt (z. B.
uf des Betriebsgrundstücks) sind sämtlich Hilfsoperatio-
weil sie außerhalb des Hauptprozesses der Verwandlung
Geld in Gut und wiederum in Geld stehen, diesen Prozeß
ehr nur begünstigen oder ermöglichen sollen.

dlich ist die Betriebsführung noch „Betriebsregulie-
g“. Es ist das die Sorge für den jeweils besten
kungsgrad des Betriebes. Die Betriebsregulierung
leichsam der Wärter der Betriebsmaschine, der auf ihren
zu achten hat, während die Betriebsorganisierung der
strukteur und die Betriebsdotierung der Erbauer
Betriebsmaschine ist. Wie der Wärter die Maschine an-
abstellt und während ihres Laufes bald auf volle, bald auf
Kraft schaltet, mit einem Wort den Lauf der Maschine
dem, was sie leisten soll, reguliert, so bestimmt die Be-
sregulierung den Lauf des Betriebes, eröffnet, drosselt ihn
legt ihn still, kurz stellt ihn in einem fort auf die
Kraft ein, die die tonangebenden Wirtschaftsteile verlangen. Dabei stehen Regulierung, Dotierung und Organisierung in steter Wechselwirkung miteinander. In dieser lebendigen Verbundenheit betrachtet, stellen alle drei zusammen die Betriebsführung dar.

Die Struktur der Wirtschaft im reinen Handelsunternehmen ist also $\frac{\text{Einkauf — Vertrieb}}{\text{Betriebsführung}}$. Im Produktionsunternehmen tritt an Stelle des Einkaufs die „Produktion“, so daß die Struktur der Wirtschaft hier $\frac{\text{Produktion — Vertrieb}}{\text{Betriebsführug}}$ ist. Das Geld soll hier nach der Wirtschaftsidee unter Kombinierung von Tausch- und Produktionsweg in „Produkte“, und diese sollen wiederum in Geld verwandelt werden. Wie im Handelsunternehmen Einkauf und Vertrieb, so sind hier als Wirtschaftsteile tonangebend Produktion und Vertrieb. Der Ausdruck „Produktion“ für eine Teilerscheinung der Wirtschaft ist auch der Praxis geläufig. In diesem Sinne ist z. B. das Wort Produzent zu verstehen, das eine bestimmte Art Erwerbstreibenden bedeutet und gewöhnlich dem Konsumenten als dem Einkommensverbraucher gegenübergestellt wird. Daneben wird „Produktion“ auch im betrieblichen, und zwar technischen Sinne verwandt, als Bezeichnung für den die Herstellung der Produkte darstellenden Teil des Betriebes. Diese (technische) Produktion wird vielfach auch mit „Produktionsprozeß“ bezeichnet oder mit „Fertigung“. Sie kann Anfertigung, Fabrikation, Förderung, Beförderung usw. sein. Die Produktion im technischen Sinne ist z. B. gemeint, wenn von der Steigerung der Produktion gesprochen wird. Dasselbe gilt, wenn die Wirtschaft über die Höhe der Produktionskosten klagt.

Die Produktion als Wirtschaftsteil ist die Sorge für die Produkte, mit denen nach der Wirtschaftsidee das Geschäft gemacht werden soll. Sie treibt zunächst ein dauerndes, im Umfang je nach der Wirtschaftslage wechselndes Aufgebot an Beschaffungsoperationen hervor. Diese gelten den Verarbeitungsstoffen oder den Halbfabrikaten, die in den nach der Wirtschaftsidee zu schaffenden Produkten aufgehen sollen. Schon gleichsam die Materie dieser Produkte darstellend und nur noch der Formung durch den Produktionsprozeß bedürftig, sind diese Güter im Grunde genommen unfertige, d. h. noch einer Fertigung bedürfende Waren. Ihre Beschaffung erfolgt daher im Gegensatz zu den Beschaffungen, die die Betriebsführung vornimmt, durch Hauptoperationen. Sie entfällt, wo der Produktionsprozeß keine Fabrikation ist, vor allem also bei den Transportunternehmungen, wo an Stelle der Fabrikation die „Beförderung“ tritt und das Produkt ein Beförderungseffekt ist.

In allen Fällen aber treibt die Produktion beharrlich „Produktivoperationen“ hervor. In ihnen konzentriert sich die Produktion auf einzelne bestimmte Produktionsprobleme, d. h. auf die Frage, ob ein bestimmtes Produkt oder eine Serie bestimmter Produkte hergestellt werden soll oder nicht. Diese Operationen stellen sich, von der betrieblichen Seite betrachtet, als Kalkulationsprozesse dar, d. h. als Prozesse, in denen die Selbstkosten rechnerisch ermittelt werden. Den Anstoß zu diesen Operationen gibt allemal der Vertrieb, indem er der Produktion entweder eine Nachfrage nach dem Produkt präsentiert oder, auf künftige Nachfrage spekulierend, die Fertigung auf Vorrat anregt. Liefert die Kalkulation ein günstiges Ergebnis, so führt sie zu einem „Auftrag an den Betrieb“ im Sinn von Produktionsbetrieb (Produktion hier technisch verstanden), dem nunmehr der „Produktionsprozeß“ folgt. So macht sich, betrieblich gesehen, der Vorgang. Von der Wirtschaftsseite aus gesehen, gibt die Produktivoperation dem Betriebsapparat „Produktivkraft“, vermöge deren er das Produkt nunmehr „einbringt“, und zwar auf dem Produktionsweg. Der technische Teil des Apparates, der bei diesen in großen Verhältnissen sich vielfach überschneidenden Produktionsprozessen mitwirkt, ist der sog. „Produk-

tionsapparat". Auch die Produktivoperationen sind Hauptoperationen; denn sie sind die Ergänzung der aus der Produktion im Wirtschaftssinn sich entwickelnden Beschaffungsoperationen.

Die Struktur der Unternehmungswirtschaft findet ihre Krönung in der „Wirtschaftsführung". Sie ist die stets lebendige Vermittlung zwischen den Teilen der Wirtschaft und innerhalb der Teile zwischen den Wirtschaftsoperationen. Insofern ist ihre Aufgabe ein ständiges Abstimmen. Es ist des wirtschaftlichen Geistes erste Funktion, die hier ihre rastlose Tätigkeit übt. Die Frage „Ist der Nutzen überhaupt ein Opfer wert?" bewahrt hier jeden Wirtschaftsteil davor, sich in Wirtschaftsoperationen zu verlieren, die in Anbetracht der Wirtschaftslage des Ganzen nicht jenen höchsten Nutzen gewährleisten, der im Sinne der Wirtschaftsidee liegt. „Ohne Profit raucht kein Schornstein": Das ist z. B. der Mahnruf, der die Produktion davor bewahrt, zu produzieren, ohne daß der Vertrieb das Vorhandensein von genügend Kaufkraft und Nachfrage festgestellt hat. Ein solches Abstimmen nimmt, vom Betrieb aus gesehen, nicht selten größte Ausmaße an. Ehe sich z. B. ein Bankhaus entschließt, den Kredit, den es vergeben möchte, lieber nach Rumänien oder lieber nach Rußland zu leiten, findet ein stattlicher Aufwand an geistiger Arbeit statt, der sich nach außen in Erkundigungen, Berichten, Konferenzen, Reisen usw. kundtut. Je wichtiger die Operation, desto sorgsamer ist die Vorbereitung dazu. Im Unternehmen aber hat die Wirtschaftsführung über diese mehr kritische Seite hinaus auch eine große schöpferische Bedeutung. Es ist der Unternehmungsgeist (s. darüber Nr. 47/1924 d. Ztg.), der hier sein Spezialgebiet hat, im Rahmen der Wirtschaftsidee als der treibenden Kraft in einem fort sinnt, was neu zu unternehmen und zu wagen sei. Immer und überall kommt es also auf den rechten Geist an, er ist in erster Linie für das Wohl und Wehe des Unternehmens entscheidend. Daß jeder, der vermöge der im Betriebsorganismus ihm zugewiesenen Stellung an der Wirtschaft teilhat, jenes Geistes voll ist, dafür hat die Betriebsdotierung zu sorgen, die im Wirtschafter ihren Ausgangspunkt hat.

Es bedarf hiernach nur weniger Worte, um auch das Wesen der Wohlfahrtsunternehmung ins rechte Licht zu setzen. Sie geht nicht auf Erwerb aus, ihr Wirtschaftsziel ist nicht: durch Reingewinne das Einkommen der wirtschaftlichen Mutterkraft zu erhöhen, sondern: die Güter, die sie erstellt, gewissen wirtschaftlichen Kräften (den „bedachten" Kräften) insofern auf leichte Art nutzbar zu machen, als das Geld, das die Nutzbarmachung einbringen soll, nur zur Deckung der Selbstkosten ausreichen muß. Es soll also nur das Betriebskapital reproduziert und eventuell der Zins herausgewirtschaftet werden. Die Wirtschaftsidee der Wohlfahrtsunternehmung lautet demgemäß: Ich will ein Kapital dafür arbeiten lassen, daß gewisse wirtschaftliche Kräfte mit Gütern (Sachen, Krediten) versorgt werden, für die sie nur die Selbstkosten zahlen. Das arbeitende Kapital heißt hier einfach „Wirtschaftskapital". Es gliedert sich wie beim Erwerbsunternehmen in Betriebs-, Produktiv- und Warenkapital. Wirtschaftsprinzip wie Struktur der Wohlfahrtsunternehmung bieten sonst keine Besonderheit. Auch die Wohlfahrtsunternehmung fordert eine Wirtschaft, die von kaufmännischem Geiste getragen ist. Das soziale Moment findet sich nicht in dem Wirtschaftsprinzip, sondern in der Wirtschaftsidee.

Die Deutsche Reichsbahn ist ein Mittelding von Wohlfahrts- und Erwerbsunternehmung. Sie soll, im ganzen genommen, verdienen, d. h. dem Deutschen Reiche Einkünfte bringen (zur Zeit dem Deutschen Reiche die Gemeinlast aus dem Vertrag von London tragen helfen). Sie soll aber nur an dem wirtschaftlich Starken verdienen, während sie den schwachen wirtschaftlichen Kräften das Beförderungswerk zu den Selbstkosten abgeben soll. Soweit sie unter diesen bleibt, müssen schon ganz besondere Gründe des Gemeinwohls dafür sprechen. Daneben hat die Reichsbahn im Beschaff[…] wesen auf die Wirtschaftslage der deutschen Produktion […] Möglichkeit Rücksicht zu nehmen. Die Wirtschaftside[…] Deutschen Reichsbahn, der deutsche Reichsbah[…] danke, ist ein Produkt historischer Entwicklung. Die S[…] tur der Deutschen Reichsbahn als Unternehmen ist so ko[…] ziert, daß sie auf knappem Raume nicht entwickelt w[…] kann. Nur darauf sei hier hingewiesen, daß die Wirtsc[…] führung der Reichsbahn, dem gemeinnützigen Charakter […] Unternehmens entsprechend, nicht nur innerhalb der ei[…] Wirtschaft, sondern auch die eigene Wirtschaft auf die deu[…] Volkswirtschaft in einem fort abstimmen muß. So wäre […] irgendein konstruiertes Beispiel zu nehmen, eine Entschei[…] die Braunkohlentarife nicht weiter zu ermäßigen, weil sons[…] Braunkohle des mitteldeutschen Reviers die westfälische S[…] kohle noch weiter, als die politische Entwicklung es getan[…] schädigen würde, ein Akt der Wirtschaftsführung der Re[…] bahn.

Die Unternehmung ist nach dem Ausgeführten ein A[…] des Hauses oder Gemeinwesens, was sich auch in dem Na[…] der etwas Unternommenes bedeutet, ausdrückt. Insofern is[…] unselbständiger Natur wie jedes Unternehmen im […] gemeinsten Sinn des Wortes. Diese Unselbständigkeit […] sich auf zweierlei Art aus. Zunächst ist jede Unternehmun[…] die Existenz eines Hauses oder Gemeinwesens gebunden. […] jenes sich auf, so findet auch das Unternehmen, falls nicht […] andere Mutterkraft an die freigewordene Stelle tritt, sein […] Zu beachten ist dabei, daß im Rechtsstaat die Wirtschaft[…] des Hauses beim Tode ihres oder ihrer Träger durch Eingr[…] der Staatsgewalt vor plötzlichem Zusammenbruch bew[…] wird, indem der Staat durch seine Funktionäre (Vorm[…] Testamentsvollstrecker usw.) für den nötigen Übergang s[…] Bei einer Wohlfahrtsunternehmung, die in Form der Stif[…] auftritt, bei der der Unternehmungsgedanke als Stiftungs[…] des Hauses entstanden, greift zur Konservierung des Gedan[…] von vorherein die Staatsgewalt ein. Sodann bleibt jede U[…] nehmung davon abhängig, daß ihr „Herr" (der Träger der […] des mütterlichen Hauses oder Gemeinwesens) die Unte[…] mungsidee nicht fallen läßt oder verändert. Daher bedar[…] wenn verschiedene Häuser beteiligt sind an der Idee, zur […] rung der sich gegenüberstehenden Interessen unter Umstä[…] einer gesetzlichen Beschränkung der Herrschaft. Wir fi[…] sie bei jeder Unternehmung, die vom Gesetz in eine „Fo[…] gekleidet ist. Je größer die Beschränkung, desto selbst[…] diger in diesem Sinne ist das Unternehmen. Am frei[…] steht in der Beziehung das Aktienunternehmen da. So un[…] ständig aber auch die Unternehmung sein mag (am s[…] sten ist es der Fall beim Einzelunternehmen), immer is[…] eine wirtschaftliche Kraft, die neben der des Hauses […] Gemeinwesens besteht. Der Grund ist, daß sie durch ihre […] sondere Wirtschaftsidee eine eigene, von der des Hauses […] löste Struktur hat. Was sonst noch die „Form" der U[…] nehmung betrifft, so dient sie „statischen" Zwecken. Mit j[…] Unternehmen sind im Rechtsstaat Rechte und Pflichten ver[…] den, die eines „statischen Trägers" bedürfen, zum Inneh[…] wie zum Ausüben. In der jeweils in Frage kommenden […] sellschaftsform" wird dieser Träger gestellt. Mit der Stru[…] der Unternehmung, dieses rein dynamischen Gebildes, hat […] nichts zu tun. Wenn die deutsche Reichsverfassung sagt, […] die Reichseisenbahnen ein „selbständiges wirtschaftliches U[…] nehmen" sein sollen, so ist das eine Rahmenformel, die zum […] druck bringt, daß das Reich in das Unternehmen nicht um[…] dreinreden solle. Sie stellt sich dar als eine im Verfassu[…] weg ausgesprochene Selbstbeschränkung des Reichs dem eig[…] Unternehmen gegenüber. Im weiteren Verfolg hat dann […] Reich auf sein Betriebsrecht zugunsten einer eigens zu […] Zweck geschaffenen Gemeinorganisation, der „Deutsc[…] Reichsbahngesellschaft", verzichtet. Auf die St[…] tur des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" hat […] weiter keinen Einfluß gehabt.

VI. Der Geist der Führung.

: soziale Problem des Betriebes birgt verschiedene Fragen Übersicht in Nr. 40/41 des Reichsarbeitsblattes Jg. 1925). ine Frage ist die Frage der Betriebsgemeinschaft. Sie be- lt das Problem, ob in den Betrieben die führenden und die rten Personen, besonders Arbeitgeber und Arbeitnehmer- , nicht nur eine auf dem Eingereihtsein in die Betriebs- isation beruhende „Betriebsgesellschaft“ bilden llschaft hier im soziologischen Sinne verstanden), son- auch eine auf innerer Verbundenheit, nämlich einem meinschaftsgeist“, beruhende „Betriebsge- ıschaft“, und ob, wo dieses nicht der Fall ist, eine Be- gemeinschaft sich ins Leben rufen läßt. Im Hintergrunde dabei der Gedanke, daß durch ein Bewußtsein der Zu- engehörigkeit, insbesondere das Bewußtsein, gemeinsam ienste höherer Zwecke, nämlich des Gemeinwohls zu , gegenüber den vielfach auseinanderstrebenden Interessen usgleich geschaffen und die Gemeinschaft so zu einem ge- igen Faktor wird bei dem Bestreben, die in jedem Betrieb meidlichen Reibungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken o das Gedeihen des Unternehmens zu fördern. Man wird lgemeinen sagen können, daß für eine solche Betriebs- nschaft, die, wie wir sehen, in erster Linie eine vertikale nd im Bereich des Produktionsbetriebes auch „Werk- einschaft“ genannt wird, fast immer Ansätze da sind; die Betriebspersonen der Führung sind, nach oben ge- , auch nur Gefolge, je höher sie aber, d. h. je näher sie Betriebsherrn in ihrer Verantwortung stehen, desto mehr jene Gemeinschaft hervor, und es gibt sicher nur wenige wo der erste Gehilfe seinem Betriebsherrn nicht aufs verbunden oder, wie man so anschaulich sagt, die „rechte “ von ihm ist. Es ist eine der schwierigsten, aber auch ndsten Aufgaben der Betriebsführung, durch Wecken Gemeinschaftsgeistes eine solche Gemeinschaft haffen und immer weiter vorzutreiben, bis schließlich auch etzte Mann am Schraubstock in ihren Bann geschlagen ist. Erfolg wirkt sich aus im Arbeitswillen der Arbeitsorgane, er ihn zum Arbeitseifer verstärkt, und die Leistung er- damit gewaltigen Antrieb. Bemerkt sei noch, daß, wenn „Firmengeist“ die Rede ist, der Gemeinschaftsgeist nt ist, der in kaufmännischen Geschäftsbetrieben beim Be- personale vorausgesetzt wird; beim Betriebsherrn da- kann man nicht mehr von Firmengeist sprechen, weil er Träger der Geschäftsidee an sich schon Diener und zwar rste Diener an der Idee ist, sein Gemeinschaftsgeist blickt unten. Heil dem Unternehmen, in dem auch der letzte Diener an der Idee ist! Es stellt eine gewaltige Kraft und ist im Konkurrenzkampf anderen nicht gleich begün- n Kräften um viele Längen voraus!

ht minder wichtig aber ist, daß die Führung selber „einem“ Geiste beseelt ist. Wir können diesen der mit dem Gemeinschaftsgeist insofern Berührung hat, eine von diesem beseelte Führerschaft voraussetzt, nur auf m einheitlichen Boden gedeiht, den „Geist der Füh- g“ nennen. Es ist der Geist, der dafür sorgen soll, daß Wirtschaftsidee sich einheitlich, rei- gsios und wirtschaftlich auswirkt. Nach dem des Gelingens bestimmt es sich, ob die Führung gut oder ht ist. Eine Führung, die von jenem idealen Geist be- cht wird, ist einheitliche, straffe und doch sichtsvolle, und wirtschaftliche Führung. Geist ist wandelbar und flüchtig. Daher bedarf es, wenn Geist die Führung haben soll, eines ständigen Gebens und ens in geistigem Sinne, das die Auffassungen der Beteilig- mmer wieder aneinander heranführt. Es gibt für dieses und Nehmen nur eine Methode, die vollkommen genannt n kann: die unmittelbare persönliche Aus- che. Die Zuschrift, das Telegramm, der Fernspruch, der funk, sie vermögen in gewissem Umfang Geist zu übermit- aber sie sind doch nur armselige Werkzeuge gegenüber den Wirkungen, die bei der persönlichen Fühlungnahme in blitzschnellem Wechsel vom Mensch zum Menschen übersprin- gen, und stehen demgemäß auch mehr im Dienste des Befehls, der Nachricht, der Belehrung, Unterhaltung und Reklame. Es ist Sache der Betriebsorganisierung, dem Geist der Führung da- durch seinen Lebensnerv zu sichern, daß die an der Füh- rung beteiligten Betriebspersonen Gelegenheit zu periodischer Aussprache haben. Jede Betriebsorganisation, die der Führung diesen geistigen Kontakt erschwert, leidet an einem Fehler, der das Unternehmen zwar in einer zahlenmäßig nicht errechenbaren Höhe, aber sicher auf das empfindlichste schädigt.

Damit kommen wir auf einen Mangel am Organismus der Deutschen Reichsbahn zu sprechen. Die Führung hat hier, als ein Produkt historischer Entwicklung, drei Stufen: Es gibt eine obere Führung (bei der Hauptverwaltung liegend), eine mittlere Führung (bei den Direktionen und Ämtern liegend) sowie eine untere Führung (bei den Dienststellen liegend). Die Organisation der mittleren Führung paßt nicht mehr in die heutige Zeit. Als man das Werk von 1895 schuf, brauchte man sich um den „Geist der Führung“ noch keine großen Sorgen zu machen; denn das Massenheer der Angestellten war damals geistig noch nicht revolutioniert, und die deutsche Wirtschaft bewegte sich in so ruhigen Bahnen, daß das Spiel der Kräfte zwischen Eisenbahnstaat und privaten Kräften der Wirtschaft, mit etwas Übertreibung könnte man sagen, nach Spielregeln ablief. Das hat sich gründlich geändert. Das Spiel der Kräfte ist nach innen und außen zu einem scharfen Ringen geworden, und wenn die Reichsbahn gewillt ist, das Spiel in der Hand zu behalten, dann bleibt ihr nur die Losung: Näher heran an die Front! Für das Verhältnis zwischen Direktionen und Ämtern bedeutet das: Zusammenschluß! Für die Direktionen selbst bedeutet es: Vermehrung! Die meisten Direktionen liegen heut viel zu sehr hinter der Front. Die Folge ist, daß dort der geistige Kontakt zwischen Direktion und Ämtern in einer Weise verloren gegangen ist, die nicht mehr tragbar erscheint. Der Verfasser hat als früherer langjähriger Personaldezernent an den Direktionen Stettin und Halle immer wieder diese Erfahrung gemacht. Die bekannten Versuche, durch periodische Zusammenkünfte am Sitz der Direktion den Einheitsgeist der Führung aufrecht zu erhalten, erreichten nicht ihren Zweck, wie jeder bestätigen wird, der diese unproduktiven Massenversammlungen des öfteren mitgemacht hat. Es gilt demnach Direktionen zu schaffen, denen die Ämter nicht mehr geographische Begriffe sind, sondern die die Ämter organisch mit umfassen, die mit ihnen „ein“ Betriebsorgan bilden, das durch die stete Fühlungnahme seiner Glieder von einem einheitlichen Geist der Führung beseelt ist. Die Direktionen würden sich so in Haupt- und Zweigstellen gliedern. Eine solche dezentralisierte Reichsbahndirektion hätte vielfach eine ganze Anzahl Ämter, die jetzt in stundenlangen Reisen erreicht werden müssen, als Zweigstellen unmittelbar am Platze (in Kottbus wären es z. B. gleich 5 Ämter). Das Nähere über die Ausgestaltung der künftigen Direktionen ist hier nicht zu erörtern. Selbstverständlich müßte der Organisationsgeist mit dem wirtschaftlichen ständig Fühlung halten. Es stände beispielsweise nichts im Wege, die neu zu schaffenden Direktionen vorderhand als Reichsbahnnebendirektionen aufzutun und abzuwarten, bis sie mit den Jahren die Bedeutung ihrer älteren Schwestern erlangen. Ein Vizepräsident als Spitze würde bei ihnen genügen.

Mit der Vermehrung und Verkleinerung der Direktionsbezirke wird auch das Problem der oberen Führung akut. Schon immer hat die große Entfernung, die das Zentralorgan (die Hauptverwaltung) von den Bezirksorganen (Direktionen) trennt, im inneren Betrieb sich unangenehm bemerkbar gemacht. In den letzten Jahren, wo die Wirtschaft mehr denn je zum Eckpfeiler des Staates geworden, ist das Entferntsein des Zentralorgans von den „Wirtschaftsgebieten“ als neuer und vielleicht noch

größerer Übelstand hinzugetreten. Schon dieses beides sollte eigentlich genügen, um das Zentralorgan zu dezentralisieren, die dezentralisierte Generaldirektion zu schaffen. Mit der Vermehrung der Direktionen wird das ein zwingendes Gebot, auch für die obere Führung heißt es dann gebieterisch: Näher heran an die Front! Das starke örtliche Getrenntsein von oberer und mittlerer Führung, wie es zum Schaden der Reichsbahn noch immer besteht, muß dann endlich verschwinden! Als Außenposten der in Berlin verbleibenden Zentraldirektion würden 7 Gebietsdirektionen mit Reichsbahnoberpräsidenten an der Spitze entstehen. Als Sitze dieser Direktionen kämen, wenn man die Angelegenheit von allen Seiten, nicht bloß von diesem oder jenem Gesichtspunkt durchdenkt, nur Berlin, Leipzig, Hannover, Köln, Mannheim und München in Betracht. Die siebente, Osten zu nennende Gebietsdirektion gehört in den Schnittpunkt der beiden sich in der Richtung nach Danzig und Breslau erstreckenden Eisenbahnnetze; den einheitlichen Stempel drückt diesem Verwaltungsgebiet der Grenzverkehr mit Polen auf (zu welchem Zwecke Neustettin, das schon früher mit seinem Eisenbahnnetz ganz überwiegend nach Danzig und Bromberg gravitierte, als Nebendirektion an „Osten" fallen müßte). Die innere Ausgestaltung der Gebietsdirektionen ist hier nicht zu erörtern. Ihr Geschäftsbereich darf jedenfalls nicht mehr umfassen als auch wirklich dorthin gehört. Vor allem sind den Reichsbahndirektionen nur diejenigen Geschäfte zu nehmen, die einer Zentralisierung dringend bedürfen (beispielsweise die Oberbaustoffverwaltung, für die das, übrigens wohl aufzuhebende Zentralamt wieder zu groß ist, nicht dagegen Wagenverteilung, Bauwesen u. a. m.).

Aber nicht allein die Wirtschaftsführung bei der Reichsbahn fordert diese Umgestaltung einer nicht mehr zeitgemäßen Organisation, auch die Innenpolitik des Reiches und der Länder sollte ihr gewogen sein! Denn durch viele dieser neuen Direktionen (ich denke an Allenstein, Neustettin, Neustrelitz, Uelzen u. a. m.) würde in wertvollen Strichen des Reichs neues Leben geistiger und materieller Art erblühen. Das Bei von Halle, das seiner Direktion ein gut Teil seiner stürmis Entwicklung verdankt, sollte zu denken geben! Hat aber einmal der Staat erkannt, was die Schaffung neuer Direkti für die Hebung des materiellen und mittelbar auch des geis Volkswohlstandes bedeutet, dann wird man auch die I der Kosten, die sich ja gut bezahlt machen werden, dem L wie der Reichsbahn zum Nutzen, nicht mehr so zaghaf handeln, wie es unter dem Druck der allgemeinen Wirtsch not heute geschieht.

Mögen Staat und Reichsbahn sich in dieser Frage bald sammenfinden, möge der so lang gehörte Kampfruf „Pc gegen Wirtschaft" im Verhältnis zwischen Staat und Re bahn möglichst bald durch eine große Tat gemeinschaftl Arbeit verstummen, durch ein Zusammengehen von Reichsl wirtschaft und Staatspolitik in der Neuorganisation der grö Reichsunternehmung! —

Mit dieser praktischen Nutzanwendung schließend, übei ich die „Grundzüge einer Lehre von den wirtschaftli Kräften" der Öffentlichkeit. Die Hoffnung, die ich dabei l ist, daß diese „Theorie der Praxis", wie ich sie nennen mö der Nationalökonomie auch in jenen Kreisen Freunde gew die dieser Wissenschaft, allerdings aus erklärlichen Grü bisher im allgemeinen skeptisch gegenüberstanden. Im übi ist es für jedes Unternehmen von Wert, wenn die in ihm schäftigten Köpfe, soweit sie Anteil an der Wirtschaft h wissen, welches Gefüge geistiger Kräfte jeweils die Wirku hervorruft, die in ihrer Gesamtheit den Grad des Erf bestimmen. Unwillkürlich werden sie dann darauf ac daß auch immer die richtigen Kräfte einge werden, und dieses wirtschaftliche Denken, das nur ein Denken in Geld ist, wird so allmählich zur Gev heit. Jeder, der das Glück hat, in einem großen Unterne an gehobener Stelle mitzuwirken, sollte sich daher übe Struktur der wirtschaftlichen Kräfte im allgemeinen und s Unternehmung im besonderen klar sein.

Das erste Urteil des Reichsbahngerichts.

Vom Wirklichen Geheimen Rat **Fritsch.**

Das „Besondere Gericht", das durch § 44 des Reichsbahngesetzes geschaffen worden ist und in seiner Geschäftsordnung als „Reichsbahngericht" bezeichnet wird, hat jetzt sein erstes Urteil gesprochen. Dieses Urteil betrifft eine an sich nicht unwichtige Angelegenheit und ist über die Einzelentscheidung hinaus von weittragender grundsätzlicher Bedeutung. Ergangen ist es in einer Streitsache der Reichsbahn-Gesellschaft gegen die Reichsregierung, vertreten durch den Reichsminister der Finanzen, am 13. März 1926; es behandelt die Frage, ob die Reichsbahn-Gesellschaft den in §§ 8 ff. des Besteuerungsgesetzes vom 10. August 1925 vorgesehenen Zuschüssen an Wohngemeinden unterliegt, und hat folgenden Wortlaut:

Die §§ 8—10 des Gesetzes über die gegenseitigen Besteuerungsrechte des Reichs, der Länder und der Gemeinden vom 10. August 1925 (RGBl. Teil I S. 252) stehen, soweit sie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft belasten, in Widerspruch mit § 14 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. Teil II S. 272).

Gründe.

Im April 1925 legte der Reichsminister der Finanzen dem Reichstage den Entwurf eines Gesetzes über die gegenseitige Besteuerung des Reichs, der Länder und der Gemeinden (Reichstag III. Wahlperiode 1924/25 Drucksache 801) vor, der u. a. folgende Bestimmungen enthielt:

§ 8.

(1) Die Reichsbetriebe, die der Ausübung der öffentlichen Gewalt dienen, . . . sowie die Bahnhöfe, Werkstätten und ähnlichen Einrichtungen der Reichsbahn-Gesellschaft haben auf Anforderung den Wohngemeinden ihrer Arbeitnehmer Zuschüsse zu deren Verwaltungsaufwand nach Maßgabe der §§ 9, 10 zu leisten.

§ 9.

(1) Die Zuschüsse werden nur zu den fortdauernden gaben der Wohngemeinden für allgemeine Verwaltungszw Volksschulwesen, Wohlfahrtspflege, Wohnungsbau und liche Unterhaltung der öffentlichen Straßen, Wege und I geleistet . . .

(2) . . . die im Abs. 1 bezeichneten Verwaltungsaus . . . werden gleichmäßig auf den Kopf der Bevölkerung verteilt; von dem Teile, der dabei auf die in den Betr . . . beschäftigten Arbeitnehmer und deren Haushaltungs hörige entfällt, wird ein der Zahl dieser Arbeitnehmer sprechendes Vielfaches des Betrags abgezogen, der in Beschäftigungsgemeinde . . als Gemeindeanteil an der Steuerabzug vom Arbeitslohn erhobenen Einkommensteu vorausgegangenen Rechnungsjahr durchschnittlich auf Kopf des einzelnen in der Gemeinde beschäftigten A nehmers abgeführt worden ist. Der Zuschuß beläuft . . . (auf 30 bis 90 % des sich ergebenden Betrags, je dem prozentualen Anteile der Arbeitnehmer an der kerung).

(3) (4).

§ 10

(behandelt Verfahren, Rechtsmittel u. dgl.).

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hält diese Vorsch für unvereinbar mit § 14 des Reichsbahngesetzes vom 30. A 1924 (RGBl. II 272), welcher lautet:

Die Gesellschaft ist von jeder neuen direkten Steue ihre Rein- oder Roheinnahmen, auf ihr bewegliches ode bewegliches Eigentum oder auf ihr Personal und von sonstigen neuen direkten Steuer des Reichs, der Länder Gemeinden . . . und sonstiger öffentlicher Körpersch befreit. Als neue Steuer gilt jede Steuer, der das U nehmen „Deutsche Reichsbahn" am 12. Februar 1924 unterworfen war.

ief, nachdem sie vergeblich gegen den Entwurf Einspruch
en hatte, unter dem 11. Mai 1925 die Entscheidung des
bahngerichts mit dem Antrag an,
zusprechen, daß die Reichsregierung nicht berechtigt ist,
Reichsbahn-Gesellschaft mit Zuschüssen der gedachten Art
belasten und daß ein Gesetz, das dies festlegt, der Reichs-
n-Gesellschaft gegenüber rechtsunwirksam ist.

der Folge erlangte der eingangs bezeichnete Gesetzentwurf
Änderung der hier in Betracht kommenden Vorschriften die
mmung des Reichstags; unter dem 10. August 1925 wurde
Gesetz über die gegenseitigen Besteuerungsrechte des
s, der Länder und der Gemeinden" im Reichsgesetzblatt
I S. 252) verkündet. Nunmehr änderte die Reichsbahn-
schaft ihren Antrag dahin,
§§ 8—10 jenes Gesetzes, soweit sie die Reichsbahn-Gesell-
ft belasten, für rechtsunwirksam zu erklären.

Reichsminister der Finanzen hat namens der Reichs-
ung beantragt,
Antrag der Reichsbahn-Gesellschaft abzuweisen.

r mündlichen Verhandlung haben die Vertreter beider
den Inhalt ihrer Schriftsätze — auf die hiermit Bezug
men wird — und Angaben über die der Aufstellung des
entwurfs vorangegangenen mündlichen und schriftlichen
erungen vorgetragen.

Die Reichsbahn-Gesellschaft beanstandet die Vorschriften
8—10 des Gesetzes vom 10. August 1925, soweit sie davon
fen wird, aus dem Grunde, weil sie die darin vorgesehenen
üsse als „neue direkte Steuer" im Sinne des § 14 des
bahngesetzes ansieht. Da die Reichsregierung bei der
ngung des Gesetzentwurfs vom entgegengesetzten Stand-
ausgegangen ist und an diesem Standpunkte trotz des
spruchs der Gesellschaft noch jetzt festhält, liegt ein
fall zwischen der Reichsregierung und der Reichsbahn-
schaft über die Auslegung einer Bestimmung des Reichs-
esetzes vor, also ein Tatbestand, der nach § 44 des Reichs-
esetzes der Entscheidung des Reichsbahngerichts zu unter-
n ist. An der Zuständigkeit dieses Gerichts ändert auch
übrigens erst nach Anrufung des Gerichts eingetretene —
he nichts, daß die beanstandete Heranziehung der Gesell-
durch ein rechtsförmlich verabschiedetes und verkündetes
gesetz angeordnet wird.

Hiernach hat das Reichsbahngericht folgende Fragen zu
n:

Sind die in §§ 8 ff. des Gesetzes vom 10. August 1925 vor-
gesehenen Zuschüsse direkte Steuern im Sinne des § 14 des
Reichsbahngesetzes?

Bei Bejahung der Frage 1: War am 12. Februar 1924 das
Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" solchen Zuschüssen
unterworfen?

Zu Frage 1. Der Wortlaut des § 14, der an Deutlich-
u wünschen übrig läßt, entspricht genau dem des sogen.
-Gutachtens (Anlage Nr. 4 zum Berichte des Ersten Sach-
ndigenkomitees, Seite 126 der in der Reichsdruckerei 1924
ckten Ausgabe des Berichts), und es ist nach den der Ab-
ng des § 14 vorangegangenen Verhandlungen innerhalb der
regierung anzunehmen, daß in dieser Meinungsver-
enheiten über das Maß des Steuerprivilegs bestanden und
ßlich eine Einigung dahin erzielt wurde, schlechtweg die
des Gutachtens in den Gesetzentwurf zu übernehmen.
ach kann es für die Auslegung des § 14 nicht darauf an-
en, was die deutsche Gesetzgebung und die Wissenschaft
- und Auslandes unter Steuern und direkten Steuern ver-
— eine Frage, die in den Schriftsätzen der am gegen-
en Verfahren Beteiligten weitläufig erörtert wird —, viel-
spitzt sich die Entscheidung zu der Feststellung zu: Was
die beiden Eisenbahnsachverständigen Acworth und Le-
unter „direkter Steuer" verstanden wissen wollen?

ab ist hierbei zu bedenken, daß das Ziel des Gutachtens
f gerichtet war, aus der Deutschen Reichsbahn den höchst-
hen Ertrag für die Reparationsgläubiger herauszuwirt-
en, indem bis zum Äußersten die Einnahmen gesteigert
die Ausgaben herabgedrückt wurden. Obwohl nach dem
ischen Material, das den Sachverständigen für ihre Er-
ngen zur Verfügung gestellt worden war, die Ausgaben
eichsbahn für Steuern und sonstige öffentliche Abgaben
Art nur einen verschwindenden Bruchteil — kaum zwei
ausend — der Gesamtausgabe ausmachten, verlangten sie
usdrücklich eine gesetzliche Bestimmung, durch die eine
idbare Neubelastung der Gesellschaft mit öffentlichen Ab-
verhindert würde. Wenn sie dieses Verlangen auf das
t neuer „direkter Steuern" beschränkten, so können sie
ler oben gekennzeichneten Gesamtrichtung des Gutachtens
wohl des Willens gewesen sein, Neubelastung durch öffent-
Abgaben anderer Art ins ungemessene freizugeben. Offen-
bar haben sie sich zwar der Erwägung nicht verschlossen, daß
es nicht angängig sein würde, der Gesellschaft in bezug auf
indirekte Steuern, auf Gebühren und auf öffentlich-rechtliche
Beiträge der üblichen Art eine allgemeine Sonderstellung ein-
zuräumen. Aber Zuschüsse, wie sie § 8 des Gesetzes von 1925
vorsieht, gehören, wie man sie auch steuerrechtlich einordnen
mag, nicht zu den indirekten Steuern, und von den üblichen
Beiträgen zu öffentlichen Einrichtungen unterscheiden sie sich
dadurch, daß sie sich — nach der von den Ausführungen des
Reichsfinanzministeriums abweichenden Auffassung des Reichs-
bahngerichts — nicht als Gegenleistung für „besondere" Lei-
stungen der Gemeinden darstellen und daß dementsprechend
ihrer Bemessung nicht der Aufwand für eine bestimmte Leistung
oder Einrichtung, sondern ein Ausgabenkreis zugrunde gelegt
wird, der den überwiegenden Teil des ganzen Gemeindehaus-
halts erfaßt. In diesem Zusammenhange möge erwähnt werden,
daß das nachher zu besprechende Reichsbesteuerungsgesetz vom
15. April 1911, das den Reichsbetrieben ähnliche Zuschüsse auf-
erlegt, wie sie das Gesetz von 1925 den Gemeinden zuweist, in
seinem § 8 diese Zuschüsse den Gebühren und Beiträgen gegen-
überstellt. — Des weiteren kommt in Betracht, daß tatsächlich
das Unternehmen Deutsche Reichsbahn derartige Zuschüsse nicht
gezahlt hat, den Sachverständigen also das ihnen vorgelegte
Material keinen Anlaß bot, auf sie zu rücksichtigen. Diese Be-
rücksichtigung wäre aber für sie geboten gewesen, da die Auf-
wendungen, die der Gesellschaft nach dem neuen Gesetz er-
wachsen, vermutlich die Gesamtausgabe der Vorjahre für Ab-
gaben aller Art erheblich übersteigen. Wird schließlich er-
wogen, daß die Sachverständigen durch ihre eingehende Ka-
suistik das Bestreben zu erkennen gegeben haben, das Verbot
der Neubelastung nach Möglichkeit auszudehnen, so erscheint es
gerechtfertigt, den Begriff „direkte Steuern" im Sinne des
Dawes-Gutachtens und demzufolge auch im Sinne des § 14 des
Reichsbahngesetzes weit auszulegen und auf die hier in Rede
stehenden Zuschüsse zu erstrecken.

II. Zu Frage 2. Nachdem die Frage 1 bejaht worden ist,
bleibt zu untersuchen, ob durch die Zuschüsse die Reichsbahn-
Gesellschaft mit einer Abgabe belastet wird, der das Unter-
nehmen Deutsche Reichsbahn am 12. Februar 1924 nicht unter-
worfen war. Die Entscheidung hängt von der Auslegung des
Reichsbesteuerungsgesetzes vom 15. April 1911 (RGBl. 187) ab,
aus dessen Inhalte die nachstehenden Vorschriften hier in Be-
tracht kommen:

§ 6 (Abs. 1). Eine Gemeinde, welcher infolge eines in ihr . . .
aus Reichsmitteln unterhaltenen fabrikmäßigen oder fabrik-
ähnlichen Reichsbetriebs Ausgaben erwachsen, ist berechtigt,
von dem Reiche nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen
einen Zuschuß zu ihren Ausgaben zu verlangen, sofern die-
jenigen in der Gemeinde wohnenden Personen, welche in den
Betrieben . . . angestellt oder beschäftigt sind, nebst ihren
Haushaltungsangehörigen . . . mehr als 8 vom Hundert . . .
der Zivilbevölkerung ausmachen.

(Abs. 4). Werkstätten und ähnliche Einrichtungen der
Reichseisenbahnen gelten nicht als fabrikmäßige oder fabrik-
ähnliche Betriebe im Sinne dieser Vorschriften.

§ 7 (Abs. 1). Elsaß-Lothringen erhält nach dem Abschluß
jedes Rechnungsjahrs behufs Zuführung an die Gemeinden, in
deren Gemarkung . . . sich eine Station oder eine . . . Betriebs-
stätte der . . . für Rechnung des Reichs betriebenen Eisen-
bahnen befindet, aus den Erträgnissen dieser Eisenbahnen
einen Anteil . . . Aus der überwiesenen Summe sind die Ge-
meinden, denen ohne die Vorschrift in § 6 Abs. 4 ein Anspruch
auf Zuschuß gegen das Reich zustehen würde, vorweg zu
bedenken.

Die Reichsbahn-Gesellschaft beruft sich zur Begründung ihres
Antrags auf § 6 Abs. 4 des Gesetzes in Verbindung mit der
oben erwähnten Tatsache, daß das Unternehmen Deutsche
Reichsbahn an keine Gemeinde einen Zuschuß bezahlt habe. Da-
gegen ist nach der Meinung des Reichsfinanzministeriums der
§ 6 Abs. 4 durch die spätere Entwicklung gegenstandslos ge-
worden: Wie sich aus der Begründung des Gesetzes ergebe,
stehe § 6 Abs. 4 mit § 7 in Zusammenhang; nur weil nach § 7
die elsaß-lothringischen Gemeinden besondere Zuwendungen aus
Mitteln der Reichsbahnen erhalten sollen, befreie § 6 Abs. 4 — der
nur auf die damaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen
zu beziehen sei — die Betriebe der Reichsbahn von der Zu-
schußpflicht; da aber Elsaß-Lothringen nicht mehr zum Deut-
schen Reiche gehöre, sei mit § 7 auch der § 6 Abs. 4 hinfällig
geworden und könne sich die erst nach dem Verlust Elsaß-
Lothringens begründete jetzige Reichsbahnunternehmung nicht
mehr auf ihn berufen, vielmehr sei sie schon vor dem Gesetze
von 1925 der Zuschußpflicht aus § 6 Abs. 1 des Gesetzes von
1911 unterworfen gewesen.

Das Reichsbahngericht hat sich der Auslegung des Reichs-
finanzministeriums nicht anschließen können. Einmal waren
zurzeit der Entstehung des Reichsbesteuerungsgesetzes die elsaß-

lothringischen Bahnen zwar der hauptsächlichste aber nicht der einzige Bestandteil des Reichsbahnnetzes, und in der Reichstagskommission (Band 277 der Verhandlungen Drucksache 591 Seite 2910) betonte ein Vertreter der verbündeten Regierungen unter Hinweis auf jene Tatsache ausdrücklich, daß die Geltung des § 6 Abs. 4 nicht auf die elsaß-lothringischen Bahnen beschränkt sein solle. Aber auch wenn der Abs. 4 des § 6 unwirksam geworden wäre, so würde daraus noch nicht folgen, daß nunmehr die jetzigen Reichsbahnen der Zuschußpflicht aus Abs. 1 des § 6 unterliegen. Denn sowohl in bezug auf den Eisenbahnbesitz des Reichs wie in steuerlicher Hinsicht haben die Verhältnisse seit 1911 eine vollständige Umwälzung erfahren: Das heutige Reichsbahnnetz, das sich über ganz Deutschland erstreckt, übertrifft an Ausdehnung die kleinen Bezirke von 1911 um mehr als das Zwanzigfache, und die wichtigsten Steuern, namentlich die Einkomensteuer, hat das Reich an sich gezogen und ungleich ertragsreicher gestaltet, als es 1911 der Fall war. Diese weitgehenden, für die Regelung der Zuschüsse wichtigen Veränderungen konnte der Gesetzgeber von 1911 unmöglich voraussehen, und es erscheint deshalb nicht angängig, das Gesetz, seinem Wortlaut entgegen, dahin auszulegen, daß es die Zuschußpflicht auch der heutigen Reichsbahnen habe ordnen wollen. Übrigens verkennt die Reichsfinanzverwaltung selbst nicht, daß ihre Auffassung nicht zweifelsfrei ist. Zweifel wie der vorliegende müssen aber, auch abgesehen davon, daß (wie schon erwähnt) der Wortlaut des Gesetzes dieser Auffassung entgegensteht, zugunsten der Reichsbahn-Gesellschaft entschieden werden. Denn das Reichsbahn-Gesetz hat ihr einen bedeutenden Teil der ungeheuren Reparationsschuld und damit eine Last auferlegt, die sie unter allen Umständen nur bei vorsichtiger Wirtschaftsführung tragen und in verkehrsschwachen Zeiten, wie wir sie jetzt durchmachen, vielleicht auch dann nicht voll bewältigen kann. Kommt sie aber ihrer Verpflichtung nicht bis auf den letzten Pfennig nach, so kann daraus dem deutschen Volke das größte Unheil erwachsen. Im Hinblick darauf und auf den gesamten Inhalt des Reichsbahngesetzes betrachtet es das durch dieses Gesetz geschaffene besondere Gericht als seine Aufgabe, die Gesellschaft nach Möglichkeit vor neuen Belastungen zu schützen, die nicht in den Gesetzen eine zweifellose Grundlage haben.

C. Nach dem bisher Ausgeführten ist die von der Reichsbahn-Gesellschaft vertretene Auffassung als sachlich zutreffend zu erachten, bedarf es also einer Würdigung des Umstandes nicht erst, daß das Gesetz von 1925 die Reichsbahn zu den Zuschüssen nach verschiedenen Richtungen hin schärfer heranzieht, als es der Fall gewesen wäre, wenn bis 1925 die Zuschußpflicht nach dem Reichsbesteuerungsgesetze das Unternehmen Deutsche Reichsbahn getroffen hätte.

Dem Antrage der Gesellschaft, die §§ 8—10 des Gesetzes vom 10. August 1925 ihr gegenüber für unwirksam zu erklären, kann aber das Reichsbahngericht nicht entsprechen, weil ihm der § 44 des Reichsbahngesetzes eine so weitgehende Macht nicht verliehen hat. Vielmehr muß sich das Gericht auf die Feststellung beschränken daß die §§ 8—10, soweit sie die Gesellschaft belasten, mit § 14 des Reichsbahngesetzes nicht vereinbar sind. Da das Reichsbahngesetz zufolge dem Gesetze über die Londoner Konferenz vom 30. August 1924 (RGBl. II 289) § 1 in Verbindung mit Anlage I dazu international gebunden ist, wird mit jener Feststellung ausgesprochen, daß die §§ 8—10 in ihrer jetzigen Fassung einer völkerrechtlichen Verpflichtung des Reichs zuwiderlaufen und nicht zu einer Belastung der Gesellschaft führen dürfen. An der Reichsregierung ist es nunmehr, sich darüber schlüssig zu machen, auf welche Weise der Feststellung Rechnung zu tragen ist.

Zu diesem Urteil, das ich im unverkürzten Wortlaute mitteile, möchte ich einige Bemerkungen machen:

Nach Lage des Falles konnte in Zweifel gezogen werden, ob die Zuständigkeit des Reichsbahngerichts begründet ist. Denn es ist eine Auslegung des § 44 Reichsbahngesetzes in dem [...] denkbar, daß diese Vorschrift nur für Meinungsverschi[eden]heiten über Verwaltungsmaßnahmen der Reichsregierung [...] während sich hier der Angriff der Reichsbahn-Gesellschaft [nicht] gegen einen Verwaltungsakt, sondern gegen ein formell zu [Recht] bestehendes Reichsgesetz richtet. Der Gerichtshof hat [diesem] Zweifel keine Folge gegeben. Offenbar geht er von der [Auf]fassung aus, daß ihm der § 44 die Aufgabe gestellt und di[e Er]mächtigung erteilt hat, das Reichsbahngesetz authentis[ch zu] interpretieren. Somit kann jede Meinungsverschiede[nheit] zwischen der Gesellschaft und der Reichsregierung über de[n In]halt des Reichsbahngesetzes dem Urteile des Reichsbahnger[ichts] unterbreitet werden, und die Auslegung, die das Gericht [dem] Gesetze gibt, hat für die unmittelbar am Verfahren Beteil[igten] dieselbe Kraft wie der Wortlaut des Gesetzes. Ist aber diese [Aus]legung einer authentischen gleichzuachten, so muß ihr m. E. [auch] die Geltung innewohnen, die neuerdings als Fernwirkun[g be]zeichnet wird, d. h. sie ist nicht nur für die Parteien der S[treit]sache, sondern für jedermann maßgebend, namentlich auc[h für] die ordentlichen Gerichte.

An der Zuständigkeit des Reichsbahngerichts zu einer [Aus]legung von der bezeichneten Rechtswirksamkeit wird nach [dem] vorstehend abgedruckten Urteile dadurch nichts geändert, [daß] der Inhalt des Reichsbahngesetzes, wie er sich aus der [Aus]legung des Reichsbahngerichts ergibt, zu einem anderen Re[ichs]gesetz in Widerspruch tritt, und zwar gilt das auch dann, [wenn] das andere Gesetz neuer ist als das Reichsbahngesetz und [nach] allgemeinen Rechtsgrundsätzen vor dem Reichsbahngesetze [den] Vorrang hätte. Durch eine derartige Entscheidung des Re[ichs]bahngerichts wird also endgültig und für alle maßgeblich [fest]gestellt, daß das andere Gesetz mit dem Reichsbahngesetz u[nver]einbar ist. Da aber das Reichsbahngesetz völkerrechtlic[h ge]bunden ist, so folgt daraus ohne weiteres, daß die Anwe[ndung] des anderen Gesetzes völkerrechtswidrig und deshalb unzul[ässig] ist. Diese Schlußfolgerung im Tenor des Erkenntnisses [aus]zusprechen, hat sich das Reichsbahngericht nicht für b[efugt] erachtet; nach dem eben ausgeführten kann sich ihr abe[r die] Reichsregierung nicht wohl verschließen, und es bleibt ihr [über]lassen, ob sie den Weg der Gesetzesänderung beschreiten [oder] auf andere Weise die völkerrechtswidrige Belastung [der] Reichsbahn-Gesellschaft verhindern will.

Von den Gründen, auf die das Gericht seine Auslegung [des] § 14 Reichsbahngesetzes stützt, will ich nur einen hervorh[eben,] dessen Tragweite über den Bereich des § 14 hinausgeh[t: In] Würdigung der überaus hohen Anforderungen, die das Re[ichs]bahngesetz an die Wirtschaftsführung der Gesellschaft s[tellt,] und im Hinblick auf den Gesamtinhalt und die Grundtenden[z des] Gesetzes bezeichnet es der Gerichtshof als „seine Aufgabe, [die] Gesellschaft nach Möglichkeit vor neuen Belastungen [zu] schützen, die nicht in den Gesetzen eine zweifellose Grun[dlage] haben“; Zweifel kommen also der Gesellschaft zugute. D[ieser] Grundsatz kann für manche vorläufig erledigte und manche [noch] schwebende Streitfrage von erheblicher Wichtigkeit sein.

Alles in allem hat die Reichsbahn-Gesellschaft bei der e[rsten] Entscheidung des „besonderen Gerichts“ nicht schlecht [abge]schnitten.

Bücherschau.

— Neuausgabe von Landkarten. Das Reichsamt für Landesaufnahme im Deutschen Reich hat die folgenden Blätter neu herausgegeben. Die Karten sind durch den Buchhandel zu beziehen (Amtl. Hauptvertriebsstelle Eisenschmidt's Buch- und Landkartenhandlung, Berlin, Mittelstr. 18, für Ostpreußen Gräfe & Unzer, Paradeplatz).

Meßtischblätter 1 : 25 000, Schwarzdruck, Gewässer blau, Preis je Blatt 0,90 RM.

Neustich mit Koordinaten, Aufnahme 1921.

Nr. 239 Gerwischkehmen
„ 1073 Pr. Friedland
Nr. 1074 Grunau
„ 1340 Podrusen

Eingehend im Jahre ( ) berichtigte Blätt[er]

Nr. 908 Wiersbinnen (1921)
„ 909 Lipinsken (1921)
„ 1700 Fürstenfelde (1923)
„ 1844 Cüstrin (1923)
„ 1847 Kriescht (1923)
„ 1915 Lebus (1923)
„ 2293 Senne (1922)
„ 2335 Neusalz (1922)
„ 2336 Liebenzig (1922)
„ 2338 Fraustadt (1922)
„ 2356 Raesfeld (1921)
„ 2361 Drensteinfurt (1921)
Nr. 2367 Paderborn (
„ 2413 Seitsch (
„ 2430 Marl (
„ 2483 Quaritz (
„ 2506 Kamen (
„ 2507 Unna (
„ 2558 Raudten (
„ 2559 Köben (
„ 2575 Mühlheim a.R. (
„ 2576 Essen (
„ 2722 Radevormwald (
„ 2811 Hohenmölsen (

Haftet die Eisenbahn für Schmerzensgeld?

(Unter Berücksichtigung Bayerns.)

Von Reichsbahnoberrat Dr. **Eccardt**, Nürnberg.

...iden Private im Bahnbereich Personenschaden, so erheben ...mer wieder Anspruch auf Gewährung einer Entschädigung ...hmerzen und Verstümmelung, obwohl in der Regel eine ...iche Grundlage dafür fehlt. Die Haftung der Eisenbahn ...ersonenschaden kann in Betracht kommen auf Grund des ...agsrechts des BGB., ferner der Vorschriften des HGB. und ...VO. über den Personenbeförderungsvertarg, auf Grund ... unerlaubten Handlung nach BGB. und auf Grund des ...HGes. Die Bestimmungen des HGB. und der EVO. über die ...derung von Gütern können insofern hereinspielen, als auch ...entlich der Annahme, Beförderung und Auslieferung von ...portgut Körperverletzungen möglich sind. Dagegen scheiden ...8 bay. Ag. z. BGB. über die Haftung der Eisenbahn bei ...zung öffentlicher Straßen und Art. 80 ebenda (§ 26 RGewO. ... BGB.) wegen nachteiliger Einwirkung des Eisenbahn...bs auf ein Nachbargrundstück hier aus, da sie Sach...n betreffen. Und auch von den erstgenannten Gruppen ... HGB. und EVO. weg, weil sie über Entschädigungen bei ...dheitsbeschädigungen nichts bestimmen und weil insbe...re auch aus § 5 EVO., der lediglich die vertragliche Haf...ler Bahn aus dem Beförderungsvertrag regelt, aber keine ...ng für unerlaubte Handlungen festlegt, kein derartiger An...n, namentlich kein Anspruch auf Schmerzensgeld herge... werden kann. Es finden vielmehr in solchen Fällen auf ...Eisenbahnfrachtgut- und -personenbeförderungsvertrag er...nd die Bestimmungen des BGB. über die Schuldverhält... Anwendung, so daß nur noch zu prüfen bleibt, ob die Bahn ... BGB. (Vertragsrecht und Recht der unerlaubten Hand...n) oder gemäß RHPflG. Entschädigung für physische und ...ische Schmerzen und für Verunstaltung zu leisten hat. ... Rechtsgründe können gleichzeitig nebeneinander vorliegen ...achgewiesen werden, z. B. Haftung aus unerlaubter Hand...und aus Vertrag für denselben Schaden.

...h dem RHPflG. haftet die Eisenbahn bei Betriebsunfällen ... Verschulden aber in beschränktem Umfang wegen der ...g und Verletzung von Personen (Gefährdungshaftung mit ...Möglichkeit der Entlastung bei Selbstverschulden und ...r Gewalt, jedoch keine Haftung aus unerlaubter Hand... Beispiel: Bei einem Zugzusammenstoß auf einer schienen...en Überfahrt wird der Fuhrwerklenker verletzt. Schaden... ist zu leisten im Rahmen des § 3 a: Kosten der Heilung, ...bung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, Vermehrung ...edürfnisse; weitere Ansprüche bestehen nicht, und der ...r darf, da das RHPflG. den Umfang der dem Verletzten ...währenden Entschädigung selbständig und erschöpfend ... nicht in anderen Richtungen auf Schadenersatz erkennen ... den in § 3 a vorgezeichneten. Insbesondere sieht das Ge...kein Schmerzensgeld vor. Die Gerichte haben wiederholt ...sprochen, daß auf Grund des RHPflG. allein kein immate...r Schaden ersetzt verlangt werden kann, sowie daß eine ...ze Anwendung des § 847 BGB. auf das Haftpflichtgesetz ...schlossen ist. Ein reichlich bemessener Ersatz des Ver...sschadens bedeutet weder eine Aberkennung, noch eine ...kennung des Anspruchs auf Ersatz bei Nichtvermögens...ns. § 9 RHPflG. läßt die gesetzlichen Vorschriften unbe... nach welchen außerhalb des RHPflG. die Eisenbahn für ...en haftet, die durch den Betrieb bei Körperverletzungen ...hen; nach Ansicht des Reichsgerichts sind damit seit ...nuar 1900 nur r e i c h s gesetzliche Vorschriften gemeint. ... solchen ein Anspruch auf Vergütung von Nichtvermögens...en vorgesehen, dann kann er auch geltend gemacht werden.

...h dem Vertragsrecht des BGB. haftet die Bahn, wenn sie ... ihre Vertreter oder Leute) ihre vertragliche Verpflichtung, Personenschäden zu vermeiden, schuldhaft verletzt. Beispiel: Ein Reisender in einem stillstehenden Zug wird durch Handgepäck, das durch das fehlerhafte Gepäcknetz herabfällt, gesundheitlich beschädigt. Die Bahn hat ihrer auf dem Personenbeförderungsvertrag beruhenden Verpflichtung, den Fahrgast ungefährdet an sein Ziel zu bringen, fahrlässig zuwidergehandelt. Gemäß § 253 BGB. — das Eisenbahntransportrecht enthält, wie oben erwähnt, keine besonderen Bestimmungen darüber, weshalb es durch das BGB. ergänzt wird — kann bei Schuldverhältnissen für Nichtvermögensschaden Entschädigung in Geld nur in den durch das Gesetz bestimmten Fällen gefordert werden. Im Vertragsrecht, vor allem in dem für die Eisenbahn am meisten in Betracht kommenden Werkvertragsrecht, ist nichts dergleichen vorgesehen. Folglich besteht, wenn die Bahn in schuldhafter Verletzung eines Vertrags jemanden körperlich schädigt, kein Anspruch auf Schmerzensgeld oder auf Ersatz für Entstellung, es müßte denn sein, daß die Bahn sich hierzu, was aber kaum vorkommen wird, ausdrücklich verpflichtet hätte, z. B. in Form einer Vertragsstrafe. Die schuldhafte Verletzung von Vertragspflichten ist ferner auch nicht ohne weiteres eine unerlaubte Handlung.

Gemäß den Vorschriften des BGB. über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff.) haftet die Bahn in vollem Umfang (wie nach Vertragsrecht) bei wirklichem und vermutetem Verschulden ihrer Vertreter oder Leute, jedoch mit der Möglichkeit der Widerlegung der Verschuldensvermutung (§§ 831, 833, 836). Die Haftung begreift nach § 847 den nichtvermögensrechtlichen Schaden in sich. Beispiele: Der Entlader eines Eisenbahngüterwagens tritt infolge mangelhafter Beleuchtung in einen schlecht zugedeckten Abzuggraben im Ladehof und bricht das Bein, oder einem Privaten wird durch herabfallende Mauerteile eines Bahnhofgebäudes, die mangelhaft eingemauert sind, ein Körperschaden zugefügt. Auf Grund der klaren Bestimmung des § 847 kann im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangt werden; Voraussetzung des Anspruchs ist stets der Nachweis einer unerlaubten Handlung. Der Anspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß neben der unerlaubten Handlung z. B. auch der Beförderungsvertrag den Ersatzanspruch überhaupt begründet oder daß die unerlaubte Handlung zugleich den Tatbestand einer Vertragsverletzung erfüllt. § 847 bezieht sich auch auf die Fälle der Haftung ohne eigenes Verschulden; er gilt mithin auch dann, wenn die Bahn für das Verschulden ihrer Angestellten oder anderer Personen einzustehen hat, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedient, oder wenn ohne subjektives Verschulden eine selbständige Schadenshaftung nach den Vorschriften des 25. Titels des BGB. gegeben ist, z. B. in §§ 831, 836. Allerdings wird die Bahn in den letztgenannten Fällen sich durch den in diesen Paragraphen zugelassenen Entlastungsbeweis in den meisten Fällen von jeder Haftung, also auch von der Verpflichtung zum Ersatz des immateriellen Schadens, freimachen können.

Die Fälle, in denen die Bahn mit Erfolg auf Schmerzensgeld und Verstümmelungsentschädigung belangt werden kann, sind sonach sehr beschränkt; zudem steht der Anspruch wegen Beeinträchtigung der sogenannten idealen Rechte nur dem unmittelbar Verletzten zu und ist für gewöhnlich nicht übertragbar und nicht vererblich. Die Forderung (vgl. auch StrGB. § 231 und ZPO. § 287) setzt eine unerlaubte Handlung auf seiten des Belangten voraus, weder vertragliches Verschulden, noch RHPflG. gesatten die Heranziehung des § 847 BGB. So ist die Regelung nach Gesetz und, fast einhellig, auch nach Schrifttum und Rechtsprechung.

Das Reichsamt für Landesaufnahme.

Von Prof. **Dr. H. Degner**, Berlin.

Finden wir auf deutschen amtlichen Kartenblättern der Vorkriegszeit den aufgedruckten Randvermerk, daß sie ein Erzeugnis der Königlich Preußischen Landesaufnahme sind, so weisen die seit 1920 erschienenen Blätter das Reichsamt für Landesaufnahme als fertigende Stelle auf. Zu bemerken ist indessen, daß die größeren Länder, wie Bayern, Württemberg, Hessen, Baden, nach wie vor eigene Landesaufnahmen unterhalten, also auch eigene amtliche Kartenwerke schaffen, die sie jedoch in der Ausführung denjenigen des Reichsamts nach Übereinkommen völlig anpassen. Zur Neuordnung des gesamten deutschen behördlichen Apparats nach Friedensschluß gehörte es, daß die frühere Verbindung des Landesvermessungswesens mit der Heeresverwaltung als nunmehr untunlich und unnötig gelöst und daß die Landesaufnahme als mittelbares Reichsamt dem Reichsministerium des Innern unterstellt wurde, wobei diejenige Sachsens einen sofortigen Anschluß fand. Das neue Reichsamt für Landesaufnahme, frei von früheren Rücksichten auf rein militärische Belange, will in seinen Kartenwerken allein den zum Teil vermehrten Bedürfnissen von Wissenschaft, Industrie, Verkehrswesen, Handel und Wandel in erreichbarer Vollkommenheit Rechnung tragen, und das trotz Verminderung seiner beamteten und unbeamteten Kräfte und der jährlichen Haushaltsmittel.

Die bewährte Gliederung der Preußischen Landesaufnahme in Abteilungen, die sich aus dem Werdegang eines Kartenwerkes ergab, konnte beim Reichsamt für Landesaufnahme (R. f. L.) im wesentlichen beibehalten werden. Wie bisher gehört es zu den Obliegenheiten der Trigonometrischen Abteilung, die bekannten trigonometrischen Punkte über das weite Aufnahmegebiet hin auszuwählen, dauernd zu vermarken, durch Winkelmessungen und Rechnung nach geographischen und rechtwinkelig-ebenen Koordinaten festzulegen, schließlich auch ihre Höhe über dem Landeshorizont zu bestimmen. Die Winkelmessungen großer Genauigkeit, für die sehr oft feste hölzerne Signalbauten von bedeutender Höhe zu errichten sind, bilden in der geeigneten Jahreszeit die unausgesetzte anstrengende Tätigkeit des Trigonometers. Oder er nimmt als Nivelleur täglich im sommerlichen Morgengrauen Feineinwägungen vor auf den viele km weiten Schleifen, die über das Aufnahmegebiet hin angeordnet sind, und deren Schnittpunkte eine Übereinstimmung ihrer Höhe von überraschender Schärfe aufweisen. Die Bestimmung von Streckenlängen durch unmittelbare Messung gehört beim R. f. L. insofern zu den Ausnahmearbeiten, als nur in Abständen von etwa 200 km eine solche Grundlinie auf 3 bis 5 km Länge mittels einer besonderen Apparatur durch ein zahlreiches Personal von Beobachtern und Hilfsarbeitern, oft in mehrwöchiger Arbeit, tatsächlich gemessen wird. Diese Grundlinie, deren Genauigkeit auf 1 mm je km angenommen werden darf, kann durch Winkelmessungen von ihren beiden Endpunkten aus nach benachbarten Punkten und durch weitere auf diesen selbst, sowie durch nachfolgende Rechnung um ein Mehrfaches ihrer eigenen Länge vergrößert werden, um dann als „Ausgangsseite“ mit bisher etwa 50 km in das Netz der Hauptdreiecke übernommen zu werden. Erklärlich ist es, daß bei der Zahl von etwa 55 000 trigonometrischen Punkten, wie sie die Landesaufnahme in jahrzehntelanger Arbeit bereits bestimmt und vermarkt hat, deren dauernde Erhaltung ihr auch weiter zufällt, ein gewisser Prozentsatz alljährlich verloren gehen wird. Daß letzterer aber trotz behördlichen Schutzes ein sehr hoher ist, und die Wiederherstellung nur der wichtigsten verlorenen Punkte alljährlich die Entsendung einer ganzen Beamtengruppe erfordert, ist ungemein zu beklagen. Bekannt ist, daß die Sondervermessungen der verschiedensten Behörden und Unternehmungen, also solche der Katasterämter, des Forstwesens, der Siedelungsverbände, des Eisenbahn- und Straßenbaues, ständig auf die trigonometrischen Punkte als Ausgang zurückzugreifen h
Soweit solche Ausgangswerte nach geographischen Koordi
und Höhen nicht bereits den nach Regierungsbezirken g
neten und veröffentlichten Druckwerken der Landesaufn
zu entnehmen sind, teilt das R. f. L. diese Werte auf Anf
rung mit. Die Nivellementsergebnisse werden in besond
Heften herausgegeben.

Wesentliche Aufgbe der trigonometrischen Punkte ist es
topographische Aufnahme eines Geländeteils zu ermögl
und sie in einen Rahmen zu zwängen, der jede Fehlerhäu
vermeiden läßt. Kennen wir auch amtliche Kartenwerke
verschiedensten Maßstäbe, von 1 : 25 000 bis zu 1 : 300 000
kleineren, so ist bemerkenswert, daß die Uraufnahme im
lände selbst nur in e i n e m bestimmten Maßstabe stattfi
wozu schon im Jahre 1875 für die Preußische Landesaufn
derjenige 1 : 25 000 gewählt wurde. In dem Meßtischblatt h
wir daher eine vervielfältigte Wiedergabe dessen zu erbli
was der Beamte der topographischen Abteilung s. Zt. im
lände vorgefunden, unter Verwendung von Meßtisch und
regel auf seine Zeichenplatte übernommen und anschlie
künstlerisch weiter ausgearbeitet hat. Diese Zeichenplat
eben der Meßtisch — weist bei Beginn der Aufnahme ein s
aufgetragenes Netz der geographischen Längen- und Br
minuten auf, weiter aber in der ihm zukommenden Masche
haarscharf in diese eingepaßt jeden trigonometrischen P
des Aufnahmegebiets. Nimmt der Topograph mit seiner
recht nach den Haupthimmelsrichtungen eingepeilten T
platte über einem der trigonometrischen Punkte Aufstellun
ermöglicht ihm das Lineal und das Fernrohr seiner Kipp
in das eine Vorrichtung zum Entfernungsmessen eingefüg
jeden markanten Punkt der näheren Umgebung, wie W
kreuz, Waldecke, Dorfeingang usw., im maßstabgerechten
stande von seinem Standpunkt sofort auf die Platte zu ba
zugleich aber dessen Höhe über NN mit hinreichender Gen
keit zu bestimmen. Welche Verfahren der Topograph in
übersichtlichem Gelände — wie großen Waldgebieten —,
Aufnehmen von einem Punkte aus anzuwenden hat, d
genaue Lage auf der Platte ihm vorderhand unbekannt ist,
hier übergangen werden, ebenso die Bestimmung der Lage
Höhenschichtlinien und das sonstige Füllen der Netzmas
mit den bildlichen Gegenständen der Natur in ihrer g
Vielseitigkeit. Erwähnt sei jedoch, daß der Topograph
örtlichen Aufnahme seiner rund 12 500 ha fassenden Meßt
platte bei unausgesetzter Arbeit schon 5 Monate gebraucht,
das Gelände übersichtlich und von großen Formen ist, daß
zu bei häufig vorkommendem schwierigen Gelände aber
zweiter Beamter, bei dem kleinförmigen Moränengelände
preußens z. B. sogar drei Topographen für die gleiche Zeit
zur Aufnahme einer Platte herangezogen werden mü
Durch Einwirkungen von Menschenhand, seltener durch N
gewalten, wird sich das Aussehen vieler Geländeteile g
über ihrer zeichnerischen Darstellung verändern, die
wird veralten, besonders schnell in Industriegebieten, we
in weiten Heide- und Forstflächen. Eine „topographische
kundung“ im Gelände selbst mit nachfolgender Berichtigung
Druckplatten beugt dem nach Möglichkeit vor. Trot
irgend verfügbares Personal alljährlich zu diesem Zweck
ein ausgewähltes Gelände entsandt wird, kann hinsichtlich
Laufenderhaltung der Kartenblätter zur Zeit leider nur
dringendsten Bedürfnis der Benutzer entsprochen werden.

Seit einigen Jahren ist das Reichsamt für Landesaufnahme
zu übergegangen, die Herstellung einer W i r t s c h a f t s k a
1 : 5000, gleichfalls auf Grund von Uraufnahmen im Gel
selbst, zu verwirklichen. Es entspricht dies dem lebhaften
langen der neuzeitigen Industrie, den vermehrten Anford
gen der Wissenschaft, nicht zuletzt der Notwendigkeit, G

Boden in erhöhtem Maße auszunutzen. Über diese „Topo-ische Grundkarte 1 : 5000" soll später eingehender berichtet ...n.

...h Lichtbildern des Geländes, die vom Flugzeuge aus auf-...men wurden, vorhandene Kartenblätter unter Anwendung ...grammetrischer Verfahren zu verbessern, neue Blätter ...stellen, ist ein Problem, mit dem sich alle größeren Lan-...fnahmen des In- und Auslandes eifrig befassen. Die hier-... ersten Anfängen während des Weltkrieges erzielten Er-... hat sich das R. f. L. sofort zunutze gemacht und die ...re Entwicklung der Methoden andauernd gefördert. Wenn ...durch das Versailler Diktat seiner eigenen Flugzeuge ...tig gegangen, löst das Reichsamt Aufgaben dieser Art in ... Verbindung mit einer der größten deutschen Flug-...hrs-Gesellschaften weiter, sobald entsprechende Anforde-...n an die Behörde herantreten.

... bei den Uraufnahmen, also den Meßtischblättern 1 : 25 000 ...neuerdings der Grundkarte 1 : 5000, die kartographische ...rbeitung jedes Blattes auf bestimmte Maßnahmen be-...nkt ist, weil die Vervielfältigung grundsätzlich ohne jede ...rung der Gelände- und Situationsdarstellung erfolgt, kann ...em Vorhergesagten entnommen werden. Anders bei den ...eren Maßstäben 1 : 50 000, 1 : 100 000 bis herunter zu der ...nationalen Weltkarte 1 : 1 Million. Bei ihnen ist es Auf-... des Kartographen, zur Erzielung eines klaren Karten-... aus dem Grundmaterial der Uraufnahme nur das in ent-...hender Verjüngung und Vereinfachung der Formen („Ge-...sierung") zu übernehmen, was der urteilsfähige Karten-...zer herauslesen zu können berechtigten Anspruch er-... darf. Langjährige Erfahrung und die vorzügliche tech-... Ausbildung des Kartographen, der eines künstlerischen ...indens dabei nicht entraten kann, vereinigen sich, um ... diesen Kartenwerken kleineren Maßstabes einen Anspruch ...eutsche Kulturerzeugnisse hohen Ranges in der Entwick-...geschichte der Menschheit zu sichern.

...t der Kartograph das fertig gezeichnete Blatt, das stets ... sorgfältigen Überprüfung durch eine mitverantwortliche ... unterzogen wird, als „Stichvorlage" aus der Hand, so setzt ...Vorbereitung zu seiner Vervielfältigung, also zum Auf-...druck ein. Die verschiedensten Verfahren haben hierfür beim Reichsamt für Landesaufnahme eine hohe Entwicklung erhalten. Teils werden die Blätter auf Stein graviert, teils in Kupfer gestochen, sofern nicht der Verbilligung halber die Photoalgraphie Anwendung findet, die unter Vermeidung des mühseligen und zeitraubenden Stichs die Herstellung von Aluminiumdruckplatten ermöglicht. Die Reichskartenstelle, der die Vervielfältigungsarbeiten obliegen, verfügt hierzu nicht nur über ein ausgezeichnetes Personal an Lithographen und Kupferstechern, sie besitzt eine groß angelegte photographische Anstalt und eine solche für Galvanoplastik als Hilfsbetriebe, auch zur gelegentlichen Herstellung von Kupfertiefdruckplatten. Die schließliche Drucklegung der Blätter mit allen ihren peinlichen Anforderungen an die Sachkenntnis und Übung des ausführenden Personals, wie sie allein das Zustandekommen einer Maßhaltigkeit, das scharfe Zusammenfallen von Schwarzdruckunterlegung und Buntplatte ermöglichen, wird auf einer Anzahl von Hand- und Druckpressen verschiedener Art bewirkt.

Die Bestände des Lagers fertiger Karten belaufen sich dauernd auf etwa 2½ Millionen, diejenigen des Stein- und Plattenlagers beziffern sich nach vielen Tausenden.

Das R. f. L. befleißigt sich einer planmäßigen Werbung für den Absatz[1]) seiner Erzeugnisse, für die Abgabe geeigneter Vergrößerungen als Grundlagen bei industriellen, tiefbautechnischen, forst- und landwirtschaftlichen Projekten, es fertigt auf Anforderung Zusammendrucke, auch mit farbigen Eintragungen, von Kreisen, Provinzen, Wandergebieten, alles in allem stellt es sich in erhöhtem Maße in den Dienst aller Berufsstände des deutschen Volkes. Wenn sein Absatz sich von Jahr zu Jahr sichtlich mehrt, so liegt dies weiter in dem Umstande, daß ungezählte Tausende im Verlaufe des Weltkrieges den Gebrauch einer guten Karte zu schätzen gelernt haben, nicht zuletzt in dem Bestreben unserer Schulen, in der deutschen Jugend das Verständnis für ein Kulturwerk dieser Art zu wecken, zu erhalten und zu mehren.

[1]) Der Vertrieb der amtlichen Karten erfolgt durch die Hauptvertriebsstelle von Eisenschmidt in Berlin, Dorotheenstr. 60, durch die Provinzial-Vertriebsstelle von Gräfe & Unzer in Königsberg, sowie — vorwiegend für sächsische Blätter — durch G. A. Kaufmanns Buchhandlung in Dresden-A.

Reichsbahn und Wirtschaft.

Von Dr. rer. pol. Dr. jur. **Willy Böttger**, Dezernent der Industrie- und Handelskammer Düsseldorf.

I.

... der Entwicklung der Eisenbahnen der großen Länder ... sich zwei Richtlinien feststellen: a) Länder mit Privat-...ystem, insbesondere Nordamerika, England und Frank-... die gegenüber der zu starken privatkapitalistischen Ein-...ng ihrer Eisenbahnen die volkswirtschaftlichen und staat-... Belange durch Hebung der Staatsaufsicht zu wahren ...n; b) Länder mit Staatsbahnsystem, wie die Schweiz, ...reich und Deutschland, die die vorhandenen Mängel des ...sbetriebes durch eine Umstellung ihrer Staatsbahnen nach ...rivatwirtschaftlichen Seite hin zu beseitigen oder zu ver-...rn bemüht sind; sie erstreben daher eine selbständigere ...ng ihrer Staatsbahnen im Staatsorganismus an. Diese bei-...entgegengesetzten Richtungen lassen erkennen, daß man ...zweckdienliche Verwaltung der großen Eisenbahnen durch ...Verschmelzung des sogenannten „kaufmännischen Geistes" ...er „staatswirtschaftlichen Rücksichten" zu erreichen sucht. ... Ursachen, die eine Verbindung von „Wirtschaftsunter-...en" und „Hoheitsverwaltung" wünschenswert erscheinen ..., liegen einmal in der starren Wirtschaftsführung der ...sunternehmungen, die — trotz der meist vorhandenen for-...n Möglichkeit ihrer Abänderung — die Verwaltung tat-...ich auf eine bestimmte Zeit festlegen. Infolgedessen kann ...Grundsatz eines Betriebsunternehmens, sich der jeweiligen Wirtschaftlage anzupassen, nicht Platz greifen. Auch die Parlamente hemmen die Wirtschaftsführung eines Unternehmens, da die hier geäußerten Wünsche gewöhnlich berücksichtigt werden, um spätere Auseinandersetzungen zu vermeiden.

Der Betrieb der deutschen Eisenbahnen stand bis zu den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts im Zeichen der Privatwirtschaft. Der Eisenbahnbau geschah zunächst planlos. Das Privatinteresse überwog die Berücksichtigung des Allgemeinwohls. Wenn sich trotzdem die Entwicklung der großen Eisenbahnlinien noch erträglich gestaltete, so ist dies dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu verdanken, der seit seiner Gründung im Jahre 1846 eine ordnende und vereinheitlichende Tätigkeit entfaltete. In das Neben- und Gegeneinander des privaten und allmählich aufkommenden staatlichen Eisenbahnverkehrs brachte die Schaffung des Norddeutschen Bundes und des ihm folgenden Deutschen Reiches die Grundlage zur Einheit der deutschen Eisenbahnen. Nach dem Kriege 1870/71 trat die Frage „Privatbahn- oder Staatsbahnbetrieb" in den Vordergrund des öffentlichen Interesses.

In Preußen vollzog sich die Verstaatlichungsaktion von 1879 bis 1895, nachdem Bismarcks Plan einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens in der Hand des Reiches 1876 gescheitert war. In den süddeutschen Staaten war das Staatsbahnsystem schon seit längerer Zeit durchgeführt. Die gut

geleiteten preußischen Bahnen zeitigten bald für die Verbesserung des Verkehrs sichtbare Erfolge, so daß Bestrebungen auf ein engeres Zusammenarbeiten der Bahnen der Bundesstaaten erkennbar wurden. So wurde im Jahre 1896 zwischen den preußischen und hessischen Bahnen eine Betriebsgemeinschaft gebildet. Im Jahre 1904 kamen Vereinbarungen zwischen Preußen, Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg zustande, die eine größere Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnnetzes brachte, ohne jedoch die Selbständigkeit der Bahnen der Bundesstaaten anzutasten. Erst der Weltkrieg brachte die Erkenntnis von der Notwendigkeit der Zusammenschweißung der deutschen Eisenbahnen. Bereits 1917 traten die Bundesstaaten zwecks Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens zusammen, die in dem „Heidelberger Programm" ihren Ausdruck fand. Es sollte eine Einheitlichkeit des Verkehrs, der Dienstvorschriften und des Materials eintreten, die Staatsbahnverwaltungen sollten aber selbständig bleiben.

Die Revolution und die Neuordnung des Verfassungslebens brachten den Reichseisenbahngedanken fast gewaltsam, wenn auch unter ganz anderen Voraussetzungen zur Ausführung. Die deutsche Nationalversammlung des Jahres 1919 forderte zur Stärkung der Reichseinheit, um ein Bindemittel für das in seinen Grundfesten erschütterte Reich zu haben, also aus politischen Gründen, eine Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens, insbesondere der Eisenbahnen. In Übereinstimmung aller deutschen Länder mit Staatsbahnbesitz wurde in Art. 89 der Reichsverfassung die Übernahme aller dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in das Eigentum des Reiches bestimmt.

In Ausführung des Art. 171 der Reichsverfassung wurde am 10. März 1920 ein Staatsvertrag zwischen dem Reich und den Eisenbahnländern Preußen, Bayern, Sachsen, Baden, Württemberg, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg abgeschlossen, wonach zum 1. April 1920 der Übergang der Bahnen an das Reich und damit die Schaffung einer „Reichsbahn" vollzogen wurde. Diese „Verreichlichung" der Eisenbahnen, für die jahrelang gekämpft wurde, ist in ihren Gründen keineswegs die Verwirklichung der Gedanken gewesen, für die sich namhafte Wirtschaftspolitiker früher eingesetzt hatten. Nicht richtig erscheint es, wenn als Kronzeugen für die Richtigkeit der Überführung der deutschen Staatsbahnen auf das Reich Friedrich List und Bismarck angeführt werden, die allerdings für Reichsbahnen eintraten, die der große deutsche Volkswirt aber als Mittel zum Zweck der nationalen Einheit auf wirtschaftlichem Wege benutzen wollte, die später Bismarck mit politischen Mitteln durch „Blut und Eisen" schuf. Auch Bismarck ist für die Schaffung der Reichsbahnen eingetreten, weil der Art. 4 der alten Reichsverfassung den Bundesregierungen die Verpflichtung auferlegte, die deutschen Eisenbahnen im Interesse eines einheitlichen Verkehrs verwalten zu lassen und im ersten Jahrfünft nach der Gründung des Reiches die Zustände im Eisenbahnwesen diesem Ideal wenig entsprachen. In seiner Rede im preußischen Abgeordnetenhaus am 26. April 1876 hat der große Staatsmann diese Zustände recht drastisch geschildert. In dieser Rede hat Bismarck auch die nichtpreußischen Bahnen durchaus gelobt und den Standpunkt vertreten, daß es nach seiner Ansicht keine Möglichkeit gebe, den deutschen Bundesstaaten entgegen ihrem Willen die Staatsbahnen zu nehmen. Eine solche Auslegung des Art. 4 der Reichsverfassung lehnte Bismarck ab; auch ist er, als er die Undurchführbarkeit des Reichseisenbahngedankens erkannte, nie wieder darauf zurückgekommen, insbesondere die vorhandenen Schäden im Eisenbahnwesen durch eine Verstaatlichung der Bundesbahnen zu beseitigen. Niemals hat Bismarck die Eisenbahnfrage anders als eine wirtschaftliche behandelt. Im Gegenteil, er warnte davor, sie mit politischen Dingen zu belasten.

Die ersten vier Jahre der Deutschen Reichsbahn erforderten namentlich beim Einsetzen der Inflation mehrfach ganz erhebliche Zuschüsse aus allgemeinen Reichsmitteln. Kein Wu daß der Gedanke der Umwandlung der Reichsbahn in ein ständiges aus dem Reichshaushalt losgelöstes Wirtschaftsu nehmen auflebte. In der Frage der Durchführung besta allerdings erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Der Re verband der deutschen Industrie forderte im Jahre 1921, anlaßt durch die starken Betriebsstörungen des Winters 19 und durch die unwirtschaftliche, hauptsächlich als Folge Revolution eingetretene Personalgebarung, die Überlassung Deutschen Reichsbahn an die Privatwirtschaft. Nam Eisenbahnfachmänner widersprachen damals dieser Absicht Vorschläge zur Überführung der Eisenbahn in die Privat schaft wurden schließlich auch abgelehnt. Jedoch blieb die regung zur größeren Selbständigkeit der Eisenbahnen g über dem Reich und die Einführung privatwirtschaftl Grundsätze in den Eisenbahnbetrieb bestehen.

Die nachfolgenden Versuche, durch ein Reichsbahnfi gesetz eine größere Selbständigkeit der Reichsbahn unter haltung ihres Charakters als Staatsbetrieb zu erreichen, wu unterbrochen, als der Reichsfinanzminister, um die Notenpre stillegen zu können, der Reichsbahn die Gewährung von schüssen aus allgemeinen Reichsmitteln im November sperrte. Jetzt konnten die Bestrebungen der Deutschen Re bahn auf „Autonomie", die im Art. 92 der neuen Reich fassung ihre Stütze fanden, gefördert werden. Es mußte gehandelt werden, da der Reichsbahn die bisherigen Ban bindungen abgeschnitten waren und zur Erfüllung ihrer bindlichkeiten die Aufnahme von Krediten erforderlich w Durch die Notverordnung vom 12. Februar 1924 wurde de danke der Reichsverfassung, daß die Reichsbahn als ein ständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten sei die Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der E bahnschuld selbst zu bestreiten sowie eine Rücklage anzu meln habe, verwirklicht. Damit findet die in der Reich fassung vorgesehene Neugestaltung unserer Eisenbahnen vorläufigen Abschluß. Sie ist ein selbständiges wi schaftliches Unternehmen, losgelöst von der sons Reichsverwaltung geworden.

Einschneidend auf die weitere deutsche Eisenbahnp wirkten die Vorschriften des Friedensvertrages. Nach Ar des Versailler Vertrages ist auch die Deutsche Re bahn an erster Stelle Pfandobjekt für die Bezahlung der ration und wurde am 7. Juni 1923 während des passiven W standes als Generalgarantie von der deutschen Regierun geboten. Damit hatte sich die vom Reichsvermögen losge Reichsbahn als Pfand für die Reparationsverpflichtungen Verfügung gestellt. Dieser Vorschlag fand die Zustimmun von der Reparationskommission eingesetzten Ausschusses dem Vorsitz des Amerikaners Dawes. Der Ausschuß erst ein Gutachten, wonach die Deutsche Reichbahn in eine von Verwaltungsrat geleitete Gesellschaft umgewandelt, mit hypothekarisch sichergestellten Schuldverschreibung 11 Milliarden belastet und unter die Kontrolle eines au dischen Kommissars gestellt werden sollte.

Mit diesen Vorschlägen mußte sich eine grundsätzliche kehr von der bisherigen Eisenbahnpolitik verbinden. Im G satz zum englisch-amerikanischen System, das die Eisen als reines Erwerbsunternehmen behandelt, beachteten die schen Eisenbahnen vor allem volkswirtschaftliche Bel indem sie durch Anpassung ihrer Frachtenpolitik an die Be nisse der einzelnen Wirtschaftszweige ganz bedeutend zur wicklung der Wirtschaft beitrugen, wobei sie selbst auf mäßige Einnahmeergebnisse verzichteten.

Es ist verständlich, daß die Sachverständigen, die fast lich nur englisch-amerikanische Systeme kannten, die deut Grundsätze verwarfen und die deutsche Frachtenpolitik standeten, die das rein kaufmännische Streben nach hohen winnen der Rücksichtnahme auf die volkswirtschaftlichen I essen unterordnete. Die Änderung des deutschen Standpu

die Betriebsführung der Eisenbahn nach kaufmännischen
chtspunkten war daher die Forderung der Sachverstän-
n.

le Grundsätze des Dawes-Gutachtens wurden nach ein-
nden Verhandlungen zwischen der deutschen Regierung
dem Sachverständigenausschuß in dem „Reichsbahn-
etz" vom 30. August 1924 niedergelegt, wonach die
sche Reichsbahn in eine Betriebsgesellschaft unter der
a „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" umge-
lelt wurde. Das Reich hat dieser Gesellschaft das aus-
eßliche Recht zum Betrieb der Reichseisenbahnen über-
n, die jedoch Eigentum des Reiches bleiben. Das Grund-
al der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beträgt 15 Milliar-
RM, von denen 2 Milliarden RM als Vorzugsaktien für
Verkauf an Privatpersonen und 13 Milliarden RM als
maktien in den Besitz des Reiches übergehen. Von dem
aus der Ausgabe der Vorzugsaktien soll ein Viertel dem
und drei Viertel der Gesellschaft zufließen.

s Reichsbahnvermögen von 26 Milliarden RM ist für
rationszwecke mit erststellig gesicherten Reparations-
dverschreibungen in Höhe von 11 Milliarden RM belastet,
nit 5 % jährlich zu verzinsen und vom vierten Jahre
it 1 % zuzüglich der durch Tilgung erzielten Zinsenerspar-
u tilgen sind. Mit Rücksicht auf die notwendige Wieder-
ellung der von der Regie betriebenen Bahnen und die
chte Wirtschaftslage, ist der Zinsendienst für die ersten
n Jahre von zusammen 1100 Millionen RM auf 795 Millio-
RM herabgesetzt worden. Die Zahlungen betragen 1924/25
Iillionen RM und 1925/26 595 Millionen RM. Hinzu kommt
este Dividende für die Vorzugsaktien, die sich bei der An-
e einer Verzinsung mit 7 % auf 140 Millionen RM be-
n würde. Außerdem hat die Gesellschaft von der im
1917 eingeführten Verkehrssteuer, die 7 % der Brutto-
hmen aus dem Güterverkehr mit Ausnahme des Kohlen-
hrs und 10 bis 16 % der Einnahmen aus dem Personen-
hr beträgt, im zweiten Geschäftsjahre 250 Millionen RM
lann jährlich 290 Millionen RM für Reparationszahlungen
ühren.

ist klar, daß diese Verpflichtungen die Reichsbahn in ihrer
gungsfreiheit namentlich hinsichtlich der Tarife einengen
en und zu einer Politik nötigten, die für die Volkswirt-
t nachteilige Wirkungen haben mußte.

II.

nn es ein Gebiet staatlichen Eingreifens in das Wirt-
tsleben gibt, bei dem die Gegenwart nur aus der Vergan-
it zu verstehen ist, dann ist es das der Eisenbahntarif-
k. Das gilt vor allem für Deutschland, dessen wirtschaft-
Struktur von den Eisenbahntarifen immer wesentlich be-
ißt worden ist. Zweifellos hatte die Tarifpolitik der Eisen-
n vor dem Kriege wesentlichen Anteil an der gedeihlichen
icklung unserer Volkswirtschaft. Der Grundsatz, daß die
bahnen im Hinblick auf ihre volkswirtschaftliche Bedeu-
erst in zweiter Linie Erwerbsunternehmen sein dürften,
rschte die Tarifpolitik.

ausschlaggebend für die Gestaltung der deutschen
tarifpolitik kann man wohl den Willen der preu-
-hessischen Eisenbahnverwaltung ansehen, die infolge
Personalunion des Preußischen Ministers der öffentlichen
ten mit dem Chef der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothrin-
sowohl die Tarife auch dieser Bahnen unmittelbar
flußte, als auch nach Umfang und Bedeutung ihres Ge-
etzes die Verwaltung der übrigen Staatsbahnen trotz ihrer
en Tarifhoheit zwang, den preußischen Tarifmaßnahmen
roßen und ganzen zu folgen. Wenngleich hinsichtlich der
der Tarifsätze bei den Bahnen der Länder Unterschiede
nden, so war doch seit Beginn der großen preußischen
aatlichungsaktion eine fortschreitende Ausgleichung er-

Der Hintergrund, auf dem sich die Tarifpolitik früher abspielte, war die günstige Verzinsung des Anlagekapitals namentlich bei den preußisch-hessischen Eisenbahnen, der eine weitgehende Freiheit bei der Durchführung wirtschaftspolitischer Zwecke entsprach. Den zahlreichen und verschiedenartigsten Erscheinungen, die die Lage des Wirtschaftslebens kennzeichneten, paßte sich die Eisenbahntarifpolitik in hohem Maße an. Hierin lag der eigentliche Schwerpunkt der Frachtenpolitik, während die privatwirtschaftliche Gestaltung der Tarife erst in zweiter Linie eine Rolle spielte.

Für die Transportpreisbildung waren der Wert des Gutes und Selbstkosten der Eisenbahn maßgebnd. Diese Grundlagen waren für jede Frachtbildung ausschlaggebend. Diese Feststellung ergibt sich auch aus der geschichtlichen Entwicklung der Gütertarife. Das deutsche Gütertarifsystem, wie es im Jahre 1877 eingerichtet wurde, war eine Anlehnung an die aus der Frühzeit der Eisenbahn überkommenen Ergebnisse auf tarifarischem Gebiet und stellte eine wohldurchdachte Verbindung zwischen dem „Wertprinzip" und dem „Kostenprinzip" dar. Die Einteilung des Tarifschemas mit seiner Unterscheidung von „Stückgut" und „Wagenladungsgut", von „Eilgut" und „Frachtgut" knüpfte daran an, daß sich aus dem Maße der Beanspruchung von Transportraum und dem Grade der Transportschnelligkeit Kostenunterschiede ergaben, die in der Tarifgestaltung zum Ausdruck kommen mußten. Eine Einstufung der Güter in die verschiedenen, unterschiedliche Frachtsätze enthaltenden Wagenklassen hatte dagegen ihre Ursache darin, daß der verschieden hohe Wert der Güter eine Einstufung der Güter in solche Wertklassen wohl rechtfertigen konnte.

Eine besondere Stellung in der Tarifpolitik nahmen die Ausnahmetarife ein, zu deren Sätze in Preußen bei Kriegsausbruch etwa 60 % aller Transporte gefahren wurden. Die Grundsätze, die die Einführung von Ausnahmetarifen bestimmten, entsprangen einmal dem Wunsche der Verwaltung, Verkehr auf ihre Linien zu ziehen, der vorher über andere Wege geleitet wurde. Hierzu dienten Tarifermäßigungen, die den Wettbewerb gegen fremde Verkehrswege oder Wasserstraßen aufnehmen sollten. Auf der anderen Seite zeigte der Staat das Bestreben, sich mit Hilfe der Tarifpolitik in den Dienst der Volkswirtschaft und ihrer Bedürfnisse zu stellen und seine Verkehrspolitik der Wirtschaftspolitik und insbesondere der Handelspolitik dienstbar zu machen. Aus diesen Erwägungen heraus wurden Ausnahmetarife eingeführt zur Unterstützung von Industrie, Handel und Landwirtschaft, zur Erhaltung und Eroberung von Absatzgebieten, zur Unterstützung ungünstig gelegener industrieller und landwirtschaftlicher Unternehmungen.

In einer Beziehung freilich bestanden gewisse innerpolitische Hemmungen, die in der Verteilung der Eisenbahnen unter die Bundesstaaten zu suchen waren. Es war nicht möglich, daß die finanziell ertragreichen Eisenbahnen, namentlich in Preußen, ihre Überschüsse aus dem Güterverkehr den Nachbarbahnen zugute kommen lassen konnten. Jeder Bundesstaat dachte zunächst an sich selbst und suchte die Tarifpolitik seinen eigenen Bedürfnissen entsprechend zu gestalten. Besonders nachteilig mußte unter dem Übergewicht Preußens die bestehende Tarifbildung von denjenigen Staaten empfunden werden, die von den Erzeugungsstätten der Kohle und des Eisens weiter entfernt lagen, also namentlich Süddeutschland. Die Einführung einer Staffelung der Tarifsätze, die vor allem die weiten Entfernungen hätten begünstigen können, wurde trotz der überall vorhandenen Erkenntnis ihrer Zweckmäßigkeit nicht in dem erforderlichen Umfange vollzogen, da die finanziell schwächeren Bahnverwaltungen dann nicht in der Lage gewesen wären, die hieraus entstehenden Ausfälle an Frachten zu tragen. Der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung, die durch eine stärkere Belastung des Nahverkehrs in den Industriebezirken einen Ausgleich hätten schaffen können, konnte dieses Opfer zungunsten der Wirtschaft anderer Bundesstaaten nicht zugemutet werden.

Nachdem die Überführung der Staatsbahnen auf das Reich erfolgt war, glaubte man sich den Wünschen, namentlich der süddeutschen Staaten, nach Änderung der Staffelung der Tarife nicht länger widersetzen zu dürfen und suchte die bisherigen Mängel durch eine durchgreifende Änderung des gesamten Tarifaufbaues am 1. Dezember 1920 zu beseitigen, indem man den sog. Staffeltarif einführte. Da dieser Tarif die Nahentfernungen stärker belastet als die weiten Entfernungen, so entstand eine nicht unerhebliche Verschiebung der Frachtgrundlagen.

Die Kriegs- und Nachkriegszeit hatte ferner wie auf so manchem Gebiet, so auch im Verkehrswesen, das Bewährte hinweggefegt und minderwertigen Ersatz gebracht. Der mit der Entwertung steigende Papiergeldbedarf der Eisenbahnen mußte gesättigt werden. Die rohen prozentualen Frachterhöhungen konnten die erwünschten Einnahmen allein nicht bringen. Die Wertverschiebung der Waren während der Inflation infolge der ungleich anziehenden Preise in Verbindung mit dem Bestreben, das ganze Tarifwesen einfacher zu gestalten, und die Ausnahmetarife, von denen der größere Teil durch Stilliegen des Auslandverkehrs als natürliche Folge des Abschnürungskrieges gegenstandslos geworden war, in die ordentlichen Frachtklassen einzureihen, förderten die weitere Umgestaltung der Tarife.

Es würde zu weit führen, alle Änderungen, die namentlich in der Höherstufung einzelner Güter, in der Erhöhung des Ladegewichts der Sendungen bestanden, hier aufzuführen. Wohin diese Tarifpolitik geführt hat, zeigte sich besonders in dem Augenblick der Umstellung der Tarife auf Goldmarkbasis am 20. August 1923. Die gewaltsamen Eingriffe in das fein durchdachte Tarifsystem der Vorkriegszeit waren zu einschneidend gewesen, zumal gleichzeitig erkennbar wurde, daß alle Wertverschiebungen zur Zeit der Inflation nur scheinbar und vorübergehend gewesen waren, so daß mit der Stabilisierung die Wertunterschiede zum größten Teil wieder ausgeglichen wurden.

Die für die Wirtschaft nach der Umstellung auf Goldm basis untragbare Höhe der Frachten erheischte gebiete Tarifermäßigungen. So wurden die Frachten am 20. Ja 1924 um 8 %, am 1. März 1924 um 10 % und am 18. Septe 1924 nochmals um 10 % herabgesetzt. Damit aber waren geschlagenen Wunden nicht geheilt. Die Bestrebungen Wirtschaft, stückweise zurückzuerobern, was ihr während Entwertung unter falschen Voraussetzungen genommen dauern gegenwärtig noch an.

Aber noch andere ungünstige Umstände kommen h Gleichfalls aus politischen Gründen heraus ist der Re bahn eine erhebliche Pensionslast auferlegt worden, die sich Folge des Personalabbaues ergab, den die Reichsbahn zu i inneren Gesundung notwendig durchführen mußte. Bekann war die Reichsbahn nach der Revolution für die zurückfl den Heere ein Versorgungsinstitut größten Stils geworden, es war unmöglich, nach Eintritt geordneter Verhältnisse Personalmassen sämtlich zu beschäftigen. Zweifellos sind unglücklichen Verhältnisse bedingt durch die politischen E nisse in der Nachkriegszeit, und es ist deshalb nicht gerech tigt, der Reichsbahn die Lasten allein aufzubürden. Sie so als politische Lasten besser von der Allgemeinheit g gen werden. Damit wäre auch der deutschen Volkswirts gedient. Eine Entlastung des Reichsbahnhaushalts um 200 lionen RM für Pensionen könnte durch erleichternde Maßnal in den Tarifen als eine wirkungsvolle wirtschaftspolitische nahme begrüßt werden.

Die Wirtschaft sieht mit Sorge die ungünstige Entwick der Reichsbahnfinanzen, besteht doch zur Zeit keine Möglic durch Verkehrssteigerung eine Erhöhung der Reichsbahnein men herbeizuführen. Wenn die augenblicklichen Verhält andauern, muß befürchtet werden, daß die Reichsbahn Tages überhaupt nicht mehr in der Lage sein wird, ihre l rationsverpflichtungen zu erfüllen.

Verzeichnis der bestehenden deutschen Binnen-Umschlagstarife.

Tarif	Bezeichnung des Gutes	Bezeichnung des Verkehrs	Verwaltu
Nr. 17b	Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse der Kl. C.	Von Elmshorn (Hafenbahn) nach Stationen der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster	RBD. Ber
Nr. 40	Steinsalz, Siedesalz, Hüttensalz	Von allen Stationen nach Binnenumschlagsplätzen an der Elbe, Saale, Weser, Donau und Rhein	RBD. Alt
Nr. 40a	Steinsalz, rohes	Von württemb. Salzgewinnungsstätten nach Rheinumschlagsplätzen	RBD. Karls
Nr. 41	Düngemittel d. Kl. D, E und F des dt. EGT.	Von zahlreichen Gewinnungsstätten nach Umschlagsplätzen an der Elbe, Saale, Donau, im Wesergebiet und am Rhein	RBD. Ber
Nr. 44	Güter der Kl. A—D mit Ausnahme v. Baumwolle, Baumwoll-Abfälle, Wolle und Reis	Wasserumschlagsverkehr zwischen den Rheinumschlagsplätzen Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl und Straßburg einerseits und den deutsch-schweiz. Grenzübergangsstationen andererseits	RBD. Karls
Nr. 44a	Getreide und Hülsenfrüchte	Wasserumschlagsverkehr von den Rheinumschlagsplätzen Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl und Straßburg nach süddeutschen Stationen	RBD. Karls
Nr. 44b	Borkalk, Borax, Natronsalz, Schleifmasse, Aluminiumoxyd	Wasserumschlagsverkehr zwischen Mannheim, Karlsruhe, Kehl einerseits und Rheinfelden und Waldshut andererseits	RBD. Karls
Nr. 44c	Papier der Kl. A—C sowie Holzschliff u. Holzzellstoff d. Kl. C	Wasserumschlagsverkehr von südwestdeutschen Gewinnungsstätten nach Karlsruhe, Kehl, Mannheim	RBD. Karls
Nr. 44d	Mineralöle der Kl. A	Von Mannheim und Ludwigshafen nach Basel Bad. Bhf. und Schaffhausen	RBD. Karls
Nr. 81	Rohzucker, Rüben- u. Rohrzucker, Kandiszucker, Farine	Von deutsch-tschech. Übergangsstationen nach den Oderumschlagsplätzen Cosel, Oppeln, Breslau, Pöpelwitz, Maltsch und Steinau	RBD. Bres
Nr. 81a	Zuckerraffinade (Verbrauchszucker) und Rohzucker der Kl. B und C	Von deutsch-polnischen Grenzübergängen nach den Umschlagsstellen Breslau Stadthafen, Pöpelwitz, Glogau, Tschicherzig	RBD. Ost in Frankfurt/
Nr. 87	Eisen- und Stahlwaren d. Kl. A, C und D	Von den Stationen Ixheim und Zweibrücken nach Ludwigshafen a. Rh.	RBD. Ber
Nr. 93	Schwefelsaures Ammoniak	Von Corbetha und Kötzschen nach Ruhrort- und Duisburg-Hafen	RBD. Köln
Nr. 100	Bruchreis	Vom Weserumschlag Minden (Westf.) nach Bad Salzuflen	RBD. Hann
Nr. 102	Rübenrohzucker	Von Ludwigshafen (Rhein) nach Frankenthal	Ludwigsha

onauumschlagsverkehr zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der chließenden Privatbahnen einerseits und Regensburg Donauumschlagsstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagsstelle andererseits.

Der für diesen Verkehr geltende Donauumschlagstarif enthält:

A) einen Klassentarif von allen deutschen Stationen, mit Ausnahme der Stationen der Reichsbahndirektion Königsberg und einer Reihe von Privatbahnen nach den genannten Donauumschlagsplätzen, wenn die Güter zur Weiterbeförderung auf der Donau nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter bestimmt sind.

B) folgende Ausnahmetarife:

arif	Bezeichnung des Gutes	Bezeichnung des Verkehrs	Verwaltung
. 1	Thür., böhm., Nürnberger und Schwarzwälder Waren	Von allen in Frage kommenden Gewinnungsstätten zur Ausfuhr über die deutschen Donauumschlagsstationen nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter	Für den gesamten Donauumschlagsverkehr ist das Tarifamt München geschäftsführende Verwaltung.
. 2	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren und Fahrzeuge	Von den Eisengewinnungsstätten zur Ausfuhr a) nach Österreich, Tschechoslowakei und Ungarn, b) nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter	
. 3	Linoleum	Von süddeutschen Linoleumfabriken zur Ausfuhr nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter	
. 4	Steinsalz, Siedesalz und Hüttensalz	Von sämtlichen Reichsbahnstationen zur Ausfuhr nach Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn und weiter	
. 5	Düngemittel	Von zahlreichen, vor allen Dingen mittel- und westdeutschen Gewinnungsstätten zur Ausfuhr nach Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn und weiter	
. 6	Reis (ab 1. 4. 26 aufgehoben und durch S. D. 4 Abteilung XXX ersetzt)		
. 7	Glas und Glaswaren	Von zahlreichen Gewinnungsstätten und Saargrenzübergängen zur Ausfuhr nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter	
. 8	Papier, Pappe, Papiertapeten	Von sämtlichen Gewinnungsstätten und Saargrenzübergängen zur Ausfuhr nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter	
. 9	Kaolin	Von Großbauchlitz zur Ausfuhr nach Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn und weiter	
. 10	Weißsteine und künstl. Bimssteine	Von süddeutschen Gewinnungsstätten zur Ausfuhr nach Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn und weiter	
. 11	Elektrodenkohlen	Von den Gewinnungsstätten zur Ausfuhr nach Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und weiter	
. 12	Holzwaren	Von den Gewinnungsstationen zur Ausfuhr nach Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter	
. 13	Tonwaren	Von den Gewinnungsstätten und Saargrenzübergängen nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter	
. 14	Wasserglas	Von den Gewinnungsstätten zur Ausfuhr nach Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und weiter	
. 15	Metallwaren	Von den Gewinnungsstätten zur Ausfuhr nach Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und weiter	
. 16	Porzellan-, Ton- und Steatitwaren	Von den Gewinnungsstätten zur Ausfuhr nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter	
17	Bleiglätte, Bleimennige, Bleiweiß, Lithopone, Zinkgrau und Zinkweiß	Von den Gewinnungsstätten zur Ausfuhr nach Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und weiter	
30	Güter aller Art	Aus- und Einfuhrverkehr zwischen Südslawien, Bulgarien, Rumänien usw. und norddeutschen, sächsischen und ostdeutschen Stationen	
31	Stein- und Kernobst, getrocknet oder gedörrt, Pflaumenmus	Einfuhrverkehr aus Südslawien, Bulgarien, Rumänien usw. nach deutschen Hauptverbrauchsstätten	
32	Nüsse	Einfuhrverkehr aus Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter nach deutschen Großstädten	
33	Getreide- und Hülsenfrüchte	Einfuhrverkehr aus Südslawien, Bulgarien, Rumänien usw. nach nord- und mitteldeutschen Verbrauchsstätten und Binnenumschlagsplätzen	
34	Bauxit	Einfuhrverkehr aus Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn nach deutschen Aluminiumwerken	
21	Güter aller Art	Niederlande-Österreich. (Dieser Durchfuhrtarif gilt auch für die Donauumschlagsstellen Regensburg, Deggendorf und Passau)	RBD. Köln a. Rh.
34	Güter aller Art	Belgien-Österreich. (Dieser Durchfuhrtarif gilt auch für die Donauumschlagsstellen Regensburg, Deggendorf und Passau)	RBD. Köln a. Rh.
42	Güter aller Art	Schweiz, Vorarlberg-Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze	RBD. Karlsruhe
44	Güter aller Art	Frankreich, Luxemburg u. Saargebiet-Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze	RBD. Karlsruhe
81	Holz der Kl. D u. E	Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze-Schweiz, Vorarlberg	Tarifamt München
83	Holz der Kl. D u. E	Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze-Frankreich, Luxemburg und Saargebiet	Tarifamt München
85	Holz der Kl. D u. E	Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze-Holland	Tarifamt München
91	Holz der Kl. D	Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze u. Tschechoslowakei-Rhein- u. Mainumschlagsplätze	Tarifamt München
93	Güter aller Art	Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze-Schweiz, Vorarlberg	Tarifamt München
95	Güter aller Art	Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze-Frankreich, Luxemburg u. Saargebiet	Tarifamt München
97	Güter aller Art	Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze-Niederlande	Tarifamt München
105	Holz der Kl. D u. E	Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze-Belgien	Tarifamt München

Tarif	Bezeichnung des Gutes	Bezeichnung des Verkehrs	Verwaltung
D. 109	Güter aller Art	Österreich u. bayr. Donauumschlagsplätze-Belgien	Tarifamt Münch
D. 109a	Getreide	Passau u. Regensburg Donaulände-deutsch-belgische Grenzübergänge	Tarifamt München
D. 115	Erdölerzeugnisse rumänischer Herkunft	Regensburg Donaulände-bayr.-österreichische Grenzübergänge	Tarifamt München
D. 117	Getreide	Von den unteren Donauländern Ungarn u. der Tschechoslowakei, bayr. Umschlagsplätze-Kufstein Übergang	Tarifamt München
D. 200	Erzeugnisse der Eisenindustrie (Bleche, Röhren, Draht, Halbzeug, Roheisen)	Vom Saargebiet-Ludwigshafen (Rhein), Speyer, Worms und Bingen	RBD. Frankfurt/M

Im Anschluß an obige Aufstellung ist darauf hinzuweisen, daß die in Nr. 18 S. 484 d. Ztg. genannten Seehafendurchfuhrtarife S.D. 4 und S.D. 7 auch für den Donauumschlag gelten.

Dem Binnenumschlagsverkehr kommen außerdem alle jene Tarifermäßigungen des Teil I B des DEGT. zugute, bei denen die betr. Güter im Falle der Aus- oder Durchfuhr einer niedrigeren Tarifklasse eingereiht sind. Die besonderen hierauf bezüglichen Vorschriften des Teil I B (F. § 18) lauten:

„Werden Ausfuhr- oder Durchfuhrgüter zunächst nach einer im deutschen Zollgebiet gelegenen Station oder nacheinander nach mehreren solchen Binnenstationen aufgegeben und von dort entweder sofort oder nach Zwischenlagerung mit der Eisenbahn oder zu Wasser nach dem Zollausland weiter verfrachtet, so wird bei der Abfertigung die Fracht für den Inlandsverkehr berechnet und der Unterschied zwischen dieser und der Ausfuhr- oder Durchfuhrfracht auf Antrag erstattet. Die Erstattung wird nicht gewährt, wenn das Gut nach Beendigung der Beförderung auf der Eisenbahn vor der endgültigen Ausfuhr in das Zollausland einer Bearbeitung unterworfen worden ist."

Folgende Güter sind für die Aus- und Durchfuhr im Ge einer niedrigeren Tarifklasse, die daher auch gegen den Na weis der Aus- und Durchfuhr dem Binnenumschlagsverk zugute kommt:

- Asbestzementsteine, Asbestzementplatten, Asbestzem schiefer im Falle der Aus- oder Durchfuhr nach Kl. sonst Kl. D.
- Essigsäure im Falle der Aus- oder Durchfuhr nach Kl. sonst Kl. A.
- Schnittholz für Bergbauzwecke nach Kl. E, sonst Kl. D.
- Bestimmte Möbel in der Aus- oder Durchfuhr nach Kl. bzw. C bzw. D, sonst Kl. A bzw. B bzw. C.
- Bottiche und Fässer im Falle der Aus- oder Durchfuhr n Kl. D, sonst Kl. C.
- Malz im Falle der Aus- oder Durchfuhr nach Kl. D. sonst Kl
- Fluß-, Kalk- und Schwerspat im Falle der Aus- oder Du fuhr nach Kl. F, sonst Kl. E.
- Hochwertige Steine im Falle der Aus- oder Durchfuhr n Kl. B, sonst Klasse A.
- Steine in der Ausfuhr nach Kl. E und F, sonst Kl. D und
- Sulfitablauge im Falle der Ausfuhr nach Kl. F, sonst Kl.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Neue Frachtbriefformulare. Der Reichsverkehrsminister hat im Zentralblatt für das Deutsche Reich unter dem 10. April 1926 eine Verordnung über die Beschaffenheit des zur Herstellung von Frachtbriefen zu verwendenden Papiers erlassen. Nach § 1 ist zu den Frachtbriefen weißes Normalpapier 4 a mit vorschriftsmäßigem Wasserzeichen (vgl. Din-Blatt Nr. 827, das durch den Beuth-Verlag, Berlin SW. 19, zu beziehen ist) zu verwenden. Nach § 2 wird für Frachtbriefduplikate die Beschaffenheit des zu verwendenden Schreibpapiers freigegeben, sofern sie durch den Aufdruck „Frachtbriefduplikat" zu Originalfrachtbriefen unbenutzbar gemacht sind. Die als Frachtbriefduplikate gekennzeichneten Formulare müssen in Farbe, Größe und Vordruck den in § 55 der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltenen Vorschriften entsprechen, auch zur Bestätigung dessen mit dem Prüfungsstempel einer inländischen Eisenbahn versehen sein.

Die Verordnung tritt am 1. Oktober 1926 in Kraft. Die Festsetzung des Zeitpunktes, von dem ab Frachtbriefe, deren Beschaffenheit diesen Bestimmungen nicht entspricht, nicht mehr verwendet werden dürfen, bleibt vorbehalten. — Der Reichsverkehrsminister hat in Aussicht genommen, die Verwendung von Frachtbriefen, die diesen Bestimmungen nicht entsprechen, vom 1. Oktober 1927 ab zu untersagen. Verfrachter, die bis zum 1. Oktober 1927 noch Frachtbriefe aus vorrätigem Papier bisher zugelassener Qualität herstellen lassen wollen, müssen mithin den zu beschaffenden Vorrat so bemessen, daß er bis zum 30. September 1927 aufgebraucht ist.

— Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im April 1926. I. Verkehr und Betrieb. Der Eisenbahngüterverkehr ist im Monat April nur wenig gestiegen. Arbeitstäglich wurden mit 120 231 gegen 116 809 im März etwa 3400 Wagen mehr angefordert als im Vormonat. Zu beachten bleibt, daß die Binnenwasserstraßen den ganzen Monat über voll leistungsfähig waren, so daß jedenfalls eine Verschlechterung der Wirtschaftslage nicht zu beobachten ist.

Das Osterfest hatte vorübergehend zu einem gesteigerten Versand des Expreß- und Eilstückgutverkehrs geführt. Der Frachtstückgutverkehr war den ganzen Monat über lebhaft. Der Tierverkehr nahm an Bedeutung zu, seitdem die Maul- und Klauenseuche im Abflauen begriffen ist. Kartoffeln wurden infolge des Bedarfs an Pflanzkartof lebhafter als im Vormonat versandt. Die Fischtranspo haben nach Beendigung der Heringsfänge erheblich nac lassen. Der Kohlenabsatz hat sich im allgemeinen we verschlechtert; nur an der Ruhr und in Mitteldeutschland ist arbeitstägliche Abbeförderung höher als im Vormonat gewe Die Marktlage im Ruhrgebiet zeigte von etwa Mitte des Mo ab eine leichte Besserung. Der Versand nach den Ruhrh für das Ausland zog an, offenbar infolge der kritischen I im englischen Bergbau. Es wurden abbefördert aus

	dem Ruhrgebiet Wagen	Deutsch-Oberschlesien Wagen	Mitteldeutschland Wagen	Sachsen Wagen	Niederr Braunk geb Wa
April 1926 .	538 289	99 497	156 945	73 026	69 6
März 1926 .	570 596	130 191	191 045	89 743	72 9
April 1925 .	552 730	78 824	180 870	85 803	74 9

Infolge der Beendigung der Frühjahrsdüngezeit und des N lassens des Auslandsgeschäfts ist der Versand von kün lichen Düngemitteln, wie alljährlich um diese Zeit heblich zurückgegangen.

Die Bautätigkeit hat bei weitem nicht in dem erhofften fange eingesetzt. Der Versand von Zement erforderte spielsweise im April 1926 nur 29 208 Wagen, im Vorm 26 492 und im April 1925 31 978 Wagen.

Die Bemühungen zur Verbesserung und Beschleunigung Güterbeförderung wurden fortgesetzt. Sowohl die Ann wie die Ausgabe der Güter wurde den Bedürfnissen des kehrs angepaßt, und es wurden auch durch besondere Bef rungsmaßnahmen zum Teil erhebliche Beschleunigungen reicht. In verschiedenen Städten sind Annahmestellen im S bereiche für Expreßgut, Eil- und Frachtstückgut eingeri worden. Durch Verwendung neuerer technischer Hilfsn (Elektrokarren) wurde auch der Milch-, Gepäck-, Expreß- Stückgutverkehr günstig beeinflußt. Zur Abbeförderung am Montag jeder Woche in Bremerhaven eintreffenden Ban sind vier regelmäßig an diesem Tage verkehrende Züge e legt worden. Der erste solche Abtransport erfolgte am 26. in 164 Wagen. Der drohenden Abwanderung von Gemü transporten auf Lastkraftwagen wurde durch Gemüse begegnet, die vom 21. April ab zwischen Holland und Dort verkehren.

Der Personenverkehr zeigte in einigen Bezirken leichte Besserung. Aus wirtschaftlichen Gründen ist jedoch Verkehren einer Anzahl besonders schlecht besetzter Züg Laufe des Monats eingestellt worden. Der durch das s

etter begünstigte Osterverkehr war besonders im Umkreis der ßen Städte stark. Es wurden im ganzen 2936 gegen 849 Züge Vormonat über Plan gefahren. Die Einführung der Sommer-t in Frankreich, Luxemburg und Belgien machte Änderungen den Fahrplänen von Personenzügen an der Grenze erfor-lich.

Auf der Strecke Garmisch-Partenkirchen-Reutte ist am 7. April Personenzug entgleist, da der Lokomotivführer abgestürzt r. Die Streckensperrung dauerte zwei Tage. Der wegen sturzgefahr des Kaisertunnels zwischen Triberg und Horn-g der Schwarzwaldbahn seit 24. März unterbrochene Verkehr rde am 10. April wieder aufgenommen. Die infolge Damm-sches zwischen den Bahnhöfen Mamming und Frontenhausen 28. März gesperrte Strecke Plattling-Neumarkt ist am 6. April der voll in Betrieb genommen worden.

ie Betriebsabwicklung ist durch folgende Angaben ennzeichnet:

	März 1926	Februar 1926
Geleistete Zugkm.:		
Personenverkehr	28 297 000	25 532 000
Güterverkehr	17 106 000	15 445 000
Dienstzüge	323 000	261 000
	45 726 000	41 238 000
Wagenachskm.:		
Personenverkehr	719 739 000	645 371 000
Güterverkehr	1 271 483 000	1 145 102 000
Dienstzüge	9 388 000	7 032 000
	2 000 610 000	1 797 505 000

stungen einiger Haupt-rangierbahnhöfe:	April 1926	März 1926
ammVschbf.	4 500 Wg.	4 200 Wg.
annheim	3 200 Wg.	3 200 Wg.
ustermark	2 800 Wg.	2 800 Wg.
rzählige Wagen im täglichen Durchschnitt:	66 300 Wg.	81 700 Wg.
dwagen auf Betriebsgleisen: (am Schluß des Monats)	41 800 Wg.	40 200 Wg.

. **Tarifwesen.** Güter- und Tierverkehr: Die Aus-metarife 1 g, 10 d, 15 a, 16 b, 18 b, 105, 106, 107, 108 und ein ührtarif für zinnhaltige Schlacken von Passau nach Duis-r wurden eingeführt. Ferner sind Änderungen bereits be-ender Ausnahmetarife vorgenommen. Der Ausnahmetarif 83 Güter in Fährbootwagen nach England ist auf Stückgutsen-zen unter Zugrundelegung eines Mindestgewichts von 3000 gramm für den Wagen ausgedehnt worden. Auch die im men der Kohlenausnahmetarife 6 und 6 e vorgesehenen vor-gehenden Frachtermäßigungen für Sendungen von bestimm-westdeutschen Steinkohlenlagerplätzen werden auf jeder-gen Widerruf, längstens aber bis einschließlich 30. Sep-er d. J., weitergewährt werden. An neuen Tarifen den Verkehr mit dem Ausland sind im April der deutsch-erländische Verbandsgütertarif in Markwährung und ein ehandlungstarif für den deutsch-jugoslawischen Güterver-herausgegeben worden. Außerdem wurde ein Tarif für nordisch-italienischen Güterverkehr (Verkehr zwischen veden und Norwegen einerseits und Italien andererseits) Deutschland, Österreich und die Schweiz eingeführt.

I. **Finanzen.** Im März 1926 zeigen die Betriebsergebnisse endes Bild:

I. Einnahmen.

ersonenverkehr	95 204 000 RM
üterverkehr	212 935 000 „
onstige Einnahmen	28 719 000 „
zusammen	336 858 000 RM

II. Ausgaben.

ersönliche Ausgaben (einschl. Löhne der ahnunterhaltungs- u. Werkstättenarbeiter)	202 250 000 RM
ichliche Ausgaben	84 314 000 „
insendienst	60 000 „
ußerordentliche Ausgaben für werbende nlagen	11 369 000 „
ienst d. Reparationsschuldverschreibungen	49 977 000 „
este Lasten:	
ückstellung für die gesetzliche Ausgleichs-rücklage	6 737 000 „
ückstellung für Vorzugsdividende	2 498 000 „
zusammen	357 205 000 RM

Verkehrseinnahmen im Monat März 1926 sind gegenüber Januar und Februar 1926 gestiegen und lassen eine gewisse erung des Verkehrs erkennen. Im Güterverkehr ist die te Besserung in der Hauptsache dem stärkeren Bezug land-schaftlicher Bedarfsgegenstände zuzuschreiben. Immerhin en die Ergebnisse nicht unerheblich hinter den Erwartun-des Voranschlags zurück. Zur völligen Deckung der im März entstandenen Ausgabeverpflichtungen mußte deshalb der Vortrag aus 1925 erneut mit einem entsprechenden Betrage in Anspruch genommen werden.

Für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen wurde die für März 1926 fällige Zahlung geleistet. Das Erträgnis aus der Beförderungssteuer für diesen Monat wurde an den General-agenten für Reparationszahlungen abgeführt.

IV. Personalfragen. Der Personalstand betrug im Februar 1926 672 721 Kräfte, außerdem 10 046 Zeit- und Aushilfsarbeiter, im März 1926 672 344 Kräfte, außerdem 20 687 Zeit- und Aus-hilfsarbeiter.

Es ist in Aussicht genommen, erneut eine größere Anzahl entbehrlicher Reichsbahnbeamten der Besoldungsgruppen II und III in den Reichspostdienst abzugeben. Die Ab-gabemaßnahme wird im Benehmen mit den zuständigen Stellen der Reichspostverwaltung bereits durchgeführt und soll noch im Laufe des Monats Mai abgeschlossen werden.

Mit Wirkung vom 1. April 1926 werden den Beamten die vollen Sätze des Wohnungsgeldzuschusses, der bis dahin mit 95 % gewährt wurde, ausbezahlt. Auch der Berech-nung der vom 1. April 1926 ab zu gewährenden Wartegelder, Ruhegehälter und Hinterbliebenenabzüge werden die vollen Sätze des Wohnungsgeldzuschusses (Ortsklasse B) zugrunde gelegt. In derselben Weise werden auch die bereits bewilligten Wartegelder, Ruhegehälter und Hinterbliebenenbezüge umge-rechnet.

Im Lohntarifvertrag ist eine bemerkenswerte Ände-rung eingetreten. Über das Gedingeverfahren auf Güter-böden und Umladestellen ist am 14. April 1926 mit den vertrag-schließenden Arbeitnehmervereinigungen eine neue Verein-barung geschlossen worden, die am 1. Juni d. J. in Kraft tritt. Sie weist gegenüber den bisherigen Grundsätzen nicht un-wesentliche Änderungen auf, die eine wirtschaftlichere Gestal-tung des Güterverkehrsdienstes zur Folge haben.

— **Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht der Direktion für das Betriebsjahr 1925 betragen die Einnahmen zusammen 3 035 047 RM (1924: 2 859 574 Reichsmark). Die Betriebsausgaben beziffern sich nach Aus-scheidung der von dem Erneuerungsfonds zu tragenden Anteile auf 2 598 359 RM = 85 % der Betriebseinnahmen (1924: 2 618 420 Reichsmark = 91 %). Der Überschuß der Gewinn- und Verlust-rechnung beträgt 243 114 RM. Es wird vorgeschlagen eine Divi-dende von 4 % zu verteilen.

— **Paßerleichterungen zwischen Deutschland und Frankreich.** Im Reiseverkehr zwischen Deutschland und Frankreich ist eine Verbilligung der Visumgebühren eingetreten. Die deutsche Gebühr ist ermäßigt: 1. für einmalige Durchreise bis zu drei Tagen auf 1 ℳ, 2. für einmalige Ein- und Ausreise oder ein-malige Durchreise und zurück auf 5 ℳ, 3. für beliebig häufige Reisen bis zu einem Jahr auf 10 ℳ. Die französischen Gebühren betragen: 1. 1,25 Goldfr. für einmalige Durchreise mit fünf Tagen Gültigkeit, 2. 12,25 Goldfr. für die einfache Einreise für ein Jahr und für den Dauersichtvermerk für ein Jahr.

— **Die dritte Wiedersehensfeier der Kriegsteilnehmer** der Deutschen Reichsbahn und der ehemal. Eisenbahnbau- und Be-triebskompagnien findet in diesem Jahre am 19. und 20. Juni in Görlitz statt.

— **Artur Fürst**, der bekannte Berliner Schriftsteller, ist im 47. Lebensjahre gestorben. Seine populär-technischen Bücher, von denen an erster Stelle „Wunder um uns", „Das Reich der Kraft", „Die Welt auf Schienen", „Das Weltreich der Technik" zu nennen sind, erfreuten sich dadurch großer Beliebtheit, weil sie technisches Wissen und leicht faßbare Weise vermittelten.

Österreich.

— **Die wirtschaftliche Lage der Österreichischen Bundes-bahnen.** Anläßlich einer Pressebesprechung gab der General-direktor der Bundesbahnen Dr. Josef Maschat eine Übersicht der wirtschaftlichen Lage der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1926. Er erklärte zunächst, die finanzielle Lage der Bundesbahnen sei durchaus nicht irgendwie beunruhigend oder irgendwie gefahrdrohend, nur müßte sich die Durchführung des Ersparungsplanes mit äußerster Konsequenz folgerichtig voll-ziehen.

Die im Wirtschaftsplan der Bundesbahnen für 1926 vorgesehenen Hauptansätze sind an Einnahmen: 204,4 Mil-lionen Schilling aus Personen- und Gepäckverkehr, 343,6 Mil-lionen Schilling aus dem Güterverkehr, 41,5 Millionen Schilling aus sonstigen Posten, zusammen 589,5 Millionen Schilling. Da diesen Einnahmen Betriebsausgaben von 575,4 Millionen Schilling gegenüberstehen, ergibt sich ein Betriebsüber-

schuß von 14,1 Millionen Schilling, der jedoch durch die Lasten der Ertragsrechnung im Betrage von 17,9 Millionen Schilling in einen Gesamtabgang von 3,8 Millionen Schilling verwandelt wird.

In diesem Voranschlag ist der Mehrertrag der in Aussicht genommenen Tarifreform bereits in Rechnung gestellt.

Vielfach wurde der Bundesbahnverwaltung der Vorwurf gemacht, daß sie das Gleichgewicht im Budget vornehmlich durch eine einseitige Erhöhung der Einnahmen zu erreichen trachte. Zur Entkräftung dieser Vorwürfe verglich er die einzelnen Ausgabeposten mit den gleichartigen Zahlen des Jahres 1913. Die österreichischen Staatsbahnen hatten, und zwar ohne Einbeziehung der für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen, im Jahre 1913 14 140 km Betriebslänge und 16 630 km Gleislänge für die durchgehenden Gleise. Sie haben im gleichen Jahre 44 Milliarden Bruttotonnenkilometer geleistet. Demgegenüber ist einschließlich der inzwischen dem Bundesbahnbetrieb übergebenen Südbahn die Betriebslänge — wieder ohne die für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen — im Jahre 1926 4875 km und die Länge der durchgehenden Gleise 6350 km, die Bruttotonnenkilometerleistung nach vorsichtiger Einschätzung 13½ Milliarden Bruttotonnenkilometer. Diese Zahlen besagen, daß die Leistung im Jahre 1926 für das Kilometer noch immer um 20 % niedriger ist, als sie im Jahre 1913 war. Das bedeutet eine Minderausnützung des bestehenden Apparates.

Zu dieser geringeren Belastung der Bahnen gesellt sich noch der weitere, den Betrieb außerordentlich erschwerende Umstand, daß eine große Anzahl von Strecken, insbesondere die nach Norden und Osten, infolge der nahen Landesgrenze Rumpfstrecken sind, die einen großzügigen und damit billigen Verkehr ausschließen, und daß der größte Teil unserer Bahnen Gebirgsbahnen mit hohen Steigungen und verhältnismäßig kleinen Krümmungshalbmessern ist, auf denen der Betrieb und die Erhaltung viel teurer sind.

Nach Abzug der in den Einnahmen und Ausgaben durchlaufenden Posten betragen die Reinausgaben im Jahre 1926 für: Personalkosten 308 Millionen Schilling, Pensionen 87 Millionen, Lokomotivkohle 45,1 Millionen, sonstiges Material und Unternehmerleistungen 62,9 Millionen, allgemeine Unkosten 42,0 Millionen, Ersatzbeschaffungen des Fahrparks 8 Millionen, somit insgesamt 553 Millionen Schilling.

Der Personalaufwand der Staatsbahnen betrug im Jahre 1913 512 Millionen Schilling für 219 000 Angestellte, das ist für einen Angestellten 2340 Schilling fürs Jahr. Im Jahre 1926 wird sich der durchschnittliche Stand an Angestellten einschließlich der nur kurzfristig beschäftigten, für Zwecke der Bahnerhaltung im Sommer angestellten Verstärkungsarbeiter auf etwa 84 400 belaufen. Diese 84 400 Mann werden rund 308 Millionen Schilling erfordern, so daß auf einen Angestellten ein Jahresaufwand von ungefähr 3650 Schilling entfällt. Der Aufwand auf den Kopf des Angestellten hat sich somit scheinbar um 56 % erhöht. Dabei muß aber berücksichtigt werden, daß der als solcher ausgewiesene Personalaufwand des Jahres 1913 nicht den vollen Aufwand für diese Zwecke darstellt. Der Personalaufwand des Jahres 1913 erhöhte sich in den nächsten zwei Jahren schon um 5 bis 6 %. Ein namhafter Teil der Angestellten entfiel auch auf solche Gebietsteile der ehemaligen Monarchie (Galizien usw.), in dem die Bezüge nichtständiger Arbeiter sehr niedrig waren. Auch strömten zu den Erhaltungsarbeiten im Sommer außerordentlich niedrig bezahlte Zeitarbeiter herbei, die heute nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Dienstaufwandentschädigungen sind infolge der Nachkriegsverhältnisse unverhältnismäßig mehr gestiegen als die Bezüge.

Eine weitere Ursache des erhöhten Personalaufwandes ist auf die sozialpolitische Gesetzgebung der Nachkriegszeit zurückzuführen, so auf die Entlohnung für Überstundenleistungen, auf die verhältnismäßig bedeutend vermehrte Zahl der Festangestellten.

Schließlich muß erinnert werden, daß seit Anfang 1922 die Aufnahme von Personal gesperrt ist, was zur Folge hat, daß in den unteren Gehaltsstufen ein Vakuum eingetreten ist, während sich bei den oberen eine Verdichtung herausgebildet hat.

Eine ganz besonders in die Augen springende Post ist der Aufwand für die Ruheständler. Die österreichischen Staatsbahnen zahlten im Jahre 1913 an Ruhebezügen für den Gesamtbereich 42 Millionen Schilling. Die Bundesbahnen werden im Jahre 1926 87 Millionen Schilling verausgaben, nicht eingerechnet jene etwa 40 Millionen Schilling, die ihnen vom Bund vergütet werden, das heißt, die Belastung aus dem Titel der Ruhebezüge ist um 438 % höher als im Jahre 1913. Diese Erhöhung der Pensionslast ist eine natürliche und unvermeidliche Folge der Abbaumaßnahmen. Seit Beginn der Abbaumaßnahmen sind bei den Bundesbahnen und der Südbahn gegen 50 000 Angestellte außer Stand gebracht worden.

An Lokomotivkohle ist der Aufwand für das Bruttotonnenkilometer um ungefähr 110 % höher, als er im Jahre 1913 war. Diese auffällige Tatsache ist lediglich darin begrün[det], daß die österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1913 für e[ine] Tonne Normalkohle von 4400 Kalorien ab Einbruchsbahnhof [in] ihr Netz 11,20 Schilling bezahlten, während sich heute der Pr[eis] ebenfalls ab Einbruchsbahnhof der Bundesbahnen auf 23 Sc[hil]ling stellt. Im alten Österreich lagen eben die Einbruchsstel[len] in der Nähe der Förderungsgebiete, während heute die z[um] großen Teil aus dem Auslande bezogene Kohle mit Vorfrach[ten] von den Förderungsgebieten bis zur Einbruchsstelle belastet [ist,] die nahezu ebenso hoch sind als die Preise der Kohle ab Gr[ube.] Die inländische Kohle aber ist für die Tonne Normalkohle [ab] der Einlieferungsstelle in das Netz der Bundesbahnen [nicht] teurer als die mit so hohen Vorfrachten bezogene ausländis[che] Kohle. Da der Preisunterschied für die Kohle sich bis auf [...] deckt mit der Mehrausgabe für die Kohle, so geht daraus [her]vor, daß der Mehrverbrauch für das Bruttotonnenkilometer [als] sehr gering bezeichnet werden muß. Bringt man den Koh[len]aufwand unter Berücksichtigung aller ungünstigen Umstä[nde] auf die Grundlage des Jahres 1913, so stellt sich heraus, [daß] die Kohlenwirtschaft wesentlich günstiger ist, als sie im Ja[hre] 1913 war.

An sonstigem Material und Unternehmerleistu[n]gen wurden im Jahre 1913 153 Millionen Schilling verausg[abt,] während für das Jahr 1926 62,9 Millionen Schilling veransch[lagt] sind. Eine Gleichstellung für das Betriebskilometer mit [dem] Jahre 1913 würde im Jahre 1926 einen Aufwand von 52,7 [Mil]lionen Schilling ergeben, so daß der Mehraufwand gegen[über] dem Jahre 1913 10,2 Millionen Schilling oder 19 % betr[ägt.] Dieses Mehr ist ebenfalls so wie bei der Kohle hauptsäch[lich] durch die höheren Materialpreise verursacht. Eine Durchr[ech]nung der Materialpreise ergibt, daß diese durchschnittlich [im] Jahre 1926 für die Einheit der Menge um mehr als 20 % hö[her] sind, als sie im Jahre 1913 waren. Daraus geht hervor, [daß] die Verwaltung der Bundesbahnen ihre Pflicht gegenüber [der] Volkswirtschaft, aber auch gegenüber dem Staate vollauf [er]füllt hat.

An allgemeinen Unkosten haben die österreichisc[hen] Staatsbahnen im Jahre 1913 150 Millionen Schilling verausg[abt,] während diese Ausgabe im Jahre 1926 mit 42 Millionen Schil[ling] veranschlagt wird. Eine Umrechnung der im Jahre 1913 [ent]sprechend der Betriebslänge ermittelten Beträge auf das [Jahr] 1926 würde ergeben, daß im Jahre 1926 der entsprechende [Auf]wand 52 Millionen Schilling betragen sollte. Die Bundesbah[nen] haben also trotz der schwierigen Verhältnisse um 10 Milli[onen] Schilling weniger verausgabt als im Jahre 1913.

Die Zinsenlast der österreichischen Staatsbahnen [im] Jahre 1913 belief sich auf ungefähr 350 Millionen Schil[ling.] Die Bundesbahnen dagegen werden im Jahre 1926 mit 14,2 [Mil]lionen Schilling belastet sein. Würden sie eine entsprech[ende] Zinsenlast wie im Jahre 1913 zu tragen haben, so hätten [sie] aus diesem Titel im Jahre 1926 120 Millionen Schilling zu [be]zahlen. Es besteht demnach tatsächlich eine Entlastung [für] die Bundesbahnen.

Nach Durchführung der in Aussicht genommenen Tarifre[form] werden die Gütertarife das ungefähr 16 200fache der Vorkr[iegs]tarife betragen, das heißt 12½ % über diese steigen. Die [Per]sonentarife sind genau aufgewertet.

Erwägt man jedoch nach dem Vorhergesagten, daß die [Be]triebsführung der Bundesbahnen ganz wesentlich teurer [sein] muß als im Durchschnitt die der ehemaligen österreichis[chen] Staatsbahnen, so müßten, soll die Wirtschaft der Bundesba[hnen] keinen Fehlbetrag aufweisen, die Tarife viel höhere sein, [wenn] die Entlastung aus dem Schuldendienst nicht bestünde.

Die Bundesbahnen haben ihre Tätigkeit ohne jeglichen [Be]triebsfonds aufgenommen. Nach den Erfahrungen der Ver[gan]genheit bleiben die Einnahmen im 1. Halbjahr gegen die du[rch]schnittlichen Einnahmen des Jahres wesentlich (10 %) zur[ück.] Erst der bessere Verkehr des 2. Halbjahres bringt den [not]wendigen Ausgleich. Da die Ausgaben sich jedoch na[hezu] gleichmäßig verteilen, folgt daraus, daß im 1. Halbjahr r[egel]mäßig Kapitalsmangel besteht, der eben, wie bei jedem and[eren] Unternehmen, durch vorübergehende Inanspruchnahme [von] Bankkredit gedeckt werden muß. So haben auch die Bu[ndes]bahnen derzeit zur Deckung des vorübergehenden Kapi[tal]bedarfes Bankkredit in bescheidenen Grenzen in Anspruch [ge]nommen. Die natürliche Entwicklung der Einnahmen und [die] eingeleiteten Maßnahmen werden voraussichtlich inner[halb] nicht langer Zeit zu einem Abbau dieses Kredits führen.

— Sommerverkehr auf den Österreichischen Bundesbah[nen]. In einer in der Generaldirektion der Bundesbahnen abge[hal]tenen Pressekonferenz machte Betriebsdirektor Ing. Se[...] über die diesjährige Sommerfahrordnung eingehende Mitt[eilun]gen, denen folgendes zu entnehmen ist:

Die Sommerfahrordnung setzte diesmal bereits am 15. [...] ein. Im allgemeinen besitzt der diesjährige Sommerfah[rplan] denselben Umfang wie der vorjährige. Wir haben nur dort

lerung eintreten lassen, wo uns die gebotene Wahrung der ·tschaftlichkeit zwang, die Führung von Zügen, die nicht eine iedigende Benutzung aufzuweisen hatten, nicht wieder in kehr zu setzen. Soweit dies den Schnellzugdienst betrifft, en wir Ersatz durch schnellfahrende Personenzüge ge-iffen, wodurch überdies der Reiseverkehr wesentlich ver-gt wurde. Damit haben wir etwa 87 % des Friedensver-rs vom Jahre 1914 erreicht, wobei jedoch zu bemerken ist, die Zahl der Schnellzüge auf mehreren Strecken die volle edenszahl bereits überschreitet.

ür den diesjährigen Sommerverkehr ist eine Reihe von be-kenswerten Verbesserungen der in- und ausländischen gverbindungen vorgesehen, die mit den im Vorjahre offenen Vorsorgen eine weitere Förderung des Reisever-s nach und in Österreich erhoffen lassen. Der Arlberg-preß, der seit dem 1. März d. J. in Österreich und der veiz mit Schlafwagen erster und zweiter Klasse verkehrt, neuerdings beschleunigt worden, so daß seine Abfahrt von n erst um 9 Uhr bei gleichgebliebener Ankunft in Paris lgt. Dieser Zug legt die 768 km lange Strecke Wien-Buchs er bisher nie erreichten Zeit von 12 Stunden 35 Minuten ck. Außer dem direkten Schlafwagen nach Calais führt r Zug seit 15. Mai auch einen direkten Schlafwagen Buda-Paris. In der Gegenrichtung fährt dieser Expreßzug von s und Zürich später ab, wodurch in Zürich ein neuer An-iß für Genf gewonnen wird (Wien an 22 Uhr 45 Min.). er Zug erhält in Wien-Westbahnhof (durch Umsteigen) ttelbaren Anschluß nach Budapest. Überdies wurden be-ers günstige Schnellzugverbindungen von Wien und Inns-k nach dem Engadin geschaffen.

ie sehr rasche Verbindung Berlin-Graz mit einer daner von nur 17½ Stunden wurde durch die Züge 156/217 stellt. Durch die Herstellung von Anschlüssen zwischen in diesem Jahre bis Villach verlängerten Sommerschnell-n 115/116 mit den D-Zügen 217/218 (Prag-Graz), D 155/156 lin-Passau-Wien) und D 281/282 (Wien-Villach-Rom) wer-äußerst günstige Verbindungen von Prag über Linz und von n, Leipzig, Dresden, Hamburg über Passau-Wels nach dem zkammergut, nach Salzburg, Bad Gastein, Kärnten und Italien hergestellt. Bemerkenswert ist auch die geschaffene Verbindung von Deutschland in die Wachau und in die a-Zeller Gegend (Zug 156). Graz erhält während des ners eine neue Tagesschnellzugverbindung mit Prag. Wir n nach dem Wörther See neue Tagesschnellzüge von Buda-über Klagenfurt nach Villach und zurück. Die Verbin-n mit Triest wurden verbessert. Anschlüsse nach Dal-n mit direkten Kurswagen nach Spalato wurden hergestellt. ch in den Schlafwagenläufen ist eine weitere Aus-ltung zu verzeichnen. Überdies wurden im Einvernehmen en Anschlußbahnen die Aufenthalte in den Grenzbahnhöfen chst gekürzt.

neue Einführung ist weiter hervorzuheben, daß die Bun-hnen auch Schlafwagen bei Personenzügen zum ersten nach dem Kriege wieder einstellen, und zwar führen die beschleunigten Personenzüge Wien-Innsbruck 337/338 Schlafwagen Wien-Bad Gastein täglich und einen solchen Innsbruck dreimal wöchentlich, die neuen Personenzüge Südbahnhof-Klagenfurt-Villach 411/420 einen Schlafwagen Villach dreimal wöchentlich hin und zurück. Bei den nenzügen 311/312 gelangen Schlafwagen in der Strecke Salzburg zur Einstellung.

h sind wir bemüht, den Wünschen der Bevölkerung da-entgegenzukommen, daß wir durch Beistellung billigerer lerungsmittel eine Ausgestaltung des Fahrplanes fördern n. In diesem Belange verweise ich auf die bei den Bun-nen bereits im Betrieb befindlichen drei Motorwagen; in ächsten Zeit werden zwei Motorwagen eingeliefert, und urzem wurden zehn weitere Motorwagen in Bestellung ge-die uns im nächsten Sommer zur Verfügung stehen n.

Vorjahre konnten die Bundesbahnen im normalen Fahr-m Fernverkehr ab Wien täglich fast 90 000 Sitzplätze be-llen. An außergewöhnlichen Tagen wurden als Spitzen-ng im Gesamtverkehr in beiden Verkehrsrichtungen rund) Sitzplätze zur Verfügung gestellt. Auch in diesem Jahre bei außerordentlichem Verkehrsumfang auf allen Linien olche Zahl von Vor- und Nach-, sowie von Sonderzügen t werden können, die dem reisenden Publikum mindestens benso große Anzahl von Sitzplätzen verfügbar machen n wie im Vorjahre.

den Reiseverkehr in Österreich und aus dem nde nach Österreich zu fördern, hat die General-ion der Bundesbahnen eine Reihe von Maßnahmen ge-. In Holland und Paris wurde je ein Vertreter be-dem die Werbearbeit für die Belebung des Reiseverkehrs Österreich obliegt. Wegen Errichtung eigener Vertre-in Berlin und London sind Verhandlungen einge-leitet. Selbstverständlich stellen wir den Fremdenverkehrs-vereinigungen der einzelnen Bundesländer unsere Auslandsver-tretungen gern und kostenlos zur Verfügung und hoffen, daß sie sich dieser Einrichtung bedienen und durch Beistellung von geeignetem fremdsprachigen Werbematerial unsere Bestrebungen im Auslande unterstützen. In den ersten Monaten dieses Jahres haben wir in Deutschland eine Reihe von Lichtbild-vorträgen veranstaltet und bei diesen Anlässen ein Flug-blatt „Das schöne Österreich“ verteilen lassen, das für den Be-such nach Österreich werben soll. Für Holland haben wir eine nur die schönsten Teile des Völkerbundfilmes „Österreich“ umfassende Kopie angekauft und unserem Vertreter zur Ver-fügung gestellt, der diesen Werbefilm auch bereits des öfteren und mit großem Erfolg in verschiedenen Städten vorgeführt hat. Als ein Erfolg unseres holländischen Vertreters kann ferner eine von ihm zu Pfingsten zu veranstaltende Gesellschaftsreise erwähnt werden.

Als sehr wirksamer Werbeanschlag ist von den Bundesbahnen ein Aushangfahrplan aufgelegt worden, der nicht nur die wich-tigsten internationalen Verbindungen nach Österreich, sondern auch drei farbige Kunstdrucke und eine Kartenskizze enthält.

Außer diesem künstlerisch ausgestatteten Fahrplan, der vor-aussichtlich die ausländischen Reisenden auf Österreich beson-ders aufmerksam machen wird, befindet sich ein neuer, sehr wirksamer Werbeanschlag der Bundesbahnen in Druck. Es wird den Zeller See mit Kitzsteinhorn im Vordergrund zeigen.

Auf der in Berlin in der letzten Maiwoche stattfindenden „Alpenländischen Sommerschau“ werden die Bundesbahnen in zwei Kojen 60 Diapositive mit Ansichten der landschaftlich schönsten Strecken ihres Verkehrsgebietes ständig vorführen lassen. Ebenso wird auf der Ausstellung die Verteilung von Flugblättern erfolgen, in denen an der Hand einer Kartenskizze auf die günstige Verbindung von Norddeutschland nach Wien und Innerösterreich aufmerksam gemacht und zum Besuche Österreichs eingeladen wird.

Wir haben auch tarifarisch eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die den Reiseverkehr auf unseren Linien beleben sollen. Hierher gehört vor allem die Einrichtung der Abon-nementkarten, die wir für das laufende Jahr mit 1. Januar 1926 anläßlich der Änderung unserer Personentarife weiter-gehend ausgestaltet haben. Sie sind für die Gebiete der ein-zelnen Bundesländer, die miteinander verbunden werden können, erstellt und bieten bei vollster Freizügigkeit bedeutende Vor-teile nicht nur für die Geschäftswelt, sondern insbesondere auch für Vergnügungsreisende. Auch eine eigene Salzkammergut-gebietskarte wurde geschaffen, die in der Reisezeit vom 1. Juni bis Ende September mit fünfzehn- und dreißigtägiger Gültigkeit ausgegeben wird; sie reicht weit über das Salzkammergut bis Kufstein, Krimml und Innichen über Bad Gastein-Spittal-Mill-stätter See hinaus und kann auch mit anschließenden weiteren Abonnementgebieten verbunden werden.

Ferner wurde die bestehende 25proz. Fahrpreisermäßi-gung für Gesellschaftsreisen dahin erweitert, daß diese Vergünstigung in der 3. Klasse schon bei einer Teil-nehmerzahl von 30 — früher 50 — Personen in Anspruch ge-nommen werden kann; bei den höheren Wagenklassen wird die Begünstigung schon für Gruppen von weit weniger als 30 Per-sonen wirksam. Für Veranstaltungen von Sonderzügen wurde das Ausmaß der Begünstigung sogar bis 40 % ausgedehnt. Ferner gelangen für einzelne Ausflugsgebiete besonders er-mäßigte Fahrkartenblocks zur Ausgabe, und zwar für das Semmering-, Voralpen-, Wachau- und für das Wienerwald-gebiet. Diese Blocks bieten den Inhabern die Möglichkeit, zu stark herabgesetzten Bahnpreisen vom Ausgangspunkt Wien aus wahlweise auf verschiedenen Strecken die genannten Aus-flugsgebiete aufzusuchen.

Zum ersten Male werden in diesem Jahre versuchsweise auch ermäßigte Rückfahrkarten zum Besuche des Neusiedler Sees ausgegeben, die unter gleichzeitiger Kürzung der Fahrzeiten und in Verbindung mit anderen Maßnahmen den Zweck ver-folgen, die von rührigen Kreisen in Angriff genommene Er-schließung des Neusiedler Sees wirksam zu unterstützen.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß von den verschiedensten Ver-einigungen und Organisationen wohl zahlreiche Sonderzüge und Gesellschaftsreisen von Wien nach den einzelnen Bundes-ländern, hingegen verhältnismäßig sehr wenig aus den Bundes-ländern nach Wien veranstaltet werden. Deshalb haben wir uns entschlossen, in dieser Hinsicht eine Belebung des Verkehrs aus der Provinz nach Wien zu versuchen, und werden erstmalig zu Pfingsten dieses Jahres je einen Sonderzug zu besonders er-mäßigten Preisen von Salzburg und von Graz nach Wien ver-kehren lassen. Auch alle größeren Veranstaltungen, welche geeignet sind, das Wirtschaftsleben und den Reiseverkehr in Österreich günstig zu beeinflussen, werden von der General-direktion der Bundesbahnen nach Möglichkeit unterstützt und durch Fahrpreisermäßigungen sowie entsprechende Verkehrs-vorsorgen gefördert.

— **Eröffnung der Zugspitzbahn.** Die Zugspitzbahn wird am 14. Juni dem Verkehr übergeben. Der Eröffnung werden der Bundespräsident Dr. Hainisch und Handelsminister Dr. Schürff beiwohnen.

— **Raxbahn.** Nach neun Monaten angestrengter Arbeit ist nunmehr die Raxbahn fertiggestellt. Der Bau war wegen der Höhenlage und des steilen Geländes mit großen Schwierigkeiten verbunden, wurde aber trotzdem während des Winters fortgeführt und ist nun so weit gediehen, daß vor einigen Tagen bereits die behördlich vorgeschriebenen Probefahrten begonnen werden konnten. Es sind nur noch kleine Fertigstellungsarbeiten durchzuführen, die verschiedenen Kommissionen abzuhalten und die Bewilligung der Konzessionsbehörden einzuholen, sodann wird die Raxbahn zu Pfingsten oder knapp nach den Feiertagen dem allgemeinen Verkehr übergeben. Der endgültige Zeitpunkt der Betriebsaufnahme steht noch nicht fest, da er von den Ergebnissen der Verhandlungen und Sitzungen abhängig bleibt.

Übrige europäische Länder.

— **Zuggeschwindigkeit auf der dänischen Staatsbahn.** Der diesjährige Fahrplan der dänischen Staatsbahn kann auf fast allen Linien erheblich beschleunigte Züge aufweisen. In Dänemark unterscheidet man, wie wir Dansk Jernbaneblad entnehmen, folgende Zuggattungen schnellfahrender Personenzüge: Kurierzüge (K.) mit einer Grundgeschwindigkeit von 86 km in der Stunde, beschleunigte Eilzüge (H. I.) mit einer solchen von 80 km in der Stunde, Eilzüge mit 76 km in der Stunde, beschleunigte Personenzüge mit 70 km in der Stunde. Eine Grundgeschwindigkeit von 80 km und darüber hat zur Voraussetzung, daß der Abstand zwischen Haltepunkten mindestens 20 km, eine solche von über 70 km, daß der Abstand mindestens 10 km beträgt. Die mittlere Geschwindigkeit liegt natürlich darunter. Die Grundgeschwindigkeit ist auf mehreren Linien für Schnellzüge von 76 oder 80 km auf 86 km, für andere Züge von 70 auf 80 km erhöht worden, so daß auch die Reisegeschwindigkeit zum Teil recht beträchtliche Verkürzungen erfahren hat.

— **Arbeitszeit bei der norwegischen Staatsbahn.** Die Hauptverwaltung der norwegischen Staatsbahn hat für den Bürodienst seit dem 1. April 1926 eine Gesamtarbeitszeit von 40 Stunden wöchentlich eingeführt. In den Monaten Juni, Juli und August soll sie jedoch nur 36 Stunden in der Woche betragen. Bisher betrug sie allgemein nur 36 Stunden in der Woche. Die jetzt getroffene Regelung galt bereits bis September 1901.

— **Schwellentränkverfahren bei der norwegischen Staatsbahn.** Anläßlich eines im Mai d. J. in Rom stattfindenden Kongresses für Forstwirtschaft, auf dem auch Norwegen vertreten sein wird, hat die norwegische Staatsbahn in diesem Winter Untersuchungen über das Tränken von Holz zum Schutze gegen Fäulnis vornehmen lassen. Die ersten Versuche der Anwendung getränkten Holzes in Norwegen wurden bereits in den Jahren 1859/60 beim Bau der Kongsvingerbahn vorgenommen. Man benutzte dabei Zinkchlorid nach Burnets Methode oder Kupfervitriol nach Boucheris Methode. Die getränkten Materialien (nur norwegisches Fichtenholz) waren hauptsächlich für den Brückenbau bestimmt.

Im Jahre 1901 errichtete man in Råde eine Tränkanstalt, und zwar nach der vereinigten Methode (Chlorzink und Teeröl). Dieses Verfahren wandte man bis zum Jahre 1908 an. Es hat sich jedoch nicht bewährt. Auf Grund der in Deutschland und Dänemark gesammelten Erfahrungen ging man dann zu den Tränken mit reinem Teeröl über, und zwar nach der Sparmethode von Rüping, und baute dementsprechend die Anlage in Råde um.

Im Jahre 1911 wurde eine weitere Tränkanstalt in Brageröen bei Drammen in Betrieb genommen. Auch hier wurde die Methode Rüping verwandt. Eine dritte Tränkanstalt wurde in Hommelvik bei Drontheim im Winter 1925 eröffnet. In den Jahren 1902 bis 1924 wurden in den Tränkanstalten Råde und Brageröen insgesamt 278 723 cbm Holz, hauptsächlich Eisenbahnschwellen, getränkt.

Seit 1911 ist ferner eine von der norwegischen Telegraphie erbaute Tränkanstalt in Lilleström in Betrieb, an der auch die norwegische Staatsbahn zu einem Viertel beteiligt ist. Auch hier verfährt man nach der Sparmethode Rüpings. Die Gesamtproduktion dieser Anstalt bis zum 31. Dezember 1924 belief sich auf 158 054 cbm, hauptsächlich Leitungsmasten.

Bei der norwegischen Hauptbahn wurden seit 1879 getränkte Schwellen verwandt. Ihre Auswechslung erfolgte nur infolge Überganges zu größerem Schienenprofil. Ganz vereinzelt mußten Schwellen wegen Fäulnis ausgetauscht werden. Die Schwellen, die seinerzeit von der Firma Franklin Baker & Co. geliefert waren, wiesen eine Lebensdauer von 24—25 Jahren auf und waren mehr infolge mechanischer Einwirkung als infolge Fäulnis unbrauchbar geworden. Die von dieser Firma geliefer Leitungsmasten haben eine Lebensdauer von mindest 30 Jahren erreicht. Teilweise sind sie noch heute nicht gewechselt.

Die norwegischen Staatsbahnen verwenden jetzt nur geträn Schwellen und Telegraphenstangen. Ende 1924 waren 47 % Schwellen getränkt, im Jahre 1902 nur 5 %. Über die Leb dauer läßt sich noch nichts Bestimmtes sagen, da die Zeit kurz ist. Indessen steht doch fest, daß die Lebensdauer getränkten Leitungsmasten etwa 30 Jahre beträgt, während n getränkte Masten bei den klimatischen Verhältnissen Norweg nach 10—12 Jahren ausgewechselt werden mußten. Nicht tränkte Eisenbahnschwellen lagen 10 Jahre. Die Lebensda der getränkten Schwellen beträgt, wenn man von der Zerstör durch mechanische Einflüsse absieht, 20—30 Jahre. Der Ü gang zu lediglich getränkten Masten und Schwellen, der in wegen beabsichtigt ist, ist für die Erhaltung des norwegis Waldbestandes eine Frage von großer volkswirtschaftlicher deutung, zumal der Bestand an für diese Zwecke geeigne Holz in starkem Rückgang begriffen ist.

Erwähnt sei noch, daß sich die Kosten des getränkten Ho gegenüber dem ungetränkten ziemlich unverändert geha haben, und ungefähr 20—25 % über den Preisen für ungeträn Holz liegen.

— **Die günstige Entwicklung der russischen Handelsbilanz Jahre 1926.** Das Volkskommissariat für Handel veröffentl eine Statistik über den Außenhandel von SSSR, aus wel zu entnehmen ist, daß die Entwicklung der Handelsbilanz, seit September v. J. passiv war, nun eine günstige ist, wie folgenden Zahlen folgt:

	Januar	Februar	März
	In Millionen Rubel		
Gesamtumsatz	95,8	96,8	114,0
Ausfuhr	34,8	43,1	57,4
Einfuhr	61,0	53,6	56,9
Unterschied	— 26,2	— 10,5	+ 0,1

Wie ersichtlich, ist der günstige Bilanzabschluß nicht auf K der Einfuhrdrosselung, sondern infolge der systematischen derung der Ausfuhr erreicht worden. So ist die Ausfuhr Lebensmitteln von 11,4 Mill. Rubel im Februar auf 21,6 Rubel im März gestiegen. Die Weizenausfuhr von 3,2 8,0 Mill. Rubel, die Buttereinfuhr von 0,8 auf 3,3 Mill. R die Rauchwarenausfuhr von 6,4 auf 9,1 Mill. Rubel usw. U den Einfuhrposten ist die Einfuhr von Metallen und M waren von 18,5 auf 25,1 Mill. Rubel gestiegen, hingegen ist Einfuhr von Webwaren und Lebensmitteln zurückgegangen. erste Stelle im russischen Außenhandel nimmt England ein, in der genannten Zeit nach Rußland Waren im Werte 43 Mill. Rubel einführte und solche im Werte von 67½ Rubel bezog. An zweiter Stelle steht Deutschla dessen Ausfuhr nach Rußland einen Wert von 39½ Mill. R darstellt, denen 32 Mill. Rubel für eingeführte Waren ge überstehen. In weiterer Folge kommen die Vereinigten Sta von Amerika, Holland, Frankreich usw.

— **Verbesserungen im Schnellzugverkehr zwischen Tschechoslowakei und Österreich.** Der am 15. d. M. in getretene Sommerfahrplan weist besonders günstige Ve dungen zwischen den beiden Staaten auf. Von Interesse i daß auch in diesem Jahre je zwei Schnellzugpaare auf Strecke Wien-Prag-Berlin und Wien-Pilsen-Eger täglich kehren. Durch weitere Kürzung der Aufenthalte in den G stationen sind bessere Abfahrtzeiten bei gleichgebliebenen kunftszeiten in Prag und Berlin erzielt worden. Der mittagsschnellzug verläßt Wien Franz-Josefs-Bahnhof erst 16.35. Auch der Bäderschnellzug Wien-Marienbad-Karlsbad-Franzensbad geht erst um 9.15 von Wien Franz-Josefs-Bah ab und trifft um 20 Minuten früher als sonst, um 18.30 U Eger ein. Der von Wien um 14 Uhr abgehende und 14.3 kommende Schnellzug erreicht noch in Pilsen den Schne nach und von Marienbad. Auf der Strecke Wien Nordbah Lundenburg wurde der Schnellzug 91 um 15 Minuten späte Nordbahnhof, der Schnellzug 92 um 25 Minuten früher an bahnhof verlegt. Bei sämtlichen Schnellzügen wurde der aufenthalt in Lundenburg bis auf 30 Minuten verringert. der Strecke Wien Ostbahnhof-Marchegg wird der im Vor geführte Schnellzug Wien-Preßburg-Kaschau auch in die Sommer verkehren.

— **Eine tschechoslowakische Zollabfertigungsgebühr im päck- und Expreßgutverkehr.** Seit 8. Mai gelangt für Mitwirkung der tschechoslowakischen Staatsbahnen bei der füllung der Zollvorschriften bei Gepäck- und Expreßgu dungen eine besondere Gebühr zur Einhebung, die sowohl Reisegepäck als auch Expreßgut 50 tschech. Heller für je 1

igt. Diese Gebühr wird in die Schnittsätze der Tschecho-
·kischen Staatsbahnen für Reisegepäck und Expreßgut ein-
hnet.

Die Neuorganisation des ärztlichen Dienstes bei den tsche-owakischen Staatsbahnen. Mit Gesetz Nr. 225 aus dem 1925 wurde unter anderem für jene Eisenbahnbedienstete, ie Mitglieder der Krankenkasse sind, die freie Ärzte-l festgelegt. Mit Rücksicht darauf wurde nun der ärzt-Dienst bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen so ge-t, daß von dem Grundsatz der Vereinigung des Amts-tes und der ärztlichen Fürsorge in der Person der Bahn-abgesehen wird. Deshalb wurde rund 800 Bahnärzten zum gust gekündigt. Diese Maßnahme, durch welche zahl-Ärzte in ihrer Stellung hart betroffen werden, war die e Möglichkeit, um zwei Dritteln der Mitglieder der Kran-ssen der Staatsbahnen die freie Wahl des Arztes zuzu-nen. Dadurch ist die Eisenbahnverwaltung den Forde-n der überwiegenden Mehrheit der Bediensteten, die nach reien Ärztewahl riefen, entgegengekommen.

Nordböhmisch-Reichsdeutsches Kartell im Kohlenhandel. Zentralverband der Kohlenhändler Deutschlands, der den ten deutschen Groß- und Platzhandel mit rund 22 000 Mit-rn und in 16 Landesverbänden des Großhandels und ndesverbänden des Platzhandels umfaßt, hat mit dem deut-Verband der Kohlen- und Baumaterialienhändler im tsche-owakischen Staate, Sitz Reichenberg, ein Freundschafts-l abgeschlossen.

Die Salzeisenbahnen in der Marmarosch sind am 1. Mai in esitz des rumänischen Staates übergegangen, da ihre Kon-nsdauer abgelaufen ist. Es handelt sich um die insgesamt langen 76 cm-spurigen Linien Sighet-Ronasec und et-Acnasugatag.

Die Rechnungen der vom Staate verwalteten Privatbahnen mänien werden vom 1. Mai an wieder gesondert geführt n, um eine Grundlage für die Abrechnung mit den Ge-aften zu erlangen. Seit dem Übergange des Betriebes von garischen an die rumänischen Staatsbahnen hatte die ge-te Abrechnung nicht mehr stattgefunden, was zu einer rdentlich verworrenen Rechts- und Finanzlage der frag-Bahnen führte, aus der nunmehr ein Ausweg gesucht

as Personal der französischen Nordbahn. Die französische ahn hat eingehende Erörterungen über die persönlichen tnisse ihrer Bediensteten anstellen lassen. Nach Unter-gen über ihre Lage im allgemeinen ist insbesondere unter-worden, wie sie sich auf die beiden Geschlechter und die iedenen Dienstzweige verteilen, ferner wie die verschie-Altersstufen unter ihnen vertreten sind. Was den Fa-stand anbelangt, so ist festgestellt worden, daß die Zahl rheirateten gegenüber der Zeit vor dem Kriege anteil-zugenommen hat. Man heiratet heute mehr und jünger als. Unter den Bediensteten vom Alter von 28 Jahren an die Zahl der Verheirateten mehr als 90 %, und diese Zahl is zum Alter von 56 Jahren dauernd überschritten, wobei chstzahl 97 % ist. Die Zahl der Kinder hat freilich nicht chem Maße zugenommen.

ranzösische Binnenschiffahrt im Jahre 1925. Das Journal l vom 7. April veröffentlicht in einer Statistik die Er-e der französischen Binnenschiffahrt in den Jahren . Hiernach sind im Jahre 1925 insgesamt 37 130 761 t auf ischen Flüssen und Kanälen befördert worden oder rund t mehr als im Vorjahre.

ie Untergrundbahn von Madrid. Madrid liegt auf etwa Meereshöhe. Im Winter weht dort, von schneebedeckten kommend, ein eisiger Wind, im Sommer ist es zeitweilig eiß. Der Spanier ist an sich nicht für körperliche An-ngen, und man geht daher in Madrid nicht gern zu Fuß. eht infolgedessen ein lebhaftes Bedürfnis nach öffent-Verkehrsmitteln, und dieser Umstand hat Anlaß gegeben. aßenverkehr und insbesondere die Straßenbahnen durch u einer Untergrundbahn zu entlasten. Der Verkehrs-nkt von Madrid ist die Puerta del Sol, das Sonnentor. r kreuzen sich auch die beiden Untergrundbahnen, die t im Betriebe sind. Die Nordsüdstrecke von Cuatro s nach Puente de Vallecas ist 7.6 km lang. Die von von De Ventas, kommende Strecke ist bis Puerta del a 4 km lang; etwas westlich von diesem Knotenpunkt sie noch einen Arm nach Norden, nach Quevedo, aus.
ordsüdstrecke ist in drei Teilen, der erste schon 1919, der rst kürzlich, in Betrieb genommen worden. Ihr Tunnel bis 19.8 m unter der Erdoberfläche. Die große Tiefe wurde gewählt, um allen unterirdischen Rohr- und sonstigen Lei-tungen aus dem Wege zu gehen. Hier wurde auch die Unter-grundbahn als Tunnel gebaut, während sie dort, wo sie höher zu liegen kommt und Störungen des Straßenverkehrs weniger lästig waren, im offenen Einschnitt hergestellt worden ist. Der Tunnel enthält zwei Gleise in Vollspur mit 1 : 25 als steilster Neigung und 80 m als Mindesthalbmesser. Die Haltestellen und je 25 m zu beiden Seiten liegen in der Wagerechten. Der Quer-schnitt ist in den tiefliegenden Streckenteilen kreisförmig, in den hochliegenden rechteckig und teils in Ziegeln, teils in anderem Mauerwerk, teils in Beton ausgemauert. In je 25 m Abstand sind seitliche Nischen eingebaut, in denen die Strecken-läufer den Zug vorbeifahren lassen können. Der Bau war ohne Wasserhaltung im Trockenen möglich.

In den Haltestellen erweitert sich der Tunnelquerschnitt zu einer Ellipse von 14 m Breite. Die Bahnsteige sind 4 m oder 3 m breit und 20 m lang. Die Wände der Haltestellen sind mit Kacheln verkleidet. Sowohl bei den Eingängen wie auf den Bahnsteigen ist Wert auf geschmackvolle Austattung gelegt. Zwischen Straße und Bahnsteig ist eine Vorhalle eingeschaltet. Bei den tiefliegenden Haltestellen sind die Treppen noch durch Aufzüge ergänzt. Alle Anlagen sind für eine starke Verkehrs-zunahme bemessen. Eine besonders stattliche Haltestelle ist die im Park Progreso. Eine 4 m breite Treppe, eingefaßt von einer Granitbrüstung, über der sich eine von einer Laterne ge-krönte und mit dem Stadtwappen gezierte Säule erhebt, führt in eine Halle von 13 m Länge und 5 m Breite mit Glasdach und in gelb und blau mit Kacheln verkleideten Wänden. Die Halte-stelle am Bahnhof Atocha der Südbahn hat drei Zugänge, von denen derjenige nach dem Bahnhofe zu eine Doppeltreppe ist.

Die Gleise bestehen aus 13 m langen Breitfußschienen einhei-mischer Erzeugung von 40 kg/m Gewicht auf Holzschwellen. Der Strom wird durch einen Fahrdraht zugeführt. Er wird aus einem Wasserkraftwerk bezogen, für Notfälle ist aber eine Speicherbatterie vorhanden, mit deren Hilfe der Betrieb eine Stunde aufrecht erhalten werden kann; zu demselben Zwecke kann eine Dieselanlage herangezogen werden, die im übrigen den Strom zur Beleuchtung eines Teils von Madrid erzeugt. Zur Beleuchtung der Untergrundbahn dient eine unabhängige Anlage. Der Betrieb wird durch Blocksignale gesichert.

Die Triebwagen sind 13 m lang und 2,4 m breit; sie laufen auf Drehgestellen und haben entweder zwei Motoren zu 175 PS oder vier Motoren zu 110 PS. Die Anhängewagen sind für Zug-steuerung ausgestattet.

Die Zahl der beförderten Personen hat von 1920 bis 1925 von 20 auf über 30 Mill., die Einnahmen haben im gleichen Zeitraum von 614 000 Peseten auf 900 000 Peseten auf 1 km zugenommen. Diese Erfolge geben Anlaß, den Bau von drei neuen Strecken zu erwägen, die das Untergrundbahnnetz von Madrid auf etwa 25 km Länge bringen werden.

— **Beschleunigter Verkehr London-Festland.** Mit Beginn des Sommerfahrplans ist die Abfahrtszeit in London auf der Strecke London-Folkestone-Vlissingen um fast anderthalb Stunden später gelegt worden. Der Zug verläßt jetzt London um 10.40 vorm. gegen 9.15 vorm. im Winterfahrplan. Durch Beschleu-nigung auf den holländischen Schiffs- und Eisenbahnstrecken wird erreicht, daß trotzdem die Ankunftszeiten an den Haupt-plätzen des Festlandes ungefähr die gleichen sind wie im Winterfahrplan.

— **Der Fährbootverkehr Harwich-Zeebrügge** ist wieder er-öffnet.

— **Sir Bradford Leslie †.** Im hohen Alter von 94 Jahren ver-starb am 21. März d. J. zu London der berühmte Ingenieur und Brückenbauer Sir Bradford Leslie. Die Anfänge seiner beruf-lichen Tätigkeit reichen in frühe Abschnitte des Eisenbahnzeit-alters zurück. Seine Lehrzeit verbrachte er bei dem genialen Erbauer der Großen Westbahn, Sir Isambard K. Brunel. Unter diesem arbeitete er auch an der Royal-Albert-Brücke bei Saltash und im Jahre 1858 beim Bau des Dampfers „Great Eastern“. Seine weitere Tätigkeit spielte sich vorwiegend in Indien ab; zahlreiche Brückenbauten legen in diesem Lande Zeugnis ab von seinem Können. Zunächst bekleidete er mit einer drei-jährigen Unterbrechung einen Posten bei der Eastern Bengal Railway und erbaute hier die Brücke über den Goriafluß, einen Viadukt mit neun Vollöffnungen von je 14,09 m Spannweite und einer Halböffnung. Auch die Schiffbrücke über den Hooghly zwischen Calcutta und Howrah ist sein Werk. Im Jahre 1876 trat er als Oberingenieur zur East Indian Railway über. Für den Entwurf der Jubiläumsbrücke dieser Bahn über den Hooghly bei Naihati wurde er im Jahre 1887 in den Adelsstand erhoben. Im selben Jahre kehrte er gesundheitshalber nach England zu-rück, wo er noch eine Reihe von Jahren in der Leitung der Southern Pundjab Railway tätig war.

Fremde Erdteile.

— **Die Hulan-Hailun-Eisenbahn in der Mandschurei.** Am 28. März 1916 war zwischen der chinesischen Regierung und der Russisch-Asiatischen Bank ein Vertrag über den Bau einer ungefähr 650 km langen, von Süd nach Nord gerichteten Eisenbahn in der Mandschurei von Harbin nach dem am Amur gelegenen Blagoweschtschensk abgeschlossen worden. In ihrem südlichen Teil sollte die Linie durch das gut besiedelte, fruchtbare Tal des Hulan-Flusses führen, dann nach Westen abbiegend den wald- und kohlenreichen kleinen Chingan in seinen südlichen Ausläufern durchqueren, um über Mergen in nordöstlicher Richtung das dünnbevölkerte Gebiet südlich des Amur zu erschließen. Als Zubringer der ostchinesischen Eisenbahn und als Mittel zur Förderung der Ansiedlung in der nördlichen Mandschurei erschien die Bahn wertvoll. Die politischen Ereignisse nach 1916 haben zwar zunächst die Ausführung des Planes verhindert, aber völlig aufgegeben wurde er nicht. Seine Verwirklichung wird neuerdings dadurch angebahnt, daß für die ungefähr 200 km lange Strecke von Hulan nach Hailun auf dem linken Ufer des Sungariflusses, nordwestlich Harbin, im Februar d. J. mit den Bauarbeiten begonnen worden ist. Die Mittel sollen von dem Militärgouverneur der Provinz Heilung Kiang bereitgestellt sein. Zum technischen Leiter des Bahnbaus ist der frühere Direktor der Ostchinesischen Bahn B. W. Ostroumon ernannt worden. Die Bauarbeiten an der südlichen Anfangsstrecke der jetzt als „Hu-Hai-Bahn" bezeichneten Neubaulinie sind einem chinesischen Unternehmer übertragen worden.

Interessenten in Deutschland hätten sich wegen etwaiger Lieferungen für die Bahn wohl am besten an eine in Harbin ansässige deutsche Firma zu wenden. (Aus einem Bericht des deutschen Konsuls in Harbin vom 5. März d. J.)

— **Die japanischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1923/24** [1]. Nachdem sich die japanischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1920/21 bis 1922/23 einer ungemein günstigen Wirtschaftslage zu erfreuen und eine starke Steigerung ihres Verkehrs und seiner Erträgnisse zu verzeichnen hatten, zeigt das Rechnungsjahr 1923/24, das durch das schwere Erdbeben vom 1. September 1923 belastet ist, zum erstenmal seit längerer Zeit eine nicht unerhebliche Verschlechterung des Wirtschaftsbildes gegen das Vorjahr. In Anbetracht der seiner Zeit gemeldeten außerordentlich schweren Erdbebenschäden[2]), von denen die Staatsbahnen im Bezirk von Tokio und Yokohama und im Bereich der Bucht von Sagami, dem Mittelpunkt des Erdbebens, betroffen wurden, erscheint sogar der Rückgang des Erträgnisses im ganzen gering und das Gesamtergebnis des Rechnungsjahrs 1923/24 darf noch als verhältnismäßig günstig angesprochen werden.

Die Betriebslänge des Netzes hat sich gegen das Vorjahr von 7013,3 auf 7350,5, also um 337,2 engl. Meilen, das sind 4,8 %, gesteigert. Von dieser Betriebslänge sind 1081 Meilen, das sind 14,7 %, zwei- oder mehrgleisig. Die Zahl der Stationen hat sich von 2027 auf 2134, also um 107 oder 5,3 %, erhöht. Das Anlagekapital ist von 1978,9 Millionen Yen[3]) um 170,87 Millionen, das sind 8,65 %, auf 2149,78 Millionen gestiegen, so daß sich die Anlagekosten für 1 Meile von 282 162 auf 292 460 Yen erhöht haben. Die Roheinnahmen sind von 429,59 um 13,76 Millionen auf 443,35 Millionen Yen, also um 3,2 %, gestiegen, die Betriebsausgaben aber von 229,78 um 31,46 Millionen Yen auf 261,24 Millionen, also um 13,7 %! Der Betriebsüberschuß hat daher von 199,81 auf 182,11, also um 17,7 Millionen Yen, das sind 8,85 %, abgenommen, und die Betriebszahl zeigt die beträchtliche Steigerung von 53,5 auf 58,9 %. Der Kapitalzinsen- usw.-Dienst hat von 57,98 auf 62,86 um 4,88 Millionen Yen, das sind 8,4 %, zugenommen, der Reinüberschuß ist von 131,53 auf 110,26 Millionen Yen, also um 21,26 Millionen Yen, das sind 16,1 % zurückgegangen. Die Kapitalverzinsung beträgt dementsprechend nur noch 8,5 % gegen 10,1 % im Vorjahr.

Im Personenverkehr hat noch eine Zunahme von 509,8 auf 576,47 um 66,7 Millionen Reisende, das sind 13,1 %, in den Personenmeilen von 9760,8 auf 10 669,1, also um 908,3 Millionen, das sind 9,3 %, stattgefunden; im Güterverkehr dagegen nur noch eine solche von 64 070 573 auf 64 782 436, also um 711 863 Tons (je = 1016 kg), das sind 1,1 %, in den Tonnenmeilen von 6364,9 auf 6392,3, also um 27,4 Millionen, das sind nur noch 0,43 %. Die Durchschnittsfahrt für den Reisenden ist von 19 auf 18,5 Meilen, für die Gütertonne von 99,3 auf 98,7 Meilen gesunken. Die Leistungen des Betriebes sind im allemeinen noch gesteigert: Die Personenzugmeilen sind von 41,54 auf 43,75, also um 2,21 Millionen Meilen, das sind 5,35 %, die Güterzugmeilen von 30,14 auf 30,87, also um 0,73 Millionen, das sind 2,4 %, gestiegen; dagegen die Meilen in gemischten Zügen von 10,1 auf 9,34, also um 0,76 Millionen, das sind 7,5 %, vermindert; die Zugme[ilen] im ganzen sind von 81,78 auf 83,97, also um 2,19 Millionen, [das] sind 2,67 %, gesteigert. Die Lokomotivmeilen zeigen eine [Zu]nahme von 96,68 auf 100,37, also um 3,69 Millionen, das [sind] 3,82 %; die Personenwagenmeilen von 674,92 auf 710,30, [also] um 35,38 Millionen, das sind 5.25 %, die Güterwagenmeilen [a]nur von 1036,28 auf 1042,31, also um 6,03 Millionen, das [sind] 0,58 %.

Die Zahl der Bediensteten hat sich erhöht von 180 860 [auf] 188 783, also um 7923 Köpfe, das sind 4,4 %.

Die Zahl der Lokomotiven ist vermehrt von 3671 auf 3847, um 176, das sind 4,8 %. Die Personenwagen wurden verm[ehrt] von 9298 auf 9493, also um 195, das sind 2,1 %. Der Gü[ter]wagenpark wurde vermehrt von 55 405 auf 56 810, also um [1405] Güterwagen, das sind 2,5 %.

Während sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr [von] 232,17 auf 249,47, also um 17,3 Millionen Yen, das sind 7,4 [%] steigerten, fielen die Einnahmen aus dem Güterverkehr [von] 179,22 auf 178,11, also um 1,11 Millionen Yen, das sind 0,6[%]; das Erträgnis des Güterverkehrs bleibt also nach wie vor e[rheb]lich hinter dem des Personenverkehrs zurück, indem es etwa 71,5 % von diesem erreicht (gegen 77 %) im Vorjah[r].

F.

— **Gleisbremsen in Amerika.** Die erste Gleisbremse, solche mit Druckluftantrieb, wurde im Jahre 1924 in [einem] Bahnhof der Vereinigten Staaten eingebaut. Man hatte dabei für die Steuerung der Druckluft an die aus dem Ba[u der] Druckluftbremsen bekannten und auf diesem Gebiet bewä[hrten] Bauarten der Einzelteile gehalten. Später ging man zu [elek]trischer Steuerung der Gleisbremsen über. Im Jahre 1925 w[urde] das Arbeiten mit Gleisbremsen dadurch vervollkommnet, [daß] man das Umstellen der Weichen und das Auslegen der H[emm]schuhe mit ihnen in Verbindung brachte. In kurzer Zeit [sind] hier ganz außerordentliche Fortschritte gemacht worden. [Die] Gleisbremsen finden daher zunehmende Verbreitung. Die S[ignal]bauanstalten haben sich ihrer angenommen, und einerseits [ver]vollkommnete Formen für ihre Einzelteile, andererseits grundlegende Änderungen ersonnen. Neben dem Druckl[uftan]trieb mit elektrischer Steuerung ist auch eine Gleisbrems[e mit] rein elektrischem Betrieb entwickelt worden. Der Grund, [wes]halb auf diesem Gebiete in der kurzen Zeit von kaum [...] Jahren so lebhafte Fortschritte gemacht worden sind, ist darin zu suchen, daß man den günstigen Einfluß des Arb[eitens] mit Gleisbremsen nicht nur auf die Betriebssicherheit, so[ndern] auch auf die Betriebskosten erkannt hat. Auf dem Ba[hnhof] Gibson der Indiana Harbor Belt-Eisenbahn, dem ersten, au[f dem] Gleisbremsen eingebaut worden sind, sind z. B. im Februa[r] gegen den gleichen Monat des Vorjahres über 12 600 Doll[ar er]spart worden. Der neueste derart umgestaltete Bahnh[of ist] derjenige von Markham der Illinois Central-Eisenbahn [...] Außenbahnhof von Chicago. Sein neuerdings eröffnete[r, für] den Verkehr nach Norden bestimmter Teil reicht für eine [...]leistung von 1600 Wagen aus; gewöhnlich werden dort [...] Wagen in zwei Schichten behandelt. Es sind 12 Einfahrt[gleise] vorhanden, von denen die längsten 110, alle zusammen [...] Wagen aufnehmen können. Von den 60 Ordnungsgleisen [bietet] das längste Raum für 40 Wagen, in allen zusammen [...] 2570 Wagen Platz. Außer 90 sonstigen Gleisen hat diese[r Teil] des Bahnhofs noch 10 Ausfahrgleise für je 80 Wagen. [Der] Eselsrücken kann mit Hilfe eines Druckwasserantriebs in [der] Höhe verändert werden. Eine weitere Besonderheit des [Bahn]hofs Markham ist seine Beleuchtung, die derart ist, d[aß die] sonst mit Nachtarbeit verbundenen Behinderungen, sow[eit sie] mit der Dunkelheit zusammenhängen, wegfallen.

— **Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten im Jahr[e 1925].** Nach einem vorläufigen Bericht des amerikanischen Bun[desver]kehrsamts über die Eisenbahnunfälle des Jahres 1925 hal[ben im] vergangenen Jahre 83 Reisende ihr Leben bei Zugunfäll[en ein]gebüßt, das sind mehr als doppelt soviel wie im Jahre 1924. [Die] starke Zunahme ist darauf zurückzuführen, daß bei eine[r Ent]gleisung im Juni 1925 allein 45 Reisende tödlich verun[glückt] sind; dazu kommt noch eine Entgleisung im Oktober mit [...] ein Zusammenstoß im November mit 9 Todesfällen. Übe[rhaupt] hat die Zahl der von Unfällen im Zusammenhang mit dem [Eisen]bahnbetrieb betroffenen Personen zugenommen; eine Au[snahme] machen nur die nichttödlichen Unfälle, die nicht mit de[m Zug]verkehr zusammenhängen, die also Strecken- und Wer[kstätten]arbeiter u. dgl. erlitten haben; hier ist eine Verminderu[ng um] 6,3 % eingetreten. Railway Age veröffentlicht aus de[m vor]läufigen Bericht des Bundesverkehrsamts die nachstehen[de Zu]sammenstellung, in der die Zahlen des Jahres 1925 mit [denen] des vorhergehenden verglichen sind. Um diese recht zu [wür]digen, muß man noch bedenken, daß im Jahre 1925 h[...] Hauptbahnen der Vereinigten Staaten rd. 2820 Mill. Z[ugkilo]meter geleistet worden sind, während im Jahre vorher d[...]

---

[1]) Vgl. Nr. 52, S. 1085 Jahrg. 1924 d. Ztg.

[2]) Vgl. Nr. 48, S. 802, Jahrg. 1923 d. Ztg.

[3]) 1 Yen nach jetzigem Kurse = 1,92 ℳ.

echende Zahl 2778 Mill. war; die Zahl der Arbeitsstunden rug in den beiden Jahren 4448,4 und 4472 Mill., hat also merkrdigerweise abgenommen.

	1925 Todesfälle	1925 Verletzungen	1924 Todesfälle	1924 Verletzungen
Zugunfällen:				
eisende	83	2 053	41	2 125
edienstete	232	1 483	216	1 477
ndere Personen . .	103	376	110	384
insgesamt	418	3 912	367	3 986
Unfällen im Zugdienst:				
eisende	88	2 899	108	3 229
edienstete	996	30 762	976	30 697
ndere Personen . .	4862	10 420	4764	10 459
insgesamt	5946	44 081	5848	44 385
Zugunfällen und Unllen im Zugdienst .	6364	47 993	6215	48 371
anderen Unfällen .	402	89 442	402	95 368
zusammen	6766	137 435	6617	143 739

nter den tödlich verunglückten Reisenden des Jahres 1925 2206, unter den Verletzten 6555, denen der Unfall bei einer ßenkreuzung zustieß; im Jahre 1924 waren die entsprechen-Zahlen 2149 und 6525. Die Sicherung der schienengleichen rgänge ist bekanntlich in Amerika sehr mangelhaft, und Zahl der Zusammenstöße zwischen Kraftwagen und Eisenızügen ist daher nicht gering. Erstaunlich ist aber dabei, bei diesen Unfällen so viele Reisende verunglückt sind.

Fährverkehr zwischen New York und New Jersey. Eine gegründete Gesellschaft wird die Zahl der zwischen New k und New Jersey verkehrenden Fähren um eine neue Verung vermehren und dabei ausschließlich dem Kraftwagenehr dienen. Auf den Fährschiffen ist Raum für fünf Reihen Kraftwagen nebeneinander; die Mittelreihe soll für schwere wagen und für Omnibusse vorbehalten bleiben, deren plang befahrene Strecken auf beiden Ufern des Flusses liegen. Fährschiffe können fünf solcher Omnibusse oder ebenso e Lastwagen und 40-Personenkraftwagen aufnehmen; sie n Diesel-elektrischen Antrieb. Die neue Gesellschaft arbeitet der Erie-Eisenbahn zusammen und benutzt deren Anlagen. Eisenbahn liefert bereits jetzt auf dem Bahnhof New ey eingehendes Stückgut mit ihren Wagen bei den Empern in einem Teil von New York ab; die neue Fährverung, die ihre Arbeit mit sechs Schiffen beginnt, wird es ihr ich machen, diesen Rollverkehr erheblich auszudehnen.

Chicago und seine Eisenbahnen. Die in Chicago einmünen Eisenbahnen stehen alle in Gleisverbindung miteinander, so ist denn Chicago von einem wahren Netzwerk von en umgeben. In dem Bezirk, innerhalb dessen Güter von Bahn zur anderen durch Überführungszüge oder Verbefahrten übergeben werden, liegen etwa 11 000 km Gleis, n etwa ein Achtel Privatanschlußgleise sind. In diesem k finden sich 206 Güterbahnhöfe, die gegen 207 000 Güter-n aufnehmen können. An 4500 Stellen werden von den bahnen Güter angenommen und ausgeliefert.

meisten der Eisenbahnanlagen von Chicago werden von verschiedenen Eisenbahngesellschaften, denen die einzelnen hnen gehören, gemeinschaftlich benutzt. Alle Eisenbahnen n unter gewissen Bedingungen den Zweiggleisen die für Besitzer eingehenden Güter zu, ohne daß andere als die ie Beförderung nach Chicago zu zahlenden Gebühren zu hten wären, und dasselbe gilt auch für den von den Zweign ausgehenden Versandverkehr. Die Folge davon ist, daß ewerblichen Anlagen weitgehende Freiheit in der Wahl tadtgegend haben, in der sie sich niederlassen wollen, und nnere der Stadt ist dadurch von gewerblichen Anlagen tet worden, indem diese nach den Außenbezirken überlelt sind.

den Stückgutverkehr bestehen in Chicago 255 Güterpen; von ihnen liegen 54 im inneren Stadtbezirk und dienen em Verkehr der Eisenbahn, der sie gehören, während die üterschuppen der Außenbezirke Güter für alle von Chicago nenden Eisenbahnen annehmen. Ebenso sammeln im Innern tadt die Rollfuhrwerke Güter nur für ihre eigene Eisenein, während sie in den Außenbezirken alle Güter ann, die dann an 372 Stellen abgefertigt und der Eisenbahn ihrt werden, die ihre Beförderung im Fernverkehr zu hmen hat. Das gleiche gilt für die in Chicago einlen Güter.

Bezirk, in dem sich der andeutungsweise beschriebene hr abspielt, ist etwa 1000 qkm groß; in ihm liegen 3803 Prischlußgleise, die von 37 Eisenbahnen bedient werden. diesen Eisenbahnen sind Fernbahnen, sieben verbinden hnhöfe untereinander, und acht dienen privaten Zwecken.

— **Gleise, die in beiden Richtungen befahren werden.** In den Vereinigten Staaten gibt es eine ganze Anzahl Stellen, wo Gleise der freien Strecke mehrgleisiger Eisenbahnen planmäßig in beiden Richtungen befahren werden. Schwer belastete Strecken können bei dieser Betriebsart so benutzt werden, daß sie den ihnen zufallenden Verkehr ohne Angliederung eines weiteren Gleises aufnehmen. Eine der ersten Bahnen, die diese Betriebsart im Jahre 1888 einführte, war die Chicago-Burlington-Quincy-Eisenbahn auf einer 22 km langen dreigleisigen Strecke bei Chicago. Ihre 262 km lange Strecke Chicago-Galesburg hat auf 71 km Länge ein drittes Gleis; sowohl die beiden Gleise des zweigleisigen Teils wie auch das dritte Gleis sind so mit Signalen ausgestattet, daß diese den Verkehr in beiden Richtungen regeln können. Bei der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn ist das mittlere Gleis einer 58 km langen, dreigleisigen Strecke in dieser Art mit Signalen versehen, und die Benutzung dieses Gleises in beiden Richtungen in den letzten 15 Jahren hat es möglich gemacht, von einem viergleisigen Ausbau der Strecke abzusehen. Bei der Pennsylvania-Eisenbahn führt eine Strecke durch ein gewundenes Flußtal, so daß auf einer Länge von 11 km der Fluß 17 mal überschritten wird; hier liegen drei Gleise, beiderseits anstoßend aber vier. Bei Angliederung eines vierten Gleises im Flußtal würden sehr erhebliche Geländeschwierigkeiten zu überwinden sein, und man hat, um sie zu vermeiden, zu dem Ausweg gegriffen, das mittlere Gleis in beiden Richtungen zu benutzen, was sich nunmehr fast 13 Jahre lang bewährt hat. Eine ähnlich mit Signalen für Betrieb in beiden Richtungen versehene Strecke von 40 km Länge findet sich bei der Illinois-Central-Eisenbahn.

Bei der Delaware, Lackawanna & Western-Eisenbahn liegt in New Jersey bei Hoboken eine 24 km lange dreigleisige Strecke, deren mittleres Gleis in der ganzen Länge, deren nördliches Gleis auf 6,5 km in beiden Richtungen befahren wird; in den Stunden des Hochverkehrs am Morgen werden alle diese Gleise in der Richtung nach Chicago, am Abend wenigstens zwei von diesen Gleisen in der entgegengesetzten Richtung befahren. Es drängt sich dabei die Frage auf: wie kommen die Leerzüge zurück? Endlich sei noch eine 5 km lange Strecke der Chesapeake & Ohio-Eisenbahn genannt, auf der drei Gleise so mit Signalen ausgestattet sind, daß sie für beide Richtungen gelten können.

Bei der an erster Stelle genannten Strecke der Chicago, Burlington & Quincy-Eisenbahn sind die beiden, in beiden Richtungen befahrenen Gleise mit selbsttätigen Signalen ausgestattet, die allein den Zugverkehr regeln, während man sonst an vielen Stellen in Amerika die Befehle zum Fortsetzen der Fahrt nicht nur durch die Stellung des Signals, sondern noch durch einen besonderen schriftlichen Befehl, train-order, erteilt, der von der den Verkehr von einer Stelle aus regelnden Stelle — sog. dispatching system — erteilt wird.

Die vorstehend genannten Anlagen mit in beiden Richtungen befahrenen Gleisen sind nicht die einzigen ihrer Art; es bestehen noch einige derartige Anlagen an anderen Stellen, diese liegen aber zum Teil nicht auf der freien Strecke, sondern an Bahnhofseinfahrten, wo ja Bewegungen in entgegensetzter Richtung nicht ganz so ungewöhnlich sind wie auf der freien Strecke. Das bemerkenswerte an ihnen ist aber ebenso wie bei jenen, daß die Signale so angeordnet sind, daß die Fahrten in beiden Richtungen durch sie gedeckt werden können.

Internationaler Verkehr.

— **Internationale Paßkonferenz in Genf.** Am 12. Mai hat die zweite internationale Paßkonferenz in Genf begonnen, zu der vom Völkerbund mehr als 40 Regierungen eingeladen sind. Auch Deutschland nimmt an dieser Konferenz teil. Nach dem Programm der Konferenz, die voraussichtlich 14 Tage dauern wird, sollen nach „Verkehr und Bäder" alle mit dem Paß- und Visumwesen zusammenhängenden Fragen erörtert werden, und zwar mit der Tendenz, wenn nicht eine gänzliche Beseitigung, so doch einen Abbau der Bestimmungen oder eine Erleichterung zu erwirken. U. a. wird auch über eine Vereinfachung des Paßmusters, eine Heraufsetzung der Geltungsdauer der Pässe sowie eine Herabsetzung der Gebühren verhandelt werden. Auch die Erteilung der Visa wird im Anschluß an die Beratung über die Pässe in Behandlung genommen werden.

Wasserverkehr.

— **Ausbau der Hamburg-Amerika Linie.** Die im Umlauf gewesenen Gerüchte, nach denen die Hapag die drei Harrimandampfer „Resolute", „Reliance" und „Cleveland" zurückerworben haben sollte (vgl. Nr. 12 unserer Zeitung), werden von New York aus dementiert. Man glaubt nunmehr, daß gepflogene Unterhandlungen an einer zu hohen Preisforderung gescheitert seien.

— Jahresabschluß der Hamburg-Amerika Linie für 1925. Im Eingange des Jahresberichtes für 1925 wird ausgesprochen, daß das abgelaufene Geschäftsjahr die Hoffnungen, denen am Schluß des vorjährigen Berichts Ausdruck gegeben war, nicht erfüllt habe, weil die Beruhigung und Festigung der politischen Verhältnisse nicht in dem Maß eingetreten sei, wie man es damals nach den Erklärungen der führenden Staatsmänner habe erwarten können. Der Schiffsbestand der Linie betrug 456 554 Brutto-Register-Tonnen gegenüber 449 337 im Vorjahr. Er setzt sich zusammen aus 75 „Seeschiffen„ 5 Seebäderdampfern, 13 Seeschleppern und 146 Flußfahrzeugen. Als Betriebsüberschuß ergeben sich 9 380 918 RM. Von diesem sind nach Abschreibungen von 9 241 230 RM 139 688 RM vorgetragen, die Gesellschaft ist also dividendenlos geblieben. Der Antrag einer schwachen Opposition auf Verteilung einer Dividende von 10 % ist in der Generalversammlung abgelehnt worden.

Aus dem Geschäftsbericht sei erwähnt, daß die Zunahme des Welthandels nicht genügt habe, um die Welttonnage zu beschäftigen und den Frachtenmarkt zu festigen. Während die Unkosten weiterhin gewachsen seien, hätten die sozialen Abgaben die heutige Leistungsfähigkeit überstiegen, auch sei die steuerliche Belastung immer noch unwirtschaftlich hoch. Die Zusammenarbeit mit anderen deutschen Linien habe sich weiter als zweckmäßig erwiesen, die mit den amerikanischen Freunden sei wie bisher angenehm und harmonisch verlaufen.

Im Passagegeschäft nach Nordamerika habe sich eine erfreuliche Aufwärtsbewegung gezeigt, die eine Folge der sich konsolidierenden Verhältnisse im innerdeutschen Verkehr sei. Dagegen habe die Südamerika-Passagierfahrt den Erwartungen nicht voll entsprochen.

Im Frachtverkehr sei das Ladungsangebot nach New York durchaus zufriedenstellend gewesen, dagegen hätten die Frachtraten unter der Konkurrenz der kontinentalen Linien gelitten. Das Geschäft nach der Ostküste Südamerikas habe infolge Überangebots von Tonnage wenig befriedigt. Das Ostasiengeschäft sei gegen Ende des Jahres durch die Chinawirren ungünstig beeinflußt worden; die Afrikafahrt habe sich erfreulich weiterentwickelt.

Während sich der Geschäftsbericht über die augenblickliche Lage und die Zukunftsaussichten nicht ausspricht, wurde in der Generalversammlung mitgeteilt, daß in den ersten drei Monaten eine leichte Besserung gegenüber dem Vorjahr zu erkennen sei. Es werde gehofft, daß auch die weiteren Ergebnisse dieses Jahres sich gleich günstig gestalteten. Besonders großes Interesse habe die Linie an der Lösung der Frage der Rückgabe des deutschen Eigentums in den Vereinigten Staaten.

Schließlich wurde die Generalversammlung davon in Kenntnis gesetzt, daß Geheimrat Dr. Cuno den Vorsitz im Direktorium der Gesellschaft übernommen habe.

Allgemeines.

— 70. Gründungstag des Vereins deutscher Ingenieure. Am 12. Mai konnte dieser Verein, eine der größten wissenschaftlich-technischen Organisationen der Welt, den 70. Jahrestag seiner Gründung feiern. Seine Mitglieder, deren Zahl gegenwärtig mehr als 30 000 beträgt, haben durch ihre technischen Arbeiten für die Entwicklung der deutschen Industrie und für die Weiterbildung der Ingenieure Unvergängliches geleistet. Eine Reihe von Werken ist herausgegeben; hervorzuheben ist die Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure, die jetzt im siebzigsten Jahrgange erscheint. Darüber hinaus werden vom Verein deutscher Ingenieure noch eine Reihe anderer Zeitschriften, welche Sonderzweige der Technik behandeln, Forschungsarbeiten und sonstige Buchliteratur herausgegeben. Für die Behandlung der wichtigsten technischen Tagesfragen bestehen Fachausschüsse, so beispielsweise für die Wärmeforschung, die Schweißtechnik, die Dampfkesseltechnik, die Schwingungsforschung, die Hydraulik und für eine Reihe weiterer wichtiger wissenschaftlicher Gebiete. Weitere Aufgaben werden in Gemeinschaftsarbeit mit anderen Verbänden und den zuständigen Behörden durchgeführt, wie z. B. betriebswissenschaftliche Arbeiten in der Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure, die Probleme der Industrialisierung und Produktionssteigerung der Landwirtschaft in der Arbeitsgemeinschaft Technik und Landwirtschaft, während die Frage der Heranbildung tüchtiger Ingenieure und Facharbeiter im Deutschen Ausschuß für Technisches Schulwesen erfolgreich behandelt wird.

Um den besonderen örtlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen, ist der Verein deutscher Ingenieure so aufgebaut, daß eine Geschäftsstelle des Hauptvereins in Berlin im Ingenieurhaus, an deren Spitze zwei Direktoren stehen, vorhanden ist, während eine Reihe von Bezirksvereinen, gegenwärtig 51, in ganz Deutschland vorhanden sind. Der älteste und größte ist der bereits 1856 gegründete Berliner Bezirksverein. Diese Bezirksorganisationen unterstützen die wissenschaftliche Arbeit des Hauptvereins durch Abhaltung von Fachvorträgen Kursen, durch Durchführung von Sonderarbeiten, Besichtig gen usw. im örtlichen Rahmen. Auch jenseits der deutsc Grenze weist der Verein deutscher Ingenieure selbstän Gruppen auf. Möge das Wirken des Vereins auch ferne von Erfolgen begleitet sein.

Rechtspflege.

— Haftung einer Eisenbahn für einen Insassen eines Au der bei einem Zusammenstoße auf nicht abgeschranktem Ü wege zu Tode kommt. (Urteil des Reichsgerichts vom 3. zember 1925. IV. 235/25. in Sachen B. u. Gen. gegen B Gen. Buslar.) Am Abend des 15. Mai 1920 wurde ein A mobil von einem Zuge der den Beklagten gehörigen Sandtr portbahn auf einer Straßenkreuzung vollständig zertrümm Bei diesem Zusammenstoße kam einer der Insassen, der z an sich Chauffeur, aber nicht der Lenker des Fahrzeuges um das Leben, und seine Hinterbliebenen erhoben nun K auf Schadenersatz, mit dem sie im ersten Rechtsgange Abweisung erfuhren. Nachdem das Oberlandesgericht ihr dem Grunde nach stattgegeben und deshalb die Sache an Landgericht zurückverwiesen hatte, erkannte auf die mehr von den Beklagten eingelegte Revision des Reichsge in dem gleichen Sinne.

Aus den Gründen: Daß dem Ehemann und Vater Kläger, der nicht Lenker, sondern nur Insasse des verunglüc Kraftwagens gewesen ist, kein eigenes Verschulden zur gelegt werden kann, wird von dem Berufungsgerichte aus sächlichen, hier nicht angegriffenen Erwägungen angenom Daß dagegen der Wagenlenker in hohem Maße schuldhaf handelt hat, indem er unter Nichtbeachtung der Warn tafeln in schneller Fahrt auf die Kreuzungsstelle zugefa ist und schließlich versucht hat, noch vor dem von ihm genommenen Eisenbahnzuge über die Kreuzungsstelle w kommen, wird von dem Berufungsgericht festgestellt. St ist, ob dieses Verhalten des Wagenlenkers die Haftung de klagten aus dem Reichshaftpflichtgesetze gegenüber dem verunglückten unter dem Gesichtspunkte der höheren G ausschließt.

Der Senat tritt den dies verneinenden Ausführungen de rufungsgerichts bei. Wenn eine Eisenbahn ohne Sicherung Schranken eine Landstraße kreuzt, so ist sie nach dieser tung wie eine Straßenbahn zu behandeln, deren Züge sich halb des Straßenverkehrs bewegen (vergl. z. B. J. W. S. 596 Nr. 50). Auch bei ihr sind Zusammenstöße mit werken usw., die die Landstraßen benutzen zu denje Vorgängen zu zählen, mit welchen der Betriebsunterne ständig zu rechnen hat. Dabei macht es keinen Unters ob im einzelnen Falle ein auf der anderen Seite liegende schulden bei dem Unfalle mitgewirkt hat; ein solches schulden kann zwar gegenüber dem schuldhaft handelnden gemäß § 254 B. G. B., aber nicht gegenüber einem anderen dem Gesichtspunkte der höheren Gewalt die Haftung de triebsunternehmens beseitigen.

Einer solchen Beurteilung der Sache steht auch der Un nicht entgegen, daß die Eisenbahnanlage, so wie sie b nämlich ohne Schrankenanlagen an der fraglichen Kreu stelle, von der zuständigen Behörde genehmigt worden is

Beurteilung: Wenn das von dem Reichsgericht geheißene Urteil des Berufungsgerichts sich auch ansch auf rein tatsächliche Feststellungen gründet, so gibt e nach zwei Richtungen hin zu Bedenken Anlaß:

Der Getötete war zwar nicht der Lenker des zertrüm Wagens, aber gelernter Chauffeur, der also dieser Ausb wegen genau wissen mußte, was man bei nicht abgeschr Wegeübergängen zu tun hat; hielt er trotzdem den wirk neben ihm sitzenden Führer nicht von seinem ebenso fertigen wie verwegenen Treiben ab, so hieß er es dam und machte sich selber verantwortlich; zum mindeste schuf er dadurch für seine eigene Person eine Gefahr, Eisenbahn im Verhältnis zu seiner Berufsgenossenschaft allen Umständen entlastet hätte (vgl. Zentralblatt der versicherung Nr. 7 vom April 1915 I. S. 127 und Amtliche richten des Reichsversicherungsamtes von 1920. S. Ziffer 3034.) und hier jedenfalls auch noch zu bewerten g wäre. Sodann aber steht die Schlußbemerkung in ihr gemeinheit im Widerspruche mit der Entscheidung vom bruar 1904 (IV. 194/04. 18./4. in der Zeitung des Vereins scher Eisenbahnverwaltungen Nr. 29 vom 12. April 19 die Pflichten der Eisenbahnverwaltung bezüglich der Pf ob Schranken erforderlich sind oder nicht, genau abge d. h. daß sie sich nur fortlaufend darüber zu vergewisse ob etwa die feststellbare Vermehrung des Verkehrs jene vorrichtung angebracht erscheinen läßt. Den Ausfüh daß der Einwand der höheren Gewalt abwegig ist, muß n stimmen.

Ha

– **Schankkonzessionssteuer.** Zur Frage, ob die Einholung Erlaubnis zu einer rein sächlichen Änderung der Art des stwirtschaftsbetriebes als steuerbegründender Tatbestand zu en hat, hat das Preußische Oberverwaltungsricht kürzlich folgende Entscheidung gefällt[1]):

Nach der örtlichen Steuerordnung unterliegt die Erlangung Erlaubnis zum Betrieb einer Gastwirtschaft, einer Schanktschaft, eines Kleinhandels mit Branntwein oder Spiritus der ıer, wenn die Erlaubnis erteilt wird zur Errichtung einer en Wirtschaft oder eines neuen Kleinhandels oder zur rnahme einer bestehenden Wirtschaft oder zu räumlicher eiterung des Betriebs, Übertragung innerhalb der Familie · unter zeitlicher Begrenzung.

anach ist die Erlangung einer Erlaubnis zu rein sächlicher erung der Art des Betriebes durch Einbeziehung bisher t verschänkter Getränke (Branntwein neben dem bisherigen schank von Wein, Bier und alkoholfreien Getränken) nicht steuerbegründender Tatbestand vorgesehen. Die Ausung der Erlaubnis auf den Ausschank von Branntwein beet auch nicht die Errichtung einer neuen Wirtschaft. Darr ist nur ein Betrieb zu verstehen, der bisher wirtschaftlich nicht bestanden hat, also ein solcher, der tatsächlich bisher haupt noch nicht oder doch nicht als erlaubter ausgeübt den ist, oder der von dem bisher ausgeübten so wesentlich chieden ist, daß er diesem gegenüber als ein anderer, als neuer erscheint. Die Ausdehnung der Erlaubnis auf den schank von Branntwein bietet keinen Anhalt dafür, daß sie derart wesentliche Änderung des Betriebes zur Folge hat, von einer neuen Wirtschaft gesprochen werden könnte."

Dr. C.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 531 u. 540.)

Der Eisenbahnbau. Teil I. Von A. Schau, Oberstudientor und Gewerbeschulrat. Verlag B. G. Teubner, Leipzign 1925. Preis kart. 4,40 M.

s Werk erscheint in fünfter, verbesserter Auflage. Es ist den Unterricht an den Baugewerkschulen bestimmt und t daher eine Darstellung des Eisenbahnbaues von den elersten Begriffen ausgehend, so daß es auch für den im bahnwesen tätigen Nichttechniker vielseitige Belehrung . Gegenüber der vorigen Auflage sind nur einige Änden zu verzeichnen, die durch die Umstellung der Reichs- (Organisation der Reichsbahn-Gesellschaft) und durch technische Neuerungen (Reichsoberbau usw.) bedingt Der vorliegende erste Teil enthält die wichtigsten recht- und technischen Vorschriften sowie die Erklärung der llegenden technischen Begriffe. Die eigentliche Bahngeng (Ober- und Unterbau) nimmt den größten Raum ein. werden die häufigsten Oberbauarten mit Maßen und Gen, der Bau der Weichen und Kreuzungen, die Herstellung Bahnkörpers und des Gleises ausführlich behandelt. Es zweckmäßig gewesen, in dieser Neuauflage auch die vertenen, in vielen Fällen bereits bewährten neueren Gleisrfahren und die auf diesem Gebiete verwendeten maschi- Einrichtungen (Gleisstopfmaschinen usw.) zu erwähnen, den nächsten Jahren eine große Rolle spielen werden. übrigen ist das Werk durch viele, gute Abbildungen aushnet und kann zum Selbststudium und als Nachschlage- infolge seiner übersichtlichen, zahlenmäßigen Angaben hlen werden.

Dr.-Ing. Busse.

Die neuzeitliche Dampfturbine. Von Dr.-Ing. E. A. Kraft, dozent an der Technischen Hochschule in Berlin. Mit Textabbildungen. Berlin 1926. VDI-Verlag G. m. b. H. 8 Seiten. Preis geh. 5.80 ℳ, geb. 7.50 ℳ.

Werk ist die Erweiterung eines von dem Verfasser am bruar 1926 im Verwaltungsgebäude der Allgemeinen Elektsgesellschaft in Berlin gehaltenen Vortrags und will Überblick über die neueren Bestrebungen des Dampfenbaues geben. Die Anwendung höherer Dampfdrücke emperaturen, die Steigerung der Leistungen und Drehund die damit verbundenen Baustoff- und Festigkeits-, die oft verwickelte Regelung der Mehrdruckturbinen hließlich die ausschlaggebende Bedingung, höchste Wirtichkeit mit möglichst geringem Baustoffaufwand zu erwerfen zahlreiche Probleme auf, die eine vertiefte Beng erfordern. Turbinen hoher Wirtschaftlichkeit stellen e Anforderungen an Entwurf, Werkstätte und Baustoffe. enigen Jahren noch verzehrte die kWh 5½ kg Dampf, reichen dafür weniger als 4 kg aus, und die Entwicklung et auf diesem Wege immer weiter fort. Gleiches Ziel, Überlegungen und gleiche Erfahrungen führen immer mehr zu einheitlicherer Bauart und Gestaltung. Das Werk enthält keine verwickelten Formeln und Ableitungen, sondern eine auf tatsächlichen Erfahrungen aufgebaute kritische Stellungnahme zu den brennenden Fragen des Dampfturbinenbaues und eine große Zahl von Ausführungsbeispielen, bei denen die neuen Gesichtspunkte in Anwendung gekommen sind. Gerade diese Beispiele sind als ausführliche Schnittzeichnungen gegeben, was sicher überall freudig begrüßt werden wird. Das Buch wird manchem, Erbauer, Abnehmer oder Wissenschaftler, einen tieferen Einblick in die neueren Probleme des Dampfturbinenbaues und Klarheit über den praktischen Wert der neuen Ideen geben, den schaffenden Turbineningenieur aber zu weiteren Fortschritten anregen können.

Sch.

[1]) Entscheidung des II. Senats vom 2. Februar 1926. Aktenz. 7. 25. Preuß. Verw.-Blatt Bd. 47 Nr. 26, S. 270 Ziff. 8.

— **Das gesamte Aufwertungsrecht. Kommentar zum Aufwertungsgesetze vom 16. Juli 1925** und systematische Darstellung des sonstigen Aufwertungsrechts von Dr. Oskar Mügel, Wirkl. Geh. Rat, Staatssekretär im Preußischen Justizministerium a. D. Verlag Otto Liebmann, Berlin 1926. 16. bis 20. Tausend. In Ganzleinen gebunden 15 ℳ, für Bezieher der Deutschen Juristenzeitung 13 ℳ.

Aufwertung der an Baugenossenschaften gegebenen Darlehen und der von diesen Genossenschaften bestellten Hypotheken, Aufwertung von Enteignungsentschädigungen, Aufwertung bei Kauf-, Werk- und Sukzessivlieferungs-Verträgen, Aufwertung von Beamtengehältern und Pensionen, von hinterlegten Sicherheiten, von Haftpflichtrenten und Entschädigungsleistungen aus dem Verkehr — alles Beispiele für Ausschnitte aus dem Aufwertungsproblem im weiteren Sinne, die den Eisenbahnverwaltungsbeamten besonders beschäftigen.

Als Hilfsmittel bei der Bearbeitung aller dieser und ähnlicher Fragen ist zweifellos an erster Stelle mit zu nennen der Kommentar von Mügel, einem der angesehensten Vorkämpfer für eine weitgehende Aufwertung. Mügel, der schon auf das entstehende Aufwertungsgesetz, wie auch auf die an das Gesetz nach seinem Inkrafttreten sich anschließende Literatur und Rechtsprechung maßgebenden Einfluß gehabt hat, behandelt in seinem „Gesamten Aufwertungsrechte", wie der Titel schon sagt, nicht nur das Aufwertungsgesetz, sondern das gesamte Aufwertungsproblem im weiteren Sinne, also auch z. B. die „Aufwertung" bei Schadensersatzansprüchen, bei denen man streng genommen nicht von einer „Aufwertung", sondern nur von einer „Berücksichtigung der Geldentwertung" sprechen kann (vgl. S. 86 f des Werkes).

In der Einleitung geht der Verfasser auf die Vorgeschichte des Problems ein, er behandelt die Währungsfrage für die Zeit vor, während und nach dem Kriege, die allmähliche Lösung der Aufwertungsfrage zunächst nur durch die Rechtsprechung, dann auch die Gesetzgebung (3. Steuernotverordnung bis zum Aufwertungsgesetze und seinen Ausführungsbestimmungen) u. a. m.

Im 1. Teil (S. 81—181) bespricht er die Aufwertung nach allgemeinen Vorschriften. Hervorgehoben seien seine Ausführungen über die Abgrenzung des Aufwertungsbegriffs von ähnlichen Rechtsbegriffen (Berücksichtigung der Geldentwertung ohne „Aufwertung", s. o.), über die bei der Hypothekenübernahme nach § 416 BGB. praktisch höchst bedeutsame Frage der Übertragung der Geldforderung und Schuldübernahme (S. 120) und über die Aufwertung von Beamtenbezügen (S. 140 f.), ein Gebiet, auf dem man bisher noch immer auf eine Sonderregelung wartete, die aber offenbar nicht mehr kommt. Auf alle die eingangs als für die Eisenbahnverwaltungen wichtig bezeichneten Einzelfragen geht Mügel systematisch ein, so auf die Enteignung (S. 165), Hinterlegung (S. 169), Unterhaltsrenten (S. 174), gegenseitige Verträge im allgemeinen (S. 143), Kauf-, Lieferungs-, Werkverträge (S. 147/157) usf. Auch die recht schwierigen Fragen der Verjährung von Aufwertungsansprüchen und die der Rechtskraft des Papiermarkurteils sind im 1. Teil eingehend behandelt.

Der 2. Teil (S. 185—464) bringt einen eingehenden Kommentar zum Aufwertungsgesetze, eine Darstellung des geltenden Rechts mit zahlreichen kritischen Bemerkungen. Die allgemeine Kritik des Verfassers an dem Gesetze kann wohl von jedem, ob Aufwertungsfreund oder -gegner, unterschrieben werden: „Das neue Gesetz ist übersichtlich aufgebaut und erledigt eine Reihe bisheriger Streitfragen. Dafür wirft es aber eine Fülle neuer Fragen auf, deren Beantwortung nicht leicht ist." Zumal bei der Hypothekenaufwertung tappt man ja oft noch recht im Dunkeln — und da gibt Mügel, der den Stoff wie sonst kaum einer beherrscht, die besten Fingerzeige.

In einem 3. Teil behandelt der volksparteiliche Abgeordnete des Reichstags Landgerichtsdirektor Dr. Wunderlich die rechtspolitische und wirtschaftliche Bedeutung des Aufwertungsgesetzes, wir sehen das Werden des Gesetzes im Schoß der gesetzgebenden Körperschaften — ein ausgesprochenes Kompromiß.

Im Anfang finden wir verschiedene Ausführungsverordnungen zum Aufwertungsgesetze sowie das Gesetz über die Ab-

lösung öffentlicher Anleihen, ferner eine Übersicht der Termine und Fristen, die nach dem Gesetze zu beachten sind, und schließlich ein gemeinsames Sachregister zu dem hier besprochenen Werke und dem „zweiten Mügel", dem „Kommentar zur Durchführungsverordnung zum Aufwertungsgesetze" (s. Besprechung in Nr. 14, S. 386 des lfd. Jahrgangs dieser Zeitschrift).

Daß Mügels „Aufwertungsrecht" nunmehr bereits in 20 000 Exemplaren aufgelegt ist, spricht am besten dafür, daß es im Aufwertungsschrifttum an hervorragender Stelle steht. Zusammen mit dem „zweiten Mügel" ist es wohl das erschöpfendste und bedeutsamste Werk für Aufwertungsfragen. Dr. Blüher.

— Sven Hedin. **Gran Cañon. Mein Besuch im amerikanischen Wunderland.** Mit 38 farbigen und 10 bunten Einschaltbildern nach Skizzen des Verfassers, einem Bildnis und 2 Karten. Leipzig. F. A. Brockhaus. 1926.

Cañon („Röhre") ist der spanische Name für tief eingeschnittene Flußbecken mit fast senkrechten Uferwänden, wie sie am großartigsten und merkwürdigsten im westlichen Nordamerika auftreten. Das längste und berühmteste ist dort der sogenannte Große Cañon des Colorado im Staate Arizona, 383 km lang und mit 800—1300 m hohen, fast senkrecht aufsteigenden Wänden. Er ist den Europäern erst vor 380 Jahren bekanntgeworden. In den letzten Jahren ist eine Menge wissenschaftlicher und gemeinverständlicher Werke über den Großen Cañon geschrieben worden. Das große Erosionstal besitzt gegenwärtig eine solche Anziehungskraft, daß die Zahl der jährlichen Besucher auf 100 000 zu schätzen ist. Sven Hedin hat dieses Land, das nach seinen Worten an Naturschönheit und eigenartiger Kraft alles auf der Erde übertrifft, im Jahre 1923 als Gast der Santa-Fé-Bahn besucht. Sven Hedin, der die halbe Welt kennt, ist „bezaubert und gefesselt von der großartigen Natur, den gewaltigen Maßen, dem Reichtum an Farben und Formen und einem Gesamteindruck, der neben dem Gran Cañon alles erblassen läßt, was man auf Erden gesehen hat, so daß man sich auf einen anderen Planeten versetzt glaubt. Man tastet vergebens nach Worten und Bildern — und findet keine." Gleichwohl hat Sven Hedin die richtigen Worte gefunden, um uns seine Eindrücke zu vermitteln und in einer fesselnden Beschreibung den Gran Cañon in seiner ganzen Pracht und Wucht vor uns entstehen zu lassen. Er schildert die wilde überwältigende Schönheit und den Reichtum der Farben, in denen vom Morgen bis Abend und wechselnd nach dem Stande der Sonne mit jeder Minute der Gran Cañon erscheint. „Man umfaßt alles mit dem Blick, aber man begreift es dennoch nicht. Täglich sitzt man stundenlang da und sucht vergeblich nach einer Lösung der Rätsel."

Aufs beste unterstützt werden diese prächtigen Schilderungen von vielen bunten und einfarbigen Abbildungen nach eigenhändigen Skizzen des Verfassers. Die Lektüre dieses fesselnden vorzüglich ausgestatteten Werkes kann jedem empfohlen werden, der sich für dieses Wunderwerk der Schöpfung interessiert und sich über dieses unterrichten will. W.

— **Wie reist man in Norwegen und Schweden?** Mit Berücksichtigung von Finnland und Kopenhagen. Herausgegeben von Prof. Dr. Karl Kinzel. Verlag Friedrich Bahn in Schwerin. 1925.

In der Art seiner bekannten Reisebücher für Oberbayern, Tirol, Schweiz und Italien hat Kinzel nunmehr auch für die nordischen Länder „ein Buch zum Lust- und Planmachen" herausgegeben. Das Büchlein gibt eine treffliche Schilderung von Land und Leuten und eine praktische Anleitung, sie kennenzulernen. Beim Lesen dieses Reiseführers gewinnt man den Eindruck, als ob man bereits in persönliche Beziehung zu den nordischen Ländern und ihrer Kultur tritt. Ganz besonders als Vorbereitung für eine Reise nach Schweden und Norwegen ist das Kinzelsche Buch zu empfehlen. Nicht auf Einzelheiten, sondern auf eine Einführung in die großen Zusammenhänge kommt es dem Verfasser an. Darum wird auch der gern einen Blick in dieses Buch werfen, der nicht gleich eine Reise nach dem Norden planen kann, aber gern etwas von der schwedischen und norwegischen Natur, den hellen Nächten, der Mitternachtssonne, dem Wirtschaftsleben, dem Erz- und Holzverkehr nordischer Art und Wesen kennen lernen will. Nach einer Schilderung der Einreisewege und Kopenhagens führt der Verfasser den Leser in Norwegen ein unter Vorschlag weniger bestimmter Reisewege, die aber dem Reisenden einen wesentlichen Eindruck vom Lande geben können. In der gleichen Weise wird Schweden, gewissermaßen in einem Anhang Finnland, „das Land der tausend Seen", behandelt. Reicher Bildschmuck und gute Karten erhöhen den Wert des Buches. Paszkowski.

— **Spracherstarrung und Tonverschiebung.** Von Otto Briegleb. Leipzig 1926. Theodor Weicher. 80 S. 2,10 RM.

An mehreren Hunderten von Beispielen, zuerst an Ortsnamen, dann auch an anderen Wörtern unserer Sprache sucht der Verfasser nachzuweisen, wie wir uns mehr und mehr von de Geiste schon durch die Tongebung entfernen, insbesondere naturgemäße schärfere Betonung der vordersten Haupts ohne rechten Grund auf spätere Silben verschieben und mit chem, zumeist durch fremdsprachliche Einwirkung verursach undeutschen Sprachempfinden das Denken in der eige Sprache beeinträchtigen. Man wird der lebhaften Ausfühi im großen und ganzen gern beitreten, aber doch darauf l weisen dürfen, daß der Hauptschade anderswo liegt. Die ersteren unnatürlichen Erscheinungen der Schachtelung, Periodenbildung und vor allem der passiven Satzgestalt schleppen wir längst mit uns, und dazu ist heute noch die T sierung getreten. Großartige Begriffsbildungen, in denen gerade die deutsche Sprache besonders hervorhebt, wie V nunft, Verstand, Ursache, Wirklichkeit u. a. werden kaum i in ihrem Wesen erkannt. Ein großer Teil der Schuld fällt die praktische Vernachlässigung der Sprache im Jargon Masse. Die innerste Ursache ist aber doch wohl, daß geistige Inhalt der Ideen im modernen Leben, das sich fast noch um die Routine des Tages dreht, immer mehr schwi Ob da noch viel zu machen sein wird, ist angesichts der äuß Ereignisse fraglich. Auch eine Sprache kann verdorren sterben, wie die Vereinigung der Menschen, die sie nicht sp v.

— **Gestaltungsgeschichte der Erde.** Von Dr. Leopold Ko a. o. Professor der Geologie der Universität Wien. Mit 6 guren im Text und einer Übersichtskarte. (Sammlung B traeger. Band 7.) Berlin 1925. Verlag von Gebrüder B traeger. VII + 200 Seiten. Preis geb. 7,50 M.

Die Frage nach der Gestaltung der heutigen Erdoberfläch von allgemeinem Interesse, da die Erscheinungen des Le mit den allgemeinen geographisch-geologischen Verhältn unseres Planeten eng zusammenhängen. Der bekannte Ge der Wiener Universität hat bereits vor einigen Jahren die gebnisse seiner grundlegenden Forschungen über die For Gesetze und Probleme der Gestaltung der Erde in seinem W „Bau der Erde" zusammengefaßt und gibt nun in dem vorlie den Buche eine für einen weiteren Kreis bestimmte Darle dieser großen und bedeutungsvollen Fragen nach der Ge tungsgeschichte der Erde, wobei vor allem das geschicht Moment in den Vordergrund gerückt ist. Das Buch zerfäl 5 Abschnitte. Nach einem Abriß der Geschichte der Geo wird die Bedeutung der Evolution und Revolution in der E schichte dargelegt und dann eine Schilderung der großen eignisse der Erdgeschichte gegeben. Der vierte, umfangrei Abschnitt bringt die eigentliche Gestaltungsgeschichte der tinente und Ozeane. Der Schlußabschnitt behandelt die Ge tungsgesetze und Theorien, woran sich ein ausführliches, führendes Literaturverzeichnis anschließt. Die gesamte handlung des umfangreichen Stoffes zeugt von einer me haften Beherrschung des ganzen Gebietes, die eine bei Kürze klare und leicht verständliche Darstellung, unter durch gute Abbildungen, ermöglicht. Das Werk gibt g zeitig einen ausgezeichneten Überblick über die verschie Theorien vom Bau und von der Entwicklung der Erde denen nach dem nüchternen, objektiven Urteil des Verfa keine als Universalhypothese zu gelten vermag. Dem ans den, gut ausgestatteten Werk möchten wir viele Leser wün S

Untersuchungsführung.

Von Bahnhofsinspektor **Heinrich Hammer**, Karlsruhe

In meiner Tätigkeit als untersuchungsführender Beamte sich auch mir die schon allenthalben aufgeworfene Frage der Wirtschaftlichkeit des Dienstzweiges „Untersuchun rung" aufgedrängt.

Das Wesen und der Zweck der Untersuchungsführung

können dahin zusammengefaßt werden, daß die Verwaltun fehlungen gegen die für die Regelung des gesamten Di erlassenen Vorschriften verfolgen und aufklären muß, nicl das Personal leicht anzunehmen geneigt ist, hauptsächli dem Zweck, den Schuldigen persönlich namhaft zu mache an ihm die Verfehlung zu sühnen, sondern um die erfolgte stöße — auch den Nichtbeteiligten — klarzulegen. Dan zweckt die Verwaltung, die Wiederholung begangener fehlungen nach Möglichkeit zu verhindern, um sich selb auch ihre Bediensteten vor Schaden — Ersatzleistungen Art, Beschädigung der Bahnanlagen und von Fahrzeugen bewahren.

Es läßt sich aber bei einer Verwaltung mit derartig gr Personalbestand wie der Deutschen Reichsbahn-Gesell

[ebenso]wie in sonstigen Großbetrieben) nicht umgehen, die Ver-
[pflichtu]ng des Einzelnen diesem nachhaltig zum Bewußtsein zu
[bring]en. Dies kann eben meist nicht durch persönliche
[Ermah]nung, sondern nur durch Bestrafung geschehen. Die
[Letztbestr]afung erfolgt durch eine Warnung oder einen Ver-
[weis] als der gewissermaßen psychischen Bestrafung, oder
[durch] Auferlegung einer Geldstrafe in schwerwiegenden
[Fälle]n. Daneben erfolgt die Heranziehung des Bediensteten
[zum] vollen oder teilweisen Ersatz des durch ihn verursachten
[Schad]ens. Beides, die Geldstrafe und die Heranziehung zum Er-
[satz,] bezwecken neben der psychischen eine materielle Wirkung:
[Verk]ürzung der Einnahme des Bediensteten. Der so bestrafte
[oder] zum (wenn auch nur teilweisen) Ersatz herangezogene Be-
[dienst]ete wird eingedenk des erlittenen Tadels, oder auch um
[sich] vor ferneren finanziellen Schädigungen zu bewahren, in
[Zuk]unft die Befolgung der Dienstvorschriften und aufmerk-
[same] Dienstbesorgung sich angelegen sein lassen. Handelt es
[sich] um einen der leider auch zahlreich vertretenen Bedien-
[steten], die weder durch persönliche Ermahnungen, noch durch
[solc]he Bestrafungen auf den Weg der dienstlichen Besserung
[gebra]cht werden können, so wird die durch die Untersuchungs-
[führu]ng festgestellte, immer mehr sich häufende Summe der
[Verfeh]lungen letzten Endes zur Ausmerzung dieses Bedien-
[steten] aus dem Eisenbahndienst führen. In beiden Fällen
[wird de]r von der Verwaltung durch die Einrichtung der Unter-
[suchun]gsführung gewollte, oben angedeutete Zweck erreicht.

[G]egenstand der Untersuchungsführung

[sind] alle Unregelmäßigkeiten insbesondere des Betriebs- und
[Verke]hrsdienstes, daneben auch des Verwaltungs- und
[Kassen]dienstes. Die beiden erstgenannten Dienstzweige er-
[strecke]n sich hauptsächlich auf den Verkehr mit dem Publikum,
[den K]unden der Eisenbahn, und bilden so bei den, wie in jedem
[große]n Geschäftsverkehr, sich ergebenden Auseinandersetzun-
[gen, B]eschwerden, Forderungen und Ansprüchen am meisten
[Anlaß] zur Untersuchungsführung.

[Im] Betriebsdienst ist eine eingehende Untersuchungs-
[führun]g notwendig bei Unfällen aller Art, gleichgültig, ob es
[sich u]m Verletzung oder Tötung von Personen oder um Be-
[schädi]gungen der Bahn oder von Fahrzeugen oder nur um son-
[stige U]nregelmäßigkeiten handelt. Der Betriebsdienst erfordert
[aufmer]ksame Beachtung aller zu seiner Führung gegebenen Vor-
[schrift]en; es können daher auch nur geringfügige Verstöße un-
[bedingt] nicht geduldet werden. Die Untersuchungsführung muß
[du]rchgreifend arbeiten, um alle, auch die kleinsten, weniger
[wichtig] erscheinenden Verfehlungen an das Licht zu ziehen und
[du]rch ausführliche Erläuterung der in Betracht kommenden
[Bestim]mungen, gegen die gefehlt wurde, dem Personal gegenüber
[belehr]end zu wirken. Es sei hier schon auf die engen Be-
[ziehung]en zwischen Untersuchungsführung und Dienstvortrags-
[wesen,] worüber unten noch zu sprechen sein wird, hingewiesen.

[Im V]erkehrsdienst (Ersatzforderungen aller Art — Er-
[satzans]prüche wegen fehlender oder in Verlust geratener Güter,
[Fracht]reklamationen, Beschwerden usw.) ist die Unter-
[suchung]sführung unter Umständen ungleich schwieriger, da dem
[Unters]uchungsführenden nicht wie z. B. bei einem Betriebs-
[unfall] die konkreten Tatsachen, die zum Unfall führten, im
[allgemeinen] auf Grund seiner Erfahrung oder aus den Akten bekannt
[sind, s]ondern er zunächst auf die meist mit Zweifel aufzu-
[nehmen]den Angaben der zuerst Gehörten angewiesen ist. Unter-
[suchung]sführungen in Angelegenheiten des Verkehrsdienstes
[sind] daher meist ergebnislos, weil die erfundenen An-
[gaben d]es Personals, obwohl sie als solche erkannt, mangels
[jeder] der Beweismittel dem leugnenden Personal gegenüber
[als unwahr] nicht erklärt werden können.

[Als ty]pisches Beweisstück sei folgender Fall angeführt:

[Ich b]eobachtete einen Gepäckbediensteten, der damit beschäftigt
[war, ein]e Anzahl Gepäckstücke — größere Musterkoffer — von
[einem Ge]päckkarren auf den Bahnsteig zu entladen. Dies geschah
[auf die] einfachste Weise: die auf dem Karren stehenden Koffer
[wurden] über den Rand der Karrenpritsche herausgezogen und
[fielen d]ann seitlich an der Kante der Karrenpritsche auf den
[Bahnste]ig hinunter, wo sie mit starkem Aufschlag ankamen.
[Zur Ent]ladung der letzten zwei Koffer bediente sich der Be-
[dienstete], anscheinend Beschädigungen des Kofferinhaltes be-
[fürchtend], der Ladeleiter. Sollte bei der geschilderten unschon-
[lichen B]ehandlung der Gepäckstücke, eine solche liegt hier tat-
[sächlich] vor, Beschädigung des Kofferinhaltes und damit eine
[Ersatzfo]rderung verursacht worden sein, so würde bei der ein-
[geleitete]n Untersuchung — Anhörung des Ladepersonals der
[vielleich]t weit entfernt gelegenen Versandstation, des Fahrlade-
[personal]s sämtlicher von der Sendung berührten Züge und des
[Ladeper]sonals der Empfangsstation — ein greifbares Ergebnis
[nicht he]rauskommen, weil eben der obenerwähnte Bedienstete,
[ohne di]e Aufsicht arbeitete, eine unschonliche Behandlung der
[Koffer l]eugnen wird. Daraus ergibt sich, daß derartige Unter-
[suchungs]führungen zwecklos sind und zur Vermeidung unnötigen
[Kosten-] und Zeitaufwandes frühzeitig eingestellt werden sollten,

wenn nach Sachlage von vornherein kein Ergebnis zu erwarten
ist, und deshalb überhaupt auf Einleitung einer Untersuchung
verzichtet werden sollte.

Auch die Untersuchungsführung bei fehlenden Gütern, insbe-
sondere solchen, deren zugehörige Begleitpapiere gleichzeitig mit
den Gütern verschwinden, so daß der Abmangel der Güter erst
spät, bei einem nach Wochen beim Absender eintreffenden Er-
innerungsschreiben des Empfängers, bekannt wird, endet in der
Regel erfolglos. Außer der Feststellung des tatsächlichen Ab-
ganges auf der Versandstation und des Abmangels dieser Güter
können auch bei weitausholender Untersuchungsführung weitere
Angaben als die vorgenannten meist nicht erbracht werden. Es
muß hier in die Hand der untersuchungsführenden Stelle gelegt
werden, die Untersuchung rechtzeitig abzubrechen, sobald diese
im Sande zu verlaufen droht. Zur Einkreisung des Entwendungs-
ortes dürften die nach den Ermittelungsvorschriften zu er-
stattenden Meldungen genügen.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß die Unter-
suchungsführung in Angelegenheiten des Verkehrsdienstes in
der jetzt noch geübten Weise teilweise zu weit geht. Insbesondere
wird auch bei dem derzeit geübten Verfahren die Erledigung
von Erstattungsanträgen oder Beschwerden immer noch unge-
bührlich verzögert, was nicht zuletzt wegen des dadurch nach
außen entstehenden geschäftlich ungünstigen Eindruckes ver-
mieden werden sollte.

Die Untersuchungsführung in Angelegenheiten des Verkehrs-
dienstes muß daher in mancher Hinsicht vereinfacht werden.
Für die Vereinfachung können jedoch allgemein gültige Normen
für Einzelfälle nicht aufgestellt werden, vielmehr muß die Ver-
einfachung jeweils der untersuchungsführenden Stelle über-
lassen bleiben.

Auf die Untersuchungsführung in Angelegenheiten des
Kassen- und Verwaltungsdienstes soll als außerhalb des Rahmens
dieses Aufsatzes liegend, hier nicht näher eingegangen werden.

Hand in Hand mit der Untersuchungsführung geht

das Dienstvortrags- und Dienst-
besprechungswesen.

Die beiden Dienstzweige, Dienstvortrags- und Dienst-
besprechungswesen und Untersuchungsführung werden auf den
großen Personalstationen in einer Hand zu vereinigen sein. Der
untersuchungsführende Beamte erscheint kraft seiner umfassenden
Kenntnis der häufig vorkommenden Verstöße gegen die Dienst-
vorschriften, die er sich durch die Behandlung der zahlreichen
Fälle erwirbt, zur Unterrichtserteilung am besten geeignet. Er
bedarf zur Abhaltung der Dienstvorträge und Dienstbesprechun-
gen kaum großer Vorbereitung, die sonst unbedingt nötig ist,
sollen die Vorträge sich fruchtbringend gestalten, sondern er kann
jederzeit über Gegenstände aus seinem Arbeitsgebiet „aus dem
Stegreif" vortragen, da ihm die Fälle, über die er Untersuchung
geführt und deren Abwandlung er erledigt hat, stets in der Er-
innerung gegenwärtig sind. Für ihn genügen lediglich die Vor-
merkung einzelner Stichworte, um sich im gegebenen Fall den
vollständigen Aktengang wieder vor Augen führen zu können.

Um zur

Frage der Wirtschaftlichkeit

des Dienstzweiges „Untersuchungsführung" zurückzukommen,
muß gesagt werden, daß, wie bereits eingangs erwähnt, die Ver-
folgung aller Verfehlungen unbedingt notwendig ist. Ein Nach-
geben in dieser Hinsicht würde ein Loslassen der dienstlichen
Zügel bedeuten und damit eine unliebsame Erschlaffung des
Personals in der Dienstbesorgung zeitigen. Das Personal selbst
wird bei richtiger Handhabung der Untersuchungsführung, d. h.
bei einer Untersuchungsführung, die, wenn sie auch den strengen
dienstlichen Erfordernissen entspricht, doch immer der mensch-
lichen Schwäche und Unvollständigkeit Rechnung trägt, darin
keine schikanöse Einrichtung erblicken. Dagegen wird das Per-
sonal sich selbst das Bestreben aneignen, durch ordnungsgemäße
Dienstbesorgung Verfehlungen und damit Verfolgungen solcher zu
vermeiden, zwar nicht nur aus idealen Gründen, sondern auch in
der Absicht, den mit der Verfolgung im Zusammenhang stehenden
persönlichen Unannehmlichkeiten — Einvernahme meistens in
dienstfreier Zeit, Anstehen beim Einvernahmebeamten und nicht
zuletzt das für viele persönlich unangenehme Moment der Ein-
vernahme selbst — zu entgehen.

So wirkt die Einrichtung der Untersuchungsführung schon
durch die Tatsache ihres Bestehens fehlervermindernd auf den
Dienstbetrieb, während aus ihrer Durchführung eine befruch-
tende Wirkung hinsichtlich der Aufklärung und Unterrichtung
des Personales zu erwarten ist, was sich seinerseits in einer
Abnahme der Verfehlungen und damit einem Rückgang von Er-
satzforderungen aller Art auswirken muß, wodurch wiederum
eine Verminderung der Ausgaben erreicht wird. Die Unter-
suchungsführung erzielt also ein wirtschaftliches Plus und er-
füllt damit ihren Zweck.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 17. Mai 1926 tritt der Ausnahmetarif 113 für Lösung, wässerige, von Chlorkalzium und Chlormagnesium im Verkehr von Leipzig-Leutzsch nach allen Reichsbahnstationen in Kraft. (513)

Berlin, den 11. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. Mai 1926 tritt der Ausnahmetarif 16 c für getrocknete oder gedörrte Kartoffeln (Flocken, Scheiben, Schnitzel), zu Futterzwecken bestimmt, in Kraft. (511)

Berlin, den 11. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 17. Mai 1926 werden in den Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) die Stationen Deutsch Krone Ost und Prechlau als Versandstationen und die Station Stolpmünde als Empfangsstation unter den Seehäfen einbezogen. (512)

Berlin, den 12. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 17. Mai 1926 wird der Unterabschnitt „88a Ruppiner Eisenbahn" des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" geändert. Näheres enthält die am 17. Mai 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 12. Mai 1926. (521)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1926 werden in den Ausnahmetarif 7a (Eisenerz) unter Streichung der Stationsfrachtsätze für Düsseldorf-Lierenfeld die Stationen Düsseldorf-Grafenberg, Düsseldorf-Lierenfeld und Remscheid Hbf. als Empfangsstation aufgenommen.

Berlin, den 14. Mai 1926. (523)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1926 werden in der Abteilung XXVI verschiedene Änderungen durchgeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. Mai 1926. (525)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Ab 1. Juni 1926 wird Eisenach in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. Mai 1926. (520)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1926 wird im Ausnahmetarif 22 (Schwefelsäure) der Abschnitt Frachtberechnung geändert. Ferner werden die Stationen Keltsch, Saarau und Wolfen (Kr. Bitterfeld) als Versandstationen in diesen Ausnahmetarif aufgenommen.

Berlin, den 15. Mai 1926. (522)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 17. Mai 1926 wird das Warenverzeichnis des Tarifs durch Einbeziehung von „Kunstwolle" in Abteilung XXXIX erweitert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (515)

Altona, den 11. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1926:
Aufnahme von Stationen in den A. T. 99.
Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. Mai 1926. (518)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1926 werden die Frachtsätze für Holz der Klasse D bei den Übergängen Oderberg, Troppau und Fraustadt Grenze mit denen für Holz der Klasse E gleichgestellt.

Altona, den 15. Mai 1926. (524)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober-niederschlesischen Gewinnungsstätten), Heft 11 — Bk. 6 —.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf S. 159 bei der Station „Rokytnice nad Jizerou" in der laufenden Nummer 23 der Schnittfrachtsatz II von „633" in „733" und in der laufenden Nummer 28 der Übergang „0" / Li/La in „10" / Li/La sowie auf S. 102 bei der Station „Bajč" in der laufenden Nummer 18 der Schnittfrachtsatz I von „1168" in „168" richtigzustellen. (514)

Dresden, am 11. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Ungarischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1926 wird das Vorwort geändert, ferner wird auf Seite 3 im Absatz 3 zu Art. 6 das dritte Wort „niederländische" und im Absatz 2 zu Art. 11 der letzte Satz „In diesem Falle usw. bis vorgeschrieben werden" gestrichen. Auf Seite 6 wird im Abschnitt III unter e) die gemeinsame tschechoslowakische und ungarische Grenzübergangsstation „Bratislava-Petržalka" nachgetragen.

Köln, den 12. Mai 1926. (517)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Niederländischer Eisenbah[n]verband. Verbandsgütertarif Teil II, H[eft]

Mit sofortiger Gültigkeit ist Seite 158 unter V. Ausnahmetarif[e] für 7 wie folgt zu ergänzen:

„Die deutschen Durchfuhrausna[hme]tarife im Verkehr mit den Niederl[anden] gelten ohne besondere Bekanntma[chung] auch im deutsch-niederländischen [Ver]bandsverkehr."

Köln, den 17. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft]
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 41[a] (Holzverkehr Polen-Niederlande)

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1926 [wird] der vorgenannte Tarif durch die [Auf]nahme von Grubenholz erweitert. [Die] zu erfüllenden Mindestmengen trete[n Än]derungen ein. Außerdem wird di[e An]wendung des Tarifes beschränkt [auf] Holz, das aus ehemaligen Prov[inzen] Preußen und Westpreußen stammt. [Das] Nähere enthält der Tarif- und Ver[kehrs]anzeiger für den Güter- und Tierve[rkehr] (T.V.A.I.)

Breslau, den 12. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft]
Reichsbahndirektion Breslau.

Bayerisch-Pfälzischer Güterverk[ehr]

Druckfehlerberichtigungen in de[r Ent]fernungstafel I des Tarifs.

Seite 9 bei Edling: Anstoß an Nr. 3[...] an Nr. 26,

Seite 9 bei Ellingen (Bay.): Anst[oß an] Nr. 21 = **50 km** statt 65 km,

Seite 12 bei Gundelshausen: Ans[toß an] Nr. 26 = **59 km** statt 9 km,

Seite 20 bei Obernsees: Anstoß an [...] = **21 km** statt 1 km.

München, 15. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Ba[yern]

Lokalgütertarif Teil II. Besonde[re Be]stimmungen im Verkehre nach [den] Schiffsstationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 19[26] auf weiteres werden für Frac[ht] eines Absenders in Mengen von [minde]stens 5000 kg bzw. mindestens 10[...] nach SHS-Schiffsstationen neue [Bestim]mungen eingeführt. Die mit 1. Mä[rz ...] in Kraft gesetzten „Besonder[en Be]stimmungen, betreffend den S[...] ladungsverkehr nach SHS-Stat[ionen"] werden mit 1. Juni 1926 aufgehol[en].

Auskunft erteilen die gesell[schaftliche] Direktion und die beteiligten [Dienst]stellen.

Wien, am 17. Mai 1926.
Erste Donau Dampfschiffah[rts]gesellschaft.

Csl. Donau-Umschlagverkehr üb[er Bra]tislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai [...]

Im vorbezeichneten Tarif si[nd hin]sichtlich des Eisenbahndurchlauf[...] tere Änderungen, Ergänzungen u[nd Be]richtigungen durchgeführt. Auskü[nfte er]teilen die beteiligten Verwaltun[gen] wie deren Dienststellen.

Regensburg, den 7. Mai 1926.
Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellscha[ft]
namens der beteiligten Verwalt[ungen]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

21. | Berlin, den 27. Mai 1926. | LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Wagenstandgeld.

Von **Dr. Schultz**, Berlin.

§§ 63ᵃ und 80⁸ EVO muß die Verladung durch den er und die Entladung durch den Empfänger innerhalb rist beendet sein, die durch Aushang an der Abfertielle oder durch den Tarif bekanntzugeben ist. Die sind in den Tarifteilen II festgesetzt.

end dieser „Ladefristen" hat der Verkehrtreibende für nspruchnahme des Güterwagens zum Be- und Entladen u zahlen; die Kosten, die der Eisenbahn aus dem Vordes Wagens während der Ladefrist erwachsen, sind ie Fracht abgegolten. Wird die Ladefrist aber von dem treibenden nicht gewahrt, so ist das tarifmäßige Standentrichten.

Wagenstandgeld beträgt zur Zeit 2 ℳ für die ersten, r die zweiten und 6 ℳ für die dritten 24 Stunden der rschreitung.

Zeit beschäftigt sich die Ständige Tarifkommission r Frage, die Tarifsätze für Wagenstandgeld zu Das Eisenbahn-Zentralamt hat nämlich beantragt, im e jetzigen Standgeldsätze

Zeiten des Wagenüberflusses auf 1,50 M. für den Tag er Wegfall der Staffelung für den 2. und 3. Tag zu äßigen,

Zeiten des Wagenmangels bis zum doppelten Betrage zu öhen.

Antrag hat bei der mit der Berichterstattung beauf- Reichsbahndirektion Altona — unter gewissen Ände- Zustimmung gefunden und ist auch von der Mehrzahl isbahndirektionen sowie von den Verkehrtreibenden im en freundlich aufgenommen worden. Der Unteraus- er StTK zur Überprüfung der deutschen Güter- hat sich bereits in seiner 16. Sitzung in Leipzig am 16. März 1926 mit diesem Antrag beschäftigt. Dabei tauchten jedoch in eingehender Aussprache so viele Gründe für und wider auf, daß die Frage noch nicht für spruchreif gehalten und einem engeren Unterausschuß überwiesen wurde, der sich aus den Reichsbahndirektionen Berlin, Altona und Hannover (als der vorsitzenden Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes), dem Tarifamt München, dem Eisenbahn-Zentralamt und einem Vertreter des Verkehrsausschusses zusammensetzt. Es lagen gutachtliche Äußerungen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, des Deutschen Industrie- und Handelstages und des Stahlwerksverbandes vor, die den Vorschlag des Eisenbahn-Zentralamtes zwar in seinem Grundgedanken billigten, aber doch sehr wesentliche Änderungsvorschläge brachten. Auch in der Tagespresse ist die Frage bereits erörtert worden.

Der Antrag des Eisenbahn-Zentralamtes geht davon aus, daß das Standgeld zwei Aufgaben hat:

a) als Entschädigung der Eisenbahn für die längere Inanspruchnahme des Wagens und
b) als Zwangsmittel zur Beschleunigung des Ladegeschäfts zu dienen.

Die erste Aufgabe hat das Standgeld stets zu erfüllen, die zweite Aufgabe jedoch im allgemeinen nur, wenn die Wagen knapp sind oder wenn verhütet werden muß, daß sie durch übermäßig lange Benutzung knapp werden. Das Ladegeschäft abzukürzen, kommt aber ganz besonders dann in Frage, wenn Wagenmangel herrscht. In Zeiten des Wagenmangels ergreift die Eisenbahn verschiedene kostspielige Maßnahmen, um den Wagenumlauf zu beschleunigen und dadurch die tägliche Wagenstellungszahl zu steigern. Es ist recht und billig, daß die Eisenbahn zu solchen Zeiten auch ein wirksames Mittel in der Hand haben muß, die Innehaltung der Ladefristen zu erzwingen,

um auch dadurch eine Umlaufbeschleunigung zu erreichen. Sie hat dabei vielmehr die Belange der Allgemeinheit als ihre eigenen geldlichen Belange zu wahren. Insbesondere ist es ein Irrtum anzunehmen, daß die Eisenbahn in Mangelszeiten schon zu dem Zweck, möglichst hohe Frachteinnahmen zu erzielen, um eine Steigerung der Wagenstellung bemüht sein müsse. Denn Wagenmangel bedeutet für die Eisenbahn nur ein Hinausschieben, keinen Verlust der Transporte, dem sie trotz Wagenmangels stets vorbeugen kann. Selbst gewisse Einnahmeverluste würden, betrachtet man nur ihre geldliche Auswirkung für die Eisenbahn, immer noch niedriger sein als die Summen, die die Eisenbahn zur Beschleunigung des Wagenumlaufs in Mangelszeiten besonders aufwendet, gehen doch beispielsweise die Kosten für das Fahren von Güterzügen an einem Sonntag schon in die Millionen. Die Abkürzung des Ladegeschäfts und mindestens die Innehaltung der Ladefrist liegt vielmehr lediglich im allgemeinen Interesse der Wirtschaft, dem die Eisenbahn dienen will, denn der säumige Be- und Entlader entzieht den Wagen durch Überschreiten der Ladefrist den übrigen Verkehrtreibenden, die auf Bereitstellung von Laderaum warten und durch unpünktliche Wagenstellung in ihren Geschäften geschädigt werden.

Der Betrag, der ausreicht, um die Kosten der Eisenbahn für das längere Vorhalten des Wagens zu decken, ist sicherlich zu niedrig, um zugleich als ausreichendes Druckmittel zur Beschleunigung des Ladegeschäftes zu dienen. Dieses Druckmittel hat aber zu Zeiten des Wagenüberflusses keine Berechtigung, ist dagegen unentbehrlich zu Zeiten, in denen der Wagenpark zur Bedienung des Verkehrs eben ausreicht und durch zu lange Inanspruchnahme der Wagen knapp werden würde. Schließlich muß dieses Zwangsmittel in Zeiten ausgesprochenen Wagenmangels besonders wirksam gestaltet werden. Deshalb muß man 3 Zeiträume unterscheiden:

1. Die Zeit des Wagenüberflusses. In dieser ist nur ein niedriges, die Wagenkosten etwa deckendes Standgeld erforderlich. Eine Erhöhung des Standgeldes für den 2. und 3. Tag der Ladefrist-Überschreitung entbehrt der Berechtigung.

2. Die Zeit noch ausreichender oder schon knapper Wagenbestände. In dieser Zeit muß ein gewisser Druck zur Innehaltung der Ladefristen ausgeübt werden, das Standgeld muß also höher sein als im ersten Zeitraum. Insbesondere muß einer groben Überschreitung der Ladefrist durch Erhöhung der Standgeldsätze für den 2. und 3. Tag (Staffelung) vorgebeugt werden.

3. Die Zeit des Wagenmangels. Für diese Zeit sind besonders hohe und stark gestaffelte Standgeldsätze unentbehrlich.

Zu 1. In der Verwaltungspraxis ist in Zeiten des Wagenüberflusses mehr oder weniger entgegenkommend Standgeld aus Billigkeitsgründen auf Antrag erstattet worden. Es ist eben nicht zu rechtfertigen, den Benutzer des Wagens durch 6 M. Standgeld zur Rückgabe anzuhalten, wenn die Eisenbahn den unter diesem Zwang entladenen Wagen nicht braucht und abstellt oder gar den Entlader wegen Platzmangels auf dem Bahnhof um vorübergehende Aufstellung des Wagens auf seinem Anschlußgleis ersucht. Das Erstattungsverfahren ist unwirtschaftlich, denn Beträge, die doch wieder erstattet werden, sollten lieber gar nicht erst erhoben werden zur Vermeidung unnötiger Verwaltungsarbeit und zur Entlastung der Verkehrtreibenden von Ausgaben. Überdies hat das Erstattungsverfahren auch den Mangel, daß es in dem großen Gebiet der Reichsbahn trotz Aufstellung allgemeiner Richtlinien nicht völlig einheitlich durchgeführt werden kann.

Zu 2. In dieser Zeit erfüllt das jetzige Standgeld im allgemeinen seinen Zweck.

Zu 3. Die jetzigen Standgeldsätze sind in Mangelszeiten unzureichend, weil sie unter Berücksichtigung des Wertes, den das verladene Gut hat, zu niedrig sind und meist ohne Nachteil für den säumigen Be- und Entlader den allgemeinen Unkosten zugeschlagen und abgewälzt werden können. Es kommt hinzu, daß die Innehaltung der Ladefrist oft nur unter Aufwe[ndung] besonderer Kosten möglich ist, die viel höher sind al[s das] jetzige Standgeld. Es ist daher erklärlich, daß der Ve[rkehr]treibende die Ladefrist dann lieber zum Schaden der Allg[emein]heit überschreitet, als daß er sie durch Aufwendung beson[derer] Ausgaben innehält.

Allerdings bieten §§ 63^8, 80^8 EVO. die Möglichkeit, bei „[...] anhäufungen" das Standgeld zu erhöhen. Aber dabei ist an eine Behebung örtlicher Schwierigkeiten als daran ge[dacht,] das Standgeld bei Wagenmangel allgemein zu erhöhen[. Und] gerade hierauf kommt es an, um ganz allgemein durch [das] Standgeld eine Beschleunigung des Ladegeschäfts, dadurc[h eine] Beschleunigung des Wagenumlaufs und damit eine Steig[erung] der Wagenstellung zum Besten der Allgemeinheit zu er[zielen.] Überdies ist es wenig zweckmäßig, erst die Genehmigun[g des] Reichsverkehrsministers einholen zu müssen, zumal sei[t dem] Übergang des Betriebsrechtes auf die Deutsche Reichsba[hn-Ge]sellschaft die Leitung der Reichsbahn und die Aufsicht üb[er sie] in verschiedenen Händen liegen. Die Notwendigkeit, d[ie Er]höhung zu veröffentlichen, bedeutet auch eine unerwü[nschte] Erschwernis und unangenehmen Zeitverlust.

Das Eisenbahn-Zentralamt hat daher mit seinem Vor[schlag] im ersten Abschnitt 1,50 M. Standgeld täglich ohne Staf[fel,] im zweiten die jetzigen Standgeldsätze und im dritten da[s Dop]pelte der heutigen zu erheben, wohl das Rechte ge[troffen.] Allerdings deckt 1,50 M. die täglichen Wagenkosten der [Eisen]bahn nicht ganz. Rechnet man mit einem durchschnittliche[n Neu]wert der Wagen von 4150 M., der in 30 Jahren abzuscl[hreiben] ist, mit einer Verzinsung des Zeitwertes (unter Berücl[ksichti]gung der Abschreibung) von 2600 M. mit 7 % und mit [durch]schnittlichen Unterhaltungskosten von etwa 150—300 M. j[ährlich] für den Wagen, so betragen die täglichen Wagenkosten [...] 1,70 M. Dieser Betrag erhöht sich aber noch durch

1. die Kosten des mit Rücksicht auf die standgeldpfli[chtigen] Wagen vorzuhaltenden größeren Wagenparks;

2. die Kosten für die in entsprechend größerem Ausma[ß vorzu]zulegenden Freiladeanlagen (kommt für Wagen in Pr[ivatan]schlüssen nicht in Frage);

3. die Kosten für die mit standgeldpflichtigen Wagen [vorzu]nehmenden Rangierbewegungen (kommt für Wagen in [Privat]anschlüssen nicht in Frage);

4. die Kosten des Wagendienstes (Beaufsichtigung, V[...]nung, unter Umständen vermehrte Leerwagenzuführung[, wenn] die auf der Station vorhandenen Wagen nicht leer w[erden).]

Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände, die e[ine an]nähernd genaue Berechnung der täglichen Wagenkost[en un]möglich machen, wird man die täglichen Wagenkosten n[och] nicht zu hoch schätzen. Das hindert aber nicht, in Zei[ten des] Wagenüberflusses 1,50 M. Standgeld für ausreichend zu [halten.] Denn zu dieser Zeit spielen die unter Punkt 1 aufge[führten] Mehrkosten keine Rolle, weil dann ein großer Teil des f[ür ver]kehrsstarke Zeiten erforderlichen Wagenparks unbenutz[t abge]stellt ist. Ferner muß berücksichtigt werden, daß die [Eisen]bahn die Wagen nur abstellen und mit ihnen gar nich[ts ver]dienen würde, wenn sie nicht standgeldpflichtig würden. [Zum] Abstellen der Wagen sind außerdem erhebliche Betriebs[leistun]gen erforderlich, die vermindert werden, wenn die Wage[n bei] Verlangsamung des Ladegeschäfts länger in Benutzung [bleiben.] Wahrscheinlich wird die Zahl der Standgeldtage bei [einer] starken Ermäßigung des Standgeldes auch größer werd[en und] darin ein gewisser Ausgleich für die Ermäßigung der St[andgeld]sätze liegen. Vor allem findet die Eisenbahn aber einen g[ewissen] Ausgleich für das Zurückbleiben des Standgeldes hin[ter den] Selbstkosten auch darin, daß sie zu Zeiten des Wagen[mangels] und in den Staffelsätzen im Zeitabschnitt 2 ein über die [Selbst]kosten hinausgehendes Standgeld erhält. Unter 1.50 [M. her]unterzugehen, wie es teilweise von den Verkehrtreiben[den ge]wünscht wird, ist bei der ganzen Sachlage freilich nic[ht mög]lich. Sind die Zeiten des Wagenüberflusses vorbei, [so wird] man die jetzigen Standgeldbeträge für angemessen [...]

en, jedoch mit der Einschränkung, daß trotz aller billigen
sichtnahme auf die entschuldbaren Fälle einer kurzen
fristüberschreitung kein Anlaß vorliegt, für den ersten
unter den Selbstkosten zu bleiben. Man wird daher er-
n können, das Standgeld für den ersten Tag von 2 M. auf
zu erhöhen.

nz unzulänglich sind jedoch die Standgeldsätze für die Zeit
scharfen Wagenmangels. Die Erfahrungen haben gelehrt,
n einzelnen Fällen, in denen das Standgeld auf Grund des
EVO erhöht war, die Ladefrist sehr viel pünktlicher inne-
ten worden ist als unter der Herrschaft der bisherigen
Einen Beweis, daß das Standgeld in Mangelszeiten gerade
ppelte Höhe wie jetzt haben muß, kann man freilich nicht
agen, es ist mehr Gefühlssache, bis zu welcher Höhe das
geld gesteigert werden soll. Unannehmbar ist aber ein
hlag, 3, 5 und 8 M. zu berechnen. Da die weitaus größte
der Ladefristüberschreitungen auf den ersten Tag fällt,
gerade hier eine Besserung erzielt werden. Das ist aber
ner Steigerung des Standgeldes von 2 M. auf 3 M. in Man-
iten nicht ausreichend. Ebenso ist der Satz von 5 M. für
weiten Tag zu niedrig, weil er nur um 1 M. über den
gültigen Satz von 4 M. hinausgeht und eine zweitägige
überschreitung den Wagenumlauf doch schon um 50 % ver-
t. Wer endlich die Ladefrist um 3 Tage überschreitet,
sich einer so großen Nichtachtung der allgemeinen öffent-
Belange schuldig, daß kein Grund vorliegt, auf ihn bei
ssung des Standgeldes irgendwelche Rücksicht zu nehmen.
Vorschlag des Eisenbahn-Zentralamts, die Standgeld-
ung in Mangelszeiten bis zum doppelten Betrage zuzu-
, hat die berichterstattende Reichsbahndirektion Altona
Vorschlag entgegengesetzt, keinen Höchstbetrag, sondern
ppelte Höhe als festen Satz anzuordnen. Man wird ihrer
ndung beitreten können, daß dies der Einfachheit, Über-
chkeit und sicheren Handhabung des Tarifs durch die
stellen dient, wenngleich auch die schwedische Staatsbahn
em Tarif ebenfalls die Bestimmung hat, daß sie das Stand-
is auf das Doppelte erhöhen darf, wenn der Bedarf
ewissen Wagenarten nicht gedeckt werden kann.

Einwendungen gegen diese Vorschläge bewegen sich in
der Richtung:

schwerste Bedenken wird gegen die Einführung und
abung der Begriffe „Wagenknappheit", „Wagenmangel",
nüberfluß" und ihre Abgrenzung als Unterscheidungs-
al für die Gebührenabstufung geltend gemacht. Man ver-
bjektive Merkmale für diese Begriffe und fürchtet, daß
senbahn zur Erzielung höherer Einnahmen aus den Stand-
n in der Ansage von Wagenmangel zu weit gehen wird.
er Beziehung ist es ein Verdienst der Reichsbahndirektion
als berichterstattender Verwaltung, daß sie den am
sten festzulegenden, vom Eisenbahn-Zentralamt als Vor-
zung für die Erhebung der jetzigen Standgeldsätze be-
eten Begriff „Wagenknappheit" ausgeschaltet hat, indem
i ihrem Vorschlag die jetzigen Standgeldsätze als die
ansicht und sie entsprechend den Vorschlägen des Eisen-
entralamts bei „Wagenüberfluß" ermäßigt, bei „Wagen-
l" erhöht sehen will. Allerdings läßt sich auch der Be-
„Wagenüberfluß" und „Wagenmangel" nicht tarifarisch
en. Insbesondere kann man den Begriff des Wagen-
ls nicht von der Höhe der Ausfälle abhängig machen, weil
bei den einzelnen Wagengattungen verschieden zu be-
sind und vor allem, weil sie immer erst eine Woche
träglich genau feststehen. Ebensowenig läßt sich der
f „Wagenüberfluß" objektiv so bestimmen, daß er vorliegt
Vorhandensein einer bestimmten Anzahl überzähliger
. Denn die Feststellung, wie viele Wagen überzählig sind,
au gar nicht möglich, weil der „Bestand" an verfügbaren
nicht genau ermittelt, sondern zum Teil nur geschätzt
kann und weil auch der „Bedarf" an Wagen von den
rtreibenden in Zeiten des Wagenüberflusses stets zu
angegeben wird, da „nachträgliche Bestellungen" jeder-
zeit zugelassen werden. Außerdem muß die Zahl der über-
zähligen Wagen je nach der Größe der einzelnen Wagengat-
tungen und je nach dem Ort ihres Aufkommens im Verhältnis
zum Ort des zu deckenden Bedarfs verschieden bewertet
werden.

Unter diesen Umständen muß von einer tarifarischen Be-
griffsfestsetzung abgesehen werden und es dem Ermessen der
Eisenbahn überlassen bleiben, zu bestimmen, ob „Wagenmangel"
oder „Wagenüberfluß" besteht. Denn wie jeder Kaufmann die
Bedürfnisse seines Geschäfts nur allein zu beurteilen vermag,
so gilt das auch von der Eisenbahn. Damit darf natürlich nicht
der Willkür Tür und Tor geöffnet werden. Vielmehr können
die hohen bei Wagenmangel geltenden Standgeldsätze nur er-
hoben werden, wenn gleichzeitig die Eisenbahn die in ihren
eigenen Kräften stehenden Maßnahmen zur Bekämpfung des
Wagenmangels unter Aufwendung besonderer Kosten erschöpft.
Umgekehrt wird die Eisenbahn die bei Wagenüberfluß gelten-
den niedrigen Sätze dann einführen und so lange gelten lassen
müssen, als nicht zu besorgen ist, daß dadurch die Umlaufzeit
zu ungünstig beeinflußt und der Bestand an verfügbaren Wagen
für die Bedarfsdeckung zu knapp wird. Natürlich können so
einschneidende Maßnahmen nicht in das Ermessen der einzelnen
Direktionen gestellt werden, wie teilweise angenommen worden
ist, sondern sie können im ganzen Bereich der Reichsbahn nur
einheitlich von einer Stelle aus angeordnet werden. Bei der
engen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und den großen
wirtschaftlichen, meist in Berlin ansässigen Spitzenver-
bänden, und bei der weitgehenden Veröffentlichung aller
statistischen Unterlagen, die sich auf die Größe des
Wagenparks, die Höhe der Stellungszahl, die Zahl der ab-
gestellten Wagen usw. beziehen, muß man meines Erachtens ein
willkürliches Vorgehen der Eisenbahn in diesen wichtigen Fra-
gen für ausgeschlossen erachten.

Die Besorgnis, daß das vorgeschlagene Verfahren zu einer
höheren Gesamtbelastung der Wirtschaft als bisher führt, ist
zweifellos unbegründet. Bei derartigen Berechnungen ein-
zelner großer Firmen ist unberücksichtigt geblieben, daß nicht
jeder Grad von Wagenmangel Voraussetzung für die Erhebung
der erhöhten Sätze sein soll, sondern daß außerdem die Eisen-
bahn auch die in ihren eigenen Kräften liegenden sehr
kostspieligen Maßnahmen zur Beschleunigung des Wagen-
umlaufs anwendet, wozu sie sich sicherlich nicht ohne
Not entschließen wird. Wahrscheinlich kommen daher
die Berechnungen der Reichsbahndirektion Altona der Rich-
tigkeit sehr viel näher, die bei Ermäßigung des Stand-
geldes nach den Vorschlägen des Eisenbahn-Zentralamtes
einen Einnahmeausfall von 9 000 000 Mark jährlich für die
Reichsbahn erwarten. Bei der Finanzlage der Reichsbahn
schreckt man vor solchen Ausfällen unwillkürlich zurück, um so
mehr als gewissen dringend notwendigen Tarifermäßigungen
trotz kleinerer Frachtausfälle die Genehmigung lediglich wegen
der Finanzlage der Reichsbahn versagt bleiben mußte. Dem ist
entgegenzuhalten, daß das Standgeld keinesfalls als eine Ein-
nahmequelle der Eisenbahn angesehen und behandelt werden
darf und daß die Eisenbahn schon deshalb auf einen Teil dieser
Einnahmen verzichten muß, wenn die Gerechtigkeit sowie die
Interessen der Wagenwirtschaft andere Grundsätze der Stand-
gelderhebung geboten erscheinen lassen. Das ist aber der Fall,
denn in den Zeiten des Wagenüberflusses Standgeld zu erheben
in einer Höhe von 6 M., die über die tatsächlichen Wagenkosten
der Reichsbahn weit hinausgeht, ist ebenso ungerecht, wie es
falsch ist, sich in Zeiten des Wagenmangels mit unzulänglichen
Standgeldbeträgen zu begnügen.

In der Besorgnis einer zu hohen Standgeldbelastung ist von
den Verkehrtreibenden der Abänderungsvorschlag eingebracht
worden, die ermäßigten, ungestaffelten Sätze bis zum Eintritt des
„Wagenmangels" bestehen zu lassen und das Standgeld während
des „Wagenmangels" nur unbedeutend, nämlich gestaffelt auf 3,
5 und 8 M. zu erhöhen. Daß letztere Sätze zu niedrig sind, ist
schon oben ausgeführt. Aber auch die Zweiteilung in „Über-

flußsätze" und „Mangelssätze" ist unzweckmäßig. Es wird dabei verkannt, daß durch die niedrigen Überflußsätze der Anreiz zum Innehalten der Ladefrist wesentlich abgeschwächt wird und daß er in gewissen Grenzen schon wiedergeschaffen werden muß, wenn die Bestände knapper werden, und nicht erst, wenn sie schon zu knapp sind. Denn es ist wichtiger, dem Wagenmangel durch geeignete Maßnahmen vorzubeugen — und dazu gehört auch die Wiedereinführung der zur Zeit üblichen normalen Sätze — als den Mangel ruhig eintreten zu lassen und ihn dann erst zu bekämpfen. Überdies liegt es auch im Belange der Verkehrtreibenden, nicht auf die niedrigen Überflußsätze sogleich die hohen Mangelssätze folgen zu lassen, sondern eine Zwischenstufe einzuschalten. Wie die Eisenbahn ihrerseits beim Knapp- und Knapperwerden der Wagenbestände bis zum ausgesprochenen schärfsten Mangel alle Gegenmaßnahmen Schritt um Schritt durchführt, so muß auch die Höhe des Standgeldes vom niedrigen Überflußsatz allmählich bis zum höchsten Mangelssatz gesteigert werden; mit weniger als 3 Stufen der Steigerungsmöglichkeit ist da nicht auszukommen, wenn nicht befürchtet werden soll, daß mangels eines mittleren Satzes der höchste schon zu einer Zeit eingeführt werden muß, zu der der mittlere noch ausreichen würde.

Ein grundsätzliches Bedenken zieht die rechtliche Zulässigkeit der vorgeschlagenen Regelung in Frage, aber wohl mit Unrecht. Denn wenn der Tarif die verschiedenen in Frage kommenden Standgeldsätze enthält und angibt, wann die ermäßigten und wann die erhöhten zu erheben sind, so ist damit der Bedingung genügt, daß der Tarif über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen Auskunft zu geben hat. Insbesondere kann man dann beim Übergang von den niedrigeren zu den höheren Standgeldsätzen des Tarifs nicht annehmen, daß eine nach §§ 63[8], 80[8] EVO der Genehmigung des Verkehrsministers bedürfende „Erhöhung des Standgeldes" vorliegt; denn diese Genehmigung ist nur erforderlich zum Einziehen von Standgeld in einer Höhe, die im Tarif nicht vorgesehen ist, während nach den der StTK unterbreiteten Vorschlägen die verschieden hohen Standgeldsätze und die Voraussetzungen für ihre Erhebung ja ausdrücklich im Tarif enthalten sein sollen. Daß dabei das Ermessen der Eisenbahn für die Entscheidung maßgebend sein soll, ob diese oder jene Voraussetzungen erfüllt sind, bedeutet nichts Außergewöhnliches.

Handelt es sich hier also nicht um die in §§ 63[8], 80[8] EVO vorgesehenen Fälle, so ist beim Übergang von dem einen im Tarif vorgesehenen Standgeldsatz zum andern auch keine Bekanntmachung im Sinne der EVO erforderlich. Trotzdem wird die Eisenbahn natürlich nicht unterlassen dürfen, die Verkehrtreibenden davon zu benachrichtigen, nicht nur aus Billigkeitsgründen, sondern auch aus Zweckmäßigkeitsgründen. Denn das Standgeld ist ja nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zum Zwecke, und daher muß der Verkehrtreibende natürlich jeweils unterrichtet werden, ob und in welchem Grade eine Beschleunigung des Ladegeschäfts notwendig ist oder nicht. Dabei ist das Verlangen der Verkehrtreibenden als berechtigt anzusehen, daß ihnen beim Übergang zu den erhöhten Standgeldsätzen eine angemessene Übergangszeit von 2 bis 3 Tagen gewährt werden muß, damit sie sich auf die veränderten Anforderungen der Eisenbahn einrichten können. Vielleicht liegt hierin überhaupt die größte Schwierigkeit, ob es den Verkehrtreibenden gelingen wird, sich in kurzer Zeit auf eine Beschleunigung des Ladegeschäfts umzustellen. Aber gerade wenn man die Schwierigkeit der Umstellung mit berücksichtigt, muß man um so mehr dafür eintreten, daß das Standgeld in Mangelszeiten fühlbar und kräftig erhöht wird, denn darin liegt die einzige Gewähr, daß diese Umstellung mit der erforderlichen Tatkraft durchgeführt wird.

Zum Schluß sei noch auf drei Punkte hingewiesen, die Beachtung verdienen:

1. Wenn eine fühlbare Ermäßigung des Standgeldes bei Wagenüberfluß gewährt wird, kann bis zu einem gewissen Grade eine Verlangsamung des Ladegeschäfts erwartet werden. Dies [illegible] nicht nur zu vermehrten Rangierleistungen auf den Lad[illegible] höfen führen, was zu ertragen wäre, da in verkehrsschw[illegible] Zeiten eine Vermehrung des Rangiergeschäfts im allge[illegible] übernommen werden kann und dadurch auch keine überm[illegible] Kosten entstehen. Aber bedenklicher ist, daß auf gewissen [illegible] höfen eine die Abwicklung des Verkehrs und Betriebs [illegible] trächtigende Überfüllung eintreten kann. Ob sie aber wi[illegible] in starkem Maße eintreten wird, bleibt doch abzuwarten [illegible] kann es bezweifeln, denn, wie ausgeführt, bietet schon das [illegible] geld in seiner jetzigen Höhe nur einen zu schwachen Anre[illegible] Innehalten der Ladefrist. Äußerstenfalls bleibt aber die [illegible] lichkeit, bei den im Tarif aufzunehmenden Anwendungs[illegible] gungen diesen Fällen Rechnung zu tragen oder, was um[illegible] licher wäre, zugunsten solcher Bahnhöfe gemäß §§ 6[illegible] EVO das Standgeld mit Genehmigung des Reichsver[illegible] ministers zu erhöhen.

2. Ferner wird man zu fragen haben, ob es zweckmäßig [illegible] das Standgeld für alle Wagengattungen gleichzeitig zu er[illegible] und zu ermäßigen, oder ob es angängig ist, das Standgeld j[illegible] Bedarf für die eine Wagengattung in Höhe der Überflu[illegible] für eine andere Wagengattung in Höhe der Mangelssätze u[illegible] die dritte schließlich in Höhe der Regelsätze zu erheben. [illegible] teres Verfahren erfordert zwar eine größere, aber keine [illegible] übergroße Aufmerksamkeit der mit der Standgelderhebu[illegible] mit der Kontrolle ihrer Richtigkeit betrauten Beamten, ha[illegible] den Vorzug, sich den tatsächlichen Bedürfnissen am best[illegible] zupassen, weil Mangel und Überfluß nicht bei allen W[illegible] gattungen gleichzeitig eintreten. Praktisch wird es alle[illegible] darauf hinauslaufen, die ermäßigten Sätze zu gewissen [illegible] unter Umständen nur der einen oder der anderen Gattu[illegible] gewähren, die erhöhten Sätze aber nur dann anzuwenden, [illegible] mindestens O- oder G-Wagenmangel besteht. Denn wenn [illegible] gesagt ist, die Aufwendung besonderer betrieblicher Kost[illegible] Beschleunigung des Wagenumlaufs solle Voraussetzung f[illegible] Erhebung der erhöhten Sätze sein, so wird diese Vorauss[illegible] eben nur erfüllt werden können, wenn zum mindesten O [illegible] G-Wagenmangel, aber nie wenn beispielsweise nur SS-W[illegible] mangel herrscht. Denn um lediglich den SS-Umlauf [illegible] schleunigen, lassen sich bestimmte kostspielige betriebliche [illegible] nahmen nicht wohl denken.

3. Das letzte Bedenken endlich kommt von der Seit[illegible] Kleinbahnen. Diese haben ihre Wagen in den Park der [illegible] bahn eingestellt und werden von ihr daher mit Wagen ve[illegible] Sie zahlen für jede Stunde, die der Wagen zu lange bei [illegible] bleibt, an die Reichsbahn 10 Pfennig Miete, erhalten aber [illegible] seits von ihren Verkehrstreibenden für den ersten Standt[illegible] 2 ℳ, für den zweiten 4 ℳ und für den 3. und jeden fol[illegible] Tag 6 ℳ, es verbleibt also für sie in solchen Fällen ein a[illegible] licher Überschuß, der wegfällt oder sich gar in einen Zu[illegible] verwandeln kann, wenn das Standgeld der Kleinbahnen in [illegible] schußzeiten auf 1,50 ℳ ungestaffelt herabgesetzt würde. S[illegible] Verlust tritt nicht immer ein, er kann aber eintreten und [illegible] nach den Feststellungen einzelner Rbd. auch eintreten. So [illegible] nun der Verdienst berechtigt ist, der den Kleinbahnen i[illegible] der heutigen Spanne zwischen Standgeld und Miete jetzt [illegible] Schoß fällt — die Nebengebühren sollen aber bes[illegible] Einnahmequelle sein — so wenig kann verlangt werde[illegible] die Kleinbahnen durch Säumigkeit ihrer Verlader mehr [illegible] an die Reichsbahn zu zahlen haben, als sie Standgeld er[illegible] Natürlich müßte noch sorgfältig geprüft werden, wo ein s[illegible] Mißverhältnis zwischen Standgeld und Miete besteht, wo[illegible] sonders zu berücksichtigen ist, daß das Standgeld in M[illegible] zeiten ja auf das doppelte der heutigen Sätze steigen so[illegible] daß dadurch ein gewisser Ausgleich geschaffen wird. W[illegible] die Kleinbahn durch Standgeld nicht gedeckte Mieteaus[illegible] nachweisen kann, müßte erwogen werden, ihr entweder h[illegible] Standgelder durch den Kommissar zuzubilligen oder die W[illegible] abrechnung mit der Reichsbahn zweckentsprechend zu [illegible]

Beitrag zur Frage der Zugsicherung vor Haltsignalen.

Von Regierungsbaumeister a. D. **Schieck** in Resita (Rumänien).

-ch den schweren Unfall bei Herne, der im Januar 1925 Überfahren von auf Halt stehenden Signalen hervor-n wurde, sind die Bestrebungen, derartige Unfälle zu ıdern, wieder in Gang gekommen und haben die berufenen veranlaßt, dem schwierigen Problem von neuem näher -ten.

allen Einrichtungen, die das Überfahren von Signalen ten sollen, ist zu unterscheiden zwischen den Über-gseinrichtungen selbst und den Einrichtungen zur Aus-ng der Übertragungen; die ersteren dienen lediglich dazu, er Strecke auf die Lokomotive irgendwelche Zeichen zu agen, die letzteren, um die gewünschten Warnsignale und einflussungen hervorzubringen. Man kann jede Über-gseinrichtung benützen, um eine Anzahl von verschie-Signalzeichen, Warnungssignalen, Bremsauslösungen und ren Zugbeeinflussungen zu erzeugen; es kommt dabei nur e Bedingungen an, die erfüllt werden sollen.

ıußte zuerst ein zuverlässiges Mittel gefunden werden, erhaupt Zeichen von der Strecke auf die Lokomotive agen zu können. Nachdem die Technik Übertragungs-ıtungen ausgebildet hat, tritt die Lösung des zweiten der Aufgabe, die Auswertung der Übertragung mehr in ordergrund des allgemeinen Interesses.

einfache Übertragung eines Zeichens oder eines War-ignales bei Vorbeifahrt z. B. am Vorsignal würde, wie einzusehen ist, die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers Strecke und die Signale schwer beeinträchtigen, einerlei, Übertragung des Signals nur bei Warnstellung oder aber geschieht. Die erste Forderung ist daher, daß der Auf-mkeit des Lokomotivführers in keiner Weise nachlassen ogelenkt werden darf, sondern, daß er vielmehr gezwungen die Streckensignale mit derselben Wachsamkeit zu beob-als wenn keine Signalübertragungsvorrichtungen vor-wären. Hieraus ergibt sich von selbst die zweite Be-g, daß die Wirkung der Zugbeeinflussung nur im Be-ll eintreten darf, also nur in dem Falle, wenn der Lok-die Beachtung eines Haltsignales versäumt hat. An diese Bedingung schließt sich wiederum von selbst die dritte nämlich die Zugbeeinflussung so rechtzeitig geschehen aß der Zug mit Anwendung der Schnellbremsung noch m Gefahrpunkt zum Stillstand gebracht werden kann. ei der Reichsbahn im allgemeinen die Gefahrpunkte in ıungen, welche kleiner als die Schnellbremswege der ind, hinter den Signalen liegen, hat es auf den ersten en Anschein, daß eine Ausführung, die gleichzeitig auch ten beiden Bedingungen erfüllen soll, nicht möglich ist. le Überlegung zeigt jedoch, daß man wohl gleichzeitig i Bedingungen erfüllen kann.

alt zeigendes Signal ist dann vom Lokomotivführer beach-len, wenn die Spitze des Zuges vor dem Signal zum Halten t worden ist. Eine Nichtbeachtung des Signals liegt schon nn der Lokomotivführer die Haltestellung zwar schon n Signal erkannt hat, jedoch so spät, daß er die Zug-is zum Signal nicht mehr zum Stillstand bringen kann se infolgedessen nur um weniges überfährt.

t man als einfachsten Fall an, daß der Gefahrpunkt n Hauptsignal zusammenfällt, so muß eine Zugbeein-spätestens in einer Entfernung vom Haltesignal, die er Länge des Schnellbremsweges des Zuges ist, einsetzen, stgestellt wird, daß der Lokomotivführer bis zu diesem lie Haltstellung noch nicht beachtet hat. Es erscheint äßig und von erzieherischem Wert für das Lokomotiv-, wenn man jetzt noch einen Schritt weiter geht und ır die Beachtung schlechthin, sondern die rechtzeitige schriftsmäßige Beachtung des Haltesignals verlangt.

Die Fahrdienstvorschriften besagen: „Wenn durch die Stellung eines Vorsignals einem Zuge angezeigt wird, daß am Hauptsignal die Stellung „Halt“ zu erwarten ist, so ist die Geschwindigkeit soweit zu ermäßigen, daß der Zug sicher vor dem Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann.“ Zur vorschriftsmäßigen Beachtung eines Hauptsignales in Haltstellung gehört demnach, daß schon beim Vorsignal, das gemäß seiner Form und Farbe nichts anderes als eine Langsamfahrscheibe ist, mit der Betriebsbremsung des Zuges begonnen wird. In Abbildung 1 sind die Geschwindigkeits-Weg-Linien eines Zuges mit einer Grundgeschwindigkeit von V = 85 km/Std. dargestellt, der an ein Halt zeigendes Signal heranfährt. Die Linie I stellt den Zuglauf bei richtiger Fahrt dar, die Kurve verläuft sehr einfach, da die Abbremsung gewöhnlich mit einer größeren Verzögerung als notwendig begonnen und dann so abgeschwächt wird, daß der Zug mit abnehmender Geschwindigkeit bis kurz vor das Signal rollt. Die Linie II zeigt den Fall, bei dem der Führer die Haltstellung des Signals im letzten Augenblick erkannt hat, d. h. gerade noch so rechtzeitig, um den Zug mit Schnellbremsung am Signal zum Halten zu bringen. Die Linie ist auf Grund einer Bremsverzögerung von 0,85 m/sec² gezeichnet. Das sichere Kennzeichen zur Beurteilung und Prüfung, ob das Haltsignal vorschriftsmäßig beachtet worden ist, besteht nun darin, daß bei Vorbeifahrt am Punkt c die Geschwindigkeit des Zuges gleich oder kleiner als v′ ist. Ist die Geschwindigkeit bei c größer als v′, so hat zweifellos der Lokomotivführer die Signalstellung entweder nicht rechtzeitig genug oder noch gar nicht erkannt. In beiden Fällen liegt eine Nachlässigkeit vor, die, falls jetzt keine Zugbeeinflussung stattfindet, einen Gefahrzustand zur Folge hat.

Die Überwachung der Geschwindigkeit bei c kann auf einfache Weise ausgeführt werden. Es werden bei c in einem Abstand von s Meter zwei beliebige Übertragungseinrichtungen aufgestellt, von denen eine in Abhängigkeit von der Signalstellung gebracht wird. Auf der Lokomotive wird außer den für die Übertragungen notwendigen Empfangseinrichtungen ein Zeitmesser erforderlich, dessen Zeitmaß t in Sekunden so lang eingestellt sein muß, als der Zug braucht, um mit der Geschwindigkeit v′ die zwischen beiden Übertragungsvorrichtungen gelegene Strecke zurückzulegen, also $t = \frac{s}{v'}$. Der Zeitmesser arbeitet derartig mit den Empfängern zusammen, daß die erste Übertragungsvorrichtung den Zeitmesser in Tätigkeit setzt, so daß die eingestellte Zeit t abzulaufen beginnt, die zweite Vorrichtung löst bei Haltstellung des Signals die Zugbeeinflussung aus, wenn bis dahin die eingestellte Zeit t noch nicht abgelaufen ist.

Es soll nun gezeigt werden, daß diese Art der Zugbeeinflussung auf alle Betriebsverhältnisse anwendbar ist.

Zunächst werden Signale behandelt, die auf wagerechten oder wenig geneigten oder steigenden Streckenabschnitten liegen und die daher mit der vollen Geschwindigkeit von den Zügen befahren werden können.

In Abbildung 2 sind die Geschwindigkeits-Weg-Linien von 3 Zügen mit Geschwindigkeiten von 50, 85 und 120 km/Std dargestellt, die an ein und dasselbe auf Halt stehende Signal nacheinander heranfahren, und zwar ist für jeden Zug eine Linie für die gewöhnliche Annäherung an das Signal mit Betriebsbremsung und eine Linie mit Schnellbremsung, beginnend am Punkt c, gezeichnet. c ist derjenige Punkt, an dem die Zugbeeinflussung einsetzen soll, seine Lage ist, wie aus der Abbildung ersichtlich, abhängig von der Länge des Schnellbremsweges des Zuges 3. Diese beträgt mit 1,0 m/sec² Verzögerung 550 m. Läßt man zu, daß im Falle einer Zugbeeinflussung bei c der Zug noch etwa 200 m das Haltsignal überfahren darf,

d. h. daß der Gefahrpunkt mindestens 200 m hinter dem Signal liegt, eine Annahme, die die Reichsbahn in ihren Bedingungen über Zugbeeinflussung zugelassen hat, so wird die Entfernung des Punktes c vom Hauptsignal 350 m. c fällt damit in die Mitte zwischen Vor- und Hauptsignal. Die Züge 1 und 2 kommen mit Anwendung der Schnellbremsung von c ab noch knapp vor dem Signal zum Stillstand. Dabei ist für Zug 1, der einen mit Luftbremse gefahrenen Güterzug darstellt, eine Bremsverzögerung mit 0,3 m/sec^2 und für Zug 2 mit 0,85 m/sec^2 zugrunde gelegt, Werte, die im heutigen Bremsbetrieb erreicht werden. Die Betriebsbremsungen sind, wie oben schon erwähnt, entsprechend dem praktischen Gebrauch mit abnehmender Verzögerung gezeichnet. Die Ermäßigung der Geschwindigkeit bei c durch die Betriebsbremsung beträgt demnach bei Zug 1 etwa 46 %, bei Zug 2 etwa 44 % und bei Zug 3 etwa 45 %. Nimmt man bei allen Zügen eine gleich große Verminderung von nur 40 % an, so werden dadurch auch etwaige zweifelhafte Grenzfälle, bei denen der Führer das Signal wohl rechtzeitig beachtet, jedoch die Betriebsbremsung nicht entsprechend den gezeichneten Linien gehandhabt hat, ausgeschlossen. Es wird bemerkt, daß für Zug 3 der Beginn der Betriebsbremsung etwa 150 m vor dem Vorsignal mit Rücksicht auf die hohe Fahrgeschwindigkeit angenommen wurde. Kann jedoch die Warnstellung des Vorsignals erst bei Vorbeifahrt erkannt werden, so vollzieht sich die Annäherung an das Signal etwa gemäß der gestrichelt gezeichneten Linie, wobei dann immer noch eine Ermäßigung der Geschwindigkeit von ungefähr 40 % erreicht werden kann.

Die bei c in einem bestimmten Abstand voneinander aufgestellten Übertragungsvorrichtungen, die für alle Züge dieselben sind, begrenzen eine Strecke, die im folgenden Kontrollstrecke genannt wird. Ihre Länge wird für alle in diesem Abschnitt behandelten Strecken gleich groß gemacht. Mit der oben angenommenen Ermäßigung der Geschwindigkeit bei c von 40 % läßt sich für jede Zuggattung unter Berücksichtigung der Grundgeschwindigkeit die Einstellung des veränderlichen Zeitmaßes t im Zeitmesser der Lokomotive ermitteln. t ist umgekehrt proportional der Grundgeschwindigkeit, die Einstellung des Zeitmessers kann daher nach einer Skala für die Grundgeschwindigkeit erfolgen.

Bei Signalen, die auf Streckenabschnitten mit Steigungen vorliegen, wird es erforderlich, die Länge der Kontrolls kleiner zu machen, da die Züge mit verminderter Geschw keit verkehren und eine Änderung der Zeit im Zeit unterwegs nicht vorgenommen werden darf. Die für bestimmten Zug auf der Abgangsstation eingestellte Zei natürlich während der ganzen Fahrt nicht verändert w In Abbildung 3 ist der Fall gezeichnet, daß ein Zu einer Geschwindigkeit von 85 km/Std an ein auf Halt ste Signal heranfährt, das in einer Steigung von 1 : 150 lie der die Geschwindigkeit des Zuges nur noch 60 km/Std b Nimmt man bei Schnellbremsung dieselbe Verzögerung w Zug 2 in Abbildung 2 an und berücksichtigt die günsti kende Verkürzung des Bremsweges auf der Steigung de fachheit halber nicht, so ergibt sich ein kürzester Bre von rund 165 m. Man wäh Punkt c in einem Abstan etwa 180 m vom Signal, da der Anweisung für das Ent von Eisenbahnstationen auf Steigung 500 m vom Vorsign fernt ist. Die Geschwind ermäßigung bei Betriebsbr vom Vorsignal ab beträg 46 %. Um auch hier zweif Grenzfälle auszuschalten, zweckmäßig eine Verminder Geschwindigkeit nur um 40 wählt, so daß die höchst zu Geschwindigkeit 36 km/Std gen darf; man hat damit e nügend große Spanne, rechtzeitige Beachtung oder beachtung des Signals siche teilen zu können. Die K strecke wird nun, wie e kürzer als auf wage Strecken gemacht, und zwa die Verkürzung im gerade hältnis zur Abnahme d schwindigkeit.

Eine Untersuchung der Züge ergibt, daß der L vor diesem Signal auch beibehalten werden kann und daß die Ermäßigung schwindigkeit bei Betriebsbremsung hier ebenfalls min 40 % beträgt.

In Abbildung 4 sind die Geschwindigkeitslini 3 Zügen auf Steigungen von 0—10 ‰ dargestellt, und z einen Schnellzug von 520 t Zuggewicht mit einer 2 C Sch heißdampflokomotive, für einen Personenzug von 350 t mit einer 1 C Personenzug-Tenderlokomotive und fü Güterzug von 1000 t mit einer E Güterzug-Heißdamp tive. Ein Vergleich der Linien zeigt, daß die Gesch keiten der einzelnen Züge auf den verschiedenen St etwa in dem gleichen Verhältnis zueinander stehen. ergibt sich, daß die Verkürzung der Kontrollstrecke a die anderen Züge paßt, ohne eine Änderung in der W weise hervorzurufen.

Da die Fahrzeiten der einzelnen Zuggattungen im F festgelegt sind und die Zugkräfte den Zuggewichten m sicht auf die Fahrzeiten angepaßt werden, so verschie die Geschwindigkeiten der Züge einer Gattung nur u lich gegeneinander. Eine Erhöhung der Geschwindigk Zuges auf einer Steigung über das für die betreffende übliche Maß hinaus, erfordert keine Änderung der fü Streckenabschnitt festgelegten Länge der Kontrollstre eine andere Einstellung des Zeitmessers. Der Zug wi lich gezwungen, bei Annäherung an das Haltesignal am die übliche Geschwindigkeit einzuhalten. In Abbildu ein solcher Fall gestrichelt angedeutet. Es ist ange

e Geschwindigkeit des Zuges 75 km/Std anstatt wie ge-
ch auf diesem Streckenabschnitt nur 60 km/Std beträgt.
einer Ermäßigung der Geschwindigkeit bis zu 40 % tritt
lls noch die beabsichtigte Wirkung ein. Wird die Ge-
digkeit aus irgendeinem Grund noch kleiner, so unter-
in einem solchen seltenen Ausnahmefall die Zugbeein-
ng; die Gefahr des Überfahrens des Signals ist jedoch
ner ausnahmsweise so niedrigen Geschwindigkeit äußerst
; denn einmal kommt es sehr selten vor, daß der Zug
Geschwindigkeit erheblich aus einem Grund ermäßigt,
cht mit der Stellung der Signale zusammenhängt, sodann
iese Ermäßigung vor einem Signal geschehen, das sich in
llung befindet und außerdem muß die Haltstellung vom
nicht beachtet werden, es kommt noch hinzu, daß mit
nender Zuggeschwindigkeit die Signalbeobachtungszeit
wird. Die Wahrscheinlichkeit des Überfahrens eines
s dürfte daher in einem solchen Falle äußerst gering
Sollen jedoch auch diese Fälle erfaßt werden, so würde
wendig, an den Hauptsignalen noch die bekannten Fahr-
anzubringen.

vorstehendem geht hervor, daß die Einstellung der Zeit-
für die einzelnen Zugfahrten nach den Grundgeschwin-
en erfolgt und daß der Einfluß der Steigungen auf die
schwindigkeiten durch Verkürzung der Kontrollstrecken
sichtigt werden kann. Für jedes Signal kann demnach
nge der Kontrollstrecke je nach den Strecken- und Be-
erhältnissen bestimmt werden.

Auslösevorrichtung für die Zugbeeinflussung wird zweck-
mit einem Zählwerk versehen, so daß jede Auslösung,
ch eine Unachtsamkeit des Lokomotivführers bedeutet,
alten und dieser dafür verantwortlich gemacht werden
Es erscheint angebracht, mit der Auslösevorrichtung ein
sches Signal zu verbinden, das auch der Lokomotivführer
daß er gegebenenfalls Kenntnis von dem Vorgang erhält.
das Lokomotivpersonal ist der erzieherische Wert einer
gen Zugbeeinflussung unverkennbar. Es unterliegt auch
keinem Zweifel, daß die Beobachtung der Signale insofern noch verschärft werden wird, weil die richtige Signalstellung bereits in einer solchen Entfernung vom Signal erkannt sein muß, daß eine Annäherung an das Signal mit Betriebsbremsung möglich wird, ohne daß dabei dem Lokomotivführer irgendwelche Fesseln angelegt werden, die seine Freiheit zur Beobachtung der Strecke und der Signale sowie des Laufes des Zugs und der Lokomotive einschließlich deren Meß- und Kontrolleinrichtungen im Führerhaus beeinträchtigen können. Der Lokomotivführer führt den Zug genau so, als wenn keine Vorrichtungen für Zugbeeinflussung vorhanden wären.

Schreibt man dagegen dem Lokomotivführer die Bedienung von Wachsamkeitseinrichtungen vor, wie sie schon von anderer Seite vorgeschlagen wurden, so besteht die Möglichkeit, daß der Führer zwar die Strecke und Signale richtig beobachtet hat, daß er aber durch irgendeine der oben angedeuteten notwendigen Handlungen tatsächlich verhindert war, im gegebenen, nur durch wenige Sekunden begrenzten Augenblick die Wachsamkeitseinrichtungen zu bedienen oder aber, daß er eine aus Unachtsamkeit nicht erfolgte Bedienung durch eine solche Verhinderung zu entschuldigen sucht. Der Wert derartiger Wachsamkeitseinrichtungen wird dadurch herabgemindert.

Schließlich möge noch erwähnt werden, daß das vorliegende System auch überall dort verwendet werden kann, wo bestimmte Geschwindigkeitsermäßigungen vorgeschrieben werden, z. B. vor Baustellen, Drehbrücken, vor Abzweigungen usw. Die Statistik der Eisenbahnunfälle weist viele Unfälle nach, die gerade durch Außerachtlassung des Langsamfahrbefehls entstanden sind.

Vorstehende Ausführungen zeigen, daß es ein einfaches Mittel gibt, eine Zugbeeinflussung nur dann hervorzurufen, wenn das Verhalten des Lokomotivführers bei Annäherung an ein Haltsignal die Möglichkeit des Überfahrens erkennen läßt. Die Zugbeeinflussung erfolgt dabei so rechtzeitig, daß der Zug noch vor dem Gefahrpunkt zum Stillstand gebracht werden kann. Vom Lokomotivpersonal brauchen während der Fahrt keinerlei Bedienungshandlungen vorgenommen zu werden.

Neuordnung des Drucksortenwesens bei den Österreichischen Bundesbahnen.

r den zahlreichen Zweigen des Eisenbahndienstes gibt
um einen, dessen Betrachtung dem Fernerstehenden
r verlockend scheint als das Drucksortenwesen; die
den Beamten, die große Masse der Bedienstetenschaft und
chschriftsteller[1]) stehen dem Stoffe gleich fremd gegen-
a selbst die so vielseitige Vereinszeitung hatte bisher
eine Gelegenheit, diesen trockenen Stoff in den Kreis
Betrachtungen zu ziehen. Und doch ist die gute Führung
ucksortenwesens von großer Bedeutung, denn die Aus-
der Bahnverwaltungen für Drucksorten erreichen sehr
Beträge, und kein Dienstzweig läßt sich mit Erfolg be-
von keinem Bediensteten kann untadelige Dienstleistung
rt werden, wenn das Handwerkszeug, d. s. vor allem die
orten und die Dienstvorschriften, nicht in Ordnung ist.
versteht unter Drucksorten (Vordrucken, Formularen)
ruckerzeugnisse, welche nur vorgedruckte Spalten oder
nen Teil des in Betracht kommenden Wortlautes ent-
und bestimmt sind, beim Gebrauche durch Hand- oder
nenschrift oder durch Stempelaufdruck ausgefüllt zu
.

Österreichischen Bundesbahnen haben in den Jahren 1924
925 eine grundlegende Ordnung ihres gesamten Druck-
vesens durchgeführt und diese Arbeit soeben zu Ende
t. Zu Beginn des Jahres 1924 standen bei ihnen mehr
00 **Drucksorten** formell in Kraft. Von diesen wur-
le nicht mehr benutzt, da sie infolge der fortschreitenden
Entwicklung des Eisenbahnwesens, organisatorischer Änderungen (Trennung der obersten Verwaltung von der staatlichen Aufsicht, Zentralisierung ganzer Dienstzweige, insbesondere des Werkstätten- und des Beschaffungsdienstes, und einzelner Geschäfte bei der Generaldirektion) oder wegen der Aufhebung der allgemeinen Wehrpflicht überflüssig geworden waren; aber auch unter den noch verwendeten Drucksorten war eine große Menge ihrem Aufbaue und Inhalte nach überholt.

Während des Krieges und in den Jahren nach dem Zusammenbruch, als das gesamte Staats- und Wirtschaftsleben noch in voller Gärung stand, hatte sich die Verwaltung der Staatsbahnen damit abfinden müssen, ihr Augenmerk fast ausschließlich jenen Zweigen des Dienstes zuzuwenden, welche der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes dienten, für ihre sonstigen Aufgaben fehlten Zeit, Geld und Menschen.

Im Jahre 1924 war die Unordnung so weit vorgeschritten, daß man sich entschließen mußte, nun endlich auch dem Drucksortenwesen wieder die notwendige Aufmerksamkeit zu widmen.

Zweck der Neugestaltung des Drucksortenwesens sollte sein: Wiederherstellung der Ordnung und Verbilligung der Kosten.

Die Lösung der Aufgabe, die in mehreren Abschnitten erfolgte, wurde in folgender Weise angepackt:

I.

Vor allem zog die Generaldirektion die Führung des Drucksortenverzeichnisses, die im Zuge von Vereinfachungsmaßnahmen einer Bundesbahndirektion übertragen worden war, im

ir kennen nur die anregende Arbeit von Mix in der Zei-
Die Reichsbahn“ Nr. 50/51 vom 23. Dezember 1925.

März 1924 an sich und vereinigte damit das gesamte Drucksortenwesen wieder an der obersten Stelle.

Sodann wurden noch im gleichen Monate jeder Abteilung der Generaldirektion Muster aller Drucksorten, die in ihren Wirkungskreis oder in den der von ihr überwachten Dienststellen fielen, mit der Aufforderung zugesendet, sich zu äußern, welche Drucksorten sogleich ohne Ersatz aufgelassen werden könnten. Der Erfolg war, daß 837 Drucksorten, d. i. über ein Drittel des Gesamtstandes, im April 1924 als ungültig erklärt wurden.

II.

Nunmehr wurden jeder Abteilung neuerlich die in ihr Arbeitsgebiet fallenden Drucksorten (nach Ausscheidung der inzwischen aufgehobenen) mit dem Ersuchen übermittelt, von allen Drucksorten, bei denen eine Umgestaltung des Wortlautes, des Aufbaues oder sonstige Änderungen notwendig schienen, einen neuen Entwurf herzustellen. Diese Arbeit bereitete schon größere Schwierigkeiten. Erst Ende Dezember 1924 gelang es, sie abzuschließen. Sie hatte das Ergebnis, daß die Abteilungen bei jeder Drucksorte entweder erklärten, daß sie vorläufig unverändert weiter bestehen könne oder daß sie einen neuen Entwurf lieferten.

Bei der Herstellung der Entwürfe war den Bedingungen zu entsprechen, die eine gut abgefaßte Drucksorte zu erfüllen hat, nämlich Verständlichkeit ohne besondere Erläuterung und möglichste Herabdrückung des Schreibwerkes.

Die neuerliche Durchsicht aller Drucksorten und die inzwischen eingetretenen organisatorischen Änderungen hatten aber auch zur Folge, daß weitere 485 Stück aufgelassen werden konnten. Mit diesem Zeitpunkte war es ferner möglich geworden, im Nachrichtenblatt der Generaldirektion zusammenfassend jene Drucksorten aufzuzählen, welche noch in Kraft standen. Es waren etwas über 1000. Schon dieses Ergebnis mußte in Anbetracht der kurzen, seit Inangriffnahme der Arbeit verflossenen Zeit als sehr befriedigend betrachtet werden, weil es sich um überflüssige Drucksorten handelte. Eine künstliche Herabdrückung der Zahl der notwendigen Drucksorten könnte hingegen durchaus nicht empfohlen werden. Im Gegenteil, wenn sich das Schreibwerk durch die Auflage einer Drucksorte erleichtern läßt, dann muß diese unverzüglich eingeführt werden.

III.

Das Jahr 1925 war vollkommen der Neuauflage veralteter Drucksorten gewidmet. Gegen 700 Drucksorten wurden teils neu, teils mit Änderungen des Wortlautes oder Aufbaues, teils unter Änderung der Ausstattung (Format, Papier) hergestellt, gegen 60 wurden aufgehoben, allerdings auch ungefähr 80 neu eingeführt. Für das Ende des Jahres wurde die Neuauflage des Drucksortenverzeichnisses, das im Jahre 1908 zum letzten Male erschienen und gänzlich veraltet war, vorbereitet und dieses nun vor kurzem ausgegeben. Es weist nunmehr, wenn Kopf- und Einlagebogen sowie gleiche Drucksorten in großem und kleinem Format besonders gezählt werden, **1037 Lagerdrucksorten** auf.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verwendet (nach einer Mitteilung vom Oktober 1924) rund 4000, die Schweizerischen Bundesbahnen besitzen rund 1500 Vordrucke.

IV.

Das Drucksortenwesen weist nunmehr folgende Verbesserungen gegenüber dem bisherigen Zustande auf:

1. Neugliederung und Neunumerierung der Drucksorten.

Bisher hatten folgende Arten von Drucksorten bestanden: Kommerzieller Dienst, Bau- und Bahnerhaltungsdienst, Werkstätten- und Zugförderungsdienst, Verkehrsdienst, Buchha Rechnungsdienst, Allgemeiner Dienst, Krankenkasse streng verrechenbare Drucksorten.

Nunmehr wurden die Drucksorten in Lager- und Hilfsd sorten geteilt.

Lagerdrucksorten sind jene, die für den inneren Dienst Bundesbahndirektionen oder der äußeren Dienststelle stimmt sind, ständig auf Vorrat gehalten werden und i Drucksortenverzeichnis aufgenommen sind, während die drucksorten dem inneren Gebrauch der Generaldirektion einer einzelnen Bundesbahndirektion, in Ausnahmefällen einer einzelnen Außendienststelle dienen und nach Bed einer bestimmten Auflage bestellt und erzeugt, aber nich Lager gehalten werden.

Unter die Lagerdrucksorten werden aus praktischen Gr auch die auf Lager gehaltenen Beklebezettel und machungen gezählt, obwohl auf sie die Begriffsbestimmu zweiten Absatz der Einleitung nicht paßt.

Drucksorten, von denen nur eine sehr geringe Auflage derlich ist oder die nur für einen bestimmten, nicht w kehrenden Anlaß nötig sind, werden nicht auf Lager gele weder unter die Lagerdrucksorten noch unter die Hilfs sorten eingereiht.

Die Lagerdrucksorten teilen sich in gewöhnliche, stren rechenbare und verkäufliche; die streng verrechenbaren l sorten (z. B. Zettelfahrkarten, Gepäckscheine, Nach begleitscheine, dann die Fahr- und Frachtbegünstigungs sorten) sind solche, die wegen der Gefahr mißbräuchliche wendung einer besonders strengen stückweisen Verrec unterliegen, so daß die Verwendung jedes einzelnen S nachgewiesen sein muß; die verkäuflichen Druck (wie z. B. nachträgliche Anweisungen des Abs Ansuchen um Fahr- und Frachtbegünstigungen) sind je entweder ausschließlich oder vorwiegend dazu bestimm zu festgesetzten Preisen an die Bahnbenutzer verkauft z den. Für sie haften die den Verschleiß besorgenden l stellen mit dem Verkaufswert; es muß also die Drucksor handen oder der Verkaufspreis eingenommen sein. Stre rechenbare Drucksorten sind niemals verkäuflich.

Die gewöhnlichen Drucksorten wurden nun in folgen je einem besonderen Kennbuchstaben bezeichnete Grupp geteilt:

Administrativer Dienst (Ad.),
Bau- und Bahnerhaltungsdienst (B. B.),
Verkehrseinnahmendienst (E. D.),
Elektrisierungsdienst (El.),
Finanzieller Dienst (F.),
Transport- und Tarifdienst (Ko.),
Materialdienst (M.),
Verkehrsdienst (Vk.),
Wagendienst (Wg.),
Werkstättendienst (Wk.),
Zugförderungsdienst (Zf.),
Krankenkasse (Kr.),
Beklebezettel (Bz.),
Kundmachungen (Km.).

Innerhalb jeder Gruppe sind die Drucksorten mit fort den Nummern bezeichnet, die mit 1 beginnen.

Um die Drucksorten innerhalb der einzelnen Gruppen l auffinden zu können, wurden die zusammengehörigen sorten im Drucksortenverzeichnis in Untergruppen zus gestellt. Es bestehen z. B. im Transportdienst folgende gruppen: Personenbeförderung, Gepäck- und Expreßgut rung, Güterbeförderung (allgemein), Tierbeförderung, lungs- und Reklamationsdienst, Zolldienst, Verkehrsstö Dienstgutsendungen und Korrespondenz, Bestandv Fundgegenstände.

ergibt sich also folgende Gliederung, in der die Unter-
ɔen nicht besonders dargestellt sind:

Drucksorten
Lager D.S. Hilfs D.S. D.S. mit kleiner oder einmaliger Auflage.
Gewöhnliche Streng verrechenbare Verkäufliche
B.B. E.D. El. F. Ko. M. Vk. Wg. Wk. Zf. Kr. Bz. Km.

dieser Einteilung ist das neue Drucksortenverzeichnis
aut. Es enthält nur die Lagerdrucksorten.

Spalten sind folgende: Neue Nummer, alte Nummer,
nung, Einheitsmaß (z. B. Lage, Block, Heft, Band,
. Beigegeben ist dem Verzeichnis eine Gegenüber-
g der alten und der neuen Drucksortennummern.

2. Verminderung der Papiersorten.

rab deren bisher 12, drei davon wurden aufgelassen.
en bestehen noch folgende Arten: Dünnkonzept, Fein-
t, Dickkonzept, Hanf, Superfein Kronenstoff, Fein
idruck, Referat, Bücherdokumenten, Fein Natur.

Anpassung der Blattgrößen an die Vor-
ften des österreichischen Normenaus-
schusses für Industrie und Gewerbe.

r Ausschuß ist eine Stelle der technischen Abteilung
uptverbandes der Industrie Österreichs und strebt in
Zusammenarbeiten mit den Normenausschüssen der
Staaten an, in der Maschinenindustrie und allen
Erzeugungsgruppen, die noch heute viele Hunderte von
n und Formen verwenden, diese durch Vereinheitlichung
ßen, Sorten usw. zu vermindern und hierdurch Erspar-
u erzielen.

dem Gebiete der Papiererzeugung mußte sein Ziel vor
uf die Verringerung der Formate gerichtet sein, doch
dererseits auch auf die Bedürfnisse des Handels Bedacht
nen, wie sie sich im Laufe der Zeit durch Gewohnheit
bildet haben. Beiden Notwendigkeiten konnte durch
stellung der vier sogenannten Normalformate Rechnung
n werden.

Normalformate (in Österreich Önorm, in Deutschland
ben die Eigenschaft, daß die Seiten sich wie 1 : 1,414
, also gleich dem Verhältnis der Seite eines Quadrats
er Diagonale, verhalten und daß jede Teilung in die
das Viertel usw. sowie jede Verdoppelung immer das
Längenverhältnis der Seiten ergibt; dadurch ist die
öglichkeit der Ausnützung eines Papierformats für
rten verschiedener Größe gegeben. Die Ausgangs-
st das Format 841 mm × 1189 mm = 1 m² (Vierfach-

Bisher waren bei den Österreichischen Bundesbahnen
16 Grundformate vorgesehen gewesen. Nunmehr wurden von
den vier durch den Normenausschuß aufgestellten Formaten
zwei Normalformate angenommen, und zwar für den halben
Bogen die Formate 297 × 420 mm (⅛ m²) und 353 × 500 mm.
Die Einschränkung auf diese zwei Normalformate hat den
großen Vorteil, daß die Papierfabriken für die Österreichischen
Bundesbahnen keine anderen Formate zu erzeugen haben.
Da die Verzinsung des Kapitals entfällt, das die Papierfabriken
bisher in den Lagervorräten der verschiedensten Papiersorten
festlegen mußten, können die Bundesbahnen von den Erzeugern
in Zukunft billigere Preise fordern.

Eine Außerkraftsetzung (siehe Punkt 7) schon aufgelegter
Drucksorten anläßlich der Einführung der Normalformate hat
in keinem Fall stattgefunden. Es wurde vielmehr mit dem
Neudruck so lange gewartet, bis die an die Bundesbahnen lie-
fernden Druckereien ihre alten Papiervorräte aufgebraucht
hatten.

4. Erzeugung der Drucksorten.

Bisher waren die Drucksorten von zwei privaten Druckereien
hergestellt worden; diese verbrauchen zusammen hierfür im
Jahre ungefähr 400 000 kg Papier. Von den Druckereien lieferte
eine alle Drucksorten für den Bereich der Bundesbahndirektion
Wien-Nordost, die auch das Vorratslager hielt, die andere er-
zeugte die Drucksorten für den Bereich der übrigen Bundes-
bahndirektionen und besorgte für diese auch die Lagerhaltung.
Es wurden also die gleichen Drucksorten von zwei verschie-
denen Druckereien hergestellt, die Lagerung in dem einen Fall
von der Eisenbahnverwaltung, im anderen von der Druckerei
besorgt. Das sollte nun anders werden. Von den Verträgen,
welche die Österreichischen Bundesbahnen mit den Druckereien
abgeschlossen hatten, stammte der eine aus dem Jahre 1868, der
andere aus dem Jahre 1921. Der ältere, weit wichtigere enthielt
Preise, die der seitdem eingetretenen Geldentwertung nicht
mehr Rechnung trugen; es waren daher seit dem zweiten
Kriegsjahre Zuschläge bewilligt worden, die zuletzt das
21 388fache der in Hellern festgesetzten ursprünglichen Preise
betrugen.

Nun wurden gleichzeitig mit der Neuordnung des Druck-
sortenwesens auch die Verträge mit den Druckereien von der
Beschaffungsdirektion der Generaldirektion auf geänderte
Grundlagen gestellt. Ihre zweckmäßige Gestaltung war beson-
ders wichtig, weil die den Druckereien zu bezahlenden Rech-
nungen für gelieferte Drucksorten jährlich über 1 600 000
Schilling ausmachen. Es erzeugt nunmehr die eine Firma nur
streng verrechenbare, die andere nur die übrigen Lagerdruck-
sorten; die Hilfsdrucksorten und die nur in einmaliger Auflage
benötigten Drucksorten stellt die eigene, sehr gut und sparsam
arbeitende Druckerei der Generaldirektion her.

Die wichtigsten Bestimmungen der mit den Druckereien ab-
geschlossenen Verträge sind folgende: Die Preise, welche die
Österreichischen Bundesbahnen den Druckereien zu bezahlen
haben, sind in einem den Verträgen beigegebenen Tarife fest-
gesetzt, und zwar getrennt nach den zwei Grundformaten, nach
ein- und zweiseitigem Druck und für jede einzelne Papiersorte;
sie umfassen Satz, Druck und Papier, Lagerung, Verteilung,
Zustellung und Verpackung. Besonders vergütet werden hin-
gegen die Buchbinderarbeiten. Die Beförderung der fertigen
Drucksorten an die Dienststellen der Österreichischen Bundes-
bahnen erfolgt frachtfrei als Dienstgut. Die Preise, welche sich
bei Anwendung des Tarifs für jede Art von Drucksorten er-
geben, sind im Drucksortenverzeichnis verlautbart, und zwar
für das jeweilige Einheitsmaß (Lage, Heft, Band, Blatt).

Auf die Höhe der Auflage, welche die Druckereien her-
stellen, nehmen die Bundesbahnen keinen Einfluß; die Drucke-
reien tragen vielmehr die Gefahr der Lagerhaltung und müssen
die Auflage so bemessen, daß sie Bestellungen der Bundes-
bahndienststellen rasch ausführen können und außerdem über
einen gewissen Vorrat verfügen.

Nur wenn eine Drucksorte außer Kraft gesetzt wird (siehe Punkt 7), müssen die Bundesbahnen der Druckerei von dem bei ihr erliegenden Vorrat ¼ des durchschnittlichen Jahresbedarfes bezahlen.

Allmonatlich legen die Druckereien Rechnung über die gelieferten Drucksorten, und zwar jenen Bundesbahndirektionen, deren Außendienststellen oder Zentraldienst die Drucksorten erhalten haben. Die Bundesbahndirektionen bezahlen diese Rechnungen selbst. Ein gleicher Vorgang wird bei den der Generaldirektion gelieferten Drucksorten eingehalten.

Am Schlusse jedes Jahres findet die endgültige Abrechnung über alle den Österreichischen Bundesbahnen gelieferten Drucksorten zwischen Druckereien und Generaldirektion statt, bei der sowohl die Größe des Umsatzes in jeder einzelnen Drucksorte als auch der Gesamtbetrag, der an die Druckereien für Druckarbeiten nach dem Tarife auszubezahlen ist, eine Änderung jenes Betrages ergeben kann, der bei den allmonatlichen Abrechnungen mit den Druckereien flüssig gemacht wurde.

Die Preise des Tarifes gelten nämlich für einen Bedarf an jeder einzelnen Drucksorte von 5000 Bogen im Vierteljahr. Ist nun die tatsächliche Abnahme der abzurechnenden Drucksorten größer oder kleiner, so werden bestimmte Ab- oder Zuschläge zu den Normalpreisen vorgenommen.

Außerdem wurden die Druckereien verpflichtet, für den Fall, als die Rechnungen für Druckarbeiten im Vertragsjahre einen größeren Betrag ausmachen als die doppelten Umsätze des zweiten Halbjahres 1924, Abschläge vom Rechnungsbetrage zu gewähren, die in Prozenten des Mehrumsatzes ausgedrückt sind und mit der Größe des Mehrumsatzes steigen. Der Ausgleich nach diesen Bestimmungen wird durch Rückvergütungen der Druckereien an die Generaldirektion oder — dies ist der seltenere Fall — durch Nachzahlungen dieser letzteren vollzogen.

5. Vorratsstellen.

Vorratsstelle für die gewöhnlichen Drucksorten ist nicht die Bundesbahndirektion, sondern die lagerhaltende private Druckerei, für die streng verrechenbaren Fahr- und Frachtbegünstigungs-Drucksorten hingegen die Wirtschaftsstelle der Bundesbahndirektionen und die Generaldirektion, für die übrigen strengverrechenbaren Drucksorten die Fahrkartenerzeugung der Österreichischen Bundesbahnen, für die verkäuflichen Drucksorten die Wirtschaftsstelle der Bundesbahndirektionen.

6. Anforderung und Belieferung.

Anforderung wird das an die Vorratsstelle gerichtete Verlangen genannt, von ihren Drucksortenvorräten eine bestimmte Menge abzugeben. Anforderungen von gewöhnlichen Drucksorten und strengverrechenbaren Fahr- und Frachtbegünstigungsdrucksorten durch die Dienststellen müssen, bevor sie an die Vorratsstelle gesendet werden, von der hierzu berechtigten Stelle der Bundesbahndirektion (gewöhnlich die zuständige Fachabteilung) angewiesen werden. Die Druckerei ist verpflichtet, die angewiesenen Drucksorten der Dienststelle, die sie angefordert hat, binnen 14 Tagen zuzusenden, und zwar unmittelbar, also den Außendienststellen ohne Vermittlung der Bundesbahndirektion. Die Dienststelle bestätigt den Empfang. Die Empfangsbestätigungen bilden die Grundlage für die Abrechnung der Druck[e] mit den Bundesbahndirektionen.

Für die Dienststellen sind ¼jährige Abfaßzeiten festge[setzt], die auf verschiedene Monate aufgeteilt sind, um eine gle[ich]mäßige Verteilung der Arbeit im Vorratslager zu erzielen. [Die] Vorräte der Dienststellen dürfen höchstens einen ¼jähri[gen] Bedarf umfassen.

7. Außerkraftsetzung von Drucksorten.

Lagerdrucksorten, die außer Kraft gesetzt werden, müsse[n] nach der Anordnung der Generaldirektion entweder sola[nge] weiter verwendet werden, bis die im Drucksortenlager [vor]handenen Vorräte aufgebraucht sind, oder es wird ihre Au[ßer]standbringung (Kassierung) angeordnet. Unter den zu [kas]sierenden Drucksorten werden jene ausgewählt und für [den] eigenen Dienstgebrauch zurückgehalten, welche für Packzw[ecke] oder als einseitig bedrucktes Schreibpapier geeignet sind, [der] Rest wird an das Materialmagazin abgeführt und dort als [Alt]papier verkauft.

* * *

Die Vorbedingungen für eine ordentliche Drucksortengeba[rung] sind nunmehr geschaffen. Jetzt gilt es, dafür zu sorgen, [daß] auch die Bundesbahndirektionen und die Außendienststellen [das] ihrige tun, um die aufgestellten Regeln mit Verständnis [und] Überlegung anzuwenden. Sie müssen nunmehr ihre Dr[uck]sortenvorräte nach dem neuen Plan ordnen, nochmals prü[fen,] ob alle außer Kraft gesetzten Drucksorten, die nicht mehr [ver]wendbar sind, abgeliefert wurden, ob von den geltenden Dr[uck]sorten tatsächlich nur Vorräte für ein Vierteljahr vorha[nden] sind, und ernstlich bestrebt sein, jede Drucksortenversch[wen]dung zu vermeiden. Dazu gehört vor allem, daß Drucks[orten] nicht für andere Zwecke verwendet werden als jene, zu d[enen] sie bestimmt sind. Sache der Generaldirektion wird es [da]gegen sein, die Erfahrungen der Bundesbahndirektionen und Außendienststellen über den zweckmäßigsten Aufbau der Dr[uck]sorten stärker auszunutzen, als dies bisher der Fall war.

Eine Frage, deren Beantwortung bisher noch nicht [ge]glückt ist, ist die, ob die Eisenbahnverwaltungen [den] Bediensteten Prämien für sparsamen Drucksortenverbr[auch] gewähren sollen. Jedem, der die außerordentlichen Sc[hwie]rigkeiten kennt, für Prämien irgendeiner Art eine br[auch]bare und wirklich gerechte Unterlage zu finden, wir[d es] begreiflich scheinen, daß — unseres Wissens — bisher [noch] keine Verwaltung solche Prämien gewährt hat. Die Au[fgabe,] den wirklichen Bedarf jeder einzelnen Dienststelle an jede[r ein]zelnen Drucksorte zu ermitteln, ist nahezu unlösbar. Auc[h die] Entscheidung, ob die Prämie dem unmittelbaren Verbra[ucher] oder dem Verwahrer der Drucksortenvorräte zuzufallen [hat,] ist nicht ohne weiteres zu treffen. Man müßte sich daher [jeden]falls darauf beschränken, nur Prämien für geringen Verb[rauch] jener Drucksorten zu gewähren, an denen großer Bedarf be[steht,] so daß die Herabminderung ihres Verbrauches erheblich[e Er]sparnisse bedeuten würde. (Bei den Österreichischen B[undes]bahnen gehören hierzu vor allem die teuren Eilgut- und F[racht]karten, von denen sie in mittleren Geschäftsjahren un[gefähr] 1½ Millionen Stück, sowie die Aviso- und Bezugschein[e, von] denen sie in der gleichen Zeit ungefähr 800 000 Stück [ver]brauchen.) Es wäre anregend, zu erfahren, wie andere [Ver]waltungen über diese schwierige Frage denken. V[...]

Allgemeines.

— **Eine fahrbare Zahlstelle.** Über ein eigenartiges Fahrzeug der früheren Großen Süd- und Westbahn von Irland berichtet die Zeitschrift „The Locomotive“. Es bestand ursprünglich aus einer kleinen, 2/2 gekuppelten Lokomotive namens „Sprite“ mit einem angebauten, auf einem zweiachsigen Drehgestell ruhenden Wagenteil, und wurde in dieser Gestalt im Januar 1873 in Dienst gestellt. Der Wagen war bestimmt, als fahrbare Zahlstelle zu dienen, von der aus die Löhne an das auf den verschiedenen Stationen bedienstete Personal gezahlt wurden. Im Jahre 1889 wurde das Fahrzeug einem Umbau unterzogen. Die durchlaufenden Rahmenplatten wurden zerschnitten und die Ma[schine] mit einer Laufachse unter dem Führerstand versehen[,] Wagenteil wurde verlängert und erhielt zwei Achsen mit [...] Radstand. Die Gesamtlänge von Lokomotive und Wagen b[eträgt] 12,82 m, das Gesamtgewicht beider Fahrzeuge 29,2 t. D[er Zu]gang zum Wageninnern erfolgt an der Rückwand von einer [Platt]form aus, die Eingangstür ist mit einem Schalter verseh[en, durch] dessen Fenster die Angestellten den Lohn in Empfang n[ehmen.] Die beiden Fahrzeuge, deren Erscheinen wohl überall f[reudig] begrüßt worden ist, befinden sich heute noch im Dien[st und] hatten bis Mitte Februar d. J. insgesamt 1 221 257 engl. [Meilen] (1 965 405 km) zurückgelegt.

Die Wasserwege in und der nördliche Wasserweg nach Sibirien.

s große Ländergebiet des russischen Staates, das unter dem n Sibirien zusammengefaßt wird, hat einen Umfang von 3702 qkm. auf dem z. Z. 10 949 000 Einwohner angesiedelt. Sieht man sich die Karte an, so entdeckt der Beschauer daß das gewaltige Ländergebiet für seine wirtschaftliche icklung nur über einen einzigen Schienenweg, die sog. sibirische Eisenbahn verfügt. Diese Bahn durchzieht, genügend bekannt, allerdings Sibirien von Westen nach , d. h. von Tscheljäbinsk-Chabarowsk in einer ununterenen Linie auf rd. 6400 km. Aber was will das sagen! man sich erinnert, daß im europäischen Rußland das Zubiet nicht mehr als rd. 20 km zu jeder Seite der Bahn gt, so müßte schon der Maßstab der Eisenbahnkarte ein großer sein, sollte man den Einflußbereich der Eisenbahn, isch dargestellt, erkennen können. Aber selbst wenn len Kulturstand des Landes in Rechnung stellt und berückgt, daß Zeit und Arbeitsleistung von Mann und Roß hier sehr viel geringeren Wert repräsentieren als im euron Rußland und man jene 20 km um das 5fache, ja um das e vergrößern wollte, so wäre immer noch die Anbaufläche, mit der Gunst teilhaft wird, einen leistungsfähigen Verweg zur Verfügung, wenigstens in erreichbarer Nähe zu , verhältnismäßig sehr klein. Es sind daher auch die mengen (Handelsgut), die auf der sibirischen Bahn eljäbinsk-Chabarowsk) zur Beförderung gelangten, nicht In dieser Beziehung teilt der Betriebsbericht für Wirtschaftsjahr 1923/24[1]) mit, daß auf der vorbeneten Strecke der sibirischen Bahn überhaupt bet worden sind: 4 821 000 t und hiervon auf den n Stationen der Bahn 3 170 000 t abgefertigt wurden. ind also nicht sehr belangreiche Mengen. Es kann hierch Maßgabe derselben Quelle noch angeführt werden, daß treide aller Art überhaupt bewegt wurden 938 000 t und iervon auf den Versand der eigenen Stationen 572 000 t len. Neben Getreide kann Holz als ein Produkt angeführt n, das in der Entwicklung der Wirtschaft eine große zu spielen berufen ist. Da finden wir:

	überhaupt bewegt:	von den eigenen Stationen versandt:
z	483 000 t	406 000 t
bearbeitetes	499 000 t	414 000 t

Weiter führt der Bericht auf:

nkohle	1 622 000 t	1 176 000 t
htha	72 000 t	9 000 t
eisen	30 000 t	13 000 t
lvieh	9 000 t	8 000 t
sch	38 000 t	26 000 t
sonstigen Güter	1 127 000 t	546 000 t

den überhaupt bewegten Gütermengen entfielen auf den:

Lokalverkehr	1 934 000 t
Ausfuhrverkehr	1 236 000 t
Einfuhrverkehr	819 000 t
Durchgangsverkehr	832 000 t

ngleich der Personenverkehr für die Frage, die hier einler besprochen werden soll, nämlich die Güterbewegung n Wasserwegen in und nach Sibirien, wenig Bedeutung hat, f doch nicht übersehen werden, daß der Personenverkehr birien, als Durchgangsland zum Fernen Osten, nach Japan, China und daher im besonderen für die sibirische Bahn, ngs eine große Bedeutung hat. Aus diesem Grunde und s wirtschaftliche Bild zu vervollständigen, sei angeführt, n Wirtschaftsjahr 1923/24 überhaupt 5 002 000 Personen ert worden sind und daß hiervon 4 263 000 Personen von genen Stationen die Reise angetreten haben. Von diesen nden entfallen nun auf den

Lokalverkehr	2 253 000
Vorortverkehr	1 152 000
direkten Verkehr	458 000

Reisebewegung ist also nicht sehr groß, allerdings ist lie Besiedelung noch recht spärlich.

ist das Bild von der wirtschaftlichen Verkehrsentwickdas sich dem Beobachter darbietet, soweit es die einzige ahn bisher vermittelt hat. Man kommt unwillkürlich zu chluß, daß diese Entwicklung recht spärlich ist. Nun ist klar, daß auf den Verkehrswegen nur das weitergeschafft n kann, was ihnen zugeführt wird, d. h. die Überschüsse der Landesproduktion. So ergibt sich, da die Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahn noch lange nicht voll ausgenutzt ist, daß die Land- und Forstwirtschaft, ebenso wie die noch recht spärlich vertretene Industrie in ihrer Entwicklung nicht durch die mangelnde Leistungsfähigkeit der vorhandenen Eisenbahn beengt wird, als vielmehr umgekehrt, daß die Eisenbahn ihre Leistungsfähigkeit nicht voll zu entwickeln vermag, weil die Produktion ihr nicht die notwendigen Transportobjekte zur Verfügung stellt.

Nun ist ja allerdings das Produktionsgebiet, dessen Überschüsse oder dessen Bedarf die Dienste der Eisenbahn in Anspruch nehmen, verhältnismäßig nicht sehr ausgedehnt, obgleich es immerhin noch groß genug ist, um das Vielfache von dem zu erzeugen, was gegenwärtig hervorgebracht oder gebraucht wird. Diese Verhältnisse würden sich für die sibirische Bahn wesentlich ändern, sobald Zufuhrbahnen ihr gegenwärtiges Zufuhrgebiet zu erweitern vermochten. Das sind aber Aufgaben, die in der Zukunft sicher eine geeignete Lösung finden werden, sobald weiter abgelegene Produktionsgebiete nach einer Absatzmöglichkeit verlangen werden. Böte nun die sibirische Eisenbahn die einzige Beförderungsmöglichkeit, dann wäre es allerdings schlimm um das riesige Ländergebiet bestellt, das etwa 20mal so groß als das ganze Deutsche Reich ist. Aber da hat die Natur doch in einem sehr umfangreichen Maß für Abhilfe gesorgt, indem sie große, wasserreiche Flußläufe dem Lande gegeben hat, die, bis auf den Amurstrom, von Süden nach Norden fließen, so der Ob, der Jenissei, die Lena. Zunächst kommt die Lena für den Verkehr nach Übersee nicht in Betracht, weil die Mündung des Stromes z. Z. nicht von der Schiffahrt aufgesucht wird. Aber selbst für den lokalen Handelsverkehr schaltet sie offenbar aus, denn die amtlich bekanntgegebenen Materialien zur Statistik der Verkehrsanstalten, Ausgabe 34, Binnengewässer im Jahre 1923[2]), erwähnen sie nicht. Somit kommen für den Handelsverkehr z. Z. im wesentlichen nur der Ob mit seinen Nebenflüssen, der Jenissei und die Angara mit dem Baikalsee in Frage.

Der „Bote der Verkehrsanstalten“ gibt nun an, daß diese Wasserwege zusammen eine nutzbare Länge von 36 000 km haben, von denen 14 725 km während der ganzen Navigationsperiode, 8866 km zur Zeit des regelmäßig wiederkehrenden Hochwassers benutzt werden können, und endlich 12 697 km der Flößerei dienen. Von diesen gewaltigen Wasserwegen entfallen die größten Teilstrecken auf die beiden großen Ströme der westlichen Hälfte Sibiriens: den Ob und Jenissei. Die Längenausdehnung dieser beiden Ströme wird in den russischen Quellen sehr verschieden angegeben. M. Samenhof, Der nördliche Zuweg und die karischen Expeditionen, führt an, daß der Ob eine Strecke von über 3500 Werst (3834 km) und mit seinem größten Nebenfluß — dem Irtysch — 3400 Werst (= 3627 km) schiffbare Länge habe. Das gesamte Flußnetz des Ob repräsentiert eine schiffbare Länge von 15 800 Werst (= 16 900 km). Der Flößerei dienstbar sind 16 800 Werst (= 17 925 km).

Für den Jenissei gibt die bezeichnete Quelle an, daß der Strom mit seinen Nebenflüssen eine schiffbare Länge von 6700 Werst (= 7148 km) entwickelt.

Nun laufen ja die beiden Ströme parallel dem Eismeere zu. Dadurch sind die Stromgebiete voneinander getrennt, ein Güteraustausch untereinander könnte also zunächst nicht stattfinden. Um diesem Mangel abzuhelfen, ist dann gegen Ende des vorigen Jahrhunderts ein verhältnismäßig kurzer Kanal von 7,25 Werst (= 7,74 km) Länge erbaut worden, der eine Verbindung zwischen dem Kaßfluß und dem Bolschoje-Osero (großen See) herstellt. Durch das Vorhandensein dieses kleinen Kanals wird es nun ermöglicht, eine befahrbare Wasserstraße dem Verkehr zur Verfügung zu stellen, die eine Verbindung schafft vom Baikalsee mit Benutzung der Angara-Tunguska-Jenissei-Kass-Bolschoje-Osero-Jassewaja-Lomawataja-Osernaja-Ket zum Ob bei der Stadt Narym. 2800 Werst (= 2988 km) ist diese Wasserstraße lang. Somit ist es möglich, sofern der Kanal noch befahrbar ist, den europäischen Markt auf dem Wasserwege zu erreichen.

Im Vergleich zu der Ausdehnung der sibirischen Eisenbahn repräsentieren die Wasserwege immerhin ein Mehrfaches und geben damit dem Lande außerordentlich wertvolle Möglichkeiten für den Absatz der Erzeugnisse. Allerdings klagen diejenigen, die auf die Benutzung dieser Verkehrswege angewiesen sind, lebhaft über ihren Zustand, der namentlich im Vergleich zur Vorkriegszeit mancherlei zu wünschen übrig läßt. Es muß aber gleich hinzugefügt werden, daß die Sowjetregierung hier zu bessern bemüht ist. So lesen wir,

[1]) Material zur Statistik der Verkehrsanstalten, Ausgabe 36, 96 (Materialy po statistike putei ssoobschtschenija, k 36).

[2]) Materialy po statistike putei ssoobschtschenija, wypusk 34, wnutrennije wodnyje puti w 1923 gody, Teil II.

daß im Jahre 1925 aus dem Obfluß und seinen Nebenflüssen 750 000 cbm Boden ausgebaggert worden sind. Ebenso sind die Zeichen für die Benutzung des Fahrwassers nicht nur erneuert, sondern teilweise sogar bereits vermehrt worden. So waren 1913 überhaupt 8314 Werst mit Zeichen ausgerüstet, 1925 schon 10 966, von diesen waren 1913 überhaupt 8263 Zeichen beleuchtet, 1925 schon 8574. Daraus geht nun allerdings hervor, daß nur ein Teil, und zwar der weitaus kleinere Teil der schiffbaren Wasserläufe hier mit Schiffahrtszeichen versehen ist. Aber man darf bei Beurteilung der Bedeutung dieser Maßnahmen nicht übersehen, daß in erster Reihe der Obstrom und seine Nebenflüsse, namentlich der gewaltige Irtysch, berücksichtigt sein werden, weil sich auf ihnen der größte Verkehr abwickelt, wie später gezeigt werden soll.

Nach der amtlichen Feststellung standen der Schiffahrt auf den sibirischen Flüssen 1922/23 — ohne Amurgebiet — zur Verfügung:

285 Dampfer mit 60 104 indizierten Pferdekräften, die Angabe der Ladefähigkeit fehlt, und 477 Schiffe mit einer Ladefähigkeit von 20 693 000 Pud (= 338 950 t).

Von diesen Schiffen standen im besonderen dem Personenverkehr 38 Dampfer zur Verfügung, und zwar:

a) aus dem Flußgebiet	Pers.- u. Güter-Verkehr	machten Reisen	davon beladen	b) Schlepp-Dampfer mit Person.-Beförd.	machten Reisen	davon beladen
Irtysch	10	362	342	2	58	56
Tobol u. Tura . .	3	119	119	3	46	44
Ob	8	364	362	1	54	54
Angara-Baikalsee, Jenissei . . .	[3]	—	—	11	326	324

Mit Hilfe dieser Flotte sind in der Schiffahrtsperiode 1922 und 1923 befördert: 1922 überhaupt 228 460 Personen, 1923 332 839 Personen, davon im Vorortverkehr 47 641, sonst 285 198; jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt: im Vorortverkehr 8 Werst, sonst 322 Werst. Die Reisenden führten an Gepäck 79 226 Pud (= 1297 t) mit sich.

[3]) In dem amtlichen Bericht: materialy po statistike putei ssoobschtschenija wypusk 33, wnutrennije wodnyje puti w. 1923 godu, tschast I (Material zur Statistik der Verkehrsanstalten. Innere Wasserwege 1923, T. I) Seite L ist im textlichen Teile ausgeführt, daß im Rayon des Jenissei und Tobol-Tura 11 Dampfer den Schlepperdienst leisten, wobei diese Schleppdampfer auch Personen befördern, während auf Seite LVII angegeben wird, daß im Rayon Tobol-Tura 6 und im Jenisseirayon 4 solcher Dampfer den Verkehr vermitteln.

Was nun den Güterverkehr angeht, so sind in den bei[…] Schiffahrtsperioden 1922 und 1923 überhaupt und im Vergl[…] mit 1913 zur Beförderung gelangt: 1913: 107 836 000 […] (1 766 352 t), 1922: 48 751 000 Pud (798 531 t), 1923: 57 957 […] Pud (949 335 t); davon wurden in Dampfschiffen 5 986 000 […] (98 049 t), auf anderen Schiffen und in Flößen 51 971 000 […] (851 284 t) bewegt.

Aus dieser kurz zusammengefaßten Übersicht geht deut[…] hervor, wie der Krieg die Güterbewegung auch in diesem T[…] Sibiriens arg beeinflußt hat, denn nur 55,9 % der im Jahre […] bewegten Gütermengen gelangten 1923 noch zur Beförder[…] Allerdings läßt sich auch erkennen, daß der Güterverkehr […] in aufsteigender Richtung bewegt, aber wie langsam.

Jene rd. 6 Mill. Pud mit Dampfschiffen bewegten Gü[…] mengen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen beförde[…] Güter, und zwar entfielen auf Getreide 51 %, Salz 6 %, Fi[…] 3 %, endlich auf alle übrigen Güter 40 %.

Von den nicht mit Dampfer verladenen . . . . 51 971 000 Pud (851 2[…]
entfallen:
- a) auf trockene Güter . . . . . 9 179 000 „ (150 3[…]
- b) auf Naphtha . . . . 455 000 „ (74[…]
- c) auf Holz aller Art . . . . . 42 337 000 „ (693 3[…]
- von denen wiederum auf Flößen . 25 069 000 „ (410 6[…]

entfallen, so daß auf die Fortbewegung im Schleppver[…] 26 766 000 Pud (438 426 t) kommen. Von diesen Gütergattu[…] hat jedes Pud der zu
- a) genannten Güter durchschnittlich 744 Werst zurückgel[…]
- b) „ „ „ 637 „ „
- c) „ „ „ 451 „ „

wobei noch besonders hervorgehoben werden kann, daß […] Flößerei auf durchschnittlich 191 Werst stattfand.

Die gesamte Beförderungsmenge von 51 971 000 Pud (851 2[…] verteilt sich auf die Gütergattungen und die Flußgebiete[…] folgt:

	Getreide	Salz	Fische	Mineralisches Baumaterial	Steinkohlen	Eisen, Stahl, Gußeisen	Holz aller Art	Naphtha	and[…] Gü[…]
Überhaupt . . . . Taus. Pud	3585	1415	240	142	1843	165	42 337	502	1[…]
davon Ob und Irtysch . . . „ „	1430	1337	173	106	1055	63	32 831	472	[…]
„ Jenissei . . . . „ „	2040	72	47	13	651	58	7 394	29	[…]
„ Angara und Baikalsee „ „	115	6	20	23	137	39	2 112	1	[…]

Ein flüchtiger Blick auf die vorstehenden wenigen Za[…] reihen lehrt ohne weiteres, eine wie große Bedeutung fü[…] Güteraustausch auf den Wasserwegen des westlichen Sib[…] der Flußlauf des Ob und Irtysch hat, denn 73,6 % aller […] sind auf ihm bewegt worden, während dem Jenissei 21,2 %[…] der Angara mit dem Baikalsee 4,9 % zufielen. Dabei ist[…] ganz besonders darauf hinzuweisen, daß das Jahr 1923, fi[…] augenblicklich nur das Zahlenmaterial zur Verfügung ste[…] ganzen nur eine Ausfuhr von 1449 Pud (23,5 t) aufweis[…] handelt sich bei den vorstehenden Zahlen also nur u[…] Deckung des örtlichen Bedarfs. Aus welcher Veranlassu[…] Ausfuhr auf dem Wege über das Karische Meer 1923 gä[…] versagt hat, ist leider nicht bekannt. Die Ausfuhr hat si[…] folgt entwickelt:

	Flachs, Hanf	Rohleder	Rauchwaren	Federn	Holz	Borsten und Roßhaar	Wolle	Butter	Graphit	Asbest	Arzneistoffe	Ölkuchen	Verschiedenes	[…] ge[…]
1914	3 635	2 093	—	50	130 031	—	—	1220	2000	—	—	—	5840	1[…]
1922	24 226	263 080	2718	1383	—	18 691	18 712	—	—	22 939	1407	—	3207	3[…]
1923	—	—	—	—	—	—	1 079	—	20	—	—	—	350	[…]
1924	57 183	12 013	—	—	—	8 928	18 779	3407	—	—	—	25 359	2822	2[…]

Eingeführt sind:

	Tee	Kolonialwaren	Metalle	Metallwaren und Maschinen	Chemikalien	Steinkohle	Medikamente	Gerbstoff	Verschiedenes	Insg[…]
1914	—	140	3 007	474	110	35 746	—	—	156 865	19[…]
1922	25 946	8 508	84 410	287 211	9 116	—	18 499	52 228	6 058	49[…]
1923	29 508	11 746	—	10 741	—	—	—	—	13 676	6[…]
1924	82 382	69 626	43 737	32 659	43 737	—	1 186	1 186	1 186	39[…]

ält man sich auf der einen Seite das riesengroße Gebiet Westsibirien — mit seinen schier unerschöpflichen Reichern an Holz, landwirtschaftlichen Erzeugnissen, wie Flachs, f, Getreide, Butter, ferner an Rauchwaren, Mineralien . usw., auf der andern Seite den spärlichen Import gegentig, so kommt man unwillkürlich dazu, nach dem Hindernis suchen, das sich einer lebhafteren Entwicklung des Warenausches über das Karische Meer in den Weg stellt. n, daß das Land mit dem, was es zur Zeit aust, auch nur einen irgend nennenswerten Teil des ugten oder Gewonnenen zur Ausfuhr bereit stellt, on kann ja doch gar nicht die Rede sein. Ebenso liegt es dem Import. Es ist ganz selbstverständlich, daß der Been sehr viel größerer sein muß. Dazu kommt, daß die Beerung auf dem Wasserwege in der Regel am billigsten ist. n könnte die Vermutung auftreten, daß die Wasserwege in rien durch Eis für lange Zeit der Schiffahrt unzugänglich . Allein auch das trifft nicht zu, denn nach den amtlichen stellungen ist im Jahre 1923 „offen Wasser" verzeichnet:

r den Ob . . . . vom 24. April bis zum 22. November
„ Irtysch . . „ 8. April „ „ 25. „
„ Jenissei . . „ 4. Mai „ „ 22. „
„ Angara . . „ 31. März „ „ 27. „

nach ist für den größeren Teil des Jahres Eis kein Hinis für die Schiffahrt, wenigstens soweit die Flüsse in Frage men. Damit sind wir bei dem letzten Teil des Weges, der Verbindung zwischen Europa und Sibirien darstellt, dem eer, angelangt. In der Tat haftet diesem Teil des großen serweges Baikalsee-Europa das Odium an, das Hindernis die Entwicklung des Verkehrs zu sein. Die Bemühungen, Hindernisse, die das Karische Meer der Schiffahrt entgegen, zu überwinden, sind nicht sehr alt. Nachweisbar ist nfang des 19. Jahrhunderts der Versuch gemacht, zum Teil mit Glück, das Karische Meer zu passieren. Aber erst seit liegen genauere Aufzeichnungen über das Ergebnis dieser uche vor, als der englische Kapitän Wiggins und 1877 so der deutsche Kapitän Dahlmann die Fahrt durch Karische Meer versuchten. Seit jener Zeit sind Versuche, unterstützt durch wissenschaftliche Forschung, nie esetzt und haben schließlich den Nachweis erbracht, daß die Fahrt durchaus möglich ist, allerdings nur im Verlauf zweier Monate, etwa vom 10. August. Als sehr wichtig kann darauf hingewiesen werden, daß nunmehr auch festgestellt ist, daß „Gletscher und sog. Eisberge im Karischen Meere niemals beobachtet wurden". Steht aber fest, daß „das Eis auf dem Karischen Meere lokal entsteht", dann ergibt sich von selbst, daß örtliche, sorgsame Beobachtungen, verbunden mit neuzeitlichen Einrichtungen des Nachrichtendienstes, für die Schiffahrt die Gefahren, die bisher der Fahrt durch das Karische Meer drohten, auf ein so geringes Maß herabgedrückt werden können, daß das wesentlichste Hindernis, das gegen die Benutzung dieses Weges nach Sibirien sprach, als soweit herabgedrückt gelten kann, daß es diesen Charakter eingebüßt hat. Wenn das anerkannt werden kann, dann würde auch die Notwendigkeit entfallen, die Versicherungsbeträge so hoch zu halten. Aus einer Kostengegenüberstellung für die Beförderung gleichartiger Güter auf der Eisenbahn und dem Wasserwege geht hervor, daß die Versicherungsbeträge für die Schiffe und die Güter auf der Fahrt durch das Karische Meer die Beförderungskosten noch immer sehr schwer belasten, so daß auch hierdurch die Benutzung des Wasserweges erheblich beeinträchtigt wird.

Übersieht man alle diese Verhältnisse, so muß man, meine ich, zugeben, daß hier ein wichtiger Teil zukünftiger Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen Europa und Sibirien zu suchen ist, denn Sibirien ist in der Lage, ungeahnt große Mengen Güter zu liefern, die ihrem sibirischen Marktpreise zufolge sehr wettbewerbsfähig am Weltmarkt auftreten könnten. Man denke da nur an die schier unerschöpflichen Waldbestände, an die möglichen Erträgnisse der reichen Schwarz-Erde-Gebiete, den vielversprechenden Anbau von Flachs und Hanf, der schon 1924 eine nennenswerte Menge zur Ausfuhr geliefert hat, und an die damit verbundene Herstellung von Kraftfutter (Ölkuchen), an die Viehzucht und deren Erträgnisse (Butter, Wolle) und was sonst noch an Massenartikeln das reiche Sibirien zu bieten vermag. Zukunftsausblicke, die hier in den Kreis der Betrachtungen gezogen, sind es ja, aber Zukunftsausblicke, die jederzeit, sobald das z. Z. noch bestehende Hindernis im Karischen Meere auf ein geringes herabgedrückt wird, mit Hilfe des billigen Wasserweges Gegenwartsbedeutung gewinnen können.

Dr. Mertens.

Beschleunigte Auszahlung der Nachnahmen

Von Güter-Insp. **Bertold Pechtold**, Wetzlar.

e raschere Auszahlung der Nachnahmen ist in letzter Zeit it Gegenstand einer eingehenden Prüfung geworden, nachentsprechende Anregungen in dieser Zeitung (1916 S. 444, S. 372, 1920 S. 275, 590 u. 867, 1924 S. 274) sowie in der werkszeitung Nr. 277 vom 26. 11. 1925 ergangen sind.

Vorschläge verdichten sich im wesentlichen zu blemen:

Anlehnung an das österreichische Verfahren.
Einzahlung der Nachnahmen an den Absender im Postscheckwege durch die Bestimmungsstation nach Einlösung des Frachtbriefes.
Verbesserung der seitherigen Form, insbesondere durch Änderung des Nachnahmebegleitscheinverfahrens.

empfiehlt sich, vom Standpunkt der Güterkasse zu diesen emen Stellung zu nehmen, ohne der Entscheidung in deiner Weise vorzugreifen.

uszahlung der Nachnahmen durch die Bestimmungsstation.

1. Vorteile:

Die Auszahlung von Nachnahmen nicht eingelöster Senn zum Nachteil der Verwaltung wird vermieden.
Die Nachnahmebegleitscheine oder sonstige Mitteilungen e Versandstation über die erfolgte Einzahlung erübrigen

Die Buchführung auf der Versandstation (Nachnahmebuch, ahmeausgabebuch, Nachnahmelisten) wird vereinfacht.
In der Auszahlung tritt eine Beschleunigung ein.

2. Nachteile:

Unmöglichkeit der summarischen Zahlung (Aufrechnung) achnahmen der Bankstundungsnehmer und der Spediteure einfachen Kontoeintrag (zirka 90 % der Gesamtnachn).

Umständliche Einzelzahlung durch die Bestimmungsn an ständig wechselnde Nachnahmeempfänger (Absender). urch entstehen erhöhte Portokosten, die den Nachnahmebei Rollgeldnachnahmen insbesondere, vielfach kaum . Die Versandstation hingegen kennt die Postscheckkonti Kunden und kann infolgedessen durch Postschecküberweisung summarisch (für 1 oder mehrere Tage) zahlen. Sie ist im Gegensatz zu der Bestimmungsstation, die den Geldbedarf im voraus nicht genau abschätzen kann, ferner in der Lage, rechtzeitig ihr Postscheckkonto durch Vorschußanforderung aufzufüllen.

c) Erschwerung der Buchführung auf der Bestimmungsstation, die an Stelle der Versandstation, wenn auch in vereinfachter Form, Nachnahmeverrechnungsnachweise zur Kontrolle und zur Entlastung führen muß.

d) Dieses Verfahren wird, wegen der für Weiterabfertigungen und Barvorschüsse zur sofortigen Entlastung notwendigen Beibehaltung von Versandnachnahmen — wie auch richtig erkannt wurde — eine Trennung der Nachnahmen nach Barvorschüssen, die durch die Versandstation ausgezahlt werden, und Nachnahmen nach Eingang, die durch die Empfangsstation zur Auszahlung gelangen, zur Folge haben. Hierdurch wird Übersicht, Buchführung und Kontrolle erschwert.

II. Die Verbesserung der seitherigen Form.

Sie geschieht m. E. einfach und zweckmäßig in der Weise, daß der Kunde, der auf eine frühere als bestimmungsgemäße Auszahlung Wert legt, dem Frachtbrief, ohne Rücksicht auf die Höhe der Nachnahme, einen frankierten, mit seiner Adresse versehenen Nachnahmeavis beifügt (anklammert). Ein zweckmäßiger Vordruck im Postkartenformat, als dessen inhaltlicher Vordruck V. B. Nr., Versandstation und Nachnahmebetrag genügen, kann als verkäufliche Drucksache eingeführt werden. Die Rücksendung der Karte an den Absender wird nicht mehr Zeit beanspruchen als die unmittelbare Zahlung durch die Bestimmungsstation. Im übrigen bleibt das seitherige Verfahren am besten bestehen, mithin auch die Ausstellung der Nachnahmebegleitscheine bei Sendungen über 300 ℳ durch die Versandstation. Diese hochwertigen Sendungen laufen dann unter einer doppelten Kontrolle, die den viel gerügten Mißstand der verspäteten Nachnahmeauszahlung infolge Verlust oder verzögerter Erledigung der Nachnahmebegleitscheine behebt, ohne den Reichsbahndienststellen eine Mehrarbeit zu verursachen.

Um weiteren Interessentenkreisen entgegenzukommen, können den Bankstundungsnehmern die Nachnahmen (zirka 90 %) in kürzeren Fristen ohne Bedenken gezahlt werden, beispielsweise

durch Anrechnung der Nachnahmen vom 1. bis 10. eines Monats bei der Abrechnung am 15. Die Sicherheitshinterlegung und die Möglichkeit der sofortigen Kontobelastung bei etwa eintretender Sperrung der Nachnahmen beheben jegliche Schwierigkeiten.

Zusammenfassend ergibt sich, daß bei einer Auszahlung der Nachnahmen durch die Bestimmungsstation die erzielten Vorteile durch die Nachteile zum mindesten aufgehoben werd[illegible] Die Durchführung der unter II. behandelten Vorschläge [illegible] dahingegen den Vorzug, daß keine Änderung der gesetzlich[illegible] Bestimmungen der EVO erforderlich ist, keine grundlegen[illegible] Abweichung von der seitherigen Form bedingt wird und daß [illegible] beabsichtigte Zweck in einer einfachen, sicheren und vorte[illegible]haften Weise zur Verwirklichung gelangt.

Erweiterung des bargeldlosen Verkehrs bei den Betriebskrankenkassen der früheren Preußisch-Hessischen Eisenbahnen.

Von Kassenoberinspektor **Biallas** in Königsberg (Pr.).

Das „Gesetz, betr. Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. 6. 1883“, im Jahre 1892 als „Krankenversicherungsgesetz“ umbenannt und in der Folgezeit wenn auch nicht in seinen Grundzügen, so doch in wesentlichen Punkten wiederholt abgeändert, bezweckte u. a. dem Versicherten und zum Teil auch seinen Familienangehörigen in Krankheitsfällen mindestens 26 Wochen eine angemessene Unterstützung zu gewähren, die Zuwendung eines Sterbegeldes und die Unterstützung der Wöchnerinnen. Die zur Durchführung dieses Zieles erforderlichen Mittel werden durch Eintrittsgelder und fortlaufende Beiträge der Versicherungsnehmer sowie durch näher bestimmte Zuschüsse der Arbeitgeber aufgebracht. Das Gesetz strebt Versicherung auf Gegenseitigkeit an und läßt der Selbstverwaltung weiten Spielraum, hat aber, um die Durchführung der Versicherung restlos zu erreichen, Zwangskassen zugelassen. Zu diesen Zwangskassen gehören u. a. auch die Betriebskrankenkassen, die Unternehmer größerer Betriebe einzurichten haben. Auf Grund dieser Vorschriften haben die früheren Preußisch-Hessischen Eisenbahnen derartige Krankenkassen eingerichtet, die im Zeitpunkte der Verreichlichung die Bezeichnung „Betriebskrankenkasse für den Direktionsbezirk NN“ führten, deren Grenzen sich mit denen der Direktionsbezirke decken und die auch noch jetzt bestehen. Die Buch- und Kassenführung der Betriebskrankenkassen wird durch die Hauptkasse der Direktion besorgt, zur Zahlbarmachung der Leistungen werden die äußeren Dienststellen, Kassen und Ämter mitherangezogen; die zur Wahrnehmung der Rechnungsgeschäfte erforderlichen Arbeitskräfte, Arbeitsräume, Drucksachen usw. werden kostenlos dem Vorstande der Kasse zur Verfügung gestellt. Die in dieser Hinsicht für die einzelnen Stellen durch den früher zuständigen Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen und noch jetzt bestehenden Anweisungen stammen aus dem Jahre 1901. Wie nachstehend nur in einem Punkte auszuführen erlaubt sei, dürften sie im wirtschaftlichen Interesse änderungsbedürftig sein.

Professoren, Kliniken, Krankenhäuser, Ärzte, Apotheken, Bandagisten, Zahnärzte, Dentisten usw. sowie sonstige Unternehmer übermitteln dem Kassenvorstande ihre Forderungen durch Rechnungen, wie sie im sonstigen privaten öffentlichen Leben gebräuchlich sind und die fast ausnahmslos die Bezeichnung eines Bankkontos oder des Postscheckkontos tragen, mithin den Willen bargeldloser Zahlung erkennen lassen. Nach rechnerischer Feststellung einer so eingegangenen Rechnung wird jedoch seitens des Vorstandes der Betriebskrankenkasse erst der für Eisenbahnzwecke vorgesehene Vordruck (Rechnung über Leistungen oder Lieferungen) nachträglich und sorgfältig ausgefüllt, ebenfalls mit rechnerischem Feststellungsvermerk versehen und daneben die für die Stations-(Haupt-)kasse erforderliche Zahlungsanweisung gesetzt, die Urrechnung mit dem Vordruck vereinigt, die jetzt fertiggestellte Rechnung in eine für die Hauptkasse bestimmte Zusammenstellung eingetragen, von dem Vorsitzenden unterschriftlich vollzogen und endlich an die Stationskasse gesandt. Erst die Stationskasse erledigt die Rechnung bargeldlos, indem sie Überweisungsschecke [illegible] Kontoinhaber und Barschecke für Nichtkontisten fertigt, di[illegible] den Banken oder dem Postscheckamt übersendet und die Erl[illegible]gung der Rechnungen durch Beigabe des Lastschriftzettels [illegible] was die Regel ist, durch zwei Kassenbeamte bescheinigen l[illegible] In der Stationskasse stellen die außerordentlich zahlreichen [illegible]lege einen Teil des Kassenbestandes dar, müssen täglich [illegible]genommen und schließlich alle vier Wochen zu dem festges[illegible]ten Termin der Hauptkasse angerechnet werden. In der Ha[illegible] kasse werden die Belege sortiert, mit den von der Betrie[illegible] krankenkasse eingegangenen Zusammenstellungen vereinigt [illegible] wiederholt gebucht.

Alle diese Arbeiten schwinden, wenn für den Vorsta[illegible] der Krankenkasse ein Postscheckkonto e[illegible] gerichtet wird, wie es die Verkehrsämter bereits [illegible] längerer Zeit für die Zahlbarmachung der zu erstattenden F[illegible] gelder usw. (oder die Kleiderkasse bei einer Privatba[illegible] haben. Nach rechnerischer Feststellung der von Dritten ei[illegible] gangenen Rechnungen kann alsdann bereits durch den Vorst[illegible] der Krankenkasse ein Scheck (bei mehreren Empfän[illegible] Sammelscheck) geschrieben, vom Postscheckkonto abgebucht[illegible] eine für die Rechnungslegung erforderliche Nachweisung [illegible] getragen und dem Postscheckamt zugesandt werden; auf [illegible] Rechnungen genügt ein dieses Verfahren bestätigender [illegible] merk, wie ihn jetzt die Stationskasse anbringen muß. Die [illegible] fertigung des amtlichen Vordruckes, die nochmalige rec[illegible] rische Feststellung dieses Vordruckes, die Ausgabeanwei[illegible] für die Stationskasse usw. werden überflüssig. Die Stati[illegible] kassen und die Hauptkasse brauchen sich mit den Rechnu[illegible] überhaupt nicht mehr zu befassen. Für die Hauptkasse k[illegible] bei diesem Verfahren nur noch die Auffüllung des Postsc[illegible] kontos der Krankenkasse in Frage, was zur Zeit sogar d[illegible] die den Geldverkehr der Reichsbahn besorgende Deu[illegible] Verkehrskreditbank geschehen könnte. Zeit, Papier und A[illegible] würden bei diesem Verfahren gespart werden.

Für die Zahlung durch die Stationskasse und Verrech[illegible] durch die Hauptkasse kämen demnach nur die Rechnunge[illegible] Betracht, die von den Mitgliedern selbst der Krankenkasse [illegible] gereicht werden (bezahlte Brillen, Bäder usw.). Aber [illegible] hier ist erwägenswert, ob diese Beträge nicht ebenfalls zw[illegible]mäßig durch Postscheck gezahlt werden könnten. Erstens [illegible] es für die Mitglieder, die während des Tages tätig sind, [illegible] umständlich, wegen des geringen Betrages die Stationsk[illegible] während der Zahlstunden aufzusuchen, so daß gegen die [illegible]zung der Mindestgebühr von 16 Pf. kaum Einspruch z[illegible] warten steht, und zweitens spart die Verwaltung an Per[illegible] und Papier so viel, daß sie selbst die Gebühr übernehmen [illegible]

Ob und inwieweit sich der bargeldlose Verkehr auch be[illegible] Abführung der einbehaltenen Beiträge auswerten läßt, soll[illegible] nicht erörtert werden, da, wie bereits angedeutet, diese Z[illegible] keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, sondern nur [illegible] Anregung sein sollen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichseisenbahnrat.** Der neugewählte Reichseisenbahnrat trat am 19. Mai in Berlin zu seiner ersten Tagung zusammen. In den Ständigen Ausschuß wurden acht Vertreter von Industrie, Gewerbe, Handel, Verkehr und Schiffahrt, vier von Land- und Forstwirtschaft und vier der Arbeitnehmer gewählt.

Der Reichseisenbahnrat beschäftigte sich u. a. mit einer Vorlage über Umgestaltung der Steintarife, durch die gewisse Mängel in der jetzigen Tarifgestaltung ausgeglichen werden sollen. Verschiedene Vertreter, u. a. der bayerische Ministerpräsident Dr. Held, führten aus, daß Tariferhöhungen die im Gange befindlichen Straßenarbeiten ungünstig beeinflussen und dazu beitragen würden, die Arbeitslosigkeit noch weit[illegible] steigern, da die Haushaltspläne der Länder und Gemeinden d[illegible] weg schon festgelegt seien. Nach längerer Aussprache nah[illegible] Reichseisenbahnrat die Überweisung der Vorlage an den [illegible]schuß an.

— **Wirtschaftswünsche und Reichsbahnwirtschaft.** Hie[illegible] sprach in der Hauptausschußsitzung des Reichsverbande[illegible] Deutschen Industrie am 19. Mai d. J. der Vizegeneraldirekt[illegible] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Dorpmüller [illegible] ging insbesondere auf die Rationalisierungsbes[illegible]bungen der Reichsbahn ein und führte aus, daß bereit[illegible] 2 Jahren der Gesundungsprozeß der Reichsbahn seinen st[illegible] Fortgang nehme. Ihm seien auch die schmerzlichen Abba[illegible]nahmen der Reichsbahn zuzuschreiben. Ein finanzieller [illegible] sei durch diesen Abbau entgegen anderslautenden Nac[illegible]ten insofern erreicht worden, als jährlich eine Ersparni[illegible] 760 Millionen ℳ an Personalkosten erzielt sei.

[i]n der Rationalisierung in der Verwaltung der Reichsbahn [geh]ört auch die selbständige Abrechnung der Direktions[bezi]rke. Es ist aber irrig, anzunehmen, daß die Direktionen im [Bes]treben, ihre Einnahmen zu vergrößern, einen zu starken [Dru]ck auf die Wirtschaft ausüben. In der Industrie gilt es als [sel]bstverständlich, daß die Werkleiter die finanzielle Lage ihrer [Betr]iebe ständig verfolgen und alljährlich eine Bilanz auf[stell]en. In den Direktionen der früheren Staatsbahnen war das [nich]t der Fall. Jetzt haben die Reichsbahndirektionen die Auf[gabe], sich stets ein Bild davon zu machen, wie sie pekuniär [steh]en. Überschlägliche Abrechnungen genügen dazu. Es wer[den] laufend statistische Erhebungen angestellt. Der Vergleich [der] Jahresergebnisse derselben Direktion in verschiedenen [Jahr]en wird die Fortentwicklung der finanziellen Einstellung [der] Direktion dartun. Auf die Dezentralisierung in der Ver[walt]ung der Reichsbahn müssen sich auch die Wirtschaftskreise [mit ih]ren Wünschen, die sie an die Reichsbahn richten, einstellen, [um L]eerlaufarbeit zu vermeiden.

[Üb]er die Beschaffungspolitik der Reichsbahn äußerte [sich] Dr. Dorpmüller eingehend. Er berührte dabei die verrin[gerte] Fahrzeugbeschaffung, die durch die Übersättigung an [rollen]dem Material hervorgerufen ist. Jedoch wird dafür ge[sorg]t werden, daß der wertvolle Stamm der Wagen- und Loko[motiv]fabriken nicht untergeht. Allein 7000 Lokomotiven und [...]00 Wagen stehen heute ohne Beschäftigung herum, da Ver[wendung] für sie nicht vorhanden ist. Nachdem der durch den Krieg [he]runtergewirtschaftete Wagenpark einigermaßen wieder in [Ordn]ung gebracht ist, wird auch der Arbeitsanfall in den Eisen[bahn]werkstätten ein geringerer. Es kommt noch dazu, daß eine [weit]gehende Typisierung und Normalisierung der Lokomotiven [dur]chgeführt ist, so daß statt früher 200 heute nur noch etwa [...] [vo]rhanden sind. Für jede Type wird künftig eine besondere [Werk]stätte zur Verfügung stehen. Der Erfolg der Rationalisie[rung] der Werkstättenarbeit drückt sich darin aus, daß nur noch [...] Lokomotivstände für die Reparatur gegen 4600 früher er[forde]rlich sein werden. Für Güterwagen kommen nur 2000 [gege]n 7400 in Frage und schon heute sind nur 10 000 Personen[wage]n-Reparaturstände gegen 14 000 früher nötig.

[Ei]n weiteres wichtiges Beschaffungsgebiet, das in der Öffent[lichk]eit eine Rolle gespielt hat, sind die Schwellenkäufe. [Dorp]müller wies darauf hin, daß vor dem Kriege bis zu 70 % [Schw]ellen im Auslande gekauft werden mußten, und daß man im [Herb]st 1925 nur noch 50 % des Bedarfs im Ausland kaufte. Als [...] im Winter des letzten Jahres die Bautätigkeit stockte und [die H]olzbestellungen bei der Holzindustrie ausblieben, wurde [di]e Reichsbahn, die ihren Bedarf vergeben hatte, das An[sinne]n gestellt, die Holzvorräte, auf denen die Holzhändler [sitze]n geblieben waren, abzunehmen. Man muß übrigens bei der [Beurt]eilung des Holzbedarfs der Reichsbahn berücksichtigen, [daß e]r nur 1½ % des Lagerbestandes an Holz in Deutschland [beträ]gt.

[Bes]onderes Interesse verdienen die Ausführungen Dorp[müll]ers über die Tarifpolitik der Reichsbahn. Er wies [dara]uf hin, daß der aus innerpolitischen und innerwirtschaft[liche]n Gründen entstandene Staffeltarif sich im Grunde be[währ]t habe, wenn auch die Nahentfernungen durch ihn belastet [würd]en. Das beweist der ständig wachsende Anhängerkreis [der] Tarife in Wirtschaftskreisen selbst. Es ist zuzugeben, [daß m]anche Tarife einer Verbesserung bedürfen und deshalb [unter]liegen die Tarife einer Umarbeitung. Jede Tarifbildung [muß] aber als Unterlage eine Statistik haben, um zu erkennen, [welch]e Ausfälle und welchen Einnahmezuwachs ein neugebilde[ter T]arif für die Verwaltung und für die Wirtschaft bewirkt. [Da d]er Verkehr sich andere Wege gesucht hat, ist die alte [Statis]tik nicht mehr brauchbar. Mit der ersten brauchbaren Ver[kehrs]statistik des Jahres 1925 werden bereits jetzt neue Tarife [ausg]earbeitet. Die Prüfungsarbeit ist in vollem Gange, und [die R]eichsbahn hofft, in kurzer Zeit die beteiligten Wirtschafts[kreis]e über die neuen Tarife zu hören. Es kann schon jetzt ge[sagt] werden, daß eine neue Güterklassifikation durchgeführt [wird] und vielleicht auch eine Vermehrung der Klassen. Auch [die F]rachtsätze werden überprüft werden.

[Die] scharf angegriffenen Durchfuhrtarife verteidigte [der V]ortragende und wies überzeugend nach, daß sie die deutsche [Volk]swirtschaft nicht schädigen, sondern vielmehr geeignet sind, [Gut] auf deutsche Schiffe zu leiten. Diese Tarife sind Kampf[tarife] gegen das Ausland. Ein solcher Wettbewerb war vor dem [Krieg]e durch Tarifverbände ausgeschaltet, da für diese Tarifver[bände] der Grundsatz galt, daß auf den wirklichen Beförderungs[weg, a]lso im allgemeinen auf den kürzeren Weg, diejenigen niedri[gen] Frachtsätze zu übernehmen seien, die der Wettbewerb über [ander]e Wege erstellte. Es muß nun durch die Durchfuhrtarife [erreic]ht werden, daß die Tarifverbände wieder gebildet werden. [Dr.] Dorpmüller betonte, daß die Reichsbahn alle Wettbewerbs[tarife] eingehend nachprüft auf ihren Einfluß auf die deutsche [Wirt]schaft. Im Zweifelsfall werden die betreffenden wirtschaft[liche]n Verbände gehört. Grundsätzlich wird kein Tarif be[stehen, ...]t, der der ausländischen Wirtschaft einen Vorteil bringt, den sie nicht schon durch die Möglichkeit der Umfahrung der deutschen Linien hätte. Sobald bei irgendeinem Tarif eine schädliche Wirkung für die deutsche Wirtschaft an Hand von Tatsachen im Einzelfall nachgewiesen werden kann, ist die Deutsche Reichsbahn bereit, diesen Tarif zu ändern.

Wenn man den Schwierigkeiten nachgeht, die sich zwischen die Interessen der Reichsbahn und die der Industrie stellen, so stößt man letzten Endes immer wieder auf die Reparationslasten und die damit im Zusammenhang stehende schlechte wirtschaftliche Lage in Deutschland. Deshalb muß man sich klar machen, welchen Einfluß die mit den Dawes-Bedingungen zusammenhängenden Belastungen der Reichsbahn auf die Tarifgestaltung haben. Einschließlich der Verkehrssteuer stellen sich die Dawes-Lasten im Jahre 1926 auf rund 840 Millionen ℳ. Da die Reichsbahn mit einer Einnahme von 3,15 Milliarden rechnet, würde das 27 % ausmachen. Um diese 27 % könnten theoretisch also die Frachten erniedrigt werden, wenn die Dawes-Belastungen nicht beständen.

Die Ausführungen Dorpmüllers fanden starken Beifall, besonders da der Wille der Reichsbahn zum Ausdruck kam, mit der deutschen Wirtschaft zusammen zu arbeiten.

— **Über die Betriebsverhältnisse und Verkehrseinrichtungen der Reichsbahn** ist dem Reichstag nunmehr ein Bericht über das letzte Kalendervierteljahr 1925 zugegangen. Der Bericht enthält zu gleicher Zeit einen vorläufigen Überblick über die Geschäftsergebnisse des gesamten Geschäftsjahres 1925, das den Zeitraum vom 1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925, also 15 Monate umfaßt. In dem Bericht wird festgestellt, daß die Verkehrsleistungen im Iahre 1925 gegenüber dem Vorjahre eine fortschreitende Besserung zeigten. Bis in den Herbst hinein haben sich die Einnahmen günstig entwickelt. Die Verbesserungen der Zugverbindungen im Personenverkehr haben sich als wirtschaftlich erwiesen, besonders in den Sommermonaten. Im ganzen ist es gelungen, neben den laufenden Betriebsausgaben und den Aufwendungen für werbende Anlagen fristgemäß Zahlungen für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen zu leisten. Erhebliche Mittel wurden für die Wiederinstandsetzung der Rhein- und Ruhrbahnen aufgewendet. Etwaige Rückstellungen aus 1925 sollen zur Entlastung des Jahres 1926, das einen unbefriedigenden Anfang genommen habe, Verwendung finden. Die vorläufigen Einnahmen des Kalenderjahres 1925 werden in dem Bericht mit 4 690 865 000 ℳ angegeben. 1913 betrugen diese Einnahmen 3 506 730 000 ℳ und unter Berücksichtigung der seitdem veränderten Grenzen 3 057 700 000 ℳ.

— **Eisenbahnunglück beim Münchener Ostbahnhof.** Über das Unglück, das sich am 24. Mai ereignete, wurde von der Eisenbahndirektion München am 25. d. M. um 4 Uhr morgens folgender amtlicher Bericht ausgegeben: Zug B 14 Rosenheim-München ist gestern (Pfingstmontag), abends um 10,30 Uhr, zwischen Berg am Leim und München-Ostbahnhof auf den in der Einfahrt begriffenen Nachzug Nr. 820 infolge Überfahrens des auf Halt stehenden Blocksignals aufgefahren. Bisher sind 24 Tote und viele Schwer- und Leichtverletzte festgestellt. Genaue Zahlen und Namen der Toten und Verletzten lassen sich erst nach Beendigung der Aufräumungsarbeiten angeben. Der Betrieb nach Rosenheim wird durch Umleitung der Züge aufrechterhalten. Nach den letzten Mitteilungen ist die Zahl der Verunglückten noch gestiegen.

— **Eröffnung der Kreuzeckbahn.** Am 28. Mai soll die Eröffnung der Kreuzeckbahn stattfinden, die die erste Drahtseilbahn zur Personenbeförderung in Bayern darstellt. Die Bahn ermöglicht die Beförderung von stündlich 250 Personen. Die Baukosten betrugen rund 1 000 000 ℳ. Die Fahrtdauer von der Talstation am Risser-See bei Garmisch bis zur Höhenstation beträgt 8—10 Minuten. Die Bahn soll hauptsächlich für Sportzwecke im Winter dienen.

— **Der 46. Deutsche Spediteurtag** hat am 17. Mai in Düsseldorf getagt. Es waren 155 Mitglieder mit 276 Stimmen anwesend. U. a. bildeten Gegenstand der Verhandlungen der Sammelladungsverkehr, die Export-Kreditversicherung, das Thema Eisenbahn und Spediteur sowie die Kraftverkehrsfrage.

Österreich.

— **Der österreichische Durchgangsverkehr im Jahre 1925.** Im Jahre 1925 hat die Durchfuhr von Gütern durch Österreich eine Steigerung erfahren. Sie betrug insgesamt 29,81 Millionen Meterzentner gegen 27,09 Millionen Meterzentner für 1924, erreichte aber nicht die Menge von 1923 (32,04 Millionen Meterzentner). An der Spitze der Herkunftsländer stand wie im Jahre 1924 Italien mit 8,4 Millionen Meterzentner (1924: 5,98 Millionen Meterzentner); dann folgen die Tschechoslowakei mit 7,52 Millionen Meterzentner (7,37), Deutschland mit 3,89 Millionen Meterzentner (2,64), Südslawien mit 3,74 Millionen Meterzentner (2,72)

Ungarn mit 2,89 Millionen Meterzentner (2,60), Polen mit 1,28 Millionen Meterzentner (683 930 Meterzentner), Rumänien mit 470 803 Meterzentner (674 734). Die Zunahme in der Durchfuhr italienischer Waren betrifft hauptsächlich Obst, Gemüse und Erze. Die Steigerung der deutschen Durchfuhr bezieht sich auf Kohlen, desgleichen die Steigerung der polnischen Durchfuhr. Bei der Durchfuhr südslawischer Erzeugnisse war der weit stärkere Übergang in Getreide maßgebend. Unter den Bestimmungsländern stand Deutschland mit 8,97 Millionen Meterzentner (6,23) an erster Stelle, dann folgen Italien mit 8,26 Millionen Meterzentner (5,97), die Tschechoslowakei mit 5,84 Millionen Meterzentner (6,98), die Schweiz mit 3,21 Millionen Meterzentner (4,22), Südslawien mit 1,45 Millionen Meterzentner (1,71), Ungarn mit 1,13 Millionen Meterzentner (1,19), Polen mit 473 191 Meterzentner (159 623). Die Steigerung des Warenempfangs Deutschlands betrifft hauptsächlich Getreide und Obst. Die starke Zunahme der Durchfuhr nach Italien erklärt sich aus den verstärkten Bezügen an Kohlen und Holz. Die Tschechoslowakei hatte einen größeren Ausfall im Empfang von Getreide und Mineralien. Der Rückgang des Verkehrs nach der Schweiz ist aus der Ablenkung des Kohlenverkehrs zu erklären.

— **Erinnerungsfeier an die Eröffnung der Karawanken- und Wocheiner Bahn.** Es war eine schlichte, aber desto eindrucksvollere Feier, welche am 9. Mai die noch lebenden Mitarbeiter beim Bau der Linie Klagenfurt-Triest der neuen Alpenbahnen beim Salzburger Denkmal ihres Erbauers, des Dr.-Ing. Karl Wurmb, vereinte. Dem Rufe, die zwanzigjährige Wiederkehr des Tages der Eröffnung der neuen Alpenbahnen festlich zu begehen, waren die seinerzeit beim Bau tätigen Ingenieure freudig gefolgt und vielfach aus weiter Ferne, auch aus den Nationalstaaten herbeigeeilt, um die Bande alter Kameradschaft wieder aufleben zu lassen und in gemeinsamer Fahrt die Stätten ihres ehemaligen Wirkens zu bereisen. Vor dem Denkmal hielt Hofrat Ing. Max eine warm empfundene Gedächtnisrede. Er gedachte nicht nur der unvergeßlichen Führerschaft Wurmbs und seines engeren Stabes von leitenden Mitarbeitern in der Baudirektion: Dr.-Ing. Millemoth, Ing. Zuffer und Ing. Hannack, der Bauleiter von Klagenfurt, Aßling, Görz und Triest, sondern auch jener Männer, die den Tod im Kampfe mit der Natur durch schlagende Wetter oder Lawinen als Helden der Arbeit gefunden hatten. Mit dem Wunsche, daß die Alpenbahnen in Hinkunft nur dem friedlichen Zusammenwirken der Völker dienen mögen und dem Ausdruck des treuen Gedenkens an die Dahingegangenen, vom leitenden Ingenieur bis zum letzten Häuer, legte der Redner den Kranz der Ingenieure der Alpenbahnen an den Stufen des Denkmals nieder. Im Zeichen Wurmbs verlief auch der Begrüßungsabend in den Räumen des Hotels „Bristol", wo Sektionschef a. D. Ing. Enderes den Kampf der Technik gegen Naturgewalten und die Kameradschaft pries. Der nächste Morgen vereinte die Ingenieure und ihre Familien zu einem Rundgang durch die Stadt Salzburg, die im hellsten Sonnenglanze den schönsten Rahmen zu einer Wiedersehensfeier bot, die allen Teilnehmern im Gedenken bleiben wird.

— **Seilschwebebahn von Ebensee auf den Feuerkogel.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr als Eisenbahnbehörde hat die Konzession zum Bau und Betrieb einer Seilschwebebahn von Ebensee auf den Feuerkogel im Höllengebirge erteilt.

— **Goldbilanz und Dividende der Staatseisenbahngesellschaft.** Bei der am 11. Mai in Wien stattgefundenen Verwaltungsratssitzung der Staatseisenbahngesellschaft wurde die Golderöffnungsbilanz für 1. Januar 1925 und der Rechnungsabschluß für 31. Dezember 1925 vorgelegt. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 25 168 900 Schilling, die Kapitalsrücklage 14,9 Millionen. Die Zusammenlegung der Aktien soll in der Weise erfolgen, daß auf je zwei alte Aktien eine neue Aktie zu 50 Schilling Nennwert entfällt. Es wird eine Dividende von 3 Schilling, wie im Vorjahr, für eine alte, demnach von 6 Schilling für eine neue Aktie in Vorschlag gebracht.

— **Goldbilanz der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien.** Die Eigenmittel der Gesellschaft werden in ihrer Golderöffnungsbilanz mit 2,25 Mill. Schilling ausgewiesen. Hiervon entfallen auf das Aktienkapital 1,5 Mill., auf die Kapitalsrücklage und auf den Reservefonds je 375 000 Schilling. Der Nennbetrag der Aktien wird ohne Zusammenlegung von 10 000 Kr. auf 15 Schilling aufgestempelt. In der letzten Papierbilanz war das Aktienkapital mit einer Milliarde Kronen und die gesamten Reserven mit 582 Mill. Kronen ausgewiesen. Aus dem Reingewinn des Jahres 1925 mit 385 974 Schilling wird eine Dividende von 2 Schilling für die Aktie (gegen 1½ Schilling im Vorjahre) ausgeschüttet.

Übrige europäische Länder.

— **Herabsetzung der Frachtsätze aus der Tschechoslowa[kei] nach Italien und Südslawien.** Auf Drängen mancher tschecho-slowakischer Kreise werden die Regierungsstellen den Versch[…] unternehmen, um bei den in Betracht kommenden Bahnverwal-tungen eine Herabsetzung der Frachtsätze im Verkehre [m]it Fiume und Sussak und ferner der Sätze für Eilgutsendungen im Verkehre nach Italien durchzusetzen.

— **Einführung von Akkumulatorenlokomotiven bei [de]n tschechoslowakischen Staatsbahnen.** In den nächsten Ta[gen] werden Versuche über die Leistung und die Schnelligkeit [d]er neuen Akkumulatorenlokomotive vorgenommen, welche [fü]r den leichteren Hilfsdienst auf den Prager Bahnhöfen bestimmt ist und von einer einheimischen Firma geliefert wurde. [D]er Vorteil dieser Lokomotive beruht darin, daß keine Oberleitung notwendig ist und namentlich in ihrer Eignung für die Arbe[iten] an der durchzuführenden Elektrisierung des Prager Eisenbahn-netzes für die Herstellung der Oberleitung, besonders in den [an]grenzenden Tunneln, da die Lokomotive selbst ihren Antrieb und die Beleuchtung besorgt. Die Verwendung der Akkumulatorenlokomotive wird auch eine erhöhte Ökonomie mit der elektrischen Kraft bedeuten, da diese nach Mitternacht geladen w[ir]d, wodurch die Kraft des Elektrizitätswerkes, welches auch in der Nacht heizen und Strom liefern muß, zweckmäßig ausgen[ut]zt wird. Sobald die Versuche beendet sind, werden die Fahr[ten] auf den Prager Bahnhöfen aufgenommen werden können.

— **Rückgang der tschechoslowakischen Kohlenausfuhr um 5[…] bis 66 %.** Über die kritische Lage der Kohlenindustrie in der Tschechoslowakei geben die nachstehenden Zahlen ein anschau-liches Bild. Die Steinkohlenförderung ist gegenüber dem [V]or-kriegsjahre 1913 um 19 %, die Ausfuhr um 50 % gesunken. A[n] Braunkohlen wurden im Jahre 1925 um 10 % weniger gefördert, die Ausfuhr ging um 66 % zurück. An Arbeitern waren beschä[f]tigt: im ersten Vierteljahr 1913 in Steinkohlenbergwerken 6[…] in Braunkohlenbergwerken 35 051; im selben Zeitabschnitt [des] Jahres 1925 dagegen 62 100 bzw. 39 236; im ersten Viertel[jahr] 1926 57 640 bzw. 38 003. Was den Absatz an Steinkohlen ins [A]us-land anbelangt, so ist in der Ausfuhr nach Österreich keine [gr]oße Änderung eingetreten. Im Verkehr nach Deutschland ist die Ausfuhr mindestens um zwei Drittel zurückgegangen. [N]ac[h] Ungarn ist ein Rückgang von 60 % festgestellt. Bei der [A]us-fuhr von Braunkohle sind die Verhältnisse weit schlimmer. I[m] Verkehr nach Österreich ist die Ausfuhr gegenüber dem [V]er-gleichsjahre 1913 um mehr als ¾ zurückgegangen, im gleichen Maße ist die Ausfuhr nach Deutschland gesunken; ein weiteres Zurückgehen ist mehr als wahrscheinlich. Der inländische Ab-satz hat sich etwas gebessert; er betrug im ersten Vierteljahr 1926 425 415 t bei der Steinkohle und 1 807 645 t bei der Braun-kohle. Gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres h[at] sie um 175 215 t zugenommen. Die Fördertätigkeit beschränkt sich gegenwärtig auf höchstens 4 Schichten in der Woche, [ob]-die gewonnene Kohle noch zum Teil eingelagert wird. Mit [R]ück-sicht auf die in nächster Zeit zu erwartenden Betriebseinschrän-kungen ist auch für den inländischen Absatz mit einer Bess[er]ung nicht zu rechnen.

— **Ausbau der Linie Konstantza-Tekirgiol.** Die rumänische Hafenstadt Konstantza ist mit dem etwa 10 km weit nördlich abliegenden Seebadeort Mamaia durch eine Eisenbahn[l]in[ie] verbunden, und bereits vor dem Kriege wurde der Unterbau für eine Eisenbahnlinie fertiggestellt, die Konstantza mit dem etwa 17 km südlich liegenden Seebadeort Tekirgiol ve[r]-binden sollte, der außer seinem offenen Seestrande noch ein[en] salzigen Binnensee mit heilkräftigen Uferschlamm besitzt u[nd] von Rheuma- und Gichtleidenden viel besucht wird. Im [La]u[fe] dieses Jahres soll nun die fragliche Linie unter Benutzung [des] von den Verstärkungsarbeiten der Linie Piatra Olt-Râmnic Vâlcea zurückgewonnenen Oberbaumaterials fertiggestellt werden.

— **Der erste Eisenbahnbau in Albanien.** Albanien war [bi]s[her] das einzige Land Europas, welches über keinen einzigen [Eisen]-bahnweg verfügte. Die Regierung hat nun, wie aus Tirana be-kannt wird, beschlossen, den Bau der ersten Eisenbahnlinie [in] Angriff zu nehmen, und zwar mit Hilfe eines Kapitals, d[as] ein ausländischer Finanzkonzern zur Verfügung stellt. [Zunäch]st [soll] die Strecke Durazzo-Tirana (44 km) vollspurig [ge]-baut werden.

— **Die Reisesaison 1925 in der Schweiz.** Die schweizerische Verkehrszentrale hat einen Bericht über die Ergebnis[se des] schweizerischen Fremdenverkehrs im Jahre 1925 herausge[geben] lassen, dem interessante statistische Zahlen beigegeben s[in]d.

Nach diesem Bericht war das Jahr 1925 im allgemeinen [re]-zufriedenstellend und günstig für das schweizerische He[…]

ue. Schon im Frühjahr hatte ein starker Reiseverkehr ein-
tzt. Auch die Sommersaison war anfangs günstig, hatte
später sehr unter der Ungunst der Witterung zu leiden.
n die eigene Verkehrspropaganda der einzelnen Staaten und
eßlich die Valutaverhältnisse haben dem schweizerischen
ehr wohl etwas Abbruch getan. Im übrigen sei festzu-
en, daß das Reisepublikum gegen die Vorkriegszeit im all-
einen seine Ausgaben auf der Reise mehr einzuschränken
ebt sei.

wesentlichen war aber das Ergebnis befriedigend und be-
te für das Schweizer Hotelgewerbe, das jahrelang sehr dar-
rlag, eine Stärkung. Für die bedeutenderen Verkehrs-
lpunkte (Graubünden, Berner Oberland und Wallis), ferner
Reihe größerer Städte und Kurorte wird eine sich auf
2 1924 und 1913 erstreckende Statistik der Staatsangehörig-
der Reisenden gegeben, die nachstehendes Bild gab:

	1925	1924	1913
chweizer	40,81 %	42,93 %	20,5 %
eutsche	22,47 %	18,14 %	28,4 %
ngländer	10,29 %	10,98 %	9,6 %
merikaner	7,98 %	7,31 %	10,5 %
ranzosen	3,87 %	4,32 %	11,7 %
olländer	3,76 %	4,27 %	4,6 %
sterreicher	2,13 %	2,04 %	3,8 %
taliener	1,81 %	2,11 %	2,6 %
elgier	1,24 %	1,38 %	—
ngarn	0,92 %	0,78 %	—
schechoslowaken	0,81 %	0,68 %	—
kandinavier	0,80 %	0,75 %	0,7 %
panier und Portugiesen	0,75 %	0,67 %	1,1 %
olen	0,67 %	0,63 %	—
riechen	0,40 %	0,58 %	—
brige Länder	1,29 %	2,43 %	6,5 %

h hatte von 1924 auf 1925 die Zahl der deutschen Be-
r am stärksten zugenommen.

Personalausschüsse bei den Schweizerischen Bundesbahnen.
jahrelangen Beratungen und Verhandlungen ist nunmehr
en Schweizerischen Bundesbahnen nach Vorschlag durch
eneraldirektion und Genehmigung durch den Verwaltungs-
as Reglement über die Personalausschüsse in Kraft ge-
. Es ist hinsichtlich der Bildung und Zusammensetzung
die anfänglichen Vorschläge vereinfacht und sieht einen
ausschuß von 20 Mitgliedern vor, die von den Fachaus-
sen bezeichnet werden. Durch Wahl in 16 Wahlgruppen
n Fachausschüsse in folgender Zusammensetzung gebildet:
huß I Verwaltungsdienst 10 Mitglieder, Ausschuß II Bahn-
raftwerkdienst 11 Mitglieder, Ausschuß III Stations- und
enst 18 Mitglieder, Ausschuß IV Fahrdienst 10 Mitglieder,
huß V Werkstättendienst 10 Mitglieder. Besondere Vor-
ten sollen noch erlassen werden für die Arbeiterkommis-
in den Werkstätten sowie Kommissionen beim Bodensee-
schiffahrtsbetrieb.

etriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen. Im achten
(Februar) des laufenden Rechnungsjahres 1925/26 be-
sich die Einnahmen der italienischen Staatsbahnen auf
590 Lire gegen 300 855 993 Lire desselben Monats des
igen Rechnungsjahres, mit einer Mehreinnahme von
597 Lire, von welchen 17 699 135 Lire auf den Personen-
714 416 Lire auf den Güterverkehr entfallen.
len ersten acht Monaten (Juli 1925 bis Februar 1926)
somit die italienischen Staatsbahnen bereits eine Mehr-
me von 627 916 112 Lire erzielt, und zwar 227 097 213 Lire
rsonen- und 400 818 899 Lire im Güterverkehr.

ärtnerischer Schmuck französischer Bahnhöfe. Eine
baugesellschaft von Limoges hat unter den Bahnhöfen
Stadt und der Umgebung einen Wettbewerb für die
rische Ausschmückung der Bahnhofsanlagen ausgeschrie-
Sie arbeitet damit nicht nur auf das Ziel hin, daß die
öfe im Schmuck von Blumen und Pflanzen sowie gärtne-
Anlagen auf die Reisenden einen freundlichen Eindruck
sollen und dadurch für den Verkehr geworben wird,
n sie betrachtet den Wettbewerb auch als Reklame für die
reien und Baumschulen, die so auf den Bahnhöfen eine
de Ausstellung ihrer Erzeugnisse veranstalten können,
Allgemeinheit kosten- und mühelos zugänglich ist.

ranzösische Eisenbahnapotheken. Die französische Süd-
at Anfang März in Bordeaux eine Apotheke eröffnet, die
estimmt ist, die Bediensteten der Südbahn in den Be-
Bordeaux und Tarbes mit Arzneimitteln zu versorgen.
weite solche Apotheke besteht in Toulouse für die Bezirke
se und Montpellier. Jede von ihnen hat eine Million ge-
Die Mittel hierzu sind den Rücklagen einer Wohlfahrts-
n dienenden Kasse der Angehörigen der Südbahn ent-
nommen worden, die von sechs Vertretern der Gesellschaft und
sechs Vertretern des Personals verwaltet wird. Die Apotheke
von Bordeaux dient einem Kundenkreis von 80 000 Personen, zu
denen nicht nur die Eisenbahnbediensteten, sondern auch deren
Frauen und Kinder gehören. Der Verwalter ist in der Kranken-
pflege ausgebildet; er hat monatlich etwa 300 Verletzte zu ver-
binden. Die Krankenfürsorge der Südbahn soll sich auf alle
Zweige der Gesundheitspflege erstrecken; namentlich werden
Tuberkulose und andere ansteckende Krankheiten berücksich-
tigt; es bestehen Einrichtungen für Röntgenaufnahmen; wer-
dende und stillende Mütter werden beraten, die außerdem von
einer Fürsorgebeamtin in ihrem Heim aufgesucht werden; end-
lich bestehen Einrichtungen zur Behandlung von Augenkrank-
heiten und von Erkrankungen des Kehlkopfs und der Nase.
Außerdem sind zwei Millionen bereitgestellt worden, um ein
Erholungsheim für Eisenbahner zu beschaffen, die der Ruhe in
frischer Luft bedürfen. Auf dem Netz der Paris-Lyon-Mittel-
meerbahn arbeiten 108 Ärzte.

Fremde Erdteile.

— Fortschritte bei Lösung der Eisenbahnfrage. Unter dieser
Bezeichnung hat einer der Bearbeiter der bekannten Fachzeit-
schrift „Railway Age" vor einer Handelskammer und einem
Kreise von Verkehrstreibenden einen Vortrag gehalten, in dem
er einige nicht ganz alltägliche Gesichtspunkte aufrollt. Es
gibt entschieden in den Vereinigten Staaten eine Eisenbahn-
frage, und sie erstreckt sich wohl an erster Stelle darauf, wie
weit der staatliche Einfluß auf die Eisenbahnen gehen soll,
andererseits darauf, welchen Ertrag der Betrieb einer Eisen-
bahn billigerweise bringen soll, und im Zusammenhang damit
auf die Festsetzung der Tarife und auch der Löhne. Werden
durch den Hinweis auf die Tarife und Löhne die Benutzer und
die Bediensteten der Eisenbahnen in den Kreis der Betrach-
tungen gezogen, so kommt bei den Privateisenbahnen, wie sie in
Amerika ausschließlich vorhanden sind, noch ein dritter
Personenkreis in Frage: die Aktionäre, und der amerikanische
Vortragende beantwortete die Frage: Worin besteht die Eisen-
bahnfrage? dahin, daß es sich dabei um Regelung der Be-
ziehungen zwischen der Allgemeinheit, den Bediensteten und
den Aktionären handelt. Die Allgemeinheit kommt dabei von
zwei Gesichtspunkten in Betracht: einmal als Benutzer der
Eisenbahnen, sei es als Reisende oder als Versender und Emp-
fänger von Gütern, das andere Mal als Steuerzahler, indem ihr
die Steuerlasten durch die Steuern, die die Eisenbahnen zu
zahlen haben, erleichtert werden. Die drei Beteiligten, Allge-
meinheit, Bedienstete und Aktionäre, stehen in engem Zu-
sammenhang miteinander; man kann nur der einen Gruppe
etwas geben, indem man es der anderen nimmt. Die Allgemein-
heit trägt durch das, was sie an die Eisenbahnen zahlt, zur Ver-
minderung der sonst auf sie fallenden Steuerlast bei, und Be-
dienstete und Aktionäre vereinigen in sich zwei Eigenschaften,
indem sie zugleich der Allgemeinheit, also den Benutzern der
Eisenbahn angehören. Berücksichtigt man noch, daß jedermann,
auch ohne daß er selbst reist oder Güter empfängt oder ver-
sendet, insofern zu den Einnahmen der Eisenbahnen beitragen
muß, als im Kaufpreis aller Dinge, die er verbraucht, mittelbar
oder unmittelbar Kosten für Leistungen der Eisenbahnen ent-
halten sind, so ergeben sich sehr verwickelte Zusammenhänge.

Der amerikanische Fachmann legte nun in seinem Vortrag
dar, daß die Eisenbahnfrage in der letzten Zeit ihrer Lösung
näher gebracht worden sei, indem alle drei beteiligten Kreise
höheren Nutzen von den Eisenbahnen gehabt hätten.

Zunächst die Allgemeinheit, die einerseits die Einnahmen der
Eisenbahnen aufbringen muß, der dafür aber die Transport-
leistungen der Eisenbahnen zugute kommen und die endlich,
wenn auch nicht unmittelbar, so doch auf dem Wege über den
Staatssäckel die Steuern bezieht, die die Eisenbahnen zahlen.
Der Abbau der Fahrpreise und Frachtsätze hat den Erfolg ge-
habt, daß die Allgemeinheit im vergangenen Jahr 75 Mill. Dollar
weniger für die Beförderung von Gütern und 30 Mill. weniger
an Fahrpreisen zu zahlen gehabt hat, als die gleichen Verkehrs-
leistungen bei den Sätzen des Jahres 1923 gekostet hätten. Zu-
gleich haben aber die Eisenbahnen 26 Mill. mehr an Steuern be-
zahlt. Der gesamte Gewinn der Allgemeinheit auf Rechnung
Eisenbahn hat also 131 Mill. Dollar betragen.

Dann die Bediensteten. Ihre Zahl ist zwar verringert, aber
der Durchschnittslohn, bezogen auf die Arbeitsstunde, ist erhöht
worden; infolgedessen haben die Bediensteten für ihre Arbeits-
zeit im Jahre 1925 um 100 Mill. Dollar höhere Bezüge gehabt,
als wenn die Lohnsätze des Jahres 1923 noch in Kraft ge-
wesen wären.

Trotz höherer Steuern, Abbau der Tarife, Steigerung der
Lohnausgaben ist aber der Reingewinn aus dem Eisenbahn-
betriebe in die Höhe gegangen, so daß im Jahre 1925 153 Mill.
Dollar mehr als im Jahre 1923 zur Verfügung standen, um die
festen Ausgaben des Schuldendienstes zu tragen und Dividenden

auszuschütten. Die mittlere Verzinsung des Anlagekapitals hat 1923 4,48 %, 1925 4,83 % betragen; sie bleibt damit allerdings noch hinter dem Satz zurück, den das Bundesverkehrsamt als angemessen bezeichnet hat, nämlich 5,75 %, und tut dies auch, wenn man der Berechnung nicht das Anlagekapital, sondern den wahren Wert der Eisenbahnanlagen zugrunde legt. Dann beträgt die Verzinsung immer noch nur 5,63 % nach dem jetzigen Stand der noch nicht endgültigen Abschätzung dieses Werts.

Alle drei Beteiligten an den Ergebnissen des Eisenbahnbetriebes können also sagen, daß ihr Verhältnis zu den Eisenbahnen ein besseres geworden ist, daß sie aus den Eisenbahnen größeren Nutzen gezogen haben. Das ist erreicht worden durch eine wirtschaftlichere Betriebsführung bei den Eisenbahnen, und diese wiederum ist dadurch ermöglicht worden, daß in den letzten vier Jahren drei Milliarden aufgewendet worden sind, um die Eisenbahnen so auszubauen und so auszustatten, daß sie den erhöhten Anforderungen des Verkehrs genügen können.

Die Betrachtungen, die der Amerikaner angestellt hat, haben unter den heutigen Verhältnissen für Deutschland besondere Bedeutung. Auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft befreit den Steuerzahler von einer schweren Belastung, die er auf sich nehmen müßte, wenn die Reichsbahn-Gesellschaft nicht die Kosten des Dawes-Abkommens trüge. Das darf bei einer Kritik der deutschen Tarife nicht außer acht gelassen werden. Jeder muß heute in Deutschland auf dem Umweg über die Fahrpreise und Frachtsätze der Reichsbahn sein Teil zu den Dawes-Lasten beitragen, und nur wenn es der Reichsbahn-Gesellschaft gelingt, die hohen Beträge, deren Zahlung ihr auferlegt ist, aus dem Betrieb herauszuwirtschaften, bleibt der deutsche Steuerzahler von der Notwendigkeit befreit, diese Beträge unmittelbar aufzubringen. Der Unterschied gegen Amerika ist aber der, daß in diesem Fall der Deutsche nicht nur geldliche Lasten auf sich nehmen muß, sondern daß er dann noch Härterem entgegensehen müßte.

— **Ein neuer Pullmanzug in Amerika.** Ein New Yorker Reiseunternehmen, das bisher Dampferreisen veranstaltet hat, hat neuerdings bei der Pullman-Gesellschaft einen Zug bauen lassen, mit dem sie, ähnlich wie sie es bisher zu Wasser getan hat, Gesellschaftsfahrten zu Lande veranstalten will. Der Zug wird als Sonderzug verkehren, also unabhängig von den für die Allgemeinheit gültigen Fahrplänen sein. Die einzelnen Wagen sind nach besonderen Entwürfen ausgeführt. Einer von ihnen ist z. B. nach Art einer Hotelhalle eingerichtet; er hat 49 Sitzplätze; es können in ihm lebende Lichtbilder vorgeführt und es kann Rundfunk abgehört werden. Die Stühle können ausgeräumt werden, um Platz zum Tanzen zu schaffen. An die Vorhalle schließt sich an einer Seite ein Turnraum und ein Brausebad, an der anderen Seite ein Friseurladen und eine Bibliothek an. Ein anderer Wagen enthält zwei Schlafzimmer mit eigenem Brausebad und vier Abteile, die so eingerichtet sind, wie es für die „Salons" der Pullmanwagen üblich ist. In der kommenden Reisezeit soll der Zug zehn Gesellschaftsreisen unternehmen, und zwar u. a. nach Kalifornien, nach der Nordostküste des Stillen Ozeans, nach dem Südwesten der Vereinigten Staaten und in das kanadische Gebirge. Man ist gespannt, welchen Anklang der neue Zug und die Art seiner Verwendung finden wird. Wenn er sich gut einführt, will man die europäischen Eisenbahnverwaltungen und die Internationale Schlafwagengesellschaft dafür gewinnen, daß ähnliche Züge auch auf dem europäischen Festlande in Verkehr gesetzt werden. Sie würden voraussichtlich in der Hauptsache von amerikanischen Reisenden benutzt werden.

— **Ein amerikanischer Kesselwagen für Helium.** Die Fliegertruppe der Vereinigten Staaten hat bisher ihre Luftschiffe aus 1200 einzelnen Flaschen mit Helium gefüllt. Beim Ansetzen der Flaschen gingen dabei 15 % dieses kostbaren Gases verloren. Um diesen Verlust zu vermeiden, hat die Fliegertruppe einen Gaskesselwagen für Helium entworfen und bauen lassen. Er faßt in drei zylindrischen Behältern, zwei unten und einem dritten in der Mitte über ihnen, rd. 5800 cbm Gas in verdichtetem Zustande, genügt also reichlich, um ein Luftschiff mit Helium zu versorgen, da dessen Fassungsraum 5660 cbm nicht überschreitet. Der Wagen ruht auf zwei zweiachsigen Drehgestellen.

— **Verkehrswerbung durch Rundfunk.** Um Reisende anzulocken, bedient sich die Northern Pacific-Eisenbahn neuerdings des Rundfunks. Sie hat einen Sender in Minneapolis-St. Paul an fünf aufeinander folgenden Donnerstagen je eine halbe Stunde, abends 7 Uhr 30 Minuten beginnend, gemietet, und läßt in diesen halben Stunden durch einen Vortrag die Reise von Minneapolis-St. Paul nach dem Yellowstone Park beschreiben. Am ersten Abend wird die Abreise im Zuge geschildert, in den nächsten drei Vorträgen besonders bemerkenswerte Punkte im Parkgebiet, und der letzte Vortrag behandelt die Heimreise. Man ist auf die Wirkung dieser Verkehrswerbung sehr gespannt, die die erste ihrer Art ist.

— **Ausdehnung des elektrischen Betriebes bei der Pennsylvania-Eisenbahn.** Die Gesellschaft wird in nächster Zeit ihre von der Stadt Philadelphia ausgehenden Linien elektrisch betreiben. Die nach Norden und Nordwesten gelegenen Vorortstrecken sind bereits elektrisiert, jetzt werden die beiden nach Südwesten gehenden Linien, die nach West-Chester und Wilmington, umgebaut werden. Eine Summe von 10 Millionen Dollar ist für diesen Zweck, ausschließlich der für die Beschaffung von Fahrzeugen aufzuwenden Mittel, bereitgestellt worden. Zunächst werden alle Telegraphen-, Fernsprech- und Signalleitungen unterirdisch verlegt werden, dann wird an die Ausführung der Hauptarbeiten herangegangen werden.

Für den Personenverkehr ist in Philadelphia ein neuer unterirdischer Bahnhof mit unterirdischen Bahnzuführungen innerhalb der Stadtgrenze erbaut. Bevor er in Benutzung genommen werden kann, müßten deshalb alle in ihn einmündenden Eisenbahnstrecken für elektrischen Betrieb eingerichtet sein. Die Elektrisierung der Linien nach Wilmington mit 4 Gleisen und nach West Chester mit 2 Gleisen ist wegen der Länge der umzubauenden Strecken ein recht bedeutsames Projekt, denn Wilmington ist 43 km und West Chester 41 km von Philadelphia entfernt. Zum Betriebe wird Einphasenstrom von 25 Perioden verwendet werden; die Speiseleitungen werden 132 000 Volt Spannung führen, der Fahrdraht 11 000 Volt. 125 neue Triebwagen werden für die neuen Strecken beschafft werden.

— **Beschäftigung der amerikanischen Lokomotivfabriken.** Zu Anfang des Jahres 1926 lagen die Verhältnisse auf dem amerikanischen Markte der Fahrzeugindustrie so, daß man allgemein etwas zuversichtlicher in die Zukunft schaute. Bestellungen für Güter- und Personenwagen gingen in befriedigender Höhe bei den Wagenbauanstalten ein, nur an Lokomotivbestellungen mangelte es noch sehr. Im Monat Januar 1926 wurden im ganzen nur 60 Lokomotiven, im Februar sogar nur 13 Lokomotiven bestellt, eine Zahl, die für die Beschäftigung der großen amerikanischen Lokomotivfabriken natürlich ganz unzureichend ist. Im März scheint sich aber plötzlich die Geschäftslage sehr zum Besseren gewendet zu haben. Die Florida East Coast-Eisenbahn gab 23 Stück 2-D-1- (Mountain-Bauart) -Lokomotiven und die Southern Pacific 23 Stück Dreizylinder 2-E-1 (Southern Pacific-Bauart) in Auftrag. Mehrere andere größere Bestellungen sind in Vorbereitung, von den südlichen Eisenbahngesellschaften allein etwa 113 Lokomotiven, so daß man annimmt, daß im weiteren Verlauf des Jahres 1926 die Lokomotivfabriken gute Beschäftigung haben werden.

Das Jahr 1925 war für den Lokomotivbau ganz besonders ungünstig. Die Amerikanische Lokomotivkompagnie und die Lima-Lokomotivwerke gaben in ihren Geschäftsberichten für 1925 nach Abzug der üblichen Abschreibungen Verluste von 8… bzw. 844 000 Dollar an. Die Baldwin Lokomotivwerke berichten zwar von einem Verdienst von 169 000 Dollar, haben aber für Abschreibungen keine Aufwendungen gemacht. Der Grund für diese schlechten Abschlüsse war der geringe Auftragsbestand und die niedrigen Preise, für welche die Aufträge angenommen werden mußten.

Die Gesamtzahl der im Jahre 1925 für die amerikanischen Bahnen gebauten Lokomotiven betrug nur 1055 Stück. … seit dem Jahre 1923 war die Zahl der Lokomotivbestellungen ständig heruntergegangen, der Tiefstand scheint im Jahre 1925 mit der angegebenen Zahl von etwas mehr als 1000 Stück erreicht worden zu sein. Tatsächlich war dann auch der Bestand an Lokomotiven bei allen amerikanischen Eisenbahnen am Ende des Jahres 1925 geringer als zu Ende des Jahres vorher, allerdings eine Folge des Umstandes, daß etwa die Hälfte der Lokomotivbestellungen des Jahres 1925 erst im letzten Jahresviertel an die Lokomotivbauanstalten weitergegeben wurde, so daß die Lokomotiven während des Jahres 1925 nicht mehr abgeliefert werden konnten.

Wie bereits erwähnt, sind die Aussichten für das Lokomotivgeschäft im Jahre 1926 beträchtlich bessere als im vergangenen Jahre. Während z. B. die Amerikanische Lokomotivkompagnie das Jahr 1925 mit einem Auftragsbestand von 12,5 Mill. Dollar anfing und während des ganzen Jahres für nur 27,8 Mill. Dollar Lokomotiven baute, begann sie das Jahr 1926 mit Bestellungen im Werte von 16 Mill. Dollar und bis Anfang März waren weitere 12 Mill. Dollar Aufträge eingegangen, so daß schon nach zwei Monaten die ganze Jahresbestellsumme von 1925 erreicht war. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Baldwin-Werken, die ebenfalls Anfang März schon für etwa 24 Mill. Dollar Aufträge hatten, während sie im Jahre 1925 insgesamt nur für 27 Mill. Dollar Lokomotiven abgeliefert hatten.

Die Zurückhaltung, die sich die amerikanischen Bahnen in den letzten Jahren hinsichtlich der Erneuerung ihres rollenden

a rials auferlegt hatten, scheint also zu Ende zu sein, denn
an Personen- wie an Güterwagen sind in den letzten
en nicht unbeträchtliche Bestellungen hinausgegangen, die
twa 300 Personen- und 9000 Güterwagen zu beziffern sind.

Internationaler Verkehr.

– Die Ergebnisse der Internationalen Paßkonferenz. Nach
ägiger Dauer hat am 18. d. M. die Zweite Internationale
onferenz ihre Arbeiten abgeschlossen. Das Ergebnis der
erenz wurde in einer Reihe von Empfehlungen und Wün-
hı niedergelegt, die jedoch infolge der verschiedenartigen
ältnisse in den einzelnen Ländern sich auf die Abgabe allge-
er Richtlinien beschränken mußten.

ie allgemeine Abschaffung des Paßzwanges wurde u. a. von
und und den Oststaaten bekämpft. Die Konferenz konnte
gedessen nur den Abschluß von zwischenstaatlichen Ver-
n empfehlen, wie sie bereits zur Erleichterung des Grenz-
angs zwischen verschiedenen Staaten bestehen. Die Förm-
eiten für Ausstellung der Pässe und der Sichtvermerke
möglichst vereinfacht werden. Die Dauer des Passes soll
Jahre, die der Sichtvermerke auf 2 Jahre ausgedehnt
en. Die Aufhebung des Sichtvermerks für Ein- oder Durch-
erscheint unter den heutigen Verhältnissen noch nicht mög-
Die Gebühr für einen Einreisesichtvermerk soll 5 Gold-
en und für ein Dauervisum 10 Goldfranken nicht über-
n. Die Konferenz mußte auf die Einführung eines be-
ren Identitätsheftes für Auswanderer zunächst noch ver-
n. Sachverständige der beteiligten Staaten sollen in Ver-
ng mit dem Völkerbund zu diesem Zweck einen Entwurf
beiten, der die Einführung besonderer Durchreisekarten
uswanderer vorsieht.

Allgemeines.

– Stählerne Eisenbahnwagen. Mit dem Ersatz von Holz durch
im Eisenbahnwagenbau derart, daß man von ganz aus
oder Stahl gebauten Wagen reden kann, haben die ameri-
hen Eisenbahnen angefangen. Deutschland ist ihnen auf
Wege gefolgt, und wenn nicht der Krieg dazwischen ge-
en wäre, hätte man auf diesem Gebiet sicher schon größere
hritte gemacht, als es tatsächlich der Fall ist, aber trotz
eschränkung, die die Ereignisse der letzten Jahre nicht
n deutschen, sondern auch anderen Eisenbahnen des euro-
en Festlandes auferlegt haben, hat der Bau stählerner
enwagen in Deutschland schon eine beachtenswerte Höhe
t. In England nimmt man zwar bei Neuerungen gern die
ng in Anspruch, wenn aber die Neuerungen aus dem Aus-
kommen, verhält man sich gegen sie meist etwas ab-
d, und so zeigen denn auch die englischen Eisenbahnen
über dem Stahlwagen große Zurückhaltung; sich ihm ganz
schließen, ist ihnen freilich nicht möglich gewesen.

ahre 1904 schrieb das englische Handelsamt, das damals
senbahnangelegenheiten zuständig war, Stahl als Baustoff
Wagen der Londoner Untergrundbahnen vor, und 1913
die damalige Nordostbahn eine Anzahl Wagen mit
einrichtung, die ganz aus Stahl erbaut waren, in ihren
park ein. Derartige Wagen sind auch von englischen
werken für die indischen Staatsbahnen, aber nur in ge-
Zahl, gebaut worden. In den Vereinigten Staaten wurde
it Rücksicht auf einige Unfälle, an denen Wagen der
Bauart beteiligt waren, von der Postverwaltung ver-
daß die Eisenbahnen, denen sie ihre Sendungen anver-
Stahlwagen einführten. Die Eisenbahnen nahmen sich
uerung mit Eifer an und entwickelten Bauarten sowohl
gewöhnlichen Personenwagen wie für die Pullman-
bei denen Holz als Baustoff ganz ausgeschaltet wurde.

Regelbauart für die eisernen Personenwagen der Penn-
a-Eisenbahn weist 88 Sitzplätze auf; bei einem Gesamt-
t von 53,5 t entfallen auf jeden Reisenden des vollen
rd. 0,6 t tote Last. Die Wagen sind 24,5 m lang und
breit. Sie ruhen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen. Die
rm des Pullmanwagens, ebenfalls ganz aus Stahl gebaut,
r 38 Reisende und wiegt 66,5 t, so daß auf den Reisenden
wicht von 1,75 t entfällt, rd. dreimal so viel wie bei dem
der einfacheren Bauart. Es ist also berechtigt, daß die
hmen für die erhöhte Bequemlichkeit, die der Pullman-
dem Reisenden bietet, einen Zuschlag erheben, da sie ja
rächtlich größeres Gewicht zu befördern haben. Bei
Pullman-Schlafwagen, der 68,5 t wiegt und 41 Reisende
t das Verhältnis zwischen toter und Nutzlast eine Klei-
günstiger; auf den Schlafplatz entfällt ein Anteil von
es Wagengewichts.

er London, Midland und Schottischen Eisenbahn hat im
in Zug, bestehend aus acht Personenwagen und einem
wagen, seine Probefahrt von London (Euston) nach
Birmingham gemacht. Der ganze Zug ist 164,4 m lang und wiegt
269 t. Er hat 416 Sitzplätze. Der einzelne Wagen wiegt 29 bis
31 t und bietet Raum für 56 Fahrgäste; in den Wagen, in denen
ein Gepäckabteil eingebaut ist, geht die Zahl der Plätze auf 40
zurück. Die Wagen, alle 3. Klasse, waren von vier verschie-
denen Werken gebaut und bildeten einen Teil einer Lieferung
von 235 derartigen Wagen, die an diese vier Werke verteilt
vergeben worden ist. Ältere Wagen derselben Eisenbahngesell-
schaft wiegen 0,48 t, auf den Sitzplatz bezogen, bei den neueren
ist das Einheitsgewicht um 7 bis 11,5 % höher.

Ist der eben genannte Unterschied auch nicht gerade groß, so
zeigt er doch, daß Neuerungen im Wagenbau auf Erhöhung des
Gewichts hinwirken, und das Ziel müßte eigentlich eine Vermin-
derung der zu befördernden Last sein. Ein englischer Abteil-
wagen 3. Klasse ohne Seitengang mit neun Abteilen und 108 Sitz-
plätzen wiegt 28 t oder 0,26 t auf den Sitzplatz. Ein ähnlicher
Wagen mit Seitengang und Übergangsbrücken an den Enden
wiegt 30 bis 32 t, hat aber nur 64 Sitzplätze, so daß auf den
Platz ein Mehrgewicht von 0,48 bis 0,5 t oder von fast 200 % ent-
fällt. Ein englischer Durchgangswagen 1. Klasse mit sechs
Abteilen zu vier Sitzplätzen wiegt 31 t oder 1,3 t auf den Platz,
also fast fünfmal so viel wie jener Wagen einfacher Bauart der
3. Klasse.

Die Bequemlichkeit, die den Reisenden auf der Fahrt geboten
wird, kostet also nicht nur Geld bei Beschaffung der Wagen,
sondern auch im Betriebe, indem eine erhebliche größere tote
Last zu befördern ist. Sollen daher Stahlwagen in größerem
Umfang eingeführt werden, so muß es möglich sein, besondere
Gründe dafür geltend zu machen, die den höheren Preis und das
höhere Gewicht als tragbar erscheinen lassen. Einer dieser
Gründe besteht für England darin, daß Eisen und Stahl im
Lande erzeugt werden, während Holz für den Wagenbau ein-
geführt werden muß. Die höhere Sicherheit des Stahlwagens
bei Unfällen gegenüber dem Wagen mit Holzteilen fällt nach
englischer Ansicht nicht sonderlich schwer ins Gewicht, weil
das neuzeitliche Streben mehr darauf hinausgeht, durch Ver-
vollkommnung der Signalanlagen u. dgl. die Sicherheit des Be-
triebes zu erhöhen, also Unfälle auszuschalten, als ihre Folgen
herabzumindern. Möglicherweise verursachen die Stahlwagen
geringere Unterhaltungskosten als solche mit Holzteilen, aber
die englischen Eisenbahnen sträuben sich gegen deren Einfüh-
rung, solange nicht der Nachweis erbracht wird, daß damit
ein in Geld ausgedrückter Vorteil verbunden ist; sie können
es sich nicht erlauben, sagen sie, etwas zu unternehmen, womit
nicht ein Geschäft zu machen ist.

Vereinfachtes gerichtliches Verfahren.

**1. Die Entscheidung ohne mündliche Verhandlung im Zivil-
prozeß.** Die jetzt geltende Zivilprozeßordnung kennt verschie-
dene neue Arten von Verfahren, die noch immer nicht genügend
bekannt sind, was nicht zu verwundern ist, da die Änderungen
in der Zivilprozeßgesetzgebung gerade in den letzten Jahren
sehr zahlreich waren. Man kann folgende Fälle unterscheiden:

a) Das amtsgerichtliche Schiedsurteil in Ba-
gatellsachen.

Im amtsgerichtlichen Verfahren wird bei Streitigkeiten über
vermögensrechtliche Ansprüche, sofern der Wert des Streit-
gegenstandes zur Zeit der Einreichung der Klage 50 RM nicht
übersteigt und die Parteien einen Vergleich zu schließen be-
rechtigt sind, durch Schiedsurteil entschieden. Das Ge-
richt bestimmt sein Verfahren nach freiem Ermessen,
ohne an die Anträge der Parteien gebunden zu sein. Das Amts-
gericht kann also anordnen, daß ein Schiedsurteil ohne mündliche
Verhandlung gefällt werden soll und den Parteien eine Frist
setzen, innerhalb deren sie ihr Vorbringen bei Gericht schrift-
lich einzureichen haben. Die Parteien haben hiergegen kein
Rechtsmittel. Das Schiedsurteil steht einem im ordentlichen Ver-
fahren ergangenen rechtskräftigen Endurteil gleich. Mit Einver-
ständnis der Parteien kann von einer schriftlichen Begründung
des Urteils Abstand genommen werden.

b) Das amtsgerichtliche Schiedsurteil bei
einem Streitgegenstand von über 50 RM.

Bei Rechtsstreitigkeiten, über deren Gegenstand die Parteien
einen Vergleich zu schließen berechtigt sind, hat das Gericht
erster und zweiter Instanz auf den übereinstimmenden Antrag
beider Parteien durch Schiedsurteil zu entscheiden. Ist der An-
trag gestellt, so bestimmt das Gericht sein Verfahren nach
freiem Ermessen, d. h. es kann alsdann anordnen, daß ohne
mündliche Verhandlung entschieden werden soll. Das Gericht
ist, wenn die Parteien dies in dem Antrag übereinstimmend ver-
langen, mit einem Richter als Vorsitzenden und zwei nicht-
richterlichen Beisitzern, die volljährig sein müssen, zu besetzen.
Die Parteien haben bei Stellung ihres Antrags die Beisitzer zu
benennen und deren schriftliche Erklärung, daß sie zur Über-
nahme des Amtes bereit sind, beizufügen.

Das in b) Ausgeführte gilt nicht bloß in den amtsgerichtlichen, sondern auch in den land- und oberlandesgerichtlichen Prozessen erster oder zweiter Instanz bei übereinstimmendem Antrag beider Parteien, sofern die Parteien über den Gegenstand des Rechtsstreites einen Vergleich zu schließen berechtigt sind.

c) Das Verfahren ohne mündliche Verhandlung nach §§ 7 und 8 der EntVO.

Im amts- und landgerichtlichen Verfahren kann das Gericht mit Einverständnis der Parteien eine Entscheidung ohne mündliche Verhandlung treffen. Voraussetzung hierfür ist das schriftlich oder mündlich erklärte Einverständnis der Parteien. Das Einverständnis kann auch durch Aufnahme ins Sitzungsprotokoll festgestellt werden. Dieses Verfahren empfiehlt sich, wenn z. B. nach erledigter Zeugenvernehmung durch den beauftragten Richter statt der Anberaumung eines Termins zur Fortsetzung der mündlichen Verhandlung die Erklärung der Zustimmung zur Entscheidung ohne mündliche Verhandlung abgegeben wird, weil die Parteien alles vorgetragen haben, was sie vortragen wollten und nunmehr die Entscheidung dem Gericht überlassen wollen.

Neben der Zustimmung der Parteien muß aber das Einverständnis des Gerichts vorliegen. Es liegt deshalb im Ermessen des Gerichts, ob es eine Entscheidung ohne mündliche Verhandlung treffen will. Ein derartiges ohne mündliche Verhandlung geführtes Verfahren steht hinsichtlich der Gerichtskosten und der Anwaltsgebühren einem Verfahren mit mündlicher Verhandlung gleich.

2. Entscheidungen in Zivilprozessen nach Lage der Akten. In den nachstehend aufgeführten Fällen entscheidet das Gericht ohne mündliche Verhandlung nach der Lage der Akten:

a) Erscheinen in einem Termin zur mündlichen Verhandlung beide Parteien nicht, oder stellt beim Ausbleiben einer Partei, ohne daß es zur Vertagung kommt, die erschienene Partei keine Anträge zur Sache, so kann das Gericht nach Lage der Akten entscheiden. Ein Urteil darf in diesem Falle nur in einem besonderen, auf mindestens eine Woche hinaus anzusetzenden Termin verkündet werden, und nur wenn in einem früheren Termin eine mündliche Verhandlung stattgefunden hat. Das Gericht hat der nicht erschienenen Partei durch eingeschriebenen Brief den Verkündungstermin bekanntzugeben. Die Verkündung unterbleibt, wenn eine nicht erschienene Partei dies vor dem Verkündungstermin beantragt und glaubhaft macht, daß sie in dem Verhandlungstermin ohne ihr Verschulden ausgeblieben ist. Der Zweck dieser Vorschrift ist, zur Beschleunigung des Verfahrens beizutragen. Voraussetzung ist nach dem Vorstehenden die Bestimmung eines Termins zur mündlichen Verhandlung, sowie, daß beide Parteien nicht erscheinen oder daß eine Partei nicht erscheint und die andere keine Anträge zur Sache stellt. Soll ein Urteil ergehen, so muß in einem früheren Termin eine mündliche Verhandlung stattgefunden haben. Erscheint es im Interesse einer der Parteien angezeigt, zu verhindern, daß eine Entscheidung nach Lage der Akten ergeht, so muß die nicht erschienene Partei vor dem Verkündungstermin das Unterbleiben der Verkündung beantragen und gleichzeitig glaubhaft machen, daß sie in dem Verhandlungstermin ohne ihr Verschulden ausgeblieben ist. Ergeht eine Entscheidung nach Lage der Akten nicht, so bestimmt das Gericht von Amts wegen einen neuen Termin zur mündlichen Verhandlung und gibt ihn den Parteien bekannt oder ordnet das Ruhen des Verfahrens an.

b) Beim Ausbleiben einer Partei im Termin zur mündlichen Verhandlung kann der Gegner statt eines Versäumnisurteils eine Entscheidung nach Lage der Akten beantragen. Das Gericht darf dem Antrage nur entsprechen, wenn der Sachverhalt für eine derartige Entscheidung hinreichend geklärt erscheint. Außerdem muß ein Termin zur mündlichen Verhandlung bestimmt gewesen und eine Partei muß ausgeblieben sein. Soll ein Urteil ergehen, so muß bereits eine mündliche Verhandlung stattgefunden haben. Im übrigen gilt hier das unter a) Ausgeführte entsprechend.

c) Noch ist von Bedeutung, daß das Gericht berechtigt ist, den Beweisbeschluß vor der Erledigung auf Antrag einer Partei oder von Amts wegen nach Lage der Akten ohne erneute mündliche Verhandlung insoweit zu ändern, als der Gegner zustimmt, oder es sich nur um die Berichtigung oder Ergänzung der im Beschluß angegebenen Beweistatsachen oder um die Vernehmung anderer als der im Beschluß angegebenen Zeugen oder Sachverständigen handelt. Die gleiche Befugnis hat der beauftragte oder ersuchte Richter. Die Parteien sind tunlichst zu hören und in jedem Falle von der Änderung unverzüglich zu benachrichtigen. Ein Recht auf die Änderung des Beweisbeschlusses haben die Parteien nicht.

3. Die strafgerichtlichen Verfahren vor dem Einzelrichter und der kleinen Strafkammer. Für die Eisenbahnverwaltung ist in manchen Fällen von Bedeutung, ob eine Strafsache von dem Einzelrichter oder von dem Schöffengericht in seiner Beset[zung] mit einem Amtsrichter und zwei Schöffen bzw. von der kle[inen] Strafkammer oder der großen Strafkammer abgeurteilt wi[rd].

Bekanntlich stehen den Amtsgerichten Einzelrichter vor, [die] zugleich Mitglied oder Direktor bei dem übergeordneten L[and]gericht sein können.

a) Das Verfahren vor dem Einzelrichter oder vor [dem] Schöffengericht.

Für die Verhandlung und Entscheidung der zur Zuständigkeit der Amtsgerichte gehörenden Strafsachen werden, so[weit] nicht der Amtsrichter allein entscheidet, bei den Amtsgeric[hten] Schöffengerichte gebildet. Der Amtsrichter allein entsch[eidet] zunächst in allen Übertretungsfällen, sodann entscheidet e[r bei] Vergehen, wenn es sich um Privatklagedelikte handelt, di[e im] Wege der Privatklage verfolgt werden, sowie wenn die [Tat] mit keiner höheren Strafe als Gefängnis von höchstens s[echs] Monaten, allein oder in Verbindung mit anderen Strafen [oder] mit Nebenfolgen, bedroht ist; endlich, wenn die Staatsan[walt]schaft es bei Einreichung der Anklageschrift, oder fall[s es] einer Anklageschrift nicht bedarf, bei der mündlichen [Er]hebung der Anklage beantragt. Der Amtsrichter allein [ent]scheidet ferner bei den Verbrechen des schweren Diebs[tahls] und der Hehlerei sowie bei solchen strafbaren Handlungen[, die] nur wegen des Rückfalles Verbrechen sind, wenn die St[aats]anwaltschaft es bei der Einreichung der Anklageschrift [oder] falls es einer Anklageschrift nicht bedarf, bei der mündl[ichen] Erhebung der Anklage beantragt. Im übrigen entscheide[n die] Schöffengerichte in der oben erwähnten Besetzung. Ein zw[eiter] Amtsrichter ist zuzuziehen, falls die Staatsanwaltschaf[t es] wegen des Umfanges und der Bedeutung der Sache beant[ragt].

b) Die Strafkammern der Landgerichte entscheiden auße[rhalb] der Hauptverhandlung in der Besetzung von drei Mitglie[dern] mit Einschluß des Vorsitzenden. In der Hauptverhandlun[g ist] die Strafkammer besetzt mit dem Vorsitzenden und [zwei] Schöffen (kleine Strafkammer), wenn sich die Berufung ge[gen] ein Urteil des Amtsrichters wendet; mit drei Richtern mit [Ein]schluß des Vorsitzenden und zwei Schöffen (große S[traf]kammer), wenn sich die Berufung gegen ein Urteil d[es] Schöffengerichts richtet. Dr. Seybo[ld].

Rechtspflege.

— Verzug bei Lieferungsverzögerung wegen Schwierigk[eiten] mit Arbeitern. Ein Fabrikant lieferte trotz Mahnung [nicht] rechtzeitig, weil seine Arbeiter ihm Schwierigkeiten berei[teten], so daß er nicht in der Lage gewesen sei, in angemessener [Frist] zu liefern. Das Hanseatische Oberlandesger[icht] erklärte aber[1]): Der Beklagte muß beweisen, daß er nich[t im]stande war, die Arbeitsschwierigkeiten zu überwinden; de[nn es] ist Aufgabe des Fabrikanten, seinen Betrieb so zu organis[ieren], daß er die übernommenen Lieferungsverpflichtungen zu er[füllen] imstande ist. Keinesfalls kann er, ohne besondere Vereinba[rung] die Folgen eintretender Arbeitsschwierigkeiten auf seine [Ab]nehmer abwälzen, wenn er mit Opfern, die das dem Fabrik[anten] zuzumutende Maß nicht übersteigen, die Arbeiter willig m[achen] kann. Der Gerichtshof hat als festgestellt angesehen, da[ß der] Fabrikant, wenn er den genügenden Nachdruck angewandt [hätte], ohne besondere Geldopfer die Arbeiten für den Kläger hätt[e zur] Erledigung bringen können. Er hat es daher zu vertreten, [daß] er mit der Lieferung in Verzug geraten sei. Dr.

— Aufhebung eines Grundstücksveräußerungsvertrages. D[ie] Aufhebung eines Grundstücksveräußerungsvertrages ist fo[rmlos] möglich. Nach § 313 BGB. bedarf nur ein solcher Vertra[g der] gerichtlichen oder notariellen Beurkundung, durch den sic[h der] eine Teil verpflichtet, das Eigentum an einem Grundstü[ck zu] übertragen. Ein solcher Fall liegt „bei einem auf die [Auf]hebung eines Grundstücksveräußerungsvertrages gerich[teten] Vertrag erst dann vor, wenn die Veräußerung d[urch] Auflassung und Eintragung vollzogen ist. S[o]lange nur die Auflassung stattgefunden hat, bedarf dah[er die] Aufhebung des Grundstücksveräußerungsvertrages [keiner] Form“. Daß in dem RGZ. 65 S. 390 abgedruckten Urte[il des] Senats vom 23. März 1907 und im Anschluß hieran auch i[n dem] Urteil vom 22. April 1925 V 354/24 beiläufig davon die Re[de ist], daß die Aufhebung eines Grundstücksvertrages, solang[e die] Auflassung nicht erfolgt ist, formlos geschehen könne, ste[ht der] hier vertretenen Rechtsauffassung nicht entgegen. Denn [es] war nur an Fälle gedacht, in denen nicht einmal eine Aufla[ssung] erfolgt war.

Urteil des Reichsgerichts vom 19. Oktober 1925 V 5[..] Seufferts Archiv B. 80 S. 73. Dr. S.

[1]) Urteil des VI. Z.-S. vom 11. Juni 1925. Aktenz. VI. [..] Nachrichten der Industrie- und Handelskammer zu Halle, Jahrg. 1926, Nr. 5, S. 42.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahn-Elbbrücke in Meißen.** Von Reichsbahnrat ...arig. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1926. Preis ... M.

In dem vorliegenden, nur 20 Seiten starken Heft mit 53 Textabbildungen und einer Tafel gibt der Verfasser zunächst einen Rückblick über die Vorgeschichte der Brücke und die Gründe des Umbaus, sodann eine kurze Beschreibung der alten Eisenbahnbrücke und weiter ein Bild der Entwicklung des Neubaus, ... er die gesamten aufgestellten Entwürfe dieses rund ... langen Brückenzuges zur Überführung von zwei Eisenbahngleisen und einem 3 m breiten Fußsteg über die Elbe auf... und näher auf die Verhandlungen aller an diesem Brückenbau beteiligten Verwaltungen und der Heimatschutzvereine ein... Daran anschließend beschreibt der Verfasser den durch ... Verhandlungen endlich zustande gekommenen Ausführungsentwurf mit einer Reihe von Einzelheiten der eisernen ...bauten und die Bauausführung.

Ebenso interessant wie die genannten sind auch die Ausführungen des Herrn W. Rein, Berlin-Lichterfelde, am Schlusse des Heftes, „Baustoff und Bauform" betitelt. Mit Recht wendet sich Rein gegen die von der Mehrzahl der Mitglieder des sächsischen Landesvereins „Heimatschutz" zuerst gestellte Forderung, daß für diesen Brückenbau nur eine Wölbbrücke, bestenfalls noch eine Eisenbetonbrücke in Frage kommen ...; in dieser Forderung müsse eine Wiederholung der leider ... Architektenkreisen vielfach vertretenen Anschauung erblickt werden, daß eiserne Brücken schöne Gegenden stets verunstalteln. Unter Beifügung einiger Abbildungen von Brücken über den Rhein und Neckar widerlegt Rein diese Auffassung ...stem Maße und fügt noch zwei Abbildungen hinzu, auf ...e in Anlehnung an ausgeführte Beispiele der Versuch von ... eisernen vollwandigen Ausführungsformen als Gegen...läge für die ausgeführte Eisenbahn-Elbbrücke in Meißen ...tellt ist.

... Heft kann nicht nur dem Ingenieur, sondern auch dem ...hekten warm empfohlen werden. J. Kuhnke-Berlin.

— **...er Tunnel, Anlage und Bau.** Von G. Lucas, Professor ... Technischen Hochschule zu Dresden. Band II. 2. Lie...: Ausbau, Tunnelbauweisen, Erhaltungs- und Wiederher...gsarbeiten. 13 Bogen mit 142 Textabbildungen. Berlin ... Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn.

...im Jahre 1924 erschienene erste Lieferung des zweiten ... (vgl. Nr. 46 des Jahrganges 1924 dieser Zeitung) um...e Absteckung der Tunnel, den Bauangriff, das Lösen ...birges, die Förderung und den vorläufigen Ausbau im ... Die vorliegende zweite Lieferung gibt den vorläufigen ... im Schacht und ein Vollausbruch stellt dann die Aus... des Vollausbruchs der gewöhnlichen Tunnel in den ver...nen Bauweisen, deutsche, belgische, österreichische, eng... italienische und Sonderbauweisen sowie der städtischen ...terwassertunnel dar (der Verfasser wählt die Bezeich... Tunnel unter Verkehrsmittelpunkten gegenüber Tunneln ...rlandstrecken der Verkehrswege). Anschließend folgen ...itte über Herstellung des Tunnelmauerwerks, über Lehr..., über Hilfsanlagen beim Tunnelbau, schließlich über ...chtigung und Unterhaltung bestehender Tunnel sowie ...einstürze und deren Wiederherstellung. Ein kurzer An...ringt ein Verzeichnis der in dem Werk erwähnten Tunnel ...eine Übersicht über Werke und Abhandlungen über Tun... und benachbarte Gebiete.

...: und übersichtliche Darstellung und vortreffliche, teil...allerdings etwas kleine Abbildungen zeichnen auch die ...ende zweite Lieferung aus. Der umfangreiche Stoff ist ...dig gebracht und, zwar knapp, aber — soweit der ge... Umfang des Werkes dies zuließ — doch erschöpfend ...lt. Dem Leser, der über einzelne Punkte weiter nach... will, wird der Literaturnachweis einen willkommenen ... bieten. In dem Literaturnachweis ist übrigens an ... Werken über Tunnelbau das Werk von Hoyer über ...u in Otzens Handbibliothek für Bauingenieure nicht ...

Schneider.

— **...mtlicher österreichischer Taschenfahrplan (Sommerdienst ...** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr (Gene...tion für das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen) ... kleine Ausgabe des amtlichen österreichischen Kurs... für den Sommerdienst 1926 erstmalig in einem handlichen ... als „Amtlicher österreichischer Taschenfahrplan" her...ben. Dieses im Verlage der Österreichischen Staats...ei erschienene Kursbuch enthält sämtliche Eisenbahn-, ...gen- und Schiffahrtsverbindungen in Österreich und im ...n Bayern sowie die Eisenbahntarife und ist zum Preise ... 40 g bei allen Bahnhofbuchhandlungen, den Bahnkassen ...stämtern sowie bei allen übrigen Verkaufsstellen er...

— **Die erste Hilfe bei plötzlichen Unglücksfällen.** Ein Leitfaden für Samariterschulen in 6 Vorträgen von weil. Friedrich v. Esmarch, neu bearbeitet von Professor Dr. Kimmle. 45.—49. Auflage mit 301 Abbildungen im Text und 7 Tafeln. 230.—253. Tausend. Verlag von F. C. W. Vogel-Leipzig. Preis 3 M.

Das 268 Seiten starke Buch hat seit 1919 nicht weniger als 15 Auflagen erlebt. Das spricht gewiß für seine Güte. An der Hand der Erfahrungen ist es nach Form und Inhalt den praktischen Bedürfnissen immer mehr angepaßt worden und wird wohl z. Z. von keinem anderen ähnlichen Buche übertroffen. In dem I. Vortrage behandelt es den Bau des menschlichen Körpers (s. S. 1—20) und bringt darüber gerade soviel — nicht mehr — als zum Verständnis der Gesundheitsstörungen und der dagegen zu ergreifenden Maßnahmen nötig ist. Der II. Vortrag (s. S. 21—54) verbreitet sich über Quetschungen, Wunden und ihre Versorgung, Blutungen aus Wunden und inneren Organen, vergiftete Wunden sowie Fremdkörper in Wunden und Körperhöhlen. Im III. Vortrag (s. S. 55—85) wird das Wissenswerteste mitgeteilt über Knochenbrüche und das Verhalten bei solchen, über Verrenkungen, Verstauchungen, Quetsch-, Stich-, Hieb-, Schnitt- und Schußwunden, über Unterleibsbrüche und Verbrennungen. Im IV. Vortrag (s. S. 86—132) erfährt der Leser das Nötige über Ertrinken und die Rettung Ertrinkender, über Wiederbelebungsversuche, künstliche Atmung, Erfrierung, Bewußtlosigkeit, Hitzschlag, Unfälle durch Elektrizität, Vergiftungen und die Kennzeichen des Todes. Der V. Vortrag (s. S. 133—176) lehrt das Fortschaffen Verunglückter nicht bloß theoretisch, sondern auch durch Dutzende bildlicher Darstellungen, vor allem der Notbehelfe von Transportmitteln, deren Bereitstellung dem Unkundigen gar oft die peinlichste Verlegenheit bereiten. Und der VI. Vortrag enthält all das (s. S. 177 bis 231), was der Laie bis zum Eintreffen des Arztes oder einer Berufspflegeperson über die Krankenpflege wissen muß. Da erfährt er das Grundsätzliche über die Einrichtung von Krankenzimmern und Krankenbetten, über die Pflege und Beobachtung der Kranken, die Ausführung ärztlicher Verordnungen und schließlich über die Vornahme der Desinfektion zum Schutz gegen Ansteckung. Endlich dient eine Fülle instruktiver Bilder (s. S. 232—256) als Muster und zur Anleitung für Übungen im Anlegen von Verbänden aller Art. Die letzten 10 Seiten enthalten Mitteilungen über große Organisationen, die sich die erste Hilfe zur besonderen Pflicht gemacht haben, und das ausführliche Register, das ermöglicht, über jedes erwünschte Kapitel in kürzester Zeit Aufschluß zu erhalten. So gewinnt der Leitfaden auch als Nachschlagebuch für die Familien und als stets hilfsbereiter Wegweiser durchs Leben höheren Wert. Wer also für sich und die Seinen gut beraten sein, wer als Eisenbahn- oder Sicherheits- usw. Beamter oder als sonstiger im werktägigen Berufsleben stehender Bürger das Zweckmäßige zum Beistand in körperlicher Not und Gefahr erlernen will, der wähle dieses Buch. Es gibt kein besseres. Für große Organisationen gewährt der Verlag Bezugsvergünstigungen. Dr. Kemmann.

— **Das Naturbild der neuen Physik.** Von Arthur Haas, Dr. phil., a. o. Professor der Universität Wien. Zweite, wesentlich vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 17 Abbildungen im Text und auf zwei Tafeln. Berlin und Leipzig 1924. Walter de Gruyter & Co. V, 160 S. Preis geh. 5 M., geb. 6 M.

Das vorliegende Werk enthält eine Reihe von Vorträgen, die zunächst im Winter 1919/20 vor Laien in der Wiener Urania und dann nochmals im Sommerhalbjahr 1920 in einer für Hörer aller Fakultäten bestimmten Vorlesung an der Leipziger Universität gehalten wurden. In der neuen Auflage sind drei neue Vorträge hinzugekommen, so daß ihre Zahl auf acht erhöht wurde. Das Naturbild der modernen Physik sollte in möglichst leicht verständlicher Weise und ohne alle mathematischen Formeln geschildert werden. Die Vorträge behandeln die elektromagnetische Theorie des Lichtes, die Molekularstatistik, die Elektronentheorie, die Quantentheorie, die Theorie der Grundstoffe, die Relativitätstheorie, die Physik der Sterne und des Weltalls. Als besondere Anmerkungen sind ergänzende Erläuterungen am Schlusse hinzugefügt, ferner eine chronologische Übersicht und ein ausführliches Namen- und Sachverzeichnis.

Nicht jedem Forscher ist die Gabe verliehen, die Ergebnisse seiner Wissenschaft einem größeren Kreise anschaulich und verständlich darzustellen. Um so mehr muß man sich freuen, hier ein Buch zu finden, das diesen Wunsch erfüllt und dabei auch in einem formvollendeten Stil geschrieben ist. Das macht das Studium des Werkes zu einem vollen Genuß, so daß es jedem Gebildeten empfohlen werden kann. Sch.

— **Was muß die Schiffahrt vom Völkerbund wissen?** Von Ministerialrat Oppermann im Reichsverkehrsministerium Berlin. Heft 2 des Jahrganges 1926 der Schriftenreihe des

Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, E. V., Berlin. Selbstverlag des Zentralvereins. Berlin 1926.

Die kleine Schrift will die Schiffahrtskreise kurz über diejenigen Einrichtungen des Völkerbundes unterrichten, die sich mit den Verkehrs- und demgemäß mit den Schiffahrtsfragen befassen. Sie legt zunächst dar, daß in der großen Öffentlichkeit meist nur die politische Tätigkeit der Hauptorgane des Völkerbundes Interesse findet, während die von besonderen Einrichtungen des Völkerbundes bearbeiteten fachtechnischen Angelegenheiten mehr oder minder unbeachtet bleiben. Die Folge davon sei vielfach eine unbillige Beurteilung der Tätigkeit des Völkerbundes. Es wird dann auseinandergesetzt, warum die bisherigen internationalen Verkehrsabkommen den Praktiker nicht befriedigen können, welchen Wert sie aber gleichwohl haben, indem sie in gewissen Grundproblemen eine internationale Ausgleichung der Anschauungen und des Rechts herbeiführen und damit eine Grundlage für die spätere Ausgestaltung der Normen schaffen. Im zweiten Teil des Aufsatzes wird dann die Organisation geschildert, die für die Ausarbeitung der internationalen Verkehrsabkommen beim Völkerbund besteht, die Geschichte ihrer Entstehung und ihr Geschäftsgang. Eine eingehende Darstellung erfährt die Verkehrskommission (C. C. T. C. T.). Schließlich wird darauf hingewiesen, daß dem Völkerbund neben der Vorbereitung von Verkehrsabkommen noch eine begutachtende, vermittelnde und richterliche Tätigkeit obliegt.

Die Abhandlung stellt in gedrängter Kürze ein schwer zugängliches und verwickeltes Material übersichtlich und mit ausgezeichneter Klarheit dar. Sie ist ein geeignetes Mittel zur raschen Unterrichtung der beteiligten Kreise. K.

— **Atomtheorie** in elementarer Darstellung von Art[ur] Haas, Dr. phil., a. o. Professor an der Universität Wien. [Mit] 56 Abbildungen im Text und auf 2 Tafeln. Berlin und Lei[pzig] 1924. Walter de Gruyter & Co. VIII, 204 S. Preis [ge]h. 5,40 M., geb. 6,80 M.

Das Werk will die Grundideen und die wichtigsten E[rgeb]nisse der modernen Atomtheorie übersichtlich in einer ele[men]taren Weise darstellen, die eine Benutzung höherer Mathem[atik] vermeidet. Da auch in physikalischer Hinsicht nicht [mehr] Kenntnisse vorausgesetzt werden, als etwa im Gymnasium [ver]mittelt werden, so wird es nicht nur Physikern, sondern [auch] Laien, die sich etwas eingehender mit Atomtheorie beschäf[tigen] wollen, von großem Nutzen sein können. Nach einem E[inlei]tungskapitel über die Elementarquanten wird die Theorie [des] Wasserstoffatoms auf Grund der Forschungen von Bohr [und] Sommerfeld entwickelt, worauf die Eigenschaften der Rön[tgen]strahlen behandelt werden. Hierauf folgt die Theorie [der] Grundstoffe (periodisches System der Elemente, Atomzer[fall,] Radioaktivität, Struktur der Atomkerne). Das interes[sante] Schlußkapitel bringt die allgemeine Theorie der Spektren [und] des Atombaus und damit die Krönung der glänzenden [For]schungsergebnisse der neueren Physik, die zu einer völ[ligen] Umwälzung des physikalischen Weltbildes geführt haben. [Der] Verfasser besitzt wie wenige die Fähigkeit, selbst schwi[erige] physikalische Probleme anschaulich und klar darzustelle[n, so] daß sein Buch nicht nur dem Physiker, sondern jedem (Ge[bil]deten eine anregende Lektüre sein wird. Diese wird da[durch] noch erleichtert, daß in einem besonderen Anhang der I[nhalt] der einzelnen Kapitel in kurzen Sätzen zusammengefaßt [ist.]

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Mainz. Die Gewichtsbeschränkungen im Stückgutverkehr sind bei nachstehenden Abfertigungen wie folgt erweitert worden:

Station		seither		künftig
Münster b. Bingerbrück	seither	St. 250 kg	künftig	St. 600 kg,
Schwanheim	„	„ 250 kg	„	„ 600 kg,
Weisenau	„	E St. 150 kg	„	E St. 500 kg,
Worms-Pfiffligheim	„	St. 250 kg	„	St. 750 kg,
Gaulsheim	„	„ 250 kg	„	„ 350 kg,
Hirzenach	„	„ 250 kg	„	„ 500 kg,
Kempten b. Bingen	„	„ 150 kg	„	„ 250 kg,
Lorchhausen	„	„ 250 kg	„	„ 500 kg,
Spay	„	„ 250 kg	„	„ 400 kg,
Trechtingshausen	„	„ 250 kg	„	„ 400 kg.

Die bei Bad Salzig bestehende Beschränkung für Weinfässer wird aufgehoben. Künftig kann Stückgut allgemein bis 800 kg abgefertigt werden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Mainz. Die (G[üter]abfertigung Kreuznach führt ab 1. Juni 1926 die Bezeic[hnung] „Bad Kreuznach Gbf.".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung si[nd er]lassen worden:

Nr. III 65 vom 10. Mai 1926 an die Mitglieder des Sat[zu]ngsausschusses, betreffend Anschluß der Mittelbadischen E. G[.] an den Verein;

Nr. III 76 vom 12. Mai 1926 an sämtliche Vereinsverwalt[un]g[en,] betreffend Vereinspersonenwagenübereinkommen (VPÜ.)

Nr. IX 14 vom 15. Mai 1926 an sämtliche an der V[erein]sabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend die statis[tis]ch[en] Nachrichten über die Tätigkeit der Vereinsabrechnungsst[ell]e.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ab 1. Juni 1926 wird für die unbesetzte Ladestelle Klein-Gräditz der Frankaturzwang für Sendungen nach Klein-Gräditz und der Überweisungszwang für Sendungen von Klein-Gräditz aufgehoben. Vom gleichen Tage ab können Sendungen in beiden Richtungen mit Nachnahme belastet werden.

Sonstige Änderungen in den bisherigen Abfertigungsbefugnissen treten nicht ein.

Frankfurt (Oder), 14. Mai 1926. (543)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. August 1926 ab gelten für die seit dem 15. Mai 1926 nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Bothkeim-Postehnen die tarifmäßigen Dienstbeschränkungen:

W = Nur für Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen;

OK = (Ohne Kopframpe) Nicht für Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist; (533)

fr = Sendungen nach der Station dürfen nur frankiert, von der Station nur unfrankiert, in beiden Richtungen nur ohne Nachnahme aufgeliefert werden.

Königsberg (Pr.), den 19. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

3. Güterverkehr.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 werden im Verkehr zwischen Deutschland und dem Saargebiet einerseits und der Tschechoslowakei anderseits bis auf jederzeitigen Widerruf Nachnahmen bis zur Höhe des Wertes des Gutes (Art. 13 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr) zugelassen. Die Ziffer 6 „Nachnahmen" des oben genannten Tarifes erhält daher folgende Fassung: „Nachnahmen sind nur in der Währung des Versandlandes zugelassen."

Dresden, am 18. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichbahn-Gütertarif, Heft C II A[us]nahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 27. Mai 19[26] derung der Frachtsätze von Wack[…] im A. T. 77. Näheres durch Reich[s…]tarifanzeiger.

Altona, den 21. Mai 1926. (5[…])
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft].
Reichsbahndirektion Altona

Personen und Gepäckverkehr de[r Deut]schen Reichsbahn-Gesellschaft m[it] Kleinbahnen und Fähren im Bez[irk der] Reichsbahndirektion Oldenbu[rg] (Tfv. 624).

Zum 1. Juni 1926 erscheint Nac[h…] Oldenburg (Oldbg.), den 19. M[ai …]
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft].
Reichsbahndirektion Oldenburg.

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisc[her Ru]scher Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai [19]26 auf Seite 6 unter Nr. 3 Moskau-[…] Eisenbahn die Station Moskau II […]naja nachzutragen.

Königsberg (Pr.), den 18. Mai [19]26.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft].
Reichsbahndirektion.

4. Nachrufe

Am 19. d. M. verschied in Liegnitz, wo er seit 1919 im Ruhestande lebte, der

Regierungs- und Baurat a. D., Geheimer Baurat

Oskar Schroeter

n 74. Lebensjahre.

Der Verstorbene hat 22 Jahre hindurch das Betriebsamt 2 in Liegnitz eleitet und sich in dieser Tätigkeit wie in seinen vorhergegangenen Stellungen n Eisenbahndienst die Achtung und Wertschätzung seiner Vorgesetzten, Mitamten und Untergebenen erworben.

Ehre seinem Andenken!

Breslau, den 22. Mai 1926. (544)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau.

Am 23. Mai d. J. starb in Flensburg, wo er im Ruhestande lebte, der

Geheime Baurat

Herr **Gustav Schreinert**

1 Alter von 76 Jahren.

Der Verstorbene ist mehr als 38 Jahre bei der Preußischen Staatseisenahnverwaltung tätig gewesen und hat der Eisenbahndirektion Altona seit dem November 1884 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. April 1920 s Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes I Flensburg angehört. Er hat in den rschiedenen, ihm anvertrauten wichtigen Stellungen mit unermüdlichem Pflichtfer und bestem Erfolge gewirkt und wurde auch wegen seiner persönlichen genschaften von seinen Mitarbeitern hoch geschätzt.

Sein Andenken werden wir stets hoch in Ehren halten.

Altona, den 25. Mai 1926. [542]

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

ichsbahn-Gütertarif, Heft C I a (Frachtsatzzeiger).

er die in den Vorbemerkungen beiweise genannten verkehrssteuer- Güter wird Retortenkohle (Regraphit) aufgenommen. Ferner im Neudruck vom 1. 3. 26 der satz der ermäßigten Stückgut- für 700 km auf 689 ermäßigt.

in, den 20. Mai 1926. (540)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

rchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt.

i Gültigkeit vom 27. Mai 1926 sind fälle von Abteilung I nach Abtei- XVII und Melasse von Abteilung II nach Abteilung XI zu überen.

eres durch Reichsbahntarifanzeiger.
na, den 21. Mai 1926. (538)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 27. Mai 1926 wird Reis, Reisflocken, Reisgrieß und Reismehl in die Abteilung VIII des S. D. 5 aufgenommen. Die Anwendungsbedingungen in Ziffer 3 werden ergänzt.

Mit Wirkung vom 27. Juli wird der A. T. 47 im Heft C II aufgehoben und ist zu streichen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 21. Mai 1926. (537)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif D 24 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande-Österreich, D 26 (Niederlande-Tschechoslowakei) und D 30 (Niederlande-Polen).

Mit sofortiger Gültigkeit werden „Oleine" und „Stearine" in die Abteilungen I der vorgenannten Durchfuhrausnahmetarife aufgenommen.

Köln, den 17. Mai 1926. (530)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

Ab 25. Mai 1926 wird für Butter in Wagenladungen von Odense nach Warnemünde Ort in dem für den Verkehr mit Kopenhagen zugestandenen Umfange auf der dänischen Strecke die Fracht nach Klasse 5 berechnet. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 22. Mai 1926. (539)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli 1926 wird zum Tarifheft 2 vom 1. Juni 1923 (Neudruck mit eingearbeitetem Nachtrag I vom 1. Mai 1925) der Nachtrag II ausgegeben. Er enthält neben den bereits im Verfügungswege durchgeführten Änderungen die durch Wegfall der badisch-pfälzischen Rheinbrückenzuschläge eingetretenen Entfernungskürzungen und einige geringfügige Erhöhungen. Letztere treten am 1. August 1926 in Kraft.

Erfurt, den 25. Mai 1926. (541)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten), Heft 12.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 ist auf S. 12, 17, 19, 21, 23, 25 und 27 des Tarifheftes sowie auf S. 5 und 15 des Nachtrags I die Station „Bottrop (Kohlenschächte)" zu ändern in „Bottrop". Auf S. 12 des Tarifheftes ist die Station Bottrop nicht hinter, sondern unter Bodelschwingh nachzutragen und Bottrpo Süd in Bottrop Süd richtigzustellen.

Dresden, am 18. Mai 1926. (529)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Teil II. Besondere Bestimmungen im Verkehre nach S. H. S.-Schiffsstationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 bis auf weiteres werden für Frachtgüter eines Absenders in Mengen von mindestens 5000 kg bzw. mindestens 10 000 kg nach S. H. S.-Schiffsstationen neue Bestimmungen eingeführt. Die mit 1. März 1926 in Kraft gesetzten „Besonderen Bestimmungen, betreffend den Sammelladungsverkehr nach S. H. S.-Stationen", werden mit 1. Juni 1926 aufgehoben.

Auskunft erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen.

Regensburg, den 17. Mai 1926.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Bk. 17. —

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

[ ]chnahmen werden künftig — vorbehältlich jederzeitigen [ ]derrufs — bis zur Höhe des Wertes des Gutes (Art. 13 [ ]: Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn[ ]chtverkehr) zugelassen. Auf Seite 8/9 erhält daher die Zifer (1) unter „5. Nachnahmen" folgende Fassung:

(Nachnahmen sind nur in der Tarifwährung zugelassen. — Tschechoslowakischer Wortlaut: Dobírky jsou přípustny pouze ve měně tarifu.

[ ]f S. 242 (Tarif Nr. 50) ist die Bestimmung über die Förderung in offenen Wagen wie folgt zu fassen:

Die Beförderung erfolgt in offenen Wagen (vgl. Abschnitt C V), ausgenommen
Holzwolle und Seile aus Holzwolle der Abt. C 5 — Tschechoslowakischer Wortlaut:
Zboží přepravuje se v otevřených vozech (porov. odd. C 5), vyjímajíc dřevěnou vlnu a provazy z dřevěne vlny (oddíl C 5).

3. In der Schnittafel A sind für nachstehende Tarife folgende Schnittpunkte und Frachtsätze nachzutragen:

S. 107, Tarif Nr. 2.

		28 Ad
Bremen . .	A, B	1736
	C	1271
Hamburg . .	A, B	1721
	C	1264
Stettin . . .	A, B	1612
	C	1186
Warnemünde	A, B	1767
	C	1302

S. 136, Tarif Nr. 7.

	28 Ad
Bremen	1078
Hamburg	1078
Stettin	1008

S. 415, Tarif Nr. 100.

		18 Se
Bremen	A, B I	2209
	A, B II	1767
Bremerhaven / Wesermünde	A, B I	2333
	A, B II	1868
Hamburg	A, B I	2147
	A, B II	1721
Lübeck	A, B I	2139
	A, B II	1713
Stettin	A, B I	1667
	A, B II	1333

S. 431, Tarif Nr. 104.

		4 Jä / Kr
Bremen	5 t	3899
	10 t	3573
	15 t	3248
Hamburg	5 t	3798
	10 t	3480
	15 t	3162
Stettin	5 t	3077
	10 t	2821
	15 t	2566
Warnemünde	5 t	3682
	10 t	3372
	15 t	3062

4. In den Tarifen Nr. 70 und 100 sind für nachstehende Stationen folgende Schnittfrachtsätze nachzutragen:

S. 324/25 (Tarif Nr. 70, Schnittariftafel B).

		7 Mw / Ml	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Jevícko-Jaroměřice	A, E, F 2, G 3, 10, 15 t	697	1276

S. 423 (Tarif Nr. 100, Schnittariftafel B).

		18 Se
Wölmsdorf	A I/II	161
	B I/II	137

5. Auf S. 225 (N. III, S. 56) sind die Frachtsätze der Schnitttariftafel B des Tarifs Nr. 37 wie folgt zu ändern:

	1 Od / Boh	5 Zl / Hl	7 Mw / Ml	10 Li / La	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Hačava	786	.	1064	1220	1376
Hnúšťanská magnesitka	786	.	1064	1220	1363
Košice	786	934	1064	.	1363
Lovinobaňa	657	.	934	1103	1246
Plešivec	800	.	1077	1233	1389

6. Folgende Stationen und Frachtsätze sind nachzutragen:

S. 70—87 (Tarif Nr. 1, Schnittariftafel B).

		1 Od / Boh	7 Mw / Ml	10 Li / La	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Bo
Bystřice pod Hostýnem	I	1331	1855	2865	.	.	3910
	II	1154	1594	2413	.	.	3249
	III	1071	1468	2203	.	.	2951
	A	808	1099	1632	.	.	2162
	B	640	852	1220	.	.	1574
	C	465	578	757	.	.	944
Holešlov	I	1311	1747	2770	.	.	3815
	II	1138	1503	2337	.	.	3173
	III	1056	1386	2135	.	.	2883
	A	797	1039	1583	.	.	2114
	B	632	808	1187	.	.	1542
	C	460	560	740	.	.	927
Hranice	I	802	1806	.	.	3530	3910
	II	698	1553	.	.	2945	3249
	III	653	1431	.	.	2679	2951
	A	494	1072	.	.	1970	2162
	B	397	832	.	.	1446	1574
	C	324	570	.	.	876	944
Moravičany-Loštice	I	.	998	.	3150	2770	3150
	II	.	869	.	2641	2337	2641
	III	.	811	.	2407	2135	2407
	A	.	614	.	1778	1583	1778
	B	.	492	.	1318	1187	1318
	C	.	386	.	808	740	808
Nemotice	I	.	2083	2770	.	3530	3910
	II	.	1785	2337	.	2945	3249
	III	.	1641	2135	.	2679	2951
	A	.	1226	1583	.	1970	2162
	B	.	944	1187	.	1446	1574
	C	.	618	740	.	876	944

S. 108 (Tarif Nr. 2, Schnittafel B).

		28 Ad
Aš město	A, B, C	246

S. 121 (Tarif Nr. 4, Schnittariftafel B).

		7 Mw / Ml	9 Hst / Mm	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Lichkov	A 5 t	249	1262	2033	[illegible]
	10, 15 t	242	1168	1863	[illegible]
	B 5, 10, 15 t	189	879	1387	[illegible]
	C, D 5 t	189	879	1387	[illegible]
	10, 15 t	159	692	1055	[illegible]

S. 137 (Tarif Nr. 7, Schnittafel B).

	[illegible]
Aš město	[illegible]

S. 173 (Tarif Nr. 21, Schnittafel B).

		4 Jä / Kr	5 Zl / Hl	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Cvilín	St/kus	258	555	[illegible]
	A 2, B, C „	195	482	[illegible]
	A 5 t	195	482	[illegible]
	10, 15 t	188	454	[illegible]
	B 5, 10, 15 t	147	343	[illegible]
	C, D, E 5 t / C, D, F 10, 15 t	137	362	[illegible]
	E, G, H 10, 15 t	114	293	[illegible]

S. 268 (Tarif Nr. 53, Schnittariftafel B).

		7 Mw / Ml	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po	22 Rz	[illegible]
Moravičany-Loštice	A, B 5 t	869	2641	2337	2641	.	[illegible]
	10, 15 t	811	2407	2135	2407	.	[illegible]
	C, D, E, F, G, H, J 5 t	614	1778	1583	1778	.	[illegible]
	C, D, F 10, 15 t	614	1778	1583	1778	.	[illegible]
	G 10, 15 t	411	846	778	846	.	[illegible]
Planá u Mariánských Lázní	A, B 5 t	.	.	.	2175	1881	[illegible]
	10, 15 t	.	.	.	1999	1727	[illegible]
	C, D, E, F, G, H, J 5 t	.	.	.	1485	1289	[illegible]
	C, D, F 10, 15 t	.	.	.	1485	1289	[illegible]
	G 10, 15 t	.	.	.	1121	989	[illegible]
	E, H, J 10, 15 t	.	.	.	744	676	[illegible]

S. 381 (Tarif Nr. 75, Schnittariftafel B).

	1 Od / Boh	7 Mw / Ml	10 Li / La	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Lovinobaňa	657	934	1103	[illegible]

S. 384 (Tarif Nr. 76, Schnittariftafel B).

		4 Jä / Kr	5 Zl / Hl	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Cvilín	A 10, 15 t	73	122	[illegible]
	B „	109	224	[illegible]
	C „	126	277	[illegible]

S. 416 (Tarif Nr. 100, Schnittariftafel B).

		4 Jä / Kr	5 Zl / Hl	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Cvilín	A I/II	147	343	[illegible]
	B I/II	126	277	[illegible]

S. 430 (Tarif Nr. 103, Schnittariftafel B).

		4 Jä	5 Zl	19/20 Te/Bo
Cvilín	5, 10, 15 t	147	343	[illegible]

S. 432 (Tarif Nr. 104, Schnittariftafel B).

		4 Jä / Kr	5 Zl / Hl	[illegible]
Cvilín	5 t	195	482	[illegible]
	10, 15 t	147	343	[illegible]

7. Auf S. 467 ist in der Entfernungsschnittafel A die [illegible]fernung Warnemünde—Adorf (Schnittpunkt 28) = 541 k[illegible] nachzutragen.

Dresden, am 21. Mai 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 22. | Berlin, den 3. Juni 1926. | LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Umsetzverkehr zwischen russischen Breitspurbahnen und Vollspurbahnen.

der Sitzung der Deutschen Maschinentechnin Gesellschaft am 20. April d. J. sprach Herr Regs- und Baurat Neubert über obigen Gegenstand und delte hauptsächlich die technischen Fragen, die beim Um der Wagen von russischer Breitspur auf Vollspur und ehrt auftreten.

on ausgehend, daß die Umsetzung besondere Bedeutung n Güterverkehr hat, behandelte der Vortragende zuerst mständlichkeiten der sonst erforderlichen Umladung der Hierdurch entstehen auf jeden Fall empfindliche Verngen und Kosten, auch wird bei vielen Gütern die Beförr auf dem Eisenbahnwege sehr in Frage gestellt. Der erkehr zwischen Bahnen mit verschiedenen Spuren ist beeinträchtigt, wenn nicht die Güterwagen übergehen . Für den fraglichen Verkehr kann der Unterschied in uren — 1524 und 1435 mm — nur durch Auswechslung der ze überwunden werden. Zweckmäßigerweise wird das Laufzeug — Radsätze mit Achsbuchsen — gewechselt, das Teilen, die mit dem Wagen selbst im Zusammenhang , immer gleichgestaltet sein muß. Am einfachsten ist dies agen zu erreichen, die im Untergestell, in der Tragfederung und dem Laufzeug gleichgebaut sind, und bei denen dsätze nur verschiedenspurige Räder haben. Sollen Fahr mit Bremse umgesetzt werden, so müssen die Bremsklötze echend der Lage der Radreifen verstellt werden können. derartig gebauten Güterwagen hat früher ein Umsetzr zwischen Rußland einerseits und Deutschland und Österandererseits stattgefunden. Auf beiden Seiten waren hierstimmte Wagen vorhanden, die auch so eingerichtet waren, daß die Radsätze nach einem besonderen Verfahren von Breidsprecher[1]) schnell ausgewechselt werden konnten. Radsätze waren bei dem Verkehr nicht vorzuhalten, da für jeden übergehenden Wagen ein anderer zurückgegeben werden mußte, der dessen ausgewechselte Radsätze erhielt. Dieser Übergangsverkehr hatte den Nachteil, daß nicht jeder Wagen, sondern nur eine bestimmte Zahl — Rußland hatte 2000, Deutschland 500 derartige Wagen — umsetzfähig war. Die Wagen wurden in bestimmten Verkehrsbeziehungen benutzt und mußten für andere Fälle angefordert werden.

Der Krieg bereitete diesem Umsetzverkehr ein Ende; die Wagen sind meist nicht mehr vorhanden. Auch stoßen nicht mehr die deutschen vollspurigen Bahnen mit breitspurigen zusammen. Polen, Litauen und zum Teil auch Lettland sind mit vollspurigem Bahnnetz zwischengeschaltet, wie aus der gegebenen Eisenbahnkarte ersichtlich ist. Vollspur- und Breitspurbahnen berühren sich nur an der Grenze zwischen Polen und der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken — USSR — und in Lettland innerhalb des eigenen Bahnnetzes, das rechts der Düna durchweg breitspurig und links der Düna breit- und vollspurig ist. Lettland, dessen Bahnnetz also zwei Spuren hat, und dessen Wagenpark hauptsächlich aus breitspurigen Wagen bestand, mußte bald diese Wagen für den Verkehr auf vollspurigen Bahnen herrichten. Dies war bei Wagen ohne Bremse leicht dadurch zu erreichen, daß die Räder auf den Wellen der Radsätze bis zur Regelspur weiter nach der Mitte zu aufgepreßt

[1]) Näheres in Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, herausgegeben von Dr. Freiherr v. Röll, Berlin und Wien 1912 und Vereinszeitung Jahrg. 1906, S. 1435 ff.

wurden. Ebenso änderten die Litauischen und Polnischen Eisenbahnen ihre breitspurigen Wagen. Die Wagen konnten wieder auf breitspurige Radsätze zurückgesetzt werden, da beide Laufzeuge bis auf die Spur der Räder gleich waren. Es liegen also die gleichen Verhältnisse wie bei dem früheren Umsetzverfahren vor. Von der Umsetzung der Bremswagen wurde abgesehen.

Teilweise hatte ein solcher Verkehr zwischen den Bahnen, die breitspurige Wagen besaßen, bereits stattgefunden, als im Jahre 1921 beantragt wurde, daß auch die Deutsche Reichsbahn die umgesetzten Wagen übernehmen soll. Es sollten nur gedeckte Wagen der russischen Regelbauart ohne Bremse übergehen. Da diese Wagen nicht in allen Teilen den deutschen Vorschri[ften] entsprachen, mußten technische Einschränkungen wie z. B. h[in]sichtlich der Art der verwandten Kupplungen, der Wellenst[ärke] der Radsätze usw. gemacht [wer]den. Da auch anzunehmen [war], daß die Wagen mit gewi[ssen] Einrichtungen nicht den B[ean]spruchungen im deutschen [Be]triebe genügen würden, wu[rden] sie nur für den Verkehr [na]ch Ostpreußen zugelassen. D[urch] einen Betrieb in diesem a[bge]schlossenen Gebiet, in dem [die] Wagen besonders behandelt [und] die Bediensteten mit den [ab]weichenden Einrichtungen [ver]traut gemacht werden kon[nten], war es möglich, weitere Er[fah]rungen zu sammeln. Unter [die]sen Umständen wurde im J[ahre] 1922 ein Abkommen zwis[chen] der Deutschen Reichsbahn [und] den Litauischen, Lettischen [und] Estischen Staatseisenbahnen [ge]schlossen. Nach ähnlichem [Ab]kommen übernahm später [die] Deutsche Reichsbahn W[agen] russischer Bauart auch von [der] Polnischen Staatseisenbahn. [In] diesem Verkehr zeigte es [sich], daß für einen Verkehr nach [dem] übrigen Deutschland, wo [die] Wagen nicht besonders be[han]delt werden können, w[ider]standsfähigere Achsbuchsen [und] Radsätze mit genügend sta[rken] Wellen zu fordern sind.

Im Jahre 1923 trat die F[rage] auf, Güterwagen von USS[R] i[n] den Übergangsverkehr [mit] Deutschland einzubeziehen, u[nd] zwar nicht allein gedeckte, [son]dern auch offene Wagen u[nd] Kühl- und Kesselwagen. D[a die] letztgenannten drei Wage[nga]tungen in den maßgebenden [Tei]len mit den gedeckten W[agen] übereinstimmen, konnten si[e für] den Verkehr nach Ostpre[ußen] übernommen werden, vorau[sge]setzt, daß die Querschnitt[sab]messungen der Wagen den [deut]schen Bestimmungen ent[spra]chen. Für diesen Verkehr [nach] Ostpreußen, bei dem haupt[säch]lich die Beförderung von M[assen]gütern auf bestimmten k[ur]zen deutschen Strecken in [Frage] kommt, konnten die F[orderun]gen für die Beschaffe[n]heit der Wagen gemil[dert] werden. Für den Ve[rkehr] über Ostpreußen hinaus [nach] dem übrigen Deutschland mußten dagegen die Erl[eich]terungen fortfallen, so daß hierfür nur Wagen [mit] bestimmten Einrichtungen und vor allem mit widerst[ands]fähigen Achsbuchsen und genügend starken Wellen in[den] Radsätzen übernommen wurden, was bei den auf Vollspur gepreßten Radsätzen nicht der Fall ist. Um von vornherei[n]

.n für diesen Verkehr genügend starkes Laufzeug zu geben. . e Deutsche Reichsbahn den Umsetzstellen in Lettland be- .re Radsätze mit Achsbuchsen zum Untersetzen unter die .Deutschland laufenden Wagen zur Verfügung gestellt.

. der Regelung des Übergangsverkehrs von USSR nach .chland bot auch die Festlegung eines Wagenrechts Schwie- .kten, da die USSR-Bahnen nicht das zwischen ihren eigenen .ltungsbezirken und auch mit Litauen und Lettland verein- . Wagenrecht aufgeben konnten. Da dieses, auf dem Natural- .ich beruhende Wagenrecht zwischen Litauen und Deutsch- .nicht angewandt werden konnte[2]), wurde ein besonderes .kmmen in Anlehnung an das für den übrigen Verkehr .en diesen beiden Ländern bestehende RIV getroffen. Hier- .lelten für die im Umsetzverkehr von der Deutschen Reichs- .übernommenen Wagen russischer Bauart die Litauischen .ahnen als Heimatbahn. Die Lettischen und Litauischen .eisenbahnen können mit ihrem Bestand an Güterwagen .scher Bauart einen Übergangsverkehr nach dem russischen .recht bis zu einem gewissen Grade ermöglichen, besonders . die Wagen bald von Deutschland zurückkehren. Bei einer .mmung der Wagen nach Ostpreußen ist dies leicht zu er- . n.

. so ermöglichte Übergangsverkehr erstreckt sich nur auf . russischer Bauart, die Güter vom Osten nach Deutschland .n. Für die umgekehrte Verkehrsbeziehung werden diese . selten zu benutzen sein, da Sendungen nach USSR meist .brigen Deutschland aufkommen, die in Ostpreußen ent- .n Wagen für den Lauf hierher ungeeignet und die im .n Deutschland entladenen Wagen vornehmlich Spezial- . sind. Auch werden vielfach die zu versendenden Güter . Wagengattungen verlangen. Infolgedessen ist bald die . aufgetreten, deutsche Güterwagen für den Übergang .eitspurige Bahnen zu verwenden. Bei den jetzigen Regel- .en sind ohne Umänderung der Wagen breitspurige Rad- . nicht unterzubringen. Auch können vorhandene deutsche .tze nicht auf Breitspur umgeändert werden, vielmehr müssen besondere breitspurige Radsätze für die Umsetzung der deutschen Wagen beschafft werden. Wenn auch eine Änderung vorhandener deutscher Wagen möglich ist, so wird doch der Kosten wegen vorläufig der Bedarf an übergangsfähigen Wagen durch neuzubeschaffende Wagen der hauptsächlich in Frage kommenden Gattungen gedeckt werden müssen. Auch ist die Umsetzung der Wagen noch nicht möglich, da die Radsätze fehlen und über die wagenrechtliche Behandlung Abmachungen getroffen werden müssen, worüber zurzeit verhandelt wird.

Die Umsetzung kann in Lettland in zwei Hauptknotenpunkten, in Skirotawa bei Riga und in Griwa bei Dünaburg auf besonderen Umsetzstellen erfolgen. Die Wagen werden hier mit Hebeböcken von den Radsätzen gehoben und diese ausgewechselt. Obgleich die bei den Wagen russischer Bauart üblichen Tragfähigkeiten von 15 und 16.5 t verschiedene Arten breit- wie vollspuriger Radsätze bedingen, ist an den Umsetzstellen ein größerer Bestand nicht erforderlich, da bei dem Naturalausgleich der Wagen die ausgewechselten Radsätze im allgemeinen gleich wieder benutzt werden. Dagegen sind für die nach dem übrigen Deutschland bestimmten Wagen besondere Radsätze vorrätig zu halten. Da hier also verschiedene Arten von Radsätzen abzustellen sind, ist deren Unterscheidung besonders wichtig. Mit jeder der beiden vorhandenen Anlagen lassen sich in jeder Richtung täglich 50 bis 60 Wagen umsetzen. Der Vortragende besprach noch eine Umsetzanlage nach seinem Vorschlage, die für eine größere Leistung bestimmt ist.

Im Vergleich zu dem früheren Umsetzverfahren, für das besondere Wagen nötig waren, kann das neue Verfahren, bei dem nur Umsetzradsätze für gewisse Fälle bereit zu halten sind, als vorteilhafter bezeichnet werden. Wesentlich vereinfacht kann noch das neue Verfahren werden, wenn nicht mehr mehrere Arten von Umsetzradsätzen vorrätig gehalten werden müssen. Dies wird erreicht, wenn von beiden Seiten Wagen gestellt werden, die in den Teilen zur Aufnahme des Laufzeuges übereinstimmen, so daß einheitliche Laufzeuge mit nur verschiedener Spur verwandt werden können. Es wäre zweckmäßig, wenn die USSR-Bahnen bei Ergänzung ihres Wagenparkes hierauf Rücksicht nehmen würden; sie würden hierdurch viel zur weiteren Überbrückung der Kluft zwischen Breit- und Vollspur beitragen.

[2]) Näheres in Nr. 9 dieser Zeitung vom 26. Februar 1925: .ter Verkehr Deutschland-Sowjetrepubliken ohne Um- .r".

Wege zur Fortbildung im Eisenbahnwesen.

Von Prof. Dr. **Carl Pirath.**

.Heft 18 vom 6. Mai 1926 dieser Zeitung hat Geh. Ober- .ungsrat v. Kienitz unter dem Titel „Vorbildung der .n Reichsbahnbeamten" meine in der Abhandlung „Wege .ortbildung im Eisenbahnwesen" — Verkehrstechnische . vom 16. Dezember 1925 — gegebenen Anregungen und .läge zur Weiterentwicklung auf verschiedenen Gebieten .senbahnwesens einer kritischen Betrachtung unterzogen, .i ihrer außergewöhnlichen persönlichen Schärfe mich ent- . könnte, auf die Ausführungen näher einzugehen. Da aber . Abhandlung von v. Kienitz meine Vorschläge von . Gesichtspunkte aus behandelt werden, der von unterge- .er Bedeutung für meine Schlußfolgerungen war, auf dem .auch Reichsbahnoberrat Dr. Witte „Vorbildung der .n Reichsbahnbeamten" — Verkehrstechnische Woche vom .irz 1926 — in durchaus sachlicher Form seine Bedenken . einen Teil meiner Vorschläge aufbaut, so halte ich mich .rpflichtet, mich mit einigen Punkten der gegenteiligen .gnahme näher zu befassen. Wenn weiterhin v. Kienitz .ner Abhandlung den Versuch macht, mir die Aktivlegiti- .n, über solche Dinge, wie Vorbildung der höheren Reichs- .amten, zu sprechen, abzuerkennen, so werde ich, so sehr .le persönliche Note in ernstlichen sachlichen Erörterungen .chaltet wissen möchte, doch nicht umhin können, auch in . Punkte vorweg einige Richtigstellungen vorzunehmen.

Zunächst dürfte aus der Überschrift meiner Abhandlung, mehr aber noch aus ihrem Inhalt für jeden zu erkennen sein, daß ich für bestimmte Gebiete des Reichsbahnunternehmens Vorschläge zur Fort- oder Weiterentwicklung im Eisenbahnwesen machen will, die bisher vielleicht wohl empfunden, aber nicht aufgegriffen wurden. Ich glaube dabei besonders scharf hervorgehoben zu haben, daß gerade die verschiedenen beförderungs- und betriebstechnischen Methoden anderer Bahnen sowie die Versuche ausländischer Bahngesellschaften zur Ermittlung der Betriebsselbstkosten für die Beurteilung des inneren Wirkungsgrades der Eisenbahn uns durch eingehendes Studium bei ausländischen Bahnen Anregungen zur Fortentwicklung geben können. Daß hierzu Untersuchungen an Ort und Stelle notwendig sind, wenn man auf zuverlässige vergleichsfähige Grundlagen kommen will, wird wohl niemand bezweifeln, der jemals tieferen Einblick in die zahlreichen Nebenbedingungen, denen vor allem der umfangreiche Betrieb unterworfen ist, gewonnen hat. Und da muß ich doch in diesem Punkte mindestens bezweifeln, daß v. Kienitz als Nichtbetriebsmann berechtigt ist, sich die Aktivlegitimation über den Wert oder Unwert meines Vorschlags über das Studium ausländischer Bahnen zuzuerkennen und sie einem Betriebsfachmann abzusprechen. Die unbestritten großen Erfolge der vergleichenden Betriebswissenschaft auf allen Produktions- und Wirtschaftsgebieten einschließ-

lich Verkehrsmittel scheinen ihm bisher unbekannt geblieben zu sein. Was von den industriellen und landwirtschaftlichen Betrieben aller Art längst durchgeführt wurde, nämlich die Arbeitsmethoden auch ausländischer Wirtschaftsbetriebe an Ort und Stelle zu studieren, soll für die Eisenbahnen nach von Kienitz nicht notwendig sein. Nur wer von Sachkenntnis nicht getrübt ist und subjektiv etwas Bestimmtes beweisen will, wird sich der Unnatur und der Unhaltbarkeit einer solchen Forderung nicht bewußt sein.

Aber auch auf Gebieten, auf denen ich v. Kienitz gerne Sachkenntnis zuerkenne, bedient er sich zu meiner Unschädlichmachung einer Methode, die ebenfalls im allgemeinen im literarischen Kampf nicht üblich sein dürfte. Aus dem Zusammenhang gerissene Sätze und Worte meiner Vorschläge werden spitzfindig zerpflückt und gegen mich verwendet. In welcher Form dies geschieht, möge beispielsweise aus dem Vergleich zwischen meinen Worten im Zusammenhang „Wo wir hinsehen, gründen sich die Erfolge der bedeutendsten leitenden Persönlichkeiten auf eine starke Raumausdehnung ihres Betätigungsfeldes und tiefes Eindringen in die lebendige Wirtschaft verschiedenster Kulturvölker. Vielseitig wurde ihr Streben, vielseitig ihr Können, je mehr sie andere Verhältnisse kennen lernten. Hieraus und aus einem gesunden Menschenverstand floß ihr Vermögen, im drangvollen Kampf um den Erfolg das Richtige zu treffen und ihre vertretenen Interessen vorwärts zu bringen. Sie beherrschten die Einzelheiten, aber sie ließen sich nicht von ihnen beherrschen“, und dem zu ersehen sein, was v. Kienitz daraus macht: „Wo wir hinsehen, gründen sich die Erfolge der bedeutendsten leitenden Persönlichkeiten auf eine starke Raumausdehnung ihres Betätigungsfeldes und tiefes Eindringen in die lebendige Wirtschaft verschiedenster Kulturvölker . . . . Sie beherrschten die Einzelheiten, aber sie ließen sich nicht von ihnen beherrschen“ und mit der Bezeichnung als unverständliche Redensart abtut. Um noch ein weiteres Beispiel seiner Großzügigkeit in der Beweisführung anzuführen, so sind auch die von ihm erwähnten „privatwirtschaftlichen Gesichtspunkte“ durchaus nicht in dieser nackten Form von mir hervorgehoben worden, sondern erheblich genauer umschrieben mit „in der Mittelbeschaffung und Mittelverwendung nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten“, was wohl etwas anderes bedeuten dürfte, als was v. Kienitz daraus lesen will. Die übrigen Pfeiler, auf denen er aufbaut, um mir die Aktivlegitimation abzusprechen, sind in gleicher Form durch die Tendenz, die er seiner Beweisführung gibt, brüchig und nicht haltbar, so daß ich ihn nach allem als Richter über meine Fähigkeiten durchaus ablehnen muß. Es ist ein leichtes Verfahren, auf solche Art den Gegner zur Strecke zu bringen und damit einem rein sachlichen Kampf offenbar wegen Mangels an Kampfmitteln aus dem Wege zu gehen.

Und nun zu dem Gesichtspunkt, der sowohl von v. Kienitz wie von Dr. Witte in den Vordergrund gestellt ist. Aus meiner Behandlung dürfte zur Genüge hervorgehen, daß ihr Schwerpunkt in der Forderung gipfelt, dem Nachwuchs eine Tätigkeit bei ausländischen Bahnen oder verwandten inländischen Unternehmungen zu bieten, um die Heranbildung zur Leitung geeigneter Persönlichkeiten mit der Verbesserung des Betriebsprozesses und der Geschäftsführung der Reichsbahn in ihrem eigenen Interesse zu verbinden. Gegenüber diesen beiden eingehend behandelten Hauptvorschlägen sind meine Anregungen über eine gewisse Umgestaltung der ersten Ausbildungszeit sekundärer Natur, aber deshalb m. E. nicht von den ersteren zu trennen, weil durch sie die Tätigkeit außerhalb der Reichsbahn fruchtbringender gestaltet werden dürfte.

Es bedeutet wohl nichts Neues, wenn ich mich für die an Hochschulen und Universitäten bereits bestehenden Bestrebungen, Techniker und Juristen zum Studium der theoretischen Volkswirtschaftslehre, Finanzwirtschaft, Verwaltungs- und Verkehrslehre neben ihrem eigentlichen Fachstudium zu veranlassen, eingesetzt und sie als zweckmäßig für den Nachwuchs der Reichsbahn bezeichnet habe. Bei dem weiteren Durchdenken, was dem Abschluß der Hochschulbildung geschehen soll, bi allerdings auf ein Gebiet gekommen, das, wie v. Kienit ausdrückt, eine Anregung zur Aufnahme einer alten Debat geben habe. Es hat mir, das dürfte aus der ganzen Str meiner Abhandlung hervorgehen, völlig ferngelegen, dies Debatte in dem Sinne wieder aufleben zu lassen, wie e tatsächlich ohne meine Absicht erfolgt ist. Die Feststellun in zahlreichen anderen Wirtschaftszweigen und Berufe Akademiker mit abgeschlossener Hochschulbildung in ihr B leben eintreten und sich dort bewährt haben, ohne den W Akademiker irgendwie einzubüßen, hätte mich verans können, in meinen Vorschlägen für die Eisenbahn von weiteren Ausbildung und einem weiteren Examen abzu Die Gründe, weshalb ich das nicht getan habe, habe ich eing erläutert. Dagegen sehe ich einen wesentlichen Vorteil wenn, wie in den meisten wirtschaftlichen Unternehmung In- und Auslandes üblich, der Akademiker mit abgeschlo Hochschulbildung möglichst bald mit seinem zukünftigen verwächst und darin groß wird. Ich gebe zu, daß mir di wendungen von Dr. Witte gegen diesen meinen Vor nicht möglich erschienen, als ich ein Abschlußexamen e nach Art des bisherigen Regierungsbaumeister- und As examens. Vor allem kann ich darin kein Bedenken seh den wenigen Assessoren, die nach ihrer Ausbildung b Reichsbahn ausnahmsweise anderweitig unterkommen m die Möglichkeit hierzu nicht mehr wie bisher gegeben s dem leistungsfähigsten Verkehrsmittel ausgebildete J werden sicherlich bei großen Stadtverwaltungen und Unternehmungen ihre weitere befriedigende Beschäftigung können, ebenso wie es bisher den erheblich zahlreicher gierungsbaumeistern der Eisenbahn, die nicht übern wurden, gelungen ist, nicht allein in ihrem Fachgebiete, s auch in verwandten Berufszweigen unterzukommen und d sprießliches zu leisten.

Über den Wert oder Unwert der vollakademischen ode lichen Vorbildung will ich grundsätzlich nicht streit darüber schon genug geschrieben ist und schließlich jede tät selbst am besten wissen muß, wie sie ihren Nachwuch bestimmten Ausbildungsziel zuzuführen hat. Dieses Ziel aber wohl nur darin zu suchen sein, in der Reichsbahn di netsten Kräfte für die leitenden Stellen heranzubilden Persönlichkeiten ausreifen zu lassen. Daß dazu die vol mische Ausbildung nichts schadet, sondern gewisse Vorte wird niemand bezweifeln, ob sie aber so sehr die condi qua non für das Wohl der Reichsbahn ist, wie es hingestel dürfte nach den Verhältnissen und Erfahrungen in gro werblichen und kaufmännischen Betrieben fraglich sei man objektiv die Leistungen der meist nicht vollakade Leiter dieser Betriebe würdigen will.

Daß auch bei meinem ausführlichen Vorschlag v. Ki noch im Zweifel ist, ob ich die Juristen in der Verwalt Eisenbahn gelten lassen will oder nicht, ist mir unvers und scheint mir nur daraus zu erklären, daß er meine lung nur flüchtig gelesen hat und dabei alte ihm g Kampftöne zu hören vermutete. Ich stehe nicht an, zu daß ich bei dem sachlichen und angenehmen Zusammen mit juristischen Herren während meiner bisherigen dien Laufbahn bei der Reichsbahn durchaus keinen Anlaß g habe, den großen Wert der Juristen für ein mit dem öffe Leben in so zahlreichen Zusammenhängen verbunden nehmen wie die Eisenbahn zu unterschätzen oder zu ve und ihnen etwa nur die Rolle eines Justitiars zuzubilli dürfte andererseits aber auch zu begrüßen sein, we alles unter dem Gesichtswinkel beurteilt würde, was l oder jene Fakultät für Vorteile und Nachteile von ein rung oder Änderung, sondern wenn dieser persönliche nicht in den Vordergrund gestellt würde in Fällen, i es sich um Bestrebungen zum Wohle der Reichsbahn Ich kann mich nach allem des Eindrucks nicht erwehren,

chtungen und Ausführungen von v. Kienitz stark unter Einfluß dieses persönlichen Faktors gestanden haben.
Ann zum Schluß von v. Kienitz in seinem letzten Satz egensatz zur Fachbildung eine Denkbildung kon-rt wird, so werden die Vertreter dieser von ihm gemeinten bildung wohl kaum Wert darauf legen, von ihm eine Er-ng zu erbitten, was er denn wohl unter Fachbildung ohne bildung versteht.

* * *

Wir haben den Verfasser des Aufsatzes befragt und folgende ort erhalten:

einer „außergewöhnlichen persönlichen Schärfe meiner chen Betrachtung" zu reden, heißt an der Sache vorbei-. Die schärfsten Ausdrücke meiner Kritik sind „bloße vendung" und „bloße Phrase", und wo ich sie gebraucht kommt es gar nicht darauf an, ob sie scharf oder milde, n ob sie unrichtig oder richtig seien. In dieser cht ist nichts vorgebracht worden. Dagegen ist es mehr harf, wenn Pirath mir eine „im allgemeinen im literari-Kampf nicht übliche Methode" nachsagt und vollends ch von meiner „Großzügigkeit in der Beweisführung" t, um mein Vorgehen im ganzen zu entwürdigen, und zwar jeden verständlichen Grund. Denn wenn man auch über orm schließlich noch hinweggehen mag, so müßte die sach-Begründung, daß ich „aus dem Zusammenhang gerissene und Worte seiner Vorschläge spitzfindig zerpflückt" hätte, mindestens den Nachweis einer illoyalen Unterschlagung Gedanken voraussetzen, und was Pirath in dieser ng vorbringt, zeigt deutlich, daß die Satzteile, die ich aumes wegen beim Zitieren als entbehrlich ausgelassen ebenfalls nichts weiter als leere Rede-lungen enthalten. Ich berufe mich auf das Urteil des nden Lesers. Der weitere Hohn, daß ich „von Sachkenntnis getrübt sei", ist in der früheren Kampfesweise gegen die ten" nachgerade so tausendfach abgeleiert, daß er nicht mehr spaßig wirkt. Übrigens lautet die Floskel genau n „durch keinerlei Sachkenntnis getrübten juristischen hensinn". Richtig wird sie aber auch in dieser Fassung

Unrichtig ist weiter, daß ich Pirath „die Aktivlegitimation über den Wert oder Unwert seiner Vorschläge über das Studium ausländischer Bahnen" abgesprochen hätte. Nicht ein Wort habe ich davon gesagt, und ob er dazu fähig sei, ist mir auch ebenso gleichgültig, wie daß er mich für unfähig dazu hält. Ich habe eine ganz andere Aktivlegitimation bei ihm bezweifelt und bezweifle sie noch, nämlich den Beruf, für die Ausbildung der höheren Beamten, besonders der juristischen, den Weg zu weisen, und ich habe meinen Zweifel mit der Erscheinung begründet, daß Pirath nicht mit greifbaren und brauchbaren Gedanken arbeitet, sondern mit Redewendungen, von denen ich aber nicht behauptet habe, daß sie „unverständlich" seien, sondern daß sich niemand bei ihnen etwas denken könne, weil sie leer sind. Darüber spricht Pirath nicht, was ich ihm auch gar nicht verüble. Denn die Entscheidung müssen wir hier, wie gesagt, dem denkenden Leser überlassen.

Pirath erklärt, es habe ihm völlig ferngelegen, die alte Debatte über die Eisenbahnjuristen wieder aufleben zu lassen. Gut, nur hätte er dann etwas mehr auf die äußere Erscheinung seines Vorgehens achten müssen — (ich bin keineswegs der einzige gewesen, der die Sache so aufgefaßt hat!) — und er hätte sich die Manier „Haltet den Dieb!" ersparen sollen, mit der er am Schlusse seiner jetzigen Erklärung den Ruhm, „zum Wohle der Reichsbahn" gehandelt zu haben, für sich in Anspruch nimmt, um mich zu verdächtigen, daß ich unter dem gegenteiligen Einflusse des „persönlichen Faktors" gestanden habe: was hat diese oder jene Fakultät für Vorteile und Nachteile von einer Neuerung oder Änderung. Wohlverstanden: Neuerung und Änderung sind von Pirath vorgeschlagen worden! Ich habe in einer früheren (meist verkannten) Schrift ebenso wie heute lediglich der Sache gedient, das Nörgeln gegen die Eisenbahnjuristen im Interesse des inneren Friedens der höheren Beamtenschaft unserer Eisenbahnverwaltung abzuwehren, und muß mir das Unterlegen anderer Beweggründe bestimmt verbitten.

Im selben Sinne nehme ich Piraths obengenannte Erklärung, daß ein Stören des Friedens nicht in seiner Absicht gelegen habe, ohne weiteres hin und begrüße sie.[1] v. Kienitz.

[1]) Wir sehen die Debatte hiermit für unser Blatt als abgeschlossen an. Die Schriftleitung.

Ist die Transportverpflichtung der Eisenbahn noch gerechtfertigt?

Von Geheimrat **E. Schmid**, Bern.

durch den Eisenbahnfrachtvertrag begründete Rechts-tnis unterscheidet sich vorweg wesentlich von den recht-Beziehungen, wie sie sonst zwischen dem Versender und ewöhnlichen Fuhrmann oder Frachtführer bestehen. Für senbahn besteht ein, meist gesetzlich festgelegter, Zwang ingehung des Frachtvertrages, ihre Beförderungspflicht. Gerstner in seinem Kommentar zum Internationalen Über-mmen[1]) schreibt:

ergibt sich schon aus dem Wesen der Eisenbahn als einer tsächlichem Beförderungsmonopol ausgerüsteten öffent-Transportanstalt, daß sie unter gewissen, aus der Natur che fließenden Vorbehalten zur Eingehung und zur gleich-en Ausführung des Frachtvertrages jedem Interessenten ber verpflichtet ist"

ab er damit einer nicht nur damals, sondern bis in die Jahre allgemein herrschenden Anschauung Ausdruck.

e Verpflichtung galt und gilt als ein Axiom, findet sich meisten europäischen Frachtrechten und ging auch in da-noch gültige Internationale Übereinkommen über den ahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (Artikel 5) über.

Gegen diesen Grundsatz scheint bisher in der internen Gesetzgebung der einzelnen Staaten noch nicht angegangen worden zu sein. Auch das neue, am 23. Oktober 1923 unterzeichnete, jedoch noch nicht in Kraft getretene Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hat ihn wieder übernommen. Der Artikel 5 d, der auch die Überschrift trägt „Beförderungspflicht der Eisenbahn", bestimmt in seinem § 1:

„Jede diesem Übereinkommen unterstehende Eisenbahn ist verpflichtet, die Beförderung aller im Sinne dieses Übereinkommens zugelassenen Güter nach dessen Bestimmungen zu übernehmen, soferne

a) der Absender den Bestimmungen dieses Übereinkommens nachkommt,

b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist,

c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte."

Die Beförderungsverpflichtung ist auch für das Internationale Personenübereinkommen (Art. 4) vorgesehen. Die Internationale Konferenz, aus der diese Übereinkommen hervorgingen, tagte im Jahre 1923 in Bern. Wie die Verhandlungsniederschriften er-

[1]) Dr. jur. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. 1893, S. 96.

sehen lassen, hat damals keiner der Abgeordneten der 25 europäischen Staaten, welche die Konferenz beschickt hatten, auch nur an der Frage gerührt, ob die weitere Festlegung der Transportpflicht der Eisenbahnen ohne jede Eischränkung gerechtfertigt sei. Denn damals hatte sich noch nicht so klar wie wenige Jahre später gezeigt, daß die Voraussetzungen sich zu ändern begannen, daß die seit vielen Jahrzehnten bestandene Monopolstellung der Eisenbahnen erschüttert war und daß daher die Eisenbahnen, denen nun zum erstenmal ein Wettbewerb in ganz großem Umfang entstand, in diesem Wettbewerbe von vornherein durch die weitere Auferlegung der Transportverpflichtung rechtlich gebunden und wirtschaftlich beengt wären.

Wenn Sombart bei der Besprechung der Eisenbahnentwicklung von einer seit 1870 einsetzenden dritten Epoche, der des Ausbaues und der Verästelung, spricht und schreibt, „Diese Epoche wird damit enden, daß vor jedes Haus eine Eisenbahn führt"[2]), so ist diese Entwickelung nicht eingetreten.

Die Tatsache des in allen europäischen Ländern mit intensiverer Wirtschaftsführung und in Amerika den Eisenbahnen durch das Automobil bereiteten Wettbewerbes darf als feststehend angesehen und soll daher hier nicht weiter erörtert werden.

Die Maßnahmen, die gegen diesen Wettbewerb vorgeschlagen und ergriffen werden, sind so mannigfaltig, daß man fast geneigt sein könnte, von einem gewissen Herumtasten zu sprechen.

Es lassen sich hier im allgemeinen drei Gruppen unterscheiden:

Es wird einmal nur von den Möglichkeiten der Eisenbahnen selbst ausgegangen und es werden Tarifermäßigungen, Verkürzungen der Lieferfristen, Nachtdienst bei den Güterstellen (Österreich und Schweiz), Vermehrung der Beförderungsgelegenheiten, schnellere Zustellungen am Bestimmungsort usw. vorgeschlagen und durchgeführt.

Ein zweites System paßt sich außerdem dem Instrument des Wettbewerbes selbst an und beteiligt sich direkt oder indirekt am Kraftwagentransport (Deutschland).

[2]) Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, Berlin 1913, Kapitel: Der Verkehr.

Schließlich wird gegen das Automobil selbst unmittelbar vorgegangen und ihm der Wettbewerb zu erschweren ge (Wagen-, Straßen-, Benzinsteuer). Es wird aber dabei ein Ge punkt außer acht gelassen, daß nämlich die Eisenbahn in di Kampfe durch die Festlegung der Transportpflicht gebunde nicht beliebig ausweichen kann und so ein freies Spiel wirtschaftlichen Kräfte ausgeschaltet ist. Ob die Eisenb diese Gebundenheit einfach hinnehmen soll, welche Mei von Dr. Adam[3]) vertreten wird, scheint fraglich, da die Vo setzungen hierfür unbestritten gänzlich geändert sind.

Anderseits wird auch keine radikale und, bei der Schwi keit der Frage, keine zu rasche Lösung am Platze sein.

Die Frage wird überhaupt nur so gestellt werden können wieweit wird die Eisenbahn von ihrer Transportverpflich zu entbinden sein? Damit ergibt sich auch schon ein Anh punkt für ihre Beantwortung. Die Eisenbahn wird insowe entbinden sein, als die Beförderung durch sie unwirtscha wäre und ihre Leistung nur eine Verkehrsinflation bede würde. Es wäre auch zwecklos, sie zu einer Transportbe schaft zu zwingen, soweit sie tatsächlich nicht mehr oder wi stens nicht mehr in größerem Umfange in Anspruch genom wird.

Die Entscheidung dieser Frage hängt auch zum großen von der noch nicht völlig geklärten[4]) Frage der Höhe der Sb kosten ab. Die Eisenbahn wird am ersten eine Befreiung v denjenigen Verfrachtungen anstreben, die für sich allei wenigsten Reingewinnn abwerfen.

In einer Zeit, in der der rein kaufmännische Charakte d Eisenbahnen immer mehr betont wird und auch die Staatsba nicht nur in Deutschland, finanziell immer mehr aus dem Staatshaushalt losgelöst werden sollen, wird die Eisenb gesetzgebung sich der Befreiung der Eisenbahnen aus wirtschaftlich-rechtlichen Fesseln auf die Dauer nicht ver können.

[3]) Reichsbahnoberrat Dr. Adam, Eisenbahn und Kraftw Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1926, Heft 1.

[4]) Reichsbahndirektor Dr.-Ing. Tecklenburg, Die Selbstk des Eisenbahnbetriebes als Faktor der Tarifbildung, Zeits Die Reichsbahn 1925, Nr. 39.

„Nicht hinausbeugen."

Von Reichsbahnoberrat Dr. **Eccardt**, Nürnberg.

Im Innern vieler Personenwagen der Eisenbahn ist an der Fensterbrüstung ein weißes Emailleschild befestigt mit der schwarzen Aufschrift: „Nicht hinausbeugen". Manchmal ist das Schild auch in der Nähe der Fensterumrahmung oder auf ihr — auf der Oberleiste — angebracht. Oder es sind mit auffälliger Farbe und Schrift diese Worte angeschrieben. Der Wortlaut heißt auch: „Nicht hinauslehnen" oder „Hinauslehnen ist verboten oder wegen Lebensgefahr verboten" u. dgl. An gewissen Wagen liest man das gleiche auch in mehreren Sprachen. Die Veranlassung zu diesen Anschriften und Anschlägen ist in der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung zu suchen. Sie schreibt mit Gesetzeskraft vor, daß an den zum Öffnen eingerichteten Fenstern der Personenwagen von mehr als 2900 mm äußerer Kastenbreite eine Warnung vor dem Hinauslehnen angeschrieben sein muß. Der Grund und Zweck dieser Anordnung ist klar: der im Wagen Befindliche soll vor Schaden bewahrt werden dadurch, daß er innerhalb der Umgrenzung der Fahrzeuge bleibt, und nicht versucht werden, darüber hinaus oder über den lichten Raum hinaus zu gelangen. An den alten schmalen Personenwagen fehlt meist eine ähnliche Warnung, weil sie hier entbehrlich ist. Mag der Wortlaut auch unter sich abweichen, so will er doch immer sagen: der Reisende usw. darf keinen Körperteil, also weder den Kopf noch den Rumpf, weder Hände noch Füße über die Fensterfläche seitlich hinausstrecken. Zur Zeit ist der Ausdruck „Nicht hinausbeugen" üblich. Es kann kein Zweifel bestehen, daß damit, wenn man bei dem Au zunächst auch an den Kopf oder Oberkörper denkt, in gl Weise wie mit dem sprachlich schlechteren Wort „Hinausl auch die übrigen Körperteile gemeint sind. Ein besserer sagender, kurzer Ausdruck wird sich schwer finden Ebenso ist es unwesentlich, wenn statt des für Warn wirksamen kurzen Infinitivs ein Verbotssatz angeschrieb Und selbst dann, wenn nichts angeschrieben oder angesc ist, weiß jedermann bis zum halberwachsenen Kind, da Hinausbeugen aus Bahnzügen lebensgefährlich und zu lassen ist. Gefahren drohen durch Tunnel, Brück Signale, Gebäude, Masten, Gegenzüge, vorbeifahrende Pos Bahnkarren, vorübergehende Menschen mit Schirmen, Gegenständen, durch den Luftzug infolge der Bewegu eigenen oder eines nahen Fahrzeugs u. dgl. Es scheint aber auch angebracht, die Warnung noch in dem Sinne legen, daß es durch sie auch verboten ist, feste Gegenstän Spazierstöcke, Eisensachen, Gepäckstücke über die F flächen hinauszuhalten; übrigens würde ein derartiges Ve schon als betriebstörende oder betriebgefährdende Handlu zulässig und strafbar sein. Die Warnung ist nicht a fahrenden Zug beschränkt. Wenn es auch zutrifft, daß ie erster Linie für den in Bewegung befindlichen Eisenb

...ng beansprucht, so kann sie ihre Wirkung doch auch mit ...hung auf den stillstehenden Zug äußern. Der Reisende, ... eine sonstige im nichtfahrenden Zug oder Zugteil befind... Person kann infolge des Hinausbeugens Schaden erleiden ...durch heranfliegende Kohlenteilchen der Zug- oder Rangier...motive, durch herabfallende Teile des Bahnsteigdaches, durch ...Zug entlang getragene oder gefahrene Gegenstände, auch ... Halten auf freier Strecke oder auf Rangiergleisen.

...Anschrift hat für die die Eisenbahn benützenden Personen ...Bedeutung einer allgemeinen bahnamtlichen Ordnungsvor...t. Reisende, welche die vorgeschriebene Ordnung nicht ...ten, können nach § 11 Eisenbahn-Verkehrsordnung von der ...derung ausgeschlossen werden. Nach der Bau- und Be...ordnung haben die Reisenden und das sonstige Publikum ...llgemeinen Anordnungen nachzukommen, die von der Bahn...altung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des ...gebiets und im Bahnverkehr getroffen werden; wer dem zu...handelt, wird gerichtlich bestraft. Es kann mit Recht be...elt werden, ob die Eisenbahnverwaltung von diesen beiden ...nissen (Ausschluß von der Fahrt und kriminelle Ahndung) ...wirklich ausgiebig Gebrauch macht. Bei stehenden Per...wagen ist es sogar ständig der Fall, daß Reisende über die ...eröffnung hinaus Abschied nehmen, Zeitungen und Lebens... kaufen, Gepäck herein- und herausreichen, den Bahnbe...beobachten usw.; hier wäre es wohl eine rechtliche und ...hliche Unmöglichkeit für die Bahn, irgendwie und doch ...im gegen Zuwiderhandlungen vorzugehen. Etwas leichter ... dies bei Übertretungen des Verbots im fahrenden Zug. ... die bloße Tatsache, daß dieses bahnpolizeiliche Verbot ... überschritten wird, ohne daß die Bahnverwaltung dagegen ...reitet, beseitigt es nicht ohne weiteres; und für den Über...den bedeutet die Nichtbeachtung einer Sicherheitsvor..., die in der Regel unbeachtet bleibt, nicht ohne weiteres ...efreiung von jeder Schuld.

...frechtlich ist zu einer Ahndung wegen einer — und so ...er gegenständigen — Bahnpolizeiübertretung das Bewußt...er Widerrechtlichkeit nicht erforderlich. Zivilrechtlich ...u. E. in dem Zuwiderhandeln gegen das bahnpolizeiliche ...t des Hinausbeugens stets ein Verschulden, weil es dieses ...eren Verbotes gar nicht bedarf, weil jeder Vernünftige ...ohne ausdrückliche bahnamtliche Anordnung wissen muß, ...inausbeugen Schaden bringen kann und daß er, wenn er ...otzdem hinausbeugt, es auf seine eigene Gefahr tut. Ein ...ß gegen die im Reiseverkehr erforderliche Sorgfalt liegt ...or, weil derjenige Grad von Aufmerksamkeit und Über... nicht angewendet wird, welcher im bürgerlichen Leben, ...tlich auf der Eisenbahn, von jedem vorausgesetzt werden ... Deshalb ist es auch gleichgültig, ob die Bahn durch ent...ende Maßnahmen, wie die strafrechtliche Verfolgung, in ...möglichen Fall dafür sorgen kann oder will, daß das Ver...cht nur formell besteht, sondern daß auch seine Ernstlich...nd Kraft den Beteiligten zum steten Bewußtsein kommt. ...inen Fall bedeutet das Unterlassen der gerichtilchen Ver...g einer Zuwiderhandlung das Zugeständnis der Bahnver...g, daß das Übertreten des im Interesse des Publikums ...nen Polizeiverbots durch das Publikum von ihr als richtig ...rdnungsgemäß gebilligt wird, zumal die Warnung jenem ...lig vor Augen geführt wird und die Anweisung an das ...hende Bahnpersonal zum Einschreiten dagegen fortbesteht ...ch noch gehandhabt wird. Wir sind aus diesen Gründen ... der Meinung, daß in dem Umstand, daß die Bahnverwal...um Teil die Überschreitung ihres Verbotes allgemein — ...gerade innerhalb eines bestimmten engeren Kreises — ... zum Teil nicht schärfer verfolgt — minima non curat ... —, kein Verschulden für sie selbst zu erblicken ist: ...e hat das ihr Mögliche und Zweckmäßige getan. Das Ver...n des Fahrgastes oder sonstigen Dritten kann je nach den ...den des Einzelfalles größer oder geringer sein. Steige...ründe sind z. B. Hinausbeugen im fahrenden Zug, in einem Tunnel, bei der bekannten Einfahrt in einen oder Ausfahrt aus einem Bahnhof, angesichts eines anrollenden Gegenzuges (insbesondere wenn der Betreffende nur den Kopf, aber nicht die Arme zurückbeugt), Hinausstrecken des Armes in erheblichem Maße (bis an den Ellenbogen), mutwilliges oder unsinniges Hinauslehnen. Milderungsgründe können sein: Zugsüberfüllung und dadurch begünstigte Hinausdrängung der Arme über das Fenster, Hinausbeugen aus einem stillstehenden Wagen, ein triftiger Grund und Zweck des Hinausbeugens (Abschied, Kauf von Sachen, Hinausdeuten auf Sehenswürdigkeiten, bei Eisenbahnunfällen, Verlangen nach frischer Luft infolge unverschuldeten augenblicklichen Unwohlseins).

Es fragt sich noch, ob ein derartiges Verschulden für den hierbei eingetretenen Unfall kausal ist. Die Frage wird zu bejahen sein, wenn die schuldhafte Handlung die Gelegenheit und Möglichkeit zur Beschädigung, also eine Bedingung des Erfolges ist. Ist nachgewiesen, daß für den Beschädigten die Möglichkeit einer Beschädigung durch das Betriebsereignis nur dadurch eingetreten ist, daß er durch das ordnungswidrige Hinauslehnen aus dem Wagen oder Hinausstrecken der Hand aus dem Wagenfenster die schädigende Wirkung hervorgerufen hat, so ist der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Verschulden des Beschädigten und der Beschädigung genügend begründet (Eger: „Das Reichshaftpflichtgesetz“, 7. Aufl., S. 172). Es genügt, wenn man sagen kann: Hätte der Beschädigte sich nicht hinausgebeugt, dann wäre er nicht beschädigt worden.

Was die Haftung der Eisenbahn anbelangt, so kann sie sich aus dem Reichshaftpflichtgesetz oder aus dem BGB. (Personenbeförderungsvertrag oder unerlaubte Handlung) ergeben; die Rechtsgründe können gleichzeitig nebeneinander vorliegen. Aus dem RHPflG. haftet die Bahn ohne Verschulden für Personenschaden, aus dem bürgerlichen Recht nur bei Verschulden für Personen- und Sachschaden und nach § 847 für Schmerzensgeld, zum Teil mit der Möglichkeit des Entlastungsbeweises. Hat jemand infolge seines Hinausbeugens Schaden erlitten, so scheidet die Haftung nach dem RHPflG. u. E. infolge dieses Selbstverschuldens ohne weiteres aus. Dies selbst dann, wenn zu Lasten der Bahn Umstände gegeben sind, welche die Betriebsgefahr erhöhen, z. B. die Türe eines Gegenzuges steht ohne Bahnverschulden offen und streift den hinausragenden Arm eines Reisenden (ein Unbefugter hat sie während der Fahrt geöffnet); ein zu hoch geladener Postkarren oder der Regenschirm eines unvorsichtigen Dritten verletzt den sich hinausbeugenden Reisenden; ein Bauunternehmer läßt bei der Instandsetzung einer Bahnbrücke sein Baugerüst verbotswidrig zu weit in das Gleis hineinragen; ein vom Absender schlecht geladener Güterwagen ragt mit seiner verschobenen Ladung in den lichten Raum des Personenzuges[1]). Liegt sowohl auf der Seite des Beschädigten wie auf der Seite der Bahn Verschulden vor, so wird gemäß § 254 BGB. abzuwägen sein, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Die Bahnhaftung kann sonach ganz entfallen, wenn die Bahnverwaltung nachweist, daß der Schaden überwiegend durch das Verschulden des Beschädigten herbeigeführt worden ist (Eger S. 200). Auf alle Fälle kann Ersatz des Sachschadens überhaupt nur in Frage kommen, wenn die Bahn, d. h. ihre gesetzlichen Vertreter oder ihre Leute, vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt haben, es müßte denn sein, daß ausnahmsweise Art. 105 EG. z. BGB. hereinspielt. Ein Verschulden der Bahn ist z. B. gegeben, wenn die Tür des Gegenzuges von dem Bahnpersonal nicht oder nicht rechtzeitig geschlossen wurde oder nicht in Ordnung ist; wenn der Lokomotivheizer eines Gegenzuges mit dem Schürhaken zu weit in das Nachbargleis hinüberstößt; wenn ein Eisenbahnbediensteter am Zug entlang getragenes Gepäck zu nahe an das Wagenfenster bringt; wenn der Funkenfänger der Lokomotive nicht vorschriftsgemäß oder das Dach des Bahnsteigs

[1]) Das Schießen oder Werfen mit Steinen eines Dritten auf einen sich herausbeugenden Reisenden ist kein Betriebsunfall im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes.

mangelhaft und nicht sorgfältig unterhalten ist, so daß Teile den hinausschauenden Fahrgast beschädigen konnten; wenn Bahnarbeiter Schienen, Matten usw. falsch verladen oder lagern, so daß sie in den Lichtraum eines Nachbargleises geraten.

Verursacht der sich Hinausbeugende durch sein Hinausbeugen einen Personen- oder Sachschaden, so ist er auf Grund des ... sonenbeförderungsvertrages oder des § 823 BGB. der Eisen... oder dem Dritten ersatzpflichtig; § 254 BGB. gilt auch hie...

Wir sehen, es liegt ein tiefer Sinn in den zwei Wört... „Nicht hinausbeugen".

Die Deckung der Züge auf freier Strecke und die Bewachung des Zugschlusses.

In dem Aufsatz über das genannte Thema in der Nr. 52 vom 24. Dezember 1925 d. Ztg. d. V. D. E. sucht der Verfasser, Bahnhofsinspektor Oelsner in Cassel, die Änderungsbedürftigkeit der heutigen Zugdeckungsvorschriften nachzuweisen, da ihre praktische Handhabung Schwierigkeiten begegne. Von letzterer Anschauung ausgehend, hat der Unterzeichnete schon im Jahre 1914 in einem in der Nummer 37 vom 10. September der inzwischen eingegangenen Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung veröffentlichten Aufsatz über „Die Sicherung auf freier Strecke haltender Züge" darauf hingewiesen, daß diese Vorschriften vereinfacht und mehr dem Gesichtskreis und der Fassungskraft des Personals, das sie anwenden muß, angepaßt werden sollten. Er hat namentlich hervorgehoben, daß, wenn es nötig sei, einen auf freier Strecke haltenden Zug durch besondere Maßnahmen zu schützen, es sich vor allem darum handle, daß diese Maßnahmen rasch getroffen werden, da bei der dichten Zugfolge, die heute auf sehr vielen Strecken bestehe, es möglich sei, daß schon wenige Minuten, nachdem ein Zug auf der freien Strecke unfreiwilliger Weise zum Halten gekommen sei, der folgende Zug auf der zunächst rückwärts gelegenen Zugfolgestelle zur Abfahrt bereitstehe oder sich ihr zur Durchfahrt nähere. Da es fast weniger darauf ankomme, wie die Sicherung ausgeführt werde, als vielmehr darauf, daß überhaupt gesichert werde, sollte der Zugführer, der für die Sicherung mit gewissen Beschränkungen verantwortlich ist, sich nicht lange besinnen müssen, was zu tun ist, sondern rasch handeln. Von diesem Gesichtspunkte aus wurde bezweifelt, ob es zweckmäßig war, bei den Vorschriften die zu treffenden Maßnahmen danach zu unterscheiden, ob der Zug gesichert oder gedeckt werden soll, da hierdurch ein rasches Eingreifen in derartigen Fällen ... begünstigt werde. Je mehr die Zugbegleitbeamten für s... Fälle, die an sich immer Ausnahmen sind und bleiben we... im Kopfe behalten müssen, um so mehr liege die Gefahr ... daß im kritischen Augenblick nicht das Richtige oder über... nichts geschehe.

Es wurde dann vorgeschlagen, die Bestimmungen des § 5... FV. zu ändern und in der Richtung zu vereinfachen, da... Unterschied zwischen Zugsicherung und Zugdeckung nicl... macht werde. Zugsicherung und Zugdeckung sollte das... sein. Die Signalfackeln, die sich als gänzlich nutzlos erw... haben, sollen abgeschafft werden. Ein einfaches Mittel, u... Zug zu schützen, würde bei Tage darin bestehen, daß ein... begleitbeamter in einiger Entfernung vom Zug seine Mü... Kreise herumzuschwenken hätte, während er bei Nach... Schlußlaterne an sich zu nehmen und sie ebenfalls in ei... Entfernung vom Zuge ab und zu in die Höhe zu halten ... Die Schlußlaterne sei zwar ein Bestandteil des Zugs... signals, aber wenn sie bei Weiterfahrt des Zuges ja ... wieder am Zug angebracht werden könne, so mache es ... aus, wenn einmal ein Zug eine Strecke weit ohne Schluß... fahre. Bei diesen Vorschlägen wurde der Schwerpunkt d... gelegt, daß sofort gehandelt wird und einfache leicht er... bare Mittel angewandt werden. Da Herr Oelsner am S... seines Artikels sagt, es gebe viele Wege, die zur Bess... führen, und die von ihm angeregten seien sicher nicht di... zigen, glaubte der Unterzeichnete auch seine früheren ... schläge zur Kenntnis bringen zu sollen.

Stuttgart. Faude, Reichsbahn...

Der Eisenbahn-Fahndungsdienst.

Seine Bedeutung und Beibehaltung.

Vor fast 10 Jahren ist der Eisenbahn-Fahndungsdienst in seiner jetzigen Gestalt eingerichtet worden, nachdem bereits im Jahre 1913 — also noch vor dem Kriege — die systematische Bekämpfung der Diebstähle zu Sondermaßnahmen Anlaß gegeben hatte. Ursprünglich war dem Fahndungsbeamten (Fhdb) oder Diebstahlskontrolleur, wie er damals hieß, die Bekämpfung der Diebstähle an Beförderungsgut übertragen worden. Er untersuchte die Diebstähle und Beraubungen und schlug Vorbeugungsmaßnahmen vor. Im Laufe der Jahre übernahm er auch die Aufdeckung aller Diebstähle an Reichs- und Staatseigentum, bis er schließlich die Verfolgung aller übrigen im Eisenbahndienst vorgekommenen Straftaten aufzunehmen hatte. Heute wird der Fhdb mit allen erdenkbaren Aufgaben betraut, Beschränkungen hierin ergeben sich nur aus seiner Zuständigkeit.

Jeder Fhdb ist auf Grund des Gesetzes über die Polizeiverwaltungen vom 11. März 1850 zum öffentlichen Hilfspolizeibeamten bestellt und auf Grund von Erlassen des Justiz-, Verkehrs- und Innenministers mit den Befugnissen eines Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft ausgestattet. Die Zuständigkeit ist scharf abgegrenzt, um Konflikte mit der öffentlichen Kriminalpolizei (Kripo) zu vermeiden. Sachlich ist der Fhdb zuständig bei allen Straftaten, die Beförderungsgüter, Eigentum der Reisenden oder der Reichsbahngesellschaft betreffen, ferner bei sonstigen Straftaten, die von Eisenbahnbediensteten verübt worden sind. Alle Kapitalverbrechen im Eisenbahndienst, wie Mord, Brandstiftung, Raub, Transportgefährdung u. dgl. sind selbstverständlich von der Kripo, möglichst unter Zuziehung des Fhdb, zu untersuchen. Örtlich ist die Zuständigkeit des Fhdb auf die Regierungsbezirke beschränkt, für die er zum Hilfspolizeibeamten bestellt ist. Danach kann er also polizeiliche Amtshandlungen in dem genannten Bezirk überall — auch außerhalb des Bahngebietes — vornehmen. Der Fhdb wird daher unter Berücksichtigung der vorgenannten Zuständigkeit die Untersuchung zu führen haben bei Eisenbahndiebstählen, Beraubungen, Bestechungen, Unterschlagungen, bei Fälschungen von Frachtbriefen, Avisen, Fahrkarten und sonstigen Urkunden, bei Betrügereien anläßlich Erstattungsanträgen, bei betrügerischen Frachthinterziehungen, bei Taschen- und Handgepäckdiebstählen, bei Einbrüchen in Güterböden und sonstigen Diensträumen, bei Zugplünderungen usw. Der Aufgabenkreis läßt sich beliebig vergrößern, der Fhdb ... in diesem Sinne als „das Mädchen für alles" gelten. Die ... polizeibehörden werden selbstverständlich von den vorgek... nen Straftaten in Kenntnis gesetzt.

Hat der Fhdb diese mannigfaltigen Aufgaben zur Zufried... der Verwaltung gelöst? Es ergäbe ein falsches Bild, wollt... die Erfolge des Fahndungsdienstes lediglich durch nackte Z... veranschaulichen. Gleichwohl sollen auch Zahlen reden... Bereich des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau waren:

Im Jahre	1919	1920	1921	1922	1923	1924
Festgestellte Diebstähle	13 544	13 214	4 394	4 115	2343	2107
Ermittelte Diebe	unbekannt	399	613	440	524	32[illegible]
Entschädigungsanträge	desgl.	19 770	15 397	16 190	7606	230[illegible]

Der ersichtliche Rückgang der Diebstähle und Entschädi... anträge ist in der Hauptsache auf die erfolgreiche Tätigk... Fhdb zurückzuführen, wobei ihrer Unterstützung durch da... lich gebliebene Personal der Reichsbahn mit Anerkennung g... werden soll. Daß auch die besser gewordenen wirtschaf... Verhältnisse im günstigen Sinne mitgewirkt haben, ist b... Den vorstehenden Zahlen hinzuzurechnen sind alle die ... ziffernmäßig darstellbaren Werte, die durch die Erfolge de... dungsdienstes sowohl der Verwaltung als auch den Beamte... Arbeitern zugute gekommen sind: Besserung der Moral, di... giftung des kranken Beamten- und Arbeiterkörpers durch ... nung der unlauteren Elemente, Hebung des Beamtenanseh... Wiedergewinnung des einstigen Zutrauens des Publikum... Reichsbahnbeamten seiner sprichwörtlich gewesenen Redl... und Unbestechlichkeit wegen usw.

Sind nun die Verhältnisse heute so günstig geworde... der Fhdb nunmehr entbehrt werden kann, und vernei... falls wird der Fahndungsdienst vielleicht später einn... überflüssig aufzuheben sein? Heute den Fahndungsdie... beseitigen, wird die Verwaltung ernstlich gar nicht in Erw... ziehen, seine Beibehaltung will ich unter den heutigen ... schaftlichen Verhältnissen als selbstverständlich voraus... Dagegen will ich zu beweisen versuchen, daß die Reich...

lschaft auch künftig, selbst wenn die Zeiten sich bessern n, den Fahndungsdienst aus wirtschaftlichen Gründen bei-ten müsse.

die Reichsbahn-Gesellschaft von der Etatswirtschaft zur rswirtschaft übergehen mußte, hat sie bei ihrer ungünsti-virtschaftlichen Lage auch die Gewinn- und Verlustrech-des Fahndungsdienstes nachzuprüfen. In der Hauptsache sacht der Fahndungsdienst Personalausgaben, die Beträge chliche Ausgaben fallen kaum ins Gewicht. In einem Be-vie Breslau mit 95 Bahnhöfen 1. und 2. Klasse und 380 Bahn-3. und 4. Klasse, wozu rund 70 selbständige Abfertigungen 60 Bahnmeistereien kommen, dürften einschl. der Büro-rund 10 Köpfe mit einem persönlichen Aufwand von un-50 000 RM jährlich in Frage kommen. Auf der Einnahme-les Fahndungsdienstes dagegen wäre z. B. zu buchen: a) die die Fhdb wieder herbeigeschafften Werte, b) für jeden elten Täter einen bestimmten Betrag, um den die Ver-ng voraussichtlich weiterhin geschädigt worden wäre, falls ntersuchung ergebnislos geblieben wäre, für einen Kolli-so, der es besonders auf Gewebe und andere hochwertigen ngen abgesehen hatte, würde z. B. ein Betrag von 5000 RM nehr in Ansatz zu bringen sein, für einen anderen Kolli-ielleicht 500 bis 1000 RM und für Gelegenheitsdiebe auf böden, Ladestraßen und dergleichen gegen 100 RM, unter nden auch weniger, c) für jede mit Erfolg geführte Unter-ng bei Transportgutdiebstählen, bei Bestechungen, Unter-ungen, Betrügereien usw. außerdem einen dem Fall an-en Betrag, weil auch die Hebung des Ansehens der Ver-ng. der Schutz der Reisenden und Güter für die Verwaltung rtschaftlicher, in Ziffern darzustellenden Gewinn bedeutet, en weiteren Betrag, weil auch die vorbeugende Tätigkeit, em die moralische Wirkung infolge der sofortigen Bereit-des Fahndungsdienstes zum Eingreifen und die dadurch nte Niedrighaltung der Diebstahlsziffern für die Verwal-eine verminderte Ausgabe, also ebenfalls eine Einnahme llt. Auf der Einnahmeseite ließe sich noch mehr anführen.

zur Feststellung, ob bei Wegfall des Fahndungsdienstes, r Ausgabe, trotzdessen mit den vorgenannten Einnahmen net werden könnte. Diebstähle und sonstige Straftaten n bei der Reichsbahn auch künftig nicht erheblich ab-n, weil mit einer gesteigerten Kriminalität auch in hland in den nächsten Jahrzehnten zu rechnen ist. Sämt-Straftaten müssen jedoch nach wie vor eingehend und ich untersucht werden, wenn nicht durch Fhdb, dann lurch die Kripo oder andere Eisenbahnbedienstete. Daß ipo der Reichsbahn bei Übernahme des Fahndungsdienstes rgenannten Einnahmen verschaffen würde, ist bestimmt anzunehmen. Im übrigen dürfte die Reichsbahn durch waige Beseitigung des Eisenbahnfahndungsdienstes einem ahren gehegten Wunsche der Kriminalbeamtenschaft ent-ommen. Bei der letzten Polizeikonferenz in Karlsruhe unter anderem der Beschluß gefaßt, den Eisenbahnfahn-ienst der Kripo zu übertragen. Im Zusammenhang mit Beschluß steht ein weiterer Beschluß, die Reichsbahn uchen, den Kriminalbeamten das Freifahrtrecht zu ge-n. Meines Erachtens glaubt also die Kripo, daß ihr nach ahme des Eisenbahnfahndungsdienstes die Vergünstigung eien Fahrt, vor allem also Freikarten zugebilligt werden n.

iber die Bewährung der Fhdb und über die Zweckmäßig-er Kripo den Eisenbahnfahndungsdienst zu übertragen, wandfreies und sachverständiges Urteil zu erlangen, hat st eine große Anzahl von Reichsbahndirektionen Ober-nwälte ihrer Bezirke um eine gutachtliche Äußerung er-Die Oberstaatsanwälte haben sich in ihren Antworten mig für Beibehaltung der Eisenbahnfahndungsbeamten prochen. Sie haben ausnahmslos die Tüchtigkeit und Ge-haftigkeit und ganz besonders das Fachwissen dieser Be-hervorgehoben und erklärt, daß die Erfolge im Fahn-ienst gerade darauf zurückzuführen seien, daß die Fhdb bahn-beamte sind. An sich war die zustimmende Antwort erstaatsanwälte für den Kenner der Verhältnisse keine schung. Es ist selbstverständlich, daß die Kripo tech-und zahlenmäßig gar nicht in der Lage ist, die vielen chungen von Eisenbahndiebstählen, Unterschlagungen, brieffälschungen usw. so eingehend und sachgemäß zu wie es die Reichsbahn und die Allgemeinheit verlangen Denn schließlich ist bei Erfolglosigkeit der Untersuchung ur die Reichsbahngesellschaft der geschädigte Teil, son-ich die deutsche Wirtschaft. Zahlenmäßig sind bei der der Eisenbahnstraftaten weder jetzt noch auch künftig Kriminalbeamte verfügbar, daß sie sich mit einzelnen llen wochen-, ja monatelang beschäftigen könnten, wie es der Eisenbahnfahndungsbeamte, der das Interesse der Reichsbahn-Gesellschaft weit mehr in den Vordergrund zu setzen hat als der Kriminalbeamte, als Selbstverständlichkeit betrachtet. Diese Gründlichkeit bei Führung von Untersuchungen ist schon deshalb geboten, um die Täter, selbst wenn sie nicht ermittelt werden, vor weiteren Straftaten abzuschrecken. Ferner ist für die Untersuchung einer Straftat stets eine bestimmte Ortspolizeibehörde, gewöhnlich die des Tatortes, zuständig. Transportgutdiebstähle können daher auch aus diesem Grunde nicht von der Kripo untersucht werden; denn bevor man an die Ermittlung des Täters denken kann, ist der Tatort festzustellen. Ist der Frachtbrief aber oder das sonstige Begleitpapier verloren gegangen, dann kann der Tatort meist nicht einmal vermutet werden. Keine Kripo wird z. B. wegen des Verlustes einer Gewebesendung von Breslau nach Stuttgart oder nach Basel, selbst wenn der Frachtbrief verloren gegangen und also der Diebstahl erwiesen ist, eine Untersuchung einleiten. Anders verhält sich der Fhdb. Er sucht und prüft sofort jede Spur, er verfolgt die Sendung von Umlade- zu Umladestelle — Provinz- und Ländergrenzen stören ihn nicht. Überall findet er Unterstützung durch Amtsbrüder. Der seit kurzem neu geschaffenen Landeskriminalpolizei ist zwar ein größeres Arbeitsgebiet im geographischen Sinne zugeteilt, doch auch sie wird Beförderungsgutdiebstählen gegenüber aus technischen Gründen meist machtlos gegenüberstehen. Jeder Kriminalbeamte wird auf Bahngelände niemals die Bewegungsfreiheit haben wie der Eisenbahnfahndungsbeamte, Nachforschungen bei den Zugabfertigungen auf großen Rangierbahnhöfen, auf Güterböden, in Güterabfertigungen, in Kassen, in Kontrollen und Büros der Dienststellen, Ämter und Direktionen werden von den Kriminalbeamten nur unter erschwerten Umständen angestellt werden können. Hinzu kommt, daß dem Kriminalbeamten die Fachausbildung des Eisenbahnbeamten fehlt. Die Entwendung von Beförderungsgütern mit Hilfe raffiniert ausgeklügelter Tricks oder geschickt gefälschter Frachtbriefe, Gepäckschwindeleien, Fahrkartenbetrügereien, Unterschlagung von Kassengeldern, von Baustoffen und sonstigen Materialien wird er allein selten aufklären, weil ihm der Abfertigungs- und Kassendienst, die Buchführung der Magazine usw. vollkommen fremd ist. Ihm wird also in jedem Falle ein Eisenbahnbeamter als technischer Berater beigegeben werden müssen, was der Reichsbahn natürlich Kosten verursacht. Ferner werden die Berichte der Kriminalbeamten infolge der geringen Fachkenntnis auf Eisenbahngebiet so lückenhaft sein, daß sie wegen Bestrafung und Entlassung von Eisenbahnbediensteten und wegen Einleitung von Disziplinarverfahren selten verwertbar sein werden. Vermutlich wird in jedem Falle doch noch eine Untersuchungskommission der Eisenbahn den Sachverhalt festlegen müssen, was der Reichsbahn natürlich wiederum Kosten verursacht. Auch aus einem anderen Grunde wird der Kriminalbeamte den Fhdb nicht ersetzen können. Jeder Fhdb wird, selbst wenn er eine Straftat nicht aufklären konnte, stets Maßnahmen treffen, um Straftaten gleicher Art künftig zu erschweren oder unmöglich zu machen. Der Fhdb arbeitet also vorbeugend, was eben nur er kann, weil er Eisenbahnbeamter geblieben ist. Eine etwaige Übertragung des Fahndungsdienstes auf die Kripo wäre daher für die Reichsbahn ein wirtschaftlicher Nachteil.

Es bliebe also schließlich nichts übrig, als die Untersuchungen wie vor dem Kriege durch die Dienststellen führen zu lassen. Positive Ergebnisse sind bei diesen Untersuchungen selten erzielt worden und konnten letzten Endes auch gar nicht verlangt werden, weil ein Dienststellenvorsteher eben kein Kriminalist ist. Die regelmäßige Ergebnislosigkeit einer Untersuchung ist indes für die Täter ein Anreiz, ihre dunklen Geschäfte um so dreister und frecher zu betreiben. Nur Erfolge im Untersuchungsdienst können abschreckend wirken und die Diebstahlsziffer herabdrücken. Die Zurückziehung der Fhdb würde auch aus diesem Grunde die Ausgabenseite der Reichsbahn belasten.

Bestimmte Industriezweige haben seit langem einen eigenen Fahndungsdienst organisiert, so ist z. B. zu erinnern an die Vereine zur Bekämpfung von Fabrikdiebstählen, von Gewebediebstählen usw., ferner an die Wach- und Schließgesellschaften, an die Beschäftigung früherer Kriminalbeamten in Fabrikbetrieben und an die Heranziehung von Privatdetektiven. Auch die Landwirtschaft hat einen eigenen Fahndungsdienst eingerichtet, der den Landwirtschaftskammern angegliedert ist und bei der Hauptlandwirtschaftskammer in Berlin seine Zentrale hat. Da die Privatwirtschaft bestrebt ist, nur Einrichtungen zu unterstützen, die ihr Gewinne abwerfen, so dürfte die Ansicht berechtigt sein, daß auch der Fahndungsdienst bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine gewinnbringende Einrichtung ist, die gefördert und weiter ausgebaut werden sollte.

Waldemar Spielmeister.

Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1925 und ihre gegenwärtige Lage.

Die Jahresberichte der englischen Eisenbahnen über das Jahr 1925 enthüllen ein trübes Bild. Handel und Wandel haben gestockt, und derartige Vorgänge spiegeln sich an erster Stelle im Eisenbahnverkehr wieder. Die Stockungen bezogen sich namentlich auf die Herstellung von Eisen und Stahl, auf die Kohlenförderung und auf den Handel mit diesen Gütern; wegen der großen Mengen, in denen sie sonst zu befördern sind, hat ein Ausfall gerade auf diesem Gebiete besondere Bedeutung für den Eisenbahnverkehr und seine wirtschaftlichen Ergebnisse. Der Kraftwagen tut namentlich im Güterverkehr den Eisenbahnen reichlichen Abbruch, und eine besondere Last für die Betriebsrechnung sind die hohen Löhne der Eisenbahnarbeiter. Um diese gleich vorwegzunehmen: sie haben im Jahre 1925 48 287 000 £ gegen 19 688 000 £ im Jahre 1913 betragen. Als die Eisenbahngesellschaften vor einiger Zeit eine Herabsetzung der Löhne erstrebten und ihre Forderung mit dem Hinweis auf ihre ungünstige wirtschaftliche Lage begründeten, wurde ihnen erwidert, die Arbeiter hätten es nicht nötig, die Folgen dieser Verhältnisse allein zu tragen, womit darauf hingewiesen werden sollte, daß die Erhöhung der Ausgaben auf die Anteileigner abgewälzt werden solle. Wenn man sich aber vergegenwärtigt, daß der Wert der Eisenbahnen, ausgedrückt in den Kosten, die ihr Bau und ihre Ausrüstung heute verursachen würden, sehr erheblich höher ist als im Jahre 1913, daß aber der Überschuß des Jahres 1925, 18 236 000 £, der zur Verzinsung des Anlagekapitals zur Verfügung steht, fast ebenso hoch ist wie 1913 — jener war tatsächlich um 47 000 £ höher, — so kann man wohl sagen, daß auch die Kreise, die ihr Geld in englischen Eisenbahnwerten angelegt haben, — und das sind in England neben wenigen Großaktionären mit hohen Einlagen sehr weite Kreise von kleinen Sparern, auch zahlreiche gemeinnützige Unternehmen, — schwer unter der Ungunst der Zeit gelitten haben. Trotzdem waren die Reden, die die Vorsitzenden der Aufsichtsräte bei den Hauptversammlungen der Eisenbahngesellschaften in den letzten Monaten gehalten haben, auf einen hoffnungsvollen Ton gestimmt; freilich hängt die Erfüllung dieser Hoffnungen sehr wesentlich von der Regelung der Kohlenfrage ab.

Das Anlagekapital der vier großen englischen Eisenbahngruppen belief sich Ende 1925 auf etwa 1 107 000 000 £ und verteilte sich mit 442 Mill. auf die London, Midland und Schottische Eisenbahn (L. M. & S.), mit 341 Mill. auf die London und Nordostbahn (L. & N. E.), 171 Mill. auf die Große Westbahn (G. W.) und 153 Mill. auf die Südbahn (S.). Mit diesem Kapital ist ein Eisenbahnnetz von 30 477 km Länge geschaffen worden, von dem 10 900 km auf die L. M. & S., 10 186 km auf die L. & N. E., 5910 km auf die G. W. und 3481 km auf die S. entfallen. Der Zuwachs im Laufe des Jahres war sehr gering; er betrug nur 35 km bei der G. W. und 19 km bei der S. Trotzdem ist das Anlagekapital um 8 250 000 £ erhöht worden; die L. M. & S. hat dafür neue Fahrzeuge angeschafft und ihre Werkstattanlagen vergrößert, sowie ihre Dampfer zum Teil durch neue ersetzt; bei der G. W. kamen zu Ausgaben für ihre Eisenbahnen auch noch solche für die Häfen; die S. hat die Ost-Londoner Eisenbahn erworben, große Beträge für die Einführung elektrischen Betriebes aufgewendet und sechs neue Dampfer angekauft. Für das Jahr 1926 ist in Aussicht genommen, 6.5 Mill. zu Lasten des Anlagekapitals auszugeben, im wesentlichen für dieselben Zwecke wie im Vorjahr. Manche von den Aufwendungen bilden Teile eines auf längere Zeit verteilten Planes, dessen Ausführung aber auch hier und da hat eingestellt werden müssen.

Die Roheinnahmen des Jahres 1925 aus dem Eisenbahnbetrieb und den sonstigen Geschäftszweigen haben 210 721 248 £ betragen, rd. 20 Mill. weniger als im Jahre 1922, dem letzten Jahre vor dem Zusammenschluß der Eisenbahnen zu den vier Gruppen. Damit ist bei 176 479 219 £ Betriebsausgaben ein Überschuß von 34 242 029 £ erzielt worden, der aber nur bei der S. und auch dort nur um 160 000 £ höher war als im Vorjahr, während er bei den anderen drei Gruppen niedriger geworden ist. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist infolgedessen im allgemeinen zurückgegangen; sie hat in den Jahren

	1925	und	1924
bei der L. M. & S.	3.31 %		3.49 %
bei der L. & N. E.	2.53 %		2.96 %
bei der G. W.	3.39 %		3.58 %
bei der S.	3.39 %		3.37 %

betragen, so daß also auch hier die S. eine Ausnahme macht; von einer besseren Verzinsung kann aber bei dem geringen Unterschied hier auch kaum die Rede sein, und man kann wohl sagen, daß bei ihr die Verzinsung dieselbe geblieben ist.

Von den Einnahmen entfielen 85 459 963 £ auf den Personen- und 100 647 935 £ auf den Güterverkehr. Auf gewöhnliche Fahrkarten wurden 674 336 195 Personen befördert, und zwar in der 1. Klasse 16.6, 2. Klasse 2.4 und 3. Klasse 655 Mill. Auffall[illegible] gering ist die Benutzung der 2. Klasse, die ja bei der G. [illegible] ganz abgeschafft ist und auch bei den anderen Eisenbah[illegible] nicht überall geführt wird. Zu den genannten Reisenden kan[illegible] noch 249 164 179 auf Arbeiterfahrkarten und 784 879 mit Dau[illegible]karten.

Der Güterverkehr umfaßte die Beförderung [illegible] 326 502 175 t Frachtgut aller Art, ohne das Vieh, von d[illegible] 23 202 821 Stück befördert wurden. Von den Gütern entfie[illegible] 81 026 777 t auf Stückgut, 229 118 070 t auf Kohle, Koks [illegible] andere Brennstoffe, 76 357 333 t auf Steine und Erze.

Der Personenverkehr hat bei drei von den v[illegible] Gruppen weniger als im Vorjahr eingebracht, und auch hier [illegible] die Ausnahme bei der Südbahn, zugenommen hat dagegen [illegible] allen die Einnahme aus dem Paketverkehr, der auch mit P[illegible]sonenzügen bedient wird und dessen Ertrag daher mit den [illegible] der Beförderung von Reisenden herrührenden Einnahmen v[illegible]rechnet werden. Auch der Güterverkehr hat weniger ein[illegible]bracht, und daran ist der schon erwähnte Rückgang im Kohl[illegible]verkehr an erster Stelle schuld. Die S., die keinen nenne[illegible]werten Kohlenverkehr hat, ist denn auch in dieser Beziehu[illegible] verschont geblieben und kann daher als einzige unter den vi[illegible] Gruppen eine Zunahme der Einnahmen aus dem Güterverke[illegible] und zwar um 266 000 £ verzeichnen.

Die Zahl der verkauften Dauerkarten ist ungefähr die glei[illegible] wie im Vorjahr geblieben; dagegen hat die L. M. & S. et[illegible] 6,5 Mill. Fahrgäste verloren, von denen 4 Mill. auf Arbeit[illegible]fahrkarten entfallen; bei der L. & N. E. betrug der Rückg[illegible] 5,5 Mill. Fahrgäste, und daran war am stärksten die 3. Kla[illegible] beteiligt; bei der G. W. wurden 1 750 000 Fahrgäste weniger [illegible]fördert, 1 Million entfiel auf den Arbeiterverkehr und a[illegible] der Rest auf die 3. Klasse.

Im Güterverkehr hat die Einnahme auf 1 t bezogen, zu[illegible]nommen. Beim Stückgutverkehr hängt das mit der Abwan[illegible]rung des Nahverkehrs auf die Straße zusammen, beim Kohl[illegible]verkehr mit einer Verschiebung zwischen den Kohlenmeng[illegible] die für den Verbrauch in England und die zur Ausfuhr [illegible]stimmt sind und von denen die erstgenannten höhere Frach[illegible] einbringen. Der Rückgang im Kohlenverkehr betrug bei [illegible] drei Gesellschaften, die Südbahn wieder ausgenommen, etw[illegible] mehr als je 5 000 000 t. Im Zusammenhang damit steht e[illegible] Verminderung in der beförderten Menge Grubenholz, aber a[illegible] Stahl und Eisen, sowie Eisenerze sind in erheblich geringe[illegible] Mengen verfrachtet worden.

Die Betriebszahl hat bei allen Gruppen zugenommen; [illegible] höchsten ist sie bei der L. M. & S. mit 86.14 %.

Von den Nebenbetrieben der Eisenbahnen sei erwäh[illegible] daß sie für das Abholen und Zustreifen der Güter 18 266 Pfe[illegible] und 31 324 Wagen, sowie 2261 Kraftwagen besaßen; an [illegible] Spitze steht hier die L. M. & S. mit 1401 Kraftwagen. D[illegible] kamen noch 324 Straßenfahrzeuge für den Personenverke[illegible] diesen Park hat die G. W. um 83 Stück vermehrt. Die Om[illegible]busse haben zwar mehr eingebracht als im Vorjahre, ihr Betr[illegible] hat aber auch mehr gekostet, und so steht denn einem Gew[illegible] von rd. 3500 £ im Jahre 1924 ein fast ebenso großer Verl[illegible] im Jahre 1925 gegenüber.

Im Dampfschiffverkehr hat neben der L. & N. E. [illegible] S. eine Mehreinnahme zu verzeichnen, herrührend aus dem l[illegible]haften Personenverkehr mit dem Festlande. Die Kanäle hal[illegible] den Eisenbahnen nur unbedeutende Beträge eingebracht. I[illegible] Verkehr in den bahneigenen Häfen ist im allgemeinen zurü[illegible]gegangen, was im wesentlichen auf das Darniederliegen [illegible] Kohlenverkehrs zurückzuführen ist. Beim Betrieb der Fremd[illegible]höfe, der Erfrischungsräume und Speisewagen hat nur die G. [illegible] eine Vermehrung der Einnahmen zu verzeichnen.

Bei allen Gesellschaften ist die Zahl der Personenwagen [illegible]rückgegangen, die Zahl der Sitzplätze dagegen gestiegen. [illegible] sind also ältere Wagen aus dem Betriebe zurückgezogen [illegible] durch neue, zwar in geringerer Zahl, aber mit größer[illegible] Fassungsraum ersetzt worden. Die Zahl der Güterwagen [illegible] sich nur wenig verändert; bemerkenswert ist höchstens die V[illegible]stärkung des Wagenparks der L. & N. E. um 2000 Wagen, me[illegible] für den Kohlenverkehr. Die Zahl der gefahrenen Zugkilome[illegible] im Personenzugdienst hat zugenommen, eine Folge des Dr[illegible]gens von außen, den Reisenden bessere Verkehrsmöglichkei[illegible] zu bieten, ein Wunsch, dem mit Rücksicht auf den Wettbew[illegible] der Straße stattgegeben werden mußte. Infolgedessen sind [illegible] Einnahmen, bezogen auf das Zugkilometer im Personenz[illegible]dienst, gesunken. Dasselbe gilt infolge des Rückgangs [illegible] Güterverkehr auch von diesem Zweig des Eisenbahnbetrie[illegible]

Die Hoffnung auf Besserung, die, wie eingangs erwähnt, [illegible] Vorsitzenden der Aufsichtsräte in den Jahresversammlun[illegible] ausgesprochen haben, hatte eine gewisse Berechtigung; im ers[illegible] Vierteljahr 1926 hat sich tatsächlich der Verkehr, wenn a[illegible] nur wenig, gehoben. Die Einnahmen der ersten zwölf Woc[illegible]

s laufenden Jahres waren mit 40 116 000 £ um 1¼ % höher als gleichen Zeitraum des Vorjahres. Von der Steigerung der nnahmen entfallen rund zwei Drittel auf den Güterverkehr. rkwürdig ist dabei, daß die L. M. & S. mit einer Abweichung n 0.25 % nach unten ungefähr auf dem Stande des vorigen hres stehen geblieben ist, während bei den drei anderen Grupn sich sowohl der Personen- wie der Güterverkehr leidlich friedigend entwickelt hat. Da die L. M. & S. das größte unter n vier Eisenbahnunternehmen ist, drückt der Stillstand in ren Einnahmen natürlich sehr erheblich auf den Durchschnitt. ıß die Zunahme des Verkehrs auf eine Hebung des Wirtıaftslebens zurückzuführen ist, glaubt man in England — und hl mit Recht — daraus schließen zu sollen, daß die Zunahme Güterverkehr anteilmäßig größer ist als diejenige im Pernenverkehr. Bei der L. & N. E. beträgt die gesamte Steigerung r Einnahme 2 %, diejenige aus dem Güterverkehr allein 2¼ %, jenige aus dem Personenverkehr allein aber nur 1¾ %. Den ößten Zuwachs hat die Westbahn mit 3 %, an dem allerdings r Personenverkehr mit 3⅝ %, der Güterverkehr aber nur mit % beteiligt ist. Selbst bei der S. aber, bei der sonst der rsonenverkehr überwiegt, hat die Einnahme aus dem Güterrkehr mit einer Vermehrung um 2¼ % die Steigerung der nnahmen aus dem Personenverkehr, die 1¼ % betrug, erhebh übertroffen; die Gesamtzunahme hat sich hier auf 1⅞ % beifen. Die Zunahme des Personenverkehrs der S. hängt mit r Ausdehnung ihres elektrischen Betriebes zusammen, der isende anlockt. Die L. & N. E. und G. W. haben besonders ter dem Rückgang des Kohlenverkehrs zu leiden gehabt, und r sie ist daher die Frage, ob und wie er sich in Zukunft entckeln wird, von besonderer Bedeutung. Bei der L. M. & S. fft man, daß der augenblickliche Stillstand ein Vorbote des ıfschwungs ist, der schon bald einsetzen wird, und dadurch rd sich das Gesamtbild sehr erheblich verschieben.

Von besonderem Interesse ist der Bericht der Londoner ntergruppe über das Jahr 1925, deren Zahlen unter den vorhend aufgeführten nicht enthalten sind. Zu dieser Gruppe gehören die vier Untergrundgesellschaften und die Omnibusgesellschaft, und sie betreibt auch eine Anzahl Straßenbahnen. Ihre Verkehrsmittel haben 318 701 840 Fahrgäste auf Schienen und 1 236 847 753 mit Omnibussen befördert. Insgesamt sind in Groß-London mit Eisenbahn, Schnellbahn, Straßenbahn und Kraftomnibus 3 687 000 000 Personen befördert worden, was einer 482maligen Benutzung dieser Verkehrsmittel durch jeden Bewohner von Groß-London entspricht. Auffallend ist bei dem lebhaften Omnibusverkehr, daß bei ihm 95.6 % der Einnahmen durch die Betriebskosten aufgezehrt werden; diese haben 8 248 473 £, jene 8 644 035 £ betragen, und die Betriebszahl übertrifft diejenige der Eisenbahnen sehr erheblich. Trotzdem hat die Omnibusgesellschaft 6 % Dividende gegeben, während der Durchschnitt bei den Eisenbahnen nur 3.54 % beträgt. Die hohe Betriebsziffer zeigt, daß die Omnibusgesellschaft ihren Benutzern in ihrer Preispolitik weitgehend entgegenkommt.

Schlecht abgeschnitten haben die Londoner Straßenbahnen, sowohl diejenigen im Gesellschaftsbesitz, als auch diejenigen des Londoner Grafschaftsrats. Man könnte wohl eine Abwanderung des Verkehrs von ihnen auf die Untergrundbahnen fördern, weil dadurch die Straßen entlastet werden, was sie sehr nötig haben; aber zu verlangen, wie es geschehen ist, daß die Straßenbahnen gegen den Wettbewerb der Omnibusse geschützt werden, scheint eine unbillige Forderung. Ebenso gut hätte seiner Zeit verlangt werden können, daß die Postkutsche gegen den Wettbewerb der Eisenbahn geschützt würde, und ein Beispiel dafür, daß ein neueres Verkehrsmittel ein älteres verdrängt, findet sich in der englischen Verkehrsgeschichte bei den Binnenschifffahrtkanälen. Die meisten von ihnen sind von den Eisenbahnen aufgekauft worden, um ihren Widerspruch gegen die Schaffung von Eisenbahnen im Parlament zum Schweigen zu bringen; die Eisenbahnen haben sie aber dann nicht weiter betrieben, sondern die Anlagen verkommen lassen und ihren Einfluß auf die Binnenschiffahrt dahin ausgeübt, daß sie deren Wettbewerb unterdrückt haben.

Grundsätzliches zur Wettbewerbs- und Durchfuhrtarifpolitik der Reichsbahn.

Aus den Kreisen der deutschen Industrie werden immer eder Klagen laut, daß die Deutsche Reichsbahn durch die ßerordentlich starken Tarifermäßigungen, die sie dem Durchhrverkehr zwischen angrenzenden Ländern zur Verfügung :lle, die Exportindustrie dieser Länder begünstige und damit deutsche Exportindustrie schädige. Besonders heftig waren se Angriffe zeitweise auf die Durchfuhrseehafentarife; aber ch in den Ermäßigungen des Durchfuhrverkehrs beispielsise zwischen der Tschechoslowakei und Holland oder Österch und Frankreich sah man in deutschen Wirtschaftskreisen ne Schädigung der deutschen Wettbewerbsfähigkeit auf fremn Märkten. Der Reichsverband der Deutschen Industrie hat h auf Grund dieser zahlreichen Klagen veranlaßt gesehen, gen der Wettbewerbstarife bei der Deutschen Reichsbahn vorllig zu werden. Die Deutsche Reichsbahn hat daraufhin eine eressante, ausführliche Antwort erteilt und gebeten, den geschlossenen Verbänden hiervon Kenntnis zu geben. Wir tnehmen dem Bescheid der Reichsbahn folgende Ausführungen: „Die sogenannten B-Ausnahmetarife im Verkehr mit Belgien llen ebensowenig wie die Durchfuhrausnahmetarife Tarifıßnahmen wirtschaftlicher Natur dar. Es handelt sich vielhr lediglich um die Durchführung des von den Eisenbahnverıltungen in internationalen Tarifverbänden seit jeher beobhteten und in der Vorkriegszeit auch von deutschen Wirtıaftskreisen nie beanstandeten tariftechnischen Grundsatzes, f dem Beförderungswege billigere Frachtsätze eines deren (Wettbewerbs-) Weges zur Verfügung zu stellen. Die gemeine Durchführung dieses Grundsatzes kann ihre Grenze :ht in wirtschaftlichen Interessen des einen oder anderen ndes finden, da solche Interessen durch diesen rein techniıen Tarifbildungsgrundsatz überhaupt nicht berührt werden. n der Übernahme billigerer Wettbewerbsfrachten auf den förderungsweg sehen die am Tarifverband beteiligten Eisenhnverwaltungen erst dann ab, wenn sie in den übernommenen achten nicht mehr ein auskömmliches Entgelt für ihre Bederungsleistung finden. Ein direkter internationaler Güterif, der dem obigen Grundsatz nicht Rechnung trüge, würde ne Brauchbarkeit und Zugkraft verlieren, da er in großem nfange durch Tarifkombinationen über Wettbewerbswege terboten wurde. Die Weigerung einer Eisenbahnrwaltung, sich ihrerseits an der Durchfühng dieses Grundsatzes im direkten Tarif zu teiligen, würde ihre Stellung in internatiolen Tarifverbänden und ihre Verbandshigkeit wesentlich beeinträchtigen. Im Verhr mit den deutschen Bahnen ließ sich die Durchführung des igen Grundsatzes bis jetzt auf dem in der Vorkriegszeit üblichen Wege des direkten internationalen Tarifs nicht ermöglichen, weil die Eisenbahnverwaltungen infolge der durch den Krieg hervorgerufenen unsteten wirtschaftlichen und tarifarischen Verhältnisse im In- und Auslande, insbesondere infolge der schwankenden Währungsverhältnisse, zu internationalen Tarifverbänden und damit zu direkten Tarifen in größerem Umfange noch nicht gelangen konnten. Wollte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nicht auf die Bedienung des ihr nach der geographischen Lage zustehenden Verkehrs und weiterhin auf den Wettbewerb gegen außerdeutsche Wege zum Nachteil ihrer eigenen Einnahmen verzichten, so mußte sie auf andere Weise dem obigen Tarifbildungsgrundsatz Rechnung tragen. Das war nur möglich auf dem Wege der Einführung besonderer Ein- und Ausfuhr- sowie Durchfuhrausnahmetarife im deutschen Binnenverkehr. Diese Tarife sind nur der Form nach Ausnahmetarife, in sachlicher Hinsicht aber handelt es sich nicht um die Herbeiführung eines tarifarischen Ausnahmezustandes, sondern um die im Interesse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erforderliche Durchführung eines auf anderen Wegen bestehenden Tarifzustandes durch den deutschen Tarif. Dieser Tarifzustand läßt sich nicht dadurch beseitigen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Einführung solcher Wettbewerbs-Ausnahmetarife einschränkt oder unterläßt, sondern nur dadurch, daß direkte Auslandstarife eingeführt werden. Die ausländischen Bahnen werden aber zum Zusammenschluß mit den deutschen Bahnen zu Tarifverbänden, deren Aufgabe außer der Feststellung direkter Tarife nicht zuletzt die Festlegung der Verkehrsleitung unter den Verbandsbahnen und damit der Ausschluß des wilden Wettbewerbs ist, um so weniger geneigt sein, je mehr die deutsche Wirtschaft gegen die Wettbewerbstarife der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Stellung nimmt. Wir betonen hierbei nochmals ausdrücklich, daß alle Anträge auf Einführung von Wettbewerbstarifen in jedem Falle von uns eingehend daraufhin nachgeprüft werden, ob es sich lediglich um die Übernahme bestehender billigerer Frachten eines Auslandsweges handelt oder um Maßnahmen, die geeignet sind, der ausländischen Wirtschaft Vorteile zu bringen. In letzteren Fällen sind die Anträge grundsätzlich abgelehnt worden, obgleich der Deutschen Reichsbahn im Falle der Genehmigung ganz beträchtliche und dauernde Transporte zugefallen wären. Eine Gewähr dafür, daß die deutsche Wirtschaft nicht benachteiligt wird, ist in weitgehendem Maße geboten. In Zweifelsfällen werden derartige Anträge von der Deutschen Reichsbahn abgelehnt, und in Zukunft wird der Reichsverband der Deutschen Industrie jeweils um gutachtliche Stellungnahme gebeten werden.“

Dr. B.

Die Eisenbahnen Chiles.

Kein anderes Land der Erde weist eine so eigenartige Gestalt auf wie Chile. Während das Land in nordsüdlicher Richtung über mehr als 38 Breitengrade sich erstreckt — auf die Nordhalbkugel versetzt würde Chile vom Südrand der Sahara bis in die Gegend von Kopenhagen oder Memel reichen —, beträgt seine Breite im Durchschnitt nur 200 bis 300 km. Die gebirgige Natur des Landes, die starken Gegensätze des Klimas, die Verschiedenheit der Landeserzeugnisse und die unregelmäßige Verteilung der Bevölkerung bereiten der Lösung der Verkehrsfragen erhebliche Schwierigkeiten.

Eine beachtenswerte Rolle spielt im chilenischen Verkehrswesen noch immer die Küstenschiffahrt, während der Binnenschiffahrt keine größere Bedeutung zukommt. Fahrbare Straßen sind in einer Ausdehnung von 34 000 km vorhanden, das Eisenbahnnetz des Landes besitzt zur Zeit eine Gesamtlänge von 9164 km. Das Rückgrat des chilenischen Eisenbahnnetzes stellt die große Längsbahn dar, die eine ununterbrochene Schienenverbindung von rd. 3100 km Länge zwischen Pisagua im Norden und Puerto Montt im Süden bildet.

Von der Gesamtlänge der chilenischen Eisenbahnen stehen 4753 km im Eigentum des Staates; den Betrieb führen 5 Staatsbahndirektionen. Der südliche Teil des Staatsbahnnetzes mit einem Gesamtumfang von 2852 km weist vorwiegend die Breitspur von 1,676 m auf und bedient in der Hauptsache das mittlere Längstal der Republik, den fruchtbarsten und am dichtesten besiedelten Teil des ganzen Landes. Die Geländeverhältnisse sind im allgemeinen günstig. Größere Hindernisse bereiteten nur die zahlreichen Flußläufe. Auf einer Strecke von 570 km zählt man nicht weniger als 84 Brücken, von denen 13 eine Länge von mehr als 300 m aufweisen, während der Mallecoviadukt die bemerkenswerte Höhe von 102 m über dem Flußbett erreicht.

Der Verkehr auf dem „Südzentralnetz" hat unter der ungenügenden technischen Ausrüstung der Linien, vor allem unter einem empfindlichen Mangel an Fahrzeugen zu leiden. Auch ist die Güterbewegung von Süden nach Norden viel stärker als in der umgekehrten Richtung, was eine große Zahl von Leerläufen bedingt. Um diese Mißstände zu beheben, hat die Staatsbahnverwaltung, wie Don Guillermo Illanes in den „Anales de la Universidad de Chile" (Santiago de Chile) 1925, S. 324 ff. ausführt, neuerdings umfangreiche Verbesserungen in Angriff genommen, u. a. die Beschaffung moderner Fahrzeuge, die Durchführung der schon begonnenen Elektrisierung der Linien von Valparaiso nach Santiago und Los Andes und die Erneuerung und den Ausbau der Bahnhofs-, Gleis- und Signalanlagen. Für diese Pläne sind bis zum Jahre 1927 Ausgaben von rund 193 Millionen Pesos und für die Folge ein Jahresaufwand von 12 bis 15 Millionen Pesos vorgesehen.

Das nördliche Netz der Staatsbahn umfaßt den Abschnitt Calera-Pueblo Hundido der Längsbahn und besitzt einschließlich der Zweiglinien einen Umfang von 1695 km, sämtlich mit Meterspur. Im Gegensatz zur Südbahn weist die Linie sehr beträchtliche Höhenunterschiede auf, zu deren Überwindung Zahnradstrecken in einer Gesamtlänge von 61 km erforderlich waren. Die Höchststeigung beträgt auf den Reibungsstrecken 30 ‰, auf den Zahnradstrecken 60 ‰. Der schwierigste Abschnitt der Bahn ist die rd. 370 km lange Teilstrecke zwischen Calera und Coquimbo, wo das Gleis in dem 1470 m langen Espimotunnel eine Meereshöhe von 1416 m erreicht.

Der nördlichste Abschnitt der Längsbahn endlich, die 709 km lange Strecke Pueblo Hundido-Pintados, wird von einer Privatgesellschaft, der Antofagasta-Bolivia-Eisenbahn, unter Gewährung einer Zinsbeihilfe betrieben und geht im Jahre 1939 in Besitz des Staates über. Die Linie durchzieht die nordchileni Wüste und erreicht bei der Station Balmaceda mit 2415 m Me höhe den Scheitelpunkt der ganzen Längsbahn.

Der Plan der großen Nordsüdbahn verdankt in gleicher W wirtschaftlichen wie strategischen Erwägungen seine Verw lichung. Vor allem galt es, die reichen Salpeterprovinzen Nordens, die „Hauptkasse" des Landes, fest mit den übr Landesteilen zu verbinden.

Die chilenischen Privatbahnen erreichen ohne die soeber wähnte Strecke Pueblo Hundido-Pintados eine Gesamtlänge 3575 km. Ihr Bau erfolgte nicht nach einem einheitlichen P sondern in der Hauptsache entsprechend den Bedürfnissen Salpeterindustrie und des Bergbaues. Einen schweren Mißs bildet die große Verschiedenheit der Spurweiten.

Den ersten Platz unter den Privatbahnen nehmen mit e Gesamtlänge von 2640 km die in den Provinzen Tarapaca Antofagasta gelegenen Salpeterbahnen ein, in deren Besitz sechs Gesellschaften teilen. Der wichtigste Schienenstrang Salpetergebietes ist die Antofagasta-Bolivia-Eisenbahn, d Hauptstrecke die chilenische Grenze überschreitet und eine bindung mit der 922 km entfernten Bergstadt Oruro in Bo herstellt. Größere Netze bilden ferner die Linien der Tara und der Taltaleisenbahn. In baulicher Hinsicht beachtens ist die Agua Santabahn. Die Verbindung der auf der Hochfl endenden Linie mit dem Küstenplatz Caleta Buena verm an der mehr als 600 m hoch fast senkrecht emporsteige Felswand des Küstengebirges ein großartiger Aufzug, de Förderkörbe gleichzeitig auch dem Personenverkehr dienen. gesamt berühren die chilenischen Salpeterbahnen 147 Salp werke mit einer Jahresleistung von über 4 Millionen Tonne

Eine weitere Gruppe von Privatbahnen bilden mit einer samtlänge von 470 km die Bergwerksbahnen. Zu diesen g im Süden Chiles die wichtige Kohlenbahn Concepcion-Curanil die den Biobiofluß auf einer 2 km langen Brücke überschr Als südlichste Eisenbahn der ganzen Erde ist hier auch di fernen Magellanterritorium gelegene Kohlenbahn Punta Ar Mina Loreto zu nennen.

Mit den Nachbarländern ist Chile heute erst durch drei E bahnlinien verbunden. Den Anschluß an das argentinische I netz vermittelt die Andenquerbahn Los Andes-Mendoza, di Uspallatapaß unterfährt und deren chilenische Teilstrecke 7 mißt. Für den Verkehr mit Bolivien stehen zwei Schienen zur Verfügung, die Antofagasta-Bolivia-Eisenbahn und wesentlich kürzere Eisenbahnlinie Arica-La Paz. Letztere w von Chile auf Grund eines im Jahre 1904 mit Bolivien gesc senen Vertrages erbaut. Ihre Gesamtlänge beträgt 440 km Spurweite 1 m; die auf bolivianischem Gebiet gelegene 23 lange Teilstrecke wird im Jahre 1928 an die Regierung d Landes übergehen.

Weitere Überschienungen der Anden sind geplant, z. T. b in Angriff genommen. Große Erwartungen setzt man allem im Süden Chiles auf eine von der Längsbahnstation M Aguila abzweigende Linie, die das Hochgebirge in einem ö vom Vulkan Antuco gelegenen Passe überschreiten und nach Bahia Blanca und Buenos Aires führenden argentini Bahnen erreichen soll. Die bisher fertiggestellte 76 km Teilstrecke hat jedoch erst den Fuß der Kordilleren err Die Hauptschwierigkeit der Antucolinie bildet der tief e schnittene Lago de la Laja, dessen Fläche die Züge auf Dampffähre überqueren müßten.

Hilfe gegen Eisenbahnunfälle.

Ein ernstes Kapitel für alle Verwaltungen bilden die Betriebsunfälle. Ganz aus der Welt zu schaffen sind sie nicht, und wenn auch die mechanischen Einrichtungen dauernd vervollkommnet werden, ihre Handhabung bleibt doch den Bediensteten überlassen, und die menschliche Unvollkommenheit wird immer die Möglichkeit finden, verhängnisvolle Fehler zu begehen. Und dazu kommen die Gefahren, die aus Naturereignissen und höherer Gewalt drohen.

Um so bedeutungsvoller ist es deshalb für die Eisenbahnverwaltung, alle Vorbereitungen zu treffen, um nach Eintritt eines Unfalles die nötige Hilfe so rasch und vollkommen als möglich zu leisten und die betrieblichen Folgen des Unfalls baldigst beseitigen zu können. Auf den wichtigsten Knotenpunkten sind Hilfszüge aufgestellt, teils sogenannte „große Hilfszüge", die aus einem Arztwagen, der die zur ärztlichen Hilfeleistung notwendige Ausrüstung enthält, und einem Gerätewagen bestehen, teils „kleine Hilfszüge", die in einem oder mehreren Gerätewagen das zu den Aufräumungs- und Aufgleisungsarbeite forderliche Gerät mitführen und für Unfälle, bei denen letzungen von Personen nicht vorliegen, bestimmt sind. jeden Bahnhof und für jeden Streckenabschnitt sind die n erreichbaren zwei großen und zwei kleinen Hilfszüge festg der Zug, der am schnellsten herangeschafft werden kann, als „erster" Hilfszug bezeichnet.

Stößt auf der freien Strecke einem Zuge ein Unf oder liegt eine Betriebsstörung vor, die das Zugpersonal ohne fremde Hilfe beseitigen kann, so sendet der Zugf einen Zugbediensteten mit einer auf Vordruck niederges benen Meldung an den nächsten Fernsprecher der Strecke dieser zu finden ist, ist durch Pfeile an den Telegraphenst kenntlich gemacht. Der Zugbedienstete gibt die Meldun den Bahnhof, der durch einen Aushang neben dem Fernspr ein für allemal als „Unfallmeldestelle" bestimmt ist.

Auf sämtlichen Stationen sind alle Vorbereitunge

...en, daß nach Eintreffen der Zugführermeldung unverzüg- ...alle erforderlichen Maßnahmen ausgeführt werden können. ...ster Linie steht naturgemäß die Sorge für die Sicherung ...Betriebes, damit nicht etwa durch unsachgemäßes Handeln ...Folgen des Unfalls noch verschlimmert werden oder weitere ...ebliche Schwierigkeiten entstehen können, die dann hem- ...den Rettungsarbeiten entgegenstehen. Danach ist unver- ...ch für Hilfe zu sorgen für den verunglückten Zug. Sämt- ...abzugebenden Telegramme liegen fertig vorbereitet da; ...ch dem Umfang des Unfalles wird der erste große oder der ...kleine Hilfszug oder erforderlichenfalls auch zwei oder ...Hilfszüge bei deren Heimatsstationen angefordert. Bei ...n ist Vorsorge getroffen, daß die für den Hilfszug erfor- ...che Mannschaft und ebenso auch die Ärzte in kürzester ...zur Verfügung stehen. Die Fahrplanaufstellung ist durch ...rplankarten" vorbereitet, so daß die Ansage und Einlegung ...Zuges ohne Zeitverlust erfolgen und der Hilfszug unter ...Umständen bei Tage spätestens 30 Minuten, bei Nacht ...stens 45 Minuten nach Eintreffen der ersten Unfallmel- ...von der Aufstellstation abfahren kann.

...ihren Wirkungen und Folgen für Leben und Gesundheit ...Reisenden und des Personals sind besonders schwerwiegend ...Unfälle, die durch Zusammenstöße hervorgerufen ...en. Sie sind in erster Linie zurückzuführen auf das ...fahren von Haltsignalen, sodann aber auch darauf, daß ...ohne Kenntnis des Beamten, der eine Fahrterlaubnis erteilt ...in der freigegebenen Fahrstraße Fahrzeuge befinden oder ...ierbewegungen vorschriftswidrig im Augenblick des Ein- ...ns oder Ausfahrens der Züge deren Fahrstraße besetzen ...kreuzen.

...den Entgleisungen sind in der überwiegenden Zahl ...Fälle Schäden am Oberbau und an den Fahrzeugen als Ur- ...n festzustellen, sodann falsche Handhabung des Weichen- ...tes, die sich meist in vorzeitigem Umstellen der Weichen ...dem fahrenden Zuge äußert. Auch durch Hinder- ...e im Fahrwege, ferner durch Überschreitung der zu- ...en Fahrgeschwindigkeit, unsachgemäßes Bremsen und die ...urch hervorgerufenen Irrungen, Zerrungen und Stauchun- ...können Entgleisungen verursacht werden. Unter den son- ...Betriebsunfällen beanspruchen besondere Beachtung die ...mmenstöße fahrender Züge mit Landfuhrwerken auf den ...hergängen; teils sind sie veranlaßt durch die Pflichtver- ...nis der Schrankenwärter, die die Schranken nicht recht- ...schließen, teils und in steigendem Maße durch die Unauf- ...samkeit der Wagenführer.

...n den im Eisenbahnbetriebe getöteten oder verletzten Per- ...entfällt die Mehrzahl auf Bedienstete der Eisenbahnver- ...ng, auf solche anderer Verwaltungen, Post-, Steuer-, ...ei-Verwaltung und auf betriebsfremde Personen infolge ...r Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn. Und von den von Unfällen betroffenen Reisenden selbst kommen wiederum die meisten durch eigene Unvorsichtigkeit zu Schaden: im Jahre 1924 wurden bei Betriebsunfällen getötet 22 Reisende, durch eigene Unvorsichtigkeit bei der Benutzung, dem Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Fahrzeuge dagegen 105 Personen. Gerade diese auf eigene Unvorsichtigkeit zurückzuführenden Unfälle haben infolge einer leider nach dem Kriege eingerissenen gewissen Disziplinlosigkeit der Reisenden beträchtlich zugenommen.

Die Verhütung oder zum mindesten die möglichste Verringerung der Unfälle ist das Ziel, an dem die Verwaltung unablässig arbeitet.

Jeder einzelne Unfall wird einer sorgsamen Untersuchung unterzogen, seine Entstehungsursache, Mängel der Einrichtungen, Fehler der Bediensteten, werden auf das genaueste klargestellt. Die Auswertung dieser Unfalluntersuchung und der Unfallstatistik gibt der Verwaltung die Anregung, die Einrichtungen und Betriebsvorschriften weiter zu entwickeln und zu verbessern und, soweit Verstöße gegen Dienstvorschriften und Fehler des Personals die Ursache der Unfälle sind, belehrend auf dieses einzuwirken.

Besondere Bedeutung hat hierbei in letzter Zeit die Frage gewonnen, in welcher Weise dem Überfahren von Haltsignalen vorgebeugt werden kann: zahlreiche Unfälle, und in den letzten Jahre gerade die schwersten, waren hierauf zurückzuführen. Das Streben, hier größere Sicherheit zu schaffen und diese nicht allein auf die Zuverlässigkeit des Lokomotivführers zu stellen, verdichtet sich zu dem Problem der „Zugbeeinflussung". Eine solche Zugbeeinflussung kann entweder darin bestehen, daß dem Lokomotivführer ein Signal auf den Führerstand übermittelt wird, oder darin, daß eine unmittelbare Einwirkung auf die Bremse ausgeübt wird. Beides kann auf mechanischem, elektromechanischem oder auf funktechnischem Wege geschehen. Die Reichsbahn mißt dieser Frage sehr große Bedeutung zu: sie hat die auf dem Gebiete des Sicherungswesens tätigen Firmen veranlaßt, ihr möglichst bald Entwürfe und Vorschläge einzureichen, bei denen die eigenen Erfahrungen und die des Auslandes Berücksichtigung finden sollen. Zum Teil sind schon Versuche im Gange, namentlich auch in der Richtung der funktechnischen Lösung des Problems.

Vor dem Kriege haben die deutschen Eisenbahnen hinsichtlich der Betriebssicherheit eine der ersten Stellen in der Welt eingenommen; es betrugen die Betriebsunfälle im ganzen auf 1 Million Zugkilometer im Jahre 1911: 4,45. Während des Krieges ist eine bedeutende Steigerung eingetreten, die im Jahre 1919 unter den nachteiligen Wirkungen der Nachkriegszeit mit 10,78 ihren Höchststand erreichte; dann trat wieder eine Besserung ein, die die Unfallzahl im Jahre 1920 auf 7,79, 1922 auf 6,82 und 1924 auf 6,33 senkte.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

...Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministe- ...hat durch Verordnung vom 4. Mai 1926 die Bestimmung ...bs. 1 in § 19 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, nach der auf ...ren Stationen in den Warteräumen zum Einsteigen abzu- ...ist, gestrichen, weil nach den in den letzten Jahren ge- ...elten Erfahrungen das Abrufen zu den Zügen sich allge- ...als entbehrlich erwiesen hat. Weiter ist die Bestimmung ...1 Abs. (2) dahin geändert worden, daß für die Weiterbeför- ...g von Gepäck, das unterwegs auf einen anderen Zug über- ...der nächste der Gepäckbeförderung dienende Zug in ...kommt. Die bisherige Bestimmung, wonach der Reisende ...Weiterbeförderung des Gepäcks mit dem nächsten der Per- ...nbeförderung dienenden Zuge verlangen konnte, bot unter ...änden Anlaß zu unbilligen Ansprüchen der Reisenden, weil ...erer Zeit vielfach Personenzüge, wie Triebwagen, leichte ...fzüge oder elektrisch betriebene Züge, gefahren werden, ...r die Gepäckbeförderung nicht eingerichtet und deshalb ...n ausgeschlossen oder nur in beschränktem Umfange für ...beförderungsart zugelassen sind. Schließlich ist es durch ...echende Änderung des § 60 Abs. (1) d näherer Bestim- ...des Tarifs überlassen worden, die Berechnung des Fracht- ...ages bei Überlastung eines Wagens durch solche Gegen- ...zu regeln, für welche die Fracht nicht nach dem Gewicht ...net wird. Die bisherige Vorschrift ging von dem veralte- ...arifzustand aus, wonach die Fracht für lebende Tiere nach ...adefläche des verwendeten Wagens zu berechnen war. Seit ...ngestaltung der Tiertarife, insbesondere durch die Ein- ...ng des Verhältnis- (Stufen-) Systems bei der Frachtberechnung für unverpackte lebende Tiere, war die Bestimmung praktisch nicht mehr anwendbar. Die Frage auch weiterhin durch die Verkehrsordnung selbst zu regeln, erschien wegen der Abhängigkeit der Berechnung des Frachtzuschlags von den Tarifbestimmungen, die öfter geändert werden müssen, untunlich.

— Das Eisenbahnunglück beim Münchener Ostbahnhof. Zu dem in Nr. 21 S. 575 d. Ztg. gemeldetem Unglück ist noch folgendes nachzutragen:

Der am 24. Mai um 10,30 Uhr abends von Salzburg kommende durchgehende Personenzug (Nr. 814) stieß auf einen vor dem Einfahrsignal des Bahnhofs München Ost haltenden Personenzug (Nr. 820). Infolge des starken Pfingstverkehrs konnte der Zug 820 nicht sofort in den Bahnhof München Ost gelassen werden; er mußte also vor dem Einfahrsignal gestellt werden und dort eine Weile warten. Mittlerweile war der durchgehende Personenzug 814, der etwa 30 Minuten Verspätung hatte und zwischen Grafing und München Ost nicht hält, fällig geworden. Der Blockwärter der Zwischen-Blockstelle bei Berg am Laim, die unweit München Ost liegt, gab dem Zug 814 Haltsignal. Dieses Haltsignal hat der Führer des Personenzuges 814 überfahren. Als der Zug 814 sich eben dem Bahnhof München Ost näherte, hatte dieser Bahnhof dem Lokomotivführer des Zuges 820 am Einfahrsignal bereits freie Fahrt gegeben, und der Zug hatte sich schon in Bewegung gesetzt und war einige Wagenlängen weit gefahren, als der Zug 814 mit einer Geschwindigkeit von 60 km in der Stunde angefahren kam. Der Lokomotivführer des Personenzugs 814 hatte das Einfahrsignal von München Ost auf freier Fahrt stehen sehen und war deshalb der Meinung, daß seiner ungehinderten Einfahrt kein Hindernis entgegenstehe. Erst auf verhältnismäßig kurze Entfernung gewahrte er eines der Schlußlichter des eben in Bewegung gekommenen Zuges 820. Er gab sofort Notbremse und traf alle Maßnahmen, um den Zug noch in seine Gewalt zu bekommen. Da die Einfahrt gegen München Ost Per-

sonenbahnhof in einer starken Linkskrümmung liegt, war dem auf der rechten Seite stehenden Lokomotivführer die Aussicht auf das Schlußsignal erschwert. Der Anprall erfolgte mit großer Gewalt. Vom Zuge 820 wurden die beiden letzten Wagen vollständig zertrümmert, während der übrige Teil des Zuges so gut wie unbeschädigt blieb. Vom Zuge 814 war die Maschine nur wenig beschädigt, aber entgleist. Der als Schutzwagen dienende Packwagen dieses Zuges war nur ganz leicht beschädigt, dagegen waren die vier folgenden Wagen 4. Klasse aus dem Gleise geworfen und stark ineinander geschoben. Auch ein weiter rückwärts stehender Wagen des Zuges 814 war entgleist und beschädigt. Rettungsmannschaften mit Geräten, Rettungszug und die zuständigen Organe waren bald zur Stelle. Die Rettungsmaßnahmen konnten auf schnellste Weise mit Unterstützung der herbeigeeilten Pioniere durchgeführt werden. Laternen, Karbidlampen und die Fackeln sorgten für genügende Beleuchtung der Unfallstelle. Der Abtransport der Verwundeten ging schnellstens durch Sanitätsautos vor sich. Autogene Schneidapparate wurden durch das mit ihrer Handhabung vertraute Personal so schnell wie möglich verwendet.

Das Wagenmaterial des verunglückten Zuges war in jeder Hinsicht einwandfrei und durchaus betriebssicher.

Der Lokomotivführer des verunglückten Zuges hatte die vorgeschriebene Ruhepause und gibt selbst zu, nicht überanstrengt gewesen zu sein. Anscheinend ist er einer Signalverwechslung zum Opfer gefallen. Es handelt sich um einen durchaus gewissenhaften Beamten, der jahrzehntelang im Eisenbahndienst und im vorgerückten Lebensalter steht.

— Zur Frage der Betriebssicherheit. Ein Vertreter des W. T. B. hatte Gelegenheit, mit dem stellvertretenden Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Dorpmüller über den Eisenbahnunfall in München zu sprechen. Aus den Ausführungen des letzteren ist folgendes hervorzuheben: „Alle Eisenbahnen der Welt sind an der Arbeit, die Sicherheit der Zugfahrten dadurch zu erhöhen, daß der Lokomotivführer durch mechanische Einrichtungen unterstützt wird. Es kommt auf das Problem hinaus, die Haltstellung des Signals auf den Zug und damit auf die Bremse des Zuges zu übertragen. Wenn behauptet wird, daß einwandsfrei arbeitende Einrichtungen, die sich für unsere Betriebsverhältnisse und unser Klima eignen, bereits für Fernbahnen vorhanden sind, so ist dies ein Irrtum Unsere planmäßigen Versuche, die mit den verschiedensten Einrichtungen gemacht worden sind, reichen bis in das Jahr 1906 zurück. Sie erstrecken sich auf solche mit mechanischen, elektromechanischen, magnetischen und Vorrichtungen mit Hochfrequenz. Der Krieg unterbrach die Versuche, ohne daß sie zu einem brauchbaren Ergebnis geführt hätten.

Nach dem Kriege hat besonders die Deutsche Reichsbahn sich mit aller Energie wieder daran gemacht, die weitere technische Entwicklung für solche Einrichtung brauchbar zu machen. Die führenden Firmen auf dem Gebiete des Sicherungswesens wurden in Form eines Wettbewerbs aufgefordert, unter Benutzung der eigenen und fremden Erfahrungen neue brauchbare Vorschläge zu machen. Vier Firmen sind zur Zeit mit der Anfertigung von Modellen ihrer Vorschläge beschäftigt. Noch in diesem Jahre werden die Versuche damit aufgenommen werden. Nach günstigem Abschluß steht die Ausrüstung der Reichsbahnstrecken mit solchen Einrichtungen in Aussicht. Es liegt nahe, auch die neueste technische Errungenschaft für die Übertragung der Signalstellung auf den fahrenden Zug anzuwenden. Auch hier ist die Reichsbahn als erste Eisenbahn der Welt vorangegangen und hat auf der Strecke Berlin-Hannover Versuchseinrichtungen eingebaut. Diese Versuche sind zu einem gewissen Abschluß gelangt. Sie haben dazu geführt, ein neues Gerät zu konstruieren, das noch im Laufe dieses Jahres auf der Strecke Berlin-Halle eingebaut wird.

Die Versuche, um zum Ziele zu kommen, sind deshalb so langwierig und mühselig, weil immer wieder nicht vorherzusehende, in der Natur des Eisenbahnbetriebes begründete Schwierigkeiten auftreten. Wir hoffen aber, heute so weit zu sein, daß wir nach Verlauf eines Jahres über eine brauchbare Vorrichtung verfügen."

— Das Petitionsrecht der Reichsbahnbediensteten. In der Sitzung des 24. Reichstagsausschusses am 12. Mai d. J. hat der Reichsverkehrsminister eine Erklärung verlesen lassen, in der er seine Stellungnahme in dieser Frage kundgibt. Der Reichsverkehrsminister sieht hiernach von einer Behandlung solcher Petitionen ab, da die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft diese mit dem Erwidern zurückgeschickt habe, daß sie aus den bereits dargelegten Gründen sachlich nicht Stellung nehmen könne. Diese Gründe sind im wesentlichen die folgenden:

An dem Petitionsrecht des Reichsbahnpersonals hat sich nach dem Übergang des Betriebsrechts der Reichsbahn auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft insofern nichts geändert, als dieses Recht dem Reichsbahnpersonal nach wie vor gemä[ß Ar]tikel 126 RV. wie jedem anderen Deutschen zusteht. Da[gegen] hat dieses Recht für die Reichsbahnbediensteten nicht meh[r die] Bedeutung, die es für das Personal einer Reichsverwaltung [hat.] Den staatsrechtlichen Inhalt des Petitionsrechts bildet di[e Be]fugnis des Reichstags, über die Petitionen Auskunft vo[n der] Reichsregierung einzuziehen und durch die Überweisung [der] Petitionen an die Reichsregierung auf diese einzuwirken. [Diese] Befugnis hat indessen in Angelegenheiten der Deutschen R[eichs]bahn und ihres Personals sachlich zum Teil an Inhalt verl[oren,] denn die Möglichkeit der Regierung, dem Reichstag Auskun[ft zu] geben und seine Beschlüsse durchzuführen, beschränkt [sich] jetzt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber au[f die] Gebiete, in denen die Reichsregierung ein Aufsichts- und [Aus]kunftsrecht gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesells[chaft] besitzt. Daraus ergibt sich für das Gebiet der Personalve[rwal]tung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, daß das Peti[tions]recht für die Bediensteten der Gesellschaft im wesentliche[n nur] noch in Fragen der Arbeitszeitregelung im Betriebsdiens[t und] der Einhaltung des Reichsbahn- und Reichsbahnpersonalge[setzes] durch die Gesellschaft Bedeutung hat.

Die Reichsbahn-Gesellschaft erklärt, an diesem Rechts[stand]punkt festhalten zu müssen. Ein Entgegenkommen geg[enüber] den weitergehenden Wünschen des Reichstages sei ihr ange[sichts] der Bestimmungen des Reichsbahngesetzes nicht möglich, [da es] mit der Verantwortung, die dem Generaldirektor gegenübe[r dem] Verwaltungsrat der Gesellschaft obliege, nicht vereinbar [sei] und einen Verstoß gegen Sinn und Geist des Reichsbahnge[setzes] bedeuten würde. Die Reichsbahn-Gesellschaft müsse d[aher] bei Petitionen, die Gegenstände behandeln, über die eine [Aus]kunftspflicht der Gesellschaft nach dem Reichsbahngesetz [nicht] besteht, von einer sachlichen Stellungnahme absehen. S[ie sei] jedoch bereit, Petitionen, auf die sie aus den vorerwä[hnten] Gründen keine Auskunft geben könnte, den innerhal[b der] Reichsbahnverwaltung zuständigen Stellen zur Prüfung [des] sachlichen Inhalts der Petitionen zuzuleiten, wenn der Reic[hstag] von einer Beschlußfassung absähe und die Petitionen der R[eichs]bahn-Gesellschaft zur geschäftlichen Behandlung überlass[e.]

In Nr. 20 der „Reichsbahn" behandelt Reichsbahndirekto[r] Fromm das gleiche Thema. Er kommt auf Grund seiner [Aus]führungen zu folgendem Ergebnis:

1. Der Reichsbahnbedienstete hat wie jeder Deutsch[e das] Recht, sich mit Bitte oder Beschwerden an den Reichst[ag zu] wenden.

2. Dieses Recht hat aber für die Reichsbahnbediensteten [sach]lich insoweit an Inhalt verloren, als die Reichsregierung [nicht] die Möglichkeit hat, dem Reichstag Auskunft zu geben [und] seine Beschlüsse durchzuführen. Diese Möglichkeit fehl[t der] Reichsregierung auf den Gebieten, auf denen sie kein Auf[sichts-] und Auskunftsrecht gegenüber der Deutschen Reichsbal[hn-Ge]sellschaft besitzt.

3. Diese Rechtslage ergibt sich ohne weiteres und zwi[ngend] aus dem Reichsbahngesetz, zu dessen loyaler Durchführu[ng die] Leitung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ver[pflich]tet ist[1]).

Mit dieser Rechtsauffassung, die rechtlich bis jetzt nicht [ernst]lich angefochten wurde, steht es nun keineswegs im W[ider]spruch, daß die Leitung der Deutschen Reichsbahn-Gesell[schaft] durch die Bildung eines Ausschusses aus führenden und [sach]kundigen Abgeordneten mit dem Reichstag Fühlung halte[n will.] Ein solcher Ausschuß soll der Reichsbahn-Gesellschaft — [außer]halb des parlamentarischen Geschäftsganges und ohne [jede] staatsrechtliche oder sonstige Bindung für den einen [oder] anderen Teil — Gelegenheit geben, die Abgeordneten üb[er die] Lage der Reichsbahn und über die Absichten und Plän[e der] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu unterrichten. Ma[n darf] hoffen, daß dieser neue Ausschuß dazu beitragen wird, ein[e Wie]derholung der Vorgänge zu vermeiden, die sich im Frü[hjahr] dieses Jahres im Reichstag abgespielt haben, wo die De[utsche] Reichsbahn-Gesellschaft der Zielpunkt schwerster Angriffe [war,] ohne daß sie selbst gehört werden konnte.

— Gepäckbeförderung auf Zeitkarten. Bei Vorlage vo[n Zeit]karten wurde bisher Reisegepäck zur Beförderung nicht [ange]nommen. Diese Beschränkung ist am 1. Juni d. J. au[fge]hoben worden. Es können also jetzt Inhaber von M[...]

[1]) Um eine sachliche Prüfung von Petitionen durc[h die] Reichsbahn-Gesellschaft zu ermöglichen, hat sich diese [sich] bereit erklärt, daß sie ihr zugeleitete Reichstagsbeschlüs[se über] Petitionen, die Gegenstände behandeln, über die eine Ausk[unfts]pflicht der Gesellschaft nicht besteht, an die innerhalb d[er Ge]sellschaft zuständigen Stellen zur Prüfung weitergeben [will.] Dasselbe will sie tun, wenn der Reichstag in solchen Fäll[en von] einer Beschlußfassung absieht und die Petition der Gesell[schaft] zur geschäftlichen Behandlung überläßt.

ı, Schülermonatskarten, Teilmonatskarten und Arbeiter-
ınkarten ihr Reisegepäck wieder zu den Sätzen des Ge-
ırifs befördern lassen.

Direkter Verkehr nach den Nordfriesischen Inseln. Mit
3eginn des diesjährigen Bäderschnellzugverkehrs nach den
riesischen Inseln (Föhr, Amrum und Sylt) ist am 1. Juni
Jahres eine wesentliche Verbesserung in den Verbindun-
ach und von den Inseln Föhr und Amrum dadurch ein-
en, daß nach dem Ausbau der Kleinbahn Niebüll-Dagebüll
rollspuriger Gleisanlage ein direkter Wagendurchgang
ıen Hamburg-Altona und unmittelbar bis bzw. ab Bahnhof
üll-Hafen stattfindet. Reisende der Bäderschnellzüge nach
on den Inseln Föhr und Amrum brauchen daher in Niebüll
mehr umzusteigen.

'arifwesen. Die Schiffahrtsstelle beim Bayerischen Staats-
erium für Handel, Industrie und Gewerbe hat eine Zu-
ınstellung über „Ausnahmetarife und Durchfuhrausnahme-
der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Textauszug)
vom 6. Mai 1926“ sowie ein „Verzeichnis der in die Durch-
ısnahmetarife (D und SD-Tarife) einbezogenen Güter,
vom 3. Mai 1926“, herausgegeben.

Umbauten am Lehrter Stadtbahnhof in Berlin. In den
ı Wochen ist beim Lehrter Bahnhof zwischen den an
Stelle in größerem Abstande liegenden Stadtbahn-Fern-
ı eine neue Bahnanlage entstanden, die in den
en Tagen in Betrieb genommen werden soll. Die völlig
olz hergestellte Anlage wird nur während des Umbaues
tadtbahnverkehr dienen, und zwar werden hier die Stadt-
ige der Richtung Charlottenburg-Schlesi-
r Bahnhof halten. In den nächsten zehn Monaten soll
zu dienen, die recht schwierigen Arbeiten für die Er-
ıng von sieben Eisenbahnbrücken zu erleichtern. Am
r Bahnhof kreuzt bekanntlich die Stadtbahn die darunter
len Gleise des Lehrter Fernbahnhofs und die Güterzu-
eise zum Güterbahnhof Spreeufer. Durch den Rauch der
ers unter dem Stadtbahnhof haltenden Lokomotiven sind
ücken und Eisenkonstruktionen, die die Gleise und den
ıhnsteig tragen, stark verrostet und dadurch in ihrer
standsfähigkeit geschwächt, so daß sich eine gänzliche
rung als notwendig erwiesen hat. Ebenso werden die
hen vier Überbauten durch neue Brücken ersetzt. Um
ne Störung des Eisenbahnbetriebes zu vermeiden, wird
einander ein Gleis totgelegt, so daß der Neu-
r Brücke ungestört vor sich gehen kann. Für die Fern-
er Stadtbahn ist hierbei, ähnlich wie seinerzeit bei den
ıerneuerungen über die Spree am Bahnhof Bellevue, an
Stelle ein eingleisiger Betrieb eingerichtet.

ıübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. Der Abschluß
; Jahr 1925 ergibt nach der Gewinn- und Verlustrechnung
etriebseinnahme von 16 711 160 RM, eine Betriebsausgabe
077 820 RM und einen Reingewinn von 3 633 340 RM. An
nde sind 6 % mit 2 174 856 RM vorgesehen. Aus dem um-
ıchen Geschäftsbericht entnehmen wir folgendes: „Der
ıng der deutschen Wirtschaft hat sich bei unserem Unter-
ı in den letzten Monaten des Berichtsjahres und im lau-
Jahre sehr fühlbar gemacht. Zwar hat der Personen-
r noch eine kleine Vermehrung der beförderten Per-
gegenüber 1924 gebracht, so daß in diesem Zweige des
ehmens infolge der am 1. Mai des Berichtsjahres einge-
n Tariferhöhung von 10 % eine Mehreinnahme zu ver-
ın ist. Dagegen bleiben die Einnahmen aus dem Güter-
r hinter dem Vorjahre zurück, wozu allerdings die im
ber 1924 eingetretene allgemeine Tarifermäßigung erheb-
igetragen hat.“
er kürzlich abgehaltenen Generalversammlung wurde die
nde auf 6 % festgesetzt.

er Zettel-Expreßfahrplan. Die Reichsbahndirektion Berlin
ı den nächsten Tagen einen sogenannten Zettel-Expreß-
ın für schnellste Reiseverbindungen von Berlin nach den
ndsten Orten des In- und Auslandes herausgeben. Dieser
rs für die Reisenden des internationalen Verkehrs be-
e Fahrplan soll durch die sämtlichen Auskunftsstellen und
ößeren Fahrkartenausgabestellen der Berliner Bahnhöfe
rnverkehrs den Reisenden, die eine Auskunft über
ste Zugverbindungen nach den bedeutendsten Orten des
Auslandes wünschen, kostenlos ausgehändigt werden.
ıhrplan enthält in übersichtlicher Form 300 schnellste
ege.

Deutsch-Amerikaner in Deutschland. Wie die German
ıds Information Office mitteilt, kann die Zahl der Deutsch-
kaner, die aus Groß-New-York in diesem Sommer die
besuchen, auf 23 000 geschätzt werden. Der Mindest-
aufwand für diese amerikanischen Touristen allein für Schiffs-
und Bahnfahrten beträgt etwa 20 Millionen Goldmark. Diese
nur Groß-New-York betreffende Schätzung umfaßt nicht andere
Amerikaner.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Ge-
sellschaft sind versetzt: der Reichsbahnrat Mühlhausen,
Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk
Stendal, zur Reichsbahndirektion Mainz und der Reichsbahnbau-
meister Walter Neumann, Leiter einer Abteilung beim Eisen-
bahn-Ausbesserungswerk Oberhausen, zur Reichsbahndirektion
Trier.

Gestorben sind: die Reichsbahnoberräte Löhr, Vorstand
des Eisenbahn-Verkehrsamts Köln, und Markstahler in
Mannheim, bisher beurlaubt.

Österreich.

— **Sektionschef Richard Brüll †.** Der ehemalige Vorstand des
Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus der österreichischen
Staatsbahnen, Sektionschef Richard Brüll, ist kürzlich ge-
storben. Er trat im Jahre 1896 bei Gründung des Tariferstel-
lungsbureaus als dessen Vorstand in die Dienste der öster-
reichischen Staatsbahnen und leitete dieses Amt bis zu seinem
Rücktritte, der nach dem Umsturz erfolgte. Er galt im In- und
Auslande als Fachmann in allen Tarif- und Abrechnungsfragen;
auch bei den österreichisch-ungarischen Ausgleichsverhand-
lungen wirkte er mit Erfolg mit.

Einem Gedenkworte von Minister a. D. Dr. Wittek im Allg.
Tarifanzeiger über den Verstorbenen, der auch in deutschen
Fachkreisen hochgeschätzt und beliebt war, entnehmen wir noch
folgendes:

Aus dem kommerziellen Dienste der in diesem Fache erst-
klassig verwalteten Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn her-
vorgegangen und daher auch mit den Verhältnissen der benach-
barten rumänischen und russischen Bahnen wohlvertraut, wurde
er auf Grund seiner als Vorstand des Tarifwesens der obigen
Bahn bewährten, besonderen fachlichen Eignung im Jahre 1896
zum Direktor des dem Eisenbahnministerium angegliederten
Tariferstellungs- und Abrechnungsamtes der österreichischen
Staatsbahnen ernannt. Dem Vorstande dieses Amtes eröffnete
sich ein ausgedehnter Wirkungskreis. Ihm fiel nicht nur die
Besorgung der zentralen tarifarischen und kommerziellen
Dienstgeschäfte des nach und nach auf 19 000 km anwachsenden
staatlichen Bahnnetzes zu, sondern auch die Ausarbeitung der
Durchführungsbestimmungen und Detailinstruktionen zu den
Anordnungen des Ministeriums, als dessen fachlicher Berater er
in diesen Angelegenheiten ständig herangezogen wurde. In
welch rühmenswerter Art Direktor Brüll, zunächst mit dem
Regierungsratstitel, 1905 mit dem Hofratstitel ausgezeichnet, den
an ihn herantretenden Anforderungen entsprach, bleibt allen,
die mit ihm in dienstlicher Beziehung standen, unvergessen.
Die volle theoretische Beherrschung seines Faches, verbunden
mit reicher praktischer Erfahrung und Gewandtheit in der
Führung interner und internationaler Verhandlungen sicherten
ihm außergewöhnliche Erfolge. Sie waren nicht zuletzt durch
die einnehmende Wesensart seiner Persönlichkeit gefördert, die
es verstand, sachliche Gegensätze durch Aufklärung und Ver-
mittlung auszugleichen. Ein hervorragendes, mit zäher Aus-
dauer erreichtes Ziel seines Strebens bildete die Regelung der
im Überseeverkehr konkurrierenden Transportrouten im Sinne
der gerechten Beteiligung der österreichischen Bahnen und der
Hebung des Seehafens Triest. In die mehr als 20jährige Zeit
seiner Wirksamkeit an der Spitze des Tarifamtes — er schied
aus dem Aktivdienste 1917 mit dem Sektionschefstitel — fallen
die wiederholten schwierigen Ausgleichsverhandlungen mit Un-
garn sowie die tarifarische Verschmelzung der vom Staate er-
worbenen großen Privatbahnnetze, schließlich der Auflösungs-
kampf des alten Staatsbahnnetzes. In all diesen Wechselfällen
treu bewährt und im Kreise der Fachkollegen hochgeschätzt,
rechtfertigte Direktor Brüll stets das volle Vertrauen seiner
Vorgesetzten, die ihm ein dankbares Andenken schulden. Und
in der Reihe der verdienstvollen Nachfolger unserer Altmeister
in der Tarifkunst, der Friedrich Schüler, Heimbold, Steingraber,
wird Richard Brüll als einer der Besten immerdar zu ehrender
Erinnerung genannt werden.

— **Die Beteiligung der Österreichischen Bundesbahnen an der
Verkehrsschutzausstellung.** In der Zeit vom 5. bis 19. Juni
findet im Österreichischen Museum die Verkehrsschutzausstel-
lung statt. Im Rahmen dieser Ausstellung werden die Öster-
reichischen Bundesbahnen auf die Gefahrenquellen aufmerksam
machen, welche die Kreuzungsstellen von Straßen in Schienen-
höhe mit Eisenbahnen bei Unterlassung der gebotenen Vorsicht
für den Verkehr bilden, und die zum Schutze dieses Verkehrs
dienenden Einrichtungen und Maßnahmen vorführen. Statistische
Angaben über Unfälle auf Wegübergängen werden die drohen-

den Gefahren veranschaulichen. Bildliche Darstellungen werden die von der Bahnverwaltung zum Schutze des Verkehrs vorgesehenen Einrichtungen sowie das richtige Verhalten beim Benutzen der Wegübergänge vor Augen führen. Durch Ausstellung von Modellen altartiger Schrankenantriebe aus dem Eisenbahnmuseum und von Schaustücken und Zeichnungen modernster Schranken- und Lichtsignalanlagen wird auch ein interessantes Bild über die technische Entwicklung geboten werden.

— Die Elektrisierung der Österreichischen Bundesbahnen. Im Februar d. J. hielt der Direktor für die Elektrisierung in der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen Sektionschef Ing. Paul Dittes im Ingenieur- und Architektenverein sowie im Elektrotechnischen Verein in Wien Vorträge über den bisher durchgeführten Abschnitt und über den bevorstehenden weiteren Teil der Arbeiten zur Elektrisierung der Bundesbahnen. Dieser Vortrag ist nunmehr, mit gegen 40 sehr guten Abbildungen und Tafeln ausgestattet, in einem Sonderheft der Zeitschrift des Elektrotechnischen Vereins „Elektrotechnik und Maschinen" erschienen. Das bezeichnete Heft ist gegen Einsendung von 1 S vom Verlag der „E. und M." in Wien, 6. Bez., Theobaldgasse 12, zu beziehen.

— Eine Seilschwebebahn auf den Untersberg. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat die Bewilligung der technischen Vorarbeiten für eine Seilschwebebahn von einem geeigneten Punkt der Straße Grödig-St. Leonhard auf das Geyereck am Untersberg erteilt.

— Der Fremdenverkehr in Wien 1925. Der Fremdenverkehr in Wien wies nach statistischen Angaben im Jahre 1925 einen fünfprozentigen Rückgang gegen das Jahr 1924 auf. Im Jahre 1925 besuchten Wien 533 437 Fremde (gegen 559 665 im Jahre 1924). Aus den Nachfolgestaaten kamen die meisten Fremden, Deutschland steht als Besucherland mit 12 % an zweiter Stelle.

Nach den Zählungen der letzten Monate hat sich der Verkehr aus Deutschland bedeutend verstärkt; man glaubt annehmen zu können, daß Deutschland in diesem Jahre an erster Stelle stehen wird. Immerhin ist der Besuch aus Deutschland in der ersten Hälfte des Jahres 1926 um 23 % besser als im Jahre 1924.

Luxemburg.

— Luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn. Die Gesellschaft erzielte im Jahre 1925 46,6 Mill. Franken Roheinnahmen. Die Ausgaben betrugen 29 Mill. Franken, so daß ein Reingewinn von 17,4 Mill. Franken verbleibt gegen 14,7 Mill. im Vorjahre. Mit Zinsen und sonstigen Einnahmen stieg das Jahresergebnis auf 19,5 gegen 16,7 Mill. Franken des Vorjahres. Hiervon wurden zugeteilt 2 Mill. an die Beamten für Teuerungszulagen, 3,5 Mill. an den Pensionsfonds (gesetzliche Neuregelung), 1,2 Mill. Franken Zinsen und Tilgung, 600 000 Fr. Gratifikationen und 4,5 Mill. Franken Dividende an die Aktionäre. Diese erhalten 60 Fr. für die Aktie (i. V. 55 Fr.). Die Gesamtsumme der Reserven beträgt 25,1 Mill. Franken gegen 17,4 Mill. im Jahre 1924. Die deutsche Kriegsvergütung ist noch nicht geregelt (etwa 30 Mill. Franken). 22 neue Personenwagen wurden in Auftrag gegeben.

Übrige europäische Länder.

— Neue schwere Güterzuglokomotiven in Dänemark. Die dänische Lokomotivfabrik Frichs in Aarhus liefert jetzt eine größere Anzahl einer neuen schweren Güterzuglokomotive an die dänische Staatsbahn. Die Maschine kann mit ihren 1000 PS ein Zuggewicht von 1100 t mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km in der Stunde, als Schnellzuglokomotive benutzt, einen Personenzug mit einem Zuggewicht von 400 t mit einer Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde befördern.

— Elektrischer Betrieb Stockholm-Gotenburg. Am 15. Mai wurde auf der Linie Stockholm-Gotenburg (458 km) von der schwedischen Staatsbahn der elektrische Betrieb aufgenommen. Mit der bereits seit 1922 elektrisch betriebenen lappländischen Erzbahn nebst Seitenlinien sind damit 900 km des schwedischen Staatsbahnnetzes elektrisiert. Damit steht Schweden an der Spitze von allen europäischen Ländern. Von den schwedischen Privatbahnen werden ferner etwa 175 km elektrisch betrieben.

Bereits im Jahre 1920 beschloß der schwedische Reichstag die Elektrisierung der Hauptlinie Stockholm-Gotenburg. Die Kosten wurden ursprünglich auf 105 Mill. Kronen berechnet, später nur noch auf 39 Mill. Kronen. Die Beschaffung von 50 elektrischen Lokomotiven ist in diesem Betrage enthalten, nicht aber die Kosten für die Anlage der staatlichen Kraftwerke. Man entschloß sich zur Elektrisierung gerade dieser Strecke, da sie den höchsten Kohlenverbrauch mit durchschnittlich 384 t auf das Betriebskm und Jahr aufweist. Für die spätere Elektrisi rung sind die Strecken Järna-Norrköping, Katrineholm-Malm Trälleborg (Kohlenverbrauch 322 t auf 1 Betriebskm und Jah und Stockholm-Bräcke (Kohlenverbrauch 290 t) in Aussicht g nommen. Der Hauptzweck ist neben den sonstigen wirtschaf lichen Vorteilen bei der Einführung des elektrischen Betrieb (Steigerung der Verkehrsleistung ohne Bau eines zweit Gleises und Anlage neuer Zwischenstationen, Erhöhung des Zu gewichtes und der Geschwindigkeit, geringere Betriebs- u Personalkosten), die Eisenbahnen vom ausländischen Kohle bezug unabhängig zu machen. Die günstigen Ergebnisse d elektrischen Betriebes auf der Lapplandsbahn (Luleå-Riksgrä sen), des nördlichsten Teiles des schwedischen Bahnnetzes, e mutigten zu weiterem Übergange vom Dampfbetrieb zum ele trischen Betrieb. An die Lapplandsbahn wurden trotz d harten klimatischen Verhältnisse ganz besonders hohe Anford rungen gestellt. Das Erz aus den Gruben bei Kiruna wird da ganze Jahr hindurch nach dem eisfreien norwegischen Hafe Narvik verfrachtet. Durch die Einführung des elektrischen B triebes konnte dort das Zuggewicht von 1300 t (ausschl. Lok motive) auf 1850 t, die mittlere Geschwindigkeit von 25 km a 38 km in der Stunde, d. h. um 52 % gesteigert werden. Dur den Wegfall der Aufenthalte für die Aufnahme von Kohle u Wasser und für Lokomotivwechsel wurden weitere 14 gespart. Das Beförderungsvermögen der genannten Strec stieg dadurch um mehr als das Doppelte. Gleichzeitig erfuhr die Personalkosten eine Minderung um 39 %.

Die Arbeiten auf der Strecke Stockholm-Gotenburg wurd im Jahre 1923 aufgenommen, nachdem der schwedische Reich tag die erforderlichen Mittel bewilligt hatte. Die elektrisc Kraft wird von den fünf staatlichen Kraftwerken Trollhätta Lilla Edes, Motala, Älvkarleby und Västerås geliefert. Sie wi in Form eines 50periodigen Dreiphasenwechselstromes v 130 000 und 70 000 Volt Spannung zu den fünf Umformerstation Alnigsas, Moholm, Hallsberg, Sköldinge und Södertälje Söd geleitet und dort in den für die Kontaktleitungen der Eisenba erforderlichen 16⅔ periodigen Einphasenwechselstrom v 16 000 Volt Spannung umgeformt. Der Abstand zwischen d einzelnen Umformerstationen beträgt bis zu 125 km.

Die Fahrzeit Stockholm-Gotenburg wird eine Verkürzu von 9 auf 7 Stunden erfahren. Sie ist aber erst für den näch jährigen Fahrplan geplant, um bei Störungen, die im Anfa etwa noch auftreten sollten, sofort zum Dampfbetriebe übergeh zu können.

— Zusammenschluß von Eisenbahn und Flugzeug für d Güterverkehr in Schweden. Kürzlich hat die schwedisc Staatsbahn mit der schwedischen Flugverkehrsgesellschaft A. Aerotransport ein Abkommen über eine durchgehende B förderung von Paket- und Eilstückgut abgeschlossen. Für ein solchen direkten Verkehr kommen folgende Stationen der schw dischen Staatsbahn in Frage; Stockholm C. Bs. Gotenburg, Nor köping C, Örebro C einerseits und Malmö andererseits. V den Flugstationen sind beteiligt: Berlin, Hamburg, Amsterda Paris und London. Ohne Zuhilfenahme eines Spediteurs find danach eine direkte Abfertigung von z. B. Stockholm nach Pa statt. Zwischen Malmö und den genannten Stationen der schw dischen Staatsbahn wird das Gut mit der Eisenbahn beförde und zwar vor oder nach einer Beförderung mit dem Flugzeu Zwischen Malmö einerseits und Berlin, Hamburg, Amsterda Paris und London andererseits übernimmt das Flugzeug d Beförderung; die Flugverkehrsgesellschaft sorgt auch für d Überführung des Gutes in Malmö vom Bahnhof zum Flugpla oder umgekehrt.

Man hat sog. Luftfrachtbriefe eingeführt, deren Inhalt v den gewöhnlichen Eisenbahnfrachtbriefen etwas abweicht. U die Sendungen sofort von anderen auf der Eisenbahn zu unt scheiden, werden sie mit besonderem Beklebezettel verseh aus dem sich ihre besondere Beförderung ergibt. Im Verke zwischen Eisenbahnverwaltung und Fluggesellschaft sind List eingeführt, die in drei Exemplaren ausgestellt werden.

Was die Frachtberechnung betrifft, so berechnet die Eisenba den Platz nach dem gewöhnlichen Pakettarif oder Eilgutstüc tarif. Auf der Flugstrecke erfolgt die Frachtberechnung für 1 kg. Doch werden mindestens 2 kg der Berechnung zugrund gelegt. Der Satz für 1 kg von Malmö nach Berlin oder Ha burg beträgt 1 Kr, Amsterdam 1,65 Kr, London oder Pa 2,40 Kr. Für die Überführung in Malmö sowie Erledigung g wisser Zollförmlichkeiten wird eine besondere Gebühr erhobe Die Fracht kann sowohl bei der Versandstation wie bei d Empfangsstation bezahlt werden. Nur für gewisse leichtve derbliche Waren ist sie sogleich bei der Aufgabe zu entrichte Auch Nachnahmen sind bis zu einem gewissen Betrage zulässi Die Annahme bzw. Ausgabe des Gutes erfolgt auf den genannt Eisenbahnstationen, außerhalb Schwedens in den von der Flu gesellschaft eingerichteten Agenturen. Das höchst zugelasse Gewicht der Sendung beträgt 100 kg. Auch darf das Gut d

mfang von 8 cbdm nicht übersteigen. Das Abkommen — das ste dieser Art in Europa — gilt zunächst bis zum 31. Dezember 1926.

— Vereinfachung und Umorganisation der schwedischen Staatsbahnverwaltung. Die schwedische Staatsbahn hat kürzlich Untersuchungen über eine Vereinfachung der Verwaltung angestellt und hat der Regierung folgende Vorschläge unterbreitet. In den Zeiten ruhiger Geschäftslage soll eine Oberdirektorstelle unbesetzt bleiben. Die Stelle des Oberingenieurs für die Hauptwerkstätten soll in eine Werkstättendirektorstelle umgewandelt werden. Die jetzigen Abteilungen für Verwaltung, Personal- und Rechnungswesen sollen durch eine einzige „Abteilung für Verwaltungs- und Personalangelegenheiten" ersetzt werden. Personaleinschränkungen sind in der Bau-, Maschinen- und elektrotechnischen Abteilung, wie auch in den Tarifbüros, vorgesehen. Die gesamten Entschädigungs- und Haftpflichtsachen sollen in einem Reklamationsbüro bearbeitet werden, das der Abteilung für inländische Tariffragen angegliedert ist.

Im übrigen ist eine stärkere Zentralisation beabsichtigt. Für den künftigen Personalbestand wird der Bedarf im Jahre 1925 zugrunde gelegt. Gegen 1913 ist ein Mehrbedarf erforderlich, da die Länge des Bahnnetzes eine Steigerung von 27 %, die Verkehrsleistungen, ausgedrückt in Personen- und Tonnenkilometer, eine solche von 17 % und 22 % erfahren haben. Die Zahl der nichtplanmäßigen Beamten soll 10 % des Gesamtbestandes betragen. Da dieser Prozentsatz z. B. bei der Verkehrsabteilung 2 % beträgt, soll von den freiwerdenden Stellen nur jede zweite besetzt werden.

— Tagung des tschechoslowakischen Zentraleisenbahnrates. In der am 28. Mai in Prag stattgefundenen Sitzung des neuernannten Zentraleisenbahnrats hielt der Eisenbahnminister über zeitgemäße Fragen der tschechoslowakischen Staatsbahnen sowie über ihre künftigen Aufgaben einen ausführlichen Vortrag, in welchem er unter anderem ausführte:

Die Neuorganisierung der Verwaltung des Eisenbahnunternehmens konnte nach dem Gesetz über die kaufmännische Verwaltung noch nicht durchgeführt werden, da mit Rücksicht auf die künftige Regelung der Staatsbeamtenbezüge die allgemeine Organisation der Staatsbahnen noch nicht genehmigt worden ist. In der Verstaatlichung der Bahnen wird die Liquidierung der Verhältnisse, die aus der Verstaatlichung der vom Staate oder Lande garantierten Bahnen entstanden sind, durchgeführt. Demgegenüber wird die Verstaatlichung der Privatbahnen in der Slowakei nicht mit der gleichen Beschleunigung vollzogen werden können, da die finanziellen Verhältnisse verschiedenartig sind. An den Vorbereitungen für diese Aktion wird aber eifrigst gearbeitet. Bei diesem Stand ist das Hauptaugenmerk der Eisenbahnverwaltung auf die Nostrifizierung und die Regelung der rechtlichen und finanziellen Verhältnisse der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gerichtet. Trotz der ungewöhnlich schwierigen Lage ist es gelungen, eine befriedigende Lösung vorzubereiten. Durch Austausch von Aktien gegen staatliche Schuldverschreibungen hat der Staat entscheidenden Einfluß auf die Gesellschaft und die Verwaltung der Bahn gewonnen und derart den Boden für ihre Nostrifizierung und die folgende Verstaatlichung vorbereitet. In der Vorbereitung der Verstaatlichung der slowakischen Lokalbahnen hat die Eisenbahnverwaltung Verhandlungen mit einigen Gesellschaften über die Einlösung bzw. den Erwerb des Aktienkapitals aufgenommen. Die Nostrifizierung der Lokalbahnen schreitet befriedigend fort. Mit der Durchrechnung der Tarife auf einigen Lokalbahnen ist in dieser Richtung unter den gegenwärtigen Verhältnissen niedrigst erreichbare Grenze nahezu erreicht worden.

Im Finanz- und Buchhaltungsdienst hat die Eisenbahnverwaltung im Sinne der Durchführungsverordnung zum Kommerzialisierungsgesetz Bilanzgrundsätze festgesetzt und trifft Vorbereitungen zur Schaffung einer Eröffnungsbilanz, wobei allerdings die Aktiven und Passiven vor dem Kriege berücksichtigt werden müssen, damit sichergestellt werde, wieweit mit deren Verzinsung das Eisenbahnunternehmen belastet werden könne, ohne daß seine wirtschaftliche Aufgabe nicht schon vom Beginn an bedroht wäre. Die Vorbereitungen hängen eng mit der Frage zusammen, ob die Eisenbahn auch einen Erneuerungs- und Reservefonds errichten soll. Nach dem oben erwähnten Gesetz ist es notwendig, daß die Eisenbahnunternehmung alle Ausgaben aus den eigenen Betriebseinkünften deckt, andererseits aber einen bestimmten Überschuß erzielt, der zu Investitionen verwendet werden kann. Gesetz und Verordnung lassen allerdings die Möglichkeit von Investitionskrediten zu, wenn der Reinertrag für die Investitionen nicht hinreichen sollte. Da aber schon die gegenwärtige Zinsenlast aus den Schulden des staatlichen Eisenbahnunternehmens eine beträchtliche Höhe erreicht hat und sehr drückend ist, ist es zweckmäßig, grundsätzlich von einer weiteren Inanspruchnahme von Krediten, wenigstens in größerem Ausmaß, selbst für Zwecke der Investition Abstand zu nehmen und vor allem den Reinertrag für die Investitionen zu verwenden.

Der Frachtenverkehr hat sich zum Vorjahrsende, namentlich in der Herbstkampagne, günstig entwickelt. Im Lokalverkehr wurden vom 15. Mai ab neue beschleunigte Güterzüge mit einer Geschwindigkeit bis 70 km in Verkehr gesetzt.

Der Wagenpark zählte am 1. April insgesamt 122 961 Wagen, hiervon 11 572 Personen-Dienst- und Postwagen und 111 389 Lastwagen. Gegen den 1. Januar d. J. sind jetzt 10 Personen- und 2078 Lastwagen weniger im Umlauf. Die Verringerung des Lastwagenparkes hat für absehbare Zeit keine Bedeutung, da nach den bisherigen Ergebnissen angenommen werden kann, daß sich in diesem Jahre die Verladungen gegen das Vorjahr nicht ändern werden. Seit Jahresbeginn herrscht Überfluß an Lastwagen, nur in Spezialwagen besteht Mangel.

In den nächsten Monaten wird zur Herabsetzung, in einigen Fällen zur Aufhebung der Zuschläge zu den Lieferfristen geschritten werden.

Die Zeit seit der Herbsttagung des Zentraleisenbahnrats ist hauptsächlich durch eine eifrige Tätigkeit im internationalen Tarifwesen für den Personentransport gekennzeichnet. Neu herausgegeben wurden Tarife zwischen England, Belgien und Holland auf der einen Seite und den Staaten südöstlich von Deutschland auf der anderen Seite, ferner ein Tarif zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland einerseits, Schweden, Norwegen und Dänemark andererseits, ein Tarif zwischen Mitteleuropa und dem Orient usw. Einige Tarife sollen neu bearbeitet bzw. erweitert werden, so z. B. der tschechoslowakisch-italienische Tarif, in welchem auch die Strecken über die Schweiz einbezogen werden sollen, weiter der Tarif mit Frankreich, der durch südfranzösische Stationen erweitert werden soll. Einen wichtigen Umschwung in der gegenwärtigen Valutapraxis wird die etwaige Einführung von Richttarifen zwischen der Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn, ferner zwischen diesen beiden Staaten im Wege über die Tschechoslowakei bedeuten.

Bezüglich der Gütertarife ist zu erwähnen, daß die Warenklassifizierung weiter vereinfacht und übersichtlicher zusammengefaßt wurde. Diese Arbeiten wurden unter Rücksichtnahme auf die vorbereitete Tarifreform durchgeführt, deren Studium fortgesetzt wird. Auch die Arbeiten an dem neuen Kilometeranzeiger werden fortgesetzt. Die Eisenbahnverwaltung arbeitet an der Schaffung weiterer Verbandstarife für den Verkehr mit den Nachbarstaaten und entfernteren Ländern und widmet eine erhöhte Aufmerksamkeit dem Durchgangsverkehr.

Der Bedarf an Brennmitteln ist gegen das Vorjahr bei einem Maschinenkilometer um 5,8 % und bei 1000 km um 7,8 % gesunken, gegen 1920 um 32,6 bzw. 51,5 %. Somit ist der Brennstoffbedarf unter den Vorkriegsverbrauch gesunken. Der Bedarf an Schmiermitteln hat sich für ein Maschinenkilometer um 6,65 %, gegen 1920 um 48 % verringert. Seit der letzten Herbsttagung wurden 50 Lokomotiven, 16 Tender, 193 Personenwagen und 153 Güterwagen geliefert. Für 1926 wurden 43 Lokomotiven und 10 Tender, 2 Motorwagen, 275 Personen-, 10 Dienst- und 300 Lastwagen bestellt.

— Tschechoslowakisch - österreichischer Expreßgutverkehr. Zwecks Einführung eines direkten Expreßgutverkehrs zwischen den beiden Staaten wurden in letzter Zeit Verhandlungen gepflogen, die zu dem Ergebnis führten, daß zunächst die für einen solchen Verkehr erforderlichen Vorschriften ausgearbeitet wurden. Nach diesen wird die Beförderung mittels eigens dazu aufgelegten Expreßgut-Beförderungsscheinen und die Berechnung der Fracht und Gebühren bis und von den Grenzen in den bezüglichen Währungen erfolgen. Die Annahme der Güter wird nur zu den durchgehenden Zügen zugelassen werden, so daß eine Umladung in den Grenzstationen entfällt. Die Erfüllung der Zoll-, Polizei- und Steuervorschriften erfolgt in der Abgangsstation durch den Absender oder in der Empfangsstation durch den Empfänger, keinesfalls aber durch die Eisenbahn. Der Zeitpunkt der Eröffnung dieses Expreßgutverkehrs ist noch nicht festgesetzt.

— Nachnahmen im deutsch-tschechoslowakischen Güter- und Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. sind im Verkehr zwischen Deutschland und dem Saargebiet einerseits und der Tschechoslowakei andererseits bis auf jederzeitigen Widerruf Nachnahmen bis zur Höhe des Gutes (Art. 13 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr) zugelassen.

— Rumänische Ausfuhrwege. Rumänien führte im Jahre 1924 insgesamt 4 731 000 t aus, davon 2 480 000 t Holz, 1 414 000 t Getreide, 437 000 t Erdölerzeugnisse und 69 000 t lebende Tiere.

Von dieser Ausfuhr gingen 49 % über die verschiedenen nördlichen und westlichen Eisenbahnübergänge, 2 % ab Orschowa donauaufwärts, 38 % über die verschiedenen Donauhäfen donauabwärts, und 11 % über die Seehäfen Konstantza und Baltschik.

Die wichtigsten Ausfuhrpunkte sind: Von den Eisenbahnübergängen Episcopia Bihorului (bei Großwardein) mit 456 000 t, Valea lui Mihai (ebendort) mit 207 300 t, Salonta (ebendort) mit 390 200 t, Curtici (bei Arad) mit 212 600 und Temeswar mit 132 000 t. Von den Donauhäfen: Giurgiu mit 115 700 t, Braila mit 327 800 t und Galatz mit 481 000 t. Von den Seehäfen Konstantza mit 417 200 t.

Wie ersichtlich, teilen sich Eisenbahn- und Wasserwege in die rumänische Ausfuhr zu fast genau gleichen Teilen.

Über die rumänisch-russische Grenze findet kein Güteraustausch statt.

— **Kreuzungen von Bahn und Straße in der Schweiz.** In letzter Zeit hat sich der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen wiederholt auch mit den Maßnahmen zur Sicherung von Kreuzungen von Straßen und Wegen mit Eisenbahnen in Schienenhöhe befaßt. Er unterbreitete dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zu Händen des Bundesrates eine Eingabe betr. die Kostenverteilung bei Kreuzungen von Bahn und Straße. In dieser Eingabe wird ausgeführt, daß die Bahnverwaltung einer rascheren Beseitigung von Übergängen in Schienenhöhe nur dann zustimmen könne, wenn ihnen die Erstellung von Über- und Unterführungen durch Beiträge erleichtert würde, deren Höhe sich nach den Vorteilen der Verbesserung für den Straßenverkehr zu richten hätte. In den Entwurf zu einem Bundesbeschluß betr. den Einfuhrzoll auf Benzin und Benzol sollte eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach die Kantone verhalten werden können, in vermehrtem Maße als bisher zur Beseitigung von Übergängen in Schienenhöhe finanziell beizutragen und bei Aufstellung von Sicherungssignalen mit einem Teil, der ihnen aus den Benzin- und Benzolzoll zufließenden Gelder mitzuwirken. Der Verwaltungsrat hält es auch für angezeigt, daß künftig die Kantone für die Beseitigung von Übergängen in Schienenhöhe und bei Durchführung aller übrigen wegen des Kraftwagenverkehrs erforderlichen Neuanlagen in der Regel die Hälfte der hiermit verbundenen Baukosten tragen. Aus der Einnahme des Benzinzolles sollten sodann dem Bunde 10 % zur Verfügung gestellt werden, um daraus den Schweizerischen Bahnen für die Verbesserung der Einrichtungen bei den Kreuzungen von Bahn und Straße Beihilfen zahlen zu können.

Die Frage hat bis jetzt ihre endgültige Regelung noch nicht gefunden. Verhandlungen mit Behörden und Interessenten haben in letzter Zeit stattgefunden, und es sind auch Versuche mit selbsttätigen Warnsignalen an den Bahnkreuzungen im Gange, die aber auch noch nicht zu bestimmten Ergebnissen geführt haben. Die Angelegenheit erheischt aber alle Aufmerksamkeit, da an diesen Übergängen immer noch recht zahlreiche Unfälle vorkommen.

— **Die italienischen Staatsbahnen.** Einem Aufsatz hierüber in Nr. 21 des „Wirtschaftsdienstes" entnehmen wir folgendes:

„In zwei Epochen fällt die Sanierungsarbeit an den italienischen Bahnen: die erste wurde Anfangs 1923 durch die Errichtung des außerordentlichen Kommissariates eingeleitet, das die Aufgabe, den italienischen Bahnbetrieb von den ärgsten Auswüchsen zu befreien, zweifellos gut erfüllt hat. Die Wiederherstellung der Ende 1922 sehr erschüttert gewesenen Disziplin unter dem Personal und die Rückkehr zu einem geordneten Dienstbetrieb ist erreicht worden, und wenn auch die Ordnung des in Verfall geratenen Haushalts der Bahnen damals noch nicht erzielt werden konnte, so ist der finanziellen Sanierung doch durch verschiedene Maßnahmen der Boden bereitet worden. Gänzlich durchgeführt wurde die Sanierung durch den Verkehrsminister Costanza Ciano, der das Verdienst für sich in Anspruch nehmen kann, den italienischen Bahnverkehr in jeder Hinsicht auf ein höheres Niveau als vor dem Kriege gebracht und ohne finanzielle Mehrbelastung der Öffentlichkeit den Betrieb für die Staatskasse einträglich gestaltet zu haben.

Die italienischen Staatsbahnen, die heute ein Netz von 16 500 Kilometer Schienenlänge befahren, haben zur Zeit 173 000 Angestellte (gegen 241 000 in der ersten Nachkriegszeit). Der Abbau ist hier, wie man sieht, sehr radikal gewesen. Allerdings ist zumeist in den Bureaus auf Personalverringerung gesehen worden. Von den Bureaubeamten sind seit 1922 etwas mehr als 25 % außer Dienst gestellt worden. Heute kommen 10,9 Angestellte auf das Betriebskilometer gegenüber 10,7 im Jahre 1913/14 (als noch nicht die achtstündige Arbeitszeit eingeführt war) und 14,6 im Jahre 1921.

Die E r s p a r u n g s p r ä m i e n sind weiter ausgebaut worden und sie haben recht günstige Erfolge gebracht. Allerdings ist der Einheitsverbrauch an Brennstoff (mit 58,7 kg für je 1000 tkm zurückgelegter Fahrstrecke) noch höher als in der Vorkriegszeit — eine Tatsache, die von den Bahningenieuren damit b gründet wird, daß die heute fast ausschließlich verbrann deutsche Reparationskohle unergiebiger sei als das vor d Krieg verwendete englische Brennmaterial.

Die Zahlen der für S c h a d e n e r s a t z bei Transporten au gegebenen Summen haben einen geradezu enormen Sturz erle Von 119 Mill. Lire vor drei Jahren ist die Schadenersatzsumm im letzten Gebarungsjahr auf 13 Mill. z u r ü c k g e g a n g e Was die Diebstähle betrifft, so steht heute, ungeachtet d Transportzunahme, den 50 Mill. Entschädigungen des Jahr 1921/22 kaum mehr als eine einzige Million gegenüber. Im Jal 1913/14 machte der Gesamtbetrag der fraglichen Entschädigung 1,2 % der Einnahmen aus dem Güterverkehr aus, im Jal 1921/22 7,3 % und im Jahre 1924/25 nur noch knapp ½ %. I Defizit der italienischen Bahnen machte 1921/22 1432 Mill. L aus, 1922/23 1032 Mill. und 1923/24 412 Mill.; das laufende B triebsjahr schließt mit einem Reingewinn von 176 Mill. Dies überaus günstige Ergebnis setzt sich zusammen aus einer V minderung der Ausgaben um 523 Mill. und einer um 1085 M vermehrten Einnahme

Einen Begriff von der im italienischen Reiseverkehr ein tretenen Zunahme vermittelt die Menge der Reisendenkilomet d. h. die Gesamtsumme der von den einzelnen Reisenden dur fahrenen Kilometer. Man kommt hier von 4930 Mill. Reisend kilometern im Jahre 1913/14 zu 6640 Mill. im Jahre 1921/22 (Netz ist nach dem Kriege um etwa 20 % gewachsen) und 8 Millionen im Jahre 1924/25. Diese Zahl kann nun allerdi kaum als Durchschnitt gelten, weil sich darin der Einfluß Pilgerzustromes des „Heiligen Jahres" unverkennbar ausdrüc

Bei der W a r e n b e f ö r d e r u n g ist sowohl eine Gewich zunahme der Transporte als auch eine Zunahme der beförder Tonnenkilometer festzustellen. Die Tonnenzahl der beförder Waren betrug im Jahre 1913/14 41 Mill., 1920/21 39, 1921/22 und im Jahre 1924/25 63 Mill. Die Tonnenkilometer beförder Waren bezifferten sich im Jahre 1913/14 auf 7070, 1921/22 8600 und 1924/25 auf 12 000 Mill. In diesem letzten Jahr v zeichnete die Statistik eine Zunahme von 20 % gegenüber d Vorjahr und eine solche von 72 % gegenüber der Vorkriegsz

Auch die E l e k t r i s i e r u n g der Bahnstrecken machte den letzten Jahren Fortschritte. Im letzten Vorkriegsjahr g es 288 km in elektrischem Betrieb, 1920/21 457, heute 855 k

Der Reisende, den der Zug vom Brenner gegen Süden füh kann längs der Eisenbahnlinie ein eifriges Arbeiten an der El trisierung der Strecke Brenner-Bozen beobachten, die sich da bis Verona ausdehnen soll. Das italienische Verkehrsminis rium hat sich ein hohes Ziel gesteckt: Nachdem der ganze trieb wieder auf Friedenszustand gebracht wurde, wendet m sich jetzt dem vervollkommnenden Ausbau zu. Fortwähr werden neue und immer bequemere Zugverbindungen eingefü neues rollendes Material ist im Bau begriffen, große Elek sierungsanlagen, Beschaffung hydro-elektrischer Kraft, Dop gleise, Bau neuer und Erweiterung vorhandener Bahnhöfe u Güterschuppen, Signal- und Sicherungseinrichtungen sind in beit. Abgesehen von den vorher vom Staatsschatz erlang Beträgen (u. a. 260 Mill. für den Mailänder Bahnhof, 184 M zur Anschaffung rollenden Materials und 60 Mill. für die El trisierung der Bozen-Brenner Bahn), sichert ein neues Ges dekret für zwei Jahre entsprechende Summen zur Verwi lichung des Bahnprogramms."

— **Tariferhöhung in Belgien.** Der vom Eisenbahnministeri der Regierung unterbreitete Vorschlag auf Tariferhöhung v schiedener Wagenladungsklassen um 5—15 % ist von der gierung genehmigt worden. Die Tariferhöhung tritt am 1. J 1926 in Kraft.

— **England-Verkehr und Kohlenarbeiterstreik.** Die neralagentur der Southern Railway teilt mit, daß infolge englischen Kohlenarbeiterstreiks der Verkehr des um 2.45 na mittags von Dover abgehenden Bootzuges und auch der schließende Dampferdienst von Ostende nach Dover eingest sei. D-Z u g 114 a b K ö l n : 12.40 nachts hat also vorläu k e i n e n d i r e k t e n A n s c h l u ß in Ostende. Mit dem 6.18 von Köln abgehenden D-Zug 55 besteht jedoch Anschl möglichkeit über Ostende-Dover nach London.

— **Der Nothilfsdienst der englischen Regierung im Gene streik.** Der vor einigen Tagen beigelegte Generalstreik England war nach seinen räumlichen und zahlenmäßigen A maßen der bisher größte gewerkschaftliche Kampf überha Wenn auch solche Arbeitskämpfe vielleicht, was die Häufigk ihres Auftretens anlangt, im Rückgang begriffen sein mög so nehmen sie sicher, wie das neueste Beispiel mit seinen int nationalen Auswirkungen wieder zeigt, in ihren Ausma ständig zu.

Die englische Regierung wurde von dem Generalstreik ni überrascht. Sie hatte seit Beginn der latenten Krise im Be

ı mit großer Folgerichtigkeit alle die ihr für einen solchen ll notwendig erscheinenden Vorkehrungen und Maßnahmen roffen. die C. M. S., eine der deutschen Technischen Nothilfe hgebildete Einrichtung, wurde geschaffen und ihr schneller sbau mit allen behördlichen Mitteln gefödert. Die Funktionen O. M. S. beschränkten sich in der Hauptsache auf die Werıg von Freiwilligen, ihre Einteilung in Gruppen und listenßige Verwaltung; die Listen wurden der Regierung zugellt, die nun ihrerseits die Einsatzvorbereitungen weiterbeıb. Beim Einsatz wurde die private Organisation der O. M. S. einem Bestandteil der Regierung.

)ie ersten Notstandsmaßnahmen betrafen die Transportrbereitungen für die Versorgung Londons mit Lebensteln. Die Leitung der Lebensmitteltransporte war nicht tral geregelt; die Regierung wählte das einfache Verfahren, n denjenigen Lebensmittelgroßfirmen Wagen oder Notfer-Fahrpersonal zu überweisen, die solches anforderten; die tellten Fahrzeuge liefen auf Rechnung und Gefahr der befenden Firma. An verschiedenen Stellen Londons standen Peren- und Lastkraftwagen als Reserven zur Verfügung. Es rden Fahrzeuge in größerer Zahl gestellt, als angefordert den waren. Die Wagenbesitzer betrachteten es als vaterlische Pflicht, ihre Wagen zu stellen! Die Entnahme von ızin aus Regierungsdepots geschah für diese Zwecke unzeltlich.

uch die Einrichtung des Eisenbahnnotverkehrs rde zufriedenstellend gelöst; es gab keine Stadt in England, nicht von London aus hätte erreicht werden können. Tags rden die Personenzüge, nachts die notwendigen Güterzüge ahren. Hier kamen hauptsächlich die in der Vorbereitungs-, bereits geworbenen Mitglieder der O. M. S. zum Einsatz; wichtige Verbindung Londons mit seinen Vorten gelang der O. M. S. auf diese Weise in kurzer Zeit in riedenstellendem Maße. Die Hauptarbeiten für die freiwilligen fskräfte waren Bekohlung, Streckendienst, Gepäcktransport i Fahrdienst. Die Geldverwaltung lag Eisenbahnbeamten und denten-Nothelfern ob. Auch eines der wichtigsten Verkehrstel Londons, der Autobus („Bus") wurde in den Notrieb einbezogen; mit rund 1000 Wagen, für die die O. M. S. affner und Führer gestellt hatte, wurde ein Notverkehr aufht erhalten; es wurden dabei nur die wichtigsten Strecken ahren, d. h. von normal etwa 200 Strecken lediglich einige 20. zeitsparender Einheitstarif trat in Kraft. Instandsetzungseiten fielen weg; beschädigte Wagen wurden durch bereitıende lauffähige ersetzt.

)ie Zufuhr von Strom, Gas und Wasser wurde im ßen ganzen, abgesehen von einigen lokalen Ausnahmen, die 1 Einsatz der O. M. S. führten (z. B. Poplarhospital, London) den Streikenden als Notstandsarbeit aufrecht erhalten. Von 75 Londoner Elektrizitätswerken z. B. waren nur 5 mit hilfe-Personal besetzt. Lediglich die Fortführung der uckereibetriebe stieß anfänglich auf Schwierigkeiten. es bei der O. M. S. noch an Fachkräften für diese Zwecke ıgelte. Trotzdem gelang mit Hilfe der O. M. S. am zweiten e des Streiks die Herausgabe einer Regierungszeitung, die itish Gazette", mit vier vollbedruckten Seiten im „Times"mat in einer ständig sich steigernden Auflage. Eine große fe entstand der O. M. S. durch den Rundfunk, der, ausließlich in den Dienst der Regierung gestellt, in kurzen tabständen Nachrichten über Streiklage, Abfahrt der Züge . sowie als Zeitungsersatz allgemeine Nachrichten verıtete. Am schnellsten scheint die Aufnahme des Unterundbahnverkehrs, des wichtigsten Verkehrsmittels London, gelungen zu sein; nach vorliegenden Meldungen de auf den Hauptstrecken im 6 Minuten-Verkehr gefahren. Inbetriebhaltung der beiden Systeme, der eigentlichen, in tschland bekannten Untergrundbahn und der tiefer enden, nur jeweils in einer Fahrtrichtung laufenden, soannten Tubes (nach den engröhrigen oder tubenförmigen ınelu, in denen sie laufen) geschah durch Nothelfer und zwar allen Strecken. An die Stelle des normalen gestaffelten ckentarifs trat auch hier aus Vereinfachungsgründen der heitstarif. Nach Angaben von besonderer Seite stellte die I.S. vom Bedarf an Fachpersonal rund 50 %, während der t durch die bodenständigen Angestellten, technisches Persoder Regierung (Beamte, Heer und Flotte) und die Industrie tellt wurde.

)ie Nothilfe hat, mit kleinen örtlichen Ausnahmen außerhalb ıdons, ohne die geringste Reibung funktioniert. Es war nthalben der Ausdruck der Befriedigung und des Nationalzes zu spüren. Das Gelingen des O. M. S.-Einsatzes wurde einer Frage der Staatserhaltung, für die sich jeder Engländer antwortlich fühlt. Nirgends war ein Tadel gegen Regierung r ein Zweifel an der Leistung der O. M. S. zu hören; aber h die Stellungnahme gegenüber den Arbeitnehmern war von gegenkommen und Verständnis diktiert.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahn Matadi-Leopoldville.** Wie wir einer Mitteilung der Afric. World vom 24. April d. J., Seite 505, entnehmen, ist der erste etwa 25 km lange Abschnitt der im Umbau begriffenen Kongobahn Matadi-Leopoldville, und zwar zwischen km 365 und Leopoldville, soeben vollendet und dem Betrieb übergeben worden. Der Betriebsdienst erfährt dadurch eine Erleichterung.

— **Verkehrssteigerung bei der Katanga-Eisenbahn.** Die gewaltige Steigerung des Güterverkehrs der Katanga-Eisenbahn in den letzten acht Jahren von 1918 bis 1925 wird aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich. Der Personenverkehr hat dagegen nur unerheblich zugenommen.

	Reisende	Gütertonnen		Reisende	Gütertonnen
1918	57 728	684 983	1922	65 746	1 695 672
1919	57 373	823 684	1923	60 506	2 265 834
1920	67 895	823 052	1924	68 184	2 644 850
1921	59 177	1 092 428	1925	74 811	2 958 306

Wie man erkennt, hat sich die Katangabahn in kurzer Zeit zu einer der verkehrsreichsten unter den neueren Kolonialbahnen Afrikas entwickelt. (Die Zahlen sind aus Afr. World v. 17. 4. 1926 entnommen.)

— **Die Pennsylvania-Eisenbahn im Jahre 1925.** Mit einer Netzlänge von 17 038 km ist die Pennsylvania-Eisenbahn das größte Eisenbahnunternehmen der Vereinigten Staaten. Ihr Verkehrsgebiet erstreckt sich von der Küste des Atlantischen Ozeans bis an den Mississippi und von den Großen Seen bis an den Potomac und den Ohio. Sie steht mit den Netzen der bedeutenderen unter den anderen amerikanischen Eisenbahnen in unmittelbarer Schienenverbindung. Ihre Strecken berühren 13 Staaten und den Bezirk Columbia und dienen einer Bevölkerung, die die Hälfte der Bewohnerschaft der Vereinigten Staaten ausmacht. Die Gesellschaft ist im Jahre 1846 gegründet worden, ihr Netz begreift aber eine Strecke in sich, die schon 1823 mit Pferden betrieben worden ist. Ihre Dividende hat jährlich 6,2 % betragen.

Das Jahr 1925 ist bei der Pennsylvania-Eisenbahn glänzend verlaufen. Ihre Betriebseinnahmen haben etwas über 672 Mill., die Betriebsausgaben 527 Mill. Dollar betragen, so daß die Betriebszahl 78,5 % war gegen 80,2 % im Vorjahr. Nach Abzug der Kosten für ermietete Betriebsmittel und für gemeinschaftlich benutzte Bahnanlagen blieb noch ein Überschuß von rund 100 Mill. Dollar, der höchste bisher erzielte Ertrag. Auf die gewöhnlichen Aktien wird wieder ein Gewinnanteil von 6 % ausgeschüttet, und es bleibt dann noch ein Reingewinn von 62 Mill. Dollar. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben im Jahre 1925 gegen das Vorjahr um 5,6 % zu-, die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 1,7 % abgenommen; die Gesamteinnahme war infolgedessen um 4,2 % höher. Dabei sind die Betriebsausgaben nur um 1,9 % gestiegen. Für die Unterhaltung der Anlagen und der Betriebsmittel sind allerdings höhere Beträge als im Vorjahre aufgewendet worden, aber trotz vermehrten Verkehrs ist es gelungen, die eigentlichen Betriebskosten um 2 % herabzudrücken.

— **Fernsprecher im Güterzug.** Die Pennsylvania-Eisenbahn hat kürzlich auf einer rd. 200 km langen Strecke Versuche mit der Herstellung einer Fernsprechverbindung zwischen dem Lokomotivführer und dem Zugführer im Packwagen am Ende des Zuges angestellt. Es kam dabei weniger darauf an, die technische Anlage einer solchen Verbindung zu erproben, als vielmehr darauf, zu ermitteln, ob ein Bedürfnis für eine solche Verbindung besteht und ob durch dessen Befriedigung ein nennenswerter Vorteil für den Betrieb zu erzielen ist. Das Ergebnis der Versuche war die Erkenntnis, daß eine Fernsprechverbindung zwischen Lokomotive und Zugführerwagen sehr nützlich ist. Bei einem Zug von 73 Wagen, der mit einer solchen Fernsprecheinrichtung ausgestattet war, wurde über die Ferngespräche Buch geführt. Die fernmündliche Verständigung ersparte in mehreren Fällen dem Zugführer einen Gang den Zug entlang, um dem Lokomotivführer eine Nachricht oder einen Befehl zu übermitteln, so z. B. die Nachricht, daß der Zugbegleiter, der bei einem unerwarteten Halt den Zug nach hinten gedeckt hatte, wieder im Zuge sei, so daß der Zug abfahren könne, u. dgl. Die dadurch erzielte Ersparnis an Zeit wird bei der einen Fahrt auf eine Stunde geschätzt.

Die Einrichtung scheint sehr einfach gewesen zu sein. Es wurden gewöhnliche Fernsprecher, die durch einen Doppeldraht verbunden waren, benutzt. Dieser Draht wurde über die Wagendächer geführt. Die Frage einer drahtlosen Fernsprechverbindung zwischen den beiden Enden von Güterzügen wird bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten schon seit einiger Zeit erörtert, und bei der Virginia-Eisenbahn sind auf einer Strecke mit elektrischem Betrieb schon im vorigen Jahre Versuche mit dieser Art der Verständigung gemacht worden. Die

neueren Versuche haben gezeigt, daß es wünschenswert wäre, wenn diese Verständigung auf drahtlosem Wege erreicht werden könnte.

— **Hundert Jahre Eisenbahn in Amerika.** Der Hundertjahrfeier der Eisenbahn Stockton-Darlington im vorigen Jahre in England ist im April dieses Jahres eine ähnliche Festlichkeit in Amerika gefolgt. Die New York Central-Eisenbahn hat den Tag gefeiert, an dem vor 100 Jahren der Mohawk & Hudson-Eisenbahn die Genehmigung zum Bau der 27 km langen Eisenbahn Albany-Schenectady, der ersten im Staate New York, erteilt worden ist. Von Schenenctady ist die Eisenbahn dann nach Buffalo, nach Chicago, Cincinnati und St. Louis und schließlich bis nach Kanada hinein verlängert worden. Heute sind die Strecken der New York Central-Eisenbahn gegen 20 000 km lang, und ihre Anlagen besitzen einen Wert von etwa zwei Milliarden Dollar. Zu den Gründern der Eisenbahn in ihrer jetzigen Form gehört der bekannte Commodore Cornelius Vanderbilt, der im Jahre 1869 eine Anzahl kleinerer Eisenbahnen zu einem größeren Netz zusammenschloß. Seine Familie hat bis heute durch seine Söhne und Enkel einen maßgebenden Einfluß auf die Eisenbahn ausgeübt, die sich rühmt, daß sie noch jedes Jahr einen Gewinnanteil ausgeschüttet hat und niemals zahlungsunfähig gewesen ist, was nur wenige amerikanische Eisenbahnen von sich sagen können.

Die Hundertjahrfeier wurde dadurch begangen, daß ein Sonderzug die Festteilnehmer von New York nach Albany und weiter nach Schenectady brachte, wo an beiden Orten Gedenktafeln enthüllt wurden. Von Albany nach Schenectady fuhr vor dem Sonderzug ein Festzug von geschichtlich denkwürdigen Lokomotiven her. Darunter befand sich die Lokomotive Dewitt-Clinton aus dem Jahre 1831, die sonst auf dem Bahnhof New York als Denkmal aufgestellt ist, die Lokomotive 999, die im Jahre 1893 vor dem „Empire State Express" eine Stundengeschwindigkeit von 180 km erreicht haben soll, ferner eine Anzahl neuerer Personen- und die neueste Güterzuglokomotive. Die Dewitt-Clinton zog dabei einen Zug aus den nach Art von Postkutschen gebauten Wagen, den sie während ihrer Dienstzeit befördert hatte. In Albany wurde von Personen im Gewande der damaligen Zeit die Abfahrt eines Zuges im Jahre 1831 aufgeführt. Den Schluß der Festlichkeit bildete ein Festessen in New York mit mehr als 600 Teilnehmern, an der Spitze der 92jährige Vorsitzende des Aufsichtsrats, C. M. Depew, der 60 Jahre im Dienste der New York Central-Eisenbahn gestanden hat, davon 13 Jahre als ihr Leiter, und der seit 27 Jahren den Vorsitz im Aufsichtsrat führt. Den Festgästen wurde eine Festschrift überreicht, die eine Geschichte der Eisenbahn enthält.

— **Die Eisenbahnen von Mexiko und ihre Arbeiter.** Die Staatsbahnen von Mexiko hatten im Jahre 1920 31 575 Bediensteте, die an Löhnen 33,8 Mill. Pesos (1 Peso = rd. 50 Cents amerikanischer Währung) bezogen. Der Durchschnittslohn der Arbeiter betrug 2,78 Pesos. Unter den Bediensteten befanden sich 104 Ausländer. Bis 1924 war die Zahl der Eisenbahnbediensteten auf 42 786 gestiegen, und sie bezogen einen durchschnittlichen Tagelohn von 4,45 Pesos; die persönlichen Ausgaben beliefen sich auf 69,6 Mill. Pesos. Die Zahl der Ausländer war auf 45 zurückgegangen; keiner von ihnen gehörte zu den leitenden Beamten. Die Vermehrung der Arbeiterzahl und die Erhöhung der Löhne hat, wie die aufgeführten Zahlen zeigen, zur Folge gehabt, daß die persönlichen Ausgaben in vier Jahren auf das Doppelte gestiegen sind. Unter den leitenden Beamten hat zwar ein Abbau ungenügend beschäftigter Kräfte stattgefunden, die dadurch erreichte Ersparnis verschwindet aber gegenüber den Mehrausgaben, die die Eisenbahn zur Befriedigung der Forderungen ihrer Arbeiter auf sich nehmen mußte. Ihre Einnahmen sind allerdings in demselben Zeitraum von 75 auf 105 Mill. Pesos gestiegen, aber diese Zunahme ist durch die erhöhten Löhne mehr als aufgezehrt worden. Die gelernten Arbeiter beziehen dieselben Löhne wie diejenigen in den Vereinigten Staaten, leisten aber weniger und sind mit ihrer Lage ganz zufrieden, bei den ungelernten Arbeitern ist das dagegen nicht der Fall.

Die Mexikanische Eisenbahn muß, um ihre Arbeiter an sich zu fesseln, die Lohnpolitik der Staatsbahn mitmachen. Ihre Leitung gab zu, daß die Löhne der Arbeiter ungenügend waren, und sie sind infolgedessen erheblich erhöht worden, was eine schwere Belastung der Betriebsrechnung bedeutet. Lokomotivführer haben ein Einkommen von etwa 1500 Pesos, Bremser von etwa 600 Pesos im Monat, was sechs- bis zehnmal soviel wie vor dem Umsturz ist. Die leitenden Beamten haben ebenso wie diejenigen im Aufsichtsdienst sowie einige Klassen von Arbeitern im Betriebsmaschinen- und im Stellwerksdienst in der letzten Zeit ihr Einkommen beibehalten; im Bureaudienst sind dagegen neuerdings Erhöhungen um etwa 14 %, in anderen Dienstzweigen von etwa 25 % bewilligt worden.

Internationaler Verkehr.

— **Internationaler Eisenbahnverband.** Nach der Zeitschr des Verbandes (Aprilheft) hat das Internationale Kälteinstit (Institut International du Froid) den Internationalen Eis bahnverband gebeten, die Behandlung nachstehender Frage seinen Arbeitsplan aufzunehmen: „Aufstellung eines einhe lichen Vorschriften- und Tarifsystems für Kühl- und Gefri wagen auf Grund der bestehenden Vorschriften und Tarife beteiligten Eisenbahnen." Die Frage ist dem II. und IV. Au schusse (Güterverkehr und Austausch des Rollmaterials) z Behandlung überwiesen.

— **Deutsch-litauisch-russischer Verkehr.** Die dritte Verban konferenz des deutsch- und litauisch-russischen Eisenbahnv kehrs, die im Mai in Moskau getagt hat, hat ihre Arbeit abgeschlossen.

Der deutsche und litauisch-russische Personentarif w durch einige neue Strecken ergänzt werden. In Zuku sollen direkte Fahrkarten auch für den Weg Eydtkuhne Riga-Indra-Bigossowo-Moskau (weißrussisch Bahnhof) ausgegeben werden, während bisher für den Rei verkehr zwischen Deutschland und Moskau nur die Linie üb Riga-Seebesh zugelassen war. Die neue Strecke über Riga-gossowo, auf der die Züge bereits verkehren, bringt eine w sentliche Abkürzung der Reisedauer. Ferner werden direk Fahrkarten auch nach Leningrad über zwei weitere We nämlich Riga-Walk-Taps-Narwa-Kingissepp (früher Jambu und Riga-Walk-Reval-Narwa-Kingissepp aufgelegt werden. F den Güterverkehr wird am 15. Juli 1926 ein neuer Ta in Kraft treten, der an Stelle des bisherigen Gütertarifs v 15. Juni 1925 tritt. Der Tarif bringt wesentliche Verbes rungen. Während er bisher direkte Sätze nur für Wage ladungen enthielt, werden in Zukunft die im Tarif f gesetzten Ermäßigungen auch auf Stückgutsendung ausgedehnt. Sodann sind eine Reihe neuer Güter in den direk Tarif aufgenommen. Während der Tarif ferner bisher a gerechnete Sätze nur für die litauischen und lettischen Du gangsstrecken enthielt und für die deutschen und russisch Strecken nur die entsprechenden Klassen der Binnentarife den für den direkten Verkehr gewährten Ermäßigungen gab, werden dem Tarif in Zukunft auch für die deutschen u russischen Strecken Tabellen mit den ausgerechn ten Frachtsätzen beigegeben, wodurch die Kalkulat der Frachten erheblich erleichtert wird. Auch sind e größere Anzahl neuer russischer Tarifstati nen aufgenomen, so daß deren Zahl nunmehr 334 beträgt. Fer enthält der neue Tarif zweckmäßige Vorschriften für Rücksendung der Privatwagendecken, die in Z kunft durch die Bestimmungsstation oder im Falle der U ladung in bedeckte Wagen schon auf der Spurwechselstat bereits von dieser vorgenommen werden kann. Hierdurch w dem in letzter Zeit aufgetretenen Mißstande abgeholfen, die Rücksendung der Privatwagendecken meistens nicht erfol Der Tarif enthält auch ermäßigte Frachtsätze für die Rü sendung von Privatwagendecken. Endlich ist der Überga von der Vollspur auf die Breitspur anders gereg Bisher wurden Wagenladungen nur dann ohne Umladu umgesetzt, wenn dies im Frachtbrief vom Absender ausdrü lich beantragt war. Da dieser Antrag oft vergessen wu wurden die Wagen auf der Spurwechselstation umgeladen, gleich die Umsetzung ohne Umladung möglich gewesen wä In Zukunft werden Wagenladungen, wenn sie in umsetzfäh Güterwagen verladen sind, auch dann ohne Umladung u gesetzt, wenn dies im Frachtbrief nicht beantragt ist.

Die Konferenz hat noch eine Reihe weiterer Beschlüsse ü den zukünftigen Ausbau des Tarifs gefaßt, die erst nach Bestätigung in Kraft treten werden. Als geschäftsführe Verwaltung ist die Reichsbahndirektion Königsberg wieder wählt worden. Die nächste Verbandskonferenz wird am 2. vember in Riga stattfinden.

— **Das Zentralamt für den Internationalen Eisenbahntra port** in Bern hat, wie es in seiner Monatsschrift für Mai 1 mitteilt, durch den Tod seines Vizedirektors Bougault ei schweren Verlust erlitten. Bougault, der früher der Pa Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft angehörte, bekleidete seit E 1912 die Stelle eines französischen Sekretärs im Zentralamt wurde im Jahre 1921 zum Vizedirektor befördert.

Wasserverkehr.

— **Neuer Dienst nach Westindien.** Die Hamburg-Ame Linie teilt soeben ihren Verladern mit, daß sie, mit Abfahrte Hamburg und Antwerpen, eine neue Linie nach Westin (Curaçao, Maracaibo, Venezuela, Kolumbien und Cristobal- lon) eingerichtet hat. Der Westindien-Dienst dieser Reed umfaßt nunmehr drei Linien und zwar

Linie A, Passagierdampferverkehr nach Westindien,
Linie B, Frachtdampferverkehr nach Westindien,
Linie C, Frachtverkehr nach Zentralamerika-Westküste.

Aus der Kombination dieser drei Linien ergibt sich für die ·rlader ein regelmäßiger 10 tägiger Dienst, dessen Abfahrten wech-elnd Mittwochs und Sonnabends stattfinden.

— Die souveräne europäische Donaukommission, die das Mün-ngsgebiet der Donau von Galatz abwärts verwaltet, hat zu ·ginn des Monats Mai d. J. in Galatz unter dem Vorsitze des anzösi-chen Delegierten eine Vollsitzung abgehalten. Ange-·hts der bekannten Behinderungen, mit denen die Schiffahrt rt in der letzten Zeit zu kämpfen hatte, haben insbesondere · rumänischen beteiligten Kreise dieser Sitzung mit großem teresse entgegengesehen.

Auch die Presse hatte, hauptsächlich gestützt auf die Ver-fentlichungen des Professors Vidrascu (s. S. 160/1925 serer Zeitung), lebhafte Kritik an der bisherigen Arbeit der ommission geübt, und auch rumänische Regierungskreise tten ihrer Unzufriedenheit mit dem Stande der Dinge an den onaumündungen Ausdruck gegeben.

Um diesen, gegen ihr Bestehen gerichteten Bestrebungen den ind aus den Segeln zu nehmen, hat nun die Donaukommission : nachfolgend mitgeteilten Beschlüsse gefasst, die den rumä-ischen Beschwerden, zumal in persönlichen Dingen, ziemlich ·it entgegenkommen:

1. die Dämme durch die Barre vor der Sulinamündung werden : zur Tiefe von 7,30 m verlängert und befestigt;

2. da infolge der periodischen Versandungen der Sulinamün-ng dort die Tiefe von 7,30 m in der Zukunft voraussichtlich ·ht mehr durchwegs freigehalten werden kann, sollen sofort idien großen Stiles unternommen werden, um einen neuen hiffahrtsweg zu finden, der den Schiffen größten Tonnen-haltes den Zugang zu den Häfen Galatz und Braila dauernd möglicht;

3. diese Studien werden in ständiger Zusammenarbeit mit den ganen der rumänischen Stromverwaltung vorgenommen wer-n, damit die Kommission ihre Beschlüsse über die verschie-nen Lösungen in Kenntnis des Standpunktes der rumänischen ·gierung erbringen kann;

4. Professor Vidrascu, der die Aufnahmen und Pläne des liaarmes unter den Auspizien der Kommission ausgearbeitet t, wird betraut, dieselbe Arbeit auch für den St. Georgsarm szuführen:

5. die Kommission ernennt den Generalinspektor Vardala, ·iter der Abteilung für Wasserverkehrswege im rumänischen ·rkehrsministerium, als zweiten Rumänen in das Komitee ihrer ratenden Sachverständigen;

6. zu den Arbeiten in Sulina wird ein neuer Ingénieur adjoint mänischer Nationalität ernannt werden.

Luftverkehr.

— Das Pariser Luftfahrtabkommen zwischen Deutschland ıerseits, Frankreich und Belgien anderseits ist am 21. Mai d. J. Paris unterzeichnet worden. Es besteht aus einem Noten-·chsel zwischen dem deutschen Botschafter in Paris und dem äsidenten der Botschafterkonferenz über die Aufhebung der genannten Begriffsbestimmungen. In zweiter Linie handelt es ·h um das Abkommen über die Verkehrsluftfahrt mit Frank-ich und Belgien. Das Ergebnis der Pariser Verhandlungen ist wesentlichen folgendes: Sämtliche technischen Be-·hränkungen fallen fort, auch für sogenannte Jagd-ıgzeuge. Der Bau dieser Flugzeuge ist lediglich von der Er-ubnis der deutschen Regierung abhängig. Der Luftschiff-ıu ist freigegeben. — Die Luftschiffhallen (auch die Halle in ·iedrichshafen) werden kostenlos an Deutschland zurück-geben. — Es bestehen keine Beschränkungen materieller oder rsoneller Art. Für das besetzte Gebiet gilt die deutsche ıftfahrt-Gesetzgebung, lediglich beschränkt durch einige Be-immungen des Rheinland-Abkommens. Im neutralen Gebiet s Rheins ist die Anlage von 4 Flughäfen und 12 Verkehrs-ndeplätzen gestattet worden. — Es wurde anerkannt, daß die ·utsche Reichswehr einen Luftschutz von der Erde aus ganisieren darf. — Die Bindungen, denen Deutschland iterliegt, beziehen sich auf den reinen Flugsport, der we-r mit staatlichen noch kommunalen Geldern unterstützt werden rf. Nur der zivile Handelsflug darf derartige Unterstützungen fahren. — Hinsichtlich der Frage, ob den Reichswehr-ıgehörigen das Fliegen erlaubt sein soll, kam ein ompromiß zustande, wonach 36 Reichswehroffiziere, die im ·sitze eines Führerdiploms sind, weiter fliegen dürfen und weitere darüber hinaus aus eigenen Mitteln ausgebildet wer-n können.

Rechtspflege.

— Zurücknahme der Erlaubnis zum Betriebe der Gastwirtschaft. Wenn die Vorinstanzen aus dem Verhalten der Gastwirtsehefrau auf eine Unzuverlässigkeit für den ferneren Wirtschaftsbetrieb schließen, ist es auch nicht erforderlich, daß die zu beurteilende Handlung bei Ausübung des betreffenden Gewerbes begangen wurde. Es kann vielmehr jede wie auch immer geartete Handlung oder Unterlassung eines Wirtes geeignet sein, die Zurücknahme der gewerblichen Erlaubnis herbeizuführen, wenn sie nach richterlichem Ermessen die Überzeugung begründet, daß der Inhaber der Erlaubnis die erforderliche Gewähr gegen den Mißbrauch des Wirtsgewerbes zur Förderung eines der in § 1 Abs. III Ziff. 1 des Notgesetzes vom 23. Februar 1923 — RGBl. S. 147 — bezeichneten Zwecke nicht mehr bietet (vgl. Reger-Stößel, GewO., 6. Aufl., S. 186).

Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 17. April 1925. Nr. 8 II 25. Preuß. Verwaltungs-Blatt Bd. 47, Nr. 30, S. 310, Ziffer 2.

— Zum Reichs-Haftpflichtgesetz. Ein Fall, wie er sich nach Pferdemärkten und auf Bahnhöfen, wo Pferdehändler öfters Pferde verladen, man kann beinahe sagen, alle Tage abspielen kann: Der Kläger hatte auf der Eisenbahn zwei ihm gehörige Pferde verladen und seinen Sohn als Begleiter der Pferde im Güterwagen zurückgelassen. Da sich die Pferde schlugen, stieg er auf den Zuruf des Sohnes nochmals in den Wagen, um jenem beim Umstellen der Pferde zu helfen. Inzwischen kam die Rangiermaschine heran. Sie brachte den Wagen mit anderen von der Verladestelle nach einem andern Gleis und stieß sie dort so kräftig ab, daß bei ihrem Anprall an den im Gleis stehenden Zugteil die in den abgestoßenen Wagen befindlichen Personen und Pferde größtenteils fielen. Oft laufen solche Betriebsunfälle glücklicherweise glimpflich ab, so daß die Beteiligten mit dem Schrecken davon kommen, schlimm aber erging es im vorliegenden Falle dem Kläger: er erlitt durch den Sturz einen komplizierten Unterschenkelbruch. Für seinen Schaden machte er die Eisenbahn auf Grund des Reichs-Haftpflichtgesetzes ersatzpflichtig, und trotz des Einwandes der Bahn, daß er seinen Unfall selbst verschuldet habe, wurde sein Anspruch auf Schadenersatz vom Reichsgericht mit folgender Begründung anerkannt[1]):

Von der Revision wird geltend gemacht, daß eine Haftung der Beklagten aus dem Beförderungsvertrag nicht in Frage komme, und daß der Unfall auf das überwiegende Verschulden des Klägers zurückzuführen sei, der auf das Rangieren nicht geachtet und den Rangierer nicht darauf aufmerksam gemacht hatte, daß er die Pferde noch umstellen wolle. Beide Beanstandungen gehen fehl.

Allerdings war der Kläger weder Fahrgast noch Begleiter der Pferde. Aber er war derjenige, der mit der Eisenbahn den Vertrag über die Beförderung der Pferde abschloß. Das verpflichtete ihn nach § 48 Abs. 6 der EVO. vom 23. Dezember 1908 (RGBl. 1909 S. 93), das „Einladen der Pferde und deren sichere Unterbringung im Wagen zu besorgen". Dem entsprach die Vertragspflicht der Eisenbahn, ihm ein gefahrloses Einladen zu ermöglichen.

Der Unfall des Klägers ist nach der Annahme des Berufungsgerichts in der Hauptsache durch das unzulässige „Abstoßen" der Güterwagen herbeigeführt worden. Nach § 7 der Anlage B zur EVO. „ist das Verschieben der mit Tieren beladenen Wagen stets mit besonderer Vorsicht vorzunehmen und ein heftiges Anstoßen unbedingt zu vermeiden". In der Zuwiderhandlung gegen diese, nur ein Gebot der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt aussprechende Vorschrift hat der Vorderrichter mit Recht ein erhebliches Verschulden des Rangierers erblickt, das die Betriebsgefahr gesteigert hat, und das der Beklagten auch im Rahmen des Beförderungsvertrages nach §§ 276, 278 BGB. zur Last fällt. Abgesehen davon hätten die Güterwagen nach der Auffassung des Berufungsgerichts nicht, wie geschehen, ohne ein vorausgegangenes Warnungszeichen von der Verladerampe weggefahren werden dürfen. Auch darin tritt kein Rechtsirrtum hervor.

Ein Verschulden des Klägers hat das Berufungsgericht in dem nochmaligen Betreten des Güterwagens nicht gefunden. Dieses war notwendig geworden, weil sich die Pferde schlugen, und der Kläger, wie erwähnt, auch der Eisenbahn gegenüber für eine sichere Unterbringung der Pferde zu sorgen hatte. Besondere Umstände, die eine Meldung der beabsichtigten Umstellung der Pferde an den Rangierer oder andere Beamte als tunlich und angebracht erscheinen ließen, sind vom Berufungsgericht nicht ermittelt worden. Die Zeit drängte, denn die Abfahrt des Zuges nahte heran. Daß der Kläger eine Fertigmeldung erstattet hatte, die zurückzunehmen gewesen wäre, ist dem

[1]) Urteil des IV. Z. S. vom 20. Mai 1925. Egers Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen Bd. 43, Heft 2, S. 225. Nr. 99.

angefochtenen Urteil nicht zu entnehmen (Art. I § 2 der Entlastungsverordnung vom 15. Januar 1924, RGBl. S. 29). Dagegen durfte der Kläger, wie das Urteil zutreffend bemerkt, ein Achtungszeichen und ein vorschriftsmäßiges Rangieren erwarten.

Bei dieser Sachlage begegnet es keinem rechtlichen Bedenken, wenn das angefochtene Urteil dem Kläger überhaupt kein eigenes Verschulden oder doch nur ein so geringes zur Last legt, daß es hinter der Betriebsgefahr und dem von der Beklagten zu vertretenden Verschulden des Rangierers völlig zurücktritt und ihm eine ursächliche Bedeutung für den Unfall des Klägers nicht zukommt. Dr. C.

Bücherschau.

— Stahl und Eisen. Zeitschrift für das deutsche Eisenhüttenwesen. In Heft 16 vom 22. April 1926 (Seite 536—541) befindet sich ein Aufsatz von Dr. Schlenker, Düsseldorf „Die Reichsbahn in der öffentlichen Meinung und die Wirtschaft“, in dem er gegenüber den vielen Angriffen auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft unter Berücksichtigung der gegenwärtigen schwierigen Verhältnisse der Reichsbahn darauf hinweist, daß es Pflicht der Wirtschaft ist, „nötigenfalls für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine Lanze zu brechen, wenn durch die entfesselte Kritik Umstände eintreten sollten oder auch nur wahrscheinlich sind, die eine Beeinträchtigung wichtiger Belange der Wirtschaft befürchten lassen. Tatsächlich müssen nämlich nicht wenige der gegen die Reichsbahn erhobenen Anschuldigungen auch in dieser Hinsicht als sehr bedenklich bezeichnet werden, ganz abgesehen von ihrem Mangel an ausreichender Begründung.“ Ferner vertritt der Verfasser den Standpunkt, daß die vielfach gemißbilligte Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht berechtigt ist. Er pflichtet auch der Reichsbahn in ihrer Tarifpolitik, insbesondere in der Erstellung der Wettbewerbstarife, bei.

Die Ausführungen Schlenkers verdienen die weiteste Beachtung.

— Einführung in die theoretische Physik mit besonderer Berücksichtigung ihrer modernen Probleme von Arthur Haas, Dr. phil., a. o. Professor an der Universität Wien. Erster Band. Mit 58 Abbildungen im Text. Zweiter Band. Mit 72 Abbildungen im Text und auf zwei Tafeln. Dritte und vierte, völlig umgearbeitete und vermehrte Auflage. Berlin und Leipzig 1923/24. Walter de Gruyter & Co. X, 307 und VIII, 379 S. Preis des 1. Bandes geh. 7,50 *M*, geb. 9 *M*, des 2. Bandes geh. 8,50 *M*, geb. 10 *M*.

Die vorliegende neue Auflage stellt gegenüber den beiden ersten eine völlige Neubearbeitung unter wesentlicher Vermehrung des Inhaltes dar. Der Verfasser ging bei dieser Umarbeitung so vor, daß er aus den physikalischen Betrachtungen alle Gedankengänge herausnahm, die im wesentlichen rein mathematischen Charakters sind, und sie in besonderen Abschnitten vereinigte; sie erhielten dadurch eine ganz allgemeine und abstrakte Form, die noch nicht auf physikalische Tatsachen Bezug nimmt. Im besonderen gilt dies für die Vektor- und Tensoranalysis, die allgemeine Theorie der Schwingungen und der Wellen und die Potentialtheorie. Es ist zuzugeben, daß diese abstrakte Form der Darstellung das Studium des Buches etwas erschwert, aber andererseits gewinnt das Buch an straffer Fassung. Die einheitliche vektorielle Methode, die sowohl in der Mechanik und Elektrizitätstheorie, wie auch in der Relativitätstheorie Anwendung findet, gestattet eine erhebliche Vereinfachung vieler Ableitungen und erspart überflüssige Wiede holungen analoger Gedankengänge in verschiedenen Zweig der Physik, so daß der Inhalt ohne Vergrößerung des Umfang wesentlich vermehrt werden konnte. Außerdem werden d eigentlich physikalischen Gedankengänge in ihrem Aufb durchsichtiger, weil sie nicht mehr durch mathematische Übe legungen unterbrochen werden. Der weitere für die Umarb tung maßgebende Gesichtspunkt war das Streben nach ein scharfen Scheidung zwischen den physikalischen Erkenntniss die unabhängig von allen atomistischen Hypothesen gewonn werden können, und der eigentlichen atomistischen Physik.

Das Werk erfordert ein eingehendes Studium, das aber dur eine glückliche Idee sehr erleichtert wird: Am Schlusse jed Bandes ist der Inhalt der einzelnen Kapitel und Paragraph in kurzen Sätzen zusammengefaßt, was für den Überblick se angenehm empfunden wird. Die glänzende Darstellungskun des Verfassers hat hier ein Buch hervorgebracht, das als Ei führung in die Lehren der modernen theoretischen Physik n empfohlen werden kann. Sch.

— Technisch-Wirtschaftliche Bücherei, Heft 32: „Der Eisenbah Oberbau“, Band 2, Sonderdruck aus der „Verkehrstechnisch Woche“. Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S 14. Preis 2

Der Direktor der Gesellschaft für Oberbauforschung, I Vogel in Mannheim, erörtert die „Wirtschaftliche Gestaltung d Weichen und Gleisverbindungen“ und führt mit seinen zal reichen Abbildungen in dieses Gebiet ein. Dr. Robert aus Wi gibt auf Grund der Erfahrungen, die er in Amerika mit d Breitfußschienen und dem schweren Eisenbahn-Oberbau gema hat, eine abweichende, neue Oberbauform zur Kenntnis. „I Höchstgeschwindigkeit in Gleiskrümmungen“ erörtert Dr. Re gruber aus Berlin. Die Frage des Schienenstoßes erfährt bes dere Würdigung in zwei Abhandlungen, die eine von Reichsbal rat Pösentrup aus Münster in Westfalen und die andere v Reichsbahnrat Samler aus Berlin. Direktor Ing. Lößl aus Mi chen behandelt „Die Eisenbeton-Querschwelle und ihre Bed tung in betriebstechnischer, betriebswirtschaftlicher und sozi wirtschaftlicher Hinsicht“. Jedem, der praktisch und wiss schaftlich im Eisenbahnwesen tätig ist, kann nur der Bezug Werkes: „Der Eisenbahn-Oberbau“ empfohlen werden.

— Neuausgabe von Landkarten. Das Reichsamt f Landesaufnahme im Deutschen Reich hat die folgen Blätter neu herausgegeben. Die Karten sind durch den Bu handel zu beziehen (Amt. Hauptvertriebsstelle Eisenschmi Buch- und Landkartenhandlung, Berlin, Mittelstr. 18, für O preußen Gräfe & Unzer, Königsberg, Paradeplatz).

Karte des Deutschen Reiches 1:100 000. Au gabe A. Kupferdruck, dreifarbig, Preis 3 RM.

Nr. 167 Passenheim. Neuaufnahme 1924.

Ausgabe C. Auflagedruck schwarz mit Nachträ aus dem Jahre (). Preis je Blatt 0,40 RM.

Nr. 244 Eberswalde	(1924)	Nr. 334 Höxter	(19
„ 329 Koesfeld	(1921)	„ 353 Wesel	(19

Topographische Übersichtskarte 1:200 0 Kupferdruck, mehrfarbig mit braunen Höhenlinien und Na trägen aus dem Jahre (). Preis je Blatt 3 RM.

Nr. 113 Sondershausen	(1922)	Nr. 132 Hirschberg/Schl. Kl.	(19
„ 118 Liegnitz	(1922)	„ 180 Augsburg	(19

Sonderkarten. Achtfarbiger Zusammendruck Chor Oderberg 1:25 000. Preis 1 RM. und Kreiskarte Görl 1:100 000, fünffarbig, Preis 1,50 RM.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die Station München Ostbahnhof war am 25. Mai 1926 wegen Zugzusammenstoßes gesperrt.

München, den 27. Mai 1926. (557)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion München.

2. Güterverkehr.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 werden für die Stationsverbindungen Allensbach-Weida Altstadt und Allensbach-Werdau neue Entfernungen eingeführt. Sie gelten nur für Sendungen, die in Allensbach als beschleunigtes Eilgut mit der Wegevorschrift des Absenders im Frachtbriefe: „über Immendingen-Stuttgart-Würzburg-Arnstadt-Saalfeld“ aufgegeben werden. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen; auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 27. Mai 1926. (548)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Donauumschlagverkehr über Regensb Donauumschlagstelle, Deggendorf Ha und Passau Donauumschlagstelle. Güt tarif, Teil II, vom 15. Februar 192 Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1926 w ein neuer Ausnahmetarif 19 für Kup vitriol, wie in der deutschen Ta klasse D genannt, zur Ausfuhr über deutschen Donauumschlagplätze n Österreich, der Tschechoslowakei, garn und weiter, eingeführt. Nähe durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 31. Mai 1926. (5

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayer

-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Iit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 werfür die Verkehrsverbindungen ımburg (Saale) Hbf.-Werdau bzw. iekau (Sa.) besondere, nur für den rutverkehr geltende Entfernungen geführt. Außerdem treten Entferngsänderungen ein.

erlin, den 26. Mai 1926. (554)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib (Tfv. 4a).

it Gültigkeit vom 1. Juni 1926 werdie Unterabschnitte 2,6a, 10a, 14, 15, 25a, 29, 41a, 51, 53a, 56, 61a, 64, 65, 89a, 91, 93, 93a, 96b, 100 und 110 erberg) des Abschnitts „II. Zuags- und Anstoßfrachten" geändert. eres enthält die am 1. Juni 1926 ereinende Nummer des Tarifanzeigers.

erlin, den 28. Mai 1926. (563)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

---

tscher Eisenbahn-Personen- und äcktarif, Teil I (Tfv. 600). Deutr Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A (Tfv. 1a).

it Gültigkeit vom 4. Juni 1926 treten ßlich der in der EVO. auf Grund Verordnung des Reichsverkehrsisters vom 4. Mai 1926 im Reichstzblatt Teil II bekanntgegebenen erungen in den §§ 19 (1), 34 (2) und 1) d nachstehende Änderungen und inzungen in den Tarifen ein:

Im Personen- und Gepäcktarif, I werden im § 19 der Absatz (1) die Ausführungsbestimmung gehen. Die bisherigen Absätze (2) (4) erhalten die Ziffern (1)—(3). er wird im § 34 (2) im letzten Satz Wort „Personenbeförderung" ersetzt h „Gepäckbeförderung".

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, I Abt. A wird in § 60 (1) d im iten Satz zwischen den Worten „gilt" „sinngemäß" eingeschaltet: „nach erer Bestimmung des Tarifs". Der e Satz daselbst „Ist zum Bei-l . . . . sechsfach genommen wird" l gestrichen und hinter § 60 (1) d ende neue Ausführungsbestimmung I enommen:

„I. Die näheren Bestimmungen über e Erhebung von Frachtzuschlägen i Überlastung eines Wagens im erverkehr sind in den Tarifteilen II thalten."

e Änderungen und Ergänzungen der führungsbestimmungen sind gemäß EVO. genehmigt.

erlin, den 29. Mai 1926. (560)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

---

urchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7.

e bereits ausgesprochene Aufhebung immter Abteilungen des Tarifs tritt t am 31. Mai, sondern mit Ablauf des Juni in Kraft.

tona, den 25. Mai 1926. (547)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

---

isch-Jugoslawischer Güter- und Kohlenverkehr.

t sofortiger Gültigkeit wird der im hnitt C Ziffer 1 des Tarifs vom März 1926 genannte Betrag von Goldfranken in 10 Goldfranken abdert.

eslau, den 31. Mai 1926. (567)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Zum 1. Juni 1926 wird das Heft C II neu ausgegeben. Erhöhungen werden, soweit nicht bereits ein früherer Zeitpunkt bekanntgegeben oder im Tarif angegeben ist, erst mit dem 1. August 1926 gültig. Gleichzeitig mit dem Heft erscheint der Nachtrag 1, der teils Änderungen während des Druckes sowie auch sonstige Ergänzungen und Änderungen der Ausnahmetarife, z. B. Erweiterung des Geltungsbereichs des Ausnahmetarifs 16c, Verlängerung des Ausnahmetarifs 5a bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. September 1926, Einführung eines neuen Ausnahmetarifs 114 für Sulfitablauge der Zellstofferzeugung enthält. Abzüge des neuen Tarifs (Preis 4,20 RM) und des Nachtrags 1 (Preis 0,20 RM) können durch die Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 22. Mai 1926. (545)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ic (Tfv. 4b).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 werden die Bestimmungen für Bamberg, Kelheim, Marktbreit, Ochsenfurt, Regensburg und Würzburg ergänzt. Ferner wird eine Bestimmung für Nordhausen aufgenommen. Näheres enthält die am 1. Juni 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 29. Mai 1926. (564)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 wird der Ausnahmetarif 7c für Eisenerz usw. sowie die Besonderen Ermäßigungen im Tarif Nr. 30 des deutsch-tschechoslowakischen Güterverkehrs (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) (Seite 209, Nachtr. I, Seite 28) neu gefaßt.

Berlin, den 29. Mai 1926. (561)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 600). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A (Tfv. 1a).

Die Aufbrauchsfrist für vorhandene Bestände an Beklebezetteln und Anhängern — vgl. Fußanmerkung zur Ausf.-Best. 14 zu § 40 EVO. und zur Ausf.-Best. V 1 zu § 62 (7) EVO. — ist bis zum 31. Dezember 1926 verlängert.

Berlin, den 1. Juni 1926. (569)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1926 erscheint eine Neuausgabe des nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarifs. Die Ausgabe vom 15. August 1924 mit den Nachträgen 1 und 2 wird aufgehoben. Durch den neuen Tarif treten infolge des Wegfalls der bayerischen Lokalbahnzuschläge zahlreiche Entfernungskürzungen ein. Für einzelne Verbindungen ergeben sich geringe Entfernungserhöhungen. (555)

Frankfurt (M.), den 27. Mai 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, gültig vom 1. August 1925.

a) Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1926 ist auf Seite 112 des Tarifs in die Klasse D folgende neue Tarifstelle aufzunehmen:

„Kaltasphalt (Emulsion von Erdölpech (Petroleumpech) mit einem Eigengewicht (spezifisches Gewicht) von mindestens 1 bei 20° C und Wasser unter Zusatz von höchstens 5 % anderer Stoffe)",

b) die gleiche Tarifstelle ist als neue Ziffer 34a in das Verzeichnis IV aufzunehmen.

Bis zur Herausgabe des nächsten Nachtrags ist die Ergänzung im Tarif handschriftlich vorzunehmen.

Berlin, den 1. Juni 1926. (562)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. bis 30. Juni 1926 werden bei jeder Stationsverbindung die Frachtsätze in Abteilung I ermäßigt um

76 Reichspfennig bei 5 t,
65 „ „ 10 t und
63 „ „ den Hauptklassen.

Die dadurch erhaltenen neuen Frachtsätze der Abteilung I gelten, soweit sie billiger sind als die bestehenden Frachtsätze anderer Abteilungen, auch in diesen.

Die durch Stern gekennzeichneten besonderen Frachtsätze der Abteilung I werden um dieselben Beträge gekürzt; ihre Anwendung bleibt wie bisher auf See-Einfuhrgut aus niederländischen Seehäfen beschränkt.

(Rbd. Köln I. 8. Tf. 9. vom 27. V. 1926.)

Karlsruhe, den 27. Mai 1926. (551)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 für den Verkehr Schweiz-Niederlande.

I. Im Abschnitt I Ziffer 1 ist als zweiter Absatz nachzutragen:

„Getrennte Frachtberechnung nach den Frachtsätzen dieses Ausnahmetarifes und den Frachtsätzen der regelrechten deutschen Tarifklassen oder eines anderen deutschen Ausnahmetarifes ist nicht zugelassen."

II. Mit Gültigkeit vom 1. bis 30. Juni 1926 werden bei jeder Stationsverbindung die Frachtsätze in Abteilung I ermäßigt um

76 Reichspfennig bei 5 t,
65 „ „ 10 t und
63 „ „ den Hauptklassen.

Die dadurch erhaltenen neuen Frachtsätze der Abteilung I gelten, soweit sie billiger sind als die bestehenden Frachtsätze anderer Abteilungen, auch in diesen. (552)

Karlsruhe, den 27. Mai 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 28. Mai 1926. (565)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 erhält der Abschnitt „Besondere Frachtermäßigungen" im Tarif Nr. 30 (S. 209, Nachtrag I, S. 28) folgende Fassung:

Besondere Frachtermäßigung.

Für Güter der Abt. A (Eisenerz), B 1 (Schwefelkiesabbrände) und C (Manganerz) wird der Frachtsatz der Schnittariftafel A von Stettin nach Oderberg im Rückvergütungswege auf 625 hč ermäßigt, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Es müssen geschlossene Züge zur Beförderung aufgegeben werden.

2. Der ermäßigte Frachtsatz wird nur gewährt, wenn mindestens ¼ der vom 1. 6. bis 31. 12. 26 auf dem gemischten Oder-Bahnweg und dem reinen Bahnweg von Stettin über Oderberg beförderten Gesamtmengen, mindestens aber 100 000 t, nach diesem Tarif abgefertigt worden sind.

Der Frachtunterschied wird im Rückvergütungswege durch die Reichsbahndirektion Oppeln erstattet, wenn der Antrag binnen 3 Monaten nach Ablauf der Auflieferungsfrist unter Beifügung eines Verzeichnisses eingereicht wird, das nach Aufgabetagen geordnet für jede beförderte Sendung folgende Angaben enthalten muß:

a) Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens,
b) das der Frachtberechnung zugrunde gelegte Gewicht,
c) die erhobene deutsche Schnittfracht.

Dem Verzeichnis ist eine Nachweisung über die auf dem gemischten Oder-Bahnweg von Stettin über Oderberg bezogenen Sendungen — getrennt nach Mengen und Aufgabetagen — beizufügen. Die Vorlage der Original- oder Duplikatfrachtbriefe ist nicht erforderlich, wenn die angegebenen Mengen mit den durch die Reichsbahndirektion Oppeln ermittelten übereinstimmen. Forderungsberechtigt ist der Empfänger. Die Auszahlung der Frachtunterschiede erfolgt in RM zu dem am Zahlungstage gültigen bahnamtlichen Erhebungskurs.

Vorstehende Bestimmungen gelten bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1926. Erfolgt deren Aufhebung vor dem 1. November 1926, so findet die Bedingung unter 2. keine Anwendung. Bei Aufhebung in der Zeit vom 1. November bis 30. Dezember 1926 wird die Bedingung unter 2. als erfüllt angesehen, wenn innerhalb der Geltungsdauer der Bestimmungen mindestens ¼ der auf dem gemischten Oder-Bahnweg und dem reinen Bahnweg von Stettin über Oderberg beförderten Gesamtmengen und mindestens der auf diesen Zeitraum entfallende prozentuale Anteil der unter 2. vorgesehenen Mindestmenge von 100 000 t nach dem Tarif Nr. 30 abgefertigt worden ist.

Tschechoslowakischer Wortlaut:

Zvláštní sleva dovozného.

Pro zboží odd. A (železná ruda), B 1 (výpalky kyzu železného) a C (manganová ruda) sníží se sazba dílčí tarifní tabulky A ze Štětína do Bohumína návratkem na 625 hč, splní-li se tyto podmínky;

1. K přepravě musí býti pokaždé podán celý vlak.

2. Zlevněná sazba se přizná thedy, když z celkového množství přepravovaného jednak cestou Odra — dráha, jednak jen cestou po dráze ze Štětína přes Bohumín bude odbavena v době od 1. VI. — 31. XII. 1926 jedna čtvrtina, nejméně však 100 000 tun podle tohoto tarifu.

Rozdíl dovozného bude navrácen ředitelstvím říšské dráhy v Opolí, bude-li oň žádáno do 3 měsíců po podeji zboží ku přepravě. K žádosti musí býti přiložen seznam, který musí obsahovati údaje pro každou přepravovanou zásilku, seřaděné podle doby podání, a to:

a) vlastnickou značku a číslo vozu,
b) váhu, která byla základem pro výpočet dovozného,
c) dílčí dovozné, zaplacené za německou trať.

K seznamu musí býti připojen výkaz zásilek, došlých ze Štětína přes Bohumín částečně po Odře, částečně drahou, odděleně podle množství a podle dne podání.

Nákladní listy nebo duplikáty není třeba předkládati, souhlasí-li udané množství s oním, které zjistilo ředitelství říšské dráhy v Opolí. Oprávněným k pohledávce jest příjemce.

Rozdíl dovozného bude vyplacen v říšských markách podle výběrného kursu, platného pro železnice v den výplaty.

Předchozí ustanovení platí až do odvolání, nejdéle do 31. prosince 1926. Bude-li zrušeno před 1. listopadem 1926, neplatí podmínka, označená číslicí 2. Zruší-li se v době od 1. XI. — 31. XII. 1926, bude podmínka uvedená pod 2. splněná, bylo-li odbaveno podle tarifu čís. 30 v době platnosti tohoto ustanovení nejméně jedna čtvrtina celkového množství přepraveného po Odře a dráze a jen po dráze ze Štětína přes Bohumín a nejméně část, která činí příslušné procento z nejmenšího množství 100 000 tun, obsaženého v podmínce 2. v poměru doby pro slevu vymeřené k době jejího trvání.

Dresden, am 28. Mai 1926. (553)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. Dezember 1925.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1926 werden im Artikeltarif Nr. 37 einige Änderungen durchgeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 25. Mai 1926. (559)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reexpeditionstarif für Hanf, gehechelt und ungehechelt und Hede von Königsberg (Pr.) Ost, Lizent und Kaibf. nach deutschen Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1926 erscheint ein Reexpeditionstarif für Hanf, gehechelt und ungehechelt, und Hede sowjetrußischer Herkunft von Königsberg (Pr.) Ost, Lizent und Kaibf. nach bestimmten, im Tarif aufgeführten deutschen Stationen. Der Tarif wird den beteiligten Güterabfertigungen direkt zugestellt werden und ist zum Preise von 3 ℳ von der Auskunftsstelle bei der Güterabfertigung Königsberg (Pr.) Ost und von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin, Bf. Alexanderplatz, zu kaufen. (556)

Königsberg (Pr.), den 26. Mai 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverke[hr]

Am 5. Juni 1926 werden einige Sta[tio]nen in den Tarif aufgenommen und [...] Entfernungen für einige Stationen [...] Reichsbahndirektionsbezirks Trier [...] Wirkung vom 5. August 1926 erh[...] Alles Nähere und weitere Tarifer[gän]zungen enthält der Tarif- und Verke[hrs]anzeiger für den Güter- und Tierv[er]kehr (T. V. A. I), auch geben die [be]teiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 28. Mai 1926. (5[...])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 1. Juni 1926 tritt zu dem Gü[ter]tarif für die Oberschlesische Schmals[pur]bahn vom 1. November 1924 der N[ach]trag IV in Kraft, der kleinere Än[de]rungen der Bestimmungen der Abschn[itte] A, B, D, F und H des Tarifs enthält. [...] Nachtrag ist bei der Stationsk[asse] (Schmalspurbahn) in Beuthen (O[ber]schles.) zu haben.

Oppeln, den 26. Mai 1926. ([...])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1926 [...] zum Tarifheft B der Nachtrag 1 in K[raft]. Durch diesen Nachtrag erfolgt die [Ein]führung von Sonntagsrückfahrkarten [im] Verkehr mit Neustadt O.-S. Näh[ere] Auskunft erteilt die Bahnverwaltung [in] Zülz.

Neustadt O.-S., den 31. Mai 1926. (8[...])

Direktion
der Neustadt-Gogoliner Eisenbah[n]

3. Personen- und Gepäckverkeh[r]

Tarif für die Beförderung von Perso[nen], Reisegepäck und Expreßgut im Berl[iner] Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird [das] Vorwort des obigen Tarifs dahin [ge]ändert, daß die Bekanntmachungen [über] die Ausgabe sowie über Nachträge [und] sonstige Änderungen dieses Tarifs [nur] noch in dem Tarif- und Verkehrsanz[eiger] für den Personen-, Gepäck- und Ex[preß]gutverkehr der Deutschen Reichsb[ahn-]Gesellschaft und der deutschen Pr[ivat]eisenbahnen und in der Zeitung [des] Vereins Deutscher Eisenbahnver[wal]tungen erfolgen. Rechtsverbindl[iche] Kraft hat jedoch nur die Bek[annt]machung in dem genannten Tarif- u[nd] Verkehrsanzeiger.

Die Tarifänderung ist gemäß § [...] Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung geneh[migt].

Berlin, den 27. Mai 1926. [...]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[t].
Reichsbahndirektion Berlin.

4. Verkauf von Altmaterial.

Etwa 40 000 kg unbrauchbare [...] karten, lose und gebündelt, sollen [ver]kauft werden. Angebotsbogen und B[e]dingungen können in unserem Präs[idial]büro, Fürstenstr. 1—10, eingesehen [und] von dort gegen portofreie Einse[ndung] von 1,— ℳ in bar (nicht in [Brief]marken), soweit Vorrat reicht, be[zogen] werden. Die an uns einzusendende[n An]gebote werden am 12. Juni 1926, [vor]mittags 10 Uhr, im Verwaltungsgeb[äude] Fürstenstr. 1—10, eröffnet. Der Z[u]schlag erfolgt bis zum 19. 6. 1926.

Magdeburg, im Mai 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft]
Reichsbahndirektion Magdebur[g]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 23. Berlin, den 10. Juni 1926. LXVI. Jahrgang.

Der Inhalt befindet sich am Schlusse der Mitteilungen (Seite 630).

Generaldirektor Oeser †

Ein Menschenleben, reich an Arbeit, reich an Erfolgen, hat sein Ende gefunden. Der

Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

Herr Reichs- und Staatsminister a. D. Dr.-Ing. e. h. Rudolf Oeser

ist am 3. Juni d. J. in Berlin verschieden. Wenn auch die Näherstehenden mit Bangen die Schicksalsstunde kommen sahen, die dem Leben des seit längerer Zeit Schwerleidenden ein Ziel setzen würde, so ergreift doch alle, nachdem die Wirklichkeit eingetreten ist, aufrichtiger Schmerz um den Verlust des trefflichen Mannes. Jeder, der den Verstorbenen gekannt hat — das darf hier ausgesprochen werden — hat ihm größte Hochachtung gezollt. Alle, die mit ihm und unter ihm gearbeitet haben, werden stets in Verehrung des Verstorbenen gedenken.

Rudolf Oeser wurde am 13. November 1858 zu Coswig in Anhalt geboren und entstammt einer Fabrikantenfamilie. Er studierte in Berlin Philosophie und Nationalökonomie. Als Redakteur war er zunächst in Süddeutschland tätig und kam dann zur „Frankfurter Zeitung", deren Redaktionskollegium er über 25 Jahre, insbesondere als Redakteur des wirtschaftspolitischen Teils, angehörte. Eine schwere Erkrankung, eine Folge übermäßiger beruflicher und öffentlicher Betätigung, veranlaßte ihn zum Ausscheiden aus dieser Stellung. Nach seiner Genesung trat er erneut in die Frankfurter Redaktion ein, bis er während des Krieges nach Stettin übersiedelte, um die politische und geschäftliche Leitung der dortigen „Ostsee-Zeitung", eines in Handelskreisen angesehenen Blattes, zu übernehmen.

In das Preußische Abgeordnetenhaus wurde er gelegentlich einer Neuwahl im Januar 1902 gewählt. Dem Reichstage gehörte er von 1907 bis 1912 an. In beiden Parlamenten sprach er besonders zu wirtschaftlichen und sozialen Fragen.

Für die Kanalpolitik und für die Vereinheitlichung des Verkehrs trat er in Wort und Schrift sehr frühzeitig ein. Im Abgeordnetenhaus vertrat er seine Fraktion beim Haushalt der Eisenbahnverwaltung; ebenso war er Berichterstatter für den Haushalt der Handels- und Gewerbeverwaltung.

Oeser hat sich auch schriftstellerisch durch Abhandlungen über wirtschaftliche, handelspolitische und Verkehrsfragen betätigt. So äußerte er sich zur Besteuerung des Kleinhandels, zur Frage der Syndikate und Kartelle, zur Bevölkerungsfrage usw.

Bereits im Jahre 1917 war Oeser die Leitung des neu eingerichteten Reichswirtschaftsamtes angeboten worden. Er lehnte jedoch damals die Übernahme dieses Amtes aus politischen Erwägungen ab. Am 25. März 1919 wurde er von dem Präsidenten der verfassunggebenden Preußischen Landesversammlung zum Mitgliede des Preußischen Staatsministeriums und Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten berufen. Am 23. April 1921 schied er, nachdem fast alle Aufgaben seines Ressorts auf das Reich übergegangen waren, aus dem Amte des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten aus.

Nachdem Oeser im April 1921 zum Landeshauptmann der Provinz Sachsen gewählt worden war, trat er das neue Amt am 1. Juli 1921 an. Er bekleidete dieses aber nur über Jahresfrist, da er bereits am 22. November 1922 das Reichsministerium des Innern übernahm. Auch diesen Posten versah er nur kurze Zeit, weil er am 13. August 1923 zum Reichsverkehrsminister ernannt wurde. Am 27. September 1924 wurde Minister Oeser zum Generaldirektor der neu errichteten Reichsbahn-Gesellschaft ernannt und infolgedessen von dem Amte als Reichsverkehrsminister enthoben.

Dieser kurz skizzierte Lebensgang zeigt, daß vielseitige und schwere Aufgaben an den Verstorbenen, zumal in den politisch und wirtschaftlich schwierigen letzten Jahren, herangetreten sind.

Ohne Übertreibung darf gesagt werden, daß es Oeser bei seinen hervorragenden Geisteseigenschaften gelungen ist, aller Aufgaben, selbst der schwierigsten, Herr zu werden. Klarer Blick, ein umfassendes Verständnis für die wirtschaftlichen Zusammenhänge, scharfer Verstand, der die Folgen eines Entschlusses auf weite Sicht abzuwägen vermochte, große Sachlichkeit, eiserner Fleiß und seltene Energie, die ihn auch während seiner Krankheit bis zu seinem Ende nicht verließ, vereinigten sich in ihm, um ihn zu den Stellungen besonders befähigt erscheinen zu lassen, die das Lebensschicksal ihm zuerkannte.

Es kann im Rahmen eines kurzen Lebensbildes nicht die Aufgabe sein, das ganze erfolgreiche Wirken des Verstorbenen zu schildern, nur einiges Wenige aus seiner öffentlichen Tätigkeit sei hervorgehoben.

Als Preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten (März 1919 bis April 1921) war seine nächste Aufgabe der Wiederaufbau des durch den Krieg geschwächten Eisenbahnwesens. Es bleibt ein Verdienst Oesers, diesen gewaltigen Betrieb der Wiedergesundung zugeführt zu haben. Als große Aufgaben sind der Abschluß des Vertrages, betreffend Übergang der preußischen Staatseisenbahnen auf das Reich (Artikel 89 der Reichsverfassung), und die Durchführung des Friedensvertrages, soweit die Eisenbahnen in Betracht kamen, zu erwähnen. Unter seiner entscheidenden Mitwirkung kam ferner das Werk der Verreichlichung der Ländereisenbahnen zustande (Staatsvertrag vom 31. März 1920).

Auch als Chef der Preußischen Wasserbau-Verwaltung hatte er zufolge Artikel 97 der Reichsverfassung die Aufgabe der Verreichlichung; es galt, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in das Eigentum und die Verwaltung des Reiches zu überführen. Diese besonders schwierige Aufgabe hat er mit großem Geschick gelöst. Oeser hat in diesem preußischen Amte als Minister der öffentlichen Arbeiten als tatkräftiger Förderer des Reichsgedankens gewirkt. Auch die viel umstrittene Frage des Mittellandkanals hat er soweit gefördert, daß die Gesetzesvorlage im Preußischen Abgeordnetenhause angenommen wurde.

Als Landeshauptmann der Provinz Sachsen, eines der wichtigsten Wirtschaftsgebiete im Herzen Deutschlands, wurde er vor ungemein schwierige Aufgaben der Selbstverwaltung gestellt. Seine politischen Erfahrungen und sein verwaltungstechnisches Können haben sich auch auf diesem Posten bewährt.

Seine Ernennung zum Reichsverkehrsminister am 13. August 1923 fiel in die Zeit, als die Deutsche Reichsbahn infolge des Ruhreinbruchs ihrer schwersten Belastungsprobe ausgesetzt war. Hinzu kam, daß die Inflation die Finanz- und Tarifverhältnisse der Reichsbahn außerordentlich schwierig gestaltete. Als die Reichsbahn am 15. November 1923 aus dem Zusammenhang mit der Reichsfinanzverwaltung ohne Mitgabe eines Betriebskapitals losgelöst wurde, trat auch die Kreditnot an sie heran. Nur unter den größten Anstrengungen gelang es, dieser wirtschaftlichen Schwierigkeiten Herr zu werden.

Seine volle Schaffenskraft hat der Verstorbene der Leitung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gewidmet. Ihm ist es auch zu danken, daß auf Grund der Verhandlungen das Unternehmen einen deutschen Charakter bewahrte. Wie ernst er sein Amt auffaßte, geht aus der Begründung hervor, mit der er sein Landtagsmandat nach seiner Ernennung zum Generaldirektor niederlegte. Er begründete diesen Schritt mit folgenden Worten: „Das Reichsbahn-Gesetz legt dem Generaldirektor nicht die Pflicht zum Ausscheiden aus dem Parlament auf. Er ist aber andererseits der für den Betrieb allein verantwortliche Mann. Dadurch wird ihm eine außergewöhnlich große und schwere Aufgabe gesetzt, die eine volle Konzentration und ungeteilte Hingabe erfordert. Allein aus diesem Grunde sehe ich mich zu diesem Schritte veranlaßt. Ich glaube, so meinem Vaterlande am besten dienen zu können."

Die Schwierigkeiten der Deutschen Reichsbahn sind bekannt. Gleichwohl ist es Oeser gelungen, die durch die Dawes-Gesetze der Reichsbahn auferlegten Lasten trotz der Ungunst der Zeiten herauszuwirtschaften, ohne dabei die deutschen Wirtschaftsinteressen leiden zu lassen. Größere organisatorische Maßnahmen waren hierbei erforderlich, wobei schmerzliche Eingriffe, von dem Verstorbenen wohl selbst am meisten bedauert, unvermeidlich waren. Unbeirrt hat der Verstorbene sein ganzes Leben hindurch eine gerade klare Linie verfolgt. Sein Name ist unlösbar ruhmvoll mit der deutschen Eisenbahn für alle Zeiten verknüpft. Seine Verdienste um das deutsche Eisenbahnwesen würdigte die Technische Hochschule Karlsruhe am 14. Dezember 1925 durch Verleihung der Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber.

Bisher ist nur von dem öffentlichen Wirken des Verstorbenen gesprochen. An seiner Bahre stehen als nächste Angehörige trauernd seine Gattin, die ihn treu bis zum letzten Atemzuge gepflegt hat, und seine vier Kinder, zwei Töchter und zwei Söhne, die mit zärtlicher Liebe an ihrem Vater hingen. Ein schönes Familienleben war dem Hause Oeser eigen, und jeder, der Gast des Hauses sein durfte, erinnert sich gern der vornehmen Geselligkeit, die dort herrschte. Die Hinterbliebenen dürfen allseitiger aufrichtiger Teilnahme versichert sein.

Das Andenken des Ministers Oeser wird fortdauern in den Herzen aller derer, die ihm nahestanden und mit ihm oder unter ihm tätig waren.

W.

Über Rationalisierung im Eisenbahnbetriebswesen[1]).

Von Reichsbahndirektionspräsidenten **Dr.-Ing. Heinrich** in Halle a. S.

I. Einleitung. Begriffsbestimmung.

Die große Not, in die wir durch den Krieg und die Nachkriegszeit gekommen sind, zwingt uns auf allen Gebieten so gut und so billig als nur denkbar zu arbeiten. Nur wenn wir auf allen Gebieten unseres Wirtschaftslebens die besten und die billigsten Erzeugnisse liefern, werden wir in der Lage sein, die durch den Krieg und die Nachkriegszeit verlorengegangenen Märkte, besonders im Ausland, wieder zu gewinnen[2]). Nur dann, wenn wir so den Absatz und den Umsatz steigern, werden wir in die Lage versetzt werden, die große Zahl von 1,8 Millionen Erwerbslosen, die wir zur Zeit haben, erheblich zu verringern, und werden dann imstande sein, außer den Tributen an unsere ehemaligen Feinde auch noch etwas für die Verbesserung der Lage unseres armen ausgemergelten Volkes übrig zu behalten.

Wie weiter unten gezeigt werden wird, können und müssen wir die beste und billigste Fertigung unserer Erzeugnisse im wesentlichen durch drei Erfordernisse erreichen:

a) durch rücksichtslose Sparsamkeit (unter „rücksichtslos“ ist dabei die Sparsamkeit zu verstehen, die nicht nur gegen andere, sondern auch gegen die eigene Person angewendet wird),

b) durch zielbewußte Entfernung alles Verschwenderischen, Überflüssigen, Unfruchtbaren oder Unwirksamen,

c) durch Herausfinden der vorteilhaftesten Arbeitsweisen unter Berücksichtigung aller technischen Fortschritte.

Man kann diese drei Erfordernisse unter einem Ausdruck zusammenfassen, der seit Jahren im Eisenbahnwesen geläufig ist: Vermeidung jeder Leerlaufarbeit.

Für die Bestrebungen zur Verbesserung und Verbilligung der Arbeitsvorgänge zum Zwecke der Verbilligung des Enderzeugnisses ist in den letzten Jahren das Schlagwort „Rationalisierung“ aufgebracht worden. Es geht auf das lateinische Wort ratio = Vernunft zurück und kann, auf das Gesamteisenbahnwesen angewendet, mit „wirkungsvollster Betriebswirtschaft“ verdeutscht werden.

Bei Anwendung des Schlagwortes auf den Betrieb im engeren Sinne muß man sich folgendes vergegenwärtigen:

a) daß alle betrieblichen Aufgaben nach den drei Richtungen der Betriebssicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit angefaßt werden müssen,

b) daß sich ferner der beste Wirkungsgrad — also die beste und billigste Fertigung der betrieblichen Erzeugnisse — nur dann ergeben kann, wenn die drei Richtungen im richtigen Verhältnis zueinander stehen.

Man muß ferner daran denken,

c) daß nachhaltige Erfolge in der Erreichung wirkungsvollster Betriebswirtschaft nur zu erzielen sein werden, wenn die Arbeiten planmäßig auf alle Gebiete des weitverzweigten Betriebswesens erstreckt werden und wenn sie dauernd betrieben werden, denn bei allen mit technischen Hilfsmitteln arbeitenden Unternehmungen darf die dauernde Aufwärtsbewegung der Technik nicht außer acht gelassen werden.

Hiernach kann man folgende Begriffsbestimmung aufstellen:

Unter Rationalisierung im Eisenbahnbetriebswesen - wirkungsvollster Betriebswirtschaft - versteht man diejenige planmäßige und dauernde Tätigkeit der leitenden Betriebsbeamten, die darauf hinarbeitet, durch Beseitigung jeder Leerlaufarbeit unter richtiger Abstimmung der drei Forderungen der Betriebssicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit die besten und billigsten Betriebsleistungen zu erzielen, um der deutschen Wirtschaft durch niedrige Tarife den Wettbewerb auf dem Weltmarkt zu ermöglichen.

Da die Leistungen stark von den Werkzeugen abhängen, so bedarf es keiner Erwähnung, daß die Rationalisierung sich nicht nur auf den eigentlichen Betriebsdienst (die Bildung und Beförderung der Züge), sondern auch auf die übrigen Kapitel der Betriebswissenschaft und die Werkzeuge der Betriebsführung zu erstrecken hat, also

a) die betrieblichen Gesetze und Vorschriften (das geistige Handwerkszeug),
b) das Betriebspersonal,
c) die organisatorischen Einrichtungen,
d) die Betriebsmittel und Betriebsstoffe,
e) die baulichen Grundlagen.

Es muß hervorgehoben werden, daß ein großer Teil der nachfolgenden Erörterungen nicht nur für das Eisenbahnbetriebswesen, sondern für alle Gebiete des Eisenbahnwesens gilt.[3])

II. Allgemeine Wege der Rationalisierung.

Will man die Wege erkennen, die bei der Rationalisierung im Eisenbahnbetriebswesen zu beschreiten sind, so handelt man nicht unvorteilhaft, wenn man von der Rationalisierung der Industrie ausgeht, wenn auch ohne weiteres zuzugeben ist, daß die Wege bei der Eisenbahn nicht ganz mit denen bei der Industrie übereinstimmen können, einmal deshalb, weil das Hauptmittel der industriellen Rationalisierung — das Gedingewesen — im Betriebe nicht angewendet werden kann und zweitens deshalb, weil sich der Eisenbahnbetrieb auf 9300 Bahnhöfen und 460 Betriebswerken, also auf rd. 10 000 verschiedenen Stellen in Deutschland abspielt.

---

[1]) Vortrag, gehalten in der Verwaltungsakademie Berlin am 3. April 1926.

[2]) Der Verlust an Märkten, an denen nicht nur Deutschland, sondern auch England krankt, wird durch nachstehendes Beispiel gekennzeichnet.

Zahl der Baumwollspindeln in Stück	1913	1924
in Indien	6 000 000	8 000 000
„ Japan	2 300 000	4 800 000
„ China	fast 0	3 300 000

ähnlich in Brasilien.

Die Baumwolle erzeugenden Länder schickten im Frieden ihre Rohstoffe zum großen Teil nach Europa und bezogen von dort die Fertigware. Im Kriege mußten diese Länder eigene Industrien schaffen.

[3]) Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit nach Menge steht zur Zeit nicht im Vordergrund des Interesses, da, von wenigen Ausnahmen abgesehen, der Verkehr zur Zeit noch unter der Friedenshöhe steht und da wohl nicht so bald wieder eine durchschnittliche jährliche Steigerung, wie sie in den letzten Friedensjahren üblich war (bis 8 %), zu erwarten ist, wohl aber wichtig und sehr zu betreiben ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit nach der Seite der Schnelligkeit, um dem Wettbewerb des Kraftwagens entgegenzutreten.

Wenn man ehrlich sein will, so muß man anerkennen, daß, wenn auch das Schlagwort Rationalisierung in jetziger Bedeutung unbekannt war, so doch schon in früheren Jahren nach dem Inhalt des Wortes bis zu einem gewissen Grade bei den ehemaligen Ländereisenbahnen verfahren wurde, wenn auch zuzugeben ist, daß dies etwas planlos geschah. Wenn die Einnahmen sanken, wurden Sparsamkeitserlasse in die Welt gesetzt, und wurden die Ausgaben verringert soweit als möglich. Wenn der Verkehr sich wieder hob, wenn die Einnahmen wieder stiegen, wenn damit die Leistungsfähigkeit wieder in den Vordergrund trat, so waren die Sparsamkeitserlasse bald wieder vergessen. Alle Wirtschaftlichkeitserlasse bezogen sich zudem hauptsächsich auf die Verringerung der Kopfzahlen und die Verringerung des Materialverbrauchs. Die Nachprüfung der Arbeitsweisen wurde nur stiefmütterlich behandelt, da im ehemaligen Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Preußen vor dem Kriege die Betriebsabteilung fehlte, die allein in der Lage gewesen wäre, richtunggebend in dem fraglichen Gebiet zu wirken.

Bei der Rationalisierung der Fabrikbetriebe sind nach meinen Beobachtungen verhältnismäßig wenige Hauptleitsätze zu beachten, wobei es gleichgültig ist, ob es sich um Herstellung von Kraftwagen, von photographischen Apparaten, von Zigarrenanzündern u. dergl. handelt.

Man stelle sich vor, daß es, um der amerikanischen Konkurrenz zu begegnen, gelingt, die 65 Kraftwagenfabriken in Deutschland dahin zu bringen, in Zukunft statt der vielen Dutzende von Typen, die jetzt für die gleichen Zwecke gebaut werden, nur noch einen Einheitsgebrauchswagen von 8 bis 9 PS zu bauen, und daß es ferner gelingt, zu erreichen, daß bei der einen Gruppe der vorhandenen Firmen nur noch die Achsen mit Bremsvorrichtungen, bei der anderen Gruppe die Gestelle (Chassis), bei der dritten Gruppe die Einheitsmotoren, bei der vierten Gruppe die Oberwagen (Carosserie), bei der fünften Gruppe der Zusammenbau und bei der sechsten Gruppe die Entwurfsarbeiten ausgeführt werden. Man kann sich wohl vorstellen, daß bei solcher Zusammenarbeit der Einheitswagen erheblich billiger wird, als es jetzt möglich ist. Die Leistungsfähigkeit der in Frage kommenden Industrie wird zudem durch das vorstehend geschilderte Verfahren in den Einzelwerken so gehoben, daß unrentable Betriebe geschlossen werden können, ohne die Gesamtleistung zu beeinträchtigen.

Man kann hieraus folgende Grundsätze der Rationalisierung der Fabrikbetriebe erkennen:

a) Beschränkung in der Zahl der Typen und Ermöglichung von Massenarbeit, so daß das Taylorsche Transportband verwendet werden kann (Fließarbeit, Typisierung),
b) Verteilung der Typen oder der Teile des Fertigfabrikates auf die einzelnen Fabriken; damit höchste Spezialisierung (Steigerung der Güte und der Leistungsfähigkeit),
c) Schließung unrentabler Betriebe,
d) Gedingearbeit.

Diese Wege der industriellen Rationalisierung werden wir zweckmäßig, soweit möglich, auch bei der Rationalisierung im Eisenbahnwesen anwenden — wie es im Werkstättenwesen schon geschehen ist —, aber wir dürfen uns mit den angezeichneten Wegen im Betriebswesen nicht begnügen, denn sie tragen den verwickelten Verhältnissen des Betriebes nicht genügend Rechnung.

Die Typisierung verspricht keine großen Erfolge, wenn wir daran denken, daß wir schon jetzt eigentlich nur eine Einheit unseres Enderzeugnisses besitzen, nämlich das Wagenachskilometer. Im Güterverkehr erzeugen wir allerdings verschiedene Arten von Wagenachskilometern, nämlich X-, V-, R-, S-, SS-, K-, ferner O- und G-Wagenachskilometer. Abgesehen von den O-Wagenachskilometern ist eine Zusammenlegung der zuerst genannten Arten aus leicht begreiflichen Gründen nicht möglich. (Über die Typisierung der O-Wagenachskilometer wird weiter unten gesprochen werden.) Im Personenverkehr haben wir auch noch drei Arten von Wagenachskilometern, nämlich Achskilometer der 1./2., 3. und 4. Klasse.

Hinsichtlich der Spezialisierung wird man wohl kaum weiter gehen können, als man bisher gegangen ist. Wo die Leistungsfähigkeit und die Güte der Arbeit es erforderten und wo es wirtschaftlich vertretbar war, hat man schon immer die Trennung des Dienstes nach Personenverkehr und Güterverkehr durchgeführt und hatte man andrerseits die Trennung nach Betriebsdienst und Verkehrsdienst vorgenommen. Bei dem zurückgehenden Verkehr wird im Gegenteil zu prüfen sein, ob nicht im Interesse der Rationalisierung die Spezialisierung durch Zusammenlegung von Betriebs- und Verkehrsdienststellen usw. zu beschränken sein wird.[4])

Die Schließung unrentabler Betriebsstellen (von Bahnhöfen oder ganzen Strecken) verspricht ebenfalls keine allzu großen Erfolge, da für die vollständige Schließung nur ver zelte kleine Verkehrsstellen in Frage kommen, die nur verh nismäßig geringe Kosten verursachen. Die Schließung mittl Stellen ist wegen der Schädigung des Wirtschaftslebens unm lich. Etwas mehr Erfolg ist von der stundenweisen Schließ von Verkehrsstellen zu erwarten, vor allen Dingen von Schließen von Güterverkehrsstellen an Sonntagen, weil artige Schließungen auf eine große Menge von Stellen ausgede werden können.

Der Schließung unrentabler Betriebe gleichzuachten sind:

der Fortfall nicht besetzter Personenzüge und nicht ausgela ter Güterzüge,
der Fortfall der Halte von Güterzügen an Orten mit gering Verkehr,[5])
die Außerbetriebsetzung des zweiten Gleises einer zweigleisi Strecke,
die Außerbetriebsetzung von Blockstellen und Überholu stationen,
die Aufhebung des Nachtdienstes auf gewissen Strecken,
die Außerbetriebsetzung der einen Seite eines zweiseitigen V schiebebahnhofes u. a. m. (vgl. die genauen Ausführun in den §§ 256 und 257 der „Eisenbahnbetriebslehre“[6]).

Wenn auch die vorbeschriebenen Einschränkungsmaßnahm soweit angängig, durchgeführt werden müssen, so muß m dabei bedenken, daß durch sie der Fahrplan Beeinträchtigun erfährt und damit die Beförderung verschlechtert wird. Du diese Verschlechterung der Beförderung wird aber wieder Kraftwagenwettbewerb gefördert und damit der Umsatz Eisenbahn verringert.

Man kann daher wohl behaupten, daß die Wege der i dustriellen Rationalisierung für das Eisenbahnbetriebsw nicht genügen. Wenn man im Betriebswesen die Gewähr ha will, daß überall genügend gespart, an keiner Stelle nutz Arbeit geleistet wird, und überall die besten Arbeitsweisen wendung finden, dann bleibt außer der Anwendung der beschriebenen Wege nichts weiter übrig, als in allen Teilen Betriebes und seiner Werkzeuge in mühsamer Einz arbeit für alle Betriebsstellen und Strecken einer Direk und auch für den ganzen Reichsbahnbereich den Personal brauch, den Materialverbrauch und die Arbeitsweisen planmä und dauernd nachzuprüfen.

Die Wege dieser Nachprüfung werden naturgemäß äuß verschieden sein, je nachdem es sich um rationelle Behandl eines kleinen Bezirks, also Wirtschaftlichkeit im einzel handelt, oder ob die großen leitenden Gesichtspunkte in Fr kommen, die für das ganze Reichsbahngebiet Geltung hab z. B. die Frage des technischen Systems der Betriebsführ (Dampfbetrieb oder elektrischer Betrieb), die Frage der samtorganisation usw. Bei der Rationalisierung im kleinen w der Schwerpunkt der Tätigkeit nicht im Bürozimmer, sondern den Dienststellen an Ort und Stelle zu suchen sein.

III. Richtlinien für die Rationalisierung des Eisenbahnbetri wesens.

Sowohl für die Rationalisierung im kleinen als auch für im großen kann man folgende Grundsätze aufstellen, die

[4]) In den Bezirken Königsberg und Trier sind auf Nebenbahnen mit geringem Verkehr Einheitsämter durch Zusammenfassung der bisherigen Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämter versuchsweise gebildet worden.

[5]) Im Bezirk Halle wurden in den letzten Wochen du Fortfall von 69 Halten 26 Zugstunden erspart.

[6]) Im letzten halben Jahre wurden u. a. folgende Außer triebsetzungen durchgeführt; im Bezirk Halle: Stillegung Westberges des Rangierbahnhofes Roßlau, Aufhebung der Ba höfe Merseburg und Mockau als Zugbildungsbahnhöfe, Ver gerung der Rangierarbeiten auf Bahnhof Elsterwerda du Änderung der Leitungsvorschriften; im Bezirk Köln: Stilleg des Südflügels des Rangierbahnhofes Hohenbudberg, ferner Ostflügels des Bahnhofes Kalk-Nord, des Westflügels des Ba hofes Eifeltor; im Bezirk Essen: Stillegung der Bahnhöfe B rop, Bottrop-Süd und Horl; im Bezirk Elberfeld: Stillegung Nordsüdflügels des Bahnhofes Hengstey, der Bahnhöfe Ger heim und Elberfeld-Varresbeck; im Bezirk Münster: Stilleg des West-Ostflügels des Bahnhofes Kirchweyhe, des Bahnh Hiltrup.

. aus dem vorher Gesagten, z. T. aus der Natur des Eisen-
betriebes ergeben.

Bei allen Arbeiten ist von der jetzt bestehenden Wirk-
keit auszugehen. Es hat keinen Sinn, abenteuerliche
würfe für eine Rationalisierung aufzustellen, die wir bei
rer trostlosen Wirtschaftslage doch nicht verwirklichen
ten.

Zt. kann z. B. mancher vorteilhafte Rationalisierungsvor-
g allein wegen der leidigen Wohnungsnot nicht verfolgt
len.

Kein Gebiet des Betriebes oder seiner Werkzeuge darf von
fster Nachprüfung verschont bleiben. Vollständig vorur-
sfrei müssen die mit der Rationalisierung Beauftragten
re Aufgabe herangehen, unbekümmert darum, ob einzelne
tenklassen Nachteile erleiden, unbekümmert darum ferner,
lte liebe Gewohnheiten angetastet werden. Jeder an maß-
der Stelle Beteiligte muß davon durchdrungen sein, daß
seiner Arbeit letzten Endes das Wohl der Eisenbahn und
das Schicksal des deutschen Volkes abhängt. Sein Leit-
t muß sein: „Schaffen wir keine Absatzmärkte für die
sche Wirtschaft, so gehen wir zu Grunde." Es kann mög-
sein, daß durch die Rationalisierungsarbeiten die Zahl der
rbslosen vorübergehend noch gesteigert wird, und doch
man sich durch diesen vorübergehenden, überaus beklagens-
n Nachteil nicht von dem großen Ziele abhalten lassen[7]).

Bei allen Arbeiten ist zunächst zu prüfen, ob zur Erzielung
Enderzeugnisses alle Teilarbeiten überhaupt erfor-
lich sind, ob nicht vielleicht ein Teil vereinfacht, ein
rer Teil fortgelassen werden kann, ob nicht ein dritter
umgestaltet werden muß.

r Bürodienst darf hierbei nicht ausgelassen werden. Ein
r Teil Zeit und Kraft wird immer noch durch überflüssige
ibereien vergeudet.

Bei allen Arbeiten ist zu beachten, daß der Betrieb
der Selbstzweck der Eisenbahn ist, sondern daß er der
ner des Verkehrs, das Mittel zur Erreichung der
ke des Verkehrs ist; im Interesse der Rationalisierung
Betriebes dürfen daher nicht Maßnahmen getroffen werden,
lie Verkehrsbedienung erheblich beeinträchtigen.

Da die Billigkeit der Beförderung von dem Umsatz, in un-
n Falle der Größe des Verkehrs, abhängt, so muß bei allen
nalisierungsbestrebungen an die Steigerung des
kehrs gedacht werden, besonders muß verhütet werden,
nicht etwa durch Verschlechterung der Beförderung erheb-
Verkehrsmengen dem Kraftwagen oder dem Luftverkehr
führt werden.

Vor Bearbeitung jedes neuen Gegenstandes der Rationali-
ng ist, soweit möglich, festzustellen, um welche Beträge
h handelt, entweder für den Ort oder für den Direktions-
k oder den ganzen Reichsbahnbereich. Es soll dadurch
itet werden, daß nicht etwa die Ermittlungen mehr kosten
lie Sache einbringt. Die Ermittlungen müssen durchaus
h angestellt werden. Es dürfen nicht nur die Ersparungen
igenen Bezirk berücksichtigt werden, sondern auch die
kosten in Betracht gezogen werden, die die Änderungen
icht in einem anderen Bezirk verursachen.

h Änderung der Arbeitsvorgänge ist nachzuprüfen, ob die
schlagten Erfolge erreicht sind. Bei günstigen Erfolgen
Mitteilungen an die Zentralstelle und an alle anderen Be-
zu machen.

Falls die mit der Betriebsführung betrauten Beamten
n umfangreicher Dienstgeschäfte zur planmäßigen Ratio-
erung nicht ausreichen, empfiehlt es sich, wenigstens bei
größeren Direktionen, besondere Dezernate für be-
triebswissenschaftliche Untersuchungen ein-
zurichten; nur so wird es möglich sein, die vielen umfang-
reichen, z. T. langwierigen Beobachtungen an Ort und Stelle
durchzuführen.

8. Die höheren Stellen müssen darüber wachen, daß die mit
der Rationalisierung im Hauptamt Beauftragten nicht etwa
überflüssige Untersuchungen einleiten, die allen
Stellen nur große Arbeit machen, ohne eine Verbesserung des
Wirkungsgrades zur Folge haben. Es ist besser, daß die „Wirt-
schaftsprüfer" zeitweise die Hände in den Schoß legen, als daß
sie durch überflüssige Schreibereien den Nachweis ihrer Da-
seinsberechtigung erbringen.

9. Es ist deshalb erforderlich, von Zeit zu Zeit, mindestens
jährlich einmal, festzustellen, welche Gesamtkosten durch die
für die Rationalisierung besonders eingesetzten Kräfte ent-
stehen, sowohl bei den Direktionen als auch bei anderen Stellen,
damit nicht etwa der rechtzeitige Abbau einzelner Ra-
tionalisierungskräfte versäumt wird. Es bedarf keiner
Erwähnung, daß über die Tätigkeit dieser Kräfte Listen mit
Angabe der Gesamterfolge aufzustellen sind.

IV. Hilfsmittel der Rationalisierung im Eisenbahnbetriebswesen.

Wenn man schnelle Erfolge in der Rationalisierung im Eisen-
bahnbetriebswesen erreichen will, so darf man sich nicht nur
auf die in Abschnitt II angegebenen einzelnen Nachprüfungen
beschränken, die naturgemäß viel Zeit erfordern, sondern man
muß mit den Mitteln des Vergleichs arbeiten, indem
man z. B. Leistungszahlen und Kopfzahlen gleichartiger Stellen
(z. B. verschiedener Bahnhöfe, Betriebswerke usw.), natür-
lich unter Beachtung der örtlichen Sonderheiten jeder Stelle,
miteinander vergleicht[8]).

Die Benutzung der Vergleichszahlen setzt natürlich voraus,
daß sie für alle Bezirke nach gleichen Grundsätzen aufgestellt
werden.

Als Hilfsmittel der Rationalisierung kommen hauptsächlich
folgende in Frage:

1. Statistik der Leistungen („Vorschrift für die Er-
mittlung der Zugleistungen." V. Z. L. vom 1. April 1926).

Die Feststellung geschieht seit dem 1. 8. 1925 bei allen Direk-
tionen übereinstimmend nach dem Lochkartenverfah-
ren; so ist das von dem Amerikaner Hollerith erfundene Ver-
fahren der maschinellen Ordnung und Zusammenzählung der
auf gelochten Karten vermerkten Arbeitsvorgänge benannt
worden. Das Lochkartenverfahren ergibt:

a) Die Zugkilometer, getrennt nach Haupt- und Nebenbahnen, unterteilt nach Schnellzügen, Eilzügen, Personenzügen, Eilgüterzügen, Durchgangs- und Nahgüterzügen usw.,
b) die Achskilometer, getrennt nach Haupt- und Nebenbahnen, unterteilt nach Gepäckwagen, Personen- und Güterwagen (beladen, leer, deutsche, fremde). Ferner unterteilt nach Dampfbetrieb, elektrischem Betrieb und Triebwagen,
c) die Bruttotonnenkilometer, getrennt nach Zugarten,
d) die Nettotonnenkilometer der beförderten Ladungen.

2. Die Selbstkostenberechnung oder Betriebs-
kostenberechnung, die seit dem 1. April 1924 für alle
Direktionsbezirke nach gleichen Grundsätzen vierteljährlich
aufgestellt wird. Die Hauptverwaltung fertigt eine Zusammen-
stellung, so daß alle Direktionen ihre Werte miteinander ver-
gleichen können.

Wenn auch zuzugeben ist, daß die Selbstkostenberechnung
noch verbesserungsfähig ist, so muß doch hervorgehoben wer-

[7]) Es versteht sich von selbst, daß das letzte Ziel aller Ra-
lisierungsarbeiten: Absatzsteigerung und damit Arbeit für
etzt Erwerbslosen, nur erreicht werden kann, wenn auf
n Gebieten des öffentlichen und privaten Lebens die
nalisierungsarbeiten vorgenommen werden.

[8]) Solche Vergleichszahlen werden häufig angegriffen, weil die Sonderheiten jeder einzelnen Stelle angeblich nicht genügend berücksichtigt werden können; selbst wenn Vergleichszahlen Mängel haben, so sind sie trotzdem wertvoll, da sie es ermöglichen, nicht nur verschiedene Stellen miteinander zu vergleichen, sondern auch die Leistungen derselben Stelle zu verschiedenen Zeiten zu vergleichen, z. B. Leistungen und Aufwand derselben Dienststelle in den verschiedenen Monaten desselben Jahres oder in den gleichen Monaten verschiedener Jahre.

den, daß sie erst seit kurzer Zeit besteht und daß vor ihr überhaupt kein Mittel zur Feststellung der Selbstkosten vorhanden war. Sie gibt alle Aufwendungen in bezug auf 1 Achskm an; je größer die Zahl der Achskilometer, je größer also der Divisor, umso geringer ist der Einheitssatz. Man hat aus diesem Grunde behauptet, daß das Verfahren keinen genügenden Anreiz zum Ersparen von Achskilometern biete. Dem kann man dadurch am besten entgegenwirken, daß außer dem Einheitssatz für 1 Achskilometer vor allem auch die Zugauslastung in Betracht gezogen wird.

Der zur Verbesserung des Verfahrens eingesetzte Ausschuß wird zu prüfen haben, ob nicht außer der Ermittlung der Kosten für 1 Achskilometer auch die Kosten für 1 Bruttotonnenkilometer und 1 Nettotonnenkilometer festzustellen sein werden. Aus dem Verhältnis der Bruttotonnen- zu den Nettotonnenkilometern wird man ganz besonders wertvolle Schlüsse auf den Wirkungsgrad des betrieblichen Arbeitens der einzelnen Direktionen ziehen können, besonders hinsichtlich der Wagenverteilung.

Eine weitere Verbesserung des Verfahrens wird vielleicht darin zu suchen sein, daß man die Steigungen und Krümmungen der verschiedenen Strecken berücksichtigt, indem man statt der jetzt üblichen wirklichen Längen die virtuellen Längen einführt. Das Endergebnis der so „veredelten“ Selbstkostenberechnung würden dann die virtuellen Bruttotonnenkilometer sein.

3. Wirtschaftlichkeitsstatistik der Verschiebebahnhöfe. Sie ist seit 1924 einige Male für 143 größere Rangierbahnhöfe nach einheitlichen Grundsätzen aufgestellt worden und gibt u. a. die Kosten für die Rangierung eines Wagens in Pfennig an. Der für die Verbesserung dieses Verfahrens eingesetzte Ausschuß wird in erster Linie festzustellen haben, mit welcher Richtzahl (Koeffizient) der Nahgüterzugwagen bzw. der Ortsgüterwagen im Verhältnis zu dem Durchgangsgüterzugwagen anzusetzen sein wird. Am richtigsten scheint es, diese Richtzahl für jeden Bahnhof besonders festzusetzen, da die Ortsverhältnisse und die Verkehrsverhältnisse überall verschieden sind. (Der Ausschuß hat dem Vernehmen nach seine Arbeiten beendet.)

4. Die Wirtschaftlichkeitsstatistik des Lokomotivdienstes. Durch diese ausgezeichnete, seit 1921 bei der Reichsbahn eingeführte, Statistik wird monatlich festgestellt, wieviel Mengen an Kohle und Öl, wieviel Köpfe an Aufsichtspersonal, Lokomotivpersonal, an Handwerkern und Betriebsarbeitern für 1000 Lokomotiveinheitskilometer[9]) aufgewendet werden.

Nach dieser Wirtschaftlichkeitsübersicht kann jede Direktion die Ergebnisse der Betriebsführung in den einzelnen Betriebswerken und Ämtern miteinander vergleichen. Eine von der Hauptverwaltung gefertigte Vierteljahreszusammenstellung gestattet den Vergleich in den verschiedenen Direktionsbezirken. Die Zusammenstellung enthält ferner den Anteil jeder Direktion an der Gesamtleistung in Prozenten.

5. Zeitaufnahmen. Die Zeitstudien oder Zeitaufnahmen bestehen in der einen längeren Zeitraum (mindestens 24 Stunden) umfassenden Messung der Dauer der verschiedenen Arbeitsvorgänge. Ursprünglich wohl nur zur genauen Nachprüfung der zeitlichen Beanspruchung einzelner Beamten eingesetzt, haben sich die Zeitaufnahmen seit Januar 1924 durch Hinzunahme der kritischen Beobachtung der Arbeitsweisen zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel der Rationalisierung entwickelt, nicht nur für den Betriebsdienst selbst, sondern auch für die Werkzeuge der Betriebsführung. Die Zeitaufnahmen kön[nen] benutzt werden:

a) für das geistige Handwerkszeug zur Nachprüf[ung] der Zweckmäßigkeit der Dienstvorschriften und auch [der] Durchführbarkeit der betrieblichen Gesetze;

b) für das Personalwesen
zur Ermöglichung einer zweckmäßigen Arbeitsverteil[ung] und eines gerechten Arbeitsausgleiches,
zur Gewinnung von Unterlagen für die Notwendigk[eit] einer Personalvermehrung oder -verminderung,
zur Lieferung beweiskräftiger Zahlen bei Meinungsv[er]schiedenheiten zwischen Verwaltung und Personalv[er]tretung;

c) für die Organisation
zur Gewinnung von Anregungen zu organisatorisc[hen] Änderungen;

d) für die Bauanlagen
zur Lieferung beweiskräftigen Materials für die Notw[en]digkeit baulicher Änderungen;

e) für den Betriebsdienst selbst
zur Aufdeckung der Ursachen einer unwirtschaftlichen [Ar]beitsweise,
zur Gewinnung planmäßiger Unterlagen, um an [den] Brennpunkten die höchste Betriebsleistung herauszuho[len].

Voraussetzung für das erfolgreiche Ergebnis der Zeit[auf]nahmen ist

a) das Vorhandensein des geeigneten und gut ausgebild[eten] Personals (Zeitstudieningenieure),

b) die vorzügliche Vorbereitung der Arbeiten.

Soll z. B. die Tätigkeit einer Rangierkolonne untersucht w[er]den, so ist vorher durch den Dienststellenvorsteher ein gen[auer] Arbeitsplan vorzulegen, nicht nur für die zu untersuchende [Ko]lonne, sondern auch für die Nachbarkolonnen (da verschied[ent]lich Abschiebung von Arbeiten beobachtet wurde).

Besonders notwendig kann die Untersuchung der Zweckmä[ßig]keit der Rangiergänge z. B. beim Zusammensetzen der G[üter]züge und die Untersuchung der Rangierbewegungen, die [an] Nahgüterzügen auf kleineren Bahnhöfen auszuführen sind, s[ein]. Letzteres scheint besonders deshalb von Wert, weil man es [zu]meist nicht mit im Hauptamt tätigem Rangierpersonal zu [tun] hat und die Leitung der Rangierbewegungen von dem Aufsi[chts]beamten über den Zugführer häufig auf den sogenannten [Ran]gierschaffner übergeht, der vielfach zudem täglich wechselt.

Der Zeitstudieningenieur der Direktion Halle hat vom 1. [Ja]nuar 1925 bis 1. März 1926 eine Ersparnis von 371 800 RM n[ach]gewiesen.

6. Die Personalstatistiken.

Hier sind zu erwähnen: die Kopfpläne (die Soll- und I[st]sitzung) der Dienststellen und Ämter, die Diensteinteilur[ngen,] die Dienstdauervorschriften, ferner die besonderen, für gew[isse] Zwecke angefertigten Zusammenstellungen, z. B. Kopfza[hl] für das Büropersonal der Ämter mit tabellarischer Übers[icht] des Arbeitsmaßes der Ämter (Kopfzahl, Kilometerzahl, Ar[t] der Dienststellen, Anzahl der Dienst- und Mietwohnungen, [der] Weichenhebel, der Signalhebel, der Gestattungsverträge u[sw.]), ferner die Kopfzahlen für das Büropersonal der großen Di[enst]stellen, ferner die Anzahl der Köpfe an Zugbegleitpersonal [die] auf 1000 Zugkilometer entfällt.

Hier ist ferner zu erwähnen die Rangliste der höheren [Be]amten der Reichsbahn, die eine Reihe interessanter Vergl[eiche] gestattet, schließlich das Merkblatt 4 der Direktion Halle [für] die Überwachung des Personalbedarfs (vgl. „Eisenbahnbetr[iebs]lehre“, 2. Auflage Anlage 11).

7. Die Diba-Aufschreibungen.

Man versteht hierunter Aufschreibungen über das Arbeit[sauf]kommen, das der **Dienststellenbewertungs-Ausschuß** seit [19..] für die Dienststellen aller Zweige des Eisenbahnwesens [vor]nehmen läßt.

[9]) Durch Erlaß vom 7. April 1921 sind für die Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn Leistungsverhältniszahlen festgesetzt worden. Die damals vorhandenen schwächsten Lokomotiven (S_1, S_2, P_3, G_1, G_2, T_4) erhielten die Leistungszahl 1, und dementsprechend wurden nach Maßgabe der größten Zugkraft die Verhältniszahlen der übrigen Typen ermittelt (P_8 ist $= 2,1$; $P_{10} = 3,0$; $G_{12} = 3,3$). Die Leistungszahlen gelten für alle Zwecke, z. B. für die Leistungen im Betriebe, für die Berechnung des Kohlenverbrauchs und für die Bewertung der Werkstättenleistungen.

oweit bekannt, können die Aufschreibungen bisher nur zur
tstellung des Ranges des Vorstehers der Dienststellen be-
zt werden (z. B. von sechster, achter oder zehnter Besol-
gsklasse). Die Aufschreibungen werden sich aber auch un-
ver zum Vergleich des nutzbringenden Arbeitens der gleich-
gen Stellen umgestalten lassen. Für die Betriebsstellen
l meines Erachtens eine andere Fragestellung für die Ar-
en des Rangierdienstes zweckmäßig sein. Auch die Bewer-
g der Telegraphier-Arbeit, lediglich nach der Zahl der Tele-
nme, scheint nicht ganz vorteilhaft.

Abrechnung der Bezirke der Reichsbahn-
ektionen.

ie weit die Abrechnung zum Vergleich des rationellen Ar-
ens der Direktionsbezirke benutzt werden kann, läßt sich
nicht übersehen, da noch keine Ergebnisse der ab 1. Januar
vorzunehmenden Abrechnung vorliegen. Soviel kann man
jetzt schon sagen, daß diese Abrechnung von großem psycho-
schen Wert sein wird. Alle für die Abrechnung eines Be-
s verantwortlichen Persönlichkeiten (Präsident, Haushaltsrat
Direktionsmitglieder) werden sich scheuen, ihre Zustim-
g zu nicht unbedingt notwendigen Arbeiten zu geben, da sie
Ausführung jeder derartigen Arbeit im Geiste eine Ver-
echterung der Monatsbilanz vor sich sehen.

Benutzung technischer und sonstiger Neue-
ngen.

er in der Rationalisierung des Betriebswesens der Eisenbahn
lgreich tätig sein will, muß die einschlägige Literatur des
und Auslandes dauernd verfolgen und auswerten. Es emp-
lt sich, diese Lesetätigkeit von vornherein zu rationali-
en; es ist nicht nötig, daß jede Stelle jede wichtige Zeit-
ift liest, es ist vielmehr richtig, daß jede Stelle den Auf-
bekommt, eine oder wenige der wichtigen Zeitschriften
hzuprüfen und die einschlägigen Artikel an alle in Frage
menden Stellen oder an die Hauptverwaltung mitzuteilen.

V. Beispiele.

n der Hand einiger Beispiele soll gezeigt werden, wie bei
Rationalisierungsarbeiten praktisch vorzugehen sein wird.
edarf keiner Erwähnung, daß bei dem großen Umfange des
iebswesens und seiner Werkzeuge im Rahmen eines kurzen
rages nur wenige Beispiele vorgeführt werden können. Bei der
ze der Zeit ist es auch nicht möglich, die als Beispiele an-
hnittenen Gebiete erschöpfend zu behandeln; es können zum
nur die Ziele vermerkt und die in Frage kommenden Auf-
n umrissen werden.

enn unter den Beispielen auch einige kleinere Gebiete aus-
ählt und dafür bedeutendere Gebiete ausgelassen werden, so
daraus nicht geschlossen werden, daß die Wichtigkeit der
en Gebiete nicht etwa erkannt ist. Es schien aber richtig
ein, die Aufmerksamkeit auch auf einige kleinere Gebiete
enken, da die großen Fragen durch die fortlaufende Behand-
in der Fachliteratur der letzten Jahre gewissermaßen
n im Lauf sind.

ı solchen wichtigen Fragen, die nicht im nachstehenden aus-
licher behandelt werden, müssen außer den schon in Ab-
itt II erwähnten folgende gerechnet werden:

das Problem der vorteilhaftesten Bildung der Güter
züge nach Verkehrsrücksichten, die Auswahl der
zweckmäßigsten Zugbildungsunterlagen, die sorgfältige
Auswertung der Belastungsnachweise zur richtigen Er-
kennung des Zeitpunkts für die Verwandlung von regel-
mäßigen Güterzügen in Bedarfszüge und umgekehrt, die
Frage des Ausfalls der regelmäßigen Güterzüge im Einzel-
fall. Hierher gehört auch die Sorge für die Paarigkeit der
Züge in beiden Richtungen, die Auslastung der Güterzüge
auf 150 Achsen zur Erreichung des Fortfalls von Leer-
fahrten;

alle Maßnahmen, die der Vermeidung der Unfälle
dienen, also zur Hebung der Betriebssicherheit beitragen.
— Die für Unfälle ausgegebenen Summen sind als gänzlich
unfruchtbar zu buchen —;

c) die Notwendigkeit der betrieblichen Erforschung und Ver-
besserung des Wagenumlaufs. Man vergegenwärtige
sich folgendes: Hat man täglich in einem Netz 100 000 Wa-
gen zu stellen und hat man mit 5 Tagen Umlauf zu rechnen, so
braucht man, abgesehen von den Reserven, für Reparaturen
usw. für das betreffende Netz 500 000 Wagen. Gelingt es,
durch verkehrliche und betriebliche Maßnahmen die Um-
laufszeit von 5 auf 4½ Tage herunterzudrücken, so kommt
man bei der oben angegebenen Wagengestellung mit 450 000
Wagen aus. Man braucht also 50 000 Wagen weniger zu
beschaffen und zu unterhalten. Es wäre erwünscht, daß
möglichst bald ein Ausschuß eingesetzt würde, der die
sämtlichen Fragen des Wagenumlaufs im Zusammenhange
zu untersuchen hätte[10]). Der Ausschuß müßte bestehen aus
einem Angehörigen des Verkehrsdienstes, des Betriebs-
dienstes, des Maschinendienstes und des Baudienstes;

d) die Untersuchung der günstigsten Geschwindigkeit
der Güterzüge. Seit 1924 ist, soweit angängig, für
die Durchgangsgüterzüge bei der Deutschen Reichsbahn
eine Geschwindigkeit von 40 km angeordnet worden. Es
wird aber zu prüfen sein, ob nicht vielleicht eine höhere
Geschwindigkeit (43 oder 45 km) als wirtschaftlicher zu
bezeichnen ist. Die Festsetzung dieser Geschwindigkeit
darf nicht schematisch für alle Strecken gleich angeordnet
werden. Es wird dabei auch auf die Leistungsfähigkeit
der Strecken Rücksicht genommen werden müssen. Um
die Zahl der Überholungen so gering wie möglich werden
zu lassen, ist es vorteilhaft, die Geschwindigkeiten so zu
wählen, daß die Zeitwegelinien der Durchgangsgüterzüge
mit denen der Personenzüge parallel sind;

e) sparsamer Kohlenverbrauch beeinflußt die Wirt-
schaftlichkeit des Eisenbahndienstes in hervorragender
Weise. Man denke daran, daß bei dem Kohlenverbrauch
der Reichsbahn im Jahre 1925 von 38 000 t täglich bei einem
Einheitspreise von 30 RM mit Fracht für den Tag 1,14 Mil-
lionen Mark allein für die Beschaffung der Kohle aufge-
wendet werden mußten. Die Ersparnis von nur 1 % Kohle
bringt also täglich einen Gewinn von 11 400 RM;

g) die Frage der Beschaffung der für den Betrieb und Ver-
kehr vorteilhaftesten Lokomotivtypen.

Es fragt sich, ob es richtiger ist, hauptsächlich schwere
Typen zu beschaffen, die häufig unausgenutzt sein werden
oder hauptsächlich mittlere Typen, die dann allerdings
wieder häufiger Vorspann erfordern werden. Es wäre
interessant, einmal festzustellen, wieviel Kilometer täg-
lich im Durchschnitt zur Zeit mit Vorspann gefahren wer-
den und auf wieviel Kilometer schwere Lokomotiven ohne
die ihrer Leistungsfähigkeit entsprechende Auslastung be-
nutzt werden.

In dieses Gebiet fällt auch die vermehrte Beschaffung
geeigneter Benzol- oder dergleichen Triebwagen. Hier-
durch wird gewissermaßen ein „Kraftwagenverkehr auf
der Schiene" ermöglicht, der durch Ausfüllung der Zug-
pausen, besonders im Verkehr zwischen größeren benach-
barten Städten, erheblich zur Bekämpfung des Kraftwagen-
wettbewerbs beitragen kann;

h) die Frage der Beseitigung des letzten Restes der Hand-
bremswagen im Güterverkehr, die sich als „Fremd-
wagen" unangenehm bemerkbar machen, besonders in ein-
zelnen Reichsbahnbezirken. Wenn eine Annahme der
Kunze-Knorrbremse durch das Ausland nicht in Frage
kommt oder ein Zusammenspiel der Kunze-Knorrbremse
mit der vom Ausland eingeführten Bremse nicht zu er-
warten steht, dann muß man jedenfalls zur Beschaffung
von Leitungsrohren für die Fremdwagen übergehen.

---

[10]) Der Ausschuß ist inzwischen eingesetzt worden.

A. Die Werkzeuge der Betriebsführung.

1. Das geistige Handwerkszeug (Vorschriften, Erlasse, Verfügungen usw.):

a) Nach der jetzigen, wenigstens bei den ehemals preußischen Direktionen üblichen Einteilung der Vorschriften in persönliche und sachliche wird von den Auszubildenden täglich eine Menge Zeit auf das Studium der Originalvorschriften (Fahrdienstvorschriften, Stellwerksvorschriften usw.) verwendet, aus denen sich die Dienstanfänger die nötigen für sie in Frage kommenden Bestimmungen selbst heraussuchen müssen. Nach meinen Beobachtungen könnte für das viele Geld, das die Vorschriften kosten und die viele Zeit, die auf das Studium verwendet wird, mehr erreicht werden, wenn man, wenigstens für die unteren Beamtenklassen, nur je eine Dienstvorschrift zurecht machte, die alle für die betreffende Dienstklasse in Frage kommenden Bestimmungen enthielte, ähnlich wie es jetzt schon bei den preußischen Dienstanweisungen für Lokomotivführer und Bahnwärter teilweise geschehen ist. Die Bestimmungen des Signalbuches brauchten in die für jede Sparte auszuarbeitende Gesamtvorschrift nicht aufgenommen zu werden, denn die Bestimmungen des Signalbuches müssen im vollen Umfange von allen Betriebsbeamten gekannt werden;

b) auch die jetzigen Unfallverhütungsvorschriften könnten meines Erachtens wirksamer zur Kenntnis der in Frage kommenden Bediensteten gebracht werden.

Nach einer Zusammenstellung der Pressestelle der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurden im Jahre 1925 1451 Bedienstete getötet, 1332 davon durch eigene Unvorsichtigkeit.

Wieviel Elend für die betroffenen Familien, wieviel vergeudete Volkskraft, wieviel ohne jeden Nutzen verwendete Ausgaben für die Reichsbahn-Gesellschaft stellen diese Zahlen dar! Man wirkt im Sinne der Rationalisierung, man trägt zur Verringerung dieser erschreckenden Zahlen bei, wenn man die Unfallverhütungsvorschriften zweckmäßiger ausgestaltet, denn sie hängen jetzt vielfach verstaubt und verschmutzt in den Aufenthaltsräumen und den Diensträumen.

Vorteilhaft wäre eine Trennung der Vorschriften nach den Hauptsparten, die bei der Eisenbahn vorhanden sind. Zur anschaulicheren Belebung der Worte würden zweckmäßig kleine Bilder mit Darstellung des Richtigen und des Falschen verwendet, wie es bei den Direktionen Dresden und Berlin schon versucht worden ist; die jetzigen Worte müßten durch kurze wirksame Merksprüche unter den Bildern ersetzt werden, also nicht in der Fassung: Es ist verboten, das und das zu tun, sondern in der Form: Du gefährdest Dein Leben, wenn Du dieses und jenes unterläßt oder tust;

c) ein großer Teil der sehr wertvollen Erlasse der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hauptsächlich über den sogenannten betrieblichen Kleindienst, hat häufig nicht die genügende nachhaltige Wirkung. Der wechselnde Verkehr, die fortschreitende Technik geben Anlaß zu sehr vielen Verfügungen allgemeinen und besonderen Inhalts. Sie werden von den Direktionen an die Ämter und Dienststellen weitergegeben und — verschwinden, da neue Verfügungen nachdrängen, in den Akten und sind dann leicht vergessen, bis die Angelegenheit nach Jahr und Tag aus Anlaß eines neuen Sonderfalles wieder aufgenommen wird.

Zur Verbesserung des Wirkungsgrades der wertvollen Arbeiten der Zentralstelle wäre es erwünscht, wenn z. B. jährlich einmal, nach Teilgebieten getrennt, Zusammenstellungen der noch gültigen Allgemeinverfügungen herausgegeben würden. Die Inhaltsangaben müßten bei aller Kürze so erschöpfend sein, daß eine Benutzung der Akten nicht mehr nötig wäre. Die Zusammenstellungen wü[...] bei Dezernenten, Amtsvorständen und g. F. den [...] stehern größerer Dienststellen in besonderen Schnellhe[...] mappen als dauerndes Unterrichtsmaterial gesam[...] werden[11]);

d) nicht nur von Dienstanfängern (vgl. Punkt a) wird [...] los viel Zeit verbraucht, sondern auch von den mei[...] derjenigen, die als Vorsteher, Amtsvorstände, Kontro[...] usw. in eine leitende Stellung kommen, weil sie für [...] Tätigkeit, die hauptsächlich in der Überwachung [...] Untergebenen beruht, kein brauchbares Handwerks[...] besitzen. Längere Zeit, zum Teil Jahre, vergehen, ehe [...] Betreffenden aus eigener Kraft sich das nötige Mat[...] selbst gesammelt haben. Dringend empfehlen möchte [...] daher die Herausgabe eines für alle Direktionen gült[...] Anhalts für Geschäftsprüfungen, der [...] 20 Jahren bei einzelnen preußischen Direktionen gebra[...] wurde. Für die Direktion Halle wird der „Anhalt“ [...] herausgegeben, falls die einheitliche Herausgabe für [...] Reichsbahngebiet nicht angeordnet wird.

2. Personalwesen.

a) Eine der wichtigsten Aufgaben der Personalpolitik [...] es sein, zu erreichen, daß an den leitenden Stellen [...] richtigen Persönlichkeiten stehen, nicht nu[...] höheren, sondern auch in unteren leitenden Stellen, and[...] falls werden keine Erfolge in der Rationalisierung e[...] werden. Man stelle sich z. B. vor, daß der Vorsteher [...] größeren Dienststelle ungeeignet ist und daß auch [...] Vorstand des Amtes versagt, dann wird man begre[...] daß auch das tüchtigste Direktionsmitglied wenig wir[...] reichen können, weil seine Anordnungen nicht in [...] kungsvoller Weise durchdringen.

Jede Rationalisierung müßte man daher damit begin[...] daß man planmäßig nachprüft, ob die Leitenden [...] Stellung gewachsen sind, bis zum Vorsteher und A[...] lungsleiter einer Dienststelle herab. Zur wirksamen [...] reichung dieses Zieles und zur gleichmäßigen Behan[...] müßte man vor allen Dingen für die Beurteilung d[...] Persönlichkeiten gemeinsame Richtlinien herausg[...] Meines Erachtens muß verlangt werden:

α) Ein großes Maß bestimmter (positiver) Kenntnis[...] Betriebswesen und eingehende betriebliche E[...] rungen,

β) eine gefestigte Gesundheit, da der Betriebsleiter [...] Wind und Wetter, bei Nacht und Nebel seinem Di[...] muß nachgehen können,

γ) ausgezeichnete moralische Eigenschaften; der Be[...] muß ein leuchtendes Beispiel an Fleiß, Arbeitsfre[...]

---

[11]) Nicht nur im Betriebe, sondern in allen Geb[...] des Eisenbahnwesens muß man sich bemühen, den [...] brauch der Akten möglichst unnötig zu machen. [...] kann die in den Stürmen des Verkehrslebens tä[...] Bediensteten nicht dauernd auf Akten, alte Amtsbl[...] oder Einzelverfügungen verweisen, das geht schon nicht w[...] des häufigeren Wechsels der Personen. Man muß das Wert[...] aus den Akten und Amtsblättern von Zeit zu Zeit in einem [...] druckten „Leitfaden“ zu sichern versuchen, der bei j[...] Vorsteher, Amtsvorstand usw. auf dem Schreibtisch liegt. [...] muß gewissermaßen die frühere preußische „Sammlung be[...] licher Vorschriften“, auf alle Fachgebiete des Eisenbahnw[...] ausgedehnt, in abgekürzter (Telegrammstil) Form alle [...] neu erscheinen lassen.

Wenn eine Eisenbahndirektion alle Ämter und Dienst[...] (z. B. 400) auf etwas hinweisen will und zu diesem Zwecke [...] Amtsblattverfügung erläßt, in der auf Verfügungen äl[...] Amtsblätter hingewiesen wird, so müssen 400 Stellen die [...] Verfügungen heraussuchen und sie unter entsprechender [...] änderung den Bediensteten zufertigen. Im Sinne der Rati[...] sierung wird es meist liegen, wenn der Bearbeiter in de[...] rektion aus den alten Amtsblattverfügungen eine neue [...] blattverfügung zurechtmacht. Er hat dann vielleicht ½ St[...] mehr zu tun, aber dafür wird vielleicht auf 400 Stelle[...] ¼ Stunde gespart.

keit und Verantwortungsgefühl für seine Untergebenen bieten,

er darf dem Alkohol nicht zugetan sein,

er muß eine friedliche Gesinnung zeigen (Eifersüchteleien der Dienststellenvorsteher usw. können vielen fruchtlosen Schriftwechsel hervorrufen),

er muß die Charakterstärke besitzen, für seine Person untadlig nach den dienstlichen Vorschriften zu leben,

er muß große Tatkraft besitzen (Initiative, Energie) und nicht eines Anstoßes von oben oder unten bedürfen, um zu Handlungen zu kommen,

3) für die höheren leitenden Stellen muß auch eine gewisse kritische Ader verlangt werden; die Inhaber dieser Stellen dürfen nicht alles als gut hinnehmen, was sich vielleicht früher einmal bewährt hat, sondern müssen dauernd darauf bedacht sein, vorteilhaften Änderungen Eingang zu verschaffen.

Die besten Vorschriften und Erlasse und auch die tüchtigsten leitenden Beamten verbürgen selbstverständlich noch keine „wirkungsvollste Betriebswirtschaft"; dazu ist erforderlich, daß auch die ausführenden Beamten, die nach Diensteinteilung den Dienst wahrnehmen, die nötige Eignung und Dienstkenntnis besitzen.

Für die Eignung muß das psychotechnische Prüfungsverfahren, das zur Zeit im Betriebsdienst nur bei den Rangierern angewendet wird, weiter ausgedehnt werden, vor allem auf Weichensteller und Fahrdienstleiter[12]). Bei der Aufstellung der Bedingungen für die Eignungsprüfung muß beachtet werden, daß für den Dienst auf kleinen Stationen selbstverständlich nicht so hohe Anforderungen gestellt zu werden brauchen als bei großen, weil die Verkehrsverhältnisse einfacher sind. Bei zu scharfer Auswertung der Ergebnisse würde es bei kleinen Stationen auch vielfach nicht möglich sein, die nötigen bodenständigen Leute herbeizuschaffen;

auch bei voller Durchführung der psychotechnischen Eignungsprüfung auf alle Bedienstetenklassen wird selbstverständlich dem Unterricht, wie bisher, ein erheblicher Teil an der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebswesens zufallen. Großer Wert wird auf die Ausgestaltung des Anfangsunterrichts (bei der Deutschen Reichsbahn Dienstschulwesen genannt) gelegt werden müssen. Bei der Verwertung der Arbeiten des Unterrichts- und Bildungsausschusses (Uba), die jetzt vor dem Abschluß stehen, wird aber zu beachten sein, daß nicht an Stelle der Planlosigkeit und des Zuwenig, unter dem wir früher zu leiden hatten, des Guten etwas zuviel getan wird. Wir dürfen nicht den unteren Beamtenklassen zu viele theoretische Kenntnisse über alle möglichen Dinge einprägen und dabei außer acht lassen, daß doch der Dienst im wesentlichen ein praktischer und vielfach auf Teilgebiete beschränkter ist. (Es ist z. B. unnötig, daß ein Weichensteller über elektrische Stellwerke unterrichtet wird, wenn er auf seiner Heimatstation nur mit mechanischen Stellwerken zu tun hat.)

Man wird vor allen Dingen auch den Kostenaufwand zu prüfen haben, den die Durchführung des planmäßigen Dienstschulwesens erfordert, und ob bei seiner Anwendung der Erfolg auch die aufgewendeten Kosten lohnen wird. Dabei wird zu berücksichtigen sein, daß bei Verbesserung des Unterrichts teilweise eine Verkürzung der Ausbildungszeiten möglich wird.

Ebenso wichtig wie der vorgeschriebene Anfangsunterricht ist nach meinen Erfahrungen die Erhaltung und Fortbildung der schon im Dienst befindlichen Betriebsbeamten in der Dienstkenntnis. Das kann nur geschehen durch den planmäßigen Fortbildungsunterricht (bei der Reichsbahn Dienstvortragswesen genannt). Um hier den richtigen Weg zu finden, wird man zweckmäßig an den Gebrauch beim Militär erinnern. Es genügte nicht, daß jemand in der Rekrutenzeit die Griffe usw. richtig auszuführen gelernt hatte, sondern man hielt es für nötig, daß durch dauerndes Exerzieren jedem Mann das in der Rekrutenzeit Gelernte so in Fleisch und Blut überging, daß es ihm das ganze Leben über gegenwärtig war.

Das Dienstvortragswesen wird daher der Rationalisierung am besten dienen, wenn die Dienstvorsteher durch regelmäßiges Abfragen sich von dem Festsitzen aller wichtigen Bestimmungen, besonders derjenigen der Betriebssicherheit, bei allen ihren Bediensteten überzeugen. Durch sorgfältig geführte Nachweise wird überwacht werden müssen, daß alle in Frage kommenden Bediensteten die Kenntnis gewisser grundlegender Bestimmungen der Betriebssicherheit alle ein oder zwei Jahre nachgewiesen haben. Es bedarf keiner Erwähnung, daß die leitenden Beamten bei ihren Rundgängen unerbittlich darauf halten müssen, daß die Vorschriften auch praktisch angewendet werden. Ich möchte im übrigen hinsichtlich dieses Punktes auf den Aufsatz „Das Eisenbahnbetriebspersonal und seine Erziehung" in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1921 hinweisen;

d) als sehr wertvoll für die praktische Unterrichtung hat sich das für den Bezirk Halle in Halle errichtete Lehrstellwerk erwiesen. In ihm können durch Druckkontakte alle Störungen dargestellt werden, die in Wirklichkeit vorkommen. Im Januar und Februar d. J. sind die in Frage kommenden Bediensteten, in Gruppen von 25 Personen zusammengefaßt, unterrichtet worden, und zwar:
die Blockwärter einen Tag,
die Stellwerksweichensteller zwei Tage,
die Fahrdienstleiter zwei Tage,
die Bahnhofsvorsteher einen Tag,
die Bahnmeister einen Tag.

Bei der Auswahl der Bediensteten müssen selbstverständlich die örtlichen Verhältnisse ihrer Heimatbahnhöfe berücksichtigt werden. Solche Bediensteten, die an ihrem Dienstort die Beobachtungen im Lehrstellwerk nicht anwenden können, müssen vom Kommando ausgeschlossen werden, weil auf sie sonst der Unterricht verwirrend wirken kann. Trotzdem den kommandierten Bediensteten keine Tagegelder gezahlt wurden, sondern nur auf Kosten der Verwaltung ein Mittagessen gegeben wurde, betrugen die Kosten für die angedeutete Belehrung rund 27 000 RM.

(Schluß folgt.)

---

[12]) Außer bei Rangierern wird im Eisenbahndienst das psycho-…ische Prüfungsverfahren zur Zeit schon auf Lehrlinge der …stätten und Fahrkartenverkäufer angewendet.

Bücherschau.

Feuerversicherung und Brandschadenabschätzung bei ma…ellen Fabrikeinrichtungen, von Dr. Felix Moral, Zivil…ieur und beeidigter Sachverständiger. Berlin 1926, VDI-…g G. m. b. H., 102 S., Preis geh. 2,80 ℳ, geb. 3,80 ℳ.

…s kleine Werk will Richtlinien für die Feuerversicherung …naschinellen Fabrikeinrichtungen und für die Abschätzung …Brandschäden an diesen geben, wobei besonderer Wert auf …mittlung des richtigen Versicherungswertes; die geeignete „Objektdeklaration" im Versicherungsvertrage und die Berechnung der Schadenhöhe im Brandschadenfalle gelegt ist. Aus dem reichen Schatze seiner mehr als 40jährigen Erfahrung bringt der Verfasser zahlreiche Beispiele, die seine Darlegungen eingehend erläutern. Das Werk wird einem jeden, der mit der Feuerversicherung einer maschinellen Fabrikeinrichtung zu tun hat, sicherlich sehr willkommen und nützlich sein. Die darin angegebenen Zahlen für die Ermittlung des Zeitwertes von Maschinen und maschinellen Einrichtungen seien auch den Leitern von Eisenbahn-Ausbesserungswerken zur Beachtung empfohlen.

Der Weinspediteur.

Seit einigen Jahren ist die Beförderung von Wein in Wagenladungen in großem Umfange von der Eisenbahn zum Kraftwagen abgewandert. Die Abwanderung des Nahverkehrs muß als Folge der Entwicklung des Kraftverkehrs hingenommen werden. Da die Weinorte vielfach weite Anfahrwege zu den Bahnhöfen haben, bringt die Verwendung von Kraftwagen für den Nahverkehr Vorteile, die die Eisenbahn nicht bieten kann. Um so bedauerlicher ist aber die Abwanderung des Fernverkehrs, weil die Eisenbahn durch die Abwanderung des hochwertigen Gutes erhebliche Einnahmenausfälle erleidet. Die Beförderung von Wein im Fernverkehr erfolgt mit Kraftwagen, die in der Regel für die Weinbeförderung besonders eingerichtet sind. Die besondere Einrichtung besteht darin, daß die Transportfässer mit dem Fahrzeug fest verbunden sind. Die Fässer haben die Größe der sogenannten Halbstückfässer, d. h. einen Fassungsraum von 600 bis 700 l. Diese Weinfahrzeuge sind also nichts anderes als der auf die Verhältnisse des Straßenverkehrs umgesetzte Kessel- oder Topfwagen der Eisenbahn. Freilich werden noch viele Weine in Gebinden des Absenders oder Empfängers verfrachtet, aber die Weinhändler gehen immer mehr zur Benützung der mit dem Fahrzeug festverbundenen Gebinde des Spediteurs über. Die Spediteure, die die Weinbeförderung mit Kraftwagen gewerbsmäßig betreiben, haben sich die Bezeichnung „Weinspediteur“ beigelegt. In der Hauptsache haben diese Weinspediteure ihre Niederlassungen in der Nähe der großen Weinbaugebiete (Pfalz, Mosel, Rheinhessen, Rheingau). Die edlen und die fertigen Weine werden im Fernverkehr selten mit dem Kraftwagen verschickt, offenbar deshalb, weil die Erschütterungen der Kraftwagenbeförderung der Güte des Weines schaden. In der Hauptsache werden nur die kleinen Verschnittweine mit dem Kraftwagen befördert. Diese Weine stellen aber die Hauptmasse der deutschen Weinerzeugung dar. Empfangsorte sind einige wenige Plätze, in denen der Weingroßhandel ansässig ist. Wenn wir von den Plätzen, die in den genannten Weinbaugebieten selbst oder am Rande dieser Gebiete liegen, absehen, sind als Empfangsplätze in erster Linie Würzburg, Kitzingen, Frankfurt a. Main und Stuttgart zu nennen. In der verhältnismäßig kleinen Stadt Kitzingen a. Main sind nicht weniger als 130 Weinhandlungen vorhanden. Würzburg dürfte nicht viel weniger haben. Wir schätzen den Weinempfang von Würzburg und Kitzingen, der mit Kraftwagen hereinkommt, auf jährlich mindestens 10 000 t. Der Wein kommt in der Hauptsache aus den Weinorten zwischen Neustadt (Haardt) und Landau (Pfalz) und aus der Gegend um Oppenheim (Rheinhessen).

Die Gründe für die Abwanderung des Weinverkehrs sind folgende:

1. die ungünstigen Beförderungsverhältnisse und die zahlreichen Beraubungen der Weintransporte in der Nachkriegszeit,
2. wenig entgegenkommende Behandlung der Schadensansprüche bei Transportschäden,
3. geringere Frachtkosten bei der Beförderung mit Kraftwagen wegen des Wegfalls der Kosten der Anfuhr, der Verladung, der Abfuhr und der Beförderung des Leergutes,
4. bedeutende Einsparungen an Kosten für Vorhaltung von Transportfässern,
5. Vereinfachung der Verladung und Entladung bei Beförderung mit Kraftwagen.

Die Beförderung auf der Schiene läßt heute in bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit nichts mehr zu wünschen übrig. Auch in der Behandlung von Reklamationsfällen wird heute großes Entgegenkommen geübt. In der Hauptsache spielt heute nur noch die Frage der Beförderungskosten — diese im weitesten Sinne verstanden — eine Rolle.

Wie steht es nun mit den Beförderungskosten?

Der Kraftwagen befördert mit einem Lastzug in der Regel rund 10 Fuder = 10 000 l Wein. Auf dieser Normalmenge sind die Beförderungspreise aufgebaut. 10 000 l Wein ergeben u[…] Hinzurechnung des Gewichts der Transportfässer ein Gew[…] von 12,5 t. Für die Beförderung dieser Gewichtsmenge verl[…] der Weinspediteur für die Strecke Landau (Pfalz) - Kitzi[…] (254 Bahnkilometer) zur Zeit etwa 430 RM Fracht, alle Ne[…] kosten einschl. der Rückfracht für Leergut und Versicher[…] inbegriffen.

Demgegenüber stellen sich die Beförderungskosten des B[…] transports folgendermaßen:

Reine Frachtkosten (254 km, Klasse A 10) für 12,5 t		396,3[…]
Kosten der Anfuhr und Verladung	rund	30,0[…]
Kosten der Entladung und Abfuhr	rund	30,0[…]
Versicherung für 5000 RM Haftsumme		25,0[…]
Fracht für Leergut	rund	40,0[…]
Rollgebühren für Leergut	rund	20,0[…]
		511,3[…]

Diese Gegenüberstellung zeigt, daß sich die Eisenbahnbef[…] rung wesentlich teurer stellt als die Beförderung mit K[…] wagen. Wenn die Eisenbahn diesen Verkehr zurückgewi[…] will, gibt es keinen anderen Ausweg als ein Herunterg[…] mit der Fracht. Das kann geschehen durch eine allge[…] Abtarifierung der weißen Verschnittweine oder durch […] führung eines Ausnahmetarifes von Weinerzeugungsorten […] den Großhandelsplätzen für Wein. Über die heutigen (…) handelspreise der kleinen Verschnittweine bestehen vie[…] falsche Vorstellungen. Diese kleinen Weine sind billige[…] Bier. Sie stellen sich im Großbezug auf 40—50 Pf. das l[…] Dieses Gut ist durch die Frachtsätze der Klasse A viel zu[…] belastet; es gehört allerhöchstens in die Klasse B. Es […] tariftechnisch schwierig sein, eine brauchbare Untersche[…] zwischen den hochwertigen Weinen und den kleinen Versc[…] weinen zu finden. Diese Schwierigkeiten müssen aber […] wunden werden. Kaufmännische Grundsätze gebieten uns[…] Verkehr Tarife zur Verfügung zu stellen, die der Pre[…] des Gutes angepaßt sind und die die Eisenbahn wettbew[…] fähig machen. Eine Tarifstelle „Verschnittweine, weiße […] weißgekelterte in Fässern mit einem Fassungsraum von m[…] stens 500 l, mit einem Großhandelspreis von weniger als […] für das Liter“ entspricht den zu stellenden Anforderungen.

Das gleiche Ziel kann natürlich auch durch Einführung […] Ausnahmetarifs von Weinerzeugungsorten nach den […] handelsplätzen für Wein erreicht werden. Da es nur sehr […] Großhandelsplätze für Wein gibt, kann die Tarifgebung […] nennenswerten Schwierigkeiten bereiten.

Wenn für die kleinen Verschnittweine die Tarifsätz[…] Klasse B zur Verfügung gestellt werden, wird die Eise[…] wieder annähernd wettbewerbsfähig. Wenn auf die Ver[…] rung des Gutes verzichtet wird und wenn es gelingt, auch[…] die Nebenkosten durch vertragliche Abmachungen mit […] teuren etwas zu senken, wird der Abstand zwischen den F[…] der Kraftwagenbeförderung und der Eisenbahnbeförderu[…] ziemlich ausgeglichen sein. Hinzu kommt, daß die Wein[…] teure dem Vernehmen nach ihre derzeitigen Frachtsätze […] mehr lange aufrechterhalten können, weil sie mit […] Sätzen fast nichts mehr verdienen. M. E. sollte es die De[…] Reichsbahn-Gesellschaft geradezu als eine Prestigefrag[…] trachten, im Fernverkehr die Wettbewerbsfähigkeit gege[…] dem Kraftwagen zu behaupten. Der Weinverkehr muß f[…] Schiene zurückgewonnen werden.

Ein weiterer Vorteil der Weinbeförderung mit Kraft[…] liegt darin, daß der Weinhändler beim Übergang zur Be[…] rung im Kraftwagen an Kosten für die Vorhaltung von […] portfässern spart und daß die Beförderung von Wein im L[…] des Spediteurs sehr bequem ist. Die Bequemlichkeit liegt […] daß der Wein am Winzerkeller ins Transportfaß gepum[…] bei der Ankunft am Keller des Weinhändlers in den Kell[…] geschlaucht werden kann. Auch diese Vorteile kann die […]

n bieten, wenn sie sich entschließt, bahneigene Transport-
er anzuschaffen. Die Schwierigkeiten der Vorhaltung bahn-
ner Transportfässer sind nicht unüberwindlich. Es wären
den Weinbaugebieten Faßheimatstationen zu bestimmen.
Faßheimatstationen hätten die ihnen zugewiesenen Fässer
erwalten, wobei die Faßpflege und Faßaufbewahrung orts-
ssigen Kellereien gegen vereinbarte Gebühren übertragen
l. Man könnte auch daran denken, eine gewisse Anzahl
R-Wagen für den Weintransport auszurüsten und einer
natstation zu überweisen. Die besondere Ausrüstung dieser
gen hätte in der Anbringung von Wiegen zu bestehen, in
n die bahneigenen Transportfässer ruhen. Mit diesen
gen könnte ein Pendelverkehr zwischen den Weinbau-
eten und den Großhandelsplätzen für Wein eingerichtet
den.

Die Überlassung von Fässern an die Verfrachter hätte gegen feste Nebengebühren zu erfolgen. Ebenso könnte die Anfuhr und Verladung gegen feste Nebengebühren von der Eisenbahn übernommen werden. Die Anfuhr und Verladung wäre den ortsansässigen Spediteuren gegen vereinbarte Gebühren zu übertragen. In dieser Form kann von der Eisenbahn die gleich sichere, bequeme und billige Beförderung geboten werden, wie vom Weinspediteur. Voraussichtlich wird aber schon eine Abtarifierung der Verschnittweine genügen, um den Weinverkehr für die Schiene zurückzugewinnen. Erst wenn sich zeigen sollte, daß die Abtarifierung keinen ausreichenden Anreiz zur Rückkehr zur Schiene auszuüben vermag, wäre an die Beschaffung bahneigener Transportgefäße oder an die Einrichtung besonderer Weinfaßwagen heranzutreten.

Burger, Reichsbahnoberrat in Würzburg.

Betrieb und Betriebsanlage.

Von Eisenbahninspektor **Neuhahn**, Görlitz.

ne wirtschaftliche Betriebsführung ist in erster Linie auf
hleunigung des Wagenumlaufs, also auf systematische Ab-
ung der Fahr- und Aufenthaltszeiten der Züge und Fahr-
e gerichtet. Die Betriebswissenschaft hat sich auf diesem
et mit der zweckmäßigen Umgestaltung des Gesamtfahr-
plans, soweit die Aufenthalte der Züge, und des Übergangs-
es, soweit die Aufenthalte der Fahrzeuge in Frage kommen,
eschäftigen. Beide Aufgaben sind von dem Verfasser ein-
nd untersucht und in gekürzter Form auch öffentlich be-
elt worden.

rner gehört zur Umlaufsbeschleunigung die Aufgabe, in
n Einzelbetriebe die Rangierarbeitszeit auf das durch die
iebssicherheit gebotene Mindestmaß einzuschränken. Der
ng der für die Rangierarbeit aufzuwendenden Zeit wird
ngt:

durch die Rangierarbeitsführung, also die Arbeitgüte,
durch die Betriebsanlage, ihren Umfang und ihre Be-
schaffenheit.

dem ersten Punkte wird in einer, an anderer Stelle zu ver-
tlichenden Abhandlung über die Zweckmäßigkeit im Rangier-
ebe eine systematisch gegliederte Zusammenfassung der
ierarbeitsfehler geboten werden. Auf dieser festen, in sich
lossenen Grundlage aufbauend, wurden die Fehlerursachen
mmt und unter leitenden Gesichtspunkten geordnet. Aus
so gewonnenen negativen Werten
en dann positive, scharf und knapp
te Grundsätze für eine zweck-
ge Arbeitsführung abgeleitet.

s Gegenstück hierzu will die nach-
nde Abhandlung, dem zweiten Ge-
spunkte entsprechend, nicht den Ar-
nden selbst, sondern die Maschine
n, an der er wirkt. Sie wird daher
Zweckmäßigkeit der Be-
bsanlage untersuchen und in
zahlen dartun, ob und inwieweit sie
„nach ihrer Beschaffenheit und nach ihrem Umfange“ dem
ebsbedürfnis nicht anpaßt, also zeit- und kraftverschwen-
wirkt.

Unterlagen für die Untersuchung werden aus der hier
zu erörternden zeichnerischen Darstellung des Betriebes,
Betriebsbilde, gewonnen, das, auf Beobachtung nach be-
nten Regeln gegründet, sämtliche Betriebsbewegungen und
ebsvorgänge derart genau festhält, daß der beobachtete Be-
jederzeit nach Belieben rekonstruiert werden könnte. Es
lt organisch in Betriebskreise. Unter dem Betriebskreise
e gesamte, in sich geschlossene, nach Ursprung und Ziel
mbare, durch die gleiche Kraftquelle erzeugte Rangierbewegung verstanden, also z. B. die Rangierarbeit der Lokomotive eines Güterzuges vom Zeitpunkte des Beginns ihrer Bewegung nach seiner Ankunft, bis zu dem des Schlusses ihrer Bewegung vor seiner Abfahrt. Ist diese Kraftquelle eine Rangierlokomotive, deren Ursprung und Ziel im Schuppen liegt, so sei die Bewegung als Rangierbetriebskreis, ist sie, wie im Beispiel, die Zuglokomotive eines zur Bedienung haltenden Güterzuges, als Zugbetriebskreis bezeichnet. Jede, auch die geringste Bewegung muß also einem Betriebskreise angehören. Im Betriebsbilde scheint der Betriebskreis als eine vielfach gebrochene, vom Anfangs- bis zum Endzeitpunkte ununterbrochen durchlaufende Bewegungslinie. Die nachstehende Übersicht dagegen zeigt in zeitlicher Ordnung sämtliche während der neunstündigen Hauptbeobachtung eines größeren Rangierbetriebes entstandenen Betriebskreise als gerade Linien. Sie wurden zur Unterscheidung in zeitlicher Folge fortlaufend numeriert. Man erkennt aus ihr Art, Zahl und Zeitdauer der selbständigen Rangierbewegungen, also auch die Gesamtrangierarbeitszeit während der neunstündigen Beobachtungsdauer. Man sieht, wie viele Rangierbewegungen gleichzeitig nebeneinander herliefen, wann und wie lange dies geschah, und kann schon aus diesem einfachen, allgemeinen Bilde oberflächliche Schlüsse auf die Verwendung des Personals und der Maschinen im Betriebe ziehen.

		Min.
I	Rglok Gbf	540
II	Probelok	24
III	Lok Z 304	12
IV	Bdz 6590	46
V	Gz 8351	67
VI	Rglok Pbf	205
VII	Gz 8355	47
VIII	Lok Z 591	36
IX	Gz 9515	86
X	Lok 6597	55
XI	„ 597	59
XII	„ 592	97
		1274

Eine Betriebsanlage ist nach ihrer Beschaffenheit fehlerhaft, wenn sie den Betrieb hemmt. Die Möglichkeit einer Betriebshemmung besteht bei allen den Punkten einer Betriebsanlage, in denen zwei Fahrwege sich kreuzen, also dort, wo eine Weichenstraße ein Gleis schneidet oder in es einmündet, weil vor jedem solchen Punkte von zwei gleichzeitigen Bewegungen eine unterbrochen werden muß, damit die andere stattfinden kann. Die so entstehende Bewegungsunterbrechung ist eine durch die Betriebsanlage bedingte Hemmung, der Kreuzungspunkt der Fahrwege sei Hemmpunkt genannt. Aber nicht alle Kreuzungspunkte der Fahrwege treten im Betriebe als Hemmpunkte auch wirklich hervor.

Die Untersuchung erstreckt sich nun darauf,

„von sämtlichen Hemmpunkten der Gleisanlage diejenigen zu erkennen, die, entsprechend der verschieden starken Betriebsbelastung der Anlageteile häufiger oder regelmäßig hervortreten und sie nach ihrer Bedeutung, d. h. nach Zahl und Zeitumfang zu bestimmen".

Hemmen sich zwei selbständige Rangierbewegungen, so schneiden sich im Betriebsbilde die ihnen entsprechenden Betriebskreise. Der hemmende Betriebskreis ist eine ununterbrochen durch den Schnitt fortlaufende, der gehemmte Betriebskreis eine Bewegungslinie, die am Schnitt durch das Stillstandszeichen unterbrochen wird. Es werden daher sämtliche Betriebskreisschnitte im Bilde aufgesucht und in nachfolgender Übersicht mit den durch die Schnitte verursachten Hemmzeiten vermerkt. Die Betriebskreisnummern sind die der vorstehenden Betriebskreisübersicht, die zum Vergleiche herangezogen werden kann, weil die Hemmzeiten nur innerhalb der Zeitspannen gleichzeitig gelegener Betriebskreise vorkommen können. Die örtliche Lage der Hemmpunkte ist an den Buchstaben im Lageplane erkennbar.

Hemmungsindex verschiedener Betriebe wird man sehr r den Grenzindex finden, dessen Überschreitung zu baulic Veränderungen der Anlage im wirtschaftlichen Interesse Reichsbahn zwingt. Zugleich werden die Untersuchungser nisse zu a und b zeigen, an welchen Punkten der Betrieb lage die Umbauarbeit einzusetzen hat und in welchem Umf sie auszuführen ist.

Untersuchungen dieser Art sollten zunächst in solchen trieben vorgenommen werden, die als unwirtschaftlich und triebshemmend bekannt sind, ohne daß es bisher, mangels eigneter Methoden, gelungen wäre, den Beweis für die Notw digkeit des Umbaues durch Wertzahlen zu erbringen.

In einem früheren Aufsatze[1]) wurde gezeigt, daß im glei Betriebe der auf eine einzelne Nutzbewegung entfallende beitszeitaufwand bei allen Untersuchungen unverändert blie z. B. in A stets 2,3 Min. —, während er in verschiedenen trieben verschieden war — z. B. in A 2,3 Min., in B 3,2 Min

Wird der gleiche Betriebsumfang, z. B. 100 Nutzbewegun auf einer kleineren Betriebsanlage geleistet, so ist die d aufzuwendende Arbeitszeit, also auch die für eine einz

Übersicht

über die bei einer Untersuchung des Gesamtbetriebes entstandenen Betriebsanlagehemmungen.

Lfd. Nr.	Es hemmt der Zug Nr.	der Kreis Nr.	den Kreis Nr.	von	bis	Minuten im Hemmpunkte a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l
1	.	I	II	10.18	10.22	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.
2	5 090	.	V	11.12	11.22	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.
3	.	VI	I	12.07	12.11	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
4	5 143	.	V	11.33	11.44	.	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5	.	IV	VI	11.50	12.06	.	.	.	.	.	.	.	16	.	.	.
6	.	VI	I	1.38	1.43	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.
7	.	VI	I	1.44	1.47	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.
8	.	VII	I	2.09	2.37	.	.	28	.	.	.	.	.	.	.	.
9	.	I	VI	1.43	1.52	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.
10	291 591	.	VI	2.28	2.45	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	.	I	VII	2.00	2.10	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.
12	.	VII	VIII	2.06	2.13	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.	.
13	34 229 5 078	.	I	3.10	3.20	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14	291 591	.	VIII	2.22	2.49	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	27
15	.	I	X	2.32	2.44	.	.	.	.	.	.	.	12	.	.	.
16	.	XII	XI	5.16	5.26	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17	.	XII	I	6.43	6.56	.	.	.	.	13	.	.	.	.	.	.
						10	11	32	10	13	7	10	32	5	8	27

Gesamthemmung in neun Stunden der Beobachtung 202 Min.

Vorstehende Tabelle zeigt

a) Anzahl und Lage der im Bahnhofe wirklich vorhandenen Betriebshemmpunkte, a bis m — vgl. Lageplan —
b) die Bedeutung jedes einzelnen Hemmpunktes für den Betrieb durch die Zahl der von ihm veranlaßten Hemmungen und durch ihren Zeitumfang,
c) die Gesamthemmzeit, die durch die Beschaffenheit der Betriebsanlage in der Gesamtarbeitszeit entstanden ist.

Setzt man die letztere — 202 Min. — in ein prozentuales Verhältnis zur Rangierarbeitszeit — sh Betriebskreisübersicht 1274 Min. —, so erhält man eine Wertzahl, die als Hemmungsindex — h — der Betriebsanlage bezeichnet sei.

$$h : 202 = 100 : 1274$$
$$h = 15{,}9\ \%$$

d. h. die Rangierarbeitszeit wurde durch die Betriebsanlage um 15,9 % der Gesamtarbeitszeit gehemmt.

Wird die Untersuchung wiederholt, was nach erstmaliger Festlegung vorstehender Methode rasch und mühelos geschehen kann, und werden die Ergebnisse der Wiederholungen gemittelt, so wird man sichere und genaue Wertzahlen erhalten, die für die Beurteilung der Frage, ob sich ein kostspieliger Umbau der Anlage oder ihrer Teile durch Beseitigung der Hemmungen bezahlt macht, von hoher Bedeutung sind. Durch Vergleich des

Nutzbewegung, geringer, als wenn er auf einer größeren Be triebsanlage geleistet würde. Daraus ergibt sich zunächst, a die Größe der Betriebszeitnorm ein zahlenmäßiger Ausdruck ü das Verhältnis des Betriebsumfanges zum Umfange der An und damit ein Gradmesser ihrer größeren oder geringeren n wirtschaftlichkeit ist, dann aber auch, als Folge hiervon, a die Wirtschaftlichkeit nach einer möglichst engen Anpas n des Anlageumfanges an den Betriebsumfang streben muß. Erfolg käme in einer Senkung der ursprünglichen Betriebsi norm zum Ausdruck. Würde man also z. B. die Betriebsan in B verkleinern, ohne ihre Beschaffenheit zu ändern, so m ihre Betriebszeitnorm sinken, d. h. die einzelne Nutzbeweg wie der Gesamtbetrieb würden in kürzerer Zeit geleistet n das dem eingesparten Zeitteil entsprechende Maß an Arb kraft und Stoff würden erspart werden.

Um das Abhängigkeitsverhältnis zwischen Betriebsanlage u Betriebsarbeitszeit zu erkennen, wurde die Betriebsanlage i beistehendem Lageplan in ihre natürlichen Teile zerlegt. I jeder Betriebsanlage laufen stets bestimmte Gleise zu einem meinsamen Punkte (der Betriebsecke) zusammen, von der sich der Betrieb nur in einer bestimmten Richtung entwic

[1]) Vgl. Neuhahn, Betriebswissenschaft und Betriebsbewer in Nr. 50 des Jahrg. 1925 dieser Zeitung.

e Gleise oder Gleisteile werden mit ihren Eck- oder Vertei-
spunkten zu den Eckgebieten zusammengefaßt und um-
zt. Auf diese Weise wurde die im Lageplane gezeigte Be-
)sanlage in ihre sieben natürlichen Teile (Zahlen I bis VII)
egt. Es gilt nun festzustellen, mit welchem prozentualen
il des Gesamtbetriebes (= 100 gesetzt) jedes dieser Eck-
ete belastet wurde, damit man das Verhältnis jedes Teil-
ebsumfanges zum Betriebsumfange und damit den Wert
s Anlageteiles für die Gesamtanlage zahlenmäßig klar er-
ıe.

is eingangs erwähnte Betriebsbild zeigt, wieviele Fahrzeuge
rend der neunstündigen Beobachtungsdauer jeweils jedem

Wie die Summe der Spalten 2 a + 2 b = 2 c und 3 a + 3 b je für sich übereinstimmend zeigt, wurde die Betriebsanlage während der neunstündigen Beobachtungszeit insgesamt durch 1093 rangierbewegte Fahrzeuge belastet. Setzt man nun jede der Zahlen in Spalte 3 a und b in ein prozentuales Verhältnis zur Gesamtbelastung (1093), so erhält man, an Stelle der wirklichen Belastung, in den Spalten 4 a und b die Belastung jedes Betriebsgleises im Verhältnis zum Gesamtbetriebe, getrennt für westliche und östliche Arbeitseinheiten.

Um endlich die Betriebsbelastung der Eckgebiete zu erfahren, sind nur noch die Nummern der zu jedem Eckgebiete gehörenden Gleise aus dem Lageplane festzustellen, die ihnen ent-

Betriebsbelastung der Bahnhofsteile u. Gleise in Prozenten.

Stark geschriebene Prozentzahlen beziehen sich auf Bahnhofsteile. (Betriebsecken)
Dünn geschriebene Prozentzahlen beziehen sich auf Betriebsgleise.

I 41,1% — II 16,4% — III 25,2% — IV 6,5% — V 2,8% — VI 2% — VII 6%

elnen Betriebsgleise zugeführt und wieviele von ihm geholt
len (Gleisbestandsvermehrung und Verminderung, positive
negative Arbeitseinheiten). Die Summe aller dieser Ar-
einheiten ist ein zahlenmäßiger Ausdruck des Gesamt-
ebes und der Gesamtbelastung der Betriebsanlage durch
Rangierbewegung.

chstehende Gleisbeanspruchungstabelle zeigt nun, aus dem
iebsbilde übernommen, in Spalte 1 sämtliche Betriebsgleise
Anlage, in Spalte 2 a die Zahl der jedem Gleise zugeführten,
palte 2 b die der geholten, in Spalte 2 c die Gesamtzahl der
zeuge, die durch zuführende oder abholende Bewegung die
iebsgleise belasteten.

r nordwestliche Anlageteil (Eckgebiete I und II) und der
estliche (Eckgebiete III und IV) ist, wie der Lageplan
, doppelseitig, d. h. von Westen und Osten her befahrbar.
r der beiden Teile besteht also aus zwei, durchgehend mit-
nder verbundenen, aber entgegengesetzt gerichteten Eck-
eten. Um nun trotz der durchgehenden Verbindung die
iebsbelastung jedes der Eckgebiete getrennt darstellen zu
nen, mußte die Gesamtzahl — Spalte 2 c — der Fahrzeuge,
jedem durch beide Eckgebiete laufenden Gleise zugeführt
von ihm abgeholt wurden, zerlegt werden in die Zahl
r, die von Osten her, und derer, die von Westen her den
einschaftsgebieten zugeführt oder nach diesen Richtungen
lt wurden. Dies geschah auf Grund besonderer, für die
egung von Ost nach West und die von West nach Ost ge-
nter, zeichnerischer Darstellung im Betriebsbilde. Die Er-
isse werden durch die Spalten 3 a und b getrennt.

sprechenden Belastungszahlen der Betriebsgleise in den Spalten 4 a und b aufzurechnen und bei Spalte 5 in den Unterspalten I bis VII für die Eckgebiete voneinander zu trennen.

Es werden dann die Wertzahlen der Betriebsgleise und die der Eckgebiete in den Lageplan übertragen.

Auch hier wird man, wie bei der ersten Untersuchung, durch Wiederholung der Probe und Mittelung der Ergebnisse genaue und sichere Wertzahlen erhalten.

Das wirtschaftliche Interesse der Reichsbahn muß darauf gerichtet sein, Betriebsanlagen zu schaffen, die sich nach ihrem Umfange dem Betriebsbedürfnis möglichst eng anpassen, die also in jedem ihrer Teile eine möglichst hohe und möglichst gleichmäßige Betriebsbelastung aufnehmen. Sie dürfen, ähnlich wie bei dem auf Zuwachs berechneten Rocke, dieses Maß nur um so viel überschreiten, als es nötig ist, einem voraussehbaren Betriebszuwachs unter allen Umständen Raum zu schaffen. Dieser Punkt ist vor Schaffung oder Umänderung einer Betriebsanlage besonders sorgfältig zu untersuchen, denn eine zu umfangreiche Betriebsanlage erhöht die Betriebsarbeitszeit, vermehrt also Arbeitskraft und Stoff, durch weite Rangierfahrten, eine zu enge Anlage durch Entstehung von Hemmungen, die bei eintretendem Betriebszuwachs wieder zu kostspieligen Anlageänderungen führen.

Betrachtet man den Lageplan unter diesen Gesichtspunkten, so erkennt man, daß und in welchen Punkten die Anlage verbesserungsbedürftig ist. Welche Betriebsbedeutung allgemein jedem Anlageteile zukommt, zeigt die Vergleichsformel:

$$I : II : III : IV : V : VI : VII = 41{,}1 : 16{,}4 : 25{,}2 : 6{,}5 : 2{,}8 : 2 : 6 = 100\,\%.$$

Gleisbeanspruchung.

1	2			3		4		5						
	a	b	c	a	b	a	b	I	II	III	IV	V	VI	VII
Gleise	Arbeitseinheit			Einheit		Einheit in %		Betriebsbelastung						
	pos.	neg.	Sa.	westl.	östl.	westl.	östl.	I	II	III	IV	V	VI	VII
Frenzel	0	0	0	0	0	0	0							
Wendt	2	0	2	2	0	0,2	.							
11 N	13	16	29	0	29	.	2,7							
10 N	5	2	7	0	7	.	0,7							
9 N	10	13	23	0	23	.	2,1							
8 N	102	107	209	164	45	14,8	4,0							
7 N	39	33	72	61	11	5,5	1,1	41,1	16,4	.	.	.	.	.
6 N	53	59	112	77	35	6,9	3,2							
5 N	39	19	58	54	4	4,9	0,4							
4 N	4	35	39	39	0	3,6	0,0							
3 N	53	29	82	58	24	5,2	2,2							
2 N	0	0	0	0	0	.	.							
1 N	0	0	0	0	0	.	.							
14 S	28	34	62	59	3	5,4	0,3							
13 S	32	31	63	35	28	3,2	2,5							
12 S	7	2	9	6	3	0,6	0,3	.	.	25,2	6,5	.	.	.
11 S	31	0	31	31	0	2,8	0,0							
10 S	24	49	73	61	12	5,5	1,1							
9 S	43	68	111	86	25	7,7	2,3							
1 S	1	0	1	0	1	.	0,1							
2 S	1	3	4	0	4	.	0,4							
3 S	0	0	0	0	0	0,0	0,0							
4 S	6	5	11	.	11	.	1,1							
5 S	1	1	2	.	2	.	0,2							
6 S	3	0	3	.	3	.	0,3	.	.	.	.	2,8	.	.
7 S	1	0	1	.	1	.	0,1							
8 S	0	5	5	.	5	.	0,5							
21 S	0	0	0	.	0	.	.							
Möbius	0	1	1	.	1	.	0,1							
Heckel	0	0	0	.	0	.	.							
2 N	0	0	0	.	0	.	.							
1 N	6	4	10	.	10	.	1,0	.	.	.	.	.	2,0	.
Postgl.	6	4	10	.	10	.	1,0							
1 S	1	4	5	.	5	.	0,5							
2 S	8	0	8	.	8	.	0,8							
3 S	6	0	6	.	6	.	0.6							
15 S	11	20	31	.	31	.	2,8							
18 S	1	0	1	.	1	.	0,1	.	.	.	.	.	.	6,0
19 S	3	0	3	.	3	.	0,3							
20 S	5	3	8	.	8	.	0,8							
Scheibe	0	1	1	.	1	.	0,1							
	545	548	1093	733	360	66,3	33,7	41,1	16,4	25,2	6,5	2,8	2,0	6,0
						100 %		100 %						

Schon der Augenschein lehrt, daß die Betriebsbelastung der Anlageteile im Verhältnis zu ihrer Größe sehr ungleichmäßig ist. Man vergleiche als Beispiel Eckgebiet III (25,2 %) mit dem etwa gleich großen Gebiete V (2,8 %). Ecke V ist für den Betrieb fast bedeutungslos und rechtfertigt nicht das Vorhandensein einer so umfangreichen Anlage, die zur Ersparung von Arbeitskraft und Material erheblich eingeschränkt werden könnte. Ecke I ist dagegen überlastet und erweiterungsbedürftig, wie nicht nur die hohe Belastungsziffer, sondern auch die dort vorkommende Häufung der Hemmungen lehrt. In ähnlicher Weise sind durch Vergleich sämtliche Gebiete auf ihre Verbesserungsbedürftigkeit — Erweiterung, Einschränkung, Verlegung von Fahrwegen und Weichenstraßen — gegeneinander abzuschätzen.

Auch die Abhängigkeit des örtlichen Betriebsumfanges

a) von den Verkehrsrichtungen der Güterzüge,

b) von den Verkehrsstrecken

ist in interessanter und für die Gestaltung der Betriebsanlage lehrreicher Weise im Bilde zu sehen.

Die von Osten kommenden Güterzüge werden überwiegend im Westen, die aus Westen im Osten behandelt. Die westliche Anlage (Ecken I und III) trägt mit 41,1 + 25,2 = 66,3 % genau ⅔, die östliche (Ecken II und IV bis VII), obgleich sie größer ist, mit 33,7 % nur ein Drittel des Gesamtbetriebes oder li Westanlage ist doppelt so stark belastet als die Ostanlage.

Die nördliche Strecke, deren Güterzüge überwiegend in e Gebieten I, II und IV behandelt werden, erzeugt 59,5 oder n 60 % des Betriebsumfanges, die südliche Strecke in den Gebieten III und V bis VII rund 40 % des Betriebsumfanges die Nordanlage übernimmt ³/₅, die Südanlage ²/₅ der Betriebslast.

Endlich tritt auch aus dem Bilde der Einfluß der Betriebsbelastung auf die Entstehung der Hemmungen klar hervor. stärkst belasteten Gebiete weisen die meisten und umfangreichsten Hemmungen auf, die Hemmungen stufen sich mit der ringerung der Betriebslast nach unten ab. Das Bild zeigt al vgl. die Buchstaben an den Ringen im Lageplan und in Tabelle —, in welchen Gebieten und an welchen Punkten d entsprechend abzuändernde Anordnung der Weichenstraßen Fahrwege Hemmungen zu beseitigen sind.

Die vorstehende Arbeit soll, in einem höheren Sinne, als ei spiel und Beweis dafür gewertet werden, daß nur eine Verbindung von Betrieb und Technik der Reichsbahn G und Segen schaffen kann und daß Technik und Betrieb feindliche Brüder sein dürfen, die, im Kampfe um die Vorm im Gesamtgetriebe, sich gegenseitig Rang und Ansehen str machen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

- **Trauersitzung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichs-n-Gesellschaft.** In der Zeit vom 2. bis 4. Juni fand in Berlin der regelmäßigen Sitzungen des Verwaltungsrats der Deut-n Reichsbahn-Gesellschaft statt.

it tiefer Trauer erfüllte die Mitglieder des Verwaltungsrats während seiner Tagung eingetretene Tod des General-ektors Dr. Oeser. Der Verwaltungsrat ehrte sein An-en durch eine besondere Trauersitzung, in der die dienste des Verschiedenen um das deutsche Eisenbahnwesen die hervorragenden Eigenschaften seines Geistes und Cha-ers ausführlich in einer Gedenkrede des Präsidenten des waltungsrats, Dr.-Ing. e. h. Friedrich von Siemens, gewür-wurden.

- **Die Trauerfeier für Generaldirektor Oeser.** Im Hauptver-tungsgebäude der Generaldirektion der Reichsbahn fand am uni um 11 Uhr vormittags, die Trauerfeier für den ver-benen Generaldirektor Dr. Oeser statt. Die Leiche war Hauptsaal des Verwaltungsgebäudes aufgebahrt, der mit varzen Drapierungen, Lorbeer und Blumen geschmückt war. r hatte sich die zahlreiche Trauergemeinde versammelt. Die tin, die Familie des Verstorbenen hatten zur linken Seite Sarkophags Platz genommen, während der Präsident des waltungsrats, Dr. v. Siemens, sowie Generaldirektor Dorp-ler mit den Vertretern der Reichsregierung, der preußischen ierung und der Parlamente sowie den Mitgliedern des Ver-tungsrats der Reichsbahn gegenüber dem Sarge Aufstellung ommen hatten.

ie Feier wurde eingeleitet durch ein Musikstück, das von Streichquartett des Professors Deman von der Staatsoper getragen wurde. Pfarrer Graue wies in seiner geistlichen prache darauf hin, daß der Verstorbene nur ein Gebot ge-nt habe: Arbeit und Pflichterfüllung, und dieses Gebot zwang trotz seiner schweren Krankheit bis zur letzten Stunde sich Pflichten seines hohen Amtes zu widmen.

eichskanzler Dr. Marx sprach zugleich im Namen des hspräsidenten, der Reichsregierung und Preußischen Re-ung. Er feierte den Verstorbenen mit rühmenden Worten einen Mann, der als Journalist, als Politiker, als Parlamen-er und Beamter dem Reich und Preußen in guten und schlech-Zeiten mit der größten Aufopferung wertvolle Dienste ge-tet habe, und dessen Andenken in Verbindung mit den alen, handelspolitischen und Verkehrsproblemen Deutsch-ls stets verbunden bleibe.

anach ergriff der Präsident des Verwaltungsrates, Dr. G. M. Siemens, das Wort, um namentlich die Tätigkeit des ver-benen Generaldirektors in Verbindung mit der Reorgani-on der Deutschen Reichsbahn und die Durchführung der r dem Dawes-Plan geschaffenen Generaldirektion der Reichs-n zu würdigen. In Oeser sei der erste Generaldirektor der tschen Reichsbahn dahingegangen, und die Arbeit dieses affensfreudigen, pflichtbewußten Mannes werde fortan der chsbahngesellschaft fehlen; das werde besonders schmerzlich dem Verwaltungsrat empfunden.

eneraldirektor Dr. Dorpmüller sprach im Namen der mtenschaft, der Angestellten und der Arbeiter der Reichs-n einen tiefempfundenen Abschiedsgruß an den Verstorbenen: st fünf Jahre warst du uns Schrittmacher und Vorkämpfer. t fünf Jahre hast du durch das Wolkengewoge das Flügelrad Reichseisenbahn sicher geleitet und vor jedem Absturz be-rt. Was eiserner Wille und ehernes Pflichtbewußtsein zu affen vermögen, hast du uns gelehrt. Noch vor wenigen den standest du an der selben Stelle mit trotzigem, mann-en Mut die Interessen der Reichsbahn vertretend. Dann aber glitt die flammende Fackel, mit der du unserem Wege vor-leuchtetest, deinen welkenden Händen. Wir aber greifen sie, n sie zeigt uns den Weg zu einer strahlenden, glückhaften ne der Zukunft."

n Namen der Technischen Hochschule in Karlsruhe gedachte of. Dr. Rehbock des Verstorbenen. Rektor und Senat er Hochschule sei es eine besondere Genugtuung gewesen, Ehrendoktors Oeser in seinen letzten Tagen, die schon ch Krankheit getrübt waren, durch Verleihung des Ehren-torats einen Beweis für die Hochachtung der technischen ssenschaft gegeben zu haben. Im Namen der deutschen demo-tischen Partei sprach der Reichstagsabgeordnete Dr. Erke-den Abschiedsgruß.

achdem Pfarrer Graue Gebet und Segen gesprochen hatte, schloß die Feier mit einem ernsten Musikstück des Deman-Quartetts.

Die Einäscherung der Leiche fand am Nachmittag am gleichen Tage im Krematorium Berlin-Wilmersdorf im engsten Kreise statt.

— **Schreiben des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft:** Der Heimgang des Generaldirektors Oeser reißt eine so schmerzliche Lücke in den Kreis der Persönlichkeiten, die nach dem Zusammenbruche des Vaterlandes in mühsamer aufopfernder Arbeit sich um den Wiederaufbau des Reiches bemüht haben, daß es mich drängt, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft außer der kurzen Drahtung, zu der ich von einer Dienstreise aus nur Gelegenheit finden konnte, heute am Tage der Beisetzung ihres Generaldirektors nochmals meine wärmste Teilnahme auszusprechen. Ich möchte diese Teilnahme in kurze Worte kleiden, die versuchen, die Bedeutung des Entschlafenen für das deutsche Verkehrswesen und für das Reich im ganzen zu würdigen. Ich habe dieses Bedürfnis um so stärker, als ich dem Verstorbenen in langen ernsten Jahren dienstlich nahe gestanden habe und so auch menschlich von der größten Hochachtung für ihn erfüllt bin.

Rudolf Oeser war es, als er im März 1919 aus der politischen Arbeit herausging, um das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu übernehmen, vergönnt, die von ihm schon vor Jahrzehnten als richtig erkannte Einheitlichkeit des Verkehrswesens im ganzen Deutschen Reiche einen großen Schritt vorwärts zu bringen. Die große Tradition sachlicher Arbeit, die Minister Oeser in dem alten preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten und seiner Beamtenschaft vorfand, verständnisvoll gepflegt und dem neu werdenden nutzbar gemacht zu haben, ist sein Verdienst. Er hat zielbewußt die Überleitung der Aufgaben des Ministeriums auf das Reich betrieben ungeachtet der Tatsache, daß sein Ministerium an Aufgaben immer mehr einbüßte, um schließlich bei seinem gleichzeitigen Rücktritte aufgelöst zu werden. Es ist ihm zu danken, daß der Geist der alten sachlichen Verwaltung unverfälscht auf das Reichsverkehrsministerium übergehen konnte, in welchem im Jahre 1923 Herr Oeser wiederum die Führung der Geschäfte auf seinem alten Arbeitsgebiete übernehmen durfte.

Seine damalige Aufgabe war schwer, sie ist hinsichtlich der Deutschen Reichsbahn im wesentlichen schon oft geschildert worden. Ich möchte aus meiner persönlichen Erinnerung unterstreichen, daß Herr Oeser nach dem Zusammenbruche des Ruhrkampfes in der vielleicht schwersten Zeit der neueren deutschen Geschichte dem deutschen Volke die Reichsbahn ungeteilt als Nationaleigentum erhalten hat. Es wird mir unvergeßlich bleiben, wie er allen aus der Not der Stunde geborenen Verzweiflungsvorschlägen weitschauenden Blickes nachdrücklich Widerstand geleistet hat. Als dann der Versuch einer wirtschaftlichen Lösung des Reparationsproblems der Reichsbahn-Gesellschaft die schweren Lasten auferlegte, da war es sein und seiner Mitarbeiter Verdienst, daß auch bei diesen Verhandlungen die Gefahr des Übergangs des Reichsbahneigentums in ausländische Hand vermieden worden ist.

Zu gleicher Zeit hat Reichsminister Oeser den anderen Verkehrsmitteln seine Sorgfalt erhalten. Bedeutsames hat er für die Wiedergeburt der deutschen Luftfahrt getan. Durch die Tiefe seines wirtschaftlichen Könnens war er zu vielseitig, um in Wasserstraßen und anderen Verkehrsmitteln nur Wettbewerber der Reichsbahn zu sehen. Er wußte, daß im geschichtlichen Werden der deutschen Wirtschaftsstruktur der Verlauf der großen deutschen Ströme so entscheidenden Einfluß gehabt hat, daß die Bevölkerungsgruppierung in Deutschland noch heute ein Spiegelbild des tausendjährigen Einflusses des Wasserverkehrs darstellt. Es muß besonders anerkannt werden, daß Herr Oeser nicht nur als Reichsverkehrsminister diesem Gesichtspunkte in vollem Umfange Rechnung getragen hat, sondern daß er auch, zur ausschließlichen Leitung des Reichsbahnunternehmens berufen, dieser in seiner Weltanschauung festgewurzelten Einstellung nie untreu geworden ist, wenn auch die pflichtmäßige Wahrung des ihm gewordenen Auftrages ihm gewisse Beschränkungen auferlegte.

Es konnte bei diesen Beschränkungen auch auf anderen Gebieten nicht ausbleiben, daß zwischen der von Generaldirektor Oeser geleiteten Reichsbahn-Gesellschaft und der Reichsregierung gewisse Meinungsverschiedenheiten auftraten. Es ist mir ein Bedürfnis, gerade aus dem gegenwärtigen Anlasse das besondere Verdienst hervorzuheben, das der Generaldirektor Oeser sich dadurch erworben hat, daß er als erfahrener Politiker verständnisvoll und erfolgreich bemüht war, die Notwendigkeiten der politischen Reichsleitung mit den wirtschaftlichen Erfordernissen der Reichsbahn-Gesellschaft in möglichsten Einklang zu bringen. Die Gründung des parlamentarischen Ausschusses, welcher die aus der Entpolitisierung der Reichsbahn sich ergebenden Schwierigkeiten überbrücken soll, ist auf dieser Bahn ein wesentlicher Schritt vorwärts.

So steht das Bild des Verstorbenen vor allen, die im Laufe seines langen Lebens mit ihm auf dem Gebiete des Verkehrswesens gearbeitet haben. Ein kluger Kopf, ein feinfühliger Staatsmann, ein gründlicher Kenner der Wirtschaft, weitschauenden Blickes, kurz eine „Persönlichkeit", die unter denen, welche um den Wiederaufbau Deutschlands sich verdient gemacht haben, immer in erster Linie mitgenannt werden wird.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird, dessen bin ich gewiß, auf ihren ersten Generaldirektor stets mit dankbarem Stolze zurückschauen.

— Neuwahl des Generaldirektors und stellvertretenden Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Zum Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde vom Verwaltungsrat der bisherige stellvertretende Generaldirektor Dr. Dorpmüller gewählt, zum stellvertretenden Generaldirektor der bisherige Direktor der Personalabteilung Dr. Weirauch. Die Bestätigung beim Reichspräsidenten ist nachgesucht. Das Reichskabinett wird sich mit der Angelegenheit voraussichtlich in kurzer Zeit befassen.

— Einheitliche Kenntlichmachung der Wegeübergänge in Schienenhöhe. Nach langen Verhandlungen mit den Länderregierungen sind durch die Reichsverordnung über die Aufstellung von Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr vom 25. April 1925 neue Ausführungsbestimmungen erlassen worden. Durch die neue Reichsverordnung ist die schon seit langem erhobene Forderung nach einer einheitlichen Kenntlichmachung aller Wegübergänge erfüllt worden. Der Schrankenanstrich wird namentlich an Automobil-Verkehrsstraßen im Reich durchweg weiß mit roten Feldern gehalten sein, weil diese Farbenzusammenstellung sich dem Auge schon aus größerer Entfernung bei jeder Art von Hintergrund aufdrängt. Die Aufstellung der Warnungstafeln und die Änderung des Schrankenanstrichs ist, wie die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mitteilt, bereits in größerem Umfange in Ausführung begriffen. Als Warnungszeichen, die man auch als Vorsignale ansprechen kann, sollen von den Landesbehörden — nicht mehr von den Automobilverbänden — kreisrunde Tafeln von 60 cm Durchmesser zur Aufstellung gelangen, die das internationale Gatterzeichen in weißer Farbe auf dunkelblauem Grunde tragen. Diese Zeichen in 2—2,5 m Höhe über dem Erdboden an festen Pfosten rechts der Fahrtrichtung aufgestellt, kündigen 250 m vor dem Gefahrpunkt an, daß ein Eisenbahnübergang vorhanden ist. Von den bisher aufgestellten Warnungstafeln unterscheiden sich diese hauptsächlich dadurch, daß sie in der Dunkelheit keine eigene Lichtquelle tragen und in wesentlich größerer Entfernung vom Gefahrpunkt stehen. Die Frage, ob nicht bei eingleisigen Bahnen die Schranken überhaupt in Fortfall kommen können, wie dies im Auslande zum Teil der Fall ist, kann noch nicht entschieden werden.

— Fahrkarten für Rheindampfer und Reichsbahn. Zwischen der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrts-Gesellschaft und der Reichsbahn ist für die Personen- und Gepäckbeförderung ein Tarif mit wahlweise gültigen Fahrkarten für Dampfer und Eisenbahn in Kraft getreten. Bei den größeren Fahrkartenausgaben liegen Fahrkarten 2. und 3. Klasse auf, die auf den rechts- und linksrheinischen Eisenbahnstrecken sowie zur Benutzung der an beiden Ufern anlegenden Rheindampfer gültig sind. Die Gültigkeit beträgt vier Tage; bei besonderen Teilfahrscheinstrecken ist Unterbrechung der Fahrt nicht zulässig. Für Schnell- und Expreßzüge sind die tarifmäßigen Zuschläge zu zahlen.

— Pfingstverkehr auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Die am zweiten Pfingstfeiertag durchgeführte Verkehrszählung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen hat sich reibungslos abgewickelt. Sie hat eine Gesamtzahl von rd. 1 380 000 abgefahrenen Reisenden ergeben. Es ist somit ein guter Sonntagsdurchschnittsverkehr erreicht worden, haben doch von 86 Sonn- und Festtagen seit dem 1. Januar 1925 nur zehn Tage einen größeren Verkehr zu verzeichnen gehabt. Das Ausbleiben des erwarteten Massenverkehrs mag einerseits auf das unbeständige kühle Wetter, anderseits auf das nahe Monatsende und die schlechte wirtschaftliche Lage, endlich aber auch auf die politischen Veranstaltungen im Stadtinnern Berlins zurückzuführen sein. Am stärksten wirkte sich der Ausflugsverkehr auf der Wannseebahn aus.

— Ermäßigung der Lieferfristen bei den Saarbahnen. Wie aus der amtlichen Bekanntmachung in dieser Nummer hervorgeht, sind durch den zum 1. Juni 1926 in Kraft getretenen Nachtrag III zum Teil I des Gütertarifs der Saarbahnen ermäßigte Lieferfristen eingeführt. Diese betragen: a) für beschleunigtes Eilgut: Abfertigungsfrist und Beförderungsfrist je ½ Tag; b) für Eilgut: Abfertigungsfrist und Beförderungsfrist je 1 T... c) für Frachtgut: Abfertigungsfrist 2 Tage, Beförderungsfr... 1 Tag.

Die Änderungen haben zur Folge, daß die Lieferfristen f... den gesamten Binnengüterverkehr der Saa... bahnen ohne Rücksicht auf die Länge der Beförderungsstre... für beschleunigtes Eilgut von 1½ auf 1 Tag, für Eilgut vo... auf 2 Tage und für Frachtgut von 4 auf 3 Tage herabgese... werden.

Der Verkehr mit den Nachbarbahnen, auch mit der Deutsch... Reichsbahn, wird durch die Änderungen nicht berührt. In al... diesen Verkehren gelten die Bestimmungen des Internationa... Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr, das ... Eilgut und beschleunigtes Eilgut eine Abfertigungsfrist ... 1 Tag und eine Beförderungsfrist von 1 Tag für je 250 km ... für Frachtgut eine Abfertigungsfrist von 2 Tagen und eine ... förderungsfrist von 2 Tagen für je 250 km vorsieht.

— Wirtschaftsbetrieb auf der Moseltalbahn. In den Zü... der Moseltalbahn ist der Wirtschaftsbetrieb wieder eröffnet ... damit eine alte Einrichtung erneut eingeführt worden, die d... Krieg zum Opfer gefallen war.

— Reichsbahndirektionspräsident a. D. Martini. Am 24. v. ... vollendete der Reichsbahndirektionspräsident a. D., Wirklic... Geheimer Oberregierungsrat Friedrich Martini in Berlin-S... ende, das 70. Lebensjahr. Unter den zahlreichen Glückwünsch... die ihm zugingen, war auch ein in herzlichen Worten gehalte... Glückwunsch des Generaldirektors der Deutschen Reichsba... Gesellschaft, der mit dankbarer Anerkennung der Verdien... gedachte, die sich der Gefeierte in langen Friedensjahren ... schwerer Kriegszeit um die Staats- und Reichsbahnverwaltu... erworben hat.

Mögen ihm noch viele Jahre in bester Gesundheit beschie... sein.

— Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-G... sellschaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Paul Nagel, V... stand des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 Magdeburg, als Vorst... zum Eisenbahn-Verkehrsamt Köln, Dr. jur. Rasmus, Mitgl... der Reichsbahndirektion Halle (Saale), als Mitglied zur Reic... bahndirektion Magdeburg, Dr. jur. Wick, Vorstand des Eis... bahn-Verkehrsamts Altena (Westf.), zur Reichsbahndirekti... Elberfeld, Bernecker, Vorstand des Eisenbahn-Verke... amts Limburg (Lahn), als Mitglied (auftrw.) zur Reichsba... direktion Halle (Saale), von Hagen, bisher bei der Reic... bahndirektion Elberfeld, als Vorstand zum Eisenbahn-Verke... amt Altena (Westf.), Keller, bisher bei der Reichsba... direktion Königsberg (Pr.), als Vorstand zum Eisenbahn-V... kehrsamt Emden, Karl Spangenberg, Vorstand des Eis... bahn-Verkehrsamts Emden, als Vorstand zum Eisenbahn-V... kehrsamt Gera, Heinzemann, bisher in Haiger, als Vorst... zur Eisenbahn-Bauabteilung Hersfeld, Gerteis, Vorstand ... Eisenbahn-Bauabteilung Hersfeld, zur Reichsbahndirekti... Frankfurt (Main), Wendland, Vorstand der Eisenbahn-B... abteilung Schweidnitz, nach Beuthen O.-S., als Leiter des d... tigen Schmalspurbahnamts, und Lay, bisher bei der Reic... bahndirektion Trier, zur Reichsbahndirektion Elberfeld, so... der Reichsbahnassessor Kempf, bisher bei der Reichsba... direktion Osten in Frankfurt (Oder), zur Reichsbahndirekti... Königsberg (Pr.).

Übertragen wurde: dem Reichsbahnrat Siegel bei ... Reichsbahndirektion Magdeburg die Stellung des Vorstandes ... Eisenbahn-Verkehrsamts 2 daselbst und dem Reichsbahn... Dönges in Schneidemühl die Stellung des Werkdirektors ... dem dortigen Eisenbahn-Ausbesserungswerk.

In den Ruhestand ist getreten: der Reichsbahna... mann Kampfrath beim Allgemeinen technischen Büro ... Reichsbahndirektion Dresden,

Gestorben sind die Reichsbahnamtmänner Remus, Lei... des Personenbahnhofs Halle P, und Söllner beim Fahrdie... büro der Reichsbahndirektion Dresden.

Österreich.

— Tarifreform bei den Österreichischen Bundesbahnen. ... Hauptausschuß des Nationalrates hat in seiner Sitzung v... 20. Mai die Neuregelung des Gütertarifes auf den Österrei... schen Bundesbahnen und den auf Rechnung des Bundes betr... benen Privatbahnen, wie sie auf Grund der zwischen der Unt... nehmung Österreichische Bundesbahnen und dem Bundesmi... sterium für Handel und Verkehr gepflogenen Verhandlun... von der Bundesregierung beantragt wurde, mit Mehrheit an... nommen.

Österreichische verkehrswissenschaftliche Gesellschaft. überragende Bedeutung, die der Ausgestaltung des Ver-swesens für das Wirtschaftsleben zukommt, hat nun auch sterreich zur Gründung einer Gesellschaft geführt, die es zur Aufgabe macht, die geistige Verbindung zwischen senschaft und Praxis herzustellen, um auf diese Weise e zu fördern und zu heben. Die Gesellschaft trägt den en „Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesell-ft“. Die Gesellschaft soll ein Sammelpunkt für alle Be-ungen auf dem Gebiete der Verkehrswissenschaft sein. Die cke der Gesellschaft werden durch wissenschaftliche Vor-e, sachliche Erörterungen wichtiger Tagesfragen des Ver-swesens, Besichtigungen und Studienreisen gefördert wer-Der Vorstand der Österreichischen verkehrswissenschaft-n Gesellschaft setzt sich wie folgt zusammen: Professor z Dörfel (Vorsitzender), Sektionschef a. D. Dr. Franz cher (1. Vorsitzender-Stellvertreter), Prokurist Moritz Stör Vorsitzender-Stellvertreter), Tarifkonsulent der Deutschen hsbahn-Gesellschaft für Österreich Josef Reif, Tarifkonsu-Bruno Schweder, Ministerialrat a. D. Dr. Jaschke, Beamter essor Robert Findeis, Kommerzieller Direktor Dr. Alfred nann, Rechtsanwalt Dr. Karl Schweinburg.

Eisenbahnunglück in Simmering. Am 23. Mai d. J. ist der onenzug Nr. 5525 um 2 Uhr 15 Min. bei der Einfahrt in den lesbahnhof Simmering auf der Weiche Nr. 5 mit dem dritt-en Wagen entgleist. Diese Entgleisung ist dadurch herbei-hrt worden, daß die Weiche Nr. 5 unter dem fahrenden umgestellt wurde, wodurch der erste Zugteil in dem vor-mmten Einfahrtsgleise Nr. 4 im Rollen blieb, wogegen die letzten Wagen in das Gleis Nr. 2 abgelenkt wurden. Der chen diesen beiden Zugteilen befindliche, sohin auf ver-denen Gleisen rollende drittletzte Wagen stellte sich quer stürzte um. Dabei wurden von den in dem umgestürzten en befindlichen rund 30 Reisenden zwei Reisende getötet 16 verletzt. Nach dem bisherigen Ergebnisse der Erhebun-ist der Unfall darauf zurückzuführen, daß der dienst-nde Stellwerksbeamte das Einfahrtssignal entgegen der schrift vorzeitig auf „Halt“ zurückstellte und blockierte, r noch der Zug sämtliche Weichen durchlaufen hatte. Dies te zur sofortigen Freigabe des Weichenverschlusses durch diensthabenden Fahrdienstleiter, worauf der Stellwerks-te sogleich den Fahrstraßenhebel zurücklegte, sodann h Umlegen des Kontrollriegels der Weiche diese entriegelte durch Umlegen des Weichenhebels die Weiche umstellte, sich zu überzeugen, ob die Weiche von einem Fahrzeug tzt sei oder nicht.

Österreichisch-italienischer Tarif für den Personen- und ckverkehr. Am 1. Juni d. J. ist ein neuer Tarif in Kraft ten. Dieser enthält als Neuerung durchgehende Beförde-spreise für Expreßgut sowohl im österreichisch-italieni-n Nachbarverkehr, als auch im Verkehr Österreich-Italien Durchzug durch das Königreich der Serben, Kroaten und enen.

Österreichs Kohlenwirtschaft. Der Gesamtverbrauch Öster-s an mineralischen Brennstoffen hat im März d. J. 339 993 t kohle, 272 518 t Braunkohle und 44 912 t Koks betragen. Inland war an der Versorgung Österreichs mit 13 567 t kohle und 240 567 t Braunkohle beteiligt. Gefördert wur-im Berichtsmonat 265 183 t. Im Vergleich mit dem Februar ist der Gesamtbezug um 40 971 t zurückgegangen und wie Vormonat ist die Auslandkohle abermals in stärkerem Maße lie Inlandkohle hiervon betroffen worden. Dies zeigt sich iner weiteren Verschiebung des Anteilsverhältnisses von and- und Inlandkohle im Gesamtverbrauche zugunsten der eren, und zwar von 63 % zu 37 % im Monat, im Februar 61,3 % zu 38,7 % im Monat März. Der Minderverbrauch ist allen Verbrauchergruppen am stärksten beim Hausbrand rkbar.

Personalnachrichten. Der Vorstand der Unternehmung erreichische Bundesbahnen“ hat den Ministerialrat Ing. drich Hohenbühel zum Bundesbahndirektor und den at Ing. Otto Dobrawski zum Bundesbahndirektorstell-reter bei der Bundesbahndirektion Linz ernannt.

Übrige europäische Länder.

Zusammenschluß von Eisenbahn und Kraftwagen in Däne-k. Die dänische Staatsbahn ist seit langem bestrebt, einen mmenschluß mit Kraftwagenlinien herbeizuführen, um im e der gegenseitigen Verständigung unnötigen Wettbewerb vermeiden. Kürzlich wurde der erste Vertrag mit der nradener Automobilgesellschaft geschlossen. Danach be-ert diese die auf der Staatsbahnstation Apenrade (Aaben-eingehenden Stückgüter und Paketgüter nach den anliegenden Ortschaften. Auf dem Frachtbrief muß vom Versender die Bezeichnung stehen: „Zur Weiterbeförderung mit dem Automobil“. Anderseits kann auch der Empfänger ein für allemal die Zustellung sämtlicher für ihn in Apenrade durchgehender Güter durch die Kraftwagenlinie Apenrade beantragen.

— **Verstaatlichung einer norwegischen Privatbahn.** Gemäß Stortingsbeschluß vom 4. Februar d. J. wurde die Einlösung der „norwegischen Hauptbahn“ (Norsk Hovedjernbane), einer von Oslo nach Eidsvold (68 km) führenden Privatbahn, beschlossen. Wie die Hauptverwaltung der norwegischen Staatsbahn nunmehr mitteilt, wird die vorbezeichnete Bahn am 1. Juli dieses Jahres von der Staatsbahn übernommen.

— **Neue Güterwagen bei der schwedischen Staatsbahn.** Die schwedische Staatsbahn hat kürzlich bei den A. B. Svenska Järnvägsverkstäder in Falun 50 gedeckte Güterwagen in Auftrag gegeben. Die Wagen werden gegenüber den bisherigen länger und höher, ferner mit einem gewölbten Dach versehen sein. Die Höhe des Wageninneren beträgt 3 m, die Breite 2,75 m, die Ladelänge 11 m, die Ladefläche 30 qm, der Rauminhalt 80 cbm und das Ladegewicht 16 t. Die Wagen entsprechen der deutschen Gl. Bauart.

— **Beschaffung rollenden Inventars für die russischen Bahnen.** Wie das amtliche Organ, der Westnik putei ssoobschtschnija, mitteilt, sind für Rechnung des Wirtschaftsbudgets 1925/26 250 Lokomotiven zum Betrage von 22 617 000 Rbl. und 1600 gedeckte, zweiachsige Güterwagen zum Betrage von 5 520 000 Rbl. in Auftrag gegeben.

Als Ergänzung hierzu teilt das amtliche Blatt an anderer Stelle mit, daß am 1. Februar d. J. vorhanden waren 13 493 Lokomotiven und außerdem 5742 Reservelokomotiven (in Klammern bezeichnet unsere Quelle diese Lokomotiven als auf dem „Kirchhof“ befindliche; man muß also annehmen, daß sie tote, unbrauchbare Maschinen sind), zusammen somit 19 235. Von den 13 493 Lokomotiven, die am 1. Februar dem Betriebe zur Verfügung standen, waren 10 532 gesund, also 21,2 % krank.

— **Expreßgutverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Ungarn.** Zwischen den Vertretern des tschechoslowakischen Eisenbahnministeriums und den Vertretern des ungarischen Handelsministeriums fanden Verhandlungen über die Einführung eines direkten Expreßgutverkehrs zwischen den beiden Staaten statt. Der Verkehr wird mit Schnellzügen abgewickelt. Sendungen können daher nur nach Stationen abgefertigt werden, in denen der Schnellzug hält. Die Zollabfertigung erfolgt nicht an der Grenze, sondern in den Bestimmungsstationen der Sendung. Gleichzeitig fanden Verhandlungen zwischen der Tschechoslowakei und Südslawien statt behufs Schaffung eines direkten Expreßgutverkehrs im Durchzuge durch Ungarn.

— **Der Außenhandel der Tschechoslowakei in den ersten vier Monaten 1926** hat sich im Vergleich zum selben Zeitabschnitt des Vorjahres wie folgt entwickelt:

	1926			1925		
	Einfuhr	Ausfuhr	Unterschied	Einfuhr	Ausfuhr	Unterschied
	in Millionen Kronen					
Januar	1117	1179	+ 62	1406	1506	+ 100
Februar	1280	1475	+ 195	1328	1517	+ 189
März	1531	1512	— 19	1453	1705	+ 252
April	1170	1349	+ 179	1274	1477	+ 203
Im ganzen	5098	5515	+ 417	5461	6205	+ 744

Ebenso wie die Ausfuhr wies auch die Einfuhr im April einen Rückgang, nicht allein gegen den Vormonat, sondern auch gegenüber dem Vorjahre auf. Die Einfuhr war im April um 361 Mill. Kronen geringer als im März und um 104 Mill. Kronen geringer als im April 1925. Nach dem Passivum im März von 19 Mill. Kronen weist die Handelsbilanz wieder ein Aktivum von 179 Mill. Kronen im April d. J. auf gegen 203 Mill. Kronen im April 1925. In den ersten vier Monaten 1926 war die Handelsbilanz der Tschechoslowakei um 417 Mill. Kronen aktiv gegen ein Aktivum von 744 Mill. Kronen in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Neue Bahnverbindungen mit Bulgarien.** Am 15. Mai ist, wie die Ostd. Wirtschafts-Ztg. mitteilt, in Bulgarien ein neuer Fahrplan in Kraft getreten, durch den eine erfreuliche Verbesserung der Verbindungen mit dem Ausland geschaffen worden ist. So verkehren täglich zwei Züge von Sofia über Rustschuk nach Bukarest gegen bisher einen. Ferner wurde eine ganz neue Verbindung Sofia—Vidin—Calafat—Budapest geschaffen, die es ermöglicht, in 42 Stunden von Sofia nach Berlin zu gelangen, während bisher die kürzeste Verbindung Sofia—Belgrad—Budapest—Prag—Berlin 48 Stunden betrug. Auf der letztgenannten Strecke verkehren wie bisher der Orientexpreß

und der Konventionalzug mit kleinen Abänderungen täglich. Wichtig ist, daß der Konventionalzug Konstantinopel—Prag jetzt einen dreistündigen Aufenthalt in Sofia hat, der es Vergnügungsreisenden und Geschäftsleuten ermöglicht, die Stadt zu besuchen, zumal die Aufenthaltszeit von 2,18 bis 5,40 Uhr nachmittags fällt. Die Verbindungen innerhalb Bulgariens sind insofern gebessert, als die Geschwindigkeit der Schnellzüge von 45 auf 55 km je Stunde heraufgesetzt ist. Außerdem ist eine Vermehrung der Züge eingetreten.

— **Das Koalitionsrecht in der Schweiz.** In der Schweiz untersteht das eidgenössische Beamtengesetz der Beratung und Abstimmung der gesetzgebenden Körperschaften. Der Nationalrat (vom Volk gewählte Kammer) hat in seiner Apriltagung für dieses Gesetz einen Artikel folgenden Wortlautes nach ziemlich lebhafter und eingehender Debatte angenommen:

Artikel 13

1. Dem Beamten ist innert der Schranken der Bundesverfassung das Vereinsrecht gewährleistet.
2. Immerhin ist dem Beamten untersagt, einer Vereinigung anzugehören, die den Streik von Beamten vorsieht oder anwendet, oder die sonstwie in ihren Zwecken oder in den dafür bestimmten Mitteln rechtswidrig oder staatsgefährlich ist.

Namentlich der zweite Absatz dieses Artikels, für den die eidgenössische Regierung unter dem besonderen Hinweis eintrat, daß ein moderner Staat auf die ununterbrochene Maschinerie seines Wirtschaftskörpers angewiesen sei, in dem aber von den linksstehenden Parteien des Nationalrates eine Gefährdung des verfassungsmäßig garantierten Vereinsrechtes erblickt wurde, war schwer umstritten. Dieser Absatz wurde jedoch schließlich mit 103 zu 64 Stimmen angenommen.

In der Eisenbahnerpresse der Schweiz wird diese Frage eingehend erörtert.

— **Die Wirkung des englischen Eisenbahnerausstandes.** Die Verluste, die der Ausstand den englischen Eisenbahnen zugefügt hat, sind in Zahlen schwer auszudrücken. Einen gewissen Maßstab bieten die Einnahmen. Diese waren bis Anfang Mai höher als im vergangenen Jahr, die neuesten Wochenausweise, die die Zeit bis zum 23. Mai umfassen, zeigen aber einen sehr erheblichen Verlust an Einnahmen gegen das Vorjahr. Die Summe der Mehr- und Mindereinnahmen, bei denen für alle vier Eisenbahngesellschaften der Rückgang überwiegt, kann wohl als Einnahmeverlust infolge des Ausstands angesehen werden. Durch die ersparten Löhne während des Ausstands und in der Zeit nach seiner Beendigung, in der wegen des verringerten Verkehrs und des Kohlenmangels nicht alle Kräfte wieder eingestellt werden konnten, werden diese Zahlen wieder etwas heruntergedrückt, durch den Verkehr, der den Eisenbahnen bis zur Erholung des Wirtschaftslebens von dem Tiefstand als Folge des Ausstands entgeht, werden sie wieder erhöht.

Die Einnahmen der vier großen Eisenbahngesellschaften haben sich wie folgt gestaltet:

	Mehr- Mindereinnahmen der Eisenbahngesellschaften bis zum 1. Mai	23. Mai gegenüber 1925	Unterschied zwischen Mehr- und Mindereinnahmen	
Gr. Westbahn	+ 280	— 735	— 1015	in 1000 £
London, Midland und Schottische Eisenbahn	+ 136	— 2624	— 2760	
London und Nordostbahn	+ 500	— 1622	— 2122	
Südbahn	+ 138	— 455	— 593	
		zusammen	6490	

Diese 6 490 000 £ sind zunächst der Verlust, den die Eisenbahnen durch den Ausstand erlitten haben.

Fremde Erdteile.

— **Die Taschkent-Eisenbahn.** Der Präsident der Direktion der Taschkent-Eisenbahn ist nach Moskau zur Berichterstattung über die Lage, in der sich die Bahn befindet, gereist. Diesem in seiner Art interessanten Bericht kann folgendes entnommen werden: Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 2935 Werst (= 3137 km). Diese Anzahl Werst Eisenbahn verteilt sich auf vier Republiken: Kasansche, Baschkiren, Usbecksche und Kirgisen; es sind autonome Gebiete. Diese Gesamtlänge der Bahn verteilt sich in folgender Weise: Die Hauptstrecke (nach dem amtlichen Kursbuch) Ssamara—Orenburg—Taschkent 2229 Werst (= 2377 km), Zweigbahn: Arys—Tyschpek 573 Werst (= 611 km) und Orenburg—Orsk 318 Werst (= 339 km), ergibt zusammen 3120 Werst (= 3329 km). Woher der Unterschied von 185 Werst (= 197 km) gegenüber den Angaben im Westnik putei ssoobschtschenija herrührt, ist na[…] lich schwer zu sagen.

Schon diese wenigen Zahlenangaben lassen erkennen, daß [die] Leitung des Unternehmens immerhin seine Schwierigke[iten] haben muß, denn bei der erheblichen Längenausdehnung [in] vier autonomen Gebieten verhandeln zu müssen, ist gewiß n[icht] besonders einfach.

Der bauliche Zustand. Es fehlt zunächst Bal[last] 60 000 Kubikfaden = 582 660 cbm, 1 600 000 Schwellen und [ein] „großer Prozentsatz Schienen“ müssen ausgewechselt wer[den,] ebenso Schienenbefestigungsmittel usw.

Sehr schwer drückt die Frage der Wass[er]versorgung. Die Bahn besitzt 200 Werst (= 213 [km]) Wasserleitung, die zum größten Teil in Salzmorasten lie[gt.] Es fehlen die erforderlichen Leitungsrohre, so daß die Er[hal]tung der ganzen Anlage nur sehr mangelhaft ausgeführt wer[den] kann. So standen 1924/25 nur 1 km Leitungsrohre zur Verfüg[ung,] während 35 % der Gesamtlänge oder 70 km notwendig wa[ren.] Aber nicht das Rohrnetz allein bedarf dringend der Ausbe[sse]rung, sondern ebenso die zugehörigen Anlagen, so daß, [um] diesen Teil der Bahnanlagen instandzusetzen, 11 Mill. R[ubel] erforderlich wurden

Die Wohngebäude haben im Laufe der Jahre sehr [ge]litten, so daß deren Wiederherstellung etwa 75 % des urspr[üng]lichen Bauwertes verlangt. Zu allen diesen natürlichen [Ab]nutzungserscheinungen, die einen so großen Umfang ange[nom]men haben, weil sie nicht rechtzeitig behoben werden konn[ten,] traten dann noch Unbilden der Witterung hinzu, die verhält[nis]mäßig große Aufwendungen in Anspruch nahmen. Wenigs[tens] vermochten aber die Schneestürme nicht den Verkehr zu un[ter]brechen, da die getroffenen Vorsichtsmaßnahmen sich gut [be]währt haben. Um jedoch die volle Leistungsfähigkeit der [...] ausnutzen zu können, müssen sogleich 19 Ausweichestellen [er]richtet werden.

Neben den Schwierigkeiten, die durch alle diese Dinge [ver]ursacht wurden, traten dann noch die vielen Behinderungen, [die] eine Folge der geringen und zudem noch mangelhaften Leis[tun]gen der Industrie sind, die weder genügendes, noch gutes M[ate]rial zu liefern in der Lage ist.

Übersieht man an der Hand dieser Berichterstattung des [Prä]sidenten der Bahn deren Gesamtlänge, im Zusammenhalt [mit] den fast gänzlich fehlenden baren Mitteln, um wenigstens [die] notwendigsten und für die Aufrechterhaltung des Betri[ebes] dringendsten Arbeiten ausführen zu können, so muß man [ge]stehen, daß die Lage reichlich unerquicklich ist. Denn zu al[lem,] was hier die Zeit an Abnutzung an allem Bestehenden auf [na]türlichem Wege mit sich bringt, kommt die Zugehörig[keit] der Bahn zu autonomen Gebieten, die sicherlich ihre besond[eren] Wünsche haben, aber eben so sicher bei Beschaffung der [er]forderlichen Geldmittel zur Abstellung der Mißstände und [Er]möglichung erwünschter Verbesserungen die größten Schwi[erig]keiten machen werden.

Dabei kann aber nicht außer acht gelassen werden, daß [die] Taschkenter Bahn die Verbindung mit dem wichtigen B[aum]wollerzeugungsgebiete herstellt, also für Rußland die [...] größte Bedeutung hat, was deren stete, volle Leistungsfähig[keit] unerbittlich verlangt. Turkestan, Buchara und was auf [...] Absatz nach Rußland eingestellt ist, muß auf diese Bahn[ver]bindung mit Sicherheit rechnen können, weil sonst die Te[xtil]industrie in Rußland ohne Rohmaterial bleibt.

Diese schwere Lage der Taschkenter Bahn wird in[...] schwieriger durch das unentwegte Anwachsen der zu bewe[gen]den Gütermengen, die aber keineswegs nur in der Ausfuhr [von] Baumwolle usw. bestehen, sondern ebenso in der Zunahme [der] Zufuhr von Getreide zur Ernährung der Bevölkerung. [Die] Bahn müßte schon 700 Wagen in 24 Stunden bewegen, was [bei] dem Zustande, in dem sie sich befindet, eine sehr große Leis[tung] ist, denn die notwendigsten Betriebsmittel gehen ihr nur [im] bescheidensten und lange nicht ausreichenden Umfange zu. [Da]bei hat die Taschkent-Bahn immer noch den großen Vorzug, [daß] ihr aus dem lebhaften Verkehr reichlichere Einnahmen [zu]fließen als vielen anderen Bahnen. Nach menschlichem [Er]messen werden noch sehr viele Jahre, ja Jahrzehnte ins [Land] gehen, bis endlich wieder bessere Verhältnisse Platz gre[ifen.] Dazu werden sich aber vorerst die Zustände in der Industri[e,] Handel und Gewerbe grundlegend ändern müssen. Wann [...] das aber eintreten?

— **Der indische Kohlenverkehr.** Der Kohlenhandel Ind[iens] hat in der Zeit seit dem Kriege schwer gelitten und, wie [in] einer Versammlung des Indischen Bergbauvereins gesagt [wor]den ist, seine dunklen Tage sind noch nicht vorbei. Es [sind] allerdings Schritte auf dem Wege zu einer Besserung der [Ver]hältnisse gemacht worden. Das schlimmste Übel, das dabei [be]kämpft werden muß, ist die Übererzeugung an Kohle. Der Sa[...] und die Eisenbahnen, die auch Zechenbesitzer sind, förd[ern]

e Mengen von Kohle. Durch die Verwendung von Öl und elektrischem Antrieb wird viel Kohle erspart, und die en Hüttenwerke, die früher Kohle ankaufen mußten, kom- heute als Verkäufer auf den Markt. Dazu werden große zen Kohle, im Jahre 1925 483 000 t, aus dem Auslande ein- hrt. Die Eisenbahnen sind den Kohlenzechen dadurch ent- ngekommen, daß sie die Frachtsätze für Kohle auf Entfer- gen über 400 Meilen (640 km) herabgesetzt und den Fracht- laß auf Ausfuhrkohle auf 37,5 % erhöht haben. Auch die nverwaltung von Calcutta hat die Gebühren für Kohle, ur Ausfuhr bestimmt ist, um 50 % herabgesetzt. Durch alle Maßnahmen hofft man, den Absatz der einheimischen le, namentlich ihre A u s f u h r, zu fördern.

Die Eisenbahnen von Südafrika im Jahre 1924/25. Auf einer he von rd. 2 000 000 qkm hat der Staatenbund von Südafrika nur ein Netz von 19 580 km Eisenbahnen; wenn man aber nkt, daß auf 10 000 europäische Bewohner von Südafrika n 120 km Eisenbahnen entfallen, so erscheint diese Zahl blich bedeutungsvoller, als wenn sie auf die Fläche allein gen wird. Obgleich Südafrika infolge seiner Zugehörigkeit britischen Weltreich auch zu den Siegern im Weltkrieg rt, hat doch sein Handel und Verkehr nach dem Kriege wie n anderen Siegerländern auch unter den Folgen des Krieges ten; diese sind aber jetzt überwunden, und der Aufschwung er Wirtschaft des Staatenbundes macht sich auch in einem eigerten Eisenbahnverkehr geltend. Der kürzlich erschienene cht des Generaldirektors der Südafrikanischen Eisenbahnen Häfen über das am 1. März 1925 zu Ende gegangene Ge- ftsjahr vermittelt daher zugleich einen Einblick in das wirt- ftliche Leben von Südafrika.

ie Einfuhr nach Südafrika im Jahre 1924/25 hatte einen t von fast 65 Mill. Pfd. Sterl., 8 Mill. mehr als im Jahre er. Ihr stand eine Ausfuhr im Werte von 78 Mill. gegenüber, allerdings nur um 2,6 Mill. höher als im Vorjahre war. erhin ist die Bilanz des Handels mit dem Auslande aktiv ieben. Unter den Ausfuhrgütern standen an erster Stelle mit einem Wert von über 40 Mill. Pfd. Sterl., Wolle mit 16 Mill. und Diamanten, die über 7 Mill. wert waren. Viele en, die vor 10 oder 15 Jahren aus dem Auslande bezogen den mußten, werden heute in Südafrika hergestellt.

er wirtschaftliche Aufschwung führte zu Gipfelleistungen Eisenbahnen. Sie beförderten 70 832 189 Reisende, mehr als zuvor und gegen 1923/24 eine Zunahme um 5 020 579 Per- n oder 7,63 %. Im ganzen betrug die Menge der beförderten er 22 817 060 t, und die Zahl der Zugkilometer belief sich 64 823 084, lauter Werte, die die der früheren Jahre über- fen.

er Verwaltung der Eisenbahnen ist die der Seehäfen ange- dert. Auch in ihrem Verkehr waren Höchstleistungen zu zeichnen. Sie wurden von Schiffen mit einem Tonnengehalt 22 751 552 t angelaufen, und der Güterumschlag machte 8 829 t aus.

ie Einnahmen betrugen 21 747 631 £, 152 987 £ mehr als im jahre. Der Kohlenverkehr hat so stark zugenommen, daß die nahmen aus diesem Verkehrszweig den Rückgang der Ein- men aus dem sonstigen Güterverkehr, der durch Herab- ung der Tarife verursacht worden war, mehr als aus- lichen hat.

dem Eisenbahnnetz von Südafrika ist ein Kapital von 161 755 £ angelegt; auf das im Betrieb befindliche Kilometer ällt ein Anteil von je 6380 £. Im Laufe des Berichtsjahres den 671 km neue Strecken in Betrieb genommen, und der bau von 25 Strecken mit einer Gesamtlänge von 1528 km de genehmigt.

as Jahr 1925 hat den Eisenbahnen von Südafrika wieder be- tenden Verkehr mit Mais, die Folge einer guten Ernte, mit t und mit Kohlen gebracht. Diese Verkehrshochflut wurde Jahre 1924 vorgeahnt, und es wurden daher, um den An- lerungen des Verkehrs gerecht werden zu können, 20 hoch tungsfähige Lokomotiven aus dem Auslande bestellt. Diese den aber verspätet geliefert, und es bedurfte daher einer ahl Einschränkungen im Güterverkehr, indem das Lade- chäft nur an bestimmten Tagen zugelassen wurde, sowie eine minderung der Zahl der Personenzüge, um wenigstens den gendsten Verkehr bewältigen zu können. Um die Durchfüh- g der Züge zu beschleunigen, wurden ihnen doppelte Be- tmannschaften beigegeben, von denen stets die eine Mann- aft im Zugführerwagen ruhte, während die andere den Zug- ist versah. Im ganzen wurden 74 Lokomotiven bestellt, bei en Entwurf man sich die neuesten Erfahrungen im Lokomo- bau zu nutze gemacht hat, und 1400 Güterwagen, davon die sten mit 50 t und mehr Tragfähigkeit, waren zum Teil im , zum Teil zur Lieferung vergeben. Der Entwurf eines terwagens mit zwei dreiachsigen Drehgestellen für eine Nutz- von 70 t war in Arbeit. Bei Würdigung der Angaben über die Ladefähigkeit der Güterwagen muß man beachten, daß sie für eine Spurweite von 1,067 m bestimmt sind.

Der Generaldirektor der Südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen, der in englischen Fachkreisen für einen hervorragenden Sachverständigen gilt, sieht nach seinem Bericht der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs in Südafrika mit Vertrauen ent- gegen. 1925 hat wieder reichliche Niederschläge gebracht, in- folgedessen wurde zu der Zeit, als der hier besprochene Bericht verfaßt wurde, eine gute Maisernte erwartet, und diese Hoff- nung hat sich bestätigt. Auch sonst hat der Bau von Getreide sich günstig entwickelt. Auch die Weidewirtschaft nimmt zu, und mit der Vergrößerung der Flächen, auf denen sie betrieben wird, steigt auch die Zahl des Rindviehs und der Schafe, die gezüchtet werden. Von der Baumwollernte des Jahres 1925 wurde erwartet, daß sie das doppelte derjenigen des Vorjahres betragen würde. Auch Apfelsinen und anderes Obst werden in zunehmender Menge angebaut. Endlich verspricht die Erschlie- ßung von Platinlagern Anlaß zur Entwicklung einer neuen Industrie zu geben.

Ein wichtiges Ereignis für den Schiffsverkehr von Südafrika war die Inbetriebnahme eines neuen Trockendocks in Durban im Juni 1925, das die größten unter den heutigen Schiffen auf- zunehmen vermag. Es wurde vom Prinzen von Wales eröffnet, der im Sommer 1925 Südafrika bereist hat. Die Eisenbahnver- waltung hatte für ihn einen Sonderzug gestellt, bei dem zwei Wagen von je 13,7 m Länge zusammen auf drei Drehgestellen ruhten. Der Zug war in den Eisenbahnwerkstätten von Pretoria gebaut und soll nunmehr dem Statthalter bei seinen Reisen dienen. Der Bau dieses Zuges und seine Bewährung im Betriebe hat dazu geführt, daß 25 nach demselben Grundsatz gebaute Wagen zur Benutzung im Schnellzugdienst zwischen Johannis- burg und Beaufort West, eine Entfernung von fast 1000 km, be- schafft werden sollen.

Zu den Aufgaben der Eisenbahnverwaltung von Südafrika ge- hört nicht nur die Beförderung, sondern auch die Einlagerung der Getreideernte. In Kapstadt befindet sich ein Silo für 30 000 t Mais, und über das ganze Land verteilt sind in den maisbauenden Bezirken im August 1924 33 Silos zur Einlagerung von insgesamt 106 000 t Mais in Betrieb genommen worden. Durch den Silo in Kapstadt sind vom 1. Juli 1925 bis zum 3. Oktober 1925 125 976 t Mais gegangen. Die Landwirte, die ihr Getreide in den staat- lichen Silos abliefern, erhalten dafür Gutscheine, die sie alsbald bei den Banken zu Geld machen können.

— **Die Pullman-Gesellschaft im europäischen Verkehr.** Bei der Jahresversammlung der Pullman Car Company Ldt. am 10. Mai wurde eine Zunahme des Reingewinns gegenüber dem Vorjahre um rd. 6000 £ nachgewiesen, und die Aussichten für die Zukunft wurden als günstig erklärt. Die Zunahme des Rein- gewinns ist um so bemerkenswerter, als das Anlagekapital in der letzten Zeit erheblich erhöht worden, dieser Teil aber noch nicht voll werbend tätig ist. Der Pullman-Zug zwischen Mai- land und Nizza, der im vorigen Dezember mit in England ge- bauten Wagen in Verkehr gesetzt worden ist, hat sich gleich von Anfang an lebhafter Benutzung zu erfreuen gehabt, so daß seine Einführung als ein Erfolg bezeichnet werden kann. Er verkehrt nur im Winter, die Wagen werden im Sommer in Zweigen des italienischen Verkehrs eingesetzt, die auch wäh- rend der warmen Jahreszeit lebhaften Verkehr aufweisen. Nächstes Jahr soll der Zug zwischen Mailand und Cannes ver- kehren. Vom 1. September an soll zwischen Calais und Paris ein neuer Pullman-Zug eingerichtet werden, für den zur Zeit die Wagen in England gebaut werden; sie werden ganz aus Stahl hergestellt. Der Speisebetrieb wird in diesem Zuge so gehandhabt werden, daß die Mahlzeiten den Reisenden an ihren Platz gebracht werden. Die Zollförmlichkeiten für das Hand- gepäck werden im Zuge erledigt werden. Ebenfalls im Bau be- griffen sind neue Wagen für den Süd-Expreß Paris-Madrid. Der französische Teil dieses Zuges auf der Strecke Paris-Hendaye wird ganz mit Pullmanwagen ausgestattet. In England ver- kehrt ein Zug der Pullman-Gesellschaft zwischen London und Edinburgh. Bei allen diesen Zügen nimmt die Benutzung durch die Reisenden dauernd zu.

— **Speisewagenbetrieb in Amerika.** Der Speisewagen ist in der ganzen zivilisierten Welt zu einer selbstverständlichen Ein- richtung geworden, die uns die Freuden einer guten Mahlzeit auf die Eisenbahn überträgt. Welche ungeheuren Mengen von Nahrungsmitteln in diesen rollenden Speisewirtschaften verzehrt werden, davon macht man sich keine rechte Vorstellung, und es ist deshalb interessant, die Zusammenstellungen kennen zu lernen, die für die Eisenbahnen der V e r e i n i g t e n S t a a t e n gemacht worden sind. Wie wir der BBZtg. entnehmen, werden zwischen 40 und 50 Millionen Mahlzeiten jedes Jahr in den Speise- wagen der wichtigsten amerikanischen Eisenbahnlinien verab- reicht. Der Verbrauch von Rindfleisch allein beläuft sich auf 8 Millionen Pfund jährlich. Dazu sind mehr als 70 000 Stück

Rindvieh notwendig. Wenn diese Herde zusammen befördert werden sollte, dann müßten 3500 Viehwagen zu einem Zuge von über 60 km Länge zusammengestellt werden. Zu dem Rindvieh kommen 2 Millionen Pfund Hammelfleisch, 1¾ Millionen Pfund Lammfleisch und 4½ Millionen Pfund andere Fleischsorten. Mehr als 1 Million Hühner werden jedes Jahr in den Speisewagen verzehrt. Die jährliche Fleischrechnung beläuft sich auf 7 Millionen Dollar. An Fisch werden 4½ Millionen Pfund jährlich gebraucht. Die Gäste der amerikanischen Speisewagen beanspruchen 2 Millionen Pfund Kaffee und 500 000 Pfund Tee, die zusammen über 800 000 Dollar kosten, 2½ Millionen Pfund Butter werden mit mehr als 2¼ Millionen Laiben Brot und 60 Millionen Stück Weißbrot verbraucht. Die Kosten für Brot und Butter allein belaufen sich auf 2¾ Millionen Dollar. Äpfel und Apfelsinen müssen von 4000 reichtragenden Bäumen geliefert werden. 3¼ Millionen Apfelsinen und 1 Million Pfund Weintrauben erscheinen beim Nachtisch. Die Früchte kosten etwa 1½ Million Dollar. Als Zuspeise werden 16 Millionen Pfund Kartoffeln verabreicht. Für die 25 Millionen Eier, die den Hunger der Reisenden befriedigen, ist die angestrengte jährliche Legearbeit von 165 000 Hennen vonnöten. 3000 bis 4000 Kühe müssen Tag und Nacht ihre Milch spenden, um die mehr als 6 Millionen Liter Milch und Sahne zu liefern. Ein Behälter, der die gesamte Milchmenge aufnehmen wollte, müßte mehr als 200 000 Kubikfuß haben und würde einem modernen Riesendampfer, wie dem „Leviathan", ermöglichen, in diesem Milchmeer zu schwimmen. 3¼ Millionen Pfund Zucker versüßen den Gästen der Speisewagen das Leben. Würde diese Zuckermenge in gewöhnlichen 1-Pfund-Packungen aufgestapelt werden, so ergäbe sich eine Mauer von 10 Fuß Höhe und 14 km Länge. Die 900 000 Liter Speiseeis, die jährlich verabreicht werden, würden ausreichen, um alle amerikanischen Kinder im Alter von 5 bis 9 Jahren mit dieser Leckerei zu versorgen. An frischen Gemüsen und Beerenfrüchten werden viele Tonnen verarbeitet. Trotz dieser großen Umsätze aber werfen die Speisewagen keine Erträgnisse ab, denn die Verluste, die durch unbrauchbar gewordene Nahrungsmittel und durch zerbrochenes Geschirr entstehen, sind außerordentlich groß.

— **Betriebsmittel der Eisenbahnen von Mexiko.** Vor den politischen Umwälzungen, die 1911 begannen, besaßen die mexikanischen Staatsbahnen 761 Lokomotiven, 570 Personen- und 20 389 Güterwagen. 1921 wurden zahlreiche Wagen in den Vereinigten Staaten angemietet, und es wurde eine Anleihe von 7,5 Mill. Dollar zur Beschaffung von Betriebsmitteln aufgenommen. Infolgedessen stieg die Zahl der Lokomotiven bis 1925 auf 1010, die der Personenwagen auf 729; die Zahl der Güterwagen war 1921 auf 14 364 gesunken, hob sich aber wieder auf 16 767. Der Unterhaltungszustand der Lokomotiven und Wagen ist schlecht, große Mengen von Betriebsmitteln sind in den Werkstätten oder warten auf Instandsetzung. Aus den Vereinigten Staaten sind noch zahlreiche Wagen gemietet. Die Vereinbarungen über den Austausch von Wagen zwischen Mexiko und den Vereinigten Staaten waren eine Zeitlang aufgehoben, sind aber neuerdings wieder in Kraft gesetzt.

Die Mexikanische Eisenbahn besitzt 97 Vollspurlokomotiven, darunter 10 elektrische, ferner 94 Personen- und 1093 Güterwagen. Ihre Personenwagen sind in gutem Zustande. Sie betreibt Speise- und Schlafwagen in eigener Verwaltung. Der Güterwagenpark ist nicht nur an Zahl verstärkt worden, sondern auch seine Leistungsfähigkeit ist dadurch, daß an Stelle ausgemusterter Wagen solche mit größerer Tragfähigkeit beschafft worden sind, erhöht worden. Die Zahl der Wagen hat von 1921 bis 1924 um 10 %, ihre Tragfähigkeit um 17 % zugenommen. Infolge der Nachwirkungen der Revolution wird der Wagenpark nicht voll ausgenutzt.

Zur Unterhaltung der Betriebsmittel stehen den Staatsbahnen 20 Werkstätten zur Verfügung, von denen sich eine große und drei kleinere in der Hauptstadt Mexiko befinden. Einige von ihnen sollen ausgebaut, die anderen in Zukunft nur als Bezirkswerkstätten benutzt werden. Die Ausstattung der Werkstätten mit Maschinen läßt zu wünschen übrig, und bei einer Werkstatt, die mit neuzeitlichen Maschinen ausgerüstet ist, sind die baulichen Anlagen veraltet; sie hat einmal zu den besten von Amerika gehört. Da die Ausstattung der mexikanischen Werkstätten nicht mit der Zeit fortgeschritten ist, sind sie von den Werkstätten der Vereinigten Staaten überholt worden, und sie bedürfen des Ausbaues, um den Anforderungen genügen zu können, die die Unterhaltung der heutigen größeren Lokomotiven und Wagen erfordert.

— **Eisenbahnbau in Nicaragua.** Die Leitung der Pacific-Eisenbahn von Nicaragua benutzt ihre Betriebsüberschüsse dazu, eine neue Eisenbahn vom Inneren des Landes nach Segovia und an die Küste des Atlantischen Ozeans zu bauen. Im ersten Jahr sollen 500 000 Dollar für den Bau aufgewendet und für diesen Betrag etwa 65 km neue Gleise gebaut werden.

— **Eisenbahnvorarbeiten in Chile.** In Chile sind V. arbeiten für den Neubau einer ganzen Anzahl von Eisenba strecken im Gange. Von der Längsbahn entweder in Pa oder in Linares ausgehend soll eine Zweigbahn über Chan nach der Stadt Constitucion gebaut werden. Weiter sind d Amt für öffentliche Arbeiten 170 000 Dollar für Eisenbahnv arbeiten zur Verfügung gestellt worden. Diese Arbeiten wer sich auf zwei Querbahnen über die Anden erstrecken, von den die eine über Lonquimay, die andere über Salta führen s Außerdem werden noch Planungen für vier andere Eisenbahn bearbeitet.

— **Verbesserung im Verkehr zwischen Peru und Bolivi** Um den Verkehr zwischen dem Hafen Mollendo in Peru u Bolivien zu fördern, bereitet die Südbahn von Peru einen Schl wagenverkehr zwischen Mollendo und La Paz vor. Zu dies Zweck werden neue Schlafwagen gebaut, und der mit ihn ausgestattete Zug wird die Fahrt in 35 Stunden zurücklег. Der Fahrplan wird so eingerichtet, daß die reizvolle Fa über den Titicaca-See in die Tagesstunden fällt; man rech also mit einer Entwickelung des Touristenverkehrs.

— **Baumwollverkehr in Neusüdwales.** Ein großer Teil Frachtverkehrs der Staatsbahnen von Neusüdwales besteht der Beförderung von Baumwolle von den Pflanzungen Inneren des Landes nach Sydney, wo die Baumwolle zunächst den Lagerhäusern der Makler eingelagert wird. Im letzten J wurden 930 622 Ballen Baumwolle auf den Eisenbahnen fördert. Zu diesem Verkehr, der das ganze Jahr anhält, kom in den letzten fünf Monaten noch die Beförderung von Sch wolle. — In den Frachtsätzen für die Beförderung dieser S dungen ist die Überführung vom Güterbahnhof in Sydney, D ling Harbour, in die Lagerhäuser der Makler im Inneren Stadt inbegriffen. Dieser Rollverkehr war bisher einem Unt nehmer übertragen, der dazu pferdebespannte Fuhrwerke v wendete. Neuerdings hat die Eisenbahnverwaltung die Nebenbetrieb des Eisenbahnwesens in eigene Verwaltung ü nommen. Sie bedient sich dazu eines Parks von Kraftwa und hofft infolge von deren größerer Leistungsfähigkeit geg über dem Pferdefuhrwerk nicht nur die Abfuhr der Wolle Baumwolle beschleunigen zu können, so daß die Eisenbahnwa schneller als bisher zu neuer Beladung frei werden, sond auch sehr erhebliche Ersparnisse zu erzielen.

Wasserverkehr.

— **Der Schutz der transatlantischen Schiffahrt gegen die I berggefahr.** Die Titanic-Katastrophe vom 14. April 1912 hat weiteren Öffentlichkeit zum ersten Male deutlich die Gefah gezeigt, mit denen die internationale Schiffahrt in den Fr jahrs- und Sommermonaten im Nordatlantik zu kämpfen Auf die damalige Katastrophe hin wurden von allen Sei Stimmen laut, die das Eisgebiet östlich der Neufundlandb wegen des dauernden Nebels überwacht wissen wollten. amerikanische Regierung bestimmte daraufhin bereits im 1912 zwei Kreuzer, die in gegenseitiger Ablösung einen re mäßigen Patrouillendienst in diesem Eisgebiet durchfüh sollten. Im Jahre 1913 wurden zwei amerikanische Zollü wachungsschiffe mit der Ausübung des Dienstes betraut gleichzeitig setzte damals die britische Regierung einen k neren, besonders ausgerüsteten Dampfer für den Eisnachrich dienst ein. Im November 1913 fand dann in London eine int nationale Konferenz für die Sicherheit von Menschenleben See statt und es kam zwischen den hauptsächlichsten seefahr den Nationen der Welt im Jahre 1914 eine Konvention zusta wonach in der gefährdeten Zeit im Nordatlantik ein dauern Patrouillendienst von zwei Schiffen stattfinden sollte. Mit Ausführung dieses Dienstes wurden die Vereinigten Staaten auftragt; zu den Kosten sollte jeder der unterzeichneten Staa entsprechend seiner beteiligten Tonnage beitragen. Bereits 7. Februar 1914 wurde der Patrouillendienst vom amerik schen Küstenschutz in der beschlossenen Form aufgenomm und wird seitdem mit Ausnahme der Jahre 1917 und 1918 ihm durchgeführt. Der Konvention gehören augenblicklich gende Staaten an: Belgien, Deutschland, Frankreich, Gr britannien, Italien, Holland, Norwegen, Schweden und die V einigten Staaten. Die hauptsächlichste Aufgabe des I patrouillendienstes ist die Feststellung der Eisberge und I felder, die die Schiffahrtsstraßen gefährden und die Eismas zu kontrollieren, die möglicherweise in die Schiffahrtstra getrieben werden können. Es sollen jedoch gleichzeitig a die Meeresverhältnisse untersucht werden, soweit dies mit Ausübung des reinen Eisdienstes vereinbar ist. Beide Aufga hängen natürlich eng zusammen, besonders was das Studi der Strömungen anbelangt. Die Verbreitung der Nachrich über die Bewegung der Eismassen erfolgt unter gewöhnlich Umständen zweimal täglich auf zwei verschiedenen Well-

n. Bei nebligem Wetter oder wenn neues Eis festgestellt n ist, werden auf Welle 706 besondere Funksprüche ge-. Sämtliche Schiffe, die sich mit dem Patrouillendienst dem Gebiet mit Eis nähern, werden ihrem Standort nach registriert und erhalten, sobald sie sich einem gefähr- Gebiet nähern, einen Spezialbericht über die letzten ichten dieses Gebietes. Alle besonderen Anfragen ein- Schiffe über Eisverhältnisse werden mit möglichster ändigkeit und binnen kürzester Frist beantwortet. Der tlantische Eisdienst wird zweifellos von den amerikani- Schiffen in außerordentlich geschickter Weise durch- rt und ihm ist es auch zu danken, daß sich seit der Titanic- trophe keinerlei Unfälle mehr ereignet haben. Man kann sagen, daß der nordatlantische Eisdienst, wie er heute dhabt wird, das Vollkommenste darstellt, was in dieser cht augenblicklich geleistet werden kann. Dr. Botsch.

Rechtspflege.

Zu § 20 der Reichsgewerbeordnung. Eine bemerkenswerte heidung zu der Frage, ob die Frist zur Rechtfertigung des rses über ihre durch § 20 der RGewO. festgesetzte Dauer s verlängert werden darf, hat das Preußische Ober- waltungsgericht in folgendem Falle und mit der den Begründung gefällt[1]):

gen ein seine Klage auf Entziehung der Schankkonzession Gastwirts abweisendes Urteil des BA. in Berlin hatte der eipräsident daselbst binnen der vorgeschriebenen zwei- gen Berufungsfrist zwar Berufung eingelegt, diese aber begründet, sondern zur Rechtfertigung des Rechtsmittels Nachfrist von drei Wochen erbeten und vom BA. bewilligt ten. Am letzten Tage der Nachfrist ging die Rechtfertigung BA. ein. Das OVG. wies die Berufung als nicht rechtzeitig htfertigt zurück mit folgender Begründung:

ch §§ 54 Abs. 1, 53 Abs. 2 RGO. gelten wegen des Ver- ns der Behörden, die für die Zurücknahme der Erlaubnis Betriebe der Schankwirtschaft maßgebend sind, die Vor- ten der §§ 20 und 21. Hiernach und nach § 119 Ziffer 2 ndG. vom 1. August 1883 entscheidet in Preußen auf Klage uständigen Behörde für Städte mit mehr als 10 000 Ein- ern und für Stadtkreise der BA. durch Urteil über die knahme. Über das Verfahren bestimmt § 20 RGO.:

Gegen den Bescheid ist Rekurs an die nächst vorgesetzte örde zulässig, welcher bei Verlust desselben binnen vier- n Tagen, vom Tage der Eröffnung des Bescheides an ge- net, gerechtfertigt werden muß."

r die Bedeutung dieser Bestimmung spricht sich ein Urteil VG. vom 12. Februar 1925 (OVG. 79, 331) folgendermaßen

e Bestimmungen dieses Paragraphen sind klar und schlie- eden Zweifel darüber aus, daß des Rechtsmittels verlustig gen ist, wer es nicht binnen 14 Tagen gerechtfertigt Die Zulässigkeit einer Verlängerung der Frist durch Ver- rung oder behördliche Verfügung besteht also nach der rbeordnung nicht. Damit ist ein rechtsrechtlicher Grund- ufgestellt, der jede Landesgesetzgebung bindet (Art. 13 der f. vom 11. August 1919, RGBl. 1383). Wenn damals der RGO. der Landesgesetzgebung die näheren Bestimmungen er überläßt, vor welchen Behörden und in welchem Ver- das „Rekurs" genannte Rechtsmittel des § 20 a. a. O. d gemacht werden kann, so findet diese Ermächtigung für andesgesetzgebung überall insoweit ihre Grenze, als der dsatz des § 20 a. a. O. — wie die in § 21 a. a. O. sonst noch stellten Grundsätze — das Verfahren selbst schon seiner- vorweg regelt.

[1]) Entscheidung des 3. Senats vom 12. November 1925, Akten- n III B 48/25. Juristische Wochenschrift, 55. Jahrg., 1926, 7, S. 895, Ziffer 4.

Für Preußen ist hiernach zwar in Gemäßheit des § 21 Absatz 1 a. a. O. als Rechtsmittel, welches den in § 20 vorgesehenen „Rekurs" bei der Untersagung eines unter den § 35 a. a. O. fallenden Gewerbebetriebes im Verwaltungsstreitverfahren durch Urteil des BA. darstellt, gemäß § 83 LVG. die „Berufung" an das OVG. gegeben. Trotzdem gilt § 86 Absatz 3 LVG., wonach zur Rechtfertigung der Berufung eine angemessene, der Regel nach nicht über 2 Wochen zu erstreckende Nachfrist gewährt werden kann, als dem rechtlichen Grundsatze des § 20 RGO. widersprechend, nicht für Sachen wie die vorliegende, in denen für das Verfahren der § 20 a. a. O., kraft des § 40 Absatz 2 daselbst Anwendung findet, ohne daß die RGO. selbst etwa dieser ihrer Vorschrift, wie z. B. in den Fällen der §§ 84, 97, 102 Absatz 3 a. a. O. eine lediglich subsidiäre Stellung angewiesen hätte, so daß in erster Linie das Landesrecht maßgebend wäre. Landesrechtliche Sondervorschriften über die Gewährung von Nachfrist zur Rechtfertigung des Rekurses sind demnach ausgeschlossen. Dieser Auffassung ist im wesentlichen auch das Schrifttum, sie ist ferner in der Rechtsprechung mehrfach zum Ausdrucke gekommen, und es ergibt sich endlich aus den Materialien zur Gewerbeordnung nirgends etwas von dieser Auffassung Abweichendes.

Diese Ausführungen haben bei gleicher Rechtslage auch für den vorliegenden Fall Anwendung zu finden."

Also: die in § 20 der RGewO. für die Einlegung des Rekurses vorgeschriebene Frist von 2 Wochen zu verlängern, ist nicht zulässig. Dr. C.

Bücherschau.

— **Technisch-Wirtschaftliche Bücherei, Heft 34: Zusammenarbeit im Verkehrswesen,** herausgegeben von Professor Dr.-Ing. Blum, Hannover, Reichsbahnoberrat Dr. Dr. Baumann, Berlin, und Ministerialrat Busch, Berlin. — Sonderausgabe der „Verkehrstechnischen Woche". Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S 14. Preis 2,50 ℳ.

Nachdem die volkswirtschaftliche Kraft Deutschlands durch den Krieg stark geschwächt ist, wird und muß es die Aufgabe aller Verkehrspolitiker sein, jedem Verkehrsmittel seine Aufgabe zuzuweisen, die es zu übernehmen nach seiner Eigenart berufen ist. Deutschland ist mit einem so engmaschigen Netz von Eisenbahnlinien belegt, daß kein Ort in Deutschland mehr als 18 km von einer Eisenbahnstation entfernt liegt. Das deutsche Wasserstraßennetz hat gegenüber anderen Ländern einen sehr weiten Ausbau in Deutschland erfahren, und der Kraftwagenverkehr hat sich besonders nach dem Kriege entwickelt. Der Luftverkehr ist im Werden begriffen. Es ist daher zu begrüßen, daß Blum, Baumann und Busch in dem soeben im Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S 14, erschienenen Heft 34 der „Technisch-Wirtschaftlichen Bücherei" das Programm der Zusammenarbeit im Verkehrswesen behandelt haben. Das Heft enthält im wesentlichen Vorträge, die in der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen über die „Aufgaben der verschiedenen Verkehrswege und Verkehrsmittel im Rahmen des gesamten Verkehrswesens" gehalten wurden.

Das Studium des Heftes wird allen empfohlen, die mit dem Verkehrswesen zu tun haben, da es Probleme von bedeutender wirtschaftlicher Tragweite behandelt.

— **Hinaus!** Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Essen und den Verkehrsvereinen des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes. Preis 20 Pf.

Das Werbeheft für den Ausflugsverkehr ist reich ausgestattet und illustriert. Es unterrichtet über den Wochenend-, Sonntagsausflugs- und Sonntagsfahrkartenverkehr, Ausflugsorte und Sommerfrischen. Es wird in diesem Führer die Möglichkeit gezeigt, wie erfrischende und stärkende Sonntagsausflüge aus dem Industriegebiet leicht und ohne besonderen Aufwand zu verwirklichen sind. Der Hilfe dieses Führers wird sich der Ausflügler bei dem billigen Preise gern bedienen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

ichsbahndirektionsbezirk Essen.

an der Eisenbahnstrecke Wanne-Marten-Dortmund Hbf. ne Bahnhof Merklinde erhält vom 1. Juli 1926 an die Be- ung „Bövinghausen". Ferner erhalten vom gleichen an die an der Eisenbahnstrecke Essen Hbf.-Steele Nord- m Hbf. gelegenen Bahnhöfe Steele Nord und Höntrop die hnung „Steele Hbf." bzw. „Wattenscheid-Hön-

ichsbahndirektionsbezirk Stettin.

an der Strecke Eberswalde-Frankfurt (Oder) gelegene Bahnhof Freienwalde (Oder) erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Bad Freienwalde (Oder)".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 101 vom 7. Juni 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Berichtigungsblatt zu den Technischen Vereinbarungen,

Nr. III 86 vom 25. Mai 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinspersonenwagen-Übereinkommen (VPÜ/RIC).

Inhalt:

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Eisenbahnstrecke Wanne-Marten-Dortmund Hbf. gelegene Bahnhof Merklinde erhält vom 1. Juli 1926 an die Bezeichnung „Bövinghausen". Ferner erhalten vom gleichen Tage an die an der Eisenbahnstrecke Essen Hbf.-Stelle Nord-Bochum Hbf. gelegenen Bahnhöfe Steele Nord und Höntrop die Bezeichnung „Steele Hbf." bzw. „Wattenscheid-Höntrop".

Essen, den 26. Mai 1926. (586)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Bahnhof Sakrau-Scharnau wird vom 1. Juni 1926 auch Eil- und Frachtstückgut abfertigen. Er dient dann dem Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtgutverkehr für Stückgut und Wagenladungen. Sakrau-Scharnau hat keine Rampe. Es besteht die tarifmäßige Dienstbeschränkung „OR" = (Ohne Rampe). Nicht für Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe oder eine Seitenrampe erforderlich ist.

Vom 1. Juni 1926 ab wird Sakrau-Scharnau Bahnagentur. Mutterstation ist Groß Koslau. [588]

Königsberg (Pr.), den 30. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

3. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1926 wird die Allgemeine Ausführungsbestimmung C VII des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I zu § 12 EVO. wie folgt geändert:

Im ersten Satz der Ziffer 1 ist statt „30 Personen" zu setzen: „20 Personen" und statt „30 Fahrkarten" „20 Fahrkarten". In Ziffer 2 ist statt „50 Tarifkilometer" „30 Tarifkilometer" zu setzen.

Die Änderungen sind gemäß § 2 der EVO. genehmigt.

Berlin, den 31. Mai 1926. (570)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

4. Nachrufe.

Am 2. Juni d. J. ist

Herr Reichsbahnoberrat

Eduard Schmid,

Mitglied der Reichsbahndirektion Stuttgart,

in Freudenstadt, wo er sich zur Teilnahme an einer Beratung des Diens[t]anweisungsausschusses aufhielt, unerwartet rasch verschieden.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen besonders tüchtige[n] kenntnisreichen und liebenswürdigen Kollegen, dessen Andenken bei uns i[n] hohen Ehren gehalten wird.

Stuttgart, den 4. Juni 1926. (5[..])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Stuttgart.
Der Präsident
Dr. Sigel.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1926 wird der Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) durch Einbeziehung mehrerer Versand- und Empfangsstationen erweitert.

Berlin, den 5. Juni 1926. (595)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Deutsch-tschechosl. Grenzübergangsstationen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1926 werden die Frachtsätze für Troppau Dt. Reichsbahn Ort und Übergang in Abteilung XI ermäßigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 1. Juni 1926. (571)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1926 sind auf Seite 7 unter Nr. 16 Moskau-Kasaner Eisenbahn die Stationen Golutwin und Nawaschino nachzutragen. (578)

Königsberg (Pr.), den 1. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 3. Juni 1926 [wer]den im Ausnahmetarif 2 d (Haus-[u.] Straßenkehricht usw.) die Station [Kö]nigsbrück Ost, im Abschnitt Gelt[ungs]bereich des Ausnahmetarifs 18 ([Eisen] und Stahl usw.) unter I die Stat[ionen] Eberswalde und Wehbach und im [Aus]nahmetarif 111 (Kaolin) die S[tation] Halle-Trotha als Versandstationen [ein]getragen. Gleichzeitig wird die S[tation] Teicha im Ausnahmetarif 111 (Ka[olin]) als Versandstation gestrichen.

Berlin, den 29. Mai 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft].
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II ([Aus]nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1926 [wer]den die Ausnahmetarife 11 und 2[...] gänzt.

Berlin, den 3. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft].
Reichsbahndirektion Berlin.

Am 15. Juni 1926 wird der a[n der] Strecke Lippstadt-Beckum zwische[n den] Stationen Lippstadt Nord und Capp[eln ge]legene Haltepunkt „Deutsche W[...]" für den Personenverkehr geschlos[sen].

Lippstadt, den 31. Mai 1926.
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenb[ahn].

Am 3. Juni dieses Jahres verstarb in Berlin nach schwerer Krankheit der

Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
Herr Reichs- und Staatsminister a. D.

Dr.-Ing. e. h. Rudolf Oeser.

Tief erschüttert stehen wir an der Bahre eines Mannes, dessen Name auf das engste mit der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens verknüpft ist.

Als letzter Preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Verstorbene den Wiederaufbau der durch den Krieg geschwächten Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen umsichtig und zielbewußt ins Werk gesetzt; bei der folgenden Überführung der Ländereisenbahnen auf das Reich hat er hervorragend mitgewirkt. Im Jahre 1923 trat er als Reichsverkehrsminister an die Spitze der Reichsbahn, als diese infolge der Inflation ihrer stärksten Belastungsprobe ausgesetzt war. Als die Umstellung der Reichsbahn erfolgen sollte, war es sein ganz besonderes Verdienst, daß sie im Eigentum des Deutschen Reiches verblieb.

Die ihm nach Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gestellte Aufgabe, die Reichsbahn dem Gesetze entsprechend in die Gesellschaftsform zu überführen, hat er mit sicherer Hand gelöst.

Seinem verantwortungsvollen Amt als Generaldirektor hat er sich, obschon zuletzt schwerleidend, mit voller Hingebung gewidmet in dem Bewußtsein, damit dem Wohle der Allgemeinheit zu dienen. Menschlich im wahren Sinne des Wortes, brachte er den Sorgen des Personals stets ein warmes Verständnis entgegen.

Das Andenken an seine bedeutende Persönlichkeit und an sein gemeinnütziges, umfassendes Wirken wird bei uns immer fortleben.

Berlin, den 4. Juni 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. (581)

Der Präsident
des Verwaltungsrats
C. F. von Siemens.

Der ständige Stellvertreter
des Generaldirektors
Dorpmüller.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Es treten Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält die am 3. Juni 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 29. Mai 1926. (573)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1926 wird im Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) die Station Wittstock als Versandstation nachgetragen. (583)

Berlin, den 2. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1926 werden in dem Ausnahmetarif 5 h einige Stationsfrachtsätze nachgetragen.

Berlin, den 4. Juni 1926. (596)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1926 wird „Borkalk, wie in Klasse D genannt" in die Abteilung XVIII des S. D. 5 aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 1. Juni 1926. (572)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Güterverkehr zwischen Österreich, der Tschechoslowakei und darüber hinausgelegenen Ländern sowie deutschen Stationen einerseits und den deutschen Seehafenstationen Altona, Brake (Old.), Bremen, Bremerhaven, Hamburg Hgbf., Harburg Hbf., Harburg U. E., Nordenham und Wesermünde anderseits.

Mit Gültigkeit vom 24. Juni 1926 wird die durch Tarif- und Verkehrsanzeigerverfügung lfd. Nr. 553 vom 15. April 1926 bekanntgegebene Ergänzung aufgehoben. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 4. Juni 1926. (532)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II.

Im Ausnahmetarif 7 a für Eisenerz werden mit Gültigkeit vom 15. August 1926 im Abschnitt „Geltungsbereich" unter den

a) Versandstationen: Bredelar, Carlshütte, Eckefeld, Köln-Kalk Nord, Martenberg, Olsberg, Reinhard, Silbach, Steinhelle, Waldeck, Zimmersrode,
b) Bestimmungsstationen: Carlshütte, Ludwigshütte und Wilhelmshütte gestrichen.

Essen, den 4. Juni 1926. (591)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ic (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 15. August 1926 werden die Bestimmungen für die Ladestelle Heggen im Heft C Ic geändert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Elberfeld, den 3. Juni 1926. (590)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 3. Juni 1926 wird die Station Schwerin (Warthe) als Versandstation in dem Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) aufgenommen.

Berlin, den 31. Mai 1926. (574)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft I, vom 1. Dezember 1925.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1926 werden in den Artikeltarifen 7 und 16 Ergänzungen von Frachtsätzen durchgeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 1. Juni 1926. (593)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach süddeutschen Stationen) Heft 9.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen ein:

1. Auf S. 78—81, 152—155, 226—229 und 300—303 sind die Stationen „Ullersricht" und „Waldau" mit sämtlichen Angaben und Schnittfrachtsätzen zu streichen.
2. Im Nachtrag I sind auf S. 24/25, 48/49, 72/73 und 96/97 sämtliche Angaben und Schnittfrachtsätze der Station „Streitau" zu streichen. Als Ersatz sind die auf S. 28/29, 102/103, 176/177 und 250/251 des Tarifheftes enthaltenen Angaben und Frachtsätze der Station „Falls" nachzutragen, wobei jedoch die Schnittfrachtsätze II um 1 Reichspfennig zu erhöhen sind.

Dresden, am 4. Juni 1926. (584)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Donauumschlagverkehr über Regensburg, Donauumschlagstelle Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit sofortiger Gültigkeit werden auf Seite 78 in den Ausnahmetarif 2 (Eisen und Stahl usw.) Stationsfrachtsätze für Düsseldorf-Reisholz aufgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 1. Juni 1926. (580)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tschechoslowakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II, gültig vom 15. Mai 1924. Gebühren in Lei- bzw. Levawährung.

Je nach der Währungslage treten zu den erwachsenden Frachtgebühren für Frachtgut, sowie zur Eisernen Torgebühr für Stückgut und zum Wartegeld sämtlich in Lei- bzw. Levawährung Zu- bzw. Abschläge in Kraft. Dieselben sind bei der gesellschaftlichen Direktion sowie den beteiligten Dienststellen zu erfragen.

Die Kundmachung vom 1. Mai 1926 betreffend den 15 %igen Frachtzuschlag für die in der Leiwährung erstellten Frachtsätze tritt mit sofortiger Wirksamkeit außer Kraft.

Regensburg, den 7. Juni 1926. (592)
Bayerischer Lloyd,
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Am 1. Juni 1926 tritt der Nachtra[g] zum Teil I des Gütertarifs der [...] bahnen in Kraft, der Änderunge[n] Ausführungsbestimmungen zur [...] bahnverkehrsordnung enthält. Die [...] derungen betreffen in der Haupt[...] die Einführung ermäßigter Lieferfr[...]

Der Nachtrag kann zum Preise [...] 0,20 Fr. von der Drucksachenverwa[...] der Eisenbahndirektion des Saarge[...] käuflich bezogen werden. Nähere [...] kunft erteilt das Gütertarifbüro de[...] nannten Direktion.

Saarbrücken, den 31. Mai 1926. [...]
Eisenbahndirektion des Saargebie[ts].

Lokalgütertarif Teil I bis IV. Gebü[hren] in Lei- bzw. Levawährung.

Je nach der Währungslage tret[en zu] den erwachsenden Frachtgebühre[n für] Frachtgut sowie zur Eis. Torgebüh[r für] Stückgut und zum Wartegeld, säm[tlich] in Lei- bzw. Levawährung, Zu- bzw. [Ab]schläge in Kraft. Dieselben sind b[ei der] gesellschaftlichen Direktion sowie [den] beteiligten Dienststellen zu erfrage[n].

Die Kundmachung Sch 31 im An[...] blatt für Verkehr, Folge 39, vom [...] 1926, wird mit 7. Juni 1926 außer [...] gesetzt.

Wien, am 4. Juni 1926.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-
Gesellschaft.

---

5. Personen- und Gepäckverke[hr].

Tarif für die Beförderung von Per[sonen,] Reisegepäck und Expreßgut im Be[...] Stadt-, Ring- und Vorortverke[hr].

Mit sofortiger Gültigkeit erhäl[t die] besondere Ausführungsbestimmung [...] C 8 zu § 12 der EVO. folgende Fa[ssung]:

„8. In dem Antrage ist vom A[rbeit]geber zu bescheinigen, daß und wo [...] und Straße) der Arbeiter bei ihm [...] schließlich mit mechanischen oder [...] arbeiten beschäftigt ist und wo de[r Ar]beiter wohnt (Ort, Straße und [Haus]nummer).

Bestehen Zweifel über die Besc[häfti]gungsart oder die Wohnung, so k[önnen] nähere Angaben, auch der Nac[hweis] durch behördliche Bescheinigung [...] kunden usw. verlangt werden."

Die Tarifänderung ist gemäß § [...] EVO. genehmigt.

Berlin, den 1. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft].
Reichsbahndirektion Berlin.

---

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Oberbauar[beiten] zum zweigleisigen Ausbau der S[trecke] Tegel-Velten (Teilstrecke: Hennig[sdorf—] Velten, km 20,3 + 0 bis 22,1 + 5[...] öffentlich verdungen werden.

Die Angebote sind bis zum 1. Juli [...] vormittags 10½ Uhr, portofrei, v[ersie]gelt und mit obiger Bezeichnung v[er]sehen, an uns, Berlin W 35, Schöneb[erger] Ufer 1—4, Zimmer 233/34 einzureic[hen].

Die Angebote werden im Zimme[r ...] um 11 Uhr geöffnet.

Angebotshefte sind von uns (Z[immer] 233/34) gegen gebührenfreie Einse[ndung] von 2,30 RM (nicht in Briefmarke[n]) beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen [...] im Zimmer 265 zur Einsichtnahm[e ...], wo auch Auskünfte erteilt werden.

Zuschlagsfrist 15. Juli 1926.

Berlin, den 5. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft].
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

. 24. Berlin, den 17. Juni 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Rationalisierung auf Kredit.

Von **Dr. Landsberg**, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin.

unter gleichem Titel in Heft 9 dieser Zeitung veröffentn Vorschläge bedürfen, wie aus verschiedenen Anfragen rgeht, einer Ergänzung, damit der Zusammenhang zahlen übersehen und die praktische Auswirkung beurteilt werann. Dies soll im folgenden zugleich mit einem praktischen iel nachgeholt werden.

Innerer Zusammenhang. Das Verhältnis der die Rationalisierung zu erzielenden jährlichen Erspar (E) zu dem Kapital (K), das hierfür aufzuwenden ist, atürlich grundlegend für die Rechtfertigung von Kapitaland für einzelne Objekte, und somit für die Aufstellung Rationalisierungsprogrammes, das ja eine Reihenfolge erbesserungen nach Maßgabe ihrer Tilgungszeit darstellen Es ist hierbei nachzuweisen, welchen Einfluß der Zinsfuß (k) ler für das Leihkapital aufzuwenden ist, und zwar für die daß das Kapital innerhalb verschieden langer Fristen ahre) durch die Ersparnis getilgt wird. Dieser Zusamang ist (auf Grund der bekannten Zinseszinsrechnung) in Abbildung 1 für 2, 3 und 4 Jahre als Rückzahlungsfrist für einen Zinsfuß 3 bis 10 % dargestellt. Die schwach immten Kurven sind durch Geraden ersetzt. Bei $k = 7\,\%$ also gemäß dem eingezeichneten Beispiel $E/K = 0{,}56\,\%$, die Jahresersparnis 56 % des Kapitals sein, wenn das re nach Verlauf von 2 Jahren zurückgezahlt (bzw. zu en Rationalisierungszwecken weiter verwendet) weroll.

h dem Sinn der Vorschläge kommen zunächst wohl nur Vorschläge in Betracht, bei denen die Tilgung nicht mehr als etwa drei Jahre in Anspruch nimmt. Es ist daher zum Vergleich nur noch die Linie für $n = 4$ angegeben. Selbstverständlich ist, daß im Bereich der kurzen Rückzahlungsfristen die Rückzahlungszeit von wesentlich größerem Einfluß ist als der Zinsfuß: Wird z. B. bei einem Zinsfuß von $k = 7\,\%$ diese Frist von drei auf zwei Jahre verkürzt, so muß die Jahresersparnis 56 % statt 39 % des Kapitals betragen; dagegen würde bei Erhöhung des Zinsfußes von 3 auf 10 % dieser Wert bei $n = 3$ nur von 36 auf 41 %, bei $n = 2$ von 53 auf 58 % wachsen. Diese Werte lassen sich aus der Abb. 1 ablesen, die durch die Neigung der Geraden gekennzeichnet ist. Man sieht also hieraus, daß gerade bei den zunächst zu fordernden kurzen Rückzahlungsfristen der Zinsfuß, zu dem das Rationalisierungskapital aufgenommen wird, nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein kann; jedenfalls ist es viel wichtiger, daß rasch zurückgezahlt werden kann, daß also das nutzbar zu machende „wirtschaftliche Gefälle" möglichst groß ist.

2. An einem Beispiel kann anschaulich gezeigt werden, in welcher Weise sich eine solche Rationalisierung auf Kredit gestaltet. Dieses Beispiel wird einem dem Verfasser naheliegenden Gebiet (Brennstoff- und Wärmewirtschaft) entnommen und entspricht wirklich vorliegenden Verhältnissen. Mehrere Kesselhäuser in einem Ausbesserungswerk, die räumlich getrennt sind, enthalten zusammen acht Kesseleinheiten geringer Abmessungen. Jedes Kesselhaus erfordert Lagerplätze für Kohle und Schlacke sowie Bedienung und Überwachung und unterliegt ungünstigen Betriebsschwankungen. Eine Verbin-

dung besteht nicht, so daß auch kein Ausgleich der Schwankungen möglich ist. Es wird Lokomotivkohle verwendet, weil diese der Bauart der Feuerungen am besten entspricht. Diese Kohle (bestmelierte Förderkohle von der Ruhr) kostet frei Werk 30 M/t, mit Berücksichtigung der Entladung und Zuführung zum Kesselhaus sowie einschl. Verladung der Rückstände (alles Handarbeit) rd. 32 M/t; sie hat 7000 WE/kg. In einem vorhandenen und hierfür geeigneten Raum sollen verfügbare Kessel aufgestellt und für die Verfeuerung von Braunkohlenstaub eingerichtet werden. Dieser Brennstoff — in Sonderwagen angefahren und mittels Druckluft entladen — kostet frei Werk 20 M., einschließlich Entladung (Kosten der Druckluft) 20,50, einschließlich Verladung der Rückstände höchstens 21 M.; er hat 5400 WE/kg. Mit Rücksicht auf die Wirkungsgrade beider Feuerungsarten und die besseren Belastungsverhältnisse der neuen Kessel nach Verbindung von zunächst zwei Kesselhäusern treten an die Stelle von 1 t der bisher verfeuerten Lokomotivkohle (unter Berücksichtigung des verschiedenen Heizwertes)

$$\frac{7000}{5400} \cdot \frac{0,55}{0,78} = 0,91 \text{ t Braunkohlenstaub,}$$

oder es werden je Tonne bisher verfeuerter Lokomotivkohle erspart 1 . 32 — 0,91 . 21 = 12,80 M. Das ist also das „wirtschaftliche Gefälle", das in der Verwendung anderer Brennstoffe und geeigneter neuzeitlicher Einrichtungen begründet ist. Da bisher

Abb. 1. Beziehung zwischen aufgewendetem Kapital K, Jahresersparnis E, Zinsfuß k und Tilgungszeit n.

jährlich in den zu ersetzenden Betrieben 2400 t Lokomotivkohle verfeuert worden sind, ist die Jahresersparnis an Stoffen 2400 . 12,80 = 20 720 M. Hierzu tritt aber noch die Ersparnis an Lohn, verursacht einerseits durch die Zusammenfassung der Betriebe, andererseits durch den geringeren Bedarf an Bedienungsmannschaft bei den Staubfeuerungen. Diese Ersparnis ist zu 2 Mann in je 250 Schichten berechnet = 500 Schichten oder 3000 M. im Jahr. Der Aufwand an elektrischer Energie, der durch die Mechanisierung der Feuerung bedingt ist, gleicht sich mit demjenigen für künstlichen Zug der stillzulegenden Anlagen aus; hierdurch tritt also keine wirtschaftliche Belastung der neuen Anlage auf. Die Gesamtersparnis E beträgt also rund 33 700 M. Dieser steht ein Aufwand von 85 000 M. gegenüber, dessen Bereitstellung zu erörtern ist.

a) Am einfachsten wäre die Rationalisierung durchzuführen, wenn der Lieferer des Kohlenstaubes als des Stoffes, der in erster Linie das wirtschaftliche Gefälle verursacht, den Kredit gibt und sich aus dem Preis des Kohlenstaubes bezahlt macht. Es läßt sich ohne weiteres übersehen, daß die Spanne zwischen den obengenannten Brennstoffpreisen, bezogen auf die Dampferzeugung (12,80 M/t), hierfür ausgenutzt werden kann und daß es ohne Anrechnung von Zinsen $\frac{85\,000}{30\,720} = 2{,}8$ Jahre dauern würde, bis auf diese Weise der Kredit zurückgezahlt ist. Mit Berücksichtigung der Zinsen und des Risikos eines ungleichmäßigen oder verzögerten Abrufes des Kohlenstaubes würde sich der Kreditgeber (Kohlenlieferer) wenigstens 10 % anrechnen und damit würde sich die Tilgungszeit etwa auf drei Jahre verlängern. (Der Abbildung 1 für k = 10 % und $\frac{E}{K} = \frac{20\,720}{85\,000} = 0{,}36$ entnommen.)

Während dieser Zeit würde also an dem Kohleneink preis nichts geändert, d. h. der Haushalt des Werkes w den Abzahlungsvorgang nicht ausweisen. Es kommt aber bereits die Ersparnis aus der verringerten Inansp nahme von Bedienungsmannschaft zugute.

b) Wird der Kredit unabhängig von den Lieferungen handelt, so ist der Vorgang der gleiche wie unter a), würde die Spanne zwischen den Brennstoffpreisen nicht Kreditgeber unmittelbar (in Form des erhöhten Brenns preises), sondern zunächst buchmäßig dem „Sammlu und Tilgungskonto" zugeführt. Hier sind auch die Er nisse an Lohn zu verbuchen, während das Werk noch den bisher üblichen Löhnen für den alten Kesselhausbe belastet wird. Aus dem Sammel- und Tilgungskonto den also die Tilgungsraten bezahlt. In diesem Falle k man mit k = 6 % rechnen, und es wäre $\frac{E}{K} = \frac{33\,720}{85\,000} =$ r maßgebend, woraus sich nach der Abbildung eine Tilg zeit von weniger als drei Jahren ergibt.

Der Verlauf der Ersparnisse ist in Abbildung 2 für Fälle eingetragen. Man ersieht hieraus ohne weiteres,

Abb. 2. Verlauf der Ersparnisse für die Fälle a) und b)
A = Linie der bisherigen Betriebskosten.
B = Linie der Betriebskosten nach Tilgung des Kredites.

der Vorgang bei Aufnahme eines eigenen Kredites fü Verbesserung günstiger ist. In jedem Falle tritt sp haft — nämlich nach voller Tilgung des Kredites — Ersparnis in volle Wirkung (nach 2¾ bzw. 3½ Jah Bis dahin ist im wesentlichen an den bisherigen Ausg nichts geändert. Mit einer Abwandlung des bekan Wortes: „Die Eisenbahnen haben sich selbst gebaut" man bei einem derartigen Vorgehen sagen: „Der Be hat sich selbst rationalisiert."

3. Gerade auf dem Gebiete der **Brennstoff-, Ener und Wärmewirtschaft** gibt es zahlreiche Fälle, die eine solche Behandlung geeignet sind, und mit deren Bea tung im Interesse einer wirtschaftlichen Gesundung nicht wartet werden kann, bis eine größere Geldflüssigkeit ei treten ist. Im Gegenteil soll ihre Rationalisierung hierzu tragen.

Das Beispiel, das nur in großen Zügen behandelt we konnte, zeigt zwei Wege, die gangbar erscheinen. Es bi sich natürlich noch andere Möglichkeiten, die Rationalisie ohne eigene Mittel durchzuführen. Man kann z. B. die bi in eigenen ungünstigen Anlagen erzeugten Energietr (Dampf, Elektrizität, Preßluft, Wasser usw.) durch e Dritten liefern lassen (Einzelunternehmer, besonders hierzu gründete Gesellschaft u. dgl.); die hierfür zu errichtenden lagen müssen hinsichtlich Lage, Bauart, Betriebsweise den Bedürfnissen der Eisenbahnverwaltung entsprechen, so sie später durch sie selbst mit Vorteil betrieben werden kön Das Erzeugnis muß zu einem Preise an die Eisenbahnver tung abgegeben werden, der unter dem Preis der bishe Herstellung im eigenen Betriebe liegt, aber auch noch eine gungsquote enthalten muß. Die Anlage, die an Stelle e veralteten tritt, kommt also hierbei ebenfalls nach einer

ı Zeit in den Besitz der Verwaltung. In dieser Weise
n vor allem größere Aufgaben zu behandeln sein, z. B.
richtung von zentralen Heizwerken mit Krafterzeugung,
ı vielen Stellen besonders große Ersparnisse erwarten

'olgerung: Aus den Darstellungen des inneren Zu-
nhanges und des Beispieles läßt sich allgemein folgern,
roße Ersparnisse, zu deren Verwirklichung Kredite in
uch zu nehmen sind, nicht durch Verbesserung der tech-
n Wirkungsgrade allein erzielt werden können; an dieser
sserung muß natürlich rastlos gearbeitet werden.

Im allgemeinen aber sind es grundsätzliche Änderungen, die große wirtschaftliche Gefälle verursachen: z. B. Umstellung auf andere Rohstoffe, auf andere Verfahren, Ersatz von Menschenkraft durch Maschinenarbeit unter Erhöhung der Leistung, örtliche und zeitliche Zusammendrängung der Arbeitsvorgänge usw. Vieles kann auch auf diesen Gebieten durch überlegte Organisation erreicht werden, vieles ist bereits erreicht worden.

An vielen Stellen dagegen können nur Umstellungen unter Inanspruchnahme von Kapitalaufwand, also bei der heutigen Lage unter fremder Hilfe, eine wirtschaftliche Versandung verhüten, eine wirtschaftliche Gesundung unterstützen.

Über Rationalisierung im Eisenbahnbetriebswesen.

Vom Reichsbahndirektionspräsidenten **Dr.-Ing. Heinrich** in Halle a. S.

(Schluß)

)rganisation. An dieser Stelle ist allerdings nur die
zu behandeln, welche organisatorischen Formen für die
ıalisierung des Eisenbahnbetriebswesens die vorteilhafte-
ind. Man kann aber wohl behaupten, daß die Schlüsse, zu
man für das Betriebswesen kommt, auch entscheidende
tung für die Gesamtorganisation haben werden, da im
be rund ein Drittel des gesamten Eisenbahnpersonals ein-
ßlich des der Hauptwerkstätten tätig ist und da der Be-
ıls Besorger der Aufträge des Verkehrs die Wertschätzung
:sentlichen bedingt, die die Eisenbahn bei ihren Kunden
ßt.

der Prüfung der Frage nach der wirkungsvollsten Orga-
ɔn des Betriebsdienstes muß an zweierlei gedacht werden:
lie betriebliche Organisation muß die höchste Schlagfertig-
:eit gewährleisten,
sie muß sich auf die 2 Hauptrichtungen betrieblicher Tätig-
:eit aufbauen,
den betrieblichen Beförderungsdienst und
den betrieblichen Sicherheitsdienst.

chlagfertigkeit ist nötig wegen der schnellen Änderungen
erkehrs und wegen der Notwendigkeit der Anpassung der
ldung und Zugbeförderung an die Forderungen des Ver-
Schlagfertig wird nur eine solche Organisation sein, die
wenig Stellen wie nur möglich arbeitet,
wohl nebeneinander
s auch übereinander.

ıicht unbedingt notwendige Stelle verlangt einmal unmittel-
Kosten für ihre Unterhaltung, sodann bringt jede solche
unproduktive Arbeiten, weil sie jeden Tag ihre Daseins-
ıtigung beweisen will.

zu vielen Stellen vergeht die Zeit mit Berichten nach
mit Befehlen nach unten, mit Besprechungen, Dienstreisen
und das Publikum wird schlecht und teuer bedient.

schen den 2 Stellen, über deren Berechtigung kein Zweifel
nden ist, nämlich den örtlichen Dienststellen und
etrieblichen Spitze dürfen im Interesse der Rationali-
g demnach nur so wenig wie möglich Stellen vorhanden
welche es sein müssen, ergibt sich aus den oben angeführ-
Seiten der betrieblichen Tätigkeit.

betriebliche Beförderungsdienst, der im wesentlichen
ahrplanwesen,
ugbildung und
espannung
t, verlangt Direktionsbezirke, die nicht zu klein sind,
nämlich möglichst wenige Stellen an dem durchgehenden
rkehr beteiligt sind und darin mitzureden haben, denn
lan, Rangierung, Bespannung werden durch Vereinbarung
teiligten Direktionen geregelt. Je mehr Direktionen vor-
n sind, je mehr Beteiligte also berechtigt sind, mitzureden,
schwerer wird die Verständigung.

Die Notwendigkeit der Vereinbarung der obengenannten Unterlagen durch den einen Dezernenten für den Personenfahrplan bzw. für den Güterfahrplan verlangt andererseits, daß die Bezirke nicht zu groß sind, so daß ein Kopf ohne Zuhilfenahme anderer die Verkehrsverhältnisse und die Bahnhofs- und Streckenverhältnisse des Bezirks noch so genau kennen kann, daß er allein den Bezirk bei den Fahrplan- und Bespannungskonferenzen wirkungsvoll vertreten kann.

Der betriebliche Sicherheitsdienst, der den sogenannten betrieblichen Kleindienst umfaßt,
Überwachung des Fahrdienstes,
Behandlung der Unfälle und Unregelmäßigkeiten,
Heranbildung des Personals,
Beaufsichtigung der Sicherungsanlagen usw.
verlangt wegen der eingehenden Kenntnis der Örtlichkeiten und der Personen kleine Bezirke.

Wenn man sich einmal die Notwendigkeit der Schlagfertigkeit vor Augen führt, andererseits die aus der zweifachen Natur des Betriebsdienstes hervorgehenden vorstehend erläuterten Tatsachen und Bedürfnisse berücksichtigt, so kommt man folgerichtig dazu, zwischen Zentrale und Dienststellen zwei Zwischenbehörden einzuschalten, nämlich die Direktionen, hauptsächlich für den Beförderungsdienst, die Ämter, hauptsächlich für den Sicherheitsdienst.

Die Größe beider richtet sich im wesentlichen nur nach der Verkehrsgröße und der damit zusammenhängenden Anzahl des Personals und des sonstigen Geschäftsverkehrs. Es darf daher nicht erstaunen, daß einzelne Reichsbahndirektionen 3000 km Länge besitzen, während die Direktionen Essen nur 1250 und Berlin 800 km besitzen, ferner daß das Betriebsamt 10 Berlin nur eine Länge von 33 km hat, dagegen andere Betriebsämter über 200 km haben.

Auf die Frage der Ausgestaltung der Ämter - ob eine Zusammenfassung von Bau und Betrieb oder von Verkehr und Betrieb vorteilhafter ist - soll hier nicht eingegangen werden. Es wird auf die Abhandlung: „Organisatorische Grundlagen des Betriebsdienstes" in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von 1922 verwiesen. Beide Zusammenfassungen haben sich als brauchbar erwiesen; bei der Rationalisierung wird man aber nicht vergessen dürfen, welches System der Zusammenfassung das billigste ist[13]).

---

[13]) Die aus der Eigenart des „Betriebes" entwickelten Organisationsformen sind auch für den „Verkehr" (der den eigentlichen Zweck der Eisenbahn verkörpert) m. E. die vorteilhaftesten. Bei der Ableitung der besten Verkehrsorganisation sind neben der Schlagfertigkeit die beiden Hauptarbeitsgebiete des Verkehrsdienstes in den Vordergrund zu stellen:
a) der verkehrliche Beförderungsdienst (Verkehrsleitung),
b) der verkehrliche Aufsichtsdienst (verkehrlicher Kleindienst).
Ersterer umfaßt hauptsächlich die Wagenverteilung, die Zusammenfassung der Verladung der Stückgüter und die Bearbei-

Nach den vorstehenden Darlegungen möchte ich auf Grund meiner langjährigen Beschäftigung mit betrieblichen und organisatorischen Fragen in dem früheren Reichsverkehrsministerium und dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und nach den Erfahrungen in meiner jetzigen Stellung die Einschaltung weiterer bisher nicht vorhandener Stellen, etwa von Generaldirektionen, die im Schrifttum der letzten Jahre öfter gefordert worden sind, als überflüssig bezeichnen. Soweit die Zentrale eine Entlastung nötig hat, soweit für die Leitung von Konferenzen zwischen den Direktionen (allen oder mehreren) die Referenten der Zentralstelle wegen ihrer sonstigen Beschäftigung keine Zeit aufbringen, dürften die seit 1921 in jetziger Gestalt bestehenden Oberbetriebsleitungen wünschenswerte Dienste leisten. Wenn sie bei dem jetzigen geringeren Verkehr nicht ganz ausgelastet sein sollten, so muß man natürlich im Interesse der Rationalisierung ihr Personal, soweit angängig, verringern. Eine Auflösung würde ich aber für unrichtig halten, die leitenden Beamten könnten vorteilhaft im Sommer zu Vertretungen der Oberbetriebsleiter der zu ihrem Bezirk gehörigen Direktionen verwendet werden. In der übrigen Zeit wäre es zweckmäßig, wenn sie an Stelle der vielleicht durch andere Geschäfte an der Reisetätigkeit stark behinderten Referenten der Hauptverwaltung die ihnen angeschlossenen Direktionen besuchten und so im Auftrage der Hauptverwaltung über die gleichmäßige Durchführung der Anordnungen Beobachtungen sammelten, die von Zeit zu Zeit zur weiteren Verwendung der Zentrale vorzulegen wären.

Noch eine organisatorische Verbesserung müßte m. E. bei einer Reihe von Direktionen eingeführt werden. Wenn die Rationalisierung im Eisenbahnbetriebsdienste die besten Erfolge, die möglich sind, zeitigen soll, so müssen die im Betriebsdienst tätigen Fachdezernenten bei jeder Direktion unter einem erfahrenen ersten Betriebsleiter als Betriebsabteilung zusammengefaßt werden, wie es bei einigen Direktionen schon geschehen ist. Die fast einjährigen Erfahrungen bei der Direktion Halle haben gezeigt, daß es zur Erreichung guter Ergebnisse durchaus nicht erforderlich ist, dieser Betriebsabteilung den Lokomotivdezernenten und den Beförderungsdezernenten zuzuteilen.

4. Betriebsmittel.

Güterwagen.

a) Wenn man bedenkt, daß wir z. Zt. noch offene Wagen von 10, 12,5, 15 und 20 t Ladefähigkeit haben, so ist die Frage wohl berechtigt, ob durch die Tatsache dieser verschiedenen Typen nicht überflüssige Betriebsleistungen hervorgerufen werden. Der Wagenpark der Deutschen Reichs bestand am 31. 12. 25 aus 657 600 Wagen, davon w 321 000 O-Wagen, 211 000 G-Wagen, 125 000 andere Sc Die 10- und 12,5-t-Wagen umfassen etwa 2—3 % de samten O-Wagen, etwa 50 % sind 20-t-Wagen und etwa 15-t-Wagen. Nutzlose Läufe treten bei den 10- und 1 Wagen nicht ein, da diese im Aussterben begriffenen gen auf Anforderung nur noch in der Richtung des L der Wagen nach den Kohlengebieten verfügt werden, auf der Station gestellt werden, wo sie entladen w sind. Etwas anderes ist es bei den 15- und 20-t-W die beide als jetzige Normalwagen anzusprechen sind, auch, soweit bekannt, 15-t-Wagen vorläufig nicht meh schafft werden. Bei ihnen kann es vorkommen, daß derselben Station ein 15-t-Wagen verfügt wird, auf ein 20-t-Wagen freigeworden ist. Hier sind also, beso auf Stichbahnen und den seitlich der Hauptablaufl gelegenen Strecken, zweifellos Leerläufe zu verzeic Zur Abhilfe dieses Mangels müßte zunächst festge werden, wie groß der Umfang dieser Leerlaufarbeit is danach die richtigen Maßnahmen, die wohl auf Tarifgebiet liegen werden, zu erkennen.

b) Es bedarf keines Beweises, daß die Bestrebunge Bau der Güterwagen dahin gehen müssen, das Verh zwischen Nutzlast und Totlast möglichst günstig zu g ten. Nach dem „Merkbuch der Lokomotiven und W der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" wurde bei ei Wagentypen das Verhältnis des Eigengewichts zum samtgewicht festgestellt und bei einem 12,5-t-Wage 1 : 3,14, bei einem 15-t-Wagen zu 1 : 2,9 und bei einem Wagen zu 1 : 3,14 ermittelt. Dagegen ergibt sich einem Großgüterwagen von 50 t Ladegewicht und Eigengewicht ein Verhältnis 1 : 3,5.

Zur Beantwortung der Frage, was an Beförderungsk (Kohle) etwa gespart wird, wenn es gelingt, den ganzen G wagenpark so umzugestalten, daß wir statt eines Verhältn 1 : 3 oder 1 : 3,1 ein Verhältnis 1 : 3,5 haben, geht man zweckn von dem Gesamtkohlenverbrauch aus. Er betrug im Jahre täglich 38 000 t. Wenn man die allerdings nicht ganz zutreff Annahmen macht, einmal, daß die Hälfte der Kohlen für Güterverkehr verwendet wird (also 19 000 t täglich), fe daß die verbrauchten Kohlenmengen im geraden Verhältni Totlast stehen, so entfallen beim Verhältnis der Totlast

$$\text{von } \frac{1}{3{,}1} \text{ auf die Totlast } \frac{19\,000}{3{,}1} = 6120 \text{ t},$$

$$\frac{1}{3{,}5} \quad \text{„} \quad \text{„} \quad \text{„} \quad \frac{19\,000}{3{,}5} = 5430 \text{ t},$$

also werden erspart 690 t.

Bei einem Preis von 30 ℳ für die Tonne mit Fracht w also gespart

$$\text{beim Verhältnis } \frac{1}{3{,}5} \text{ gegen } \frac{1}{3{,}0} = 27\,000 \text{ ℳ}$$

$$\text{„} \quad \text{„} \quad \frac{1}{3{,}5} \quad \text{„} \quad \frac{1}{3{,}1} = 20\,700 \text{ ℳ}$$

In dem Punkte „Ersparung an Kohlen für die Totlast" also der Großgüterwagen einen Vorzug gegenüber den jet Wagen. Er hat ferner den Vorzug der größeren Kürze, so ein Zug von Großgüterwagen von etwa 1500 t nur halb so ist als ein Zug von gewöhnlichen Wagen. Falls der Ver also eines Tages wieder über die Friedenshöhe hinaus s und regelmäßig weiter wächst, so daß Bahnhofsanlagen erwe werden müßten, kann man wohl sagen, daß bei allgemei Verwendung der Großraumwagen gewisse Bahnhofserweit gen erspart würden. Als dritter Vorzug des Großgüterwa ist zu buchen, daß die Entladung eines solchen Großgüterw zuges in viel kürzerer Zeit als bei gewöhnlichen Wagen sich geht, und daß erheblich an Menschenkraft dabei ge wird.

Als Nachteil dieser Wagen ist anzuführen, daß sie einen

tung der Leitungsvorschriften im Einvernehmen mit dem Betriebe, letzterer die örtliche planmäßige Beaufsichtigung des Arbeitens aller Dienststellen, die Aufrechterhaltung der Beziehungen zur Kundschaft (der sog. verkehrliche Kleindienst) einschl. der Revision der Kassen.

Vom Standpunkte der Verkehrsleitung betrachtet, muß der Direktionsbezirk möglichst groß sein, damit eine rationelle Zusammenfassung des Stückgutes zu Wagenladungen und eine zweckmäßige für längere Strecken einheitliche Wagenverteilung möglichst ist, und weil dann bei der Vereinbarung der Leitungsvorschriften und der Regelung der Stückgutverladung möglichst wenig Direktionen mitzuwirken haben. Der Bezirk darf aber nur so groß sein, daß ein Kopf (der Beförderungsdezernent) die allgemeinen Verkehrsverhältnisse des ganzen Direktionsbezirks und die Bedürfnisse der Großkunden der Bahn genau kennen kann.

Die Bezirke der für den Kleindienst zuständigen Verkehrsämter dürfen nur so groß sein, daß die Vorstände die Bedürfnisse und Eigenheiten aller regelmäßigen Verfrachter der Bahn (z. B. Anschlußbesitzer usw.) genau kennen (Bekämpfung des Kraftwagens) und die Beaufsichtigung des Personals bis zum Vorarbeiter herab genau durchführen können.

Die hiernach vom Standpunkte des Verkehrs sich ergebenden Größen der Direktionsbezirke stimmen mit den vom Betriebsstandpunkte erforderlichen überein. Die Größen der Verkehrsämter können, da im Verkehr weniger Bedienstete als im Betriebe benötigt werden, ein Mehrfaches (2—4) der Größe der Betriebsämter sein. Hierbei ist vorausgesetzt, daß Betrieb und Bau zusammengefaßt werden.

ı der Entladeeinrichtungen, vielfach auch der Beladeeinrichtungen verlangen. Da der Umbau der Entladeeinrichtungen in den Fabrikhöfen nicht gut möglich ist, da für den Umbau ner. z. Zt. wenigstens, im allgemeinen das Geld fehlen wird, darf man wohl die Vermutung aussprechen, daß eine weitere rke Vermehrung der Zahl der Großgüterwagen so, daß ihre izügige Verwendung möglich ist, in unserer jetzigen Wirtaftslage nicht in Frage kommen wird. Damit entfallen also angedeuteten Kohlenersparnisse[14]).

Die Großgüterwagen werden wohl daher zunächst auf Sonzwecke, im wesentlichen in Pendelzügen, beschränkt bleiben ssen, wo sie natürlich ausgezeichnete Dienste leisten können. i ihrer Verwendung in Pendelzügen muß die nutzlose Leerfarbeit in Berücksichtigung gezogen werden.

). Bauliche Anlagen.

Es soll hier nur ein Punkt besprochen werden, der schon rk in den Fahrdienst hinübergreift, nämlich die Rangierchnik. Es scheint, daß ohne große Aufwendungen auf sem Gebiet wesentliche Ersparungen möglich sind.

Nach einer Zusammenstellung der Hauptverwaltung vom Mai 1925 wurden auf den wichtigsten Rangierbahnhöfen der ichsbahn täglich etwa 200 000 Wagen behandelt, von denen va 150 beschädigt wurden. Nimmt man an, daß jede Beschägung mit Aufgleisung etwa 135 ℳ kostet, so sieht man, daß lich nutzlos 20 000 ℳ vergeudet werden. Zu dieser Summe mmen aber noch:

α) Die Renten für die beim Rangieren Getöteten und Verletzten,

β) die Summen, die der Volkswirtschaft durch Zerstörung oder Beschädigung der Güter verloren gehen,

γ) die zahlenmäßig schlecht zu erfassenden Summen, die für die Verringerung der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe anzusetzen sind.

Es ist ferner zu bedenken, daß die oben angegebenen Beschägungen nur die größeren Rangierbahnhöfe betreffen. Es mmen noch die auf kleinen und mittleren Rangierbahnhöfen d die beim Rangieren auf der Strecke (bei Nahgüterzügen) ntretenden Beschädigungen hinzu.

In der Annahme, daß die oben angegebenen Beschädigungen uptsächlich im Ablaufbetrieb vorkommen, scheint es erforderh, im Interesse der Rationalisierung eine planmäßige Nachüfung aller bestehenden Ablaufanlagen vorzunehmen. Sie issen so gebaut sein, daß die Wagen weit genug laufen, so ß möglichst wenig künstliche Vorrichtungen zum Zusammenücken der Wagen erforderlich werden; die Wagen müssen rner so aufgefangen werden, daß möglichst wenig Beschädingen eintreten. Es möchte sich empfehlen, ein „Merkblatt zur anmäßigen Nachprüfung der Ablaufanlagen“ aufzustellen, ssen Hauptpunkte etwa folgendermaßen aussehen müssen:

I. Bauliche Ausgestaltung:

1. Ist das Längenprofil nach den Grundsätzen der Dynamik berechnet und auch ausgestaltet?
2. Ist die Weichenanlage so, daß die Gefahrzone und die Behinderungszone für ablaufende Wagen möglichst gering ist?
3. Empfiehlt sich nicht die Anlage von Gleisen für Vorsichtswagen?
4. Ist die Anlage der Stellwerke so, daß der Weichensteller eine gute Sicht auf die ablaufenden Wagen hat?

II. Ausrüstung der Ablaufanlage.

1. Sind Rangiersignale vorhanden, sind sie zweckmäßig?
2. Sind Hupensignale zur Ankündigung von Vorsichtswagen vorhanden?
3. Sind Gleisbremsen nach neueren Bauarten vorhanden?[15])
4. Ist bei starkem Gegenwind ein Wagenantrieb zu empfehlen? (Bisher einer auf Bahnhof Seddin ausgeführt.)
5. Wird auf ordnungsmäßige Hemmschuhe gehalten? (Die wenigsten Versager scheinen dann einzutreten, wenn die auswechselbare Spitze der Hemmschuhe etwas zugespitzt ist.)
6. Wird der Oberbau in den Rangiergleisen gut unterhalten? (Beseitigen scharfer Stöße und der Grate der abgefahrenen Schienenköpfe.)
7. Ist die Verständigung zwischen Weichensteller und Rangiermeister einwandfrei? Warum wird nicht das Zettelverfahren verwendet, das die beste Unterrichtung aller Beteiligten verbürgt?

III. Sonderbestimmungen der Betriebsämter.

1. Sind die Vorbehalte der Amtsvorstände nach den Fahrdienstvorschriften im allgemeinen nicht zu scharf, so daß sie doch gewohnheitsmäßig übertreten werden?
2. Sind die Bremsprozente für Rangierabteilungen richtig festgesetzt?[16])
3. Ist die Festsetzung der Stumpfgleise, in die nichts abgestoßen werden darf, richtig?

IV. Bedienungspersonal.

1. Sind die Rangierer geeignet? (Sie müssen sich gut bücken können und müssen gut laufen können, auch sonst behende sein.)
2. Ist die Kopfzahl der Hemmschuhleger entsprechend der Schnelligkeit des Ablaufens festgesetzt? (Kopfzahl so groß, daß ein zuverlässiges Auffangen der Wagen bei der im Interesse der Leistungsfähigkeit notwendigen Geschwindigkeit gewährleistet ist.)
3. Genügt die Aufsicht?
4. Sind die Rangierer und die Rangierleiter gut ausgebildet? Wissen sie „im Schlaf“ über alle Bestimmungen Bescheid, insbesondere über die Behandlung der Vorsichtswagen, ferner die Bestimmungen für die eigene Sicherheit? Über die Behandlung und die Art des Auslegens der Hemmschuhe?[17])
5. Sind Rangierprämien vorhanden, die seit September 1925 nach einheitlichen Grundsätzen gewährt werden? (Im gewöhnlichen Rangierdienst für den Kopf und die Schicht

[14]) Es fragt sich, was bisher wohl noch nicht geprüft worden t, ob bei durchgängiger Verwendung von hochwertigem Bauahl im Bau der Güterwagen nicht auch bei den jetzigen 15- und -t-Wagen das Verhältnis 1 : 3,5 annähernd zu erreichen sein ird.

[15]) Es sind folgende Frölichsche Gleisbremsen bekannt: Vier auf dem neuen Rangierbahnhof Hamm, eine in Köln-Nippes, eine in Seddin und eine auf dem Rangierbahnhof des Leuna-Werkes. Nach den Angaben der Direktionen Essen und Berlin wirken die Gleisbremsen gut. Es läßt sich allerdings schon jetzt nach kurzer Probezeit übersehen, daß das sogenannte „kuppelungsreife Beilaufen“ der Wagen theoretisch zwar möglich, aber praktisch nicht gut durchführbar ist; also auch bei Verwendung der Frölichschen Gleisbremse sind nach wie vor zum Beseitigen der Lücken, die die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen, Rangiermaschinen erforderlich und ferner Hemmschuhleger zum Auffangen der Wagen. Die Zahl der Auffänger ist allerdings gegenüber der gewöhnlichen Gleisbremse herabgesetzt. In Köln-Nippes wurde früher ein Hemmschuhleger für 1,8 Gleise gebraucht, nach Verwendung der Frölichschen Gleisbremse für 3,1 Gleise.

Zur Vermeidung des überaus störenden Beidrückens der Wagen in der Gruppe durch sogenannte Spitzendrückermaschinen würde es vielleicht ratsam sein, die Tätigkeit der Erfinder auf die Verfertigung eines kräftigen u. U. von zwei Personen zu handhabenden Wagenschiebers, der nach Art einer Winde gebaut sein könnte, hinzulenken.

[16]) Die Bestimmung der Fahrdienstvorschriften, wonach so viel Bremsen vorhanden sein müssen, wie bei einem mit 25 km Geschwindigkeit fahrenden Zuge, scheint nicht ganz glücklich. Es wäre richtiger zu sagen, daß der Amtsvorstand die Bremsprozente nach der Geschwindigkeit vorzuschreiben hat, die auf dem betreffenden Bahnhof in Frage kommt.

[17]) Über die Behandlung der Hemmschuhe hat der Vorsteher des Bahnhofs Falkenberg eine besondere Dienstanweisung herausgegeben.

20 Pf., im mittelschweren Dienst 30 Pf. und im sehr schweren Dienst 40 Pf.)

V. Nachprüfung der Ausführung des Rangierdienstes im einzelnen.

Notwendigkeit der Rangiergänge usw. (vgl. den Abschnitt IV „Hilfsmittel der Rationalisierung“, Zeitaufnahmen).

B. Der Fahrdienst.

1. Vermeidung der Zugverspätungen.

Durch die Zugverspätungen leidet sowohl die Zugbildung als auch die Zugförderung, sie sind verderblich sowohl nach der Seite der Betriebssicherheit, als auch nach der Seite der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit; hinsichtlich der letzteren nicht nur für das Eisenbahnwesen, sondern für die gesamte Volkswirtschaft. Die Zugverspätungen müssen daher als eine in jetziger Zeit besonders unerträgliche Vergeudung des Volksvermögens betrachtet werden.[18])

Welche Summen täglich durch die Zugverspätungen verloren gehen können, soll im folgenden an der Hand des nutzlosen Kohlenverbrauchs überschläglich ermittelt werden:

Es werde angenommen, daß durch Unpünktlichkeit täglich die Hälfte der 630 Personenzüge und 800 Güterzüge, die die Direktion Halle fährt, einmal entgegen dem Fahrplan zum Halten kommt. Mit Rücksicht darauf, daß das Halten zum großen Teil vor Bahnhöfen eintritt, in denen die Züge sowieso zum Halten kommen, soll nicht der volle Wert des Kohlenbedarfs für ein Halten angenommen werden, sondern nur eine Menge von 16 kg (vgl. „Eisenbahnbetriebslehre“ § 102). Es ergibt sich dann eine Menge von $\frac{800 + 630}{2} \cdot 16 = 11{,}5$ t Kohle.

Ein weiterer nutzloser Kohlenverbrauch tritt durch das Einhalten der kürzesten Fahrzeit ein, wobei die nachstehenden Geschwindigkeiten angenommen werden sollen. Der Mehrverbrauch beträgt für:

Schnellzüge (80 statt 70 km) = 1,33 t für 1000 Lokomotivkm
Personenzüge (65 statt 60 km) = 1,05 t für 1000 „
Güterzüge (45 statt 40 km) = 1,73 t für 1000 „

Nimmt man nun weiter an, daß von den Güterzügen $1/6$ nutzlos die Höchstgeschwindigkeit anwendet, von den Personenzügen $1/12$, so ergibt sich bei einer Menge von 36 400 Zugkilometern für Personenzüge und Schnellzüge ein Mehrverbrauch von 3,15 t und bei 39 300 Zugkilometern für Güterzüge ein Mehrverbrauch von 12,11 t; im ganzen werden also täglich vergeudet 26,7 t oder bei einem Preise von 30 RM rd. 800 RM. Da die Direktion Halle etwa $1/20$ der Gesamtzugkilometer der Reichsbahn leistet, so würden im Reichsbahnbereich durch die Verspätungen rd. 16 000 ℳ täglich an Kohle vergeudet werden, für den Fall, daß der Betrieb durch die Verspätungen so schleppend wird, wie vorher dargestellt. (Augenblicklich bei dem geringen Verkehr ist der Betrieb verhältnismäßig flüssig.)

Zur wirksamen Bekämpfung der Verspätungen müssen folgende Maßnahmen als notwendig bezeichnet werden:

a) Erschöpfende Aufklärung aller Beteiligten über die weitgehenden Wirkungen der Verspätungen, ferner über die Ursachen und die Mittel zur Abhilfe. Es empfiehlt sich, allen in Frage kommenden Bediensteten zum Selbstunterricht eine übersichtliche Darstellung der Ursachen und der Abhilfs- und Vorbeugungsmaßnahmen in die Hand zu geben.[19])

b) Genaue Erkennung der Ursachen, die im Einzelfall vorliegen. Hierzu dienen:
die Fahrberichte,
die Beobachtungen der Vorsteher, Zugrevisoren, K[ontrolleure], Amtsvorstände und Direktionsmitglieder, die Beschwerden und Mitteilungen des Publikums.

c) Zusammenstellung der bei den Zügen an den verschie[de]nen Tagen des Monats eingetretenen Verspätungen n[ach] Gruppen getrennt. Diese Verspätungsnachw[ei]sungen müssen für alle die Züge geführt werden, [die] häufiger zu Verspätungen neigen. Jeder Zug erhält in d[em] „Kontobuch der Verspätungen“ eine besondere Seite. [In] wagerechten, für die einzelnen Tage des Monats bestimm[ten] Zeilen werden die Größen der Verspätungen, nach [den] Ursachen getrennt, in verschiedenen senkrechten Spal[ten] vermerkt. In der ersten senkrechten Spalte ist die v[om] vorhergehenden Nachbar übernommene Verspätung, in [der] zweiten die an den folgenden Nachbar übergebene V[er]spätung, in dritter Spalte das Zunehmen bzw. Abnehm[en] der Verspätung im eigenen Bezirk angegeben. Die weite[ren] senkrechten Spalten enthalten die Ursachen der Vers[pä]tungen, geordnet nach den Hauptgruppen des unten [an]gegebenen Merkblatts. Zu den Spalten für Hauptgrupp[en] werden nach Bedarf noch Spalten für Untergruppen [an]gelegt werden müssen.

d) An Hand der Unterlagen zu b) und c) tatkräftiges E[in]greifen der mit der Betriebsüberwachung betrauten Org[ane] durch rechtzeitige Anwendung der auf der rechten S[eite] des Merkblatts angegebenen Maßnahmen, unter denen [die] Nr. 28 eine Hauptrolle spielt.

e) Im März 1926 hat die Hauptverwaltung der Deutsc[hen] Reichsbahn-Gesellschaft zur Herabminderung der V[er]spätungen im durchgehenden Zugverkehr den geschä[fts]führenden Direktionen, die für die einzelnen Schnellz[ug]verkehre festgesetzt sind, eine gewisse Beaufsichtig[ung] des Zugverkehrs über den ganzen Zuglauf übertragen.

Diese Beaufsichtigung wird nach meinem Dafürhalten [im] Sinne der Rationalisierung besonders wirksam werden, w[enn] alle Direktionen Verspätungsnachweisungen nach einh[eit]lichem Muster wie oben angegeben führen, und wenn [die] Direktionen veranlaßt werden, diese Verspätungsna[ch]weisungen etwa halbmonatlich oder monatlich miteinan[der] auszutauschen. Die gegenseitige Selbstkontrolle, die [auf] diese Weise ausgeübt wird, würde die Aufgaben der [ge]schäftsführenden Direktionen und der Hauptverwaltu[ng] bedeutend erleichtern.

f) Sehr zu begrüßen wäre es, wenn über die Größen u[nd] Ursachen der Verspätungen, zunächst wenigstens für [die] Schnell- und Eilzüge, eine Verspätungsstatist[ik] nach Art der Unfallstatistik bei der Deutschen Reichsba[hn] eingeführt würde. Auf Grund der nach einheitlich[em] Muster zu führenden Verspätungsnachweisungen (Pkt. [c]) wäre es jedenfalls sehr leicht, die Verspätungsgrößen, n[ach] den einzelnen Gruppen von Ursachen ausgeschieden, [auf] 100 000 Zugkilometer zu ermitteln.

2. Leitungsvorschriften.

Sie beeinflussen in hervorragender Weise sowohl Zugbildu[ng] wie Zugförderung und sind von größter Bedeutung für [die] Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des gesamten Netz[es].

Seit der Verreichlichung der Deutschen Staatsbahnen [im] Jahre 1920 kann die Beförderung der Güterwagen zwischen V[er]sand- und Empfangsstation, unbeeinflußt von Wettbewer[bs]streitigkeiten, auf dem betrieblich günstigsten Wege vor[ge]nommen werden. Wenn auch die Leitungsvorschriften der v[er]schiedenen Bezirke seit 1920 in der angedeuteten Richtung u[m]gearbeitet und damit verbessert worden sind, so muß doch m[an] jetzt im Sinne der Rationalisierung planmäßig nachgepr[üft] werden, ob die jetzigen Leitungsvorschriften tatsächlich [die] billigste und beste Beförderung gewährleisten. Wenn man [er]kennen will, was in dieser Beziehung noch geschehen kann, [so] muß man sich zunächst klar machen, welche Gesichtspunkte [...]

---

[18]) Folgen der Zugverspätungen vgl. „Eisenbahnbetriebslehre“ § 29.

[19]) Am Schluß ist eine für die dritte Auflage der „Eisenbahnbetriebslehre“ bearbeitete derartige Übersicht in Gestalt eines Merkblatts für die Direktion Halle abgedruckt.

›eitragen, die beste und billigste Beförderung zu sichern. ende Punkte werden zu berücksichtigen sein:

Zusammenfassung des Verkehrs auf gewissen günstig ausgestalteten Hauptlinien, denn:
je mehr Wagen über eine Strecke laufen, um so größer sind die Möglichkeiten für günstige Zugbildungen (geschlossene Züge, damit schnelle Beförderung; ausgelastete Züge, damit billige Beförderung),
je größer die Zahl der Züge auf einer Strecke, um so besser ist die Ausnutzung der Lokomotiven und des Zugpersonals;

Die Zusammenfassung des Verkehrs auf wenigen Hauptlinien findet ihre Grenze in der Rücksicht auf die bauliche Ausgestaltung der Bahnhöfe und Strecken. Verstopfungen müssen verhütet werden, da sonst schleppender Betrieb eintritt.

Unter Beachtung der Punkte a) und b) ist hauptsächlich: die Länge des Weges entscheidend, aber nicht des geometrischen Weges, sondern des Weges, der die Steigungen, Krümmungen und sonstigen Fahrthindernisse berücksichtigt (virtuelle Länge);

Ferner ist zu beachten:
die Zahl der Umstellungen muß möglichst gering sein, denn jede Umstellung von einem Zug auf den andern bedeutet Kosten und Zeitverlust. Die Umstellungen müssen da vorgenommen werden, wo sie billig sind; sie sind im allgemeinen da billig, wo viel Verkehr herrscht. Verzettelungen des Rangiergeschäftes sind daher zu vermeiden. Teuer arbeitende kleine und auch mittlere Rangierbahnhöfe werden unter Inkaufnahme gewisser Umwege unter Umständen zu schließen sein (genaue Vergleichsrechnungen!).

Bei der Wahl des Leitungsweges für die Frachten ist auch an die im gewöhnlichen Verkehr regelmäßig vorkommenden Läufe der leeren Wagen zu denken, damit in beiden Richtungen einer Strecke eine annähernde Paarigkeit der Züge erreicht wird. Je größer die Paarigkeit, um so geringer die Anzahl der Leerfahrten.

Bei den Festsetzungen der Leitungsvorschriften ist stets an den guten Gesamtwagenumlauf zu denken. Es ist daher Rücksicht auf gute Anschlüsse auf den Knotenpunktstationen, auf vorteilhafte Wagenübergangspläne zu nehmen.

ıter Beachtung der vorstehenden Punkte wird es sich emp- ›n, folgendermaßen vorzugehen:

ır alle Durchgangsstrecken werden zunächst die Strecken- rstände von Knotenpunkt zu Knotenpunkt in beiden Rich- en berechnet. Die Angaben werden zweckmäßig in kg je t gewicht aufgestellt.

i allen für Vergleiche in Frage kommenden Strecken werden der Wirtschaftlichkeitsstatistik der Verschiebebahnhöfe die en für die Rangierung eines Wagens bestimmt. Es werden hier mehrere Zahlen ergeben, je nach der Anzahl der en, die über den Rangierbahnhof gehen. (Bei kleiner ·enzahl wird im allgemeinen ein höherer Satz in Frage men als bei großer Wagenzahl.)

·rner wird die durchschnittliche Dauer des Aufenthalts eines ens auf den wichtigeren Rangierbahnhöfen, wenigstens für Hauptrichtungen festzustellen sein. Auch diese Zahlen len wie die vorhergehenden von der Zahl der insgesamt be- ·elten Wagen abhängig sein. (Bei großer Wagenzahl wird rgemäß die Abfuhr eine schnellere sein als bei kleiner enzahl.)

hließlich wird auch die Zeitdauer für die Beförderung von ·enpunkt zu Knotenpunkt berücksichtigt werden müssen.

ıs Ergebnis der vorstehenden Ermittlungen wird zweck- ig in eine Karte eingetragen werden, die man als Lei- gskarte oder veredelte Betriebskarte bezeichnen könnte. In dieser Karte würde die Strecke Halle-Bitterfeld folgende Angaben tragen:

Die Zahl 31 auf der Linie bedeutet die geometrische Entfernung zwischen den Knoten Halle und Bitterfeld,
die Zahlen (29) und (33) bedeuten die virtuellen Längen in den beiden Richtungen, die über diesen Zahlen durch Pfeile angegeben werden,
auf den beiden Pfeilen stehen die Summen der Streckenwiderstände in kg für die Tonne Zuggewicht,
die Zahlen unter den virtuellen Längen bedeuten die Fahrzeiten in Zehntel Stunden in den beiden durch Pfeile angedeuteten Richtungen,
die großen Zahlen an den Namen der Knotenpunkte geben die Höchstzahlen an, die der Bahnhof verarbeiten kann,
die Zahlen unter diesen Höchstzahlen veranschaulichen die Kosten für die Rangierung eines Wagens und
die Zahlen hinter den Höchstzahlen geben in Klammer die durchschnittliche Aufenthaltsdauer an, die die Wagen auf dem Bahnhof erleiden.

Alle Zahlen, mit Ausnahme der beiden letzten (Kosten für einen Wagen und Aufenthaltsdauer), werden in die Karten eingedruckt. Die beiden letzten Zahlen, die abhängig sind von der Zahl der behandelten Wagen, werden zweckmäßig nur mit Bleistift eingetragen, weil sie sich öfter ändern.

3. Zugbildung.

Bei Personenzügen

a) Augenblicklich besteht noch die Bestimmung, daß in jedem Zuge je ein Abteil 2., 3. oder 4. Klasse als Frauenabteil eingerichtet werden muß, wenn der Zug mindestens 7 Abteile der betreffenden Gattung hat. Die Reichsbahndirektionen können allerdings Erleichterungen gestatten bei Schnellzügen oder Eilzügen, die über weniger als 150 km fahren, und bei Personenzügen unter 100 km. M. E. würde es im Sinne der Rationalisierung liegen, wenn die Frauenabteile, die meist leer sind, im allgemeinen fortfielen. Man sollte es den Eisenbahndirektionen überlassen, streckenweise da Frauenabteile einzurichten, wo sie es für erforderlich halten.

b) Die Anpassung der Zahl der Wagen und Abteile an das jeweilige Verkehrsbedürfnis ist wohl noch nicht überall rationell genug geregelt. Es werden jetzt zweifellos häufig nicht notwendige Wagen und Abteile, die der starre Zugbildungsplan vorsieht, längere Zeit durchgeschleppt. Eine Änderung des Mißstandes kann naturgemäß nicht dadurch herbeigeführt werden, daß man den Bahnhöfen gestattet, die nach ihrer Meinung nicht notwendigen Wagen aus den Zügen herauszunehmen, da sie nicht den ganzen Lauf des Zuges übersehen. Dies kann nur durch die Direktion zweckmäßig geregelt werden.

Die bisherigen Hilfsmittel für die schnelle Anpassung der Wagenzahl an das Verkehrsbedürfnis sind folgende:

α) Die viermal im Jahre an drei Wochentagen des Februar, Mai, August, November bei allen Reichsbahndirektionen stattfindenden Zählungen der Reisenden und Plätze,

β) die allmonatlich auf 15 größeren Stationen der Reichsbahn bei allen Schnellzügen ermittelten Zahlen der Abgangsreisenden und der Plätze,

γ) die Beobachtungen und Meldungen der bei den Verkehrsämtern beschäftigten Zugrevisoren und die Meldungen der Bahnhöfe und Kontrolleure,

δ) von Fall zu Fall von der Direktion angeordnete Zählungen.

Nach den im letzten halben Jahre bei der Reichsbahndirektion Halle gemachten Erfahrungen möchte sich folgendes empfehlen:

Bei einer Reihe von Zügen, deren Besetzung Wechseln unterworfen ist, wird dauernd durch das Zugpersonal gezählt. Der Zugführer trägt das Ergebnis der Zählungen der Reisenden und Plätze, für den Zuglauf zum Teil nach Teilstrecken getrennt, in den Fahrbericht ein, in ein Muster, das durch Aufdruck mit einem Gummistempel geschaffen wurde.

Bis zum 1. März d. J. wurden nach einem gewissen Plan die Fahrberichte mit den Zählergebnissen streckenweise durchgeprüft. Seit dem 1. März werden die Zählergebnisse formularmäßig eingetragen, und zwar etwa für die Hälfte der Züge und für jede zweite Woche. Durch diese Beschränkung wurde es erreicht, daß zunächst ein Kopf für die Eintragungen genügt. Von der vorstehenden Art der Beobachtung wurden ausgelassen einmal Züge auf Nebenbahnen, deren Besetzung wenig wechselt, ferner Arbeiterzüge mit kürzerem Zuglauf, für die die Aussteigestationen in der Lage sind, die Besetzung täglich genau zu überwachen.

An Hand der vorstehenden Hilfsmittel soll versucht werden, eine 60—75 %ige Besetzung der Züge durchzuführen.[20])

4. Zugförderung.

Die Aufstellung des Fahrplans für einen Nahgüterzug ist bekanntlich außerordentlich schwierig, da die Zahl der auf den kleinen Verkehrsstellen abzusetzenden und mitzunehmenden Wagen stark schwankt. An einzelnen Tagen gehen für einzelne Verkehrsstellen oft viele Wagen ein und werden mehrere Wagen mitgenommen, so daß der Zug z. B. 20 Minuten Aufenthalt haben müßte, an anderen Tagen ist überhaupt kein Wagen zu behandeln, so daß, falls auch kein Stückgut vorhanden ist, der Zug durchfahren könnte.

Früher, als die Güterzüge nur 10 Minuten vor Plan abfahren durften, wurden daher im Reichsbahnbereich höchstwahrscheinlich viele tausende Stunden nutzlos durch Warten auf die Abfahrtzeit vergeudet. Seit 1922 sind die Verhältnisse insofern besser geworden, als die Abfahrt bis 30 Minuten vor Plan gestattet ist unter der Voraussetzung, daß gewisse Vorbedingungen erfüllt sind. Es ist aber beobachtet worden, daß 30 Minuten Abfahrt vor Plan noch zu wenig sind, um allen Schwankungen des täglichen Verkehrslebens gerecht zu werden. Einmal im Interesse der Rationalisierung, dann aber auch im Interesse des Ansehens der Eisenbahndirektionen, die nicht Befehle (den Fahrplan) herausgeben sollen, die nicht befolgt werden können, möchte ich folgendes Verfahren empfehlen:

Zu gewissen Zeiten auf geeigneten Strecken wird der Fahrplan der Nahgüterzüge nur nach Abgangszeit auf der Ausgangsstation festgesetzt, im übrigen wird er von der Ausgangsstation von Tag zu Tag rechtzeitig telegraphisch bekanntgegeben.[21])

Die Ausgangsstation macht nach den Vormeldungen der Unterwegsstationen (über Wagenladungen und Stückgut) und nach dem Wageneingang auf der eigenen Station einen Bearbeitungsplan für den Zug zurecht und stellt auf Grund des Bearbeit[ungs]planes den Fahrplan auf. Ich glaube, daß das vorgeschl[agene] Verfahren in vielen Fällen nicht nur zur Ersparung an [Loko]motiven und Personal benutzt werden kann, sondern auc[h zur] Ordnung des gesamten Betriebsdienstes auf gewissen Str[ecken] beitragen wird.

Halle (Saale), den 3. April 19

Merkblatt Nr. 36
über
Zugverspätungen [1])

Vorbemerkungen.

1. Zur Ermittlung der Ursachen dienen:
   a) Die Fahrberichte.
   b) Örtliche Beobachtungen der Vorsteher, Zugrevi[soren], Kontrolleure und Betriebsingenieure, Amtsvorständ[e], Direktionsmitglieder.
   c) Beschwerden und Mitteilungen des Publikums.
2. Zur Beseitigung und Verhütung der Verspätungen di[enen]:
   a) Die auf der rechten Seite der nachstehenden Übe[rsicht] angegebenen Maßnahmen.
   b) Die Verfolgung einzelner Fahrberichte.
   c) Die Führung von Verspätungsnachweisungen fü[r die] wichtigeren Züge mit Angabe der Ursachen, nach [Grup]pen geordnet.
   d) Austausch der Nachweisungen der über längere [Ent]fernung laufenden Züge zwischen den am Lauf [betei]ligten Direktionen.

Ursachen	Abhilfs- oder Vorbeugu[ngs]maßnahmen
I. Von der Bahn nicht verschuldete Verspätungen (H[öhere] Gewalt).	
1. Schnee (überraschend eintretend) Ungangbarkeit der Weichen, Schlechter Ablauf der Wagen, Liegenbleiben der Züge auf der Strecke. 2. Stärkerer Frost Schweres Kuppeln (Faltenbälge) Auftauen der Heizleitungen, Schwerlauf der Wagen, Langsames Unterbringen der Reisenden (gefrorene Fensterscheiben), Lokomotivschäden.	Falls Schnee und Frost z[u er]warten, so Vorbereit[ung] durch: Aufstellung von Sc[hnee]wachen, Ausrüstung der Stellw[erks]räume mit Auftausalz [Be]nutzung an Spitz[en]schlüssen verboten), Vorsorgliches Befahre[n der] Strecken mit Schne[epflü]gen usw. vgl. Merkblatt zur Verh[ütung] von Betriebsschwierigk[eiten] durch Frost und Schne[e].
3. Starker Nebel Störungen im Rangiergeschäft (da Rangierer die Wagen nicht sehen), Geschwindigkeit der Züge auf der Strecke ermäßigt, damit Signale zuverlässig erkannt werden.	Aufstellung von Nebelp[osten], die angeben, wann [Gleise] und Weichen frei.
4. Starke Winde Schwerlauf der Wagen, daher verspätete Fertigstellung der Güterzüge, Hindernisse auf Fahrbahn (Zweige, Telegraphenleitungen usw.)	Einstellung von Spitze[n]drückermaschinen, Einstellung von Mannsch[aften] zum Nachdrücken, Hilfsbahnwärterposten. Einbau von Rangierwind[en].
5. Hochwasser, Dammrutsche bedingen gegf. Langsamfahrt und Fahrt auf falschem Gleis.	Schleunigste bauliche W[ieder]herstellung, gegf. durch [Tag-] und Nachtarbeit.
II. Von der Bahn zum Teil verschuldete Verspätungen (Unf[älle])	
Entstehungsursachen der Unfälle: Verschulden der Bahn und ihrer Bediensteten, Höhere Gewalt, Böswilligkeit.	Vgl. „Eisenbahnbetriebsl[ehre]" § 189.

[20]) Die Direktion Halle hat im Januar d. J. in kurzer Zeit aus 155 Zügen 215 Wagen entfernt, und damit täglich 60 000 Wagenachskilometer erspart. Man kann die tägliche Ersparung auf rund 600 M. an Kohle beziffern.

[21]) Das Mehr an Telegraphenarbeit wird zweifellos reichlich aufgewogen durch den Fortfall der Depeschen und Fernsprüche über das Verlegen von Kreuzungen und Überholungen.

[1]) Folgen der Unpünktlichkeit vgl. „Eisenbahnbetriebsl[ehre]" § 29.

Von der Bahn verursachte Verspätungen.

Unzulängliche bauliche Anlagen auf Bahnhöfen und Strecke.

Mangel	Abhilfe
Bahnhofsanlagen fehlende Gleise (z. B. zur Überholung oder für Bahnsteige), zu kurze Gleise, unzweckmäßige Weichenstraßen usw., mangelhafte Bekohlungsanlagen, zu schmale Bahnsteige, Fehlen von Bahnsteigtunneln (§ 26 FV.), [St]reckenanlagen fehlende Blockstellen, fehlende Überholungsgleise.	In jetziger Zeit Abhilfe durch Bauten schwer möglich, daher: Änderung des Fahrplans usw., gegf. Verlegung von Güterzügen auf andere Strecken.

Mangelhafte und ungeschickte Bahnunterhaltung.

Mangel	Abhilfe
Mangelhafte Unterhaltung [d]es Oberbaues und der Brücken usw. gibt Anlaß zur plötzlichen Aufstellung von Langsamfahrsignalen.	Sorgfältige Unterhaltung, scharfe Beaufsichtigung des Bahnunterhaltungspersonals.
Ungeschickte Unterhaltung, indem ohne Verständigung der Direktion gleichzeitig bei mehreren benachbarten Ämtern und Bahnmeistereien am Bahnkörper oder Oberbau umgebaut wird.	B. Ä. melden bis 1. 1. bzw. 1. 5. an den Fahrplandez. der Direktion, welche Umbauten in Frage kommen. Direktion tritt sofort mit den am Zuglauf beteiligten Direktionen in Verbindung. Danach planmäßige Verteilung der Bauarbeiten mit Festsetzung der Geschwindigkeits-Ermäßigungen (graphische Übersicht nach Muster Trier. zweckmäßig). Einarbeitung der z. T. wechselnden Langsamfahrstellen in die öfter zu ändernden Dienstfahrpläne (z. B. Zug wendet vor Baustelle die kürzeste Fahrzeit an und kommt vor Plan an Baustelle an). Bei längerer Dauer Berücksichtigung im öffentlichen Fahrplan. Bei größeren Umbauten (z. B. großen Brücken) mit eingleisigem Betriebe ist Einrichtung einer Zugleitung oder Übertragung von Zugleitungsbefugnissen an den Fahrdienstleiter eines größeren Bahnhofs ratsam. Möglichste Schonung der Schnellzugbündel bei Festsetzung der Umbauzeiten. Sonntagsarbeit.

Unrichtige Festsetzung der Geschwindigkeitsermäßigung durch die Bahnmeisterei

Mangel	Abhilfe
Nutzloses Stehenlassen von Langsamfahrsignalen.	Meldung jeder Beschränkung unter 45 km an Amt. Amt prüft nach, berichtigt gegf. und sorgt für schleunigste gute Arbeit.

Schlechte Unterhaltung der Sicherungsanlagen

Mangel	Abhilfe
Verzögerungen durch Ausstellung schriftlicher Befehle und Einführung der telgraphischen Rückmeldung.	Druck auf sorgfältige Unterhaltung bei Störungen schnellste Meldung an Bahnmeister. Er muß schnell, auch bei Nacht, die Störungsstelle erreichen (Motorfahrrad). Guter Unterricht, damit nicht Störungen durch das Betriebspersonal verursacht werden.

C. Unzureichende oder mangelhafte Betriebsmittel.

Mangel	Abhilfe
11. Zu wenig Lokomotiven Warten des Zuges auf Lok.	Beschaffung neuer Lokomotiven.
12. Schlechter Umlauf der Lokomotiven durch Mängel des Betriebes.	Besserung des Betriebsdienstes (vgl. Abschnitt E).
13. Schlechte Unterhaltung der Lokomotiven schlechte Betriebsstoffe.	Häufigere Untersuchung der Lokomotiven, Besserung des Werkstättendienstes, Beschaffung besseren Wassers oder besserer Kohle.
14. Fehlen von Personenwagen Verzögerungen der Unterbringung der Reisenden.	Richtigere Verteilung der Wagen, Herausziehen von Wagen aus schlecht besetzten Personenzügen, Beschaffung neuer Wagen.
15. Mängel an Personenwagen	Genauere Untersuchung, rechtzeitige Überweisung an Werkstatt.
16. Mängel an Güterwagen z. B. Undichtwerden oder Platzen der Luftschläuche an Güterwagen schwache Zugvorrichtungen.	Beseitigung der aus der Inflationszeit stammenden Luftschläuche, Verstärkung der Zug- und Stoßvorrichtungen.

D. Verkehrliche Mängel.

Mangel	Abhilfe
17. Große Menge des Gepäcks und Expreßgutes Schwierigkeiten der Aufgabestation; besonders bei Umladung anKnotenpunktstationen.	Einstellung von Leuten, Bereithalten von Kräften auf telegraphische Vormeldung, Bildung von Kurswagen, Expreßgutwagen, Messegutwagen usw. Einstellung dieser Wagen in solche Züge, die dafür geeignet sind. Benachrichtigung der Stationen des Zuglaufs, falls Stellung der Pack- und Kurswagen geändert wird.
18. Unzulässige Größe des Gepäcks und Expreßguts	Übermäßig große oder schwere Stücke nicht als Expreßgut annehmen (siehe A. A. V. I § 31). Umladestellen müssen Nichtbeachtung melden.
19. Langsame Abfertigung der Personen an Schalter und Sperre	Einstellung von Kräften, an Sperre Heranziehung von Zugbegleitpersonal oder sonstigen z. Z. nicht ausgenutzten Kräften, auch anderer Dienststellen.
20. Erschwerungen durch zu großes Handgepäck.	Zurückweisung zu großer Stücke, Anweisung der Gepäckträger; Traglasten und Kinderwagen auf festgesetzte Grenzen beschränken.
21. Langdauernde Unterbringung der Reisenden.	Verteilung durch Angabe der Klassenstellung am Zugrichtungsweiser, durch Ausrufen der Stellung der Wagen durch Pförtner. Eingreifen der Aufsichtsbeamten, falls Zugbegleitbeamte zu wenig lebendig.
22. Langdauernde Tätigkeit der Paß- und Zollkontrolle auf Grenzbahnhöfen.	Beobachtung durch Bahn, Hinwirken auf Abhilfe bei den zuständigen Stellen.

23. Unzweckmäßige Verladung der Güter in Kurs- und Packwagen (s. 26c).

ohne Rücksicht auf Bestimmungsstation.	Häufigere Prüfung durch Kontrolleure, gegf. Einstellung neuer Kurswagen.

24. Warten auf Begleitpapiere

	Strenge Beaufsichtigung der Zugabfertiger

E. Betriebliche Mängel.

25. Schlechter Fahrplan

a) Fahrzeiten nicht richtig

	Schleunigste Durchrechnung nach einem der neueren dynamischen Verfahren.

b) Zeitlage bei Personen- und Güterzügen für Bahnhöfe oder Strecke nicht passend,

dadurch zu starkes Zusammendrängen von Zügen („Vorliegen des Zuges...“)	Verschiebung der Züge, unter Umständen Verlangsamung auf Strecke.

c) Aufenthalte, dem Durchschnittsverkehr nicht entsprechend

(Gepäck) Milch, usw.	Baldigste Änderung, Vorsicht bei Bedarfs- und Betriebshalten, bei letzteren Einstellung von Wagen unzulässig.

d) Auf Knotenpunkten Übergänge zu knapp

Wartezeiten zu reichlich	Reichliche Übergangszeiten, systematische Nachprüfung der Zahl der Übergangsreisenden, volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen, Hunderte warten zu lassen, damit einzelne Personen Anschluß erreichen, Einschränkung der Wartezeiten.

26. Zugbildungsplan

a) Zu viele ungerechtfertigte Kurswagen

mit z. T. sehr teuren und zeitraubenden Rangierbewegungen.	wie bei Punkt 25 d, bei zu geringer Zahl am Tage umsteigen, Entgegenkommen bei Nachtzügen, da Umsteigen dann sehr unangenehm für die Reisenden.

b) Zu weit getriebene Beförderungspläne im Güterverkehr

	Soweit nötig (Wettbewerb mit Ausland oder Kraftwagen) ausreichender Übergang, Sorge für schleunigste Umstellung (gegf. 2 Lokomotiven).

c) Ungünstige Stellung der Ein- und Ausladewagen bei Personen- und Güterzügen (s. 23)

	Änderung der Zugbildung.

27. Ungünstige Diensteinteilungen für Lokomotiv- und Begleitpersonal

a) Zu knappe Wendezeiten

	Züge, die zu Verspätungen neigen, möglichst in einer Gruppe zusammenfassen.

b) Nicht ausreichende Vorbereitungs- und Abschlußdienste

	g. F. Umarbeitung der Einteilungen.

28. Schlechte Ausübung des betrieblichen Kleindienstes

a) Mangelhafte Diensthandhabung des Einzelnen (z. T. Fehler in der Rangordnung, beim Benutzen der Vorsprungstafeln, Verlegen von Überholungen, Kreuzungen, Vergessen eines Zuges durch Weichensteller usw.) b) Schlechtes Zusammenarbeiten, z. B. schlechte Verständigung zwischen Lokomotivpersonal, Rangierleiter und Weichensteller (Vorspannlok. zu spät an Zug) oder zwischen Station und Abfertigung (Packwagen zu spät bedient) usw. oder zwischen Station und Betriebswerkstatt.	a) Schärfste häufige B achtung der Abferti der Züge durch Vorst (auf großen Bahnhöfen diesem Zwecke beson Aufsichtsvorsteher), A vorstände usw., Kontroll und Direktionsmitgli besonders in Zeiten Zusammendrängens Züge, damit erkannt wo Mängel vorhanden keine Beurlaubung d Beamten bei starkem kehr (Messen, Feiert usw.) b) fortgesetzte nie müdende Unterrichtung Personals über alle schlägigen Vorschriften wohl im Dienstvort wesen, als auch jedes zelnen, mit dem der V setzte zusammentrifft Stellwerk, im Packw usw.) c) Beseitigung der nichtge neten Bediensteten, be ders derjenigen, die Lust und Liebe und Verständnis für die W tigkeit des betriebli Kleindienstes zeigen.

IV. Vom Publikum verursachte Verspätungen.

29. Bahnfrevel

Auflegen von Schwellen usw. auf Schienen.	Sorgfältigere Bewachung, vermehrte Bahnaufsicht, Schwellen, Kleineisenzeug in Nähe von Bahnwä buden lagern.

30. Ordnungswidriges Verhalten der Reisenden

	Höfliches, aber bestim Vorgehen; nach Be Bahnpolizeistrafen.

31. Zuwiderhandlungen gegen die Bau- und Betriebsordnun

Schlechte Beaufsichtigung von Tieren, Unnützes Ziehen der Notbremse, Nicht rechtzeitige Freimachung der Wegeübergänge usw.	Vorgehen mit scharfen B polizeistrafen, Gute Kennzeichnung Überwege, Schranken im Anstrich gut halten, nachts gut bele ten. Dafür sorgen, daß interna nale Autowarnzeichen zuständigen Stellen bald aufgestellt werden.

V. Verteilungsplan.

Hauptverwaltung	= 10	Stück
Direktion (Pr, +I bis +V, 31 bis 34, 31a, 21a, 24, 25, 39, 40, 7, 8, 41 bis 44, 48, Kontrolleure	= 30	„
Büros der Dir. (B, Fp, F, Si, Tb, Stb, Mb, Me, Mt, W, V, T)	= 12	„
Ämter je 4 Stück	= 92	„
Dienststellen 1. und 2. Klasse	= 436	„
Bezirks-Beamten- und Betriebsrat	= 2	„
Reserve bei AV	= 108	„
Insgesamt	690	Stück

Reichsbahndirektion Halle (Saal
Dr.-Ing. Heinrich.

Allgemeines.

— **Frühstückswagen.** In England und in den Vereinigten Staaten kommt man jetzt mehr und mehr dazu, den Nachtschnellzügen, die in den Morgenstunden ihr Ziel erreichen, Speisewagen beizugeben, damit die Reisenden noch im Zuge frühstücken können, eine Mahlzeit, die bekanntlich in den beiden genannten Ländern wesentlich umfangreicher ist, als es bei uns im allgemeinen üblich ist. So haben z. B. eine Anzahl der von London nach Schottland verkehrenden Nachtzüge Speisewagen; bei denjenigen in der Gegenrichtung werden sie a nicht geführt, weil sie schon vor 8 Uhr morgens ihr Ziel reichen und der Engländer bekanntlich kein Frühaufsteher In den Vereinigten Staaten nehmen es dagegen die Reisen im Schlafwagen gern auf sich, ihr Lager bei Zeiten zu lassen, wenn sie dafür den Vorteil haben, noch vor der Ankunft am Ziel frühstücken zu können. Besonders angenehm w diese Möglichkeit empfunden, wenn der Zug Verspätung was in Amerika kein seltenes Vorkommnis zu sein scheint.

Elektrokarren auf Umladehallen.

Von Reichsbahnoberrat **Dr. Herrmann**, Cassel.

Wiederholt ist in dieser Zeitung der Elektrokarren wie das Förderband Gegenstand von Erörterungen in Beziehung zur Ausgestaltung der Umladehallenbühnen geworden. Ich verweise nur auf die Ausführungen des Reichsbahnrats Dr. Jacobi, des Ministerialamtmanns a. D. Reffler und des Obergütervorstehers ...mow. Das Förderband und der Elektrokarren sind bei gleichem Ziel der Beschleunigung der Stückgutumladung, in ihrem Wesen so verschieden, daß es schwer ist, sie miteinander zu vergleichen. Das einzig mögliche Kriterium wird sein, die Anlage- und Betriebskosten einschließlich Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals den Ersparnissen und der Beschleunigung beim Umladegeschäft gegenüberzustellen. Das Förderband hat den Vorzug, die Wagen, welche innerhalb seines Aktionsradius, d. h. unmittelbar am Bande, gestellt werden können, einheitlich gleichmäßig und gleichzeitig zu bedienen, seine Schwäche liegt darin, daß es bei geringerer Wagenzahl ...rschießende Arbeit leistet, ein größeres als seinen Rahmen entsprechendes Verkehrsaufkommen jedoch gleichzeitig nicht bedienen kann; die kostspielige Anlage wird also einem bestimmten und voraussichtlich gleich bleibenden Verkehrsumfang sehr sorgfältig angepaßt oder ihr stets eine bestimmte Verkehrsmenge zugewiesen werden müssen und leistet sie dann allerdings in diesem Rahmen bei sorgfältiger Instandhaltung der maschinellen Anlage eine ausgezeichnete gleichmäßige Verkehrsbeschleunigung. Der Elektrokarren als kleines Einzelfahrzeug ...ihrt ist in seiner Auswirkung spezieller und elastischer; er kann nach Bedarf beliebig an verschiedenen Stellen eingesetzt werden, ob er, selbst auch bei seiner Häufung, eine so universelle Bedienung der gleichzeitig aufgestellten Stückgutwagen wie das Förderband innerhalb seiner Aktionssphäre überhaupt ermöglicht, erscheint zweifelhaft (Platzfrage!). Dafür aber kann er gerade für besonders geeignetes Gut vorzugsweise und bei jeder Wagenzahl in jeweils nötigem Umfange verwendet werden, das verhältnismäßig geringe Anlagekapital ist universeller nutzbar als dies bei dem an einen Ort und Verkehrsumfang gebundene Förderband der Fall ist, auch ist die Beschleunigung im Rahmen seiner Tragfähigkeit und des Fassungsvermögens seiner Anhänger eine größere als bei dem gleichmäßig langsam gleitenden Förderband.

Wenn man hiernach wohl in den meisten Fällen mit Jacobi den Elektrokarren, zumal wegen seiner größeren Schnelligkeit und Beweglichkeit, die ein Anbringen des maschinellen Transportmittels stets bis an und sogar in den einzelnen Güterwagen ermöglicht, dem Förderband vorziehen wird, so wird man doch Reffler darin beipflichten müssen, daß die Erfahrungen örtlich sehr verschieden sein können und daß man allgemein gültige Grundsätze auf diesem Gebiet, namentlich hinsichtlich der finanziellen Auswirkung, nur mit Vorsicht aufstellen soll. Das Rechenexempel etwa so zu lösen, daß 10 Elektrokarren den ...fachen Wirtschaftsertrag eines Elektrokarrens sicherstellen müssen, wird meist zu einem Fehlschluß führen, weil Eigenart und Menge des Gutes, Zeitfolge des Güteranfalls sowie mehr oder minder geeignete Karrwege wesentlich mitsprechen.

Anknüpfend an die Einführung des Elektrokarrens in Soest seien einige Erfahrungen aus der Praxis und für die Praxis im folgendem mitgeteilt:

Bis vor kurzem war in Soest wie anderswo der Stechkarren, d. i. der Handkarren mit stark abgeschrägter Stirnwand zum Anheben der Güter das ausschließliche Beförderungsmittel im Umladedienst. Der Elektrokarren unterscheidet sich von dem Handkarren durch zwei Eigenschaften, da er nämlich größere Gewichte und diese schneller befördert, als es mittels Handkarren möglich ist. Je nachdem ein Betätigungsfeld für diese beiden Eigenschaften größeren oder geringeren Spielraum läßt, ist die Anwendung der Elektrokarren mehr oder minder günstig. Praktische Versuche haben ergeben, daß der Wirkungsgrad auf langen Bühnen mit Schwergütern ein außerordentlich günstiger ist, während bei kurzen Entfernungen mit leichten und sperrigen Gütern nur ein geringerer Vorteil erkennbar ist. Über das Verhältnis der gefahrenen Strecken bei Handkarren und Elektrokarren haben Aufschreibungen auf der Umladehalle Soest, die den Stückgutverkehr aus dem Industriegebiet nach dem Osten im großen Stil vermittelt, stattgefunden, zunächst im Herbst vorigen Jahres, zu einer Zeit als dort 6 Elektrokarren (mit je 750 kg Tragfähigkeit) noch ohne Anhänger tätig waren. Bemerkt sei hierzu:

Die 4 Bühnen der Umladehalle Soest haben nutzbare Längen von 363, 360, 358 und 321 m. Durch 12 breite Verbindungsbrücken Reiffen-Jacobischer Bauart sind bequeme Verbindungswege zwischen den 4 Bühnen geschaffen, welche den Verkehrsweg in Seitenrichtung fast ebenso günstig wie in Längsrichtung der Bühnen gestalten und die Umwege bzw. Wagendurchfahrten sehr wesentlich einschränken. Wenn durch diese Brücken auch Stellraum für Wagen verloren geht, so ist der Verkehr innerhalb der Anlage dafür doch infolge Verkürzung der Karrwege ganz wesentlich verbessert worden.

Die erwähnten Aufschreibungen ergaben nun folgendes:

Auf Karrwegen bis 100 m war mit einem Prozentsatz von rd. 85 % der Handkarren gegenüber einer Beteiligung des Elektrokarrens mit 15 % ganz überwiegend dominierend und innerhalb dieser Zone und kurz darüber hinaus nur ein langsames Fallen des Betätigungssatzes für den Handkarren festzustellen; dann folgt merkliches Steigen der Beteiligung des Elektrokarrens bis über 33 % bei den Entfernungen von 250 bis 300 m, wo wieder ein Stillstand eintrat.

Bei Bewertung dieser Prozentzahlen muß man sich freilich vor Augen halten, was 6 Elektrokarren in einem Umladebetrieb wie Soest bestenfalls bedeuten können. Nimmt man, was günstig gerechnet ist, an, daß 1 Elektrokarren die Arbeitsleistung von 4 Mann bewältigt, so ergibt sich ohne weiteres, daß die Anwendung von 6 Elektrokarren noch nicht das Höchstmaß dessen darstellt, was bei einer Belegschaft von 250 Mann und einer Behandlung von 12 bis 14 000 t täglich an Verkehrsverbesserung denkbar ist.

Die Aufschreibungen ergaben weiter, daß sowohl beim Stechkarren als auch beim Elektrokarren ein großer Prozentsatz der Zeit für die Beladung zu rechnen ist. Nur rund 25 % der Arbeitszeit befand sich der Elektrokarren in Bewegung, der Rest war für Be- und Entladung gebraucht. Diese Beobachtung führte dazu, in größerem Umfange Anhängewagen einzusetzen, bei denen der Motor nicht während der Beladung nutzlos zu sein braucht. Zur Zeit laufen in Soest zu den 6 Elektrokarren 9 Anhänger. Die Beschaffung weiterer Anhänger steht bevor. Es sollen demnächst, nachdem der Verkehr von zeitweiligem Darniederliegen zu halbwegs normaler Höhe sich wieder erholt hat, erneute eingehende Aufschreibungen über das Verhältnis der Arbeit des Stechkarrens und des Elektrokarrens stattfinden, die voraussichtlich eine erhebliche Verschiebung zugunsten des Elektrokarrens feststellen werden; zweifellos kann in Soest die Zahl der Elektrokarren wie namentlich auch der Anhänger noch gesteigert werden. Eine Grenze nach oben bietet, wie eingangs bereits angedeutet, die Platzfrage; auch in dieser Hinsicht ist die Forderung nach breiten Umladebühnen, welche auch neben abgestelltem Gut reichliche Karrwege nebeneinander bieten, nur zu sehr berechtigt. Ein weiterer Vorteil der Anhänger liegt darin, daß ein wendiger Elektrokarren bei seiner Beladung die Grenze von 750 kg hat, die ohne eine schädliche Einwirkung auf die Apparatur nicht allzu sehr überschritten werden darf. Dagegen ist die Zugkraft eines solchen Elektrokarrens insbesondere, wenn der Anhänger mit Kugellager und Gummirädern ausgestattet ist, eine wesentlich höhere. Gummibereifung der Anhänger empfiehlt sich insbesondere dort, wo Beton- oder Zement-

bühnen geschaffen sind, hier haben Anhänger mit Eisenbereifung bereits nach kurzer Zeit empfindliche Beschädigungen des Fußbodens hervorgerufen. Auf Bühnen mit Eisenplattenbelag ist eine eiserne Bereifung der Anhänger an sich unbedenklich; auch Stahlbeton und Hartbrandklinker soll dem Boden größere Haltbarkeit verleihen. Nachdem eine entsprechende Anzahl von Anhängern beschafft war, ließ sich auf der Umladehalle Soest die von Dr. Jacobi genannte Leistung von 33 t je Elektrokarren in einer Tagesschicht als Durchschnitt meist wieder erreichen, häufig sogar übersteigen. Am Anfang hatte sich nach Einsetzung mehrerer Elektrokarren neben dem ersten, von welchem Dr. Jacobi spricht, ein gewisses Herabsinken der Tonnenzahl ergeben; dies war daraus zu erklären, daß der erste Wagen naturgemäß die günstigsten Güter vorwegnehmen konnte, während bei Einsetzen zahlreicher weiterer Wagen mehr auf normales Durchschnittsgut zurückgegriffen werden mußte. Die Beschaffung der verhältnismäßig billigen Anhänger brachte die Leistung dann auf den erwähnten günstigen Stand.

Von großem, sozusagen ausschlaggebenden Einfluß auf die Leistung des Elektrokarrens ist die Regelung des Gedinges bei dieser neuartigen Arbeitsweise. Die Verwaltung hat namhafte Geldmitel zur baulichen Herrichtung der Bühnen für die Elektrokarren, zur Anschaffung dieser selbst sowie der Ladeanlagen machen müssen, während andererseits es dem Arbeiter dadurch ermöglicht wird, die gleiche Tonnenzahl wie früher mit geringerem Kraftaufwand in kürzerer Zeit zu bewältigen. Nach diesen beiden Richtungen muß die Gedingeregelung einen Ausgleich schaffen. Hierbei muß beachtet werden, daß Amortisation der Beschaffungsmittel des Elektrokarrens in genügendem Umfange stattfindet. Die ständige außerordentlich starke Inanspruchnahme des Wagens wie des Motors bedingen einen verhältnismäßig schnellen Verschleiß, so daß vorsichtigerweise eine Amortisation in 3 bis 4, höchstens 5 Jahren angestrebt werden muß. Ebenso dürfte der Posten für Reparaturkosten nicht zu niedrig eingesetzt werden, da Reparaturen und Ergänzungen vielfach nur von Spezialfirmen ausgeführt werden können. Von großem Werte hat sich für kleine Ausbesserungen die Herrichtung einer kleinen Reparaturanstalt auf der Umladebühne Soest erwiesen, die für Handkarren, Stechkarren und Elektrokarren wertvolle Dienste leistet, wie es ebenso für zweckmäßig gefunden wurde, Gummireifen in mäßigem Umfange als Reserve vorzuhalten, damit nicht längeres Aussetzen bei Beschädigungen notwendig wird. Ähnliche Erwägungen sind ja bei Automobilen längst maßgebend. Hat man unter Beachtung der oben angedeuteten Erwägungen die Summe gefunden, welche mit Hilfe des Gedingeausgleichs zur Herbeiführung einer Rentabilität erzielt werden muß, so entsteht die weitere Frage, ob dies Gedinge auf die gesamte Belegschaft umgelegt oder einzelnen Kolonnen gutgerechnet und ob eine Trennung zwischen Handarbeiter und Elektrofahrer durchgeführt werden soll. Verschiedene Wege sind an verschiedenen Stellen beschritten worden. Derjenige wird der bessere sein, der in höherem Maße einen Anreiz zur Höchstleistung bietet und der am ehesten der ganz verschiedenartigen Tätigkeit der verschiedenen Gruppen gerecht wird.

Kürzlich ist eine grundlegende Vereinbarung zwischen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft und den Arbeitnehmervereinigungen über das Gedingeverfahren auf Güterböden und Umladestellen vom 14. April 1926 bekanntgegeben. Danach wird in Zukunft bei der Stückgutbewegung mit Elektrokarren jeder Verdienstgemeinschaft die Leistung gutgeschrieben, die der Elektrokarren für sie ausführt, und erhält der Führer des Elektrokarrens eine Zulage. Die Zuteilung der Elektrokarrenleistungen an die einzelnen Verdienstgemeinschaften trägt dem Gesichtspunkt, starkes persönliches Interesse der Kolonnen an guten Leistungen des Elektrokarrens zu wecken, zweifellos in besonders hohem Maße Rechnung. Ob der Elektroführer durch die gleichbleibende Zulage in gleicher Weise wie durch ein besonderes Gedinge zu Höchstleistungen angespornt wird, muß die Erfahrung lehren. Wenn auch zu berichten ist, daß die Elektrokarren die überwiegende Zeit in Be- und Entladung stehen und nur den geringeren Bruchteil de Nutzzeit laufen, so hängt doch auch soviel von der Initiativ des Elektrofahrers, der die Ladung seines Karrens sammelt, a daß ein Sondergedinge für ihn sich wohl rechtfertigen ließe.

Vor Aufstellung der eben erwähnten einheitlichen Grundsätz für die Gedingeregelung glaubten wir — wie historisch erwähn werden darf — in Soest in einem getrennten Gedinge für Hand arbeiter und einem solchen für Elektrofahrer die günstigste Ergebnisse zu erhalten. Es mußte freilich hierbei wieder ein Methode gefunden werden, um beide Teile, Handarbeiter wi Elektrofahrer, gleichmäßig an hoher Leistung des Elektr karrens zu interessieren. Dies ist in Soest in der Weise g schehen, daß die Leistung der Elektrokarren mit 100 % de Handarbeiter gutgerechnet wurde unter entsprechender Heral setzung der Stückzeit. Man könnte einwenden, daß dann ja i Grunde der Weg des Gesamtgedinges beschritten worden se dem ist aber nicht so: bei dem Gesamtgedinge verschwindet di Tätigkeit des einzelnen Elektroführers im ganzen und habe seine über den Durchschnitt hinausgehenden Leistungen nu verhältnismäßig geringen Einfluß auf den Verdienst der nac hunderten zählenden Belegschaft der Umladestelle und für ih selbst. Kommt aber die Leistung des einzelnen Elektroführer nicht nur als winziger Bruchteil dem Verdienst der gesamte Belegschaft, sondern direkt ihm zugute, so zeigt er einen Eif zur Ausnutzung seines Elektrokarrens, der die Verwaltun eher zur Verhütung allzu großer Überlastungen desselbe nötigt. Es ist daher in Soest auf Grund mehrfacher Versuch der Weg des getrennten Gedinges gewählt worden, nachde weder ein einheitliches Gesamtgedinge noch ein getrenntes G dinge mit geringer Prozentbeteiligung an Elektroleistungen fü die Handkarrenkolonnen sich als gleich wirksam erwiese hatten. Unterstrichen muß hier werden, daß die Unkosten fü die Verwaltung bei 100 prozentiger Beteiligung nicht höher sin als bei einem geringeren Prozentsatz, sofern die entsprechend Rückrechnung auf die Stückzeiten erfolgt. Dagegen ergab sic beispielsweise bei nur 25 prozentiger Gewinnbeteiligung noc ein überwiegendes Interesse der Handkarrenkolonnen, groß Gewichte auf weite Wege auf ihre Handkarren zu bekomme

Bei der Regelung des Gedinges dürfen die Gesichtspunkte de Arbeiters als eines erwerbstätigen Menschen, der seine Arbeit kraft bestmöglichst verwertet und der einen ausreichende Verdienst mit möglichst geringem Kräfteaufwand erzielen wil nicht aus dem Auge verloren werden. Hierdurch war es wol zu erklären, wenn in den ersten Versuchswochen — wo da Verfahren sich erst einlaufen muß und wo das richtige Geding in der Regel noch nicht gefunden sein kann, — sich Minde leistungen bei der Belegschaft ergaben. Es ist wohl wenige die Erkenntnis der Arbeiterschaft, daß durch derartig mecha nische Hilfsmittel bei gleichbleibendem Verkehr eine Verring rung der Belegschaft in Frage kommt, als vielmehr ein doppelte Gesichtspunkt, der zu einem Nachlassen der Anstrengung de Arbeiter während der Übergangszeit führt: einmal erreicht di Belegschaft, so lange die alten Gedingesätze noch gelten, di selben Verdienstsätze wie früher mit verhältnismäßig gering Kraftanspannung, da der Elektrokarren erheblich mithilft; s dann besteht die dunkle Besorgnis, es könnte eine Steigerun der Leistungen zu einer ungünstigen Ausgestaltung des neue Gedingesatzes führen.

Beide Erwägungen sind menschlich, dürfen aber andererseit nicht dazu führen, bei der Festsetzung des Gedingeverfahrer den Wirkungsgrad des Elektrokarrens zu unterschätzen. Vie mehr wird bei Festsetzung des Gedinges eine Leistung zu fo dern sein, wie sie theoretisch aus der Kapazität des Elektr karrens und aus den Erfahrungen an anderen Stellen sich e gibt. Ist erst ein solches — möglicherweise versuchsweises - Gedinge nach Ablauf der ersten Einführungswochen festgesetz so ergibt sich ganz von selbst ein Einsetzen der Vollkräfte un eine ganz wesentliche Steigerung der Leistung. Betont mu hierbei werden, daß die Einführung auch nur eines Elektr karrens als eine Änderung des Arbeitsverfahrens zu betrachte

e so einschneidend ist, daß sie eine Änderung des Gedinge-ırens fordert und rechtfertigt, wobei kein Grund vorliegt, ·l und Unebenheiten, die sich im Laufe der Zeit bei dem ·igen Gedinge herausgestellt haben, mit in den neuen Ge-ıufbau zu übernehmen. Das richtigste Gedinge wird ein s sein, welches unter richtiger Bewertung der neuen ischen Arbeitsbewältigung dem Arbeiter eine gleich hohe enstchance zubilligt, wie er sie früher hatte oder haben

? Frage, die besonderer Beachtung wert ist und insbeson-ıuch bei Aufstellung der Extraberechnung für die Elektro-ı nicht außer Betracht bleiben darf, ist die Begleitung Elektrokarren. So selbstverständlich es ist, daß der r eines Elektrokarrens ständig bei diesem sein muß, zeit-freilich als Mithelfer bei der Ladetätigkeit, so kann man er Ansicht sein über die Notwendigkeit eines ständigen ters. Da der Elektrokarren seiner Natur nach nicht nur einzelnen Kolonne dient, sondern das Gut von da mit-, wo es sich ihm am Wege bietet, so entsteht die Frage, ie Entladung des Elektrokarrens am zweckmäßigsten vor-. Auf diese Frage ist an verschiedenen Stellen ver-en geantwortet worden. Teils hat man Kolonnenleute der lekolonnen zur Hilfe beim Entladen des Elektrokarrens ıren lassen, die dann teils mit Gelegenheitsfahrten, teils ıß zu ihrer Kolonne zurückkehren; teils hat man einen gen Begleiter beim Elektrokarren, der in gleicher Weise iner Be- und Entladung tätig ist und an dem engeren Ge-des Elektrokarrenpersonals teilnimmt. Wir haben ge-, uns in Soest die Frage so stellen zu müssen, ob es zweck-ist, Leute für Fußmarschleistungen, die dort täglich ins-t Hunderte von Kilometern betragen, ohne ersichtlichen il zu bezahlen; die Frage stellen heißt sie beantworten: tsprechend haben wir uns dort für den ständigen Begleiter ieden, bei welchem auch die psychologischen Triebfedern esonderten Elektrokarrengedinges ihre Wirkungen nicht ılten. Bei kurzen Entfernungen wird man mit Fug und von einem ständigen Begleiter absehen können, wie denn lie oben erwähnten neuen Gedingegrundsätze die Stellung Begleiters als Ausnahme betrachtet wissen wollen und mit estimmung, daß der Begleiter zu Lasten der beteiligten enstgemeinschaft gehen soll, einem unwirtschaftlichen erschleiß entgegenwirken. Aber welchen Weg man hierbei vählt, jedenfalls darf man sich hinsichtlich der Rentabilität Elektrokarrens nicht dadurch Illusionen schaffen, daß man die Hilfstätigkeit des Begleiters in anderer Form den Kolonnenarbeitern zuweist. Will man die Wirtschaftlichkeit des Begleiters und die der Kolonnenhilfe mit Hinfahrt und Rückmarsch prüfen, so wird man vielmehr die tatsächliche Zahl von Köpfen und Stunden der beiden Methoden gegenüberstellen müssen. Das beste Gesamtkriterium hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit bietet letzten Endes ja die Gesamtzahl und der Preis der Verkehrstonnen der Umladung. Doch ist dies dann das Gesamtbild, nicht das Kriterium der Einzelfrage: Begleiter oder Kolonnenhilfe? Gründet ein günstiges Gesamtbild auch eine gewisse Vermutung dafür, daß auch die Einzelfragen günstig geregelt sind, so liegt der Erfolg wissenschaftlicher Betriebsführung doch gerade in der Durchdringung der Einzelvorgänge.

Inwieweit in technischer Beziehung auf größtmöglichste Wirtschaftlichkeit hingearbeitet werden kann, sei hier nur kurz gestreift, ohne dem maschinentechnischen Fachmann vorgreifen zu wollen. Die Ladung der Batterien wird sich meist ohne Schwierigkeiten mit einfachen Schalttafeln aus dem allgemeinen Stromnetz bewirken lassen, wobei es zur restlosen Ausnutzung der Stromspannung zweckmäßig ist, so viele Batterien hintereinander zu schalten, daß eine Vernichtung elektrischer Kraft durch Widerstände nicht nötig wird, vielmehr die elektrische Kraft möglichst restlos in die Batterien aufgenommen wird. Der Gummiverschleiß wird sich merkbar dadurch herabmindern lassen, daß die Räder der Triebachse, wie beim Auto selbständige Führung haben und nicht wie es bei der ursprünglichen primitiven Anordnung der Fall war, auf der Innenseite der Kurven am Boden scharren. Elektrokarren mit letztgenannter Räderanordnung werden verhältnismäßig starken Gummiverschleiß haben. Die Haltbarkeit der Plattform, die ja einer außerordentlich starken Strapazierung durch die schweren Güter ausgesetzt ist, wird günstig durch Eisenbelag beeinflußt. Daß die Plattform so niedrig sein soll, als es mit der Beweglichkeit des Karrens irgend vereinbart ist, ist oft genug ausgesprochen und liegt auf der Hand. Das oben betonte Zeitverhältnis zwischen Lade- und Fahrtätigkeit mahnt dazu, den Ladevorgang so leicht und handlich wie nur irgend möglich ist, zu gestalten.

Auch in diesem Punkte berühren sich die Interessen der Verwaltung mit den wohlverstandenen Interessen der Belegschaft; denn der Elektrokarren hat sich als ein wirksames Mittel erwiesen, ohne Überspannung der Körperkraft der Arbeiterschaft große Verkehrsleistungen zu bewältigen. In diesem Sinne wirkt er mit zu einer Hebung der Volksgesundheit.

Die englischen Eisenbahnen im allgemeinen Ausstand

lem Ausstand bei den englischen Eisenbahnen im Mai, der hmen des allgemeinen Ausstands stattgefunden hat, waren ewerkschaften beteiligt: die allgemeine Gewerkschaft der ıahner (National Union of Railway Men), die Gesellschaft okomotivführer und -heizer (Associated Society of Loco-Engineers and Firemen) und die Vereinigung des Bu-ensts (Railway Clerks Association). Die London & Nord-n gab am 2. Mai bekannt, daß sie von der Gewerkschaft senbahner benachrichtigt worden sei, ein großer Teil ihrer er werde am 3. Mai die Arbeit einstellen. Die Eisenbahn te die Ausführung dieser Absicht für einen Vertragsbruch, aber zugleich in einer öffentlichen Kundgebung die Ver-rtung für die Beförderung von Reisenden und Gütern, so-ir Verluste ab. Zu gleicher Zeit ermahnte der Leiter roßen Westbahn in einem Rundschreiben an alle Bahn-ınd Dienststellen zur Besonnenheit, ehe die Arbeit ein-t würde, überließ aber jedem die Entscheidung, wie er erhalten wolle.

Mitternacht am 3. Mai spielte sich der Eisenbahnverkehr Störung ab. An den meisten Stellen wurde der Dienst m Schichtwechsel fortgesetzt. Viele Züge setzten ihre bis weit in den 4. Mai fort, und der Betrieb wurde erst stillgelegt, als sie ihr fahrplanmäßiges Ziel erreichten. rigen wird aber der Dienstag als ein „toter" Tag be-et. Die Eisenbahnergewerkschaft hatte am 3. Mai im Ein-ımen mit den beiden anderen Gewerkschaften angeordnet, ıre Mitglieder keine Züge befördern dürften, zugleich aber vor Ausschreitungen gewarnt. Die Vereinigung der Eisenbahngesellschaften erklärte in einer Bekanntmachung, wie es die London & Nordost-Gesellschaft schon am Tage vorher getan hatte, die Eisenbahngesellschaften könnten im Falle eines allgemeinen Ausstandes keine Reisenden befördern und keine Güter zu Beförderung annehmen; soweit dies aber doch möglich sei, lehnten sie die Haftung für Verluste, Verspätungen usw. ab. Die Londoner Untergrundbahnen fragten bei den Angestellten ihrer Verwaltung an, wer bereit sei, freiwillig bei einem behelfsmäßigen Betrieb mitzuwirken.

Die Hauptsorge war dabei die Beförderung frischer Milch; die Eisenbahngesellschaften erklärten, die Durchführung der Milchzüge würde unter allen Umständen sichergestellt werden, und die Beförderung von Milch und anderen Nahrungsmitteln nach den vorher ausgearbeiteten Plänen der Regierung ist auch ohne Verzug durchgeführt worden. Der zuständige Gesundheitsminister hatte schon am 30. April einen Zivilkommissar für den Fall des Ausstands ernannt und ihm einen Stab von Beamten beigegeben, denen je ein Bezirk des Landes und in diesem eine besondere Aufgabe zugeteilt wurde.

Mit dem Ausbruch des Ausstands hoben die Eisenbahngesellschaften alle Ermäßigungen auf, die sonst im Personenverkehr gelten. Dagegen wurde die Gültigkeit von Dauerkarten auf alle Strecken ausgedehnt, die innerhalb örtlichen Geltungsbereiches der Dauerkarten liegen, auch wenn dabei längere Strecken zurückzulegen waren als diejenigen, für die die Dauerkarte zunächst vorgesehen war. Bei der London & Nord-

ostbahn wurde am Montag abend bekanntgegeben, daß alle Maßnahmen für einen Notbetrieb getroffen seien; es könne zwar nicht angegeben werden, welche Züge am nächsten Tage verkehren würden, man hoffe aber, in wenigen Tagen einen beschränkten Verkehr auf dem ganzen Netz durchführen zu können.

Am Dienstag, den 4. Mai, morgens 10 Uhr, wurde die erste Rundfunknachricht über den Stand der Dinge gegeben: der Milchverkehr wickele sich planmäßig ab; die Ruhe sei nicht gestört. Auf der Großen Westbahn seien alle Milch- und Fischzüge in Paddington richtig eingetroffen. Auch auf der London & Nordostbahn waren 14 Milch- und Fischzüge fahrplanmäßig in London angekommen.

Am Nachmittag desselben Tages wurden durch Rundfunk Freiwillige aufgefordert, sich zum Dienst bei den Londoner Untergrundbahnen und der Omnibusgesellschaft zu melden. Die Metropolitan-Eisenbahn kündigte an, daß ein 15-Minuten-Verkehr zwischen Baker Street und Harrow eingerichtet werden würde, und zwischen South Kensington und Aldgate verkehrten die Züge in 20 Minuten Abstand. Von 4 Uhr an bis abends 9 Uhr verkehrte alle Stunden ein Zug von Baker Street nach Uxbridge und Rickmansworth, und zwischen Hammersmith und Paddington fuhr alle halbe Stunde ein Zug. Freiwillige meldeten sich in überreichlicher Zahl für den Eisenbahndienst. Die Untergrundbahnen und die Omnibusgesellschaften gaben die Versicherung ab, daß sie sich bemühen würden, ihren Verkehr mit Hilfe der Freiwilligen so gut wie möglich durchzuführen.

Auch bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn wurde im Laufe des Nachmittags der elektrische Zugverkehr zwischen Guston und Watford aufgenommen. Neben Milchzügen und sonstigen Zügen für leicht verderbliche Lebensmittel verkehrten auch im Bezirk von Manchester, Derby, Nottingham usw., sowie in Schottland eine Anzahl Personenzüge.

Bei der Südbahn war eine große Zahl von Arbeitern im Dienst geblieben; trotzdem mußte der Verkehr fast gänzlich eingestellt werden, weil es in einzelnen Bahnhöfen an den nötigen Arbeitskräften fehlte. Auch hier wurden die Milchzüge nach London gefahren, und auch ein Zug nach Dover zum Anschluß an den Schiffsverkehr nach dem Festlande und ein Gegenzug zu diesem konnte abgelassen werden. Auch auf den elektrisch betriebenen Londoner Vorortstrecken fand ein beschränkter Verkehr statt.

Bei der Großen Westbahn entstanden Schwierigkeiten bei der Abförderung von Fisch in Milford Haven, wodurch 2000 Frauen an ihrer Arbeit verhindert wurden. Im übrigen verkehrten auch hier einzelne Züge, so z. B. der irische Postzug von Fishguard; die wenigen Fernzüge ließ man zur Bedienung des Ortsverkehrs überall halten.

Bei der London & Nordostbahn konnten einzelne Züge von London nach York und Manchester abgefertigt werden. In Schottland betrug die Zugzahl 28. Im Vorortverkehr wirkten Freiwillige mit, und die Lokomotivführer der Nebenbahnen, die im Dienst blieben, wurden auf den Hauptstrecken verwendet.

Am Abend des ersten Tages kündigten die Eisenbahngesellschaften durch Rundfunk an, daß sie bemüht sein würden, am nächsten Tag Verkehrsverbesserungen einzuführen. Solche Nachrichten wurden während der ganzen Zeit durch den Rundfunk ausgegeben, zunächst im Rahmen des sonstigen Nachrichtendienstes, dann aber als besondere Verkehrsnachrichten. Der Eisenbahnverkehr, namentlich im Bereich der Londoner Vorortstrecken, sowohl derjenigen mit Dampfbetrieb wie namentlich derjenigen mit elektrischer Zugförderung, wurde denn auch schon am nächsten Tag sehr erheblich ausgebaut. Diese Besserung nahm in den folgenden Tagen zu, teils weil Eisenbahner zur Arbeit zurückkehrten, teils weil die Freiwilligen mittlerweile, wenn auch nur notdürftig ausgebildet waren. Eine solche Ausbildung war ja auch zum Teil bei den Eisenbahnern, deren Zahl bald auf 100 000 stieg, nötig, weil sie an anderen Stellen eintreten mußten, als wo sie sonst arbeiteten. Es fehlte freilich immer an Lokomotivführern und Führern für Triebwagenzüge. Unter den Freiwilligen befanden sich zahlreiche Studenten und Schüler technischer Lehranstalten, deren technische Vorkenntnisse ihre Ausbildung erleichterten. Der schwache Zugverkehr erlaubte natürlich auch manche Vereinfachungen im Betriebe, und Verstärkungen des Zugverkehrs wurden häufig dadurch verhindert, daß man dann wieder die verfeinerten Verfahren des regelmäßigen Betriebes hätte einführen müssen.

Am 5. Mai verkehrten bei den vier großen Gruppen 1344 Züge; am 10. Mai wurde bei jeder einzelnen Gruppe die Zahl 1000 beinahe erreicht oder sogar überschritten, die Gesamtzahl der Züge betrug 4181, und bis zum 14. Mai war die Zahl der Züge auf 6365 gestiegen. Bei den Londoner Untergrundbahnen verkehrten die Züge in täglich zunehmender Zahl, es wurden dauernd neue Strecken in Betrieb genommen, und am Ende der Woche waren fast alle Strecken wieder in Betrieb.

Der Verkehr mit dem Festlande wurde durch mindestens eine Dampferfahrt auf der Strecke Calais—Dover dauernd aufre erhalten, und auch mit Ostende, von Southampton ausge und mit den französischen Häfen wurde am 6. und 7. Mai Verkehr wieder aufgenommen. Zur Verbindung mit Irl verkehrten Dampfer einen Tag um den anderen, abwechs zwischen Holyhead und Kingstown und zwischen Fleetwood Belfast. Eine Anzahl von Amerika kommende Dampfer wur nach Plymouth abgelenkt, und es gelang der Großen Westb deren Fahrgäste, zum Teil mit Sonderzügen, nach London bringen.

Die vier Eisenbahngruppen gaben während des Aussta täglich Zeitungen heraus, die einerseits über den Verkehr Züge unterrichten sollten, andrerseits aber auch Angaben den Stand der Dinge, über die Zahl der im Dienste gebliebe und zum Dienst zurückkehrenden Arbeiter brachten.

Am 12. Mai mittags wurde der Ausstand abgeblasen, und Eisenbahngesellschaften gaben bekannt, daß diejenigen Ar ter, die nicht bis zum 14. Mai mittags zur Arbeit zurückkehr ihren Platz anderweit besetzt finden würden. Die Große W bahn händigte den sich zum Dienst meldenden Arbeitern Erklärung aus, sie würden unter der Voraussetzung wi eingestellt, daß sie nicht von den Folgen befreit wären, die Bruch ihres Arbeitsvertrags nach sich ziehen könnte. Eisenbahnverkehr konnte natürlich nicht gleich wieder vollem Umfang aufgenommen werden, sondern die Fahrpl waren auch in den nächsten Tagen noch nach den Gesic punkten aufgestellt, die während des Ausstandes maßgeb gewesen waren. Die Rückkehr der Arbeiter vollzog sich langsam; falsche Gerüchte richteten dabei viel Schaden an, dem sie Leute, die an sich arbeitswillig waren, zurückhiel Stellenweise wurde versucht, die Aufnahme der Arbeit von Bedingung abhängig zu machen, daß alle Arbeiter wieder gestellt würden, die Eisenbahngesellschaften erklärten aber d gegenüber, daß in der nächsten Zeit der Verkehr so ge sein würde, daß sie nicht für alle Arbeiter Beschäftig hätten und daß sie Arbeitskräfte nur nach Maßgabe des dürfnisses einstellen würden. Das Gerücht, daß die Eisenb gesellschaften die Gelegenheit zu einem Abbau der Löhne nutzen würden, erwies sich als falsch; die Eisenbahnge schaften behandelten die zurückkehrenden Arbeiter auch n als neu eintretende, was für diese außer dem niedrigen fangslohn auch noch den Verlust gewisser Teuerungszuschl zur Folge gehabt hätte. Ausgeschlossen von der Wiedereins lung blieben nur die Leute, die bei Gewalttätigkeiten betei gewesen waren.

Die Zurückhaltung, die die Eisenbahngesellschaften bei W dereinstellung der Arbeiter übten, gab am 13. Mai Anlaß einer Aufforderung der Eisenbahngewerkschaften an ihre beiter, im Ausstand zu beharren. Daraufhin traten am Ab die Vertreter der Eisenbahngesellschaften und der Gew schaften zu Verhandlungen zusammen, die erst lange ergeb los blieben, schließlich aber doch zu einem Abkommen führ Nach diesem sollten die ausständigen Arbeiter nach Maßg des Bedürfnisses in der Reihenfolge ihres Dienstalters wie eingestellt werden. Die Gewerkschaften mußten zugeben, sie mit der Aufforderung zum Ausstand ein Unrecht began hatten, und anerkennen, daß die Eisenbahngesellschaften du Wiedereinstellung der Arbeiter ihr Recht auf Ersatz des Sc dens, der ihnen durch den Ausstand zugefügt worden war, n aufgäben. Die Gewerkschaften verpflichteten sich, ihre glieder nicht wieder zum Ausstand aufzufordern, ohne vor mit den Eisenbahngesellschaften verhandelt zu haben; sie w den ferner keine ihrer Mitglieder unterstützen, die auf eig Faust vorgingen, und würden keine im Aufsichtsdienst täti Bediensteten zum Ausstand veranlassen. Die Eisenbahnges schaften behielten sich vor, gewisse wieder eintretende Arbe an andere Stellen zu versetzen, und lehnten die Wiedereins lung von Leuten ab, die Gewalttätigkeiten begangen und and Arbeiter eingeschüchtert hatten. Die Gewerkschaftsfüh drückten ihre Befriedigung aus, daß der Ausstand zu Ende w und mußten sogar anerkennen, daß die Eisenbahngesellschaf sich bei den Bedingungen, die sie gestellt hatten, sehr großmü gezeigt hatten. Die Untergrund-Gruppe stellte ihre Arbe unter denselben Bedingungen wieder ein. Die Arbeiter melde sich erst zögernd, dann in immer größerer Zahl zur Wie aufnahme des Dienstes.

Am Sonnabend, den 15. Mai, hatte man noch schwachen V kehr erwartet und auch noch keine Zeit gehabt, um Vorbe tungen für eine Verstärkung zu treffen; auch die Unsicherh die noch unter den zurückgekehrten Ausständigen herrsc machte manche Maßnahmen, die nötig gewesen wären, schwie oder gar unmöglich. Der Zugverkehr war am 15. Mai ungef ebenso wie an den letzten vorhergehenden Tagen, nur den sonderen Bedürfnissen des Sonnabends angepaßt. Die Om busse und Straßenbahnen, sowie die Untergrundbahnen v kehrten fast im vollen Umfang. Am Sonntag bemühten sich Eisenbahngesellschaften besonders, ihren Güterverkehr wie

weit in Ordnung zu bringen, daß er sich in der nächsten ·he wieder regelmäßig abspielen könnte. Die Einschränkgen, die dann in dieser Beziehung noch nötig waren, waren iger auf den Ausstand bei den Eisenbahnen selbst zurückihren, als vielmehr auf den Mangel an Kohlen und auf die ·ungen im gesamten gewerblichen Leben, die erst langsam ·wunden werden können.

ber den Ersatz der ausständigen Arbeiter durch Freiwillige in dieser Zeitung schon berichtet worden. Sowohl die Reung wie die Leitungen der Eisenbahngesellschaften haben ·n warmen Dank ausgesprochen. Bilder in Railway Gazetten en u. a. Lord Moukswell, die bekannte Autorität auf dem iete des Eisenbahnwesens, sowie einen alten Herrn von ahren als Stellwerkswärter, einen der führenden Aktionäre Großen Westbahn im Gepäckdienst, Damen, darunter solche Aristokratie, als Pferdepflegerinnen in den bahneigenen Ställen, den ehemaligen Vorsteher des Bahnhofs Paddington als Zugschaffner. In welchem Geiste die Nothilfe gehandhabt wurde und aus welchen Kreisen die Nothelfer stammten, zeigt z. B. ein Abschiedsessen, das mehr als 200 von ihnen im Piccadilly Hotel veranstalteten. Die Gäste erschienen im Gesellschaftsanzug, über den manche ihre blauleinenen Dienstjacken gezogen hatten. Da viele von ihnen im Milchverkehr gearbeitet hatten, standen an Stelle von Tafelaufsätzen Milchkrüge auf den Tischen. Am Eingang lochte ein Bahnsteigschaffner die Zutrittskarten. Bei einer Tischrede berichtete der Vorsitzende des Aufsichtsrats, daß eine hervorragende Persönlichkeit, die sich als Helfer meldete, den Auftrag bekommen hatte, die Weichen, vom Bahnhof Paddington ausgehend, zu ölen. Vier Tage lang wurde nichts mehr von diesem Nothelfer gehört, bis endlich ein Telegramm von ihm einging, in dem er um mehr Öl hat.

Wk.

Sitzungen des Personenverkehrsausschusses und des Satzungsausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Personenverkehrsausschuß hatte in seiner en Sitzung in Berlin im Februar d. J. einen Entwurf regletarischer Bestimmungen für den zwischenstaathen Expreßgutverkehr aufgestellt, durch die eine eitliche Grundlage für die Ausdehnung dieses Verkehrsigs über die Zollgrenzen der einzelnen Länder geschaffen len sollte. Gerade in neuerer Zeit hatte sich ein steigendes irfnis für eine Erweiterung der Abfertigungsmöglichkeiten Expreßgut über die Landesbereiche hinaus geltend gemacht es wird der Entfaltung dieses Verkehrszweigs überall beere Aufmerksamkeit zugewendet. Der vom Ausschuß aufllte Entwurf sollte den Aufsichtsbehörden der beteiligten ler zur Genehmigung vorgelegt werden, damit die Bestimgen dann später ohne Schwierigkeit in die Tarife der einen Tarifverbände übergehen könnten. Diese Genehmigung nzwischen von der deutschen und ungarischen Aufsichtsrde erteilt worden. Die österreichische Aufsichtsbehörde zu den Bestimmungen einige kleinere Ergänzungen angt, über die der Ausschuß in seiner 88. Sitzung am 4./7. Mai in Budapest Beschluß faßte. Die Bestimmungen des Entis lehnen sich im wesentlichen an die des innerdeutschen eßgutverkehrs an. Es ist daraus folgendes hervorzuheben:

e Abfertigung von Expreßgut ist auf Stationen beschränkt, lenen sich zur Abfertigung von Expreßgut befugte Zollr befinden. Die zoll- und steueramtliche Behandlung liegt, it sie vor der Aufgabe zu bewirken ist, dem Absender, Bestimmungsbahnhof dem Empfänger ob. Die zollamtliche rtigung an der Grenze wird sich, wie sich in Verhandlunmit den Zollbehörden ergeben hat, wohl in gleicher Weise für Reisegepäck, d. h. in Deutschland nach dem Überungsverfahren der Eisenbahnzollordnung abspielen können, aß die Expreßgutstücke an der Grenze in der Regel ohne tunterbrechung mit dem Anschlußzug weiterbefördert werkönnen. Im Interesse des Verkehrs wird eine weitere Verichung der Zollabfertigung nach dem Vorgang bei den sendungen angestrebt werden. Zur Beförderung sind Getände, die sich zur Beförderung im Packwagen eignen, zussen. Gegenstände im Einzelgewicht von mehr als 100 kg ausgeschlossen. Wertgegenstände sind nur bedingungse zugelassen. Die Haftung für solche Gegenstände wird 15 RM. für ein Kilogramm beschränkt. Den Sendungen ist Expreßgutkarte beizugeben, die vom Absender auszufüllen Die Karte besteht aus zwei zum Durchschreiben eingerich- Gleichstücken, von denen eines für die Abgangsstation als nungsunterlage, das andere als Begleitpapier für die Sendient. Auf eine Karte können bis zu fünf Stücke auffert werden. Wenn der Tarif verschiedene Wege wahle vorsieht, hat der Absender den einzuhaltenden Beförde-sweg vorzuschreiben. Wird der Weg nicht angegeben, so lie Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, der ihr für den nder am zweckmäßigsten scheint. Der Absender kann auch Zug angeben, mit dem die Sendung befördert werden soll. Sendungen sind freizumachen. Nachnahmen sowie die Andes Interesses an der Lieferung sind nicht zugelassen. eßgut wird mit Schnellzügen oder anderen dem Personenehr dienenden Zügen befördert. Züge, bei denen die Berung beschränkt oder ausgeschlossen ist, werden bekanntpen. Hat die Sendung unterwegs von einem Zug auf einen en überzugehen, so kann sie statt mit dem unmittelbar ließenden auch mit dem nächstfolgenden, der Expreßgutderung dienenden Zug befördert werden. Die Lieferfrist ab nach Ankunft des Zuges, mit dem die Beförderung zu ichen hatte und nach Ablauf der für die Anmeldung oder itstellung der Sendung festgesetzten Fristen. Verzögerungen in der Beförderung, die durch die zoll- und steueramtliche Behandlung oder durch eine ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretene Verkehrsunterbrechung verursacht werden, hat die Eisenbahn nicht zu vertreten. Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn, wenn ein Schaden nachgewiesen ist, eine Entschädigung von 10 Pf. für das Kilogramm des Rohgewichts der Sendung für je angefangene 24 Stunden, höchstens aber für 14 Tage und nur bis zur Höhe der Fracht, ohne Schadensnachweis die Hälfte dieser Entschädigung zu zahlen. Bei Verlust, Minderung und Beschädigung gelten für die Haftung die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

In der 88. Sitzung wurden zu den Expreßgutbestimmungen auch noch die Abfertigungsvorschriften aufgestellt, die sich inhaltlich an die einzelnen Artikel der reglementarischen Bestimmungen anschließen. Sie stimmen mit den innerdeutschen Abfertigungsvorschriften für Expreßgut im wesentlichen überein, beschränken sich aber auf solche Bestimmungen, die für den zwischenstaatlichen Verkehr erforderlich und auch für die allgemeine Annahme im Vereinsbereich geeignet sind. Sie geben namentlich nähere Angabe darüber, welche Gegenstände zur Annahme geeignet sind, regeln das Verfahren für die Erhebung von Frachtzuschlägen bei Aufgabe von Gegenständen, die von der Beförderung ausgeschlossen sind, ferner die Ausfüllung der Expreßgutkarte, die Bezettelung der Stücke, die Beförderung und Auslieferung, die Behandlung nachträglicher Verfügungen und das Verfahren bei Unregelmäßigkeiten.

In der 88. Sitzung wurde weiter zum Zwecke der Vereinheitlichung der Fahrpreisermäßigungen für Gesellschaftsfahrten im Vereinsgebiet und zur Ausgestaltung dieser Einrichtung im Interesse der Verkehrswerbung eine Vereinbarung über die Verpflichtung der Verwaltungen zur Annahme und Durchführung von Gesellschaftsfahrten für den ganzen Vereinsbereich entworfen. Durch die Vereinbarung soll zugleich eine einheitliche Grundlage für die Tarifbestimmungen über Gesellschaftsfahrten geschaffen werden. Vor allem wird eine Erleichterung des Verkehrs in der Richtung erreicht, daß die Leiter von Gesellschaftsfahrten sich bei einer Fahrt innerhalb des Vereinsgebiets nicht mehr wie bisher mit den in Betracht kommenden Bahnverwaltungen jedes Landes in Verbindung setzen müssen, sondern daß die Gesellschaftsfahrten zu ermäßigten Preisen schon bei jeder Station oder Verwaltung für den ganzen Durchlauf im Vereinsgebiet angenommen werden können und die Durchführung der Fahrt bis zur Bestimmungsstation sichergestellt wird. Durch die Vereinbarung wird die Übernahmeverpflichtung und die Art der Vormeldung der Fahrten durch die Abgangsverwaltung geregelt. Die Ermäßigung, für die als Mindestsatz 25 % vereinbart wurde, wird bei einer Teilnahme von 30 Personen oder bei Zahlung des Fahrpreises für diese Personenzahl in der 1., 2. und 3. Wagenklasse gewährt. Dabei ist die Benutzung verschiedener Wagenklassen durch die Teilnehmer einer Gesellschaftsfahrt zulässig. Die Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl von 30 auf 20 Personen nach dem neuen Vorgang im innerdeutschen Verkehr ließ sich in der Vereinsvereinbarung zunächst noch nicht durchführen, da die österreichischen Binnentarife noch 30 Personen vorsehen. Als Mindestentfernung sind 50 km vorgesehen. Fahrtunterbrechung wird nach Maßgabe der Anmeldung gestattet. Die Abfertigung soll mit Beförderungsschein erfolgen, den der Leiter der Fahrt erhält. Die einzelnen Teilnehmer erhalten zur Erleichterung der Kontrolle Gesellschaftskarten (Zählkarten). Die näheren Bestimmungen hierüber werden von den einzelnen Tarifverbänden getroffen werden. In der nächsten Sitzung wird der Ausschuß auf der Grundlage dieser Vereinbarung einen

Entwurf für die Bestimmungen aufstellen, die zur unveränderten Übernahme in die einzelnen Tarife geeignet sind.

Den Vorsitz in den Sitzungen des Ausschusses führte der Direktor bei der Reichsbahn Stainl (RBD. Stuttgart). Im Zusammenhang mit der Budapester Sitzung, an der auch der Präsident der Geschäftsführenden Verwaltung Dr. Stapff teilnahm, fand auf Einladung der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen im Stadtwäldchen eine gesellige Zusammenkunft statt, bei der die hohe Bedeutung der Zusammenarbeit im Verein in Ansprachen des Vize-Staatssekretärs Szüts als Stellvertreter des erkrankten Präsidenten, Staatssekretärs von Kelety, und des Ministerialrats Direktors Dr. Senn der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen gewürdigt wurde. Die Ansprachen wurden von dem Präsidenten der Geschäftsführenden Verwaltung namens des Vereins und des Ausschusses erwidert, der außer dem Dank für die gastfreundliche Aufnahme in Budapest insbesondere auch den Dank für die auf langjähriger Tradition begründete treue Mitarbeit Ungarns an den Bestrebungen des Vereins zum Ausdruck brachte.

II. Der Satzungsausschuß des Vereins tagte am 19./20. Mai 1926 in Gotha unter dem Vorsitz von Ministerialrat Dr. Hiller (Gen.-Dir. der Österr. Bb.). Bei der Neuwahl der Vorsitzenden Verwaltung wurde die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen einstimmig wiedergewählt. Aus den Verhandlungen ist die Beratung eines Übereinkommens über die Gewährung von Rechtsbeistand zu erwähnen, durch das die bisherige Übung, daß die Vereinsverwaltungen sich untereinander in geeigneten Fällen auf Ansuchen Rechtshilfe leisten, in eine satzungsmäßige Form gebracht und zu einem gegenseitigen Recht gemacht werden soll. Das Bedürfnis zur Rechtshilfe ergibt sich besonders aus Anschlußverhältnissen, aus Lieferungsverträgen und bei Haftpflichtsachen, z. B. bei Beweisaufnahmen, bei Feststellung des Gesundheitszustandes in Haftpflichtfällen und ähnlichem. Der von den Österreichischen Bundesbahnen vorgelegte Entwurf für das Übereinkommen wurde im Ausschuß mit einigen geringen Änderungen angenommen. Der Rechtsbeistand umfaßt alle im Heimatstaat der ersuchten Verwaltung zum Schutze der geltend gemachten Rechte und Interessen zweckmäßigerweise zu treffenden Erhebungen und Vorkehrungen, insbesondere die Rechtsberatung, die außergerichtliche Eintreibung von Forderungen, die Beurteilung ihrer Einbringlichkeit im Zwangsvollstreckungswege nach den Vermögensverhältnissen des Schuldners, die Auswahl und Bestellung von Prozeßbevollmächtigten, die Erteilung von Aufträgen an diese, die Vertretung bei Beweisaufnahmen vor einem ersuchten Richter und auf besonderes Ersuchen auch die gesamte Prozeßführung einschließlich der Zwangsvollstreckung. Er erstreckt sich auch auf das Konkurs- und Ausgleichsverfahren und auf das Rechtsmittelverfahren. Das Übereinkommen unterliegt noch der Abstimmung unter den Vereinsmitgliedern. Es soll zum 1. Januar 1927 in Kraft treten.

Der Ausschuß befaßte sich weiter mit einer Anregung, de Gedanken der Herausgabe eines Atlasses des Weltve kehrs zu erwägen. Zweck dieses Atlasses sollte sein, de Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs, der Schiffahrt, des Luf verkehrs, des Großhandels, der Großindustrie, der Überse spedition und dem Verkehr der Reisenden zwischen Weltteil zu dienen, weil seit langer Zeit das Bedürfnis empfund wurde, einen Atlas zu besitzen, der nicht bloß über die Ve kehrsverhältnisse von Europa, sondern auch über die der a deren Erdteile Auskunft gibt. Zu dem Plan hatten sich au verschiedene große Verbände, so namentlich der Deutsche I dustrie- und Handelstag und der Reichsverband der Deutsch Industrie geäußert; die Meinungen über die Notwendigkeit u Zweckmäßigkeit eines solchen Werkes waren indes geteilt. V vielen Seiten wurde ein besonderer Verkehrsatlas nicht fü notwendig gehalten, von anderen Seiten, namentlich aus Expor und Spediteurkreisen wurde jedoch der Plan seiner Herausga lebhaft begrüßt. Auch bei den Verhandlungen im Ausschu wurde auf die großen Schwierigkeiten hingewiesen, die si der Ausgabe eines solchen Werkes entgegenstellen angesich des kleinen Abnehmerkreises, der hierfür in Frage kommt, u bei den großen Kosten, die die Herstellung eines gediegen Atlasses nach Art des geplanten verursachen würde. In vo läufigen Verhandlungen mit dem kartographischen Verl Justus Perthes in Gotha wurde dann festgestellt, daß das E scheinen des Werkes nur möglich wäre, wenn ein bedeutend Gesamtabsatz mit Sicherheit erwartet und vom Verein die A nahme einer beträchtlichen Stückzahl gewährleistet werd könnte. Die vom Verlag genannte Garantiezahl war aber w höher als der mutmaßliche Bedarf der Eisenbahnverwaltunge Unter diesen Umständen kam der Ausschuß zu dem Beschlu auf die Weiterverfolgung der Anregung zu verzichten.

Die große Zahl der staatlichen und eisenbahnseitigen Ve bände, die heute auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens b stehen, läßt die Ausgabe einer Übersicht erwünscht e scheinen, die die wichtigsten Angaben über diese Ve bände zusammenstellt und kurz über deren Zwecke, geschicl liche Entwicklung, Mitgliedschaft, Organe, Arbeitsgebiete u Einrichtungen Auskunft gibt. Der Ausschuß beschloß, ein solchen Behelf, für den dem Ausschuß bereits ein Entwurf vo lag, herauszugeben. Die Angaben des Entwurfs sollen bis z nächsten Ausschußsitzung nachgeprüft und ergänzt werden.

Der Ausschuß nahm ferner den Bericht über die wirtscha lichen Verhältnisse der Vereinszeitung entgegen u beriet über Maßnahmen zur Verminderung der Kosten u Vermehrung der Einnahmen der Zeitung. Es wurde eine g wisse Einschränkung des Umfangs der Zeitung ins Auge g faßt. Dem Schriftleiter wurde allseitig die Anerkennung üb die ausgezeichnete Führung der Zeitung ausgesprochen.

Schließlich hatte der Ausschuß über verschiedene Anträ auf Anschluß an den Verein zu beschließen. Kbr.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Zur Emission der Reichsbahn-Vorzugsaktien. Es gelangen 150 Millionen Goldmark 7 % reichsmündelsichere Vorzugsaktien Serie IV der Reichsbahn-Gesellschaft zur Ausgabe. 50 Millionen hiervon konnten fest mit 12monatlicher Sperrfrist untergebracht werden, während 100 Millionen zur öffentlichen Zeichnung zum Kurse von 95½ % in der Zeit vom 10. bis 17. Juni aufgelegt wurden.

— Lohnverhandlungen der Eisenbahner. Wie bekannt ist der in dem Lohn- und Tarifstreit zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Gewerkschaften am 29. Dezember 1925 gefällte Schiedsspruch durch Verfügung des Reichsarbeitsministers vom 16. Januar 1926 für verbindlich erklärt worden. Da die Reichsbahn-Gesellschaft der Ansicht war, daß es genüge, wenn an besonders teuren Orten die Löhne der Eisenbahnarbeiter durch Erhöhung der Ortszulage der allgemeinen Lohnzulage angepaßt würden und zudem nach ihrer Ansicht in rechtlicher Hinsicht die Verbindlichkeitserklärung dem Reichsbahngesetz widersprach, wurde von ihr zur Entscheidung der Frage, ob sie einer Verbindlichkeitserklärung unterworfen ist, das Reichsbahngericht in Leipzig angerufen. Inzwischen hatten die Gewerkschaften bei dem Landgericht I in Berlin gegen die Reichsbahn-Gesellschaft Klage erhoben, in der die Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches beantragt wurde. Das Landgericht lehnte diesen Antrag jedoch ab und schloß sich dem Standpunkt der Reichsbahn-Gesellschaft im wesentlichen an. Die Gewerkschaften haben hiergegen bei dem Kammergeric Berufung eingelegt.

Das Reichsbahn-Gericht hat nunmehr am 9. Mai d hin entschieden: Die Verbindlichkeitserklärung von Schie sprüchen über die Arbeitsbedingungen der Reichsbahnarbeit steht nicht in Widerspruch mit dem Reichsbahngesetz und d Gesellschaftssatzung. Demgemäß ist die am 16. Janu 1926 vom Reichsarbeitsminister ausgesproch ne Verbindlichkeitserklärung wirksam.

Für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist hiermit d Streit erledigt. Sie wird sich nach Zustellung der Entscheidu mit den Tarifparteien wegen Durchführung des Schiedsspruc in Verbindung setzen.

— Erleichterte Gesellschaftsreisen. Die Deutsche Reichsba Gesellschaft erleichtert jetzt die Ausführung von Gesellschaf reisen auf der Deutschen Reichsbahn. Die Mindestteilnehm zahl, die bisher auf 30 Personen festgesetzt war, ist auf Personen, und die Mindestentfernung für eine Fahrt von 50 k auf 30 km herabgesetzt worden. Für jeden Teilnehmer ei solchen Gesellschaftsreise gewährt die Deutsche Reichsbahn ei Ermäßigung des Fahrpreises um 25 %. Die Neuregelung ist a 10. Juni 1926 in Kraft getreten.

— Von München auf die Zugspitze. Seit 14. d. M. verke eine neue Art elektrischer Züge zwischen München u Ehrwald, bestehend aus einem elektrischen Triebwagen, d gleichzeitig Personenwagen ist und noch zwei weitere Perso wagen ziehen kann. Dieser neue täglich verkehrende Z braucht von München nach Garmisch 90 Minuten, von Garmi bis Ehrwald 30 Minuten und 15 Minuten erfordert der Weg v

Talstation Untermoos bis zum Ausgangspunkt der Zugspitz-
m. In den restlichen 15 Minuten fährt man auf der neuen
webebahn zum Zugspitzkamm.

– **Fahrpreiserhöhungen auf den Saarbahnen.** Mit Wirkung
n 1. April d. J. ab wurden die Fahrpreise auf den Eisen-
nen des Saargebietes für die einfachen Fahrkarten des ge-
hnlichen Verkehrs um 15 % erhöht. Die früheren Fahrpreise
1 km haben betragen in:
. Kl. 33 cts., 2. Kl. 22 cts., 3. Kl. 14,5 cts., und 4. Kl. 9,5 cts.
ie werden vom vorgenannten Tage ab betragen in:
. Kl. 37 cts., 2. Kl. 25 cts., 3. Kl. 16,5 cts. und 4. Kl. 11 cts.
)ie Preise der Zeitkarten (Monats- und Schülermonatskar-
), die bisher nicht in gleicher Weise wie die Fahrpreise für
einfachen Fahrkarten erhöht wurden, sind, um eine An-
ichung an die neuen Einheitssätze für einfache Fahrkarten
beizuführen, um durchschnittlich 43 % erhöht worden. Auch
rden vom gleichen Zeitpunkte ab Monatskarten 4. Klasse für
Angestellten eingeführt. Diese werden nur an Angestellte
gegeben, die Pflichtbeiträge zur Angestelltenversicherung
len und an Beamte, deren Jahreseinkommen unter 18 000 Fr.
bleibt. Die Preise der Angestelltenkarten wurden gegenüber
Preisen für Monatskarten 4. Klasse des gewöhnlichen Ver-
rs um 35 % niedriger gehalten.
:ine Erhöhung der Arbeiterzeit- und -Rückfahrkarten konnte
n 1. April d. J. mit Rücksicht auf schwebende Lohnverhand-
gen nicht durchgeführt werden.
nfolge des weiteren Sinkens des Franken und weiterer all-
neiner Preissteigerung mußten mit Wirkung vom 1. Juni
J. ab die Fahrpreise für die einfachen Fahrkarten und für
natskarten des gewöhnlichen Verkehrs um weitere 15 % er-
it werden. Hierdurch erhöhten sich die Einheitssätze für
fache Fahrkarten vom genannten Tage ab für das Tarif-
ometer auf in:
1. Kl. 44 cts., 2. Kl. 29,5 cts., 3. Kl. 19,5 cts. und 4. Kl. 13 cts.
:ine Erhöhung der Preise für Angestelltenkarten wurde nicht
genommen. Dagegen wurden die Arbeiterfahrkarten mit
rkung vom 1. Juni d. J. ab erhöht und zwar
) die Arbeiterzeitkarten (Monats- und Wochenkarten) um
% und
) der Einheitssatz der Arbeiterrückfahrkarten von 4,5 auf
ts., mithin um rund 55 %.
Veiterhin erfuhren die Frachtsätze für Gepäck und Expreß-
eine Erhöhung um 33⅓ %. Hiernach wurden die Frachtsätze
je angefangene 10 kg und 1 Tarifkilometer
für Gepäck von 1,4 auf 1,9 cts. und
für Expreßgut von 3 auf 4 cts.,
vie die Mindestfrachtpreise für Gepäck von 2 Fr. auf 3 Fr.
l
für Expreßgut von 3,5 Fr. auf 5 Fr.
öht.

– **Die Zugtelephonie auf der Strecke Berlin-München.** Nach-
n nunmehr Erfahrungen über den Bau und den Betrieb der
gtelephonie auf der Strecke Berlin-Hamburg vorliegen,
rden jetzt auch die Arbeiten auf der Strecke Berlin-München
eder aufgenommen, die bereits im vorigen Jahre auf der
lstrecke München-Nürnberg begonnen wurden. Die Schwie-
keiten bestanden auf der Strecke Berlin-Hamburg in der
uptsache darin, zeitweise gleichzeitig von vier Zügen aus
e gegenseitige Störung zu senden und zu empfangen. Diese
ge ist jetzt als gelöst zu betrachten. Die neuen technischen
agen auf der Strecke Berlin-München erstrecken sich auch
die Unschädlichmachung des Einflusses, den die Hoch-
nnungsleitungen der elektrisierten Streckenteile ausüben.
der Inbetriebnahme der Zugtelephonie auf der Strecke
rlin-Halle-München werden auch die benachbarten Gebiete,
besondere die Stadt Leipzig, in die Zugtelephonie einbezogen
rden. Es ist zu hoffen, daß, wenn sich nicht noch unerwar-
e Schwierigkeiten einstellen, am Ende dieses Sommers das
te Zugpaar der Strecke Berlin-München mit Zugtelephonie
gerüstet sein wird.

– **Die 65. Hauptversammlung des Vereins Deutscher
genieure** fand am 12. und 13. Juni in Hamburg statt. Sie
rde von dem Vorsitzenden Dr.-Ing. Carl Wendt, Direktor der
upp-Werke, mit einer längeren Ansprache eröffnet, in der er
die Beziehungen zwischen Staat, Technik und Wirtschaft
ging. Eine Reihe von wichtigen Fragen (Dieselmotor,
weißtechnik, Schiffbau usw.) wurden in Vorträgen be-
ndelt. Die goldene Grashof-Denkmünze wurde an Dr.-Ing.
ahms für seine bahnbrechenden Arbeiten im Schiffbau, ins-
ondere dem Studium der Schwingungserscheinungen, ver-
hen.
Als Ort der nächsten Sitzung wurde Mannheim gewählt.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesell-
schaft sind ernannt: zum Reichsbahnoberrat: die Reichsbahnräte
Grabherr, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion Ulm,
Karl Reinicke, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungs-
werks Meiningen, Buddenberg, Mitglied beim Eisenbahn-
Zentralamt in Berlin, und Lauenstein bei der Betriebsdirek-
tion Dresden Altstadt; — zum Reichsbahnrat: die Reichsbahn-
baumeister Werner Fischer beim Eisenbahn-Betriebsamt 2
Stettin, Stroebe, van Hees und Rüter beim Eisenbahn-
Zentralamt in Berlin, Franz Schuhmacher beim Eisenbahn-
Abnahmeamt 1 Berlin und Erich Müller beim Eisenbahn-Aus-
besserungswerk Königsberg (Pr.), sowie der Reichsbahnassessor
Dr. jur. Friebe bei der Reichsbahndirektion Oppeln; — zum
Reichsbahnoberamtmann: der Reichsbahnamtmann Freun-
dorfer bei der Gruppenverwaltung Bayern in München; —
zum Reichsbahnamtmann: die Eisenbahnoberinspektoren Güss-
gen in Essen, Theodor Franke in Frankfurt (Main), Stehr
in Braunschweig, Henrich in Wiesbaden, Schwarzer in
Oppeln, Lüschen in Oldenburg, Reiniger und Crusius
in Dresden, die Bahnhofsoberinspektoren Rumpen in Rheydt
und Hafner in Würzburg, der technische Eisenbahnober-
inspektor Johann Schneider in Gleiwitz, der Eisenbahnbau-
oberinspektor Wickel in Dresden, der Eisenbahn-Maschinen-
oberinspektor Schmeitzner in Dresden und der Eisenbahn-
Werkoberinspektor Gunzelmann in Nürnberg.
Versetzt sind: die Reichsbahnräte Prang, Vorstand
des Eisenbahn-Verkehrsamts Gera, zur Hauptverwaltung in
Berlin, Jansen, Leiter der Betriebsabteilung Arnsberg des
Eisenbahn-Ausbesserungswerks Schwerte, als Leiter einer Ab-
teilung zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Recklinghausen, und
Kurt Lehmann, Leiter einer Abteilung des Eisenbahn-Aus-
besserungswerks Recklinghausen, zur Reichsbahndirektion
Berlin.
Übertragen ist dem Reichsbahnrat Pichier in Magde-
burg die Stellung als Mitglied bei der dortigen Reichsbahn-
direktion.
Beauftragt sind mit der Wahrnehmung der Geschäfte
von Leitern neuerrichteter Abteilungen: die Reichsbahnober-
räte Mogk bei der Reichsbahndirektion Altona (Tarif- und
Verkehrsabteilung), Hilgers bei der Reichsbahndirektion
Berlin (Abteilung für Haushalts- und administrative Strecken-
angelegenheiten), und Dr. jur. Witte bei der Reichsbahn-
direktion Elberfeld (Abteilung für Personalangelegenheiten).
Ausgeschieden ist der Reichsbahnbaumeister Dr.-Ing.
Flügel, bisher in München, auf seinen Antrag.
Gestorben sind: der Reichsbahnoberrat Eduard Schmid,
Mitglied der Reichsbahndirektion Stuttgart, und der Reichsbahn-
amtmann Bartelt, Vorstand des Landmesserbüros bei der
Reichsbahndirektion Stettin.

Österreich.

— **Eröffnung der Raxbahn.** Am 9. Juni wurde durch den
Bundespräsidenten Dr. Hainisch in Anwesenheit von Mit-
gliedern der Regierung und der gesetzgebenden Körperschaften
sowie zahlreicher Vertreter aus den Kreisen der Industrie, des
Handels und Verkehrs und inländischer und ausländischer
Pressevertreter die Seilschwebebahn auf die Hochfläche der
Rax eröffnet.

— **Bewilligung zu technischen Vorarbeiten.** Das Bundes-
ministerium für Handel und Verkehr hat die Bewilligung zu
technischen Vorarbeiten für eine Seilschwebebahn von
Hallein nach Dürnberg erteilt.

— **Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.**

	Februar	März
Betriebsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Zugkilometer	3 364	3 667
1000 Wagenkilometer	60 673	64 206
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer		
der Personen führenden Züge	34 729	39 635
der Güterzüge	299 296	305 201
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der Verkehrssteuern (vorläufiges Ergebnis) 1000 S	35 741	39 826
Davon Personen- und Gepäckverkehr	10 277	11 785
Davon Güterverkehr	25 464	28 041

— **Privatreklamationsbüros.** Das Bundesministerium für
Handel und Verkehr hat mit einer Verordnung vom 18. Mai
1926 die Geltendmachung von Forderungen an Transportanstal-
ten aus dem Frachtgeschäfte im fremden Namen und auf fremde
Rechnung, sofern dieses Geschäft nicht von Inhabern des Spe-
ditionsgewerbes hinsichtlich der von ihnen selbst zur Beförde-
rung übernommenen Güter betrieben wird, an eine Konzession
gebunden.

— **Die Verkehrsschutzausstellung.** Am 5. Juni eröffnete Bundespräsident Hainisch die im Österreichischen Museum für Kunst und Industrie in Wien untergebrachte Verkehrsschutzausstellung. Ein Rundgang durch die mit Geschmack ausgestatteten Räume des Museums führt den Besucher an einer Bücherschau, an zwei Krankentransportwagen der Rettungsgesellschaft und des Roten Kreuzes (neueste Modelle) vorüber, zu einer buntfarbigen Sammlung von Unfallverhütungsbildern. Eine Polizeiausstellung im kleinen bringt eine Übersichtskarte über die Verkehrsunfälle des Jahres 1925, die städtischen Straßenbahnen zeigen neue Statistiken über Verkehr und Unfälle.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen zeigt bewegliche Modelle, so Bahnschranken mit Vorläutewerk älterer und neuerer Bauart, ferner Bilderstatistiken über Verkehrsunfälle.

Wie der Verkehr in anderen Städten geregelt ist, zeigen die Ausstellungen von Hamburg, Prag, München und Berlin. Die Amsterdamer Polizei führt einen elektrisch betriebenen Haltzeichenapparat vor. Die Werbebilder aus Deutschland, England und Amerika veranschaulichen die Gefahren und warnen die Reisenden. Die drei anschließenden Räume sind der Automobilindustrie und der Autozubehörindustrie vorbehalten.

Auf Anregung der Direktion der städtischen Straßenbahnen fand im Rahmen der Verkehrsschutzausstellung nach englischem und amerikanischem Muster vom 7. bis 13. Juni eine Unfallverhütungswoche statt, zu deren Einleitung ein Straßenbahnwagen mit Bildern und Plakaten das gesamte Schienennetz der Straßenbahnen befuhr. Überdies war an die großen, industriellen, kaufmännischen und gewerblichen Verbände der Aufruf ergangen, während dieser Woche auf alle Angestellten belehrend einzuwirken, damit im Betriebe und auf der Straße mehr Vorsicht geübt und die Zahl der Unfälle nach Möglichkeit herabgemindert werde. Im gleichen Sinne sollten Eltern und Lehrer auf die Kinder einwirken.

— **Energiewirtschafts- und Verkehrsausstellung Wien 1927.** In einer Sitzung des Arbeitsausschusses des Ausstellungsausschusses für die im kommenden Jahr in Wien stattfindende Energiewirtschafts- und Verkehrsausstellung wurden unter dem Vorsitz des Handelsministers Dr. Schürff die Grundzüge der Ausstellung endgültig festgelegt. Die Energiewirtschaftsausstellung wird umfassen: a) bewegte Luft; b) Schwerkraft (Wasserkräfte); c) Wärme (Speicher- und Verbrennungswärme) und Wärmeumwandlung; d) elektrische Energie (Umformung, Leitungswesen, Speicheranlagen); e) chemische Energie und f) Lichtenergie. Mit der praktischen Anwendung der Energiewirtschaft werden in der Verkehrsausstellung folgende Gruppen im Zusammenhang stehen: Landverkehr (Bahn- und Straßenverkehr), Wasser- und Luftverkehr, Nachrichtenverkehr (Presse, Post, Telegraphie, Fernsprech-, Funk- und Radioverkehr), ferner Verkehrsschutz, Fremdenverkehr und Verkehrswerbung.

— **Eisenbahnbrückenbau im Film.** Die Bundesbahnen führten in der Wiener Urania durch drei anschauliche Filme vor, in welcher Weise Eisenbahnbrücken ausgewechselt werden, ohne daß der Verkehr darunter leidet. Der erste Film zeigte die Auswechslung der Eisenbahnbrücke über die Donau bei Steyregg. Für den Laien sehr verständlich war der Film, welcher die Auswechslung einer Brücke der Berliner Stadtbahn über die Spree zeigte, denn außer den Filmaufnahmen, welche den tatsächlichen Bau zeigten, gab es auch schematische Darstellungen, welche jede einzelne Etappe des Baues klarmachten. Szenisch prachtvoll war die Verstärkung der Trisanabrücke, der größten Eisenbahnbrücke Österreichs, die eine Spannung von 120 m aufweist und in einer Höhe von 86 m über den Talgrund führt.

Niederlande.

— **Die Groningsche Nebenbahn-Gesellschaft,** deren Linien Sauwerd-Roodeschool und Winsum-Zoutkamp von der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft betrieben werden, hat im Jahre 1925 etwas geringere Einnahmen erzielt als 1924, was in erster Linie auf das milde Winterwetter 1924/1925 zurückzuführen ist. Auf die Anteile Sauwerd-Roodeschool werden 5 %, auf die Anteile B Winsum-Zoutkamp 1½ % Dividende verteilt.

— **Die Eisenbahn-Gesellschaft „De Veluwe",** deren Linie Ede-Nijkerk die Staatsbahnbetriebsgesellschaft (Niederl. Zentralbahn) betreibt, verteilt für 1925 eine Dividende von 6 % (1924: 8 %). Die Gesellschaft erhält als Pacht 6500 fl.; hiervon sind 2000 fl. an den Niederländischen Staat zu zahlen.

Übrige europäische Länder.

— **Estnische Anleihe.** Die estnische Regierung hat bei Royal Exchange Assurance Co. in London eine Anleihe in H von 130 000 L aufgenommen. Die Anleihe, die durch eine rantie der englischen Regierung zustande gekommen ist, d deren es gelungen ist, sie bei einer 5 %igen Verzinsung z Kurse von 98¼ unterzubringen, soll lediglich zum Ankauf Eisenbahnmaterial in England dienen.

Es wird angenommen, daß das anzukaufende Eisenbahnma rial in der Hauptsache bei dem Bau der neuen schmalspuri Strecke Pernau-Eidaperre Verwendung finden wird, dem allgemein besonderes Interesse entgegenbringt und der Zweck hat, die Verbindung zwischen Pernau und Reval wes lich abzukürzen.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife in Polen.** Wie der A Tarifanzeiger meldet, sind am 10. Juni d. J. Erhöhungen Tarife in Kraft getreten, und zwar auf Entfernungen von 1 300 km um 10 % und von 301—600 km um 5 %. Die Tarifbild von 601—900 km ist durch Aufstellung einer neuen Staffel art, daß zunächst bei 601 km angefangen noch Erhöhungen kommen, die bis 900 km vollkommen verschwinden, währ auf Entfernungen über 900 km kleine Ermäßigungen auftre

Auch die Stationsgebühren werden erhöht, und zwar für gut sowie Klasse I und II um 15 Groschen, für die Klassen und IV um 10 Groschen und für die übrigen Klassen 5 Groschen.

— **Nachnahmen im Güterverkehr zwischen der Tschec slowakei und Deutschland.** Mit sofortiger Gültigkeit sind direkten deutsch-tschechoslowakischen Güterverkehr Na nahmen bis zur Höhe des Wertes des beförderten Gutes gelassen. Der Nachnahmebetrag ist nur in der Währung Versandlandes anzuführen. Damit ist die bisherige Beschr kung der Zulässigkeit von Nachnahmen bis zum Betrage 8000 Kc aufgehoben worden.

— **Kaschau-Oderberger Bahn.** Mit Rücksicht darauf, Ungarn mit der Tschechoslowakei noch keinerlei Verträge sitzt, nach denen die Frage der Sitzverlegung einzelner Unt nehmungen aus einem Staate in den anderen geregelt wer könnte, sind gegenwärtig Verhandlungen im Zuge, die Sitzverlegung der Direktion der Kaschau-Oderberger Ba deren Sitz bis jetzt in Budapest war, nach Prag zum Geg stande haben. Es ist Aussicht vorhanden, daß diese Frage vernehmlich geregelt wird, zumal 94 % der Aktien dieser Ba sich im Besitz des tschechoslowakischen Staates befinden.

— **Hochwasserschäden in Rumänien.** Am 4. Juni und folgenden Tagen sind in den südöstlichen Karpathen au gewöhnlich heftige Regengüsse niedergegangen. Infolge immer weiter um sich greifenden Waldverwüstungen kan diese Niederschlagsmengen zum großen Teile sofort zum fluß und verursachten in allen südlichen und östlichen Abfl tälern gewaltige Flutwellen. Einzelne Flüsse, wie der Bu und der Milkow, brachten es auf das Doppelte der jew bisher beobachteten sekundlichen Abflußmengen. Die Z störungen an Eisenbahnlinien waren dementsprechend a gedehnt. Über eine Woche hindurch war jeder Verk zwischen Bukarest und der Moldau bzw. der Bukowina unt brochen. Die Linie Buseu-Nehoiasch im Buseutale ist derma zerstört worden, daß Stimmen laut geworden sind, diese Li bis zum Ausbaue der geplanten Hauptlinie Kronstadt-Bus die auch durch das Buseutal führen soll, gänzlich aufzulass

Die Hauptverkehrslinien sind inzwischen wieder hergest worden, außer der Linie Buseu-Maraschescht, de Herstellung nicht vor Monatsfrist zu erwarten ist, da hier Milkowfluß seine große Betonbogenbrücke durch Unterwasc der Fundamente zerstört hat. Der Verkehr der Bukar Czernowitzer Hauptlinie wird inzwischen teils durch steigen, teils durch Umleitung über Galatz abgewickelt.

— **Die IV. Wagenklasse bei den rumänischen Staatsbah** hat sich, wie zu erwarten war, als eine schwere Beeinträ tigung der Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes erwiesen. rumänischen Staatsbahnen haben in Ansehung der zahlreic Unzukömmlichkeiten dieses Betriebes die Staatsregierung sucht, ihn auflassen zu dürfen, der Ministerrat hat dem suchen jedoch nicht stattgegeben.

— **Die Kreiseisenbahnräte der schweizerischen Bundesbahn** Die Mitglieder der Kreiseisenbahnräte der Bundesbahnen wa in Bern Ende Mai zur fünften gemeinsamen Sitzung unter d Vorsitze des Leiters des eidgenössischen Post- und Eisenba departements zusammengetreten. Es wurde die Abrechnung Bundesbahnen für 1925 und anschließend die Finanzlage Bundesbahnen überhaupt besprochen. Hierbei nahm der Lei

Versammlung die Gelegenheit wahr, die Mitglieder der eisenbahnräte zu ersuchen, in den kantonalen Regierungen im eidgenössischen Parlament ihren Einfluß geltend zu en, um die Bundesbahnen vor zu weitgehenden Anforde- n in Bau-, Fahrplan- und Besoldungsangelegenheiten zu zen.

ter anderem wurde auch wieder die Frage des den Eisen- n durch den Kraftwagen bereiteten Wettbewerbs be- hen und seine eingehende Erörterung in einer der nächsten ngen in Aussicht gestellt, da die Untersuchungen noch nicht chlossen seien.

Reiseverkehr Italiens im Jahre 1925. Trotz der während heiligen Jahres gewährten Reisebegünstigungen haben 2 Reisende mehr als im Vorjahre (1924) vorgezogen, sich hre Reisen nach Italien der bestehenden direkten inter- nalen Fahrkarten zu bedienen. Wie aus folgender Auf- ng zu ersehen ist, haben nur die Reisenden I. Klasse, und meist aus Italien abgenommen.

Verkaufte direkte Fahrkarten

	Klasse			Zusammen
	I	II	III	
1925				
talien . .	45 746	122 113	161 454	329 313
„ . .	65 233	154 832	236 321	456 386
usammen	110 979	276 945	397 775	785 699
1924				
talien . .	51 840	114 882	136 044	302 766
„ . .	65 835	123 329	182 747	381 911
usammen	117 675	238 211	318 791	674 677
terschied	— 6 696	+ 38 734	+ 78 984	+ 111 022

anteiligen Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen iese direkten Fahrkarten beliefen sich, mit Berücksichti- einer Mindereinnahme von über 1½ Million Lire der texpreß-Luxuszüge, auf ungefähr 7 Millionen Lire. Hier- ind jedoch die im Mai 1925 in Kraft getretenen Tarif- ungen, die mit 2½ Millionen Lire zu bewerten sind, zu ksichtigen.

stärkste Verkehr von Italien nach dem Ausland ergab m April und September und nach Italien im April und Juli; hwächsten Verkehr weist in beiden Richtungen der Monat r auf.

Die Einnahmen der italienischen Staatsbahnen. Die Ge- ehreinnahme in den ersten 9 Monaten des laufenden Rech- jahres beträgt fast 724 Millionen Lire, von denen 243 Mil- Lire auf den Personen- und 481 Millionen Lire auf den verkehr entfallen.

Eine Eisenbahnfähre zwischen Frankreich und England. erkehr der Eisenbahnfähre zwischen Zeebrügge und Har- also zwischen Belgien und England, hat in Frankreich den h ausgelöst, auch eine solche Verbindung mit England zu n, ohne auf die Vermittelung einer ausländischen Eisen- auf dem Festlande angewiesen zu sein. Die Handels- er von Roubaix hat beschlossen, zugunsten einer solchen ndung bei den zuständigen Stellen Schritte zu tun, und andelskammer von Tourcoing hat sich ihr angeschlossen. eue Fähre sollte namentlich dem Osten und Norden Frank- zugute kommen und die Ausfuhr von Waren fördern, ch ihrer Natur und ihrem Wert die Verpackung, wie sie ne Seereise nötig ist, nicht tragen können.

Ein österreichisches Verkehrsbureau in Paris. In Paris kürzlich die Eröffnung des Touristischen Verkehrs- s der Österreichischen Bundesbahnen statt, das im Ge- der Internationalen Schlafwagengesellschaft unter- ht ist.

Lokomotiven und Ölfeuerung in England. Die London-, d- und Schottische Eisenbahn besitzt vier Lokomotiven lfeuerung, mit denen sie in der letzten Zeit eine Anzahl chsfahrten ausgeführt hat. Diese werden noch fortgesetzt, enn sie zur Zufriedenheit ausfallen, sollen 100 Lokomo- ebenso ausgerüstet werden. Auch die Südbahn will einige otiven auf Ölfeuerung umstellen. Diese Lokomotiven und mstand, daß die London-, Midland- und Schottische Eisen- zur Zeit eine Anzahl Lokomotiven mit Ölfeuerung be- um ihre Kohlenvorräte zu schonen, haben Anlaß zu dem ht gegeben, sie beabsichtige überhaupt zu Ölfeuerung über- en.

besitzt nämlich einige Lokomotiven, die sowohl mit Öl ich mit Kohlen beheizt werden können. Diese haben bei dem Ausstand in den Kohlenzechen im Jahre 1919 gute Dienste getan, und das gleiche kann von ihrer augenblick- lichen Verwendung gesagt werden, wo es darauf ankommt, Kohlen zu sparen. Man hält es in England nicht für ausge- schlossen, daß Ölfeuerung eines Tages die Regel im Lokomotiv- betrieb bilden wird, diese Zeit ist aber noch nicht gekommen. Dafür ist die Kohle in England jetzt noch zu billig und das Öl zu teuer; überdies ist die Kohle ein einheimisches Erzeug- nis, und das Öl muß aus dem Auslande bezogen werden. Anders liegen die Verhältnisse da, wo das Öl an Ort und Stelle ge- wonnen wird, wie z. B. in einigen Teilen von Rußland und von Nordamerika, oder wo sowohl Kohle wie Öl aus dem Auslande eingeführt werden muß, wie z. B. in großen Teilen von Süd- amerika.

Fremde Erdteile.

— Die Auswanderungsmöglichkeiten nach den Vereinigten Staaten. Während bisher bekanntlich die Einwanderungsanteile der einzelnen Länder prozentual nach der Einwanderung von 1890 festgelegt sind, wird ab 1. Juli 1927 ein grundlegender Wandel in den bisherigen Einwanderungsbestimmungen ein- treten. Es wird in Zukunft der rassenmäßige Ursprung der gegenwärtigen Einwohnerschaft der Vereinigten Staaten die Grundlage für die Einwanderungsquoten bilden. Während dadurch die englische Beteiligung sich mehr als verdoppeln würde, würde der deutsche Anteil sich um 60 % verringern. Andererseits würde Irland eine um etwa 20 000 Anteile geringere Quote be- kommen, während Italien, Rußland, Österreich und Ungarn eine erhebliche Erhöhung ihrer allerdings ziemlich geringen Anteile verzeichnen könnten. Man rechnet in Kreisen der deutschen nordatlantischen Passagierschiffahrt mit einem Einnahmeausfall von etwa 3 Millionen Dollar. Besonders schmerzlich ist auch die Quotenverringerung für Irland, da gerade die Hamburg-Ame- rika-Linie seit geraumer Zeit durch Anlaufen von Queenstown Irland in ihren Dienst aufgenommen hat. Demgegenüber wer- den die englischen Reedereien, allein um die englische Quote abzubefördern, Schwierigkeiten haben, den gesamten englischen Auswandererverkehr zu bewältigen, falls die Quote von England in vollem Umfange in Anspruch genommen wird. Die deutsche Auswanderung wird sich nach Ablauf des nächsten Auswande- rungsjahres (1. Juli 1926 bis 30. Juni 1927) mehr und mehr auf andere Gebiete, besonders Südamerika, einstellen müssen. Wir geben anschließend die Anteile wieder, die den hauptsäch- lichsten europäischen Ländern auf Grund des augenblicklichen Gesetzes und der geplanten Regelung ab 1. Juli 1927 zustehen:

	Vom 1. 7. 26—30. 6. 27:	Ab 1. Juli 1927:
England	34 007	85 135
Deutschland	51 227	20 028
Irland	28 567	8 330
Italien	3 845	5 716
Polen	5 982	4 536
Rußland	2 248	4 002
Schweden	9 561	3 072
Niederlande	1 648	2 762
Österreich	785	2 171
Frankreich	3 954	1 772
Ungarn	473	1 521
Tschechoslowakei	3 073	1 359

— Der bauliche Zustand der Eisenbahnen von Mexiko. Durch die politischen Umwälzungen in Mexiko waren auch die Eisen- bahnen stark mitgenommen. Der Oberbau und die Streckenaus- rüstung waren in einen Zustand der Verwahrlosung geraten, wenn sie nicht geradezu zerstört worden waren, und nament- lich die Hochbauten hatten durch Feuersbrünste gelitten. Seit Ruhe und Ordnung auf politischem Gebiet zurückgekehrt sind, hat sich auch der Zustand der Eisenbahnen gebessert. Ein Amerikaner, der in der letzten Zeit Mexiko bereist hat, be- zeichnet die Eisenbahnen von Mexiko als gleichwertig mit den- jenigen der Vereinigten Staaten. Das gilt vermutlich von den Hauptstrecken, aber auch Zweigbahnen sind heute in weit besserem Zustande als früher. Bei dem heißen, feuchten Klima großer Teile des Landes leiden die Gleise stark, und das machte sich namentlich bemerkbar, als während der Revolution die Unterhaltung im Argen lag. Solche Schäden sind aber mitt- lerweile beseitigt. Auf den Hauptbahnen liegen zum Teil Schienen von 43 kg/m und 38 kg/m Gewicht, auf anderen Strecken wird der Oberbau verstärkt, indem schwerere Schienen eingelegt werden. Auf den Schmalspurbahnen kommen noch Schienen von 20 kg/m Gewicht vor, aber auch hier gibt es Strecken, die mit Schienen von 30 kg/m bis 38 kg/m Gewicht ausgestattet sind. Bei den Staatsbahnen liegen in Krümmungen Unterlagplatten auf den Schwellen, die in den höher gelegenen Gegenden aus Kiefer, in den Niederungen aus Hartholz be- stehen. Der Zustand der Schwellen läßt zu wünschen übrig. Sie leiden auf manchen Strecken unter dem starken Verkehr, auf anderen unter den Witterungseinflüssen, und es hat Schwie- rigkeiten, Ersatz zu beschaffen, weil die Wälder im Ver-

schwinden begriffen sind. Ein Ausfuhrzoll soll die Ausfuhr von Schwellen unterdrücken. Bis 1922 wurden die Schwellen allgemein ungetränkt verwendet. Von den neuerdings geschaffenen zwei Tränkanstalten kann die eine monatlich 120 000 Schwellen tränken. Die Mexikanische Eisenbahn war eine der ersten, die Eisenschwellen verwendete, und hat deren Gebrauch bis heute auf dem größten Teil ihrer Strecken beibehalten.

Auf den Hauptstrecken der Staatsbahnen sind die Gleise meist mit Schotter verfüllt. Auf einigen Strecken ist das Verfüllen noch im Gang; auf manchen sind nur die gekrümmten Strecken und Steigungen beschottert. Statt Steinschlag wird auch Erde, Schlacke und gebrannter Ton zum Verfüllen der Gleise verwendet.

Auf den meisten Hauptstrecken bestehen die Brücken aus Stein oder haben ein eisernes Tragwerk. Auf einigen Strecken, die durch die Umwälzungen besonders gelitten haben, finden sich noch behelfsmäßige Holzbauwerke. Die mexikanischen Maurer sind in Amerika als tüchtig bekannt, und das Mauerwerk der Brücken und Durchlässe ist daher sachgemäß ausgeführt. Auf den Nebenbahnen finden sich neben eisernen Brücken noch zahlreiche aus Holz.

Die Hochbauten haben durch die Revolution am meisten gelitten, sie waren geradezu alle zerstört. Die Mehrzahl ist aber wieder aufgebaut, manche allerdings nur in einstweiliger Form. Viele Unterkunftsräume bestehen auch aus bedeckten Güterwagen. An einigen Hauptstrecken finden sich aber auch stattliche Neubauten aus Stein.

Seit 1920 ist das Netz der Staatsbahnen um 130 km vergrößert worden. Eine Anzahl Bahnhöfe ist erweitert, auch neue sind angelegt worden. Die meisten Verbesserungen sind im Norden des Landes vorgenommen worden, ein Zeichen dafür, daß sich dort, außer in der Nähe der Hauptstadt, der Schwerpunkt des wirtschaftlichen Lebens befindet. Bei der Mexikanischen Eisenbahn bestanden früher die Bahnhofsgebäude aus Holz; sie sind alle, einige davon wiederholt, durch Feuer zerstört worden; nunmehr sind sie in Stein wieder aufgebaut worden.

— **Holzschwellen gegen Eisen in Argentinien.** Auf Grund einer gesetzlichen Bestimmung versagt die Regierung der Buenos Aires Westbahn die Genehmigung zur Verwendung von Eisenschwellen, die diese auf einer im Bau befindlichen Zweigstrecke verwenden möchte; sie besteht vielmehr darauf, daß Holzschwellen aus einheimischem Hartholz verwendet werden.

— **Verpachtung der chilenischen Staatsbahnen.** In den amtlichen und den am Wirtschaftsleben beteiligten Kreisen von Chile wird die Frage einer Verpachtung der Staatsbahnen lebhaft erörtert. Die Ansichten darüber sind geteilt. Der Verkehrsminister hat erklärt, daß er von Verhandlungen über eine Verpachtung der Staatsbahnen nichts wisse, hat sich aber auch zugleich als Gegner einer derartigen Maßnahme bekannt; er führte dabei aus, jeder Staat solle die unbeschränkte Herrschaft über seine Eisenbahnen besitzen und diese unter keinen Umständen privaten Unternehmern überlassen. In bezug auf die Notwendigkeit einer Hebung des Eisenbahnverkehrs in Chile fügte er hinzu, daß die Eisenbahnfrage seines Landes von derjenigen anderer Staaten sehr erheblich abweiche. Der Eisenbahnrat und die Verwaltung widmeten den einschlägigen Fragen, die eingehender Erörterung bedürfen, ihre volle Aufmerksamkeit. Der Minister will nicht nur dem Gedanken, die Staatsbahnen zu verpachten, äußersten Widerstand entgegensetzen, sondern auch seinen vollen Einfluß aufwenden, um derartige Pläne zum Scheitern zu bringen.

— **Eine Gebirgsbahn in Queensland.** Zur Förderung der Besiedelung des Landes hat die Regierung von Queensland eine Fläche von fast 8000 qkm aufgeteilt und an landwirtschaftliche Siedler überwiesen, die auf dem fruchtbaren Boden Ackerbau und Viehzucht treiben sollen. Das Land liegt auf einer Hochebene, die sich in steilem Anstieg über das tiefer liegende Land bis zu 460 m über den Meeresspiegel erhebt. Um die Anförderung der landwirtschaftlichen Maschinen und die Abförderung der Erzeugnisse zu ermöglichen, mußte eine Eisenbahnverbindung nach dem Hafen Gladstone geschaffen werden. Die zu diesem Zweck gebaute Eisenbahn überwindet auf einer Länge von 10,5 km einen Höhenunterschied von 238 m. Die Steigung der in Kapspur (1,067 m) angelegten Eisenbahn ist fast dauernd 1 : 33. Es waren sechs Tunnel von zusammen etwa 750 m Länge zu bauen, die durch Fels verschiedener Härte führen. Einschnitte und Dämme haben eine Tiefe und Höhe von 18,5 und 30 m. — Zu den Vorarbeiten diente eine Aufnahme des Geländes in 100 m Breite zu beiden Seiten der zunächst versuchsweise festgelegten Trasse. Auf der Steilstrecke kam dabei die Eisenbahn innerhalb dieser Breite endgültig bis 30 m über und unter die Strecke nach dem Vorentwurf zu liegen.

Internationaler Verkehr.

— **Rußland und der Internationale Eisenbahn-Ve[rband].** Der Westnik putei ssoobschtschnija teilt in seiner N[r.] mit, daß das Volkskommissariat der Verkehrsanstalten dem Präsidenten des Internationalen Eisenbahn-Verb[andes] die Mitteilung erhalten hat, daß auf der Tagesor[dnung] der Herbstsession die Frage wegen Zuteilung eines Sitz[es im] Präsidium an Rußland sich befindet. Das amtliche Orga[n] merkt hierzu weiter, daß z. Z. Frankreich, England, Deutsc[hland] und Italien im Präsidium vertreten sind. Die Bitte um G[ewäh]rung eines Sitzes im Präsidium begründet das Volkskom[missa]riat namentlich damit, daß Rußland mit seinen 73 000 km [Eisen]bahnen in Europa an erster Stelle stehe und als Vertreteri[n der] Breitspurbahnen und Vermittlerin zwischen Europa und [dem] Fernen Osten eine außerordentlich wichtige Rolle im inter[natio]nalen Verkehr spiele.

Eine amtlich veröffentlichte Bestätigung dieser russi[schen] Nachricht liegt bis jetzt nicht vor. Die Entscheidung übe[r den] russischen Antrag steht der Hauptversammlung des Inter[natio]nalen Eisenbahn-Verbandes zu.

— **Die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisen[bahn]verwaltungen** hat in der Zeit vom 1. April 1925 bis 31. [März] 1926 im ganzen 153 120 (im Vorjahre 144 720) Schuld- und [För]derungsposten ausgeglichen, und zwar a) in Reichsmar[kwäh]rung: 131 100 (im Vorjahre 115 100) Posten = 1,95 Mill[iarden] Reichsmark (im Vorjahre 1,5 Milliarden RM), b) in Sch[weiz.] Franken: 770 = 564 500 Fr., c) in Franz. Franken: 1220 [=] 10,8 Millionen Fr., d) in Öst. Schilling: 4250 = 41 357 (...) c) in Ung. Kronen: 3300 = 237,2 Milliarden Kr., f) in Tsch[echosl.] Kronen: 5700 = 432,8 Millionen Kč., g) in Ndl. Gulden: 4500 [=] 24 Millionen Gulden, h) in Ital. Lire: 890 = 5,6 Millionen [Lire,] i) in U. S. A.-Dollar: 800 = 682 000 Dollar, k) in Jugosl. [Dinar:] 530 = 1,3 Millionen Dinar und l) in alten Öst.-Ung. (u[ngest.)] Kronen: 60 = 356 000 Kr.

In jeder Vereinsabrechnung sind durchschnittlich 638 [(im] Vorjahre 6030) Rechnungsposten bearbeitet worden. Die [Zahl] der angemeldeten und bearbeiteten Posten ist gegen das V[orjahr] also um 5,8 % gestiegen. Ebenso ist die Summe der an[gemel]deten Einzelbeträge gestiegen, und zwar in Reichsma[rk um] 29,5 %, in Schweiz. Franken um 560 %, in Franz. Frank[en um] 5,8 %, in Öst. Schilling um 154 %, in Ung. Kronen um [...] in Tschechosl. Kronen um 141,7 %, in Niederl. Gulden um [...] und in Ital. Lire um 131,8 %. In der Dollar- und Dinar- so[wie in] der alten Öst.-Ung. (ungest.) Kronenwährung kommt ein [Ver]gleich mit dem Vorjahre nicht in Frage. Nach der Ausgle[ichung] waren an Zahlungen zu leisten: in Reichsmark: 1630 [...] und 108,8 Millionen RM, in Schweiz. Franken: 110 Poste[n und] 159 000 Fr., in Franz. Franken: 115 Posten und 10,2 Mil[lionen] Franken, in Österr. Schilling: 240 Posten und 9,8 Millio[nen ...] in Ungar. Kronen: 180 Posten und 220 Milliarden K[r., in] Tschechosl. Kronen: 200 Posten und 241,8 Millionen K[č., in] Ndl. Gulden: 590 Posten und 11,5 Millionen Gulden, in Ital[. Lire:] 115 Posten und 5,1 Millionen Lire, in U. S. A.-Dollar: 225 [...] und 557 800 $, in Jugosl. Dinar: 90 Posten und 545 000 [...] und in alten Öst.-Ung. (ungest.) Kronen: 15 Posten und [...] Kronen.

Es wurden also in der Reichsmarkwährung 80, in den ü[brigen] Währungen durchschnittlich 11 angemeldete Posten du[rch] eine Zahlung ausgeglichen.

Den Beträgen nach ergibt sich — wenn man die ein[zelnen] Beträge wegen der besseren Übersicht in die Markwähru[ng um]rechnet — nachstehendes Verhältnis: Angemeldet wurde[n ins]gesamt 2 089 218 000 RM, die durch Ausgleichung auf 181 [...] Reichsmark verringert worden sind, d. h. es waren s[tatt] 100 RM nur 8,7 RM bar zu zahlen.

Die Zahl der Anmeldungen betrug 28 976. Es sind so[mit in] jeder Vereinsabrechnung durchschnittlich 1207 (im Vo[rjahre] 1034) Anmeldungen eingegangen. An Rechnungsauszüge[n sind] insgesamt 5028, in jeder Vereinsabrechnung also durchsc[hnitt]lich 210 (im Vorjahre 202) gefertigt worden.

— **Internationale Vereinigung der Organisationen von [Spedi]teuren.** In diesen Tagen wurde in Wien die interna[tionale] Vereinigung der Spediteur-Organisationen, die allmählic[h sich] zu einer Weltorganisation erweitern soll, gegründet. [Ihr] Hauptzweck ist die Schaffung einer Auskunftei in Ver[kehrs]angelegenheiten und die Vereinfachung der internati[onalen] Verkehrsbeziehungen. In der neuen Vereinigung sind f[olgende] Staaten vertreten: Belgien, Dänemark, Deutschland, E[ng]land, Holland, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Sc[hweiz,] Südslawien, Tschechoslowakei, Ungarn. Sitz der Organ[isation] ist Bern. Zum ersten Vorsitzenden wurde Dr. Lehma[n] Stockholm gewählt.

Wasserverkehr.

- **Rotterdamer Hafenverkehr im Mai 1926.** Aus den Streik-egungen in England hat der Nieuwe Waterweg mit seinen en den größten Vorteil gezogen. Der Maiverkehr weist Relzahlen auf, die nie vorher erreicht worden sind (Rotter-: 1 781 882 NRT. gegen 1 478 612 NRT. im April; Nieuwe erweg: 2 507 785 NRT. gegen 1 726 266 NRT. im April). Dahat Rotterdam nicht nur die Zahlen von Hamburg, sondern die von Antwerpen um 465 000 und 260 000 t übertroffen; Gesamteingang im Nieuwe Waterweg übertraf den Hamrer Verkehr um 1 191 000 t, den von Antwerpen um 980 000 t. ei betrug der Gesamteingang in Hamburg nur 1 317 000 t, von Antwerpen 1 522 000 t. Im übrigen bleibt der Stück-erkehr in Rotterdam immer noch hinter dem des Vorjahres ick.

Hundert Jahre Rheindampfschiffahrt. Im Jahre 1816 eren das erste Dampfschiff, ein englisches Schiff, auf dem in. Im Laufe der nächsten Jahre folgten weitere englische holländische Versuchsfahrten, und weckten an allen Rheinzen, ganz besonders in Köln, lebhaftes Interesse. Unter rung der Handelskammer in Köln wurde daraufhin die eußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gelschaft" ins Leben gerufen und durch eine Kabinettsr vom 11. Juni 1826 zur Aufnahme des Dampfschiffahrtsiebes ermächtigt. Die Rheindampfschiffahrt, die den Pernverkehr auf dem Rhein unternimmt, kann also in diesem e die hundertjährige Wiederkehr ihres offiziellen Geburts-s begehen. Die erste Strecke, die für den Personenverkehr ieben wurde, war die zwischen Mainz und Köln. Ein raschender Fremdenzustrom war die Folge der neuen Versmöglichkeit auf dem Rhein. Die Kölner Handelskammer htet aus dem Jahre 1829, daß die Anzahl der Reisenden seit Einrichtung des regelmäßigen Dampfschiffahrtsverkehrs etwa verzehnfacht habe. Seit jener Zeit wurden fast allich neue Dampfer in den Dienst gestellt und die Fahrten ählich auf den Oberrhein über Mainz hinaus, vorübernd bis nach Basel ausgedehnt. Im Jahre 1836 entstand in eldorf eine „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder-Mittelrhein"; ein heftiger Wettbewerb setzte ein, der erst 1½ Jahrzehnten durch eine freundliche Verständigung sein fand. Beide Gesellschaften schlossen sich im Jahre 1853 r dem noch heute geführten Namen der „Köln-Düsselfer Rheindampfschiffahrt" zu einer Betriebsinschaft zusammen. Mehr und mehr wurde diese Gesellft ein Unternehmen nur für den Personenverkehr. Von 100 Personen in den Anfangsjahren ist die Zahl der zu rdernden Fahrgäste heute bis auf 2500 gestiegen. Zwei e Salonschiffe „Rheinland" und „Vaterland" stehen jetzt Gesellschaft zur Verfügung.

s 100jährige Bestehen der Gesellschaft wurde am 11. Juni durch einen offiziellen Festakt an Bord des Dampfers cher" in Köln gefeiert. An dieser Feier nahmen Vertreter Reichsregierung und Staatsregierung, von Industrie- und lelskammern, Wirtschafts- und Verkehrskreisen usw. teil. Reichsbahn-Gesellschaft war durch ihren neu gewählten raldirektor Dorpmüller vertreten. Reichsverkehrsminister Krohne überbrachte die Grüße der Reichsregierung.

Dampferverbindung Stettin-Leningrad. Der regelmäßige ehr zwischen Stettin und Leningrad (Petersburg) ist er in vollem Umfange aufgenommen. Die Dampfer ußen", „Oberbürgermeister Haken" und „Wartburg" en abwechselnd jeden Sonnabend mittag von Stettin und Donnerstag mittag von Leningrad abgefertigt. Die neuen estimmungen für Reisegepäck bei der Einreise nach Rußwerden außerordentlich streng durchgeführt. Nur die nstände zum persönlichen Gebrauch, deren Anzahl von der schen Verwaltung genauestens bestimmt ist, dürfen zollmitgenommen werden. Für überzählige Sachen muß eine ebühr gezahlt werden, die jedoch den Betrag von 150 Rbl. überschreiten darf. Da die Zollsätze, die auf den einn Gegenständen ruhen, ziemlich hoch sind, so ist dieser bald erreicht. Führt der Reisende trotzdem noch weitere en verzollbarer Gegenstände mit sich, so muß er auf jeden damit rechnen, daß die überzähligen Stücke zurückickt werden müssen. Nicht betroffen werden von diesen estimmungen die Durchreisenden nach dem Fernen Osten, diesem Fall das Gepäck zollamtlich verschlossen durch sches Gebiet geführt wird.

- **Internationale Donaukommission.** Am 15. d. M. begann in urg die 14. Plenarsitzung der Internationalen Donaukomon, die am 6. Juli beendet werden soll. Einer der Hauptte, die während dieser Tagung einer Lösung zugeführt en sollen, bildet die Frage der Donauschiffahrtsordnung, die bereits im Februar 1927 in Kraft treten soll. Die zweite wichtige Frage, die zur Erörterung gelangen wird, ist die Regelung der Schiffahrt am Eisernen Tor, die übrigens bereits auf dem Programm der beiden letzten Sitzungen stand.

— **Seeverkehr Swinemünde-Pillau.** Der Oberpräsident (Wasserbaudirektion) Stettin teilt mit: Eine Stettiner Zeitung hat nicht zutreffende Nachrichten über den Seedienst Swinemünde-Danzig-Pillau gebracht. Um weiterer Verbreitung irreführender Mitteilungen vorzubeugen, teile ich mit, daß der Bau der für diese Verkehrslinie bestimmten Schiffe so fortschreitet, daß voraussichtlich in der zweiten Hälfte Juli mit der Aufnahme der regelmäßigen Fahrten gerechnet werden kann.

Luftverkehr.

— **Luftverkehr in Italien.** Im italienischen Luftverkehrsministerium ist ein Plan für die Schaffung von regelmäßigen Lufttransporten in Bearbeitung. Es sind fünf internationale Linien vorgesehen:

1. Eine Mittelmeerlinie welche durch Italien die östlichen Staaten mit den westlichen verbinden wird. Die Flugstrecke wird von Konstantinopel über Athen, Brindisi, Neapel, Rom und Genua nach Barcelona führen.
2. Eine weitere Mittelmeerlinie, mit Wasserflugzeugen oder Luftschiffen betrieben, ist für die Strecke Mailand, Brindisi, Kreta, Cyrenaica, Ägypten vorgesehen.
3. Eine Linie zwischen Italien, Tripolitanien und Tunis.
4. Eine Gruppe von drei Donaulinien von Triest nach Wien, Budapest und Belgrad.
5. Eine Gruppe von drei Alpenlinien ab Mailand nach Innsbruck, München, Lausanne, Zürich und Konstanz.

Rechtspflege.

— **Frachtberechnung bei Bahnumwegen, wenn die für den Tarif geltende Strecke durch höhere Gewalt gesperrt ist.** (Reichsgerichtsentscheidung vom 29. April 1926. I 232/25.)

Die Handels- und Transportgesellschaft in Basel ließ im Februar und März 1923 durch die Firma Sch. & Co. in Eger 38 Wagen Braunkohlen vom Bahnhof Franzensbad der Deutschen Reichsbahn nach dem Badischen Bahnhof in Basel befördern. Zu jener Zeit war die Benutzung des direkten Bahnweges Franzensbad-Basel infolge des Franzoseneinbruchs nicht möglich. Die Bahn nahm deshalb die Beförderung — ohne vorherige Anfrage beim Auftraggeber wegen der andern Frachtberechnung — auf dem Bahnwege über Immendingen, Waldshut, Säckingen vor. Auf Grund der sogenannten gebrochenen Frachtberechnung entstand durch den Umweg eine Mehrfracht von 10 673 595 ℳ. Dieser an die Deutsche Reichsbahn zunächst mitbezahlte Betrag wurde auf Antrag der Firma Sch. & Co. am 25. Juli 1923 zurückvergütet, nachdem die Reichsbahndirektion Dresden am 30. Juni 1923 die Rückvergütung zugesagt hatte. Die Klägerin verlangt als Zessionarin der Firma Sch. & Co. Ersatz von 2668 Schweizer Franken als Geldentwertungsschaden, der durch die verzögerte Rückzahlung entstanden sei. Sie habe 2775 Schweizer Franken für Mehrfracht aufwenden müssen, am 25. Juli 1923 mit den 10 673 595 ℳ aber nur 107 Schweizer Franken zurückerhalten.

Das Landgericht Dresden verurteilte die Beklagte zur Zahlung von 272 Schweizer Franken, wies aber im übrigen die Klage ab. Die Berufung der Klägerin wurde vom Oberlandesgericht in Dresden zurückgewiesen. Auf die Revision der Klägerin hat jetzt das Reichsgericht das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen hierzu interessiert folgendes: Es kommt allein darauf an, ob die Fracht nach den maßgebenden Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr richtig berechnet war. Ist dies nicht der Fall, so hat die Klägerin nur gemäß Art. 12 (4) IÜ. einen Anspruch auf Erstattung des zu viel Erhobenen. Sie kann dann auf Grund der schon vor dem 30. Juni 1923 erfolgten Mahnungen Verzugsschaden in Gestalt des Geldentwertungsschadens oder auch reine Aufwertung verlangen. Nun war im vorliegenden Falle der direkte Weg über Nürnberg-Kornwestheim-Karlsruhe infolge des Franzoseneinbruchs bei Appenweier nicht benutzbar, und der Transport mußte auf einem anderen Wege erfolgen, für den ein direkter Tarif nicht bestand. Dem Berufungsrichter kann jedoch darin nicht zugestimmt werden, daß auf diesen Fall der Art. 18 Abs. III IÜ. anzuwenden sei. Wortlaut und Sinn dieser Bestimmung schließen ihre Anwen-

dung dann aus, wenn schon der Antritt des Transportes verhindert wird. Und das war hier der Fall. Die Beamten der Beklagten wußten auch bei Abschluß der Frachtverträge schon, daß der Transport, der mangels besonderer Abrede auf Grund der veröffentlichten Tarife auf dem direkten Wege nach Basel stattzufinden hatte, von vornherein nicht durchführbar war. Höhere Gewalt — die bewaffnete Macht des Feindes — verhinderte schon den Antritt dieses Transportes. Für solchen Fall bestimmt Art. 18 Abs. I IÜ., daß die Eisenbahn, wenn der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden kann, den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen hat. Hier ist zwar, wie der Abs. 2 erkennen läßt, normalerweise Voraussetzung, daß der Frachtvertrag bei Eintritt des Hindernisses bereits abgeschlossen ist. Umsomehr aber, wenn die Eisenbahnverwaltung bereits vor vertraglicher Bindung über die Unbenutzbarkeit eines Transportweges im Klaren war und noch dazu garnicht einmal geltend machen kann, daß hier auch ein anderer Weg nicht fahrbar gewesen sei, hatte sie, wenn sie Rechte daraus herleiten wollte, die Verpflichtung, den Absender darüber aufzuklären, daß ein besonderer, ungewöhnlicher Weg befahren werden müsse. Anderenfalles muß sie sich entgegenhalten lassen, daß sie, so lange der Sonderfall des Art. 18 Abs. 3 IÜ. nicht vorliegt, nur ohne Berechnung von Mehrfracht eine Befragung des Absenders unterlassen und selbst einen anderen Weg wählen durfte, wie ihr dies auch nur mit gleicher Maßgabe dann freisteht, wenn der Absender einen besonderen Weg vorgeschrieben hat. Nun behauptet die Beklagte allerdings, im Hinblick auf die Unbenutzbarkeit des direkten Weges mit dem Absender in der Tat Fühlung genommen und ihn dazu bestimmt zu haben, daß er einen anderen Weg in den Frachtbriefen ausdrücklich vorschrieb. Trifft dies zu, so ist dieser andere Weg, weil vom Absender vorgeschrieben, für die Frachtberechnung maßgebend, und da für ihn ein direkter Tarif nicht bestand, wohl aber zur Berechnung eines gebrochenen Tarifs die entsprechenden Veröffentlichungen vorlagen, kann dann auch der gebrochene Tarif für die vorgeschriebene Strecke ohne weiteres in Ansatz gebracht werden, ohne daß es darauf ankäme, ob sich der Absender dieser Folge der von ihm gegebenen Wegevorschrift auch bewußt geworden ist. Daß dann wiederum statt der Strecke über Ulm-Titisee die Strecke über Immendingen-Waldshut-Säckingen tatsächlich gewählt worden ist, daraus hat die Klägerin, soweit ersichtlich, praktische Folgerungen nicht gezogen. Sie scheint sich vielmehr im Ergebnis damit abgefunden zu haben, daß die Beklagte der Berechnung eine 11 km weitere als die direkte Strecke zugrundegelegt hat. Nur wünscht sie die Anwendung eines direkten Tarifs. Das kann sie aber dann nicht verlangen, wenn sie selbst eine Strecke vorgeschrieben hat, für die ein direkter Tarif überhaupt nicht bestand. Die Entscheidung hängt hiernach davon ab, ob und inwieweit sich eine den direkten Weg ausschließende Wegevorschrift in den Frachtbriefen befindet. Soweit es der Fall ist, trifft die Frachtberechnung der Beklagten zu und die noch streitige Forderung der Klägerin ist unbegründet. Andernfalls verlangt die Klägerin mit Recht die Anwendung des direkten Tarifs.

Bücherschau.

— **Hydraulische Probleme.** Ein wissenschaftlicher Überblick. Vorträge auf der Hydraulikertagung in Göttingen am 5. und 6. Juni 1925. Herausgegeben vom Wissenschaftlichen Beirat des Vereines deutscher Ingenieure. Mit 165 Abbildungen. Berlin 1926. VDI-Verlag G. m. b. H. VIII, 219 Seiten. Preis in Leinen geb. 22.50 *M.*

Die ständig wachsende wirtschaftliche Bedeutung der Wasserkräfte und die lebhafte Entwicklung, die die Erforschung der wissenschaftlichen Grundlage hydraulischer Maschinen genommen hat, veranlaßten den Wissenschaftlichen Beirat des Vereins, die Führer auf den einzelnen Gebieten der Hydraulik zu einer eingehenden Aussprache einzuladen, um einen kritischen Überblick über die schwebenden Fragen dieser Wiss[enschaft] zu erhalten. Diese Hydrauliktagung fand am 5. u[nd] 6. Juni 1925 in dem unter Prof. Dr. Prandtl's Leit[ung] stehenden Hydrodynamischen Institut zu Göttingen un[ter] dem Vorsitz von Dr.-Ing. Bauersfeld, Jena, statt. Die dieser Tagung gehaltenen Vorträge nebst der gegenseiti[gen] Aussprache sind in dem vorliegenden Buche zusammengest[ellt] und geben ein fesselndes Bild von dem heutigen Stande [der] Hydraulikforschung und der fruchtbaren Mitwirkung deutsc[her] Gelehrter und Ingenieure bei diesen für die Wirtschaft [der] „weißen Kohle" hochwichtigen Problemen.

Den Reigen der Vorträge eröffnete Prof. Dr. Prandtl [mit] einem „Bericht über neuere Turbulenzforschung", der er sel[bst] durch seine Arbeiten neue Wege gewiesen hat. Prof. Dr.-I[ng.] H. Föttinger, Berlin-Charlottenburg, behandelte „Unt[er]suchungen über Kavitation und Korrision bei Turbinen, Tur[bo]pumpen und Propellern", worin er die Ursachen vieler K[or]rosionen und Zerstörungen an Turbinenschaufeln und Schi[ffs]propellern klarlegte und die Mittel zur Vermeidung solcher schweren Schäden angab. Nachdem auch Prof. Dr.-I[ng.] Dr. Thoma, München, im besonderen über „Kavitation [bei] Wasserturbinen" gesprochen hatte, entwickelte sich eine e[in]gehende Aussprache zu diesen Vorträgen, die das Problem v[on] verschiedenen Seiten beleuchtete und viele Anregungen [auf] diesem Gebiete gab. Auch der Vortrag von Prof. Dr.-I[ng.] Oesterlen, Hannover, „Zur Ausbildung von Turbinensa[ug]röhren" brachte eingehende Wechselreden. Prof. Dr.-I[ng.] Flügel, Danzig, sprach über „die näherungsweise Erfass[ung] der Strömungsverluste und das Krümmungsproblem", Dr. B[...] vom Göttinger hydrodynamischen Institut über „die Vorgänge [an] den Schaufelenden von Kaplan-Turbinen"; Prof. Dr.-Ing. [...] Spannhake, Karlsruhe, behandelte die „Anwendung [der] konformen Abbildung auf die Berechnung von Strömungen [in] Kreiselrädern"; Prof. Dr.-Ing. C. Pfleiderer „die endli[che] Schaufelzahl und das unmögliche Betriebsgebiet bei Kreiselr[ad]maschinen"; Prof. Dr.-Ing. D. Thoma brachte eine kurze M[it]teilung über „anomale Strömung in Meßdüsen".

Die ganzen Vorträge und die anschließende Ausspra[che] standen auf einer hervorragenden wissenschaftlichen Höhe u[nd] gaben ein stolzes Bild deutscher wissenschaftlicher Forsch[ung] und ihrer Leistung. Dem Wissenschaftlichen Beirat des Verein[s] deutscher Ingenieure gebührt aber der uneingeschränkte D[ank] der Fachwelt und der Wirtschaft für die Anregung zu die[ser] Tagung und die Herausgabe des interessanten Werkes. Sch[...]

— **AEG-Mitteilungen.** Berlin 1926. Zu beziehen durch [alle] Postanstalten und Buchhandlungen. Bezugspreis monatlich 1 [...]

In den 7 Jahren des Dampflokomotivbaues hat die AEG. ü[ber] 1200 Dampflokomotiven ausgebessert oder umgebaut und [...] nahe 500 Lokomotiven verschiedenster Bauarten an die Deuts[che] Reichsbahn-Gesellschaft, an Nebenbahnen oder industri[elle] Unternehmungen sowie an ausländische Bahnverwaltungen [des] europäischen Festlandes und für Übersee geliefert. Das Ju[ni]heft der Mitteilungen behandelt den Lokomotivbau bei der A[EG] und die Fortschritte auf diesem Gebiete. Das Heft enthält folge[nde] Aufsätze: Der Genauigkeitsbau im Dampflokomotivwesen, von [Re]gierungsbaurat a. D. W. Maßmann; Meßvorrichtungen für Rahm[en,] Zylinder-Gleitbahnen und Kreuzköpfe an Dampflokomotiven, v[on] E. Hanus; Vermessen von Lokomotiv-Radsätzen mit ungekrö[pf]ten und gekröpften Achsen auf dem neuen AEG-Meßst[and] (DRP.) von E. Hanus: Der ortsfeste AEG-Kesselarbeitsst[and] für Lokomotiv-Ausbesserungswerke und Lokomotivfabriken, v[on] K. Fauss; Normenteile aus Preßmessing für die Deuts[che] Reichsbahn, von Dr.-Ing. A. Peter; E-Heißdampf-Schmalsp[ur]-Tenderlokomotive der Schlesischen Kleinbahn A.-G., von [Dr.-]Ing. K. Opitz; Vergleichsfahrten von Heißdampf- und Naßdam[pf]lokomotiven bei Neben- und Kleinbahnen, von Regierungsb[au]meister F. Hübener; Dampflokomotiven für die Zentralbahn [in] Brasilien, von Regierungsbaumeister F. Hübener; Elektris[che] Beleuchtung für Dampflokomotiven, von Dipl.-Ing. H. Jac[...] Auf den reichen Inhalt dieses Sonderheftes wird hingewiesen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. Juli 1926 an wird die Bezeichnung der an der Hauptbahnstrecke Bischofswerda-Zittau liegenden Bahnhöfe Niederneukirch (Laus.) in „Neukirch (Laus.) West" und Oberneukirch (Laus.) in „Neukirch (Laus.) Ost" geändert.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt am Main. Am 15. Juni 1926 ist die normalspurige Verbindungsstrecke Frankfurt (Main)-Forsthaus-Frankfurt (Main)-Niederrad als eingleisige Hauptbahn für [den] Güter- und Tierverkehr eröffnet worden. Zwischenstation[en] sind nicht vorhanden. Für die neue Bahnstrecke haben Gült[ig]keit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. Nov. 1[904] und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dez. 1908.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind [er]lassen worden:

Nr. IV 83 vom 11. Juni 1926 an sämtliche Vereinsverwaltung[en,] das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und das Abrechnungsbü[ro] Prag, betreffend Verzugszinsensätze der Vereinsabrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 8. d. Mts. verschied an einer Herzkrankheit, die er sich im Felde ugezogen, der

Reichsbahnrat **L. Küttner**

Vorstand der Bezirksinspektion I.

Der Verstorbene hat trotz der schweren Leiden, die er mit außer- ;ewöhnlicher Energie bekämpfte, bis zum letzten Tage seinen Dienst mit ;roßer Sachkenntnis und voller Hingabe verrichtet. Seine liebenswürdige ornehme Persönlichkeit sichern ihm bei uns ein ehrendes Andenken.

Oldenburg, den 10. Juni 1926. (606)

**Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Oldenburg.**

·öffnung von Stationen, Strecken und Betrieb.

riebnahme von Gleis Arnsdorf- itz der Neubaustrecke Arnsdorf- Liegnitz.

1. Juli 1926 wird das zweite Gleis lorf-Liegnitz der 13,125 km langen austrecke Arnsdorf-Liegnitz (zwei- ge Güterumgehungsbahn) für den tlichen Güterverkehr in Betrieb ge- en.

tionen liegen an der Neubaustrecke Die Gütertarife bleiben durch die iustrecke unberührt.

ßer der Bekanntmachung im T.V.A. wir von weiteren Bekannt- ingen in öffentlichen Blättern ab- en, weil es sich nur um eine Güter- hungsbahn handelt, die auf die Ge- ng der Gütertarife ohne jeden Ein- ist.

slau, den 11. Juni 1926. (618)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

---

15. Juni 1926 wird die normal- ;e Verbindungsstrecke Frankfurt)-Forsthaus-Frankfurt (Main)-Nie- d als eingleisige Hauptbahn für den - und Tierverkehr eröffnet. ischenstationen sind nicht vor- n.

die neue Bahnstrecke haben Gül- t die Eisenbahn-Bau- und Betriebs- ng vom 4. November 1904 und die bahn-Verkehrsordnung vom 23. De- r 1908. (605)

nkfurt (Main), den 8. Juni 1926.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

chließung und Wiedereröffnung von Stationen.

iedereröffnung des Haltepunktes bacher Gasthof für den Wagen- ladungsverkehr.

an der Nebenbahnstrecke Ober- gen a. See-Vitzenburg, zwischen stationen Lodersleben und Nieder- n gelegene Haltepunkt Leim- er Gasthof, dessen Ladegleis Umbaus gesperrt war, wird mit iger Gültigkeit für den Wagen- ,sverkehr wieder eröffnet.

le (Saale), den 14. Juni 1926. (622)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Befugnisse des Haltepunktes Kloningersmühle an der Strecke Hermeskeil-Langenlonsheim, die bisher auf die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 150 kg beschränkt waren, werden mit sofortiger Gültigkeit auf 500 kg Einzelgewicht für den gesamten Stückgutverkehr erweitert.

Trier, im Juni 1926. (619)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Die Unterabschnitte 6, 11a, 35, 41, 42a, 69, 75, 80, 89, 90, 101 und 103 des Abschnitts „II Zuschlags- und Anstoßfrachten“ werden geändert und ergänzt. Näheres enthält die am 7. Juni 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 2. Juni 1926. (617)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 17. Juni 1926 werden in den Ausnahmetarif 10d (Torfstreu) die Station Goldap und in den Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärke-Fabrikate) die Stationen Filehne Nord und Tütz als Versandstationen einbezogen. Ferner wird im Ausnahmetarif 22 (Schwefelsäure) die Station Hindenburg (Oberschlesien) als Empfangsstation nachgetragen.

Berlin, den 11. Juni 1926. (613)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1926 wird im Abschnitt A, Seite 7 des Tarifs folgende besondere Ausführungsbestimmung zu § 60 EVO. nachgetragen:

„Zu § 60. Frachtzuschlag.

Bei Ermittlung des Frachtzuschlages für die Überlastung eines mit lebenden Tieren beladenen Wagens wird für je angefangene 125 kg des Übergewichts eine Stufe gerechnet und die so gefundene Fracht für das Übergewicht sechsfach genommen.“

Berlin, den 4. Juni 1926. (599)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 17. Juni 1926 tritt der Ausnahmetarif 117 für Aluminiumoxyd zur Weiterverarbeitung auf Aluminium zur Ausfuhr nach Österreich in Kraft.

Berlin, den 11. Juni 1926. (616)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif 116 für Zeitungsdruckpapier von Ammendorf nach Halle in Kraft.

Berlin, den 4. Juni 1926. (603)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1926 tritt die Oschersleben-Schöninger Eisenbahn dem Ausnahmetarif 12 bei. Ferner wird die Station Beeskow N. L. E. als Versandstation in den Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) einbezogen.

Berlin, den 8. Juni 1926. (604)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1926 wird ein Nachtrag I zu obengenanntem Tarif eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 8. Juni 1926. (601)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II Heft 2.

Durch Nachtrag II vom 15. Juni 1926 werden u. a. in dem A. T. 8 Stückgutsätze eingeführt und der A. T. 13 auf Reinpetroleum ausgedehnt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. Juni 1926. (600)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 17. Juni 1926 werden Kraftfahrräder in die Abteilung I des Warenverzeichnisses unter Ziffer 3 aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 11. Juni 1926. (615)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 17. Juni 1926: Aufnahme von Stationen in die A. T. 8a, 20, 30, 31, 32, 35, 35a, 38, 41, 52, 59, 60, 61, 69a, 103 und 115. Aufnahme von Würfeln und Rondellen aus Reinnickel in das Warenverzeichnis des A. T. 35a. Berichtigung im Wortlaut des A. T. 39. Streichung der Station Ibbenbüren im A. T. 49. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 11. Juni 1926. (611)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 15 des Tarifs erhält zu Art. 13 des J. Ü. die besondere Zusatzbestimmung 3c folgende neue Fassung:

c) Die in Abs. b erwähnte Einzahlungsbenachrichtigung wird dem Absender von der Bestimmungsstation durch die Post übersandt, wenn er im Frachtbrief unter „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen" folgenden Antrag gestellt hat:

„Ich beantrage Benachrichtigung von der Einzahlung der Nachnahme durch die Bestimmungsstation." Die Einzahlungsbenachrichtigung ist nicht zulässig bei den im Absatz a aufgeführten Sendungen. Die Gebühr für die Benachrichtigung ist im Nebengebührentarif (Teil I Abt. B) festgesetzt.

Frankfurt/Oder, den 6. Juni 1926. (598)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

Ausnahmetarif für Schmiedeberger Eisenerz.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni d. J. bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. August d. J., wird ein Ausnahmetarif für Schmiedeberger Eisenerz, auch agglomeriert oder brikettiert, zur Eisen- und Stahlerzeugung im Versande von Dittersbach (städt.) nach verschiedenen oberschlesischen Stationen eingeführt. Näheres enthält der T. V. A. der Deutschen Reichsbahnen (Preuß.-Hess. Netz).

Breslau, den 7. Juni 1926. (597)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Reichsbahndirektion Dresden.

Am 26. Juni 1926 werden in Verbindung mit der Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 im Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, an Stelle der für diesen Ausnahmetarif im Abschnitt F enthaltenen Frachtsätze anderweite Frachtsätze eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, am 10. Juni 1926. (610)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit der voraussichtlich am 1. Juli 1926 erfolgenden Eröffnung der Neubaustrecke Göppingen-Boll werden die an dieser Strecke gelegenen Stationen Boll, Dürnau, Heiningen, Holzheim (Württ.) und Schlatt (Württ.) in die Kilometertafel II des Tarifs einbezogen. Näheren Aufschluß durch die beteiligten Dienststellen.

München, 12. Juni 1926. (620)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. Dezember 1925.

Der Tarif tritt Ende Juni 1926 außer Kraft. Wegen Einführung eines Ersatztarifs erfolgt weitere Bekanntmachung.

München, den 8. Juni 1926. (612)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Mit Gültigkeit vom 21. Juni 1926 tritt nachstehender Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif 7g für Zinkerz.

(Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Oktober 1926.)

Anwendungsbedingungen:

1. Der Ausnahmetarif findet nur Anwendung, wenn bis zum 31. Oktober 1926 von einem und demselben Absender in den im „Geltungsbereich" genannten Stationsverbindungen mindestens 2000 t Zinkerz aufgeliefert werden.

2. Der Ausnahmetarif wird sofort im Abfertigungsweg zugestanden.

3. Für den Fall, daß die in Ziff. 1 vorgesehene Mindestmenge bis zum 31. Oktober 1926 nicht erreicht wird, ist der Absender verpflichtet, für die wirklich beförderten Mengen den Unterschied zwischen den nach diesem Ausnahmetarif erhobenen und den sich nach Kl. F ergebenden Frachten nachzuzahlen.

4. Bei etwaiger Aufhebung des Ausnahmetarifs endet die Verpflichtung des Absenders mit dem Zeitpunkt der Aufhebung. Die zu leistende Mindestmenge wird bis zum Tage der Aufhebung anteilig berechnet.

Geltungsbereich und Frachtberechnung:

Die Fracht wird gemäß § 6 (1) und (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften berechnet nach nachstehenden Stationsfrachtsätzen:

Stationsfrachtsätze in Reichspfennig für 100 kg.

nach \ Von	Mittenwald Grenze
	Hauptklasse
Bergisch-Gladbach	130
Duisburg-Hochfeld Süd	140

München, den 14. Juni 1926. (621)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen im unmittelbaren Übergang, Teil II, Heft 3, Tarif vom 15. Juni 1925.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1926 wird der Gütertarif Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen, Teil II, Heft 3, vom 15. Juni 1925 aufgehoben und durch einen neuen Tarif (Entfernungszeiger) ersetzt. Mit dem neuen Tarif treten durch Wegfall der Rheinbrückenzuschläge zahlreiche Entfernungskürzungen ein. Soweit infolge von Entfernungsänderungen für verschiedene Stationsverbindungen Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst ab 10. August 1926.

München, 5. Juni 1926. (607)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Csl. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komárno. Gütertarif Teil II, gültig v. 15. Mai 1924. Ergänzung.

Auf Seite 53 des obenangeführten Tarifes (Seite 8 des Nachtrages II) ist in den Ausnahme-Tarif 5 die Station „Otvovice" mit den Frachtsätzen „1415 und 2744" einbezogen. (608)

Regensburg, 7. Juni 1926.
Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 17. Juni 1926 hält der Ausnahmetarif 108 (Delomit [illegible] Ausfuhr) eine neue Fassung.

Berlin, den 11. Juni 1926. (6[illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Gütertarif Teil I—IV.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1926 bis weiteres wird zu den auf Grund von Leiwährung gültigen Frachtsätzen s[illegible] ergebenden Frachten (zuzüglich [illegible] laut Tarif zu erhebenden Fracht[illegible] schläge) anstatt des am 1. Mai 1926 [illegible] kanntgegebenen 15prozentigen Zuschla[illegible] ein 10prozentiger Zuschlag berechnet.

Die Eiserne-Tor-Gebühr für Stückg[illegible] sowie das Wartegeld, sämtlich in der [illegible] währung, werden ab 15. Juni 1926 bis [illegible] weiteres ebenfalls um 10 % erhöht [illegible] gewendet.

Je nach der Währungslage treten kü[illegible] tig zu den erwachsenden Frachtgebühr[illegible] sowie zur Eisernen-Tor-Gebühr [illegible] Stückgut und zum Wartegeld, sämtlich [illegible] Lei- bzw. Lewawährung, Zu- bzw. [illegible] schläge in Kraft. Dieselben sind jewe[illegible] bei der gesellschaftlichen Direktion [illegible] wie den beteiligten Dienststellen zu [illegible] fragen.

Regensburg, den 6. Juni 1926. (6[illegible]
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktie[illegible] gesellschaft.

---

6. Verdingungen.

Bekanntmachung.

Die Ausführung der 117 m lan[illegible] eisernen Bahnsteigüberdachung mit [illegible] und zweistieligen Vollwandbindern [illegible] den Bahnhof Hennigsdorf soll öffentl[illegible] verdungen werden.

Die Angebote sind bis zum Mont[illegible] den 28. Juni 1926, mittags 12 Uhr, por[illegible] frei, versiegelt mit der Aufschrift: „[illegible] gebot auf die Ausführung der Ba[illegible] steigüberdachung in Hennigsdorf" v[illegible] sehen, an uns, Berlin W 35, Schö[illegible] berger Ufer 1—4, Zimmer 233 ein[illegible] reichen.

Die Angebote werden um 1 Uhr [illegible] Dienstgebäude der Reichsbahndirekt[illegible] Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1-[illegible] Zimmer 209, geöffnet werden.

Angebotshefte sind, soweit der Vor[illegible] reicht, bei uns, Berlin W 35, Schö[illegible] berger Ufer 1—4, Zimmer 233, ge[illegible] portofreie Einsendung von 2.30 [illegible] (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen lie[illegible] im technischen Büro, Zimmer 267, [illegible] 10 bis 1 Uhr zur Einsicht aus.

Zuschlagsfrist bis 20. Juli 1926.

Berlin, im Juni 1926. (6[illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Die Lieferung von 350 t Gra[illegible] pflastersteinen 4. Kl. und 215 m ro[illegible] Kantensteinen aus Granit für [illegible] Pflasterung der Zufuhrstraße des Ba[illegible] hofes Baudach (Mark) ist zu vergeb[illegible] Angebote mit der Aufschrift „Ange[illegible] über Steinlieferung für Baudach" s[illegible] bis Dienstag, den 29. Juni, vorm. 11 U[illegible] einzureichen. Die Verdingungsunt[illegible] lagen, soweit der Vorrat reicht, könn[illegible] gegen postfreie Voreinsendung [illegible] 50 Pf. — nicht in Briefmarken — [illegible] hier bezogen werden. Zuschlagsfr[illegible] 3 Wochen. Lieferfrist 4 Wochen.

Eisenbahnbetriebsamt 2, Glogau.
(6[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

r. 25. Berlin, den 24. Juni 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Preisausschreiben.

Auf Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiermit Geldpreise im Gesamtbetrage von 00 M. zur allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. **für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind,**

B. **für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.**

Für die einzelnen Bewerbungen werden Preise von 1500 M. bis zu 7500 M. verliehen.

Für den Wettbewerb gelten folgende Bedingungen:

1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftstellerischen Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit

   vom 1. April 1922 bis 31. März 1928

   fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein. Gesuche zur Begutachtung oder Erprobung von Erfindungen oder Verbesserungen sind nicht an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten.**
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber dem zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen in Druck- oder wenigstens in gut lesbarer Maschinenschrift eingesandt werden; sie müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. übersichtlich so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann. Bewerbungen, die Mängel in dieser Richtung aufweisen oder Zweifel zulassen, können vom Preisausschuß zurückgewiesen werden.
5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patentes durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber ist jedoch verpflichtet, die aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
7. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckstücken beigefügt sein, die zur Verfügung des Vereins bleiben.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführu nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, die der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises sowie die Entscheidung darüber, an wel Bewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ei gesetzten Preisausschuß.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen **einzuschränken** und ob andererseits den Preisausschuß in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünsc bezeichnet:

1. Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Güterwagenumlaufs, betrachtet vom Standpunkt des Verkehrs-, Betriebs-, Ba und Werkstättendienstes.
2. Den rauhen Anforderungen des Bahnbetriebes gewachsene Meßeinrichtung für elektrische Lokomotiven, welche d der elektrischen Lokomotive aus dem Fahrdraht zugeführte Leistung in Abhängigkeit von der Zeit fortlaufend reg striert und auch die von der Lokomotive aufgenommene elektrische Arbeit zählt und den Zählerstand laufend reg striert oder in gewissen Zeitabschnitten selbsttätig aufschreibt.
3. Welche Wege können die Eisenbahnen einschlagen, um dem immer mehr fühlbaren Kraftwagenwettbewerb erfol reich entgegenzutreten? Bedarf es im Eisenbahninteresse einer Rechtsfortbildung? (Auch Teillösungen sind b werbungsfähig.)
4. Verfahren und Vorrichtungen, welche die von den Rädern der Lokomotive auf die Schienen während der Fahrt ei wirkenden Kräfte feststellen und gegebenenfalls aufzeichnen.
5. Vorrichtung, die das Herannahen eines Zuges an unabgeschrankten Wegübergängen selbsttätig anzeigt.
6. Elektrische Bremse für elektrische Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven.

   Die Bremse soll bei allen betriebsmäßigen Fahrgeschwindigkeiten nicht nur das ganze Lokomotivgewicht, sonder auch einen Teil des Wagenzuges abbremsen können.

   Die erforderliche Einrichtung soll ein möglichst geringes Gewicht besitzen und derart beschaffen sein, daß ihr Instandhaltung leicht durchführbar und mit geringen Kosten verbunden ist.

   Die Bremse soll auch bei Stromloswerden der Fahrdrahtleitung mit Sicherheit arbeiten und eine Einrichtung b sitzen, die im Falle eines Versagens der elektrischen Bremse selbsttätig die Luftdruck- (Luftsauge-) Bremse i Tätigkeit treten läßt.

   Erwünscht wäre es auch, daß die Bremseinrichtung einen Rückgewinn elektrischer Energie ermöglicht.
7. Spindelbremse hoher Übersetzung mit möglichst gutem Wirkungsgrad.
8. Abschluß von Gleitlagern bei Fahrzeugen gegen Ölverlust und Verschmutzung.
9. Betriebssichere und wirtschaftliche mechanische Kraftübertragung bei Schienenmotorfahrzeugen (Verbrennungsmotor triebwagen, Diesellokomotiven usw.).

Die **Bewerbungen** müssen während des Zeitraumes

vom 1. Oktober 1927 bis 15. April 1928

postfrei an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin W 9, Köthene Straße 28/29, eingereicht werden.

Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 1929.

Berlin, im Juni 1926.
W. 9, Köthener Straße 28/29.

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Rationalisierung im Verkehrsdienst[1]).

Von Geh. Regierungsrat Reichsbahndirektor **Sommerlatte**, Berlin.

Sie alle wissen, welche Riesenlasten heute auf der Deutschen Reichsbahn ruhen! Der Weltbund unserer Feinde, der uns durch seine Massen nach vier Jahre langem, für uns ruhmreichen Ringen schließlich niedergezwungen hat, benutzt seine überlegene Machtstellung unserem ohnmächtigen entwaffneten Volke gegenüber, um dauernd unerhört hohe Geldentschädigungen aus unserer Wirtschaft herauszupressen. Allein die Reichsbahn hat auf Grund des Dawesplans folgende Summen in bar an den Reparationsagenten abzuführen:

im 1. Reparationsjahr . .	200	Millionen	Goldmark
„ 2. „ . .	595	„	„
und bis zu	250	„	„ Verkehrssteuern,
„ 3. Reparationsjahr . .	500	„	„
und bis zu	290	„	„ „
vom 4. Reparationsjahre ab bis auf unbestimmte Zeit jährlich	660	„	„
sowie bis zu	290	„	„ „ .

Dazu treten bis auf weiteres jährlich 2 % von den Betriebsei nahmen für einen Rücklagefonds, bis ein Betrag von 500 M lionen Mark erreicht ist.

Also eine jährliche Belastung von fast 1 Milliarde Goldmar Die Zahlungen an den Reparationsagenten müssen unter all Umständen innegehalten werden, damit die Reichsbahn de Schicksal entgeht, unter die Leitung eines feindlichen Zwang vollstreckers zu kommen. Der Gedanke ist wohl jedem une träglich, daß der wertvollste Besitz des Reichs und der uner behrlichste Faktor für unsere wieder gesundende Wirtschaft Feindeshände gerät!

Da heißt es alle Kräfte anspannen, um durch sparsamste Wi schaft diese Riesensummen aufzubringen. Dies ist um so n wendiger, als die Reichsbahn heute unter wesentlich ungüns geren Verhältnissen ihren Betrieb führen muß, als es in de Gutachten der Sachverständigen Acworth & Leverve, die si auf die Vorkriegszeit stützen, dargestellt ist. Heute haben d Eisenbahnen, und namentlich die Reichsbahn, viel stärker a früher unter empfindlicher, sie geldlich beträchtlich schädigende Konkurrenz anderer Verkehrsunternehmungen zu leiden. D

[1]) Vortrag, gehalten am 12. April in der Verwaltungsakademie Berlin anläßlich der dritten eisenbahnwissenschaftlichen Woche.

nschiffahrt, die durch Krieg und Nachkriegszeit ebenfalls
er gelitten hat, erhebt mit Nachdruck Anspruch auf den
sport großer Massengüter und verlangt sogar von der
sbahn Unterstützung ihrer Bestrebungen durch weit-
dste Einführung von Tarifermäßigungen, namentlich Bin-
nschlagstarifen. Ich erinnere an den Autoverkehr der
Die Reichspost hat in einem riesigen Umfange Autover-
linien eingerichtet, die zwar in erster Linie nur dem Per-
- und Postverkehr dienen sollen, jedoch auch vielfach
gut der Eisenbahn entziehen. Sehr empfindlich für die
sbahn ist auch der Wettbewerb privater Kraftwagen und
ter Kraftwagenlinien, dessen sich die Reichsbahn nur müh-
rwehrt. In dem sich kräftig entwickelnden internationalen
erkehr schlummern ungeahnte Möglichkeiten. Die Eisen-
n werden mit dem Verlust hochwertiger, teuer tarifieren-
üter rechnen müssen, deren Transport bisher ausschließlich
oblag.

e diese Tatsachen fordern gebieterisch von uns, so zu wirt-
ten, daß wir mit geringsten Ausgaben bei der Verkehrs-
ltigung möglichst große Leistungen vollbringen. Ein solches
eben führt zwangsläufig zu Gedanken der „Rationalisie-
' auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens. Meine Aufgabe
, zu Ihnen heute von der Rationalisierung im Eisenbahn-
ehrsdienste zu sprechen.

s bedeutet bei der Eisenbahn „V e r k e h r s d i e n s t ?"

s Wort „Verkehr" ganz allgemein gefaßt, bedeutet die Ge-
eit der gegenseitigen Beziehungen der Menschen unter-
der. Unter „wirtschaftlichem Verkehr" sind alle Formen
Tauschbeziehungen inbegriffen, die als Marktverkehr, Bör-
rkehr, Handelsverkehr, Geldverkehr oder Güterverkehr in
einung treten. Wenn wir heute vom Verkehr schlechthin
hen, so meinen wir damit die räumliche Fortbewegung von
nen, Gütern und Nachrichten, also das, was man als
nsportwesen" zu bezeichnen pflegt. Der Zweck des Ver-
in diesem Sinne ist Überwindung räumlicher Entfer-
en.

ter „V e r k e h r s w e s e n" ist danach die Gesamtheit der
mittel und Veranstaltungen zu verstehen, die zur Über-
ung räumlicher Entfernungen bestimmt sind.

h Art der Verkehrswege unterscheidet man Straßen-,
bahn-, Wasser- und Luftverkehr. Im Wasserverkehr ist
rkehr und Verkehr auf Binnenwasserstraßen zu trennen.
lkswirtschaftlicher Hinsicht ist der Verkehr für die Güter-
gung von unabsehbarer Bedeutung. Bei der Vorbereitung
Gütererzeugung dient er zur Heranschaffung der Rohstoffe,
Maschinen, Geräte und Arbeitskräfte; ebenso ist er nötig für
Durchführung der Gütererzeugung, die vielfach Orts-
nderungen bedingt, sowie bei dem Abschluß der Güter-
gung durch Überführung der Güter an die Verbrauchs-
n. Da das Verkehrswesen bei der Gütererzeugung in der
igfachsten Art von Bedeutung ist, spielen die Kosten, die
Leistungen des Verkehrs im Dienste der Gütererzeugung
cht werden, auch eine wesentliche Rolle bei der Gestaltung
Erzeugungskosten. Es liegt auf der Hand, daß eine Vermin-
ng der Erzeugungskosten volkswirtschaftlich von größter
utung ist, d. h. daß darauf hingearbeitet werden muß, die
rderungskosten selbst infolge möglichster Verbesserung des
ehrswesens niedrig zu halten. „Ein hochentwickeltes Ver-
swesen ist" — wie Friedrich List in seinem deutschen Na-
ltransportsystem treffend sagt — „einer der größten Hebel
Nationalwohlstandes und der Zivilisation in allen ihren Ver-
gungen."

i der Eisenbahn spielen die Begriffe „Verkehr" und „Be-
" eine bedeutsame Rolle. Es ist bisher merkwürdigerweise
nicht gelungen, diese Begriffe in ihrer Art und in ihrem
n so scharf zu kennzeichnen, daß für jedermann damit
klare Begriffsbestimmung verbunden ist. Cauer sagt in
m Werk „Betrieb und Verkehr der Preußischen Staats-
en":

„Der V e r k e h r umfaßt alles dasjenige, was von seiten der Bahnverwaltung und ihrer Organe geschieht, um die Benutzung dieser (kurz vorher unter ‚Betrieb' dargestellten) Transportgelegenheit zur Beförderung von Personen, Gütern, Tieren usw. zu vermitteln."

An einer anderen Stelle heißt es:

„Der B e t r i e b umfaßt alle diejenigen Vorgänge und Verrichtungen, welche zur Folge haben, daß auf der vorhandenen Bahn unter Benutzung der vorhandenen Lokomotiven und Wagen Züge hin und her laufen und so Transportgelegenheit bieten."

Cauer stellt somit Betrieb und Verkehr scharf getrennt nebeneinander. Der frühere Ministerialdirektor im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Breusing, dagegen spricht in einem Artikel in „Rölls Enzyklopädie des Eisenbahnwesens" von Betrieb im engeren und weiteren Sinne. Betrieb im engeren Sinne ist für ihn die sichere und planmäßige Durchführung der Züge (Fahr-, Stations- und Zugförderungsdienst) einschließlich der Überwachung des ordnungsmäßigen Zustandes der Bahnanlagen (Bahnaufsichtsdienst) und der Betriebsmittel. Zum Betrieb im weiteren Sinne gehören nach ihm die Unterhaltung der Bahnanlagen und der Fahrzeuge (Werkstättendienst), die Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern und die allgemeine Verwaltung. Auch der Reichsbahndirektionspräsident Dr. Heinrich in Halle (Saale) spricht im Artikel über Betriebsleitung (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 18 vom 1. Mai 1924) vom Betrieb im weiteren Sinne, unter dem er die gesamte Geschäftsgebarung einer Eisenbahnverwaltung versteht, und Betrieb im engeren Sinne als dem Ausdruck für Tätigkeit und Verrichtungen, die sich auf die Bildung und Beförderung der Züge beziehen.

Regierungsbaurat Blum definiert (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 29 vom 17. Juli 1924) den Eisenbahnverkehr lediglich als Benutzung der Eisenbahnanlage als Weg. Eisenbahnverkehrsdienst umfaßt nach ihm die „Abmachungen" über die Benutzungen des Eisenbahnweges.

Betrieb ist nach Blum: Die planmäßige Betätigung und Brauchbarkeitserhaltung der für einen fortdauernden Zweck bestimmten funktionellen Einrichtungen.

Wie Oberregierungsrat Klewitz, Altona (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 14 vom 2. April 1925), meines Erachtens mit Recht ausführt, ist der Begriff „Verkehr" viel zu eng gefaßt. Zum Verkehrsdienst gehören nicht nur die Abmachungen über die Benutzung des Eisenbahnweges, sondern u. a. auch die Tarife, der Abfertigungsdienst, der Beförderungs- und Wagendienst, sowie der Kassendienst. Mit Klewitz verstehe ich unter Eisenbahnverkehr den Inbegriff aller notwendigen Vorkehrungen, Tätigkeiten und Einrichtungen, welche für das Publikum die Benutzung der Eisenbahn ermöglichen und regeln. Unter Verkehrsdienst ist die Summe aller Handlungen zu verstehen, welche von den dazu Berufenen pflichtmäßig vorgenommen werden müssen, um die eben erwähnten Vorkehrungen, Tätigkeiten und Einrichtungen durchzuführen.

Nachdem ich den Begriff Eisenbahnverkehrsdienst umrissen habe, möchte ich mich noch über Begriff und Wesen der R a t i o n a l i s i e r u n g auslassen.

Bis zum Kriegsbeginn war Deutschland ein reiches Land mit gewaltigen Rohstoffquellen an Kohle, Erz und Holz. Jetzt sind wir u. a. infolge der beträchtlichen Verluste an Landstrichen mit wertvollen Erz- und Kohlenvorkommen verarmt. Unser einzigstes Kapital, über das wir noch im Wirtschaftskampfe reichlich verfügen, heißt Arbeit. Diese Arbeit muß aber so vorteilhaft wie möglich gestaltet werden, damit ihre Produkte auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig sind, d. h. es muß mit billigsten Mitteln die höchste Leistung angestrebt werden.

In früheren Jahren begnügte man sich im allgemeinen damit, die Wirtschaftlichkeit mit rein mechanischen Mitteln zu bessern

und zu erhöhen: Durch Verbesserung von Werkzeugen, Maschinen usw. Auf den Gedanken, mit der menschlichen Arbeitskraft haushälterischer und damit auch wirtschaftlicher umzugehen, kam man erst verhältnismäßig spät. Heute werden die Mittel der modernen Wirtschaft zur Erzielung einer erhöhten Wirtschaftlichkeit gekennzeichnet durch die Worte „Wirtschaftliche Betriebsführung, wirtschaftliche Erfassung und Durchdringung des Arbeitsvorganges". Die Worte „Taylor-System, psychotechnische Untersuchung und Zeitstudien" sind Merkworte dieses modernen, aus Amerika stammenden Verfahrens. Alle diese Mittel, namentlich aber die Zeituntersuchungen, haben den Zweck, objektive Durchschnittsleistungen festzustellen, die als Lohngrundlage dienen können und als Maßstab für Bemessung der Ansprüche, die das Unternehmen an seine einzelnen Arbeiter oder Angestellte stellen kann (vgl. Arbeitsvorbereitung von Eduard Michel).

In Deutschland hat bisher namentlich die moderne Technik der Fabrikbetriebe die Rationalisierungsmaßnahmen wissenschaftlich zu ergründen, durchzubilden und mit Erfolg zur Anwendung zu bringen versucht. Die Eisenbahnverwaltung muß ihr darin folgen und folgt ihr darin. Unser Lehrmeister auf diesem Gebiete ist, wie bereits erwähnt, Amerika. Dort hat namentlich Taylor diese Gedanken in ein System gebracht und planmäßig entwickelt. Seine Hauptgrundsätze sind:

1. Ausschaltung jeder Hemmung und Rückständigkeit in der Organisation;
2. Prüfung der einzelnen menschlichen und mechanischen Arbeitsvorgänge daraufhin, ob der gleiche Zweck nicht einfacher, schneller, bequemer und billiger erreicht werden kann;
3. Ablösung aller Hilfsarbeit vom Arbeitsprozeß zu dem Zweck, dem hochqualifizierten, gelernten Arbeiter nur hochwertige Arbeit zuzuteilen;
4. Auswahl des bestgeeignetsten Mannes für jede Arbeit;
5. Auswahl der geeignetsten Einrichtungen und Maschinen.

Wegeleben bezeichnet in seinem Buche „Rationalisierung im deutschen Werkzeugmaschinenbau" als Wesen der Rationalisierung die Organisation; als Rationalisierungsmaßnahmen alle systematisch auf Verbesserung des Wirkungsgrades gerichteten Maßnahmen.

Die Mittel dieser Rationalisierung lassen sich ausdrücken in den Begriffen: Arbeitsteilung, Arbeitsgemeinschaft, Spezialisierung, Normalisierung, Typisierung. Das Wesen der Rationalisierung ist sonach jede Zusammenfassung und Anwendung von Mitteln zur Erreichung eines höheren Wirkungsgrades. Welche Mittel muß nun die Reichsbahn anwenden, bzw. welche wendet sie an, um einen höheren Wirkungsgrad bei Abwicklung des Verkehrsdienstes zu erreichen, d. h. den Verkehrsdienst zu rationalisieren?

Im Vordergrunde muß das Bestreben stehen auf Erhaltung der menschlichen Arbeitskraft bei Arbeitern und Beamten.

Zur Erhaltung der Arbeitskraft, namentlich auch zur Erhaltung der Arbeitsfreude und des persönlichen Interesses an der Arbeit, bedient man sich bei der Reichsbahn des ganzen modernen vielgestaltigen Rüstzeuges der Arbeiterschutzgesetzgebung und Wohlfahrtspflege.

Um Unfälle zu verhüten, die bei Bedienung der zur Verkehrsbewältigung bestimmten Einrichtungen entstehen können, wie Kräne, Kipper, Elektrokarren, schwerbeladene Stechkarren und ähnliches, werden neuerdings sehr wirksame Bilder, vielfach mit gereimtem kurzen Text, auf den Güterböden und sonstigen Arbeitsstätten angebracht, auf denen in eindrucksvoller Weise gezeigt wird, wie man Gefahren durch sachgemäße Handhabung der betreffenden maschinellen Einrichtungen vermeiden kann.

Um den Gesundheitszustand zu heben und um sich einen Stamm leistungsfähiger Arbeiter zu erhalten, gibt die Reichsbahn zu den Leistungen, die die gesetzliche Krankenversicherung Arbeiter gewährt, noch weitere Mittel, um notwendige He fahren durchzuführen. Mit Rücksicht auf die schwierige schaftslage, die Aufwendungen für Arzt und Apotheker d schwer empfinden läßt, ist von der Reichsbahn am 1. Apri eine Beamtenkrankenversorgung eingeführt, die beträch Leistungen übernimmt und als ein gewaltiger Fortschrit dem Gebiete der Beamtenwohlfahrtspflege zu betrachten

Zahlreiche Erholungsheime stehen den Beamten zur fügung. Die Pensions- und Betriebskrankenkassen unter eine Anzahl Erholungs- und Genesungsheime, in denen na lich die Tuberkulose erfolgreich bekämpft wird. Durch fung von Arbeiter- und Beamtenwohnungen, Überlassung Pachtländereien zur Anlage von Gärten sucht man Gesund zustand, Wohlbefinden und damit Arbeitskraft und Arbeitsf zu erhalten und zu erhöhen.

Auf den Güterböden und Umladehallen werden nach Mö keit mehr und mehr helle, luftige Aufenthaltsräume zur fügung gestellt mit guten Waschgelegenheiten und Kochs zum Wärmen des Essens und zum Bereiten von Kaffee. lagen zur Erzeugung von Selterwasser finden sich auf reichen größeren Bahnhöfen und leisten bei der Bekäm des Alkohols gute Dienste. Durch Einrichtung von Fachsc sowie durch belehrende Vorträge wird dem strebsamen Be Gelegenheit geboten, sich fortzubilden und vorwäts zu kom

Nächst der Erhaltung der Arbeitskraft und der Arbeitslei muß das Bestreben nach ihrer Erhöhung gehen. Dem Be zahlreicher industrieller Betriebe folgend, hat die Reichs Richtlinien für Durchführung von Arbeits- und Zeitstudi Eisenbahnbetriebsdienst aufgestellt, die meines Erachte gleicher Weise für den Verkehrsdienst zur Anwendung ko können und müssen, und mit denen auch bereits im Ab gungs- und Beförderungsdienst Versuche angestellt werde

Das Ergebnis der Arbeitsstudien soll nicht nur der Ve tung, sondern auch dem Arbeitenden zugute kommen.

Die Richtlinien seien in folgendem kurz angeführt:

1. Festsetzung der Arbeitsverrichtung.
2. Zerlegung der Arbeitsverrichtung.
3. Untersuchung des Einflusses der Umgebung.
4. Prüfung der Arbeitsverrichtungen auf Zweckmäßi (Arbeitsstudien).
5. Festsetzung des Zeitverbrauchs (Zeitstudien).
6. Bestimmung der Zeitnormen.
7. Festlegung der Regelform.
8. Auswertung der Untersuchungen (Aufstellung von schäftigungsplänen).

Eine ausgezeichnete Vorarbeit für diese Studien ist durc Ausschuß für Bewertung und Klasseneinteilung der D stellen „Diba" geleistet. In diesem Ausschuß hat der Unte schuß III für Verkehr genaue Zeitwerte für den Verkehrsd ermittelt. Seine Arbeiten erstreckten sich auf den Diens Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Es sind die ge Zeitwerte im Fahrkartenverkauf, in der Gepäckabfertigun Ladedienst für Gepäck- und Expreßgutverkehr, im Bahn schaffnerdienst festgelegt. Im Güter- und Eilgutverkehr is gleiche geschehen für den inneren Abfertigungsdienst, Ladedienst, die Kranbedienung, das Nachzählen von Lad gütern, das Wiegen von Eisenbahnwagen auf der Gleis für den Wagendienst und für den Zugabfertigungsdienst. Feststellungen bieten genaue und wertvolle Unterlagen fü Beschäftigungspläne. Sie geben ein klares Bild von der Ar beanspruchung des Bediensteten und der Ausnutzung s Arbeitskraft. Erscheint diese zu gering, so kann geprüft den, ob nicht durch Zusammenlegung gewisser Arbeitsvorg oder Änderung der Organisation eine Ersparnis an Persona wonnen werden kann. Bei ungleicher Belastung der Bedie ten wird man versuchen, einen Ausgleich herbeizuführen, in

·t von dem Gedanken, durch zweckentsprechende Maß-
·n die Leistungen des einzelnen zu erhöhen, ohne mit
. Kräften Raubbau zu treiben. Dies gilt für den Dienst
rbeiter sowie der im Bürodienst und im Außendienst be-
igten Beamten.

neuerer Zeit hat die Reichsbahn Einrichtungen für die
psychotechnische Prüfung getroffen. Wenn diese in
Linie zunächst auch nur für die Auswahl von Lehr-
im Werkstättenwesen nutzbar gemacht wurden, so geht
jetzt auch dazu über, Anwärter für den Betriebs-
, für den Abfertigungsdienst und für den Beförde-
dienst psychotechnisch daraufhin zu prüfen, ob sie die
ıren künftigen Beruf nötige Eignung auch wirklich be-
. Die außerordentlich fein und geschickt durchgearbeite-
rüfungsmethoden geben ein gutes Bild über die schnelle
ssung, das Gedächtnis, die Entschlußkraft und die An-
ıgsfähigkeit des Prüflings. Ich bin überzeugt, daß na-
ch für den Verkehrsdienst auch auf diesem Gebiete gute
ge erzielt werden können.

ist eine selbstverständliche Forderung jedes sachgemäß
eten Unternehmens, den richtigen Mann auf den richtigen
zu stellen. Gegen diesen Grundsatz ist früher, namentlich
ofertigungsdienst, oft verstoßen worden. Betriebsbeamte,
r Farbenunterscheidungsvermögen eingebüßt hatten oder
dheitlich den Anforderungen des Außendienstes nicht mehr
hsen waren, wurden einfach zur Güterabfertigung über-
ı und sollten dort ihrer Stellung entsprechend beschäftigt
n. Abgesehen davon, daß in diesem Verfahren eine —
ich ungewollte — Minderbewertung des Abfertigungs-
es zu erblicken war, liegt es auf der Hand, daß derartige
e mindestens für lange Zeit nicht als volle Arbeitskräfte
tet werden können und daß durch ihre Beschäftigung
ein Hemmnis als eine Förderung der Arbeit erzielt wird.
s in einer im Juni 1921 in Koburg abgehaltenen Be-
ıung der Beförderungsdezernenten aller Direktionen sind
en damals im Gange befindlichen Wiederaufbau des Ver-
dienstes für das Abfertigungswesen folgende Leitsätze
stellt:

ie Abfertigungsstellen müssen, gewissermaßen als die
ännischen Büros der Eisenbahn, in denen besonders die
hmen zu erfassen sind, mit den bestgeschulten Kräften
t werden, damit die richtige Berechnung und Verein-
ıng der Frachten gesichert und Fehler und Unregel-
keiten auf das geringste Maß herabgemindert werden.

Den Abfertigungen darf nicht ohne weiteres das ver-
brauchte Personal anderer Dienststellen überwiesen
werden.

Das auf den Abfertigungen vorhandene und ihnen aus
ınderen Dienstzweigen überwiesene Personal — soweit
es von den Abfertigungen aufgenommen werden muß —
darf nur nach dem Grade der tatsächlichen Leistungsfähig-
keit bewertet werden.

Die vorhandenen guten Kräfte dürfen den Abfertigungen
nicht entzogen werden.

se Leitsätze haben heute noch volle Gültigkeit und bei
genauen Beachtung durch die Dienststellen, Ämter und
sbahndirektionen wird viel unnütze Arbeit vermieden, eine
e zahlreicher Fehler, namentlich bei Frachtberechnungen,
opft und auf diese Weise der Verwaltung viel Geld er-

eiten, die durch geringer zu bewertende Arbeitskräfte
tet werden können, müssen diesen übertragen wer-
höher zu bewertende Leistungen müssen durch wertvollere
tskräfte erledigt werden. Dadurch wird die Selbstein-
ıung und das Selbstbewußtsein der jeweils zur Verwendung
enden Kräfte gehoben, und dies bildet zweifellos einen An-
für erhöhte Arbeitsleistung. Der Grundsatz „Den richtigen
auf den richtigen Platz“ gilt natürlich wie für das Büro
der Güterabfertigungen, so auch für den Dienst auf Güter- und Umladeböden. Durch richtige Zusammenstellung der Ladekolonnen, richtige Auswahl der Vorarbeiter, planmäßige Anwendung mechanischer Hilfsmittel, vernunftgemäße Regelung des Dienstes kann man unter Ersparnis von Köpfen eine höhere Leistung erzielen, ohne daß deshalb etwa Raubbau mit der menschlichen Arbeitskraft getrieben wird. Nichts wirkt lähmender auf Arbeitslust und Arbeitsleistung, als das Bewußtsein, eine überflüssige, entbehrliche, nicht unbedingt nötige Arbeit zu verrichten.

Es ist eine allbekannte und leider unbestreitbare Tatsache, daß, wie überall, so auch bei der Reichsbahn heute noch viel zu viel geschrieben wird. Sämtliche Stellen klagen andauernd über die Fülle der Schreibarbeit bei Erhebungen, Feststellungen, Schaffung statistischer Unterlagen u. a. Dabei ist allseitig bekannt, daß andauernd daran gearbeitet wird, jedes wirklich überflüssige Schreibwerk zu vermeiden, jede nicht unbedingt nötige Nachweisung fortfallen zu lassen. Im Verkehrsdienst wird scharf überwacht, daß nicht Nachweisungen und Aufschreibungen, die aus irgend einem vor Jahren wichtigen Grunde angeordnet waren, schematisch weiter fortgeführt werden, während der Grund der Anordnung längst nicht mehr existiert.

Einen beträchtlichen Fortschritt zur Ersparung von stets wiederkehrender Schreibarbeit bedeutet in dieser Richtung — namentlich auch für den Verkehrsdienst — das Bestreben der Reichsbahn, das Karteiwesen als Hilfsmittel für die Büros einzuführen und das Interesse aller Angestellten dafür zu erwecken. Die Kartei hat — wie Reichsbahnrat Schulze in Breslau kürzlich in der Vereinszeitung klar darlegte — die Aufgabe, Merkstoffe irgendwelcher Art geordnet zu sammeln, aufzubewahren und zur gegebenen Zeit wieder vorzubringen. Nur das Gültige und Neueste soll sie enthalten, nichts Veraltetes. Sie soll die Schreibarbeit vermindern und das Suchen nach dem Wissensstoff erleichtern. Sie will also Ordnung schaffen, Kraft und Zeit ersparen.

Eine geschickt angelegte Kartei beantwortet die verschiedensten Fragen (z. B. nach dem augenblicklichen Stand an Materialien) unmittelbar ohne umständliche und zeitraubende Zwischenrechnungen, sie erinnert an wichtige Daten (z. B. an wahrzunehmende Termine, an den Ablauf von Fristen), sie ordnet regellos zufließende Stoffe sofort (z. B. Literatur, Adressen), mit ihrer Hilfe lassen sich innerhalb einer umfangreichen Materie bestimmte Punkte und Gruppen sichtbar herausheben (z. B. die verschiedensten Beamtengruppen in einer Personalkartei), sie läßt sich jederzeit nach den verschiedensten Gesichtspunkten umordnen, sie löst spielend die verwickeltsten Aufgaben (z. B. schwierige Personaldispositionen in plötzlich auftretenden Fällen), sie braucht endlich nur einmal angelegt zu werden und ist stets auf dem laufenden. Die Kartei besteht aus losen hintereinander gestellten steifen Blättern (Karten), die in ihrer Gesamtheit einem ungebundenen Buch gleichen. Jede Karte erhält eine Spalten- oder Feldereinteilung, über deren Ausfüllung in der Regel ein Vordruck belehrt. Felder und Vordruck wiederholen sich auf jedem Blatt.

Der Vordruck lehnt sich eng an die Organisation des Arbeitsvorganges an. Wo das durchaus nicht möglich sein sollte, kann eine Änderung der Organisation in Frage kommen, wenn sich dann aus der Einführung der Kartei wirtschaftliche Erfolge ergeben.

Der Inhalt jeder Karte wird durch ein treffendes Stichwort erfaßt, das an den oberen Rand der Karte oder auf die Taste zu schreiben ist.

Soviel in aller Kürze über die Kartei. Sie ist zweifellos ein modernes praktisches Hilfsmittel zur Ersparung von Zeit und Arbeit, also von Arbeitskräften und damit Geld, und kann im Verkehrsdienst in vielen Fällen erfolgreich Verwendung finden.

Neben dem Bestreben der Reichsbahn, im Verkehrsdienst jede

überflüssige Schreibarbeit zu vermeiden, geht erfolgreich das Bemühen, in dem vielgestaltigen Güterabfertigungsdienst Verbesserungen und Vereinfachungen durchzuführen. Rühmend verdient hierbei hervorgehoben zu werden die wertvolle, eifrige und oft sehr nutzbringende Mitarbeit der Beamtenschaft, die auf Grund ihrer in der Praxis erworbenen Erfahrungen schon oft schätzenswerte Anregungen und Vorschläge auf diesem Gebiet gegeben hat, für welche die Verwaltung es auch nicht hat an entsprechender Anerkennung fehlen lassen.

Vor einiger Zeit hat ein von der Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft eingesetzter Ausschuß zur Vereinfachung des Abfertigungsdienstes einen sehr eingehenden wertvollen Bericht über die von ihm vorgenommene Prüfung erstattet, „inwieweit und auf welche Art den veränderten Verhältnissen in Wirtschaft und Verkehr durch eine einfachere schnellere Abfertigung und Tarifierung der Stückgüter“ entsprochen werden könnte. Namentlich hat er folgende Fragen geprüft:

1. Abfertigung der Stückgüter,
2. Frachtberechnung für Stückgüter, namentlich im Nahverkehr, d. h. Änderung der Tarife,
3. Berechnung der Nebengebühren,
4. Abfertigung im Expreßgutverkehr,
5. Prüfung des sogenannten Stettiner Zählkartenverfahrens.

Bei der Kürze der mir zur Verfügung stehenden Zeit muß ich mich darauf beschränken, nur einige der interessanten Fragen zu streifen, die alle auf eine Vereinfachung und damit Verbilligung des Verkehrsdienstes abzielen:

a) Zunächst das sogenannte Stettiner Verfahren:

Es ist dies eine vereinfachte Abfertigung von Margarinesendungen auf Kartenfrachtbrief. An Stelle des durch die EVO. vorgeschriebenen Frachtbriefes wird, auf Grund ministerieller Genehmigung, ein anderes Muster, ein dreiteiliger Kartenfrachtbrief, verwandt, dessen einzelne, auf einander liegende Teile im Durchschreibeverfahren ausgefertigt werden.

Dieser dreiteilige Frachtbrief besteht aus

1. dem Kassenabschnitt,
2. dem Duplikat,
3. dem eigentlichen Frachtbrief.

Der Teil 1 verbleibt bei der Versandstelle. Er macht das Versandbuch entbehrlich. Im Versandbuch wird die Sendung nur dann nachgewiesen, wenn sie mit Nachnahme belastet oder nach Stationen einer Privat- oder Kleinbahn gerichtet ist, die sich diesem Verfahren angeschlossen hat.

Den Teil 2 erhält der Absender als Auflieferungsnachweis.

Der Teil 3 begleitet die Sendung bis zur Bestimmungsstation und wird dem Empfänger mit dem Gute ausgehändigt.

Die bar erhobene oder gestundete Frankatur, einschließlich der Gebühr für Nachnahme, wird den 3 Teilen des Kartenfrachtbriefes gleichzeitig durch die Zählkasse aufgestempelt. Dieser Stempelabdruck enthält ferner den Tag der Auflieferung, die Kontrollnummer, sowie ein Kennzeichen, ob der Betrag bar erhoben oder gestundet würde.

Die Zählkasse kann mit der Hand und elektrisch betrieben werden. Alle Frachten werden durch sie berechnet und selbsttätig, in der Reihe der Abfertigungen, auf einen Papierstreifen übertragen. Auf diesem erscheint neben jedem Betrag die Kontrollnummer und das Kennzeichen des Stundungsnehmers. Der Streifen ist durch eine Glasscheibe sichtbar. In zehntägigen Zeitabschnitten wird er der Zählkasse entnommen, aufgerollt, mit der Tagesangabe versehen und aufbewahrt. Die Zählkasse rechnet die Freibeträge auf, und zwar getrennt nach den einzelnen Konten. Die Tagessummen ergeben das Einnahmesoll. Eine Zusammenstellung der Tagessumme nebst dem Kontrollstreifen der Zählkasse erhält die Verkehrskontrolle als Rechnung. Das Verfahren hat sich sehr bewährt. Der wirtschaftliche Nutzen liegt darin, daß ein Beamter imstand mit der Zählkasse täglich 400 Frankaturfrachtbriefe für garine, also für gleichartige Sendungen, einschließlich des rechnens der Fracht vollständig abzufertigen.

Dies kurz skizzierte Verfahren, mit dem ein einzigen amter eine sehr beträchtliche Tagesleistung vollbringen k kann mit Erfolg jedoch nur überall da angewendet werden regelmäßige größere Versender mit Tagessendungen von gesamt 300 Frankaturfrachtbriefen und mehr sich bereitfi lassen, die an Stelle der Frachtbriefe tretenden Kartenfr briefe auszufertigen. Bei dieser Sachlage ist die Ausdeh des Verfahrens leider außerordentlich beschränkt. Eingel Untersuchungen haben gezeigt, daß vermutlich zunächst noch 3 große Versandstationen in der Lage sein werden, d Verfahren einzuführen. Immerhin bringt es zweifellos da es benutzt wird, eine beträchtliche Vereinfachung, Beschl gung und Verbilligung.

b) Das lange Zeit vor dem Kriege eingeführte Verfa frankiertes Eil- und Frachtstückgut unter Verwendung Eisenbahnmarken abzufertigen, ist am 1. Mai 1921 aufgeh worden, weil die mit diesem Verfahren verbundenen gew Schwächen bei den ungeregelten Verhältnissen der Nachkr zeit scharf in die Erscheinung traten und die fortschreit Geldentwertung fortgesetzte Umänderung der Markenwerte sich brachte. Immerhin erscheint es angezeigt, das Verf versuchsweise wieder einzuführen, wie es der erwähnte schuß auch empfohlen hat. Der Frachtbetrag würde jedoch höchstens 5 ℳ zu begrenzen sein. Die Vorzüge des Verfah liegen vor allem darin, daß eine Ersparnis an Arbeit und ganz erhebliche Beschleunigung in der Abfertigung der dungen infolge der vereinfachten Abfertigungsart erreicht Die Eintragung der Sendungen in das Freibetragsbuch Versandbuch fällt fort, an dessen Stelle tritt das „Mark gangsbuch“ mit verhältnismäßig wenig Spalten, in dem liche Sendungen untereinander aufgeführt werden, also nach Stationskonten getrennt, wie beim Versandbuch. Au Bestimmungsstation fällt die Eintragung im Empfangsb weg. Die Markensendungen werden unmittelbar auf die rechnungskarten eingetragen. Abgesehen von der Beschl gung der innerdienstlichen Tätigkeit tritt auch eine Abkür der Wartezeiten der Auflieferer bei den Versandstellen ein ferner eine schnellere Bereitstellung der Ausgabe der fangsbücher.

Es ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß gerade auf Gebiete des Abfertigungswesens, auf dem vielerlei Frage Flusse sind, eine Menge wertvoller Vereinfachungen und besserungen geprüft und eingeführt werden, die geeignet die Arbeitsleistung zu erhöhen. Die schätzenswerte Mita der in der Praxis tätigen Beamten wird dabei von der Ve tung stets dankbar begrüßt.

Ein weiteres vereinfachtes Verfahren, das Arbeitskraft und Geld spart, ist bei den Reichsbahndirektionen in G der der Neuzeit angepaßten Wagenmeldungen eingeführt.

Bis zum Frühjahr 1925 wurden die täglichen Meldungen Bestand und Bedarf an Güterwagen von den einzelnen Stati durch Morsetelegraph oder Fernschreiber entweder unmitt oder stellenweise durch Vermittlung von Unterverteil stellen an die Wagenbüros der Reichsbahndirektionen mittelt. Seit dieser Zeit ist in einer Reihe von Reichsb direktionen, in denen das Fernsprechnetz genügend ausge ist, das fernmündliche Verfahren eingeführt worden. E dabei überall sichergestellt, daß das ganze Meldeverfahren Störungen in den Fernsprechleitungen sofort wieder vom mündlichen auf das fernschriftliche Verfahren umgestellt den kann.

Durch die Einführung des fernmündlichen Wagenmeld fahrens werden insbesondere folgende Vorteile erzielt:

1. Völlige Entlastung des Morseschreibers von allen Wa meldungen;

ieschleunigung der Wagenmeldungen und der Verteilungserfügungen der Wagenbüros um mehrere Stunden;

ieschleunigung des Wagenumlaufs;

'ereinfachung der Dienstgeschäfte der Wagenbüros durch 'erminderung des Schreibwerks, Möglichkeit sofortiger lückfragen und Aufklärung von Unstimmigkeiten usw.;

:rsparung von Kräften im Morsedienst;

iessere Fühlung der Wagenbüros mit den Dienststellen ı allen Angelegenheiten des Wagendienstes.

ıaben auch Prüfungen stattgefunden, ob man sich nicht undfunkes für diese Meldungen bedienen kann. Wenn lie ersten Versuche zuerst mißglückt sind, so ist doch zu ɪn, daß in späterer, hoffentlich nicht allzu ferner Zeit moderne Verkehrsmittel auch für die Zwecke der Nachıübermittlung bei der Reichsbahn mit Erfolg nutzbar gewerden kann.

ist eine alte Erfahrungstatsache, daß Minderleistungen :herer, körperlich ungewandter oder gar lässiger Arbeiter ıuf die an sich guten Leistungen kräftiger und fleißigerer hemmend wirken und so den Durchschnitt der Arbeitsıg herabdrücken. Wirtschaftlich erscheint es unbillig, ern, die aus irgendwelchen Gründen weniger leisten als ·, gleichwohl denselben Lohn zu zahlen.

muß danach streben, die in gleicher Zeit erzielte höhere sleistung besser zu bezahlen als eine geringere. Dieses vird durch das Akkordlohnverfahren erreicht. eistungen der Arbeiter auf den Güterböden und Umladewerden nach dem zwischen der Reichseisenbahnverwalınd den Arbeitnehmervereinigungen geschlossenen Lohnertrag vergütet. Für jede Arbeitsschicht wird der danach rechnende Zeitlohn gegeben. Um aber die Leistung des ıen Arbeiters zu heben und um auch besonders dem ein-Gelegenheit zu größerer Verdienstmöglichkeit zu geben, ıuf bestimmten Stellen anstatt im Zeitlohn, im Stücklohn, im Gedinge gearbeitet. Die Stellen, auf denen das Geerfahren angewendet wird, bestimmt nach Anhören der en Arbeitervertretung die Reichsbahndirektion. Es wird l da eingeführt, wo es nach dem Verkehrsaufkommen, rtlichen Verhältnissen und nach der Zahl der Arbeiter h und wirtschaftlich ist. Seine Durchführung ist geı an die „Grundsätze für die Ausführung von Gedingeɪn auf Güterböden und Umladehallen".

Wesen des Gedingeverfahrens liegt in der Bildung von enstgemeinschaften und in der Festsetzung von Stück-Unter „Verdienstgemeinschaften" ist die Gruppe von ern zu verstehen, deren gesamte Tagesleistung allen in Gruppe zusammengefaßten gleichmäßig zur Anrechnung :. Die Größe der Verdienstgemeinschaft kann verschieden lie Verdienstgemeinschaft wird in der Regel — und das icht auch einem wesentlichen Wunsche der Arbeiter — Kolonne (ein Vorarbeiter und drei Mann) umfassen. Je r die Verdienstgemeinschaft ist, je größer ist die Vermöglichkeit des Mannes. Als „Stückzeit" ist die Zeit anɪn, die ein Arbeiter von durchschnittlicher Leistungseit bei normaler Arbeitsleistung für die ordnungsmäßige ıhrung des betreffenden Arbeitsvorganges braucht. Die Verdienstgemeinschaft gutgeschriebenen Gewichtsmengen en) werden am Schlusse des Abrechnungsabschnittes mit tückzeiten vervielfacht und auf diese Weise Stücktageerrechnet. Der Unterschied zwischen der Zahl der agewerke und der Zahl der Gedingetagewerke (Arbeitsist die Zahl der Übertagewerke, die nun auf die zugeɪn Arbeiter nach dem Verhältnis ihres Gedingetagewerks ıt werden. Die Übertagewerke werden nach dem Grundlohn :et. An dem Gedingeverfahren sind in der Hauptsache die in der reinen Stückgutbewegung beschäftigten Arbeiter beteiligt. Welche Arbeiter sonst noch als zum Gedinge gehörig anzusehen sind oder welche einen besonderen Vomhundertsatz des Überverdienstes erhalten können, bestimmen die oben angezogenen „Grundsätze". Zu solchen Arbeitern gehören z. B. Führer von Elektrokarren, Bezettler, Plombierer, Frachtbriefauszeichner usw.

Um zu Zeiten erhöhten Verkehrsandrangs die Mehrarbeit schnell und trotzdem einwandfrei bewältigen zu können, haben manche Direktionen ein Pämieverfahren eingeführt, dessen Wesen darin besteht, daß bei Spitzenleistungen für die Überschreitung der Sollzahlen Prämienbeträge nach besonderen Sätzen gewährt werden, und zwar sowohl für die mehrgeleisteten Frachtbriefpositionen in der Güterabfertigung als auch für die auf den Güterböden über die Solleistung hinaus bewegten Gewichtsmengen. Es sind damit gute Erfahrungen erzielt. Es ist eine beträchtliche Mehrarbeit gegen entsprechende Vergütung geleistet, ohne daß die Kopfzahl vermehrt zu werden brauchte.

Ein weiterer Ansporn für die Beamten der Güterabfertigung zu genauer Arbeit und größerer Aufmerksamkeit ist durch die Bestimmungen über die Gewährung eines Entdeckeranteiles bei Frachtzuschlägen im Güter- und Tierverkehr geschaffen, die als Zusatzbestimmungen der Reichsbahn zum Anhang B der AAV (Kundmachung 1) herausgegeben sind. Danach werden für die Feststellung unrichtiger Angabe des Inhalts, des Gewichts oder der Stückzahl einer Sendung oder des Ladegewichts des verwendeten Wagens sowie für die Feststellung einer Wagenüberlastung oder Außerachtlassung der Sicherheitsvorschrift in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung Belohnungen gewährt (sogen. Entdeckeranteil), wenn daraufhin Frachtzuschläge berechnet werden. Die Belohnung beträgt im allgemeinen 5 % des nacherhobenen Betrages. Der Erfolg dieser Maßnahme ist ein außerordentlich guter. Die Beamten arbeiten bei der Frachtberechnung und bei der Nachprüfung auf der Empfangsstation mit größter Aufmerksamkeit. Es kann als sicher gelten, daß die Verwaltung dadurch vor nicht unbeträchtlichen Geldausgaben bewahrt wird, die sonst durch die fehlerhafte früher vielfach unentdeckt gebliebene falsche Berechnung eingetreten wären.

Wenn man auch von der Voraussetzung ausgehen kann, daß jeder Beamte aus sich heraus seine Pflicht voll erfüllt, so ist es doch rein menschlich, wenn er darüber hinaus sich besonders anstrengt, falls ihm für seine freiwillige Mehrleistung eine besondere Anerkennung winkt. Während früher die Verwaltung derartige Sonderleistungen wohl in Gestalt von besonderen Belobigungen oder auch Ordensauszeichnungen anerkannte, steht ihr jetzt in ihrer neuen Form noch ein weiteres Mittel in Gestalt von Leistungszulagen zur Verfügung. Auf Grund des § 26 des Reichsbahngesetzes können planmäßige und außerplanmäßige Beamte (nicht Angestellte und Arbeiter) der DRG bei besonderen Leistungen je nach den vorhandenen Mitteln besondere Vergütungen als „Leistungszulagen" erhalten. Diese Zulagen sollen die Wirtschaftlichkeit des gesamten Betriebes steigern und zugleich eine Anerkennung sein für besondere, aus dem allgemeinen Rahmen weit herausragende Leistungen, soweit diese nicht bereits bei der Wahl der Besoldungsgruppe berücksichtigt und demnach durch die Besoldung selbst abgegolten sind. Die Zulagen dürfen nur solange gewährt werden, als die sachlichen und persönlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Zulageempfänger werden von den Reichsbahndirektionen ausgewählt.

Nach übereinstimmenden Berichten aller Reichsbahndirektionen hat man mit diesem System die allerbesten Erfahrungen gemacht. Es sind in vielen Fällen auf Grund von Vorschlägen Verbesserungen im Verkehrsdienst durchgeführt und ohne Mehraufwand an Personal erhöhte Leistungen erzielt worden.

(Schluß folgt.)

Kraftwirtschaftliches zur Bahnelektrisierung.

Von Ing. **C. Reindl**, München.

Im folgenden sind vom Standpunkt des der Reichsbahn fernstehenden Ingenieurs einige hauptsächliche kraftwirtschaftliche Gesichtspunkte der Bahnelektrisierung mittels Wasserkraft oder Kohle und ihr Zusammenhang mit der Kraftwirtschaft des Landes allgemein betrachtet.

Die Aufgabe der Bahnelektrisierung ist noch nicht mit der zunächst grundsätzlich erscheinenden Frage abgetan, welchen Preis die elektrische Arbeit kosten darf, um mit der Dampflokomotiv-Förderung wettbewerbsfähig zu sein. Die Verhältnisse liegen verschieden, je nachdem das auf den elektrischen Bahnbetrieb übergehende Land die Kohle aus dem Ausland einführen muß oder selbst Kohle in ausreichender Menge fördert.

Die bekannten mittelbaren Gewinne der Elektrisierung: Erhöhung der Transportleistung der Strecken durch die größere Zugkraft und Geschwindigkeit, daraus Einsparung von sonst nötigen neuen Gleisen; Verringerung toter Gewichte durch größere Anpassungsfähigkeit der Zuggarnituren und des Fahrplans an den Bedarf; Verminderung der Personal- und Unterhaltungskosten usw. sind schon häufig genug erörtert worden.

Deutschland besitzt genügend Kohle, um nicht auf Auslandsbezug angewiesen zu sein; der Gesichtspunkt der Verbesserung unserer Handelsbilanz oder der Unabhängigkeitsstandpunkt kommen nicht in Frage. An die Stelle eines unmittelbar volkswirtschaftlichen Beweggrundes tritt bei uns der zunächst privatwirtschaftliche Beweggrund des Unternehmers, die Betriebskosten zu verringern auf dem wieder privatwirtschaftlichen Weg der Aufwandsdeckung aus eigenen Einkünften, ohne Rückhalt und Unterstützung seitens des Staates bzw. des Volksvermögens, wie vordem als Staatsbetrieb, aber auch ohne Tributpflicht. Über den Rahmen der Privatwirtschaft hinaus werden aber die Auswirkungen des Unternehmens volkswirtschaftlich fühlbar. Zunächst schont die Kohlenersparnis unsere Kohlenvorräte; nicht in dem Sinne, als ob sonst mit der baldigen Erschöpfung der hochwertigen Kohlen zu rechnen wäre. Der fortschreitende Abbau macht aber die Gewinnung der Kohle immer teuerer: die Schächte tiefer, die Förderkosten höher, den Lohnanteil und den Eigenverbrauch für jede geförderte Tonne größer; die Verlangsamung des Abbaues verlangsamt also die Verteuerung der Kohle im Interesse der Allgemeinheit ihrer Verbraucher. Weiter entlastet sie die Transportwege (Bahnen, Wasserstraßen) von der Beförderung der eingesparten Mengen. Schließlich — das ist der peinliche Teil dieser volkswirtschaftlichen Auswirkung — muß die so gemachte Einsparung einen Teil der Reparationpflichten tilgen. Müßte das nicht der Fall sein, so könnte die volkswirtschaftliche Auswirkung in Tarifermäßigungen zugunsten der Allgemeinheit sich auswirken, statt das letzten Endes doch dem Volk entnommene Geld den ehemaligen Feindstaaten auszuliefern.

Die Forderung der Betriebsverbilligung läßt einen großen Komplex kraftwirtschaftlicher Fragen umfassen, unter deren l e t z t e eigentlich — so sonderbar es klingt — die Heranziehung der Wasserkräfte zum Bahnbetrieb fällt.

Die erste Ersparnismöglichkeit liegt in der konstruktiven Unmöglichkeit, auf dem beengten Raum und Gewicht der Dampflokomotive, deren Bau und Betrieb noch dazu möglichst einfach sein soll, die verlangte Leistungserzeugung mit dem gleichen Wirkungsgrad vorzunehmen wie in einer stationären Anlage, die weit größere Einheiten enthalten und mit allen wärmesparenden Einrichtungen ausgerüstet werden kann, dann aber auch unter weit günstigeren (gleichmäßigeren) Belastungsbedingungen arbeitet.

So kommt es, daß nach der schweizerischen Statistik[1]) auf den schweizerischen Regelbahnen im Durchschnitt für das Jahr 1921 aufzuwenden war: für 1 tkm 0,073 kg Kohle beim I betrieb gegen 0,0415 Kilowattstunden (kWh) auf den e schen Strecken, oder nach den Erfahrungen in Sch 0,06 kg/tkm Lokomotivkohle (7000 WE) gegenüber 0,028 (im Kraftwerk gemessen). Mit einem Verbrauch 0,95 kg/kWh Kohle von 6500 WE in einem neuzeitlichen Dampfkraftwerk den Verbrauch an elektrischer Arbei Kohle umgerechnet, besagt dies für unsere Verhält 30 Wattstunden (Wh) erfordern zur Erzeugung 0,02 Kesselkohle, oder: 1 kWh im Kraftwerk ersetzt rd. 2 kg Ko Tender. Statt 1 kg Kohle im Tender sind bei elektrische trieb im Kraftwerk 0,475 kg Kohle aufzuwenden. Der E der schlesischen Strecken ergab den Gleichwert von 1 W der Dampflokomotive mit 0,61 WE im Kraftwerk[2]). Dor delt es sich um ein älteres Kraftwerk, dessen Wärmeverl sich noch etwa um 20 % höher stellt als in modernsten kraftwerken möglich. Man kann also mit einer Wärm sparung von 50 bis 55 % rechnen.

Die große Ersparnis an Kohle und deren Kosten geht hervor, daß mehr als 90 % des Kohlenverbrauches der bahnen auf Lokomotivkohle entfällt und daß der Gesamtk verbrauch der Bahnen etwa 12 % der deutschen Kohle rung[3]) ausmacht, daß ferner die Kohlenkosten etwa 40—45 Zugförderungskosten beim Dampfbetrieb betragen. Der zweck der Ersparnis wird erreicht durch Heranziehung geringwertigen und daher keine Transportkosten dul Materials, durch Verfeuerung von Rohbraunkohle im werk: 1 t Steinkohle auf der Lokomotive entspricht etw Rohbraunkohle von 2100 WE im Kraftwerk. Die Tonn braunkohle mag heute unter der Voraussetzung, daß das werk aus der Grube unmittelbar bunkert, auf 3 ℳ Kessel zu stehen kommen, wogegen die Tonne Lokomoti ab Zeche etwa 15 ℳ und (bei 65 % Anteil von Fracht, rung und Bekohlung) auf dem Tender im Mittel 23 ℳ Macht doch die Fracht allein schon etwa 50 % des Z preises aus.

Damit ist die Dampflokomotive keineswegs als etwas U kommenes hingestellt; ihr geringer thermischer (kra schaftlicher) Wirkungsgrad von 6—7 % ist eine natürliche der Dezentralisation der Krafterzeugung in kleine Leis einheiten gegenüber den Großkesseln und -turbinen dauernd zwischen Stillstand und Überlastung schwank Leistung und der Raum- und Gewichtsbeschränkung. Dampf t u r b i n e n lokomotive eröffnet kraftwirtschaftlic einem Erfolg von etwa 50 % Wärmersparnis prächtige sichten und kommt an den Wärmeverbrauch der Elektr motiven im Großkraftwerk heran (hinsichtlich der Bren kosten steht sie dem Braunkohlenkraftwerk noch um etw nach), bedingt insbesondere durch die Anwendung der K sation. Der Dauerbetrieb wird aber erst zeigen müssen, reichlich vielteiliger Aufbau, die im Vergleich zur K maschine doch weit empfindlichere Turbine und die ersc Instandhaltung den rauhen Anforderungen des Eisenba kehrs auf die Dauer zu genügen vermögen. Auf absehbar hinaus wird sie noch nicht in Wettbewerb mit der elektr Zugförderung treten; ihr Preis dürfte von dem einer El lokomotive nicht sehr verschieden sein bei sicherlich höheren Instandhaltungskosten als jene der Dampfkolbe motive (die schon 20 bis 30 % höher sind als bei der El lokomotive).

[1]) Schweizerische Wasserwirtschaft 1923, Heft 13: Der Betrieb der schweiz. Eisenbahnen im Jahre 1921.

[2]) Z. d. V. D. I. 1922, Heft 46/47, S. 1053 ff.: Wechman elektrische Zugförderung der Deutschen Reichsbahn.

[3]) Vor dem Krieg von der damaligen Förderung etwa Durch den Verlust eines Teiles der Kohlenförderung i Anteil verhältnismäßig gestiegen.

ı kraftwirtschaftlicher Bedeutung mag bei Stein- und ıkohlenkraftwerken zur Bahnstromerzeugung noch die Geıng von Nebenprodukten werden: Koks und Destillate , Öle, deren Weiterverarbeitung auf Benzin, Benzol). Aus Kohle können 2,5 t Öl gewonnen werden, wobei 70 t Koks len und rd. 25 000 m³ Gas frei werden, die weiterhin etwa kWh erzeugen können. Das Öl kann zum Betrieb von ennungskraftmaschinen auf Triebwagen oder Dielselokoen dienen und 11 000 PSh leisten. Der Koks kann der nindustrie dienen oder zur Wassergaserzeugung und zu Ammoniak (Stickstoffverbindungen) oder zu Karbid veiter zu Kalkstickstoff verarbeitet werden. Wir werden e Zukunft wohl eine in ähnlicher Weise vereinigte mehre Heranziehung der Brennstoffe zum Bahnbetrieb vorausdürfen, etwa in Kohlenkraftwerken mit Vergasung der , Ausnutzung des Gases in Großgasmaschinen für die e Grundbelastung und Weiterverwendung der (in diesem die Haupterzeugnisse bildenden) Zwischenerzeugnisse und Öle, dieser Teil des Kraftwerkes ergänzt durch Dampfıen mit kohlenstaubgefeuerten Kesseln als Spitzendeckungsergänzt durch Dampfspeicher. Daneben die Braunkohlenverke (erforderlichenfalls mit Vergasung arbeitend) zur sung der nicht transportfähigen Brennstoffe.

billige Krafterzeugung in Großdampfwerken macht auch den elektrischen Speichertriebwagen zur Bedienung von linien und zur Bewältigung des Stoßverkehrs in der Nähe haftlicher als den leichten Dampflokomotivenzug, selbst mformung der Ladearbeit aus dem Bahnnetz. Mit einem ntwirkungsgrad von rd. 50 % vom Kraftwerk bis zu den en[4]) und einem Verbrauch von 15 Wattstunden für das nkilometer (Wh/tkm) des Triebwagens sind im Kraftwerk h/tkm entweder mit 0,095 kg Rohbraunkohle oder mit kg Steinkohle zu erzeugen, was einer Brennstoffkostenınis von 70 % bei Braunkohle oder 48 % bei Steinkohle kommt, der Kohlenverbrauch einer leichten Dampflokoe zu 0,04 kg/tkm gerechnet.

Gebiet der Kraftwirtschaft beim Kohlenbetrieb kann nicht ssen werden, ohne einen Blick auf die **Zugheizung** zu n. Während die Wärmeausnützung der Lokomotiven ı Ringen mit den konstruktiven Hindernissen im Lauf der vervielfacht wurde, steht die Zugheizung in ihrer beispiel-Wärmevergeudung noch auf demselben Fleck, wo sie ungeoegann; während auf der Lokomotive alles nur Mögliche Värmeausnutzung getan wird, bläst der Heizdampf ins aus. Dazu kommt noch, daß hierzulande hinsichtlich der eizung überhaupt wohl des Guten zu viel getan wird. Aus erfahrungsgemäßen zusätzlichen Wasserverbrauch bei Schnellzug von 1 m³/Stunde für die Heizung ergibt sich Zugrundelegung eines Zuges von 400 t und 50 km/h ein licher Kohlenverbrauch von 0,0075 kg/tkm oder von 12½ % ır Beförderung nötigen Kohlenmenge (0,06 kg/tkm). Wenn den auf Personenzüge treffenden Anteil der Transportng mit 30 bis 40 % der gesamten Tonnenkilometer-Verleistung und die Heizungsdauer auf 5 Monate = 40 % anergibt dies einen Zugheizungsbedarf von 1½ bis 2 % des chen Kohlenverbrauches. Für die unmittelbare elektrische ng des Zuges mit Abteilheizkörpern würden etwa 100 kW hrstunde (50 km) aufzuwenden sein oder 5 Wh/tkm, welche Lokomotivtransformator ab gelten. Im Kraftwerk sind ,25 Wh/tkm, zu deren Erzeugung 0,006 kg Kohle für 1 tkm rfeuern sind (gegenüber 0,0075 kg auf der Lokomotive); rsparnis beträgt bei gleichem Heizwert der Kohle also bei billigerer Kesselkohle im Kraftwerk ergibt sich ein nunterschied zugunsten der elektrischen Heizung von 35 %. Bei Verfeuerung von Braunkohle im Kraftwerk wird Kostenverhältnis noch weit günstiger. Einen kraftwirtschaftlichen Vergleich der verschiedenen Heizungsarten zueinander zeigt die folgende Aufstellung, welche auf gleiche nützliche Wärmeabgabe an den beheizten Raum bezogen ist und wobei die Wärmeabgabe eines elektrischen Heizkörpers von 1 kW Leistungsaufnahme mit 95 % Wirkungsgrad die Vergleichseinheit bildet. Zur Erzeugung dieser Wärmemenge von 816 WE sind im Kraftwerk bzw. an der Heizungsstelle aufzuwenden:

Heizungsart	kWh im Kraftwerk	WE im Kraftwerk	Brennstoff und dessen Preis	Brennstoffkosten Pf.
Dampf-Zugheizung	—	11 200	Kohle 20 ℳ/t	3,20
Elektr. Zugheizung	1,32	9 000	Rohbraunk. 3 ℳ/t	0,97
Elektr. direkte Raumheizung	1,13	7 700	desgl.	0,83
Elektr. Warmwasser-Zentralheizung	1,44	9 800	desgl.	1,05
desgl.	1,44	9 800	Steinkohle 20 ℳ/t	3,—
Koks-Warmwasserh.	—	1 910	Koks 30 ℳ/t	0,86
Kohlen-Ofenheizung	—	2 850	Kohle 30 ℳ/t	1,17

Die Dampfzugheizung ist also hinsichtlich der Wärmeausnutzung die geringwertigste und wird von der gewöhnlichen Ofenheizung noch um das Vierfache übertroffen. Hier ist ein Gebiet, wo die elektrische Heizung sogar bei Stromerzeugung aus Kohle mit der unmittelbaren Verwendung der Kohle erfolgreich bestehen kann. Allerdings steht dem die Schwierigkeit hinsichtlich der Übergangsfähigkeit der Züge im Wege und wird die Einführung der elektrischen unmittelbaren Zugheizung in den Fernzügen erst ermöglichen, wenn einmal große Strecken zwischen Verkehrsendpunkten elektrisiert sind. Eine Versorgung der Dampfheizung der Züge aus elektrischen Heizwagen, die 8,3 Wh im Elektrokessel bzw. 10,3 Wh im Kraftwerk, also über 60 % mehr Kraft, erforderte, kann nur bei billigem Wasserkraftstrom in Frage kommen, abgesehen von der im gleichen Maße erhöhten Belastung von Kraftwerk, Unterwerken und Leitungen, deren für den Fahrbetrieb vorgesehene Leistungsfähigkeit dafür nicht mehr ausreichen möchte.

Läßt die Abstützung des Bahnbetriebes auf geringwertige Brennstoffe schon die höherwertige, transportwürdige und allgemein verwendbare Kohle überall dort schonen, wo solche Brennstoffvorkommen sind, wie in Mitteldeutschland und am Rhein, so ermöglicht die Heranziehung geeigneter Wasserkräfte die Ausdehnung der Bahnelektrisierung auch auf unsere kohlenarmen Gegenden (Süddeutschland) und bildet für die kohlenarmen Staaten die einzige Möglichkeit des Bahnbetriebes ohne Auslandshilfe. Vom kraftwirtschaftlichen Gesichtspunkt aus darf man sich aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Zeit der Kriegs- und Nachkriegs-Kohlenknappheit (der z. B. in Österreich vorhandene Dauerzustand) bei uns endgültig vorbei ist und daß wir, nur um Kostenersparnisse zu erzielen, eigentlich wenig Anlaß hätten, die Bahnelektrisierung auf Wasserkraft zu stellen, von Ausnahmefällen abgesehen.

Dazu müssen wir die Gestehungskosten der elektrischen Arbeit ab Kraftwerk betrachten. Beim Steinkohlenkraftwerk mit etwa 300 ℳ je kW Baukosten, 15 % festen Jahresausgaben und 0,8 bis 1 kg/kWh Kohlenverbrauch sind ja die Arbeitskosten je gelieferte kWh in hohem Maße von der Jahreslieferung bzw. als Maßstab dafür von der Benutzungsdauer $= \frac{\text{kWh Jahreslieferung}}{\text{kW install. Leistung}}$ abhängig; die Kohlenkosten machen z. B. bei einem Kohlenpreis von 20 ℳ/t bei 2000 Benutzungsstunden (h) 51 % und bei 4000 h schon 62 % der Gesamtjahreskosten aus. Das Wasserkraftwerk hingegen erfordert den doppelten Bauaufwand und mehr, Anlagekosten von 600 ℳ/kW sind schon günstig. Die festen Kosten belaufen sich auf etwa 14 % und bestimmen beim naturgemäßen Wegfall irgendwelcher Verbrauchskosten allein die Arbeitskosten. Im Vergleich zur Vorkriegszeit ist zu beachten, daß beim Dampfkraftwerk die Überteuerung der Jahreskosten wesentlich weniger gestiegen ist als beim Wasserkraft-

[4]) Fernleitung 0,93; Umformung 0,76; Batterie 0,70 Wirkungs-. Geringere Verluste lassen sich im Dauerbetrieb nicht chen.

werk, es geht dies aus der folgenden Übersicht hervor[5]), welche die verhältnismäßigen Anteile der Einzelposten an den gesamten Anlagekosten berücksichtigt.

Das wesentliche Zurückbleiben der Steigerung des Wärmepreises (Kohlenpreises) beim Dampfwerk gegenüber der allgemeinen Überteuerung schiebt das Dampfwerk gegenüber dem Wasserkraftwerk vor. Was zu ungunsten des Dampfwerkes in größerer Entfernung von den Zechen spricht, ist die hohe Belastung der Kilowattstunde durch den Kohlenfrachtanteil; macht doch z. B. die Frachtbelastung von der Ruhr nach Süddeutschland für 1 kWh etwa 1,45 Pfg. oder im Mittel 40 % des kWh-Erzeugungspreises aus.

Überteuerungszahlen gegen 1914.

Gegenstand	Überteuerung in %	
	Dampfkraft	Wasserkraft
Bauteile (Hoch- und Tiefbau) . . .	40—50	40—50
Dampfkessel und -turbinen	50	—
Wasserturbinen	—	65
Elektrischer Teil	30—50	30 50
Kapitaldienst	150	150
Personalkosten	30	30
Feste Jahreskosten insgesamt . . .	37	54—61
Kohlenverbrauch je kWh Minderung	10—20	—
Kohlenpreis	35—45	—
Wärmepreis je kWh	16—30	—
Gesamte Betriebskosten je kWh bei Benutzungsstunden 2000	50	—
4000	39	54—61
6000	33	—

Abb. 1 zeigt das wirtschaftliche Verhalten zwischen Dampf- und Wasserkraftwerken so, wie es sich heute stellt: oben die Zusammensetzung des kWh-Preises eines Steinkohlenwerkes für Kohlenpreise von 12 ℳ und 20 ℳ je Tonne bei 6500 WE/kg; darunter die Zusammensetzung des kWh-Preises für ein Rohbraunkohlenkraftwerk, wobei die Baukosten um 75 ℳ je kW höher sind infolge des Hinzutretens der Braunkohlengrube mit ihren Abbau- und Fördereinrichtungen und den Bunkeranlagen für große Massen, wogegen der reine Kohlenpreis nur 3 ℳ je Tonne ausmacht, der Heizwert ist hier 2100 WE/kg.

Der den Vergleichen zugrundeliegende Wärmeverbrauch je kWh ist von der Benutzungsdauer stark abhängig; je geringer diese, desto ungleichmäßiger die Beanspruchung von Kesseln und Turbinen und desto geringer deren mittlerer Wirkungsgrad. Für ein modernes Groß-Dampfwerk ist der Abb. 1 folgender Wärmeverbrauch (in der Abb. oben) zugrunde gelegt:

Benutzungsdauer h .	2000	3000	4000	5000	6000	8000
WE/kWh	8280	6840	6450	5760	5520	5190

und hieraus ist der Verbrauch an Steinkohle (6500 WE) und Rohbraunkohle (2100 WE) ermittelt.

Im unteren Teil der Abb. 1 sind dargestellt: die kWh-Kostenkurven für drei Wasserkraftwerke mit Baukosten von 1000, 600 und 450 ℳ je kW, gegenübergestellt den oben gewonnenen kWh-Kostenkurven.

Die Schnittpunkte der Kostenkurven zweier Werke geben die Benutzungsdauern, welche die Grenzen für die Wettbewerbsfähigkeit bilden. Das Wasserkraftwerk zu 1000 ℳ je kW Baukosten kann etwa als Typus eines Hochdruck-Speicherwerkes mit teuerem Stausee aufgefaßt werden.

Aus der bereits erwähnten ausführlichen Arbeit sei noch erwähnt, daß eine Erhöhung der Brennstoffpreise um 20 % die Grenzbenutzungsdauer für die Wasserkraft um etwa 15 % vermindert, wogegen eine Erniedrigung des Kohlenpreises (z. B. anderer Frachtanteil) von 20 % die Grenzbenutzungsdauer die Wasserkraft um ca. 25 % erhöht.

Da es sich beim Verkehr im Gegensatz zu Industrien meist mehr oder weniger für den Nutzen der Gegen arbeiten, um etwas für die Dauer Geschaffenes handeln

Abb. 1. Arbeitspreise und Grenz-Benutzungsdauern.

ist die Wirtschaftlichkeitsfrage noch für den späteren Z punkt zu betrachten, in welchem die Anlagekapitalien ge sind, die Betriebskosten also nur mehr aus der laufenden U haltung und aus den Verbrauchsausgaben bestehen. Dann schiebt sich das Bild beträchtlich. In Abb. 2 ist mit 5 % fe Kosten für die Wasserkraftwerke und mit 6 % festen Kosten

Abb. 2. Grenz-Benutzungsdauern abgeschriebener Anlag

die Dampfkraftwerke gerechnet unter der Annahme un änderter Brennstoffpreise. Das Bild würde also in e 50 Jahren ergeben, daß dann sogar die teuere Wasserk (1000 ℳ je kW) mit dem billigen Steinkohlenpreis von 1

[5]) Den Einfluß der Überteuerung auf die Gesamtkosten hinsichtlich Anlage und Betrieb sowie den Einfluß der Benutzungsdauer auf die Wirtschaftlichkeit der Nachkriegsanlagen habe ich in „Elektrotechnik und Maschinenbau", Wien 1926, Heft 4, S. 71, eingehend behandelt. Dort sind auch allgemeine Vergleichsgrundlagen aus reinen Verhältniszahlen abgeleitet.

onne von 2250 h an wetteifern kann und daß dieses teuere serkraftwerk bei rund 4800 h sogar das Braunkohlenkraft- : überholt. Der Kohlenpreis von 20 ℳ je Tonne scheidet haupt gegen die Wasserkraft aus und ein Wasserkraftwerk 500 ℳ je kW Baukosten ist durchwegs billiger erzeugend in Rohbraunkohlenwerk.

n volkswirtschaftlicher Gesichtspunkt ist nicht außer Auge assen: die Erschöpfbarkeit der Braunkohlenlager, deren ebigkeit beim gegenwärtigen Stand des Abbaues noch auf 90 bis 100 Jahre geschätzt wird. Die weitere Abwande- der chemischen Großindustrie auf die Braunkohle hin ist uerlich: die Wasserkraft ist in ihrer dauernden Selbst- aerung durch die Energie der Sonne für den Zeitraum chlichen Denkens unerschöpflich; die Brennstoffvorräte esondere die Rohbraunkohle) haben diese Eigenschaft halb der näheren Zukunft keineswegs.

e Erfassung weiterer großer Braunkohlenbestände durch Elektrochemie muß wirtschaftlich als Raubbau an einem bezeichnet werden, das für d i e s e Zwecke ersetzbar (und auch wirtschaftlich ersetzbar) ist, für die Bahnelektrisie- aber als einen höherwertigen Zweck unersetzlich und da-

W ——— WASSERKRAFTWERKE, 450 BEZW. 600 BEZW. 1000 M./kW BAUKOSTEN
S —·—·— STEINKOHLENKRAFTWERKE. 300 M/kW; KOHLENPREIS 12 BEZW. 20 M/t
B — — — ROHBRAUNKOHLENKRAFTWERK 375 M/kW; " 3 M/t

Abb. 3. Arbeitspreis bezogen auf den Triebradumfang.

uf möglichst lange Zeit hinaus für d i e s e n Zweck vorge- n werden muß. Wenn schon der Bahnbetrieb zu einem en Teil auf Braunkohle gestellt wird, muß unbedingt ver- en werden, daß infolge des raschen Abbaues durch andere unbedingt darauf angewiesene und nur aus privatwirt- tlichen Gründen darnach strebende Verbraucher eine vor- ze Verarmung der Braunkohlenlager eintritt und der darauf estellte Verkehr in der Luft hängt.

m Vergleich der Arbeitskosten, bezogen auf den Triebrad- ng (Abb. 3), ist zu berücksichtigen, daß sich wohl die kohle an den Verbrauchsschwerpunkt befördern läßt bzw. Kraftwerke im Verbrauchsschwerpunkt liegen können, gen die großen Wasserkräfte recht weit davon abliegen die Braunkohlenlager ähnlich am Ort ihres Vorkommens nützt werden müssen, so daß für die beiden letzteren quellen mit Übertragungsverlusten zu rechnen ist. Legen zugrunde für

pflokomotive-	Kohlenpreis 23 ℳ je t	Verbrauch 0,06 kg
rolokomotive		„ 0,03 kWh
kohlenkraftwerk	„ 12 bzw. 20 ℳ	„ 0,03 „
raunkohlenkraftw.	„ 3 ℳ	„ 0,0314 „
erkraftwerk	Baukosten 600 ℳ je kW	„ 0,033 „

Übertragungsverlusten von 33, 37 und 40 % vom Kraftwerk u den Triebrädern, so ergibt der Vergleich der Arbeits- n am Triebradumfang, wieder abhängig von der Be- ungsdauer, mit den aus Abb. 1 entnommenen Arbeitskosten kWh die reinen Arbeitskosten je 1000 tkm sowie in Pro- n der Kohlenkosten einer Dampflokomotive. Am billigsten ist der Wasserkraftbetrieb mit 450 ℳ je kW Baukosten, was nur in Ausnahmefällen erreichbar sein wird, praktisch ist der Braunkohlenbetrieb am günstigsten, soweit sein Verteilungsbereich ohne zu hohe Leitungskosten eben reicht.

Die Benutzungsdauer der Bahnanlagen beträgt, wie erwähnt, nur etwa 2800 bis 3800 h, ist also an sich noch besser als die durchschnittliche Benutzungsdauer der Überlandversorgung aus Wasserkraft in Deutschland und besonders Bayern[6]) (ohne die elektrochemische Industrie: Bayern 1570 h, gesamtes Deutschland 5500 h; dagegen Schweden, Schweiz etwa 3100 h, Italien, Frankreich rund 2800 h). Die Dampfkraftwerke passen sich den Schwankungen der Leistungsabnahme ziemlich gut an, auch die Kohlenstaubfeuerungen sichern eine sich anpassende Feuerführung, Dampfspeicher nehmen Leistungsüberschüsse auf und decken kurze Spitzen. Die Wärmeverbrauchskurve der Abb. 1 oben zeigt, daß bei einem gleichmäßigen Betrieb mit 7000 Std. der Wärmeverbrauch um etwa 22 % geringer ist als beim Schwankungsbetrieb mit 3000 Std. Das Bahnkraftwerk steht in dieser Hinsicht hinter dem auf Überlandversorgung arbeitenden Dampfkraftwerk im Parallelbetrieb mit anderen Werken zurück; der Bahnbetrieb erfordert die stete Vorhaltung der zu erwartenden Höchstleistung und daher im Durchschnitt schlecht belastete Maschinen. Diese 22 proz. Erhöhung des Wärmeverbrauches gegenüber dem voll ausgelasteten Betrieb würden für etwa ⅓ des Jahres eingespart werden können; auf die nicht gebrauchten und in Form der nicht verfeuerten Kohle aufgespeicherte Kraftmenge von rund ⅔ der Jahresleistung entfällt also die Hälfte dieses Mehrverbrauches oder 11 %. Mit anderen Worten: Das Dampfkraftwerk speichert die jeweils nicht verwertete Arbeit mit 89 % Wirkungsgrad in seinem Kohlenstapel auf — also durchaus keine verlustlose Aufspeicherung, wie man zunächst meinen möchte.

Daraus folgen die beiden kraftwirtschaftlichen Forderungen:
S p e i c h e r f ä h i g k e i t mit hohem Speicherwirkungsgrad,
h o h e B e n u t z u n g s d a u e r durch Verbindung anderer Abnehmer mit dem Bahnbetrieb.

Der Kohlenstapel oder die Grube ist, wie schon erwähnt, ein Speicher mit etwa 89 % Wirkungsgrad. Speicherfähige Hochgefälleanlagen sind in der Lage, die nicht abgenommene Zuflußmenge bis zur Grenze ihres Fassungsvermögens in jederzeit — und zwar im Gegensatz zum Dampfwerk augenblicklich und sekundenweise, wogegen der Kessel eine gewisse Trägheit aufweist — entnehmbarer Form mit 98 bis 99 % Wirkungsgrad aufspeichern zu lassen. Die 1 bis 2 % Verlust setzen sich nur aus dem geringen Verdunstungs- und Versickerungsverlust sowie aus dem Wasserverlust beim Regulieren zusammen, letzterer bei Francisturbinen mit Nebenauslaß zu etwa 0,9 % und bei Freistrahlturbinen mit Ablenker oder Schwenkdüsen zu etwa 0,15 bis 0,22 % anzusetzen[7]). Gasmaschinen-Kraftwerke (bei Verwertung der Nebenprodukte der Kohle) lassen die Überschüsse ebenfalls praktisch verlustlos in den Gasometern aufspeichern.

Speicherfähige Wasserkraftanlagen mit einer solchen Aufnehmfähigkeit der — schon in der Natur vorhandenen, aber meist künstlich vergrößerten — Stauseen, daß sie die Schwan-

[6]) Die Benutzungsdauer des Bayernwerkes und seiner angeschlossenen Großkraftwerke beträgt dagegen zurzeit schon über 5000 h. Die obengenannte Benutzungsdauer wird herabgedrückt durch die vielen kleinen noch mit dem Bayernwerk zusammenarbeitenden Einzelanlagen.

[7]) Diese Vorrichtungen bezwecken bekanntlich, bei Hochgefällen bei rascher Entlastung den Wasserdurchlaß nur verhältnismäßig langsam zu verringern, um die Druckstöße in der Rohrleitung mäßig zu halten. Bei Francisturbinen wird bei raschem Schließen der Turbine ein Nebenauslaß rasch geöffnet und langsam wieder geschlossen, bei Freistahlturbinen der Wasserstrahl rasch vom Rad abgelenkt, während sich die Düse langsam schließt und der Strahl ebenso wieder zurückkehrt. Rechnerische Untersuchung dieser Verluste s. Bull. techn. de la Suisse rom., 1924, Heft 16 ff., S. 197 ff: Calame, Energie perdue par les organes de décharge des turbines hydrauliques.

kungen der Kraftabnahme und des Wasserzuflusses über die Dauer mindestens eines Jahres ausgleichen können, sind naturgemäß im Jahresdurchschnitt nur gering ausgenützt, so z. B. das Walchenseewerk nur für jährlich 1450 Std. seiner installierten Leistung (160 Mill. kWh Jahreserzeugung bei rund 110 000 kW) mit einer Speicherfähigkeit von 26 %, d. h. die aus dem gespeicherten Wasservorrat entnehmbare Jahresleistung ist 26 % der gesamten Jahresleistung; 74 % der Jahresleistung werden aus dem ungespeicherten Zufluß genommen. Die schweizerischen Bahnkraftwerke mit einer derzeitigen Leistung von rund 122 000 kW bei einer Jahreslieferung von 280 Mill. kWh zeigen eine Benutzungsdauer von rund 2300 Std. bei einer Speicherfähigkeit von 0,33; dieses Verhältnis wird sich auch im vollen Ausbau auf rund 178 000 kW und einer den Speichern entnehmbaren Jahresarbeit von etwa 160 Mill. kWh nicht verändern.

Die Hochgefälle-Speicheranlagen bieten auch die kraftwirt-

Abb. 4. Wirkungsgrade der Pumpenspeicherung.

schaftlich einzige Möglichkeit, Arbeitsüberschüsse, welche an anderen Stellen des Netzes frei werden (z. B. in entfernten Niedergefälle-Anlagen ohne eigene Aufspeicherungsmöglichkeit, sog. Laufwerke), aufzuspeichern dadurch, daß diese Überschußarbeit zum Antrieb von Pumpen verwendet wird. Diese heben durch die Druckrohrleitung Wasser aus dem Unterwasser des Kraftwerkes in den Speichersee oder einen besonders zu diesem Zweck errichteten Speicherweiher, während zu Zeiten höheren Bedarfes das hochgeförderte Wasser wieder zur Kraftabgabe ausgenützt wird. In großem Maße ist die Pumpenspeicherung neuerdings im badischen Schwarzenbachwerk (Pumpen von je rund 10 000 PS Kraftaufnahme) und im Kraftwerk Rempen (mit Pumpen von je 5500 PS) zur Ausführung gekommen. Der Gesamtwirkungsgrad beträgt für diese Speicherungsart infolge der mehrfachen Kraftumwandlung im Kreislauf Turbine-Generator-Fernleitung-Motor-Pumpe zum Speicher und wieder zurück Turbine-Generator-Fernleitung-Verbrauchsstelle im ganzen etwa nach Abb. 4 in der Aneinanderreihung der Einzelverluste (in der Abb. angegeben) bei großen Ausmaßen 40 %. Der Verlustteil $V_{ü}$ von der Erzeugungsstelle bis zum Verbrauchspunkt darf dabei nur einmal gerechnet werden, weil er ja auch bei unmittelbarer ungespeicherter Abnahme der Arbeit vorhanden wäre und der Wirkungsgrad der Speicherung nur den Fehlbetrag zwischen unmittelbarer Abnahme und verzögerter (gespeicherter) nahme ausdrückt. Es ist also der effektive Verlust V_s = rechnen. In manchen Fällen, z. B. beim Murgwerk II. Stuf beim Kraftwerk Rempen der Schweizerischen Bundesbahn das Unterwasser, aus welchem die Speicherpumpen hochför nicht zugleich Unterwasser der Kraftanlage, sondern ist

Abb. 5. Wirkungsgrade der Energie-Umwandlung und Übertragung.

ein in irgendeiner Höhenlage zwischen beiden liegender oder Bach, so daß die Pumpen nicht auf dasselbe Gefälle hi zufördern haben, unter welchem das gepumpte Wasser s ausgenutzt wird. Dann ist die Pumparbeit verhältnismäßi ringer gegenüber der anfallenden Nutzarbeit, und wenn das Pumpenwasser in 60 % der Höhe des Turbinengefälles ist die gewonnene Leistung ebenso groß als die zum Pu verwendete Arbeit; man kann also ebensoviel oder u. a. Arbeit aus dem Speicher entnehmen, als zur Hebung a wenden war.

Ein Wasserkraftwerk ohne Speichermöglichkeit, zum betrieb verwendet, würde während 3500 Std. mit einem Ge wirkungsgrad von 0,49 vom Einlauf an bis zu den Lokom triebrädern arbeiten, die Arbeitsdarbietung dagegen 8760 Std.; der Jahreswirkungsgrad wird demnach nur 1 Dasselbe Kraftwerk, zur Bahnversorgung hinzu noch (wie Mittlere Isar) auf ein Landesnetz mitarbeitend, so noch 2500 Benutzungsstunden mit einem Wirkungsgrad 0,65 hinzukommen, weist einen Jahreswirkungsgrad $\frac{3000 \cdot 0{,}45 + 2500 \cdot 0{,}65}{8760} = 0{,}38$ auf. Lassen wir den Rest

Abb. 6. Wirkungsgrade der Arbeitsspeicherung.

2760 h noch in einem Pumpenspeicher ausnützen, so steigt Gesamtjahreswirkungsgrad trotz des geringen Speicherwirk grades zuzüglich des Verlustes der Überlandversorgung 0,535.

Die Jahreswirkungsgrade geben naturgemäß ganz a Zahlen als die eingangs betrachteten Übertragungswirk

vom Brennstoff bzw. von dem Stromerzeuger oder der Wasserkraft an bis zu den Triebrädern; hier spielt die erbarkeit des Kraftträgers mit herein. Den vorstehenden ı der Jahreswirkungsgrade der Wasserkraft entspricht Brennstoff mit seiner recht verlustlosen Speicherbarkeit Wirkungsgrad der Speicherung infolge Mehrverbrauches mpf und Kohle) ein Jahreswirkungsgrad von 0,107; die ße an Wirkungsgrad infolge mehr oder weniger guter erfähigkeit beträgt also bei Stromerzeugung durch Kohle durch Wasserkraft ohne Speicherung 60 %, durch Wassernit Landesversorgung 19 %, durch Wasserkraft mit Lansorgung und Pumpenspeicherung 19 % Wirkgrad.

Form der Speicherung, nämlich Aufspeicherung auf te Zeit bis zur sofortigen anderweitigen Entnahme, ist ıpplung des Bahnbetriebes mit der allgemeinen Landesgung in den nichtspeicherfähigen Kraftwerken[8]).

kann dabei ein und demselben Kraftwerk mit WasserBrennstoffbetrieb sowohl Bahnstrom wie Drehstrom entı, so daß die primäre Kraftquelle, der Brennstoff auf dem der das Wasser im Zuflußkanal, die Kupplung zwischen Systemen bildet (Deutsche Reichsbahn: Mittlere Isar ıalachwerk mit Wasser; Schweden: Porjuskraftwerk für ichsgrenzenbahn), oder in Bahnkraftwerken noch Drehrzeuger zur Aufnahme des Überschusses aufstellen eizerische Bundesbahnen im Kraftwerk Vernayaz). Bei eranlagen ergibt sich die beiderseitige Ausnutzung des ervermögens durch solche Zusammenlegung (Walchenk, Achenseewerk). Bei Dampfkraftwerken wird vernäßigte Kesselbelastung und damit ein höherer Kesselıgsgrad gewährleistet, der sich auf 10 % und mehr bekann.

ere Verwaltungen schätzen den kraftwirtschaftlichen der Kupplung beider Systeme so hoch ein, daß sie sich Stromartwahl davon beeinflussen lassen, um nur Drehgemeinsam für beide Zwecke zu erzeugen, daher das stromsystem in Frankreich, Belgien, England usw. mit ehenden Umformern oder Großgleichrichtern aus dem Lan; oder höchstens über ein eigenes Drehstrom-Hochspanetz aus den gemeinsamen Kraftwerken. Der Ersparnis ftwerksanlagekosten und den Betriebseinsparungen durch n Erzeugungswirkungsgrad steht der Nachteil erhöhten aufwandes und höherer Umformungsverluste gegenüber, llerdings bei kleineren Bahnnetzen (Belgien, Holland, hoslowakei) weniger ins Gewicht fällt.

eden macht auf der rd. 450 km langen Hauptstrecke quer las Land von Stockholm nach Gothenburg den bemerkens-Versuch, die Einphasenversorgung aus dem Drehstromr Werke Trollhättan, Älvkarleby und Västerås über sich le Umformer von 2400 kVA Leistung und 500 Umdr./Min. ıführen, welche in 5 Umformeranlagen aufgestellt werım Teil gespeist unmittelbar aus dem Landesnetz, zum oer eigene Hochspannungsleitungen[9]). Diese Umformerscheinen bei ihrer einfachen Ausrüstung kaum teurer zu als die entsprechenden Einphasen-Umspannwerke samt hrkosten der Einphasenstromerzeugern gegenüber solchen ehstrom sowie den besonderen Speiseleitungen bei ger Erzeugung von Einphasenstrom.

Wichtigkeit werden die Ergebnisse, welche die Königl. sche Staatsbahn mit dem Probebetrieb ihrer 50-Periodenumformerlokomotiven gewinnen. Die Möglichkeit, das tz mit 50-Perioden-Einphasenstrom an die Landesversorgung anzuhängen, zum mindesten an deren Kraftwerke, dabei fahrtechnisch fast die Vorzüge der Einphasenlokomotiven und dazu einen Leistungsfaktor von fast 1 zu genießen, muß kraftwirtschaftlich außerordentlich hoch gewertet werden und dürfte bei zufriedenstellenden Ergebnissen[10]) mit der schwedischen Umformungsart in ernsten Wettbewerb treten, da ja neben den Kosten für besondere Stromerzeugungsanlagen nun auch die Kosten für Umformeranlagen fortfallen. Vielleicht würden wir, wenn die Phasenumformerlokomotive 20 Jahre früher ausgebildet worden wäre, auch uns auf 50periodigen Drehstrom für die Erzeugung und Verteilung und 50periodigen Einphasenstrom für den Betrieb normalisiert haben.

Die Verkupplung eines großen, sonst durch eigene Kraftwerke gespeisten Bahnnetzes nur an einigen Stellen über Umformer oder von gemeinsamen Antriebsmaschinen angetriebene Doppel-Stromerzeuger mit dem Drehstromnetz ist für den Betrieb ungeeignet, weil die wenigen Verbindungsstellen begrenzter Leistung alle Abweichungsbestrebungen zwischen beiden Netzen infolge der Schwankungen der Bahnbelastung bzw. -frequenz gegenüber dem starreren Drehstromnetz aufzufangen haben und dauernd der Gefahr der Überlastung und des Herausfallens unterliegen. Tritt die Eigenerzeugung auf der Einphasenseite gegenüber der Leistung der Kupplungsmaschinen zurück, dann sind keine Störungen zu befürchten, ebensowenig bei der Aufteilung der drei Drehstromphasen auf das Einphasennetz. Das Schwankungsverhältnis von etwa 1 : 2,25 (auf den noch beschränkten bayerischen Strecken jetzt 1 : 2,6 bis höchstens 3,1) wird in großen geschlossenen Bahnnetzen ohnehin geringer und tritt gegenüber der Leistung im Drehstromnetz zurück. Macht doch z. B. in der Schweiz bei jetzt etwa 29 % Elektrisierung des Vollbahnnetzes dessen Arbeit nur rd. 9,08 % der gesamten Jahresarbeit aller Stromerzeuger aus, während die für Bahn eingesetzte Maschinenleistung 12 % der gesamten eingeführten Leistung beträgt.

Auch die vollkommenste Verkupplung zwischen Bahn und Landesversorgung kann, da der Ausdehnung der Pumpenspeicherung örtliche und wirtschaftliche Grenzen gezogen sind, das Anfallen von Überschußarbeit aus den nichtspeicherfähigen Wasserkräften nicht verhindern, welche infolge der Verschiedenheit der Belastungsverhältnisse unwiederbringlich verloren ist. Zwecks deren möglichst guter Ausnützung müssen möglichst hochwertige Güter damit geschaffen werden, das sind privatwirtschaftlich betrachtet solche Güter, welche einen hohen Strompreis ertragen oder volkswirtschaftlich betrachtet solche, die den Einfuhrüberschuß möglichst vermindern. Dabei können nur Fabrikationsverfahren angewendet werden, welche sehr anpassungsfähig sind und auch recht kurzzeitige Überschüsse aufnehmen können; elektrothermische Verfahren mit Ofenbetrieb oder Schmelzflüssen (ersteres bei Carbiderzeugung und Elektrometallurgie, letzteres bei Aluminiumherstellung) kommen nur insoweit in Frage, als die Überschußleistung auf längere Zeit hinaus verfügbar bleibt, weil die Abkühlung und das Aufheizen zu viel Wärmeverluste bedingt und die Verfahren nicht beliebig unterbrochen werden dürfen. In Bayern ließen sich jährlich rd. 16 000 t Carbid, oder bei dessen Weiterverarbeitung 4000 t Stickstoff in Form von Kalkstickstoff als notwendiges Düngemittel oder 2200 t Aluminium gewinnen, wozu Fabrikationsanlagen vorhanden wären und nur ersteren Falles durch Einphasenöfen, letzteren Falles durch Einphasen-Gleichstromumformer (zugleich Phasenregler) zu ergänzen blieben. Ein anderes, und zwar außerordentlich anpassungsfähiges Verfahren zur Ausnutzung selbst nur stundenweiser Überschüsse ist die elektrolytische Wasserzersetzung mit einfachster Aufspeicherungsmöglichkeit der Gase zum Ausgleich zwischen An-

---

[8]) ıf die kraftwirtschaftliche Verkupplung von Bahn- und versorgung durch die Kraftwerke habe ich in der Zeitf. d. gesamte Turbinenwesen, 1919, Heft 12, S. 103, gech einer Besprechung der damaligen Pläne der Vorarl; Landesversorgung schon hingewiesen.

[9]) sea's Tidning, 1925, Heft 2—3, S. 18 ff.: De elektriska ıarestationerna för Västra stambanan.

[10]) Siehe Ztg. d. Vereins D. Eisenbahnverw., Jahrg. 1924, Nr. 20, S. 364; außerdem „Elektrotechnik und Maschinenbau", Jahrg. 1919, Heft 39, S. 437 und Jahrg. 1920, Heft 8, S. 86 und Jahrg. 1925, Heft 7, S. 114; ferner Elektrotechnische Zeitschrift (E.T.Z.), Jahrg. 1925, Heft 40, S. 1277.

fall und Verarbeitung in Gasometern; eine Arbeitsmenge von 1 Mill. kWh ergibt 165 000 m³ Wasserstoff und die halbe Menge Sauerstoff, beides Bedarfsgegenstände, so daß die Aufspeicherung eines Tagesanfalles keine Schwierigkeiten macht. Weiter kann die Ausnutzung der Überschüsse mit Vorteil für das ebenso anpassungsfähige, weil auf Elektrolyse beruhende, Verfahren der synthetischen Ammoniakerzeugung aus Wasserstoff und Stickstoff, und dessen Verarbeitung zu den Ammoniak-Düngesalzen angewendet werden mit einer Jahreserzeugung von 5000 t Reinstickstoffgehalt aus 60 Mill. kWh in Form solcher Düngemittel. Günstig kommt hinzu, daß der Schwerpunkt des Wasserkraftüberschusses mit einem Schwerpunkt des Verbrauches von Düngemitteln, mit den Getreidebaugegenden Süddeutschlands, besonders Bayerns, zusammenfällt und die Verbraucher nicht

außer Betracht zu lassen wegen des günstigen Erzeu preises solcher Kraftwerke und der Hebung des Wirk grades durch die gleichmäßigere Belastung.

Ebenso wichtig ist die Ausgleichung der Phasenverschi in den Bahnnetzen durch Phasenregler in den Verbrauchsst punkten. Bei einer mittleren Phasenverschiebung cos $\varphi = 0{,}75$ im Betrieb bedeutet dies einen Arbeitsverlus etwa 60 % mehr gegenüber cos $\varphi = 0{,}95$, das macht etwa 5 der Jahresarbeit aus.

Die Elektrisierung der Bahnen kann aus all den Gr kraftwirtschaftlich nicht als selbständige Aufgabe betr und verfolgt werden; es erscheint notwendig bei der S erzeugung — wie bei der Überschußausnutzung — tunlich

BAHN-ELEKTRISIERUNG UND LANDES-ENERGIE-VERSORGUNG.

VORHANDEN	PROJEKTIERT	BEDEUTUNG
		WASSERKRAFT-WERK OHNE SPEICHERU
		" " MIT
		KOHLEN " FÜR BAHN
		" " ANDERE ZWECK
(C)	(C)	CARBID FABRIKATION
(N)	(N)	AMMONIAK "
(A)	(A)	ALUMINIUM "
S		STEINKOHLE
B		BRAUNKOHLE
		ELEKTRISIERTE STRECKEN
		IM UMBAU BEFINDL. "
		SPÄTER UMZUBAUENDE STRECKEN
		220 kV - LANDESVERSORGUNG

Kraftwerke:

1. Rheinkraftw. Wyhlen
2. Mittlere Isar
3. Walchenseewerk
4. Saalachwerk
5. Muldenstein
6. Mittelsteine
7. Maltsch (geplant)
8. Kachletwerk (vorerst nur Drehstrom)
9. Main-Donau-Kanal-kraftwerke (geplant)
10. Murgwerk (vorerst nur Drehstrom)
11. Bitterfeld
12. Zschornewitz
13. Lautawerk
14. Trattendorf
15. Rheinisch-Westfäl. Elektrizitätswerke: Goldenbergwerk, Fortuna usw.
16. Weserkraftwerke
17. Elektrizitätswerke Oberschlesien
18. Lech-Speicherwerk (im Entwurf)
19. Großkraftwerk Franken, Nürnberg
20. Grube Gustav, Dettingen
21. Spullerseewerk
22. Ruewerk
23. Kraftwerk Steeg
24. Achenseewerk (im Bau)
25. Vorarlberger Wasserkraftwerke (im Entwurf
26. Rheinkraftwerk (im Entwurf)

Abb. 7. Zusammenhang zwischen der Bahnelektrisierung und der Landes-Kraftwirtschaft.

mit hohen Frachten oder Vorfrachten für Rohmaterial belastet, eine Belastung, die z. B. beim Bezug von Stickstofferzeugnissen aus Mitteldeutschland je Tonne Stickstoffgehalt rd. 50 M. ausmacht oder als Vorfracht für Koks beim Carbidverfahren je Tonne Stickstoff 50 M. beträgt. Die Herstellungsanlagen könnten einstweilen da errichtet werden, wo später Großwasserkräfte zu solchen Zwecken noch ausgebaut werden können, so daß dann zu den inzwischen bereits wirtschaftliche Werte schaffenden Erzeugungsanlagen nur mehr die stromerzeugenden Anlagenteile hinzuzufügen blieben, wenn mit fortschreitender Elektrisierung die vorerst ständige Überschußleistung zurückgeht und kurzfristig wird. Solche Umformeranlagen sind auch dann nicht zwecklos geworden, sie können zur weiteren Aufnahme der kurzzeitigen Überschußleistungen, als Phasenregler oder event. in Verbindung mit Drehstrommotoren als Aushilfsumformer für Drehstrom in Bahnstrom bestehen bleiben. Auch die Verbindung der Stromerzeugung für Bahnstrom und Elektrochemie als Überschußabnehmer in den Braunkohlengebieten ist nicht

beiden Systeme zum gegenseitigen Ausgleich und zur H der Benutzungsdauer zu kuppeln.

Bei der heute noch bestehenden Trennung der drei deut Elektrisierungsbezirke voneinander: Südbayern mit Verbindung von nicht bzw. wenig speicherfähigen G belastungswerken (Mittlere Isar, Saalachwerk) mit Speicherwerk (Walchensee) ersten Ranges als Wasserkraft Mitteldeutschland (Muldenstein) als Braunkohlen Schlesien (Mittelsteine, später Maltsch) als Steinkohlen können sich weder ergänzen noch ihre Überschüsse wirts lich absetzen. Solange diese Trennung, und später das gep elektrisierte badische Netz als vierter Einzelbezirk auf Wa kraft besteht, ist die Bahnelektrisierung vom Standpunkt Verkehrstechnik ebenso wie von jenem der Kraftwirtschaf Stückwerk; verkehrstechnisch — durch volle Ausnutzung möglichen Fahrzeitverkürzungen, schwerere Züge in ungete Einheiten, Erhöhung der Fahrleistung der Lokomotiven damit Verringerung ihrer Zahl gegen die Dampflokomotive

l kraftwirtschaftlich — durch Verkuppelung der Wasser-
.ftbezirke mit den Kohlenbezirken so, daß Braunkohle und
htspeicherbare Wasserkraft die Grundbelastung, Steinkohle
l Wasserkraftspeicher die Spitzen decken, wird die Elektri-
rung erst dann vollen Erfolg bringen, wenn das Bahnnetz ein
chlossenes und dem Rahmen der allgemeinen Kraftwirtschaft
:epaßtes und eingefügtes Ganze geworden ist.

ıbb. 7 zeigt die Verteilung der Kraftquellen über Deutsch-
d und Österreich (Grenzgebiet) sowie die nächstliegenden
glichkeiten zu deren organischer Verbindung und gemein-
ıer Nutzung. Der große Wasserkraftmittelpunkt im Süden
den Jahresspeicherwerken an seinem Südrand (Walchensee-
:k; Achenseewerk, Spullerseewerk, ferner später die
·erische Lechsperre und die Vorarlberger noch unausgebauten
ifte, sodann eine spätere Erweiterung des Murgwerkes) er-
zen die nicht speicherfähigen Großwasserkräfte von Rhein,
r, Donau und späterem Main-Donau-Kanal zu einem einheit-
ıen System, noch unterstützt für die Landesversorgung durch
nsportierte Steinkohle (Franken) und Braunkohlenwerke auf
Gruben (Dettingen, sowie nicht gezeichnet die oberpfäl-
:hen Werke zwischen Regensburg und Hof) zu einem ein-
tlichen System, das heute schon zusammen mit den übrigen
ßwasserkraftwerken Bayerns (Lechwerke usw.) mit dem
westlichen (württembergischen) Landesnetz und östlich
zwerke) mit dem Salzburger Netz zusammenhängt. Mittel-
l Westdeutschland gehört der Braunkohle, Schlesien arbeitet
Steinkohle. Der Plan, diese drei Erzeugerbezirke verschie-
er Eigenart und mit ihnen die ganzen bisher getrennt ge-
rten Landesnetze (Bayernwerk, Badenwerk, EW. Ober-
lesien, das Mitteldeutsche Netz Zschornewitz-Trattendorf-
·lin, das rheinisch-westfälische Netz) zusammenzuschließen
·ch ein den Landesnetzen übergelagertes Höchstspannungs-
z von vielleicht 220 kV zum gegenseitigen Ausgleich von Be-
f und Anfall zwischen Wasser und Kohle, ist in seinen
ındzügen wohl bekannt. Dieses Sammelnetz ist in Abb. 7 mit
gezeichnet, wie es die Erzeugungsmittelpunkte München
asser), Leipzig (Braunkohle), Oberschlesien (Steinkohle)
erseits und über die südwestdeutschen Wasserkräfte anderer-
.s mit dem rheinischen Braunkohlengebiet verbindet und
se Erzeugerbezirke wieder weiter mit den reinen Verbrauchs-
werpunkten Berlin und Hamburg. Weiter sind die Haupt-
brauchspunkte der elektrochemischen Großindustrie für Car-
(bzw. Weiterverarbeitung auf Kalkstickstoffe), Ammoniak
ickstoffprodukte) und Aluminium in den Wasserkraft- und
ıunkohlengebieten eingetragen. Die einzelnen schon bestehen-
Landesnetze, welche die bisherigen getrennten Versorgungs-
iete überziehen und deren Angliederung an das übergelagerte
tere 220 kV-Netz vermitteln, sind an sich bekannt und fort-
ıssen. Durch den 220 kV-Ring München-Rheinland-Magde-
g (Wasser mit Braunkohle) und den Ausläufer nach Schle-
ı (Steinkohle) würden also alle Kraftquellen einheitlich zu-
ımengefaßt werden können, und ebenso umgekehrt die Haupt-
brauchsgebiete der Landesversorgung und jene der Elektro-
mie.

)iesem Landesversorgungsring schließt sich ungezwungen und
naheliegend der Zug der Bahnelektrisierung auf den Haupt-
strecken an. Die vier Liniengruppen des bayerischen, badischen
(beide auf Wasserkraft), schlesischen (Steinkohle) und mittel-
deutschen (Braunkohle) Netzes müssen schon aus verkehrs-
technischen Gründen gegenseitig verbunden werden, wie
dies ja für die Durchgangsstrecken München-Hof-Leipzig
bzw. Reichenbach - Görlitz - Breslau und München - Ulm - Karls-
ruhe geplant ist. Dazu muß wohl zwangläufig eine Ver-
bindung in der Ost-West-Richtung von Mitteldeutschland
nach dem rheinischen Industriegebiet und eine Verbin-
dung von Berlin nach Hamburg und Bremen treten. Auch
im Verkehr sind also die drei Kraftträger Wasser, Braunkohle
und Steinkohle dann zusammengefaßt. Nach dem Süden zu liegt
der Zusammenschluß mit den großen Speicherwerken des Achen-
sees, Vorarlbergs und des Salzkammerguts ebenso nahe wie die
Durchführung des elektrischen Verkehrs München-Innsbruck-
Brenner (Systemgrenze, ab Brenner Drehstrom), weiter vom
Bodensee der Anschluß an das schweizerische Bahn- und Strom-
netz und ab Salzburg nach Österreich.

Die Zentren der elektrochemischen Großkraftverwertung wer-
den dann von selbst auch Mittelpunkte der Überschußabnahme
und der Phasenverbesserung werden. Sie werden — und müssen,
mit Rücksicht auf die Erschöpfbarkeit der Braunkohlenlager —
nach dem Wasserkraft-Süden zu rücken, um dort ihre Grund-
belastung zu decken; in den Kohlengebieten dürfen sie nur als
Überschußabnehmer und zur Verbesserung der Benutzungsdauer
der Bahn- und Landesversorgungswerke arbeiten.

Dieser ähnliche Verlauf des Landesversorgungsnetzes und des
Bahnnetzes erleichtern die Kupplung beider in den Mittel-
punkten, sowohl der Stromerzeugung wie der Überschußabnahme
zur Verbesserung des Wirkungsgrades der Erzeugung wie zur
möglichst restlosen Ausnutzung und Speicherung.

In das Gebiet der Kraftwirtschaft, nämlich der Verlustminde-
rung, spielt auch der Vorzug der elektrischen Zugförderung her-
ein, das Gewicht je Pferdekraft der Lokomotive gegenüber der
Dampflokomotive mit Tender verringert zu haben. Der Ideal-
zustand wäre es, wenn die Lokomotive gerade das nötige Rei-
bungsgewicht besitzen würde; die bauliche Forderung einer füh-
renden Laufachse bei höheren Geschwindigkeiten läßt das Bau-
gewicht allerdings nicht voll als nützliches Gewicht wirken.
Immerhin erspart die Elektrolokomotive aber durch den Fort-
fall der Betriebsstoffe und gegebenenfalls des Tenders schon bis
zu etwa 10 % des zu befördernden Gewichtes.

Die Bedeutung der Elektrisierung des Bahnverkehrs vom
volkswirtschaftlichen Standpunkt aus ist auch bei unseren sieg-
reich gewesenen Gegnern voll gewürdigt; und wenn schon aus
diesen Kreisen Stimmen laut geworden sind, welche unsere Be-
strebungen nach dieser Richtung hin als Üppigkeit im Sinne der
Reparationspflichten bezeichneten, so muß auf den Satz von
M. Dupin, Ingenieur des Pontes et Chaussées, verwiesen wer-
den, der in der Zeitschrift „La houille blanche" vom Sept./Okt.
1924 schrieb: „En résumé, et ce sera ma conclusion: l'electrifi-
cation des chemins de fer présente au point de vue national un
interêt incontestable!" Was dort gilt, muß auch hierzulande
gelten! —

Bücherschau.

- **Das Samariterbüchlein.** Ein schneller Ratgeber bei Hilfe-
tung in Unglücksfällen usw. Von Dr. A. Baur. Neube-
eitet von Obermedizinalrat Dr. Schleicher, Oberbahnarzt.
44 Abbildungen. 59.—69. Auflage 398.—463. Tausend. Ein-
preis 60 Pf., bei Mehrabnahmen ermäßigte Partiepreise.
.h'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

Ein wichtiger Ratgeber für die erste Hilfe bis zum Eintreffen
Arztes ist dieses Samariterbüchlein. Es zeichnet sich durch
re Sprache, anschauliche ärztliche Unterweisung und große
ersichtlichkeit aus. Die Anordnung ist originell und prak-
h getroffen. Schlägt man das Büchlein in der Mitte auf, so
findet man auf den ersten Blick das gesuchte Schlagwort und
die dazu gehörige Anweisung. Die außerordentlich weite Ver-
breitung in mehr als 400 000 Stück spricht für seine Zweck-
mäßigkeit.

Druckfehlerberichtigung.

In dem Aufsatz der Nr. 24: „Elektrokarren auf Umladehallen" muß es auf S. 643, rechte Spalte, 4. Absatz, vorletzte Zeile statt 14 000 t heißen **1400 t** und auf S. 645, linke Spalte, 2. Absatz, Zeile 2 statt „Extraberechnung" „**Ertragsberechnung**".

Was kostet das Kubikmeter Leuchtgas?

Von Reichsbahnoberrat **Pontani**, Breslau.

Wie es sich bei elektrischen Anlagen als ein wirtschaftlicher Irrtum erweist, wenn der Übernahmepreis wirtschaftlichen Überlegungen zugrunde gelegt und nicht die Verteuerung berücksichtigt wird, welche die elektrische Energie auf dem Wege von der Übernahme bis zur Verwendungsstelle durch den Kapitaldienst der Zuleitung und der elektrischen Einrichtungen, durch Stromumwandlungen, Kohlenklausel, Verluste und dergl. erhält, so ist man auch bei Verwendungen anderer Energien Täuschungen ausgesetzt, wenn man nicht solche verteuernden Momente in Betracht zieht.

Mit dem Steinkohlengas, welches ähnlich wie der elektrische Strom in ausgedehnten Netzen die Eisenbahnanlagen versorgt, geht eine ähnliche Verteuerung vor. Es interessiert dabei zu erfahren, um welche Werte es sich bei dem Bezug von Steinkohlengas im Bereiche der Reichsbahn handelt. Nach der Statistik wurden im Jahre 1924 39,7 Millionen cbm Gas aus fremden Werken bezogen und 8,66 in eigenen Werken hergestellt, zusammen 48,56 Millionen. Davon entfallen etwa 20 Millionen auf Fahrzeugbeleuchtungen; diese werden zur Zeit durch Ölgas, welches in den von der Firma Pintsch betriebenen Anlagen erzeugt wird, ersetzt. Für andere Zwecke bleiben also immerhin noch etwa 28 Millionen Kubikmeter. Betrachtet man nun diese Menge und nimmt an, daß sich der durchschnittliche Preis auf 0,15 ℳ für 1 cbm stellt und daß Verluste durch Leitungsundichtigkeiten und andere Verlustquellen in Höhe von 5 % auftreten, so würde dieser Verlust einen Geldwert von 210 000 ℳ ausmachen. Es lohnt sich danach, diese Frage näher zu betrachten.

Die tatsächlich verbrauchte Gasmenge stellt sich für 1 cbm um so teurer, je höher die Übernahme bzw. der Selbsterzeugerpreis ist, und je größer die Verluste von der Übernahmestelle nach der Verwendungsstelle sind. Es gilt also alle Quellen des hohen Gaspreises und der Verteuerung zu untersuchen und sie möglichst zu verkleinern, um an der Verwendungsstelle den denkbar geringsten Gaspreis zu erzielen. Dazu gehört billige Erzeugung bzw. niedriger Vertragspreis, möglichst verlustlose Verteilung und wirtschaftlichste Verwendung in den Verbrauchseinrichtungen. Wo man nicht selbst erzeugt, könnte man nur am Übernahmepreise ein Interesse haben und versuchen, einen niedrigen Preis im Vertrage zu erzielen. Aber der Preis allein macht es nicht, sondern auch die Zusammensetzung des Gases und der Heizwert sind wegen des weiteren Verhaltens des Gases in den Leitungen und in den Gasgeräten von wesentlicher Bedeutung und beeinflussen den Wert stark. Daher ist es auch notwendig, als Abnehmer sich um diese Eigenschaften des Gases zu kümmern und sich vertragliche Garantien geben zu lassen, die jede Verteuerung in der Weiterbehandlung des Gases verhindern.

Bei der Betrachtung der Steinkohlengaserzeugung ist es zum Verständnis des Nachfolgenden zunächst notwendig, etwas weiter auszuholen. Die Entwicklung der Gastechnik in den letzten 15 Jahren hat starke Wandlungen durchgemacht. Veranlaßt ist diese Umwandlung einmal durch den Krieg, dann durch den Wettbewerb der elektrischen Energie und schließlich durch allgemeine technische Fortschritte.

Vor dem Kriege erzeugte man allgemein ein Steinkohlengas von etwa 5300 kcal. Im Kriege wurden die Kohlen geringwertiger, und es wurden Stoffe gebraucht die bei der Gaserzeugung leicht zu gewinnen waren und deshalb diesem entzogen wurden, allerdings auf Kosten der Güte des Gases, z. B. Methan und Benzol; das war eine Zeitlang erträglich, besonders da es nach der Einführung des Glühstrumpfes nicht mehr so sehr auf den Anteil an Leuchtstoffen, sondern auf andere Eigenschaften, z. B. die Flammentemperatur ankam, also nicht mehr Leuchtgas, sondern Heizgas verlangt wurde. Man ging allmählich mit dem Heizwert immer mehr herunter, zuletzt bis auf etwa 2600 kcal, indem man die verlangte Gasmenge durch fremde Beimischungen wie Rauchgase, Luft und im günstigsten Fall durch Wasserst[…] zu erzielen suchte. Die Folgen dieses Vorgehens machten si[…] bald in Klagen der Abnehmer und schließlich im Vordringen d[…] elektrischen Energie auf vielen Gebieten bemerkbar. Dies[…] Wettbewerb bedrohte ernstlich die Lebensfähigkeit der G[…] anstalten und entzog ihnen große Absatzgebiete, besonders [...] der Beleuchtung. In dieser Zwangslage entschloß man sich z[…] Umkehr — inzwischen waren auch die Kohlen wieder bess[…] geworden — und strebte nun ernsthaft dahin, wieder gutes G[…] zu billigen Preisen zu liefern. In den sogenannten Krum[…] hübeler Richtlinien setzte man 1921 für alle im Verein für G[…] und Wasserfachmänner zusammengeschlossenen Gasanstalt[…] bindende Vorschriften fest, über die noch zu sprechen sein wi[…] und durch technische Verbesserungen verbilligte man den E[…] zeugerpreis.

Es sei hierbei darauf hingewiesen, daß auch die Steinkohle[…] gasanstalten der Reichsbahn unter der Lieferung schlecht[…] Kohlen zu leiden hatten, daß sie ihren Betrieb indes ni[…] änderten und heute noch ein Gas mit den gleichen Eigenschaft[…] wie vor dem Kriege erzeugen. Sie sind auch in der technisch[…] Vervollkommnung ihrer Anlagen den städtischen Betrieb[…] nicht gefolgt und mit Recht, denn es ist sehr zu bezweifeln, [...] sich bei der geringen Erzeugungsmenge der einzelnen Anst[…] die Aufwendungen größerer Mittel zur Umstellung auf moder[…] Betriebsweise bezahlt machen würde. Die Gaserzeugungskost[…] werden seit langen Jahren mit Sorgfalt ermittelt, das Materi[…] zur Prüfung der Frage, ob die vorhandenen bahneigenen Ga[…] anlagen gegenüber den örtlichen städtischen Gasanstalten we[…] bewerbsfähig sind, ist also vorhanden. Ohne große Rechnu[…] läßt sich aber wohl sagen, daß sie einen solchen Wettbewe[…] kaum aufnehmen können. Kleine Gasanstalten sind schwierig[…] zu bewirtschaften als große, die Gasverluste allein können d[…] Wirtschaftlichkeit schon in Frage stellen. Als günstiger W[…] zu wirtschaftlichen Verhältnissen wird in manchen Fällen nich[…] übrig bleiben, als die Stillegung dieser kleinen Anlagen u[…] Anschluß an die Stadtnetze. Ein Beispiel für einen solchen F[…] ist weiter unten ausgeführt (die Anstalten Mochbern und Bre[…] lau). Nur in dem Ausnahmefall, wo sich eine große Bahnhof[…] anlage neben einem kleinen Gemeinwesen entwickelt hat, d[…] trotz des Eisenbahnknotenpunktes eine großzügige städtisc[…] Entwicklung versagt blieb, wäre die Beibehaltung der eigen[…] Anlage am Platze.

Die technische Entwicklung der Gasanstalten ging von de[…] alten System der wagerechten Retorten über die Schrägretort[…] zu den heutigen großräumigen senkrechten Kammeröfen übe[…] Die Vervollkommnung der Förderanlagen, die mit geringste[…] Aufwand an Bedienungspersonal die Kohlen den Öfen zuführe[…] Schlacken und Nebenerzeugnisse abführen und die Reinigu[…] des Gases besorgen, hat weiter dazu beigetragen, die Gaserze[…] gungskosten stark zu senken. Die städtischen Gaspreise sir[…] ja allerdings ebenso wie die Strompreise noch recht hoch, d[…] ist aber eine Folge der heutigen Steuerpolitik. Die Preise sir[…] nicht auf reinen Fabrikationsgrundlagen aufgebaut, sondern d[…] Einnahmen dieser städtischen Betriebe werden als Ausgleich f[…] die großen Lasten der städtischen Haushalte für soziale u[…] Bauausgaben angesehen, wirken also als indirekte Steuer[…] Allmählich wird hoffentlich auch hierin ein Wandel eintreten.

Das Gas hat der Elektrizität in der Straßen- und Hau[…] beleuchtung den Platz zum Teil räumen müssen und sucht nu[…] mit Energie nach einem Ersatz für das verlorene Gebiet. Al[…] solcher kommt das Kochen, die Raumheizung und die Verwen[…] dung für industrielle Zwecke in Frage. Hier ist das Gas noc[…] wettbewerbsfähig, es ist aber Zeit, daß es sich diesen Plat[…] erobert, denn wenn erst wie in der Schweiz und Schweden de[…] Preis der elektrischen Energie auf 4—5 Pf./kWh herabgegange[…] ist, würde der Verbraucher diese dem Gas wegen der Sauber[…]

und anderen Annehmlichkeiten vorziehen. Bei der Verwen[..] für industrielle Zwecke hat das Steinkohlengas gegenüber [..]chen Industriegasen, z. B. dem aus Braunkohlenbrikett her[..]ellten Gase, welches etwa nur $^1/_5$ des Steinkohlengases [..]et, schon jetzt einen schweren Stand. Durch geschickte [..]fbildung sind die Gasverwaltungen aller Orten bemüht, der [..]verwendung Verbreitung zu verschaffen und daher zum Ent[..]nkommen bereit. Man darf hoffen, daß sie der Reichsbahn [..] Großabnehmerin den Gaspreis so niedrig stellen werden, [..]es sich tatsächlich ermöglichen läßt und es der Haushalt [..]ßt. Die von dem Verein der Gas- und Wasserfachmänner [..]ehenden ernsten Mahnungen auf Preissenkung werden auch [..] ihre tun. Er hat in Nr. 5 des Gas- und Wasserfachs 1925 [..] Formel für den Mindestgaspreis und den Kleinverbrauchs[..]s mitgeteilt und an einem Beispiel erläutert. In die auf [..]nd dieser Richtlinien aufgestellten Tarife muß die Einglie[..]ung unserer Verbrauchsstellen nach ihrem Verbrauche er[..]en können.

[..] den oben erwähnten Krummhübeler Richtlinien [..]de nach weiterer Durchberatung dem Sinne nach folgendes [..]zelegt:

[..] Dauernde Gleichmäßigkeit des Gases in bezug auf Heizwert, spezifisches Gewicht und Druck ist von wesentlicher Bedeutung.

[..] Das von den Gaswerken abzugebende Gas soll als normal betrachtet werden, wenn es einen oberen Heizwert von 4000—4400 kcal/m³ (bei 0 Grad und 760 mm) besitzt.

[..] Dieser Heizwert soll durch Zusatz von brennbaren Gasen zum Steinkohlengas erreicht sein.

[..] Das spezifische Gewicht des Mischgases soll 0,5 nicht überschreiten.

[..] Reinheit von H_2S, NH_3 und Teer ist unbedingt zu fordern.

[..]ı den einzelnen Punkten sei folgendes bemerkt:

[..]ı 1.: Es leuchtet ohne weiteres ein, daß ein für ein Gas [..] bestimmter Zusammensetzung, bestimmtem Heizwert und [..]ck konstruiertes Gasgerät, ob Lampe, Herd oder Ofen, nur [..] diesem Gase gleichmäßig und ohne dauernde Regelung der [..]zufuhr betrieben werden kann. Jede Schwankung in den [..]nschaften des Gases ruft Störungen hervor und erfordert [..]dige Regulierung. Ein Gas von bestimmten Eigenschaften [..]nt mit bestem Wirkungsgrad und wirtschaftlich nur bei [..]m bestimmten Luftüberschuß. Auch in die Herstellung [..] Gasgeräten kann nur dann wieder Ordnung kommen, wenn [..]ie herstellenden Firmen mit einem allgemein eingeführten [..] von bestimmter Zusammensetzung zu tun haben.

[..]ı 2.: Der neue Heizwert unterscheidet sich erheblich von [..] des reinen Steinkohlengases, und es tritt die Frage auf, [..]ieser geringere Heizwert für unsere Zwecke der Beleuchtung [..] Heizung noch ausreicht, ob das ärmere Gas den gleichen [..]t für den Verbraucher hat wie das frühere, und welchen [..]luß ferner die Schwankungen im Heizwert haben. Wird [..]h das Sinken des Heizwertes und durch Schwankungen der [..]t des Gases so verändert, daß auch der zu zahlende [..]s diesen Schwankungen anzupassen wäre?

[..]ıs Gas bestand früher hauptsächlich aus den sogenannten [..]chtstoffen, das waren schwere Kohlenwasserstoffe z. B. [..]ıan. Mit der Umstellung wurden diese ausgeschieden und [..]chzeitig ein Zusatz von Wassergas gegeben. In der ersten [..]ıung der Krummhübeler Richtlinien waren inerte Gase, [..] unverbrennliche Gase, die keinen Anteil an der Bildung des [..]wertes haben, in Höhe von 12 % zugelassen. Später hat [..] diese Bestimmung nach obigem Absatz 3 abgeändert, wonach [..] Zusatz aus brennbaren Gasen bestehen soll und nicht aus [..]hgasen. Diese Bedingung ist auch aus Fabrikationsgründen [..]ellt worden, weil man dadurch erstens weniger Kohle zu [..]asen braucht — der Markt behält also mehr Kohlen zum [..]kauf —, zweitens weniger Koks aus dem Vergasungsprozeß [..]g bleibt, der Koksmarkt also auch entlastet wird. Die Verdünnung mit Blaugas statt mit inerten Gasen beeinflußt also den Koksmarkt günstiger als das karburierte Wassergas.

Allgemein betrachtet gehört zur Erreichung eines bestimmten Wärmeeffektes eine bestimmte Wärmemenge, d. h. eine bestimmte Anzahl von Wärmeeinheiten. Man kauft nicht Kubikmeter, sondern kcal. Enthält das Kubikmeter eines bestimmten Gases weniger kcal als das eines anderen Gases, so braucht man von ersterem Gase eine entsprechende größere Anzahl Kubikmeter zur Erreichung eines bestimmten Zweckes. Das Gas mit geringerem Heizwert müßte also billiger sein. Die Gaspreise wären demnach nach dem Heizwert zu stellen. Beim Sinken des Heizwertes von 5300 kg/kcal auf 4200 müßte ein Preisnachlaß gewährt werden, damit man für die gleiche Wärmemenge jetzt nicht mehr bezahlt als vorher. Von dem neuen Mischgase (es kommen auf 1000 cbm Reingas jetzt rd. 570 cbm Steinkohlengas und 430 cbm Wassergas) müssen 1.26 mal soviel Kubikmeter in das Versorgungsgebiet geschickt werden, um die gleiche Wärmemenge zu haben. Aus einer Tonne Kohlen lassen sich 1,7 Millionen kcal, in Form des Gases von 5300 kcal, dagegen 2,5 Millionen in Form des Gases von 4200 kcal herstellen.

Leuchtkraft und Heizwert gehen beim Steinkohlengas ziemlich proportional. Es wurde daher früher ein hoher Heizwert als notwendig angesehen und die Streckung nur mit karburiertem Wassergas gefordert, nicht mit blauem. Die sogenannten Leuchtstoffe Äthylen und Benzol bringen beim Heizgas keine Vorteile, ja sie werden im Bunsenbrenner zerstört, damit sie sich nicht als Ruß absetzen. Sie bestimmen nur den verschiedenen Heizwert des Gases.

Beim Auerstrumpf ist die Flammentemperatur der entleuchteten Flamme maßgebend, und für Haushalt und gewerbliche Zwecke bedeutet das gestreckte Gas mit geringerem Heizwert keine Verschlechterung. Die Eigenschaften und damit der Wert einer Flamme hängen von einer Reihe von Faktoren ab. Außer dem Heizwert vom Luftbedarf, von der spezifischen Wärme der Verbrennungsprodukte, von einem etwaigen Überschuß an Luft oder Gas, von der Dissoziation und von der Entzündungsgeschwindigkeit.

Der Heizwert bildet den Maßstab, für die im Kubikmeter Gas vorhandene und bei der Verbrennung freiwerdende Wärmemenge, ist also nur ein Kennzeichen für die verfügbare Wärme*menge*, bei einem großen Teil der gewerblichen Verwendung ist aber maßgebend die Wärme*höhe*, d. h. Flammentemperatur. Diese ist abhängig von der Menge der Verbrennungsprodukte, also der Rauchgasmenge (des Flammenvolumens), für die der Luftbedarf des Gases und ihre spezifische Wärme bestimmend ist. Wasserdampf und Kohlensäure in den Abgasen haben besonders hohe spezifische Wärme, verringern alo die Flammentemperatur stark (mehr z. B. als Stickstoff). Zudem wird die sogenannte theoretische Flammentemperatur durch den praktisch unvermeidbaren Überschuß an Gas und der Luft verringert.

Schließlich ist noch die Entzündungsgeschwindigkeit von Bedeutung, d. h. die Fortpflanzungsgeschwindigkeit der Verbrennung in der Bunsenflamme, die dem aufsteigenden Gasstrahl entgegengeht (wird sie größer als dieser, so schlägt die Flamme zurück). Der Einfluß dieser einzelnen Faktoren wirkt bei der gewerblichen Gasverwendung verschieden, je nachdem nur niedrige Temperaturen oder mittlere und hohe gebraucht werden. Bei niedrigen Temperaturen bis 300 Grad ist als Maßstab für die Brauchbarkeit der Heizwert anzusehen, weil es hier nur auf die zugeführte Wärmemenge ankommt und deren Ausnutzung von den zur Verfügung gestellten Heizflächen abhängt. Die Flammengestaltung ist verhältnismäßig einfach, entweder als offene leuchtende Flamme ohne Erstluftzuführung — dabei ist die Verteilung in viele kleine Einzelflämmchen bei einem Drucke von 40—50 mm Wassersäule möglich, ohne daß das Zurückschlagen der Flamme zu befürchten ist. Es muß die Flamme nur frei brennen können und darf nicht an kalte Metallteile anschlagen (Rußen) — oder als die im Bunsenbrenner entleuchtende Flamme, die nur einen Teil der Verbrennungsluft als Erst-

luft zugeführt bekommt; sie wird dort verwendet, wo man die Flamme direkt auf die zu erhitzenden Gegenstände wirken lassen will.

Bei hohen Temperaturen bis 600 Grad und darüber kommt es nicht mehr auf die Wärme m e n g e , sondern auf die Temperatur h ö h e an. Man kommt hier auch nicht mehr mit dem gewöhnlichen Druck aus, sondern es ist der Übergang zu Preßluft und Preßgas nötig, womöglich vorgewärmt, damit man hohe Verbrennungs- bzw. Entzündungsgeschwindigkeit und damit möglichst hohe Flammentemperaturen erreicht. Bei gleicher Wärmezufuhr wird das Gas mit der größten Entzündungsgeschwindigkeit den größten pyrometrischen Effekt haben; dabei ist, um die Menge der Verbrennungsprodukte klein zu halten, ein Gas- und Luftüberschuß möglichst zu vermeiden und das theoretische Gasgemisch einzustellen. Das erfordert die Verwendung von Brennerkonstruktionen, die der Gaszusammensetzung sorgfältig angepaßt sind.

Auch bei diesen Wärmeprozessen ist neben der Flammentemperatur, trotzdem sie sich bei Anwendung geeigneter Brenner durch Einheitsglas mit niedrigem Heizwert noch besser erzielen läßt als mit einem Steinkohlengas von hohem Heizwert, doch auch die Wärme m e n g e maßgebend. Bei hohem Druck muß in der Zeiteinheit eben mehr Gas zugeführt werden, also wird auch für diese Fälle an Gas m e h r gebraucht. Das Kubikmeter Mischgas wird daher für den Verbraucher teuerer als das Kubikmeter Steinkohlengas, und es ist also beim Übergang auf 4200 Wärmeeinheiten ein entsprechender Preisnachlaß zu fordern, den die Gasanstalten um so eher gewähren können, als sich ihre Erzeugungskosten auch gesenkt haben.

Folgerichtig müssen auch die Schwankungen im Heizwert, wenigstens wenn sie eine bestimmte Grenze nach unten unterschreiten, im Preise durch entsprechenden Abzug berücksichtigt werden. Ebenso ist es natürlich gerechtfertigt, Gas von höherem Heizwerte als vertraglich festgesetzt, besser zu bezahlen.

In einem Nachtrage zu diesem Aufsatze soll der Versuch mitgeteilt werden, wie die Heizwertschwankungen in der Gasabrechnung berücksichtigt werden.

Aus dem Vorstehenden ist zu erkennen, daß der Übergang zum Einheitsgas, also die Ausscheidung der schweren Kohlenwasserstoffe und der Zusatz von Wassergas, nicht etwa eine Verschlechterung ist; er ist durchaus berechtigt, seitdem wir kein Leuchtgas mehr, sondern nur Heizgas brauchen. Es ist kein Rückschritt der Gastechnik und bedeutet keinen Nachteil für den Verbraucher, das neue Gas ist kein schlechteres Gas, sondern nur eins, welches andere Vorzüge hat.

Die Punkte 3 und 4 sind durch die vorstehende Betrachtung auch erledigt. Nur noch ein Wort über den Gasdruck: er muß vor allen Dingen gleichmäßig sein und darf nicht schwanken, sonst müßte man das Gasgerät ständig neu einstellen. Für die Wirkung im Glühkörper und in der freien Flamme genügt ein niedrigerer Druck von 30—60 mm. Für Gaskocher sind geringe Unterschiede im Druck ohne Belang. Die Gasmenge, die z. B. zum Erhitzen eines Liters Wasser auf dem Kochapparat nötig ist, ist bei demselben Heizwert die gleiche, ob der Druck höher oder niedriger ist, nur die Zeit, in welcher die zugeführte Wärmemenge ein Liter Wasser zum Kochen bringt, ist verschieden lang. Die Heizwirkung läßt sich, wie die Gaspreßverwendung zeigt, bei hohem Druck erheblich verbessern, was namentlich für industrielle Zwecke von Bedeutung ist. In solchen Fällen empfehlen sich besondere Preßeinrichtungen. Eine Druckerhöhung im ausgedehnten Gasnetz läßt sich wegen der stark ansteigenden Gasverluste ohne weiteres nicht durchführen. Zu dem letzten Punkte der Gasreinheit ist unbedingt zu fordern, daß das Gas so in die Leitungen kommt, daß es keine Stoffe im Verteilungsnetze absetzt, durch welche dieses verstopft wird und Störungen und Reinigungskosten verursacht werden. Anfressungen in Rohrleitungen entstehen durch Anwesenheit von

Sauerstoff, auf dessen Entfernung also auch dringen[d] halten ist.

Nun entsteht die Frage, wie eine Gasanstalt der Erfü[llung] aller dieser Forderungen gerecht wird. Ein gutgelei[tetes] Gaswerk wird den gesamten Erzeugungsprozeß von An[fang] bis zu Ende einer genauen Kontrolle unterziehen. Ein [ge]ordnetes Meßwesen bedeutet für einen technischen Betrieb [das]selbe wie für den kaufmännischen eine geregelte Buchhal[tung]. Die Kontrolle wird sich auf die Hauptkennzeichen der Br[auch]barkeit eines Gases: gleichbleibende Güte und Reinheit [er]strecken. Für die gleichbleibende Güte ist maßgebend die [Gas]zusammensetzung und der Heizwert, einmal, weil die Ver[brau]nungseinrichtungen sich nur in engen Grenzen etwaigen Sch[wan]kungen in der Gaszusammensetzung anpassen könnten und [zwei]tens, weil das Gas nach Volumen verkauft wird, der Abneh[mer] aber eine Gewähr für den inneren Wert des Volumens, d. h. [den] inneren Heizwert, haben möchte. Die Kontrolle auf Rei[nheit] hat nach zwei Richtungen hin zu erfolgen: 1. nach der Anwe[sen]heit schädlich wirkender Gase oder Dämpfe (Teer, Amoniak, Schwefelverbindung), 2. nach der Anwesenheit solcher Gase, [die] zwar nicht schädlich sind, aber auch nichts nutzen (Rauchga[se]). Dieses macht sich durch Ansteigen des spezifischen Gewi[chts] bemerkbar, welches nach den Richtlinien nicht über 0,5 sein [soll].

Gibt eine derartige Kontrolle im bahneigenen Gaswerk [die] nötige Gewähr für die Brauchbarkeit des Gases, so sichert [sich] die Reichsbahn bei Bezug aus fremden Gasanstalten durch e[inen] Vertrag. Es dürfte sich die Abfassung eines Normalvertr[ages] über Gaslieferung empfehlen, da, wie aus gelegentlichen Ä[ußer]ungen der Fachpresse hervorgeht, auch die Gegenseite ber[eit] ist, Richtlinien festzulegen, welche die Interessen der Reichsb[ahn] zu beeinträchtigen geeignet sind. So wurde vor einiger [Zeit] empfohlen, der Reichsbahn gegenüber die Meistbegünstigu[ngs]klausel nicht anzuwenden und die Rabattgewährungen von [der] Verwendung des Gases für Beleuchtungs- oder Industriezw[ecke] abhängig zu machen. Unsere Richtlinien hätten die entsprec[hen]den Folgerungen aus den veränderten Verhältnissen zu zi[ehen] und die notwendigen Sicherheiten festzulegen. Zunächst [wird] man sich mit dem Übergang auf das neue Gas bezüglich [der] Zusammensetzung und des Heizwertes zufriedengeben. [Wir] haben ja gesehen, daß das Gas nicht schlechter ist als frü[her], sondern nur andere Eigenschaften hat. Sodann wären [die] Krummhübeler Richtlinien als maßgebend anzunehmen. In il[nen] ist die nötige Gewähr in bezug auf Gleichmäßigkeit, Heizw[ert], spezifisches Gewicht, Druck und Reinheit gegeben. Die F[est]setzung des Wassergasanteiles auf höchstens 25 % wäre [am] Platze. Eine ständige Überwachung des Heizwertes müßte du[rch] Selbstschreibende Heizmesser erfolgen, die den Heizmesser [der] Gasanstalt kontrollieren. Ferner wäre zu fordern, daß die [Gas]anstalt ihren Erzeugungsprozeß von Anfang bis zu Ende so k[on]trolliert, daß eine Nachprüfung möglich ist. Bei der Heizw[ert]messung müßte auch die Temperatur und der Feuchtigkeitsge[halt] des Gases Berücksichtigung finden.

Neben sonstigen normalen Vertragsbestimmungen wäre [der] Hauptpunkt des Vertrages der Preis. Er müßte vor allen Din[gen] auf die Fabrikationsunterlagen aufgebaut werden und nicht [be]einflußt werden durch andere Rücksichten des städtischen H[aus]haltes. Der Gaserzeugungspreis baut sich auf auf den Koh[len]preis beim Eingang in das Gaswerk, auf den Abgabepreis und [die] Menge der abfallenden Koks- und Nebenerzeugnisse. Er [ist] ferner abhängig vom Ofensystem und von der Entwicklung [der] Förderanlagen usw. Er ist nicht zuletzt abhängig von der jä[hr]lichen Liefermenge. Der Gaserzeugungspreis wird von Fall [zu] Fall verschieden sein, man wird aber sagen können, daß das [Gas] bei einem Kohlenpreis von 20 ℳ/t und etwa 30 Mill. Kubikm[eter] Erzeugung täglich einschließlich Gewinn und Abschreibung [sich] auf etwa 7 Pf. ab Gasanstalt stellen wird. Darin liegt sc[hon] der Anteil des Gasverteilungsnetzes, Gasmessermiete und V[er]waltungskosten. Über die Gastarife hat sich eine große [Li]teratur in den letzten Jahren entwickelt, auf die einzuge[hen]

zu weit führen würde. Es muß die genaue Festlegung dem
ılfall überlassen bleiben.

t dem Hinweise, daß auch für den Betrieb bahneigener
verke sorgfältigste Überwachung und sachgemäße Verwer-
der Nebenprodukte dringend notwendig ist — es kann aus Raummangel darauf nicht eingegangen werden, es wird aber auf einen beachtenswerten Aufsatz über die Überwachung kleiner und mittlerer Gaswerke in Nr. 8 des Gas- und Wasserfachs 1926, Seite 151, hingewiesen, sei dieser Abschnitt über die Gaserzeugung geschlossen. (Schluß folgt.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Mai 1926. I. Ver- und Betrieb. Der Güterverkehr zeigte im Mai nüber dem Vormonat mit der gleichen Anzahl von Ar- tagen eine etwa 5prozentige Steigerung. Es wurden rund)0 Wagen mehr gestellt. Regelmäßig tritt im Mai eine erung der Frühobst- und Gemüsesendungen, des Bezuges landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten und im Ver- von Wegebaustoffen und anderen Baustoffen ein. Die bil- en Sommerpreise regen außerdem zur Abnahme von Kohle ndustrie- und Hausbrandzwecke an. Der zweite Grund für Verkehrssteigerung bildete der Mehrbezug deutscher Kohle ge des am 4. Mai einsetzenden Streiks der englischen Koh- rgarbeiter.

einkohle aus dem Ruhrgebiet und Braunkohle aus dem k Köln waren stark begehrt. Besonders gesteigert war Ablauf nach den Ruhrhäfen, so daß der Bahnhof Ruhr- -Hafen-Neu stärker belastet war als jemals. Am lai 1926 wurden dort 4379 Wagen mit 76 632 t behandelt nüber der bisherigen Höchstleistung von 3914 Wagen mit 5 t am 18. Juli 1914. Die Mehrabfuhr von Kohlen nach Nordseehäfen betrug 64 500 t. Dadurch wurde die Auslastung aller planmäßigen Züge möglich, fast täglich le außerdem ein Bedarfszug abgelassen. Nach Rotter- wurden im Monat Mai 52 000 t über den gewöhnlichen Ab- hinaus abgefahren, so daß täglich bis zu 5 Kohlenzüge ein- zt werden mußten.

s den wichtigsten deutschen Kohlengebieten wurden im fast 103 000 Wagen mehr als im Vormonat abbefördert, ich aus:

	Ruhrgebiet	West-Oberschlesien	Mittel-Deutschland	Sachsen	Niederrhein.-Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
1926 . .	618 758	104 602	162 577	75 325	79 007
l 1926 .	538 289	99 497	156 945	73 026	69 612
1925 . .	577 149	81 315	169 899	79 271	74 273

r Expreß-, Eil- und Frachtstückgutverkehr e erhöhte Anforderungen. Zu seiner Erleichterung und elleren Bedienung sind die Beförderungsgelegenheiten vor 1 mit dem Fahrplanwechsel weiter erheblich verbessert len, auch die Annahme- und Ausgabezeiten wurden den Be- nissen des Verkehrs besser angepaßt. Auf diese Weise ge- es auch, wiederum mancherlei Transporte, die sich des kraftwagens bedienten, für die Eisenbahn zurückzuge- en.

artoffeln, Brotgetreide und Mehl sowie ker sind in geringeren Mengen als im Vormonat mit der nbahn abbefördert worden. Für Kartoffeln waren über 0 Wagen weniger, für Brotgetreide und Mehl über 5400 en weniger und für Zucker fast 900 Wagen weniger als im nonat zu stellen.

r weitere Rückgang im Versand künstlicher Dünge- tel, der nach der Beendigung der Düngezeit und bei der chten wirtschaftlichen Lage der Landwirtschaft, die an Bevorratung nicht denken kann, vorauszusehen war, zeigte am meisten in den Stickstoffen (über 12 000 Wagen weniger im Vormonat). Es wurden im ganzen noch etwa 27 300 en für künstliche Düngemittel gestellt, im Vormonat April 45 800 und im Mai des Vorjahres etwa 32 800 Wagen.

e Bautätigkeit hat sich nicht in dem erhofften Um- e entwickelt. Der Versand von Baustoffen, besonders der Steinen und Kalk, war nur gering. Der Zementver- d steigerte sich um etwa 1500 Wagen, blieb aber hinter dem Mai 1925 immer noch um über 4200 Wagen zurück.

e planmäßige Nachprüfung der Güterzugfahrpläne le fortgesetzt. Es sind insgesamt 1995 Zugaufenthalte ver- zt oder in Fortfall gekommen und dadurch 632 Zugstunden art worden.

eichzeitig mit dem Fahrplanwechsel am 15. Mai wurde an e der Bremsberechnung nach Achsen die Tonnenbremsbe- nung eingeführt.

Der Personenverkehr hat im allgemeinen gegen den Vormonat leicht zugenommen. Der neue Fahrplan wurde am 15. Mai reibungslos durchgeführt. Der Ausflugsverkehr an den Sonntagen, am Himmelfahrtstage und zu Pfingsten litt zum Teil unter ungünstigem Wetter. Es wurden im ganzen 5548 gegen 2936 Züge im Vormonat über Plan gefahren.

Am 24. Mai, abends 10.30 Uhr, ist der Personenzug 814 auf den vor dem Einfahrsignal München Ost Pbf. haltenden Personenzug 820 aufgefahren, wobei 28 Personen getötet und etwa 80 Personen schwer verletzt wurden[1]). Der Materialschaden war bedeutend.

Die Betriebsabwicklung ist durch folgende Angaben gekennzeichnet:

	April 1926	März 1926
Geleistete Zugkm:		
a) Personenverkehr	27 438 000	28 297 000
b) Güterverkehr	15 256 000	17 106 000
c) Dienstzüge	368 000	323 000
	43 062 000	45 726 000
Wagenachskm:		
a) Personenverkehr	727 265 000	719 739 000
b) Güterverkehr	1 131 993 000	1 271 483 000
c) Dienstzjüge	9 881 000	9 388 000
	1 869 139 000	2 000 610 000
Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe:	Mai 1926	April 1926
Hamm Verschiebebahnhof . . .	4700 Wagen	4500 Wagen
Mannheim	3400 Wagen	3200 Wagen
Wustermark	2700 Wagen	2800 Wagen
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	—	—
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	47 200 Wagen	66 300 Wagen
Schadwagen auf Betriebsgleisen (am Schluß des Monats) . . .	45 600 Wagen	41 800 Wagen

II. Tarifwesen. A. Personen- und Gepäckverkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai 1926 wurde die Fahrpreisermäßigung für Jugendpflegefahrten (allgemeine Ausführungsbestimmung C VII Ziffer 13 zu § 12 der EVO.) von 33⅓ auf 50 % der regelrechten Fahrpreise 3. und 4. Klasse erhöht.

Die Gültigkeit der Sonntagsrückfahrkarten soll versuchsweise auf den Montag und den Tag nach den im Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II Seite 23 genannten Festtagen ausgedehnt werden mit der Beschränkung, daß die Karten an diesem Tage nur zur Rückfahrt gelten, daß die Rückfahrt spätestens um 9 Uhr vormittags angetreten werden muß und die Fahrt an diesem Tage nicht mehr unterbrochen werden darf.

Um die Mißstände zu beseitigen, die sich bei der Beförderung der Expreßgüter herausgebildet haben, tritt mit Wirkung vom 1. Juni 1926 für sperriges Expreßgut ein Sperrigkeitszuschlag in Kraft derart, daß der Frachtberechnung das Doppelte und auf volle 10 kg aufgerundete Gewicht zugrunde gelegt wird. Die Mindestfracht beträgt 0,80 Reichsmark. Als sperrig werden die in einem dem Tarif als Anlage VI beigefügten Verzeichnis aufgeführten Expreßgüter — Boote, Fahrräder, Kinderwagen usw. — angesehen.

Im Verkehr mit den in Polen (außer Ost-Oberschlesien) und im Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen Staatsbahn- usw. Stationen ist am 15. Mai ein neuer Tarif für den Personen-, Gepäck- und Expreßgüterverkehr in Kraft getreten.

B. Güter- und Tierverkehr. Im Mai wurden die Frachtberechnung für Wagenladungen aus ungleich tarifierten Gütern und für Schwerwagen in Gütersonderzügen (gemäß den Beschlüssen der Ständigen Tarifkommission) neu geregelt (§§ 14 und 27a der Allgemeinen Tarifvorschriften) und die Ausnahmetarife 1i, 16c, 109, 110, 111, 112 und 113 gegen jederzeitigen Widerruf eingeführt.

Für den Verkehr zwischen Belgien einerseits und Italien und der Schweiz andererseits sowie zwischen den Niederlanden einerseits und Polen und der Schweiz andererseits über Deutschland usw. sind am 1. Mai neue Tarife in Kraft getreten.

---

[1]) Vgl. Nr. 21 und 22 d. Ztg.

III. Finanzen. Im April 1926 haben sich die Betriebsergebnisse wie folgt gestaltet:

I. Einnahmen:

1. Vortrag auf neue Rechnung am 31. März 1926	76 248 000 RM
2. Personenverkehr	108 282 000 „
3. Güterverkehr	198 795 000 „
4. Sonstige Einnahmen	34 318 000 „
Zusammen	417 643 000 RM

II. Ausgaben:

1. Persönliche Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	199 754 000 RM
2. Sächliche Ausgaben	92 628 000 „
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	49 986 000 „
4. Feste Lasten:	
Rückstellung für gesetzliche Ausgleichsrücklage	6 828 000 „
Rückstellung für Vorzugsdividende	2 532 000 „
Zusammen	351 728 000 RM

Das Einnahmeergebnis im April 1926 zeigt gegenüber dem Vormonat eine gewisse Verbesserung, die insbesondere im Personenverkehr durch die günstige Gestaltung des Osterverkehrs hervorgerufen worden ist. Im Güterverkehr wurde das Erträgnis des Vormonats nicht voll erreicht. Bei normaler Verkehrsentwicklung ist die Einnahme aus dem Güterverkehr im April stets geringer als im März. Im ganzen blieben die Verkehrseinnahmen hinter dem Einnahmeaufkommen im gleichen Monat des Vorjahres zurück.

Die Aufwendungen für werbende Anlagen im Betrage von 19 157 000 RM wurden dem Erlös aus der Begebung von Vorzugsaktien entnommen.

Die monatliche Zahlung für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen wurde rechtzeitig geleistet. Im April 1926 hat der Generalagent für Reparationszahlungen aus dem Erträgnis der Beförderungssteuer keine Zahlung erhalten. Dafür wurde nach besonderer Vereinbarung die dem Reich aus den Beförderungen im August 1925 geschuldete und bis zum April 1926 gestundete Steuersumme an die Reichsfinanzverwaltung abgeführt.

IV. Personalfragen. Der Personalbestand betrug im März 1926 672 344 Kräfte, außerdem 20 687 Zeit- und Aushilfsarbeiter, zusammen 693 031 Personen, und im April 1926 668 555 Kräfte, außerdem 34 421 Zeit- und Aushilfsarbeiter, zusammen 702 976.

Die Vermehrung der Zeitarbeiter betrifft in der Hauptsache die Bahnunterhaltungsarbeiter, die für die Zeit der günstigen Bauperiode eingestellt werden und regelmäßig nach 6 Monaten wieder ausscheiden. Bei den ständigen Kräften ist eine Abnahme eingetreten.

Die Zahl der Bediensteten, die bis zum 30. April 1926 ihren Beitritt zu der am 1. April 1926 eingerichteten Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung[2]) angemeldet haben, beträgt rund 281 000, das sind etwa 87 % der wirklich beschäftigten für die Versicherung in Frage kommenden Personen.

Zur Umarbeitung und Vereinheitlichung der Unfallverhütungsvorschriften ist ein Ausschuß eingesetzt worden. Als erste Aufgabe des Ausschusses kommt die Ergänzung der Unfallverhütungsvorschriften nach dem gegenwärtigen Stande der Technik und die Zusammenfassung der Vorschriften der vormaligen Ländereisenbahnen in Betracht. Durch bildliche Darstellungen soll Personal und Publikum zur Vermeidung von Unfällen erzogen werden.

— Eröffnung von Strecken. Am 15. Juni ist die vollspurige Verbindungsstrecke Frankfurt (Main)-Forsthaus-Frankfurt (Main)-Niederrad als eingleisige Hauptbahn für den Güter- und Tierverkehr eröffnet worden. Zwischenstationen sind nicht vorhanden.

Am 1. Juli wird die vollspurige, von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahndirektion Stuttgart) gebaute Nebenbahn Göppingen-Boll dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die 12,49 km lange Strecke schließt in Göppingen an das bestehende Bahnnetz an und wird mit Dampfkraft betrieben. Die Bahn dient dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr mit folgenden Stationen: Holzheim, St. Gotthard-Jurawerk, Schlat, Eschenbach, Meiningen, Dürnau und Boll. Die Stationen St. Gotthard-Jurawerk und Eschenbach dienen nur dem Personenverkehr, die Station Dürnau dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Kleinvieh-, Eil- und Frachtstückgutverkehr. Die übrigen Stationen sind für den Gesamtverkehr eingerichtet.

— Berufsreiseverkehr. Der vom Zentralverband des Deutschen Großhandels Anfang vorigen Jahres der Reichsbahn unterbreitete Antrag, Tarifermäßigungen bzw. Vergünstigungen für den Berufsreiseverkehr zu schaffen, hat die Reichsbahn Hauptverwaltung — veranlaßt, eingehende Prüfungen vor nehmen, ob und in welcher Weise den Anregungen des Gr handels, die von verschiedenen beteiligten Wirtschaftsorgan tionen in gleicher und ähnlicher Weise vorgetragen sind, sprochen werden könnte.

Die Versuche sind, wie dem Zentralverband mit Schrei vom 15. März d. J. mitgeteilt worden ist, als abgeschlossen betrachten. Als Ergebnis der Untersuchung ist festgestellt w den, daß infolge des für die Reichsbahn bei Einführung gewünschten Tariferleichterungen vorhandenen Risikos technischer Schwierigkeiten den Vorschlägen der Wirtscha kreise vorläufig nicht entsprochen werden kann.

— Im Expreßgutverkehr ist nach den neueren Tarifbest mungen jetzt bei allen Sendungen der Inhalt in der Expr gutkarte anzugeben. Der Aufdruck der Expreßgutkarte ist diesem Grunde verschiedentlich geändert worden. Die al Expreßgutkarten können jedoch bis auf weiteres noch verwen werden.

— Neues Güterkursbuch der Reichsbahn. Mit Einführung Sommerfahrplans ist das Güterkursbuch neu herausgegeben w den. Die inhaltlich erheblich erweiterte Neuauflage enthält besonderen Abschnitten für den Eil- und Frachtgutverkehr e Darstellung der besten Beförderungsgelegenheiten für Wag ladungen im Verkehr zwischen großen, voneinander weitentfe ten deutschen Verkehrsgebieten und im Auslandsverkehr. Fer ist dem Güterkursbuch eine Übersicht über die günstigsten fahrstunden und die kürzeste Beförderungsdauer im Frachtg wagenladungsverkehr zwischen einer Anzahl wichtiger V kehrspunkte beigegeben. Der Preis beträgt 3 ℳ. Das Güt kursbuch kann unmittelbar bei der Auskunftei der Deutsch Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderpl und durch Vermittlung der Güterabfertigungen und Statio kassen bezogen werden.

— Ruhrkohlenförderung im Juni. Die tägliche Ruhrkohl förderung hat am 12. Juni mit 370 000 t in diesem Jahre höchsten Stand erreicht. Die Tagesdurchschnittsförderu stellte sich bisher auf 352 000 t, das sind rund 10 000 t mehr der Mai-Durchschnitt. Die Haldenbestände haben seit Ende eine Abnahme um 115 000 t erfahren. Dagegen sind die Ko lagerbestände um nicht weniger als 50 000 t angewachsen.

— Reichskursbuch. Am 1. Juli erscheint die zweite Somm ausgabe des Reichskursbuchs. Sie enthält außer den beri tigten Sommerfahrplänen der deutschen Reichsbahnen auch neuesten Fahrpläne der Eisenbahnen in Frankreich, Gr britannien und Irland, Rußland, Türkei, Mesopotamien, Pa stina, Syrien und Ägypten. Der Preis beträgt wie bis 6,50 RM. Bestellungen nehmen alle Postanstalten entgeg Baldige Bestellung wird empfohlen, da die Zahl der Ausga beschränkt ist.

— Berliner Expreßfahrplan. Der neu erschienene Berlin Expreßfahrplan der Reichsbahndirektion Berlin bringt in üb sichtlicher Form die schnellsten Reiseverbindu gen von Berlin nach 350 Orten des In- und Auslandes. I Fahrplan wird in den größeren Fahrkartenausgaben und A kunftsstellen der Reichsbahndirektion Berlin, in den MER-Bü sowie in einigen privaten Reisebüros unentgeltlich an Auskunftsuchenden abgegeben.

— Denkmal der Gefallenen der Eisenbahntruppen. Vom bis einschl. 27. Juni d. J. findet in der Ausstellungshalle Neuen Rathauses zu Schöneberg am Rudolf-Wilde-Platz die A stellung der für das Denkmal der Gefallenen der deutsch Eisenbahntruppen (vgl. Nr. 18, S. 486 d. Ztg.) eingegangen Wettbewerbsentwürfe statt. Täglich geöffnet von 11 Uhr v mittags bis 7 Uhr nachmittags. Eintritt frei.

— Die Verwaltungsakademie Berlin eröffnet Anfang Oktob für die außerhalb Berlins wohnenden Reichsbahnbeamten ein systematisch aufgebauten Ferienkursus. Es sollen in einem a 3 Jahre verteilten Studiengang von insgesamt 6 Wochen Grundzüge des Lehrstoffes von ersten Lehrkräften in sys matischer Zusammenfassung vorgetragen werden. Zu dies Zwecke findet in jedem Frühjahr und Herbst ein Kursus von einer Woche statt, der derartig aufgebaut ist, daß vom E fachen zum Schwierigen, vom Allgemeinen zum Besonderen, allmähliches Aufsteigen stattfindet, so daß der Lehrstoff straff geschlossener Zusammenfassung in einem Kursus v sechs derartigen Wochen bewältigt werden kann. In der Z zwischen den Kursuswochen sollen die Hörer schriftliche A gaben lösen, die im nächsten Kursus mit ihnen erörtert werd Auf Grund des regelmäßigen Kursusbesuches sowie des A falles der schriftlichen Arbeiten wird ein Kursuszeugnis au

[2]) Vgl. Aufsatz in Nr. 15, S. 398 d. Ztg.

-llt. An Vorlesungen sind in der Herbstwoche 1926 vorhen: 1. Kaskel, Dr., Professor an der Universität Berlin: tliche Grundbegriffe (Bürgerliches und öffentliches Recht), Stunden; 2. Palyi, Dr., Privatdozent an der Handelshochle Berlin: Einführung in die Volkswirtschaftslehre für hsbahnbeamte, 12 Stunden; 3. N. N. Eisenbahnrecht, Teil I, unden. Näheres über Zulassung, Kursusgebühren, Unter-'t, Verpflegung usw. ist aus dem Plan zu ersehen, der gegen endung eines mit Anschrift versehenen Freiumschlages enlos zugesandt wird. Anfragen sind an das Sekretariat Verwaltungsakademie, Berlin W 8, Charlottenstraße 50/51, ichten.

Österreich.

Der neue österreichische Gütertarif, Teil I, Abt. B. Mit igkeit vom 1. Juli 1926 tritt ein neuer österreichischer ertarif, Teil I, Abteilung B. in Kraft und zugleich werden Reihe anderer Tarife neu aufgelegt, welche mit diesem f in engem Zusammenhang stehen.

em Vorgänger dieses Tarifes war die kurze Lebensdauer s halben Jahren beschieden. Allerdings hatte er nur einen lich unveränderten Abdruck des Reformtarifes vom nuar 1924 zum Inhalt und die einzige wesentliche Änderung e darin bestanden, daß statt der buchstabenweisen Bezeichg der Posten der Gütereinteilung (A—1, A—3, . . B—1 E—5) nun ab 1. Januar 1926 eine Bezeichnung mit fortlaufen- Zahlen erfolgte.

e Umstelung der neuen östereichischen Gütertarife auf die n Verhältnisse, welche durch den Vertrag von St. Germain orgerufen waren, hatte der Reformtarif vom 1. Januar zum Ziele gehabt; was durch die jetzige Reform geschieht, teilweise nur eine Ausfeilung und Fortsetzung dieses Rewerkes auf Grund der inzwischen gesammelten Erfahrunzum größeren Teil ist es aber Aufgabe der neuerlichen orm, den Gütertarif — dieses Pegel der wirtschaftlichen e — dem neuen Umschwung der Verhältnisse anzupassen. onders der allgemeine Rückgang des wirtschaftlichen Vers hatte einen Ausfall an Transporten zur Folge gehabt, erdem brachte der scharfe Wettbewerb im zwischenstaaten Verkehr und durch das Straßenfuhrwerk teils einen Ausan Transporten, teils zwang er zur Herabsetzung der htpreise, so daß in schärferer Anpassung an die Einnahmelichkeiten wenigstens teilweise ein Ersatz gesucht werden te.

s sei hier nicht auf die materiellen Änderungen im einzelnen egangen, das verhindert schon der Mangel an Raum. Und ist es eine alte Erfahrungstatsache, daß bei Tarifen wie Zöllen keine Maßnahme von der ablehnenden Kritik vernt bleibt.

formeller Beziehung ist hervorzuheben, daß — wie übri- auch schon in früheren Ausgaben des Tarifes — der männische Geist schon in der Anlage zu erkennen ist. sere Ausstattung, stärkeres Papier, freier Raum zur Durchung der Änderungen: das ist für den Benutzer keineswegs ein ästhetischer Vorteil. Wenn einem Tarif längeres Leben hieden sein soll, dann muß auch die Anlage derart sein, das Papier eine entsprechende Abnützung verträgt und daß Änderungen auch im Tarif selbst Platz finden. Übrigens t auch die Neuausgabe des Sachverzeichnisses zum deutn Gütertarif IB ein gleiches Bestreben.

änzlich neu ist die Bezeichnung der Warenklassen mit laufenden Zahlen, wie es im italienischen und ungarischen if der Fall ist, und zwar sind die Klassen 1, 2 und 3 für genliches Eilgut (Stückgut, 5000 und 10 000 kg), die Klassen und 6 für ermäßigtes Eilgut (Verzeichnis I enthält die erigten Eilgüter) bestimmt.

rachtgüter haben in der Gütereinteilung die Klassen 7 bis (die höheren Zahlen bis 164 sind den Artikel-, Ausfuhr-Sondertarifen vorbehalten) und zwar die Klassen 7, 9 und ür die sperrigen Güter (bisher Is, IIs und IIIs), Klasse 8, 12 und 13 für die übrigen Stückgüter (bisher I, II, III, IV V), Klasse 14, 16, 18, 20, 22, 23 und 30 für halbe Wagenngen zu 5000 kg (bisher I_5, II_5, A_5, B, Spezialtarif 7) und übrigen Klassen 15, 17, 19, 21, 23, 24, 25, 27, 29, und 31 für ganzen Wagenladungen zu 10 000 kg (bisher I_{10}, II_{10}, A_{10}, C und die Spezialtarife 1—8). Während also bisher die sse B und der Spezialtarif 7 sowohl bei 5000 kg wie bei 0 kg Anwendung fand, ist jetzt die Scheidung zwischen Klassen der halben und der ganzen Wagenladungen entchend dem deutschen Tarif scharf durchgeführt.

ichtgenannte Güter (Normalgut, Sammelgut) werden nach Klassen 8, 14 und 15 berechnet (bisher I, I_5, I_{10}), die Einng der übrigen Güter in die einzelnen Klassen geht aus Gütereinteilung hervor, die alphabetisch angeordnet, mit hgehenden Ordnungsnummern versehen ist und durch ein Sachregister ergänzt werden soll. Die bekannte Eisensammelpost (früher E-4-d, seit 1924 E-5-d, seit 1. Januar 1926 Post 150) erhielt nunmehr die Post 159.

Bedeutsam ist die neuerliche Änderung der Bestimmungen über die Bezeichnung der Güter im Frachtbrief.

Wichtig ist weiter die Beibehaltung der Bestimmung, daß die in der Gütereinteilung enthaltenen Güter auch durch Anführung der — als Schlagwort — fettgedruckten Bezeichnung unter Beifügung der in Betracht kommenden Postnummer der Gütereinteilung bezeichnet werden können. Es genügt also statt der Deklaration „Bierflaschen in geschlossenen Kisten von geringeren Abmessungen als 2 m × 1,1 m × 1,1 m“ auch kurz die Bezeichnung „Hohlglaswaren der Post 386“.

Gleichzeitig mit der Ausgabe des Gütertarifs IB werden auch die Lokaltarife der einzelnen Bahnen erneuert, ebenso müssen auch die Verbandstarife einer entsprechenden Umarbeitung unterzogen werden, der jedoch mit Rücksicht auf die knappe Zeit, welche ein rechtzeitiges Erscheinen der Verbandstarife verhindert, eine ersatzlose Aufhebung der Verbandstarife und eine verbandslose Zeit wird vorausgehen müssen.

Wenn auch die Anwendung des neuen Tarifes besonders für den Anfang sicherlich Schwierigkeiten verursachen wird, muß doch das Bestreben anerkannt werden, die Anwendung des Tarifs auch nicht berufsmäßigen Tarifeuren zu ermöglichen.

Dr. Loew, Wien.

— Sprechtag in Fahrplan- und Fremdenverkehrsangelegenheiten. Am 11. Juni fand bei der Generaldirektion der Bundesbahnen unter dem Vorsitz des Betriebsdirektors Ing. Sedlak ein Sprechtag für Fahrplan- und Fremdenverkehrsangelegenheiten statt. Regierungsrat Wild erstattete einen eingehenden Bericht über den Winterfahrplan 1926/27, dem folgendes zu entnehmen ist: Der Schnell- und Personenzugverkehr im Winter 1926/27 wird im allgemeinen trotz der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse nach Zahl und Lage der Züge dem letzten Winterfahrplan ungefähr gleichgehalten sein und die im Sommer neu eingeführten Verbesserungen der Lage der Züge werden in der Regel auch im Winter beibehalten werden.

Die Erfahrungen des vergangenen Winters haben gezeigt, daß einzelne Schnellzüge sehr schwach besetzt waren, so daß sich die Bundesbahnen aus betriebswirtschaftlichen Gründen zu einigen Einschränkungen gezwungen sehen. So hat es sich ergeben, daß auf der Linie Kufstein-Brenner für zwei Nachtschnellzüge im Winter ein Bedürfnis nicht vorhanden ist. Es sollen daher die Schnellzüge D 265/D 266 im Winterfahrplan fortfallen.

Durch eine neuerliche geringfügige Beschleunigung des Arlbergexpreßzuges in der Fahrtrichtung nach Wien ist es gelungen, in Innsbruck den Anschluß an den Zug D 261 zu erreichen, wodurch eine günstige Tagesverbindung London-Paris-Zürich-Meran über Innsbruck hergestellt erscheint. Infolge der fortschreitenden Elektrisierungsarbeiten wird es im nächsten Sommerdienst möglich sein, die direkte Wagenführung beim Arlbergexpreß in beiden Fahrtrichtungen bis Budapest auszudehnen.

Die außerordentlich schwach besetzten Tagesschnellzüge D 221 und D 222 Linz-Prag werden im Einvernehmen mit den tschechoslowakischen Staatsbahnen zwischen Linz und Budweis gänzlich aufgelassen.

Auf der Franz-Josefs-Bahn-Strecke werden die im Winter schwach besetzten Schnellzüge 75 (Wien ab 14 Uhr) und 76 (Wien an 14 Uhr 30 Min.) zwischen Wien und Budweis nur dreimal wöchentlich verkehren.

Auf der Nordbahnstrecke werden die Schnellzüge D 97 und D 98 mit den Schnellzügen D 99 und D 100 vereinigt und bis und ab Wien-Ostbahnhof geführt werden.

Weiter werden auch die schwach benützten Schnellzüge 201 und 202 Wien-Südbahnhof-Wiener Neustadt-Ödenburg aufgelassen.

Die für den Wintersport im Vorwinter getroffenen Vorkehrungen werden im gleichen Umfange beibehalten werden. Darüber hinaus ist geplant, die neuen Gesäuse-Nachtzüge, die im Sommer versuchsweise an einzelnen Tagen geführt werden, zu den hohen Feiertagen auch im Winterdienst in Verkehr zu setzen.

Ferner berichtete Regierungsrat Wild noch über weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Reiseverkehrs im Sommerdienst 1926.

Auf der Maria-Zeller Bahn werden die beschleunigten Personenzüge 4523 und 4524, deren täglicher Verkehr erst vom 10. Juli an in Aussicht genommen war, schon ab 26. Juni täglich geführt. Mit 26. Juni wird der Verkehr zwischen Villach und dem Ossiacher See und zwischen Klagenfurt und dem Wörther See durch Einführung eines Triebwagenverkehrs erheblich verdichtet werden. Mit der Eröffnung der Zugspitzbahn wird zwischen Garmisch-Partenkirchen und Ehrwald ein Pendelverkehr mit Triebwagen der Deutschen Reichs-

bahn eingeführt werden. Es handelt sich hierbei um sechs Fahrten in jeder Richtung.

Der Fremdenverkehrreferent der Bundesbahnen, Sinek, erstattete sodann Bericht über verschiedene Maßnahmen, die in jüngster Zeit zur Förderung des Reiseverkehrs nach Österreich getroffen worden sind. Vor allem hat die Bundesbahnverwaltung die Werbetätigkeit im Ausland verstärkt. In manchen Ländern wurden eigene Verkehrsbureaus für diesen Zweck errichtet, in anderen Gebieten, zum Beispiel in Berlin und London, steht die Schaffung solcher Bureaus bevor.

Eine wichtige Neuerung ist die Schaffung der „Austria-Universal-Abonnements". Sie werden bei fünfzehntägiger Gültigkeit 200 S kosten und zur Fahrt 1. Klasse durch ganz Österreich berechtigen. Ausgegeben werden sie nur während der Monate Juni bis Oktober. Ihr Preis stellt sich außerordentlich niedrig. Für dieses neue Abonnement soll namentlich im Ausland ausgiebig geworben werden.

Ungarn.

— **Aus dem Aprilbericht des Generalkommissars für Ungarn des Völkerbundes Smith.** Besonders günstig haben sich die Einnahmen der Staatsbetriebe gestaltet. Die Budgets der verschiedenen Staatsbetriebe weisen keinen Fehlbetrag mehr auf. Bei den Staatsbahnen hat sich die Lage sogar in einem solchen Maße gebessert, daß von dem aus Staatsmitteln für Investitionszwecke vorgesehenen Betrage von 20 Millionen Goldkronen eine Summe von 17,2 Millionen Goldkronen aus eigenen Mitteln der Staatsbahnen gedeckt werden konnte. Der auf diese Weise freiwerdende Betrag wird für Zwecke des Klein-Wohnungsbaues verwendet werden.

Niederlande.

— **Dampfer-Anschlußzug Genua-Holland.** Seit Anfang Juni verkehrt für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Nederland" alle 14 Tage im unmittelbaren Anschluß an die Dampfer von Niederländisch Ost-Indien ein D-Zug 1. und 2. Kl. Genua-den Haag mit Speisewagen Genua-Basel, Köln-den Haag und mehreren Schlafwagen Basel-den Haag. Der Zug verläßt im allgemeinen 10.30 Sonnabend vorm. Genua und ist Sonntags mittags 12.35 im Haag.

— **Nord Brabant-Deutsche Eisenbahn.** Nachdem das holländische Teilstück der in Konkurs geratenen Gesellschaft von der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft angekauft worden ist, soll die Regierung durch einen Gesetzentwurf ermächtigt werden, daß die Strecke auch unter den Vertrag des Staates mit der Gesellschaft über den Betrieb der Staatsbahnen fällt.

Übrige europäische Länder.

— **Bau neuer Eisenbahnlinien in den nordischen Staaten.** Von den nordischen Staaten weist Norwegen noch das kleinste Eisenbahnnetz auf. Wichtige Verbindungen, wie Oslo-Stavanger, Bergen-Drontheim (direkt) wie Nordnorwegen durchquerende Linien fehlen noch. Es sind daher in Norwegen auch die meisten neuen Linien im Bau (300 km) oder wenigstens beschlossen (1660 km). In Dänemark sind bei der Staatsbahn etwa 100 km im Bau und ebensoviel Linien beschlossen. Der Bau einer Brücke über den Kleinen Belt verdient hier ebenfalls besonderer Erwähnung. Ferner sind 163 km Privatbahnen im Bau und für weitere 300 km ist die Genehmigung erteilt. Es erscheint jedoch zweifelhaft, ob sie zur Ausführung kommen werden. Die schwedische Staatsbahn hat infolge der Anlage der Nordschweden erschließenden Inlandsbahn und verschiedener Verbindungsbahnen zwischen dieser und der Stammbahn Bräcke-Boden 270 km im Bau. Weitere 300 km sind grundsätzlich beschlossen. Bei schwedischen Privatbahnen sind etwa 500 km in der Ausführung begriffen. Für weitere 900 km ist die Genehmigung zwar erteilt, ihre Verwirklichung steht jedoch noch dahin. Finnland hat 500 km im Bau, der Bau weiterer 600 km ist beschlossen.

Bei dieser Gelegenheit sei nachgeholt, daß am 27. März 1926 die dänische Privatbahn Nakskoo-Rödby (365 km) dem Betriebe übergeben wurde.

— **Tarifarische Begünstigungen für polnische Petroleumtransporte nach der Schweiz.** Mit Wirksamkeit vom 15. Juni längstens bis zum 31. Dezember d. J. wird für die Beförderung von Petroleum, Benzin (auch gereinigt) und für Mineralschmieröl von der polnisch-tschechoslowakischen Grenzstation Petrovice nach der österreichisch-schweizerischen Grenzstation Buchs (St. Gallen) eine Frachtermäßigung im Kartierungswege zugestanden. Bedingung ist die Frachtzahlung a) für 10 t, b) für 15 t für den Frachtbrief und Wagen. Der Frachtsatz beträgt zu a) 3819, zu b) 3457 tschech. Heller für 100 kg.

— **Aufhebung der tschechoslowakischen Kohlen-Ausfu[hr]steuer.** Die Regierung hat dieser Tage dem Abgeordnetenha[us] den Entwurf über teilweise Abänderung des Kohlensteuer[ge]setzes vom Jahre 1923 unterbreitet. In den Regierungsentw[urf] sind die Bestimmungen aufgenommen, daß von einer Abg[abe] Kohlen inländischer Herkunft befreit werden, die [un]mittelbar aus den Gruben oder von Kokereien und Brik[ett]fabriken ins Ausland ausgeführt werden, u[nd] daß auf Koks, der zur Herstellung von Roheisen in Hochöf[en] und zwar im Inlande, verwendet wird, ein fester Steuers[atz] von 50 Heller für den Doppelzentner festgesetzt wird. Die [Re]gierung wird ermächtigt, in Berücksichtigung der Entwicklu[ng] aller Verhältnisse auf dem Kohlenmarkte diese Befreiung g[e]gebenenfalls aufzuheben. Das Gesetz soll am erst[en] Tage jenes Monates in Kraft treten, der seiner Verlautbaru[ng] folgt.

— **Tarifarische Begünstigung für tschechoslowakische Zuck[er]transporte nach der Adria.** Mit Gültigkeit vom 1. d. M. wur[de] für Zucker Frachtermäßigungen aus einigen slowakischen S[ta]tionen (z. B. Preßburg, Diosek Oroska, Sered und andere) na[ch] Triest und Fiume im Rückvergütungswege zugestanden. [Be]dingung ist, daß in den genannten Verkehrsbeziehungen min[de]stens 60 000 t Zucker befördert werden. Die Ermäßigung [be]trägt 1,50 Lire für 100 kg. Das Ansuchen um Gewährung [der] Rückvergütung ist bei der Einnahmenkontrolle der italienisch[en] Staatsbahn in Turin einzureichen.

— **Aufhebung der Serien und Ausnahmetarife im Tschechos[lo]wakisch-Österreichischen Verkehr.** Mit dem 1. Juli d. J. wer[den] im tschechoslowakisch-österreichischen Eisenbahnverband sä[mt]liche Serientarife und Ausnahmetarife aufgehoben. Diese e[in]schneidende Maßnahme ist darauf zurückzuführen, daß in Öst[er]reich ein auf ganz neuen Tarifgrundlagen beruhender Lokalta[rif] eingeführt wird, auf Grund dessen der neue direkte Verban[ds]tarif Österreich-Tschechoslowakei erst neu zusammengeste[llt] werden muß. Es ist anzunehmen, daß bald ein neuer Verban[ds]tarif herausgegeben werden wird, was schon deshalb begrüße[ns]wert sein wird, weil der derzeitige Tarif mit seinen vie[len] Nachträgen und Ergänzungen recht unübersichtlich geword[en] ist.

— **Südslawische Eisenbahnen.** Nach den letzten statistisch[en] Zusammenstellungen umfassen die südslawischen Eisenbahn[en] ein Netz von 9 142,5 km. Für die Bahnerhaltung waren vor[ge]sehen 2 814 823 310 Dinar, so daß auf 1 km 307 889 Dinar e[nt]fallen. An Betriebsmitteln waren vorhanden: 495 Lokomoti[ven] für Schmalspur von 76 cm, 2002 Lokomotiven für Vollspur u[nd] 181 Lokomotiven für Schmalspur von 60 cm. Weiter 2878 P[er]sonenwagen für Vollspur, 533 für Schmalspur und 44 810 Güt[er]wagen für Vollspur und 8548 für Schmalspur.

— **Vereinfachung der Zollvorschriften und die Herabsetzu[ng] der Abfertigungsgebühren für den Triester Umschlag.** Dem V[or]nehmen nach wird die tschechoslowakische Eisenbahnverw[al]tung in der nächsten Zeit Verhandlungen mit den am Umschl[ag] in Triest beteiligten Staaten über die Frage aufnehmen, ob u[nd] in welcher Art die Zollvorschriften bei Durchfuhrsendung[en] vereinfacht und die Abfertigungsgebühren bei den Transport[en] nach diesem Hafen ermäßigt werden können. Die am Umschl[ag] im Triester Hafen beteiligten Staaten berechnen und heb[en] Zollabfertigungsgebühren laut ihren Tarifen ein, und zwar f[ür] Leistungen, die bei jeder Sendung infolge der Zollvorschrift[en] der einzelnen Staaten nötig sind, mag nun die Sendung a[ls] Ausfuhr-, Durchfuhr- oder Einfuhrsendung aufgegeben sein.

— **Tariferhöhungen in Italien und ihre Folgen.** Um den u[n]günstigen Stand der Lira auszugleichen, sind seit April u[nd] Mai vorigen Jahres die Tarife der italienischen Staatsbahn so festgesetzt worden, daß sie im Güterverkehr 400 % e[in]schließlich der Nebenkosten, im Personenverkehr für die 1. u[nd] 2. Klasse 225 % und für die 3. Klasse das Doppelte der Friede[ns]sätze betragen. Der Corriere de la Sera wirft die Frage a[uf,] ob man wirklich die Eisenbahntarife nach dem Kurs rege[ln] könne und ob sie wirklich auf Grund einer einfachen Bere[ch]nung festgesetzt werden können. Er beantwortet diese Fra[ge] dahin, daß ein neuer Tarif falsch sei, wenn er der Eisenba[hn] Mindereinnahmen bringt, daß er richtig sei, wenn seine Fol[ge] eine Erhöhung der Einnahmen ist, selbst wenn dabei die Za[hl] der Reisenden und das Gewicht der beförderten Güter gering wird; von besonderem Vorteil sei aber der neue Tarif, au[ch] für die Benutzer der Eisenbahnen, wenn die Verkehrsmen[ge] nicht zurückgeht, die Einnahmen aber wachsen. Ein weiter[es] Merkmal für die Richtigkeit eines Tarifs sei das Anwachsen d[es] Verkehrs unter seiner Herrschaft in aufeinander folgend[en] Zeiträumen. Bewährt sich ein neuer Tarif nach diesen G[e]sichtspunkten, so sei das ein Beweis dafür, daß der alte Ta[rif] zu niedrig war.

den italienischen Staatsbahnen hat sich nun allerdings im en Halbjahr 1925 und in den zwei ersten Monaten des nden Jahres ein fortschreitender Rückgang des Verkehrs gt. Abgesehen von der Beförderung von Kohle und em Eisenbahndienstgut war die Menge der beförderten r im Dezember 1925 mit 4 690 000 t um 16 000 t niedriger n gleichen Monat des Vorjahrs; im Januar war aber die hme erheblich größer: bei 4 280 000 t und 4 850 000 t te sie schon 570 000 t oder etwa 12 % aus. raufhin forderten die gewerbetreibenden Kreise eine Herabng der Tarife, bald zeigte sich aber, daß wieder ein Aufeinsetzte, was darauf zurückzuführen war, daß der Winter 25 ein besonders günstiger gewesen war. Schon im Fe- d. J. stieg die beförderte Gütermenge auf 4 561 000 t und raf damit den Februar 1925, der 4 511 000 t gebracht hatte, in geringes. Im März dagegen stieg der Verkehr auf 800 t, d. s. 11 % mehr als die 4 847 000 t des gleichen Monats orjahre. Das Halbjahr Oktober 1924 bis März 1925 brachte t befördertes Frachtgut, während das entsprechende Halb- 1925/26 29 120 000 t aufzuweisen hatte. Trotz der Erhöhung 'arife hat sich der Verkehr vermehrt.

nn man diese Zahlen würdigt, so schließt der Corriere Sera seine Betrachtungen, so fühlt man den Puls des Wirtslebens; der Verkehr ist das beste Kennzeichen des Wirtslebens, dessen Steigen und Fallen sich sofort im Eisenerkehr spiegelt. Italien befindet sich sicher nicht in einer wirtschaftlicher Blüte, aber es ist auch nicht nötig, Maßen zu treffen, die die wirtschaftlichen Verhältnisse seiner bahnen zerrütten würden.

Der Schnellzug Paris-Bordeaux entgleist. Dieser Schnelller am 20. d. M. um 12 Uhr mittags Paris verließ, ist in der von Vouvray zwischen Noizay und Vernoux, als er mit Geschwindigkeit von 75 km fuhr, entgleist. Die amtliche ffentlichung hierüber spricht von 7 Toten und 38 Verwun-, darunter 15 Schwerverletzten. Als Ursache wird Geebruch infolge Heißlaufens eines Lokomotivrades gemeldet.

Eisenbahn und Landwirtschaft in Frankreich. Die Bengen der französischen Eisenbahngesellschaften um die rung der Landwirtschaft, des Gemüse- und Gartenbaus in dieser Zeitung wiederholt erwähnt worden. Neuerdings wieder die Orléans- und die Südbahn in Toulouse unter rkung von Behörden und Vereinigungen, die das gleiche verfolgen, eine Tagung abgehalten, in der die Landwirte die Möglichkeiten und Erfolge einer planmäßigen Berung ihrer Felder und Gärten nach richtigen Grundsätzen rt werden sollten. Die Tagung war die dritte ihrer Art, die beiden vorhergegangenen haben gute Erfolge gehabt. er vorhergehenden Tagung im Jahre 1924 ergab eine Zäh- daß im Bezirk Haute-Garonne und in den umliegenden Ben seit dem Jahre 1922, in dem die Bewegung einsetzte, in Zeitraum von 30 Monaten 494 Bewässerungsanlagen mit pumpen geschaffen worden waren; bis heute, in weiteren onaten, hat sich diese Zahl mehr als verdoppelt, und weiderartige Anlagen werden in der nächsten Zeit errichtet en. Bei der letzten Tagung wurden Vorträge über die utung des Grundwassers, über die mineralische Ernährung Pflanzen, über die Bewässerung der Weinberge, über das nis der Bewässerungsanlagen von Antibes, über die Berung der zur Erzeugung von Duftstoffen dienenden zen und über Windmotoren gehalten.

Orléansbahn hat sich im vergangenen Jahre eifrig be- die Herstellung von Marmeladen unter den Landwirten Verkehrsgebiets zu fördern. Sie hat zu diesem Zweck bende Druckschriften unter sie verteilt, ihnen Gelegenheit Besuch vorbildlicher Anlagen gegeben, wobei Reisen in die gne ausgeführt worden sind, um die Anlagen zum Einlegen rdbeeren zu besichtigen, und sie hat endlich in Paris eine ng abgehalten, auf der von Fachleuten mit der Herstellung dem Absatz der Marmeladen zusammenhängende Fragen ochen wurden.

Mittelmeerbahn veranstaltet im Juni eine Tagung, in der ekämpfung von Unkraut und Ungeziefer behandelt werden

Überholungsgleise bei der London-, Midland- und Schottischen Eisenbahn. Auf der 145 km langen Strecke Prestonsle der London-, Midland- und Schottischen Eisenbahn die Geländeverhältnisse die Anlage 3. und 4. Gleise in dem Umfange zu, wie es der Betrieb und ehr erfordern würde, und es kommen daher zahl- Überholungsgleise vor, die bisher nur einseitig, zwar durch eine von den durchgehenden Zügen of befahrene Weiche an das Hauptgleis angeschlossen n. Die Einfahrt in diese Gleise war natürlich mit lichem Zeitverlust verbunden, und man hat deshalb rdings fünf von diesen Gleisen an beiden Enden an das Hauptgleis angeschlossen; zugleich sind auf der Strecke sieben neue Überholungsgleise angelegt worden, und ein solches Gleis ist verlängert worden. Dadurch hofft man die ungenügende Leistungsfähigkeit der Strecke auf ein erträgliches Maß gebracht zu haben. In vier Fällen kamen dabei die Spitzweichen in eine Entfernung vom Stellwerk zu liegen, die größer ist, als daß die Weiche nach den Vorschriften des Verkehrsministeriums noch vom Stellwerk aus von Hand bedient werden dürfte. Diese Weichen sind daher mit elektrischem Antrieb ausgestattet worden, man hat aber die Anordnung so getroffen, daß dies immer die im Hauptgleis mit der Spitze befahrenen Weichen sind. Ihre Entfernung vom Stellwerk beträgt 350 m bis 425 m. Auch die zugehörigen Signale haben dabei elektrischen Antrieb.

— **Pfingstverkehr in England.** Der englische Pfingstverkehr hatte dieses Jahr etwas unter den Folgen des Ausstands bei den Eisenbahnen zu leiden. Die Eisenbahngesellschaften hatten die meisten Vergünstigungen aufgehoben, die zu anderen Zeiten zur Förderung des Festverkehrs geboten werden, und waren namentlich wegen des Kohlenmangels nicht in der Lage, Sonderzüge in dem sonst üblichen Umfang verkehren zu lassen. Ein erheblicher Teil des Pfingstverkehrs war daher auf die Straße abgedrängt. Trotzdem entwickelte sich bei den Eisenbahnen ein Verkehr, der immer noch als recht lebhaft zu bezeichnen war, und die Gesellschaften taten in bezug auf die Verstärkung der Züge und auf die Stellung von Sonderzügen, was sie nur irgend konnten. Infolgedessen konnte die befürchtete Überfüllung der Züge vermieden werden. Die Zurückhaltung des Publikums ging so weit, daß eine Anzahl vorgesehener Sonderzüge nicht gefahren zu werden brauchte, sogar von Gelegenheiten zu Ausflügen, die sich sonst besonderer Beliebtheit erfreuen, wurde dieses Mal kein Gebrauch gemacht. Die Aufhebung der sonst üblichen Vergünstigungen scheint auch verstimmend gewirkt und Ausflügler zurückgehalten zu haben, die sonst die Eisenbahn benutzt hätten. Die damit verbundene Härte war nicht groß, da die Gültigkeit der Wochenendkarten bis Dienstag verlängert war, so daß nur die Reisenden, die noch länger ausbleiben wollten, von ihnen keinen Gebrauch machen konnten. Dagegen hatten sie gegenüber der Benutzung der sonst zu den hohen Festen ausgegebenen Fahrkarten zu ermäßigten Preisen, die mindestens bei der Ausreise nur für bestimmte Sonderzüge gelten, den Vorteil, daß sie beliebige Züge benutzen konnten.

Bei den Londoner Untergrundbahnen, namentlich aber bei der ihnen wirtschaftlich angegliederten Omnibusgesellschaft, herrschte Hochverkehr. Die Schnell- und Straßenbahnen sowie die Omnibusse beförderten an den drei Pfingsttagen 16 745 750 Fahrgäste, von denen 13 283 750 allein auf die Omnibusgesellschaft entfielen, eine Zahl, die diejenige des Vorjahres erheblich übertrifft.

Fremde Erdteile.

— **Sibirienexpreß Moskau-Wladiwostok.** In dem neuen Fahrplan der russischen Eisenbahnen wird der Sibirienexpreß zweimal wöchentlich von Moskau bis Charbin und einmal wöchentlich bis Wladiwostok über Chabarowsk gefahren. Der Expreßzug fährt Dienstags von Moskau um 22 Uhr ab, trifft am folgenden Dienstag um 23.10 in Mandschuria ein, wo man umsteigen muß, fährt Mittwochs um 1,20 weiter und trifft Mittwochs um 23.35 in Charbin ein. Die Rückfahrt erfolgt von Charbin Mittwochs um 20.50, von Mandschuria Donnerstags um 20.30, die Ankunft in Moskau ist Donnerstags um 11.25. Bei dem zweiten Zug, der Moskau Donnerstags um 12 Uhr verläßt, muß in Tschita und Mandschuria umgestiegen werden; der Zug trifft dann Montags 8.34 in Charbin ein. Zurück fährt der Zug Sonnabends von Charbin um 16.30 und trifft in Moskau Dienstags 11.25 ein. Für die Reise bis Wladiwostok gebraucht der Zug 11 Tage; er fährt Donnerstags um 22 Uhr in Moskau ab und trifft Montags um 7.40 in Wladiwostok ein. Die Rückfahrt erfolgt Sonnabends um 15.40, die Ankunft in Moskau Dienstags um 11.25.

— **Fahrscheinhefte in Indien.** Bei der Great Indian Peninsula-Eisenbahn werden neuerdings Fahrscheinhefte zu ermäßigten Preisen an gewerbliche Unternehmen ausgegeben. Die Bestellung muß vom Leiter des Unternehmens ausgehen, der auch bescheinigen muß, daß die Reisen nur in Verbindung mit Geschäften seines Unternehmens ausgeführt werden. Die Fahrscheinhefte gelten sechs Monate für vier Angestellte des Unternehmens und für 3000 Meilen (4800 km), die bei den großen Entfernungen in Indien schnell abgefahren sind.

— **Förderung des Verkehrs in Algerien.** Die französische Mittelmeerbahn veranstaltet in diesem Jahre, wie bereits früher, eine Reihe von Vorträgen mit Vorführung von lebenden Lichtbildern, um für Reisen in ihrem Verkehrsgebiet in Frankreich und in Algerien Stimmung zu machen. Der Anfang ist mit einem Vortrag in Algier gemacht worden, für den die Eisen-

bahngesellschaft den stellvertretenden Leiter der Akademie von Algier gewonnen hatte; er sprach über die Stellung von Algier im französischen Schrifttum, ein Gegenstand, der allerdings dem Fremdenverkehr etwas fern zu liegen scheint. Im April und Mai sind noch eine Anzahl derartiger Vorträge in den größeren Städten von Tunis, Algerien und Marokko gehalten worden, und im Sommer sollen dann noch ähnliche Veranstaltungen in Paris und in südfranzösischen Städten folgen.

— **Holz als Frachtgut der amerikanischen Eisenbahnen.** Der Staatssekretär für Landwirtschaft der Vereinigten Staaten beklagte in einer Ansprache, die er bei einer Tagung von Holzhändlern gehalten hat, daß für die Beförderung von unbearbeitetem Holz in den Vereinigten Staaten, abgesehen von der Einfuhr, jährlich 3400 Mill. Dollar an die Eisenbahnen zu zahlen sind; das sei zwanzigmal so viel, wie von der Regierung und den privaten Waldbesitzern für das Aufforsten von abgeholzten Flächen aufgewendet wird. Diese Ausgabe, die der Handel zunächst tragen muß, wenn er sie auch dann wieder auf die Holz verbrauchenden Kreise abwälzt, könnte vermieden werden, wenn die amerikanischen Wälder nicht durch Raubbau verwüstet worden wären. Es wären dann überall die nötigen Holzmengen in der Nähe der Verwendungsstelle vorhanden, während heute das Holz durchschnittlich in einer Entfernung von rd. 1000 km von dem Walde, in dem es geschlagen wird, verwendet wird. Den Eisenbahnen ist andererseits die Einnahme, die ihnen durch die Beförderung des Holzes erwächst, ganz willkommen. Sie macht mehr als 7 % der Einnahmen aus dem Güterverkehr aus. Da die beförderte Holzmenge dem Gewichte nach nur 4.5 % der beförderten Gütermenge ausmacht, muß also das Holz zu den Gütern gehören, deren Beförderung den Eisenbahnen mehr als den Durchschnitt der auf das Gewicht entfallenden Fracht einbringt.

Da die Eisenbahnen selbst zu den größten Verbrauchern von Holz gehören, haben sie abgesehen von den Einnahmen, die ihnen die Beförderung von Holz für andere Verbraucher bringt, ein lebhaftes Interesse daran, daß sie ihren Holzbedarf zu billigem Preis decken können. Sie beteiligen sich daher lebhaft am Wiederaufforsten von Flächen, die früher mit Wald bestanden waren, dann aber, nachdem dieser geschlagen war, brachliegen gelassen worden sind. Dadurch arbeiten sie im Sinne des Staatssekretärs für die Landwirtschaft, der es am Schlusse seiner Rede als eine Lebensfrage für alle Zweige des Gewerbes, die auf dem Holz aufgebaut sind, bezeichnete, daß Holz als Rohstoff an allen Stellen des Landes ohne weite Anfuhr zu haben sei.

— **Ausbesserungskosten an Lokomotiven in den Vereinigten Staaten.** Eine kürzliche Untersuchung des Bundesverkehrsamts (Nr. 12 066 Construction and Repair of Railway Equipments) gibt einen interessanten Einblick in die außerordentlich hohen Ausbesserungskosten, die in der amerikanischen Maschinenindustrie gezahlt werden. Da in dem vorliegenden Falle diese Kosten einer Eisenbahngesellschaft zu Lasten fielen, so beschäftigte sich das Bundesverkehrsamt mit der Wirtschaftlichkeit solcher Ausgaben und gelangte zu dem Ergebnis, daß diese Ausgaben „unbedachtsam" (improvident) seien und daß derartig unverhältnismäßig hohe Unkosten künftighin bei der Festsetzung der Gütertarife berücksichtigt werden müßten, d. h., daß die Gütertarife nicht unter Mitberücksichtigung derartig hoher Ausbesserungskosten festgelegt werden dürften.

Die Untersuchung selbst stellt fest, daß die Ausbesserungskosten für 177 Lokomotiven, die von der New York, New Haven & Hartford Railroad bei fremden, d. h. nicht zur Betriebsorganisation dieser Bahn gehörigen Werkstätten zur Ausbesserung vergeben wurden, den Gesamtbetrag von 3 310 798 $ erreichten, während kleinere Ausbesserungen an 50 weiteren Lokomotiven sich auf 93 417 $ beliefen. Die Ausbesserungskosten an 40 Lokomotivkesseln betrugen 328 531 $. Die Ausbesserungen wurden im wesentlichen bei den American und den Baldwin Lokomotive Works ausgeführt und veranschaulichen die Beträge, die derartige Unternehmungen für Ausbesserungskosten belasten.

— **Die Kanadischen Staatsbahnen im Jahre 1925.** Der kanadische Eisenbahnminister hat Ende Mai dem Unterhaus den üblichen Bericht über den Betrieb der Staatsbahnen im vergangenen Jahr vorgelegt. Danach betrug die Streckenlänge im Jahresdurchschnitt 35 318 km, 114 km mehr als im Vorjahre. Der Personenverkehr ergab 36,6 Mill. Dollar, der Güterverkehr 180,5 Mill. Dollar; sonstige Einkünfte brachten die Gesamteinnahme auf 245 Mill. Dollar. Bei 212,7 Mill. Betriebskosten blieb ein Betriebsüberschuß von 32,2 Mill. Dollar gegen 17,2 Mill. im vorhergegangenen Jahre. Die Betriebszahl ist von 92,68 % im Jahre 1924 auf 86,83 % im Jahre 1925 gefallen. Diese Verbesserung war darauf zurückzuführen, daß die Betriebseinnahmen um 3,9 % zugenommen, die Betriebsausgaben aber um 2,5 % abgenommen haben.

Der Güterverkehr hat dem Gewicht nach um 4,8 % gegen Vorjahr zugenommen, die Zugkilometer aber nur um 1,3 %, Einnahmen aus dem Güterverkehr dagegen um 5,5 %. Es s also Güter zu höheren Tarifsätzen auf größere Entfernung im Jahre 1924 befördert worden; die Durchschnittseinnahme 1 t befördertes Frachtgut ist von 3,26 Dollar auf 3,28 Dollar stiegen und die Durchschnittsentfernung, auf die das Fracht befördert worden ist, von 519,3 km auf 527,7 km. Im Person verkehr war dagegen ein Rückgang der Einnahmen um 1, zu verzeichnen, der allerdings hinter dem Rückgang der förderten Personen (4,5 %) erheblich zurückbleibt; auch Fahrgäste, 21 675 234 an der Zahl, müssen also auf größ Entfernungen gereist sein.

Das günstige Bild, das die Betriebseinnahmen, -ausgaben -überschüsse bieten, verschwindet aber, wenn man noch nicht eigentlich auf Betriebsrechnung entfallenden Ausga also diejenigen für den Schuldendienst, betrachtet. Die 32 M Überschuß verwandeln sich dann in 63 Mill. Fehlbetrag, denen allerdings rund die Hälfte der Regierung geschuldet w so daß dieser Betrag keine Barausgabe bedeutet. In den se Jahren, seit die Staatsbahnen bestehen, hat der Schuldendi 265 Mill. verschlungen, die nicht aus Betriebsüberschüssen deckt werden konnten. Immerhin bedeuten die heutigen Zah eine Verbesserung gegenüber denjenigen früherer Jahre. sechs Jahren lag ein Betriebsfehlbetrag von 34 Mill. vor, wä rend heute der erwähnte Betriebsüberschuß von 32 Mill. erz worden ist. Die Zunahme der jährlich für den Schuldendi aufzubringenden Beträge ist erheblich hinter der Steiger der Einnahmen in dem Zeitraum zurückgeblieben; jene be nur 26 Mill., diese war um 40 Mill. höher.

Seinem Bericht über das vergangene Jahr hat der Eisenba minister einen hoffnungsvollen Ausblick in die Zukunft h zugefügt. Die Betriebseinnahmen der vier ersten Monate laufenden Jahres sind mit 9,7 Mill. um 5,9 Mill. höher als gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres. Die Zahl der P sonen, die in Halifax, St. John und Quebec gelandet sind, gegen das Vorjahr um 69 % zugenommen. Wenn die E wieder gut ausfällt und Betriebsschwierigkeiten, wie sie e durch einen Ausstand verursacht werden können, ausbleil können die kanadischen Staatsbahnen in diesem Jahre n Deckung der Betriebskosten die Zinsen aufbringen, die sie Öffentlichkeit schuldig sind.

— **Förderung der Landwirtschaft durch die Eisenbahnen Neusüdwales.** Die Eisenbahnen von Neusüdwales suchen du die Gewährung von Vorzugstarifen die Urerzeugung im La namentlich die Landwirtschaft, zu fördern. Zu diesem Zwe bestehen besonders niedrige Frachtsätze für die Beförderung künstlichen Düngemitteln in Wagenladungen. Um des Vort dieser Tarife teilhaftig zu werden, beziehen die Landwirte Händler die Düngemittel in großen Mengen, sind aber häu nicht in der Lage, diese Mengen sofort im ganzen abzunehm Die Eisenbahnverwaltung hat daher Vorkehrungen für das lagern der künstlichen Düngemittel auf den Bahnhöfen troffen, so daß die Landwirte die Düngemittel nach Bedarf fahren können und diese während des Lagerns vor den bilden der Witterung geschützt sind. Wo zum Einlagern Düngemittel leerstehende Lagerschuppen für Getreide dien wird dabei zur Bedingung gemacht, daß die Düngemittel ab holt werden, ehe der Raum zum Einlagern der neuen Ernte braucht wird. Es sind alle nötigen Vorkehrungen getroffen, zu verhüten, daß die Lagerung der Düngemittel das lager Getreide schädigen könnte.

Internationaler Verkehr.

— **England und das internationale Übereinkommen über Eisenbahnfrachtverkehr.** Das am 23. Oktober 1924 unterze nete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfra verkehr wird, in hoffentlich nicht mehr allzu ferner Zei zwischen den meisten europäischen Staaten in Kraft tret Nicht beteiligt daran ist vorerst noch England, wiewohl zwischen England und dem europäischen Kontinent vor eini Jahren eingerichtete Fährbootverkehr Zeebrügge—Harw ständig zunimmt und damit immer mehr direkte internatio Transporte zwischen England und dem Kontinent laufen. E land steht jedoch der Frage seiner Beteiligung nicht direkt lehnend gegenüber.

Diese Angelegenheit kam zu Beginn dieses Jahres in Verkehrs- und Transitkommission, Unterkommission für Eisenbahntransport, des Völkerbundes zur Sprache. Darn hatte die Regierung in England, dessen Beitritt an sich wünscht wird, einen Sachverständigenausschuß eingesetzt, die Bestimmungen des Berner Übereinkommens prüfen sol Der Bericht dieses Ausschusses wird nun von einer aus Juris

[1]) Vgl. Ztg. des Vereins D. E. V. 1926, Nr. 11, S. 294.

›inzelnen Eisenbahngesellschaften zusammengesetzten wei- Kommission studiert. Dieses Studium werde im allge- ›n gegen Ende dieses Jahres abgeschlossen sein und dann › man zu der Frage Stellung nehmen. Eine Schwierigkeit jedenfalls darin, daß die Annahme der Bestimmungen des ›r Übereinkommens eine Änderung der internen Gesetz- ›g Großbritanniens hinsichtlich des Eisenbahnwesens be-

›rnach ist, wie in der genannten Kommission des Völker- ›s zum Ausdruck gebracht wurde, mit einem baldigen Bei- Großbritanniens als Staat zum Berner Übereinkommen zu rechnen, doch könnten vielleicht dessen Bestimmungen ›rifwege (also als Vertragsrecht) vorher schon eingeführt ›n.

›eichnenderweise wurde auch erwähnt, daß, solange die ›andsstaaten selbst das schon im Jahre 1924 unterzeichnete ›inkommen noch nicht ratifiziert hätten, für England die › eines Beitrittes keine allzu brennende zu sein scheine. Verzögerungen seien jedoch nicht auf Bedenken oder ›ierigkeiten materieller Art zurückzuführen, sondern hätten ›m umständlichen Ratifikationsmodus ihre Ursache.

Wasserverkehr.

Jahresabschluß der Hamburger Deutsch-Austral. und Kos- ›inien für 1925. Auch der Jahresbericht dieser Linien ›t zu dem Ergebnis, daß das Jahr 1925, auch wenn es etwas ›iger war als 1924, für die Linienschiffahrt nicht zufrieden- ›nd gewesen ist. Trotz aller Einschränkung der gegen die ›riegszeit um 60 bis 70 % gesteigerten Unkosten hätten die ›en und Steuerlasten die Hebung der Rentabilität behindert. habe sich die Ausfuhr gehoben, auf der anderen Seite sei die Einfuhr durch das Schwinden der europäischen Kauf- gelähmt worden. Der Generalversammlung wird daher ›schlagen werden, für das Geschäftsjahr 1925 wiederum Dividende zu verteilen.

Januar 1926 haben die beiden Gesellschaften bekanntlich ›n der Hugo Stinnes Linien A.G. erworben, deren Betrieb ›nverändert weiterführen. Ihre Tonnage beträgt danach ›0 N.-R.-T. Im Bau sind zur Zeit drei Schiffe von insgesamt › N.-R.-T.

Der Straßburger Hafen. Der günstige Wasserstand im ›n mit einem heftigen Rückgang des Franken und dem eng- ›n Bergarbeiterstreik brachte im Monat Mai für Straßburg ›rdzahlen im Verkehr und Umschlag mit 314 429 t. Fast ›esamte Verkehr nach Basel wanderte im Durchgang nach ›burg ab. Es sind dies rund 44 000 t mehr als in den Mo- April und Februar d. J. und etwa 28 000 t mehr als bisher ›aupt im Rheinverkehr in Straßburg umgeschlagen wurden.

Wiederaufbau des Hafens von Hangö (Finnland). Beim ›ruch des Weltkrieges vollführte das russische Militär eine › durchgreifender Zerstörungsarbeiten an allen Teilen des ›s von Hangö. Die Einfahrt in den Hafen bei Högholmen ›e durch Versenkung von zwei Lastdampfern gesperrt. Die ›erherstellungsarbeiten begannen im Juni 1918 und schritten ›ur Vollendung im Juli 1923 fort, wobei auch verschiedene ›sserungen und Vergrößerungen Platz fanden. 1922 wurde ›lektrischer 40-t-Kran aufgestellt. Die Arbeiten kosteten ›nzen etwas über 10 Millionen Finnmark.

Rechtspflege.

Zum Disziplinarrecht. Ein im Dienste der früheren Reichs- stehender Beamter war am 1. Februar 1924 in den einst- ›gen Ruhestand auf Grund der Personalabbauverordnung ›tzt worden und sollte wegen dauernder Dienstunfähigkeit ›einem ausdrücklichen Einverständnis und auf seinen An- zum 1. April 1924 in den dauernden Ruhestand versetzt ›n. Nachdem ihm dies schon im Dezember 1923 mitgeteilt ›en war, widerrief die Reichsbahndirektion im März 1924 ›erfügung über die Versetzung in den dauernden Ruhestand, sie wegen Verfehlungen des Beamten, die ihr erst im März bekannt geworden waren, ein Disziplinarverfahren mit dem der Dienstentlassung gegen ihn einleiten wollte und im 1924 auch einleiten ließ. Die Verweisung des Falles an ›eichsdisziplinarkammer erfolgte irrtümlicherweise durch ›luß des Reichsbahndirektionspräsidenten, im Laufe des ›hrens wurde aber die Überweisung nochmals durch Be- ›ß des Reichsverkehrsministers ausgesprochen. › Disziplinarkammer hatte entschieden, daß das Verfahren ›stellen sei, weil gegen den in den dauernden Ruhestand ›tzten Beamten ein Disziplinarverfahren nicht hätte einge- werden dürfen. Auf die Berufung des Beamten bei der Staatsanwaltschaft hat jedoch der Reichsdisziplinarhof diese Entscheidung aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung an die Kammer zurückverwiesen. Da die Gründe dieser Entscheidung sehr belangreich sind, sollen sie hier, wenigstens im Auszuge, mitgeteilt werden[1]):

„1.

Die Reichsdisziplinarkammer hat gegen den Angeschuldigten verhandelt und entschieden auf Grund eines Verweisungsbeschlusses des Präsidenten einer Reichsbahndirektion der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 9. Januar 1923. Nach § 20 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924, RGBl. II. S. 272, sind jedoch nur die im Dienste des Unternehmens Deutsche Reichsbahn stehenden Reichsbeamten mit dem Übergange des Betriebsrechts auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahnbeamte geworden. Die im einstweiligen Ruhestande befindlichen Eisenbahnbeamten sind von der Gesellschaft nicht übernommen worden; sie unterstehen nach wie vor den bisher für sie zuständig gewesenen Behörden. Zur Verweisung einer gegen sie anhängigen Sache vor die Disziplinarkammer war und ist nach § 101 RGB. allein der Reichsverkehrsminister zuständig. . . . Da der Angeschuldigte bereits mit dem 1. Februar 1924 in den einstweiligen Ruhestand getreten ist, ist er also nicht Reichsbahnbeamter geworden und der Verweisungsbeschluß von einer unzuständigen Behörde erlassen. Es lag somit kein rechtswirksamer Verweisungsbeschluß vor. Der Erlaß des Verweisungsbeschlusses ist für das Dienststrafverfahren eine unerläßliche Urteilsvoraussetzung wie der des Eröffnungsbeschlusses für das Strafverfahren. RGSt. Bd. 10 S. 56, Bd. 24 S. 64. Wegen Fehlens dieser Urteilsvoraussetzung hätte die Disziplinarkammer nicht in die Verhandlung eintreten dürfen. Auch für die Entscheidung über die Unzulässigkeit des Verfahrens wegen erfolgter Pensionierung des Angeschuldigten war kein Raum. Das auf dem Verfahrensmangel beruhende Urteil ist also aufzuheben.

Da in dem nachträglich ergangenen Beschluß des Reichsverkehrsministers vom 14. Juli 1925 ein nicht zu beanstandender Verweisungsbeschluß zu erblicken ist, steht nunmehr der Verhandlung und Entscheidung über die Sache nichts entgegen.

2.

Es kann aber auch den rechtlichen Erwägungen, auf Grund deren die Disziplinarkammer zur Einstellung des Verfahrens gelangt ist, nicht beigepflichtet werden.

Die Reichsbahndirektion hat dem Angeschuldigten mit Schreiben vom 31. Oktober 1923 erklärt, daß sie seine Versetzung in den dauernden Ruhestand zum 1. April 1924 in Aussicht genommen habe, und ihn aufgefordert, binnen 6 Wochen etwaige Einwendungen anzubringen oder sein Einverständnis zu erklären. Der Angeschuldigte hat am 22. Dezember 1923 letzteres getan und einen ausdrücklichen Antrag auf Pensionierung zum 1. April 1924 gestellt. Darauf hat die Reichsbahndirektion ihm mit Schreiben vom 28. Dezember 1923, das ihm am 31. Dezember 1923 ausgehändigt wurde, mitgeteilt, daß sie ihn auf seinen Antrag zum 1. April 1924 in den Ruhestand versetze. Mit ihrem Bescheide vom 24. März 1924 hat sie ihm dagegen am 28. März 1924 eröffnet, daß sie ihre Verfügung vom 28. Dezember 1923 über seine Versetzung in den dauernden Ruhestand aufgehoben habe. Die Einleitung des jetzigen förmlichen Dienststrafverfahrens gegen den am 1. Februar 1924 nach Artikel 3 der Verordnung zur Herabminderung der Personalausgaben des Reiches (Personal-Abbau-Verordnung) vom 27. Oktober 1923 — RBG. Bl. I. S. 999 — in den einstweiligen Ruhestand getretenen Angeschuldigten ist am 26. April 1924 vom Reichsverkehrsminister verfügt worden.

Die Reichsdisziplinarkammer vertritt die Ansicht, daß der Widerruf vom 24./28. März 1924 unzulässig gewesen, der Angeschuldigte daher am 1. April 1924 in den dauernden Ruhestand getreten und die Einleitung und Fortführung des Disziplinarverfahrens gegen ihn infolgedessen ungesetzlich sei. Sie begründet ihre Ansicht in der Hauptsache damit, daß der Reichsbeamte, bei dem die Voraussetzungen der §§ 34, 53 RBG. — dauernde Dienstunfähigkeit und deren Bescheinigung durch die unmittelbar vorgesetzte Dienstbehörde —, vorliegen, einen gesetzlichen Anspruch habe, auf seinen Antrag in den Ruhestand versetzt zu werden. Das ist unzutreffend, denn die Bestimmung darüber, ob in einem solchen Falle dem Antrage des Beamten stattzugeben ist, steht nach § 54 RBG. der obersten Reichsbehörde, eventuell der höheren Reichsbehörde, zu. Auch die zwangsweise Versetzung eines dienstunfähigen Beamten in den Ruhestand muß nicht erfolgen, er „soll" vielmehr in den Ruhestand versetzt werden. § 61 RBG. Die von der Vorinstanz erwähnten Reichsgerichtsentscheidungen betreffen nur die Ansprüche eines in den Ruhestand eingetretenen Beamten auf Ruhegehalt und auf Verbleiben im Ruhestande und können für die vorliegende Frage nicht herangezogen werden.

[1]) Entscheidung P 159/1925 vom 12. Januar 1926.

Mit der jetzt herrschenden Meinung — vgl. z. B. Meyer-Anschütz, Lehrbuch des Deutschen Staatsrechts, 7. Aufl., S. 582 —, geht der Disziplinarhof davon aus, daß das Beamtenverhältnis, insbesondere das des Reichsbeamten, begründet wird nicht durch einen öffentlichen Vertrag, sondern durch eine Verfügung der Anstellungsbehörde, einen einseitigen Verwaltungsakt, dem nur regelmäßig das Gesuch oder die Einwilligung des Anzustellenden voranzugehen hat. Auch über den Eintritt des dienstunfähig gewordenen Beamten in den Ruhestand wird demzufolge und nach den Bestimmungen des RBG. nicht zwischen der Behörde und dem Beamten ein Vertrag abgeschlossen, sondern durch behördliche Verfügung entschieden. §§ 54, 63 ff. RBG. Diese Verfügung setzt auch den Zeitpunkt fest, zu dem der Beamte in den Ruhestand treten soll. Sie tritt erst in Wirksamkeit, wenn der Beamte in den Ruhestand eintritt; erst dann gibt sie dem Beamten Anspruch auf Ruhegehaltszahlung. Sie wird gegenstandslos, wenn vor dem bestimmten Zeitpunkte der Beamte stirbt oder seine Entlassung aus dem Staatsdienste auf Ansuchen oder infolge rechtskräftiger Verurteilung erfolgt ist. Als einseitige Verwaltungsverfügung kann sie, solange sie nicht in Wirksamkeit getreten ist, abgeändert und widerrufen werden, da keine gesetzliche Bestimmung, insbesondere nicht § 55 RBG. in der Fassung vom 27. Oktober 1923 — RGBl. I. S. 999 — dem entgegensteht. Im Zusammenhalt mit § 54 RBG., der die Festsetzung des Zeitpunktes des Eintritts in den Ruhestand den Behörden vorbehält, bestimmt § 55 nur, welcher Zeitraum mindestens zwischen der Bekanntmachung der Entscheidung und dem Beginn des Ruhestands liegen muß; dagegen gibt § 55 dem Beamten, dem die Entscheidung bekanntgemacht ist, nicht ein unentziehbares Recht, in den Ruhestand zu treten. Der Reichsdisziplinarhof hat die Zulässigkeit der Rücknahme der Pensionierungsverfügung bis zum Eintritt in den Ruhestand schon in der Entscheidung RDH. 26/23 vom 8. Oktober 1923 anerkannt. Sie ist abgedruckt in Schulze-Simons S. 23.

Die Rücknahme wird regelmäßig dann in Frage kommen, wenn sie im öffentlichen Interesse geboten ist. Ein öffentliches Interesse besteht daran, daß ein Beamter, gegen den ein förmliches Dienststrafverfahren mit dem Ziele der Dienstentlassung nach § 75 RBG. durchzuführen ist, aber bis zu dem für den Eintritt in den Ruhestand bestimmten Tage wegen der Kürze der Zeit noch nicht eingeleitet werden kann, nicht etwa unberechtigt einen Anspruch gegen die Reichskasse auf Gewährung des vollen Ruhegehalts erlangt. § 75 Nr. 2 Satz 2 und 3 RBG. in der Fassung vom 27. Oktober 1923 gewährt hiergegen nur eine Sicherung, wenn das förmliche Dienststrafverfahren an dem Tage schon anhängig ist, an dem der Beamte in den Ruhestand tritt. Für solche Fälle war die gesetzliche Regelung des § 75 Nr. 2, Satz 2, 3 ausreichend und ein Widerruf der Ruhestandverfügung nicht erforderlich. Ein gleicher oder ähnlicher Weg konnte aber vom Gesetzgeber nicht eingeschlagen werden für Fälle, in denen das Disziplinarverfahren noch nicht eingeleitet ist. Für sie mußte er es den Verwaltungsbehörden überlassen, die Verfügung über den Ruhestand zurückzunehmen. In vorliegender Sache erhielt die Reichsbahndirektion Osten die erste Nachricht von den Verfehlungen des Angeschuldigten am 3. März 1924; der Angeschuldigte war auf Krankheitsurlaub verreist und konnte vorerst nicht gehört, nötige Vorerörterungen konnten nicht rechtzeitig erledigt werden. Es bestand offenbar keine Möglichkeit, daß der Reichsverkehrsminister noch vor dem 1. April 1924 das förmliche Disziplinarverfahren anhängig machte. Es war also angebracht und jedenfalls zulässig, daß die Verfügung über die Versetzung des Angeschuldigten in den dauernden Ruhestand zurückgenommen wurde.

Da sonach der Angeschuldigte im einstweiligen Ruhestand verblieben war, stand der Einleitung und Durchführung des förmlichen Dienststrafverfahrens nichts im Wege."

Der Vollständigkeit halber sei noch hinzugefügt, daß der Reichsdisziplinarhof die Auffassung über die unter Ziffer 1 behandelte Frage schon in einem anderen Falle — Urteil F 160/25 vom 16. November 1925, Nr. 9, S. 241, Jahrg. 1926 d. Ztg. — im gleichen Sinne entschieden hat und damit von seiner im Urteil F 85/25 vom 30. Juni 1925[2]) vertretenen gegenteiligen Ansicht abgegangen ist. Dr. C.

— Voraussetzungen für die Entziehung der Schankerlaubnis. Der Schankwirt ist als Inhaber des Gewerbebetriebs der Polizei gegenüber stets und allein verantwortlich für die ordnungsmäßige, dem polizeilichen Schutze unterstellte Interessen nicht verletzende Ausübung seines Gewerbes, ohne Rücksicht darauf, ob dem widersprechende Handlungen der Gewerbegehilfen mit oder gegen seinen Willen erfolgen. Er hat kraft seiner Aufsichtspflicht Anordnungen und Vorsorge dahin zu treffen, daß auch ohne sein Wissen derartige Zuwiderhandlungen nicht vorkommen. Maßgebend für diese Verantwortlichkeit im polizeilichen Sinne ist nicht wie bei Strafverfolgungen das per-liche Verschulden, sondern die Tatsache, daß durch den werbebetrieb und in ihm Mißstände entstehen, deren Verhüt und Beseitigung dem Gewerbetreibenden kraft seiner Ver wortlichkeit für eine das öffentliche Interesse nicht verletze Ausübung seines Gewerbes obliegt. Solche Mißstände sind eignet, die Voraussetzung für die Entziehung der Schankerla nis zu erfüllen.

Entscheidung des Preußischen Oberverwaltun gerichts, III. Senat vom 14. Januar 1926. Aktenz. III. B. 25. Preuß. Verwaltungsblatt 47, Bd. Nr. 29, S. 300, Ziffer 2.

— Elektrische Blockleitungen und ihr Rechtsschutz ge fremde Starkstromleitungen. Bekannt sind die stören Einwirkungen der an vielen Stellen die Eisenba strecken kreuzenden fremden Starkstromleitungen auf elektrischen Blockleitungen der Eisenbahn. Nach Allgemeinen Bedingungen der „Bahnkreuzungsvorschrift für fremde Starkstromanlagen auf Bahngelände" v 18. November 1921 sucht die Reichsbahn sich die üblen Einwirkungen zu erwehren und kann für die diesem Zwecke aufgewendeten Kosten vom Eigentümer Starkstromleitung Ersatz verlangen (§§ 6—8). Aber der Eis bahn stehen neben diesen in der Verleihungsurkunde festgel ten Sicherungen, wie ein lehrreiches Urteil des Landgeric Torgau zeigt, auch noch andere Rechtsbehelfe zur Seite. den Entscheidungsgründen des erwähnten Urteils heißt es[1]):

„Weiter ergibt sich die Berechtigung des klägerischen sprucbs aus den Vorschriften des Nachbarrechts. Zweifellos g die Beeinträchtigung, die die, sei es auf eigenem, sei es fremdem Grund und Boden befindlichen Starkstromanlagen Beklagten auf das Eisenbahngrundstück und die darauf befi lichen Anlagen ausüben, über das Maß dessen hinaus, was Klägerin sich nach § 906 BGB. gefallen lassen müßte. Die E wirkung ist weder nach der Lage der Grundstücke ortsübl noch ist sie nur unwesentlich. Deshalb kann die Klägerin Recht Beseitigung der Einwirkung verlangen; natürlich nicht dem Sinne, daß die Beklagte etwa gezwungen werden könn ihre ganze Leitung wieder abzubrechen. Diese muß aber sol Vorkehrungen treffen, daß elektrische Störungen nicht m möglich sind. Ob diese Vorkehrungen nun in den Anlagen Beklagten oder der Klägerin getroffen werden, macht kei Unterschied, sofern sie nur verhältnismäßig billig und geeig sind, den beabsichtigten Zweck herbeizuführen.

Hat die Klägerin die zweckdienlichen Maßnahmen selbst troffen, so kann sie Ersatz ihrer Aufwendungen verlan (§ 256 BGB.), aus dem Gesichtspunkt einer ungerechtferti Bereicherung der Beklagten.

Es kann deshalb ganz dahingestellt bleiben, ob der Kläge der Anspruch auch als Schadensersatzanspruch ohne Nachw eines Verschuldens der Beklagten gemäß dem in der Re sprechung in Anlehnung an § 26 Gewerbeordnung entwickel Rechtssatze zusteht (RG.-Entsch. Bd. 100, S. 69 ff.), weil Anlage elektrischer Leitungen zwar nicht zu den im § 16 Ge aufgezählten gewerbepolizeilich genehmigungspflichtigen lagen gehört, aber doch nicht ohne baupolizeiliche Genehmig vorgenommen werden darf. Dr. C

Bücherschau.

(Siehe auch S. 671)

— Höhere Mathematik — und doch verständlich. Eine leic faßliche Einführung in die Differential- und Integralrechnu für Chemiker, Biologen und Volkswirte. Von Prof. S. Thompson. Aus dem Englischen übertragen von Kla Clusius. Mit einem Vorwort von Prof. Dr. A. Eucken. 69 Abbildungen. Leipzig 1926. Akademische Verlagsges schaft m. b. H. VIII, 242 S. Preis kart. 6,80 *M.*

Mehr und mehr wächst die Zahl der Wissenszweige, für die mathematischen Rechenmethoden, insbesondere die Differ tial- und Integralrechnung, Bedeutung gewonnen haben. D gilt von zahlreichen Teilgebieten der Naturwissenschaft, von Physik an bis zu den biologischen Wissenschaften, aber auch die Wirtschaftslehre. Gerade hier zeigt sich, daß die wendung mathematischer Rechenverfahren im Auslande, name lich England und Nordamerika, bereits mehr verbreitet sind in Deutschland, so daß die Gefahr einer gewissen Rückständ keit bei uns, wenigstens in einzelnen Fällen, nicht zu v kennen ist.

Das Haupthemmnis ist wohl, wie Prof. Dr. Auerbach treffend nennt, die „Furcht vor der Mathematik", und die gilt es zu überwinden. Das vorliegende Buch des englisch

---

[2]) Abgedruckt in Schulze-Simons, Die Rechtsprechung des Reichsdisziplinarhofs S. 29.

[1]) Urteil vom 21. Januar 1925. Eisenbahn- und Verkeh rechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 43. Bd., Heft S. 49, Nr. 4.

…er S. P. Thompson vertritt nun mit erfreulicher Offen… …n Standpunkt, daß als Hilfswissenschaft anderer Fächer, …alls für den Anfänger, zunächst nur die praktische Mathe… d. h. das mathematische Rechnen, in Frage kommt. Er … immer wieder, daß das für die meisten Anwendungen …lich Erforderliche sich unmittelbar an die Regeln des …taren Rechnens anschließt und nur eine gewisse Erwei… schon geläufiger Begriffe, aber kein Eindringen in eine …eue, abstrakte Ideenwelt notwendig ist.

…Thomsonsche Buch „Calculus made easy" in … anschaulichen und plastischen Darstellung hat die Vor… vieler englischer Lehrbücher, aber auch eine gewisse … Unbekümmertheit, bei der sicher manchem Mathe… …r die Haare zu Berge stehen. Indessen führt der frische, …ige Ton, in dem alles vorgetragen wird, bald zu einem Verständnis und macht das Studium zu einem wahren …ügen. Zahlreiche Aufgaben nebst Lösungen wollen dem …den immer wieder zeigen, daß es im wesentlichen die …macht.

Übersetzung liest sich gut und flüssig; die Ausstattung …t. Sch.

…ie Höhenwege des Schwarzwaldes. Unter den vielen und … Aufgaben, die von den Schwarzwaldvereinen zur Er…ung der reizvollen Schönheit der Bergwelt des Schwarz… in gemeinnütziger Weise durchgeführt wurden, ist die … und Markierung der Höhenwege von Pforzheim bis zum …ein an erster Stelle zu nennen. Bei einer Länge von … und einer durchschnittlichen Höhenlage von 1000 m ü. M. …der westliche Höhenweg I über den Hauptkamm des Gebirges bis Basel, weiter östlich der Höhenweg II mit 250 km Länge bis Waldshut und Höhenweg III mit 200 km Länge bis Schaffhausen. In seltener Weise ist hier Gelegenheit geboten, sich während der 8- bis 14tägigen Touren in nervenstärkender Höhenluft zu bewegen. Dem Wanderer erschließen sich aussichtsreiche Höhen, die im Feldberg bis 1500 m ü. M. ansteigen, mit unvergleichlicher Fernsicht auf bewaldete Bergkuppen, reichgegliederte Täler sowie auf Rheintal, Vogesen und die schneebedeckten Alpen. Prachtvolle Tannenwaldungen wechseln mit einsamen Hochtälern, romantische Schluchten und wildschäumende Wasserfälle mit klaren Gebirgsseen. Überall findet der Wanderer preiswerte Unterkunft; genaue Einzelpreise enthält der neuerschienene „Wegweiser und Hotelführer für Baden". Ein kleiner praktischer Führer, betitelt „Die Höhenwege des Schwarzwaldes", der außer Wandervorschlägen mit Einteilung in Tagesstrecken, sachkundige Beschreibungen und eine Übersichtskarte der Höhenwege enthält, ist nebst dem erwähnten Gaststätten-Führer gegen Einsendung von 50 Pf. durch den Badischen Verkehrsverband, Karlsruhe (Postscheckkonto 4422) erhältlich.

— **Technisches Wörterbuch,** enthaltend die wichtigsten Ausdrücke des Maschinen- und Schiffbaues, von Erich Krebs, Zivilingenieur in Elbing. Zweite Auflage. I. Band: Deutsch-Englisch. II. Band: Englisch-Deutsch. Berlin 1925/26. Walter de Gruyter & Co. (Sammlung Göschen Nr. 395 und 396.) Preis in Leinen geb. je 1,50 *M*.

Das Wörterbuch der Göschen-Sammlung liegt nun in zweiter Auflage vor und wird wegen seiner Handlichkeit allen Fachkreisen sehr willkommen sein. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinsdrucksachen.

…em Verzeichnis der ständigen Ausschüsse ist ein I. Nach…erschienen. Er ist mit Rundschreiben Nr. III 91 vom …ni 1926 den Verwaltungen übersandt worden.

Eröffnung eines zweiten Gleises.

…chsbahndirektionsbezirk Breslau. Am … 1926 wird das zweite Gleis Arnsdorf-Liegnitz …,125 km langen Neubaustrecke Arnsdorf-Liegnitz (zwei…e Güterumgehungsbahn) für den öffentlichen Güterver…n Betrieb genommen.

Wiedereröffnung von Stationen.

…chsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). … der Nebenbahnstrecke Oberröblingen a. See-Vitzenburg …en den Stationen Lodersleben und Niederschmon gelegene …unkt Leimbacher Gasthof, dessen Ladegleis wegen …s gesperrt war, wird mit sofortiger Gültigkeit für den …ladungsverkehr wieder eröffnet.

…weiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

…chsbahndirektionsbezirk Trier. Die Be…e des Haltepunktes Kloningersmühle an der Strecke Hermeskeil-Langenlonsheim, die bisher auf die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 150 kg beschränkt waren, werden mit sofortiger Gültigkeit auf 500 kg Einzelgewicht für den gesamten Stückgutverkehr erweitert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 111 vom 17. Juni 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preisausschreiben für den Zeitabschnitt vom 1. April 1922—31. März 1928;

Nr. III 88 vom 17. Juni 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift 81 des Satzungsausschusses, Gotha, 19./20. Mai 1926;

Nr. III 91 vom 14. Juni 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, die österreichischen Bundesbahndirektionen und die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Nachtrag I zum Verzeichnis der ständigen Ausschüsse des Vereins;

Nr. III 92 vom 14. Juni 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenausschuß, Niederschrift Nr. 82.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf

Am 18. Juni 1926 verschied in seinem Ruhesitz in Altona-Othmarschen

Herr Reichsbahndirektionspräsident **Steinbiss.**

Der Verstorbene hat von 1912 bis 1919 die Eisenbahndirektion Kattowitz …leitet. Während dieser Zeit stellten die Bedürfnisse des Heeres die höchsten …forderungen an Mensch und Material der Grenzdirektion, die drohenden …fälle der Russen und die schwierigen Ernährungsverhältnisse in dem dicht…völkerten Industriegebiet belasteten Stimmung und Widerstandsfähigkeit …r Angehörigen der Reichsbahndirektion aufs äußerste. Herr Präsident …einbiss hat mit ruhiger und sicherer Hand die Geschäfte geführt, in seiner …undlichen und liebenswürdigen Art den Klagen und Sorgen abgeholfen und …h dadurch die dauernde Liebe und Verehrung aller derer erworben, die …ter seiner Leitung in dieser schweren Zeit gearbeitet haben. Er wird uns …en unvergessen bleiben. (641)

Oppeln, den 19. Juni 1926.

**Der Präsident
die Beamten und Arbeiter der Reichsbahndirektion Oppeln.**

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Mit dem Tage des Inkrafttretens des Winterfahrplans 1926 wird der an der Strecke Dittersbach-Hirschberg (Schlesien) gelegene Bahnhof Schildau in „Schildau (Bober)" umbenannt.

Breslau, den 16. Juni 1926. (644)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Hochwassers ist

1. in Dresden Elbufer Altstadt der gesamte Betrieb vom 16. Juni an eingestellt und
2. der Verkehr nach Dresden Elbufer Neustadt vom 18. Juni an gesperrt worden.

Dresden, den 19. Juni 1926. (643)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Die Stationen Lände und Passau Winterhafen sind vom 11. Juni 1926 an wegen Hochwassers gesperrt.

München, den 15. Juni 1926. (634)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion München.

Wegen Hochwassers waren folgende Strecken unfahrbar:

1. Pirna-Gottleuba vom 16. bis 17. Juni,
2. Zittau-Hermsdorf b. Friedland vom 15. Juni bis 17. Juni,

Ferner mußte gesperrt werden:

3. Riesa Ufer vom 16. ab bis auf weiteres.

Wegen Dammrutsches infolge Hochwasser ist

4. die Strecke Kamenz (Sa.)-Arnsdorf (Sa.) zwischen Kleinröhrsdorf und Arnsdorf (Sa.) vom 15. Juni ab bis auf weiteres unfahrbar.

Dresden, den 17. Juni 1926. (635)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1926 wird der Ausnahmetarif 2 d durch Einbeziehung neuer Empfangsstationen und der Ausnahmetarif 18 durch Aufnahme von Klammern, Krampen und Schlaufen ergänzt.

Berlin, den 15. Juni 1926. (628)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 21. Juni 1926 wird die Station Freyung als Versandstation in den Ausnahmetarif 1 g einbezogen.

Berlin, den 16. Juni 1926. (629)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 24. Juni 1926 werden in dem Ausnahmetarif 5 a als Versandstation Jauer und in dem Ausnahmetarif 10 a als Kanalstation Hafen Saerbeck nachgetragen. In dem Ausnahmetarif 11 b wird als Versandstation Wiesloch Stadt (gültig vom 1. Juli 1926) nachgetragen.

Berlin, den 19. Juni 1926. (646)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b, C I c und Besondere Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg. (Tfv. 10.)

Mit Wirkung vom 1. Juli 1926 fällt die gebührenfreie Überführung der über See eingehenden Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in den Unterweserhäfen sowie in den Seehäfen Emden, Bremen, Harburg U. E., Hamburg, Altona, Kiel, Flensburg und Stettin fort.

Die Abkürzung der allgemeinen Bekanntmachungsfrist ist von dem Herrn Reichsverkehrsminister genehmigt worden. (RGBl. 1914, S. 455.)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 18. Juni 1926. (638)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 28. Juni 1926 ist in das Warenverzeichnis des Tarifs unter Abteilung X als lfd. Nr. 5 „Aluminium" aufgenommen.

Altona, den 20. Juni 1926. (442)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 28. Juni 1926 treten in dem Warenverzeichnis der Abteilung VI und in der Ziffer 4 der Anwendungsbedingungen Änderungen und Ergänzungen in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. Juni 1926. (639)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 24. Juni 1926:

Änderung des Warenverzeichnisses des A. T. 59 und Verlängerung der Gültigkeitsdauer der zeitlich beschränkten Frachtsätze der Ausnahmetarife: 30, 31, 32, 33, 34, 35, 35a, 38, 49, 52, 53, 58, 61, 77 und 88.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 18. Juni 1926. (637)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1926 an wird für Sendungen frischer und gefrorener Fische als Stückgut und Wagenladungen von Dänemark die der Dänischen Staatsbahn zufallende Fracht (hierunter auch der Zuschlag für Beförderung in bedeckten Wagen und die Überführgebühr) um 10 % ermäßigt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 16. Juni 1926. (626)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 24. Juni 1926 wird das Warenverzeichnis in der Abteilung I durch Aufnahme von „Gummiwaren" und von „Spirituosen in Fässern oder Flaschen" ergänzt. Die Stelle „Wein in Fässern" wird in „Wein in Fässern oder Flaschen" geändert.

Altona, den 17. Juni 1926. (631)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 erscheint zum Tarifheft B der Nachtrag Nr. 4. Durch diesen Nachtrag erfolgt eine Erhöhung der Fahrpreise für Arbeiterrückfahrkarten und die Einführung von Sonntagsrückfahrkarten in weiteren Verbindungen. Die vorbezeichnete Fahrpreiserhöhung tritt erst zum 1. September dieses Jahres in Kraft.

Liegnitz, den 15. Juni 1926. (632)
Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung, voraussichtlich dem 1. Juli 1926, werden die Stationen Boll, Dürnau, Heiningen, Holzheim (Württ.) und Schlat (Württ.) der Reichsbahndirektion Stuttgart in das Tarifheft 3 aufgenommen.

Erfurt, den 17. Juni 1926. (636)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 [...] kehr Deutsche Seehäfen-Schweiz un[...] gekehrt).

Mit Gültigkeit vom 21. Juni 1926 [...] „Quarz in Stücken" in die Abteilung [...] des S. D. 2 unter Ziffer 4 aufgeno[...] Näheres durch Reichsbahntarifanz[...]

Altona, den 14. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[...]
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 fü[...] stimmte Güter der Klasse A—D, Ve[...] Niederlande-Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird da[...] renverzeichnis des vorgenannten D[...] fuhrausnahmetarifs durch Aufnahm[...] „Eier" in die Abteilung I erweiter[...]

Köln, den 14. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[...]
Reichsbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 w[...] in der Entfernungstafel I des Tarif[...] nachstehenden Stationen und Ansto[...] fernungen nachgetragen:

	anzustoß[...] Stuttgart km
Boll	55
Dürnau	53
Heiningen	52
Holzheim (Württ.)	46
Schlat (Württ.)	48

Stuttgart, den 14. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[...]
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Rheinisch-Bayerischer Güterverke[...] Tarif vom 1. Februar 1926.

Druckfehlerberichtigung, Seite 12 [...] Höchstadt (Donau) ist zu berich[...] in Höchstädt (Donau).

München, den 15. Juni 1926. [...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[...]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye[...]

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr [...] Regensburg Donauumschlagstelle, [...] gendorf Hafen und Passau Dona[...] schlagstelle. Gütertarif, Teil II, [...] 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 24. Juni 1926 [...] den Änderungen und Ergänzungen [...] Tarif vorgenommen. Näheres durc[...] Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 16. Juni 1926. [...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[...]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye[...]

Lokalgütertarif Teil I bis IV. Nachnahmen.

Wie bisher bleiben Bargeld[...] nahmen nur in binnenstaatlichen [...] kehren zugelassen. Die Bestimmu[...] betreffend die Zulassung von Sc[...] nachnahmen in zwischenstaatlichen [...] kehren bleiben bis auf weiteres [...] ändert aufrecht.

Wien, am 18. Juni 1926. [...]
Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Gütertarif Teil I bis IV. Nachnah[...]

Wie bisher bleiben Bargeldnachna[...] nur in binnenstaatlichen Verkehre[...] gelassen. Die Bestimmungen, betre[...] die Zulassung von Schecknachnahm[...] zwischenstaatlichen Verkehren bl[...] bis auf weiteres ungeändert aufrech[...]

Regensburg, den 20. Juni 1926. [...]
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

r. 26. Berlin, den 1. Juli 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Grundzahlen der Verschiebestatistik und ihre Abhängigkeit voneinander.

Von Dr.-Ing. Remy, Königsberg Pr.

der folgenden Arbeit sollen die Ergebnisse einer systemaıen Beobachtung der Bewegungsvorgänge eines Verschiebeıhofs und seiner Zusatzanlagen mitgeteilt werden. Entıngen ist die Anstellung dieser Beobachtungen einem durchpraktischen Bedürfnis.

ie Arbeit ging aus von dem Gedanken, den wirtschaftlichen olg der Verschiebeanlage an den Kosten des ausgehenden gens zu messen, errechnet aus Einheitskosten derjenigen toren, deren Größenbestimmung in der Hand des Leiters der age liegt. Diese tägliche Erfolgsberechnung gibt Leiter einen strengen Maßstab seiner Tätigkeit an die d und fordert ihn täglich zu erneuter Gedankentätigkeit us. Sie wirkt aber andererseits auch beruhigend, wenn das ebnis bei augenscheinlich beängstigend steigendem Aufwand Schluß zeigt, daß der Aufwand der Verkehrsgröße entochen hat.

ie Rechnung wurde, um jeden Zweifel auszuschließen, auf die amte Anlage einschließlich der Zusatzanlagen ausgedehnt, gesamte Anlage also, wie sie betrieben wird, als wirtschafte Einheit gefaßt. Von dieser umfassenden Beobachtung aus de für Vergleichszwecke eine Einschränkung zur Festlung der Betriebsverhältnisse und Kosten der dem reinen schiebebetrieb dienenden Anlagen gemacht[1]).

[1]) Vgl. auch Dr. Kümmell im Sonderheft „Verschiebebahnc" der Verkehrstechnischen Woche vom Dezember 1922 38 und Archiv für Eisenbahnwesen 1923 S. 1 ff.

Die tägliche Erfolgsberechnung fordert aber auf der anderen Seite das Suchen nach den Ursachen der Schwankungen heraus. Dadurch erweitert sich die Arbeit und verlangt Antwort auf Zweifel, welche ohne systematische Erforschung der inneren Zusammenhänge nicht zu beheben sind.

Sich bei der Beurteilung der Betriebsvorgänge lediglich mit dem Vergleich abstrakter Größen zu begnügen, ohne einen Blick auf die Geldwirtschaft zu werfen, scheint im Interesse einer auf den wirtschaftlichen Erfolg einzustellenden Denkart nicht ausreichend. Die Größen gewinnen gewiß im Gesichtsfelde des Betriebstechnikers Leben, in einem aber in erster Linie finanztechnisch umzustellenden Gedankenkreis muß die Mark und der Pfennig das herrschende Element werden. Diese Gedankenform darf nicht das Vorrecht einiger weniger, in erster Linie für die Finanzgebarung des Unternehmens verantwortlicher Leiter bleiben, vielmehr muß die sofortige Umstellung des gesteigerten betriebstechnischen Effektes in den finanziellen Erfolg oder des technischen Mißgriffs in den Verlust jedem Dienststellenvorsteher eine geläufige Gedankenübung werden. Der Vergleich mit abstrakten Begriffen reicht nicht dazu aus, den Erfolg der Arbeit und den erlittenen Verlust so handgreiflich zu vergegenwärtigen, wie die in Mark und Pfennig ausgedrückte Zahl. Dutzende von Verschiebelokomotivstunden besagen für den Vergleich weniger als Tausende von Mark, die gemessen an der persönlichen Wirtschaftslage des einzelnen eine weit drastischere Bedeutung gewinnen. Das Interesse an

der Arbeit wird gehoben, wenn erzielte Einschränkungen nach ersparten Mark gewertet werden und die Verluste in Summen vor die Augen treten, die den Mißerfolg fühlbarer werden lassen als abstrakte Ziffern. Solange für dieses Erziehungsproblem noch keine einheitlichen Gesichtspunkte gefunden sind, scheint es wünschenswerter, wenn der Weg zu diesem Ziele auf verschiedene Art und vielleicht auf Grundlagen bearbeitet wird, diesem oder jenem Grundgedanken, und mit der gebotenen schränkung des Urteils, welche der eine oder andere Zu wert bedingt, führt der Überblick über die Arbeit eines Ja zu Schlüssen, die dem an die Spitze gestellten Gedanken di bar werden können.

Einen Vergleichswert für den Erfolg der Arbeit eines Ja kann allerdings auch die tägliche Erfolgsberechnung nur

Wagenausgang, Wagenbewegung je Kopf u. Lokomotivstunde u. Betriebskosten je Zugfahrtwagen im Ausgang, Zugzahl u. Zugfahrtzahl —— im Oktober 1925.

Abb. 1.

die auf Grund eines zahlreicheren Materials abänderungs- oder ergänzungsbedürftig erscheinen, als wenn mit der Selbsterziehung zu dieser materiellen Einstellung länger gewartet würde. Ein wirklicher Erfolg statistischer Arbeit ist zudem nur bei Vertiefung in die Probleme zu erreichen. Das lehrt die Beantwortung jeder noch so gründlich vorbereiteten statistischen Frage der letzten Jahre. Man wird daher aus einem beschränkten Wirkungskreis heraus keine Leitsätze erwarten können, die eine solche Fragestellung bis auf den Grund ausschöpfen und eine Antwort für die vielgestaltigen Verhältnisse geben, wie sie von dem Rahmen der Reichsbahn-Gesellschaft umspannt werden. Dennoch, wenn vielleicht auch streitig in geben, wenn man die Vorkalkulation für das ganze Jahr au denselben Einheitskostenwerten aufbaut. Dieser Maßstab is untrüglich. Es kann dann letzten Endes nur noch ein Zweif bestehen, wenn der Kleinstwert des Verkehrs nicht mit einer Kleinstwert von Aufwand bewältigt wurde, d. h. wenn die au den Kleinstverkehr abgestimmte Zahl der Kräfte und Ver schiebelokomotivdienststunden an sich zu hoch gegriffen wa Sache der Nachkalkulation ist es, diese Werte, sei es monatlich sei es vierteljährlich, den tatsächlichen Kosten des berechnete Zeitraumes entsprechend abzustimmen. Verzichtet man auf di Vorkalkulation auf der gleichen Grundlage, so kann leicht di Täuschung eintreten, daß bei sinkenden Einheitspreisen wir

ftlicher gearbeitet worden sei. Insofern ist für unseren ck die Vorkalkulation wichtiger wie die Nachkalkulation.

e Arbeit versucht auch eine Antwort darauf zu finden, ob die tägliche Erfolgsberechnung überhaupt lohnt, oder ob nicht vielmehr Mittelwerte bilden, auf Grund deren etwa monatliche Überschlagsrechnung genügt. Sie untersucht r:

die abstrakten Grundzahlen der Verschiebestatistik und ihr Verhältnis zueinander.

die Kosten des ausgehenden Wagens im Betrieb der Gesamtanlage einschließlich Zusatzanlagen und die Kosten des ausgehenden Wagens für den Ausschnitt des Bahnhofs, der dem reinen Verschiebebetrieb dient.

Der ausgehende Wagen ist in zwei Begriffen gefaßt, als Zugfahrtausgangswagen und als Zugausgangswagen. Die Kosten sind errechnet aus dem Aufwand für einen Kopf des diensttuenden Stationspersonals, des Rangierpersonals und der Verschiebelokomotivdienststunde auf Grund sämtlicher in dem Bahnhof und seinen Zusatzanlagen aufgewendeten Mittel.

die Anwendung der täglichen Erfolgsberechnung auf Personen- und Güterbahnhöfe größeren und mittleren Umfanges.

die Möglichkeit, die gewonnenen Ergebnisse für die Selbstkostenberechnung zu verwerten.

ine solche auf Beobachtung der Einzelvorgänge aufgebaute statistik hat außerdem den Vorzug, daß man sie gelegentoder in bestimmten Zeiträumen wiederkehrend unterteilen auf diesem Wege die Arbeitsdichte eines Teilgebiets beoben kann. Man kann etwa die 24stündige Tätigkeit einer gmaschine und ihrer Rangierkolonnen auf den Kopf oder auf Verschiebelokomotivdienststunde bezogen in senkrechtem nitt aus den Zählunterlagen herausgreifen und einen Ein- gewinnen, ob auf einem bestimmten Teilgebiet des Bahn- eine Minderleistung eingetreten ist. Eine solche Arbeit sich schwer mit Erfolg durchführen, wenn nicht eine gere Reihe von Zahlenvergleichen, in täglicher Aufschreig gewonnen, vorliegt. Denn man kann immer wieder die bachtung machen, wie sich selbst in sorgsam durchdachte istische Aufschreibungen teils aus Unkenntnis, teils aus zlosigkeit Fehler einschleichen, die sich erst im Laufe einer ßen Reihe von Beobachtungen herausfühlen lassen.

ie abstrakten Grundzahlen der Verschiebestatistik und ihr Verhältnis zueinander.

1. Überblick über die Grundzahlen.

n dem folgenden Abschnitt wird zunächst der dieser Erörng zugrunde gelegte Begriff einer „Zugfahrt" erläutert und die ersuchung des rechnungsmäßigen Verhältnisses der Zahl der fahrten zur Zahl der „Züge" nebst einer Untersuchung r die Belastung der Zugfahrten angeschlossen. Hieran ießt sich die Auslegung des Begriffes „Wagen im Eingang Ausgang". Von wesentlicher Bedeutung ist die Erörterung r die Form des Verschiebebetriebs, Ablauf- und Stoßbetriebs des zahlenmäßigen Verhältnisses dieser beiden Arbeitsformen inander. Den Kern der Grundzahlen bilden alsdann die Beungszahlen auf die Einheiten, auf den Kopf des Rangiersonals und die Verschiebelokomotivdienststunde.

ie mehr oder minder große Schwankung der einzelnen Grundlen wird beurteilt nach der Größe der Variationsbreite, d. h. Verhältnis des Unterschieds des größten und kleinsten rtes einer Beobachtungsreihe zu dem Mittelwert, ausgedrückt Hundertteilen. In diesem Sinne kehrt regelmäßig die Vaionsbreite aus den Monatsmittelwerten des betrachteten res und die Variationsbreite der täglich gefundenen Werte den Lauf eines Monats wieder. Auf das Verhältnis dieser den Werte zueinander wird Wert gelegt, insofern die Vaionsbreite der Monatsmittelwerte fast regelmäßig eine anmbare Größe ergibt, die Tageswerte innerhalb eines Monats mit der weit größeren Variationsbreite jedoch den Beweis erbringen, welch erheblichen Schwankungen das Verschiebegeschäft in dem gleichen Monat hohen oder niedrigen Verkehrsstandes unterworfen ist, und wie wesentlich die Kenntnis dieses Umstandes ist.

Die Berechnungen sind teils mit Einschluß der Sonn- und Feiertage, teils nur für die Werktage durchgeführt. Auf den Unterschied der Ergebnisse wird verschiedentlich hinzuweisen sein. Verglichen werden immer nur Werte gleicher Berechnungsart.

2. Das Verhältnis der Zahl der Zugfahrten im Eingang zu der Zahl der Züge im Eingang.

(Zusammenstellung 1 und Abbildung 1.)

Für die Größe des anfallenden Verkehrs gibt die Eingangszahl der Güterzüge einen kurzen und im allgemeinen treffenden Wert. Auch die Eingangszahl der Wagen wird im großen und ganzen in einem festen Verhältnis zu der Zugzahl im Eingang stehen; denn auf ausgelastete Züge nimmt der Betrieb Bedacht. Lediglich bei Nahgüterzügen ist die Auslastung nicht immer vollkommen. Sie müssen aus Gründen des Wettbewerbs auch bei unvollständiger Auslastung gefahren werden. Anders steht jedoch die Frage, wenn man den Versuch macht, aus der wachsenden Eingangszahl der Züge einen Schluß auf wachsende Betriebsschwierigkeiten auf dem Bahnhof zu ziehen. Dieser Gleichlauf dürfte nur bei vollkommen angelegten Bahnhöfen zutreffen. Bedingung ist auch dann, daß die Einfahrgleise nicht außer von der Aufnahme geschlossener Züge von der freien Strecke noch von Zugfahrten auf strahlenförmig in die Einfahrgruppe einmündenden Verbindungsgleisen nach Anschlüssen belastet werden. Finden solche Zugfahrten von Anschlüssen und Zusatzanlagen in unregelmäßiger Dichte statt, stören die Einfahrten gar den Ablauf- oder Stoßbetrieb, dann pflegt sich mit wachsender Zahl dieser Kleinfahrten der Betrieb zu erschweren. Steht die Zahl dieser Kleinfahrten in keinem festen Verhältnis zu der Zugzahl im Eingang, dann bildet die Zugzahl keinen zuverlässigen Maßstab mehr für die Betriebsschwierigkeit auf dem Bahnhof.

Aus diesem Grunde wurde das Verhältnis der Zahl der Züge im Eingang zu den gesamten Zugfahrten im Eingang (Streckenzüge und Kleinfahrten zusammengenommen) untersucht.

Zusammenstellung 1.
Das Verhältnis der Zugzahl im Eingang zur gesamten Zugfahrt-Zahl im Eingang.

Zeitraum	Mittlere Zugzahl täglich	Mittlere Zahl der Zugfahrten täglich	Verhältnis zu einander	Variationsbreite
Januar/Dezember . .	18	81	Max. 1:5,0 Min. 1:4,3 Mittel 1:4,5	15 %
Juni werktags . . .	19	86	Max. 1:5,0 Min. 1:3,7 Mittel 1:4,5	29 %
Oktober werktags .	20	100	Max. 1:5,6 Min. 1:4,0 Mittel 1:5,0	32 %

Der Begriff „Zugfahrt" ist also in dem hier gebrauchten Sinne dem Begriff (Strecken-)Zug und der Kleinfahrt (Rangierfahrten, Anschlußzüge, Übergabezüge) übergeordnet. Daß diese Begriffsbestimmung mit der fahrdienstlichen Begriffserklärung nicht übereinstimmt, dürfte im Augenblick kein Hinderungsgrund sein, sich für diesen Zweck ihrer zu bedienen (vgl. Breusing, Eisenbahnbetriebshandbuch S. 76). Es ist anzunehmen, daß diese Begriffe ohnedies einer Umarbeitung unterzogen werden müssen. Es müssen sowohl für diese hier erwähnten Begriffe wie für die Begriffe Ferngüterzüge, Durchgangsgüterzüge und

Nahgüterzüge Erklärungen gefunden werden, welche den fahrdienstlichen, verschiebedienstlichen und verschiebestatistischen Zwecken gerecht werden. Der Begriff „Zugfahrt“ deckt sich hier also auch nicht mit dem Kümmellschen Begriff „Zugfahrt“ bei einseitigen Verschiebebahnhöfen.

Das Verhältnis der Zugzahl im Eingang zur Zahl der Zugfahrten schwankte bei den Monatsdurchschnittswerten zwischen 1 : 3,9 und 1 : 5,0. Sieht man von dem Wert 1 : 3,9 als einem Zufallswert ab und nimmt nur den im übrigen niedrigsten Wert 1 : 4,3 als Mindestwert an, dann beträgt die Variationsbreite 15 %. Diese Variationsbreite muß man im Verhältnis zu anderen im Laufe der Untersuchung auftretenden Veränderlichen als klein bezeichnen. Für den Jahresdurchschnitt kann man sich mit dem Verhältnis 1 : 4,5 abfinden.

Anders steht die Schlußfolgerung jedoch, wenn man die täglichen Schwankungen betrachtet. Dabei ergaben sich z. B. im Oktober Spannungen von 1 : 4,0 bis 1 : 9,4, wenn man die Sonntage mit in Betracht zieht, und 1 : 4,0 bis 1 : 5,6, wenn sich die Betrachtung auf die Werktage beschränkt. In letzterem Falle erhält man eine Variationsbreite von 32 %. Im Juni betrugen diese Werte 1 : 3,7 bis 1 : 11,6 und 1 : 3,7 bis 1 : 5,0 mit einer Variationsbreite von 29 % für die Werktage.

Das Verhältnis von Ursache und Wirkung tritt bei diesem Vergleich von Zugfahrtenzahl und Zugzahl im Eingang häufig deutlich zu Tage, wenn man Stockungsursachen rückwärts durch 12 oder 24 Stunden hindurch sorgfältig verfolgt. Dabei erklärt dann die durch eine unverhältnismäßig hohe Zugfahrtenzahl eingetretene Verkettung ungünstiger Umstände häufig überraschend die Betriebslage des Tages.

3. Wagen im „Eingang“ und „Ausgang“.
(Zusammenstellung 2.)

Im allgemeinen sind in den nachfolgenden Erörterungen die Untersuchungen auf den Zug, die Zugfahrt, die Wagenzahl im Ausgang bezogen. Diese Auffassung stimmt mit der üblichen Wertmessung überein, die auf den Ausgangswagen festgelegt ist. In einigen wenigen Untersuchungen wurde dagegen der Eingang der Einheit zugrunde gelegt. Große Wesensverschiedenheiten können sich hierbei nicht ergeben. Was in den Verschiebebahnhof einläuft, muß ihn wieder verlassen. Es kann sich dabei nur um zeitliche Verschiebungen handeln. Diese Verschiebungen können nur dann größeren Umfang annehmen, wenn etwa tagelang Wagen auf dem Verschiebebahnhof zur Abstellung gelangen sollten. Bei einigem Verkehrsfluß gleichen sich Eingang und Ausgang aus. Dennoch empfiehlt es sich, gelegentlich durch einige Tage hindurch beide Zahlen feststellen zu lassen, um Ungenauigkeiten bei der Durchführung der Zählungen vorzubeugen.

Zusammenstellung 2.
Das Verhältnis der Zugausgangswagen zu den Zugfahrtausgangswagen.

Zeitraum	Mittlere Zahl der Zug-ausgangs-Wagen täglich	Mittlere Zahl der Zugfahrt-ausgangs-wagen täglich	Verhältnis zu einander	Variationsbreite
Januar/Dezember	791	2135	Max. 1 : 3,1 Min. 1 : 2,6 Mittel 1 : 2,7	19 %
Juni werktags . .	848	2280	Max. 1 : 3,3 Min. 1 : 2,3 Mittel 1 : 2,6	38 %
Oktober werktags	985	2710	Max. 1 : 3,9 Min. 1 : 2,4 Mittel 1 : 2,7	55 %

Sonst wird bei den Berechnungen der Einheitsleistung wie allgemein üblich die Zahl der Wagen im Ausgang zur Grundlage genommen. Wie man diesen Begriff auslegt, ist für die Aufstellung einer Erfolgsberechnung für denselben Bahnhof ni wesentlich. Die Auslegung des Begriffs „Wagenzahl im A gang“ beginnt erst Bedeutung zu gewinnen, wenn man die diese Zahl bezogenen Werte verschiedener Bahnhöfe vergleich will. Um jedem Zweifel in der Zählung zu begegnen, wurde h jeder Wagen gezählt, der als Wagen in einem Güterzug, I darfsgüterzug, Arbeitszug, Überführungszug nach Nachbarbal höfen, in Übergabezügen nach unmittelbar anschließenden Bal höfen, nach Anschlüssen und im Eckverkehr den Verschiel bahnhof verläßt. Der Begriff dieses Bezirks ist im Bahnho plan genau zu umschreiben. Diese Zählung ist lückenlos u unterliegt keinem Zweifel in der Auffassung.

Die „Zugausgangswagen“ betragen daher an Zahl etwa n ein Drittel der Ausgangswagen in Zugfahrten. Zugausgan wagen sind nur die in Güterzügen auf die freie Strecke üb gehenden Wagen. Verschiebetechnisch aber kann man Bedenk haben, ob eine solche Begriffsbestimmung, die nur den Zu ausgangswagen als ausgehenden Wagen auffassen wollte, richt ist. Muß auf einem Verschiebebahnhof ein nach einem b nachbarten Bahnhofsteil, etwa dem Güterbahnhof, übergehend Zug, der fahrdienstlich nur als Überführungsfahrt angeseh wird, gebildet werden, unter Umständen mit einem größer Aufwand für Kleinordnung als bei manchem Durchgangsgüte zug, dann ist die Einreihung dieser Überführungsfahrt unter d ausgehenden Züge durchaus gerechtfertigt. Denn ob der g ordnete Zug nur wenige oder mehrere Hundert Kilometer zurüc legt, ist für die auf dem Verschiebebahnhof geleistete Arb ohne Bedeutung. Man müßte denn zuungunsten dieser Auslegu anführen, daß die mit einer Zugausfahrt zusammenhängend Arbeiten, Ausgangsuntersuchung, Aufschreibung usw., ganz od teilweise fortfallen und dadurch die Belegung der Ausfahr- od Richtungsgleise nicht in dem Maße beeinflußt wird, wie v einer regelrechten Zugausfahrt. Darüber werden wohl ab keine Zweifel bestehen, daß diejenigen Bahnhöfe, bei denen d Begriff der Zugausgangszahl unter sonst gleichen Umstände weiter gefaßt ist, höhere Leistungszahlen errechnen müsse ebenso wie auf der anderen Seite die Leistung eines Verschieb bahnhofs gering erscheinen muß, dessen Ausgang in der Haup sache aus Bedienungs- und Übergabefahrten besteht, die a irgendwelchen Bedenken nicht in den „Ausgang“ einbezoge werden.

Wenn hier in den späteren Berechnungen dennoch auf d Zugausgangswagen an einigen Stellen Bezug genommen wir so geschieht dies, um einmal auf das Ergebnis des Unterschied in der Auffassung hinzuweisen, dann aber auch um die Möglich keit eines Vergleichs mit anderen Bahnhöfen, bei denen da Übergewicht der Zugausgangswagen gegeben ist, näher z rücken und endlich, um keine Zweifel über den inneren Wer der gefundenen Leistungszahlen aufkommen zu lassen. Fi nanztechnisch genommen hat der Zugausgangswagen ir sofern einen Vorteil, als er die Einheit darstellt, welche de Unternehmen den Gewinn hereinbringt, wenngleich auch hie wieder Einschränkungen gemacht werden müssen im Hinblic auf die Arbeitszüge und Leerwagen.

Das Verhältnis der Zugausgangswagen (Zusammenstellung 2 zu den gesamten Wagen im Ausgang schwankte zwischen 1 : 2. und 1 : 3,1, betrug im Jahresmittel 1 : 2,7 und hatte eine Varia tionsbreite von 19 % der Monatsmittelwerte.

Die einzelnen Tage zeigten jedoch im Juni und Oktober i diesem Verhältnis Schwankungen von 1 : 2,3 und 1 : 3,3 bzw 1 : 2,4 und 1 : 3,9 mit Mittelwerten von 1 : 2,6 und 1 : 2,7 bei Va riationsbreiten, berechnet für die Werktage, von 38 % und 55 %

4. Belastung der Zugfahrten.
(Zusammenstellung 3.)

Die Wagenzahl der Zugfahrten im Eingang oder Ausgan steht ebenfalls mit den Betriebsschwierigkeiten auf dem Bahn hof im Zusammenhang. Durchgangs- und Bedarfsgüterzüg pflegen im allgemeinen ausgelastet zu sein. Nahgüterzüge, di

ɪn großen Handels- und Verkehrsmittelpunkten ausgehen, wer-
n im allgemeinen ebenfalls ausreichende Belastung aufweisen.
der umgekehrten Richtung, im Eingang, pflegen auch die
:hgüterzüge auf langer Fahrt ihre volle Belastung wieder zu
reichen. Bei den Kleinfahrten nach den Zusatzanlagen und
n Ortsladestellen aber liegen die Verhältnisse anders. Diese
ıhrten müssen ausgeführt werden, mögen sie nach dem An-

entsprechend in die Betriebskosten als bekannte Größe eingerechnet werden. Die ungünstige Wirkung des Windes tritt dagegen, abgesehen von Schneeverwehungen, in der Stärke, wie sie im Osten vorkommen, unvorhergesehen auf, bringt den Betrieb ins Stocken und erfordert Personal- und Verschiebelokomotivstundenaufwand. Es sei übrigens darauf hingewiesen, daß man bei Berechnung der Wirtschaftlichkeit eines Ablaufberges,

Zusammenstellung 3.
Belastung der Zugfahrten im Ausgang.

Zeitraum	Mittlere Zahl der Zugfahrten im Ausgang täglich	Mittlere Zahl der Wagen im Ausgang täglich	Wagenzahl auf 1 Zugfahrt	Variationsbreite	Gz Wg.	Gz Var. Br.	Bdgz. Wg.	Bdgz. Var. Br.	Az. Wg.	Az. Var. Br.	Uez. Wg.	Uez. Var. Br.	Rgz. Wg.	Rgz. Var. Br.	Anschlüsse Wg.	Anschlüsse Var. Br.	Eckverkehr Wg.	Eckverkehr Var. Br.
			Monatsmittelwerte:															
ärz/Nov.	85	2200	Max. 28 Min. 23 Mittel 26	19 %	45	7 %	46	18 %	37	35 %	41	32 %	21	24 %	14	36 %	—	—
			Tagesmittelwerte:															
Oktober	91	2541	Max. 30 Min. 25 Mittel 28	18 %	48	27 %	54	39 %	60	0 %	46	48 %	22	55 %	16	94 %	40	88 %

:hluß, dem zu bedienenden Bahnhofsteil oder als Eckfahrt mehr
ler weniger hohe Belastung haben. Namentlich aus Gründen
er Verkehrswerbung wird man manche Anschlußbedienungs-
ıhrt nicht vermeiden können. Häufig zwingen außerdem be-
chränkte Gleisanlagen die sofortige Ausordnung der eingegange-
en Zugfahrt. Müssen dabei verlorene Wege nach dem Aus-
iehgleis (Schleppfahrten) zurückgelegt werden, unter Umstän-
en wegen der mangelhaften Gleisanlagen unter Störung des im
ange befindlichen Ablaufgeschäfts, dann tritt eine höhere Zahl
on Zugfahrten mit geringer Belastung gegenüber einer kleine-
en Zahl mit stärkerer Belastung bei der Betriebskostenberech-
ung, bezogen auf 1 Wagen, in Erscheinung.

Im Jahresdurchschnitt der Monatsmittelwerte war eine Zug-
ıhrt belastet mit 26 Wagen, im Mindestfalle mit 23 Wagen, im
löchstfalle mit 28 Wagen. Die Variationsbreite betrug 19 %.
Bei den Güterzügen belief sie sich auf 7 %, bei den Bedarfs-
üterzügen auf 18 %, bei den Kleinfahrten dagegen auf 31 %.
m Monat Oktober schwankte die tatsächliche Belastung zwischen
1 und 60 Wagen, die Tagesmittelwerte schwankten zwischen
5 und 30 Wagen, die Variationsbreite der Tagesmittelwerte
ür den Oktober betrug 18 %.

Bei den einzelnen Zugfahrtgattungen war sie naturgemäß
ehr verschieden; kleiner bei den regelmäßigen Güterzügen
(27 %), größer bei den Bedarfszügen (39 %), ansteigend bei
den Übergabefahrten (48 %) und Rangierfahrten (55 %), am
rrößten im Eckverkehr (88 %) und bei den Anschlußbedienun-
gen (94 %).

5. Das Verhältnis der abgelaufenen und abgestoßenen Wagen zueinander und das Verhältnis der Zahl der Wagenbewegungen zur Wageneingangszahl.

(Zusammenstellung 4 und Abb. 2.)

Ausschlaggebend für den wirtschaftlichen Erfolg der Verschiebearbeit ist die Einschränkung des Stoßbetriebes. Auf neuzeitlichen Anlagen wird diese Frage kaum erhoben zu werden brauchen. Auf der großen Zahl älterer Anlagen aber ist sie brennend. Die Möglichkeit, einen großen Hundertsatz der Wagenbewegungen auf den Ablaufberg zu verweisen, scheitert teils an seiner ungünstigen Lage, teils an dem Mangel an Richtungsgleisen, teils an seiner unzulänglichen Lage zur vorherrschenden Windrichtung. Hierbei ist die Wirkung der beiden erstgenannten Hemmnisse dem Grade nach bekannt und kann

den man nachträglich etwa zur Bedienung einer bisher im Stoßverfahren bedienten Stationsgruppe anlegt, nicht unberücksichtigt lassen sollte, daß die Rangierkolonne einer Bergmaschine höheren Personalaufwand erfordert als eine Rangierkolonne, die im Stoßverfahren arbeitet.

Zusammenstellung 4.
Das Verhältnis der Stoßarbeit zum Ablauf.

Monat	Prozentsatz der abgestoßenen Wagen: Größtwert %	Kleinstwert %	Mittelwert %	Variationsbreite innerhalb der Tage eines Monats %
April	87	71	73	22
Mai	83	69	72	20
Juni	86	66	76	26
Juli	87	68	75	25
August	81	67	75	19
September	81	69	75	16
Oktober	83	71	78	15
November	86	73	79	16

Drei Fragen sollen nun hier beantwortet werden: 1. Wie wechselt der Prozentsatz der abgestoßenen Wagen zu den insgesamt bewegten Wagen, 2. wieviel mal läuft ein Zugeingangswagen ab, wieviel mal wird er abgestoßen? 3. schwankt das Verhältnis der Wagenbewegungen zu der Zahl der Eingangswagen? Bei dem Ergebnis sei nochmals daran erinnert, daß die Bewegungen in sämtlichen Zusatzanlagen in dieser Untersuchung enthalten sind, da es hier nicht darauf ankommt, reine Verschiebearbeit und Ortsverschiebearbeit gesondert zu bestimmen, vielmehr den gesamten Betrieb des betrachteten Bahnhofs als eine wirtschaftliche Einheit zu fassen und aus dem Gesamtergebnis allenfalls eine Trennung nachträglich herbeizuführen.

Auch bei dieser Untersuchung ergaben sich zunächst befriedigende Durchschnittswerte für den monatlichen Durchschnitt, 72—79 % der gesamten Wagenbewegung fallen auf die Stoßarbeit mit einer Variationsbreite von nur 9 %. Das Maß der Verschiebearbeit im Stoßbetrieb ist also im Jahresdurchschnitt ziemlich gleichbleibend. Faßt man aber wieder die Tage eines

Monats ins Auge, dann schwankt der Prozentsatz der abgestoßenen Wagen zu den gesamten Wagenbewegungen erheblicher, wie Zusammenstellung 4 für 8 Monate ergibt. Aus ihr ist im

sprachen etwa 7500 Bewegungen. In der niedrigsten Staffel werden also die Zugfahrtwagen 3,3 mal, in der höchsten Staffel nur 2,2 mal bewegt.

Wagenzahl und Zahl der Wagenbewegungen. Kosten eines Wagenausganges und einer Wagenbewegung.

Abb. 2.

übrigen zu ersehen, daß daran gearbeitet wurde, den Prozentsatz der Abläufe zu erhöhen und die Variationsbreite zu drücken.

Die zweite und dritte Frage beantwortet sich folgendermaßen (Zusammenstellung 5):

Jeder Zugeingangswagen geht im Durchschnitt 1,7mal über den Ablaufberg und wird 5,6 mal im Verlauf des gesamten Bewegungsvorganges einschl. der Bewegungen in den Zusatzanlagen bis zu seiner Einstellung in den Ausgangszug abgestoßen. Die Durchschnittswerte der einzelnen Monate ergeben einen Jahresdurchschnitt von 7,5 Bewegungen auf einen Zugeingangswagen. Die einzelnen Monatsmittelwerte schwankten zwischen 6,6 und 7,9 Bewegungen mit einer Variationsbreite von 17 %. Betrachtet man aber wieder die einzelnen Tage eines Monats (die Sonntage ausgenommen), so wird die Variationsbreite innerhalb eines Monats wieder bedeutend größer, im Oktober 32 % bei 6,6 Bewegungen im Mindestfalle am Tage und 9,0 Bewegungen im Höchstfalle und einem Mittelwert von 7,6 Bewegungen, in anderen Monaten noch höher.

Aus Zusammenstellung 10 wird später noch zu entnehmen sein, daß die Zahl der Wagenbewegungen abnimmt, je größer der Wageneingang wird. 1000 Zugfahrteingangswagen entsprachen, etwa 3300 Bewegungen, 3300 Eingangswagen ent-

Zusammenstellung 5.

Zahl der Wagenbewegungen bezogen auf einen Wagen im Eingang.

Monat	Jeder Zugeingangswagen					Variationsbreite innerhalb der einzelnen Monate	Im „reinen“ Verschiebedienst wird jeder Zugfahrteingangswagen bewegt			jeder Zugeingangswagen bewegt
	lief über den Berg	wurde abgestoßen	wurde insgesamt bewegt	wurde bewegt an Werktagen Max.	Min.	%	über den Berg	abgestoßen	insgesamt	
April . . .	1,8	5.3	7,1	8,0	6,0	28	0,6	1,0	1,6	4,3
Mai	2,0	5,9	7,9	9,0	6,2	35	0,7	0,9	1,6	
Juni . . .	1,9	5,9	7,8	8,7	5,9	36	0,6	0,9	1,5	
Juli . . .	1,9	5,5	7,4	9,2	5,6	49	0,7	0,8	1,5	
August . .	1,7	5,4	7,1	8,0	5.9	30	0,7	0,8	1,5	
September	1,7	4,9	6,6	8,2	5,5	41	0,6	0,9	1,5	
Oktober .	1,7	5,9	7,6	9,0	6,6	32	0,6	1,0	1,6	
November	1,6	6,1	7,7	8,9	6,2	35	0,5	1,1	1,6	
8 Monate .	1,7	5,6	7,5	—	—	17	0,6	0,9	1,5	4,3

e Betrachtung der Variationsbreiten der Wagenbewegungen
halb der einzelnen Monate mit ihrer Spanne von 28 % bis
läßt erneut erkennen, welchem Wechsel das Verschiebe-
äft unterworfen ist, während die Variationsbreite der Mo-
smittelwerte mit 17 % den Kern dieser Schwierigkeit, wirt-
tlich der größeren oder geringeren Dichte der Arbeit zu
n, nicht mit wünschenswerter Schärfe erkennen läßt. Faßt
den für die Bestimmung der Wagenausgangszahl umgrenzten
der Gesamtanlagen als den eigentlichen Verschiebebahnhof
ngeren Sinne auf, dann wird jeder Eingangswagen einer Zug-
in dem „reinen" Verschiebebetrieb etwa 1,5 mal bewegt
Ablauf oder im Stoßbetrieb), jeder Zugeingangswagen
al. Diese Zahl würde vergleichbar sein mit den Leistungs-
bnissen eines Verschiebebahnhofs, dessen überwiegende Auf-
in dem „reinen" Verschiebebetrieb liegt: Eingang ge-
ssener Züge von der freien Strecke, Auflösung, Zusammen-
ung zum Ausgang nach der freien Strecke. Nicht einge-
ssen in die bewegten Wagen sind die lediglich abgesetzten
en, d. h. Wagen, die von der Maschine an Ort und Stelle ge-
ht werden. Sie wurden gelegentlich zahlenmäßig ebenfalls
estellt, um das Bild des Bewegungsvorganges zu erschöpfen.
den Jahresdurchschnitt kann man danach für die gesamte
ge täglich bei einem Eingang von 800 Zugwagen rechnen:
abgelaufene, 4400 abgestoßene Wagen und 1600 abgesetzte
en, also ein Verhältnis von rd. 1 : 1½ : 5½ : 2. Der Voll-
digkeit wegen sei bemerkt, daß das Zusammendrücken der
en in den Richtungsgleisen nicht mitgezählt wurde, weder
Stoßarbeit, als welche sie sich teilweise charakterisiert, noch
Arbeit an abzusetzenden Wagen.

6. Die Leistung auf die Einheit.
(Zusammenstellung 6 und 7, Abb. 1.)

A. Die Leistung auf den Kopf des Gesamtpersonals.

ie spätere Erörterungen ergeben, kann man das Personal
s Verschiebebahnhofs in den fast unveränderlichen oder
igstens nur in engeren Grenzen veränderlichen Teil des statio-
n Personals und den entsprechend der Verkehrsdichte ver-
rlichen Teil des Rangierpersonals und des mit der Lokomo-
raft verbundenen Lokomotivpersonals einteilen. Daß das
ionäre Personal nahezu eine Unveränderliche in der Wirt-
ftsrechnung darstellt, liegt an bekannten Gründen. Unsere
nhöfe sind nicht nach dem Gesichtspunkt entworfen, je nach
kehrsdichte diesen oder jenen Teil aus dem Betriebe auszu-
lten. Auf der gegebenen, von einer zum Betriebe des Bahn-
in gewisser Personal-Mindeststärke besetzten Fläche
kelt sich der stärkere oder schwächere Verkehr und Betrieb
indem er die Einheit der Menschenkraft stärker oder weniger
k beansprucht.[2]) Versuche, mit wechselnden Diensteintei-
en einen Ausgleich zu schaffen, verdienen Beachtung.

a sich die wirtschaftliche Ausnutzung eines Verschiebebahn-
daher in erster Linie auf die beiden eigentlich veränder-
en Faktoren, das Rangierpersonal und die Verschiebeloko-
ivdienststunden stützen muß, sind diese beiden Einheiten
r eingehenden Betrachtung unterzogen worden. Bei Be-
nung der Kosten wird auf die Frage des stationären Per-
als im Verhältnis zu dem Gesamtpersonal noch einmal einge-
gen.

B. Die Leistung auf den Kopf des Rangierpersonals.

a) Feststellung der Leistungseinheit.

ie Leistung auf den Kopf des Rangierpersonals pflegt in
sgangswagen ausgedrückt zu werden. Diese Zahl müßte bei
lkommener Anpassung an die Verkehrsstärke stets auf der
ichen Höhe bleiben, wenn die Zahl der Wagenbewegungen mit
der Ausgangszahl sich gleichbleibend vermehren würde. Trifft
diese Voraussetzung nicht zu, dann bietet die Wagenausgangs-
zahl auf 1 Kopf des Rangierpersonals nicht mehr den unbedingt
zuverlässigen Maßstab. Die Untersuchung erstreckt sich daher
auf die drei Fragen: Wie verhält sich die Wageneingangszahl
(= Wagenausgangszahl gesetzt) zur Zahl der Wagenbewegun-
gen? Wie groß ist die Variationsbreite der Wagenausgangszahl
auf 1 Kopf des Rangierpersonals? Wie groß ist die Variations-
breite der Zahl der Wagenbewegungen auf 1 Kopf des Rangier-
personals? Je kleiner die Variationsbreite der beiden letzten
Werte ist, um so mehr wird sich der gefundene Wert seinem
inneren Gehalte nach zum Vergleich eignen. Die erste Frage
wurde in dem letzten Abschnitt des vorhergehenden Teiles be-
antwortet. Es sei nochmals darauf hingewiesen, daß die Dichte
der Arbeit nicht unbedingt abhängig ist von der Wagenausgangs-
zahl.

b) Zahl der Wagen im Ausgang auf einen Kopf des Rangierpersonals.

Die Zahl der ausgehenden Wagen auf 1 Kopf des Rangier-
personals schwankte im Monatsmittel zwischen 21 und 28 Wagen,
betrug im Jahresmittel 25 Wagen und zeigte eine Variations-
breite von 28 %.

Derselbe Maßstab an die einzelnen Tage des Oktober ange-
legt, ergab Unterschiede von 35 und 19 Wagen, wenn man die
Sonntage einschließt, 35 und 25 Wagen auf 1 Kopf, wenn nur
die Werktage betrachtet werden. Im ersteren Falle beträgt die
Variationsbreite 57 %, im letzteren Falle 36 %.

c) Zahl der bewegten Wagen auf einen Kopf des Rangierpersonals.

Im Monatsmittel schwankte die Zahl der bewegten Wagen auf
1 Kopf zwischen 75 und 61 Wagen, mit einem Mittelwert von
69 Wagen und einer Variationsbreite von 20 % gegenüber einer
Variationsbreite von 28 % bei der Wertmessung nach Aus-
gangswagen.

Innerhalb desselben Monats, z. B. des Oktober, wurden
Schwankungen von 87 bis 66 Wagen einschl. der Sonntage mit
einer Variationsbreite von nur 28 % und an den Werktagen
von 79 bis 67 Wagen mit einer Variationsbreite von nur 16 %
festgestellt. Diesen beiden Variationsbreiten von 28 % und
16 % standen in dem gleichen Monat bei der Zahl der Aus-
gangswagen auf 1 Kopf Werte von 57 % und 36 % gegenüber.

d) Vergleich der Ergebnisse.

Die Vermutung, daß die Variationsbreiten der Zahl der be-
wegten Wagen auf 1 Kopf des Rangierpersonals kleiner sein
würden als bei der Wertmessung nach der Zahl der Ausgangs-
wagen, hat sich bestätigt. Es geht aus dem Ergebnis hervor,
daß sich diese Zahl also für die Messung der Leistung des

Zusammenstellung 6.
Leistungszahlen für 1 Rangierkopf.

1	2	3	4	5
Zeitraum	Zahl (der Zugfahrt-Ausgangs-Wagen auf 1 Kopf)	Variationsbreite (der Zugfahrt-Ausgangs-Wagen auf 1 Kopf)	Zahl (der bewegten Wagen auf 1 Kopf)	Variationsbreite (der bewegten Wagen auf 1 Kopf)
Im Mittel der Monatsdurchschnittswerte .	Max. 28 Min. 21 Mittel 25	28%	75 61 69	20%
Im Oktober für alle Tage	Max. 35 Min. 19 Mittel 28	57%	87 66 74	28%
Desgl. nur für Werktage	Max. 35 Min. 25 Mittel 28	36%	79 67 73	16%

[2]) Vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
5 S. 1436. Hesse, „Personalabbau im stationären Dienst" und
6 S. 611. Heinrich, „Über Rationalisierung im Eisenbahn-
riebswesen", Anm. 6 S. 12.

Rangierpersonals in höherem Grade eignet als die Zahl der Ausgangswagen. Es darf andererseits nicht verkannt werden, daß die Feststellung dieser Zahl eine erhebliche Arbeit erfordert.

Zusammenstellung 6 veranschaulicht dieses Ergebnis. Namentlich innerhalb desselben Monats mit annähernd gleicher Verkehrslage bietet die Leistungsziffer aus der Zahl der bewegten Wagen, bezogen auf 1 Kopf des Rangierpersonals, einen trefflichen Maßstab.

C. Die Leistung auf eine Verschiebelokomotivdienststunde.

Die Leistungen der Verschiebelokomotiven wurden nach drei Einheiten gemessen. Einmal wurden die Verschiebelokomotivdienststunden auf die Zugfahrt im Eingang, dann die Wagenzahl im Ausgang auf eine Verschiebelokomotivdienststunde und endlich die Zahl der Wagenbewegungen auf eine Verschiebelokomotivdienststunde bezogen. Dabei werden die hier im Betrieb befindlichen Lokomotivtypen als gegebene Größen angesehen. Die Abhängigkeit der Rangierleistung von der Lokomotivtype wäre einer besonderen Untersuchung wert.

a) Verschiebelokomotivdienststunden auf eine Zugfahrt im Eingang.

Die Feststellung der Zahl der Zugfahrten im Eingang auf eine Verschiebelokomotivdienststunde entsprang dem Gedanken, daß jede Zugfahrt im Eingang, laufe sie nun als Güterzug, Übergabezug, als Fahrt von einem Anschluß oder einer Zusatzanlage ein, in der Regel das Heransetzen einer Verschiebelokomotive erfordert, welcher die Auflösung der eingegangenen Fahrt obliegt. Insofern stehen die Dienststunden der Verschiebelokomotiven in einem Zusammenhang mit den Zugfahrten im Eingang. Dieser Zusammenhang wird um so deutlicher, wenn aus Mangel an Einfahrgleisen jede einzelne eingegangene Fahrt sofort ausgeordnet werden muß, um Einfahrgleise zu räumen.

Die Spanne der Werte ist wieder sehr erheblich, wenn man die unwirtschaftlichen Sonntage in die Rechnung mit einbezieht, die Variationsbreiten der Monatsmittel schwanken mit den Sonntagen zwischen 58 % und 153 %. An den Werktagen jedoch liegen sie zwischen 20 % und 37 %, im Mittel auf 24 %. Die Monatsmittelwerte der Verschiebelokomotivdienststunden auf eine Zugfahrt im Eingang schwankten zwischen 1,11 und 1,40 an sämtlichen Tagen, zwischen 1,11 und 1,28 an Werktagen. Innerhalb des Monats Oktober schwankten die Werte an den Werktagen zwischen 1,04 und 1,43 und betrugen im Mittel 1,21, im Juni zwischen 1,0 und 1,30 Lokomotivstunden auf 1 Zugfahrt, im Mittel 1,17. Im Oktober belief sich die V[…]tionsbreite auf 32 %, im Juni auf 17 %. Die Zahl gibt als[…] Möglichkeit zu einer schnellen Übersicht über den Stand[…] Betriebes.

Zusammenstellung 7.
Leistungszahlen für eine Verschiebelokomotivdienststunde.

1	2	3	4	5	6	7
Zeitraum	Zahl der Verschiebe-Lokomotivstunden für die Zugfahrt im Eingang	Variationsbreite	Wagen im Ausgang	Variationsbreite der Wagenausgangszahl in Zugfahrten	Bewegte Wagen	Variationsbreite der Wagenbewegungen
			auf 1 Verschiebelokomotivst.			
Im Mittel der Monatsdurchschnittswerte	Max. 1,40 Min. 1,11 Mittel 1,23	24%	23 19 21	19 %	64 52 58	20 %
Im Oktober	Max. 1,70 Min. 1,02 Mittel 1,25	54%	28 15 23	57 %	73 53 60	33 %
Desgl. nur werktags	Max. 1,43 Min. 1,04 Mittel 1,21	32%	28 21 23	30 %	63 53 59	17 %

b) Wagen im Ausgang auf eine Verschieb[…]lokomotivdienststunde.

Wie man die Zahl der Ausgangswagen auf einen Kopf[…] Rangierpersonals zu beziehen pflegt, schlägt man die Leis[…] der Verschiebelokomotiven auf eine Verschiebelokomotivdi[…]stunde aus. Hierbei ergab sich im Jahresdurchschnitt [der] Monatsmittelwerte eine Variationsbreite von 19 % und [Lei]stungsgrenzen von 19 bis 23 Ausgangswagen. Innerhalb [e…] Monats ergibt die Betrachtung der einzelnen Tage wieder[…] heblich größere Schwankungen, im Oktober zwischen 15 […] 28 Wagen auf eine Lokomotivdienststunde mit einer Variati[…]breite von 57 % für alle Tage, von 30 % nur für die Werk[…]

c) Bewegte Wagen auf eine Verschiebeloko[mo]tivdienststunde.

Die Zahl der bewegten Wagen ist für die Arbeit der L[…]motiven ebenso wie für die der Rangierer der eigentliche W[…]messer. Auf eine Stunde schwankte die Zahl der bewe[…] Wagen im Durchschnitt der Monatsmittelwerte zwischen[…] und 64 Wagen mit einer Variationsbreite von 20 %. An […] Werktagen des Oktober schwankte die Belastung der Loko[…]tivstunde zwischen 53 und 63 Wagen mit einer Variati[…]breite von 17 %.

d) Vergleich der gefundenen Werte.

Ähnlich wie bei der Errechnung der Leistung auf einen [Kopf] des Rangierpersonals muß auch hier festgestellt werden, […] die Variationsbreite der bewegten Wagen auf eine Lokom[…]dienststunde bei Betrachtung der Schwankungen inner[…] eines Monats wesentlich kleiner ist, als bei der Leistung[…]stimmung nach dem Wagenausgang. Die Zusammenstellu[…] läßt daher erkennen, daß für die tägliche Betriebslage die […] der Wagenbewegungen auf die Einheit bezogen der folgeri[…]gere Maßstab ist. Die Variationsbreite ist innerhalb desse[…] Monats erheblich kleiner als bei den beiden anderen Leistu[…]einheiten.

7. Arbeitsaufwand für den einzelnen Wag[en].

Der Begriff des „Ferngüterwagens“, des „Durchgangsgü[…]wagens“ und des „Nahgüterwagens“ bedarf noch einer […]gültigen Festlegung. Ursprünglich wurde er so ausgelegt, […] die Wagen, welche in den nach den Güterbeförderungs[…]schriften als Ferngüterzüge, Durchgangsgüterzüge und N[…]güterzüge bezeichneten Zügen liefen, entsprechend als F[…] Durchgangs- und Nahgüterwagen anzusehen waren. D[…] wurde die Grenze verschiebetechnisch folgerichtiger nach […] Zahl der Gruppen gezogen und Ferngüterzüge als solche […] 1 bis 2 Gruppen, Durchgangsgüterzüge als solche mit 3 […] 5 Gruppen und Nahgüterzüge als solche mit mehr als 5 Gru[…] festgesetzt. Kürzlich wurde der vereinfachte Vorschlag […]macht, verschiebetechnisch nur noch zwischen Durchgangsgü[…]zügen als Zügen mit 1 bis 3 Gruppen und Nahgüterzügen […] Zügen mit 4 und mehr Gruppen zu unterscheiden.

Es ist nun von Bedeutung, welchen Arbeitsaufwand die […]zelnen Zugwagengattungen im Verschiebedienst erfordern. […]grunde gelegt wurde die letzte Begriffserklärung, da sie[…] dieser Form die Frage sachlich und statistisch mit ein[…] Genauigkeit beantworten läßt.

Geht man von der Auffassung aus, daß man den ganzen B[…]hof mit seinen sämtlichen Zusatzanlagen als wirtschaftliche […]heit auffaßt, und sucht man den Arbeitsaufwand für jeden n[ach] der Strecke ausgehenden Wagen, also den so[…]nannten Zugausgangswagen, zu erfassen, so ergibt sich […]gendes Bild:

ıer von der freien Strecke eingehende Wagen, welcher ıach Umordnung in einem Durchgangsgüterzuge (1 bis 3 Gruppen) den Bahnhof wieder verläßt, erfordert len Arbeitsaufwand 1,0,
ler von der freien Strecke eingehende Wagen, welcher ıach Umordnung in einem Nahgüterzuge (4 und mehr Gruppen) den Bahnhof wieder verläßt, erfordert den Arbeitsaufwand 1,8,
ler von der freien Strecke einlaufende Wagen, welcher einer der Zusatzanlagen des Bahnhofs zugeführt wird, erfordert, bis er wieder beladen oder leer den Bahnhof in einem Durchgangs- oder Nahgüterzuge verläßt, den Arbeitsaufwand . . . . 2,7.

ıßt man nur den abgegrenzten Teil des Bahnhofs ins e, welchen man als den eigentlichen Verschiebebahnhof ichnen kann, und legt die Zugfahrteingangswagen der ınung zugrunde, so erfordert der in einer Zugfahrt mit s 3 Gruppen ausgehende Wagen den Arbeitsaufwand . 1,0,
ɪr in einer Zugfahrt mit 4 und mehr Gruppen ausɪnde Wagen den Arbeitsaufwand . . . . 1,8.

iese Ergebnisse sind aus Zeitaufnahmen gewonnen. Im ßen Durchschnitt ergab sich aus ihnen ein Lokomotivzeitaufd von je einer Minute für einen Wagenausgang und einen geneingang. Diese aus der Zeitmessung gewonnene Überagszahl, vervielfältigt mit dem Wagenausgang und geneingang, ergab unter Berücksichtigung gewisser unverdlicher Stillstände der Rangiermaschinen eine befriedigende be auf die täglich verbrauchte Lokomotivstundenzahl.

8. Zusammenfassung der Ergebnisse.

aßt man die errechneten Werte zusammen, so lassen sich folde Schlüsse ziehen:

. Eine gewisse gesetzmäßige Abhängigkeit der kommenden Arbeit von dem anfallenden Verkehr ist deutlich ennbar. Der betrachtete Bahnhof steht in unmittelbarem ammenhang mit dem Hauptpersonen- und Güterbahnhof, mit em Hafenbahnhof und etwa 20 Anschlüssen. Die Verschiebechinen arbeiten nur zum kleineren Prozentsatz ausschließ- auf dem engeren Verschiebebahnhof, im übrigen teilen sie ı in den Dienst auf dem Verschiebebahnhof und in den Zuzanlagen, werden zu den Überführungsfahrten benutzt und ifen aushilfsweise je nach Bedarf in den nachbarlichen beitsbereich über. Insofern dürfte der Bahnhof zu den Anen gehören, welche in der Vielseitigkeit der Betriebsaufen eine Grenze nach oben bilden. Es kann angenommen rden, daß die gesetzmäßige Abhängigkeit der Grundzahlen ıeinander um so schärfer hervortreten und die Variationsite dieser Werte um so kleiner werden wird, je klarer und deutiger die dem Bahnhof überwiesenen Aufgaben liegen. ofern wird ein Verschiebebahnhof, welcher unter Ausschluß ßerer Arbeiten auf Zusatzanlagen in der Hauptsache Züge bildet, die günstigsten und durchsichtigsten Ergebnisse fern.

2. Wirft man einen Blick auf diejenigen Grundzahlen, deren Schwankungen man in dem vorliegenden Falle als gegeben ansehen muß und mit deren Höhe sich der Leiter abfinden muß, ohne wesentlichen Einfluß auf ihre Größe nehmen zu können: Verhältnis der Zugzahl zur gesamten Zugfahrt-Zahl — Verhältnis der Zugausgangswagen zu den Zugfahrtausgangswagen — Belastung der Zugfahrten[3]) — Zahl der Wagenbewegungen —, so ergibt die Durchrechnung befriedigende Monatsmittelwerte und die Variationsbreite dieser Werte innerhalb eines Jahres liegt zwischen 15 % und 20 %. Man kann sich mit der Tatsache abfinden, daß man in dem Monatsmittel mit rund 20 % Variationsbreite rechnen muß.

3. Bei den der fürsorgenden Tätigkeit des Leiters unterliegenden Werten: Verhältnis der Zahl der ablaufenden Wagen zu den insgesamt bewegten Wagen —, Leistungen eines Kopfes des Rangierpersonals, ausgedrückt in Ausgangswagen oder in bewegten Wagen —, Leistung einer Verschiebelokomotivdienststunde, ausgedrückt in Ausgangswagen oder bewegten Wagen — schwankten die Variationsbreiten der Monatsmittelwerte zwischen 9 % und 28 %. Namentlich bei den Leistungen auf einen Kopf des Rangierpersonals und auf eine Verschiebelokomotivdienststunde wird man sich mit einer Jahresvariationsbreite der Monatsmittelwerte von 20 % abfinden müssen.

4. Die Betrachtung beider Wertgruppen ergibt ein wesentlich anderes Bild, wenn man die Tagesschwankungen innerhalb eines Monats betrachtet, dann bewegen sich die Werte im allgemeinen in Grenzen von 30 % und 60 % Variationsbreite, vorausgesetzt, daß sich die Betrachtung nur auf die Werktage bezieht. Die Sonntage mit teilweiser Arbeitseinschränkung und dem unentbehrlich hohen Stationspersonalstand zeigen ganz abnorme Zahlen und lassen die Variationsbreiten auf 100 bis 200 % anwachsen. Das Ergebnis zeigt, daß man auf die tägliche Erfolgsberechnung nicht verzichten sollte. Denn ein in annehmbaren Grenzen liegendes Verhältnis zwischen Aufwand und Leistung läßt sich nur erzwingen, wenn die einzelnen Faktoren dauernd geregelt werden. Schon der Anlauf in der ersten Monatshälfte pflegt entscheidend für das Schicksal des Monats zu sein.

5. Bei Bestimmung der Leistungseinheit sollte man an der Zahl der bewegten Wagen nicht vorübergehen. Die für die täglichen Schwankungen errechnete Variationsbreite liefert fast halb so große Werte wie die aus der Wagenausgangszahl auf einen Kopf des Rangierpersonals oder einer Lokomotivdienststunde errechnete Variationsbreite. Sie liefert den Beweis, daß eine niedrigere Wagenausgangszahl auf eine Einheit nicht den unbedingten Schluß auf eine weniger große Arbeitsdichte zuläßt, wie umgekehrt eine große Wagenzahl im Ausgang auf eine Einheit nicht den unbedingten Beweis größerer Arbeitsdichte liefert.

[3]) Mit Ausnahme der Züge! Die Achsbelastung der Züge im Ausgang bildet natürlich eine dauernde Sorge des Leiters.

Bücherschau.

— **Hilfsmittel für die Tarifierung.** Die Schwierigkeiten, elche sich bei Anschaffung und Instandhaltung von Tarifbliotheken ergeben, veranlassen den Verkehrsverlag Fritz iegler, Wien V., Blechturmg. 33, zur Herausgabe verschiedener lfsmittel, welche vielleicht einem kleineren Tarifbüro die beit wirklich erleichtern können. Der eine Behelf ist eine artothek der in Österreich, der Tschechoowakei und Ungarn besonders zahlreichen rachtermäßigungen für bestimmte Verkehre. Diese artothekform ist gegenüber dem gehefteten, zur Erleichterung it einem übersichtlichen Sachregister versehenen Buch insorn schon im Nachteil, als man dabei der Gefahr des Verlustes er Verlegens einzelner Blätter ausgesetzt ist. Im besonderen alle wäre dem Herausgeber eine größere Systematik in der zeichnung der Schlagwörter zu empfehlen, da es doch nicht angeht, Holz einmal als Schleifholz unter „S", dann als Brennholz unter „B", Pflaumen, die zur österreichischen Post „Obst" gehören, unter „P" einzureihen.

Eine zweite Neuerung, die Herausgabe von Einklebeblättern zur Einbesserung von Tarifänderungen scheint insofern nicht die „Einführung des Taylorismus in das Tarifbüro" zu bedeuten, wie es der Verfasser behauptet, als die nur einseitig bedruckte Ausgabe der Amtsblätter denselben Dienst erweist, handschriftliche Änderungen jedoch auch bei Rieglers System notwendig sind. — Empfehlenswert ist dagegen die unter dem Namen „Transitkilometer von Europa" erschienene Zusammenstellung der häufigsten Entfernungen der festländischen Bahnen sowie der „Grenzkilometer von Italien", auf Grund der gemachten Stichproben gewissenhafte Bearbeitungen des amtlichen Materials.

Dr. L.

Was kostet das Kubikmeter Leuchtgas?

Von Reichsbahnoberrat **Pontani**, Breslau.

(Schluß.)

Ich komme zu der Betrachtung des Verteilungsnetzes und seines Einflusses auf Gasverbrauch und Gaskosten. Die Gasleitungen auf Bahnhöfen liegen meist schon sehr lange. Ihr Zustand ist allmählich schlecht geworden, so daß ihre Benutzung große Gasverluste mit sich bringt. Obwohl dies erkannt wird, fällt es schwer, die Ausschaltung dieser Gasleitungen durchzusetzen. Es wird daher bei der Umänderung einer Gas-Bahnhofsbeleuchtung in elektrische in den Bericht über die Fertigstellung der elektrischen Beleuchtung stets aufgenommen werden müssen, daß die Gasleitungen totgelegt sind und der Gasbezug sein Ende erreicht hat.

Der Wiederinstandsetzung alter Gaserdleitungen stehen Widerstände verschiedener Art entgegen. Zunächst gehört dazu die Aufwendung großer, heute schwer zu beschaffender Mittel. Bei nur teilweiser Totlegung des Erdrohrnetzes sind die Anfänge der totzulegenden Erdleitungen meist schwer aufzufinden, da seinerzeit die bauenden Stellen selten so viel Personal hatten, um Pläne aufzustellen; wo solche Pläne wirklich bestanden, wurden sie wegen Personalmangels nicht auf dem Laufenden gehalten. Ferner ist zu berücksichtigen, daß viele Bahnhöfe, besonders in den Städten, wo die völlige Trennung des Straßen- vom Zugverkehr nötig war, gehoben wurden. Die Gasleitungen blieben liegen und ruhen jetzt in Tiefen von 6 m und darüber.

Bild 1.

Nach den Erfahrungen, die man an vielen Stellen mit solchen bis 60 Jahre alten Gasrohrleitungen machte, dürften sie nicht beibehalten werden. Beim Aufsuchen der Rohre wird man oft finden, daß der Spaten das Rohr glatt durchschneidet, da es nur noch aus einer dünnen Rostschicht besteht.

Bei der Neuverlegung von Gaserdleitungen ist es daher unbedingt erforderlich, zu prüfen, daß alle Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer der Rohre getroffen sind. Die größten Gefahren für die Rohrleitungen sind wohl der Rost und elektrische Einwirkungen. Nachstehende Ausführungen mögen zur Aufklärung hierüber dienen.

Bis in die 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts nahmen gußeisernen Röhren die erste Stelle ein. Um diese Zeit t das nach dem Röhrenwalzverfahren von Mannesmann her stellte nahtlose Flußstahlrohr und die aus Flußeisenblech h gestellten, spiral- oder längsgeschweißten Röhren mit den g eisernen in Wettbewerb. Heute ist wohl, besonders bei E leitungen, die Verwendung von Schmiedeeisen- oder Stahlröh allgemein üblich, trotzdem zugegeben werden muß, daß un Umständen auch das gußeiserne Rohr für lange Zeit brauchl verlegt werden kann.

Beim Verlegen von eisernen Rohrleitungen allgemein ist f gendes zu beachten:

In feuchten Lehm- und Tonböden werden eiserne Röhren me stark angegriffen, wie zahlreiche Erfahrungen aus der Pra beweisen und das Bild 1 zeigt. Besonders ungünstig ist gi haltiger feuchter Lehmboden. Moorboden ist vielfach v schädlichem Einfluß auf Eisen, da er oft durch Gegenwart v freien Säuren, wie Kohlen- und Schwefelsäuren, mehr oder v niger stark sauer einwirkt. Auch Boden, der Hochofen- u Kohlenschlacke, Kohlenschutt und Asche enthält, ist für Ei ungeeignet, da die in solchen Böden enthaltenen Schwefelv bindungen durch Oxydation leicht freie Schwefelsäure bild die das Eisen zerstört. In aufgefülltem Gelände sind ebenfa nicht selten eisenzerstörende Stoffe enthalten, namentl Schwefelverbindungen, die durch Zutritt von Sauerstoff z Schwefelsäure oxydieren.

Im Boden, der durch menschliche oder tierische Abgänge v auch durch Fabrikabfälle verunreinigt ist, dürfen eiserne R ren nicht ohne weiteres verlegt werden; denn solcher sa haltiger Boden begünstigt die Zersetzung des Eisens in hoh Grade. Böden mit hohem Gehalt von Chloriden, Nitraten u Sulfaten sind demnach für die Verlegung von eisernen Röhr nicht geeignet.

Das beste Mittel gegen Eisenangriffe ist der völlige Ausschl von Feuchtigkeit. Praktisch läßt sich dies bei Rohrverlegung schwer durchführen. Müssen eiserne Röhren in ungeeignet z. B. tonigen, salzhaltigen oder sauren Böden verlegt werd so sind sie zum Schutz gegen Rost mit einem gut aufgetrager dicken Anstrich von Asphalt und dergl. zu versehen; Sta röhren sind außerdem noch mit asphaltierter Jute sorgfältig umkleiden. Als guter Rostschutz hat sich ferner allgemein e sorgfältige Umbettung der eisernen Leitungen mit Sand od feinem Kies in einer Lage von 30—50 cm Stärke bewährt. Au empfiehlt es sich beim Zuschütten der Rohrgräben namentl darauf zu achten, daß für die unmittelbare Umfüllung d eisernen Röhren möglichst verwittertes und bereits völlig a gelaugtes Material, also solches von der obersten Bodenschic oder sonstiges in der Nähe vorhandenes unschädliches Mater verwendet wird. Von alkalisch reagierenden Stoffen, wie Ka usw. wird Eisen nicht angegriffen, im Gegenteil wird sogar e Entrosten bewirkt.

Bei der großen praktischen Bedeutung der Verwendung v eisernen Röhren sei im Auszuge der Bericht des Sonderau schusses für Röhrenfragen des Vereins der Gas- und Wass fachmänner mitgeteilt. (Das Gas- und Wasserfach 1921 Ba 64 H. 24).

G u ß r o h r besitzt infolge seiner Materialbeschaffenheit u seiner größeren Wandstärken eine große Widerstandsfähigk gegen chemische und elektrische Einflüsse und somit eine la jährige Haltbarkeit. Vor allem kann es unter normalen Ve hältnissen und bei guter Bodenbeschaffenheit als besonde widerstandsfähig gegen Rostgefahr bezeichnet werden. E Hauptnachteil des Gußrohres ist seine geringe Sicherheit geg

hgefahr (unter Gleisen). Ein weiterer Nachteil ist die
ung zur Graphitbildung. Diese wird meist veranlaßt durch
Einfluß von Erdströmen, vielfach in Verbindung mit
chter Bodenbeschaffenheit.

i Stahlrohr steht dem Vorzug der Bruchsicherheit die
gere Widerstandsfähigkeit gegen chemische und elektri-
Einflüsse und die größere Rostgefahr als Nachteil gegen-
. Als Rostschutz dient außer Teerung oder Heißasphaltie-
: das Umwickeln mit geteerter oder asphaltierter Jute.

hmiedeeisenrohr besitzt dem Stahlrohr gegenüber
ge seiner physikalischen Eigenschaften nicht im gleichen
e den Vorzug der hohen Festigkeit und der Gleich-
keit. Bezüglich des Rostschutzes gilt dasselbe wie beim
lrohr. Vorzüge sind seine Bruchsicherheit, große Bau-
e und leichtes Gewicht.

euerdings werden lange Leitungen nur geschweißt und da-
Gasverluste vermieden.

or der Neuverlegung von Rohrleitungen hätte erst eine
fung des verbleibenden Teiles des alten Leitungsnetzes zu
lgen, vor allem darauf, ob es noch dicht ist bzw. ob die Ver-
e durch Undichtigkeit ein erträgliches Maß nicht überschrei-
ferner ob die Röhren mit der richtigen Steigung verlegt sind,
aß Wassersäcke vermieden werden und ob sie frostfrei liegen,
die Querschnitte richtig bemessen sind, so daß nicht etwa
ungünstiger Druckabfall besteht. Falls im Innern der Rohre
t- und Naphthalinansätze festgestellt werden, wären sie zu
eitigen. Die Naphthalinreinigung ist wohl bei Eisenbahn-
werken vorhanden, ich habe jedoch beobachtet, daß sie nicht
er benutzt wird.

asuhren mit Wasserfüllung müssen in einem frostfreien
ume untergebracht werden.

ie Eisenbahnverwaltung ist seit Jahren bemüht, durch
arfe Überwachung den Gasverbrauch herunterzudrücken und
r mit Erfolg. Die Dienstvorschrift 281 gibt eine ausrei-
nde Anleitung dafür. Aber die Erfahrung zeigt doch, daß
Gasverluste, vor allem durch zerfressene Rohre sehr groß
d. Wo die Schäden erkannt wurden, ist nicht immer sofort
hilfe möglich gewesen, hauptsächlich durch Mangel an Mit-
, denn das Durcharbeiten der Rohrnetze und die teilweise
neuerung verschlingt große Summen.

Die Gasverluste sind gerade in kleinen und mittleren Anlagen
Grund für die Unwirtschaftlichkeit. Nicht unerwähnt soll
iben, daß auch die Gasmesser vielfach schlecht anzeigen.

Die Statistik der Gasanstalten zeigt, daß die Gasverluste im
ufe der Zeit immer mehr nachgelassen haben, z. B. hatten
Berliner städt. Gaswerke, nachdem sie 1858 einen durch-
nittlichen Gasverlust von 19 % feststellten, im Jahre 1910
r noch 4 %. Als normalen Gasverlust kann man 4—5 % für
dtische Anlagen ansehen

Bei der Eisenbahn wird der Gasverlust durchweg höher als
% sein, infolge der schwierigen Bodenverhältnisse, z. B. Rohr-
rlegung unter Gleisen und im aufgeschütteten Boden, wodurch
cht Lockerungen der Rohrverbindungen oder Rohrbrüche ent-
hen.

Neben den Gasverlusten durch undichte Rohrleitungen seien
ch erwähnt die an den Gasbehältern, Schiebern, Anschlüssen,
hnen und Lampen sowie die durch irrtümlich oder betrüge-
sch hergestellten Leitungen entstehenden.

Beim Pressen des Gases vermehren sich die Verluste mit der
rucksteigerung und mit der Vielseitigkeit der Behandlung,
e Transport, Umfüllen, Einfüllen in die Gasbehälter der
agen und der Undichtigkeit der Leitungen am Wagen selbst.

Die sog. scheinbaren Gasverluste bestehen in der Verände-
ng des Volumens und Heizwertes durch das Schwanken der
emperatur, des Druckes und des Wassergehaltes des Gases und
in zeitlichen Unterschieden in der Ablesung. Sie gleichen sich
in größeren Zeiträumen aus.

Welchen Einfluß die Gasverluste in langen Leitungen haben
können, dafür nachstehendes Beispiel:

Ein mir bekanntes Gaswerk versorgte ein Gebiet, das etwa
3 km ausgedehnt war. Die Jahreserzeugung des Werkes betrug
200 000 cbm, der gemessene Leitungsverlust 24 000 cbm. Die Er-
zeugungskosten des Gases stellten sich auf 19,5 ₰/cbm. Es
gingen im Jahre 24 000 × 19,5 ₰ = 4680 ℳ durch Undichtig-
keiten im Rohrnetz verloren und der Preis des Gases erhöhte
sich hierdurch auf rd. 22 ₰/cbm am Gasmesser.

Abhilfe konnte nur durch die Stillegung des Gaswerkes ge-
schaffen werden, nachdem von dem städtischen Gaswerk die
Gasversorgung für rd. 11 ₰/cbm zugestanden wurde. Die Stadt
ging mit 13 neuen Anschlüssen, die sie kostenlos herstellte,
von ihrem Rohrnetz in das Reichsbahnnetz. Der größte Teil
des bahneigenen Erdrohrnetzes, besonders die langen Zufüh-
rungsleitungen, konnte totgelegt werden. Diese Arbeiten und
die Wiederherstellung der noch benötigten Rohrleitungen er-
forderten einen Aufwand von 5000 ℳ. Der letzte Posten ließ den
Gaspreis etwas ansteigen und zwar um rd. 0,6 ₰/cbm. Außer
einem ganz geringfügigen verbleibenden Leitungsverlust trat
jedoch keine weitere Verteuerung ein.

Es kam bei dieser Entscheidung allerdings auch noch die
Überlegung hinzu, daß Gaserzeugungsanstalten wie die vor-
genannten heute mit großen Anlagen nicht mehr in Wettbewerb
treten können und der Gaspreis zu hoch wird.

Als es in den Kriegsnöten darauf ankam, möglichst an Kohlen
zu sparen, haben umsichtige Männer die Gesichtspunkte zu-
sammengestellt, die für eine sparsame Verwendung von Gas
und Elektrizität maßgebend sind. Neben den oben gegebenen
Hinweisen, billig zu erzeugen, ist es auch heute noch und wird
es für die Zukunft dringend notwendig sein, im Verbrauch
unserer Energieformen vorsichtig zu sein und damit mittelbar
an Kohlen und an Volksvermögen zu sparen. Diese Frage führt
zu den Gasgeräten, mit denen gekocht, beleuchtet oder geheizt
wird. Diese Geräte müssen so gestaltet sein, daß das gesteckte
Ziel der Erwärmung oder Beleuchtung mit möglichst wenig Gas
erreicht wird, daß der spezifische Verbrauch also gering ist.

Der Gasverbrauch und infolgedessen die Kosten für einen be-
stimmten Wärmeeffekt hängen von der Vollkommenheit dieser
Geräte ab. An solchen kommen neben Brennern für die Be-
leuchtung hauswirtschaftliche Einrichtungen, z. B. Gasherde,
Bügeleisen, Heizöfen, Heißwasserbehälter und ferner indu-
strielle Öfen aller Art in Frage. In diesen Einrichtungen
wirkt das Gas nicht als Leuchtgas, sondern als Heizgas und
setzt gewisse Körper in hohen Glühzustand, die bei den Be-
leuchtungseinrichtungen ein hellstrahlendes Licht geben. In
anderen Fällen, z. B. im Bügeleisen, wirkt die nicht entleuchtete
Flamme in vielen kleinen Flämmchen verteilt. Im Gasherd ist es
wieder die entleuchtete Flamme, die Wärme gibt. In beiden Fällen
sowie auch bei Heißwasserbereitung, ist es die direkte Ein-
wirkung der Flamme auf die zu erhitzenden Teile, bei indu-
striellen Öfen bedient man sich der Zwischenwirkung der
feuerfesten Ofenauskleidung, die auf hohe Glut gebracht ihre
Wärme durch Einstrahlen auf den Ofeneinsatz überträgt. Alle
Brenner usw. müssen einreguliert werden und zwar nach der
Gaszusammensetzung und dem Heizwert, jenachdem man reines
Steinkohlengas oder das neue Einheitsgas hat. Sorgfältige und
verständnisvolle Behandlung bestimmen in erheblichem Maße
Gasverbrauch und Kosten. Es gibt noch eine Menge unwirt-
schaftlicher Brennereinrichtungen im Handel, z. T. Ladenhüter,
z. T. erst in neuester Zeit hergestellt, aber die aufklärende
Tätigkeit berufener Stellen und der Sparzwang in der Kriegs-
zeit hat einen günstigen Wandel geschaffen. Wenn man sich
heute bei der Beschaffung von Gaslampen, Herden und Öfen an
bewährte Firmen wendet, kann man hoffen, Gas sparende und
im Betriebe billige Geräte zu bekommen. Solche Anschaffung
wird sich in kurzer Zeit bezahlt machen. Daneben ist es zweck-

mäßig, die vorhandenen auf günstige Heizwirkung untersuchen und gegebenenfalls umbauen zu lassen. Auffällig ist die Rückständigkeit in der Gasbeleuchtung, obwohl es heute möglich ist, sie mit geringem Aufwand für Verbesserungen so vollkommen zu gestalten, daß sie der elektrischen Beleuchtung fast nichts nachgibt.

Sorgfältige Unterhaltung der Gas verbrauchenden Einrichtungen und ihre Kontrolle ist ebenfalls sehr wichtig, um die Kosten der Gasverwendung niedrig zu halten. In der Öffentlichkeit merkt man von den Sparsamkeitsgrundsätzen, die uns im Kriege über die schwierigsten Zeiten hinweggeholfen haben, wenig. Straßen, Schaufenster und Saalbeleuchtungen erstrahlen in einer auch in Friedenszeiten nicht gekannten Helligkeit und die Spalten der Tageszeitungen sind voll von unzufriedenen Stimmen und Vorwürfen, daß immer noch eine die Stadtverwaltung oder andere öffentliche Stellen — auch die Reichsbahn fehlt dabei nicht — schwer belastende Finsternis herrscht. Wir dürfen uns bei der Reichsbahn von diesem Lichttaumel nicht hinreißen lassen, es kann für uns nur das gesunde Verhältnis zwischen Einnahme und Ausgabe maßgebend sein. Mit den vorhandenen geringen Mitteln müssen wir versuchen, das Beste zu erreichen, aber über das Notwendigste nicht hinauszugehen. Es ist angesichts der schweren Zeiten gut, sich der warnenden Stimmen und Ratschläge zu erinnern, die im Kriege die Einschränkung des Gas- und Elektrizitätsverbrauchs mit bestem Erfolge durchsetzten. Von öffentlichen Stellen aus sind heute diese Stimmen verstummt. Uns quält der Mangel an Kohlen nicht mehr und für die Städte liegen die besten Einnahmequellen in einem großen Verbrauch an Gas und Elektrizität. Auf das „Sparen im Gasverbrauch" weisen eigentlich nur noch die Firmen hin, welche verbesserte Gasverbrauchsgeräte verkaufen möchten. Im Jahre 1917 hat die Zentrale für Gasverwertung e. V. Berlin „Praktische Ratschläge für die Behandlung der Gasglühlichtbrenner und Gaskochbrenner" herausgegeben, die allgemein verständlich gehalten sind, veröffentlicht in: R. Uber, Die Ersparnisse an Gas und Elektrizität, Berlin 1915, Karl Heimanns Verlag. Sie lehren die Behandlung des stehenden und hängenden Gasglühlichts, die richtige Einregulierung von Gas und Luft und machen mit Gründen für die auftretenden Störungen in der Beleucht (Wasser in der Leitung, Wassermangel im Gasmesser, V stopfungen der Brenner) bekannt. Ebenso lehren sie die Re gung, Instandhaltung und richtige Einregulierung der Gaskoch die nur richtig brennen, wenn sie eine blau-violette Flamme einem scharf begrenzten blaugrünen Kern haben. Den Sch dieser Anleitungen bildet die Antwort auf die Frage, wie sp ich Gas. Hierhin gehört die Verwendung des Rippenringes, Umstellung von Ankochen auf Fertigkochen, die Kochkiste, Ausnutzung der Herdplatte, die Verwendung von dünnwandig flachen Gefäßen mit Deckel statt hoher schmaler und offe Gefäße. Schließlich ist zu beachten, daß man das Gas nur lange strömen läßt, als es tatsächlich gebraucht wird.

Bei einiger Aufmerksamkeit wird man ähnlich wie bei Betrachtung des Verlaufs der elektrischen Energie von der Üb nahmestelle vom Stromlieferer bis zur Glühlampe oder z Motor auch hier die Verteuerung des Gases von dem G messer am städtischen Netz oder von der eigenen Gasanst bis zum Glühstrumpf, dem Gaskocher oder dem Industrieo. alle Verluste an Druck oder Mängel gegebenenfalls auch Änderungen in der Gaszusammensetzung bei langen Leitung erkennen. Es ist dies erheblich einfacher als bei der elekt schen Stromverteilung. Es ist wichtig, diese Verluste du bildliche Darstellungen so vor Augen zu stellen, daß sie s auch dem unaufmerksamen Beobachter deutlich einprägen und erkennt, wie die Gasverteilung abzuändern oder die Gasappara zu behandeln sind, um den Verbrauch auf ein Mindestmaß bringen. Bei der Beleuchtung der Bahnhöfe gibt schon ei tabellarische Zusammenstellung wertvolle Aufschlüsse und Schlüssel zu Verbesserungen. Nachstehend sind Vorschlä für die tabellarische und bildliche Darstellung gemacht, geben die Möglichkeit, zu beurteilen, wo Fehlerquellen bes hen und wie sie zu beseitigen sind, oder wenn ihre Abstellu nicht möglich ist, in anderer Weise für Besserung zu sorgen

Nach meinen Beobachtungen sind noch recht alte Beleu tungsanlagen vorhanden (bis auf 1863 zurückgehend). I meisten liegen zwischen 1900 und 1910. Die Gasverluste sind

Bahnhof	Einrichtungsjahr	Bezugswerk	Jahresverbrauch cbm	Preis für 1 cbm ₰	Länge der Hauptverteilungsleitungen m	Anzahl der Stichleitungen	Zahl der Lampen	Zahl der Brenner	Verluste in der Gesamtleitung im Jahre	Verluste in der Gesamtleitung in %	Anlagekosten M	Einfluß der Anlagekosten auf den cbm-Preis ₰	Unterhaltungskosten M	Einfluß der Unterhaltungskosten auf den cbm-Preis ₰	Einfluß der Leitungsverluste a. d. cbm-Preis ₰	Verteuerung durch Sp. 13, 15 u. 16 ₰	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
A-dorf									1925 1926 1927								
B-hausen									1925 1926 1927								

0,15 M
Übernahmepreis
0,17 M
Einfluß durch Anlagekapital-Dienst
Einfluß des durchschnittlichen Verlustes
an der Lampe
0,21 M
am Kocher
am Härteofen

allgemeinen um so größer, je älter die Anlagen sind. Die V tragspreise und die Anlagekosten der Beleuchtungseinrichtung sind sehr verschieden. Danach schwanken auch die Kosten d Gases an der Verwendungsstelle stark. Im Breslauer Bezi habe ich solche zwischen 17 und 57 Pf. festgestellt. Hohe V tragspreise haben bei geringerer Entnahme weniger Bedeutu bei hohem Verbrauch dagegen große. Manche, besonders älte Anlagen haben bei ganz niedrigem Verbrauche so hohe E richtungskosten verursacht, daß ihre Einrichtung nur dadur begründet ist, daß eine billigere Beleuchtung seinerzeit nic möglich war. Diese wird man möglichst bald in elektrische A lagen umwandeln. Danach wird man die Anlagen mit groß Gasverlusten stillegen. Es ist dabei allerdings zu erwägen, der Einfluß des heute schwer zu beschaffenden Neukapit nicht die Verteuerung durch Gasverluste überschreitet und m sich nicht lieber entschließt, was durchaus möglich ist, mit

en Mitteln die Gasbeleuchtung zu verbessern und sich somit
ı einige Jahre zu behelfen.

›im Übergang zur elektrischen Beleuchtung glaubt man oft
Gasleitungen für diejenigen Stellen nicht entbehren zu
ıen, bei denen das Gas zum Kochen benutzt wird. Es wird
die Dienstwohnungen vielfach möglich sein, wo sie an
tischen Straßen liegen, sie mit kurzen Zuleitungen an das
tische Netz anzuschließen und etwaige Gasverluste dem
ıstwohnungsinhaber zuzuweisen. Einzelne über den Bahn-
verteilte Kocher in den Betriebswerken, im Stellwerk oder
Güterabfertigungen sind an lange verlustreiche Leitungen
›schlossen. Diese Leitungen sind tot zu legen und die Gas-
ıer durch elektrische zu ersetzen, die zwar an sich etwas
·er im Verbrauch, aber in neuester dauerhafter Aus-
·ung zuverlässig und sehr brauchbar sind und jedenfalls
.schaftlicher als Gaskocher, weil sie nicht mit den
verlusten belastet sind wie diese. Wieweit die Überwachung
Verbrauchs durch Zähler möglich ist, wäre von Fall zu
. zu entscheiden.

ines besonders sorgfältigen Vorgehens bedarf es, wenn das
von der Übernahme an der Gasanstalt bis zur Verwendung,

Graphische Darstellung der beiden Gasmesserablesungen.

Bild 2.

ht durch feste Leitungen geführt wird, sondern der Gas-
nsport durch bewegliche Zwischenbehälter erfolgt, wie z. B.
der Wagenbeleuchtung durch Ölgas, bei welcher das Gas
ecks billigerer Beförderung auf hohen Druck gebracht und
· der Verwendung wieder entspannt werden muß. Eine Gas-
ßpumpe entnimmt das Gas aus der Glocke und drückt es auf
kg/cm² in feste Behälter. Aus diesen wird es in die Kessel-
gen mit gleichem Druck oder auf 10—11 kg/cm² entspannt um-
üllt. Die Kesselwagen machen ihren Lauf, der mit sinken-
n Drucke mehrere Tage dauert. Auf dem Wagenbildungs-
ınhofe wird das Gas in einen ortsfesten Kessel überführt, ent-
der durch Überströmenlassen bis zum Druckausgleich oder
rch Leerpumpen mittels Überfüllpumpe. Das letztere ist un-
lingt vorzuziehen, weil sonst der Kesselinhalt mit 5—6 at
uck den ganzen Weg vergeblich zurücklegt und die an sich
ıen Beförderungskosten dieser Restmenge auf den Nutz-
rbrauch verteuernd wirken.

Untersuchungen über die Verluste bei dem mehrfachen Über-
len und während der Beförderungszeit sind im Gange. Über
: Verluste in den Gasbehältern der Wagen, den Gasschläuchen,
n Gasleitungen in den Wagen und den Düsen liegen schon
ıtersuchungsergebnisse von der RBD. Stuttgart vor, der ersten,
elche eine Ölgasanstalt in Betrieb nahm.

Sie zeigen unter 1500 mm Druck ausgeführt an sich schon
ıen um 14 % höheren Verbrauch gegenüber der unter 45 mm
S Druck stehenden Gaszählung der Gaslieferin. Zudem ist der
·itungsverlust an den Wagen je nach dem Zustand dieser
:itungen zum Teil zwar gering, zum Teil aber auch recht
beträchtlich, ebenso der Verlust in den Füllschläuchen, so daß
auch hieraus der Schluß zu ziehen ist, daß eine einwandfreie
Gasverteilungsanlage im Wagen und bester Unterhaltungszu-
stand ebenso wie die Beschaffung dichter Schläuche und ihre
gute Unterhaltung von größter Wichtigkeit ist und zwar umso-
mehr gegenüber Steinkohlengas, als der größere Verbrauch des
letzteren an den Düsen ein günstigeres Verhältnis zwischen Ver-
lust und Nutzverbrauch ergibt.

Auch hier kann ein Schaubild, welches die Verteuerung des
Gases von der Übernahme bis zur Verwendungsstelle in einer in
die Augen springenden Weise aufzeigt, allen für die Gasver-
wendung verantwortlichen Bediensteten das Gewissen schär-
fen und den Ansporn zu einer rechtverstandenen Sparsamkeit
geben.

In Ergänzung des oben in dem Abschnitt über die Abhängig-
keit des Preises vom Heizwerte Gesagten, sei hier noch ein
Nachwort gebracht. Soll der Gaspreis in Abhängigkeit vom Heiz-
wert treten, so müssen die Heizwertschwankungen in Beziehung

Heizwertdiagramm nebst darüber liegendem Schema, das den stündlichen Gasverbrauch darstellt.

Bild 3.

zu denjenigen Gasmengen gebracht werden, die mit dem schlech-
teren oder besseren Heizwert den Gasmesser durchlaufen haben.
Der Versuch einer solchen Verrechnung ist in einem kürzlich
mit den städtischen Gaswerken in Breslau abgeschlossenen Ver-
trage gemacht worden, der bestimmt, daß das Gas mit dem
Heizwert zwischen 4500 und 4700 kcal. zum Vertragspreise be-
zahlt werden soll, daß ferner der Gaspreis bei einem Heizwert
über 4700 und unter 4500 bis herab zu 4200 kcal. im gleichen Ver-
hältnisse zu dem Steigen und Sinken geändert werden, bei Gas
unter 4200 kcal. aber in doppeltem Verhältnisse sinken soll.

Um die Grundlage für diese Verrechnung zu schaffen, wurde
durch stündliche Ablesung der Verlauf des Tagesverbrauchs am
1. und 15. eines Monats in einer Schaulinie, Bild 2, aufgezeich-
net und diese dann durch eine zweite vereinfacht, deren Verlauf
sich auf den stündlichen Durchschnittsverbrauch aufbaut; Bild 3
unten. Stundenzahl mal dem jeweiligen Koeffizient muß also
wieder 24 ergeben. Über dieser zweiten Schaulinie wurde das
Heizwertdiagramm des Heizwertschreibers aufgezeichnet und
sodann eine berichtigte Gasmenge errechnet, die mit dem Nor-
malpreis für das Gas zwischen 4500 und 4700 kcal. bezahlt wird.

Es werden drei Schaulinien im Jahr nötig werden, für Som-
mer, Winter und Übergangszeit. Das nachstehende Beispiel
wird den Vorgang verdeutlichen. Es sieht etwas verwickelt
aus, aber nur deshalb, weil sämtliche Möglichkeiten der Heiz-
wertschwankung erfaßt sind. In Wirklichkeit werden, da sich
die Gasanstalten, für deren Betrieb diese Kontrolle recht wert-
voll ist, um gleichmäßiges Gas bemühen, Unregelmäßigkeiten
seltener vorkommen.

Beispiel:

Annahme: Monatlicher Gasbezug $V_m = 45\,000$ cbm,
Anzahl der Monatstage $= 30$.

Berechnung:

$$V_r = V'_0 + V_1 + V''_0 + V_2 + V''_0 + V_3 + V_4$$

$$= \frac{V_m}{30 \cdot 24} \cdot 4 \cdot 0{,}5 + \frac{4380}{4500} \cdot \frac{V_m}{30 \cdot 24} \cdot (2 \cdot 0{,}5 + 9 \cdot 1{,}4 + 1 \cdot 1)$$

$$+ \frac{V_m}{30 \cdot 24} \cdot 1 \cdot 1 + \frac{4740}{4700} \cdot \frac{V_m}{30 \cdot 24} \cdot 3 \cdot 1 + \frac{V_m}{30 \cdot 24} \cdot 0{,}5 \cdot 1$$

$$+ \frac{V_m}{30 \cdot 24} \cdot \frac{4280}{4500} \cdot 1{,}5 \cdot 1 + \frac{V_m}{30 \cdot 24} \cdot \frac{3740}{4500} \cdot 2 \cdot 0{,}7$$

$$V_r = \frac{V_m}{30 \cdot 24} \cdot \left(2 \cdot \frac{4380}{4500} \cdot 14{,}6 + 1 + \frac{4740}{4700} \cdot 3 + 0{,}5 + \frac{4280}{4500} \cdot 1{,}5 + \frac{3740}{4500} \cdot 1{,}4\right)$$

$$V_r = 62{,}05 \cdot 23{,}4 = 1462{,}5 \text{ cbm}$$

Ich bemerke hierzu, daß bei V_4 der eingesetzte Heizw[ert] von 3740 WE gegen den tatsächlich registrierten nach folg[ender] Formel ermittelt ist, die den Bestimmungen im Vertrag[e ent]spricht.

$H = h - (h - h_1)$ 2 oder 2 $h_1 - h$, wobei h den Heizwer[t] 4500 WE und h_1 den registrierten Heizwert darstellt.

Aus dem Beispiel ergibt sich, daß die Reichsbahn an[d] der Berechnung zugrunde gelegten Tage statt der gelie[ferten] 1500 cbm nur 1462,5 cbm zu bezahlen hätte.

Die Rechnung muß an allen Tagen durchgeführt werd[en], denen eine Abweichung im Heizwert aufgetreten ist, un[d] der Gasanstalt muß sofort die Verständigung über die Üb[erein]stimmung der Ablesung mit dem Heizwertschreiber der A[...] herbeigeführt werden.

Rationalisierung im Verkehrsdienst.

Von Geh. Regierungsrat Reichsbahndirektor **Sommerlatte**, Berlin.

(Schluß.)

Von der Rationalisierung der menschlichen Arbeit im Verkehrsdienst durch ihre Erhaltung und Erhöhung komme ich nun zur Rationalisierung auf technischem Gebiet, d. h. zum Ersatz menschlicher Arbeit durch erhöhte Ausnutzung mechanischer Einrichtungen und dadurch herbeigeführte Leistungssteigerung.

Zunächst im Bürodienst:

1. Der Siegeslauf der Schreibmaschine ist bekannt. Während früher ein fleißiger Kanzleibeamter während seiner Dienstzeit täglich bei guter Leistung 24 Seiten mit der Hand schrieb, vermag jetzt eine tüchtige Stenotypistin es bis zu 35 und 40 Seiten Tagespensum mit der Schreibmaschine zu bringen. Außerdem kann sie bis zu 6 Durchschläge auf einmal fertigen. Über die dadurch erzielte Schnelligkeit in der Bearbeitung des Schriftwechsels und damit verbundene Wirtschaftlichkeit braucht nichts weiter gesagt zu werden. Abgesehen von der Erledigung des laufenden Schriftwechsels werden auf größeren Abfertigungen auch Verrechnungskarten mit der Schreibmaschine hergestellt. Es handelt sich dabei um Maschinen mit besonders langer Walze und Zählwerken. Der die Maschine bedienende Beamte braucht zur Herstellung einer Verrechnungskarte nur noch die Hälfte der Zeit als bei handschriftlicher Anfertigung. Durch Heraufsetzung der Solleistungen der zu bearbeitenden Frachtbriefe von 55 auf 65 täglich wird eine Personalersparnis erzielt, die dazu drängt, von der Benutzung derartiger Schreibmaschinen im Abfertigungsdienst im weitesten Umfange Gebrauch zu machen.

2. Man ist im Verkehrsdienst mehr und mehr dazu übergegangen, Rechenmaschinen zu benutzen. Ihre Verwendungsmöglichkeit im Abfertigungsdienst ist äußerst vielseitig. Sie findet zu folgenden Zwecken Verwendung:

a) zum Aufrechnen der Frachten und Nachprüfen der Versandbücher;
b) bei dem Gedingerechnen zur Feststellung der Gedingegewichte an der Hand der Frachtbriefe;
c) zum Aufrechnen der Verrechnungskarten, soweit diese nicht bereits durch die vorhin erwähnte besondere Maschine erledigt werden;
d) zum Aufrechnen der Versand- und Empfangsbücher;
e) zur Herstellung der Tagesauszüge;
f) zur Feststellung der Tageseinnahmen der Güterkassen;
g) zur Führung der Stundungsbücher;
h) zum Nachprüfen von Wirtschaftlichkeitsberechnungen;
i) für Lohnrechnungen usw.

Die Hauptvorteile der Rechenmaschinen sind Sicherheit, Deutlichkeit und Schnelligkeit, Eigenschaften, die namentlich im Abfertigungsdienst mit seiner eiligen Arbeitserledigung besonders bedeutungsvoll sind. Abgesehen von diesen Vorteilen h[at] auch die Rechenmaschinen überall zu Personalersparnisse[n ge]führt.

Kurz erwähnt seien noch „Paginiermaschinen“ z[ur] Vornumerierung der Versandbücher, die gute Erfolge [ge]zeitigt haben zur Vermeidung von Unregelmäßigkeiten bei [der] Eintragung der Frachtbriefe in die Versandbücher, die nach A[n]nahme- und Ladeschluß meist mit größter Eile geschieht.

Die Registrierkassen (Zählkassen), wie sie im B[...] Stettin im Gebrauch sind, habe ich bereits vorhin erwähnt.

Der Vollständigkeit wegen seien auch die auf großen G[üter]abfertigungen in Gebrauch befindlichen „Rohrpost[an]lagen“ angeführt. Ihre Benutzung erspart zahlreiche B[oten]gänge und beschleunigt erheblich die Abfertigungsarbeit.

Beim Fahrkartenverkauf sind besonders ratio[nelle], d. h. mit gutem wirtschaftlichen Erfolge arbeitende maschi[nelle] und mechanische Einrichtungen in Gebrauch. Während [man] früher nur den kleinen Verkaufsschrank kannte, der s[päter] durch den doppeltflügeligen Verkaufsschrank mit we[sentlich] größerem Fassungsraum ersetzt wurde, ging man schon [vor] längerer Zeit dazu über, neben dem Schalterverkauf Auto[maten] auf den Bahnsteigen für Fahrkarten und Bahnst[eig]karten aufzustellen, die zum Teil zum Einwurf verschiede[ner] Geldstücke eingerichtet waren und auch Wechselgeld zur[ück]gaben.

Durch den Krieg und die Inflationszeit waren in dieser [Ent]wicklung gewisse Stillstände eingetreten (Mangel an Hartg[eld]), die aber hoffentlich bald wieder völlig ausgeglichen sind. [Bei] größeren Fahrkartenausgaben sind Fahrkartendruckmasch[inen] in Gebrauch, die mit der Hand betrieben werden und eine wes[ent]liche Verbesserung gegenüber dem Schrankverkauf darste[llen]. Nicht nur verursacht die Verwaltung eines Schalters mit [...] bis 2000 verschiedenen Fahrkarten, die einen beträchtli[chen] Geldwert darstellen, sehr viel Arbeit, sondern belastet auch [den] Aufsichtsbeamten mit großer Verantwortung, um so mehr, [als] eine vollständige Sicherung gegen unbefugte Entnahme [ein]zelner Karten kaum möglich ist. Die Beaufsichtigung des Schal[ter]druckers verlangt lediglich den sicheren Verschluß der [Ma]schine selbst, sowie der Druckplatten, welche natürlich kei[nes]falls dem die Maschine bedienenden Verkäufer zugänglich [sein] dürfen.

Für den Fahrkartenverkauf aus den Schränken sind folge[nde] Vorarbeiten nötig:

1. Anforderung der Fahrkarten;
2. Druck der Karten in einer Druckerei;
3. Kontrolle der eingehenden Karten und Führung der [Be]standbücher;

; Verwaltung der Bestände;
, Schalteraufnahme;
; Abrechnung der verkauften Fahrkarten, Fahrkartenausgabebuch, Vierteljahresrechnung.

'e diese Personal, Zeit und Geld kostenden Arbeiten fallen ier Benutzung der Schalterfahrkartendrucker fort. Bei tritt nur der Druck der Fahrkarten durch die Maschine, der eigentliche Verkauf als Tätigkeit in Erscheinung. Das n des Verkaufstages wird beim Druck bereits mit aufge-. Bei jedem Druck registriert die Maschine auf 2 verschie-Streifen die verkaufte Fahrkarte und den Preis. Der Aufungsstreifen läuft frei heraus, der zweite Streifen ist verssen und für den Verkäufer unzugängig. Lediglich der tstellenleiter hat den Schlüssel, der Zugang zu dem Kontreifen ermöglicht. Nach beendetem Verkauf wird auf der nine die Gesamtsumme der auf dem Aufrechnungsstreifen ckten Beträge, d. h. das Kassensoll, festgestellt. Stimmt rrechnete Summe mit den Einnahmen überein, so ist der äufer entlastet. Beim Schrankverkauf setzt die Hauptt erst nach Schluß des Fahrkartenverkaufes ein, die aus teraufnahme, Tagesabschluß, Selbstrevision und Viertelsrechnung besteht.

Maschine bietet ferner folgende Vorteile:

die sichere Kontrolle der verkauften Fahrkarten;
Raumersparnis bei Aufstellung gegenüber großen Fahrkartenschränken;
ununterbrochene Schalteröffnung, da Übergabe von Fahrkartenbeständen nicht stattzufinden braucht;
unbeschränkte Druckmöglichkeit jeder Fahrkartensorte;
das Drucken der nur tastächlich zum Verkauf gelangenden Fahrkarten.

r besonderen Hervorhebung des wirtschaftlichen Arbeitens Schalterfahrkartendruckers seien einige Zahlen angeführt:

f sieben großen Fahrkartenausgaben des Bezirks der nsbahndirektion Essen wurden während eines Jahres (1921) 102½ Beamten 24 530 000 Fahrkarten verkauft. Es entn somit auf einen Verkäufer jährlich rd. 240 000 mit der hine verkaufte Fahrkarten. In demselben Jahre wurden ier großen Fahrkartenausgaben, die lediglich mit Verkaufsinken arbeiteten, nämlich: Berlin Anhalter Bhf., Berlin . Bhf., Dresden Hbf. und Frankfurt (M) 18 855 000 Fahren verkauft, für deren Ausgabe, Abrechnung usw. 210 Benotwendig waren. Auf einen dieser Verkäufer entfallen ich somit rd. 90 000 aus dem Schrank verkaufte Fahren.

e Ausgabekosten für die Schrankkarten werden einschließder Druckkosten auf je 48,44 Pf. berechnet, während die en einer verkauften Maschinenkarte nur 16,66 Pf. betragen. in tritt bei jeder Karte, die mit der Maschine gedruckt wird, Ersparnis von 31,78 Pf. ein. Die Personalersparnis, die weisbar durch Benutzung von Fahrkartendruckmaschinen lt wird, beträgt nach Überzeugung der Reichsbahnverwalmindestens 25 % gegenüber dem früheren Stande. Diese schaftliche Verwendung der Maschine bietet für die Reichs-einen großen Anreiz, möglichst viele Fahrkartenausgaben, denen ein größerer Verkehr stattfindet, damit auszurüsten.

nen weiteren bedeutsamen Fortschritt auf dem Gebiete der kartendruckmaschinen brachte der zur Zeit auf einigen iner Bahnhöfen der Stadt- und Ringbahn aufgestellte ektrische Fahrkartendrucker der AEG". Er ur glatten Bewältigung eines Massenverkehrs hervorragend gnet. Durch einmaligen Druck auf einen Knopf vollziehen bei der Maschine folgende Vorgänge:

eine bereits gedruckte und deutlich ablesbare Fahrkarte wird abgeschnitten und fällt durch eine Öffnung auf den Schaltertisch;
eine zweite, ebenfalls schon gedruckte Fahrkarte schiebt sich in die Lage zu a);
eine dritte Fahrkarte wird gedruckt.

Die Schnelligkeit des Fahrkartendruckes ist außerordentlich groß. Es können in der Minute unter Benutzung eines einen vollständigen Druckapparat enthaltenden Elementes, der durch den Druckknopf in Bewegung gesetzt wird, bis 200 Karten einer Relation gedruckt werden. Durch gleichzeitiges Benutzen mehrerer Elemente mit anderen Relationen läßt sich diese Zahl ohne weiteres um ein Vielfaches erhöhen. Die Apparate sind für den Druck der gangbarsten Netzfahrkarten eingerichtet. Daneben werden weniger gangbare Fahrkarten aus einem Verkaufsschrank, der drehbar und auswechselbar ist, verkauft.

Geradezu ein Musterbeispiel, welche Vorteile die Benutzung von Arbeitsmaschinen im Eisenbahnverkehrsdienst mit sich bringt, bietet sich uns beim sogen. „Lochkartenverfahren". Man verwendet dazu 2 Systeme aus Amerika stammender Maschinen, nach ihren Erbauern Hollerith- und Powers-Maschinen genannt. Beide Systeme haben je 3 verschiedene Arten von Maschinen: Loch-, Sortier- und Tabelliermaschinen. Für alle diese Maschinen bildet eine in 45 Felder eingeteilte, mit Ziffern versehene dünne Pappkarte — die sogen. Lochkarte — die Grundlage.

In den verschiedenen Spalten der Lochkarte werden die dazu benötigten Angaben durch gelochte Zahlen gekennzeichnet. Dazu bedient man sich besonderer Lochmaschinen, auch kleinerer Handlocher. Die Sortiermaschine sortiert die Karten nach den verschiedensten, jeweils gewünschten Gesichtspunkten. Vermittels der Sortiermaschinen können die Lochkarten mit einer Geschwindigkeit von mehr als 18 000 Karten in der Stunde in 10 bis 13 verschiedene Fächer verteilt werden.

Die Tabelliermaschine fühlt die ganze gelochte Karte auf einmal ab und überträgt die gelochte Zahlen auf Schreib- und Zählwerke. In einer Stunde können damit über 4000 Lochkarten abgeschrieben und in den Spalten für Gewicht, Kilometer und Geld addiert werden.

Diese Maschinen bringen eine bedeutende Personalersparnis, beschleunigen die Rechnungsarbeiten außerordentlich, sind wunderbar in ihrer durchaus sicheren fehlerfreien Arbeit und bieten die vielseitigste Verwendungsmöglichkeit.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat das Lochkartenverfahren zuerst 1923 im Eisenbahn-Zentralamt zur Abrechnung der Dienstkohlentransporte, der Lieferungsverträge und der Gehälter eingeführt. Jetzt werden auch die Achskilometerleistungen auf der Reichsbahn auf diese Weise ermittelt. Seit 1. Oktober 1924 werden auch die Wagenmieten mit fremden Bahnen mittels Lochkarten abgerechnet. Hierfür werden Powers-Maschinen verwandt.

Solange für die Wagenmieteabrechnung das Lochkartenverfahren noch nicht völlig durchgeführt war, mußten als Unterlagen für das Wagenabrechnungsbüro von den Grenzübergangsstellen folgende vorbereitende Arbeiten geleistet werden: Die an den Grenzen ein- und ausgehenden Güterwagen wurden am Zuge von Bediensteten in eine Nachweisung eingetragen, welche der Station übergeben wurde. Aus ihr wurden

1. für fremde Wagen — getrennt nach Eigentumsbahnen — beim Eintritt in das Reichsbahngebiet: Schuldnachweise, beim Austritt aus dem Reichsbahngebiet: Fremdwagennachweise ausgestellt.
2. für Reichsbahnwagen — nach Bezirken (RBD) getrennt — beim Eintritt in das Reichsbahngebiet: Übergangsnachweise, beim Austritt aus dem Reichsbahngebiet: Rückgabenachweise.

Die Nachweise über fremde Wagen wurden alle 10 Tage, die Nachweise über Reichsbahnwagen am 8. jed. Mts. mit besonderem Umschlagsverzeichnis an das Wagenabrechnungsbüro gesandt. Dieses fertigte auf Grund der ihm übersandten Unterlagen die Wagenmieteabrechnung an, eine mühsame zeitraubende Arbeit, bei der rd. 140 Beamte beschäftigt wurden.

Jetzt werden auf den am Zuge gefertigten Aufschreibungen im Büro der Station, da wo die Grenzdienststellen bereits mit

Handlochern ausgerüstet sind, unmittelbar die Lochkarten hergestellt und alle 5 Tage an das Wagenabrechnungsbüro eingesandt.

Dort wo die Grenzdienststellen noch nicht mit Handlochern ausgerüstet sind, werden die Wagen ohne Trennung nach Eigentumsbezeichnung und ohne Trennung nach Reichsbahnwagen und fremden Wagen in der Reihenfolge, in der sie an den Zügen aufgeschrieben sind, eingetragen:

in Eingangsnachweise beim Eintritt auf das Gebiet der Reichsbahn,

in Ausgangsnachweise beim Austritt aus dem Gebiet der Reichsbahn.

Diese beiden vereinfachten Nachweise gehen alle 8 Tage an das Wagenabrechnungsbüro, das auf Grund dieser Unterlagen die Lochkarten anfertigt. Alle anderen Nachweise fallen fort.

Die Übergangsstationen, Eigentumsbahnen und Bestimmungsstationen werden im Lochkartenverfahren mit Ordnungsnummern bezeichnet. Die Ordnungsnummern für die Bestimmungsstationen werden im Einverständnis mit den fremden Verwaltungen nicht mehr gelocht.

Soweit vom Ein- oder Austritt die Rede ist, handelt es sich um den Eintritt in das Netz der Deutschen Reichsbahn oder um den Austritt aus dem Netz der Deutschen Reichsbahn.

Die Lochkarte ist in 45 Felder eingeteilt.

Es sind zu lochen:

Feld 1 mit 1 = Eintritt
Feld 1 „ 3 = Austritt
Felder 2—4 „ der Ordnungsnummer des Übergangsbahnhofs (für den Eintritt)
Felder 5—7 „ der Ordnungsnummer der Eigentumsbahn
Felder 8—14 „ der Wagennummer
Felder 15—17 „ dem Eingangstage (Angabe der Jahrestage)
Feld 18 „ 0 = Eintritt leerer Wagen
Feld 18 „ 9 = Eintritt beladener Wagen
Feld 19 „ Privatwagen und Mietebefreiungen
Felder 20—24 werden nicht gelocht
Felder 25—27 mit dem Ausgangstage (Angabe der Jahrestage)
Feld 28 „ 0 = Austritt leerer Wagen
Feld 28 „ 9 = Austritt beladener Wagen
Felder 29—31 „ der Ordnungsnummer des Übergangsbahnhofs (für den Austritt)
Felder 32—40 „ den Aufenthaltstagen
Felder 41—45 „ dem Mietebetrag.

Nach Eingang der Lochkarten für den ganzen Monat werden diese unter Benutzung von Sortiermaschinen nach Ein- und Ausgangskarten getrennt. Die für Mietebefreiungen (Ausbesserung von Wagen, Übernahmeverweigerung usw.) angefertigten Lochkarten werden zu den Ausgangskarten gelegt.

Die Ein- und Ausgangskarten werden sodann nach Eigentumsbahnen und innerhalb der Eigentumsbahnen nach Wagennummern in arithmetischer Reihenfolge sortiert. Hierauf werden mit Tabelliermaschinen von den Eingangskarten arithmetische Eingangsnachweise, von den Ausgangskarten einschl. der Mietebefreiungskarten arithmetische Ausgangsnachweise gefertigt.

Die Abrechner vervollständigen nunmehr die Eingangskarten, indem sie die Übergangsstation, den Tag des Austritts, die Aufenthaltstage und die Mietebeträge in die Eingangskarten hineinlochen. Die in den Ausgangsnachweisen vermerkten Mietebefreiungen werden bei der Berechnung der Mietebeträge berücksichtigt. Übergangsstation, Austrittstag und Mietebefreiung werden aus den arithmetischen Ausgangsnachweisen entnommen.

Die so vervollständigten Eingangskarten werden mit den Sortiermaschinen sortiert

a) nach Übergangsstationen,

b) innerhalb der Übergangsstationen nach Eintrittstagen.

Hierauf werden mit den Tabelliermaschinen von den Einga[ngs]karten Schuldnachweise gefertigt.

Die Einführung des Lochkartenverfahrens für die ko[mpli]zierte Wagenmieteabrechnung hat allein beim Wagenabr[ech]nungsbüro eine Ersparnis von 22 Köpfen gebracht. Außer[dem] werden an den Grenzen, wenn erst sämtliche Übergangsstatio[nen] mit Handlochern ausgerüstet sind, ebenfalls eine große An[zahl] Beamter entbehrlich werden.

Zurzeit wird in dem Bezirk der RBD Stuttgart ein g[roß]zügiger Versuch angestellt, den gesamten Binnenverkehr [des] Bezirkes im Lochkartenverfahren abrechnen zu lassen.

Die Versuche haben einwandfrei bei den Güterabfertigu[ngen] die Durchführbarkeit und Brauchbarkeit dieses Verfahrens [er]geben, beträchtliche Vereinfachungen im Abfertigungsdienst [mit] sich gebracht und zu Personalersparnissen geführt. So kann [z. B.] das Versandbuch, der Tagesauszug und der Monatsabschluß [fort]fallen.

Zweifelhaft ist es jedoch, ob die Ausdehnung des Lochkar[ten]verfahrens auf den Güterverkehrsdienst endgültig als w[irt]schaftlich angesehen werden kann. Bei der RBD nämlich, [bei] der zunächst das ganze Material der einzelnen Güterabfertig[ungen] verarbeitet werden muß, ist eine neue riesige Arbeitslast [er]wachsen, die kaum allein mit dem vorhandenen Personal [zu] bewältigen sein wird. Weitere Versuche müssen zeigen, [ob] nicht doch, was dringend zu hoffen und zu wünschen ist, a[uch] beim Güterverkehr das Lochkartenverfahren in wirtschaftlic[her] Weise Verwendung finden kann.

Auch für die Arbeiten der Verkehrskontrollen wird [zu]nächst das Lochkartenverfahren nutzbar gemacht werden. [Es] ist durchaus geeignet, die gewaltige Arbeitslast der Kontro[llen] zu vereinfachen, zu vermindern, damit Personalersparnisse [zu] bringen und gleichwohl dabei die größte Genauigkeit [und] Schnelligkeit zu wahren.

Bei den Außendienststellen werden für Arbeiten, die frü[her] ausschließlich mit Menschenkraft geleistet werden mußten, [in] großen Umfange mechanische und maschinelle Hilfsmittel [mit] bestem Erfolge verwendet.

Werfen wir zunächst einen Blick auf die Behandlung [des] Gepäcks, Expreßgutes und namentlich des Stückgutes.

Die alte Gewichtswage gibt es natürlich noch auf kleine[n] Abfertigungen mit geringerem Verkehr, sonst wird überall [?] die schnelles und sicheres Verwiegen gewährleistende Zei[ger]wage oder elektrisch angetriebene mechanische Schnellw[age] benutzt.

Bekannt ist, daß die Abfertigung und Beförderung der Stü[ck]güter für die Reichsbahn teurer ist als die der Wagenladung[en], weil die Eisenbahn jene selbst annimmt, auf den Güterbö[den] nach Richtungen trennt, lagert, einladet, umladet und ausla[dt]. Erstes Erfordernis für wirtschaftliche Gestaltung des Stü[ck]gutdienstes ist somit ebenfalls Herbeiführung größter Leist[ung] bei geringster Aufwendung an Arbeit und Kosten. Hier[bei] spielt zunächst eine große Rolle die zweckmäßigste Ladeanla[ge]. Zur Zeit sind die verschiedensten Formen in Gebrauch, je n[ach] Alter der Anlage, örtlichen Verhältnissen und Verkehrsumfa[ng]. So gibt es einfache Ladeanlagen mit einem oder mehre[ren] parallel angeordneten Ladegleisen, mit einem oder mehre[ren] gleichlaufenden Ladestegen, auch Anlagen in Kamm- oder Sä[ge]form. Man ist andauernd bemüht, die zweckmäßigste und wi[rt]schaftlichste Form dieser Anlagen zu finden.

Da Bewegung der Stückgüter zur Zeit überwiegend n[och] mittels Stechkarren erfolgt, betragen die Kosten für das Ka[rr]geschäft einen erheblichen Teil der gesamten Ladekosten. Je[de] Verkürzung des Karrweges kommt also einer Ersparnis glei[ch]. Dies führte z. B. zum Vorschlag, anstatt zweier langer Bahn[en], die weite Wege bedingen, eine größere Anzahl kurzer nebe[n]einander angelegter Ladebühnen auf den Umladehallen ein[zu]richten. Eine befriedigende Lösung ist jedoch auch dies[er] Plan nicht; denn es ist der Beweis erbracht, daß durch zwec[k]mäßige Regelung des Ladedienstes, die auf genauer Beachtu[ng]

fkommenden Verkehrs beruhen muß, die Kopfleistung des ...en Arbeiters auch unabhängig von einer bestimmten ... der Ladeanlage und der Länge der Karrwege gesteigert ... damit die Kosten der Stückgutumladung herabgedrückt ... können.

... der oft sehr großen Ausdehnung der Anlagen spielt die ...r Karrwege eine gewichtige Rolle. Während man früher ...ließlich Holzbohlenbelag kannte, der bei starker Be...g bald schadhafte Stellen aufwies, und dadurch das flotte ... behinderte, legt man jetzt Zementfußböden an, die das ... auch mit schweren Gütern beträchtlich erleichtern. ...ichtig sind natürlich auch gute Stechkarren. Neuerdings ...ndet man Stechkarren mit Kugellagern und selbsttätiger, ...wa alle Vierteljahr zu erneuernder Schmierung, die eine ... Handhabung gewährleisten.

... zwei Umladehallen der Reichsbahn, in Bebra und Rothen...i Magdeburg, sind Förderbahnen — laufende Transport... — im Gebrauch. Je länger eine solche Förderbahn ist, ... stärker der Verkehr, desto größer ist der Nutzeffekt. ...mladeanlagen bestehen aus zwei parallel laufenden Lade...n. Die Anlage in Rothensee hat 216 m Länge und 9,20 m ... Die in Bebra ist rund 300 m lang. In der Mitte der beiden ...ühnen läuft ein 1,25 m breites Förderband, das zur Fort...ung der umzuladenden Güter dient und beide Bühnen an ...opfenden miteinander verbindet. Diese Förderanlage wird ... elektrische Kraft betrieben und besteht aus mehreren ...t Fahrzeugen mit eisernen Plattformen von je 1,25 m ... und 1,50 m Länge, die aneinander gekuppelt das Förder...bilden. Es hat in Rothensee eine Länge von 486 m, in ... fast 630 m. Es läuft in gleichbleibender Richtung mit ... Schnelligkeit von rund 3 km in der Stunde. Die Platt...berkante liegt mit dem Fußboden der Umladebühnen in ...er Höhe. Von den Fahrzeugen sind mehrere hundert als ...wagen, acht als Kupplungswagen mit Schraubspannvor...ng und vier als Triebwagen eingerichtet.

... jedem Kopfende der Umladehalle befindet sich ein Dreh...elches im geschlossenen Zustande die Fahrbahn des För...des zwischen den beiden Ladebühnen verbindet und zur ...nd Abfuhr der Güterwagen geöffnet wird. Zum Aus... der Tore ist an jedem Tor ein elektrisch betätigtes ... vorgesehen, das mittels eines über Leitrollen geführten ...seiles die Tore öffnet und wieder schließt.

... Frachtstücke werden von den Arbeitern während der ... auf das Band gebracht, mit einer Kreidenummer be...ben, und bleiben dort so lange, bis sie in die Nähe des ...s gelangen, in den sie eingeladen werden sollen. Dort ...n sie ebenfalls während der Fahrt vom Bande genommen ... erladen.

...gleicht man die Leistung eines Arbeites auf einer Um...lle ohne Förderbahn, z. B. der Umladestelle Hanau Ost, ...wa die gleiche Hallenlänge und Gleisanlage wie Bebra ...it der Leistung eines Arbeiters in Bebra, so ergibt sich, ...ie Leistung in Bebra am Tage durchschnittlich um 2,5 ... höher ist. Der wirtschaftliche Vorteil zeigt sich danach ...ch an folgendem Beispiel:

... die Bewegung von 757,7 Verkehrstonnen im April 1925 ... in Bebra 76,5 Gedingearbeiter nötig, bei einer täg... Durchschnittsleistung von 9,9 t je Kopf. Im gleichen ... betrug die Durchschnittsleistung in Hanau Ost 6,9 t je ... Es wären demnach unter Zugrundelegung der Hanauer ...ungen in Bebra nicht 76,5 Arbeiter, sondern 109,8 Arbeiter ... gewesen. Das bedeutet also bei Benutzung des Förder...s eine Ersparnis von 33,3 Köpfen oder von rund 215 *M* ... und Verwaltungskosten für den Tag. Zieht man von ... Summe die täglich für die mechanische Förderanlage ...henden Kosten von 120 *M* ab, so bleibt in diesem Falle ... noch eine tägliche Ersparnis von fast 87 *M*.

...en diesem rein geldlichen Erfolg ist als besonderer Vor...es Förderbahnbetriebes anzusehen, daß die menschliche Kraft im Vergleich zu dem gewöhnlichen Karrbetrieb weniger in Anspruch genommen und deshalb weniger abgenutzt wird.

Trotz der zweifellos bestehenden Wirtschaftlichkeit der Förderbahn wird man kaum dazu übergehen, diese Anlagen zu vermehren, weil ihnen seit einiger Zeit durch Einführung der Elektrokarren im Eisenbahnverkehrsdienst ein sehr gefährlicher Konkurrent entstanden ist.

Auf den Güterabfertigungen, Umladehallen, bei Gepäck- und Expreßgutbeförderung auf den Bahnsteigen sind Elektrokarren und Elektroschlepper verschiedenster Konstruktion und verschiedenster Leistung in Gebrauch. Die Verwendungsmöglichkeit der Karren ist so groß, daß je nach Art des Gutes auf gewissen Güterböden bis 50 % der zu bewegenden Mengen mit ihnen befördert werden können.

Zur Zeit ist ein von der Reichsbahn-Hauptverwaltung damit betrauter Ausschuß beschäftigt, bestimmte Normen für Elektrokarren aufzustellen, die im Ladedienst verwendet werden: Die Elektrokarren müssen über die Ladebrücken in die Eisenbahnwagen hinein und durch sie hindurch fahren können. Die Plattform muß möglichst niedrig gehalten sein, damit die Be- und Entladung einen geringeren Kraftaufwand erfordert. Die Karren müssen sehr wendig sein. Auch muß die Batterie des Karrens für eine 16stündige ununterbrochene Arbeitsleistung ausreichen.

Erfahrungsgemäß beträgt die Leistung eines von einem Manne bedienten Stechkarrens 300 kg, bei schwererer Belastung sind zwei Mann zur Bedienung erforderlich.

Anfänglich benutzte man im Eisenbahnverkehrsdienst Elektrokarren mit 1500 kg Tragfähigkeit. Da diese aber für die Lade- und Gleisbrücken zu schwer waren, ist man zum Karren mit 750 kg Tragfähigkeit übergegangen, die sich als sehr zweckmäßig erwiesen und als wirtschaftlich bewährt haben.

Mit einem Elektrokarren von 750 kg Tragfähigkeit sind bei der Reichbahndirektion Halle täglich 50 Leistungstonnen bewältigt worden. Rechnet man als Durchschnittsleistung eines Arbeiters auf einem großen Güterboden oder auf einer Umladehalle täglich rund 7,5 Leistungstonnen, so würde ein Karren rund sieben Arbeiter ersetzen oder, da zur Bedienung des Elektrokarrens im allgemeinen ein Führer und zwei Auflader gehören, rund vier Mann rechnungsmäßig ersparen. Bei der Güterabfertigung Halle werden tatsächlich durch jeden verwendeten Elektrokarren drei Arbeiter ständig erspart.

Erwähnen möchte ich noch die bedeutende Beschleunigung des Ladegeschäfts, die durch Verwendung der Elektrokarren sich ergibt und die sich für Betrieb und Verkehr gleich wirtschaftlich auswirkt.

Abgesehen von der Ersparnis an Arbeitskräften ist auch der Betrieb der Elektrokarren gegenüber dem reinen Stechkarrenbetriebe sehr viel billiger. Nach einer von einer großen Elektrizitätsfirma aufgestellten Rechnung, die man als richtig ansprechen kann, kosten sechs Stechkarren jährlich einschließlich Beschaffung, Unterhaltung, Verzinsung und Amortisation, Lohnkosten für die Fahrer insgesamt rund 8600 *M*. Dagegen kostet ein Elektrokarren einschließlich Beschaffung, Unterhaltung, Verzinsung und Amortisation, Stromkraft und Bedienung jährlich rund 2900 *M*.

Auch der Elektroschlepper zum Ziehen schwerbeladener Gepäckkarren hat sich überall gut bewährt, eine Beschleunigung mit sich gebracht und wirtschaftliche Vorteile gezeitigt. So sind z. B. auf dem Stettiner Bhf. bei Bewältigung des riesigen Gepäckverkehrs zu Ferienanfang früher täglich 25 Aushilfskräfte nötig gewesen, die durch Verwendung eines Elektroschleppers vollständig erspart werden konnten.

Beim Wagenladungsverkehr bedient man sich im Eisenbahnverkehrsdienst mannigfachster mechanischer Hilfsmittel für Be- und Entladung, die ständig vervollkommnet werden, um wirtschaftlicheres Arbeiten zu erzielen.

Als einfachstes Hilfsmittel erwähne ich die beim Umschlag von Eisenbahn zu Schiff in vielen Häfen noch üblichen Rutschen zur Verladung von Gütern in Säcken.

Überall da, wo regelmäßig große und schwer zu handhabende Lasten auf Freiladegleisen ein- und ausgeladen werden, sind teils ortsfeste, teils fahrbare Kräne in Gebrauch. Mit Greifern werden Massengüter in Eisenbahnwagen ein- und ausgeladen. Vielfach benutzt man auch sogen. Gleiskipper, die fahrbar sind, teils auch eingebaut und die den beladenen Eisenbahnwagen beliebig drehen und entleeren können.

Eine besondere Einrichtung dieser Art befindet sich in Leipzig auf dem Bayerischen Bahnhof: Eine elektrisch betriebene mechanische Schnellkippanlage. Die beladenen Wagen werden mittels eines Drahtseiles eine schiefe Ebene emporgezogen, dann auf einer hochgelegenen horizontalen Pfeileranlage mittels eingebauter Gleiskipper ihres Inhalts entleert und rollen sofort wieder ab. Das Gut, meistens Braunkohle, stürzt in seitlich an der Pfeilerbahn angebrachte Vorratstaschen, aus denen es nach Bedarf in Lastautos entleert wird. Leider hat sich diese Einrichtung nicht so wirtschaftlich gestaltet, als angenommen war. Zwar geht die Entleerung verhältnismäßig schnell vonstatten, jedoch die Abfuhr stockt vielfach, dadurch werden die Vorratstaschen über Gebühr lange in Anspruch genommen und die wirtschaftliche Ausnutzung der Anlage erschwert.

Seit einigen Jahren besteht ein reger Bananenimport nach Deutschland und durch Deutschland hindurch. Früher vollzog sich die Einfuhr ausschließlich über Rotterdam. Dort treffen die für den Bananentransport besonders eingerichteten Dampfer, jeder mit rd. 95 000 Büschel Bananen, aus Südamerika ein. Das Ausladen geschieht aus vier Luken des Schiffes gleichzeitig und zwar durch Transportbänder, die elektrisch vom Lande aus angetrieben werden. Diese Bänder gehen bis in die Lagerräume des Schiffes und führen dann auf dem Kai an etwa 16 Eisenbahnwagen vorbei, die gleichzeitig beladen werden. In einer Stunde können 2500 Büschel Bananen aus dem Schiff entladen und in die Eisenbahnwagen eingeladen werden. Die Büschel stehen in dem Dampfer aufrecht nebeneinander. In derselben Weise erfolgt auch die Verladung in die Wagen, deren Boden mit Stroh bedeckt ist.

Neuerdings hat eine deutsche Südfruchtimportfirma versuchsweise auch Bananendampfer in Bremerhaven löschen lassen. Da bisher ein solcher Umschlag dort noch nicht bestand, fehlten die vortrefflichen Entladeanlagen, wie sie in Rotterdam sind. Zur Entladung des Dampfers wurden deshalb 500 Arbeiter angeworben. An den Schiffsluken wurden Hängegerüste am Schiffsrumpf angebracht und mit dicken Polstern versehen. Zur Entladung der Bananen wurden drei senkrecht stehende Förderbänder mit Förderschalen verwendet. Die Bananenbüschel mußten von den Arbeitern einzeln in die Eisenbahnwagen getragen werden, wo sie von den Bediensteten der Firma gezählt und verstaut wurden. 10 Eisenbahnwagen wurden gleichzeitig beladen. Die Verladung eines Wagens nahm je nach der Anzahl der Büschel 15 bis 20 Minuten in Anspruch. In einem Wagen wurden bis 500 Büschel verladen, deren einzelner 16 bis 20 kg wiegt.

Diese verschiedene Entladeart in Rotterdam und Bremen zeigt so recht den Vorteil und das Übergewicht mechanischer Einrichtungen. Es ist außer Zweifel, daß man in Bremen unbedingt zu einer ähnlichen Einrichtung kommen muß, wenn man sich die Transporte erhalten und gleichzeitig wirtschaftlich arbeiten will.

Ganz besonderes Interesse bringt der Eisenbahnverkehrsdienst allen Verbesserungen an den Eisenbahnwagen entgegen, die bestimmt sind, das Be- und Entladegeschäft zu vereinfachen und zu beschleunigen und damit für Interessenten und Eisenbahnverwaltung zu verbilligen.

In den Jugendjahren der Eisenbahn begnügte man sich mit Wagen von 5 t Ladegewicht. Nach und nach kam der 10-, 12½-, und 15 t-Wagen. Bereits 1890 gab die frühere Preußisch-Hessische Staatseisenbahnverwaltung den Bau und die Beschaffung von Güterwagen mit 10 und 12½ t Ladegewicht auf und beschaffte von da an in vollster Erkenntnis der erheblichen betrieblichen und wirtschaftlichen Überlegenheit der Wag[en mit] höherem Ladegewicht zunächst nur noch 15- und später da[s] 20 t-Wagen. Die Vorteile dieser größeren Wagen gegenüb[er] Wagen mit geringerem Ladegewicht sind:

a) Günstigeres Verhältnis zwischen Eigengewicht und [Nutz]last;

b) günstigeres Verhältnis zwischen Ladegewicht und [Nutz]last;

c) geringere Zahl der insgesamt zur Bewältigung des [Ver]kehrs erforderlichen Wagen;

d) geringere Beschaffungskosten der größeren Wage[n] [auf] die Tonne Nutzlast berechnet.

Die Weiterbildung der Güterwagentypen hat neuerdings [zu] Talbotwagen mit 30, 38, 40 t Ladegewicht zum versuchsw[eisen] Bau von Wagen mit einem Ladegewicht von 50 t geführt[.] [Ein] Wagen mit 60 t Ladegewicht ist z. Zt. fertig durchkonstr[uiert].

Diese Wagen sind zur Beförderung von Massengüter[n] [be]stimmt und zur Ermöglichung schneller Entladung mit S[elbst]entladevorrichtungen versehen.

Die Frage der 50-t-Wagen, namentlich die Frage, ob [dieser] Wagentyp bei den deutschen Wirtschaftsverhältnissen j[e] ein Bestandteil des Reichsbahnwagenparks werden und [nur] zur Bedienung des allgemeinen öffentlichen Verkehrs d[ienen] kann, sind noch im Fluß und nicht endgültig entschieden. D[ie] Vorteile dieses neuen Wagentyps, der in Amerika schon l[ängst] als Normaltyp angesprochen werden muß, sind folgende:

1. Für die Eisenbahn:

a) Bessere Ausnutzung der Lokomotivkraft, da die tote [Last] eines Zuges infolge der geringeren Wagenmenge e[rheb]lich vermindert wird;

b) Ersparnis an Bremsern;

c) Ersparnis an Gleislänge und Gleisanlagen;

d) Ersparnis an Verschiebekosten;

e) Beschleunigung des Wagenumlaufs.

2. Für die Industrie:

a) Ersparnis an Entladekosten;

b) Ersparnis an Verschiebekosten;

c) Ersparnis an Gleisanlagen;

d) Unabhängigkeit vom Wagenmangel.

Diesen Vorteilen stehen aber auch nicht unerhebliche [Na]chteile gegenüber, insbesondere:

1. Für die Eisenbahn:

a) Die Wagen sind nicht freizügig; bei Störungen be[steht] die Gefahr, daß sie im Gegensatz zu den freizügigen [Wa]gen längere Zeit brach liegen;

b) es fehlt Rückfracht.

2. Für die Industrie:

Erhebliche Aufwendungen für die Ausgestaltung [der] Gleis- und Entladeanlagen.

Die Verwendungsmöglichkeit der 50-t-Wagen ist zur Zeit [no]ch stark beschränkt, es bestehen verhältnismäßig nur sehr we[nige] Verkehrsbeziehungen, in denen regelmäßig ausreichende Gü[ter]mengen für geschlossene Großwagenzüge von einem Verse[nd]er an einen Empfänger aufkommen. Bisher sind in den [50-t-]Wagen der Reichsbahn namentlich Koks und Kokskohle, s[owie] Braunkohle befördert worden. In Großgüterwagen, die Pr[ivat]wagen der Industrie sind, werden auch Kalksteine, Erze [und] Gips gefahren.

Die Kosten der Handentladung eines 20-t-Wagens durch [zwei] Arbeiter belaufen sich auf 3,90 ℳ, die Handentladungsdauer [i]st etwa 3½ Stunde. Für die Handentladung eines 50-t-Wagens würden zwei Arbeiter 6½ Stunden Zeit brauchen und 9,7[5] ℳ Kosten verursachen. Die Selbstentladung des 50-t-Wagens [er]fordert eine Zeit einschl. der Zu- und Abstellung von [et]wa

nuten und kostet 13 Pf. Allein die beträchtliche Ersparn Entladekosten läßt die Benutzung dieses Wagens für nteressenten wirtschaftlich erscheinen, ganz abgesehen en anderen vorhin erwähnten Vorteilen.

bekannte Großmeierei Bolle in Berlin hat für den schnellend billigeren Bezug von Kokosfett zur Herstellung von rine durch die Firma Krupp besondere Eisenbahnwagen ruieren lassen, auf denen vier geschlossene Behälter, die orm kleiner Kesselwagen ohne Untergestell haben, ancht sind. Diese Behälter werden mit ihrem Inhalt von dem bahnwagen unmittelbar auf den Anhänger eines sogen. schen Sattelschleppers umgeladen und zur Verarbeitungs- gefahren. Die Umladung gestaltet sich sehr ein- da die Kessel mit Laufrollen versehen sind. Sie auf dem Eisenbahnwagen quer zur Gleisrichtung. nd sie auf den Anhängern hintereinander liegen. Dieser elungene Versuch ist ein Wegweiser für eine Weitercklung unseres Transportwesens, die ein vollständiges ssen des bisherigen Systems darstellt. Während bisher ut, ob lose oder verpackt, bei der Ankunft auf der Beungsstation aus dem Wagen entladen werden mußte, wird ig vielleicht das Gut in weitem Maße in besonderen Ben oder Kübeln befördert, die mittels Kränen oder, wie essel, mittels einer Zugkette vom Eisenbahnwagen herabt und mit Auto oder Lastfuhrwerk zum Ziel gebracht wer- Bahnbrechend ist auf diesem Gebiet wieder Amerika vorgen.

Reichsbahnverwaltung hat in letzter Zeit zwei verdene Ausschüsse mit der Prüfung dieser sie stark interenden Fragen beauftragt. Aus privaten Kreisen war, bar angeregt durch die amerikanischen Systeme, vorlagen worden, geeignete Güter in abhebbaren offenen oder lossenen Kübeln einheitlicher Abmessungen zu befördern. Kübel sollten auf der Versandstation mit Landfuhrwerk, usw. beladen angebracht, mit besonderen fahrbaren Heben auf eigens zu diesem Zwecke gebaute Fahrgestelle oder lattformwagen gestellt und auf der Empfangsstation ebenmit Hilfe von Hebezeugen auf Landfuhrwerk oder Auto aden und dem Empfänger zugeführt werden, der sie nach dung leer oder wieder beladen an die Eisenbahn zurückt. Dieses Verfahren war besonders für die Beförderung irtschaftlicher Erzeugnisse, Kartoffeln, Getreide, Zucker-, sowie für den Versand von Kohlen und künstlichen emitteln gedacht. Die Kübel sollten von der Eisenbahn afft und gegen Leihgebühr für die Zeit der Benutzung etet werden. Von der Einführung dieser Neuerung verh man sich folgende Vorteile:

Für das Publikum:

a Benutzungsmöglichkeit der Bahn für kurze Zwischenstrecken;
b Vermeidung der Umladekosten, Umladeverluste und Umladebeschädigungen;
c Ersparung der Verpackung;
d Möglichkeit des Bezuges kleiner Mengen annähernd zum Wagenladungstarif;
e Umgehung des Zwischenhandels;
f Möglichkeit zur zeitlichen Verteilung des Bezuges, so daß das Abrollen durch eigenes Gespann des Empfängers erfolgen kann und Lagerung vermieden wird.

2 Für die Eisenbahn:

a Beschleunigung des Wagenumlaufs durch schnellere Be- und Entladung;
b Gewinnung von Einnahmen durch Leihgebühren;
c Gewinnung von Nahfrachten, die bisher auf Landwegen befördert wurden.

Bei der Prüfung der Anregung durch den Ausschuß haben sich gegen das Verfahren gewichtige Bedenken erhoben, u. a. würde es eine große Belastung der Eisenbahn mit sich bringen, — zu der Verteilung der Wagen würde auch noch eine Verteilung der Kübel kommen — und erhebliche Aufwendungen erfordern. Man denke nur an die Ausrüstung sämtlicher Bahnhöfe mit Kränen und Hebezeugen! Die Angelegenheit wurde deshalb zunächst zurückgesellt. Neuerdings ist aber die Frage erneut geprüft worden. Anlaß gab mit der Vorschlag des Reichsbahnrats Dr.-Ing. Baeseler, Transport-Kübel zum Fahrzeuge auszugestalten, gewissermaßen kleine Kraftwagen auf Eisenbahnwagen zu setzen. Der Kraftwagen mit Gut beladen fährt nach diesem Vorschlage mit eigener Kraft auf einen Plattformwagen, evtl. können mehrere Kraftwagen nebeneinander gestellt werden, die Kraftwagen werden mittels Ketten und Haken befestigt, und der Wagen bzw. der ganze Zug fährt ab. Am Ziele angekommen, verlassen die Autos den Plattformwagen und führen das Gut unmittelbar dem Empfänger ins Haus. Dieser sogen. Schnellgüterverkehr nach Dr. Baeseler setzt Verbindungen mit regelmäßigem, starkem Güteraustausch voraus und zwar in beiden Richtungen. Also ähnliche Verhältnisse, wie sie zu einer wirklich wirtschaftlichen Ausnutzung der 50-t-Wagen nötig sind. Die Durchführung dieses Schnellgüterverkehrs dürfte daran scheitern, daß geeignete Verkehrsbeziehungen in ausreichendem Maße kaum gefunden werden können, zumal die zwangsläufige Verbindung von Gut und Motor auch eine zwangsläufige Verbindung zwischen Versender und Empfänger bringen muß, die die Verwendungsmöglichkeiten dieses Transportmittels erheblich beschränken. Außerdem aber ist zu bedenken, daß in Verbindungen mit starkem Güterverkehr die Beförderungsverhältnisse überall auf der Reichsbahn durchweg als gut zu bezeichnen sind. Immerhin ist der Grundgedanke des Baeselerschen Vorschlags wohl weiterer eingehender Prüfung wert, namentlich da, wo zwischen großen Verkehrszentren der Eisenbahn durch parallel zum Schienenweg laufende Kraftfahrverbindungen Konkurrenz gemacht wird.

Auch die Fragen der technischen Durchführbarkeit und der Verwendung im Eisenbahnverkehrsdienst von sogen. Hubkübeln, Rollkübeln oder Fahrkübeln wird nochmals eingehend studiert, um zu klären, ob nicht doch bei, wenn auch nur teilweiser Verwendung derartiger modener Transportmittel, eine weitere wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrsdienstes herbeigeführt werden kann.

Nicht unerwähnt möchte ich zum Schlusse lassen, daß die Reichsbahn, um dem sich mehr und mehr bemerkbar machenden Wettbewerb des Lastkraftwagens zu begegnen, mit den in allen Provinzen und Ländern bestehenden Kraftverkehrsgesellschaften Abkommen getroffen hat, um dort, wo nachweisbar der Autoverkehr, namentlich im Stückgutverkehr, schneller und billiger arbeitet, diesen Verkehr durch den Kraftwagen bedienen zu lassen.

Meine sehr geehrten Herren! Ich bin am Ende meiner Ausführungen über die Rationalisierung im Eisenbahnverkehrsdienst. Der große Umfang dieses Gebietes, die zahlreichen bereits getroffenen und noch geplanten Maßnahmen zur Erreichung größerer Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnverkehrsdienst ließen es lediglich zu, Ihnen einen kurzen Überblick zu geben. Ich hoffe, Ihnen haben zeigen zu können, wie die Verwaltung alle Neuerungen auf diesem Gebiete prüfen läßt und gern einführt, wenn sie sich wirtschaftlich bewähren.

Überzeugt aber bin ich davon, daß die besten mechanischen und maschinellen Einrichtungen und Anlagen nicht den erwarteten Erfolg bringen können, wenn nicht, wie bisher, Lust und Liebe des einzelnen Eisenbahners zu seiner Tätigkeit und reges Interesse, sowie Mitarbeit bei allen Neueinführungen zur wirtschaftlichen Bedienung des Verkehrs das beste dazu tun.

Der Seefischverkehr in Wesermünde-Fischereihafen.

Von Güteroberinspektor **Kunz**, Wesermünde.

In den Jahren nach dem Kriege hat der Seefischverbrauch in Deutschland stark zugenommen. Daraus hat sich eine erhebliche Steigerung des Seefischversandes von den Nordseeversandplätzen ergeben. Insbesondere gilt dies für den größten Fischereihafen Wesermünde. Die eisenbahntechnische Abwicklung des Fischversandes weist allerhand Sonderheiten auf, die den Empfangsstationen des Binnenlandes weniger bekannt sind und die deshalb von ihnen nicht immer richtig beurteilt werden.

1. Die Entwicklung der deutschen Hochseefischerei, die in den letzten Jahren stark zugenommen hat, wird am besten gekennzeichnet durch die Anzahl der Fischdampfer, die unter deutscher Flagge die Hochseefischerei betreiben.

Die deutsche Fischdampferflotte hatte im Jahre 1890 einen Bestand von 20 Schiffen. Sie wurde bis zum Jahre 1914 jährlich um etwa zehn Dampfer verstärkt und war bei Ausbruch des Weltkrieges auf 263 Dampfer angewachsen. Während des Krieges verringerte sich diese Zahl auf 127 teils infolge Verwendung der schnellsten Fischdampfer bei unserer Kriegsmarine, teils infolge Kaperung durch den Feind.

Nach dem Kriege wurde der Bau von modernen Fischdampfern mit allen verfügbaren Kräften erneut aufgenommen, so daß im Jahre 1920 bereits 252 Dampfer und im Jahre 1924 die stattliche Zahl von 404 Dampfern unter deutscher Flagge die Fischgrü der Nordsee, bei Island und im Weißen Meer aufsuchen konn Im Jahre 1925 ist der Neubau von Fischdampfern infolge Kapitalnot der Wirtschaft zwar verhältnismäßig gering gewe doch kann man immerhin noch mit einem weiteren Zuwa rechnen (vgl. Abb. 1).

ENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN FISCHDAMPFERFLOTTE

Abb. 1. Die Entwicklung der deutschen Fischdampferflotte von 1890 bis 1924.

In Wesermünde, dem größten Fischereihafen des europäisch Festlandes, löschen etwa 180 Fischdampfer regelmäßig ih Fänge. Der Rest verteilt sich auf die Fischereihäfen Hambur Altona, Cuxhaven, Bremerhaven und Emden. Der 1300 m lan und 65 m breite Fischereihafen, der durch eine moder Schleusenanlage gegen Sturmfluten geschützt ist und a gleichem Wasserstande gehalten werden kann, hat an sein Längsseiten eine Gesamtkaianlage von 2100 m Länge (Abb. 2 An der Ostseite des Hafens, an dessen Kaimauer entlang Eise bahngleise liegen, befinden sich die Bunkerstellen. Hier nehm die Fischdampfer vor ihrer Ausfahrt Kohle sowie das zu Frischhalten der gefangenen Fische erforderliche Eis. Auf de Westseite können gleichzeitig 16 Dampfer ihre Fänge lösche Es erfolgt im Laufe der Nacht, weil die Fische bereits in de frühen Morgenstunden von Großhändlern gekauft werden, di sie noch am gleichen Tage der Eisenbahn zum Transport nac

…m Verbrauchsorte übergeben. Der Verkauf erfolgt im Wege …r Versteigerung in zwei Auktionshallen, deren größte eine …inge von 490 m besitzt. Sie ist die größte Fischauktionshalle …s Festlandes. Es können in ihr gleichzeitig 10 000 Zentner …ische zur Versteigerung bereitgestellt werden. (Abb. 3.)

In Wesermünde sind etwa 150 Fischgroßhandlungen ansässig, …e zum großen Teile gleichzeitig Bratereien, Räuchereien und …arinieranstalten besitzen. Eis-, Fischmehl-, Korb-, Blechdosen- …d Kistenfabriken sowie ähnliche in das Fischgeschäft ein…hlägige Industriezweige geben der Bevölkerung lohnende Be…häftigung.

2. Dem eigentlichen Versand der Fische als Stückgut geht …turgemäß deren Verpackung voraus. In neun großen Pack…llen, deren größte etwa 500 m lang ist, befinden sich die Pack…ume der Fischhändler. Um die Fische während der Beförde…ng frisch zu erhalten, wird ihnen eine entsprechende Menge …s beigegeben. Die versandfertigen Körbe, Kisten usw. werden …nn vom Absender vor dessen Packraum gestellt und die dazu …hörigen Frachtbriefe einem Angestellten des die Güter ab…lenden Rollfuhrunternehmer übergeben, der Gut und Fracht…rief bezüglich der Stückzahl miteinander vergleicht. Der Roll…hrunternehmer hat ein Anfuhrmonopol; er ist von der Eisen…ahn vertraglich verpflichtet, die Fischsendungen gegen eine …n ihr festgesetzte Abholegebühr nach der Güterversandstelle …zurollen. Zum Abholen der Fische stehen dem Rollfuhrunter…hmer 5 elektrische Schlepper sowie 14 bis 16 Pferde und über …) Plattformwagen zur Verfügung.

Da der während der Nacht aus den Dampfern entladene Fisch, …ie bereits gesagt, am gleichen Tage versandt wird, so wickelt …ch naturgemäß die Annahme und der Versand durch die Eisen…ahn lediglich in den Nachmittagsstunden ab. Es mußten deshalb …i der Güterabfertigung Wesermünde-Fischereihafen Vorkeh…ngen getroffen werden, die bei einigermaßen wirtschaftlichem …etriebe diesen zeitweise sehr starken und stetig steigenden …ischversand (im Jahre 1913 wurden täglich bis zu 9000, im …ahre 1925 dagegen bis zu 28 000 Körbe usw. aufgeliefert) in …erhältnismäßig kurzer Zeit bewältigen ließen. Die 12 vor…andenen Annahmestellen wurden durch entsprechende bauliche …eränderungen auf 18 vermehrt. Gleichzeitig wurden zur Be…chleunigung der Verladung 6 Elektrokarren mit einer Trag…ihigkeit von 1500 kg (Bauart Hansa-Lloyd-Werke) in Betrieb …enommen, deren Vermehrung um 3 weitere bevorsteht

Sobald die Elektroschlepper des Rollfuhrunternehmers mit den beladenen Anhängewagen in der Versandhalle erscheinen, gibt der Begleitmann dieser Wagen die zu den betreffenden Gütern gehörigen Frachtbriefe bei der Frachtbriefvorprüfungsstelle ab. Die Beamten dieser Stelle prüfen die Frachtbriefe auf richtige Ausfüllung der Frachtbriefspalten und zeichnen sie mit der Ladenummer aus. Ein Frachtbriefsammler übergibt dann die vorgeprüften Frachtbriefe dem Kolonnenführer der Annahmekolonne.

Jede Kolonne besteht aus sechs Mann einschließlich des Kolonnenführers. Ein Ansager gibt dem Kolonnenführer Zeichen, Nummer und Empfangsstation auf Grund der Signiertafel jedes Stückes an. Dieser sucht den dazugehörigen Frachtbrief heraus und nennt die auf dem Frachtbrief angebrachte Ladenummer dem Ansager, der sie auf der Signiertafel oder dem Gute selbst anbringt. Das Gewicht des Gutes wird bei stärkerem Verkehr nicht durch Verwägung, sondern auf Grund des vom Absender auf der Rückseite der Signiertafel angegebenen Nettogewichts mit einem prozentualen Aufschlag für Verpackung ermittelt. Dieses von der Reichsbahndirektion Hannover genehmigte Verfahren hat sich insofern bewährt, als jede Annahmekolonne um einen Kopf vermindert werden konnte und vor allem die Annahme der Güter außerordentlich beschleunigt wurde. Bei der fast gleichmäßigen Größe und Verpackungsart erschien dieses Verfahren unbedenklich. Immerhin sind geringe Gewichtsunterschiede bei den aus Wesermünde kommenden Sendungen durchaus möglich.

Das Abkarren der Güter auf Platz erfolgt mit der Stechkarre, während größere zusammengehörige Sendungen mittels Elektrokarrens unmittelbar in den Eisenbahnwagen verladen werden. Auch das Verladen vom Platz besorgen zum größten Teile die Elektrokarren, die je von einem Vorarbeiter und einem Karrenführer bedient werden. Die Wirtschaftlichkeit der Verwendung dieser Elektrokarren mag daraus zu ersehen sein, daß zwei Mann mit einem Elektrokarren dieselbe Menge in derselben Zeit zu verladen imstande sind wie sechs Mann mit der Stechkarre. Strom- und Instandsetzungskosten sind sehr gering. Außerdem sind Verkarrungen bei Benutzung des Elektrokarrens so gut wie ausgeschlossen, da auf ihn nur das zu einem bestimmten Kurs- oder Ortswagen gehörige Gut geladen ist und von den beiden Begleitleuten einer den anderen kontrollieren kann (Abb. 4).

Abb. 2. Fischereihafen Wesermünde.
Die an der Westseite des Hafens erbaute 490 m lange Seefischauktionshalle, die längste des europäischen Festlandes.

Da die Bearbeitung der Frachtbriefe während der Verladung der Güter erfolgt, so müssen diese ohne Papiere verladen werden. Es können daher nur solche Vorarbeiter Verwendung finden, die mit den örtlichen Verhältnissen vertraut sind und über außerordentliche Kenntnisse in der Verkehrsgeographie verfügen, zumal auch die Umladung der von den Fischereihäfen Bremerhaven und Cuxhaven abgehenden Sendungen hier erfolgt und ohne Papiere vorgenommen werden muß. Infolge des täglich schwankenden Umfanges des Fischversandes ändert sich

Abb. 3. Fischereihafen Wesermünde. In der 490 m langen Auktionshalle stehen bis zu 10 000 Ztr. Seefische an einem Tage zur Versteigerung bereit.

naturgemäß auch die Zahl der täglich erforderlichen Arbeitskräfte. Es ist deshalb zur Erzielung einer wirtschaftlichen Arbeitsweise hier die im Güterverkehr wohl einzig dastehende Einrichtung getroffen, daß die Zahl der Stammarbeiter lediglich so bemessen ist, daß sie für einen schwachen Fischversand gerade ausreicht, während bei mittlerem und starkem Versande regelmäßig sogenannte Gelegenheitsarbeiter als Verstärkung angenommen werden. An einzelnen Tagen mußten zu dem 80 Köpfe zählenden Arbeiterstamm bis zu 120 Gelegenheitsarbeiter hinzugenommen werden. Das Arbeiten mit Gelegenheitsarbeitern, die den üblichen Stundenlohn der Hafenarbeiter erhalten, hat aber den Nachteil, daß Verkarrungen der Güter leichter eintreten, weil die nicht ständig beschäftigten Arbeiter mit den örtlichen Verhältnissen nicht genügend vertraut sind. Es ist deshalb eine scharfe Kontrolle durch Ladebeamte erforderlich. Dies gilt insbesondere für eine Anzahl von Kurswagen, die auf entferntliegende Strecken abgerichtet oder teilweise mit Personenzügen befördert werden, z. B. Bruchsal-Stuttgart, Königslutter-Magdeburg usw.

Die 110 m lange und 25 m breite Versandhalle besitzt sechs senkrecht zur Längsseite der Halle angelegte, durch eine Querrampe verbundene Laderampen. Diese von je zwei Ladegleisen eingefaßten Rampen haben eine Länge von 110 m und eine Breite von 6 m, so daß auf jeder Rampe 28 Wagen, also im ganzen 168 Wagen gleichzeitig beladen werden können. Infolge ihrer Breite sind sie zur Benutzung für Elektrokarren als geradezu ideal zu bezeichnen, da mehrere Karren aneinander vorbeifahren können, ohne sich zu stören und während des Fahrens alle Wendungen auszuführen imstande sind. Die Breite der Karren ist so bemessen, daß das Fahren unmittelbar in die Eisenbahnwagen ohne Schwierigkeit erfolgen kann.

Welche Mengen Fische hier zum Versand gelangen, geht daraus hervor, daß an Tagen starken Fischversandes innerhalb sechs Stunden schon 28 000 Packstücke im Gesamtgewicht von 945 t bewegt worden sind. Der Menge der angelieferten Fischsendungen entsprechend werden täglich bis zu acht Eilgüterzüge mit einer durchschnittlichen Stärke von etwa 80 Achsen abgelassen. An verkehrsstarken Tagen werden die Züge bis zu 100 Achsen und darüber ausgelastet. Außer den täglich abzurichtenden Kurs- und Ortswagen, deren Zahl bis 200 beträgt, rollen nach allen größeren Städten des In- und Auslandes täglich bis zu 70 Wagenladungen Fische ab. Die Beförderung Wagenladungen erfolgt meist in modernen Fischkühlw die gegen den Einfluß der warmen Außentemperatur d weißen Anstrich sowie Kork- bzw. Torfoleumisolierung schützt sind. Außerdem sind Eisbehälter eingebaut, die Innentemperatur des Wagens möglichst niedrig halten. Zur sind in Wesermünde-Freihafen 154 Fischkühlwagen station Die Beförderung der Stückgutsendungen in Kühlwagen fiehlt sich sowohl aus technischen als auch aus wirtschaftli Gründen nicht, da durch das Öffnen der Kurswagentüren den Unterwegsstationen der Kälteverlust des Wageninnerer sehr erheblicher sein würde, so daß der Zweck des Kühlwa hinfällig wäre und außerdem der Bau sowie Leerrücklauf etwa 1500 erforderlichen Kühlwagen die Eisenbahnverwal stark belasten würde.

Der innere Abfertigungsdienst wird von etwa 40 Bedienst besorgt, die innerhalb einer Dienstschicht bis zu 6000 Fr briefe zu bearbeiten haben. Es müssen also all die kle Hilfsmittel, die eine Beschleunigung der Abfertigung he führen können, angewendet werden, um die pünktliche Abf der Fischzüge zu gewährleisten, da bei Verspätung die F sendungen meist nicht rechtzeitig auf der Bestimmungssta eintreffen und Verweigerungen sowie Ersatzansprüche Empfänger und damit Mehrarbeiten bzw. Ersatzleistungen Eisenbahn herbeigeführt werden. Außerdem ist bei war Witterung der Verderb der Fische zu befürchten, was e Wertverlust für die allgemeine Volkswirtschaft bedeutet.

Besondere Schwierigkeiten verursacht die Personalgestel für die Güterabfertigung, da der Fischversand nur in den naten September bis April (Ostern) in dem geschilderten gro Umfange stattfindet. Auch in dieser Zeit sind es wieder stimmte Wochentage, an denen sich der hauptsächliche Verk abwickelt. Der Hauptversandtag ist der Dienstag, fast eb stark ist der Versand am Montag. Auch am Mittwoch Sonnabend ist hier noch ein mittlerer Versand zu verzeich während er am Donnerstag und Freitag knapp ¼ bis ⅕ Dienstages erreicht.

Abb. 4. Inneres der Fischversandhalle.
Das Verladen erfolgt zum großen Teile mittels Elektrokarr

3. Die Bedeutung der Hochseefischerei und der Fischindust für die Volkswirtschaft ist von den maßgebenden Stellen rec zeitig erkannt worden, und ihre weitere Entwicklung w durch den Bau eines neuen Fischereihafens mit staatlich Mitteln entsprechend gefördert. Der im Jahre 1921 begonne Bau des neuen Fischereihafens ist in seinem ersten Teile r einem Kostenaufwande von 22 Millionen Mark fast fertiggeste

wird voraussichtlich in etwa zwei Jahren benutzt werden nen. Nach Fertigstellung des Gesamthafens, dessen weiterer bau von der Entwicklung des Fischhandels und der Fischistrie abhängig ist, wird Wesermünde den größten Fischerei- n der Welt besitzen. Die Länge des Gesamthafens soll dann) m und seine Breite 120 m betragen. Bei dem Bau des neuen Fischereihafens hat man mit einer Steigerung des Fischversandes um das Vierfache gerechnet. Diese Rechnung scheint nicht verfehlt zu sein, wenn man berücksichtigt, daß der Verbrauch an frischen Seefischen zur Zeit in Deutschland nur 4 Pfund für Kopf und Jahr, in England dagegen 40 Pfund beträgt.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

m 23. bis 25. Juni 1926 wurde in Lübeck die 143. Sitzung Ständigen Tarifkommission abgehalten. Es wurden die stehend abgedruckten Tarifmaßnahmen zur Durchführung fohlen. Bindende Kraft erhalten die Belüsse erst, wenn von den maßgebenden llen kein Widerspruch erhoben wird. Ingedessen kann ein Zeitpunkt für die Durchırung der Beschlüsse in den Tarifen nicht ;egeben werden.

A. Personenverkehr.

Die Fahrpreisermäßigung für Unterstützte des Deutschen eums in München auf der Fahrt vom Wohnort nach Mün- ı und zurück soll künftig auch in der 3. Klasse der Schnell- ; gewährt werden.

Eine neue Fassung der Tarifbestimmungen für Ferienlerzüge, die dem Verkehrsbedürfnis besser entspricht als bisherige, ist beschlossen worden. Gleichzeitig wurde vor- hlagen, die Fahrpreisberechnung bei den Gesellschaftslerzügen den entsprechenden neuen Bestimmungen für Fesonderzüge anzugleichen.

B. Güterverkehr.

§ 56 (5) EVO. sieht in den Fällen, in denen die Vorderseite Frachtbriefes für die Inhaltsangabe der Sendung nicht reicht, vor, daß die Rückseite des Frachtbriefes für die chreibung der Güter benutzt werden kann oder dem Fracht- f gleich große Blätter angeheftet werden können. Die anihrte Bestimmung der EVO. läßt zur Zeit Zweifel aufımen, welche Angaben im Frachtbrief (Vorder- oder Rück- e) bei verschieden tarifierten Gütern und Anwendung der ennten Frachtberechnung gemäß § 14 der Allgemeinen ifvorschriften als rechtliche Grundlage dienen. Zur Beung dieser Zweifel wurde empfohlen:

) der Hauptverwaltung vorzuschlagen, bei dem Herrn hsverkehrsminister folgende Fassung zu beantragen:

„Reicht der für die Beschreibung und die Angabe des ewichtes der Güter vorgesehene Raum auf der Vorder- ite des Frachtbriefes nicht aus, so ist die Rückseite zu nutzen; nötigenfalls sind dem Frachtbriefe gleichgroße lätter anzuheften und dann besonders zu unterzeichnen. n Frachtbrief ist auf sie zu verweisen. Wird das Gesamt- wicht einer solchen Sendung angegeben, so ist es im Fracht- rief an der hierfür vorgesehenen Stelle einzutragen."

) für den Fall, daß die EVO., wie vorstehend, abgeändert d, folgende neue Ausführungsbestimmung XIII zu § 56 (5) zuführen:

„Bei Gütern verschiedener Tarifklassen sind, wenn ge- ennte Frachtberechnung verlangt wird, die auf die einzelnen eansprucbten Tarifklassen entfallenden Gewichtssummen vgl. Ausführungsbestimmung V) im Frachtbrief an der hier- ir vorgesehenen Stelle zu vermerken."

Die bisherigen Ausführungsbestimmungen XIII bis XVI en die Nummern XIV bis XVII erhalten.)

Die Berechnung von Wagenstandgeld und Lagergeld bei örderungshindernissen soll neu geregelt werden. Es wurde chlossen:

er Hauptverwaltung zu empfehlen, bei dem Herrn Reichs- erkehrsminister folgende Änderung der EVO. zu beantragen, en § 74 (4) wie folgt zu fassen:

„Ist der Absender mit der Erteilung der Verfügung säumig oder ist die Verfügung nicht ausführbar, so ist nach den Vorschriften des § 81 (3) bis (5) zu verfahren. Vom Zeitpunkte der Säumigkeit des Absenders an ist das tarifmäßige Lager- und Wagenstandgeld verwirkt."

ür den Fall, daß die beantragte Änderung der EVO. durch- eführt wird, zu beschließen:

) dem § 74 (4) folgende neue Ausführungsbestimmung II einzufügen:

„II. Der Absender gilt von dem Zeitpunkte an als säumig, von dem ab unter Berücksichtigung der Entfernung und der zur Verfügung stehenden Benachrichtigungsmittel das Eintreffen einer Verfügung erwartet werden kann, frühestens jedoch nach 24 Stunden und spätestens nach Ablauf einer Frist von zweimal 24 Stunden bei Wagenladungen, lebenden Tieren, leicht verderblichen und explosionsgefährlichen Gütern und fünfmal 24 Stunden bei allen anderen Gütern nach dem vermutlichen Eingang der Benachrichtigung bei ihm. Das Lager- und Wagenstandgeld ist im Nebengebührentarife (Teil I Abteilung B) festgesetzt."

b) der bisherigen Ausführungsbestimmung zu § 74 die Bezeichnung „I" zu geben,

c) in dem Klammervermerk zu Abschnitt VIII des Nebengebührentarifs hinter „65" einzuschalten: „74".

5. Aufhebung der Durchfuhrklausel. Nach den Bestimmungen des Friedensvertrages mußten bisher alle Frachtvergünstigungen, die deutschen Ausfuhrgütern gewährt wurden, auch den Durchfuhrgütern zugestanden werden. Nachdem die betreffenden Bestimmungen des Friedensvertrages nicht mehr in Kraft sind, wurde beschlossen, im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, allgemein die Durchfuhrklausel aufzuheben. Hieraus ergeben sich folgende Beschlüsse:

1. den § 16 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst der Überschrift wie folgt zu fassen:

Ausfuhrgüter.

§ 16 (1). Die in der Gütereinteilung im Falle der Ausfuhr vorgesehenen Ermäßigungen gelten nur für Güter aus dem freien Verkehr des deutschen Zollgebietes, die nach dem Zollausland versendet werden und dort verbleiben (Ausfuhrgüter). Güter, die über das deutsche Zollgebiet hinaus verfrachtet werden, in dieses jedoch wieder eintreten, gelten nicht als Ausfuhrgüter.

Für Güter, die, ohne den Gewahrsam der Eisenbahn verlassen zu haben, durch das deutsche Zollgebiet durchgeführt werden (Durchfuhrgüter), gelten die Ermäßigungen nur nach Maßgabe der besonderen Bestimmungen und Tarife in den Tarifteilen II. (Wegen Stellung großräumiger Wagen in Grenzstationen vgl. § 52, 3.)"

2. in § 19 der Allgemeinen Tarifvorschriften die Ziffer 1 wie folgt zu fassen:

„1. Im Frachtbrief (Spalte Inhaltsangabe) muß vorgeschrieben sein:

„Zur Ausfuhr nach dem Zollausland."

3. zu streichen die wechselweise gebrauchten Worte: „und Durchfuhr — oder Durchfuhr" in den §§ 16 (2), 16 (3), 17, 18, 19, Ziffer 2, 3 und 6 der Allgemeinen Tarifvorschriften; ferner die Worte: „oder durchgeführten" — „oder durchgeführt" — „oder nicht durchgeführte" in § 19, Ziffer 4c und 6 der Allgemeinen Tarifvorschriften.

4. zu § 52 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften folgenden neuen Absatz aufzunehmen:

„Unter dem gleichen Vorbehalt werden auf den deutschen im Zollausland gelegenen Grenzstationen für Güter, bei denen in den Verzeichnissen II und III die Stellung großräumiger Wagen im Falle der Ausfuhr vorgesehen ist, großräumige Wagen auch zur Durchfuhr durch das deutsche nach einem außerdeutschen Zollgebiet gestellt."

5. zu streichen die Worte „oder Durchfuhr" im Verzeichnis II, Ziffer 4, 6h, 11b, 28, 32, 33, 35; im Verzeichnis III, Ziffer 31; ferner in folgenden Tarifstellen: Holzwaren der Klassen B, C und D; Malz der Klasse D; Natron, einfach und doppelschwefligsaures der Klasse D; Salze der Klasse F, Ziffer 4; Spat der Klasse F; Steine der Klassen B, E und F.

Nach Durchführung der Änderungen soll geprüft werden, inwieweit die zur Zeit im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, vorgesehenen Durchfuhrermäßigungen auf Grund der bestehenden Handelsverträge durch besondere Ausnahmetarife in den Tarifen II weiter gewährt werden müssen.

6. Beiladung von anderen Gütern in Privatwagen. Es wurde beschlossen:

1. den § 54 der Allgemeinen Tarifvorschriften folgendermaßen zu ändern:

„In Privatwagen dürfen bei Auflieferung mit demselben Frachtbrief andere als die durch den Einstellungsvertrag zur Beförderung zugelassenen Güter bis zu einem wirklichen Gewicht von 1000 kg befördert werden

a) in leeren Privatwagen,
b) zusammen mit den durch den Einstellungsvertrag zur Beförderung zugelassenen Gütern,
c) im Falle der Beiladung zu gebrauchten Packmitteln des § 37 (1).

Die Fracht wird nach den allgemeinen Grundsätzen berechnet, mit der Maßgabe, daß für das beigeladene Gut stets die zutreffende Stückgutklasse anzuwenden und das Gewicht der Beiladung auf das Mindestgewicht von 3000 kg in § 53 (6) [zu b], von 1000 kg in § 37 [zu c] und bei Feststellung der Gewichtsgrenzen nach § 14 (2) nicht anzurechnen ist.

Bei Beförderung in leeren Privatwagen [zu a] wird neben der Fracht für das beigeladene Gut die ermäßigte Fracht des § 53 (9) erhoben."

2. die Erläuterung zu § 54 zu streichen und in einer neuen Erläuterung zu § 54 nur noch auszusprechen:

„Verdorbenes, in Privatbierwagen zurückgehendes Bier ist als beigeladenes Gut zu behandeln. (E. 7/1922)."

7. Nach § 60 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften werden bei Sendungen von frischem Fleisch Eisbeiladungen bis zu 5 v. H. des Gewichts der Sendung frachtfrei befördert. Es wurde beschlossen, die frachtfrei zu befördernde Eismenge bei frischem Fleisch auf 10 v. H. des wirklichen Gewichts der Sendung zu erhöhen. Gleichzeitig wurde beschlossen, in § 60 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften die Worte „des wirklichen Gewichts der Sendung" zu ändern in „des wirklichen Gewichts des zu schützenden Gutes."

8. Der Antrag, in Holzgestellen verpackte Fahrräder in das Verzeichnis I der sperrigen Stückgüter aufzunehmen, wurde abgelehnt.

9. Der Antrag, Nisthöhlen in das Verzeichnis II der zur Beförderung in großräumigen gedeckten Wagen zugelassenen Güter aufzunehmen, wurde abgelehnt.

10. In das Verzeichnis III der zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zugelassenen Güter soll unter Ziffer 36 II neu aufgenommen werden:

„Pflanzenhaar, afrikanisches."

11. Abfälle der Gewinnung von Tierhaaren oder der Zurichtung von Fellen, die bisher als in der Gütereinteilung nicht genanntes Gut nach Klasse A tarifierten, sollen in die Klasse D versetzt werden (Einbeziehung in die Tarifstelle „Tierhaare"). Soweit diese Abfälle zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt sind, soll ihnen die Klasse E zugebilligt werden. Die Tarifstellen „Tierhaare" der Klassen D und E sollen entsprechend geändert werden.

12. „Asbestplatten (Asbestpappe), Asbestkieselgurplatten" sollen unter Schaffung einer entsprechenden neuen Tarifstelle aus Klasse A in die Klasse B versetzt werden.

13. „Auszugsöl (Ablauföl), bei der Reinigung von Putzlappen, Putztüchern und Putzwolle im eigenen Betriebe gewonnen, beim unmittelbaren Versand von den Gewinnungsanstalten" soll in die Klasse D und die ermäßigte Stückgutklasse aufgenommen werden. Die Tarifstelle „Öle" der Klasse D wird entsprechend ergänzt werden.

14. Der Antrag, Betonmasten und -säulen aus Klasse E in die Klasse D zu versetzen, wurde bis auf weiteres abgelehnt.

15. In die Klasse D soll folgende neue Tarifstelle aufgenommen werden: „Dachschutz- und Isoliermasse, überwiegend aus Erdölrückständen (Erdölpech) mit Zusätzen von erdigen Stoffen sowie Sägemehl und Schiefermehl."

16. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren.

1. Die Ziffer 3 der Klasse C der Tarifstelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren" soll wie folgt gefaßt werden:

„Bleche und Platten, gewalzt
a) bearbeitet, soweit nicht in Klasse D und E genannt,
b) lackiert, verzinkt, verzinnt — d. i. Weißblech —, verbleit,
c) Dynamobleche, mit Papier beklebt.

Anmerkung zu a) und b).

Nach Klasse A tarifieren Hochglanzbleche und Bleche mit anderen Überzügen als die unter b) genannten —, Förderwagenbleche, sowie Well- und Dachpfannenbleche s. Ziffer 4 der Klasse B."

2. Es wurde beschlossen, in der Anmerkung zu Ziffer 11a der Klasse D der Tarifstelle Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren im ersten Absatz hinter „Trägereisen an den Enden" zuzusetzen:

„und das Lochen von Spundwandeisen (Spundbohlen) an den Enden".

3. Der Antrag, Felgen für Kinderwagen in die Klasse B zu setzen, wurde abgelehnt.

4. Der Antrag, unbrauchbare, eiserne, mit Gummi überz Walzen in die Klasse C und die ermäßigte Stückgutk zu versetzen, wurde abgelehnt.

17. Die Anträge, frisches Fleisch, leicht verderbliche Fle und Wurstwaren sowie Gefrierfleisch in die ermäßigte Ei klasse aufzunehmen, ferner für Fleisch- und Wurstware Aufgabe als beschleunigtes Eilgut nur die einfache Eilgutf zu berechnen und die Frachtsätze für lebendes Vieh zu er gen, wurden sämtlich abgelehnt. Die Anregung des Verk ausschusses, für die besonders verderblichen Innereien tarifarische Vergünstigung etwa durch Erstellung eines nahmetarifs von größeren Gewinnungsstätten zu schaffen, weiter geprüft werden.

18. Tarifierung von Grubenholz.

Nach der bisherigen Fassung der Ziffer 7 der Tarifs „Holz" der Klasse E wurde die Klasse E nur gewährt, das Grubenholz unmittelbar an Gruben gerichtet, oder Rückvergütungswege, wenn das Grubenholz an von der E bahn anerkannte Grubenholzsammellager, Tränkungsanst und Wasserumschlagstationen abgefertigt war. Von der mäßigten Frachtberechnung nach Klasse E waren mithin an Händler ohne Sammellager gerichtete Grubenhol dungen ausgeschlossen, was insbesondere für die sächsis und mitteldeutschen Grubenholzhändler eine große Härte deutete. Um diese Härten zu beheben, wurde beschlossen den in Frage kommenden Stellen des Tarifes die Worte „Gru holzsammellager, Tränkungsanstalten und Wasserumsch stationen" zu ersetzen durch „Grubenholzverbrauchsstatio Grubenholzsammellagerstationen, Grubenholztränkungsstati und Grubenholzwasserumschlagsstationen".

19. Die Tarifstellen der Klasse C „Kalisalpeter, roh" „Natronsalpeter, künstlicher, roh" sollen in ihrer bisher Fassung gestrichen und durch folgende ersetzt werden:

„Kalisalpeter, soweit nicht in Klasse E genannt" und „Nat salpeter, künstlicher, soweit nicht in Klasse E genannt".

Damit wird erreicht, daß diese Güter rein oder auch gerei soweit sie nicht in die Klasse E gehören, allgemein nach T klasse C abgefertigt werden.

20. Änderung der Tarifstelle „Kalk". In Ziffer 3 der Kl E und Ziffer 4 der Klasse F der Tarifstelle „Kalk" sind ge wärtig genannt: „Kalkasche und Staubkalk . . . ." Die Bez nung „Staubkalk" hat verschiedentlich zu Irrtümern bei Tarifierung Anlaß gegeben. Zur Klarstellung des Tarifs zur Vermeidung unrichtiger Abfertigung wurde daher schlossen, in den genannten Ziffern die Worte „und Staubk zu streichen. Die Ziffer 4 der Klasse F soll folgende Fas erhalten:

„Kalkasche (Abfälle bei der Kalkbrennerei und Rückst aus den Kalköfen), auch gemahlen, zum Düngen oder zur reitung von Düngemitteln bestimmt."

In Ziffer 2 der Klasse F wird hinter „auch gemahlen" gefügt: „und trocken gelöscht".

21. Dem Antrag, Speckstein in Stücken, auch mit Speckst mehl oder -grus vermischt, zur Herstellung von Steatitware die Klasse E aufzunehmen, wurde dadurch entsprochen, daß schlossen wurde:

a) Die Stelle „Abfälle der Specksteinförderung und -ve beitung in Stücken, auch mit Specksteinmehl oder -g vermischt" in Klasse E zu streichen,
b) die Stelle „Speckstein, auch gemahlen oder gemischt gemahlenem Ton, Feldspat oder Glas (Steatitmasse)" i Klasse D wie folgt zu fassen:
„Speckstein, gemahlen, auch gemischt mit gemahle Ton. Feldspat oder Glas (Steatitmasse)",
c) in die Klasse E folgende neue Stelle aufzunehmen:
„Speckstein, roh, und Abfälle der Specksteinförder und -verarbeitung in Stücken, auch mit Specksteinm oder -grus vermischt".

22. In Klasse E soll folgende neue Tarifstelle aufgenom werden:

„Staubbindemittel, folgende:
1. Mischungen von Chlormagnesiumlauge und Sulfitablauge Zellstofferzeugung;
2. Sulfitablauge der Zellstofferzeugung, auch entgeistet, ei dickt oder neutralisiert, mit einem Zusatz von höchstens % Stein- oder Braunkohlenteer."

Im Zusammenhang hiermit wurde weiter beschlossen:
a) als Ziffer 71a in das Verzeichnis IV aufzunehmen:
„71a. Staubbindemittel, wie in Klasse E genannt."
b) die Ziffer 73 des Verzeichnisses IV wie folgt zu fassen
„73. Sulfitablauge der Zellstofferzeugung, wie in Klassen E und F genannt."

die Stelle „Staubbindemittel" der Klasse C wie folgt zu fassen:

„Staubbinde- und Staubvertilgungsmittel, soweit nicht in Klasse E genannt, auch öl- und fetthaltige, jedoch nicht Öle und Fette."

Es wurde beschlossen, rohen getrockneten Ton aus Klasse die Klasse F zu versetzen. In der Tarifstelle „Ton" der se E wird deshalb das Wort „getrocknet" gestrichen, in der e „Ton" der Klasse F zugesetzt: „auch getrocknet". Auch r Tarifstelle „Farberden" der Klasse F wird in Zusammen- mit obigem Beschluß zugesetzt: „auch getrocknet".

Es wurde beschlossen, in die Klasse E folgende neue fstelle aufzunehmen:

ementstreckmittel aus mindestens 95 % Hochofenschlacken Klasse F".

Zollabfertigungs- und Zollvorführungsgebühren für leere atwagen.

Es war beantragt worden, für leere Privatwagen beim Grenzübergang von der Erhebung der Zollabfertigungs- und Zollvorführungsgebühren abzusehen und die leeren Privatwagen in dieser Hinsicht mit den leeren bahneigenen Wagen gleichzustellen. Der Antrag wurde jedoch abgelehnt. Es wurde vielmehr beschlossen, durch entsprechende Ergänzung des Nebengebührentarifs zum Ausdruck zu bringen, daß die Zollabfertigungs- und Zollvorführungsgebühr führ leere Privatwagen genau so zu berechnen ist, wie für beladene Wagen. Dementsprechend soll im Nebengebührentarif des Teiles I B unter IX B, Absatz b, hinter „für jede Wagenladung" eingeschaltet werden „und jedem leeren Privatwagen" und hinter „wenn die Wagenladung" eingesetzt werden „oder der leere Privatwagen". Für leere Privatwagen, die im Zuge auf Zuggleisen vorgeführt werden, soll künftig eine Vorführungsgebühr von 40 Pf. für jeden Wagen erhoben werden. Ob für die besonderen Verhältnisse in den Freihäfen eine Vergünstigung gewährt werden kann, soll noch geprüft werden. (Schluß folgt.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Sitzung des Reichsbahnausschusses. Am 23. Juni trat zum n Male der Reichsbahnausschuß unter dem Vorsitz des hsverkehrsministers Krohne zusammen. Der Zweck dieses schusses ist, eine laufende Verbindung zwischen dem Reichs- und den Deutschen Reichsbahnen aufrechtzuerhalten. Planig wurden die Bilanz und finanzielle Fragen der Reichs- -Gesellschaft besprochen.

Lohnverhandlungen der Eisenbahner. Nachdem das Reichsgericht in dem Streit zwischen der Deutschen Reichsbahn- llschaft und der Reichsregierung über die Wirksamkeit der bindlichkeitserklärung des in dem bekannten Lohnstreite llenen Schiedsspruches entschieden hat, daß die Verbindkeitserklärung des Reichsarbeitsministeriums wirksam ist, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sofort mit den Geschaften über die Durchführung des Schiedsspruches sich erbindung gesetzt. Nach der abgeschlossenen Vereinbarung len, um die Arbeiter möglichst bald in einfachster Weise in Genuß der ihnen zustehenden Mehrbeträge kommen zu n, die Ansprüche aus der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni pauschaliert. Die mindestens 24jährigen Arbeiter erhalten jeden Kalendermonat, der in diese Zeit fällt, eine Pauschalndung, welche beträgt: Für die Arbeiter der Lohngruppen s V 2,30 ℳ, der Lohngruppen VI und VII 4,60 ℳ und der ngruppen VI und VII, soweit für Dienstorte Ortszulagen von und darüber bestehen, 6,90 ℳ. Vom 1. Juli 1926 an werden durch den Schiedsspruch festgesetzten höheren Löhne der chnung der Bezüge der Arbeiter zugrundegelegt.

§ 60 EVO. bei Werksverwiegungen mit bahnamtlicher igkeit. Der D. I. u. H. hatte sich, wie die Deutsche Wirtfts-Zeitung mitteilt, auf Anregung des Rheinischen Braunenbrikett-Syndikats mit der Frage der Ausschaltung des EVO. bei Werksverwiegungen mit bahnamtlicher Gültigbeschäftigt. Der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband hat , nachdem sein Güterverkehrsausschuß die Gesamtfragen ehend geprüft hat, jetzt unter Begründung dahin geäußert, er sich nicht dazu entschließen könne, eine den vorgetrage- Wünschen entsprechende Bestimmung in die Bedingungen die Privatverwägungen aufzunehmen. ie Eisenbahn sei aber nach wie vor bemüht, Härten nach lichkeit auszugleichen und bei der Erhebung von Frachtchlägen für ein bei der Privatverwägung festgestelltes Mehricht Billigkeitsgründe in den Fällen Platz greifen zu lassen, enen das angeschriebene Eigengewicht des Wagens nachweisunrichtig sei oder wenn augenscheinlich ein Versehen bei ersten Verwägung stattgefunden habe. Derartige Fälle den von der für die Empfangsabfertigung zuständigen hsbahndirektion geregelt.

Erhöhung der Güter- und Tierfrachten bei den Saarbahnen. aus der amtlichen Bekanntmachung in der vorliegenden mer hervorgeht, werden die Güter- und Tierfrachten der rbahnen zum 1. Juli 1926 erhöht. Die Erhöhung beträgt chschnittlich 10 % und wird durch Ausgabe von Nachträgen den Güter- und Tiertarifen der Saarbahnen durchgeführt den.

n einzelnen ist noch folgendes zu bemerken:

) Zu Nachtrag II zum Teil II des Gütertarifs: ie Frachtberechnung für gebrauchte Packmittel ist geändert rden. Künftighin wird für gebrauchte Packmittel bei Aufgabe als Frachtstückgut die Fracht nach den Frachtsätzen der allgemeinen Stückgutklasse (St I) für das halbe wirkliche Gewicht — mindestens für 20 kg — berechnet. Die Mindestfracht beträgt 2 Fr.

b) Zu Nachtrag II zum Teil III des Gütertarifs: Die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 9 für Tonwaren und 10 für Baustoffe zum Wohnhausbau sind erweitert worden. Ferner wurden die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 6a (Kokskohlen) und 10 (Stoffe zum Wohnhausbau), deren Frachtsätze bisher nur nachträglich im Erstattungswege gegen Vorlage einer eidesstattlichen Erklärung über die Verwendung der Sendungen gewährt wurden, dahin geändert, daß die Sätze der beiden Ausnahmetarife nunmehr bei Erfüllung der sonstigen Anwendungsbedingungen sofort bei der Auflieferung der Sendungen gewährt werden.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** In der Generalversammlung der Aktionäre am 1. Juni d. J. wurde der Direktion und dem Ausschusse Entlastung erteilt. An Stelle des planmäßig aus dem Aufsichtsrate ausscheidenden Herrn Wilhelm O. Schröder, Hamburg, der aus Gesundheitsrücksichten eine Wiederwahl ablehnte, wurde Herr Edmund von Oesterreich in Hamburg gewählt. Die Herren Strack und Eschenburg, die ebenfalls planmäßig aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, wurden für die nächsten vier Jahre wiedergewählt. An Stelle des verstorbenen Geheimrats Renaud wurde dessen Nachfolger im Vorstand der Mitropa, Herr Ministerialrat Kieschke, bis 1927 zum Mitglied des Ausschusses gewählt. Für die drei neuen Stellen im Ausschusse erfolgte die Wahl der Herren: Generaldirektor a. D. von Alvensleben, Dresden, Dr. Sintenis, Berlin, und Dr. Keibel, Lübeck.

— **Reichspost und Wirtschaft.** Die seit Juli 1925 eingeleiteten neuzeitlichen Wirtschaftsbestrebungen der Reichspost haben sich, wie der Reichspostminister in einer amtlichen Veröffentlichung festgestellt hat, bisher bewährt. Sie sollen weiter ausgebaut werden. Zum Zwecke der einheitlichen Behandlung und Auswertung des Wirtschafterlasses vom Juli 1925 ist daher eine besondere Wirtschaftsabteilung im Reichspostministerium geschaffen worden. Ihr Wirkungskreis erstreckt sich vom wirtschaftlichen Standpunkte aus auf alle Gebiete der Verwaltung des Betriebes und der Technik sowie auf die gesamte Statistik der Deutschen Reichspost.

— **Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung.** Am 24. Juni tagte unter dem Vorsitz des Geh. Regierungsrats Knebel von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichbahn-Gesellschaft der Verwaltungsrat der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (RDV.). Im Anschluß daran fand die Hauptversammlung der RDV. statt. An den Sitzungen nahmen u. a. Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Landesverkehrsverbände, des Deutschen Städtetages, der großen Industrie- und Handelsverbände teil. Die intensive Werbearbeit der RDV. im In- und Auslande, die im letzten Geschäftsjahr erheblich zugenommen hat, fand von allen Seiten wärmste Anerkennung. Bisher wurden von der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mehr als 1½ Millionen Verkehrsbücher, ferner 216 000 Plakate zur Werbung für den deutschen Fremdenverkehr hergestellt und verbreitet. Das Bildarchiv verfügt zurzeit über 28 000 Photos, und mehr als 1¼ Millionen Werbeschriften deutscher Städte und Kurorte sind durch Vermittlung der RDV. vertrieben worden. Monatlich werden an Werbeschriften zurzeit etwa 86 000 Stück ausgesandt. — Die Tagung brachte von verschiedensten Seiten reiche Anregungen, die im Rahmen der kommenden Werbearbeit Beachtung finden werden.

Österreich.

— Neue Tarife. Im Zusammenhang mit der Neuausgabe des gemeinsamen Gütertarifs Teil I Abt. B der österreichischen Bahnen werden auch die Lokaltarife einer Umarbeitung unterzogen. Der Lokaltarif der Österreichischen Bundesbahnen erscheint wie bisher in zwei Heften, deren eines (Teil II Heft A, in ziegelrotem Umschlag, Preis: 7 Schilling) die reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen enthält, während das andere (Teil II Heft B, maigrün, Preis: 5 Schilling) die Gebührenberechnungstafeln umfaßt. Abgesehen von einer mäßigen Erhöhung der Frachten in einzelnen Klassen werden die Artikeltarife besonders zum Schutze von Land- und Forstwirtschaft vermehrt, die „L“-Taxen werden aufgehoben, der Geltungsbereich des Tiroler Sondertarifs wird im allgemeinen für Sendungen nach und von dem Auslande aufgehoben usw. Die zahlreichen Frachtermäßigungen werden ebenfalls einer Durchsicht und teilweisen Neuausgabe unterzogen, die Wirkungen der Frachterhöhungen sollen, soweit sie eine Ablenkung der Sendungen in das Ausland zur Folge hätten, durch neue Tarifmaßnahmen abgeschwächt werden. Auch die selbständigen Privatbahnen veranstalten Neuausgaben ihrer Tarife, nur die Eisenbahn Wien-Aspang und die Stubaitalbahn lassen vorläufig die alten Tarife weiter gelten, weshalb auch als Tarifgrundlage der alte gemeinsame Gütertarif Teil I Abt. B für diese beiden Bahnen weiter gilt.

Die Verbandstarife, an denen Österreich beteiligt ist, werden z. T. ebenfalls aufgehoben, und zwar der „Außenfernteil“, der tschechoslowakisch-österreichische, österreichisch-ungarische und der deutsch-österreichische Verbandstarif, während die adriatischen Tarife unverändert bleiben. Die aufgehobenen Tarife werden jedoch einer beschleunigten Umarbeitung unterzogen, so daß die verbandslose Zeit Anfang August oder September beendet sein soll. Dr. Loew.

— Die technischen Einrichtungen der Raxbahn. Die Raxbahn, die erste moderne Seilschwebebahn in Österreich, gibt Zeugnis von der Leistungsfähigkeit der österreichischen Technik und Industrie, die in neun Monaten trotz der ungeheuren Schwierigkeiten im felsigen Gelände den Bahnbau fertiggestellt hat. Die Bahn, die eine Gesamtlänge von 2160 m hat und eine Höhe von 1018 m überwindet, führt von der mit der Station Payerbach-Reichenau der Südbahn durch eine Kraftwagenlinie verbundenen Talstation Hirschwang in 9—10 Minuten durch den windgeschützten Lahngraben bis zum 1000 m hohen Raxplateau auf den Gsohlboden. Die nach dem System des Meraner Ingenieurs Zuegg von der Firma Adolf Bleichert u. Co. in Leipzig-Gohlis entworfene und von der Bauabteilung der Wiener Baukreditbank ausgeführte Bahn zeigt in konstruktiver und wirtschaftlicher Hinsicht einen starken Fortschritt im Bergbahnbau. Wenige Schritte hinter der Windbrücke in Hirschwang erhebt sich dicht über der Höllentalstraße in großartiger Landschaft die Talstation (528 m Seehöhe). Von hier aus ziehen die Seile den steilen Abhang hinan, getragen von fünf großen eisernen Stützen, bei einer größten Spannweite von fast 800 m. Man fährt über sanfte, geneigte Almwiesen, und während der Schneeberg in voller Größe erscheint, öffnet sich links der Blick über die Semmeringberge und über die wunderschöne Tallandschaft bis ins Burgenland hinein. Die Bewegung der beiden Wagen, die einen Fassungsraum für je 27 Fahrgäste haben, besorgt das 25 mm starke Zugseil, das in der Bergstation um ein Triebrad läuft und beide Wagen im Gleichgewicht hält.

Gegen die Talstation wird das Zugseil durch das 23,5 mm starke Ballastseil gespannt. Besondere Sorgfalt wird auf die Sicherheitseinrichtungen gelegt. Ein Sicherheitsseil dient dazu, im Bedarfsfall einen eigenen kleinen Hilfswagen herbeizuholen. Die Bremsvorrichtung des Wagens ist so eingerichtet, daß sie nie versagen kann. Ein Reißen des Seiles ist, wie wiederholte Proben ergeben haben, ausgeschlossen.

Die Zufuhr der beiden je 24 000 kg schweren eisernen Tragseile geschah mittels starker Traktoren. Da das Gewicht jedes Tragseiles samt Seilhaspel, Transportwagen und Traktor 40 000 Kilogramm betrug, mußten die drei über die Schwarza führenden Brücken gestützt werden. Mitte April 1926 waren die Bau- und Montagearbeiten beendet, und am 15. April konnte die Hauptbahn in Betrieb gesetzt werden, um die beiden Dieselmotoren zu schneebedeckter Höhe über die steilen Felshänge zu bringen. Damit war der Bau nach rund neun Monaten, vom Juli 1925 bis April 1926, beendet.

Für den Betrieb der Raxbahn wurde die Österreichische Bergbahnenaktiengesellschaft gegründet, die auch die Finanzierung und den Bau gleichartiger in- und ausländischer Bahnbaupläne durchführen soll.

— Eröffnung der Zugspitzbahn. Nachdem die technische und polizeiliche Prüfung der Zugspitzbahn, die bereits am 14. Juni d. J. erfolgen sollte, aber infolge des schlechten Wetters verzögert wurde, ohne Beanstandung erledigt worden ist, hat die Eröffnung der Zugspitzbahn im Einverständnis mit Österreichischen Verkehrsministerium auf den 5. Juli gesetzt.

— Schillingwährung. In Österreich tritt nunmehr am 1. die obligatorische Schillingrechnung in Kraft. Die rechnung ist bekanntlich 1 Schilling gleich 10 000 Kronen.

— Ein Unfallverhütungsfilm der Wiener Straßenbahn. Wiener Straßenbahn hat für die Verkehrsschutzausstellung Unfallverhütungsfilm herstellen lassen, zu dem der Oberintor Ingenieur Koeberle einen einleitenden Vortrag hielt, in er sagte, daß, wenn auch der Wiener Verkehr noch weit hi dem hochentwickelten Verkehr anderer Großstädte zurückbl doch nicht nur die auf Grund statistischer Berechnungen zu wartende, sondern auch schon die bisherige Unfallentwick Anlaß zu ernsten Besorgnissen gibt. So werden sieben A aller Straßenbahnunfälle durch die von dem Unfalle Betroff selbst verschuldet. 40 % aller Straßenbahnunfälle entfallen das Stürzen beim Auf- und Abspringen.

Ungarn.

— Ausfuhr von Obst und Gemüse. Das Ungarische Land schaftsministerium hat im Einvernehmen mit der Direktion Ungarischen Staatsbahnen, dem Ungarischen Agrikulturve dem Ungarischen kaufmännischen Landesverband sowie Vertretern des Obst- und Gemüsehandels eine Reihe von M nahmen getroffen, die die Ausfuhr von frischem Gemüse Obst, und zwar insbesondere nach Wien und München, förd sollen. Diese Maßnahmen bestehen in einer Ermäßigung Eisenbahntarife, die bei Obst etwa 30—35 %, bei Gem 10—20 % der Normalfrachten ausmacht. Eine weitere 10 Tarifermäßigung wird gewährt, falls die Versendung in Ki einer bestimmten, von der Eisenbahn vorgeschriebenen Ba erfolgt. Zweck dieser letzteren Maßnahme ist die Hebung Güte der ausgeführten Erzeugnisse, die bisher infolge u nügender Verpackung in Körben zum Teil verdorben i Bestimmungsort erreichten.

Ferner werden vom 15. Juni ab 10 Spezialwagen für Obsttransport in Verkehr gesetzt, die auch Schnellzügen a koppelt werden können. 600 Wagen sind mit Obsttrans einrichtungen und 300 mit besonderen Lüftungsvorrichtu versehen worden. Außerdem sind besondere Züge eingeric die mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 50 km fah

Die einzelnen Vergünstigungen sind in einem Hefte zu mengestellt, das von der Gartenbausektion des Ackerbaumi steriums (Budapest V. Bez. Országház-tér 11, I. Stock) kosten bezogen werden kann, allerdings nur in ungarischer Spra herausgegeben ist.

Übrige europäische Länder.

— Eisenbahnfähre zwischen dem dänischen und norwegisc Bahnnetz. Wie wir hören, haben Verhandlungen über den mehrerer Trajektschiffe zwischen Frederikshavn (Dänema und Narvik (Norwegen) stattgefunden. Diese Fähren so erheblich größer werden als die auf der Strecke Saßnitz-Trä borg verkehrenden Fährschiffe. Ihre Länge würde 120 m, i Breite 16,6 m betragen. Ihr ganzer Bau wäre entsprechend rauhen Witterungsverhältnissen des Skagerraks und Kattega kräftiger zu halten, als wir diese auf den Ostseefähren kenn Außer einer Aufnahmefähigkeit von 700 t Eisenbahnladung w auf den Schiffen bequeme Fahr- und Wohngelegenheit 140 Fahrgäste. Da die Fährschiffe infolge einseitiger Wag belastung und infolge Winddrucks immer einer gewissen Schl seite ausgesetzt sind, ist der Einbau von seitlichen Ballasttan vorgesehen.

— Das bisherige Ergebnis des Abbaues bei den tschecho wakischen Staatsbahnen. Die Gesamtzahl des ständigen P sonals einschließlich der ständigen Arbeiter, Bediensteten Friedländer Bezirksbahn und der Borzatalbahn betrug am 1. nuar 1925 162 565, der gesamte Abfall im Jahre 1925 rd 18 000 Bedienstete. Es wurden 6700 deutsche Eisenbahner v Abbau betroffen, mehr als 20 % aller deutschen Eisenbahr überhaupt. 16 000 Deutsche sind seit dem Jahre 1921 aus d Eisenbahndienst entlassen.

— Der tschechoslowakische Kohlenaußenhandel 1925 300 Mill. Kronen geringer. Am 17. Juni fand in Prag die neralversammlung des Verbandes der Bergbaubesitzer in Tschechoslowakei statt. Nach dem vorgelegten Bericht wur in der Tschechoslowakei im Jahre 1925 nicht ganz 13 Mill Steinkohle, gegenüber 14½ Mill. t 1924 gefördert, so daß sich

ung um 11,17 % verringerte. Die Braunkohlenförderung 925 um 8,38 %, so daß die gesamte Kohlenförderung 1925 % geringer war als 1924. Gleichzeitig mit dem Rück- er Ausfuhr erhöhte sich auffällig die Kohleneinin- insbesondere der Steinkohle, so daß sich der Wert der handelsbilanz gegenüber 1924 bedenklich ver- chtert hat. Das Aktivum der Steinkohlenbilanz ging auf 45,8 Mill. Kc zurück, das Aktivum des Außenhandels inkohle verringerte sich von 405 auf 363.6 Mill. Kc und sbilanz verschlechterte sich von 139,5 auf 81,6 Mill. Kc. zen verschlechterte sich also der Stand des Kohlenaußen- 1925 gegenüber 1924 um mehr als 300 Millionen en, also um mehr, als die ganze Kohlensteuer jährlich gt. Das Verhältnis der Kohlenausfuhr zur Einfuhr war noch ungünstiger als die ganze Handelsbilanz, obzwar r Aktivum in den letzten Jahren ständig zurückging. ieg das Aktivum der gesamten Handelsbilanz gegenüber n 4 %, während sich das Aktivum der Kohlenbilanz in ichen Zeit um 38,6 % verringerte. Die Hauptursache die ungünstige Entwicklung des Kohlenhandels mit land. Der Absatzrückgang und die ungünstigen Aus- für die Zukunft zwangen die Unternehmer zur Ent- der überflüssigen Belegschaft. Im ganzen wurden in in- und Braunkohlengruben 1925 12,7 % der gesamten haft entlassen.

e Abbeförderung der Getreideernte in Rumänien, die in Jahre besonders günstig zu werden verspricht, macht mänischen Staatsbahnen große Sorgen, da sie mit dem lenen Lokomotiv- und Wagenpark kaum vor Eintritt der kälte abgewickelt werden kann. Die Transporte müssen s dahin erledigt sein, da sonst ein frühzeitiger Eisgang Donau die Ausfuhr sperren könnte.

umänischen Staatsbahnen haben daher von der Staats- ng eine Anleihe von 500 Millionen Lei bekommen, die die Wiederherstellung von 7000 Wagen, teils dafür ver- werden soll, von den tschechoslowakischen und pol- Staatsbahnen 130 Lokomotiven zu leihen. Die in den denen Ausfuhrhäfen bestehenden Einrichtungen ge- die tägliche Entladung von 500 Wagen in Braila, 350 Wa- Konstantza, 200 Wagen in Galatz, 250 Wagen in Turnu- e, 200 Wagen in Calafat, 200 Wagen in Corabia und gen in Giurgiu.

ue elektrische Bahn in Italien. Am 22. Juni ist in Gegen- s Verkehrsministers die elektrische Schmalspurbahn -Mammiano feierlich eröffnet worden. Die neue Bahn, in Livorno und Betriebsleitung in S. Marcello Pistoiese, n Apennin gelegen (843 m), hat vier Stationen und vier nhaltestellen, ist 17 km lang und zweigt sich in der Sta- cchia der italienischen Staatsbahnen, mit welchen ein ßverkehr für Personen- und Güterdienst eingerichtet ab.

eisermäßigung für Reisen nach oberitalienischen Bade- Während des Sommers und des Herbstes, bis zum 31. Ok- J. gewähren die italienischen Staatsbahnen den aus dem e, über die nördlichen Grenzübergänge vom Brenner bis kommenden Reisenden, die sich nach den adriatischen n Istriens und längs der Küste von Venedig bis Ancona eine Preisermäßigung von 50 % auf den normalen Fahr- n und zurück. Bedingung ist ein vom Stadtamt zu be- ender Aufenthalt von mindestens 10 Tagen in einem .

de, welche sich im Auslande mit direkten internatio- ahrkarten bis zu einer adriatischen Badeortstation ver- ben, müssen diese in der Grenzübergangsstation behufs igung vorweisen; sie sind bei Ankunft nicht abzugeben en zur unentgeltlichen Rückreise.

r Hafen von Genua und seine Verbindung mit Mittel- Die italienische Regierung ist eifrig bemüht, durch e Maßnahmen, wie günstige Gestaltung der Tarife, die s Zusammenarbeiten von See- und Landtransport her- n sollen, den Verkehr im Hafen von Genua zu fördern e Bedeutung als südlicher Eingangshafen für Mittel- u steigern. In ähnlichem Sinne arbeitet sie allerdings die Adria-Häfen Triest, Fiume und Venedig, Genua ist bezug auf die Verbindung mit seinem weiteren Hinter- einer schwierigeren Lage als jene. Fiume ist infolge r Eisenbahnverbindungen der gegebene Hafen für Un- riest erstreckt seinen Einfluß auf Österreich und den Teil der Tschechoslowakei, wenn ihm auch hier, sehr er von Italien, Hamburg erheblichen Wettbewerb be- Venedig liegt günstig für das westliche Österreich und chweiz. Genua hat aber außer Piemont kein anderes nd als die Westschweiz und muß in bezug auf den Ver- dieser Gegend einen lebhaften Kampf mit Frankreich führen. Die Häfen der französischen Westküste haben gute Eisenbahnverbindung mit der Schweiz, und auch Binnenwasserstraßen führen wenigstens bis in deren Nähe. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bildet für die Westschweiz einen guten Ausweg nach Süden, indem sie die Verbindung mit Marseille herstellt, und nach Norden steht die Schweiz in guten Verkehrsbeziehungen zu Deutschland einerseits und Frankreich andererseits, nicht nur auf dem Schienenweg, sondern durch den Rhein und die französischen Kanäle auch auf dem Wasserweg. Den Verkehr der Schweiz auf diesem Wege auf die französischen Wasserstraßen zu lenken, ist bekanntlich eines der Ziele, das Frankreich mit seiner Rheinpolitik, soweit diese den Mittelrhein anbelangt, verfolgt. Sein Verbündeter, Italien, andererseits tut alles, um den Verkehr der Schweiz nach Genua zu lenken, und scheut dabei vor Mühe und Kosten nicht zurück.

Der Übergangsverkehr von Genua nach Mitteleuropa ist im Jahre 1925 ungefähr auf derselben Höhe geblieben wie 1924, obgleich jenes Jahr bereits einen Tiefstand gegenüber dem vorhergehenden aufwies. 1923 waren 264 000 t Durchgangsgut, 1924 nur 234 000 t und 1925 nur 1000 t mehr zu verzeichnen gewesen. Der Gesamtverkehr des Hafens von Genua in Aus- und Eingang betrug 1924 rund 7,7 Mill. Tonnen; der auf die Eisenbahn übergehende und von ihr herrührende Durchgangsverkehr macht also nur einen geringen Bruchteil aus, Genua hat mithin keine große Bedeutung für den über die Grenzen Italiens hinausreichenden Verkehr. Am Durchgang war die Schweiz im Jahre 1925 mit 173 000 t beteiligt, gegen die Vorjahre mit 202 000 im Jahre 1924 und 232 000 t im Jahre 1923 ein beträchtlicher Rückgang. Auf Frankreich entfielen im Jahre 1925 2900 t, und der Rest von 58 900 t ist der österreichische Anteil am Verkehr des Hafens von Genua. Unter dem Einfuhrgut für Österreich war der Hauptteil Getreide, 52 900 t, das überhaupt mit 136 000 t an erster Stelle der in Genua verfrachteten Güter steht. Dann folgt Kohle mit 31 000 t und Baumwolle mit 10 000 t.

— **Umbau des Bahnhofs Cannon Street (London).** Der Bahnhof Cannon Street der englischen Südbahn ist in seiner jetzigen Gestalt etwa 50 Jahre alt und genügt daher den Anforderungen des heutigen Verkehrs nicht mehr, obgleich in der letzten Zeit eine Anzahl Betriebsvereinfachungen vorgenommen worden sind. Ein Umbau ließ sich auf die Dauer nicht vermeiden, und dieser ist nunmehr in Angriff genommen worden. Cannon Street, ein Kopfbahnhof, liegt so hart an der Themse, daß eine sehr verwickelte Weichenanlage auf die diesen Fluß überschreitende Brücke zu liegen kommt; ein vorgeschobener Bahnsteig reicht bis mitten auf die Brücke, und das Stellwerk, das mit seinen 243 Hebeln als die größte handbediente Anlage dieser Art gilt, steht auf seitlichen Stützen ebenfalls auf der Brücke quer zu ihrer Richtung. Daß der Umbau eines solchen Bahnhofs, auf dem sich noch dazu ein lebhafter Vorortverkehr abspielt, große Schwierigkeiten bietet, leuchtet ein. Man hat sich daher entschlossen, den Bahnhof vom 5. Juni an auf etwa drei Wochen zu schließen, um die Gleis- und Bahnsteiganlagen während dieser Zeit ohne Störung durch den Betrieb umzubauen. Die genannten neuen Gleisanlagen mit den Stromschienen für den elektrischen Betrieb, mit den Stellvorrichtungen der Weichen und allem Zubehör, eine Anlage von etwa 300 m Länge, sind zunächst auf einem freien Felde probeweise zusammengebaut worden; dort werden sie, wieder in ihre einzelnen Teile zerlegt, aufgehoben und auf dem Bahnhof Cannon Street nach Beseitigung der alten Anlagen wieder eingebaut.

Die Folge der Schließung des Bahnhofs Cannon Street war, daß Montag, den 7. Juni, dem ersten Tag der neuen Betriebsart, auf dem davor gelegenen Bahnhof London Bridge, wo die Strecke sich auch nach Charing Croß verzweigt, in den Morgenstunden des Hochverkehrs schätzungsweise 16 000 Fahrgäste mehr als gewöhnlich ankamen; zwischen 7 und 10 Uhr kamen 81 Züge an, von denen 23 in London Bridge endigten und 58 nach Charing Cross weiterfuhren. Etwa 6000 Fahrgäste, die sonst in Cannon Street auszusteigen pflegten, fuhren weiter nach Charing Croß. Im Anfang führte die Schließung von Cannon Street zu einigen Schwierigkeiten in London Bridge, schon in der ersten Woche konnte aber berichtet werden, daß die Reisenden sich an den neuen Betrieb gewöhnt hatten.

— **Verminderte Haftpflicht der englischen Eisenbahnen bei Arbeiterkarten.** Die englischen Arbeiterkarten tragen auf der Vorderseite einen Aufdruck, der auf die Rückseite verweist, und dort findet sich der Vermerk: Die Haftpflicht der Gesellschaft ist auf 100 £ beschränkt. Bei einem Unfall der letzten Zeit, bei der ein Inhaber einer solchen Karte verletzt worden war, gab die Eisenbahngesellschaft zu, daß sie haftpflichtig sei, wollte aber nicht mehr als 100 £ zahlen, worauf sie der Verletzte verklagte. Bei der Verhandlung legte der Richter der Jury drei Fragen vor: 1. Wußte der Kläger von dem Aufdruck auf seiner Fahrkarte? 2. Wußte er, daß die Karte Bedingungen

des Beförderungsvertrages enthielt? 3. Hat die beklagte Eisenbahngesellschaft das nötige getan, um den Kläger von diesen Bedingungen in Kenntnis zu setzen? Die erste und die dritte Frage wurde bejaht, die zweite verneint, und das Urteil fiel zugunsten der Eisenbahngesellschaft aus, die ihre 100 £ bereits hinterlegt hatte. — In einem ähnlichen Fall, der voriges Jahr verhandelt wurde, hatte das Gericht die zweite und die dritte Frage verneint und dem Kläger eine Entschädigung von 1800 £ zugesprochen. Die Entscheidung wurde aber im zweiten Rechtsgang umgestoßen.

— **Lohnabbau bei den irischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahnen von Irland sind bekanntlich in wirtschaftlich sehr ungünstiger Lage und daher schon seit einiger Zeit bemüht, ihre Ausgaben zu verringern. Als Mittel dazu soll ihnen ein Lohnabbau dienen. Sie haben im April eine Entscheidung des Lohnamts herbeigeführt, die sie ermächtigt, alle Löhne, außer denjenigen der Lokomotivmannschaften, um 4 Sh. bis 5 Sh. 3 P. wöchentlich herabzusetzen. Die Gehälter werden von dieser Entscheidung nicht berührt, die unter den Eisenbahnarbeitern einige Unruhe erregt hat, durch ein Übereinkommen zwischen den Leitern der Eisenbahnen und den Führern der Eisenbahngewerkschaft ist sie aber wieder beseitigt worden. Beide Parteien haben die Entscheidung des Lohnamts angenommen; die Verminderung der Löhne, die nach dieser Entscheidung stufenweise im Juni und September dieses Jahres und im Januar 1927 vorgenommen werden sollte, ist aber so hinausgeschoben worden, daß die zweite Stufe erst im Dezember dieses Jahres, die dritte erst im März 1927 erreicht wird. Die Eisenbahngesellschaften sind den Gewerkschaften auch insofern entgegengekommen, als sie zugesagt haben, Cork ebenso wie Dublin und Belfast zu behandeln, also den Lohn der dort beschäftigten Arbeiter nur um 4 Sh. zu kürzen. Die Gewerkschaft hat dagegen die Verpflichtung übernommen, keine Gruppe ihrer Mitglieder zu unterstützen, die ohne Ermächtigung der Leitung in einen Ausstand eintritt, um die Durchführung des Abkommens zu verhindern.

Fremde Erdteile.

— **Bahnbau in Indien.** Die Eisenbahnen im südlichen Teil von Britisch Indien werden schon seit langem bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen. Es wird schon seit geraumer Zeit anerkannt, daß eine Erweiterung und Verdichtung des Eisenbahnnetzes in jener Gegend nötig ist; zunächst stand der Mangel an Mitteln der Befriedigung dieses Bedürfnisses im Wege, seit aber wieder geordnete Verhältnisse in der Geldwirtschaft der Eisenbahnen hergestellt sind, hat man die Neubaupläne eifrig verfolgt. Die Südindische Eisenbahn will allein acht neue Strecken, von denen die längste 174 km lang ist, in einer Gesamtlänge von 750 km bauen Eine von diesen ist eine Breitspurbahn, alle anderen werden in Meterspur angelegt. Bei sechs der Neubaustrecken sind die Arbeiten bereits in Angriff genommen. Bei der Madras & Süd-Malwatta-Eisenbahn handelt es sich um den Neubau von fünf Strecken mit einer Gesamtlänge von 224 km. Der Südindischen Eisenbahn ist die Genehmigung zur Ausführung der technischen Vorarbeiten für eine 56 km lange Eisenbahn erteilt worden. Bei der Ostbengalischen Eisenbahn ist im Frühjahr eine Eisenbahn fertiggestellt worden, von der man lebhafte Benutzung durch Hindu-Pilger nach Nabadwip, einer ihrer Wallfahrtstätten, erwartet.

— **Umgestaltung der Tarife der Staatsbahnen in Niederländisch Indien.** Nachdem der Vorsitzende der Tarifkommission von seiner europäischen Reise zurückgekommen ist, sind die Arbeiten an dem Neuaufbau des Tarifwesens in Angriff genommen worden.

— **Neue Bahnlinien auf Sumatra.** Im südöstlichen Sumatra ist als ein Teil der Lampong Staatsbahnen die Strecke Tjempaka-Negara ratoe eröffnet worden.

— **Der Reiseverkehr von Amerika nach Deutschland.** Am 15. Juni konnte das New Yorker Büro der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (German Railroads Information Office) auf das einjährige Bestehen zurückblicken. In dieser verhältnismäßig kurzen Zeit hat das Auskunfts- und Werbebüro für den Reiseverkehr nach Deutschland, das bekanntlich an einer der verkehrsreichsten Stellen New Yorks liegt, eine zielbewußte und — wie von allen Seiten anerkannt wird — auch bereits erfolgreiche Arbeit leisten können.

Wie aus New York gemeldet wird, läßt sich auch in diesem Sommer zahlenmäßig eine erhebliche Zunahme des amerikanischen Reiseverkehrs nach Deutschland, und zwar auf Grund der von den deutschen Konsulaten erteilten Visa für den Zeitraum von Januar bis Juli dieses Jahres feststellen. So hat das New Yorker Generalkonsulat in dem ersten Halbjahr 1926 bereits 5400 mehr deutsche Sichtvermerke auf Ausländerpä für den gleichen Zeitraum des Vorjahres ausgegeben, u anderen Konsulatsbezirke in allen Teilen der Vere Staaten zeigen vergleichsweise eine ungefähr ähnliche tuale Steigerung um etwa 25 % gegenüber dem Vorjahr höchste Zunahme um ungefähr 60 % gegenüber der g Zeitspanne 1925 wird aus Boston gemeldet, dem Mitt des intellektuellen Lebens im Osten der Vereinigten S Diese Reisesteigerung läßt darauf schließen, daß gerade bildeten und vermögenden Kreise immer stärkeres In dem Besuche Deutschlands entgegenbringen.

— **Bevorstehender Arbeitermangel bei den amerika Eisenbahnen.** Während in den meisten Ländern Europa Arbeitslosigkeit geklagt wird — Deutschland und England dabei an erster Stelle, und nur Frankreich macht unt größeren Staaten eine Ausnahme —, fürchtet man bei de rikanischen Eisenbahnen, daß in der nächsten Zeit nich die nötigen Arbeitskräfte, namentlich für die Strecke haltung, zu finden sein werden. Seit Jahren sind Klage Arbeitermangel nicht laut geworden, jetzt werden sie von Seiten erhoben, zwar nicht in der Form, daß jetzt sch Arbeiter fehlten, aber man sieht eine Zeit kommen, in nicht möglich sein wird, die nötige Zahl von Arbeitern in Aussicht genommenen Arbeiten einzustellen. Der Gru diese Erscheinung ist zum großen Teil in der Beschränku Einwanderung zu suchen. Seit Jahren fanden die Eisen ihren Ersatz an Arbeitskräften unter den Einwandere diese aber im Laufe der Zeit zu angelernten und gelernt beitern aufrücken, macht sich jetzt das Fehlen von Nac geltend. Um den Folgen dieses Mangels vorzubeugen, h Arbeit sparende Verfahren und Geräte eingeführt, nicht wegen der damit verbundenen Ersparnis an Löhnen, als vi um die gleiche Arbeit mit einer geringeren Zahl von A kräften ausführen zu können. Bei den Arbeiten, die v Jahreszeit abhängig sind, ist man bemüht, sie über Zei fortzusetzen, in denen man sie früher einzustellen p Manche Eisenbahnen haben gewisse Arbeiten besonders im Jahre begonnen und beschleunigt ausgeführt, um im S schon damit fertig zu werden, so daß das Abströmen d beiter zur Ernte und in den Betriebsdienst der Eisenb an den namentlich auch die Abförderung der Ernte erhöh forderungen stellt, keine Störungen bei anderen Dienstz verursacht.

Wasserverkehr.

— **Eichung der Binnenschiffe.** Der Reichsverkehrsmi hat dem Reichswasserstraßen-Beirat den Entwurf eine päischen Eichkonvention vorgelegt. Das am 27. Noven Paris unterzeichnete Übereinkommen über Eichung der In schiffe erstrebt die Schaffung einheitlicher Eichbestimm für die europäische Binnenschiffahrt. Aus den Verhand ist ein Kompromißsystem hervorgegangen. Um überse können, wie sich im Falle der Ratifizierung der Eichkon die deutschen Eichbestimmungen gestalten würden, ist d wurf einer einheitlichen Eichordnung für die Binnensc auf den deutschen Wasserstraßen aufgestellt worde Landesregierungen sind um Prüfung gebeten worden, ob die Ratifizierung der Konvention und die Durchführu einheitlichen Eichbestimmungen Bedenken erhoben werde Stellungnahme liegt noch nicht vor und kann auch einiger Zeit erwartet werden.

— **Verschiffung oberschlesischer Kohlen über Hambur** folge des Streiks der englischen Grubenarbeiter werden z im Hamburger Hafen außer beträchtlichen Mengen von kohlen seit dem 4. Juni auch in großem Umfange Kohl Ost-Oberschlesien umgeschlagen. Der Umschlag erfolgt im rechts- wie im linkselbischen Hafenteil. Die Zuführ wohl wie die Verladung haben sich bisher unter Heranz aller vorhandenen Umschlaganlagen glatt vollzogen.

Luftverkehr.

— **Berlins Lufthafen.** Der Berliner Flughafen in Tem unterscheidet sich von Anlagen ähnlicher Art in anderen städten vor allem durch seine zentrale Lage in Groß-Ber daß die Vorteile des Luftverkehrs durch den schnell bringedienst zur vollen Wirkung gelangen können. De hafen selber ist nach den Bauerfahrungen bei anderen häfen mit allen Einrichtungen und Anlagen für einen dehnten internationalen Großflugbetrieb ausgestattet. Da platzgelände mit seinem Ausmaß von 1000×800 m ist zur verhütung mit dichtem Rasen bedeckt, zu dessen Ents etwa 1000 Zentner Grassamen erforderlich waren. De

mfang machte zur Aufrechterhaltung der Sicherheit be-
e Verkehrs- und Signalvorschriften für den Flughafen
n Luftraum darüber notwendig, denn 30 Flugzeuge der
ien London, Paris, Kopenhagen, Stockholm, Moskau,
Zürich, Amsterdam, Brüssel und der verschiedenen deut-
Großstädte starten und landen täglich im planmäßigen
rkehr auf ihm, wo sie in den Hallen Schutz und War-
inden. Alle Start- und Landekommandos werden vom
ndoturm durch Flaggen und Signaltafeln gegeben, und
eulsirene meldet die eintreffenden Flugzeuge. Start und
latz sind durch eine 50 m breite neutrale Zone getrennt
n Tage durch Startflaggen, des Nachts durch Boden-
kennungslichter genau bezeichnet. Ein bei Tag und bei Nacht tätiger Rauchofen zeigt den Fliegern beim Start und bei der Landung die Windrichtung an. Der Umkreis des Flughafens ist mit einem Kranz von neon-rot leuchtenden Bodenkennungslichtern besetzt, und auf dem Flughafen selber sind mehrere Landescheinwerfer mit gedämpftem, fächerförmigen Licht aufgestellt, um den landenden Verkehrsflugzeugen den Weg, die Landerichtung und Landestelle in der Dunkelheit zu weisen.

Im Verkehr der Deutschen Luft-Hansa von und nach Berlin finden vornehmlich moderne Ganzmetallflugzeuge deutscher Bauart vom kleinsten 4-Sitzertyp bis zum 12sitzigen dreimotorigen Rieseneindecker Verwendung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

echnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

am 15. Juni d. J. eröffnete Verbindungsbahn Frank- (M)-Forsthaus-Frankfurt (M)-Niederrad Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Frank- (Main) zugerechnet worden.

nderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

chsbahndirektionsbezirk Trier. Am 1. Juli ird der zwischen den Stationen Trier Hauptbahnhof und us rechts der Bahnstrecke Trier-Saarbrücken gelegene f Trier Süd, der bisher nur dem Personen-, Ge- nd Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung il- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis eröffnet. Mit dem gleichen Tage wird Trier Süd in den bahn-Gütertarif aufgenommen. Über die Höhe der sätze geben die Dienststellen Auskunft.

chsbahndirektionsbezirk Trier. Am 1. Juli ird der zwischen den Stationen Waldrach und Pluwig ler Bahnstrecke Trier-Hermeskeil gelegene Haltepunkt äsche-Gusterath, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eröffnet.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Sonneberg-Stockheim gelegene unbesetzte Haltepunkt Föritz wird am 1. Juli 1926 mit einem Agenten besetzt.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit dem Tage des Inkrafttretens des Winterfahrplans 1926 wird der an der Strecke Dittersbach-Hirschberg (Schlesien) gelegene Bahnhof Schildau in „Schildau (Bober)“ umbenannt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 114 vom 22. Juni 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einführung zweiteiliger Bremsklötze;

Nr. I 113 vom 21. Juni 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurückweisung von Wagen wegen Schäden an den Spurkränzen;

Nr. I 115 vom 22. Juni 1926 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 16. Juni 1926 verschied nach schwerem Leiden in Glogau der

Regierungsrat a. D.

Herr Erich Catholy.

Der Verstorbene gehörte mehr als 46 Jahre der Eisenbahnverwaltung, etzt als Vorstand des Eisenbahnverkehrsamtes Glogau an. Er hat sich durch e vornehmen Charaktereigenschaften wie durch sein liebenswürdiges Wesen Mitarbeitern wie Untergebenen ein dauerndes ehrendes Andenken geschaffen.

Frankfurt (Oder), den 20. Juni 1926. (667)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Osten.**

rweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

bisher für den Personen-, Gepäck- tückgutverkehr eingerichtete, an hnstrecke Seesen-Herzberg (Harz) e Haltepunkt Münchehof (Harz) m 1. Juli 1926 auch für den Wa- ngsverkehr eröffnet. Die Abfer- von Fahrzeugen und von Gegen- , deren Ver- und Entladung eine mpe erfordert, sowie von Spreng- ist ausgeschlossen.

el, den 23. Juni 1926. (655)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Bf. Hohenlychen, Strecke Für- g-Templin, ist für den vollen erkehr wieder eröffnet worden. nterm 3. Oktober 1924 bekannt- ne Schließung des Stückgutver- wird hiermit aufgehoben.

in, den 28. Juni 1926. (688)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Stettin.

Am 1. Juli 1926 wird der an der Bahnstrecke Corbach-Frankenberg (Eder) gelegene Haltepunkt Schreufa für den Personenverkehr wieder geöffnet.

Cassel, den 24. Juni 1926. (668)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Cassel.

Der an der Strecke Sonneberg-Stockheim gelegene unbesetzte Haltepunkt Föritz wird am 1. Juli 1926 mit einem Agenten besetzt.

Erfurt, den 23. Juni 1926. (664)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

Am 1. Juni 1926 wird der zwischen den Stationen Waldrach und Pluwig links der Bahnstrecke Trier-Hermeskeil gelegene Haltepunkt Erzwäsche-Gusterath, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eröffnet.

Trier, im Juni 1926. (665)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Am 1. Juli 1926 wird der zwischen den Stationen Trier Hauptbahnhof und Karthaus rechts der Bahnstrecke Trier-Saarbrücken gelegene Bahnhof Trier Süd, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 500 kg eröffnet.

Mit dem gleichen Tage wird Trier Süd in den Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen.

Trier, im Juni 1926. (651)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. September 1926 ab wird der an der Strecke Meseritz-Reppen gelegene Bahnhof IV. Klasse Obergörzig für den Gepäck-, Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr geschlossen und als unbesetzter Haltepunkt nur für den Personen- und Wagenladungsverkehr beibehalten. Der Fahrkartenverkauf, die Abnahme und Auslieferung der Wagenladungen erfolgt durch die Zugführer. Wagen zur Beladung sind bei der Güterabfertigung Kurzig zu bestellen. Beladene Wagen mit dem zugehörigen Frachtbrief sind dem Zugführer zu übergeben, ebenso sind die angekommenen Wagenladungen und Frachtbriefe vom Zugführer in Empfang zu nehmen.

Sendungen nach Obergörzig dürfen nur frankiert, von Obergörzig nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden.

Frankfurt/Oder, den 24. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten
in Frankfurt/Oder. (687)

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Der Verkehr ist auf der Strecke Arnsdorf (Sa.)-Kamenz (Sa.) am 21. 6., in Riesa Ufer am 26. 6., in Dresden Elbufer Neustadt am 25. 6. und in Dresden Elbufer Altstadt am 26. 6. wieder aufgenommen worden.

Dresden, den 26. Juni 1926. (682)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Juni 1926 wird im Ausnahmetarif 97 (Spiritus, auch Sprit [Branntwein]) die Station Stettin Freibezirk als Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 22. Juni 1926. (659)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Juni 1926 wird der Ausnahmetarif 1i auf den Versand von der Westfälischen Landes-Eisenbahn sowie der Ausnahmetarif 18 durch Nachtragung einiger Versandstationen erweitert.

Berlin, den 23. Juni 1926. (657)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 wird in den Ausnahmetarifen 1c und 1f (Stamm- und Schnittholz) die Station Erdmannsdorf-Augustusburg als Empfangsstation nachgetragen.

Berlin, den 28. Juni 1926. (684)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II Heft 2.

Infolge Änderung des Deutschen Nottarifs treten in den Ausnahmetarifen 8 und 9 Änderungen und Ergänzungen ein. Außerdem wird die Station Duisburg Hochfeld Süd in die Schnittafel A I und in den Ausnahmetarif 7 einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 25. Juni 1926. (669)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 3. Juli 1926 ist Spiritus in die Abteilung I aufzunehmen und die Tarifstelle „Ölkuchen" in Abteilung XXXVI abzuändern in „Ölkuchen, Ölkuchenmehl usw., wie in Klasse E genannt".

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Juni 1926. (686)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1926 werden die Stationen Arrach, Grafenwiesen, Hohenwarth (Ndb.), Lam und Zellerthal der Lokalbahn Lam-Kötzting A.-G. und Niederviehbach der Reichsbahndirektion Regensburg in den direkten Tarif aufgenommen.

Erfurt, den 28. Juni 1926. (689)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 wird der Ausnahmetarif 1g durch Nachtragung einiger Stationsfrachtsätze ergänzt.

Berlin, den 25. Juni 1926. (678)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 28. Juni 1926: Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Ammoniak usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. Juni 1926. (652)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Pfalz.

Am 1. August 1926 wird das Heft B (Entfernungen) neu herausgegeben. Hierdurch wird das Heft B vom 1. Oktober 1924 aufgehoben. Mit dem neuen Tarif treten zahlreiche Entfernungskürzungen infolge Wegfalls der Rheinbrückenzuschläge ein; Entfernungserhöhungen für einzelne Stationsverbindungen werden erst am 1. September 1926 wirksam. Der Tarif kann durch Vermittlung der beteiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 22. Juni 1926. (654)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 tritt ein Eisenbahn-Gütertarif (Umbehandlungstarif) für den Eil- und Frachtgutverkehr (einschließlich lebender Tiere, Leichen und Fahrzeuge) zwischen den Stationen der französischen, belgischen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der dänischen, schwedischen und norwegischen Eisenbahnen andererseits im Durchgang durch das Saargebiet, die Schweiz und Deutschland in Kraft. Der Tarif enthält als Besondere Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen Bestimmungen über Frachtberechnung und Erhebung, Nachnahmen, Lieferfristen u. a. sowie die Angaben der Grenzübergänge.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Grenzübergangsstationen. Mit dem neuen Tarif werden nur die beteiligten Grenzstationen ausgerüstet, die auch die gleichzeitig herausgegebene Dienstanweisung hierzu erhalten. Abdrucke des Tarifs sind zum Preise von 20 Reichspfennig für das Stück bei der Stationskasse Köln Hbf. erhältlich. Die Dienstanweisung ist nur für den Dienstgebrauch bestimmt.

Köln, den 26. Juni 1926. (674)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen im unmittelbaren Übergang. Teil II, Heft 3, Tarif vom 1. Juli 1926.

Die bereits angekündigte Neuausgabe des Tarifes, Teil II, Heft 3, erscheint am 1. Juli 1926. Der Tarif kann zum Preise von 1 Mark vom Regie- und Materialienbüro der RBD. München bezogen werden.

Folgende während der Drucklegung erschienene Änderung ist durchzuführen: Im Abschnitt c) sind bei den Stationen Boll, Heiningen, Holzheim (Württ.) und Schlat (Württ.) die Vermerkungszeichen *, **, † nebst den zugehörigen Fußanmerkungen zu streichen.

München, den 23. Juni 1926. (681)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft [illegible] (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 19[illegible] ein neuer Ausnahmetarif 92 für [illegible] trium in Kraft.

Berlin, den 25. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[illegible]
Reichsbahndirektion Berlin

Durchfuhrausnahmetarif S. D. [illegible]

Mit Gültigkeit vom 4. Juli 19[illegible] den unter der Abteilung XXII u[illegible] laun Ort und Übergang Station[illegible] sätze nachgetragen. Näheres [illegible] Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[illegible]
Reichsbahndirektion Altona

Durchfuhr-Ausnahmetarif D [illegible] Schweiz-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 1. bis 31. J[illegible] werden die Frachtsätze der Abte[illegible] bei allen Stationsverbindungen er[illegible]

I. für See-Ausfuhrgut über Rot[illegible] Dordrecht, Hoek van Holland, [illegible] burg, Vlaardingen und Vlissing[illegible]
119 Reichspfennig bei 5 t
99 „ „ 10 t
93 „ bei den Haupt[illegible]

II. für sonstiges Gut um
77 Reichspfennig bei 5 t
71 „ „ 10 t
71 „ bei den Haupt[illegible]

Die dadurch erhaltenen neuen [illegible] sätze der Abteilung I gelten, sow[illegible] billiger sind als die Frachtsätze [illegible] Abteilungen, auch in diesen.

Karlsruhe, den 23. Juni 1926. [illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[illegible]
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 22 f[illegible] stimmte Güter der Klasse A—D.[illegible] kehr Niederlande-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. bis 31. Ju[illegible] werden die nicht durch * Stern g[illegible] zeichneten allgemein gültigen [illegible] sätze der Abteilung I bei allen St[illegible] verbindungen ermäßigt:

I. für See-Einfuhrgut über Rott[illegible] Dordrecht, Hoek van Holland, M[illegible] burg, Vlaardingen und Vlissing[illegible]
119 Reichspfennig bei 5 t
99 „ „ 10 t
93 „ bei den Hauptk[illegible]

II. für sonstiges Gut um
77 Reichspfennig bei 5 t
71 „ „ 10 t
71 „ bei den Hauptk[illegible]

Die dadurch erhaltenen neuen F[illegible] sätze der Abteilung I gelten, sow[illegible] billiger sind als die Frachtsätze a[illegible] Abteilungen, auch in diesen.

Für die bei Richterich Grenz[illegible] Herzogenrath Grenze namentlich [illegible] führten Waren werden die Frach[illegible] einheitlich um 44 Reichspfenni[illegible] mäßigt.

Karlsruhe, den 23. Juni 1926. [illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[illegible]
Reichsbahndirektion.

Am 1. Juli 1926 treten in Kraft:
Nachtrag II zum Teil II des [illegible] tarifs der Saarbahnen, Preis 0,2[illegible] Nachtrag II zum Teil III des Güte[illegible] der Saarbahnen, Preis 1,50 Fr., Nach[illegible] zum Tiertarif der Saarbahnen, [illegible] 0,80 Fr.

Die Tarifnachträge enthalten e[illegible] Frachten und Gebühren. Sie könne[illegible] der Drucksachenverwaltung der [illegible] bahndirektion des Saargebietes kä[illegible] bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das [illegible] tarifbüro der genannten Direktion.

Saarbrücken, den 21. Juni 1926 [illegible]
Eisenbahndirektion des Saargebie[illegible]

ch-Niederländischer Eisenbahnver-Verbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1.

Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden e der Neuausgabe der niederlän-n Binnentarife für den deutsch-ländischen Güterverkehr ausge-:

eutsch-Niederländischer Verbands-arif Teil I, enthaltend die beson-Zusatzbestimmungen zum Inter-alen Übereinkommen und die All-nen Tarifvorschriften nebst der einteilung. (Preis 2 Reichsmark. sgabe.)

achtrag 1 zum Deutsch-Niederländi-Verbandsgütertarif Teil II Heft 1. ; 60 Reichspfennig.)

Nachtrag 1 zum Anhang des h-Niederländischen Verbandsgüter-Teil II Heft 1. (Preis 20 Reichs-g.)

bisherige Verbandsgütertarif vom 1. April 1926 wird mit dem en Zeitpunkte aufgehoben.

m Abschnitt A (Reglementarische mungen) des Teil I ist die Nach-beschränkung auf 1000 Reichsmark besonderen Zusatzbestimmung 8 ikel 13 aufgehoben. Die Sendungen n demnach im deutsch-niederlän-n Güterverkehr, dem Artikel 13 Internationalen Übereinkommens echend, bis zur Höhe des Wertes ites mit Nachnahme nach Eingang t werden.

urch eine besondere Zusatzbestim-zum Artikel 12 des Internationalen nkommens wird die Frachtbrief-rift „franko bis .... (Grenz-oder Grenze)“ dahin erläutert, ierunter die Frachten bis zur einschließlich der Nebengebühren rsandstation zu verstehen sind. rch erübrigt sich in diesen Fällen Versandstationen die Mitgabe der turnote, da die Unterwegskosten sten des Empfängers gehen.

n Abschnitt B des Teil I sind die einen Tarifvorschriften und die inteilung für die niederländischen n vollständig geändert worden. ederländische Tarifsystem umfaßt r eine Eilgutklasse, eine Stück-se und vier Ladungsklassen (A, D) mit besonderen Frachtsätzen 10 und 15 t.

n Nachtrag I zum Verbandsgüter-eil II Heft 1 und im Nachtrag I nhang hierzu sind die Frachten niederländischen Strecken zum rheblich ermäßigt worden. Die ler niederländischen Spezialtarife eingeschränkt.

, den 21. Juni 1926. (649)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

---

utsch-dänischer Güterverkehr.

Gültigkeit ab 1. Juli 1926 wird usen (Ruhr) in den Tarif einbe-Außerdem erhalten infolge Än-des Deutschen Nottarifs die Aus-arife 10 und 11 neue Fassungen. ft durch die Abfertigungen.

a, den 25. Juni 1926. (673)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
ens der Verbandsverwaltungen.

---

hfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 6.

Gültigkeit vom 1. Juli 1926 wer-Frachtsätze der Abteilung I für dorf Ort und Übergang geändert. s durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

a, den 26. Juni 1926. (675)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Bk. 20.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 sind folgende Tarifmaßnahmen durchzuführen:

1. Im Tarif Nr. 40 (S. 232, Nachtrag II, S. 36) ist vor dem Geltungsbereich folgende Bestimmung nachzutragen:

Besondere Frachtermäßigung.

Für rohes Erdöl (Mineralöl) russischer Herkunft wird der Frachtsatz der Schnittariftafel A von Bremen nach Bodenbach-Tetschen unter II von 1318 hč auf 948 hč ermäßigt, wenn an ein und denselben Empfänger mindestens 13 000 t bis zum 31. Januar 1927 aufgeliefert werden.

Der Frachtunterschied wird im Rückvergütungsweg durch die Reichsbahndirektion Dresden erstattet, wenn der Antrag binnen drei Monaten nach Ablauf der Auflieferungsfrist unter Beifügung eines Verzeichnisses eingereicht wird, das für jede beförderte Sendung folgende Angaben enthalten muß:

a) Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens,
b) das der Frachtberechnung zugrunde gelegte Gewicht,
c) die erhobene deutsche Schnittfracht.

Dem Verzeichnis sind die Original- oder Duplikatfrachtbriefe sowie die Schiffskonossemente beizufügen. Forderungsberechtigt ist der Empfänger. Die Auszahlung der Frachtunterschiede erfolgt in Reichsmark zu dem am Zahlungstage gültigen bahnamtlichen Erhebungskurs.

Tschechoslowakischer Wortlaut:

Zvláštní sleva dovozného.

Pro nerostný olej surový (ropa) ruského původu snižuje s účinken od 1. července 1926 sazba dílčí tarifní tabulky A z Bremen de Podmokel/Děčina pod II se 1318 hč na 948 hč, bude-li odesláno do 31. ledna 1927 na jednoho a téhož příjemce nejméně 13 000 tun.

Slevu poskytne návratkem ředitelství říšské dráhy v Drážďanech, bude-li mu předložena do tří měsíců po uplynutí lhůty podací žádost a seznam, který musí obsahovati pro každou zásilku tyto údaje:

a) značku vlastnickou a číslo vozu,
b) váhu, která byla podkladem pro výpočet dovozného,
c) zaplacenou německou dílčí sazbu.

K seznamu nutno připojiti nákladní listy v originále nebo jich duplikáty jakož i lodní konosementy. Oprávněným k pohledávce jest příjemce. Rozdíl dovozného bude vyplacen v říšských markách podle úředního želesničního kursu, platného v den výplaty.

2. Im Tarif Nr. 90 (S. 409) ist vor dem Geltungsbereich folgende Bestimmung nachzutragen:

Besondere Frachtermäßigung.

Für Zyannatrium (Abteilung C) werden die Frachtsätze der Schnittariftafel A von Reichenberg nach Hamburg im Rückvergütungswege auf 2008 hč für 5 t, 1674 hč für 10 t und 1333 hč für 15 t ermäßigt, wenn von ein und demselben Verfrachter mindestens 2000 t bis zum 31. Dezember 1926 aufgeliefert werden.

Der Frachtunterschied wird im Rückvergütungswege durch die Reichsbahndirektion Altona erstattet, wenn der Antrag binnen drei Monaten nach Ablauf der für die Beförderung der Mindestmenge vorgesehenen Zeit — im Falle einer früheren Aufhebung der Ermäßigung binnen drei Monaten von diesem Zeitpunkte an — vom Verfrachter unter Beifügung der Original- oder Duplikatfrachtbriefe sowie eines Verzeichnisses, in dem jede beförderte Sendung einzeln aufzuführen ist, eingereicht wird. Die Auszahlung der Frachtunterschiede erfolgt in Reichsmark zu dem am Zahlungstage gültigen bahnamtlichen Erhebungskurs.

Vorstehende Bestimmungen gelten bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1926. Erfolgt deren Aufhebung vor dem 31. Dezember 1926, so werden die ermäßigten Frachtsätze nur gewährt, wenn eine der Geltungsdauer entsprechende Menge aufgeliefert worden ist.

Tschechoslowakischer Wortlaut:

Zvláštní sleva dovozného.

Pro kyanid sodný (oddíl C) sníží se sazba dílčí tarifní tabulky A z Liberéce de Hamburku návratkem na 2008 hč při 5 t, 1674 hč při 10 t, a 1333 hč při 15 t, bude-li jedním a týmž odesilatelem do 31. prosince 1926 podáno nejméně 2000 t.

Rozdíl dovozného vrátí ředitelství říšské dráhy v Altoně, bude-li oň odesilatelem žádáno do tří měsiců po uplynutí doby stanovené pro podej nejmenšího množství ku přepravě, a bude-li sleva zrušena dříve, do tří měsíců od této doby. K žádosti musí býti přiloženy nákladní listy nebo duplikáty nákladních listů jakož i seznam obsahující každou přepravenou zásilku. Rozdíl dovozného bude vyplacen v říšských markách podle úředního železničního kursu, platného v den výplaty. Toto ustanovení platí až do odvolání, nejdéle do 31. prosince 1926. Zruší-li se před 31. prosincem 1926, přizná se sleva dovozného jen tehdy, bylo-li podáno množstvi přiměřené době platnosti slevy.

Dresden, am 23. Juni 1926. (653)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Niederländisch-polnischer Güter- und Tierverkehr im Durchgang durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 erhält der Absatz (14) im Abschnitt D auf Seite 7 des Tarifs eine neue Fassung, deren Wortlaut im Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privatbahnen (TVA. I), Berlin, veröffentlicht wird.

Breslau, den 23. Juni 1926. (663)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Württemberg.

Am 1. Juli 1926 werden verschiedene, an der Nebenbahnstrecke Göppingen-Boll gelegene Stationen der RBD. Stuttgart mit Entfernungen in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen, auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 23. Juni 1926. (653)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft B (Entfernungszeiger).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 wird auf der Station Rödlitz der Wagenladungsverkehr eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, am 21. Juni 1926. (647)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). Bk. 19.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 werden im Tarif Nr. 23 (S. 208 a, Nachtrag I, S. 27 u. Nachtrag II, S. 31) das Warenverzeichnis und die Schnittariftafel A, wie folgt, ersetzt:

Tarif Nr. 23.	Tarif čís 23.
Eisenbahnfahrzeuge, folgende:	Železniční vezidla, a te:
A. Lokomotiven, Tender und Personenwagen:	A. Lokomotivy, tendry a osobní vozu:
1. verladen, auch zerlegt,	1. naložené, té: rozložené,
2. auf eigenen Rädern laufend.	2. při železniční přepravě po vlastních kolech.
B. Gepäck- u. Güterwagen:	B. Zavazadlové a nákladní vozy:
1. verladen, auch zerlegt,	1. naložené, téz rožložené,
2. auf eigenen Rädern laufend.	2. při železniční přepravě pe vlastních kolech.

Schnittafel.
Dílčí tarifní tabulka A.
Frachtsätze in Heller (tschechoslow.) für 100 kg.
Sazby v haléřích (českoslov) od 100 kg.
Von den Schnittpunkten
Od dílčího tarifního bodu.

Nach Do stanice	Güter der Abteilg. Zboží oddílu	für od	1 Od/Boh	5 Zl/Hl	7 Mw/Ml	13 Sbg	15 Rbg/Sbc	16/20 Te/Bo/Dě/Po	22 Rz	27 Eg/Ch
Bremen	A^1	10 t	2263	2178	2163	1845	1930	1837	1775	1860
		15 t	2054	1977	1961	1682	1760	1667	1612	1690
	A^2	10 t	1512	1449	1442	1233	1287	1225	1186	1240
		15 t	1372	1318	1310	1124	1171	1109	1078	1124
	B^1	10 t	1915	1845	1829	1566	1636	1550	1504	1574
		15 t	1597	1543	1527	1310	1364	1295	1248	1318
	B^2	10 t	1279	1233	1217	1047	1093	1031	1000	1047
		15 t	1062	1031	1016	876	907	861	830	876
Hamburg .	A^1	10 t	2209	2101	2093	1752	1853	1701	1760	1845
		15 t	2008	1915	1907	1589	1682	1628	1605	1682
	A^2	10 t	1473	1403	1395	1171	1233	1194	1171	1233
		15 t	1341	1279	1271	1062	1124	1085	1070	1124
	B^1	10 t	1876	1783	1783	1481	1566	1519	1496	1574
		15 t	1566	1488	1481	1240	1310	1264	1248	1310
	B^2	10 t	1248	1186	1186	985	1047	1016	1000	1047
		15 t	1047	992	985	830	876	845	830	876
Stettin	A^1	10 t	1798	1636	1667	1225	1357	1388	1543	1752
		15 t	1636	1488	1519	1109	1233	1264	1403	1597
	A^2	10 t	1202	1093	1109	814	907	923	1031	1171
		15 t	1093	992	1016	737	822	845	938	1062
	B^1	10 t	1527	1388	1419	1031	1155	1178	1310	1488
		15 t	1271	1155	1178	861	961	985	1093	1240
	B^2	10 t	1016	923	946	690	768	783	876	992
		15 t	845	768	783	574	644	659	729	830
Warnemünde	A^1	10 t	2132	2015	2008	1620	1736	1690	1760	1899
		15 t	1938	1837	1829	1473	1581	1535	1597	1729
	A^2	10 t	1419	1341	1341	1078	1155	1124	1171	1264
		15 t	1295	1225	1217	985	1054	1023	1062	1155
	B^1	10 t	1806	1713	1705	1372	1473	1434	1488	1612
		15 t	1504	1426	1426	1147	1225	1194	1240	1341
	B^2	10 t	1202	1140	1140	915	985	954	992	1078
		15 t	1000	954	954	768	814	799	830	892

Dresden, am 22. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gssellschaft. (648)
Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Juni 1926 tritt der Ausnahmetarif 118 für Nickelammonsulfat (Abfall aus Elektrolytlaugen) in Kraft.

Berlin, den 26. Juni 1926. (680)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 werden in die Abteilung XXXV „Fischkonserven" und „Parkettstäbe" aufgenommen. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 24. Juni 1926. (660)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. bis 31. Juli 1926 werden für die Abteilung I neue Ermäßigungen eingeführt.

Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 25. Juni 1926. (671)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2.

Die bereits durch Verfügungen vom 20. 2. 26, 27. 4. 26 und 25. 5. 26 ausgesprochene Aufhebung bestimmter Abteilungen des Tarifs tritt erst mit Ablauf des 31. Juli 1926 in Kraft.

Altona, den 25. Juni 1926. (670)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Nottarif. Tfv. 7.

Der Nottarif wird bis auf jederze[it] Widerruf, längstens bis zum 30. Se[ptem]ber 1926, verlängert. Die weiter[e Er]mäßigung, die in Höhe von 10 % no[ch] einzelne Güter des Nottarifs bis 30. Juni 1926 gewährt wurde, wird verlängert, so daß vom 1. Juli 19[26] wieder alle Güter des Nottarifs gleiche Ermäßigung von 10 % erh[alten]. Der Nottarif wird unter Berücks[ichti]gung der zwischenzeitlich und sonst eintretenden Änderungen neu h[eraus]gegeben.

Berlin, den 23. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft].
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterver[kehr]. Eisenbahn-Gütertarif, enthaltend r[egle]mentarische und besondere Bestim[mun]gen vom 1. Dezember 1925.

An Stelle der ab 1. Juli lfd. Js. [auf]gehobenen Frachtsätze des T[arif] Heft 1 werden bis auf weit[eres] bei Abfertigung im Rahmen des [Um]machungstarifes (Tfv. 177) die F[racht]sätze der regelrechten Tarifklasse[n für] jene Artikel und Verkehrsbeziehu[ngen], für welche im vorgenannten Tari[f] direkte Frachtsätze bestanden [ha]teilweise gekürzt der Frachtbe[rech]nung für den deutschen Durchlau[f zu]grundegelegt.

Näheres durch Reichsbahn-Tarifa[nzei]ger.

München, den 28. Juni 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft].
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bay[ern].

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisc[h]- Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 [sind] folgende Stationen nachzutragen: A[uf] Seite 6 unter 1 a Deutsche Stati[onen]: Angerburg, Marggrabowa, Preu[ß.]- Holland, auf Seite 6 unter 3. Mo[skau]- Kursker Eisenbahn: Sserpuchow, [auf] Seite 7 unter 16. Moskau-Kasaner [Eisen]bahn: Jegorjewsk und Ramenskoje.

Königsberg (Pr.), den 22. Juni 1[926].
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft].
Reichsbahndirektion.

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung A. Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 [tritt] zum Lokalgütertarif Teil I, Abteil[ung] ein Nachtrag II, mit Gültigkeit [vom] 15. Juli 1926 zum Lokalgütertarif [Teil I], Abteilung A, ein Nachtrag I in Kr[aft].

Die Nachträge enthalten Änder[ungen] und Ergänzungen bzw. Berichtigun[gen].

Preis 30 bzw. 20 öst. Groschen fü[r das] Stück.

Wien, am 24. Juni 1926.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Gütertarif Teil I, A und B. Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 [tritt] zum Gütertarif Teil I, Abteilung [A,] Nachtrag II, mit Gültigkeit vom 1[5. Juli] 1926 zum Gütertarif Teil I, Abteilu[ng B,] ein Nachtrag I in Kraft.

Die Nachträge enthalten Änder[ungen] und Ergänzungen bzw. Berichtigu[ngen].

Preis 20 bzw. 15 Reichspfennig [für] das Stück.

Regensburg, den 25. Juni 1926.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Ak[tien]gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

. 27. Berlin, den 8. Juli 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Zusammenschluß im Transportgeschäft.

Von Dr. jur. Teubner, Berlin.

einem Aufsatz „Co-ordination of road and rail Services" ler „Modern Transport" vom 29. Mai 1926, Seite 5, der in der „Railway Age" veröffentlicht wurde, wird über Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Kraftwagen folgenausgeführt:

ır die Beförderung habe Wert, die das Gut vom Versender ittelbar zum Empfänger bringe. Die Eisenbahnen von Eng-, Kanada und Australien hätten diesen Grundsatz seit lan- erkannt; sie hätten deshalb eine unmittelbare Beförderung Haus zu Haus durch die Verbindung Kraftwagen-Eisen-n-Kraftwagen eingerichtet. Anscheinend bestehe auch in Vereinigten Staaten der dringende (growing) Wunsch, eine ırt vollkommene Beförderung zu erhalten. Auch die Verrtreibenden beschäftigten sich neuerdings mit dem Gedan-, wie die Durchbeförderung der Sendungen (the through rement) sichergestellt werden könne, um dadurch die Schneleit, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der nsporte zu gewährleisten.

s sei ungewiß, worauf es zurückzuführen sei, daß diese lanken gerade jetzt in die Erscheinung treten. Mögen es die teile sein, die die Kraftwagenbeförderung in nahen Entfergen (for reasonably distances) biete, möge die bessere Erntnis der Transportnotwendigkeiten dazu beigetragen haben, zen auch andere Gründe vorliegen. Die Tatsache bleibe behen, daß die direkte Beförderung vom Versender zum Empger augenblicklich im Vordergrund stehe[1]).

In England und Kanada sei die direkte Beförderung längst eingerichtet mit dem Erfolge, daß 80—95 % der Verkehrtreibenden in Groß-Britannien Vorteile daraus zögen. Die Bestätterei (cartage service) werde sowohl durch eisenbahneigene als auch durch private Fahrzeuge ausgeführt. Um diese Einrichtung auch in Amerika nutzbar zu machen, würden zwei Maßnahmen für erforderlich gehalten:

1. eine Organisation größerer Bestättereiunternehmungen (cartage companies) zu schaffen, um die einheitliche Beförderung durchzuführen und ein besseres Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Fuhrwerk zu erreichen.
2. einen einheitlichen Tarif für die Landfuhrwerke einzuführen, um die Beziehungen zu den Verkehrtreibenden genau (definitely) festzulegen.

Die Schienenbahn, die kaum (poorly) geeignet sei, Transporte zwischen den Kopfbahnhöfen (terminal transportation) wirksam durchzuführen, werde dadurch allmählich von der Verpflichtung befreit, die sogenannte Kleinbeförderung (Stückgutbeförderung) zu übernehmen. Sie könne ihre Tätigkeit allein darauf richten, wofür sie sich auch am besten eigne, Massentransporte auf große Entfernungen zu fahren.

---

[1]) Interessant ist, wie weit sich die sogenannte Hausbeförung in jüngster Zeit in Amerika entwickelt hat. Die neueste ungenschaft auf diesem Gebiete verkörpern die drei Buchstaben A. Y. H. (at your house). Das heißt, der Kaufmann bringt nicht nur die gekauften Waren dem Käufer ins Haus, sondern führt ihm auf einem dazu hergerichteten Lastkraftwagen seinen ganzen Laden zur Auswahl zu. Bei der ungeheuren Konkurrenz genügte die Zeitungs- und Lichtreklame nicht mehr, es mußte etwas Neues gefunden werden. Angeblich soll durch diese Methode der Umsatz und der Geschäftsgewinn trotz der erhöhten Spesen sich vervielfacht haben.

Die Landstraßenbeförderung, die dazu bestimmt sei, die Bahnhöfe miteinander zu verbinden, werde schließlich die erste Rolle übernehmen

1. bei der Beförderung zwischen den Bahnhöfen (the intraterminal complete movement),
2. bei der Stückgutbeförderung zwischen verschiedenen Linien,
3. bei der Beförderung der Güter zwischen der Eisenbahn und der Behausung der Verkehrtreibenden.

Dadurch werde erreicht, daß allmählich die Straßenbeförderung organisiert werde, und daß Ersparnisse für die Verkehrtreibenden eintreten. Die bessere Zusammenarbeit zwischen den Unternehmern würde dazu führen, eine größere Wirtschaftlichkeit zu erreichen und den Straßenverkehr zu regeln.

Diese Ausführungen scheinen mir auch für unsere deutschen Verhältnisse, wenn sie auch wesentlich anders geartet sind, beachtlich zu sein. Bekanntlich liegt bei uns in Deutschland von jeher der Bestättereidienst nahezu vollständig in der Hand der Spediteure. Das heißt, bei fast jedem Eisenbahntransport schaltet sich zu Anfang und zu Ende der Spediteur in das Transportgeschäft ein, indem er das Gut von der Behausung des Verkehrtreibenden abholt und der Eisenbahn zuführt sowie das Gut bei Beendigung des Eisenbahntransports von der Eisenbahn abnimmt und in das Haus des Empfängers verbringt. Dadurch entstehen natürlich Kosten, die sich vergrößern, wenn das Gut nicht unmittelbar von oder zur Behausung gefahren, sondern vom Spediteur zunächst auf Lager genommen wird. Sicherlich klagen die Verkehrtreibenden nicht immer mit Unrecht über die hohen Rollgebühren, die das ganze Transportgeschäft erheblich verteuern. Man sollte sich deshalb auch in Deutschland die Frage stellen, ob dieser Vorgang wirtschaftlich notwendig und ob er nicht vereinfacht und verbilligt werden kann.

Darüber kann kein Zweifel sein, daß der an den Schienenstrang gebundenen Eisenbahn die Güter zugebracht und daß sie auch wieder von ihr abgeholt werden müssen. Sicher ist aber meines Erachtens ebenso, daß eine Regelung angestrebt werden sollte, diesen Vorgang zu vereinfachen und zu verbilligen. Hierfür gibt es mancherlei Wege.

1. Seit dem Aufkommen des Kraftwagens ist der sich bislang auf der Eisenbahn abspielende Nahtransport vielfach von dem Kraftwagen abgelöst worden. Und zwar wesentlich aus dem Grunde, weil der Kraftwagen die Güter unmittelbar von Haus zu Haus, von der Gewinnungsstätte zum Verbrauchsort zu bringen vermag und dadurch Zeit und Kosten spart. Dieses Mittel ist aber nur beschränkt anwendbar, es kann nicht verallgemeinert werden. Der Kraftwagen kann niemals die Eisenbahn vollständig ersetzen, auch nicht im Nahverkehr.

2. Man kann auch den Umschlag der Güter von und zur Bahn durch mechanische Einrichtungen einfacher gestalten. Das Mittel hierzu ist das sogenannte Transportgefäß, durch welches gleichartige Güter zusammengefaßt von dem Schienenfahrzeug auf das Landstraßenfahrzeug und umgekehrt gesetzt werden. Diese Einrichtung ist bei uns noch wenig in Gebrauch, wenn auch fleißig an ihrer Einführung gearbeitet wird. Aber auch dieses Mittel ist nicht allgemein sondern nur unter bestimmten Voraussetzungen zu verwenden.

3. Der dritte Weg ist der in dem vorauf angeführten Aufsatze dargelegte, der Weg der Organisation. Alle an dem Transportgeschäft Beteiligten sollen sich zusammenschließen, um die durchgehende Beförderung der Transporte in schnellster und wirtschaftlichster Weise zu gewährleisten. Diese Regelung ist jedenfalls die gründlichste und umfassendste. Sie ermöglicht vor allem, daß der Kraftwagen und das Transportgefäß dort eingesetzt werden, wo sie zweckmäßig sind.

Ist nun ein solcher Zusammenschluß in Deutschland möglich und wie kann er durchgeführt werden?

Die Beziehungen des Speditionsgewerbes zur Eisenbahn mannigfache, aber nicht immer freundliche. Schon allein durch, daß einzelne Spediteure in ein besonderes Vertra verhältnis zur Eisenbahn getreten sind, indem sie Bahns teure wurden, ist eine gewisse Spaltung in das Speditio werbe hineingetragen. Dazu kommen die verschiedenen des Speditionsdienstes: Sammelspedition, Bestätterei, Um spedition, Überseespedition, Schiffahrtsspedition, Schwer betrieb und andere, die ihre besonderen Interessen vertr Es wird außerordentlich schwer sein, das gesamte freie T portgewerbe zusammenzufassen, um es als einheitlichen ner der Eisenbahn zu präsentieren.

Ebenso ist das Verhältnis der Spediteure in ihrer Gesam dem Kraftverkehr gegenüber nicht einheitlich. Die Stel des Spediteurs ist verschieden, je nachdem er Frachtführ schäfte betreibt und dabei eigene Kraftwagen in seinem Betr verwendet. Im allgemeinen ist die Zahl der Kraftwagen auch größeren Speditionsunternehmungen nur verhältnismäßig ge einstweilen wird noch der Pferdehaltung im Speditionsgew der Vorzug gegeben. Man kann sogar beobachten, daß Sp teure, die den Überlandverkehr ausüben, sich zu diesem Zw von dritter Seite Kraftwagen anmieten. Und das hat se sehr gewichtigen Grund. Denn es ist eine Erfahrungstatsa daß nur der Großbetrieb im Kraftfahrwesen w schaftlich arbeiten kann. Solange der Kraftwagen noch ei teueres und empfindliches Beförderungsmittel ist, wird eigene Reparaturwerkstatt immer das Rück einer jeden Kraftfahrunternehmung bleiben. Müssen von Unternehmer die Kraftwagen zur Überholung, zur Repar an Dritte abgegeben werden, so verteuert sich der Betrieb wesentlich. Andererseits ist die Einrichtung einer eigenen paraturwerkstatt nur lohnend und wirtschaftlich durchführ im Großbetriebe. Es kommt hinzu, daß nur in der Zusamm fassung der Gütermengen und in der planmäßigen Verke bedienung die Wirtschaftlichkeit gewährleistet ist, die wendig ist, um einen Überlandverkehr zu unterhalten.

Zu dieser Erkenntnis haben sich im großen und ganzen Spediteure bei uns noch nicht hindurchgerungen. Die Deutschland vorhandenen Großunternehmer im Kraftfahrwe sind bekanntlich die öffentlichen Kraftverkehr gesellschaften. In anerkennenswerter Weise hatten s diese zu Verhandlungen mit den Spitzenverbänden des fre Transportgewerbes bereit erklärt, um einen Weg zu finden, die gegenseitigen Interessen ausgeglichen werden könn Leider haben die wiederholten Erörterungen zu einem Ergeb bisher nicht geführt.

Ganz anders die Reichsbahn. In klarer Erkenntnis der B deutung des Kraftfahrwesens für den öffentlichen Verkehr h diese sich mit den Kraftverkehrsgesellschaften vertraglich v bunden, um den Eisenbahnverkehr und den Kraftwagenverke zum Nutzen der Allgemeinheit aneinander anzupassen und einander einzugliedern. Nach meiner Kenntnis der Verhä nisse ist sie auch bereit, in gleicher Weise mit den Spediteur zusammenzugehen. Ganz selbstverständlich ist es aber, daß d Zusammenarbeit in einer Form geschehen muß, die der Reich bahn nicht zum Schaden gereicht und die sich dem Rahmen d mit den Kraftverkehrsgesellschaften abgeschlossenen Gese schaftsvertrages einfügt. Denn einmal muß die Reichsbahn d Kraftverkehrsgesellschaften gegenüber vertragstreu bleibe zum anderen und nicht zum wenigsten hat sie im Interes unseres gesamten deutschen Vaterlandes einen nicht unerhe lichen Teil der schweren, Deutschland auferlegten Lasten au zubringen, eine Tatsache, die eine Herabminderung ihrer Ei nahmen nicht zuläßt.

Nun sind die Vorkehrungen, die die Reichsbahn zu diese Zwecke bisher unternommen hat, von den Spediteuren unrichti aufgefaßt worden. Unter der Behauptung, daß die Reichsbah ihr Monopol erweitern wolle, das in der Tat ja aber gar nich mehr in dem früher vorhandenen Umfange besteht, daß si selbst Spediteurgeschäfte betreiben und das Speditionsgewerb

rnichten wolle, hat ein großer Teil der Spediteure eine mpfstellung gegen die Eisenbahn eingenommen. Aber darum ndelt es sich ja überhaupt nicht. Der Eisenbahn liegt es llkommen fern, in größerem Umfange, als es bisher schon mer geschehen und notwendig ist, Spediteurtätigkeit auszuen[2]), sie denkt nicht daran, dem volkswirtschaftlich unentrlichen Spediteurstande zu nahe zu treten und sie hat ganz d gar keine Monopolgelüste. Es handelt sich vielmehr allein rum, in welcher Weise zum Nutzen der Allgeinheit der Güteraustausch mit Rücksicht auf e neuen technischen Möglichkeiten vereincht und wie die Methode seit alters her beehender Wirtschaftsvorgänge verbessert d verbilligt werden kann. Hierbei darf nicht unerhnt bleiben, daß sich auch die Haftungsbestimmungen der editeure für die ihnen anvertrauten Güter sehr ungünstig den rkehrtreibenden gegenüber auswirken[3]).

Ganz unzweifelhaft ist aber hier in der letzten Zeit ein rtschritt zu verzeichnen. Es mehren sich die Spediteure, zu der Einsicht gelangen, daß nur in der organischen sammenarbeit des Speditionsgewerbes mit der Eisenhn und mit dem Kraftwagen die Entwicklung liegt und das ansportgeschäft wirtschaftlich ausgestaltet werden kann. So es vereinzelt bereits zu einem örtlichen Zusammenluß der drei Partner Spedition, Eisenbahn und Kraftwagen kommen und dadurch erreicht, daß da, wo es wirtschaftlicher , das Gut unmittelbar von Haus zu Haus befördert wird und ß die Rollgeldsätze ganz wesentlich heruntergedrückt sind. eser Vorgang scheint mir auch der Weg zu sein, wie man rwärts kommen kann. Nicht von oben herunter, sondern von ten herauf muß der Zusammenschluß aller am Transportschäft Beteiligten herbeigeführt und ausgebaut werden.

[2]) Zum Beispiel die Zwangsbestätterei in einigen Orten, bei r Zollabfertigung und ähnliches.

[3]) Während die Eisenbahn uneingeschränkt nach den setzlichen Bestimmungen (HGB. oder EVO.) haftet, haften e Spediteure nach ihren vom Verein deutscher Spediteure rausgegebenen Geschäftsbedingungen grundsätzlich nur, soeit ihnen ein Verschulden nachgewiesen wird. Diese Haftung t dazu noch wesentlich eingeschränkt. Denn in allen Fällen, denen der Spediteur für Verlust, Minderung, Vertauschung, schädigung, Verzögerung oder aus einem sonstigen Grunde berhaupt haftbar ist, bildet der in den örtlichen oder berklichen Bedingungen festgesetzte Betrag, höchstens doch 20 GM für 100 kg brutto, niemals aber ehr als 400 GM für jeden Schadensfall die Höchstenze der Haftung.

Zum Schluß sei gestattet, in diesem Zusammenhange noch kurz auf den Personenverkehr einzugehen, wo nach meiner Meinung in gleicher Weise ein Zusammenschluß der am Transportgeschäft Beteiligten aus wirtschaftlichen Gründen angestrebt werden sollte. Nachdem die Reichspost dazu übergegangen ist, im allergrößten Umfange den Personenverkehr über Land mit Kraftwagen zu bedienen, den sie neuerdings auch auf Güter auszudehnen sich bemüht, ist sie kraft ihrer wirtschaftlichen Stärke an die erste Stelle der Großunternehmer im Kraftfahrwesen in Deutschland getreten. Daneben betreibt die Reichsbahn zusammen mit den ihr vertraglich verbundenen Kraftverkehrsgesellschaften Eisenbahnkraftwagenlinien. Sodann bestehen Personenlinien der Kraftverkehrsgesellschaften und in jüngster Zeit sind namentlich im Westen Deutschlands von Gemeinden und Kreisen unterstützte kleinere Gesellschaften entstanden oder haben sich an bestehende kleinere Bahnunternehmungen angeschlossen, die Personenkraftwagenlinien eingerichtet haben. Es ist klar, daß hierdurch sowohl die Reichsbahn und die Reichspost in Gegensätze kamen als auch den kleineren Gesellschaften gegenüber sich Mißhelligkeiten und Störungen ergaben. Gewiß ist der Wettbewerb auch im Verkehrsleben nicht unerwünscht, denn er spornt die Unternehmungen an, das Beste zu leisten. Wenn sich aber in diesem Wettbewerb Erscheinungen zeigen, die als ungesund anzusprechen sind und die sich ungünstig für die Allgemeinheit auswirken, so müssen solche Auswüchse beseitigt werden. Nun erscheint es mir unnatürlich und in einem geordneten Staatswesen unerträglich, daß sich zwei Anstalten des Reiches — Post und Eisenbahn — gegenseitig ungesunden Wettbewerb bereiten. Etwa vermeintliche Gegensätze sollten unter allen Umständen schon mit Rücksicht auf die Staatsautorität ausgeglichen werden können. Und ebenso geht es nach meinem Dafürhalten nicht an, daß wohl erreichbare Vorteile im Verkehrsleben der Allgemeinheit auf die Dauer vorenthalten werden. Denn der wichtigste und wesentlichste Vorzug in der Beförderung ist die unmittelbare durchgehende Abfertigung von einem Verkehrsmittel auf das andere auch im Personenverkehr, die bislang allgemein aus selbstischen Gründen der Unternehmer nicht durchgeführt werden konnte. Hoffen wir, daß die bessere Erkenntnis der Verkehrsnotwendigkeiten sich auch hier bald so stark geltend macht, daß der Zusammenschluß aller an dem Transportgeschäft Beteiligten wenigstens in einer Interessengemeinschaft zum Nutzen unserer Wirtschaft und zum Vorteil der Reisenden erreicht wird.

Das Wagenstandgeld.

Von **H. Piening**, Essen.

In Nr. 21 dieser Zeitung hat Dr. Schultz längere Ausführungen er die Neuregelung des Wagenstandgeldes gemacht, die den andpunkt des Eisenbahn-Zentralamtes, von dem die Anregung sgegangen ist, wiedergeben. Wenn es schon bei der Reichshn-Gesellschaft Kreise gibt, wie bekannt ist, die dem orschlag wenig freundlich gegenüberstehen, so wird es verändlich sein, daß auch in der Wirtschaft stark abweichende nsichten gegenüber dem Vorschlage vorhanden sind. Die zur ertretung der Wirtschaft berufenen Verbände haben sich einhendst mit dem Vorschlage befaßt, wie auch die Reichsbahnesellschaft eine Untersuchung der Frage veranlaßt hat. Es t bisher nicht gelungen, eine befriedigende Lösung zu finden. achdem der Standpunkt der Eisenbahn hier erörtert worden t, soll in folgendem in großen Zügen der Standpunkt der Virtschaft dargestellt werden.

Der Vorschlag des Eisenbahn-Zentralamts ist an die Ständige 'arifkommission gerichtet, der die Nachprüfung des Nebengebührentarifs des deutschen Eisenbahngütertarifs obliegt. Die Eisenbahn geht von dem Gedanken aus, daß es in Zeiten des Wagenüberflusses genügt, wenn bei einer Überschreitung der standgeldfreien Ladefrist ein mäßiges Standgeld, das ungefähr die allgemein auf 1,70 ℳ berechneten täglichen Wagenkosten deckt, erhoben wird, verlangt dann aber in zwei weiteren Zeitabschnitten Standgelder mit der heute bekannten Staffelung und in einer Höhe, die von der Wirtschaft als untragbar bezeichnet und abgelehnt werden muß. Es soll danach drei Zeitabschnitte geben:

1. die Zeit des Wagenüberflusses,
2. die Zeit der Wagenknappheit,
3. die Zeit des Wagenmangels.

Für den ersten Zeitabschnitt bietet das Eisenbahn-Zentralamt für je 24 Stunden ohne Begrenzung der Benutzungsdauer den Satz von 1,50 ℳ an. Für den zweiten Zeitabschnitt für die ersten 24 Stunden 2 ℳ, für die zweiten 24 Stunden 4 ℳ, für jede weiteren 24 Stunden 6 ℳ, also das Standgeld, das heute im Nebengebührentarif vorgesehen ist. Für den dritten Zeitabschnitt verlangt das Eisenbahn-Zentralamt allgemein die Ermächtigung, die für den zweiten Abschnitt vorgesehenen Sätze

bis zum doppelten Betrage zu erhöhen. An sich ist der Gedanke, das Wagenstandgeld in Wagenüberflußzeiten niedriger zu halten, als in Mangelszeiten, nicht zu verwerfen, weil in diesen Überflußzeiten zahlreiche Wagen unbenutzt herumstehen und der Eisenbahn Kosten verursachen, aber keine Einnahmen bringen. In dem Vorschlage des Eisenbahn-Zentralamts wird besonders hervorgehoben, daß die Eisenbahn in gewissen Zeiten größeren Einfluß auf die Ladetätigkeit gewinnen müsse, und glaubt hierfür ein erhöhtes Wagenstandgeld vorsehen zu müssen. Diesen Einfluß hat die Eisenbahn indes bereits durch die §§ 63 Ziff. 6 und 80 Ziff. 8 der EVO., wonach sie die Be- und Entladefristen, wenn die Verkehrsverhältnisse es erfordern, abkürzen und das Wagenstandgeld erhöhen kann. Sie darf diese Maßnahmen allerdings nur treffen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde (Reichsverkehrsministerium) und nach vorheriger Veröffentlichung, aus der zu ersehen sein muß, daß die vorerwähnte Genehmigung erteilt ist. Von diesem Recht hat die Eisenbahn bisher nur ganz vereinzelt und lediglich zur Regelung örtlicher Verkehrsschwierigkeiten Gebrauch gemacht. Der erste Zeitabschnitt, nämlich die Zeit des Überflusses, ist in dem Vorschlage des Eisenbahn-Zentralamtes stark in den Vordergrund gestellt, indem gesagt wird, daß im Jahre 1925 überhaupt kein Wagenmangel geherrscht habe und in absehbarer Zeit voraussichtlich mit Wagenmangel nicht zu rechnen sei. Demgegenüber muß darauf hingewiesen werden, daß die Wirtschaft so pessimistisch von der Entwicklung des Verkehrs nicht denkt. Man kann es sogar für fraglich halten, ob der Wagenpark der Reichsbahn ausreichen wird, einer Verkehrswelle, die wir zweifellos in absehbarer Zeit einmal zu erwarten haben, erfolgreich zu begegnen. Der Wagenbestand ist zwar ein sehr hoher. Ein großer Teil der abgestellten Wagen wird aber in absehbarer Zeit nicht mehr betriebsfähig sein. Man darf überzeugt sein, daß, wenn wir heute den Verkehr des Jahres 1913 hätten, auch bei dem hohen Wagenbestand erhebliche Schwierigkeiten in der Wagengestellung zu überwinden wären. Interessant wird es sein, sich einmal die Mangelszeiten der letzten Jahre zu vergegenwärtigen. In Tagen dargestellt, ergibt sich folgendes Bild:

	G	Gl	O	R	SS	H	K
1913	90	96	149	195	87	—	—
1921	221	135	241	230	230	101	239
1922	240	131	234	69	69	—	121
1923	172	—	113	165	120	120	114
1924	85	—	92	29	43	—	43

Es wird zugegeben werden müssen, daß ähnliche Verhältnisse leicht wieder eintreten können. Die erhöhte Anforderung von offenen Wagen in den deutschen Kohlenrevieren in der letzten Zeit hat schon recht kritische Lagen in der Wagengestellung hervorgerufen.

Bei anhaltender starker Anforderung würde also recht bald nicht nur drohender Wagenmangel, sondern richtiger Wagenmangel herrschen. Wenn man nun die oben dargestellten Mangelszeiten zugrunde legt, so würde bei den vom Eisenbahn-Zentralamt vorgeschlagenen Sätzen an Wagenstandgeld gegenüber 1913 mehr erhoben worden sein:

im Jahre 1921 . . . . 80,5 %
„ „ 1922 . . . . 61,9 %
„ „ 1923 . . . . 65,9 %
„ „ 1924 . . . . 53,9 %

Gegenüber den heute geltenden, von der Wirtschaft allgemein als zu hoch angesehenen Sätzen würde sich folgendes Verhältnis ergeben:

im Jahre 1921 . . . . 35,4 %
„ „ 1922 . . . . 22,5 %
„ „ 1923 . . . . 21,8 %
„ „ 1924 . . . . 15,4 %

Auf jeden Fall ist festzustellen, daß in der vorgeschlagenen Neuregelung eine Mehrbelastung der Wirtschaft zu erblicken ist. Sonst wäre es auch nicht zu verstehen, daß, wie eine Berechnung der Reichsbahndirektion Altona darlegt, ein Einnahmeausfall bei Herabsetzung des Wagenstandgeldes auf 1,50 ℳ von 9 Milli Mark in den Kauf genommen wird. Das würde schon mit R sicht auf die bekannte Finanzlage der Reichsbahn recht bed lich sein.

Wenn man sich aber das obige Bild vor Augen hält, so von einem Einnahmeausfall, also von einem Geschenk an Wirtschaft nicht mehr die Rede sein können.

Der zweite Zeitabschnitt — Wagenknappheit — wird einl lich von der Wirtschaft abgelehnt, da es zunächst zweifel erscheint, ob es überhaupt ein klares Unterscheidungsmerk zwischen den Begriffen „Knappheit“ und „Mangel“ gibt. Reichsbahndirektion Altona schaltet den Begriff „Knapph auch aus, schlägt dabei aber eine Dreiteilung der Standge vor, die ebenfalls von der Wirtschaft abzulehnen ist. Die Rei bahn hat durch ihr Hauptwagenamt einen so guten und dau den Überblick über den Bestand und Bedarf an Wagen, daß jederzeit in der Lage ist, rechtzeitig Maßnahmen zur Abwend von wirklichem Wagenmangel zu treffen. Es wäre ungere wenn die Wirtschaft zu den Kosten solcher Maßnahmen du erhöhtes Standgeld herangezogen werden sollte. Die Eisenb hat die Pflicht, genügend Fahrmaterial vorzuhalten, damit Verkehr, aus dem die Einnahmen der Eisenbahn fließen, dient werden kann. Sie hat sich in ihrem Betriebe auch höhere Anforderungen einzurichten, ohne von den Verke treibenden für die Heranschaffung des erforderlichen Wag materials eine Vergütung außer den für die Beförderung Gutes zu zahlenden Frachten zu verlangen. Deshalb ist Plan, in solchen Zeiten besonderes Standgeld zu erheben, v Standpunkt der Wirtschaft aus zu verwerfen.

In Zeiten des Wagenmangels will das Eisenbahn-Zentrala nach seinem Vorschlage allgemein die Ermächtigung hal Wagenmangel zu verkünden und damit gleichzeitig tariflich f gelegte höhere Standgelder zu erheben, die bis 100 % der h tigen Sätze, also im Höchstfalle 12 ℳ für den Tag betrag Beides muß vom Standpunkt der Wirtschaft aus abgelehnt w den. Es besteht völlige Übereinstimmung darüber, daß auf Recht der Landesaufsichtsbehörde (Reichsverkehrsministeriu die Verkündigung des Wagenmangels und erhöhter Wag standgelder zu genehmigen, nicht verzichtet werden kann. Gew hat allein das Hauptwagenamt den Überblick über Bestand u Bedarf und besitzt somit die Möglichkeit, drohenden Wag mangel zu erkennen. Ein Verkehrsaufschwung tritt aber nic so plötzlich ein, daß es etwa für das Hauptwagenamt Üb raschungen gäbe. Die Zeiten, in denen der Verkehr stärker Umfang annimmt, sind im allgemeinen bekannt, ebenso auch Betriebe, bei denen sich sogenannter Saisonverkehr entwick Die Zusammenhänge zwischen Wirtschaft und Eisenbahn si so eng, daß ihr eine stärkere Verkehrswelle nicht unbekan bleiben darf. In dieser Hinsicht sollten heute irgendwelc Mängel nicht mehr bestehen. Auf jeden Fall bleibt dem Eis bahn-Zentralamt bzw. dem Hauptwagenamt Zeit genug, bei d Landesaufsichtsbehörde die Genehmigung zur Verkündigung d Wagenmangels zu erwirken, ohne daß hierdurch im Verkehr b sondere Schwierigkeiten entstehen. Die Verkündigung des W genmangels darf nicht nur in der Bekanntmachung an d Schaltern der Güterabfertigungen bestehen, sondern es ist no wendig, daß sie auch in den Tageszeitungen erfolgt und da außerdem wenigstens die Großwerke besonders in Kenntnis g setzt werden. Vom Übergang zum wirklichen Wagenmang muß eine genügende Karrenzzeit von mindestens 3 Tagen vo gesehen sein, besonders, wenn mit dem Wagenmangel höhe Wagenstandgeldsätze verbunden sein sollen. Es ist durcha verständlich, daß die Eisenbahn in solchen Zeiten mehr Einfl auf die Ladetätigkeit gewinnen möchte. Dieser Einfluß da aber nicht allein in der Erhebung von Wagenstandgeldern e blickt werden. Jedenfalls kann nicht zugestanden werden, da die Wagenstandgelder zu diesem Zweck eine untragbare Hö erreichen.

In Zeiten des Wagenmangels muß selbstverständlich all daran gesetzt werden, das Wagenmaterial so rasch als mögli

der verfügbar zu machen. Wenn Verkehrtreibende in dieser sicht versagen, so mögen sie sich die Zwangsmittel der nbahn gefallen lassen. Es ist aber durchaus irrig, wenn annimmt, daß verhältnismäßig kleine Beträge wie 1,50 ℳ, ℳ oder 3 ℳ von der Wirtschaft leichten Herzens in den uf genommen werden und deshalb das Ladegeschäft nicht mit erforderlichen Eifer betrieben werde. Zweifellos gibt es che Fälle in der Freiladestraße und vielleicht auch in einnen Anschlüssen. Ein kaufmännisch richtig geleiteter Beb vermeidet jede auch noch so niedrige unproduktive Ause, auch wenn sie nur in Pfennigbeträgen zur Verteuerung Erzeugnisses beiträgt. In dem äußerst scharfen Wettbeb, in dem wir heute leben, ist eine Abwälzung solcher Bee in Form allgemeiner Unkosten ganz unmöglich. Deshalb die Frage vom Standpunkt der Wirtschaft aus gesehen von ßter Bedeutung.

Vie bereits oben ausgeführt, sind die vom Eisenbahn-Zentral- vorgeschlagenen Sätze untragbar. Es würde zweifellos gegen, wenn in Zeiten des Wagenüberflusses (Überfluß und appheit im Sinne des Vorschlages) ein mäßig gestaffeltes ndgeld vorgesehen würde. Dabei würde man den Satz von) ℳ für den ersten Tag als angemessen annehmen können, egen dürften die folgenden Sätze die Friedenssätze ht überschreiten. Die Staffelung würde danach folgendes d haben:

für die ersten 24 Stunden	1,50 ℳ
„ „ zweiten 24 Stunden	2,00 „
„ „ dritten 24 Stunden	3,00 „
„ jede weiteren 24 Stunden	4,00 „

Bei diesen Sätzen wird man mit einem Einnahmeausfall nicht hr rechnen können. Der niedrige Satz von 1,50 ℳ für den sten Tag ist insofern angebracht, als es sich bei den Fristerschreitungen über die standgeldfreie Frist hinaus meist nur eine ganz geringe Zeit handelt. Weitere Fristüberschreingen gehören zu den Ausnahmen, bilden jedenfalls weder in n Freiladestraßen noch in den Gleisanschlüssen die Regel.

Es ist anzuerkennen, daß ein Unterschied zwischen den Zeiten s Wagenüberflusses und des Wagenmangels zu machen ist. enn in letzteren Zeiten die heute nach der EVO. zur Vergung stehenden Zwangsmittel nicht genügen sollten, so kann shalb nicht das Zugeständnis zu so hohen Standgeldsätzen geacht werden, wie sie im Vorschlag des Eisenbahn-Zentralamts rgesehen sind. Unter Berücksichtigung aller Umstände irde höchstens ein Standgeld in der doppelten Höhe der Friensätze annehmbar sein, wobei das Standgeld für den ersten g aus dem angeführten Grunde niedriger zu halten wäre. Es ürde sich dann folgendes Bild ergeben:

für die ersten 24 Stunden	2,00 ℳ
„ „ zweiten 24 Stunden	4,00 „
„ „ dritten 24 Stunden	6,00 „
„ „ weiteren 24 Stunden	8,00 „

Zweifellos sind diese Sätze für die beteiligten Interessenten och und drückend. Sie können auch nur unter der Vorausetzung in Vorschlag gebracht werden, daß die oben vorgeschlanen Sätze für Überflußzeiten von der Eisenbahn angenommen erden, ferner daß die Anwendung dieser Sätze von der benderen Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde abhängig macht wird.

Es muß ferner vorausgesetzt werden, daß an den bisherigen rstattungsgrundsätzen nichts geändert wird. Wenn auch verändlich ist, daß die Erstattung von Wagenstandgeld abgelehnt ird bei absichtlicher oder vom Benutzer verschuldeter Zurückaltung von Wagenmaterial in Zeiten des Mangels, so können och andererseits Ereignisse eintreten, die eine rechtzeitige ückgabe verhindern, ohne daß der Benutzer der Wagen, ob in er Freiladestraße oder in den Anschlüssen, in der Lage ist, iese Ereignisse abzuwenden. In verkehrsstarken Zeiten komen auch im Eisenbahnbetriebe Unregelmäßigkeiten in der Beörderung vor, die eine unregelmäßige und stoßweise Zufuhr von Wagen zur Folge haben, deren rechtzeitige Entladung entweder aus Platzmangel oder in Ermangelung von Kräften nicht möglich ist. Bei Gleisanschlüssen geraten die Wagen auch in Standgeld, die wegen Überfüllung des Anschlusses nicht zugestellt werden können, während sie noch der Zuführung harren. In solchen und ähnlichen Fällen muß es einen Weg geben, daß das Standgeld teilweise oder ganz aus Billigkeitsrücksichten erstattet wird.

Das Wagenstandgeld soll nach Dr. Schultz zwei Aufgaben erfüllen, und zwar: 1. als Entschädigung für die längere Inanspruchnahme; 2. als Zwangsmittel für die Beschleunigung des Ladegeschäfts dienen. Diese Aufgaben lassen sich nur im Zusammenhang mit der standgeldfreien Zeit, wie sie im Eisenbahnverkehr festgesetzt ist, erörtern. Sie ist durchaus verschieden in der Freiladestraße und in den Anschlüssen. In der Freiladestraße beträgt sie nach § 80 Ziffer 1 der EVO. 24 Stunden, beginnend mit der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes. Alle vor oder während der Ladezeit entstehenden Leistungen, die Zuführung, Abholung, Ausrangierung während der Ladezeit, Beklebung u. a. m. werden von der Eisenbahn kostenlos ausgeführt. Wenn die Benutzer solcher Wagen nicht das nötige Interesse an der rechtzeitigen Entladung zeigen, wie es in Herbstzeiten bei Kartoffel- und Getreidesendungen vielfach vorkommt, so ist es verständlich, wenn hier scharfe Maßnahmen getroffen werden, die der Eisenbahn schon heute genügend zur Verfügung stehen, ohne daß etwa Standgeld hier besonders helfen würde. Zwangsentladung und Einlagerung sind hier die richtigen Mittel.

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei den Gleisanschlüssen, bei denen die Ladefristen sehr verschieden festgesetzt sind. Meist sind sie wesentlich geringer als in der Freiladestraße. Der Anschließer hat aber neben der Ladetätigkeit innerhalb dieser Fristen noch eine ganze Reihe von Aufgaben zu erfüllen, und zwar:

1. die Übernahme der Wagen und Überführung in das Werk,
2. Bereitstellung zur Be- und Entladung innerhalb des Werkes,
3. Rangierung und Verwiegung,
4. Ordnung nach Richtungen,
5. Entkuppelung und Kuppelung der Wagen einschließlich Behandlung der Luftbremsen,
6. Beklebung der Wagen nach den Vorschriften der Eisenbahn,
7. Überführung an die Rückgabestelle.

Für diese Leistungen vergütet die Reichsbahn den Anschließern nichts, sie gewährt nur wesentlich verkürzte Ladefristen und berechnet in jedem Falle der Fristüberschreitung Standgeld. In anderen Ländern wird der Anschließer rücksichtsvoller behandelt. In England z. B. ist es gerade umgekehrt. Hier werden dem Anschließer für die Beladung zwei Tage und für die Entladung drei Tage Zeit gewährt, während die Freiladestraße nur einen bzw. zwei Tage zur Verfügung hat. Wenn auch diese Zeiten nach unseren Begriffen zu hoch sind, so ist der Grundsatz doch deutlich erkennbar, daß auf die Verhältnisse der Anschließer mehr Rücksicht genommen wird.

Bei Neuregelung des Wagenstandgeldes müssen die Verhältnisse der Anschließer ebenfalls grundsätzlich neu geregelt werden. Zwischen Reichsbahn und Anschließern besteht heute eine Art Kampfstimmung. Das rührt zur Hauptsache daher, daß man vielfach bei der Reichsbahn dem Gedanken huldigt, daß der Nutzen des Anschlusses nur dem Anschließer zugute kommt. Von diesem Gedanken sollte man sich frei machen und die Gleisanschlüsse als solche ansehen, die sie eigentlich sind, nämlich als wichtige Verkehrszubringer, die zudem der Eisenbahn noch eine große Zahl von wichtigen Arbeiten ohne Entgelt abnehmen. Der Anschließer hat schon sämtliche Kosten für die Herrichtung des Anschlusses zu tragen und außerdem der Eisenbahn regelmäßig beträchtliche Gebühren für Unterhaltung, Überwachung, Geländemiete und für die Bedienung des An-

schlusses zu zahlen. Bei Festsetzung der Ladefristen wird dagegen auf diese Verhältnisse irgendwelche Rücksicht nicht genommen. Es dürfte auch von der Reichsbahn anzuerkennen sein, daß die Gleisanschlüsse ganz erheblich zur glatten Abwicklung des Verkehrs beitragen. Jeder Anschließer sorgt schon aus eigenem Interesse dafür, daß die Wagen, so rasch es nur eben geht, die Werksanlagen wieder verlassen, weil die Gleisverhältnise in der Regel ein längeres Verweilen nicht zulassen. Um dies zu erreichen, werden von vielen Werken mechanische Ladeeinrichtungen mit erheblichen Kosten angelegt, nur um die Ladetätigkeit zu beschleunigen. Eine große Zahl von Wagen kann auf diese Weise vor Ablauf der Ladefrist zurückgegeben werden. Hierfür gewährt die Reichsbahn keine besonderen Prämien, andererseits aber leiden die Anschlüsse in gewissen Zeiten stark unter der stoßweisen Zuführung von Wagen, ohne daß hierbei hinsichtlich des etwa entstehenden Standgeldes irgendwie eine Rücksichtnahme zu erwarten ist. Bei Bemessung der Ladefristen müßte auf die besonderen Verhältnisse der Anschließer, auf die Arbeitszeit usw. gebührende Rücksicht genommen werden, die man heute leider noch vielfach vermissen muß.

In Zusammenhang hiermit steht auch der Wunsch auf Einführung der Tonnenkontrolle bei den größeren Werken, hinsichtlich der G- und O-Wagen. Diese Frage schwebt schon längere Zeit, ohne einer Lösung näher zu kommen. Das Problem des Wagenstandgeldes würde eine gewisse Vereinfachung erfahren können, wenn der von der Reichsbahn für diesen Zweck eingesetzte besondere Ausschuß die Angelegenheit der Tonnenkontrolle in Verbindung mit der Standgeldfrage einer Regelung entgegenführen würde.

Dr. Schultz stellt die Frage, ob man zweckmäßig das Standgeld für alle Wagengattungen gleichzeitig erhöhen solle, oder ob es angängig sei, die Standgelder für die Wagengattu[ngen] getrennt zu erhöhen. Wenn es überhaupt zu einer verschie[den]artigen Berechnung des Standgeldes in Überfluß- und Man[gel]zeiten kommen sollte, so erscheint es doch wohl nicht ger[echt,] daß, wenn ein Mangel z. B. an Spezialwagen, SS oder H [ein]treten sollte, dann für G und O gleichzeitig den Mangel zu [ver]künden und auch für diese das erhöhte Standgeld zu erhe[ben,] obgleich vielleicht gerade an diesen Gattungen Über[fluß] herrscht. Diese Art der Standgeldregelung würde den Wag[en]dienst zwar etwas verwickelt machen, mit dem vom Eisenba[hn-] Zentralamt gemachten Vorschlag der Dreiteilung würde [a]ebenso eine erhebliche Erschwerung in der Wagenstandg[eld]berechnung verbunden sein.

Der Wagenausgleich kann nur von einer Stelle vorgenomm[en] werden, bei der sämtliche Bedarfs- und Bestandsmeldungen [zu]sammenlaufen. Diese Stelle ist allein in der Lage, einem droh[en]den Mangel an irgendeiner Wagengattung und in irgendein[em] Verkehrsgebiet zu erkennen und zu veranlassen, daß die [er]forderlichen Beschleunigungsmaßnahmen getroffen werden. [Er]höhte Wagenanforderung gestaltet das Wagenverteilu[ngs]geschäft sofort schwieriger, und es bedarf sorgsamster Be[ob]achtung, um Störungen irgendwelcher Art rechtzeitig zu v[er]hindern. Daß die Reichsbahn und ihre Organe, das Hau[pt]wagenamt und die Wagenämter der Reichsbahndirektionen d[en] ernsten Willen haben, die Wirtschaft mit dem erfor[der]lichen Wagenmaterial rechtzeitig zu bedienen, daran zwei[felt] wohl niemand. Andererseits glaubt aber die Wirtschaft, [die] den Verkehr auf die Eisenbahn bringt, ein Recht zu haben, [bei] Gestaltung der Dinge, die uns heute hier berühren, mitzuwirk[en.] Sie hat das Vertrauen zur Ständigen Tarifkommission, in [der] Frage des Wagenstandgeldes eine gerechte, die Wirtschaft u[nd] die Eisenbahn befriedigende Lösung zu finden.

Grundzahlen der Verschiebestatistik und ihre Abhängigkeit voneinander.

Von **Dr.-Ing. Remy**, Königsberg Pr.

(Schluß aus Nr. 26.)

II. Die Kosten eines ausgehenden Wagens in ihrer Abhängigkeit von der Betriebslage und die Kosten des ausgehenden Wagens im reinen Verschiebebetrieb.

1. Die Einheitskosten.

(Zusammenstellung 8.)

Nachdem in dem ersten Abschnitt das Verhältnis der Grundzahlen zueinander erörtert wurde, dessen Untersuchung nicht das ursprüngliche Ziel der Arbeit war, sondern sich gewissermaßen nur als Nebenprodukt ergab, sollen die Kosten der Verschiebearbeit ins Auge gefaßt werden. Für die tägliche Erfolgsberechnung kommt es darauf an, nur Werte in die Rechnung einzuführen, deren Beeinflussung durch die Betriebsleitung möglich ist. Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Gestaltung des Verschiebegeschäfts ist es sodann erforderlich, daß man für die Vergleichsrechnung die gleichen Grundwerte beibehält. Ob die Leitung eines Bahnhofs wirtschaftlich glücklich war, ob sich mit zunehmendem Verkehr die Kosten nicht unverhältnismäßig vergrößern, ob es im Gegenteil gelungen ist, mit anwachsendem Verkehr eine größere Arbeitsverdichtung zu erzielen, ob mit abnehmendem Verkehr die Kosten entsprechend fallen, läßt sich aus einer auf den ausgehenden Wagen bezogenen Kostenziffer erkennen. Legt man auf die Kenntnis der tatsächlich entstandenen Kosten Wert, so bedarf es einer Nachrechnung, wenn die Einheitskosten aus irgendwelchen Gründen, Erhöhung des Einkommens des Personals, Veränderung der Betriebsstoffkosten der Lokomotiven, neu errechnet werden müssen.

Berechnet wurden nur „reine Betriebskosten“: Kosten des stationären Personals im engeren Sinne, Kosten des Rangierpersonals und Kosten des Lokomotivpersonals und des Verbrauches an Kohlen und Öl. Kosten für Verzinsu[ng] und Tilgung der Lokomotiven und der baulichen A[n]lagen, Verwaltungskosten, Kosten für Versorgungsantei[l,] Schäden, Beleuchtung des Bahnhofs und Unterhaltu[ng] der Anlagen wurden nicht angesetzt. Für Personalkosten si[nd] nur die Kosten für das Personal angesetzt, das tatsächlich Die[nst] tat. Beurlaubungen und Erkrankungen scheiden also aus. [In] dieser Form gibt daher die Kostenzahl einen Wert wieder, dess[en] Beeinflussung ganz in der Hand des Leiters der Verschieb[e]anlage liegt. Der Wert ist also recht eigentli[ch] der Spiegel der Wirtschaftsführung d[er] Dienststelle. Der Wert läßt sich unschwer durch genüge[nd] genaue prozentuale Zuschläge für Ausfall an Erkrankten u[nd] Beurlaubten ergänzen und zur Bestimmung der Höhe der Selbs[t]kosten als Grundlage benutzen.

Unter diesen Voraussetzungen wurde für einen Mittelwert d[er] drei Grundwerte nach Zusammenstellung 8 die Rechnung für d[as] ganze Jahr durchgeführt.

Zusammenstellung 8.

Die Einheitswerte.

	1 Verschiebe-Lokomotivdienststunde	1 Kopf stationäres Personal täglich	1 Kopf Rangierpersonal täglich
Kosten	6,00 ℳ	7,25 ℳ	6,78 ℳ

Demgemäß handelt es sich bei diesen Anlagen nur um einen Teil der Selbstkosten. Die Verschiebelokomotivdienst

· einschließlich Verzinsung und Tilgung des Kapitals und rgungskostenanteile des Personals stellt sich auch hier wie värts ohne Verwaltungskosten auf 11 bis 12 ℳ und kann itte kaum unter 15 ℳ abgegeben werden. Es besteht auch Zweifel, daß die Kosten einer Verschiebelokomotivstunde inzelfalle hinter dem Durchschnittswert eines Monats tlich zurückbleiben können, wenn es sich bei der Ge- ıg der Maschine um die gelegentliche Ausnutzung einer vemaschine nebst Reservepersonal handelt.

se Einheitspreise waren hinsichtlich der Lokomotivkosten nkungen von 8 % nach oben und unten unterworfen und n auch beim stationären,und Rangierpersonal Unterschiede bis 10 %. Doch müssen hierbei Maßnahmen berücksichtigt n, welche durch den Personalabbau und verschiedentliche ichtung des Personals bedingt waren. In ruhigeren Zeiten n sich voraussichtlich nur kleine Schwankungen ergeben.

.s Verhältnis des Aufwandes für die drei Dienstzweige zueinander.

(Zusammenstellung 9 und Abb. 3.)

gierpersonal- und Verschiebelokomotivdienstkosten halten nit 28 % und 29 % durchschnittlichem Anteil an den Ge- osten die Wage. Das stationäre Personal verschlingt da- 43 % der Gesamtkosten. Hierin liegt der Schlüssel für die che, daß man nur in einem beschränkten Umfange dem

Abb. 3.

nden Verkehr mit der Erniedrigung der Kosten folgen oder man hinsichtlich der Kosten auf einen ausgehenden Wagen in beschränktem Maße die Steigung der Kosten auf einen en beeinflussen kann. Die monatlichen Ausgaben für die Dienstzweige zeigen gegen den Jahresmittelwert bei dem onären Personal naturgemäß die kleinste Variationsbreite nur 11 %; bei den beiden anderen Zweigen ergeben sich Va- onsbreiten von 17 % bei dem Rangierpersonal und von 33 % den Ausgaben für den Verschiebelokomotivdienst. Für den :hen Zeitabschnitt ergab sich für die Zugfahrtausgangswagen Variationsbreite von 29 %, für die Zugausgangswagen von ; und für die Gesamtkosten von nur 11 %.

ie Variationsbreite der Wagen im Ausgang, welche den :hsel des Verkehrs kennzeichnet, hält sich etwa auf gleicher e wie die Variationsbreite der Kosten für den Verschiebe- motivdienst. Die Kosten für das Rangierpersonal bewegten in engeren Grenzen.

Zusammenstellung 9.

Verhältnis der drei Zweige der reinen Betriebskosten zueinander und zu der Leistung des Bahnhofs.

	Kosten des		
	stationären Personals	Rangier-Personals	Verschiebe-lokomotiv-dienstes
Kostenanteil an den Gesamtkosten . . .	43 %	28 %	29 %
Die Variationsbreite der monatl. Kosten	11 %	17 %	33 %
Gesamtkosten - Variationsbreite	11 %		
Variationsbreite der Ausgangswagen in Zugfahrten (i. Zügen)	29 % (30 %)		

Die Gesamtkosten bewegten sich also in einer geringeren Variationsbreite als die Verkehrsausschläge, gemessen an den Ausgangswagen. Vermochten die Kosten daher, wie sich noch weiter unten ergeben wird, einesteils beim Fallen des Verkehrs nicht entsprechend nach unten zu weichen, hat sich andererseits aber auch eine erhebliche Widerstandskraft gegen die Steigung der Kosten beim Wachsen des Verkehrs ergeben.

Daß die Kosten für den Verschiebelokomotivdienst eine weniger große Anpassungsfähigkeit zeigen als die Rangierpersonalkosten, liegt daran, daß häufig für Zwecke Lokomotivkraft eingestellt werden muß, die nicht im gleichen Verhältnis Aufwand an Rangierpersonal verlangen, für Wiegen von Wagen, Überführungsdienst.

3. Kosten des ausgehenden Wagens und des bewegten Wagens.

(Zusammenstellung 10, 11 und 12, Abb. 2.)

Greift man, wie im Abschnitt I erörtert, zu einer einwandfreien Festlegung der Wagenausgangszahl den Verschiebebahnhof im engeren Sinne heraus und zählt die diesen Bereich verlassenden Wagen, so erhält man die Zugfahrtausgangswagen. Auf je einen dieser Wagen wurde nun die gesamte im engeren Verschiebebahnhof und in den Zusatzanlagen geleistete Arbeit bezogen und so die Kosten des Betriebes der Gesamtanlage, bezogen auf einen den engeren Verschiebebahnhof verlassenden Wagen errechnet.

Eine andere, wesentlich höhere Zahl muß man erhalten, wenn man die Kosten auf die mit Zügen auf die freie Strecke ausgehenden Wagen bezieht, hier „Zugausgangswagen" genannt.

Wieder ein anderes Ergebnis wird erhalten, wenn man nur die Kosten des reinen Verschiebebetriebes errechnen will, d. h. die Kosten, die auf dem engeren Verschiebebahnhof entstanden sind, bezogen auf einen diesen Bereich verlassenden Zugfahrt- oder Zugausgangswagen. Diese Kostenziffer wird die kleinste sein.

Die Ergebnisse dieser Feststellungen sind in der Zusammenstellung 10 und auf Abb. 2 verarbeitet. Sie sind zusammengefaßt in Wagenzahlstufen der Zugfahrt-Ausgangswagen. Die den einzelnen Stufen entsprechende Zahl der Ausgangswagen in Zügen, der Wagenbewegungen, der Kosten eines Zugfahrt- und eines Zugwagens im Ausgang sowie der Kosten einer Wagenbewegung für den gesamten Betrieb einschließlich Zusatzanlagen sind in Abb. 2 aufgetragen. Hieraus ist die Abhängigkeit der Zahlenreihen voneinander zu erkennen. Die Ergebnisse sagen:

1. Die Kosten eines Zugfahrtausgangswagens fallen mit zunehmender Wagenzahl fast gesetzmäßig. Sie betrugen in den einzelnen Wagenstufen höchstens 1,37 ℳ, mindestens 0,71 ℳ, im Mittel der Stufen 0,95 ℳ. Die Variationsbreite betrug 70 %.

2. Die Kosten eines Zugausgangswagens betrugen höchstens 6,60 ℳ, mindestens 2,02 ℳ, im Mittel der Stufen 2,95 ℳ.

Der Abfall der Kosten mit steigender Wagenzahl macht sich verstärkt geltend in den niedrigen Stufen, weil der Arbeitsauf-

wand auch bei geringerer Wagenzahl verhältnismäßig groß ist (Kosten für das Stationspersonal). Die Variationsbreite betrug 155 %.

3. Trägt man die Kostenreihe für einen bewegten Wagen nach den Wagenstufen der bewegten Wagen auf, so ergibt sich eine Höchstkostenzahl für eine Wagenbewegung von 0,44 ℳ, eine Mindestkostenzahl von 0,31 ℳ, ein Mittelwert von 0,35 ℳ und eine Variationsbreite von 37 %. Der flache Verlauf der Krümmung muß zeigen, ob die Arbeitsdichte, welche an den Wagenbewegungen gemessen wird, auf dem Bahnhof in angemessener Höhe gehalten wurde. Daß diese Krümmung wesentlich flacher verlaufen mußte als die Kostenkrümmung der Zugwagen und Zugfahrtwagen, war anzunehmen. In welchen Grenzen es möglich ist, sie der Geraden zu nähern, die Schwankung um den Mittelwert also noch mehr zu drücken, bedürfte noch weiterer Erfahrung.

Auch hier zeigen die Variationsbreiten, daß die Kosten für die Wagenbewegungen in engeren Grenzen schwanken, daß sie also den besten Maßstab für die Beurteilung der Arbeit abgeben. Sie betragen für die Wagenbewegungen 37 %, für die Kosten der Zugfahrt-Ausgangswagen 70 %, für die Kosten der Ausgangswagen in Zügen 155 %. Bei der täglichen Berechnung der Kosten eines Zugfahrtwagens, eines Zugwagens und einer Wagenbewegung genügt ein Blick auf die bisherigen Kosten der Wagenstufen, um sich zu vergewissern, ob Wagenzahl und Kosten in einem annehmbaren Verhältnis stehen.

4. Die Zahl der Wagenbewegungen fällt im Verhältnis zur Zahl des Wagenausgangs, je höher der Wagenausgang ist. Das Vielfache der Wagenbewegungen zur Zahl des Wagenausgangs in Zugfahrten betrug 3,3 bis 2,2, im Mittel 2,62 bei allen Stufen und zeigte eine Variationsbreite von 42 %.

5. Insgesamt lassen die Krümmungen erkennen, daß ein fortlaufender gesetzmäßiger Verlauf bei allen Krümmungen etwa bei einem Ausgang von 1000 Zugwagen oder bei 2000 bis 2500 Zugfahrtwagen im Ausgang gleichmäßig eintritt. Bei kleinerer Wagenzahl ergeben sich Unregelmäßigkeiten im Verlauf der Krümmung, die aber abgesehen von dem Umstande, daß die Zurückziehung von Rangierpersonal und Vers lokomotiven bei einzelnen Stufen einen Knick hervorruf Abb. 2 die Krümmungslinien der Kosten für einen Zug und einen Zugfahrtwagen bei A), teilweise auch auf Re einer verhältnismäßig kleinen Beobachtungszahl zu setze Im übrigen hängt der Verlauf der Krümmungen von d lastung des Bahnhofs ab. Bei gegebenem Personalstand u gebener Lokomotivkraft arbeitet der Bahnhof bei Vollbel am billigsten (vgl. Kümmell).

6. Die Betrachtung der Variationsbreiten der Kosten Wagens im Ausgang ergibt, wenn man die Sonntage in d rechnung einbezieht, sehr hohe Werte. Bei der Wag nach Zugausgangswagen schwankte sie zwischen 130 % 280 %, bei der Wagenzahl in Zugfahrtausgangswagen zw 48 % und 71 %. Betrachtet man lediglich die Werktage, schwankte die Variationsbreite der Kosten eines ausgeh Wagens in Zügen zwischen 35 % und 73 % und in Zugf zwischen 20 % und 40 %. Man kann also für den tägliche brauch nur die Werktage vergleichen und erhält zweifell der Betriebslage entsprechendes Bild aus den Kosten für in Zugfahrten ausgehenden Wagen, weil deren Zahl be betrachteten Bahnhof nicht so stark wechselt wie die Zal Ausgangswagen in Zügen.

7. Von lokalem Interesse war endlich noch die Zahl hoch sich ein Wagen im Ausgang für den Zeitabschnitt abend/Sonntag teurer stellt als im Durchschnitt der Mittel des Monats. Der Mehraufwand beträgt 16—33 %. Er höher sein, wenn man die Statistik statt um 2 Uhr nachm etwa um 12 Uhr nachts abschlösse und der Sonntag schär Erscheinung träte.

8. Schneidet man nun aus dem als wirtschaftliche Einhei gefaßten Verschiebebahnhof mit seinen sämtlichen Zusa lagen den Teil heraus, welcher dem reinen Verschi betrieb dient, dann müssen sich die Kosten des ausg den Wagens verringern. Denn es fällt der Aufwand i Zusatzanlagen fort. An stationärem Personal ist allei wenig auf die Aufwendungen in den Zusatzanlagen auszu

Zusammenstellung 10.

Wagenausgangsstufen, Kosten eines Wagens im Ausgang und einer Wagenbewegung.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Wagenausgangszahl in Zugfahrten	Stufe	Entsprechend einer: Wagenausgangszahl in Zügen	Entsprechend einer: Stufe	Entsprechend einer: Zahl Wagenbewegungen	Stufe	Kosten eines Zugfahrtwagens im Ausgang	Kosten eines Wagens in Zügen im Ausgang	Kosten einer Wagenbewegung	Zahl der Beobachtungstage	Vielfachwt 1 zu 3
1000—1100	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1100—1200	12	246	III	3936		1,37	6,60		5	4,0
1200—1300	13	355		3524	36—40	1,34	5,25	0,44	12	3,2
1300—1400	14	314	IV	4310		1,20	4,66		13	3,5
1400—1500	15	431	V	4160		1,12	4,18		9	3,0
1500—1600	16	568	VI	4150	41—44	1,05	3,37	0,39	11	2,7
1600—1700	17	690	VII	4202		0,97	2,55		3	2,5
1700—1800	18	773	VIII	4971	45—50	(1,02)	(3,78)		8	2,3
1800—1900	19	809		4530		0,90	2,33	0,37	6	2,1
1900—2000	20	809		5057	51	0,97	2,43	0,33	5	2,2
2000—2100	21	823	IX	5560	56	1,00	2,74	0,42	13	2,3
2100—2200	22	773		5875	59	1,02	2,83	0,37	13	2,4
2200—2300	23	842		5950	60	0,96	2,51	0,37	12	2,5
2300—2400	24	902		6190	62	0,92	2,47	0,36	21	2,4
2400—2500	25	903	X	6201	63	0,87	2,81	0,33	29	2,5
2500—2600	26	967		6380	64	0,86	2,30	0,36	18	2,6
2600—2700	27	994		6530	66	0,83	2,22	0,35	15	2,7
2700—2800	28	1060		6850	69	0,82	2,06	0,34	13	2,6
2800—2900	29	1080		7150	72	0,82	2,15	0,32	15	2,7
2900—3000	30	1110		7431	75	0,82	2,21	0,33	5	2,5
3000—3100	31	1096	XI—XII	7338	74	0,77	2,16	0,33	10	2,8
3100—3200	32	1092		7700	78	0,75	2,15	0,31	2	2,9
3200—3300	33	1223		7750	78	0,75	2,02	0,31	2	2,5
3300—3400	34	1049		7461	75	0,71	2,25	0,33	2	3,1
						0,95	2,95	0,35	(242)	2,7
					Variationsbreite:	70 %	155 %	37 %		

Abzuziehen ist die Tätigkeit des stationären Personals, it es für den Personenzugdienst arbeitet. Die Aufwendun- an Lokomotivdienststunden und an Rangierpersonal in den tzanlagen können mit genügender Genauigkeit erfaßt len. Verkennen darf man allerdings auch hier die sta- ische Mehrarbeit nicht, welche darin begründet liegt, daß Verschiebemaschinen wechselseitig auf dem Verschiebe- hof und in den Zusatzanlagen verwendet werden. Will hier genau verfahren, dann muß täglich die Stundenzahl nnt nach reinem und Zusatzverschiebedienst festgestellt len. Danach ergaben sich die Kosten des ausgehenden ens für reinen Verschiebedienst bezogen auf die in Zug- ten ausgehenden Wagen zu 0,69 *M*, auf lediglich in Zügen ehenden Wagen zu 1,93 *M* im Mittel. Sofern man einen Ver- h mit den Kostenzahlen anderer Bahnhöfe anstellen will, len sich diese beiden Zahlen nach den üblichen Gesichts- kten für die Sonderbehandlung des „reinen Verschiebe- ebes" in erster Linie zum Vergleich eignen, jedoch unter chlag eines Prozentsatzes für Erkrankte und Beurlaubte.

i einzelnen wäre noch zu bemerken: Der reine Verschiebe- ieb macht gemessen an den Kosten im Durchschnitt 71 % Gesamtbetriebes aus. Gemessen an den Wagenbewegungen

Zusammenstellung 11.

1	2	3	4	5
Monat	Variationsbreite für die Kostenziffern			
	eines Zugwagens		eines Zugfahrtwagens	
	für alle Tage	für Werktage	für alle Tage	für Werktage
	im Ausgang			
	%	%	%	%
z	135	35	60	39
il	177	57	63	36
. . . . .	147	49	55	32
. . . . .	190	37	51	37
. . . . .	139	37	55	35
ust	272	73	62	20
tember . .	230	35	61	32
ober . . .	189	50	71	28
ember . .	199	35	48	33

mt er jedoch nur eine Arbeitsleistung von 62 % ein. Die rleistung an Arbeit wird in den Zusatzanlagen billiger ge- tet, weil auf diese nur geringe Kostenanteile für das sta- äre Personal fallen. Das Verhältnis würde sich jedenfalls gleichen, wenn man die Feinarbeit der Statistik weitertreiben lte und etwa den Arbeitsanteil des stationären Personals dem reinen Verschiebebetrieb dienenden Anlage bei der bereitung und Durchführung der Überführungen in die Zu- zanlagen bestimmen und dem Betrieb in den Zusatzanlagen Last schreiben würde. Daher kostet die Wagen b e w e g u n g ogen auf die Einheit des in Zugfahrten ausgehenden Wagens reinen Verschiebebetrieb 0,44 *M*, im Gesamtbetrieb 0,36 *M*, l auf dem reinen Verschiebebetrieb die Kosten fast des ge- nten stationären Personals lasten. Die Kosten des Ausgangs- gens in Zugfahrten betragen im reinen Verschiebebetrieb) *M*, im Gesamtbetrieb 0,91 *M*, die Kosten des Zugausgangs- gens im reinen Verschiebebetrieb 1,93 *M*, im Gesamtbetrieb) *M*. Hier sind die Einheitskosten im Gesamtbetrieb natur- näß größer, weil sich die hohen Kosten für die Verschiebe- omotivdienststunden und das Rangierpersonal in den Zusatz- agen auswirken müssen.

. Eine dreimonatige genauere Ermittelung des Arbeitsauf- ndes für einen in einer Zugfahrt mit 1 bis 3 Gruppen — urchgangswagen" — und in einer Zugfahrt mit mehr als Gruppen — „Nahgüterwagen" — ausgehenden Wagen ergab den ersteren Wagen einen Kostensatz von 0,76 *M*, für den zteren „Nahwagen" von 1,37 *M*, das Verhältnis beträgt 1,8.

Zusammenstellung 12.

Gegenüberstellung der Ergebnisse des Gesamtbetriebes zu dem reinen Verschiebebetrieb. (Nur für Werktage.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Monat	Kosten						Hundertanteil des reinen Verschiebebetriebs an dem Gesamtbetrieb nach	
	eines Wagens im Ausgang in		einer Wagenbewegung	eines Wagens im Ausgang in		einer Wagenbewegung		
	Zügen	Zugfahrten		Zügen	Zugfahrten		den Kosten	den Wagenbewegungen
	im reinen Verschiebebetrieb			im Gesamtbetrieb				
Januar . .	2,40	0,84	0,54	—	—	—	—	—
Februar . .	1,90	0,72	0,51	—	—	—	—	—
März . . .	1,84	0,71	0,46	2,52	1,00	—	62	—
April . . .	2,11	0,73	0,46	2,76	1,06	0,43	71	68
Mai	2,15	0,72	0,46	2,79	1,02	0,41	73	64
Juni . . .	2,26	0,75	0,47	2,69	1,00	0,38	76	61
Juli	1,93	0,70	0,45	2,33	0,83	0,36	79	60
August . .	1,67	0,65	0,48	2,05	0,84	0,33	75	59
September .	1,76	0,68	0,45	2,12	0,83	0,38	69	60
Oktober . .	1,55	0,57	0,36	2,13	0,76	0,32	68	60
November .	1,57	0,58	0,36	2,13	0,79	0,33	67	62
Dezember .	1,85	0,66	0,38	2,51	0,93	0,36	68	63
Mittel . . .	1,93	0,69	0,44	2,40	0,91	0,36	71 %	62 %

4. Das Verhältnis der Kosten zu den Schwankungen des Verkehrs.

Das wichtigste und Schlußglied der statistischen Beobachtung besteht nun in der Beantwortung der Frage: I s t e s g e l u n g e n, d e m w a c h s e n d e n V e r k e h r t u n l i c h s t z ö g e r n d m i t d e m A u f w a n d z u f o l g e n u n d w u r d e d e r A u f w a n d s o f o r t e i n g e s c h r ä n k t, w e n n d e r V e r k e h r f i e l. Die Frage ist zunächst negativ damit schon zum Teil beantwortet, daß nach der Zusammenstellung 12 sich die Kosten eines Einheitswagens bis zum Oktober dauernd senkten, um dann wieder entsprechend dem fallenden Verkehr anzusteigen und die Kosten nach Zusammenstellung 10 bei steigender Wagenzahl abnahmen. Gelingt es im Laufe einer langen Beobachtungsreihe, die Kosten der Wagenzahlstufen möglichst unveränderlich zu halten, dann kann aus diesem Ergebnis geschlossen werden, daß der Betrieb relativ günstig gearbeitet hat. Jedoch nur relativ; denn auch diese Durchschnittswerte sind gefunden auf Grund eines gegebenen Personalstandes, von dem man annimmt, daß er in seiner Bemessung dem äußerst nötigen Aufwand entspricht. Ob man an dieser Grenze bereits angekommen ist, bei welcher Aufwand und Arbeitsmenge ein Minimum ergeben, kann man kaum aus dem Verlauf einer Jahresarbeit erkennen. Hierin liegt zweifellos eine Schwäche jeder Statistik, die nur über einen beschränkten Raum reicht; greift sie über mehrere Bahnhöfe hinaus, bedarf es großer Sachkunde, um zu erkennen, in welchen Fällen die Grundbedingung für eine zweifelsfreie Beobachtung erfüllt sein mag.

Geht man aber von dem Gesichtspunkt aus, die Personalbemessung habe bei kleinstem Verkehr ein Minimum dargestellt, dann kann man für die Betrachtung einmal wieder die Schwankungen innerhalb eines Monats und dann die Schwankungen der Monatsmittelwerte innerhalb eines Jahres untersuchen. Die ersteren werden die Möglichkeit erkennen lassen, innerhalb welcher Grenzen man überhaupt daran denken kann, den bis zu einem gewissen Grade starren Betrieb den t ä g l i c h e n Schwankungen anzupassen, die letzten Werte geben das Schlußurteil, ob der Erfolg den Bemühungen entsprach.

a) Kostenschwankungen innerhalb eines Monats. (Zusammenstellung 13, Abb. 4.)

Betrachtet man die Tage eines Monats, so wird man erwarten, daß bei Tagen starken Verkehrs bei entsprechender Verdichtung der Arbeit die Einheitskosten unter das Monatsmittel sinken. An Tagen schwachen Verkehrs müssen die Einheitskosten notwendig steigen, weil das stationäre Personal nahezu

In der Voraussetzung, daß die bei der Verkehrsentwic getroffenen Maßnahmen, zögernde Zugabe von Verschiebe motivdienststunden und Rangierpersonal bei steigendem Ve und sofortige Zurückziehung bei fallender Verkehrskurve, ergriffen worden sind, wäre bei der betrachteten Anlage den damit zu rechnen, daß bei steigendem Verkehr die Koste ausgehenden Wagens halb so stark fallen wie der Verkehr s

Zusammenstellung 13.

Verkehrsschwankungen und Kostenschwankungen innerhalb eines Monats.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	An den Tagen, deren Verkehr den Mittelwert des Monats überstieg, betrugen					An den Tagen, deren Verkehr hinter de Mittelwert des Monats zurückblieb, betrug				
	in %			das Verhältnis		in %			das Verhältnis	
Monat	die Minderkosten	der Mehrverkehr	die Mehrleistung an Wagenbewegungen	Minderkosten zum Mehrverkehr	Minderkosten zu den Wagenbewegungen	die Mehrkosten	der Minderverkehr	die Minderleistung an Wagenbewegungen	Mehrkosten zum Minderverkehr	Meh koste de Wage wegu
April	7	22	18	1:3,1	1:2,6	23	32	24	1:1,4	1:1.
Mai	6	21	18	1:3,5	1:3,0	14	28	22	1:2,0	1:1,
Juni	5	12	11	1:2,4	1:2,2	11	28	26	1:2,5	1:2.
Juli	11	14	10	1:1,3	1:1,0	13	25	28	1:2,0	1:2,
August	9	16	13	1:1,8	1:1,4	15	28	27	1:1,9	1:1,
September	7	13	11	1:1,9	1:1,6	20	35	25	1:1,8	1:1,
Oktober	8	15	11	1:1,9	1:1,4	17	31	20	1:1,8	1:1,
November	5	16	14	1:3,2	1:2,8	9	24	25	1;2,7	1:2,
Dezember	9	25	19	1:2,7	1:2,1	17	27	25	1:1,6	1:1,

konstant bleibt, die Verschiebelokomotivdienststunden und Rangierpersonale aber nicht in der wünschenswerten Vollkommenheit dem täglichen Verkehrsstand angepaßt werden können. Es wird demnach die Frage zu beantworten sein: Um wieviel Prozent senkten sich die Kosten unter das Monatsmittel, wenn sich der Verkehr, gemessen an dem Wagenausgang oder den Wagenbewegungen (der Arbeit), über das Monatsmittel erhob. Welches Verhältnis hatte der Anlauf des Verkehrs zu der Senkung der Kosten? Umgekehrt lautet die Frage: Wieviel Prozent kostete die Einheitsleistung mehr, wenn sich der Verkehr oder die Arbeit unter das Monatsmittel senkte? Wie verhält sich der Prozentsatz der Senkung des Verkehrs zum Prozentsatz der Hebung der Kosten?

Über diese Zusammenhänge sollen die Zusammenstellung 13 und Abb. 4 aufklären. Geht man von der jeweiligen mittleren Wagenausgangszahl eines Monats und dem mittleren Kostenwert für einen ausgehenden Wagen aus, errechnet die mittlere Wagenausgangszahl für diejenigen Tage des Monats, an welchen der Mittelwert für den ganzen Monat überschritten wurde, und bestimmt die entsprechende Kostenzahl für einen ausgehenden Wagen für diese Tage, so findet man, daß einem Ansteigen des Verkehrs um 12 % bis 25 % eine Kostenminderung um 5 % bis 11 % entsprach. Das Verhältnis dieser beiden Hundertsätze, Minderkosten zu dem Mehrverkehr, betrug im Durchschnitt 1 : 2,5 und war in den einzelnen Monaten verschieden. Das Verhältnis der Minderkosten zu der geleisteten Mehrarbeit, der Zunahme der Wagenbewegungen, stellt sich wie 1 : 2.

Führt man die gleiche Rechnung für die Tage jedes einzelnen Monats durch, an welchen der Verkehr hinter dem Monatsmittel zurückblieb und vergleicht den Mittelwert dieser Tage mit dem Kostenwert des ausgehenden Wagens an diesen Tagen, dann ergibt sich, daß einem prozentualen Minderverkehr von 24 % bis 35 % eine Vermehrung der Kosten eines ausgehenden Wagens um 9 % bis 23 % entsprach. Auch hier ergaben sich in den einzelnen Monaten verschieden hohe Verhältniswerte der Mehrkosten zu dem Minderverkehr, im Durchschnitt betrug das Verhältnis 1 : 2; das Verhältnis der Mehrkosten zu der Minderarbeit, der Abnahme der Wagenbewegungen, betrug 1 : 1,7.

Umgekehrt ist bei fallendem Verkehr ein Ansteigen der K des ausgehenden Wagens in halber Höhe des Minderverk beide Male ausgedrückt in Hundertteilen, zu erwarten.

Abb. 4.

Nun ist bekannt, daß man den Schwankungen im Verschi geschäft im Verlauf mehrerer Tage kaum mit genügender Sch ligkeit zu folgen vermag. Die Disposition muß sich darauf

inken, an den bekannten Tagen geringeren Verkehrs den
onal- und Lokomotivstand so zu bemessen, daß keine Miß-
ältnisse zwischen Verkehr und Aufwand eintreten. Im
ren muß es dem Gefühl für die Verkehrsentwicklung über-
n bleiben, schnell genug dem fallenden Verkehr zu folgen,
r ihm etwas vorauszueilen. Die Erfahrung lehrt,
die Neigung besteht, dem fallenden Ver-
r nicht schnell genug mit der Einschrän-
g des Aufwandes zu folgen. Je größer das Ver-
ıis von Minderkosten zum Mehraufwand und je kleiner das
ältnis von Mehrkosten zum Minderaufwand ist, desto wirt-
ftlicher wurde in dem abgelaufenen Monat gearbeitet.
einem Schluß, ob sich bei starkem Verkehr im allgemeinen,
die Zusammenstellung vermuten läßt, dies Verhältnis der
iven Wirtschaftlichkeit innerhalb eines Monats weniger
tig gestaltet wie in Monaten schwächeren Verkehrs, dürften
Betrachtungen noch nicht ausreichen.

Die Kostenschwankungen im Verlauf des Jahres.

(Zusammenstellung 14 und 15, Abb. 3.

ie zweite Frage, welche zu beantworten war, lautete, ob der
wand an Personal und Verschiebelokomotivdienststunden der
lenlinie des Verkehrs im Laufe des Jahres entsprach. Bei
er Betrachtung kann man von einem Monat ausgehen, in
hem der Verkehrsstand einem geringsten Aufwand entsprach.
erenfalls erhält man für den Aufwand zum Teil negative
te; ein Beweis, daß dem Verkehr noch ein zu hoher Auf-
d gegenüberstand. Nimmt man für die betrachtete Anlage den
als einen solchen Normalmonat an, dann ergeben sich gegen
en Monat Steigerungen des Verkehrs bis November um 4 %,
, 10 % und 20 %. Diesen Steigerungen entsprach ein Mehr-
wand an stationärem Personal von durchweg 0 %, an Rangier-
sonal von 0 %, 4 %, 14 % und 19 %, ein Mehraufwand von Ver-
ebelokomotivdienststunden von 2 %, zweimal 13 % und 25 %,
Gesamtkosten 1 %, 2 %, 10 % und 12 %. Man braucht
her dem Einzelaufwand nicht die Bedeutung
izumessen, die ihm sonst zukommt, wenn der
samtaufwand an Kosten sich in annehmbaren
enzen hält. Auch bei diesem Ergebnis wird man ohne
tergehende Untersuchungen noch keine allgemeinen Schlüsse
ıen wollen. Denn häufig geben lokale Bedürfnisse — z. B.
ker Dienstkohlenverkehr, Wiegeverkehr — bei Betrachtung
Wirtschaftsführung des Bahnhofs nebst Zusatzanlagen zu
r so erheblichen Verschiebung des Ergebnisses Veranlassung,
ein Schluß auf andere Anlagen ohne Einschränkungen nicht
ır möglich ist. Insofern bietet die für den reinen Verschiebe-
rieb bearbeitete Statistik einwandfreiere Vergleichsmöglich-
ten.

Ging man bei der eben vorgeführten Prüfung von dem Monat
, in welchem nach unserer Annahme ein Minimum an Kosten
ielt war, so sollen die Schwankungen der Monatsmittelwerte
das Jahresmittel noch einmal in Beziehung zu dem Kosten-
wand gesetzt werden (Zus. 15).

Gegen den mittleren Verkehr im Durchschnitt von acht Mo-
en fiel der Verkehr um 13 % im Mai und stieg um 16 % im

Zusammenstellung 14.

Verhältnis von Verkehr und Aufwand.

1	2	3	4	5	6
Monat	Verkehrszuwachs %	Stations-Personal %	Rangier-Personal %	Verschiebe-lokomotiv-dienst-stunde %	Reine Betriebs-kosten %
li	± 0	± 0	± 0	± 0	+ 0
gust	+ 4	± 0	± 0	+ 2	+ 1
ptember	+ 9	± 0	+ 4	+ 13	+ 2
tober	+ 10	± 0	+ 14	+ 13	+ 10
vember	+ 20	± 0	+ 19	+ 25	+ 12

November. Diesen beiden größten Ausschlägen entsprach ein Kostenaufwand von — 3 % und von + 6 %. Der Minderaufwand im Mai hätte sich höher ergeben, wenn die Personaleinschränkung beim stationären Personal der letzten Hälfte des Jahres bereits durchgeführt gewesen wäre. Bei Betrachtung des Einzelaufwandes ergibt sich wieder eine gewisse Schwerfälligkeit in der Anpassung der Verschiebelokomotivdienststunden, eine Konstanz bei dem stationären Personal.

Zusammenstellung 15.

Verhältnis von Verkehr und Aufwand, gemessen an den Jahresmittelwerten.

1	2	3	4	5	6
Monat	Wagenzahl %	Stationspersonal %	Rangierpersonal %	Verschiebe-Lokomotiv-dienst-stunde %	Reine Betriebs-kosten %
April . . .	— 9	+ 7	+ 5	— 7	+ 1
Mai . . .	— 13	+ 5	— 5	— 15	— 3
Juni . . .	— 7	± 0	± 0	— 7	— 3
Juli . . .	— 4	— 2	— 8	— 10	— 5
August . .	± 0	— 3	— 8	— 8	— 4
September	+ 5	— 3	— 5	+ 2	— 3
Oktober .	+ 16	— 3	+ 5	+ 9	+ 5
November	+ 16	— 3	+ 9	+ 13	+ 6

5. Zusammenfassung der Ergebnisse.

1. Für die Beurteilung der Wirtschaftsführung eines Verschiebebahnhofs ist die Errechnung einer Betriebskostenzahl auf der Grundlage des tatsächlich beschäftigt gewesenen Personals und des Aufwands an Verschiebelokomotivdienststunden sehr geeignet. Die Zahl muß täglich errechnet werden, sie faßt den Erfolg eindeutig zusammen und veranlaßt zu Eingriffen bei bedrohlicher Steigerung.

2. Auf die Berechnung der reinen Betriebskosten kann nicht verzichtet und die Wirtschaftsführung eines Verschiebebahnhofs nicht allein aus der Personalbesetzung, gemessen nach Köpfen oder Tagewerken, beurteilt werden, weil die Betriebskosten der Verschiebelokomotiven einen erheblichen Teil der Kosten ausmachen. Der Einzelaufwand in einer Sparte, dem Rangierpersonal oder den Verschiebelokomotivdienststunden, kann aus irgendwelchem Grunde größer sein, und die Gesamtkosten können sich dennoch im zulässigen Rahmen bewegen.

3. Die Kosten eines bewegten Wagens schwanken in einer wesentlich kleineren Variationsbreite als die Kosten des ausgehenden Wagens. Die Wagenbewegungen sind daher auch, gemessen an den Kosten, ebenso wie die Betrachtung der absoluten Zahl der Bewegungen ergab, ein vorteilhafter Maßstab bei Beurteilung der Betriebslage.

4. Alle auf einen Wagen bezogenen Kosten, sei es für einen Zugwagen, für einen Zugfahrtwagen, für einen bewegten Wagen, fallen mit zunehmender Wagenzahl; eine möglichste Auslastung des Bahnhofs bis zu seiner größten Leistungsfähigkeit muß daher angestrebt werden. Von der höchsten Leistungsfähigkeit, der Möglichkeit, eine bestimmte Anzahl von Wagen in täglicher Folge zu verarbeiten, muß man die Spitzenleistungen unterscheiden. Diese können zwar an einem oder auch zwei aufeinanderfolgenden Tagen vorübergehend bewältigt werden. Sie werden jedoch bei längerer Dauer entweder zu Stockungen führen, oder die Kosten werden auf die Wageneinheit steigen, weil zur Bewältigung des außergewöhnlichen, die Leistungsfähigkeit überspannenden Verkehrs ein zu großer Aufwand erforderlich ist.

5. Die Schwankungen des Verkehrs stehen in einem dem Bahnhof eigentümlichen Verhältnis zu dem zur Befriedigung der jeweiligen Verkehrslage erforderlichen Aufwand. Um dieses

Verhältnis möglichst günstig zu gestalten, bedarf es des **täglichen Überblicks**, um namentlich bei sinkendem Verkehr nicht zu zögernd mit der Einschränkung des Aufwandes zu folgen.

III. Anwendung der täglichen Erfolgsberechnung auf Personen- und Güterbahnhöfe.

(Abbild. 5).

Die wissenschaftliche Durchforschung der Vorgänge auf Verschiebebahnhöfen hat bereits einen hohen Stand erreicht und dürfte in der Auswirkung der von der Hauptverwaltung durchgeführten Verschiebestatistik zweifellos eine Klärung des Problems bringen. Weniger systematisch wurde bisher der Betrieb von Personen- und Güterbahnhöfen durchgearbeitet. Doch wird man sich dieser Aufgabe ebensowenig entziehen können wie bei den Verschiebebahnhöfen. Wie bei diesen die Statistik letzten Endes dem wissenschaftlichen Ziele dienen soll, aus den Aufwendungen für den Betrieb die günstigste Bauform festzustellen, könnte eine gleiche Statistik für Personen- und Güterbahnhöfe die zahlenmäßig faßbare Klärung des Problems der Betriebskostenhöhe von Durchgangs- und Kopfbahnhöfen bringen. Die Frage, welche heute bei der Beurteilung von Umbauentwürfen mehr als früher in die erste Linie zu rücken ist, lautet doch: mit welchen Kosten im täglichen Betrieb erkauft man eine an sich wünschenswerte und vereinfachende Betriebsweise? Auch die Frage, inwieweit sich ein kombinierter Betrieb eines Personen- und Ortsgüterbahnhofes billiger stellt als der Betrieb auf zwei örtlich und betrieblich getrennten Anlagen, pflegt bei jedem Neubauentwurf aufzutauchen und kann nur an Hand eines reichen statistischen Materials beantwortet werden.

Man wird bei der Beobachtung der Betriebsvorgänge auf einem Personenbahnhof in verschiedener Hinsicht einen etwas anderen Weg einschlagen müssen wie bei Verschiebebahnhöfen. Da hier bei den Bewegungen der geschlossene Zug die Hauptrolle spielt, bietet der ausgehende Wagen im Zuge nur noch einen Vergleichsmaßstab, wenn es sich um reinen Personenverkehr handelt. Dies kann jedoch nur mit gewissen Einschränkungen gelten, wenn Personen- und Güterbahnhof gemeinsam betrieben werden. Auf dem Güterbahnhof nimmt wie auf dem Verschiebebahnhof die Einzelauflösung einen hervorragenden Platz ein. Sie kann einen hohen Grad erreichen, wenn die Überführungszüge von dem Verschiebebahnhof bunt im Güterbahnhof eingehen, die Ladestellen eine mehrfache Zergliederung verlangen — Güterboden (Empfang und Versand), Anstellen nach bestimmten Gesichtspunkten der Ladetechnik, Umladung, Ladestraßen, Kopf-, Seiten-, Feuergut-, Spezialrampen, Wiegegleise, Anschlüsse, Eilgutanlagen — und im Verschiebebahnhof keinerlei Vorordnung erfolgen konnte. Ein Betrieb in dieser Form unterscheidet sich kaum von dem Betrieb auf dem Verschiebebahnhof. Mit ihm verbunden ist nun der in seiner Eigenart anders zu wertende Betrieb des Personenzug-Abstellgeschäftes. Die Einheit des ausgehenden Wagens in Zügen gibt hier keinen Maßstab ab, der unbedingt befriedigen könnte. Die Vergleichsfähigkeit beschränkt sich daher auf Anlagen gleicher Betriebsart. Andernfalls muß man zu dem Hilfsmittel greifen, für den Güterwagen einen mittleren Multiplikator anzusetzen, um die für ihn zu leistende Arbeit in das richtige Verhältnis zu den Personenwagen zu setzen. Oder man untersucht die Wagenbewegungen, wobei sich, wenn man die mit dieser Feststellung verbundene Arbeit nicht zu leisten vermag, ein Mittelweg einschlagen läßt. Auch hier bleibt der Vergleich mit dem „Zugwagen" letzten Endes immer noch möglich und ist ohne jede Schwierigkeit täglich anzustellen.

Die Beobachtungen wurden auf einem großen kombinierten Personen- und Güterbahnhof ausgeführt, auf einem mittleren Bahnhof gleicher Betriebsart und einem Industriebahnhof. Bei dem ersten, der als Kopf- und Durchgangsbahnhof betrieben wird, laufen die Personenzuggleise, welche aus zwei getrennt nebeneinanderliegenden Kopfanlagen ausgehen, und die aus dem Güterbahnhof kommenden Gleise in zwei nebeneina[nder] liegenden Engpässen von 2 und 5 Gleisen aus. Da jede [Ver]schiebung eines dieser 7 Gleise berühren muß, ist an sie [die] Schwierigkeit der betrieblichen Arbeit gebunden. Es ge[lingt,] diesen Punkt zu fassen, die Bewegungen durch diese be[iden]

Abb. 5.

Engpässe zahlenmäßig festzustellen. Sie geben das Bild der [Be]triebslage nahezu vollkommen wieder.

Auch bei der Beobachtung dieses Betriebes tauchen e[ine] Menge Fragen auf, deren Beantwortung bei einer Vergleic[hs]statistik unerläßlich ist, und welche in der Statistik des Dien[st]stellenbewertungsausschusses bereits unter einheitlichen G[e]sichtspunkten zusammengefaßt sind. Dennoch bleiben auch h[ier]

el offen, die man einwandfrei nur mit der Zählung der nbewegungen zu lösen vermag.

einem zweiten Bahnhof, bei welchem der Vorortverkehr einem einfachen Umsetzbetrieb eine überwiegende Rolle , die Arbeit der Verschiebemaschinen also im wesentlichen on dem ausgehenden Ortsgüterverkehr und den Anschlußungen abhängt, im übrigen aber die Verhältnisse wesentlurchsichtiger liegen, wurde die Zahl der in Güterzügen henden Wagen sowie die Zahl der mit Personenzügen ausden Güter-Kurswagen zugrundegelegt. Bei dem dritten hof genügte die Bezugnahme auf die in Güterzügen ausden Wagen.

jeder statistischen Beobachtung wurde der Zweck verden inneren Gehalt der geleisteten Arbeit in eine Form ingen, die den Überblick über die täglich geleistete Arbeit, e nicht immer gleichlaufend mit der Zug- oder Wagenzahl it einem Blick ermöglichen soll. Das ist aber bei dem erstnten Bahnhof mit der Einheit des ausgehenden Zugwagens icht zu erreichen. Mit einer Leistung von 6 oder 7 Wagen Kopf läßt sich sehr wohl im Vergleich mit einem anderen hof, der eine Leistung von 20 Wagen auf einen Kopf heringt, eine Vorstellung verbinden, nämlich die einer mangeln Anlage bei gleich hoher Betriebsintensität. Bei Betrachderselben Anlage im täglichen Vergleich jedoch muß die ung mehr differenziert werden, um die Schwankungen zu nen. Hierzu sind aber Schwankungen, die sich in der Wahl um Teile eines Ganzen bewegen, nicht geeignet.

r wie bei dem Verschiebebetrieb wurde das letzte Ziel in rrechnung der Betriebskosten auf die gewählte Einheit ge-, die bei gleicher Grundlage in der Zählung in der Höhe Kosten der wirtschaftlichen Betriebsführung den Weg weisen Das Ergebnis einer Jahreszählung mit der Angabe der n Betriebskosten auf einen ausgehenden Wagen — ausder Wagen im Sinne der oben festgestellten Erwägung — n Abbild 5 wiedergegeben.

IV. Die Selbstkostenberechnung.

sgehend von der Feststellung der reinen Betriebskosten, n sich die gewonnenen Zahlen ohne Mühe zu den Selbstn im vollen Umfang ergänzen. In den von der Verwal- geforderten Nachweisungen über den Stand des Dienstnals im Verlauf eines Monats erfahren die für den Verbedienst aufgefundenen Tagewerksköpfe, in welchen Ruhe- Kranken- und Urlaubstage enthalten sind, eine kontrolnde Ergänzung in der Aufschreibung der wirklich tätig senen Kräfte. Denn diese, ergänzt durch die Ruhetage die Kranken- und Urlaubstage, müssen die auf anderer stischer Unterlage gefundenen Tagewerksköpfe ergeben. Gesamtlokomotivkosten können durch Ergänzung der n Betriebsausgaben durch die Kosten für Verzinsung und ung des Anlagekapitals gefunden werden.

as nunmehr an den Selbstkosten noch fehlt: Kosten für smittel, Betriebsmittel, Reinigung und Heizung, Beleuch-, Unterhaltung der baulichen Anlagen und Beschädigungen sich ermitteln. (Vgl. Dr. Kümmell, Archiv für Eisenbahnn 1923, S. 5 ff.)

r die hier betrachtete Anlage wurden einschließlich der tzanlagen folgende Vomhundertsätze gefunden:

Kosten des stationären Personals . . .	33 %	*) 80 %
Kosten des Rangierpersonals	21 %	
Kosten der Verschiebelokomotiven und des Lokomotivpersonals	21 %	
Kosten für Heizung und Beleuchtung .	2 %	4 %
Kosten für Unterhaltung der baulichen Anlagen	22 %	11 %
Unfälle	1 %	5 %
Zusammen:	100 %	100 %

*) Vergleichszahlen aus dem Schrifttum.

Von hier wurde der letzte Schritt getan und die Betriebskosten durch Ermittelung der Verzinsung und Abschreibungskosten (einschl. Verzinsung des Grunderwerbs, vgl. Dr. Kümmell a. a. O. S. 436) für den Zweck der Zusammenfassung des Ergebnisses im Abschnitt V in einer Überschlagsrechnung aufgestellt.

V. Zusammenfassung.

Die vorliegenden Erörterungen verfolgten den Zweck, Wege anzugeben, wie die Betriebsvorgänge eines Verschiebebahnhofs und übertragen die eines Güter- oder Personenbahnhofs statistisch durchdrungen werden können, um aus ihnen Lehren für die wirtschaftliche Betriebsführung ziehen zu können. Man könnte noch eine ganze Reihe von Fragen prüfen, deren Beantwortung wünschenswert wäre, die Frage des Kostenaufwandes bei Überspannung der Leistungsmöglichkeit eines Bahnhofs und die sich hieraus ergebende Rechtfertigung einer Ablenkung des Verkehrs oder eines Umbaues, ein Eindringen in die Sonderfrage der Einschränkung des stationären Personals, des Verhältnisses der Vermehrung des Rangierpersonals und der Lokomotivkraft zum steigenden und fallenden Verkehr, das Verhältnis dieser Untersuchungen zur Mechanisierung des Verschiebebetriebs auf einer vorhandenen Anlage. Denn Erkenntnisse aus der Statistik lassen sich nur mit eindringlicher Eigenarbeit unter ständiger Selbstprüfung schöpfen. Es liegt eine gewisse Gefahr in der Handhabung von Mittelwerten, deren Größe aus einer Reihe heterogener Betriebsverhältnisse gewonnen sind, und deren Anwendung auf einen speziellen Fall wesentliche Irrtümer hervorrufen kann. Wenn man sich noch einmal vergegenwärtigt, welche Kosten auf die Einheit des ausgehenden Wagens fallen und die naturgemäß erheblichen Unterschiede der Zusammenstellung 16 beachtet, dann erhellt hieraus, daß aus Vergleichsangaben nur ein Schluß gezogen werden kann, wenn die Zähl- und Berechnungsunterlagen gleichwertig sind.

Wenngleich die Unsicherheit in der Bestimmung des Anlagekapitals zur Vorsicht im Urteil zwingt, geht aus der Berechnung dennoch hervor, wie relativ klein der Einfluß der in merklichem Maße beeinflußbaren veränderlichen Betriebskosten, also vornehmlich der Kosten der Lokomotivdienststunden und des Rangierpersonals, ist. Diese Erkenntnis sollte jedoch zur Resignation keinen Raum lassen. Denn absolut genommen handelt es sich bei der Ersparnis an Betriebskosten um große Summen. Jedenfalls aber nehmen die unveränderlichen Kosten eine überragende Stellung ein und mahnen zu möglichster Einschränkung der Anlagekosten.

Zusammenstellung 16.

Kosten eines Ausgangswagens.

Nr.	Berechnungsgrundlage	Es kostete 1 Zugfahrt-	1 Zug-wagen
I	Reine Betriebskosten	0,91 ℳ	2,40 ℳ
II	Betriebskosten einschl. Verzinsung und Amortisation der Maschinen, Kranken und Beurlaubten . . .	1,26 ℳ	3,38 ℳ
III	Desgl. einschl. Unterhaltung der Anlagen	1,63 ℳ	4,37 ℳ
IV	Desgl. einschl. Verzinsung und Amortisation d. Anlagekapitals*)	4,63 ℳ	12,10 ℳ
V	Reine Betriebskosten des reinen Verschiebebetriebs	0,69 ℳ	1,93 ℳ

*) Unter Vorbehalt.

In dem naturgemäßen Ringen der örtlichen Leitung um Personalbestand und Lokomotivkraft kann weder von der ausführenden Stelle die Beweisführung für die Notwendigkeiten des Betriebes einer gegebenen Anlage mit all ihren Sondererfordernissen mit dem nötigen Nachdruck geführt noch von der überwachenden Stelle Einwänden gegen erprobte Mittelwerte

unter Hinweis auf die Eigentümlichkeiten einer Anlage begegnet werden, wenn nicht die Betriebsvorgänge in ihrem Zusammenhang mit den Betriebskosten völlig klargelegt sind. Eine solche Arbeit rückt die Erörterungen über möglichen und wünschenswerten Aufwand aus der Shpäre der Annahmen in die Wirklichkeit des Zahlenreiches und erleichtert a ordentlich die sachliche Zusammenarbeit. Sie erübrig Laufe der Zeit jede Erörterung, da der Erfolg der Arb untrüglich an den Zahlen gemessen wird, daß das Bestr Minderleistungen abzuhelfen, von selbst zur Pflicht wir

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

(Schluß.)

26. Änderungen und Ergänzungen des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Zu Abschnitt I 3. Preis der Vordrucke zu deutschen Frachtbriefen.

c) bei Abnahme von mindestens 1000 Stück, für je 1000 Stück = 14,00 RM,

d) bei Abnahme von mindestens 10 000 Stück, für je 1000 Stück 12,00 RM.

Zu Abschnitt I, 5. Preis der Vordrucke zu Frachtbriefen, die mit Firmen oder den zulässigen Vermerken bedruckt sind.

a) Deutsche Frachtbriefe
 α) bei Bestellung von mindestens 1000 Stück, für je 1000 Stück . . . . 16,00 RM
 β) bei Bestellung von mindestens 10 000 Stück, für je 1000 Stück . . . . 14,00 RM

b) internationale Frachtbriefe nebst zugehörigem Duplikat wie bisher.

Zu Abschnitt I, 6. Preis der Vordrucke zu Bahnhofsscheinen.

Der Preis für 100 Stück ist von 1,50 RM auf 1,20 RM zu ermäßigen.

Zu Abschnitt I, 7. Preis der Vordrucke zu Zoll- und Steuerpapieren.

a) ganze Bogen,
 α) für 1 Stück . . . . 0,05 RM
 β) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück . . . . 3,50 RM

b) halbe und viertel Bogen,
 α) für 1 Stück . . . . 0,03 RM
 β) bei Abnahme von mindestens 100 Stück . . . 1,80 RM

Zu Abschnitt I, 13. Für die Stempelung der nicht für Rechnung der Eisenbahn gedruckten Vordrucke zu Frachtbriefen oder zu Anmeldescheinen für die Warenstatistik, sofern diese nicht schon mit dem Stempel des Statistischen Amtes versehen sind, nach Feststellung ihrer Übereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Vordruck für je 100 Stück.

a) für deutsche Frachtbriefe und Anmeldescheine . 0,40 RM
b) für internationale Frachtbriefe . . . . 0,80 RM.

Zu Abschnitt II. Wägegeld.

Die Gebühren bei Verwägung von Stückgütern (Eil- und Frachtgut) auf der gewöhnlichen Wage für — je auch nur angefangene — 100 kg (vgl. II, 1 a) und für die einzelnen Frachtstücke bei Wagenladungsgütern (vgl. II, 2 a) werden von 0,06 auf 0,08 RM erhöht.

Zu Abschnitt III. Zählgebühr.

Für Feststellung der Stückzahl

a) bei Stückgütern, die am Güterschuppen gezählt werden:
 für je — auch nur angefangene — 10 Stück 0,05 RM (bisher 0,10 RM),
 mindestens für die Frachtbriefsendung 0,10 RM (bisher 0,50 RM).

Zu Abschnitt IV, 1. Ladegebühr.

Die Gebühr für das Ausladen von Getreide, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Ölsaaten in loser Schüttung wird für 100 kg von 0,12 RM auf 0,10 RM herabgesetzt.

Zu Abschnitt IV, 2 (2) a. Krangeld.

Die Gebühr für die Heranschaffung eines Wagenkranes und eines erforderlichen Beiwagens von einer anderen Station, sofern einem solchen Antrag von der Eisenbahn entsprochen wird, wird von 20 RM auf 15 RM ermäßigt.

Zu Abschnitt V. Gebühr für die Anweisung des Absenders, das Gut von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen und für Anweisungen des Empfängers.

Stückgut, für die Frachtbriefsendung 1 RM (bisher 0,50 RM).

Zu Abschnitt IX A. Gebühren für die Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften.

4. Für den Schriftwechsel, der durch das Fehlen oder di genügende Ausfertigung und dergl. von Zoll-, Steuer- statistischen Papieren veranlaßt ist, für jedes Schr 0,30 RM (bisher 0,20 RM).

Zu Abschnitt IX D 2. Verladen oder Ausladen von Get Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Ölsaaten in loser Schü für je 100 kg 0,10 RM (bisher 0,12 RM).

Zu Abschnitt IX D.

4. Verwägen auf der gewöhnlichen Wage, für Stückgut un die einzelnen Frachtstücke von Wagenladungen, für auch nur angefangene — 100 kg 0,08 RM (bisher 0,06

Zu Abschnitt IX E. Arbeitsleistungen bei der schau.

1. Für Sortieren (Ausbreiten gebündelter Waren, Zusam stellen zerlegter Stücke, Ausscheiden von Frachtstücken Zolltarifstellen oder Zollsätzen und dergl.) für je — auc angefangene — 100 kg — . . . . 0,10 RM (bisher 0,05

6. Für die Entnahme von Proben aus Behälterwagen, Fässern, Säcken oder anderen Behältern, einschließlich Übermittlung der Proben an die zuständigen Untersuch ämter für jede Probe 0,80 RM (wie bisher) höchstens fi Frachtbriefsendung . . . . . . 2,00 RM (bisher 2,40

Zu Abschnitt IX F. Lieferung und Anbringung Packstoffen.

1. Für Umschnüren mit starkem Bindfaden und Anleger Zollbleien, für jedes Frachtstück 0,50 RM (bisher 0,70

3. Für Packstoffe, Ausbesserungsstoffe und Nähgarn, 1 qm . . . . 2,00 RM (bisher 2,40

4. Anlegen von Leisten, Reifen usw. und Lieferung der für jedes Frachtstück . . . . 0,40 RM (bisher 0,60

5. Für Anlegen des Verschlusses an Gefäße mit Flüssigk nach der Probeentnahme unter Hergabe von Korken, Pf Blechen, Siegellack usw., für jedes Frachtstück 0,40 RM (bisher 0,60

6a. Lieferung der Schnur für Umschnürung von Ladungen 0,10 RM (bisher 0,15

6b. Bei Verleihung von Verbleiungsleinen, für den Wagen 2,00 RM (bisher 2,40

Zu Abschnitt IX G. Arbeitsleistungen beim stempeln usw.

1. Beim Abstempeln von Eisenteilen oder Hölzern, für Stück . . . . 0,03 RM (bisher 0,07 mindestens . . . . 1,50 RM (wie bisher

2. Beim Abstempeln von Fellen, für jedes Stück 0,02 RM Gebühr).

3. Beim Abstempeln von Säcken, für jedes Stück . . . . 0,02 RM (bisher 0,07

4. Beim Abstempeln von Spielkarten, für jedes Stück . . . . 0,02 RM (bisher 0,07

5. Beim Bekleben von Schaumweinflaschen mit Steuerstr für die Flasche . . . . 0,03 RM (bisher 0,07

6. Beim Bekleben von Tabak- und Zigarettenpaketen mit St streifen, für das Paket . . . . 0,02 RM (bisher 0,07

Zu Abschnitt X. Deckenmiete.

Die Deckenmiete ist mit Gültigkeit vom 1. August 19 vgl. Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif T Abt. B — wie folgt festgesetzt:

Für jede Decke bei Verwendung auf eine Entfernung vo

1—200 km . .	7,00 RM	501— 700 km . .	13,00
201—300 km . .	9,00 RM	701—1000 km . .	14,00
301—500 km . .	11,00 RM	1001 und mehr km	15,00

Zu Abschnitt XI. Gebühren für bare Ausla für Nachnahmen, für Barvorschüsse, für die Benach tigung von der Einzahlung der Nachnahme und für Ablieferu nachweise.

Die Ziffer 1 des Abschnittes XI soll wie folgt gefaßt we

1. Für bare Auslagen der Eisenbahn, für Nachnahmen a Eingang und für Barvorschüsse bis zu einem Betrag 100 RM 2 v. H., mindestens jedoch 0,20 RM, bei höhere B

ügen 1 v. H., mindestens jedoch 2 RM. (Bisher wurden ohne ücksicht auf den Betrag 2 v. H., mindestens 0,20 RM erhoben.)

Ziffer 2 des Abschnittes XI soll wie folgt gefaßt werden: ür die Benachrichtigung des Absenders von der Einzahlung er Nachnahme ist das Postgeld zu ersetzen."

(Die Erhebung der besonderen Gebühr von 0,20 RM neben en Postgebühren kommt demnach in Wegfall).

Abschnitt XII. Gebühren für die Ausführung htträglicher Verfügungen, für Unbestellbarkeitsungen und für die Ausführung von Anweisungen des Abers bei Ablieferungshindernissen.

Abschnitt XII A 1a und A 2. Gebühren für die Ausführ nachträglicher Verfügungen werden von 0,50 RM auf RM erhöht.

Abschnitt XII B. Der Abschnitt XII B soll wie folgt geerden:

Für Benachrichtigung des Absenders von Ablieferungsernissen (Unbestellbarkeitsmeldungen) wird neben den *), Fernsprech- und Telegrammgebühren erhoben 0,70 RM er 0,40 RM und 0,50 RM).

Abschnitt XII C. Gebühren für die Ausführung von Anungen des Absenders bei Ablieferungshindernissen. Die Geen im Abschnitt XII C 1—3 sollen wie folgt erhöht werden:

1. Wenn der Absender verfügt, daß das Gut dem Empfännochmals angeboten werden soll, von 0,20 RM auf 0,50 RM.

2. Wenn eine Nachnahme nachträglich aufgelegt, erhöht, ndert oder zurückgezogen oder eine Sendung fracht- und hrenfrei ausgeliefert werden soll, von 0,50 auf 1,00 RM.

3. In allen anderen Fällen
ir Stückgut von . . . . 0,30 RM auf 1,00 RM
ir Wagenladungen von . . . . 1,50 RM auf 3,00 RM

Abschnitt XIII. Gebühr für die Vorbereitung Beförderung und das Wiederausladen bei örderungshindernissen.

er Abschnitt soll wie folgt geändert werden:
eben der Fracht für die vom Gute etwa zurückgelegte nbahnstrecke wird erhoben:
ür Güter, deren Entladung Sache der Absender ist,
ir 100 kg . . . . 0,07 RM (wie bisher)
öchstens für die Frachtbriefsendung 2,00 RM (neu)
ür andere Güter, für 100 kg . . . 0,10 RM (wie bisher)
öchstens für die Frachtbriefsendung 0,50 RM (neu).

Abschnitt XIV. Gebühr für Benachrichtigen.

er Abschnitt soll wie folgt geändert werden:
Bei der Zustellung der Benachrichtigung durch einen Boten der Eisenbahn, für einen Brief oder mehrere gleichzeitig bestellte Briefe desselben Empfängers:
a) auf eine Entfernung bis zu 2 km vom Stationsgebäude 0,25 RM (bisher 0,10 RM),
b) auf eine Entfernung von über 2 km vom Stationsgebäude, für jedes angefangene Kilometer des Hinwegs und des Rückwegs 0,10 RM (bisher 0,05 RM).

Bei Benachrichtigung durch die Post, durch Telegramm oder durch Fernsprecher sind die Post-, Telegramm- oder Fernsprechgebühren zu ersetzen.

Für mehrere gleichzeitig angemeldete Sendungen desselben Empfängers wird die Gebühr nur einmal erhoben.

u Abschnitt XV. Gebühr für den Verkauf unannglicher Güter und die Vorbereitung eines cht vollzogenen Verkaufs.

er Mindestbetrag in Ziffer (1) soll von 1 RM auf 2 RM ert werden.

u Ziffer XVI. Gebühr für nicht begründete Festellungen des Tatbestandes bei Gütern.

Die Gebühr soll von 1 RM auf 3 RM erhöht werden.

lle übrigen Nebengebühren, die vorstehend nicht erwähnt d, bleiben in ihrer bisherigen Höhe bestehen.

C. Tierverkehr.

7. Der § 13 der Allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen enbahn-Tiertarifs, Teil I, soll wie folgt gefaßt werden:

„Zuchttiere.

13 (1) Für Zuchttiere — auch für die in Käfigen, Kisten dgl. aufgelieferten —, und zwar für Pferde, Esel, Rindvieh, weine, Schafe und Ziegen ohne Unterschied des Alters wird die Fracht für die Rückbeförderung von der Bestimmungstion des Hinwegs nach der ursprünglichen Versandstation eine Ermäßigung von 50 % unter folgenden Bedingungen gewährt:

a) Als Zuchttiere werden nur die rein oder durch planmäßige Kreuzung gezüchteten Tiere angesehen, die geeignet sind oder nach erlangter Geschlechtsreife geeignet sein werden, die Rasse (den eigenen Schlag) zu erhalten oder eine Zucht zu verbessern.
b) Die Tiere müssen mit der Eisenbahn nach der Bestimmungsstation befördert worden sein zum Zwecke der Vorführung bei einer Ausstellung, Körung, Tierschau oder Besichtigung, die zur Förderung der Tierzucht von einer deutschen Behörde, einem landwirtschaftlichen Verein oder einer deutschen Züchtervereinigung veranstaltet war. Die Vergünstigung wird auch dann gewährt, wenn mit diesen Veranstaltungen Verkäufe oder Versteigerungen verbunden sind. Reine Zuchttiermärkte und reine Zuchttierversteigerungen sind von der Vergünstigung ausgeschlossen.
c) Die Tiere sind spätestens eine Woche nach Schluß der Veranstaltung zur Rückbeförderung aufzugeben.
d) Dem Frachtbriefe zur Rücksendung ist bei der Auflieferung der Frachtbrief der Hinsendung sowie der Antrag auf Gewährung der Frachtermäßigung für die Rückbeförderung nach dem in der Anlage I vorgeschriebenen Vordruck nebst der Bescheinigung des Leiters der Veranstaltung darüber beizugeben, daß die Tiere Zuchttiere im Sinne des vorstehenden Absatzes a) sind, daß sie bei der Veranstaltung vorgeführt wurden und weder verkauft, noch verlost oder vertauscht worden sind, und daß mit der Veranstaltung weder ein Zuchttiermarkt noch eine Zuchttierversteigerung verbunden war.
e) In den Frachtbriefen für die Hin- und Rückbeförderung sowie in der Bescheinigung müssen die Tiere nach Gattung, Rasse (Schlag), Geschlecht, Farbe, Alter und sonst vorhandenen Kennzeichen bezeichnet sein**).

(2) Die Frachtvergünstigung wird sogleich bei der Abfertigung gewährt, wenn der Versender die vorgenannten Bedingungen bei der Aufgabe zur Rückbeförderung erfüllt. Wenn die erforderlichen Ausweise nicht vollständig vorgelegt werden, wird die tarifmäßige Fracht berechnet. Dem Empfänger der Rücksendung wird der Unterschied zwischen der regelrechten und der ermäßigten Fracht nachträglich erstattet, wenn er binnen drei Monaten nach Eintreffen der Tiere auf der ursprünglichen Versandstation einen Erstattungsantrag mit den vorgeschriebenen Belegen bei der Verwaltung der Empfangsbahn einbringt.

(3) Für die Benützung zuschlagpflichtiger Züge ist der volle tarifmäßige Zuschlag zu entrichten. Für Tiere in Käfigen, Kisten u. dgl. wird die Fracht für den Rückweg für das halbe wirkliche Gewicht der Sendung nach den Sätzen der Allgemeinen Eilgutklasse (I e) berechnet. Wird ihre Beförderung als beschleunigtes Eilgut beantragt, so wird der Frachtunterschied zwischen der ermäßigten Fracht für gewöhnliches Eilgut und der regelrechten Fracht für beschleunigtes Eilgut berechnet. Etwa in Betracht kommende Nebengebühren werden gleichfalls voll erhoben.

(4) Bei widerrechtlicher Inanspruchnahme der Frachtvergünstigung ist die tarifmäßige Fracht nachzuzahlen und als Frachtzuschlag das Doppelte der Fracht zu entrichten.

28. In der Anlage I zu § 13 ATV. in der zweiten Zeile des Antragsvordrucks soll hinter den Worten „für die nachbezeichneten Tiere" ein Doppelstern gesetzt und am Fuße des Vordrucks folgende zweite Fußnote nachgetragen werden:

**) Bei Kaninchen, Hühnern, Enten, Gänsen, Tauben und Puten genügt die Bezeichnung nach Gattung, Rasse (Schlag) und sonst vorhandenen Kennzeichen.

Außerdem erhält die Bescheinigung in der Anlage I folgenden Zusatz:

„Ferner wird bestätigt, daß die vorstehend bezeichnete Veranstaltung weder mit einem Zuchttiermarkt noch mit einer Zuchttierversteigerung verbunden war."

29. Ein Antrag auf Frachtvergünstigung für Zuchtpferde, die an Reit- und Fahrturnieren des Reichsverbandes für Zucht und Prüfung deutschen Warmblutes teilnehmen, wurde abgelehnt.

30. Ein Antrag, die Frachten für Pferde im Hinblick auf die niedrigen Preise allgemein herabzusetzen, wurde abgelehnt, weil der jetzige Tiefstand der Preise für Pferde nur zeitlich beschränkt sein dürfte. Dagegen wurde mit Rücksicht auf die besonders schwierigen Verhältnisse in Ostpreußen eine zeitig beschränkte Sondermaßnahme für den Versand von Tieren der Klasse S 1 von ostpreußischen Plätzen nach ostpreußischen und anderen deutschen Empfangsstationen beschlossen.

31. Die nachstehenden Abschnitte des Nebengebührentarifs des deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, sollen anderweit geändert

*) Bei Übersendung der Benachrichtigung durch die Post wird stgeld nur insoweit erhoben, als dieses den Betrag der einhen Inlandsbriefe übersteigt.

**) Bei Kaninchen, Hühnern, Enten, Gänsen, Tauben und Puten genügt die Bezeichnung nach Gattung, Rasse (Schlag) und sonst vorhandenen Kennzeichen.

werden. In den nicht genannten Abschnitten tritt bis auf weiteres keine Änderung ein.

III.	Gebühren für die Ausführung nachträglicher Verfügungen.	Der Abschnitt soll wie folgt neu gefaßt werden: Die Gebühren, die neben der Fracht für die von der Sendung zurückgelegte Bahnstrecke und neben etwa erwachsenen Nebengebühren und Auslagen erhoben werden, betragen: 1. wenn die Sendung auf der Versandstation vor der Beförderung zurückgegeben oder auf einer Unterwegsstation angehalten und ausgeliefert werden soll, oder wenn die Sendung von der Bestimmungsstation oder einer Unterwegsstation nach der Versandstation zurück- oder nach einer anderen Station befördert, oder auf der Bestimmungsstation zurückgehalten oder auf dieser an einen anderen Empfänger ausgeliefert werden soll. (1) Für Tiere der Klassen S 1 bis S 5 für jede Stufe . . . . . 0,10 RM mindestens für die Frachtbriefsendung 1,00 RM höchstens für die Frachtbriefsendung 3,00 RM (2) Für Geflügel, für den Wagen 3,00 RM Konnte nach dem Stande der Beförderung eine nachträgliche Verfügung nicht mehr ausgeführt werden, so wird die Hälfte der Gebühren auf Antrag erstattet. 2. Wenn eine Nachnahme nachträglich aufgelegt, erhöht, gemindert oder zurückgezogen oder eine Sendung fracht- und gebührenfrei ausgeliefert werden soll, für die Sendung 1,00 RM.
IV.	Gebühr für die Vorbereitung der Beförderung und das Wiederausladen bei Beförderungshindernissen.	Der Abschnitt soll folgende Fassung erhalten: Neben der Fracht für die von der Sendung etwa zurückgelegte Strecke wird erhoben: 1. Für Tiere der Klassen S 1 bis S 5 für die Stufe . . . . 0,05 RM höchstens für die Frachtbriefsendung 2,00 RM 2. für Geflügel für den Wagen 2,00 RM
VI.	Gebühr für telegraphische Vormeldungen und für Bereitstellung oder Abgabe von Wasser.	Die Gebühr zu Abschnitt VI b) für Bereitstellung oder Abgabe von Wasser soll von 1,00 RM auf 1,50 RM erhöht werden. Die Telegrammgebühr unter a) von 0,60 RM bleibt unverändert.
IX.	Standgeld.	Die Ziffer 1 des Abschnittes IX soll folgende geänderte Fassung erhalten: 1. Standgeld*) wird erhoben für den Aufenthalt auf der Bestimmungsstation — im Freien — für je — auch nur angefangene — 24 Stunden a) für 1 Stück der Klasse S 1 2,00 RM b) für 1 Stück der Klasse S 2 1,20 RM c) für je 1 Stück der Klassen S 3, S 4 und S 5 . . . . 0,20 RM

XI.	Gebühren für die Mitwirkung der Eisenbahn bei der zollamtlichen Abfertigung.	Es wurden folgende Änderungen Ergänzungen beantragt: In Ziffer 3 unter b) soll die Ge von 70 Pf. in 60 Pf. und von 7 R 6 RM geändert werden. In Ziffer 4 die Gebühr von 3,50 RM auf 3 RM h gesetzt werden. Bei Ziffer 1, 2 und 3 ist nach 1 Stück Großvieh" nachzutragen: „(Klassen S 1 und S 2)".
XIII.	Ladegebühren.	Der Abschnitt soll wie folgt g werden: Für das Aus- und Einladen der bei der Zollabfertigung, der U suchung durch den Grenztierarzt der Fütterung und Tränkung, falls Eisenbahn das Laden besorgt oder hilfe leistet: 1. für Pferde, Maultiere, Ponys s ausländische und wilde Tiere, für Stück . . . . 0,4 2. für sonstiges Großvieh, für Stück . . . . 0,2 3. für Kleinvieh (Klassen S 3 bis für jedes Stück . . . . 0,1 Zu 1—3: höchstens für die Sendung in e einbödigen Wagen . . . . . . 2,0 höchstens für die Sendung in e mehrbödigen Wagen . . . . 3,0 4. Für Geflügel: 1. in Käfigen, Kisten, Säcken u. dgl je auch nur angefangene 100 0,08 RM 2. der Klassen L 1 bis L 7 werden wirklich entstandenen Kosten be net.
XIV.	Gebühren für bare Auslagen, für Nachnahmen, für Barvorschüsse und für Benachrichtigung von der Einzahlung der Nachnahme.	Die Ziffern 1 und 2 des nebenst den Abschnittes sollen wie folgt g werden: 1. Für bare Auslagen der Eisenb für Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse bis zu einem Betrag 100 RM 2 v. H., mindestens je 0,20 RM, bei höheren Beträgen 1 v. H., m stens jedoch 2 RM. 2. Für Benachrichtigung des Ab ders von der Einzahlung der Nachna ist das Postgeld zu ersetzen.
XVI.	Gebühr für die Hergabe von Vorlegebäumen, Lattengittern und Bretterverschlägen.	Folgende Gebühren werden in schlag gebracht: a) für Lattengitter oder Bretter schläge . . . . 1,50 b) für Vorlegebäume 0,80
XVII.	Gebühr für außerfahrplanmäßiges Anhalten von Zügen.	Der Abschnitt soll folgende geänd Fassung erhalten: Wird von der Eisenbahn auf An zugelassen, daß auf einer Station fahrplanmäßig durchfahrender Zug wagen aufnimmt oder abstellt, so we ohne Rücksicht auf die Anzahl der ladenen Tiere und der aufzunehme oder abzustellenden Wagen für j Anhalten von jedem Absender oder E fänger erhoben 5,00

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zugbeeinflussungseinrichtungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat in den Tagen vom 24. bis 26. Juni 1926 unter Beteiligung des Generaldirektors Dr. Dorpmüller Vertretern der Presse Gelegenheit gegeben, sich durch Augenschein von dem Stand der Versuche mit Einrichtungen zur Beeinflussung fahrender Züge zu überzeugen. Jeder katastrophale Unfall rückt dieses Problem immer wieder in den Vordergrund des allgemeinen Interesses, um so mehr als seine Lösung so einfach erscheint. Daß dem leider nicht so ist, zeigen die seit Ja zehnten angestellten Versuche, zeigt das Vorgehen ande Eisenbahnverwaltungen, die sich zum größten Teil abwarte verhalten.

Zuerst wurde die sogenannte Fahrsperre für ele trische Stadt- und Vortbahnen in Blankenburg Berlin gezeigt. Die Fahrsperre wirkt mechanisch, sie stellt b Überfahren eines Haltesignals zuerst den Fahrstrom ab und dann die Bremse aus. Bei dem bisher günstigen Ausfall Versuche steht zu erwarten, daß die Strecke Berlin-Bernau in diesem Sommer mit der Fahrsperre ausgerüstet sein w Die anderen Strecken werden folgen. Für Fernbahnen Schnellzugverkehr ist die Einrichtung jedoch nicht geeigne

Auf demselben Bahnhofe wurde dann eine elektrische Übe tragungseinrichtung für Fernbahnen, Syst Siemens & Halske, gezeigt, die nach den bisherigen

gen die meiste Aussicht hat, zu einem brauchbaren Ergeb- gelangen. Die Übertragung beruht auf reiner Induktions- g, sie hat insbesondere den Vorzug großer Einfachheit nstruktionsteile.

der Strecke Wustermark-Stendal liegen noch die Strecken- der alten Zugbeeinflussung System Telefunken. irkung dieser Einrichtung wurde auf Bahnhof Stendal ihrt. Die Übertragung kommt hierbei dadurch zustande, folge Koppelung eines Senderschwingungskreises mit zwischen den Schienen liegenden abgestimmten Schwin- reise der Anodenstrom geschwächt und dadurch ein Re- sgelöst wird. Diese Bauart hat jedoch öfters versagt und er verlassen. Zur Zeit konstruiert die Telefunken-Ge- ft ein wesentlich verbessertes Gerät, das Ende des auf der Strecke Berlin-Halle versucht werden wird.

Bahnhof Olching bei München wurde die vielgenannte icherung van Braams in ihrer neuesten rt vorgeführt. Die Übertragung erfolgt rein mechanisch, ein an der Lokomotive angebrachtes Schleifhebelpaar beim hren eines Streckenanschlags angehoben und dadurch ein uftventil auf dem Lokomotivführerstand ausgelöst wird. l diese van Braamsche Einrichtung durch langjährige Ver- vor dem Kriege konstruktiv gut durchgebildet ist, treten wieder Mängel auf, die eine Änderung notwendig machen. lt die in Olching gezeigte Bauart bereits eine vor kurzem ommene Weiterbildung der dann in Bruchsal vorgeführten Bauart dar. Die Aufhängung der Schleifhebel an der otive ist hier vollkommen geändert. Die Notwendigkeit Änderungen war in erster Linie eine Folge der neueren klung im Lokomotivbau, die zu einer für die Anbringung leifhebeln hinderlichen gedrängten Anordnung der Trieb- führte.

ingen bot sich Gelegenheit, eine von Eisenbahnbeamten sbahnrat Rose und Werkführer Beickle) konstruierte einflussung zu sehen. Diese Einrichtung stellt eine mecha- Type dar, weicht aber dadurch stark von den üblichen lägen ab, daß der mit dem Signal in Verbindung stehende m eines Bügels ausgebildete Übertragungsteil von dem otivanschlag abgerissen wird; hierbei wird die Bremse öst. Versuche in größerem Umfange sind jedoch mit die- nrichtung bisher nicht angestellt worden, weil sie sich für Fernbahnen eignet.

ormagen bei Köln wurde eine Einrichtung versucht, n See übernommen ist, ein sogenanntes Nautophon. Zugbeeinflussung bedient sich zur Übertragung der Schall- . Ein elektrisch betätigtes, auf der Strecke aufgestelltes hon erzeugt Schallwellen, die bei der Vorbeifahrt einer npfangsmikrophon ausgerüsteten Lokomotive in diesem schen Strom erzeugt, der zur Auslösung der Bremse be- wird.

Eisenbahn-Güterverkehr zwischen Deutschland und den landen. Die Frachtermäßigungen, die infolge der Ände- des niederländischen Binnengütertarifs auch für den erkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden am d. J. eingetreten sind, dürften für die deutsche Wirt- von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein. Die sätze der allgemeinen Eilgut- und Stückgutklasse werden n niederländischen Strecken um etwa 15 pCt. ermäßigt. der bisherigen 3 Wagenladungsklassen enthält der Tarif nunmehr 4 (A, B, C und D), in denen Frachtsätze für t- und 15-t-Ladungen vorgesehen sind. Die Ermäßigun- tragen bei den Wagenladungsklassen bis zu 20 pCt. der gen Frachtsätze. Für einige Messegüter, die aus der ladungsklasse C nach der Klasse D detarifiert wurden, e Ermäßigungen zum Teil noch höher. Dagegen sind die nen Steinkohlen und Braunkohlen, die früher die Vorteile ezialtarifs 12 a genossen, im neuen Tarif in die Klasse C eiht worden, wodurch eine Frachtverteuerung herbeige- wird. Allerdings soll bei Aufbringung größerer Mindest- n ein Ausgleich durch besondere Rückvergütungstarife ffen werden. Auch der bisherige Spezialtarif für die ländischen Seehäfen (jetzt Spezialtarif 7) ist ebenso wie n den deutschen Seehäfen auf die niederländischen See- übertragenen Ausnahmetarife (Anhang zum Teil II,) in die Ermäßigung für die niederländischen Strecken ogen worden. Eine weitere Vergünstigung besteht in der eichen Zeitpunkt für den deutsch-niederländischen Güter- r erfolgenden Freigabe des Nachnahmeverkehrs. Wäh- lsher Sendungen nur mit einer Nachnahme nach Eingang 1000 ℳ belastet werden konnten, ist demnächst die Be- z der Ware, dem Internationalen Übereinkommen über den ahnfrachtverkehr entsprechend, mit einer Nachnahme Eingang bis zur Höhe des Wertes des Gutes zugelassen.

Fahrgeldstundung für Begleiter von Kriegsbeschädigten. echend einem Antrage des Reichsarbeitsministers wird n deutschen Reichsbahnen die für kurbedürftige Kriegs- beschädigte zugestandene Fahrgeldstundung auch auf deren Begleiter und die Gepäckfracht ausgedehnt.

— Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Reichsregierung hat am 5. d. M. beschlossen, den Reichskanzler a. D. Dr. Luther zum Mitglied des Verwaltungsrats der Reichsbahn-Gesellschaft zu ernennen.

— Die Vierundzwanzigstundenzählung. Es ist in Aussicht genommen, mit dem kommenden Sommerfahrplan, also am 15. Mai 1927, im inneren und äußeren Dienstverkehr bei der Reichsbahn und Reichspost die Stunden durchgehend von 1 bis 24 zu bezeichnen. In den übrigen öffentlichen Verwaltungszweigen und im bürgerlichen Leben wird an der bisherigen Bezeichnung nichts geändert.

— Spannungs- und Schwingungsmesser für die Bestimmung der dynamischen Beanspruchung eiserner Brücken. Als vorläufiges Ergebnis des Preisausschreibens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Erlangung dieser Vorrichtungen sind insgesamt acht Apparate eingegangen, von denen drei als reine Spannungsmesser, drei als reine Schwingungsmesser und zwei als vereinigte Spannungs- und Schwingungsmesser anzusehen sind. Die gewählten Arbeitsweisen der Apparate sind sehr verschieden, sie wirken teils mechanisch, teils photometrisch und teils elektrisch.

Das Preisgericht hat alle acht Apparate als wettbewerbsfähig bezeichnet und den für die eingehende Prüfung einzuschlagenden Weg festgelegt. Die Nachprüfung der meisten Bedingungen erfordert eingehende, zum Teil schwierige Messungen. Zur Durchführung dieser Messungen hat sich das Preisgericht mit Zustimmung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Mitarbeit eines auf diesem Gebiete anerkannten Fachmannes (Professor Dr.-Ing. Hort) gesichert. Nach den Angaben von Professor Hort ist nunmehr eine für diese neuartigen und schwierigen Prüfungen geeignete Einrichtung nach Art eines Schütteltisches geschaffen worden, dessen Bewegungen photometrisch sozusagen unverzerrt aufgezeichnet werden können. Die dem Schütteltisch durch Elektromotor und Kurbelgetriebe aufgezwungenen Bewegungen erreichen dabei die im Preisausschreiben vorgesehenen Frequenzen. Die Prüfung am Schütteltisch kann anfangs Juli beginnen, so daß die dynamische Nachprüfung der Apparate etwa bis Ende August durchgeführt sein kann.

Nach Beendigung der dynamischen Nachprüfung der Apparate muß noch durch praktische Versuche erprobt werden, wie sich die Apparate im Gebrauch an verschiedenen Brücken handhaben lassen. Hierzu soll eine schweizerische Brücke in der Nähe von Spiez herangezogen werden. Die Schlußprüfungen sollen alsdann an einer Brücke der Güterumgehungsbahn bei Oranienburg stattfinden, so daß bis zum Ende dieses Jahres mit der endgültigen Beurteilung gerechnet werden kann.

Die Apparate werden alsdann, bevor sie den Bewerbern wieder zugestellt werden, zu noch bekanntzugebender Zeit im Eisenbahnzentralamt ausgestellt werden.

— Das Denkmal für die Eisenbahntruppe in Berlin. Die Errichtung eines Ehrendenkmals für ihre im Weltkrieg 1914—18 Gefallenen bildete sehr bald nach dem Friedensschluß eine ernste Sorge der ehemaligen Angehörigen der Eisenbahntruppe, im besonderen der in Groß-Berlin bestehenden Offiziers- und Mannschaftsvereinigungen. Aber erst, nachdem am 21. Mai 1921 gelegentlich der 50-Jahrfeier der Eisenbahntruppe der Vertreter des Reichswehrministeriums den zur Feier Versammelten eröffnet hatte, daß auf Befehl der Entente die Eisenbahntruppe endgültig und restlos aufzulösen sei, gewann der Denkmalsgedanke greifbare Form.

Die Beschlußfassung über das zum Gedächtnis an die gefallenen Kameraden — 131 Offiziere, 3138 Unteroffiziere und Pioniere — zu errichtende Denkmal fand am 16. November 1922 statt. Ein Denkmalsausschuß, in dem sämtliche in Betracht kommenden Verbände der Eisenbahntruppen vertreten waren, übernahm die Vorarbeit, namentlich die Aufbringung der benötigten Geldmittel, die Auswahl und Sicherstellung eines geeigneten Platzes und Klärung aller das Denkmal selbst betreffenden Fragen.

Leider wurde der in opferwilliger Weise aus freiwilligen Spenden in verhältnismäßig kurzer Zeit gesammelte Geldbetrag wie alle anderen Werte ein Opfer der Inflation, so daß in der Arbeit des Ausschusses eine erhebliche Verzögerung eintrat. Das war, so bedauerlich an sich, schließlich kein Schaden. Denn mittlerweile hatte sich die allgemeine Meinung dahin entschieden, daß einmal das Denkmal in Schöneberg als der ursprünglichen und hauptsächlichsten Garnison der Eisenbahntruppe zu errichten sei, und daß es ferner nach der erzwungenen

Auflösung der Truppe nicht nur ein Ehrenmal für die Gefallenen, sondern auch ein Gedächtnismal an die Eisenbahntruppe selbst bilden soll.

Daraus ergab sich, daß das herzustellende Werk eine entsprechende Erweiterung finden müßte und daß es, nachdem die Schöneberger städtische Verwaltung in entgegenkommendster Weise einen für monumentale Wirkung sehr geeigneten Platz im Stadtpark zur Verfügung gestellt hatte, eine solche Ausgestaltung zu erhalten habe, daß es auch einen künstlerisch wertvollen Schmuck für die Stadt Schöneberg bildet. Unter diesem Gesichtspunkt ging der Denkmalausschuß unter der zielbewußten Leitung seines Vorsitzenden, des Generalleutnant a. D. Bock, mit neuem Mut und neuer Kraft an die weitere Förderung der Gesamtarbeit.

Bereits am 1. April 1926 wurde ein Wettbewerb zur Erlangung geeigneter Entwürfe und Modelle ausgeschrieben, der die näheren Bedingungen, wie Zweck, Lageplan, Angaben über den Baugrund, Auswahl des Materials, Namhaftmachung der Preisrichter und Zeitpunkt für die Vorlage der Entwürfe enthielt. Bemerkenswert war die Bestimmung, daß die Bewerber vor oder während des Krieges bei der Eisenbahntruppe oder einer aus ihr hervorgegangenen Formation gedient haben müssen, bzw. daß bei der Beteiligung mehrerer Künstler an einem Entwurf wenigstens einer der Herren der vorstehenden Forderung genügt haben muß. Ferner müsse sich das Denkmal der Umgebung gut einfügen, in seinem Aufbau schlicht und würdig gehalten sein, aber dem Gedächtnis der gefallenen Kameraden und der militärischen Eigenart der Truppe und ihrer im Feld erfüllten Aufgaben symbolisch gerecht werden. Endlich dürften die Kosten ausschließlich Fundament 30 000 RM. nicht überschreiten.

Als Preise wurden je 1500, 1000 und 500 RM. ausgesetzt, während beabsichtigt wird, den ersten Preisträger möglichst mit der weiteren Bearbeitung zu betrauen.

Die bestimmungsgemäß bis zum 10. Juni einzureichenden Entwürfe sind, nachdem sie von dem Preisrichterkollegium geprüft und beurteilt waren, vom 20. bis 27. Juni in der Ausstellungshalle des Schöneberger Rathauses zur öffentlichen Besichtigung ausgestellt gewesen, wo die mit Preisen ausgezeichneten Modelle und Zeichnungen besonders gekennzeichnet waren. In dem Preisgericht haben außer den militärischen Mitgliedern als Künstler und Kunstsachverständige in dankenswertester Weise mitgewirkt die Herren Geheimer Baurat, Stadtrat a. D. Dr.-Ing. Ludwig Hoffmann, Bildhauer Professor Lederer, Stadtbaurat Professor Laßen, Architekt Bildhauer Morin und Architekt Scherhag.

Wie mühevoll die abwägende und allen Gesichtspunkten Rechnung tragende Aufgabe dieser Herren gewesen ist, geht schon aus der großen Anzahl der eingereichten Entwürfe — es waren über 100 eingegangen — hervor. Andererseits war die Tatsache der starken Beteiligung an dem Wettbewerb um so erfreulicher, als aus ihr das hohe Interesse der ehemaligen Angehörigen der Eisenbahntruppe und das einmütige Bestreben hervorging, dieser ein ihrer Bedeutung entsprechendes Ehrenmal zu schaffen.

Mit dem ersten Preis wurden der Architekt B. d. A. Otto Siepenkothen-Essen und der Bildhauer Willy Meller-Köln-Klettenberg ausgezeichnet. Den zweiten Preis erhielten der Bildhauer Ulfert Janßen, der Professor an der Technischen Hochschule und Postbaurat Lutz — unter Mitwirkung von Professor Wetzel —, sämtlich in Stuttgart. Der dritte Preis endlich wurde dem Professor Richard Woernle, Regierungsbaumeister und Architekt B. d. A. in Bielefeld, zuerkannt.

Die ausgestellten Entwürfe zerfallen teils in Gruppen- und Einzelfiguren, teils in architektonische Aufbauten in Block- oder Pfeilerform, teils in Umbauten — Hallen — mit Einzeldarstellungen und figürlichem Schmuck. Die drei preisgekrönten Arbeiten gehören sämtlich der zweiten Form an, und zwar haben Siepenkothen-Meller als Sinnbild die Gestalt eines massigen viereckigen Würfels gewählt, auf dessen Seitenflächen allegorische Läufer mit Schwerter- und Fahnenbündeln die Beförderung der Kampfmittel nach dem Kriegsschauplatz und deren Verschiebung auf jenem darstellen. Ein Flügelrad auf der Höhe des Würfels hebt die Bedeutung noch besonders hervor.

Im Gegensatz dazu bevorzugen die anderen preisgekrönten Entwürfe die Pfeilerform mit quadratischem Querschnitt. Die nähere Charakterisierung erfolgt durch Anbringung des Flügelrades, des „E“, wie es die Truppe und die Angehörigen der Militär-Eisenbahn als Abzeichen auf der Schulterklappe trugen, durch Gardestern und die Wappen der deutschen Bundesstaaten, da die Truppe sich aus dem gesamten Reich mit Ausnahme Bayerns, das seine eigene Eisenbahntruppe besaß, ergänzte. Große monumentale Wirkung, edle Formgebung und treffend kennzeichnende Gestaltung ist allen diesen Entwürfen eigen.

Wenn ein Kritiker diesen wie anderen Modellen eine gewisse einseitige Einstellung und Phantasiemangel vorwirft, so hat er anscheinend die für den Wettbewerb vorgeschrieben[en Be]dingungen nicht genügend berücksichtigt. Jedenfalls [würden] auch die anderen Lösungen, soweit sie die architektonisc[he Aus]gestaltung bevorzugen, eine Fülle von Anregungen und [einen] recht reizvollen Aufbau, so daß sich unter Ansehung des [Stand]ortes fast durchweg eindrucksvolle Wirkung und tief[e] Erhebung ergeben würde. Hallenbauten, Brunnenmotiv[e] zeigen die Möglichkeit, auch unter den gegebenen Verhä[ltnissen] derartige Denkmäler eigenartig zu gestalten, und lass[en der] Phantasie vielfachen Spielraum.

Ungemein fesselnd sind die Versuche, in Einzelgestalt[en und] Gruppen die Tätigkeit der Eisenbahntruppe und im bes[onderen] die Arbeit im Feld zu charakterisieren. Während einige [Künst]ler dies in mehr oder weniger edler Formgebung ans[chaulich] Pionier stehend, auf Kreuzhacke gestützt, oder ein eben[so] mit abblendender Hand am Helm in die Ferne des Sc[hienen]stranges und symbolisch nach dem Wiederaufbau und A[...] schauend, zeigen andere in bewegten Gruppen den körpe[rlichen] Kraftaufwand und die seelische Anspannung, die trotz dr[ohender] Lebensgefahr zur Bewältigung des verantwortlichen [...] gefordert wird.

Andere Gruppen, mehr antikisierend, geben dem Ge[danken] Ausdruck, wie die Truppe der Armee den Weg zum Kam[pf] bereitet, oder weisen durch das geflügelte Rad, das bei [der] Ideenverkörperung in den verschiedensten Gestaltungen [wieder]kehrt, auf die Eisenbahn als Beförderungsmittel hin.

Es möchte zu weit führen, weitere Einzelheiten hier [aufzu]führen, obwohl die mehrfach sehr originellen Lösungsv[ersuche] eine eingehendere Besprechung geradezu herausfordern[. Hof]fentlich gestatten die Ergebnisse der nunmehr neu einse[tzenden] Geldwerbung unter den ehemaligen Angehörigen der Eis[enbahn]truppe und deren früheren Gönnern und Freunden, da[ß] bald an die Ausführung des Ehrendenkmals herange[gangen] werden kann und der brennende Wunsch aller alten Eise[nbahner] in Erfüllung geht, die unvergeßliche Erinnerung an die [tapfere] und erfolgreiche Truppe auch sichtbar aufrecht und lebe[ndig zu] erhalten.

Berlin, Juni 1926.

Laube,

Generallt. z. D., zuletzt Kommandeur der Eisenbahn-Br[igade].

Etwaige Spenden nimmt dankbar entgegen: Major a[. D.] Henkel, Postscheckkonto Berlin NW 7, Nr. 82 314.

Österreich.

— Austria-Universalabonnement. Die Österreichischen B[undes]bahnen haben ihrem Abonnementsystem eine neue, be[sonders] für die Hauptreisezeit (1. Juli bis 31. Oktober) ber[echnete] Kartenart, das sogenannte Austria-Universalabonnement, [einge]fügt. Durch die Lösung einer solchen Karte erwirbt de[r Fahr]gast das Recht, während 15 beliebiger aufeinanderfolgende[r Tage] auf allen Strecken der Österreichischen Bundesbahnen [jeden] beliebigen Zug in der ersten Wagenklasse beliebig oft be[nutzen] zu können. Bei der Benützung von Luxuszügen und [Schlaf]wagen kommen lediglich die gewöhnlichen Zuschläge in A[rech]nung. Der Preis ist (einschließlich Ausfertigung[sgebühr]) 200 Schilling festgesetzt.

Hervorzuheben ist, daß die Ausgabe dieser Abonnemen[ts] in der einfachsten Weise erfolgt, da die Beibringung eines [Licht]bildes nur dann erforderlich ist, wenn der Reisende sich [nicht] im Besitz eines gültigen Reisepasses befinden sollte. Di[e Aus]gabe des Austria-Universalabonnements erfolgt sowohl b[ei der] Vorverkaufskasse der Generaldirektion der Österreich[ischen] Bundesbahnen, Wien, 1. Bez., Schwarzenbergplatz 3, u[nd den] Bahnhofkassen in den österreichischen Landeshauptstädt[en] in den Reisebüros des In- und Auslandes seit 1. Juli d. J[.]

— Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftsreisen. Mit [...] ist eine wesentliche Begünstigung für Gesellschaftsrei[sen in] Kraft getreten, indem die für Gesellschaften bei vorherig[er An]meldung vorgesehene 25proz. Fahrpreisermäßigung nunm[ehr be]reits dann gewährt wird, wenn mindestens der für 20 (bish[er ...] ermäßigte Fahrkarten 3. Klasse entfallende Betrag bezahl[t w...]

— Ermäßigte Sonn- und Feiertagsrückfahrkarten. Es ge[langen] bei den Österreichischen Bundesbahnen probeweise besond[ers er]mäßigte Sonn- und Feiertagsrückfahrkarten von den [Lan]deshauptstädten Linz und Graz nach Wien zur Ausgab[e. Die] mit diesen Rückfahrkarten gewährte Preisermäßigung [be]trägt über 33⅓ %. Sie gelten zur Hinfahrt an Sonntagen und [den] in den Aushängefahrplänen ersichtlich gemachten Feie[rtagen] ferner an den diesen Sonn- und Feiertagen unmittelbar [vor]gehenden Werktagen. Zur Rückfahrt gelten sie an Son[ntagen] den vorbezeichneten Feiertagen und an dem nächstfolg[enden] Werktag; die Rückfahrt muß jedoch bis 13 Uhr dieses [...]tages beendet sein.

erkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

	März	April
›sleistung der Bundesbahnen:		
Zugkilometer	3 667	3 543
Wagenkilometer	64 206	63 457
ırsleistung der Bundesbahnen:		
Nutzlasttonnenkilometer		
· personenführenden Züge	39 635	41 508
· Güterzüge	305 201	293 563
ırseinnahmen der Bundesbahnen einßlich der Verkehrssteuern, 1000 S		
läufiges Ergebnis)	39 826	39 278
Personen- und Gepäckverkehr	11 785	14 204
Güterverkehr	28 041	25 074

ie Eröffnung der Zugspitzbahn. In Gegenwart des österchen Vizekanzlers Waber und des österreichischen ısministers, des Landeshauptmanns von Tirol, Dr. Stumpf, ıyerischen Landtagspräsidenten Königsbauer, der Verder bayerischen Regierung, der Ministerialräte Götz und ınn vom bayerischen Handelsministerium und des deutschen lten in München v. Haniel als Vertreter des Reiches fand d. M. die feierliche Eröffnung der Zugspitzbahn statt. ·züge hatten von Innsbruck und München her eine statt-Anzahl von Festgästen gebracht.

Ungarn.

Diplom-Maschineningenieur Meszléri. Am 1. Mai 1926 ist 40jähriger Dienstzeit der Diplom-Maschineningenieur or Meszléri, Oberinspektor der Königl. Ungarischen eisenbahnen, in den Ruhestand getreten.

in Szepessümeg in Ungarn geboren, trat er nach vollm Hochschulstudium in Budapest 1886 in den Dienst der l. Ungarischen Staatseisenbahnen, war anfangs in der ester Hauptwerkstätte und kam später zur Direktion in agenkonstruktionsabteilung, wo er bis zum Leiter dieser ung aufrückte. Verschiedene Studienreisen auf den Bahnen ıropäischen Festlandes sowie auch gelegentlich der Chi- Weltausstellung in Amerika bereicherten sein Wissen, gern in den Sitzungen des Vereins Deutscher Eisenbahnltungen verwertete, an denen er vereinzelt schon vor dem ı, seit 1920 aber regelmäßig teilgenommen hat. Insbee war er in den Ausschüssen für Wagenbau und Wagenıng tätig. Hier war er infolge seiner Sachkenntnis ein ıtzter Mitarbeiter und hatte sich durch seine vornehmen ktereigenschaften die Hochachtung aller erworben.

ıt nur bei der Ungarischen Staatsbahn, auch im Techn Ausschuß des Vereins wird sein Ausscheiden lebhaft ert, und die besten Wünsche begleiten den hochgeschätzten ıgen in den Ruhestand.

Niederlande.

Die Niederländische Zentralbahn-Gesellschaft im Jahre 5. Die Gesellschaft, deren eigene (Utrecht-Amersfoorte-Kampen) und gepachtete Strecken von der Staatseisenetriebsgesellschaft (Niederländ. Eisenbahnen) betrieben n, hat auch 1925 nur Anspruch auf die vertraglich verein- Mindestvergütung von 1 156 040 fl. Der Reingewinn bewie im vorigen Jahr 96 265 fl.; dieser dient zur Hälfte der sung von Schuldverschreibungen. Die andere Hälfte erıht die Ausschüttung einer Dividende von 0.9 %, wie in origen Jahren.

Übrige europäische Länder.

Neue Schlafwagen in Dänemark. Die internationale Schlafıgesellschaft, die den Schlafwagenverkehr in Dänemark be-, stellt dieser Tage 8 neue Wagen in den Verkehr, die berer Erwähnung bedürfen. Es handelt sich um vereinigte wagen 2. bis 3. Klasse mit je 6 Abteilen 2. Klasse und ısse. Die Wagen sind länger als die bisherigen, wodurch nzelne Abteil breiter als in den früheren Wagen wird. Das amentlich für die 3. Klasse, die damit geräumiger als auf leiner europäischen Bahn wird. Besonderes Gewicht hat ıuf die Ausstattung der 3. Klasse gelegt. Die einzelnen ıtische in den Abteilen weisen außer kaltem auch warmes er auf. Die Betten haben gute Spiralfedern erhalten. Für Lüftung ist gesorgt worden. Außer der allgemeinen Beıng befindet sich an jedem Bett, wie schon jetzt in der asse, eine besondere Lampe zum Lesen. Durch zweckze Vorrichtungen ist für ruhigen Gang des Wagens gesorgt. übrige Ausstattung ist geschmackvoll gehalten und steht er 2. Klasse kaum noch nach. Die Wagen sind in der ıchen Wagenfabrik Randers gebaut worden.

— **Eisenbahnbrücke über den Kleinen Belt.** Die dänische Staatsbahn hat jetzt die Arbeiten für den doppelgleisigen Brückenbau über den Kleinen Belt ausgeschrieben. Die Bedingungen und Zeichnungen (mit dänischem und englischem Text) sind bei der dänischen Gesandtschaft in Berlin zu erhalten. Die Angebote sind bis zum 1. Dezember d. J. abzugeben.

— **Steinlawine über die Raumabahn.** Ein großer Erd- und Steinrutsch hat, Zeitungsmitteilungen zufolge, kürzlich die Raumabahn in Norwegen betroffen. Bei der Station Verma, wo die Bahn in einer Doppelschleife von der Talsohle des Romdalsflusses und des Fjordes an den Gebirgswänden in die Höhe klettert, ist die Lawine gerade über diese Serpentinen niedergegangen, so daß die Bahnlinie zweimal übereinander in einer Länge von etwa 100 m verschüttet ist.

Glücklicherweise sind keine Verluste an Menschenleben zu beklagen. Einige Gebäude sind zerstört, desgleichen ein Stück der Landstraße und die Fernsprechleitung. In einigen Tagen dürfte der Schaden wieder ausgebessert sein.

— **Warnungssignale an Wegübergängen auf schwedischen Staatsbahnen.** Die Einführung von Warnungszeichen und Schutzeinrichtungen an schienengleichen Kreuzungen von Wegen und Eisenbahnen ist in Schweden nunmehr so weit vorgeschritten, daß alle Kreuzzeichen aufgestellt und vorbereitende Anlagen für Einrichtung von Lichtsignalen ausgeführt sind, die rotes Blinklicht bei Annäherung des Zuges gegen den Weg zeigen und weißes Blinklicht, wenn die Kreuzungsstelle dem Wegverkehr offen steht. Die abschließenden Arbeiten sollen bis Anfang Oktober fertig werden.

Ein von Professor Gullstrand gemachter Vorschlag, Signale mit farbigem Licht abzuschaffen und Stellungslicht mit farblosem Schein einzuführen, um Gefahren für farbenblinde Personen, die Motorfahrzeuge fahren, zu beseitigen, kommt, was die Eisenbahnübergangssignale betrifft, zu spät. Im übrigen ist es keineswegs sicher, daß letzterer Vorschlag genügend wirksam sein würde. Das rote Licht als Haltsignal ist jetzt in das allgemeine Bewußtsein eingehämmert und wird international angewendet.

— **Erhöhung der russischen Personentarife.** Im amtlichen Westnik putec osoobschtschemija Nr. 42 vom 2. Juni wird mitgeteilt, daß vom 1. Juni d. J. ab die Personentarife gegenüber dem seit dem 1. Februar d. J. in Geltung befindlichen Tarifen erhöht worden sind:

„um 30 % bei Reisen von Personen (außer im Vorortverkehr auf Monats-, Saison- und Jahreskarten), bei Beförderung von Gepäck, Gütergepäck und Güter großer (Personen) Geschwindigkeit (die sowohl nach dem Gepäcktarif taxiert wurden, als auch nach dem Schema des Tarifs geringer Geschwindigkeit), darunter auch bei den entsprechenden Sendungen, die nach dem Militärtarif, und endlich die nach dem Gewicht des Posttarifs berechnet wurden,

um 25 % für Beförderung kleiner Sendungen im inneren Güterverkehr besonderer Schnelligkeit,

um 20 % bei Reisen im Vorortverkehr auf Monats-, Saison- und Jahreskarten. Die Erhöhung des Tarifs wird nicht ausgedehnt auf den Tarif (Platzkarten) bei Reisen in Schlafwagen des direkten Verkehrs."

— **Russisch-mitteleuropäischer Personen- und Gepäckverkehr.** In der Nr. 14 unserer Zeitung konnten wir über die Vereinbarung eines internationalen Zuges Paris-Wladiwostok berichten, die zwischen den französischen, belgischen, deutschen, russischen und asiatischen Eisenbahnen zustandegekommen ist. Nun bringt der „Bote der Verkehrsanstalten" (Westnik putei ssoobschtschenija) in seiner Nr. 45 vom 12. Juni d. J. die Nachricht, daß auf den Konferenzen in Warschau und Prag in der Zeit vom 22. Febr. bis 18. März unter den Vertretern der Ss.Ss.Ss.R. Rußlands, Deutschlands, Österreichs, Italiens, der Tschechoslowakei und Polens eine Verständigung über die Durchführung von vier neuen direkten Verbindungen zur Aufrechterhaltung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs getroffen worden sind.

Diese vier neuen direkten Verkehre umfassen: Rußland-Tschechoslowakei, Rußland-Österreich, Rußland-Italien und Rußland-Deutschland mit Polen als Durchgangsland. Dabei sind als Tarifstationen in Aussicht genommen: von Rußland: Leningrad, Moskau, Minsk, Charkow, Kiew, Odessa, Tiflis, Rostow a. Don und Wladiwostok;

der Tschechoslowakei: Prag, Karlori-Wari (soll wohl Carlsbad sein), Marjanskie-Lasne (soll wohl Marienbad sein), Brno und Bratislowa;

Österreich: Wien, Tarvis und Salzburg;

Italien: Florenz, Genua, Mailand, Meran, Rom, Venedig und Ventimiglia.

Die Zentrale für die Leitung des Verkehrs wird sich in Rußland befinden. Als Zahlungsmittel wird der Dollar der Vereinigten Staaten von Amerika gelten. Die Gültigkeitsdauer der Ku-

ponhefte wird 30 Tage, nur für Tiflis, Rostow a. D. und Wladiwostok 45—60 Tage, betragen.

In keinem rechten Zusammenhange mit dieser Mitteilung bringt das amtliche Blatt in demselben Aufsatz die Nachricht: „Außer diesem Verkehr hat das Volkskommissariat der Verkehrsanstalten den Güterverkehr zwischen Deutschland und Rußland, mit dem Durchgang über Polen, bestätigt. Die Einzelbestimmungen aller der Fragen, die mit der Durchführung dieser Verkehre verbunden sind, sollen auf einer Zusammenkunft, die in Moskau im September dieses Jahres stattfinden wird, durchberaten werden. Hier werden sich die Vertreter Ss. Ss. Ss. R. (Rußland), Deutschlands, Italiens, Österreichs, Polens und der Tschechoslowakei treffen."

— **Herabsetzung der Tarife für Durchfuhrgüter in der Tschechoslowakei.** Dem Vernehmen nach wird die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung zwecks Hebung des Durchfuhrverkehrs die Tarife auf allen Hauptstrecken ermäßigen, die als Durchfuhrstrecken in Betracht kommen, wie z. B. Bodenbach-Böhm. Hörschlag, Petrowitz-Eger usw.

— **Die Markprioritäten der Außig-Teplitzer Eisenbahn.** Am 1. Juli fand in Leitmeritz eine Versammlung der Besitzer von Mark-Prioritäten der Außig-Teplitzer Eisenbahn (Emission 1896 und 1909) statt. Hierbei gab der Vertreter der Finanzprokuratur die Erklärung ab, daß das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium sich grundsätzlich zu Vergleichsverhandlungen bereit erkläre, allerdings unter dem Vorbehalte, daß auf zwischenstaatliche Verhandlungen zwischen der Tschechoslowakei und dem Deutschen Reiche Rücksicht genommen werde, in welchen die Frage der Aufwertung inländischer Markschulden erörtert werden soll. Der Kurator der Besitzer von Markprioritäten der Außig-Teplitzer Eisenbahn (Advokat Dr. Lescher) bestritt die Rechtmäßigkeit des von der Außig-Teplitzer Eisenbahn geleisteten Erlages von 108 Kr. als Entschädigung für zwar ausgeloste, aber noch nicht eingereichte Prioritäten im Nennwerte von etwa 4 Millionen Mark. Er verweigerte die Ausstellung einer Empfangsbescheinigung und kündigte für den Fall des Scheiterns der einzuleitenden Vergleichsverhandlungen die Beschreitung des Klageweges an. Der Standpunkt des Kurators fand die Zustimmung der Prioritätenbesitzer, welche die sofortige Aufnahme der Vergleichsverhandlungen wünschten, den Kurator aber ersuchten, schon jetzt die Prozeßermächtigung einzuholen und den Prozeßweg in jenem Zeitpunkte zu beschreiten, den die Vertrauensmänner der Prioritätenbesitzer als geeignet bezeichnen werden, spätestens aber am 1. Juli 1927. Der Kurator wurde weiter ersucht, die etwa noch bestehende Haftung der Außig-Teplitzer Eisenbahn und etwaige Ansprüche der Prioritätenbesitzer gegen die Allgemeine Kreditanstalt in Leipzig zu beachten.

— **Straßenbahn und Kraftomnibus in Bukarest.** Wir hatten in Nr. 45 vom 5. November 1925 berichtet, daß die Bukarester Straßenbahngesellschaft ihre Linien noch zum größten Teile als Pferdebahnlinien betreibt, da sie in der Umgestaltung auf elektrischen Betrieb durch den Krieg gestört worden ist. Der Wettbewerb der privaten Kraftomnibusse einerseits und die unverhältnismäßig großen Kosten der Elektrisierung anderseits haben die Straßenbahngesellschaft nun bewogen, versuchsweise selbst einige Kraftomnibuslinien einzurichten. Sie wird voraussichtlich nur noch einige verkehrsreiche Linien auf elektrischen Betrieb umgestalten und die weniger ausgiebigen Pferdebahnlinien allmählich durch Kraftomnibuskurse ersetzen. Der sehr unwirtschaftliche Pferdebahnbetrieb wird jedenfalls binnen kurzem auch hier verschwinden

— **Kühlwagen in Italien.** Der Cantiere Navale Triestino in Monfalcone, dessen Aktienkapital von 100 Millionen Lire sich hauptsächlich in Händen der Schiffahrtsgesellschaft Cosulich, bzw. der großen Familie Cosulich befindet, hat vor kurzem seinen Jahresbericht für 1925 veröffentlicht. Aus ihm ist hervorzuheben, daß die Fertigstellung eines Auftrags der italienischen Staatsbahnen auf 330 Kühlwagen bevorsteht. Über Eisenbahnwagenreparaturen ist ein wichtiger Vertrag mit den Staatsbahnen geschlossen worden.

— **Das Stilfserjochbahnprojekt.** Die Stilfserjochbahn soll nach dem Projekt des Ing. Gaviraghi in Tirano bekanntlich die Strecken von Süddeutschland nach Oberitalien und von Prag und Wien nach Italien wesentlich verkürzen. Nach diesem Plan würden sich durch die Trassenführung Mailand-Lecco-Sondrio - Tirano - Bormio - Stilfserjoch - Reschen - Landeck - München folgende neue Entfernungen ergeben: München-Mailand 486 (jetzt über Brenner 603, Gotthard 620), Kempten-Mailand 432 (über Brenner 603, Gotthard 489), Berlin-Mailand 1140 (Brenner 1260, Gotthard 1242), Wien-Mailand 915 (Brenner 978, Gotthard 1175), Prag-Mailand 913 (Brenner 969, Gotthard 983), Buchs-Mailand 413 (Brenner 470, Gotthard 448). Ähnlich starke Verkürzungen brächte die neue Bahn nach Turin, G[...] und Venedig.

Die Kosten der sieben Jahre dauernden Durchbohrung [...] Ortlermassivs werden auf eine Milliarde Lire geschätzt, [...] noch die Kosten für den Bau der Zufahrtslinien und a[...] Ausgaben im Betrage von 100 Mill. Lire kämen. Das wäre [...] zu hoher Betrag, wenn es, wie geplant, der Stilfserjoch[...] gelänge, der Gotthardbahn sofort 25 % und der Brenner[...] 10 % des Verkehrs abzuziehen, so daß sie schon dadurch [...] Gütertransport von 600 000 t jährlich erreichen würde. [...] sie nun auch noch, so sagt man sich in Italien, von den 28 [...] Tonnen des Verkehrs, den heute die nördlichen Häfen aufw[...] nur 5 % in der Weise an sich ziehen kann, daß ein kleiner[...] des Güterverkehrs von deutschen Häfen durch die Ortle[...] zu den italienischen Meeren geleitet wird, so kommen meh[...] die erwähnten 2 Mill. Tonnen zusammen.

— **Eisenbahnunglück bei Achères.** Der Schnellzug Le H[...] Paris ist bei Achères, 25 km von Paris entfernt, entgleist. [...]her sind 18 Tote und 97 Verletzte zu beklagen. Nach den b[...] angestellten Ermittlungen ist das Unglück darauf zurückzu[...]ren, daß der Zug Le Havre-Paris wegen einer Senkung der [...]malen Gleise auf ein Nebengleis für Nahzüge umgele[...] wurde, das nicht wie das normale eine gerade Strecke bil[...] sondern eine Kurve aufwies. Der Lokomotivführer mäßigte [...] diesem Nebengleis die 90-Kilometer-Geschwindigkeit nicht. [...] einer Weiche sprang die Lokomotive aus den Schienen. E[...] noch nicht festgestellt, ob der Lokomotivführer, der bei [...] Unglück selbst verletzt wurde, von der Umleitung vorher r[...]zeitig in Kenntnis gesetzt worden ist. Bei seiner ersten [...]nehmung erklärte er, die Signalscheibe, die anzeigt, daß [...] Geschwindigkeit auf 30 km herabgesetzt werden müsse, sei n[...] aufgezogen gewesen.

— **Spanische Eisenbahnen.** Die „Zeitschrift für den I[...]nationalen Eisenbahntransport" veröffentlicht eine Statistik [...] dem Jahrbuch der spanischen Eisenbahnen, der wir folge[...] entnehmen: Am 1. Juli 1925 standen in Spanien 15 473 [...] Eisenbahnstrecken im Gesamtbetriebe. Von diesem Gesamt[...] hatten 11 684 km die spanische Normalspur (d. h. die spani[...] Hauptspur von 1,672 m), während 3789 km eine schmalere [...] hatten. 27 Eisenbahngesellschaften mit 101 Linien besi[...] spanische Normalspur und 66 Eisenbahngesellschaften Lo[...]bahn- oder Schmalspurlinien. Der Dampfbetrieb überwiegt [...] weitem. 15 168 km der Linien werden mit Dampf und 305 [...] elektrisch betrieben. Nur 15 km haben Zahnrad- oder Dr[...]seilbetrieb. Die Einnahmen aus dem spanischen Eisenbahn[...]kehr betrugen im Jahre 1924 868 886 916 Peseten, die Betri[...]ausgaben 590 543 359 Peseten, so daß ein Reinertrag [...] 278 343 557 Peseten verblieb. Durchschnittlich wurden auf [...] spanischen Eisenbahnnetz täglich 324 436 Personen und 115 [...] Güter befördert. Für das Gesamtnetz von 15 473 km ergibt [...] eine durchschnittliche Tageseinnahme von 2 380 512 Pese[...] 56 168 Peseten für 1 km.

— **Rennverkehr zum Derby.** Zu den Rennen in Epsom, [...] dem das „Derby" ausgetragen wird, läßt die Südbahn alljähr[...] eine große Anzahl Sonderzüge verkehren, die zum Teil [...] Stadtbahnhof Epsom, zum Teil in zwei besonderen Rennba[...]höfen Tattenham Corner und Epsom Downs endigen. [...] Kohlenmangel zwang die Eisenbahngesellschaft in diesem Ja[...] zu großer Zurückhaltung in bezug auf die Stellung von Re[...]sonderzügen. Ein großer Teil des Rennverkehrs wurde dadu[...] auf die Straße abgedrängt; sogar der König verzichtete auf [...] Sonderzug, den er sonst zu benutzen pflegt, und legte die [...] allerdings nur 25 km lange — Strecke im Kraftwagen zurü[...] Immerhin nimmt die Südbahn für sich in Anspruch, daß [...] unter den obwaltenden Umständen das Menschenmögliche [...]leistet hat. Von Bahnhof Victoria in London bis Sutton, [...] noch 5 km von Epsom entfernt ist, verkehrte eine Anzahl e[...]trischer Züge, an die sich dann ein Dampfverkehr bis Eps[...] Downs anschloß. Vom Bahnhof Waterloo in London nach [...] Stadtbahnhof Epsom war ein lebhafter Verkehr elektrisc[...] Züge. Die sonst üblichen Rennsonderzüge von den Londo[...] Bahnhöfen Cannon Street und Charing Cross nach dem Re[...]bahnhof Tattenham Corner mußten ausfallen; vom Bahn[...] London Bridge aus konnte dagegen eine Anzahl Sonderz[...] nach Sutton und Epsom geführt werden. Um diese Züge du[...]zubringen, mußten dem übrigen Verkehr einige Beschränkun[...] auferlegt werden, wie es auch sonst am Derby-Tage üblich [...] Es wurden immer nur ungefähr so viele Fahrkarten ausgegel[...] wie dem verfügbaren Raum in den Zügen entsprach, so [...] einer allzu weitgehenden Überfüllung der Züge wirksam v[...]gebeugt wurde.

Fremde Erdteile.

Die Staatsbahnen in Niederländisch-Indien haben 1925 ins-
nt 75 901 432 fl. eingenommen; demgegenüber betrugen die
ebsausgaben 48 514 995 fl., so daß sich ein Betriebsüber-
ß von 27 386 437 fl. ergab. Abzüglich der Abschreibungen
g der Überschuß 21 586 189 fl. Die Höhe des Anlage-
als für alle Linien betrug 610 000 000 fl. Der Überschuß
½ Mill. Gulden höher als 1924; er entspricht einer Verzin-
des Anlagekapitals mit 3,54 %; dabei sind auch die Linien,
rein aus militärischen oder aus meliorationstechnischen
den angelegt werden mußten, berücksichtigt, obwohl aus
n Strecken eine Rente nicht zu erwarten ist. Infolge der
wieder fortschreitenden Entwicklung der Kulturen und der
nders guten Zuckerernte zeigte namentlich der Güterver-
eine erhebliche Zunahme; er brachte 4,6 Mill. Gulden mehr
ls 1924. Auch der Personenverkehr, der seit 1921 dauernd
ckgegangen war, nahm 1925 zum ersten Male, wenn auch
um ½ Mill. Gulden an Einnahmen, wieder zu. Die durch
Verkehrszunahme hervorgerufene Steigerung der Betriebs-
aben betrug nur rund 30 % der Zunahme der Einnahmen.

ährend im Jahre 1924 der Personenverkehr noch eine rück-
ge Bewegung zeigte, konnte 1925 der Verlust größtenteils
er eingeholt werden, so daß für den gesamten Staatsbahn-
ch die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1925 um rund
halbe Million Gulden zunahmen. Auch der Güterverkehr
besonders auf Java und Süd-Sumatra infolge der durchweg
n Ernten erheblich zu, so daß die Einnahmen um etwa
Mill. Gulden höher waren als 1924. Dabei sind die Ein-
en der Staatsbahnen auf West-Sumatra infolge des Rück-
es in der Förderung der Ombilin-Kohlen hinter denen des
es 1924 zurückgeblieben und für die Atjehbahnen gilt
iches. Es ist jedoch zu erwarten, daß 1926 die Einnahmen
bei diesen beiden Staatsbahngruppen wieder zunehmen
len: der weitere Ausbau der Bahnanlagen und eine zweck-
ge Vermehrung der Züge wird dazu beitragen. Der Güter-
ehr der Strecke auf Celebes ist ungefähr auf der gleichen
geblieben.

e Gesamteinnahmen betrugen 1925 rund 70 000 000 fl.; sie
n etwa 5 000 000 fl. höher als 1924 und 4½ Mill. höher, als
Voranschlag angenommen war. Für 1927 kann man mit einer
eren Zunahme von 2 050 000 fl. rechnen, so daß die Gesamt-
ahmen sich auf 77 050 000 fl. belaufen werden. Demgegen-
werden die Betriebsausgaben auf 55 110 000 fl. geschätzt
len können, gegenüber 46 500 000 fl. im Jahre 1925.

t Rücksicht auf eine dauernde Abschreibung von 1½ % ergibt
ein rechnungsmäßiger Überschuß von 23 347 000 fl. Dem-
nüber beträgt das Anlagekapital aller Linien, d. h. also
chließlich der unrentabeln, die aus militärischen Gründen
zu Aufschließungszwecken gebaut worden sind, Ende 1925
esamt 629 978 000 fl., so daß sich eine Verzinsung von
% ergibt.

Verkehrszunahme bei den amerikanischen Eisenbahnen.
n den statistischen Ausweisen der Eisenbahnen in den Ver-
gten Staaten für die ersten drei Monate des laufenden
es hat der Verkehr im Westen gegen das Vorjahr nur um
im Osten dagegen um 7 % und im Süden sogar um 12 % zu-
ommen. Zum Süden wird dabei auch das Kohlengebiet von
ahontas gerechnet, und dieses Gebiet hat nicht nur in der
sten Zeit, sondern schon seit etwa 1920 einen ganz erheb-
n Verkehrszuwachs zu verzeichnen gehabt; er betrug in
letzten drei Jahren 50 %, während der Gesamtverkehr des
ens in den letzten sechs Jahren um 29 % zugenommen hat.
Grund für diese Erscheinung ist darin zu suchen, daß die
gleute dieses Gebiets den Gewerkschaften nicht angehören,
in den anderen Bezirken die Löhne der Bergarbeiter fest-
en. Dies geschieht in solcher Höhe, daß die von den Gewerk-
aften beherrschten Zechen nicht mehr wettbewerbsfähig sind,
die Folge davon ist, daß die Bergwerke, bei denen solche
chränkungen nicht bestehen, sich außerordentlich entwickelt
vergrößert haben. Wenn im Westen auch der Verkehr
en das Vorjahr zugenommen hat — eine Zunahme um 1 %
n man aber ebensogut als Stillstand bezeichnen — so ist
gegen 1920 eine Abnahme um 7 % zu verzeichnen. Die
tschritte im Wirtschaftsleben sind also über das Gebiet
Vereinigten Staaten sehr ungleichmäßig verteilt, eine Er-
einung, die wenigstens in dem jetzigen Umfang, seit dem
gerkrieg zwischen den Süd- und Nordstaaten kaum dagewe-
sein dürfte. Im Westen hat man über die bisherige schlechte
chäftslage so heftig geklagt, daß man dadurch geldkräftige
ise davon abgeschreckt hat, ihre Gelder in Unternehmungen
r Gegend arbeiten zu lassen. Es wird erheblicher Anstren-
gen bedürfen, und namentlich wird sich auch die Gesetz-
ung der Eisenbahnen annehmen müssen, damit man im
sten wieder vorwärts kommt.

— Veränderliche Arbeitszeit bei amerikanischen Eisenbahnen. Um die Zahl ihrer Werkstättenarbeiter immer in gleicher Höhe zu halten, gleichviel ob viel oder wenig Arbeit vorliegt, hat die Delaware & Hudson-Eisenbahn einen veränderlichen Arbeitstag eingeführt. Sie hat mit ihren Arbeitern vereinbart, daß die tägliche Arbeitszeit zwischen acht und zehn Stunden schwanken soll, je nachdem ob mit acht Stunden auszukommen ist, um die vorliegenden Aufträge zu erledigen, oder ob dazu noch zwei weitere Arbeitsstunden herangezogen werden müssen. So wird vermieden, daß bei einem Rückgang der Aufträge Arbeiter entlassen werden müssen, oder daß bei Steigerung des Beschäftigungsgrads in den Werkstätten neue Arbeiter eingestellt werden müssen, die, wenn der Andrang vorbei ist, doch nur wieder zu entlassen wären. Erst wenn eine Arbeitszeit von zehn Stunden nicht mehr ausreicht, wird die Arbeiterzahl vermehrt. Das Verfahren ist seit drei Jahren im Gange und hat sich bewährt, namentlich als im vorigen Jahre infolge des Ausstandes in den Anthrazitgruben der Verkehr stark zurückging. Obgleich die Abförderung dieser Kohle den Hauptanteil am Verkehr der Delaware & Hudson-Eisenbahn ausmacht und sie deshalb den Verkehr stark einschränken konnte, war es ihr doch möglich, von Entlassungen abzusehen und alle ihre Arbeiter durchzuhalten, eben weil sie die Arbeitszeit entsprechend dem verringerten Verkehr verkürzte. Die Arbeiter stehen sich nach dem Urteil des Leiters der Eisenbahn, was ihren Lohn anbelangt, bei diesem Verfahren sehr gut.

— Die Kanadische Pacific-Eisenbahn. Im Gegensatz zu den Kanadischen Staatsbahnen, die eine schwere Belastung des Staatshaushalts bilden, ist die Kanadische Pacific-Eisenbahn, die einzige Unternehmung von Bedeutung neben den Staatsbahnen, ein wirtschaftlich blühendes Unternehmen. Sie rühmt sich, in den 40 Jahren ihres Bestehens immer eine sehr vorsichtige Geldwirtschaft getrieben zu haben, so daß sie immer in der Lage war, aus den Betriebsüberschüssen ihre Verpflichtungen an Zinsen für das Anlagekapital zu decken. Auch heute weist sie mit Genugtuung darauf hin, daß sie wirtschaftlich durchaus gesund dasteht. Sie will im Jahre 1926 für 15 Mill. Dollar neue Betriebsmittel beschaffen und über 100 km neue Eisenbahnen bauen; ferner soll in Regina ein neuer Fremdenhof errichtet und der bestehende in Bauff umgebaut werden; in Port McNicoll soll ein Getreidesilo gebaut werden und für Erweiterungsbauten, Verbesserung der Gleisanlagen u. dgl. sollen nahezu 5 Mill. Dollar aufgewendet werden. Alle diese Ausgaben können aus Einnahmen und Rücklagen gedeckt werden; daß diese so reichlich vorhanden sind, ist wohl im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die Dividende immer niedrig gehalten worden ist; sie hat immer nur 2,5 % des Anlagekapitals betragen. Die Aktionäre werden daran zwar keine Freude haben, aber die Gesellschaft ist infolge dieser ihrer Finanzpolitik der Mühe enthoben, sich bei größeren Ausgaben an den Geldmarkt zu wenden. Die Kanadische Pacific-Eisenbahn gibt eine Zeitschrift heraus, in der sie in einer zur Zeit laufenden Reihe von Aufsätzen ihre Rolle bei der Erschließung und Entwicklung des Landes schildert. Sie rühmt sich, sie habe dem Lande keinen Pfennig gekostet, sondern vielmehr ungezählte Millionen in das Land gezogen.

Bei den Staatsbahnen wird dagegen als ein Mittel zur Rettung aus ihren Schwierigkeiten der Plan erwogen, neue Schuldverschreibungen auszugeben, und gegen diese die Werte der Kanadischen Nordbahn, der Grand Trunk- und der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn, die in den Staatsbahnen vereinigt sind, auszutauschen.

— Stadtverkehr in Sydney. Die Bevölkerung der Stadt Sydney mit ihren Vororten hat die Million erheblich überschritten und stellt infolge dieser Zahl, infolge der Bauart der Stadt und der Verteilung der Einwohner, von denen ein großer Teil in den Vororten wohnt und in der Innenstadt arbeitet, große Anforderungen an die städtischen Verkehrsmittel. In den verkehrsreichen Stunden zwischen 7 und 9 Uhr morgens und 5 und 6 Uhr abends fahren etwa 160 000 Menschen zwischen den Vororten und den Geschäftsvierteln, zu denen in den übrigen Tagesstunden noch 40 000 hinzukommen. Von diesen 200 000 Personen berühren 170 000, also der bei weitem größte Teil, den Hauptbahnhof und 100 000 von diesen benutzen dann noch die Straßenbahn. Um den Verkehrsstrom in den zwei Vormittagsstunden zu bewältigen, verkehren 113 Züge, die also in Abständen von je einer Minute auf dem Hauptbahnhof eintreffen. Der Abendverkehr drängt sich noch viel enger zusammen, und die 132 Züge, die zu seiner Bedienung nötig sind, verlassen in einer halben Minute Abstand den Hauptbahnhof. Im ganzen treffen in Sydney täglich 1079 Züge ein. Der Vorortverkehr hat im Jahre Juli 1924—Juni 1925 118 Mill. Fahrgäste befördert, die dafür 2 245 800 £ bezahlt haben. Die Straßenbahnen hatten in demselben Zeitraum 350 Mill. zahlende Fahrgäste, also fast eine Million täglich. Eine wichtige Rolle im Verkehrsleben von

Sydney spielen auch die Fähren, die den Verkehr über den Hafen vermitteln; sie haben im letzten Jahre 42 731 000 Personen befördert. Dem Omnibusverkehr in den städtischen Straßen dienen 550 Fahrzeuge, die in den Stunden des Hochverkehrs etwa 20 000 Personen aufnehmen. An sonstigen Kraftfahrzeugen gibt es etwa 100 000, von denen täglich etwa 30 000 das Geschäftsviertel durchfahren.

Internationaler Verkehr.

— **Einheitliche internationale Gütereinteilung.** Hierzu teilt der „Allgem. Tarifanzeiger“ (Wien) mit: Zunächst sei daran erinnert, daß die „Union Internationale des Chemins de fer“ (U. I. C.) sich schon seit längerer Zeit mit der Frage der Vereinheitlichung der Nomenklatur, das heißt einer einheitlichen Bezeichnung der Güter in den internationalen Tarifverbänden, befaßt. Zur Prüfung dieser Frage hat die U. I. C. einen Unterausschuß eingesetzt, der zweimal in München und einmal in Palermo getagt hat. Die Arbeiten dieses Unterausschusses haben ergeben, daß die Ausarbeitung der geplanten einheitlichen Nomenklatur auf große Schwierigkeiten stoßen würde, weshalb es notwendig sei, den Rahmen der Arbeiten zu beschränken. Der Plenarversammlung in Sevilla sind folgende Vorschläge des Unterausschusses zur Annahme vorgelegt worden: Die einheitliche Bezeichnung der Güter im internationalen Verkehr soll sich mit Ausschluß aller Bestimmungen über die Anwendung der Tarife nur auf diejenigen Güter beschränken, die hauptsächlich Gegenstand des internationalen Verkehrs sind. Hierbei soll jedoch die allgemeine Bezeichnung der Güter, z. B. bei Holz und Eisen, soweit als tunlich durch eine nähere Bezeichnung der Güter, insbesondere bezüglich der Verarbeitung und Verpackung, ergänzt werden. Als Grundlage für die Erstellung der einheitlichen Güterbezeichnung sollen die von der Mehrzahl der Mitglieder der U. I. C. bereits gelieferten Warenverzeichnisse dienen. Die Ausarbeitung des Entwurfes der einheitlichen Güterbezeichnung soll einer Beamtenkommission anvertraut werden. Diese Vorschläge hat die Plenarversammlung im großen und ganzen angenommen mit der Maßgabe, daß die Beamtenkommission zunächst aus Fachmännern der deutschen, französischen, italienischen und schweizerischen Eisenbahnen gebildet werden soll. Der Vorsitz und die Leitung wurde den schweizerischen Bundesbahnen übertragen.

Wasserverkehr.

— **Weiterer Ausbau des Hamburger Hafens.** Die Hamburger Bürgerschaft hat am 16. Juni drei Senatsvorlagen auf Ausbau des Hamburger Hafens, der etwa 16 Millionen M. erfordert, bewilligt. Dort, auf der Insel Waltershof, befinden sich zur Zeit sechs Hafenbecken: der Menkenwärder- und der Jachthafen, beide im Zollinland, und der Rugenberger, der Waltershofer, der Park- und der Petroleumhafen im Freihafenbezirk. Es soll nunmehr ein neues Seeschiffbecken mit einem Kostenaufwand von 15 140 000 M. gebaut werden. Es wird den Namen Griesenwärderhafen erhalten und ist bestimmt, dem Massengüterumschlag zu dienen. Weitere 536 000 M. sollen für Baggerungen, Rammungen und Uferbefestigungen im Waltershofer und Rugenberger Hafen verwandt werden. Außerdem soll am Roßhafen, der östlich des Köhlbrandes im Freihafenbezirk belegen ist, ein neuer Kaischuppen, der die Nummer 85 erhält, mit zwei Gleisen an der Wasserseite und Doppelkränen zur Bedienung des Stückgutumschlages errichtet werden. Hierfür sind 3 182 000 M. bewilligt worden.

Inzwischen ist der Bahndamm der sog. Finkenwärderbahn über die Elbinseln durch die Hamburgische Landschaft Moorburg fertiggeschüttet. Die Brücke über die Süderelbe ist bis auf die Legung der Eisenbahnschienen fertig.

— **Die Abänderung des Donaustatutes** wurde in der letzten Konferenz der Kleinen Entente zu Veldes (Bled) ebenfalls verhandelt. Es wurde beschlossen, zu diesem Zweck im nächsten Jahre eine besondere internationale Konferenz einzuberufen, die versuchen soll, über die heute bestehenden zwei Donaukommissionen hinweg eine Vereinheitlichung des Regimes zu erreichen. Dies ist um so notwendiger, als zur Durchführung der Arbeiten, die infolge Verstopfung der Sulinamündung notwendig geworden sind, eine Anleihe von 6½ Milliarden Lei (etwa 120 Millionen Mark) aufgenommen werden muß, was vor der Klärung der Zuständigkeiten kaum möglich erscheint.

— **Der Ausbau des Antwerpener Hafens** ist durch die weitere Entwertung des Franken ins Stocken geraten, zum Teil sind die Arbeiten eingestellt worden. Angesichts der weiteren Verkehrszunahme wird jedoch mit einer Wiederaufnahme der Arbeiten gerechnet werden können.

Luftverkehr.

— **Flugverkehr mit Gotenburg.** Die schwedische Flug-kehrsgesellschaft Aerotransport A. B. eröffnet jetzt den F-verkehr mit Gotenburg durch eine Linie Gotenburg-Ko-hagen-Malmö. Man verläßt Gotenburg um 7 Uhr vormit-erreicht Kopenhagen 8.45 Uhr und Malmö 9.15 Uhr. In Ko-hagen wird der Anschluß an die Flugzeuge nach Berlin-I-burg-Amsterdam und Paris erreicht. In umgekehrter Rich-ist ebenfalls für Anschluß gesorgt. Man verläßt Kopenha-7 Uhr abends und erreicht Gotenburg 8.45 Uhr abends. Di-Verkehr ist nur als Versuchsbetrieb aufzufassen. Man rec-aber für das nächste Jahr mit einer regelmäßigen Linie-Gotenburg und vielleicht sogar nach Oslo.

Kraftwagenverkehr.

— **Kraftwagen in Wien.** Die „Statistischen Mitteilungen-Stadt Wien“ haben ein Sonderheft der Verkehrsschutzaus-lung gewidmet, das Angaben über die Zahl der Kraftfahrz-enthält. Nach dieser amtlichen Statistik gab es am 28. Au-1914 in Wien 4613 Kraftfahrzeuge. Davon waren 3316-sonenwagen, 549 Lastwagen und 748 Motorräder. Der K-brachte einen sehr starken Rückgang auch auf diesem Ge-wurden doch am 1. August 1918 nur noch 596 Personenwa-449 Lastwagen und 126 Motorräder gezählt. Von 1914 bis-hat also die Zahl der Kraftfahrzeuge in Wien von 4613 auf-abgenommen! Dann aber erfolgt ein ununterbrochener-stieg. Ende 1919 wurden schon 4109 Kraftfahrzeuge, Ende-bereits 8354, Ende 1924 schon 11 674 und Ende 1925 ist ein-teres Ansteigen auf 14 659 Fahrzeuge festzustellen. Da-sind 6200 Personenwagen, 3018 Lastwagen und 5441 Motorrä-Eine sehr starke Zunahme ist bei den Motorrädern eingetr-die in Wien im Gegensatz zu den anderen Bundesländern-kommen steuerfrei sind. Im Jahre 1922 betrug die Zahl-Motorräder nur 1218, stieg im Jahre 1924 auf 3518 und-Ende 1925 bereits 5441. Seit 1. Januar 1926 sind in Wien-die Lastkraftwagen steuerfrei; ihre Zahl ist von 1045 im Ja-1918 auf 3018 im Jahre 1925 gestiegen. Auch die Zahl-Personenwagen stieg von Jahr zu Jahr. Ende 1919 wu-3402, Ende 1922 5476, Ende 1924 5714 und Ende 1926 6200-sonenwagen gezählt.

Rechtspflege.

— **Streitwert bei Rentenansprüchen aus Haftpflicht und u-laubter Handlung.** Die Berechnung des Streitwertes in de-der Überschrift bezeichneten, für die Eisenbahnverwalt-außerordentlich wichtigen Fällen war bisher streitig[1]. Reichsgericht und ihm folgend einige Oberlandesgerichte, unter auch verschiedene Senate des Kammergerichtes, hie-§ 9 der Zivilprozeßordnung für einschlägig und berechneten-Streitwert nach dem zwölfeinhalbfachen Jahresbetrag der Re-Zahlreiche andere Oberlandesgerichte, einschließlich-30. Zivilsenates des Kammergerichtes, erachteten § 10 Absa-des Gerichtskostengesetzes für maßgebend, wonach nur der-fache Jahresbetrag der Rente als Streitwert zu gelten hat.

Die durch diese Meinungsverschiedenheit begründete Re-unsicherheit wird nunmehr erfreulicherweise beseitigt sein-durch, daß das Reichsgericht seine Ansicht aufgegeben und-der von der Mehrzahl der Oberlandesgerichte vertretenen, Verbilligung der Rechtspflege abzielenden Meinung a-schlossen hat.

Der wichtige, in der „Rechtsprechung“ (Beilage zur D-schen Richterzeitung), Jahrgang 1926, Heft 5, Seite 136, a-druckte Beschluß des 6. Zivilsenats vom 5. März 1926 (Ak-zeichen VI 411/25) hat folgenden Wortlaut:

„Der Streit der Parteien hat die Frage betroffen, ob-Klägerin eine ihr auf Grund eines Eisenbahnunfalles zusteh-Rente, deren Betrag durch Abkommen vom 29. Juni 1911-vom 28. Februar, 3. März 1923 vergleichsweise auf 160 ℳ mo-lich festgesetzt ist, zu einem Goldmarkbetrage in dieser H-von der Beklagten verlangen kann. Der Gerichtsschreiber-für die Gerichtskosten gemäß § 9 ZPO. das 12½fache-Jahresbetrages der Rente als Streitwert zugrunde gelegt. Erinnerung der Beklagten ist begründet. Der Wert des Rech-auf die wiederkehrenden Rentenleistungen war nach § 1-Abs. 2 GKG. für die Gerichtskosten nur auf den Betrag des-jährigen Bezuges zu berechnen. Der frühere 6. Zivilsenat-im Beschl. RGZ. Bd. 106, S. 411, diese Vorschrift auf Ansprü-aus dem Haftpflichtgesetz nicht für anwendbar gehalten. Die-Standpunkt, der der Rechtsprechung einer großen Anzahl-Oberlandesgerichten widerspricht, kann nicht aufrechterha-

---

[1]) Vgl. Juristische Wochenschrift, Jahrgang 1925, Seite 76, 4-743, 825.

... Der Beschluß erkennt an, daß der Entwurf zum GKG. ... 1. Dezember 1922 auch bei Ansprüchen aus unerlaubter ...ng und dem Haftpflichtgesetz den einjährigen Betrag der ...als Streitwert hat gelten lassen wollen. Er glaubt aber, ...sicht sei im Gesetze nicht ausgedrückt, weil es in § 10 ... nur von Ansprüchen auf Erfüllung einer gesetzlichen ...altspflicht spreche und darunter die auf unerlaubte Hand...oder Unfallhaftung gegründeten Rentenansprüche nicht ... Diese Auslegung ist zu eng. — Daß die Rente in einem ...ich festgesetzt ist, steht der Anwendung des § 10 Abs. 2 ...ntgegen. Der Vergleich nahm der Rente nicht die Natur ...Unfallrente." Dr. Neumann.

Bücherschau.

...Vasserkraft-Jahrbuch 1924. Herausgeber: Oberbaudirek... Dantscher, o. Professor, und Ing. Carl Reindl, München, ...°. 612 Seiten Text, mit 279 Abbildungen und 13 mehrseiti...afeln. In Ganzleinen geb. 24 RM. München 1925, Richard ... Druckerei- und Verlags-A.-G.

... Gebiet der Wasserkraftausnutzung, das auf einer Reihe ...ger technischer Sondergebiete aufgebaut ist — beginnend ...r Gewässerkunde über den Wasserbau, Tief- und Stollen...it anderen Aufgaben der Wasserwirtschaft, Landeskultur ...hiffahrt verbunden, und über den Wasserkraftmaschinenbau ...ektrotechnik übergreifend, mit deren Hilfe die im Kreis...r Natur stets dargebotene Wasserkraft der allgemeinen ...eversorgung dienstbar gemacht wird, und endigend bei den ...gen Fragen der Energiewirtschaft — hat in der letzten ...ine Entwicklung erfahren, der die Literatur nicht ent...end gefolgt ist. Ein neues zusammenfassendes Werk ist ...rschienen. Die Neuerungen sind meist in Baubeschreibun...d Sonderberichten in den Fachzeitschriften zerstreut.

...mmenfassender als die Zeitschrift und beweglicher als ...ehr- oder Handbuch vermag das Jahrbuch in kürzeren ...enräumen über die neuen Arbeiten und Erfahrungen fort...l zu unterrichten.

... Herausgeber haben daher eine fühlbare Lücke in der ...rkraftliteratur ausgefüllt, indem sie auch der Wasserkraft ...hrbuch gegeben haben, über das andere Zweige der Tech...issenschaft und Wirtschaft schon verfügen.

...inem ersten Bande 1924 will das von C. Reindl ins Leben ...ne Wasserkraft-Jahrbuch eine Gesamtübersicht über den ...chen und wirtschaftlichen Stand, und zwar der europäi... Wasserkraftausnutzung geben. Die folgenden Jahrgänge ... mehr die Einzelheiten der zusammengehörigen Gebiete ...ln. Die Absicht, die Tätigkeit auf Europa zu beschrän...uß wohl in der Fülle des Stoffes begründet sein. Da aber ...nntnis der Wasserkraftausnutzung z. B. in den Vereinig...aaten von Amerika für Deutschland sehr wichtig ist, ...nur an den lebhaften Meinungsaustausch mit der amerika... Turbinenindustrie, über den Stand des Wasserkraft...nenbaues erinnert, so möchte doch den Herausgebern ...legt werden, wenn nicht alle, so doch die wichtigsten Ge...uch der außereuropäischen Wasserkraftausnutzung in die ...e des Jahrbuches einzubeziehen.

... Herausgeber haben sich selbst mit Abhandlungen beteiligt ...ben es verstanden, eine namhafte Zahl von Fachleuten ... Rufes als Mitarbeiter zu gewinnen. So steht das Jahr...uf einer hohen Stufe und bietet als Sammelwerk von ins... 39 Einzelaufsätzen aus der Feder hervorragender Fach...die zum Teil die oft geübte Zurückhaltung aufgegeben ...s Neueste von ihren Forschungen mitgeteilt haben, einen ...rtigen Reiz, und jeder auf dem Gebiet der Wasserkraft ... Fachmann wird in dem Jahrbuch Abhandlungen finden, ...ne Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen.

... reiche Inhalt des Bandes 1924 ist in drei Hauptabschnitte ...:

...ntwicklung der Wasserkraftausnutzung und Verwertung ...asserkräfte;
... Ausbau der Wasserkräfte;
... Wasserkraftmaschinen.

...en drei Hauptteilen ist ein Anhang beigefügt, der die für ...rkraftanlagen wichtigen Maße und deren Umrechnung ...t. Eine Übersicht über die einschlägige Weltliteratur ist ...n folgenden Jahrgang in Aussicht gestellt; in den Ab...ngen Wassermessungen — Ott, und selbsttätige Wasser...nlagen — Reindl, ist sie bereits gegeben.

...ersten Hauptabschnitt behandelt Reindl geschichtlich an...d die Entwicklung der Wasserkraftausnutzung und der ...rkraftmaschinen. Es folgt der Ausbau der deutschen ...rkräfte von Krieger — Bericht zur Welt-Kraft-Konferenz ...n 1924. Daran anschließend werden in 16 Berichten euro...e Länder, meist von Angehörigen dieser Länder behandelt, ...h: Österreich — Diez, Frankreich — de la Brosse, Schweden — Hansen, Norwegen — Raestad, Finnland — Malmi, Italien — Kelen, Spanien — Malkowsky, Griechenland — Tsalikis, Rußland — Popoff, Jugoslawien — Both, Tschechoslowakei — Meyer-Bodenbach, Belgien, Dänemark — Carstenzen, England — Gibson, Ungarn, letztere vier Berichte der Weltkraftkonferenz.

Daran anschließend wird von Gruenewald die Wasserkraft-Gesetzgebung behandelt; Streck spricht sich über allgemeine Energiewirtschaft und Wasserkraftnutzung aus; ein Aufsatz von Ornig über Betriebsergebnisse von Wasserkraft-Überlandwerken bildet den Schluß.

Im zweiten Abschnitt behandelt Holler, bekannt durch seine vorbildlichen Arbeiten auf dem Gebiete der Wasserkraftfeststellung für Bayern, die Grundsätze für die Bestimmung von Ausbau-Wassermengen und stellt analytisch die Beziehung zwischen Ausbauleistung, Ausbaukosten und kWh-Kosten für Betriebe mit anpassungs- und nichtanpassungsfähigem Energiebedarf und für verschiedene Betriebszeiten fest. Hallinger gibt einen Beitrag zu den umfangreichen und wichtigen Vorarbeiten für Wasserkraftausnutzung, auf deren richtiger Bewertung der wirtschaftliche Erfolg beruht. Es folgt Ott mit Wassermessungen unter Zugrundelegung der Wassermeßmethode der britischen Normen und bespricht ausführlich die neuzeitlichen Wassermessungen mit hydrometrischen Flügeln in deutschen und skandinavischen Anlagen. G. L. Kurzmann bespricht den Einfluß der Geschiebeführung auf die Ausgestaltung der Wasserkraftanlagen. Dantscher behandelt die Zusammenhänge zwischen Schiffahrt und Wasserkraftausnutzung in einer Arbeit, die für die Anlage von Schiffahrtsstraßen sehr wertvoll ist. S. Kurzmann berichtet über Betonauskleidung der Werkkanäle. In einem ausführlichen Aufsatz berichtet Köbler über hydraulische Pumpenspeicherung, die zur wirtschaftlichen Ausnutzung von Niederdruckwasserkräften und selbst von Wärmekraftanlagen immer mehr Bedeutung gewinnt. Erfahrungen mit Holzrohrleitungen teilt Baumann mit; über Entlastungsvorrichtungen berichtet an Hand zahlreicher Beispiele Kommerknecht. Den zweiten Abschnitt beschließt ein Aufsatz von Eisner über die Wichtigkeit der Modellversuche. Es wird aber nur über den Modellversuch für die bautechnischen Teile der Wasserkraftanlagen gesprochen. Der Modellversuch ist bekanntlich auch für die Turbinen und Saugrohre von größter Bedeutung.

Im zweiten Abschnitt sind Stauanlagen, Wehre, Sperrmauern, Wasserschlösser usw. nicht im einzelnen behandelt, obwohl sie zu einer allgemeinen Behandlung der Wasserkraftanlagen zu rechnen sein dürften. Wir gehen wohl nicht fehl in der Annahme, daß diese Bauteile in ihren verschiedenen Bauformen auf einen späteren Band, schon aus Rücksicht auf den Umfang des Stoffes verwiesen werden mußten.

Im dritten Abschnitt „Wasserkraftmaschinen" findet der Maschineningenieur reiche Anregung über wichtige brennende Einzelfragen des Turbinenbaues aus sachkundiger Feder. D. Thoma berichtet über Kavitation bei Wasserturbinen (Hohlraumbildung, Loslösen des Wasserstrahles von der unteren Schaufelfläche) und die Mittel zur Verhütung dieser bedenklichen Erscheinung. Auch Kaplan behandelt die Kavitationserscheinung bei seinen Turbinen mit großer Umlaufgeschwindigkeit und beschreibt seine Versuche hierüber. Über die Bedeutung und wichtige Aufgabe des Saugrohres spricht an Hand von Messungen Dubs-Zürich. In seinem Aufsatz über Kaplan- oder Propellerturbinen berichtet Englessen-Kristinehamn eingehend über die Vorzüge der Kaplan-Turbine. Treiber behandelt neuzeitliche Getriebe bei langsam laufenden Wasserkraftmaschinen. Reindl behandelt ausführlich selbsttätig arbeitende Wasserkraftwerke, die in Deutschland noch keine Verbreitung gefunden haben, aber geeignet sind, wesentlich an Bedienungskosten zu sparen. H. Thoma berichtet über die neuere Entwicklung der Turbinenregler und Thoresen-Oslo bespricht den Umbau älterer Wasserturbinen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, eine Aufgabe, die angesichts der Fortschritte im Turbinenbau hinsichtlich größerer Drehzahl und höherer Wirkungsgrade der neuzeitlichen Turbine schon für Anlagen in Betracht kommt, die erst 25 Jahre alt sind.

Auf Einzelheiten kann hier bei der Reichhaltigkeit des Gebotenen leider nicht weiter eingegangen werden.

Ausstattung und Druck des Buches befriedigen in vollem Maße. Die leider auch in vielen Fachzeitschriften seit einiger Zeit geübte allzustarke Verkleinerung von Diagrammen und Schaltzeichnungen und ihrer Beschriftung erschwert in verschiedenen Fällen das Studium und beeinträchtigt den Genuß. Hierauf sollte der Verleger bei der Herausgabe des folgenden Jahrganges, dem wir mit froher Erwartung entgegensehen, Rücksicht nehmen. Da für Eisenbahnverwaltungen die Wasserkraft als Kraftquelle für den elektrischen Zugbetrieb von großer Bedeutung geworden ist, ist das Jahrbuch auch allen Eisenbahnbeamten warm zu empfehlen, die sich über den Stand und die weitere Entwicklung der Wasserkraftausnutzung und ihren Einfluß auf die Wirtschaft unterrichten wollen.

Gleichmann.

— **Deutsche Meister der Naturwissenschaft und Technik.** Von Prof. A. Kistner. 2. vermehrte Auflage. Band I: Deutsche Meister der Naturwissenschaft. Band II: Deutsche Meister der Technik. (Sonnenburg Kösel, Band 102/103). Verlag Josef Kösel & Friedrich Pustet, K.-G., München. 198 bzw. 212 S. Preis geb. je 2,50 *M*.

Im Ehrensaale des Deutschen Museums zu München sind die Bildnisse und Büsten zahlreicher deutscher Meister der Naturwissenschaften und Technik aufgestellt. Der Verfasser will von ihrem Leben und Wirken erzählen, das der Allgemeinheit nicht so bekannt ist, wie das von Fürstlichkeiten, Heerführern und Männern der Kunst- und Literaturgeschichte. Er hat die Gabe knapper, anschaulicher Darstellung, die eben von einer ausgezeichneten Beherrschung des Stoffes Zeugnis ablegt. D sich vor allem bei der Schilderung der wissenschaftlich technischen Leistung der Männer, deren Lebensbilder geben werden. Von Copernicus, Guericke und Leibn Gauß, Liebig, Bunsen und Kirchhoff bis Helmholtz und von Gutenberg, Senefelder, Reichenbach und Fraunhof Borsig, Krupp, Siemens und Schichau bis Otto und Lan Lilienthal entrollt sich in geschichtlicher Reihenfolge samtbild vom Ringen nach naturwissenschaftlicher Erk und vom Mühen um technischen Fortschritt.

Gebildeten aller Stände, vor allem dem jugendlicher wuchs, können die beiden Bändchen, die mit mehrerer Wiedergaben von Bildnissen und Büsten aus dem Ehren schmückt sind, nur empfohlen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 12,19 km lange vollspurige Nebenbahn Göppingen-Boll ist am 1. Juli 1926 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und vom gleichen Tage ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Stuttgart zugerechnet worden

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ.).

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 28. Juni 1926: Auf den Linien der Österr. Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Villach) war die Strecke Wolfsberg-Unterdrauburg (Dravograd) durch eine Dammsenkung infolge Hochwassers beim Bahnhof Ettendorf vom 26. bis 28. Juni 1926 unfahrbar.

Mitteilung der Reichsbahndirektion München vom 1. Juli 1926: Die am 11. Juni 1926 eingetretene Verkehrsstörung in Passau Lände und Passau Winterhafen wurde am 30. Juni 1926 behoben.

Mitteilung der Reichbahndirektion Dresde 3. Juli 1926: Wegen neuerdings eingetretenen Hoch der Elbe mußte der Betrieb in Riesa Ufer vom 30. Juni eingestellt werden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Station

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Na von dem Bf. Hohenlychen, Strecke Fürstenberg-T ist die Abfertigung von Stückgut wieder zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung s lassen worden:

Nr. III 100 vom 28. Juni 1926 an sämtliche Vereins tungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen u Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend Veröffentlic über Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a des VWÜ.);

Nr. V 252 vom 3. Juli 1926 an die Vereinsverwaltung die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vere zogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksach

Nr. VI 51 vom 1. Juli 1926 an sämtliche Vereinsverwal betreffend Bezugskosten der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 21. Juni 1926 entschlief nach langem Krankenlager im 64. Lebensjahre der

Oberregierungsbaurat a. D.

Josef Kurowski.

Der Verstorbene ist seit dem 25. Juli 1895 im Dienst der Preuß. Staatseisenbahn und später im Reichseisenbahndienst tätig gewesen und hat seit dem 1. November 1909 der Reichsbahndirektion Köln bis zu seinem im Jahre 1924 erfolgten Uebertritt in den Ruhestand als Mitglied angehört. Hier waren ihm umfangreiche Bauentwürfe anvertraut, die er mit außerordentlichem Geschick bearbeitete.

Mit reichen Gaben des Geistes und des Gemüts ausgestattet, hat der Verstorbene durch sein aufrichtiges, liebenswürdiges Wesen und seine vornehme Gesinnung die Hochachtung und Zuneigung aller, die mit ihm in Berührung gekommen sind, gewonnen. Ein ehrenvolles, freundschaftliches Gedenken ist ihm gesichert.

Köln, im Juli 1926. (719)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Köln.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli 1926 wird der an der Bahnstrecke Paderborn Hbf.-Hövelhof und Paderborn Hbf.-Bad Lippspringe gelegene Haltepunkt Paderborn Casseler Tor für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr wieder geöffnet.

Cassel, den 30. Juni 1926. (707)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1926.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in die Entfernungstafel II die Stat. Trier Süd aufgenommen. Wir verweisen auf das Ausschreiben im T. V. A.

München, den 2. Juli 1926. (718)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Aufnahme der Station Großenbaum in A. T. 35 mit besonderen Frachtsätzen für eiserne Röhren der Klasse D.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 2. Juli 1926. (709)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 im Abschnitt „II. Zuschlags- und frachten" die Unterabschnitte 2, 22, 33, 38, 41, 42a, 48, 59, 64, 65, 100 und 103 geändert. Näheres en die am 1. Juli 1926 erscheinende mern des Tarifanzeigers.

Berlin, den 29. Juni 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Verbands-Güte Teil II.

Ab 20. Juli 1926 werden von Fle Weiche nach dem Schnittpunkt I u Süderlügum nach dem Schnittpu Umbehandlungssätze für die Kl eingeführt. Auskunft durch die A gungen.

Altona, den 3. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltun

Deutsch-dänischer und deutsc schwedisch-norwegischer Gütert Teile II.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 19 werden in den Ausnahmetarifen 5 Abschnitt III. Frachtberechnun Ziffern 1 d), 1 e) und 1 f) mit all gaben gestrichen. Auskunft dur Abfertigungen.

Altona, den 3. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltun

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr

(Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach süddeutschen Stationen, Heft 9).

lit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen ein:

. Auf S. 24/25, 98/99, 172/173 und 246/247 sind sämtliche Schnittfrachtsätze II der Station „Dormitz" um „je 4 RPf" äßigen.

. Auf S. 40/41, 114/115, 188/189 und 262/263 sind sämtliche Schnittfrachtsätze II der Station „Johanneskirchen" n Übergang „30 Fu/Bd" um „je 2 RPf" und bei den übrigen Übergängen um „je 1 RPf" zu ermäßigen.

. Auf S. 84/85, 158/159, 232/233 und 306/307 sind sämtliche Schnittfrachtsätze II der Station „Wörth (Donau)" um RPf" zu ermäßigen.

. Auf S. 34 des Nachtrags I ist bei der Station „Gumpenried-Asbach" in der laufenden Nummer 19 der Schnittfracht- von „99" in „93" richtigzustellen.

. Auf S. 26/27, 46/47, 100/101, 120/121, 174/175, 194/195, 248/249 und 268/269 des Tarifheftes sowie auf S. 12/13, 24/25, 48/49, 60/61, 72/73, 84/85 und 96/97 des Nachtrags I werden die Angaben für die Stationen Ering, Lanzendorf, sbach und Staffelbach wie folgt ersetzt:

			1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11	
.....	Wei	I	31 Eis	72	27 Eg	59	27 Eg	18	27 Eg	29	27 Eg	16	31 Eis	74	27 Eg	56	27 Eg	20	27 Eg	52	27 Eg	51	27 Eg	54
		II	Žr	72	Ch	88	Ch	105	Ch	105	Ch	105	Žr	72	Ch	90	Ch	105	Ch	91	Ch	93	Ch	92
dorf .	Wei	I	26 Fr	56	26 Fr	59	26 Fr	18	26 Fr	29	26 Fr	15	26 Fr	65	26 Fr	56	26 Fr	19	26 Fr	52	26 Fr	51	26 Fr	54
		II		42		42		42		42		42		42		42		42		42		42		42
sbach .	Wei	I	26 Fr	56	26 Fr	59	26 Fr	18	26 Fr	29	26 Fr	15	26 Fr	65	26 Fr	56	26 Fr	19	26 Fr	52	26 Fr	51	26 Fr	54
		II		72		72		72		72		72		72		72		72		72		72		72
bach .	Wei	I	26 Fr	56	26 Fr	59	26 Fr	18	26 Fr	29	26 Fr	15	26 Fr	65	26 Fr	56	26 Fr	19	26 Fr	52	26 Fr	51	26 Fr	54
		II		66		66		66		66		66		66		66		66		66		66		66

			12		13		14		15		16		17		18		19		20		21		22	
.....	Wei	I	31 Eis	75	27 Eg	59	27 Eg	25	27 Eg	52	27 Eg	45	31 Eis	72	27 Eg	57	27 Eg	13	31 Eis	72	31 Eis	74	31 Eis	45
		II	Žr	72	Ch	90	Ch	105	Ch	92	Ch	98	Žr	72	Ch	90	Ch	105	Žr	72	Žr	72	Žr	72
dorf .	Wei	I	26 Fr	59	26 Fr	59	26 Fr	24	26 Fr	51	26 Fr	44	26 Fr	63	26 Fr	57	26 Fr	13	26 Fr	61	26 Fr	56	27 Eg	48
		II		42		42		42		42		42		42		42		42		42		42	Ch	43
sbach	Wei	I	26 Fr	59	26 Fr	59	26 Fr	24	26 Fr	51	26 Fr	44	26 Fr	63	26 Fr	57	26 Fr	13	26 Fr	61	26 Fr	56	30 Fu	42
		II		72		72		72		72		72		72		72		72		72		72	Bd	76
bach .	Wei	I	26 Fr	59	26 Fr	59	26 Fr	24	26 Fr	51	26 Fr	44	26 Fr	63	26 Fr	57	26 Fr	13	26 Fr	61	26 Fr	56	27 Eg	48
		II		66		66		66		66		66		66		66		66		66		66	Ch	67

			23		24		25		26		27		28		29		30		31		32		33	
.....	Wei	I	27 Eg	55	27 Eg	55	27 Eg	54	27 Eg	26	27 Eg	53	27 Eg	53	27 Eg	46	31 Eis	72	27 Eg	23	27 Eg	24	31 Eis	51
		II	Ch	91	Ch	91	Ch	92	Ch	105	Ch	91	Ch	91	Ch	97	Žr	72	Ch	105	Ch	105	Zr	72
dorf .	Wei	I	26 Fr	55	26 Fr	55	26 Fr	54	26 Fr	25	26 Fr	52	26 Fr	53	26 Fr	45	26 Fr	65	26 Fr	22	26 Fr	23	27 Eg	50
		II		42		42		42		42		42		42		42		42		42		42	Ch	43
sbach	Wei	I	26 Fr	55	26 Fr	55	26 Fr	54	26 Fr	25	26 Fr	52	26 Fr	53	26 Fr	45	26 Fr	65	26 Fr	22	26 Fr	23	30 Fu	37
		II		72		72		72		72		72		72		72		72		72		72	Bd	76
bach .	Wei	I	26 Fr	55	26 Fr	55	26 Fr	54	26 Fr	25	26 Fr	52	26 Fr	53	26 Fr	45	26 Fr	65	26 Fr	22	26 Fr	23	27 Eg	50
		II		66		66		66		66		66		66		66		66		66		66	Ch	67

			34		35		36		37		38		39		40		41		42		43		44	
.....	Wei	I	31 Eis	74	27 Eg	57	27 Eg	56	27 Eg	56	31 Eis	75	27 Eg	57	31 Eis	74	31 Eis	50	27 Eg	51	31 Eis	52	27 Eg	20
		II	Žr	72	Ch	89	Ch	90	Ch	90	Žr	72	Ch	90	Žr	72	Žr	72	Ch	93	Žr	72	Ch	105
dorf .	Wei	I	26 Fr	58	26 Fr	57	26 Fr	56	26 Fr	56	26 Fr	59	26 Fr	57	26 Fr	63	27 Eg	52	26 Fr	51	27 Eg	51	26 Fr	20
		II		42		42		42		42		42		42		42	Ch	43		42	Ch	43		42
sbach	Wei	I	26 Fr	58	26 Fr	57	26 Fr	56	26 Fr	56	26 Fr	59	26 Fr	57	26 Fr	63	30 Fu	34	26 Fr	51	30 Fu	45	26 Fr	20
		II		72		72		72		72		72		72		72	Bd	76		72	Bd	76		72
bach .	Wei	I	26 Fr	58	26 Fr	57	26 Fr	56	26 Fr	56	26 Fr	59	26 Fr	57	26 Fr	63	30 Fu	34	26 Fr	51	27 Eg	51	26 Fr	20
		II		66		66		66		66		66		66		66	Bd	85		66	Ch	67		66

			45		46		47		48		49		50		51		52		53		54	
Ering	Wei	I	31 Eis	74	27 Eg	58	27 Eg	58	27 Eg	60	31 Eis	72	27 Eg	52	27 Eg	60	31 Eis	66	27 Eg	59	31 Eis	75
		II	Žr	72	Ch	89	Ch	89	Ch	89	Žr	72	Ch	92	Ch	89	Žr	72	Ch	90	Žr	72
Lanzendorf .	Wei	I	26 Fr	57	26 Fr	58	26 Fr	58	26 Fr	60	26 Fr	66	26 Fr	51	26 Fr	60	26 Fr	57	26 Fr	58	26 Fr	59
		II		42		42		42		42		42		42		42		42		42		42
Heroldsbach	Wei	I	26 Fr	57	26 Fr	58	26 Fr	58	26 Fr	60	26 Fr	66	26 Fr	51	26 Fr	60	26 Fr	57	26 Fr	58	26 Fr	59
		II		72		72		72		72		72		72		72		72		72		72
Staffelbach .	Wei	I	26 Fr	57	26 Fr	58	26 Fr	58	26 Fr	60	26 Fr	66	26 Fr	51	26 Fr	60	26 Fr	57	26 Fr	58	26 Fr	59
		II		66		66		66		66		66		66		66		66		66		66

Dresden, am 1. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Bk. 21

I. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1926 sind folgende Ergänzungen durchzuführen:

1. Im Tarif Nr. 76 (S. 383) sind in der Schnittariftafel A die Schnittpunkte 1 Od/Boh und 30 Fu/Bd mit folgenden Fracht[sätzen] nachzutragen:

			1 Od Boh	30 Fu Bd
Bremen	A, B	10 t	1543	1442
		15 t	1186	1109
	C	10 t	2023	1884
		15 t	1620	1504
Hamburg	A, B	10 t	1512	1450
		15 t	1163	1116
	C	10 t	1977	1891
		15 t	1581	1512

			1 Od Boh
Stettin	A, B	10 t	1240
		15 t	954
	C	10 t	1620
		15 t	1295
Warnemünde	A, B	10 t	1465
		15 t	1124
	C	10 t	1907
		15 t	1527

2. In den Tarifen Nr. 1, 20, 21, 30 und 76 sind in der Schnittariftafel B folgende Stationen und Frachtsätze nachzutragen:

Tarif Nr. 1 (S. 104).

		1 Od Boh	7 Mw Ml	15 Rbg Lbc	19/20 Te/Bo Dě/Po
Všetuly	I	1301	1737	3530	3815
	II	1130	1495	2945	3173
	III	1048	1378	2679	2883
	A	791	1033	1970	2114
	B	628	804	1446	1542
	C	458	558	876	927

Tarif Nr. 20 (S. 158).

		4 Jä Kr	5 Zl Hl
Mariánské Údolí	A Lg/lož., B 10,15 t	379	470
	B 5 t, C 10,15 t	595	819
	C 5 t	842	1171

Tarif Nr. 21 (S. 185).

		17 Eb Ge	19/20 Te/Bo Dě/Po
Nebočany-Boletice n. L.	A¹ St/kus	884	279
	A², B, C „	770	231
	A 5 t	770	231
	10,15 t	719	224
	B 5, 10, 15 t	544	175
	C, D, E 5 t; C, D, F 10,15 t	543	162
	E, G, H 10,15 t	437	134

Tarif Nr. 30 (S. 210/11).

			1 Od Boh	7 Mw Ml	19/20 Te/Bo Dě/Po	22 Rz
Josefova Hut	A	Lg/lož	.	.	506	447
	B	„	.	.	379	335
	C, A	„	.	.	642	582
Plzeň	A	„	.	.	432	390
	B	„	.	.	324	291
	C, A	„	.	.	567	518
Vratimov	A	„	243	547	879	.
	B	„	179	409	662	.
	C, A	„	285	707	1044	.

Tarif Nr. 76 (S. 384/85).

		1 Od Boh	7 Mw Ml	10 Li La	13 Sbg	15 Rbg Lbc	17 Eb Ge	19/20 Te/Bo Dě/Po	22 Rz	24 Joh	27 Eg Ch
Bechyně	A	.	.	.	540	496	.	496	.	.	.
	B	.	.	.	914	854	.	854	.	.	.
	C	.	.	.	1404	1300	.	1300	.	.	.
Blansko	A	.	225	317	.	401	.	445	.	.	.
	B	.	419	558	.	672	.	730	.	.	.
	C	.	660	906	.	1103	.	1207	.	.	.
Domažlice	A	.	.	.	.	.	.	390	.	.	278
	B	.	.	.	.	.	.	657	.	.	498
	C	.	.	.	.	.	.	1077	.	.	820
Frýdlant v Čechach	A	.	.	.	101	111	.	.	.	.	.
	B	.	.	.	169	201	.	.	.	.	.
	C	.	.	.	200	247	.	.	.	.	.
Jarošov nad Nežárkou	A	.	.	.	456	412	.	434	.	.	445
	B	.	.	.	744	687	.	716	.	.	730
	C	.	.	.	1233	1129	.	1181	.	.	1207
Jílové u Podmokel	A	.	.	.	.	.	.	94	.	.	.
	B	.	.	.	.	.	.	153	.	.	.
	C	.	.	.	.	.	.	180	.	.	.

		1 Od/Boh	7 Mw/Ml	10 Li/La	13 Sbg	15 Rbg/Lbc	17 Eb/Ge	19/20 Te/Bo / Dě/Po	22 Rz	24 Joh	27 Eg/Ch	30 Fu/Bd
caův Hradec	A	.	.	.	467	423	.	423	.	.	434	.
	B	.	.	.	758	702	.	702	.	.	716	.
	C	.	.	.	1259	1155	.	1155	.	.	1181	.
ě	A	.	.	.	.	.	.	.	368	.	293	115
	B	.	.	.	.	.	.	.	627	.	522	209
	C	.	.	.	.	.	.	.	1025	.	854	257
č pod Čerchovem	A	.	.	.	.	.	.	.	.	.	341	207
	B	.	.	.	.	.	.	.	.	.	642	537
	C	.	.	.	.	.	.	.	.	.	862	425
nica	A	298	533	642	.	.	.	741	.	.	.	.
	B	529	842	999	.	.	.	1142	.	.	.	.
	C	864	1415	1693	.	.	.	1946	.	.	.	.
ovice-Kost	A	.	.	.	309	252	.	279	.	.	.	.
	B	.	.	.	551	456	.	503	.	.	.	.
	C	.	.	.	767	557	.	706	.	.	.	.
Město pod Smrkem	A	.	.	.	210	220	.	.	.	.	.	—
	B	.	.	.	400	432	.	.	.	.	.	.
	C	.	.	.	463	510	.	.	.	.	.	.
nkostel	A	.	368	434	.	.	.	456	.	.	.	.
	B	.	627	716	.	.	.	744	.	.	.	.
	C	.	1025	1181	.	.	.	1233	.	.	.	.
ník	A	.	.	.	.	.	324	242	222	.	.	.
	B	.	.	.	.	.	567	444	415	.	.	.
	C	.	.	.	.	.	921	716	652	.	.	.
ce	A	.	.	.	282	232	.	225	.	.	.	.
	B	.	.	.	505	430	.	419	.	.	.	.
	C	.	.	.	830	684	—	660	.	.	.	.
ňovice-Úpice	A	.	.	111	304	254	.	324	.	.	.	.
	B	.	.	201	338	462	.	567	.	.	.	.
	C	.	.	247	877	756	.	921	.	.	.	.
y-Podolí	A	.	.	.	183	129	.	188	.	.	.	.
	B	.	.	.	348	240	.	258	.	.	.	.
	C	.	.	.	507	297	.	527	.	.	.	.
ka u Karl. Varů	A	.	.	.	.	.	.	366	315	171	250	.
	B	.	.	.	.	.	.	650	571	324	452	.
	C	.	.	.	.	.	.	990	814	457	552	.
ad Labem	A	.	.	.	.	.	190	111	.	.	.	.
	B	.	.	.	.	.	363	201	.	.	.	.
	C	.	.	.	.	.	537	245	.	.	.	.
lavice nad Niseu	A	.	.	.	197	73	.	267	.	.	.	.
	B	.	.	.	337	109	.	479	.	.	.	.
	C	.	.	.	408	126	.	678	.	.	.	.
ı na Moravě	A	.	161	286	.	379	.	412	.	.	.	.
	B	.	305	511	.	642	.	687	.	.	.	.
	C	.	417	838	.	1051	.	1129	.	.	.	.
o	A	.	357	434	.	.	.	478	.	.	.	.
	B	.	612	716	.	.	.	772	.	.	.	.
	C	.	999	1181	.	.	.	1285	.	.	.	.

der Entfernungs-Schnittafel B sind auf Seite 468—501 folgende Stationen und Entfernungen nachzutragen.

		7 Mw/Ml	10 Li/La	13 Sbg	15 Rbg/Lbc	17 Eb/Ge	19/20 Te/Bo / Dě/Po	22 Rz	24 Joh	27 Eg/Ch	30 Fu/Bd
ně	Pr Jih	.	.	319	277	.	272	.	.	.	.
v nad Nežárkou	Pr Jih	.	.	325	283	.	301	.	.	315	.
pod Čerchovem	P	.	.	.	.	.	276	.	.	134	37
vice-Kost	HK	.	.	115	73	.	104	.	.	.	.
any-Boletice n. L.	Pr Sever	.	.	.	.	73	8	.	.	.	.
Město pod Smrkem	HK	.	.	31	42	.	.	.	.		
nkostel	B	247	306	.	.	.	328	.	.	.	.
e	Pr Sever	—	—	170	128	—	122	.	.	.	.
ka u Karl. Varů	Pr Sever	.	.	.	.	.	170	126	77	72	—
avice nad Nisou	HK	.	.	47	5	.	101	.	.	.	.

II. Druckfehlerberichtigungen. Auf S. 100 des Nachtrages III ist bei der im Tarif Nr. 83 nachzutragenden Station Banská ca die in Klammer stehende Anmerkung „(bereits gültig seit 1. März 1926)“ zu streichen.

In der Verfügung Nr. 800 des Tarif- und Verkehrsanzeigers Nr. 52 vom 27. Mai 1926 sind unter Ziff. 6 die Stationsbe- ungen Holešlovin Helešov und Moraviřany-Leštice und Moraviseany-Lostice in Moravičany-Loštice richtigzustellen. Ferner ei den für letztere Stationen im Tarif Nr. 53 (S. 268) nachzutragenden Frachtsätzen folgende Berichtigungen vorzunehmen: r Abt. G bekanntgegebenen Frachtsätze (411, 846, 778, 846) gelten für Abt. E, H, J für 10 und 15 t, für Abt. G sind folgende sätze für 10 und 15 t aufzunehmen: 492, 1318, 1187, 1318.

Dresden, den 30. Juni 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen. (706)

bahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Gültigkeit vom 8. Juli 1926:
ührung eines neuen Ausnahme- für Rübenzucker zur Ausfuhr über d über die trockene Grenze. Nä- durch Reichsbahntarifanzeiger.
na, den 30. Juni 1926. (699)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. Juli 1926 werden die Stationen Rheinbrohl und Neuwied als Versandstationen in den Ausnahmetarif 18 (Eisen und Stahl) einbezogen.

Berlin, den 3. Juli 1926. (715)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. Juli 1926 wird die Station Langerwehe in das Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. unter Abschnitt a) aufgenommen.

Berlin, den 3. Juli 1926. (714)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1926 wird die Ziffer 2 der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 110 (Papier der Klasse B) geändert.

Berlin, den 28. Juni 1926. (697)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Aus Anlaß der in Köln vom 4. bis 11. Juli 1926 stattfindenden Deutschen Kampfspiele wird die Bestimmung für Köln Hafen für den Zeitraum vom 25. Juni bis 15. Juli 1926 einschl. ergänzt. Näheres enthält die am 1. Juli 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 29. Juni 1926. (702)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1926 werden im Ausnahmetarif 51 (gebrannter Dolomit) die Stationen Liebau (Schlesien) und Oderberg als Empfangsstationen nachgetragen.

Berlin, den 30. Juni 1926. (701)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif. Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 werden im Abschnitt „F. Zuschlags- und Anstoßfrachten usw." die Zuschlagsfrachten der Eisenbahnen Hetzbach-Beerfelden, Osthofen-Westhofen, Reinheim-Reichelsheim, Selztalbahn, Sprendlingen-Fürfelden und Worms-Offstein von 4 bzw. 8 Reichsmark auf 3 Reichsmark ermäßigt. Näheres enthält die am 1. Juli 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 29. Juni 1926. (696)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1926 wird im Ausnahmetarif 14a (Braunkohlenbenzin) die Station Eythra als Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 30. Juni 1926. (698)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Im Zusammenhang mit der am 8. Juli 1926 erfolgenden Einführung des Ausnahmetarifs 119 für Zucker zur Ausfuhr treten im Abschnitt „H. Zuschlags- und Anstoßfrachten" in den Unterabschnitten 22a, 30, 37, 60, 65, 67 und 74 vom gleichen Tage ab Änderungen ein. Näheres enthält die am 8. Juli 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 3. Juli 1926. (713)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Ergänzung der Stationsfrachtsätze im Ausnahmetarif 35. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. Juni 1926. (695)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Tfv. 10. „Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg".

Mit Wirkung vom 5. Juli 1926 werden die Überfuhrgebühren in Altona Kai (§ 26 (3) a, seewärts aus- oder eingehende Sendungen in Wagenladungen) und Harburg U. E. (§ 30) um 100 % erhöht.

Die Abkürzung der allgemeinen Bekanntmachungsfrist ist von dem Herrn Reichsverkehrsminister genehmigt worden (RGBl. 1914 S. 455). Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. Juni 1926. (694)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Dänischer Güter- und Tierverkehr.

Ab 10. Juli 1926 werden für Sendungen, die in Padborg nach voraufgegangener Beförderung mit neuem Frachtbrief aufgegeben werden, ermäßigte Schnittfrachtsätze für Padborg Grenze eingeführt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 1. Juli 1926. (708)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Französisch-belgisch-luxemburgisch-ungarischer Güterverkehr durch Deutschland usw.

Mit sofortiger Gültigkeit ist das Vorwort des Tarifs vom 1. Oktober 1925 bezüglich des Pflichtblattes und Rechtsgültigkeit der den Tarif betreffenden Veröffentlichungen geändert worden. Die neue Fassung des Wortlautes ist im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (T. V. A. I) bekanntgemacht.

Köln, den 25. Juni 1926. (690)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Französisch-belgisch-luxemburgisch-tschechoslowakischer Güterverkehr durch Deutschland usw.

Mit sofortiger Gültigkeit ist das Vorwort des Tarifs vom 1. August 1925 bezüglich des Pflichtblattes und der Rechtsgültigkeit der den Tarif betreffenden Veröffentlichungen geändert worden. Die neue Fassung des Wortlautes ist im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (T. V. A. I) bekanntgemacht.

Köln, den 25. Juni 1926. (691)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Französisch-belgisch-luxemburgisch-österreichischer Güterverkehr durch Deutschland usw.

Mit sofortiger Gültigkeit ist das Vorwort des Tarifs vom 1. August 1925 bezüglich des Pflichtblattes und der Rechtsgültigkeit der den Tarif betreffenden Veröffentlichungen geändert worden. Die neue Fassung des Wortlautes ist im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (T. V. A. I) bekanntgemacht.

Köln, den 25. Juni 1926. (692)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I[I (Aus]nahmetarife) BK.

Mit Gültigkeit vom 8. Juli 19[26 wird] der Ausnahmetarif 40 geändert [und] Ausnahmetarif 40 b neu eingefüh[rt].

Berlin, den 2. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft.]
Reichsbahndirektion Berli[n.]

Deutsch-nordischer Verbands-Gü[tertarif,] Teil I, Abt. B.

Als neue Tarifstelle 39a wir[d …] stampfmasse nachgetragen. A[uskunft] durch die Abfertigungen.

Altona, den 30. Juni 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft.]
Reichsbahndirektion Alton[a]
namens der Verbandsverwaltu[ngen.]

Deutsch- und Litauisch-Russis[cher] Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 19[26 wird] ein neuer deutsch- und litauisc[h-russi]scher Gütertarif herausgegeben, [durch] den die Ausgabe vom 15. Juli 1[…] setzt wird. Der Tarif ist sofo[rt zum] Preise von 2,50 M. von der Aus[kunftei] der Deutschen Reichsbahn, Berl[in,] Alexanderplatz und von der Aus[kunfts]stelle bei der Güterabfertigung [Königs]berg Ost zu kaufen.

Königsberg (Pr.), den 29. Juni [1926.]

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft.]
Reichsbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Septemb[er …] treten in der Entfernungstafel II [für die] Stationen Conzen, Kalterherberg [Lam]mersdorf, Montjoie, Rötgen und W[…] (Raeren) Grenze neue Entfernun[gen in] Kraft. Wir verweisen dieserha[lb auf] das im TVA. ergangene Ausschrei[ben.]

München, den 28. Juni 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Ba[yern.]

4. Personen- und Gepäckverk[ehr.]

Der Tarif für die Beförderu[ng von] Personen, Reisegepäck, Expreßg[ut und] Hunden im Verkehr mit Ostpreuß[en …] Zoppot oder Neufahrwasser über [Swine]münde Seeweg erscheint zum 1. […] 1926 neu.

Er enthält durchgehende Sätze f[ür Per]sonenfahrgeld, Militär- und Hunde[…] Gepäckfracht und Expreßgut.

Nähere Auskunft erteilen die be[…]ten Fahrkartenausgaben und Ge[päckab]fertigungen sowie unser Tarifbür[o …]denstraße 19/20.

Stettin, im Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft.]
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- u[nd Ge]päcktarif, Teil I.

Mit sofortiger Gültigkeit erh[ält …] Ziffer 2 der Anlage VI (Verzeichn[is der] sperrigen Expreßgüter) des vorg[…]ten Tarifs folgende Fassung:

„2. Blumen, Gesträucher und Pf[lanzen] in Kisten, Körben, Kübeln, Karton[s …] in dieser Verpackung mit Gestell[…] geliefert, ausgenommen Pflanze[n …] Erdballen."

Die Tarifänderung sowie die fr[…] Durchführung sind auf Grund d[…] EVO. bzw. der vorübergehenden [Ände]rung des § 6 der Eisenbahn-Ver[kehrs-]Ordnung (RGBl. 1914 S. 455) gene[hmigt.]

Berlin, den 2. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft.]
Reichsbahndirektion Berlin
als geschäftsführende Verwaltu[ng.]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

. 28. Berlin, den 15. Juli 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Rußland und das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von Professor Dr. jur., Dr. phil. h. c. v. **der Leyen**, Wirklicher Geheimer Rat.

Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfracht- hr (I. Ü.) ist am 14. Oktober 1890 zwischen zehn Staaten chlossen worden. Es waren dies: Deutschland, Österreich l. Liechtenstein, Ungarn, Frankreich, Italien, Belgien, die rlande, Luxemburg, Rußland und die Schweiz. Das hatte über die Zulassung weiterer Staaten absichtlich keine nmungen getroffen, — es handelte sich um einen ersten ıch, dessen Erfolg zweifelhaft war, und das Übereinkommen lt soviel neuartige Bestimmungen über die rechtlichen, iellen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den agstaaten, daß man einen Eintritt anderer Staaten, bei denen nicht sicher wär, ob sie solche Verpflichtungen übernehmen en, zunächst vermeiden wollte. Erst durch eine am 21. Sepr 1896 in Kraft getretene Zusatzerklärung vom 23. Sepr 1893 sind die Bedingungen über den Beitritt neuer Staaten stellt. Hiernach sind dem I. Ü. nach und nach beigetreten: nark, Rumänien, Schweden, Serbien, Bulgarien, Norwegen Polen. In Aussicht steht der Beitritt von Litauen, Lett- Esthland, Finnland, der Tschechoslowakei, Spanien, Por- und Griechenland, die an der Revisionskonferenz im Mai 1923 mit beschließender Stimme bereits teilgenommen , ohne ihren Beitritt in die Gemeinschaft auf Grund der estgestellten Bedingungen nachzusuchen. In einer spätenferenz in Genf ist auch der Beitritt Großbritanniens rlands angeregt[1]).

stände denn die Vereinigung von ganz Europa in einem nst für den internationalen Güterverkehr, demnächst auch für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr, außerordentlich wichtigen Staatsvertrag in naher Aussicht, wenn nicht die dem I. Ü. von Anfang an angehörige russische Regierung seit Beginn des Weltkrieges sich tatsächlich von dem I. Ü. völlig ferngehalten hätte. Dieses Verhalten äußerte sich darin, daß die vormals kaiserlich-russische Regierung seit dem Weltkrieg die in dem I. Ü. festgestellten Beiträge zu den Kosten des Berner Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport nicht mehr zahlte und die auf die kaiserliche folgenden Regierungen ebenso verfuhren, daß Schreiben des Zentralamts und der Schweizer Regierung unbeantwortet blieben, daß die Regierung der vereinigten Sowjetrepubliken der Einladung zu der Revisionskonferenz im Mai/Juni 1923 nicht folgte und auf die Einladung nicht erwiderte. Dieses geradezu unbegreifliche Verhalten hat mir Anlaß zu einem kleinen Aufsatz unter dem Titel: Die internationale Eisenbahnverkehrspolitik der russischen Sowjetrepublik gegeben, der in der russischen Zeitschrift „Der Bote der Verkehrsanstalten" vom 27. März d. J. (Nr. 22) abgedruckt ist, und auf den die Redaktion der Zeitschrift sofort erwidert hat. Die darin gegebene Aufklärung halte ich für durchaus ungenügend. Bei der großen Wichtigkeit, die die Wiederherstellung der normalen, bis zum Ausbruch des Weltkrieges bestehenden Eisenbahnverkehrsbeziehungen in erster Linie für das russische Reich, sodann auch für die benachbarten europäischen Staaten hat, will ich an dieser Stelle auf die Frage noch einmal zurückkommen.

In meinem vorerwähnten Aufsatz habe ich — für russische Leser — kurz die Entstehung, Entwicklung und den Inhalt des I. Ü. mitgeteilt, die den Lesern der Vereinszeitung bekannt sind.

[1]) Vgl. auch Vereinszeitung 1926, Nr. 25, S. 680/81.

Ich habe sodann hervorgehoben, daß sowohl an den im Jahre 1878 beginnenden Vorkonferenzen, als auch an allen weiteren Konferenzen über die Fortbildung des I. Ü. Vertreter Rußlands teilgenommen haben, darunter hervorragende, in der ganzen Eisenbahnwelt bekannte (inzwischen verstorbene) Sachverständige, wie der Staatsrat Louis von Perl, der Wirkliche Geheime Rat Peter von Tscheremissinoff. Auf der ersten Konferenz über die Regelung des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs im Jahre 1911 und auf der technischen Konferenz des Jahres 1912 war Rußland noch vertreten. Bei dem Zustandekommen der Verträge und Nachtragsverträge haben die russischen Vertreter erfolgreich mitgewirkt. Rußland hat sein Binneneisenbahnfrachtrecht in dem Statut von 1885 und dessen Nachträgen dem internationalen Recht angepaßt. So lag die Sache bis zum Weltkrieg.

Das I. Ü. enthält keine Bestimmungen über den Einfluß eines Krieges zwischen Vertragstaaten auf sein Fortbestehen. Es wurde zunächst abgeschlossen auf drei Jahre und verlängerte sich von selbst um je weitere drei Jahre. Indes hat jeder Staat das Recht, von dem I. Ü. zurückgetreten, wenn er die übrigen Staaten ein Jahr vorher von der Absicht, zurückzutreten, in Kenntnis setzt. (Art. 60 des I. Ü.)[2] Von diesem Recht hat bis zum Jahre 1918 kein Vertragstaat, also auch Rußland nicht, Gebrauch gemacht. Das Übereinkommen ist also während des Weltkrieges zwischen allen, auch den feindlich sich gegenüberstehenden Staaten in Kraft geblieben. Das hat sich auch darin gezeigt, daß das zur Ausführung des I. Ü. errichtete Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport (Art. 57) seine Tätigkeit fortgesetzt hat und daß, soweit ich gehört habe, alle, oder wenigstens die meisten Vertragstaaten, mit Ausnahme von Rußland, die im Art. 1 (3.) vorgesehenen Beiträge zu den Kosten des Zentralamtes bezahlt haben. Über die Fortdauer des I. Ü. während des Krieges sind auch die meisten wissenschaftlichen Vertreter des Staats- und des Völkerrechts einer Meinung[3]). Daß selbstverständlich der Eisenbahnverkehr zwischen den sich feindlich gegenüberstehenden Ländern durch den Weltkrieg unterbrochen ist, und damit tatsächlich die Vorschriften des I. Ü. ohne Bedeutung wurden, ist eine andere Frage. — Merkwürdigerweise hat das deutsche Reichsgericht in der Begründung der Entscheidungen vom 14. und 17. November 1923 ganz beiläufig, ohne auf die Frage einzugehen, behauptet, daß das I. Ü. zwischen den Feindesstaaten außer Kraft getreten sei[4]).

Auch die dem Deutschen Reich feindlich gegenüberstehenden Vertragstaaten haben die richtige Ansicht geteilt, was daraus hervorgeht, daß Ende 1918 Frankreich, Italien, Serbien und Bulgarien, denen sich Anfang 1919 Rumänien — zu spät — anschloß, ihren Austritt aus dem I. Ü. unter Beachtung der Vorschrift des Art. 60 zum 31. Dezember 1919 angezeigt haben. Das hätten sie nicht getan, wenn sie der Ansicht gewesen wären, daß das I. Ü. durch den Krieg von selbst außer Kraft getreten wäre. Diese Erklärungen sind später teils ausdrücklich zu genommen, teils sind sie durch den Versailler Vertrag standslos geworden. Der Art. 366 dieses Vertrags bes ebenso wie ein entsprechender Artikel des Vertrags von St main, daß nach dem Inkrafttreten dieser Verträge die ve schließenden Teile das Berner Übereinkommen vom 14. O 1890 und seine Nachträge zunächst auf 5 Jahre erneuer daß innerhalb dieser Frist eine Revision des Übereinko stattfinden muß. Diese Revision hat, wie oben bemerkt, gemäß im Mai und Juni 1923 stattgefunden. Die festgestellten Entwürfe sind durch Staatsvertrag vom 2 tober 1924 genehmigt, aber bis heute nicht ratifiziert.

Rußland hat alle diese Vorgänge unbeachtet gelassen, nur die frühere kaiserliche, sondern auch die an deren getretene Regierung; ja weiter — wie oben bemerkt — Schreiben der Schweizer maßgebenden Stellen sind un wortet geblieben. Daß daran, wie es in der vorerwähnten wort auf meinen Aufsatz in dem Boten der Verkehrsans heißt, die mangelhaften Postverbindungen schuld gewesen, ich nur als einen Vorwand betrachten. Rußland lebte m Schweiz in tiefem Frieden. Mag sein, daß bei der allgem Unordnung im Verkehr während des Krieges ein oder der a Brief aus der Schweiz verloren gegangen ist. Aber daß derartigen amtlichen Schreiben abhande kommen seien, ist undenkbar. Der Verfasser Erwiderung bestreitet auch gar nicht die in meinem Aufsat gestellte Tatsache, daß Rußland sich seit Kriegsaus völlig schweigsam verhalten hat. Am Schluß nimmt di widerung Bezug auf das bekannte Zerwürfnis zwische Schweiz und Rußland wegen des Mordes in Lausanne. Mord hat, wenn ich mich recht erinnere, erst nac Revisionskonferenz von 1923 stattgefunden, und das Zerw äußert sich doch nur darin, daß die Russen es ablehnen, hin persönliche Vertreter zu Konferenzen z senden, die in der Schweiz stattfinden.

Inzwischen ist von den russischen Randstaaten Pole I. Ü. beigetreten, die Ostseestaaten haben, wie gesagt, offiziellen Beitritt in Aussicht genommen, nachdem sie a Revisionskonferenz im Jahre 1923 sich beteiligt haben. russischen Vereinigten Sowjet-Republiken stehen dahe Westeuropa in nur noch loser Eisenbahn-Verbindung. De ausschließlich vertragsmäßiger Grundlage beruhende Pers und Güterverkehr zwischen Rußland und Westeuropa ist scheidenem Umfang wiederhergestellt. Um so größeren sollte Rußland darauf legen, den seit Beginn des Weltk beseitigten Rechtszustand wieder aufzurichten. Soweit ic ohne in die inneren Vorgänge eingeweiht zu sein, beur kann, könnte dies durch eine einfache Erklärung gegenübe Zentralamt in Bern, eine völlig neutrale Behö geschehen, ohne daß Russen nach Bern zu reisen brauchen. solche Wiedergutmachung von Versäumnissen würde m. E. wirtschaftlich bei den vielen zwischen Rußland und B Vertragstaaten teils abgeschlossenen, teils schwebenden schaftlichen Verhandlungen, ja vielleicht sogar po günstig wirken, weil Rußland damit wieder bekundete, d aus seiner Isolierung allmählich heraustreten wolle. Bes erwünscht wäre, wenn diese Bereinigung vor oder gleich mit der Ratifizierung der Revisionsverträge vom 23. O 1924 erfolgte, die unbegreiflicherweise immer noch ausste.

[2]) Von dem Ausschluß aus dem Übereinkommen nach Art. III des Reglements betr. die Errichtung des Zentralamts sehe ich ab, da die Vorbedingungen für einen solchen Ausschluß niemals, auch vor dem Kriege nicht, vorgelegen haben, insbesondere auch nicht für Rußland.

[3]) Vgl. u. a. den vortrefflichen Aufsatz in der Zeitschrift für internationalen Eisenbahntransport, 1915, S. 62 ff.

[4]) Vgl. Juristische Wochenschrift, 1924, S. 1361 ff.

Bücherschau.

— **Der Behälterbau.** Ein Handbuch für die Berechnung und Ausführung eiserner Flüssigkeits- und Gasbehälter von Ernst Broschat. Teil I. Konstruktionselemente. Mit zahlreichen Abbildungen und Tabellen. Leipzig 1926. Verlag von Otto Spamer. 96 Seiten. Preis geh. 7,50 ℳ.

Das Handbuch will dem Behälterkonstrukteur in systematischem Aufbau die von ihm ständig gebrauchten Angaben in kürzester Form darbieten, dabei aber auch den Fernerstehenden über dieses Sondergebiet ausführlich unterrichten. Die geschickte Anordnung, die den Stoff stets auf vollen abgeschlossenen Seiten bringt, ermöglicht ein schnelles Zurechtfinde dem vorliegenden ersten Teil „Konstruktionselemente" w Baustoff, Bleche und Formeisen, gepreßte Böden und D Rohre und Absperrvorrichtungen, Niete und Nietverbindu Schrauben und Schraubenverbindungen behandelt. Die erscheinenden Teile sollen Berechnungsgrundlagen, Rese und Kessel, Tankanlagen, Hochbehälter und Gasbe bringen.

Der erste Teil erweckt den lebhaften Wunsch nach eine digen Erscheinen der folgenden Teile, damit das vollst Werk recht bald der Fachwelt vorliegt.

Ist die vertikale Staffelung im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif änderungsbedürftig?

Eine Betrachtung vom Standpunkt der Schwereisenindustrie.

1. Dezember d. J. sind sechs Jahre verflossen, seitdem die hen Eisenbahnen vom Kilometertarif zum Staffeltarif gangen sind. Vorher bestand eine ganz geringe Staffeiur bei der niedrigsten Wagenladungsklasse, dem Spezial-III, die in der Hauptsache den Roh- und Abfallstoffen, tänden, aber auch gewalztem und geschmiedetem Halbzeug zugute kam. Schon seit einiger Zeit prüft ein besonderer huß der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenerwaltungen den jetzigen Tarif nach, wobei auch die Frage orizontalen und vertikalen Staffelung eingehend erörtert Diese Arbeiten sind jedoch noch nicht soweit gediehen, ie Öffentlichkeit damit befaßt werden kann. Die horizale Staffelung wird grundlegende Strukturänderungen in em Umfange wohl kaum bringen, denn die Gütereinteilung utschen Eisenbahn-Gütertarif ist in ihrem organischen u seit langen Jahrzehnten bewährt und ein fein abgetes Instrument volkswirtschaftlicher Bedeutung. Es kann lso höchstens um eine Verfeinerung, etwa durch Klassenhrung, um Beseitigung anerkannter Härten, um geringUmgruppierung usw., also um Dinge handeln, für die die hen Eisenbahnverwaltungen in ihrer Ständigen Tarifkomn ein sachverständiges Kollegium mit technischem, volkshaftlichem und gütertarifarischem Spezialwissen von jeher t haben. Bei den Arbeiten der Tarifnachprüfung wird als mlichster Grundsatz die Rücksichtnahme auf die Reparsverpflichtungen der Reichsbahn wie ein roter Faden durch nze Materie hindurchgehen. Die Zwangslage der Reichsmuß — das ist die Ansicht aller einsichtsvollen Angen der deutschen Wirtschaft — bei der Festlegung der ten, der Haupteinnahmequelle der Reichsbahn-Gesellschaft, rend berücksichtigt werden. Diese Bindung bestand 1920 nicht, als man zum Staffeltarifsystem überging und als in der Frachtenfrage eine umwälzende Änderung eintrat. Präzisionsinstrument für die Verfrachtung auf dem ienweg, der wirtschaftsgeschichtlich durchaus gerechte he Gütertarif der Vorkriegszeit, brauchte also auf polilinanzielle Bindungen keinerlei Rücksicht zu nehmen und e in erster Linie volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten neiner und besonderer Art innerhalb des Deutschen Reichs ßt werden. Die Pflicht, Reinüberschüsse in außerordenterheblicher Mindesthöhe unter allen Umständen zwangsherauszuwirtschaften, war vor 1920 kein unbedingtes Ernis für die Leitung der Bahnen. Tatsächlich waren allerdie Reinüberschüsse der Vorkriegszeit bei guter allger Wirtschaftslage verhältnismäßig sehr stark. Dieser legende Unterschied gegenüber der heutigen Zeit muß wieder herausgestellt werden, wenn man sich mit Tarifn der deutschen Eisenbahnen heute befaßt.

die horizontale Staffelung aus den angeführten Gründen oßen und ganzen die Gemüter nicht allzusehr aufgeregt, gt die Frage bei der vertikalen Staffelung, also bei rachtsätzen für die kilometrischen Entfernungen, doch tlich anders. Nachrichtlich sei bemerkt, daß die in den ngebrauch der Tarifleute übergegangenen Fachausdrücke ontale" und „vertikale" Staffelung lediglich der satztechn Praxis beim Tarifdruck entnommen sind, also das Bild rgeben, das der Tarif dem Auge des Beschauers bietet.

vertikale Staffelung ist nach 5½jähriger Wirksamkeit zum mindesten umstritten. Die offizielle und offiziöse ngnahme der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu ihr ist nt. Noch kürzlich hat der stellvertretende Generaldirektor ner Erörterung über Wirtschaftsfragen im Kreise der Ine die Tarifpolitik der Reichsbahn gestreift und darauf viesen, daß der Staffeltarif sich im Grunde bewährt habe, auch die Nahentfernungen durch ihn belastet würden. Die Bewährung könne mit dem ständig wachsenden Anhängerkreis der Staffeltarifierung in Wirtschaftskreisen bewiesen werden. Auch einer der Tarifreferenten in der Hauptverwaltung, Reichsbahndirektor Dr. jur. Katter, bekennt sich in einer längeren Ausarbeitung über den Kohlentarif in den Wirtschaftlichen Nachrichten für Rhein und Ruhr (Nr. 24 vom 16. Juni 1926) zum Staffeltarif. Wenngleich Direktor Dr. Katter ganz allgemein zu seinen Ausarbeitungen betont, daß darin eine offiziöse Stellungnahme der Reichsbahn nicht erblickt werden kann, und daß die Ausarbeitungen lediglich die Ansicht wiedergeben, die er auf Grund eingehender Beschäftigung mit der Materie gewonnen habe, so ist doch nicht daran zu zweifeln, daß sich die Ansicht der Reichsbahn-Gesellschaft über Wert und Wirkung des Staffeltarifs mit dem deckt, was Direktor Katter darüber sagt. Die Ausführungen Dr. Katters können nicht übergangen werden, wenn der Staffeltarif vom Gesichtspunkt der Schwerindustrie aus beleuchtet wird. Dr. Katter stellt fest, daß es der Reichsbahn nur darauf ankomme, daß sie — selbstverständlich bei billiger und rationellster Wirtschaftsführung — Einnahmen erzielt, die nötig sind, um die ihr gesetzlich obliegende Reparationslast zu erfüllen. Gleichgültig könne es der Reichsbahn sein, ob sie diese Einnahmen durch einen Staffeltarif oder wie früher durch einen Kilometertarif erhalte. Für die Wahl des Tarifsystems seien höhere Gesichtspunkte entscheidend. Zu diesen rechnet Dr. Katter, was ja bekannt ist, die innerpolitischen und innerwirtschaftlichen Gründe (also u. a. Rücksicht auf Süddeutschland, Ostpreußen und Oberschlesien). Geschichtlich zurückblickend sagt Dr. Katter, der Staffeltarif habe zu seinem Teil dazu beigetragen, daß in den Wirren der Nachkriegszeit das Reich nicht zerfiele. Ob das tatsächlich bei Nichteinführung des Staffeltarifs eingetreten wäre, mag dahingestellt sein. Als weitere Begründung führt der Artikel an, daß die für die deutsche Wirtschaft verantwortlichen Stellen das bisherige Kilometertarifsystem aus verschiedenen Gründen für die deutsche Wirtschaft für nicht weiter brauchbar gehalten hätten. Diesen Notwendigkeiten habe sich die deutsche Eisenbahn gefügt. Die Erfahrungen der Zwischenzeit, so heißt es weiter,

> „dürften bewiesen haben, daß mit der Einführung des Staffeltarifs das Richtige getroffen worden ist. Der Staffeltarif habe sich Freunde auch aus den Kreisen erworben, die ihm lange Zeit streng ablehnend gegenübergestanden hätten. Die „deutsche Wirtschaft" kann in dieser Beziehung selbstverständlich nur als einheitliches Ganzes angesehen werden. Es müssen die Vorteile und Nachteile, die ein Tarifsystem für dieses einheitliche Ganze bringt, gegeneinander abgewogen und das dann günstigste Tarifsystem eingeführt werden. Soweit das gewählte System irgend welchen Wirtschaftsteilen Nachteile bringt, müssen diese ertragen werden. Wollte man, soweit der Staffeltarif Schädigungen zur Folge hat, diese beseitigen, so käme man zu dem für die Reichsbahnfinanzen unerträglichen Zustand, daß der Staffeltarif da bliebe, wo er für die Reichsbahn Mindereinnahmen zur Folge hat, also für die weiteren Entfernungen, daß aber für die Nahentfernungen, auf denen die Reichsbahn den erforderlichen Ausgleich findet, wieder der Kilometertarif eingeführt würde."

In dem einen Punkte muß Dr. Katter unbedingt recht gegeben werden, daß über die bittere Notwendigkeit der Erfüllung der Dawesverpflichtungen durch unsere Deutsche Reichsbahn alle schönen Worte und Schlagworte nicht hinweghelfen. Immerhin stellen aber seine Ausführungen den Gegnern der überspannten Form des heutigen Staffeltarifs die Hoffnung in Aussicht, daß bei der im Gange befindlichen Nachprüfung des Deutschen Gütertarifs auch der deutschen Wirtschaft Gelegenheit geboten wird, erneut die Frage zu prüfen, ob

1. der Staffeltarif beibehalten,
2. wieder zum Kilometertarif zurückgegangen werden oder
3. nötigenfalls die heutige Staffelung abgeändert werden soll.

Diese Sachlage muß man sich vor Augen halten, wenn man der schwerwiegenden Frage nähertritt, ob die vertikale Staffelung im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif tatsächlich änderungsbedürftig ist. Weiter muß bei einer solchen Erörterung untersucht werden, ob die bei der Einführung des Tarifs vor 5½ Jahren zugrunde gelegten Voraussetzungen durch die Handhabung des Tarifs in der Praxis noch heute als vorliegend und als weitergültig gerechtfertigt sind.

Wie bei allen Streitfragen der Güterbeförderung (z. B. Großgüterwagen, Haftpflichtfrage, Staatsbetrieb oder Privatbetrieb, Kraftfahrwesen, Wettbewerb zwischen Schienenweg und Wasserstraße usw.) ist es auch beim Staffeltarif: er hat unbedingte Anhänger, unbedingte Gegner und neutral eingestellte Kritiker, die zwischen beiden Extremen den mäßigen Mittelweg für richtig halten. Die Schwerindustrie des rheinisch-westfälischen Gebiets kann wohl in der Hauptsache zu der Zahl der letzteren gerechnet werden. Zur Vorgeschichte des Übergangs vom Kilometersystem zur vertikalen Staffelung im Dezember 1920 seien einige Bemerkungen gestattet.

Bei dem Beschluß, die gleichbleibenden Entfernungseinheiten durch gestaffelte Sätze auch innerhalb der Normaltarife zu ersetzen, ging die deutsche Eisenbahnverwaltung von der Erwägung aus, daß die Einführung derartiger Tarife unbedenklich sei, da die Nahentfernungen selbst bei verhältnismäßig hohen Einheitssätzen immer im Vorteil gegenüber den Fernsendungen mit niedrigeren Frachteinheiten sein würden. Hierbei erscheine es nicht unbillig, die Nahentfernungen mehr als bisher zur Erzielung der erforderlichen Einnahmeüberschüsse heranzuziehen und dafür die Frachtsätze für einige volkswirtschaftliche Rohstoffe auf weite Entfernungen zu ermäßigen. Allerdings würden diejenigen Landesteile, die ein abgerundetes Wirtschaftsgebiet besäßen, also Verkehr auf große Entfernungen nur in verhältnismäßig geringem Umfange hätten, begreiflicherweise nicht geneigt sein, einer zu starken Belastung der Nahentfernungen zugunsten der weiteren Entfernungen zuzustimmen. Solchen Bedenken werde man entgegentreten müssen mit dem Hinweis auf die Überführung der Eisenbahn in den Reichsbesitz und das dadurch geschaffene einheitliche Wirtschaftsgebiet, dessen abgelegenen Teilen bei Neuordnung der Tarife im wirtschaftlichen Interesse des gesamten Deutschen Reichs die notwendige Unterstützung durch nicht allzu hohe Fernfrachten nicht versagt werden dürfte. Allerdings mußte die Reichsbahnverwaltung zugeben, daß eine an sich folgerichtig aufgebaute und der Mehrzahl der zur Beförderung kommenden Güter angepaßte Staffel allen an sich wohlberechtigten Wünschen bezüglich der Höhe der Frachtsätze nicht gerecht werden könne. Überwiegend auf weite Entfernungen versandte Güter würden eine ungerechte Bevorzugung erfahren, während andere, in der Hauptsache auf nahe Entfernungen beförderte Güter zu stark belastet würden. Es sei eine mißliche Aufgabe, durch Tarifpolitik in die wirtschaftlichen Verhältnisse eingreifen zu wollen.

Selbst in den Kreisen der Eisenbahnverwaltung wurde bei den Verhandlungen der Standpunkt vertreten, daß die Eisenbahn jedenfalls nicht dazu berufen sei, durch ihre Tarifpolitik geographisch zu erklärende Nachteile gewisser Industrien in einer die natürlichen Wettbewerbsverhältnisse umstürzenden Weise aus der Welt zu schaffen. Nur in ganz besonders gearteten Fällen dürften aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen die natürlichen Grundlagen für den Warenaustausch durch die Gütertarife künstlich verschoben werden. Hier sei aber durch Ausnahmetarife zu helfen.

Die Schwerindustrie hat von Anfang an auf die Tatsache hingewiesen, daß mit der Einführung der Staffelung vom 1. Dezember 1920 die Nahentfernungen, auf die es bei der Schwerindustrie sehr wesentlich ankommt, zu schwer belastet seien gegenüber dem jahrzehntelang vorher herrschenden Zustande.

Auch bei der zuletzt am 1. Oktober 1922 vorgenommen[e] derung der Staffelung wurden die Nahentfernungen ni[cht] erforderlichen Maße geschont, sondern es wurde wiede[r] zwar etwas geringere, aber immer noch zu starke Staffelu[ng] weiten Entfernungen vorgenommen, was natürlich nu[r] Kosten der nahen und mittleren Entfernungen gescheh[en]. Insbesondere sind diese Klagen im rheinisch-westfälisch[en] dustriegebiet, dem wirtschaftlichen Herz Deutschlands, treten. Dieses für die Lebenskraft Deutschlands entsche[idende] Gebiet hat seine industriellen Anlagen unter einem den entfernungen keine Sonderlasten aufbürdenden Gütertar[if] deshalb aufbauen und weiter entwickeln können, weil di[e] stoffe entweder an Ort und Stelle oder im Gebiet selbst a[n] oder aber mit Ausnahme der Auslanderze nur kurze We[ge] zur Verwendungsstelle zurückzulegen haben. (Steink[ohle,] Koks, Kalkstein, Kalk, Dolomit, Roheisen, Ton, Sand, Quarzit, Baumaterialien, Schrott usw.). Dazu traten die teile der uralten Nord-Süd-Transportstraße, des Rheins, d[ie] Transportspesen anderer Massengüter (Minette, Erze, Holz verbilligt, sowie die anschließenden schiffbaren Bin[nen]wässer, die ebenfalls frachtgünstige Auswirkungen verurs[achen].

Mit ihrer Ansicht der zu schweren Belastung nähere mittlerer Entfernungen ist die rheinisch-westfälische Ind[ustrie] nicht allein geblieben. Auch in beachtenswerten Kreise Eisenbahn selbst ist wiederholt betont worden, daß b[ei] Auswirkung der Staffel aufs neue ein gerechter Ausgleic[h] schen den verschiedenen Interessen-Gegensätzen gefunden den muß[1]). Nachrichtlich sei erwähnt, daß auch der B[ericht] des Eisenbahnkommissars an die Reparationskommission f[ür] Jahr 1926 zugibt, daß die Beförderung über kurze Str[ecken] namentlich im Ruhrgebiet und in Sachsen, die Industrien, angeht, benachteiligt. Ganz besonders aber wird von sa[ch]ständigen Verkehrsleuten betont, daß durch die zu hoh[e Be]lastung der nahen und mittleren Entfernungen der Wettb[ewerb] des Kraftwagens wesentlich erleichtert worden ist. Di[e be]kannte Schrift des Reg.-Rats Dr. W. Teubert (damals [im Stati]stisches Reichsamt) will beweisen, daß durch zu starke S[taffe]lung eine größere Verteuerung der Beförderung auf k[urze] Entfernungen herbeigeführt worden ist, wodurch ein jähr[licher] Verkehrsausfall von 5 Millionen Tonnen hochwertiger die Folge war, neben anderen Unterbindungen des Ver[kehrs]. Auch Teubert ist der Ansicht, daß der Verkehrsrückgang der Auswirkung der Güterautos der zu stark gesenkten S[taffe]lung zuzuschreiben ist. Jedenfalls sei der Zweck der S[taffe]lung, auf recht große Entfernungen regen Verkehr zu erh[alten,] kaum erreicht. Teubert spricht sich daher auch für ein[e Ab]schwächung der Staffelung aus.

Die westliche Schwerindustrie erhebt keineswegs die F[orde]rung einer gänzlichen Beseitigung der Staffelung, sonde[rn] strebt nur eine Milderung der bei den Nahentfernungen ergebenden Härten für die Schwerindustrie und eine gere[chte] Verteilung der Frachten auf die langen Transportstrecke[n] auf Kosten der Nahentfernungen begünstigt sind. Man diesen Kreisen der Ansicht, daß eine übertriebene Staff[elung] die Wettbewerbsverhältnisse verschiebt. Daß diese be[i der] Eisen- und Stahlindustrie eingetreten ist, steht fest. E[in] beweise sind naturgemäß in überzeugender Weise nicht wandfrei zu liefern. Die Gründe hierfür liegen vornehmli[ch im] Weltkrieg und seinen Folgen, der Absatzverschiebungen Schwierigkeiten aller Art in einem solchen Maße herbeige[führt] hat, daß die Wirkung der Staffeltarife auf den Absatz immer scharf erkennbar bleibt. Die Statistik der Güterbew[egung] auf den deutschen Eisenbahnen für die Jahre 1913 und ergibt jedoch in ihren Ziffern für den Versand des rhein[isch-]westfälischen Industriegebiets nach Süddeutschland, daß Vergrößerung des Absatzradius infolge der starkfallenden [Staf]felung größere Wettbewerbsverschiebungen tatsächlich e[...]

[1]) Vgl. Nr. 1 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisen[bahn]verwaltungen vom 7. Januar 1926.

sind. Das Eindringen französischen Eisens weit nach ıtschland hinein hat die gleiche Ursache. Die wirtliche Auswirkung der anders als in Friedenszeiten in ung zu stellenden Frachtbelastung des Staffeltarifs befür das verkehrsdichte westliche Industriegebiet darin, nindestens 75 % des Verkehrs — soviel entfällt auf die tfernungen — stärker belastet wird durch die Einnahmele, die der Eisenbahn durch zu starke Staffelung auf weite nungen erwachsen.

ı allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkt ist zu daß die Standorte der einzelnen Industrien so gewählt n mußten und müssen, daß sowohl bei der Heranschaffung hstoffe als auch beim Absatz der Fertigerzeugnisse möggeringe Entfernungen zu überwinden sind. Darauf hatte ie deutsche Industrie in Friedenszeiten auch eingestellt, lers auch — wie erwähnt — die rheinisch-westfälische ndustrie, die im übrigen über fast ganz Deutschland verst. Der mit der starken Staffelung der Frachtsätze verne Anreiz, einerseits die Rohstoffe von weiter gelegenen nungsstätten abzubefördern, als unbedingt notwendig ist, rseits mit den hergestellten Waren in Absatzgebiete hinringen, die von anderen gleichartigen Betrieben bisher gt wurden, ist wirtschaftsfeindlich und verteuert die auf der ganzen Linie. Eine mäßige Staffelung können om transportwerbenden Standpunkt der Reichsbahn-Gesellaus betrachtet, anerkennen, denn die Selbstkosten werden, tlich bei größeren Transportmengen, mit steigenden Entgen geringer. Auch in Handel und Industrie ist es üblich, nstigungen einzuräumen, je nach Größe der Leistungen.

Eisenindustrie erstreckt sich derart über ganz Deutschlaß ein Absatz ihrer Erzeugnisse auf Entfernungen von ıls 300 km nicht unbedingt in Frage kommen muß. Jedenind die Transportmengen über diese weiten Entfernungen tnismäßig gering.

ı amtlichen Ermittlungen durch eine Reichsbahndirektion, r Ständigen Tarifkommission angehört, ist festgestellt, ur 21 % der Gesamtversandziffer auf Entfernungen von als 300 km entfallen. Ein Teil dieser 21 % kommt nur h auf Entfernungen von über 300 km zum Versand, weil der Staffelung der Unterschied in der absoluten Höhe achtbeträge bei solch großen Entfernungen zu gering ist.

nach kann man die frachtliche Mehrbelastung, die der tarif für die Nahentfernungen mit sich bringt, sicher als verhältnismäßig gering bezeichnen. Die Eiseninduwird besonders schwer durch den Staffeltarif betroffen, die Gesamtmenge der Eisenerzeugnisse der drei oberen ladungsklassen A, B und C nur einen Bruchteil von der tmenge der Eisenerzeugnisse in den nächst tiefer gelegenen n D und E ausmacht. Diese überwiegende Masse wird tfernungen unter 300 km verfrachtet, höchstens 20 % auf e Entfernungen. Daß der Staffeltarif in der heutigen fen Form den Betrieb der Reichsbahn rentabel gestaltet, an nicht behaupten können. Die Belebung des Verkehrs Verlängerung der Eisenbahntransporte ist eine wirtfeindliche Maßnahme. Die Transportlängen müssen auf volkswirtschaftlichen Interesse unbedingt erforderliche eschränkt bleiben. Ob die Überschüsse der Eisenbahn die Transportlängen günstig oder ungünstig beeinflußt n, darf nicht maßgebend sein. Inwieweit bei der heutigen gesenkten Staffel auf weiten Entfernungen die Einnahmen an die Selbstkosten heranreichen, bleibt offen. Wenn der frühere jahrzehntelang bewährte Tarifzustand im Jahre 1920, angeblich innerpolitisch zwingenden Gründen folgend, derart geändert worden wäre, daß sich eine mäßige Staffel ergeben hätte, würde dies vielleicht verkehrsbelebend und wirtschaftsentwickelnd gewirkt haben, während die Einführung des Staffeltarifs in der heutigen Form vielfach eine bedenkliche Verwirrung angerichtet hat. Es ist schwer zu verstehen, daß in den vielen Jahrzehnten, in denen der frühere deutsche Gütertarif ohne diese scharfe Staffelung bestanden hat, die Eisenbahn nicht den Entschluß gefaßt hat, auf weiten Entfernungen solche Vergünstigungen anzubieten. Das Bedürfnis hierfür kann doch nicht plötzlich 1920 entdeckt worden sein! Gewiß ist die Höhe der absoluten Bahnfrachten bei weiten Entfernungen vor 1920 schon immer Anlaß zu Wünschen auf Verbilligung gewesen, daß aber gleich beim ersten Anhieb dieses Entgegenkommen in einem so reichen Maße den Interessenten an weiten Entfernungen zuteil wurde, hat wohl keiner von ihnen erwartet. Daß diese Vergünstigungen für den einen Teil der Interessenten aber den Massenverkehr auf kurze Entfernungen für den anderen Teil so schwer belastet, wie es seit 1920 der Fall ist, wird im Hinblick auf die ganze Geschichte des Deutschen Gütertarifs als unerträgliche Härte von den davon Betroffenen empfunden. Die Abwärtskurve der Eisenindustrie seit 1920 steht in gewissem ursächlichen Zusammenhang auch mit dieser enormen Belastung der Massentransporte auf die kurzen Entfernungen. Wo es irgend möglich ist, haben die Werke dieser starken Verteuerung zu entgehen versucht durch Verweisung der Transporte auf den billigeren Wasserweg oder den Lastkraftwagen. Sie sind aber gerecht genug, anzuerkennen, daß sie hiermit sich insofern selbst schädigen, als die Befruchtung der Eisenbahneinnahmen doch auch im wesentlichen Interesse der Eisen- und Stahlindustrie als Lieferwerke für den großen Betrieb der Reichsbahn liegt.

Übrigens ist der Grundsatz, den Nahverkehr nicht allzustark zu belasten, in der Vorkriegszeit auch dadurch zum Ausdruck gekommen, daß man die Abfertigungsgebühr auf nahe Entfernungen in den Normaltarifklassen zumeist ermäßigt hat.

Die rheinisch-westfälische Schwereisenindustrie empfindet die starke Belastung in den Nahentfernungen um so schwerer, als es sich durchweg um glatte Massentransporte handelt, teilweise sogar um geschlossene Züge, bei deren Beförderung die Selbstkosten der Eisenbahn naturgemäß herabgehen. Der überall im Leben übliche Grundsatz, den Großkunden in den Preisen nach Möglichkeit zu bevorzugen, wird hier genau in das Gegenteil verkehrt.

Abschließend soll zugegeben werden, daß für die Wahl des einen oder anderen Tarifsystems Gesichtspunkte maßgebend sein müssen, die von hoher Warte aus zu entscheiden sind. Es wäre dringend zu wünschen, daß neben den innerpolitischen Gründen, die 1920 für den Übergang zum schroffen Staffeltarif entscheidend waren und aus dem Wunsch hervorgingen, „daß in den Wirren der Nachkriegszeit das Reich nicht zerfiele", nun bei der im Gange befindlichen Neuregelung des Deutschen Gütertarifs die für die deutsche Wirtschaft verantwortlichen Stellen auch den Gesichtspunkten Rechnung tragen, die im industriellen Herzen Deutschlands, wo Kohle und Eisen als Grundlage allen Schaffens erstehen, immer wieder beklagend und beschwörend vorgebracht werden. Möge also der Staffeltarif derart ausfallen, daß der goldene Mittelweg gewählt wird.

Oswald Müller, Düsseldorf.

Bücherschau.

üllers Fahrplankarte für den Fernverkehr der Deutschen bahn. Herausgegeben von Reichsbahnamtmann Albert er, Erfurt, Alsenstr. 10. Verlag von F. Winter, Leipzig, raße 8.

ers Fahrplankarte enthält eine bildliche Darstellung des en Fernverkehrs des Deutschen Reichs (aller Schnell-, l- und beschl. Personenzüge) mit allen Haltestationen in Form der Landkarte auf zwei in Taschenformat zusammenlegbaren Blättern. Der Lauf der Züge ist farbig und verschiedenartig mit den Fahrzeiten und sonstigen Angaben in die Karte eingezeichnet. Aus ihr sind die Fernverbindungen zwischen den einzelnen Orten zu ersehen, und sie ergibt die Möglichkeit, sich die besten Verbindungen zwischen zwei Stationen herauszusuchen. Es handelt sich hier um eine mühevolle und fleißige Arbeit, die besonders für den Gebrauch der Fach- und Reisebüros, Hotels, größeren Unternehmungen usw. in Frage kommt.

Beschreibung des Licht-Warnungssignals.

Von Eisenbahn-Obersekretär **H. Wiese**, Wittenberge.

In Nr. 6 des lfd. Jahrgangs dieser Zeitung veröffentlicht Dr.-Ing. Derikartz, Coblenz, eine Abhandlung über „Eisenbahnunfälle und Signaleinrichtungen“. Da ich ebenfalls davon ausgehe, daß man dem Lokomotivführer nicht die Gewalt über den Zug nehmen darf, wie es fraglos bei den selbsttätigen Bremsungen der Fall ist, und meine Ausarbeitung mit der von Derikartz im Grundsatz übereinstimmt, möchte ich anhand der Abbildungen 1 bis 5 das von mir vorgeschlagene Licht-Warnungssignal beschreiben. Während Derikartz das weiße Licht im Merkzeichen zum Vorsignal angebracht haben will, trete ich für ein besonderes Lichtsignal in Höhe des Lokomotivführerstandes mit orangefarbenem Licht ein. Ich bringe in nachfolgendem zwei verschiedene Bauarten, die ich mit Bauart I und II bezeichnen möchte, in Vorschlag.

Bauart I. Das Licht-Warnungssignal B steht etwa 450 m vor dem Hauptsignal A. Der durch gestrichelte dünne Linien gekennzeichnete Stromkreis I bedient den Magneten M im Schienenstromschließer S, der mindestens 600 m vor dem Licht-Warnungssignal B liegt. Dieser Strom läuft von der Stromquelle Q über die isolierte Platte J (Abb. 1 und 3) am Hauptsignal A zum Magneten M und zurück nach dem Ausgangspunkt Q. Am Signal A befindet sich der Hebel a-b, der in Punkt c drehbar ist. An diesem Stück a-b ist eine Bronzeplatte (Kupfer erscheint zu weich) angebracht, die den Strom bei Halt-Stellung des Signals A von e nach d leitet (Abb. 3) und somit den Stromkreis schließt. Bei Fahrtstellung des Hauptsignals A werden die Enden des Hebels — also die Punkte a und b — verschoben und damit gleichzeitig das Stück Bronze, das an der Strecl angebracht ist. Hierdurch wird der Stromkreis 1 auf de lierten Platte unterbrochen und der Magnet M stromlos.

Der durch strichpunktierte dünne Linien gekennzei Stromkreis 2 (Abb. 1—3) läuft über das Warnungssignal l dann ebenso wie der Stromkreis 1 über die isolierte Pla am Hauptsignal A; von Punkt d ab läuft er jedoch getrenn 1 über die bronzenen Metallplatten g, h und f zur Stromque

Abb. 1.

zurück. Stromkreis 2 könnte auch, ohne die isolierte Platte berühren, unmittelbar von der Stromquelle Q über das Warn signal B und die Platten g, h und f (Abb. 2) zum Ausg punkt zurücklaufen, weil die Stromunterbrechung auch zwi den Platten g und f vorhanden ist. Jede andere Reihenfol der Stromführung ist möglich.

Der Vorgang würde sich wie folgt abspielen: Das H signal A steht auf Halt, der Magnetstromkreis 1 ist also ge geschlossen, der Magnet M (Abb. 2) liegt unter Strom. Der überfährt den Schienenstromschließer S, drückt dadurch Quecksilber, das sich unter der Membran befindet, in die liche Röhre. Das in die Röhre eindringende Quecksilber drängt nun seinerseits den in dem Kelch k sitzenden Hohlko o (Abb. 2) und drückt diesen soweit in die Höhe, bis er in Bereich des Magneten M gelangt. Der Magnet M zieht den H kolben o an und hält ihn solange fest, wie das Hauptsign auf Halt steht, also auch dann noch, wenn das Quecks wieder in seine alte Lage zurückgeflossen ist, nachdem der diese Stelle passiert hat. Der Hohlkolben o trägt an se unteren Ende eine isoliert befestigte Bronzeplatte h, die einem Schlitz aus der Seitenwand des Kelches k heraus Diese Platte h verbindet in angezogener Stellung des H kolbens o die Bronzeplatten f und g miteinander und sch dadurch den Lichtstromkreis 2 — das Warnungssignal B flam auf. Wird nun inzwischen das Signal A in Fahrtstellung bracht, dann wird Stromkreis 1 auf der isolierten Plat zwischen den Punkten e und d unterbrochen, der Magnet M dadurch stromlos und läßt den Hohlkolben o in seine Gr stellung zurückfallen. Hierdurch wird noch der Lichtstromkr der schon auf der isolierten Platte mit dem Stromkreis 1 un brochen wurde, zwischen den Platten f und g unterbrochen tritt also eine doppelte Unterbrechung des Stromkreises 2 ein

Abb. 2. Schienenstromschließer S.

art II. Die oben beschriebene Anlage könnte durch eine ...re ersetzt werden. Für diesen Fall genügt der Strom- (Bild 1). Hier läuft der Strom von der Stromquelle Q s Warnungssignal B und die Punkte c und d auf der

Abb. 3. Isolierte Platte J am Hauptsignal A.

...en Platte J nach seinem Ausgangspunkt Q. Bei dieser ...tung würde die Lampe des Signals B solange brennen, ... Signal A auf Halt steht, also weitaus den größten Teil ...ges. Es käme ein höherer Stromverbrauch und durch ...ung der Glühlampen auch ein höherer Materialverschleiß ...acht, dafür aber würden der teure Schienenstromschließer ...a 600 m Kabel für jede Anlage gespart.

...Licht-Warnungssignal ist nach Art der auf der Eisenbahn-...ung in Seddin und auf der Verkehrsausstellung in München gezeigten Tageslichtsignale zu bauen und mit einer hochkerzigen, gegen Erschütterung möglichst unempfindlichen Glühlampe, die vor einem Hohlspiegel steht, auszurüsten. Vor die Glühlampe wird zur Verstärkung der Lichtwirkung eine entsprechende Linse gesetzt. Das Licht selbst ist durch eine orangefarbene Glasscheibe zu blenden. Das Licht-Warnungssignal ist in Höhe des Lokomotivführerstandes profilfrei mit ganz schwach gleiseinwärts gerichtetem Lichtkegel aufzustellen. Am Fuße des Warnungssignals wäre das Merkzeichen für Vorsignale in üblicher Weise anzubringen (Abb. 4).

Statt der ruhig brennenden Lampe könnte gegebenenfalls auch ein schnell wechselndes Blinklicht von ebenfalls scheinwerferartiger Stärke verwendet werden.

Abb. 4. Vorderansicht des Lichtwarnungssignals.

Abb. 5. Seiten- u. Innenansicht des Lichtwarnungssignals.

Es wäre sehr zweckmäßig, auf dem das Hauptsignal bedienenden Stellwerk (Blockstelle) einen Kontrollapparat einzubauen, der jede Störung in der Leitung — auch Versagen der Glühlampe durch Reißen des Fadens oder dergl. — anzeigt. Die Einrichtung der Tageslichtsignale mit zwei hintereinanderstehenden, mit verschieden hoher Spannung brennenden Glühlampen, wie sie bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn eingeführt und in Nr. 5 des lfd. Jahrg. dieser Ztg. ausführlich beschrieben sind, erscheint hier nicht angebracht.

...as die Eisenbahnen in 100 Jahren geleistet haben. Die ...tjahrfeier der New York Central-Eisenbahn (s. Nr. 22 ...Zeitung vom 3. Juni d. J., S. 604) hat in den Vereinigten ... Anlaß gegeben, einen Rückblick auf das vergangene ...Eisenbahn-Jahrhundert zu werfen. Der Vorsitzende des ...tsrats der Northern Pacific-Eisenbahn hat bei einem ... Rückblick einige interessante Bemerkungen gemacht, ...hstehend wiedergegeben seien.

...Dienst, den die Eisenbahnen der Allgemeinheit geleistet ... besteht nicht nur darin, daß sie Zeit und Entfernung ...ückt haben; sie haben vielmehr auch Gelegenheit geboten, ...nd Rohstoffe in erheblich größerem Umfange, als es früher ... war, zu erzeugen; bei ihren gegen früher erhöhten ...ngen verbrauchen sie sogar nur einen weit kleineren Bruch- ... menschlichen Arbeitskraft des Landes, als die älteren Ver-...ittel. Mit Hilfe der Lokomotive werden heute in den ...igten Staaten von zwei Millionen Menschen mehr als ...lliarden Tonnenmeilen im Güterverkehr geleistet; das ...cht ungefähr der Leistung von 1¼ Milliarden Menschen, ...ie Lokomotive nicht mitwirkte. Eine Tonnenmeile kostete ... Jahrhundert 3 Dollar, heute 1,1 Cent. Infolgedessen können zwei Drittel der Bevölkerung ernährt werden, ohne daß sie den Boden bearbeiten.

Andere Verkehrsmittel ergänzen zwar die Eisenbahnen; aber ihre Leistung, bezogen auf den einzelnen dabei tätigen Menschen sind weit geringer als bei der Eisenbahn; sie arbeiten also weniger wirtschaftlich als die Eisenbahn. Die amerikanischen Eisenbahnen leisten heute, auf den Kopf der Bevölkerung bezogen, dreimal so viel wie vor 20 Jahren. Um 1880 hatten die Vereinigten Staaten eine Bevölkerung von 50 Millionen Köpfen, und die 32 Milliarden Tonnenmeilen, die sie damals leisteten, waren ein Maßstab für die wirtschaftliche Betätigung dieser Bevölkerung. Bis 1925 war die Bevölkerung auf 115 Millionen angewachsen, und die Eisenbahnen mußten 416 Milliarden Tonnenmeilen leisten. Einer Vermehrung der Bevölkerung auf etwas mehr als das Doppelte, steht also eine Inanspruchnahme der Eisenbahnen gegenüber, die 13mal so groß ist wie vor 45 Jahren. Dabei sind die Anlagekosten der Eisenbahnen nur verfünffacht worden. Es kommt also bei der Entwicklung des Verkehrswesens nicht darauf an, größere Anlagen zu schaffen, sondern einen Massenbetrieb einzuführen, der die Kosten sehr erheblich herabdrückt.

Verkehrstechnisches, Statistisches und Wirtschaftliches aus dem Geschäftsbericht der Berliner Nordsüdbahn A.-G. für das Jahr 1925.

Der Inhalt dieses umfangreichen, mit großer Sorgfalt und Sachkenntnis aufgestellten Geschäftsberichts ist nicht nur für die an der Berliner Nordsüdbahn unmittelbar beteiligten Kreise wertvoll, sondern er kann auch der Allgemeinheit insofern gute Dienste leisten, weil hier höchst beachtenswerte Winke zur Lösung großstädtischer Verkehrsaufgaben gegeben werden. Der Geschäftsbericht enthält eine Fülle von Leitsätzen, statistischen Daten, Tabellen und zahlreiche recht geschickt behandelte graphische Darstellungen. Das überaus wertvolle Material wird auch insbesondere bei Beurteilung der zur Zeit reichlich verwickelten Groß-Berliner Verkehrsfragen zu Rate zu ziehen sein. In nachstehendem sei auf die wichtigsten Teile des Berichts eingegangen.

Vorauszuschicken ist, daß im Berichtsjahre (1925) sich nur die rund 8,7 km lange Nordsüdbahnstrecke vom Bahnhof Seestraße bis zum Bahnhof Hasenheide mit 15 Bahnhöfen im Betriebe befand. Die Anschlußstrecken vom Bahnhof Belle-

Abb. 1. Bahnhof Hermannplatz (Bahnsteig der Nordsüdbahn).

Alliance-Straße bis Bahnhof Kreuzberg auf Neu-Tempelhofer Gebiet und vom Bahnhof Hasenheide bis zum Bahnhof Bergstraße in Neukölln sind nach 1925 fertiggestellt. Der Tempelhofer Zweig bis Bahnhof Kreuzberg konnte am 14. Februar 1926 und die Neuköllner Anschlußstrecke bis Bergstraße am 11. April 1926 in Betrieb genommen werden; hierüber sind die Leser dieser Zeitung in Nr. 7 auf Seite 183 und in Nr. 15 auf Seite 404 des laufenden Jahrgangs unterrichtet worden. Die derzeitige Gesamtlänge der im Betriebe befindlichen Strecken der Nordsüdbahn beträgt von Mitte zu Mitte der Endstationen 12,389 km. Als Folge des Streckenausbaues war die Werkstatt- und Wagenhalle des an der Ungarnstraße, im Norden Berlins, gelegenen Betriebsbahnhofes bedeutend zu erweitern. Grundstücksankäufe zu einer für später noch weiteren Ausdehnung des Betriebsbahnhofes sind bereits im Berichtsjahre vollzogen worden. Zum Abschluß des Betriebsbahnhofes gegen den Schillerpark sind Neubauten an der Edinburger Straße mit 81 Wohnungen entstanden, die teilweise über den Aufstellgleisen liegen; diese Wohnungen sind dem städtischen Wohnungsmarkt zugeführt worden. Der Schwerpunkt der inzwischen vollendeten Bauarbeiten für die Nordsüdbahn lag an der Kreuzungsstelle der Nordsüdbahn mit der Untergrundbahn Gesundbrunnen-Neukölln (frühere AEG.-Bahn), wo der diesen beiden Bahnen gemeinsame Doppelbahnhof „Hermannplatz" in Gestalt eines Turmbahnhofes in das Straßengebilde eingebaut werden mußte. Der Bahnhof der Nordsüdbahn erhielt dabei bekanntlich die untere Lage. Den Bahnsteig der Nordsüdbahn des — in seinen Abmessungen und seiner architektonischen Ausbildung einzigartigen — Bahnhofes Hermannplatz zeigt die dem Berichte entnommene Abb. 1. Von diesem Bahnsteige führen eine feste Treppe und zwei Fahrtreppen zu dem darüber liegenden Bahnsteig der Gesundbrunnen-Ne Bahn.

Nebenbei bemerkt ist der Nordsüdbahn-A.-G. neuerdi die Bauausführung der Untergrundbahn Gesundbrun kölln übertragen worden. Aus einer zeichnerischen An Berichts ist zu ersehen, daß einschneidende Änderunge Linienführung der Gesundbrunnen-Neuköllner Bahn sind; z. B. wird die Bahn nun nicht, wie ursprüngli sehen, durch die Dresdener Straße über den Oranienpl dern — viel richtiger — von der Jannowitzbrücke in Linie zum überaus verkehrsreichen Moritzplatz Selbstverständlich wird an diesem Verkehrsbrennpu Bahnhof angelegt; von hier aus soll die Bahn durch die straße und Ritterstraße zum Kottbuser Tor und zum H platz weitergeführt werden. Zu beachten ist, daß die brunnen-Neuköllner Bahn nunmehr in ihrer ganzen Aus als Untergrundbahn gebaut wird.

Der Betrieb der Nordsüdbahn w kanntlich von der Hochbahngesellsc führt. Die von der genannten Ges bei Betriebseröffnung der Nordsüd Notbehelf übernommenen Hochba konnten, wie der Bericht hervorh Jahre 1925 durch Vergrößerung de schen angelegten neuen Wagenpark heblichem Umfange aus dem Verk zogen werden. Der Wagenpark de südbahn besteht zur Zeit überwieg den neuen Wagen der Nordsüdbahn (Kastenlänge 12,9 m); nach Fertig der im Bau befindlichen sechs Pr bestehend aus je vier 18 m langen wird die Nordsüdbahn insgesam 231 Wagen verfügen.

Der Bericht betont, daß eine so st setzung der Wagen, wie sie in d jahren notgedrungen wegen Wagen hatte zugelassen werden müssen, ni vertretbar erschien. Wenn die W setzung, bezogen auf das Rechnung im ersten Betriebsjahr die Ziff 15 Personen und im Jahre 1924 n rd. 11,5 Personen ergab, so gestat vergrößerte Wagenpark im Jahre 1 ersten Male, die Besetzung der Wa ein regelrechtes Maß von rd. 7,23 P auf das Wgkm herabzumindern durchschnittliche Reiseläng sich im Jahre 1924 auf 4,57 und 1 4,94 Bahnhofsabschnitte; sie w im Jahre 1925 rund 8 % grö 1924.

Der Verkehr auf dem Gesamtnetz der Berline und Untergrundbahn belief sich — nach dem Berich Jahre 1924 auf rd. 183 070 200, im Jahre 1925 auf rd. 17 Fahrgäste (verkaufte Fahrkarten). Der Verkel demnach im Jahre 1925 gegen 1924 um 11 Mill Personen zurückgegangen. Der Rückgang w den verschärften Wettbewerb der Oberflächenverkeh ferner auf die von der Hochbahnverwaltung im März 1 genommene Fahrpreiserhöhung und die zunehmende losigkeit während des Berichtsjahres zurückgeführt. D kehrsrückgang, von dem natürlich auch die Nordsüdb troffen wurde, trat indessen für sie durch die Auswirk im Jahre 1924 eröffneten neuen Strecken nicht in E nung.

Von den im Jahre 1925 auf dem Gesamtnetz der Ho Untergrundbahnen insgesamt verkauften 172 531 558 Fah entfielen auf die Nordsüdbahn 38 864 186 oder rd. 22,53 ganzen betrug die Zahl der von der Nordsüdbahn im Jah beförderten Personen: im Ortsverkehr 27 722 783, im gangsverkehr von und zur Hochbahn 22 748 586, zusamm 50 471 369 Personen.

Die anteiligen Verkehrseinnahmen der Nordsüdbahn sich 1925 auf 5 764 433 RM gegen 4 441 360 RM im Jahr Bemerkenswert ist, daß die im Jahre 1925 erfolgte Fa erhöhung ein wirtschaftliches Ergebnis für die Nordsüdb bracht hat, das nicht nur die Folgen des Verkehrsrück und die höheren Betriebskosten ausgeglichen, sondern a Reinüberschuß des Berichtsjahres gegenüber dem Vorjahr in geringem Umfange gesteigert hat. Die Betrieb stellten sich für 1925 auf 3 305 321 RM.

Abb. 2.

und vorteilhafte Gestaltung der Linien der Hochbahngesellschaft neben der sparsamen und geschickten Geschäftsführung die Ursache des wirtschaftlichen Erfolges der Hochbahngesellschaft ist. Letztere hatte an Baukosten für ihre Untergrundbahn vom Potsdamer Platz durch die Mohrenstraße über den Spittelmarkt zum Alexanderplatz durchschnittlich rund 10 bis 12 Millionen Mark für das Bahnkilometer aufzuwenden; es ist klar, daß diese Strecke aus sich selbst nicht lebensfähig wäre, geschweige denn die aufgewendeten Baukosten verzinsen und tilgen könnte. Betrachtet man jedoch die Bahn von Westend bis Nordring und bis zur Warschauer Brücke als Ganzes, so ergibt sich ein Baukostenaufwand von rd. 5 Millionen Mark für das Bahnkilometer.

Wie sich der Übergangsverkehr zwischen der Nordsüdbahn und der Hochbahn abspielt, ist aus nebenstehender, dem Geschäftsbericht entnommenen Abb. 2 ersichtlich. Hiernach ist der Übergangsverkehr am stärksten am Bahnhof Friedrichstadt; es stiegen hier im Jahre 1925 rund 16,8 Mill. Fahrgäste von und zur Hochbahn um. Danach haben im Durchschnitt täglich nicht weniger als 46 000 Personen den rd. 160 m langen Übergangstunnel durchschreiten müssen. Das ist ein auf die Dauer unerträglicher Zustand. Beachtenswert ist der starke Übergangsverkehr von rd. 4,4 und 4,3 Millionen Personen in der Richtung Seestraße-Friedrichstadt-Nollendorfplatz und umgekehrt. Am Bahnhof Hallesches Tor stiegen im Jahre 1925 rd. 6 Mill. Fahrgäste um. Der Hauptumsteigeverkehr bewegte sich hier in der Richtung Seestraße-Hallesches Tor-Warschauer Brücke und umgekehrt. Der Eigenverkehr der Nordsüdbahn belastet diese am stärksten zwischen den Bahnhöfen Oranienburger Tor- und Stadtbahn.

In Abb. 3 ist die stündliche Verkehrsbelastung auf dem Nordsüdbahnabschnitt Bf. Französische Straße-Bf. Friedrichstadt für Donnerstag, den 19. Februar 1925, dargestellt. Auch diese Abbildung ist dem Bericht entnommen; sie konnte hier allerdings nur in stark verkleinertem Maßstabe wiedergegeben werden. Wie aus den Linienzügen zu ersehen ist, spielt sich der stärkste Verkehr, wie bei allen Berliner Verkehrsmitteln, in der Morgenzeit zwischen 7 und 8 Uhr und in der Nachmittagszeit von 5 bis 6 Uhr ab.

Bemerkenswerte Betrachtungen enthält der die Baukosten der Nordsüdbahn behandelnde Abschnitt. Es geht hieraus hervor, daß zu den Preisen der vor dem Kriege, d. i. vor 1914, aufgestellten Kostenanschläge die Gesamtbaukosten rd. 101 Millionen Mark betragen hätten. Interessant ist, wie die Preise sich dauernd mit den schwankenden Lohnsätzen ändern. Wäre die heute im Betrieb befindliche Bahnanlage zu den im Monat März 1925 gezahlten Löhnen gebaut worden, so würden sich die Gesamtbaukosten auf rd. 111 Millionen Mark belaufen haben. Gemäß den Lohnsätzen und Materialpreisen des Monats Oktober 1925 würden die Gesamtkosten sogar 130 Millionen Mark betragen. Bei Aufstellung der Goldbilanz sind die für die Bahnanlage vor und während der Inflation ausgegebenen Summen so

ıs den Erläuterungen zur Bilanz ist ersichtlich, daß ein Teil ursprünglichen Schuld an die Stadt Berlin durch einen Be- von 4 193 358,27 Dollar aus der Amerika-Anleihe der lt Berlin abgelöst worden Der sich aus der Bilanz bende Reingewinn beträgt 1 913 377 RM; es ist vorhlagen, an die Aktionäre % Dividende zu verteilen.

ı vorstehendem ist den aben des Hauptbehts gefolgt; den Darlegen im Anhang ist folldes zu entnehmen. Einer den Übersichtsplänen gt die Eigentumslinien Hochbahngesellschaft im men des Gesamtnetzes Berliner Schnellbahnen. ser Plan soll die günstige e der der Hochbahngesellıft gehörenden Strecken Westen Berlins mit den len städtischen Zubrinn, der Wilmersdorfer und öneberger Bahn, ersichtmachen. Es ist unschwer erkennen, daß auch die dsüdbahn und die jetzt Bau befindliche Gesundnnen-Neuköllner Bahn für Stammlinien der Hochn als Zubringer wirken diesen ebensowohl neuen kehr zuführen als auch in ungefähr gleichem Umge — von ihnen übernehı. Der Bericht hebt her- , daß die wohldurchdachte

Abb. 3.

umgerechnet worden, daß alle von der Stadt Berlin vor Einführung der festen Währung aufgewendeten Gelder auf 87 % aufgewertet wurden. Auf Grund dieser Aufwertung ergeben sich die Gesamtkosten der Bahnanlage zu rund 90 Millionen Mark.

Nach den Darlegungen des Berichts kann man im allgemeinen annehmen, daß die für die Schnellbahnen aufzuwendenden Gesamtkosten seit der Vorkriegszeit durchschnittlich um 40 % gestiegen sind. Das Baukapital dagegen sei zur Zeit nur zum doppelten Zinsfuß der Vorkriegszeit, nämlich nicht unter 8 %, zu beschaffen. Der Zinsbedarf für ein Schnellbahnunternehmen steige dadurch, auf eine gleiche Anlagesumme wie vor dem Kriege bezogen, auf $1,4 \times 8 = 11,2$ % dieser Summe; d. h. ein Unternehmen, das heute einen um 40 % höheren Kapitalaufwand mit mindestens 8 % zu verzinsen hat, würde einen Überschuß herauswirtschaften müssen, der vor dem Kriege einem Zinsbetrage von 11,2 % entsprach. Erfahrungsgemäß hätten aber die Schnellbahnen vor dem Kriege, nicht nur in Deutschland, sondern auch in England, Frankreich und den Vereinigten Staaten, nur etwa 3 bis 5 % des Anlagekapitals, selten etwas mehr, niemals aber bis zu 11,2 % herauswirtschaften können.

Die Verhältnisse der Wirtschaftsführung haben sich naturgemäß bei den Schnellbahnen ebenfalls stark verschoben. Wenn auch gewisse Ersparnisse im Betriebe dadurch erzielt werden, daß in den Hauptverkehrsstunden eine stärkere Ausnutzung

Abb. 4 und 5.
Groß-Berliner Ortsverkehr in den Jahren 1924 und 1925.
(vergl. hierzu untenstehende Tabelle)

Abb. 4. Im Jahre 1924 = 1239 Mill. Personen.

Abb. 5. Im Jahre 1925 = 1448 Mill. Personen.

des Wagenparks stattfindet, so hat sich doch die Betrie rung der Schnellbahnen infolge der gestiegenen Löhne u triebsstoffpreise in ähnlicher Weise verteuert wie deren stellung. Die Verteuerung des Betriebes gegenüber der kriegszeit bringt der Bericht mit etwa 50 % in Ansatz.

Gegenüber diesen Verteuerungen spielte die Gestaltun Haupteinnahmepostens, nämlich der Fahrpreise, eine bes wichtige Rolle. Es ergibt sich ohne weiteres, daß die preise für Schnellbahnunternehmungen, die sich selbst erh den geänderten Verhältnissen, namentlich den gestie Löhnen und Preisen, anzupassen seien. Auf jeden Fall m sie höher sein als vor dem Kriege. Dabei falle aber erschw ins Gewicht, daß die Schnellbahnen in der Tariffestsetzung frei schalten können, vielmehr auf die Tarife der Oberflä verkehrsmittel Rücksicht zu nehmen haben. Sie dürfen nur in einem bestimmten Verhältnis überschreiten, da an falls Verkehrsabwanderungen eintreten, die die Einnahme Schnellbahnen wieder herunterdrücken. Die heutigen T der Berliner Hoch- und Untergrundbahn übersteigen die kriegstarife um nur 28 bis 30 %, so daß für eine höhere zinsung des größeren Kapitalbedarfs neuer Schnellbahnen, s ihnen nicht die Inflation zu Hilfe kam, kaum etwas übrig b

Hieraus zieht der angezogene Bericht die Schlußfolgerung es durchaus verständlich sei, wenn bisher die Schnellbahnu nehmungen, wie die Hochbahngesellschaft und die AEG.-Sch bahngesellschaft, bei der Durchführung ihrer Pläne Vo walten ließen.

Die nun folgenden Darlegungen des Berichts mögen den optimistischen Verfechtern riesiger Zukunftsprojekte als nung dienen. Bei dem Entwurf neuer Linien, bei der Aufste der Kostenanschläge und Wirtschaftlichkeitsberechnungen auch heute mit Vorsicht verfahren werden. Da Groß-Berlin Zeit wenig Untergrundbahnen besitzt, empfehle es sich, i dem Ausbau der vorhandenen Linien zuerst an die Verbin der bereits dichtbevölkerten Stadtteile mit dem Zentrum der zu denken; z. B. an die Verbindung des verkehrsreichen S teils Moabit mit dem Potsdamer Platz. Auf solche Weise w den Verkehrsnöten Berlins am besten abgeholfen und der zu einer gesunden Entwicklung des Untergrundbahnnetze schritten; denn große Bevölkerungsdichte biete die beste währ für die Wirtschaftlichkeit geplanter Linien. Die F ob Untergrundbahnen als Aufschließungsbahnen mit Rück auf die zukünftige Entwicklung in wenig bevölkerten oder a unbesiedelten Stadtteilen zu bauen sind, bedürfe sorgfälti Überlegung. Hierbei werde häufig die an und für sich ungewisse Entwicklungsmöglichkeit überschätzt, und es w leicht vergessen, daß sich das aufgewendete Kapital durch zuwachs vergrößert und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die lage vielleicht eine Wirtschaftlichkeit erreicht, mit den z wachsenen Zinsen zu groß geworden ist. Es wäre dann b gewesen, erst zu bauen, wenn die Notwendigkeit dafür wirk vorlag, für die Zwischenzeit aber mit einem weniger An kapital erfordernden Verkehrsmittel vorlieb zu nehmen. Beispiel, wie ein derartiges Unternehmen enttäuschen k biete die Dahlemer Linie, die heute wegen ihrer Unwirtsch lichkeit niemand in sein Eigentum übernehmen möchte. W vorsichtiger Verkehrsfachmann möchte diese goldenen W nicht gutheißen!

Vom Standpunkt der Selbsterhaltung der Schnellbahnen vor allem, wie vorstehend schon erwähnt, die Notwendig vor, die Tarifgestaltung im Zusammenhang mit derjenigen Oberflächenverkehrsmittel in angemessener Weise zu re Die Tarifpolitik dürfe bei den verschiedenartigen Verke mitteln nur von einheitlichen Gesichtspunkten geleitet we und sei so zu gestalten, daß ungesunde Abwanderungen von einen Verkehrsmittel zum andern vermieden werden. Sei diesem Sinne eine gesunde Tarifgestaltung der Schnellbahn fernerhin möglich, so läge kein Grund zu der Annahme vor, ihre Entwicklung nicht gesunde Bahnen einschlagen sollte.

Es folgen nun in dem Berichte Verkehrsangaben in tabell scher und graphischer Form, von denen die nachfolge Tabelle und die in den nebenstehenden Abbildungen 4 u 5 wiedergegebene Darstellung der Verteilung des Groß-Berli Ortsverkehrs recht interessant sind.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die Beförderungs zahlen der einzelnen Verkehrsunternehmen Groß-Berlins in Jahren 1924 und 1925.

Verkehrsunternehmen	Beförderte Personen insgesamt		% des Gesamtverkehrs	
	1924	1925	1924	19
Straßenbahn	534 837 000	777 764 500	43,17	53,
Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen	474 478 000	421 292 500	38,29	29,
Hoch- und Untergrundbahnen	183 070 000	172 531 500	14,78	11,
Omnibus	46 647 000	76 388 500	3,76	5,
zusammen	1 239 032 000	1 447 977 000	100	100

ildlicher Darstellung ergibt sich die in den Abbildungen 4 gezeigte, aus der vorstehenden Tabelle abgeleitete Ver- des Verkehrs in den Jahren 1924 und 1925. Aus der ersieht man, daß der Gesamtverkehr im Jahre 1925 von 32 000 auf 1 447 977 000, d. i. um rd. 209 Mill Fahrgäste hsen, was insofern bemerkenswert ist, als die Zunahme in eit fortschreitender Arbeitslosigkeit fällt. Andere Groß- z. B. Hamburg, hatten in der gleichen Zeit einen Ver-ückgang. Wird die Einwohnerzahl von Groß-Berlin zu Mill. angenommen, so kamen im Jahre 1925 auf den Kopf evölkerung rd. 362 Fahrten gegen rd. 310 im Jahre Der Bericht weist darauf hin, daß die Zunahme von hrten bei so ungünstiger Wirtschaftslage, wie sie heute t, kaum das Ergebnis einer normalen Verkehrsentwick-ein kann. Die Zahlen deuten vielmehr auf eine fort-ende ungesunde Aufblähung des Verkehrs, die durch das der Freizügigkeit in der Wohnbewegung infolge Woh-nangels und durch die noch anhaltende Umstellung er Bevölkerungsschichten hervorgerufen ist. Die Zahl hrgäste, die gezwungen sind, von und zur Arbeitsstelle re Verkehrsmittel zu benutzen, steigt also trotz der nten Wirtschaftslage.

Besserung dieser Verhältnisse könne selbst bei innigstem menarbeiten der einzelnen Verkehrsunternehmungen nicht it werden, wenn nicht gleichzeitig die Siedlungs- und hrspolitik zueinander abgestimmt und gemeinsam Mittel ege gesucht werden, um eine ungesunde und unwirtschaft-Verkehrsentwicklung zu vermeiden. Bemerkenswert sei, dem Verkehrszuwachs lediglich die Oberflächenverkehrs-Straßenbahn und Omnibus, beteiligt waren, während der hr der Schnellbahnen einen Rückgang erfuhr. Er sei im lichen auf den Wettbewerb der Oberflächenverkehrs- im Zusammenhang mit den Tarifunterschieden der nbahn gegenüber den Hoch- und Untergrundbahnen, vor-ich auf die im März 1925 erfolgte Tariferhöhung der en zurückzuführen. Die Nordsüdbahn ist derart an der Verkehrsabnahme beteiligt, daß die auf das Bahnkilometer bezogene Verkehrsziffer von 6 716 000 Fahrgästen im Jahre 1924 auf 5 817 000 Fahrgäste im Jahre 1925, d. i. um rd. 900 000 Fahrgäste sank.

Mit Ausnahme der Bahnhöfe Friedrichstadt und Kochstraße ging überall der Verkehr zurück, doch verteilt sich der Verkehrsrückgang nicht gleichmäßig auf die einzelnen Bahnhöfe; auf den Bahnhöfen Reinickendorfer Straße und Französische Straße blieb sich der Verkehr in beiden Jahren nahezu gleich. Aus einer im Berichte gegebenen Zusammenstellung, aus der die Reihenfolge der Bahnhöfe nach dem Verkehrsumfang zu ersehen ist, geht hervor, daß im Jahre 1925 den größten Verkehr nach wie vor der Bahnhof Seestraße mit 4 016 459 ausgegebenen Fahrkarten und den schwächsten Verkehr der Bahnhof Schwartzkopffstraße mit 1 424 340 verkauften Fahrkarten bei 8,7 km Betriebslänge im Jahre 1925 aufzuweisen hatte.

Die Nordsüdbahn hatte im Berichtsjahre (1925) 15 Bahnhöfe im Betrieb; es entfielen, da auf der Nordsüdbahn im ganzen 50 471 369 Fahrgäste befördert wurden, demnach im Durchschnitt auf einen Bahnhof 3 364 800 Fahrgäste. Die Einnahme auf einen Fahrgast betrug auf der Nordsüdbahn im Jahre 1925 im Durchschnitt 11,42 Pf. Auf dem Gesamtnetz der Berliner Hoch- und Untergrundbahnen belief sich die Einnahme auf die Person auf 16,63 Pf.

Aus der in der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordsüdbahn angeführten Ziffer der Betriebsausgaben und der Gesamtziffer des Verkehrs ergibt sich, daß 1925 die Beförderung eines Fahrgastes auf der Nordsüdbahn 6,55 Pf. Betriebskosten verursacht hat, gegenüber einem Durchschnitt von 8,24 Pf., der auf dem Gesamtnetz der Berliner Hoch- und Untergrundbahnen für die Beförderung einer Person aufgewendet wurde. Die Betriebsziffer betrug danach im Jahre 1925 auf der Nordsüdbahn 57,4 % und auf dem Gesamtnetz 49,6 %. In Anbetracht der niedrigeren Durchschnittseinnahme mußte naturgemäß die Betriebsziffer auf der Nordsüdbahn höher sein als auf dem Gesamtnetz.

W. M.

Die schweizerische Verkehrswerbung im Jahre 1925.

n ebenso interessanten wie lehrreichen Einblick in die hrswerbung der Schweiz als des wohl ältesten und ersten enverkehrslandes Europas gewährt der nunmehr erschie-ichte Jahresbericht der „nationalen Vereinigung zur För-r des Reiseverkehrs“ in der Schweiz.

dem der „schweizerischen Verkehrszentrale“ gewidmeten dieses Berichtes ist zu entnehmen, in welch großzügiger orbildlicher Weise auch im Jahre 1925 dafür Sorge ge- wurde, daß aus allen Teilen der Erde ein Strom von en nach der Schweiz gelenkt wurde. Die Tätigkeit der izerischen Verkehrszentrale ist im Hauptsitze Zürich und ebensitze in Lausanne (Interessen der französischen iz und Propaganda in den romanischen Ländern) konzen- Im Ausland ergänzen die Vertreter diese Organisation. rden, und zwar nach allen fünf Erdteilen, an Propaganda-al verschickt: 176 116 Drucksachen der schweizerischen hrszentrale selbst, 256 282 Drucksachen der Interessenten 2 192 Plakate.

Verkehrszentrale hat im Jahre 1925 acht größere Druck- (einschließlich Karten) herausgegeben, ferner sechs uckplakate für die Sommersaison mit Text in deutscher, sischer, italienischer, englischer, holländischer, spanischer, her, schwedischer, tschechischer, griechischer, polnischer, scher und portugiesischer Sprache. Die dem Berichte bei-nen Abdrucke dieser Plakate zeugen von ihrer Wirk-lit. Sie verlieren sich nicht in Einzelheiten, zersplittern icht in viele Einzelbildchen, sondern wirken durch ein wähltes Bild. Außerdem hat die Zentrale eine Reihe von entlichungen zur Verteilung im Auslande angekauft.

redaktionelle (Presse-) Werbung erstreckte sich auf hland, Holland, Frankreich, Belgien, England, die Ver-n Staaten von Amerika, Italien, die Tschechoslowakei, inavien, Argentinien, Ägypten, Lettland usw. Auch die elephonie wurde in den Dienst gestellt, indem Nachrichten lie Fremdenkurorte, besonders in englischer Sprache ver- wurden.

Bericht erwähnt ferner, daß mit Unterstützung der Zen- Lichtbildervorträge in Deutschland, Argentinien, Öster- Belgien, Dänemark, den Vereinigten Staaten von Ame-Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Holland, Un- Litauen, Manila (Philippinen), Mexiko, Schweden, der hoslowakei und in Südslawien gehalten wurden.

stverständlich wurde auch der Film zur Propaganda her-gen. Die 74 Filme der Verkehrszentrale rollten nament-in Argentinien, Australien, Brasilien, Kanada, Chile, hland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Südslawien, eich, Peru, den Philippinen, Spanien und der Tschechoslowakei. Photographien, Bildstöcke und Bilder wurden verliehen und verteilt. Die Internationale Kunstgewerbeausstellung in Paris und die Ausstellung schweizer Graphik im Dienste von Reise und Verkehr in Frankfurt (Main) bot Gelegenheit, auch hier in Verkehrsabteilungen auf die Schweiz als Verkehrsland besonders hinzuweisen.

Sehr interessant ist der Hinweis in dem Berichte, daß die Schweiz in der Werbung nicht nur als das Land der Reisenden und Touristen geschildert, sondern daß sie darin auch als das Land der guten Schulen und Pensionate hervorgehoben wurde. Diesen Zwecken diente eine Veröffentlichung der Verkehrszentrale „Die Schweiz und ihre Schulen“. Daß auch dieses Unternehmen Erfolg hatte, beweist eine Bemerkung in dem Bericht, es seien so zahlreiche Anfragen in dieser Richtung bei der Zentrale eingegangen, daß sie immer mehr den Charakter einer schweizerischen Schulauskunftsstelle erhalten werde.

Erwähnt wird noch die Reklame gemeinsam mit Verkehrs- und Hoteliervereinigungen und Transportanstalten in ausländischen Zeitungen. Auch sie erstreckte sich auf fast alle Länder Europas, ferner auf Britisch und Holländisch Indien.

Die ganze Reklame richtete sich fast völlig nach dem Auslande und wenig an die Schweiz selbst.

Außer den für die Verkehrswerbung wirkenden Organen bestehen in der nationalen Vereinigung zur Förderung des Reiseverkehrs noch solche für Verkehrswesen (auch für Erleichterungen im Paßwesen), ferner für Volkswirtschaft und Statistik.

Die Rechnung 1925 schließt mit einer Einnahme von 560 787 Francs, einer Ausgabe von 530 554 Fr., sohin einem Überschuß von 30 233 Fr.

Wenn man an eine Beurteilung dieses interessanten Berichtes geht, so kann man dreierlei Erscheinungen feststellen, die die Tätigkeit der schweizerischen Werbungsorgane, wohl dank der seit Jahrzehnten gewonnenen praktischen Erfahrungen über Wirksamkeit einer Werbung, aus dem sonstigen Rahmen von Werbeinstitutionen herausheben.

Es ist das:

1. die weltumspannende Tätigkeit an sich, begünstigt natürlich dadurch, daß solche Bestrebungen eines rein neutralen Landes in allen Ländern der Welt geringeren Schwierigkeiten begegnen;
2. die besondere Berücksichtigung des südamerikanischen Reisepublikums, das verhältnismäßig erst später anfing, ein Faktor im europäischen Fremdenverkehr zu werden;
3. die Ausnützung und rasche Erfassung aller, auch der modernsten Werbemittel.

Eine gute Fremdensaison 1925 hat die Bestrebungen der Schweiz belohnt.

Englische Regierung und Technische Nothilfe beim Generalstreik.

Von Oberingenieur **Fornoni**, Berlin.

Die Rolle der englischen Regierung bei der Durchführung der Notstandsmaßnahmen beim Generalstreik ist eine von den kontinentalen Gepflogenheiten durchaus abweichende. Wohl ist bekannt geworden, daß England und Wales in zehn Distrikte (divisions) eingeteilt war, an deren Spitze jeweils ein Zivilkommissar mit einem Stabe von Fachbearbeitern seines Amtes waltete. Weniger bekannt ist aber, daß die gesamten technischen und organisatorischen Vorbereitungen für den Fall des Generalstreiks genau so Regierungssache waren wie die Durchführung der Maßnahmen selbst. Seit 1920 wurden die Vorbereitungsarbeiten von dem Civil Comissioners Departement getroffen. Sie gingen auf das Ganze, d. h. den Generalstreikfall, und waren dementsprechend einfach und großzügig.

Die gesetzlichen Unterlagen waren im sog. Notstandsermächtigungsgesetz (Emergency Powers Act) vom 29. Oktober 1920 geschaffen. Dieses Gesetz besagt in der Einleitung: „Wenn es zu irgendeiner Zeit Sr. Majestät erscheint, daß von irgendwelchen Einzelpersonen oder Personengruppen Handlungen begangen oder angedroht sind, von einer Art, oder einem Umfange, daß sie durch Eingriffe in die Versorgung oder Verteilung von Lebensmitteln, Wasser, Brennstoffen oder Licht, oder in das Transportwesen, das staatliche Gemeinwesen oder einen wesentlichen Teil dieses Gemeinwesens seiner wichtigen Lebensbedürfnisse berauben könnten, so kann Majestät durch Proklamation erklären, daß ein Notstand existiert.“

Nach Erlaß einer solchen Proklamation kann die Regierung alle Maßnahmen treffen, um die öffentliche Sicherheit und die Daseinsbedingungen der Bevölkerung sicherzustellen. Die erlassenen Verordnungen verlieren nach einem Monat ihre Gültigkeit, wenn nicht innerhalb einer Woche nach Erlaß der Notstandsverordnung das Parlament ihre Fortdauer beschließt. Auch muß das Parlament innerhalb von fünf Tagen nach der Proklamation eines Notstandes zur Beschlußfassung über ihre Annahme, Abänderung oder Aufhebung einberufen werden. Für Zuwiderhandlungen gegen die Notstandsverordnungen wird Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten mit oder ohne Zwangsarbeit und Geldstrafe bis zu 100 £ angedroht. Es ist zu beachten, daß sich die Regierung voll und ganz für die von ihr getroffenen Maßnahmen einsetzt und einsetzen muß, auch wenn sie mit der technischen Einsatzdurchführung ein einzelnes Ministerium oder eine bestimmte Personengruppe beauftragen sollte. Die „Emergency Powers Act“ sind allerdings nur auf Fälle eines allgemeinen Notstandes abgestellt; wie sich der Vorgang abspielen würde, wenn die Gegenseite nunmehr zu einer Auflösung des Generalstreiks in örtliche Teilstreiks übergeht, das ist noch nicht ersichtlich. Jedenfalls erscheint die deutsche Lösung derartiger Fälle weit elastischer zu sein, sie sieht die Verwendungsmöglichkeiten der T. N. auch für Einzeleinsätze in lebenswichtigen Betrieben vor. Die englische Notstandsauffassung ist ja wesentlich verschieden von der deutschen, sie bleibt stets der richterlichen Prüfung dahin unterworfen, ob sie nicht rechtswidrig ist. Hiergegen schützt auch nicht der gute Glaube der Regierung, daß eine Staatsnotwendigkeit für ihre Maßnahmen vorhanden sei, nur eine Idemnitätsakte des Parlaments kann sie vor den rechtlichen Folgen schützen. In Deutschland ist eine Notstandshandlung der Regierung gegenüber den gleichen Handlungen von Staatsbürgern rechtlich privilegiert. (Hatschek.) Aus diesen staatsrechtlichen Gründen heraus ist schon ersichtlich, daß in England die Durchführung von Notstandsmaßnahmen an die Mitarbeit des Parlaments gebunden sein muß.

Wie bereits angedeutet, liegen die Vorbereitungen für die Durchführung der Notstandsmaßnahmen in Händen des Civil-Commissioners Departement. Naturgemäß konnten sie sich nur auf generelle Regelungen erstrecken. Eine Regelung von Einzelheiten, wie Bedarfsfeststellungen von Fachpersonal und Ausbildung derselben, hätte von vornherein zur Bildung von festgefügten Gruppen für jede Einsatzstelle führen müssen. Davon war aber nichts zu spüren. Die Mitwirkung der Lokalbehörden war unbedingt erforderlich; da aber der Instanzenzug zur Zentralbehörde in London unzweckmäßig war, so ist man zur Lösung gekommen, die Zentralverwaltung für die Dauer des Generalstreiks gewissermaßen zu dezentralisieren. Die zehn Bezirke, in die England und Wales eingeteilt waren, unterstanden jeweils einem regierungsseitig ernannten Zivilkommissar und seinem, aus Regierungsvertretern der Ministerialabteilungen für Transport, Ernährung, Post und Kohlen zusammengesetzten Stabe. Ihre Aufgabe war es, während eines Notstandes mit den Verwaltungsbehörden jedes Bezirks in Fühlung zu bleiben und ihnen mit Rat zur Verfügung zu stehen. Nötigenfalls sollten sie befugt sein, im Namen der Regierung Entscheidungen zu treffen.

Jeder Bezirk wurde wiederum in Unterbezirke einget denen je ein Orts-Nahrungsmittel-, Eisenbahn-, Transpo Kohlennotstandsausschuß gebildet wurde. Daneben auc schüsse für andere lebenswichtige Betriebe und insbe für die Werbung von Nothelfern.

Für die Lebensmittelversorgung wurde dementspreche stimmt: „Bei eintretendem Notstand wird man sich, irgend möglich, auf die gewöhnlichen Mittel und We Zufuhr und Verteilung von Lebensmitteln verlassen. Zu Zwecke wird der Bezirks-Ernährungsvertreter (divisiona representative) beim Stabe des Zivilkommissars Besprec und Verhandlungen mit Vertretern des Handels über d stände an Hauptlebensmitteln ansetzen und einleiten. irgend eine Knappheit oder eine Verzögerung in der B fung wichtiger Lebensmittel im Bezirk eintritt, so wi Ernährungsvertreter über anderweitige Bezugsquellen richtet sein, wie auch über die Mittel, sie nutzbar zu mac

Örtliche Verteilung und örtliche Knappheit, welche d gemeine Versorgung nicht berühren, werden in der Reg dem Orts-Ernährungsbeamten erledigt werden.“

Ähnliche Bestimmungen gelten auch für Transporte, verteilung usw. Sie bestätigen, daß alle Vorbereitung generell getroffen, die Bezugsquellen und Transportm keiten erfaßt und im übrigen der bestehende Wirtschaft Transportmechanismus ausgenutzt wurde. Sagt doch d sprechende Erlaß: „Es ist nicht beabsichtigt, daß die Reg an Stelle des gewöhnlichen Mechanismus einen neuen sollte, um die unbedingt nötigen Bedürfnisse der Allgem zu befriedigen.“ Die Verwendung der Nothelfer gescha wegen im Rahmen der bestehenden Organisationen in der daß den bestreikten Betrieben die Freiwilligen zugeteil den zur Auffüllung der Belegschaften. Die technische L und Verwaltung oblag den bodenständigen Betriebsdirek Diese Art der Organisation erscheint einfach und gro birgt aber das Gefahrenmoment in sich, daß nicht imm eignete Fachkräfte an die richtige Stelle geleitet können, daß also eine sorgfältige Auswahl und Durch des Nothelfer-Fachpersonals kaum möglich ist. Tatsächli auch die Regierung an besonders schwierigen Stellen (E. u. dgl.) maschinentechnisches Personal der Marine eing Wenn es nur auf das Ganze ankommt, mag das englisch fahren geeignet sein; in Deutschland jedenfalls ist es mehr denkbar, daß man wahllos die Nothelfer in die B schickt, ohne sich zu vergewissern, daß sie praktisch au fähigt sind, die ihnen obliegenden Arbeiten zu leisten. D land kann sich auch den Luxus nicht erlauben, ohne Rü auf Kosten und Betriebssicherheit derartig vorzugehe England. Die Oeffentlichkeit sowohl als der einzelne würden sich entschieden gegen eine solche großzügige visation wehren. Die Arbeit der deutschen Technische hilfe mußte von vornherein den Bedürfnissen des einzeln triebes technisch und organisatorisch weitgehendste Rüc entgegenbringen, das Fachpersonal auswählen, aussieben bilden und schließlich in geschlossenen Gruppen (E gemeinschaften) zusammenhalten. Es ist anzunehmen, daß land künftighin denselben Weg gehen wird.

Großzügig ging aber England in der Frage der Fests des Umfanges der Notstandsarbeiten vor. Es gab keiner taillierte Vorschriften über den Umfang der Transportl gen, Abgabe von elektr. Licht, Gas, Wasser und dergl Das Ziel war und blieb die uneingeschränkte Aufrechterh der lebenswichtigen Betriebe mit allen verfügbaren Mitte Kräften. Einschränkungen ergaben sich je nach Maßgabe nischer und organisatorischer Schwierigkeiten von selbs

Ebenso großzügig war aber auch die Erfassung des p logischen Moments, der Beeinflussung der öffentlichen Me Nicht nur durch das Notnachrichtenblatt (British Gazett den Rundfunk wurde die öffentliche Meinung bearbeitet, s sie erstreckte sich auch auf die einzelnen Einsatzma selbst, die der Bevölkerung klar vor Augen führten, in w Gefahr sie schwebte, und wie die Regierung Fürsorg schaffen hatte.

Seit 1925 ist nun auch eine private Organisation, die O. (Organisation of Maintenance of Supplies), ins Leben g worden mit dem Zweck, Fachkräfte zu sammeln und de gierung im Notfalle zur Verfügung zu stellen. Sie ha ihrem Bestehen in allen größeren Orten Komitees gebild es fertig gebracht, den Bedarf im Generalstreik zu 50 decken. Andere Aufgaben als die der Werbung von Freiwi waren ihr bislang nicht zugefallen. Wohl aber darf angeno

daß aus den Erfahrungen des Generalstreiks heraus fgaben noch wesentlich erweitert werden.
Einsatz der Technischen Nothilfe Englands ist voll und lungen. Unebenheiten kommen allerorts vor, das Ent- de ist der Gesamterfolg. Dazu hat aber vor allem auch atsinstinkt des Engländers mächtig beigetragen. Man hat mitgeholfen, wo man konnte und war erfreut über jeden Fortschritt, der in der Durchführung der Notstandsmaßnahmen erzielt werden konnte. Der englischen Bevölkerung ist an einem praktischen Beispiel klargelegt worden, daß die Technische Nothilfe ein Faktor der Staatsautorität ist und für die Zukunft auch bleibt.

Die ehemals deutschen Kolonialbahnen unter fremder Mandatsverwaltung.

iehreren Jahren waren keine Nachrichten mehr über die aftliche Lage unserer ehemals deutschen Kolonialbahnen, sich inzwischen unter der britischen und französischen verwaltung gestaltet hatte, zu uns gedrungen. Die jetzt enen Mandatsberichte, die England und Frankreich über hnungsjahr 1924 an den Rat des Völkerbundes erstattet geben uns zum erstenmal die Möglichkeit, die jetzige Lage Eisenbahnen mit der in der Vorkriegszeit unter der deut- Herrschaft zu vergleichen. Man hatte wohl mit Recht tet, daß die fremde Mandatsverwaltung unseren Kolonial- nicht gerade zum Segen gereichen würde; die Tatsachen llen aber, die die Mandatsberichte enthalten, übersteigen item noch diese Befürchtungen, denn sie ergeben leider, Wirtschaftsbild der Eisenbahnen von Ostafrika, Kamerun go, soweit sie überhaupt mit der Vorkriegszeit, insbeson- em Jahr 1913, verglichen werden können, sich für das 924, ungeachtet einer elfjährigen Weiterentwicklung, als sich ungünstiger herausstellt, als unter der deutschen Herrschaft.

entnehmen den Mandatsberichten die nachstehenden Mit- en. O s t a f r i k a : Im Betriebe sind: die Tanganjikabahn alam—Kigoma, 1243 km; die Usambarabahn Tanga— 352 km, und die Kleinbahn von Lindi, schmalspurig, mit ecke Mungoyo—Ndanda, 92 km, von Menschen betrieben, kleinen Karren (Trollies) auf den Schienen fortbewegen. rweiterung der Usambarabahn von Moschi in westlicher ng nach dem Sanyafluß, 34 km, wurde vollendet. Die ahn von Lindi wird bis zum dortigen Hafen verlängert. oma werden Werft und Helling verbessert und erweitert. fen von Daressalam sind Erweiterungen der Werft und ageinrichtungen in Ausführung, neue Ladekrane werden ellt, neue Liegestellen für Leichter eingerichtet.

Neubaulinie von Tabora nach K a h a m a , in nördlicher ng 128,7 km, ist in Ausführung; ihre Verlängerung nach aga wird erwogen. Man darf hierin wohl die Anfangs- der schon länger geplanten Bahn T a b o r a — M u a n d a en. Für die Verlängerung der Usambarabahn nach a wurden Vorarbeiten ausgeführt. Durch Einführung neuen T a r i f s am 1. Januar 1924 wurde es der Tan- abahn ermöglicht, sich an dem östlichen Kongoverkehr, ndere der Katangaausfuhr, im Wettbewerb mit dem portu- hen Hafen B e i r a zu beteiligen. 1924 beförderte die Tan- abahn 7907 t Kupfer aus den Katangagruben zur Küste; wird die dreifache Frachtmenge erwartet; Frachten auf Weg sind der Bahn gesichert.

Seedampfer „Goetzen", der während des Krieges von den hen im See versenkt worden war, wurde im März 1924 ge- und wird seitdem wieder instand gesetzt, um auf dem See ndet zu werden. Der Fehlbetrag der drei genannten Bah- Tanganjika-, Usambara- und Kleinbahn von Lindi in Höhe 3234 £ im Jahre 1920/21 hat sich auf 92 220 £ im Jahre , die Betriebszahl von 252 auf 138 % ermäßigt. Der Fehl- von 92 220 £ fällt mit 54 133 £ auf die Tanganjikabahn, 862 £ = 737 240 M. auf die Usambarabahn und mit 1225 £ Kleinbahn von Lindi.

den Vergleich mit der Vorkriegszeit kommt die Tangan- hn nicht in Betracht, da sie erst kurz vor Ausbruch des s in voller Ausdehnung dem öffentlichen Verkehr über- wurde; ebensowenig die Kleinbahn von Lindi, die 1913 nicht im Betrieb war. Die Usambarabahn hatte in den von 1905 bis 1913 niemals einen Betriebsfehlbetrag, son- nur Überschüsse, die von 53 400 M. im Jahre 1905 allmäh- uf 455 700 M. im Jahre 1913 anstiegen. Der von der briti- Mandatsverwaltung gemeldete Fehlbetrag von 737 240 M. 24 bedeutet demnach einen M i n d e r e r t r a g gegen 1913 ,1 9 3 Millionen M. Verkehrszahlen sind leider von der tsverwaltung nicht mitgeteilt.

hrend des Krieges hatte die britische Verwaltung bekannt- ne Anschlußbahn von Moschi über Taveta nach Voi an die labahn hergestellt. Die Befürchtung liegt nahe, daß die tsverwaltung den Verkehr von Moschi und westlich davon eblichem Umfange über Voi nach der Ugandabahn und dem chen Hafen Mombasa ablenkt und so der Usambarabahn em Hafen Tanga entzieht. Dies würde den beträchtlichen rertrag der Usambarabahn erklären.

K a m e r u n : Im Betrieb stehen die 160 km lange Nordbahn, etwa 213 km der Mittellandbahn und 22 km einer 60-cm-spurigen Feldbahn, Bauart Decauville, von N'Yock nach Makak im Bereich der Mittellandbahn. Verkehr, Einnahmen und Überschüsse dieser Bahnen haben sich in den Jahren von 1916 bis 1924 im allgemeinen ziemlich stetig gebessert, so daß sich der Fehlbetrag von nahezu 327 000 Frs. im Jahre 1916 in einen Überschuß von 2,08 Millionen Frs. im Jahre 1924 umwandeln, die Betriebszahl von 160,4 auf 61 % senken konnte. Es stiegen in der Zeit von 1916 bis 1924: die Zahl der Reisenden bei der Nordbahn von 40 254 auf 228 514, bei der Mittellandbahn von 23 557 auf 86 322; die Zahl der beförderten Güter bei der Nordbahn von 5054 auf 31 071 t, bei der Mittellandbahn von 2762 auf 27 425 t; die Roheinnahmen bei der Nordbahn von 302 232 auf 2,334 Millionen, bei der Mittellandbahn von 238 610 auf 2,502 Millionen Franken.

Für einen Vergleich mit der Vorkriegszeit kommt nur die Nordbahn in Frage, da die Mittellandbahn erst im Dezember 1913 mit ihren ersten 150 km in Betrieb kam. Die Nordbahn beförderte 1913, in ihrem dritten Betriebsjahr, 159 300 Reisende und 40 700 t Güter, gegen 228 500 Reisende und 31 071 t Güter im Jahre 1924; der Güterverkehr hat also 1924 die Höhe der Vorkriegszeit noch nicht wieder erreicht. Bei dem finanziellen Vergleich muß man natürlich den Franken nach dem eingetretenen Währungsverfall gemäß dem jetzigen Kursstande von 0,154 Goldmark umrechnen. Die Nordbahn hatte 1913 bei einer Betriebszahl von 54,39 % eine Roheinnahme von 950 700 M. und einen Betriebsüberschuß von 433 530 ℳ; dagegen 1924 Betriebszahl 59,3 %, Roheinnahme 2,334 Millionen Franken = 360 000 Goldmark, Überschuß 951 301 Fr. = 146 500 GM. Also 1913 Roheinnahme das 2,6 f a c h e, Überschuß das 2,9 f a c h e von 1924! — Hiernach ist der Schluß gerechtfertigt, daß die Nordbahn 1913 unter der deutschen Herrschaft ein wesentlich besseres Wirtschaftsergebnis hatte, als elf Jahre später unter der französischen Mandatsverwaltung.

An der Verlängerung der M i t t e l l a n d b a h n nach Jaunde wird gearbeitet, aber die Arbeiten schreiten nur langsam fort. Zwei während des Krieges zerstörte Überbauten der Dibambabrücke bei Japoma, von je 60 m Weite, eine Brücke über den Kelefluß, eine Öffnung von 70 und eine von 15 m, wurden wiederhergestellt. Bei der Linie zwischen Km 183 und 200 sind zahlreiche starke Erdrutschungen zum Teil an den Einschnittsböschungen eingetreten, die möglicherweise zu einigen Linienverlegungen nötigen werden, um den Zugverkehr aufrechtzuerhalten. Die Oberbauverlegung von 1924 bis zur Pomlepbrücke, Km. 189,3, gelingt; die Brücke bei Km. 191, bestehend aus 4 Überbauten von je 30 m Weite, in einer Bahnkrümmung von 200 m Halbmesser bei 24 m Höhe der Bahn über der Talsohle, ist in Ausführung. 1924 wurden für Neubauarbeiten rund 5 Millionen Franken aufgewendet. 1925 sollen der Oberbau von Km. 191 bis 218 verlegt und die Brückenbauten über die Schlucht bei Km. 191, über den kleinen Malumefluß bei Km. 194, über den M'Pobefluß bei Km. 198 und über den großen Malumefluß bei Km. 206 vollendet werden. Wenn man das demnächstige Endziel der Linie, Bahnhof Jaunde, zu erreichen denkt, ist nicht mitgeteilt.

T o g o : Zu den drei Bahnen Lome-Anecho, Lome-Palime und Lome-Atakpame ist noch ein Stadtgleis in Lome, 2 km, hinzugetreten. 1924 betrug die Gesamtroheinnahme 2,53 Millionen, die Betriebsausgabe 1,989 Millionen Franken, die Betriebszahl 78,6 %, der Betriebsüberschuß 541 130 Fr. Die Bahn Lome-Palime steht mit ihrem Verkehr und ihrem Erträgnis unter den drei Linien, wie früher, am günstigsten da. Die Landebrücke von Lome befördert 17 665 t Einfuhr, 31 978 t Ausfuhr, zusammen 39 643 t, wofür 1 148 117 Fr. vereinnahmt wurden. Die Gesamteinnahmen der Landebrücke betrug 1 260 310 Fr., die Ausgabe 425 027 Fr. Der Betriebsüberschuß von Eisenbahn und Landebrücke zusammen belief sich 1924 auf 1 376 414 Fr. bei einer Betriebszahl von 64 %. In den vier Jahren von 1921 bis 1924 hat sich das Wirtschaftsbild des Betriebs der Bahnen und Landebrücke im allgemeinen günstig entwickelt, indem sich der Fehlbetrag von 1921 in Höhe von 118 600 Fr. 1924 in einen Überschuß von 1 376 400 Fr. umwandeln, die Betriebszahl von 103,8 allmählich auf 64 % sinken konnte.

Ein Vergleich der Ergebnisse von 1924 mit dem letzten, für Togo etwas ungünstigen Vorkriegsjahr 1913 ergibt zunächst im

Verkehr naturgemäß vorwiegend etwas höhere Ziffern für das um elf Jahr spätere Jahr 1924, außer beim Güterverkehr der Linie Lome-Atakpame und bei der Zahl der Reisenden von Lome-Palime, wo die Ziffern von 1913 noch nicht ganz wieder erreicht sind. Zum finanziellen Vergleich muß der Franken nach der eingetretenen Inflation gemäß dem jetzigen Kurse von 0,154 ℳ umgerechnet werden. Dabei ergibt sich für die gesamte Verkehrsanlage (Eisenbahn und Landebrücke) folgendes Vergleichsbild:

	Roheinnahme	Betriebsüberschuß	Betiebszahl in %
1913 . . .	1 152 500 ℳ	500 986 ℳ	56,5
1924 . . .	3,79 Mill. Frs. = 585 000 ℳ	1,376 Mill. Frs. = 212 000 ℳ	64,0

Also 1913: die Roheinnahme das 1,97 f a c h e, der Betriebsüberschuß das 2,36 f a c h e der Zahl von 1924, mithin auch für Togo das Wirtschaftsbild der Eisenbahnen und Landebrücke 1924 wesentlich ungünstiger als vor elf Jahren unter deutscher Herrschaft!

Die eisernen Überbauten der Linie Lome-Atakpame, die s. Zt. von den Deutschen zerstört worden waren, wurden im Jahre 1924 durch neue ersetzt. Im Jahre 1925 sollten 12 km neuer Oberbau mit 26 kg/m schweren Schienen und eisernen Querschwellen beschafft und für 20 km Gleis neue Bettung eingebaut werden. Im August 1924 wurde eine Eisenbahnfachschule mit 21 eingeborenen Schülern eröffnet.

Folgende Pläne von N e u b a u l i n i e n stehen zur Erörterung: eine Zweigbahn von der Linie Lome-Palime in westlicher Richtung von Assahun nach Batome, 22 km; Kostenaufwand 100 000 Fr. für den Kilometer; Verlängerung der Linie Lome-Palime westlich nach Kpandu und Fortsetzung der Li[nie] Batome nach Ho; Baukosten veranschlagt zu 200 000 [...] Für die Verlängerung der Linie Lome-Atakpame nach [...] etwa 200 km, sind die Kosten auf 38,4 Millionen Frank[en ver]anschlagt, und eine Rentabilitätsrechnung aufgestellt.

E h e m a l s D e u t s c h - S ü d w e s t a f r i k a : Die [...] Mandatsverwaltung hat überhaupt keine Betriebsergebni[sse ...] Okahandja-Windhuk, 220 km, die Nordsüdbahn Windhu[k ...] geteilt, so daß Vergleiche mit der Vorkriegszeit nicht a[...] werden können. Im Betriebe stehen jetzt folgende St[recken:] 1. in Kapspur: Swakopmund-Usakos, 160 km, Usakos-[...]both-Gibson-Keetmanshoop, 507 km, Lüderitzbucht-S[...] Keetmanshoop, 365 km, Seeheim-Kalkfontein-Nokop 3[...] Swakopmund-Walfischbucht, 33 km und Windhuk-Ondek[...] (-Gobabis) 50 km, zusammen 1695 km. 2. Ferner in de[r Spur]weite von 60 cm: die Reststrecken der Otavibahn Usako[s-...]ruru-Otavi-Tsumel, 421 km, und Otavi-Grootfontein [...] Otjivarongo-Outjo 74 km, zusammen 586 km. Dazu tret[en] folgende P r i v a t bahnlinien: die Strecke der Otavi-[...]schaft von Kalkfeld zur Hauptbahn 12 km, die Strec[ke ...] Khankupfergrube von Arandis nach der Grube 11 km, di[e ...] der Marmorbrüche bei Karibib 7 km, und die Linie Li[deritz]bucht-Kolmans Kuppe-Bogenfels, 130 km. Im ganzen: [...] 586 + 160 = 2441 km. Im Jahre 1924 wurden auf den [...]bahnen befördert: 76 278 Reisende (darunter 7514 Eingeb[orene ...] 80 170 t Ausfuhr, 84 850 t Einfuhr, an Vieh: 43 400 Rind[er ...] 287 150 Stück Kleinvieh. Auf den staatlichen Linien [...] 1 650 360 Zugmeilen = rund 2,65 Millionen Zugkilomet[er ...]fahren.

Die deutsche Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zum Binnenlande.

Von **Dr. H. Botsch**, Hamburg.

Die völlig veränderten Bedingungen, unter denen die deutsche Seeschiffahrt nach dem Kriege sich wieder zu betätigen begann, haben auch ihre Beziehungen zum inländischen Verlader grundlegend umgestaltet. In der Vorkriegszeit waren die deutschen Reedereien in ihren Heimathäfen führend, die Konkurrenz der fremden Schiffahrt war jedenfalls nicht so nennenswert, daß sie bei dem ständig wachsenden Güterverkehr zu besonderen Maßnahmen zwecks Erlangung von Transporten drängte. Der Wettbewerb glich sich auf alle Fälle dadurch vollkommen aus, daß die deutschen Reedereien auch in ausländischen Häfen ihre Ladung komplettierten. Durch die Wegnahme der deutschen Schiffe war dieses Gleichgewicht völlig verschoben; die deutschen Häfen, von jeder eigenen Tonnage entblößt, wurden der Tummelplatz von Schiffen aus aller Herren Länder. Das starke Einfuhrbedürfnis Deutschlands war der Hauptanlaß, der die ausländische Tonnage in die deutschen Häfen führte und als dann die deutsche Ausfuhr wieder einsetzte, da wurden durch die hochwertige ausgehende Fracht die deutschen Plätze der einträglichste Markt des ganzen Weltfrachtgeschäfts. Hinzu kam, daß das Reedereigeschäft kurz nach dem Kriege infolge Mangels an Tonnage eine beispiellose Konjunktur erlebte; war doch, wenn man die im Jahre 1913 bezahlten Frachten = 100 setzt, der Frachtindex im Jahre 1920 annähernd 600, während er heute wieder auf etwa 90 gefallen ist. Während die deutsche Schiffahrt zu jener Zeit mangels Tonnage fast völlig untätig sitzen mußte, verdiente das Ausland fast grenzenlos und vermochte so seine Stellung in deutschen Häfen in einem Maß zu festigen, das für die deutsche Wirtschaft auf die Dauer bedenklich werden mußte. Es konnte für den deutschen Verlader unmöglich von Vorteil sein, auf die Verschiffungsmöglichkeiten mit Reedereien angewiesen zu bleiben, die zunächst nur ein Konjunkturinteresse am deutschen Markt hatten und die mit Rücksicht auf ihr ursprüngliches heimisches Beschäftigungsgebiet stets nur in zweiter Linie an einer dauerhaft günstigen Entwicklung des deutschen Außenhandels interessiert sein konnten. Zunächst allerdings kam es nach dem Kriege darauf an, überhaupt wieder Verkehr nach den deutschen Häfen zu ziehen, im Interesse sowohl der deutschen Wirtschaft, die leistungsfähiger Schiffahrtsverhältnisse bedarf, als auch speziell der deutschen Häfen, die nur auf diese Weise sich in den Weltverkehr rasch wieder einschalten und den Vorsprung der ausländischen Konkurrenz wieder einholen konnten. In diesem Sinne ist auch das zwischen Hapag und Harriman geschlossene Abkommen zu werten, dessen Grundgedanke der war, möglichst rasch wieder eine umfangreiche Tonnage wenigstens in deutsche Regie zu bekommen. Dem Zusammenarbeiten beider Gesellschaften, von denen die Hapag die Organisation, die Hafenanlagen und die Kenntnis des deutschen Geschäfts mitbrachte, während Harriman zunächst den überwiegenden Teil der Tonnage beistellte, war es jedenfalls zu danken, daß verhältnismäßig früh wieder leistungsfähige Liniendienste auf d e n Hauptrouten in Gang kamen, die die deutsche Reederei s[...] ihre frühere Domäne unbedingt sichern mußte. Wenn au[ch das] Festsetzen der ausländischen Schiffahrt in deutschen Häf[en] bald zu einer Einrichtung fester Linien geführt hatte, a[...] unentbehrlicher Notbehelf von allen deutschen am Übers[eever]kehr interessierten Kreisen hingenommen wurde, so durf[te mit] dem Erstarken der jungen deutschen Flotte kein Weg u[nver]sucht bleiben, deutsche Ladung deutschen Schiffen wieder [zuzu]führen. Diese Aufgabe konnte die Spedition allein scho[n auf] Grund ihres Wesens und ihrer Zweckbestimmtheit nicht er[füllen.] Die Spedition lebt zum Teil von den Gewinnchancen, die i[hr der] Wettbewerb der Frachtführer gibt und an denen sie ihre [Kund]schaft beteiligt; von ihr konnte also nicht erwartet w[erden,] daß sie etwa im Interesse nationaler Gesichtspunkte sich [...] Chancen begeben sollte. Es war höchstens von ihr zu verla[ngen,] daß sie unter gleichen Bedingungen der deutschen Reeder[ei den] Vorzug geben möge. Diese Forderung hat wie alle dera[rtigen] Gesichtspunkte im Geschäftsleben nur bedingte, häufig[...] ideelle Bedeutung.

Der Weg, den die deutschen Reedereien zu gehen hatten[...] in gewissem Sinne vorgezeichnet durch das Verfahren, wie [...] die fremden Reedereien im deutschen Binnenland schon vo[r dem] Kriege festgesetzt hatten und wie sie nach dem Kriege [...] Beziehungen vertieften, indem sie binnenländische Spedi[tions]firmen mit der Wahrung ihrer Interessen betrauten. [...] Form der binnenländischen Frachtorganisation ist zweifell[os so]wohl für den binnenländischen Verlader, wie für die Spe[dition] und die Seeschiffahrt die am wenigsten wünschenswert[e und] loyale, denn sie vermittelt einmal dem Ablader ein absolu[t ein]seitiges Bild über die Verfrachtungsmöglichkeiten und B[edin]gungen und bevorzugt ferner einzelne Binnenspediteure vor [dem] Gros ihrer Berufsgenossen und verhindert damit einen gesu[nden] Wettbewerb. Der deutschen Schiffahrt müßte daher b[ei der] Schaffung einer binnenländischen Frachtorganisation dara[n ge]legen sein, diese Mängel zu vermeiden, d. h. in bestehende S[pedi]tionsverbindungen möglichst wenig einzugreifen und sich [auf] die Akquisition der Güter für den eigentlichen Seetranspo[rt zu] beschränken. Es lief somit auf eine sachgemäße Beratung [der] binnenländischen Ablader in Seefrachtfragen und eventuell [...] den Abschluß der Seeverfrachtung selbst hinaus. Zu d[iesem] Zweck haben die führenden deutschen Reedereien in den le[tzten] zwei bis drei Jahren in allen Teilen Deutschlands sogenan[nte] Schiffsfrachtenkontore und Seeverkehrsgesellschaften gegrü[ndet,] die von Fachleuten des Reedereigeschäfts besetzt, dem Abl[ader] und Spediteur des Binnenlandes die Auskünfte über Fra[cht] und Verschiffungsmöglichkeiten vermitteln sollen, die er fr[üher] nur durch zahlreiche zeitraubende Anfragen erlangen kon[nte.] Es wird damit dem mitteleuropäischen Verkehrsgebiet ein [In]strument in die Hand gegeben, mittels dessen der Export wi[e] mehr und mehr zu der Kalkulation und der Preisgestell[ung] und Lieferungsform überzugehen vermag, die heute einen [...]

ner Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt ausmacht: · Cif-Lieferung. Es gibt, wenn es sich der gebotenen Möglkeiten bedient, für das Binnenland heute keinen zur Cif-ferung benötigten Faktor mehr, der nicht binnen kürzester ist absolut zuverlässig an Ort und Stelle zu beschaffen wäre. Diese Schiffsfrachtenkontororganisation stärkt nicht allein Stellung der deutschen Seeschiffahrt, sondern sie schafft h die Möglichkeit, den Bedürfnissen der deutschen Wirtaft in Seefrachtfragen vollkommener Rechnung zu tragen. kanntlich ist die ausgehende Linienschiffahrt hinsichtlich · Frachtfestsetzung heute überwiegend in internationalen nferenzen organisiert. Konferenzfrachten sind an und für sich bil, aber sie sind nichts weniger als starr; die Frachthöhe ist lmehr modifizierbar durch die Wettbewerbsfähigkeit der zelnen Güter auf den in Frage kommenden Märkten, d. h. der Beobachtung und Berücksichtigung der Wettbewerbse decken sich die Interessen von Reederei und Industrie lkommen. Der mitteleuropäischen Exportindustrie ihre Abzmärkte zu erhalten und zu erweitern, muß in eigenem Inesse die Aufgabe der Reedereikonferenzen sein. Es kann en nicht gleichgültig sein, ob die mitteleuropäische Eisenustrie in Südamerika oder in Ostasien durch die amerikanie zurückgedrängt wird, ob dem deutschen, tschechoslowakien und österreichischen Papierexport nach Nordamerika der ng von skandinavischer oder kanadischer Ware streitig gecht wird, ob der bedeutende westindische Reisbedarf bei norderikanischen oder Hamburger Reismühlen gedeckt wird, ob gewaltigen amerikanischen Absatzmöglichkeiten für Porlan mehr und mehr Japan an sich zu reißen bestrebt ist, ob hechoslowakisches oder belgisches Glas die einzelnen Märkte beherrscht. Tausende solcher Rücksichten sind zu nehmen, bis ein Konferenztarif entsteht, der den internationalen Absatzmöglichkeiten des Hinterlandes ebenso gerecht wird wie den betriebswirtschaftlich bedingten Reedereiinteressen. Es erübrigt sich beinahe zu sagen, daß die Reedereien in dieser Hinsicht auf die Mitarbeit ihrer Originalverlader und Spediteure angewiesen sind, durch die ihnen die Kenntnis von Konjunkturschwankungen und Handelsverschiebungen zu einer Zeit vermittelt wird, wo es noch möglich ist, gemeinsame Abwehrmaßnahmen zu treffen. Diese Zusammenarbeit wirkt sich umso günstiger in der Frachtpolitik der Konferenzen aus, je eingehender, einwandfreier die Zusammenhänge der Wettbewerbsfaktoren klargelegt werden können und je stärker im internationalen Rat der Konferenz die Stellung der Reederei ist, die die Interessen ihres Hinterlandes zu schützen sucht. Aus diesem Grunde muß der deutschen und mit ihr auch der mitteleuropäischen Wirtschaft an der Stärkung ihrer eigenen Reedereien gelegen sein, weil ihr dadurch die beste Gewähr für ihre eigene Wettbewerbsfähigkeit gegeben ist, die sich ebensosehr in einer rücksichtsvollen Frachtpolitik, wie in einem einer hochstehenden Volkswirtschaft entsprechenden leistungsfähigen Liniennetz auszudrücken hat. Diese Stärkung an Ansehen und internationaler Geltung ist aber wiederum ganz abhängig von der rein mengenmäßigen Verkehrsbedeutung, zu der ihr ihre Verlader verhelfen können. Alle diese Gründe sprechen für die Organisation der Frachtakquisition, wie wir sie heute, hauptsächlich von Hamburger Reedereien ausgehend, im Binnenland vorfinden, und wie sie, ohne Ausschaltung der Spedition, in ihrer Spezialfunktion für Reederei und Export zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel der Zusammenarbeit geworden ist.

Preisausschreiben.

Auf Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiermit Geldpreise im Gesamtbetrage von)000 M. zur allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. **für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind,**

B. **für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.**

Für die einzelnen Bewerbungen werden Preise von 1500 M. bis zu 7500 M. verliehen.

Für den Wettbewerb gelten folgende Bedingungen:

1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftstellerischen Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit

   vom 1. April 1922 bis 31. März 1928

   fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein. Gesuche zur Begutachtung oder Erprobung von Erfindungen oder Verbesserungen sind nicht an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten.**
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber dem zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen in Druck- oder wenigstens in gut lesbarer Maschinenschrift eingesandt werden; sie müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. übersichtlich so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann. Bewerbungen, die Mängel in dieser Richtung aufweisen oder Zweifel zulassen, können vom Preisausschuß zurückgewiesen werden.
5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patentes durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber ist jedoch verpflichtet, die aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
7. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckstücken beigefügt sein, die zur Verfügung des Vereins bleiben.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführung ach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, die der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises sowie die Entscheidung darüber, an welche ewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen einesetzten Preisausschuß.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen **einzuschränken** und ohne ndererseits den Preisausschuß in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht ezeichnet:

1. Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Güterwagenumlaufs, betrachtet vom Standpunkt des Verkehrs-, Betriebs-, Bau und Werkstättendienstes.
2. Den rauhen Anforderungen des Bahnbetriebes gewachsene Meßeinrichtung für elektrische Lokomotiven, welche di der elektrischen Lokomotive aus dem Fahrdraht zugeführte Leistung in Abhängigkeit von der Zeit fortlaufend regi striert und auch die von der Lokomotive aufgenommene elektrische Arbeit zählt und den Zählerstand laufend regi striert oder in gewissen Zeitabschnitten selbsttätig aufschreibt.
3. Welche Wege können die Eisenbahnen einschlagen, um dem immer mehr fühlbaren Kraftwagenwettbewerb erfolg reich entgegenzutreten? Bedarf es im Eisenbahninteresse einer Rechtsfortbildung? (Auch Teillösungen sind be werbungsfähig.)
4. Verfahren und Vorrichtungen, welche die von den Rädern der Lokomotive auf die Schienen während der Fahrt ein wirkenden Kräfte feststellen und gegebenenfalls aufzeichnen.
5. Vorrichtung, die das Herannahen eines Zuges an unabgeschrankten Wegübergängen selbsttätig anzeigt.
6. Elektrische Bremse für elektrische Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven.
   Die Bremse soll bei allen betriebsmäßigen Fahrgeschwindigkeiten nicht nur das ganze Lokomotivgewicht, sonder auch einen Teil des Wagenzuges abbremsen können.
   Die erforderliche Einrichtung soll ein möglichst geringes Gewicht besitzen und derart beschaffen sein, daß ihr Instandhaltung leicht durchführbar und mit geringen Kosten verbunden ist.
   Die Bremse soll auch bei Stromloswerden der Fahrdrahtleitung mit Sicherheit arbeiten und eine Einrichtung be sitzen, die im Falle eines Versagens der elektrischen Bremse selbsttätig die Luftdruck- (Luftsauge-) Bremse i Tätigkeit treten läßt.
   Erwünscht wäre es auch, daß die Bremseinrichtung einen Rückgewinn elektrischer Energie ermöglicht.
7. Spindelbremse hoher Übersetzung mit möglichst gutem Wirkungsgrad.
8. Abschluß von Gleitlagern bei Fahrzeugen gegen Ölverlust und Verschmutzung.
9. Betriebssichere und wirtschaftliche mechanische Kraftübertragung bei Schienenmotorfahrzeugen (Verbrennungsmotor triebwagen, Diesellokomotiven usw.).

Die **Bewerbungen** müssen während des Zeitraumes

vom 1. Oktober 1927 bis 15. April 1928

postfrei an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin W 9, Köthene Straße 28/29, eingereicht werden.

Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 1929.

Berlin, im Juni 1926.

W. 9, Köthener Straße 28/29.

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verwaltungsrat der Reichsbahn-Gesellschaft.** Vom 6. bis 8. Juli 1926 hielt der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine laufende Tagung in Hamburg ab, die folgende Ergebnisse hatte. Durch die am 6. Juli von der Reichsregierung erfolgte Ernennung des Reichskanzler a. D. Dr. Luther zum Mitglied des Verwaltungsrates wurde der durch den Tod des Geh. Rats Arnhold freigewordene 18. Sitz wieder besetzt. Dr. Luther wurde in den Arbeitsausschuß des Verwaltungsrats gewählt.

Wegen der Frage der Bestätigung des neu gewählten Generaldirektors wurde der Präsident des Verwaltungsrats beauftragt, weitere Besprechungen mit dem Reichskanzler aufzunehmen.

Die Betriebseinnahmen der Reichsbahn sind in den letzten Monaten etwas günstiger, erreichen jedoch immer noch nicht die Zahlen des Voranschlags. Die Finanzierung der erforderlichen Ausgaben erscheint jedoch nach dem guten Erfolg der Vorzugsaktienausgabe zunächst gesichert.

Der Verwaltungsrat beschäftigte sich u. a. nochmals eingehend mit der Frage der Schaffung von Binnenumschlagstarifen, wobei mitgeteilt wurde, daß der Reichsverkehrsminister neue Verhandlungen angeregt hat, in die ungesäumt eingetreten werden soll.

Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ist in dem von der Hauptverwaltung vorgeschlagenen Umfang nächstens zu beginnen und durchzuführen. Der Bau des Umsteigebahnhofs bei Charlottenburg und das Ausbesserungswerk für die elektrischen Triebwagenzüge soll sofort in Angriff genommen werden. Die fürs erste erforderlichen Zahlungen werden aus vorhandenen Mitteln zur Verfügung gestellt. Die Durchführung der endgültigen Finanzierung wird einem besonderen Ausschuß übertragen. Durch weitere Verhandlungen mit Stromlieferwerken soll geklärt werden, ob zu wirtschaftlich guten Bedingungen ein Strombezug v außen gesichert werden kann.

Zur Fertigstellung von unvollendeten und stilliegenden Ne baustrecken will das Reich der Reichsbahn-Gesellschaft e Darlehn von rund 50 Mill. Mark zur Verfügung stellen. D Verwaltungsrat ermächtigt die Hauptverwaltung, ein solch Abkommen mit dem Reich abzuschließen.

Der Oberbau soll im Jahre 1927 in demselben Umfan wie im Jahre 1926 erneuert werden. Sofern aus Gründ der Verminderung der Arbeitslosigkeit Reichsmittel zur Ve fügung gestellt werden, soll noch in diesem Jahre in verstärkte Maße die Gleiserneuerung betrieben werden.

— **Die deutsch-holländische Seehafentarifierung.** Die Klag der holländischen Wirtschaft über die Auswirkung der deutsch Seehafentarifpolitik geben Veranlassung, die Vergünstigung näher zu betrachten, die die holländischen Häfen auf Grund d heutigen deutschen Eisenbahntarifpolitik genießen. Zusamm mit den auf Grund des Versailler Vertrages eingeführt „B“-Tarifen aus West- und Südwestdeutschland hat die Deutsc Reichsbahn seinerzeit nach den deutsch-holländischen Übergä gen die Ausnahmetarife 33 H für thüringische, böhmische u Nürnberger Waren, 34 H für rohen Hanf, 55 H für Wetzstei der Klasse E, 61 H für Feuertonwaren, Steingutwaren, Töpfe und Steinzeugwaren, Tonwaren gewährt. Späterhin wurden no die Ausnahmetarife 102 H für Zementsendungen von bestimmt westdeutschen Stationen, ferner der Ausnahmetarif 103 H f Güter aller Art, ausgenommen Kohle, von und nach den St tionen der Reichsbahndirektionen Elberfeld, Essen, Frankfu (Main), Trier und Köln, und der Ausnahmetarif 104 H für Ber kieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Sylvinit, Kalisalze, Kieser usw. von den entsprechenden deutschen Gewinnungsstätten na den holländischen Stationen eingeführt. Die Ermäßigungen d Tarife 33 H, 34 H, 55 H und 61 H entsprechen etwa den E mäßigungen, die dieselben Tarife nach den deutschen Seehäf vorsehen. Die Ermäßigung des Tarifs 102 H beträgt bei Au lieferung bestimmter Mindestmengen zwischen 17,5 und 25 gegenüber den regelrechten Frachten, beim Ausnahmetarif 103 beträgt sie 20 % für Güter der Klassen A—D, 10 % für Güter de

sen E und F sowie der deutschen Ausnahmetarife, beim Aus-
ıetarif 104 H beträgt sie 20% bei Auflieferung einer Mindest-
ге von 100 000 t innerhalb eines Jahres. Auf der hollän-
ien Strecke bestehen für die Ausnahmetarife 33 H, 34 H,
und 61 H besonders ermäßigte Schnittfrachtsätze, die mit
ɩung vom 1. Juli 1926 erneut herabgesetzt wurden. Die
r der Ausnahmetarife 102 H, 103 H und 104 H werden auf
holländischen Strecken zu dem ebenfalls sehr billigen
sit-Spezialtarif 6 der holländischen Bahnen (Emmerich-
erdam 80 Pf.) befördert.
eraus geht hervor, daß die holländischen Häfen nebst ihren
otzubringern, den westdeutschen Wasserstraßen und dem
n, ganz bedeutende Vergünstigungen genießen, die ihnen
allem im Wettbewerb mit Antwerpen zugute kommen. Be-
ers die Ermäßigung des Ausnahmetarifs 103 H für Güter
Art aus den wichtigsten westdeutschen Eisenbahndirek-
bezirken ist eine großzügige Maßnahme. Die Deutsche
hsbahn erleichert den holländischen Häfen den Wettbewerb
ntlich gegen die belgischen Häfen.

Brückeneinsturz. In der Nähe von Lichtenfels, unterhalb
Ortschaft Ebenfeld, ist am 9. d. M., abends, ein so starker
kenbruch niedergegangen, daß die Brücke des Kehlbaches
den Wassermassen weggerissen wurde. Die feste Masse
Kehlbachbrücke, Steine, Zement usw., wurden nun an die
nbahnbrücke unterhalb Ebenfelds angetrieben, und zwar
solcher Wucht, daß die Eisenbahnbrücke unterspült und die
ler weggerissen wurden. Die Schienen hingen in der Luft.
folge des Brückeneinsturzes hatten die aus Stuttgart und
chen in Berlin einlaufenden Züge am 10. d. M. erhebliche
spätungen. Im Laufe dieses Tages wurde jedoch der Ver-
· auf der Strecke Bamberg-Lichtenfels so umgeleitet, daß in
nächsten Tagen, bis zur Fertigstellung einer Notbrücke, nur
ngfügige Verspätungen von wenigen Minuten eintreten wer-
Und zwar fahren jetzt die aus München und Stuttgart kom-
den Eil- und D-Züge über Bayreuth, während die Güterzüge
· Erfurt umgeleitet werden.

Der Ferienverkehr auf den Berliner Bahnhöfen. Wie die
hsbahndirektion Berlin mitteilt, war am 2. Juli der Ver-
· gut, aber nicht so stark, wie im Vorjahre. Die Besetzung
Züge betrug 80 bis 90 %, vereinzelt 100 %; die Vorzüge
en dagegen nur mit 50 bis 60 % besetzt. Am 2. Juli wurden
Vorzüge gefahren und 12 Feriensonderzüge. Der Verkehr
ɩelte sich glatt ab, Störungen sind nicht vorgekommen. Alle
enden konnten mit bequemer Sitzgelegenheit befördert wer-
Nach Süddeutschland ist der stärkste Andrang, dann nach
Harz, nach dem Riesengebirge, an die Ostsee und schließ-
an die Nordsee mit dem schwächsten Verkehr. Am 3. Juli
o der Verkehr merklich gegen das Vorjahr zurück. Die Zug-
tzung ist wiederum 80 bis 90 %. Die Vorzüge haben auch
wieder eine Besetzung von 60 bis 70 %. Gegen Mittag ist
Verkehr auf allen Bahnhöfen jedoch lebhafter geworden.

Bahnhof Hamm. Der am Ostrande des Rheinisch-Westfäli-
n Industriegebiets gelegene Bahnhof Hamm stellt heute
l die umfangreichste Bahnhofsanlage Europas dar. Er be-
: eine Länge von 9,8 km und an der breitesten Stelle eine
wicklung von 470 m. Die Anlagen dienen als Umstellbahn-
dem Zu- und Ausgang vom Industriegebiet für den Güter-
ɩehr und zugleich als Einmündung von vier Strecken für den
sonenverkehr mit täglicher Abfertigung von 263 Personen-
en. Im Güterverkehr wurden im Mai täglich 5100 Wagen
efertigt. Die Länge der Hauptgleise beträgt 77 km, der
engleise 232 km. Auf den elektrisch betriebenen Stellwerken
1053 Hebel für Weichen, Fahrstraßen und Signale zu be-
ıen; mit den mechanischen Stellwerken sind 223 Drahtlei-
gen von 15 km Länge für Weichen und Signale verbunden.
ı Ablaufberg werden mit einem Mann 32 Sammelgleise mit
von Eisenbahnrat Wagner konstruierten Ablaufstellwerk
ient und mit dem halben Hilfspersonal die doppelte Leistung
en das frühere System durch die von Dr.-Ing. Fröhlich
struierte selbsttätige Gleisbremse erreicht.

- Reichsverband der Eisenbahnvereine e. V. Cassel. Aus
Jahresbericht 1925 ist folgendes hervorzuheben: Es ist ein
ftiger Aufschwung der Eisenbahnvereinssache festzustellen.
allen Bezirken lebt der Vereinsgedanke wieder auf. Auch
Bezirke im besetzt gewesenen Gebiete schreiten im Aufbau
wärts. Als besonders erfreuliche Tatsache ist der Zugang
Bezirksverbandes Dresden zu berichten. In 21 Direktions-
irken (einschließlich Eisenbahn-Zentralamt Berlin) waren
Vereine mit 295 957 Mitgliedern vorhanden. Die Vereins-
derzüge und Gruppenfahrten sind von der Hauptverwaltung
der zugelassen worden. Einen hohen Wert für die Vereins-
ne haben ferner die Vereinszeitschriften. Während der
Reichsverband selbst noch keine Zeitschrift wieder ins Leben
gerufen hat, werden in 11 Bezirken Zeitschriften halbmonatlich
herausgegeben. Was den Reichsverband selbst anbetrifft, so
hat er im Jahre 1925 durch den Tod des Vorsitzenden, Ab-
teilungsdirektors Dr. Grünberg, sowie des Wohlfahrtsreferenten
bei der Hauptverwaltung, Reichsbahndirektors Dr. Kroehling,
schwere Verluste erlitten. Seit dem 1. Februar 1926 ist Reichs-
bahndirektionspräsident Martin zum Vereinsvor-
sitzenden und damit zum Vorsitzenden des Reichsverbandes
gewählt. Der Verbandstag fand am 15. und 16. Mai in Leipzig
statt. U. a. wurde der Beschluß gefaßt, nach dem

1. alle Bezirksverbände ersucht werden, ähnliche Einrich-
tungen zu schaffen, wie sie der Eisenbahnverein Altona durch
das Fürsorgeamt geschaffen hat,

2. bei dem Vorstande des Reichsverbandes eine Fürsorge-
zentrale einzurichten.

Inzwischen sind außer in Altona auch in einigen anderen Be-
zirken bereits Fürsorgeämter gegründet. Unter den sonstigen
Wohlfahrtseinrichtungen ist die Stiftung „Eisenbahnknabenhort",
ferner die „Sterbegeldversicherung" usw. zu erwähnen. Im
Verbandsbereich sind 12 Erholungsheime und 8 Kindererholungs-
heime vorhanden. Eine Reihe von Eisenbahnvereinen haben
Turn- und Sportabteilungen gebildet. Zur Förderung der Sport-
bewegung unter den Reichsbahnbediensteten hat die Haupt-
verwaltung dem Reichsverband 10 000 ℳ zur Verfügung gestellt.

— Das Gebäude des Münchener Verkehrsministeriums vollendet. Das Dienstgebäude des Verkehrsministeriums an der
Arnulfstraße in München, das von dem vor einigen Jahren ver-
storbenen Architekten Karl Hocheder entworfen und zum
größten Teil auch ausgeführt wurde, ist nunmehr durch die Er-
richtung des noch fehlenden Bautraktes vollendet worden, der
die beiden Pavillons auf der Bahnseite verbindet. Der Bau
wurde nach dem Plan Hocheders ausgeführt, neu hinzugefügt
wurde lediglich eine Balustradenterrasse nach der Straßenseite,
die den monumentalen Eindruck des ganzen sehr erhöht. Die
Bauleitung lag in den Händen des Sohnes des Verstorbenen,
Bauamtmann Hocheder. Im Treppenhaus des Neubaues wurde
ein Denkmal für Karl Hocheder von Bildhauer Lilien errichtet.

— Die Freie Vereinigung Kriegsteilnehmer 1914/18 der Deutschen Reichsbahn hatte für den 19. und 20. Juni ihre Mitglieder
zur dritten Wiedersehensfeier nach Görlitz eingeladen. Die
Tagung war von 180 Vertretern aus etwa 44 Bezirken besucht
und verlief auf das Beste.

— Die Deutsche Gesellschaft für Metallkunde hielt vom 27.
bis 29. Juni in Stuttgart ihre 7. Hauptversammlung ab, bei der
eine Reihe von Vorträgen über wichtige Fragen aus dem Ge-
biete des Schmelz- und Gießereiwesens gehalten wurden.

— Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Ge-
sellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Mestwerdt,
Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Sebaldsbrück,
als Mitglied zur Reichsbahndirektion Hannover und Moeller,
Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks 1 Darmstadt,
als Mitglied zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), — die
Reichsbahnräte Gustav Wagner, Vorstand der Eisenbahn-
Bauabteilung Trier, zum Eisenbahnbetriebsamt 1 Breslau, Re-
gula, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungs-
werk Osnabrück, zur Reichsbahndirektion Elberfeld, Nolte,
Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks 1 Breslau, als
Mitglied zur Reichsbahndirektion Münster (W.), Ammer-
mann, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks 1 Pa-
derborn, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk 2
Darmstadt, Friedmann, Leiter einer Abteilung beim Eisen-
bahn-Ausbesserungswerk Wittenberge, als Werkdirektor zum
Eisenbahn-Ausbesserungswerk Osnabrück, Hermann Schmidt,
Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Osnabrück,
als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk 1 Pader-
born, Kott, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts Betz-
dorf als Mitglied zur Reichsbahndirektion Cassel, Gellhorn,
Mitglied der Reichsbahndirektion Cassel, als Mitglied zur Reichs-
bahndirektion Altona, Melcher, Leiter einer Abteilung beim
Eisenbahn-Ausbesserungswerk Oels, zur Reichsbahndirektion
Breslau, Linder, bisher Abnahmebeamter in Altena (Westf.),
nach Oppeln als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Aus-
besserungswerk, Wibel, Referent der Reichsbahndirektion
Ludwigshafen (Rhein), als Referent zur Reichsbahndirektion
Nürnberg, und Roßbach, Referent der Reichsbahndirektion
Nürnberg, als Referent zur Reichsbahndirektion Ludwigshafen
(Rhein), — sowie die Reichsbahnbaumeister Nieder-
straßer, bisher bei der Reichsbahndirektion Breslau, nach
Oels als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungs-
werk, und Helberg, bisher bei der Reichsbahndirektion Karls-
ruhe, nach Sebaldsbrück als Leiter einer Abteilung beim Eisen-
bahn-Ausbesserungswerk.

Übertragen ist: dem Reichsbahnrat Dieckmann, bisher beurlaubt, die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts Limburg (Lahn), und dem Reichsbahnrat Robert Wagner, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks 2 Darmstadt, die Stellung als Werkdirektor beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk 1 daselbst.

In den Ruhestand sind getreten: Reichsbahnoberrat Otto Wolff, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin, und der Reichsbahnrat Jakob Jordan, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Worms.

Gestorben sind: Reichsbahnoberrat Schwabe bei der Hauptverwaltung in Berlin, Reichsbahnrat Küttner, Vorstand der Bezirksinspektion 1 Oldenburg, und Reichsbahnamtmann Kniepändl bei der Betriebsinspektion Weiden (Opf.).

Österreich.

— Die neuen österreichischen Tarife. Die Aufhebung der Verbandstarife zwischen Österreich einerseits und Deutschland, der Tschechoslowakei und Ungarn andererseits hat in den betreffenden Verbindungen außer der allgemeinen Erhöhung der österreichischen Frachten noch den Verlust der besonderen Begünstigung zur Folge gehabt, welche die Verbandstarife gewährten (günstigere Umrechnungskurse, Kürzungen der Abfertigungsgebühren, reglementarische Erleichterungen usw.).

Auf Anregung der tschechoslowakischen Industrien wurden zunächst an Stelle des tschechoslowakisch-österreichischen Verbandstarifes vorläufige Maßnahmen eingeführt, denen bald ähnliche für den Verkehr mit Deutschland und Ungarn folgten. Die Provisorien, die am 1. Juli in Kraft treten, bestehen darin, daß der tschechoslowakische bzw. ungarische Schnitt des früheren Verbandstarifes weiter angewendet wird, daß ferner die Frachtsätze, wie sie sich auf Grund des deutschen Lokaltarifes ergeben, um einige Pfennige gekürzt werden und statt des österreichischen Schnittes der Frachtsatz auf Grund der neuen österreichischen Binnentarife um 2 % vermindert angewendet wird. Im deutsch-österreichischen und österreichisch-ungarischen Verband gilt diese Begünstigung nur insoweit, als im früheren Verbandstarif in der betreffenden Verbindung Frachten vorgesehen waren.

Übrigens dürfte das Provisorium, das in seiner knappen Form manche Frage ungelöst läßt, nur von kurzer Dauer sein, da zumindest der tschechoslowakisch-österreichische Verbandstarif Anfang August in Kraft treten soll. Die provisorischen Verlautbarungen gelten bis auf Widerruf, längstens bis 31. Juli 1926.

Im Lokalverkehr der österreichischen Bahnen untereinander hat sich insofern eine kleine Verschiebung ergeben, als die Stubaitalbahn nunmehr ab 9. Juli 1926 ebenfalls dem neuen Gütertarif Teil I Abteilung B beigetreten ist, so daß jetzt nur mehr die Eisenbahn Wien-Aspang an den früheren Tarifen festhält. Da sich durch die niedrigeren Sätze des alten Tarifes in der Relation Wien-Wiener Neustadt, die von der Eisenbahn Wien-Aspang wie von den Österreichischen Bundesbahnen auf parallelen Strecken bedient wird, eine Ablenkung der Transporte auf die Linie der Eisenbahn Wien-Aspang ergeben müßte, haben die Österreichischen Bundesbahnen in dieser Verbindung ebenfalls die alten Frachten, soweit sie niedriger sind, übernommen.

Dr. Loew.

— Die Donau-Save-Adria-Bahn veröffentlicht ihren Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß für 1925. Der Bericht führt unter anderm aus: Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Gebarungsüberschuß von 14 777 Goldfranken (gegenüber einem Gebarungsüberschuß von 11 089 Goldfranken im Vorjahre). Die Erträgnisse des Effektenbesitzes beziffern sich mit 64 515 Goldfranken gegen 40 101 im Vorjahre. Die Erträgnisse des Immobiliarbesitzes belaufen sich auf 25 299 Goldfranken gegen 11 544 im Vorjahre. Das Erträgnis des Südbahnhotels Semmering beträgt unter Berücksichtigung der vorgenommenen Wertabschreibungen 17 918 Goldfranken gegen 32 150 im Vorjahre. Die Jahresrechnung enthält einen Agiogewinn von 31 307 Goldfranken gegen 28 314 im Vorjahre. Unter den Ausgaben befinden sich zunächst die Wertabschreibungen in der gleichen Höhe wie im Vorjahre, nämlich mit 56 586 Goldfranken. Sie erstrecken sich auf den gesellschaftlichen Immobiliarbesitz mit Inventar, ausgenommen das Südbahnhotel Semmering, dessen Wertabschreibungen bereits im Erträgniskonto des Hotels berücksichtigt erscheinen. Die Obligationentilgung wurde in dem tilgungsplanmäßig für das Jahr 1925 vorgesehenen Ausmaß vollzogen, indem 35 697 Stück im Laufe des Berichtsjahres zurückgekauft und vernichtet worden sind. Hierdurch erhöht sich die Anzahl der seit Inkrafttreten des Südbahnabkommens getilgten Obligationen auf 103 025 Stück. Eine endgültige Abrechnung über die Gebarung des Obligationenfonds für die Zeit seit Wirksamkeit des Abkommens, das ist für die Jahre 1923, 1924 und 1925, ist noch nicht möglich gewesen.

— Österreichs Außenhandel im März. Österreichs Außenha hat im März in beiden Richtungen eine merkliche Belebun fahren. Ein- und Ausfuhr waren weit größer als der D schnitt der beiden ersten Jahresmonate. Da sich die Aus in stärkerem Maße erhöhte als die Einfuhr, ist das Bilanzp vum im Monat März um ein weniges weiter gesunken. Es trug 84 Millionen Schilling gegen 87 im Februar und 11 Januar. Im Vergleich zum März 1925 hält sich die Ein ungefähr auf gleicher Höhe, während die Ausfuhr um unge 17 % zurückblieb. Vergleicht man aber die Ergebnisse des zen ersten Jahresviertels 1926 mit jenen der gleichen Vorja zeit, so zeigt sich, daß die Einfuhr ungefähr im gleichen W gestiegen, wie die Ausfuhr zurückgegangen ist; dadurch s sich auch das Bilanzergebnis des ersten Vierteljahrs 1926 87 Millionen Schilling gegen 177 im Vorjahr.

Ungarn.

— Die neuen ungarischen Tarife. Mit Wirksamkeit vom 1. 1926 sind in Ungarn neue Gütertarife in Kraft getreten, in d die Umstellung der Frachten und Nebengebühren auf die Pe währung durchgeführt ist. 1 Pengö = 100 Filler = 12 500 garische Kronen alter Währung.

Der neue Gütertarif, Teil I, Abteilung B, ist außer di Umstellung im übrigen ein nahezu unveränderter Abdruck früheren Tarifes. In den Lokaltarifen wurde mit Rücksicht den Wettbewerb des Straßenfuhrwerkes für die Entfernu bis 100 km eine Kürzung der Frachtsätze durchgeführt, die zu 40 % geht. Besondere Frachtentafeln bestehen für den kehr der Hauptstrecken (Tafel A), für die Lokalbahnen (fel B) und schließlich wurden für den Übergangsverkehr schen Haupt- und Lokalbahnen sowie zwischen den Lo bahnen untereinander eigene Lokalbahnfrachtsätze gescha (Tafel C), die um einen Teil der Manipulationsgebühr geki sind.

Um eine Verwechslung der Tafeln im Gebrauch zu ver dern, wurden sie in verschiedenen Farben gehalten, und z Tafel A in Rot, Tafel B in Weiß und Tafel C in Grün, so sich ganz originell die ungarischen Landesfarben ergeben.

Niederlande.

— Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1925. Nach das Jahr 1924 eine leichte Erholung gebracht hatte, hat 1 wieder eine rückläufige Bewegung eingesetzt. Die Gesamt nahmen der vereinigten Gesellschaften, Staatseisenbahnbetri gesellschaft (SS.) und Holländische Eisenbahn-Gesellsc (HSM.) betrugen 1925 nur 162 667 929 fl. gegen 166 933 077 Jahre 1924. Das bedeutet einen Rückgang von 4 265 148 fl. o 2.56 %, während 1924 die Zunahme gegenüber 1923 n 4 795 330 fl. oder 2.96 % betragen hatte. Die Einnahmen dem Personen-, Gepäck- und Hundeverkehr sanken 83 019 822 fl. auf 81 272 035 fl., also um 1 747 786 fl. oder 2.11 dieser Rückgang ist allerdings geringer als im Jahre 1924, er 2 038 754 fl. oder 2.39 % betragen hatte. Die Entschädig für den Postverkehr ist ab 1. Januar 1925 neu geregelt word und so betrugen die Einnahmen hier 4 800 000 fl. gegen 1 116 882 fl., doch muß die Mehrvergütung im wesentlichen Abschreibungen benutzt werden. Der Güterverkehr, der 1 eine erhebliche Zunahme: 6 374 225 fl. oder 8.74 % gebra hatte, ergab 1925 wieder einen wesentlichen Rückgang, und zw sanken die Einnahmen von 79 325 303 fl. um 6 167 363 fl. o 7.77 % auf 73 157 939 fl.; sie sind also auch jetzt noch gerin als die Einnahmen aus dem Personenverkehr. Die Betriebsa gaben gingen auch 1925 weiter zurück, und zwar sanken von 130 380 798 fl. auf 12 154 605 fl., also um 9 226 133 fl. o 7.08 %. In den Jahren 1924 und 1923 hatte der Rückgang 13. und 12.60 % betragen. Dabei ist für die Zahlen des Jah 1925 noch zu beachten, daß der wirkliche Rückgang der triebskosten noch geringer ist als 7.08 %, da bis 1924 einschli lich zu den Betriebsausgaben auch die Abschreibungen auf Betriebseinrichtungen gerechnet wurden, die von 1925 ab sonders berechnet werden. Die Summe, um die die Betrie ausgaben demgemäß für 1924 ermäßigt werden und um die mit der Rückgang der Betriebsausgaben für 1925 geringer wi beträgt 1 573 537 fl. Der wirkliche Rückgang beträgt 1925 mit nur 7 652 196 fl.; er ist im wesentlichen auf die weitere V minderung des Personals und den Rückgang der Kohlenpre zurückzuführen. Die Gesamtzahl des Personals ging von 42 3 auf 40 516 zurück; die Ausgaben betrugen 77 % (1924: 73 % der Betriebskosten.

Einschließlich der verschiedenen Einnahmen, betrug d Überschuß 42 613 318 fl. gegen 38 587 779 fl. im Jahre 1924. D von gehen ab an Pacht 6 574 196 fl (6 870 892), an Zins 22 509 889 fl. (24 327 132), an Abschreibungen 10 605 997 (3 841 986), an verschiedenen Ausgaben 211 479 fl. (1 518 03

für die Reserve 682 017 fl. (1924: nichts), so daß ein Ge- verbleibt von 2 029 736 fl., wie in den letzten vier Jahren. r Gewinn wird nach dem Verhältnis des Inhaberaktien- als der beiden Gesellschaften verteilt; die Dividende be- demgemäß wieder 5 %. Ein Zuschuß des Staates ist so wie 1924 nicht erforderlich.

ue Bahnlinien kamen 1925 nicht hinzu, doch sei erwähnt, lie holländische Teilstrecke der Almelo-Salzbergener Bahn . Juli, die Strecke Haarlem-Zandvoort der Haarlem-Zand- er Eisenbahn am 1. Januar 1926 in das Eigentum der HSM. zingen, und das SS. am 29. Dezember Eigentümerin der Boxtel-Grenze bei Goch der Nordbrabant-Deutschen Eisen- wurde.

Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft (Li- Zutfen-Winterswijk von der Holländ. Eis.-Ges. und Winters- Grenze Bocholt und Grenze Borken von der Deutschen nsbahn betrieben), verteilt für 1925 eine Dividende von 15,3 : 15,2) %. Obwohl bereits das Gesetz vom 21. November die Verstaatlichung der Strecken zum 1. Januar 1926 aus- h, ist ein Übereinkommen über die Höhe des Ankaufs- es noch nicht zustande gekommen. Das Angebot der Re- ng von 3½ Mill. hat die Generalversammlung am 9. De- er 1925 verworfen. Die Bahn wurde jedoch zum 1. Januar der Regierung gegen eine Verzinsung von 5 % zur Ver- ng gestellt.

Übrige europäische Länder.

Von der norwegischen Nordlandsbahn. Bei der im Bau be- chen norwegischen Nordlandsbahn ist kürzlich der Vor- g gemacht worden, zur Ersparung eines Hochgebirgsüber- s über das Saltenfjeld einen Tunnel zu bauen. Dieser e eine Länge von 39 km erhalten. Vergleichsweise sei er- t, daß der längste Tunnel Norwegens, der Gravehalstunnel ler im Bau befindlichen Südlandsbahn, eine Länge von m aufweist. Durch den Tunnel durch das Saltenfjeld würde eine Steigerung von etwa 750 m vermeiden und eine Ver- ung der Linie um 27 km erzielen. Der Tunnel soll in der- n Zeit wie die Linie über das Hochgebirge gebaut werden. veranschlagt die Bauzeit auf etwa 10 Jahre. Wenn auch nlage sich teurer als der Bau der Linie über das Gebirge so werden diese Kosten jedoch durch die viel geringeren ebskosten wettgemacht. Die Unterhaltungskosten stellen bei den norwegischen Eisenbahnen, von denen die meisten gebirge überschreiten, stets besonders hoch. Die Nord- bahn wird im übrigen eine der bedeutendsten Stammbahnen und es ist daher von großer Wichtigkeit, daß ihre nführung günstig gehalten wird. Auf diese Weise kann eine hohe Geschwindigkeit erreichen, die bei den außer- tlich großen Entfernungen, die in Norwegen zurückzu- sind, sehr wertvoll erscheint.

Neuer Gütertarif zwischen den einzelnen schwedischen bahnen. Die schwedische Staatsbahn hat einen neuen Tarif e durchgehende Güterbeförderung zwischen verschiedenen dischen Eisenbahnverwaltungen ausgearbeitet. Die Fracht- sollen die gleichen wie für die schwedische Staatsbahn doch wird beim Übergang von einer Verwaltung auf eine e ein Zuschlag zugebilligt, der für Frachtgut für je 100 kg t:

12 Öre für die Frachtklassen 1—3 A,
10 Öre für die Frachtklassen 4—9 und 5 A—9 A,
8 Öre für die Frachtklassen 10—14,

n der Frachtklassen vgl. den Aufsatz „Schwedische Tarif- n auf Seite 476 d. Ztg.). Für Eilgut wird eine Übergangs- r bis zu höchstens 24 Öre zugebilligt. Wirtschaftlich chen Eisenbahnen soll mit Genehmigung des Königs das zugestanden werden, besondere Zuschläge, sogen. Bahn- en, die den besonderen Verhältnissen der betreffenden bahn angepaßt sind, zu erheben. Besondere Gebühren n bei Umladung von Wagenladungen beim Übergang en Eisenbahnen verschiedener Spurweiten wie auch für ührung von Gütern zwischen verschiedenen Bahnhöfen ben Ortes festgesetzt werden. Eine erhebliche Herab- g der Frachtsätze für kleinere Sendungen ist in Aussicht men.

Ein- und Ausfuhrstatistik Libaus für die Jahre 1924 und Die Gesamtausfuhr belief sich im Jahre 1924 auf 135 Mill. ramm Waren, während sie sich im Jahre 1925 auf 87 Mill. m 35 % verringerte. Unter diesen 87 Mill. Kilogramm be- sich etwa 21 Mill. Kilogramm Durchgangswaren, davon l. aus Litauen und 2 Mill. aus Rußland.

Gesamteinfuhr betrug im Jahre 1925 179 Mill. Kilogramm 207 Mill. i. J. 1924. Durchgangswaren sind hieran mit ill. Kilogramm beteiligt, wovon 41 Mill. auf Litauen entfallen. Das Sinken der Einfuhrzahl ist im großen Maße der geringeren Kohleneinfuhr zuzuschreiben, die dadurch bedingt wurde, daß Kohle für Litauen neuerdings meist über Memel eingeführt wird. Eine Verminderung des einheimischen Bedarfs liegt dagegen nicht vor.

Libau leidet zur Zeit hauptsächlich unter den ungenügenden Eisenbahnverhältnissen. Es besitzt keine direkte Verbindung mit Rußland; es ist zwar eine neue Bahn russischer Spurweite von Mitau nach Libau im Bau, welche jedoch erst nach ein bis zwei Jahren fertiggestellt sein wird. Von ungleich größerer Bedeutung für Libau ist dagegen die Libau-Romnyer Bahn, auf der vor dem Kriege über 90 % aller durch Libau gehenden Waren befördert wurden. Diese Bahn führt über Wilna und ist im strittigen litauisch-polnischen Gebiet unterbrochen.

Der größte Vorzug des Libauer Hafens liegt eines Teiles in den guten Hafeneinrichtungen, der unverhältnismäßig schnellen Abfertigung der Dampfer beim Löschen und Laden und vor allem in der völligen Eisfreiheit, welche das Ein- und Auslaufen jeglicher Art Schiffe jeder Zeit gewährleistet.

— **Das ständige Steigen des Passivums des russischen Außenhandels.** Die zunehmende russische Einfuhr ist von einer ständig steigenden Ausfuhr begleitet, so daß das Passivum der Außenhandelsbilanz unverändert ungünstig ist. Nach der Statistik des Sowjetkommissariates für Handel betrug die Einfuhr und Ausfuhr in Millionen Rubeln:

	Erstes Halbjahr		
	1923/24	1924/25	1925/26
Ausfuhr	267	227,8	308,2
Einfuhr	149	233,1	366,0
im Ganzen	416	460,9	674,2
Bilanz	+ 117	— 5,3	— 57,8

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß die russische Einfuhr im Jahre 1923/24 36 %, im Jahre 1924/25 bereits 51 % und im Jahre 1925/26 54 % des Gesamthandels betrug.

— **Fahrpreiserhöhung auf den tschechoslowakischen Bahnen.** Die bereits in Nr. 18 d. Ztg. auf Seite 488 mitgeteilte Erhöhung der Fahrpreise sowie der Gebühren für Reisegepäck wird am 1. August in Kraft treten. Dagegen werden die Expreßgutsätze um 33 % derart ermäßigt, daß sie das Doppelte — und nicht wie bisher das Dreifache — der Gepäckfrachtsätze betragen werden. Die bisherige erste Zone für Schnellzugszuschläge bis 100 km wird in zwei Zonen geteilt und zwar von 1 bis 30 km und von 31 bis 100 km. Die normalen und ermäßigten Fahrpreise werden derart aufgerundet, daß der sich ergebende Fahrpreis durch 20 Heller, die Preise für Arbeiterrückfahrkarten, für Hundekarten, Gepäckgebühr, Expreßgut und Zeitungsballen nach Aufrundung durch 10 teilbar sein müssen. Soweit auf Lokalbahnen eine höhere Gebühr besteht, als sich durch diese Erhöhung ergibt, bleibt die höhere aufrecht. Die Mindestgebühren für Jahres- und Halbjahreskarten werden aufgehoben und durch höhere ersetzt.

— **Aufhebung der tschechoslowakischen Kohlen-Ausfuhrsteuer.** Das Gesetz über die Aufhebung der Kohlen-Ausfuhrsteuer (siehe Nr. 25, S. 978 d. Ztg.) ist am 1. Juli in Kraft getreten.

— **Eröffnung der Furka-Oberalpbahn.** Am 3. Juli wurde die Strecke Gletsch-Disentis der Furka-Oberalpbahn dem Verkehr übergeben. Dadurch wurde eine neue Ost-West-Verbindung in der Schweiz geschaffen und eine direkte Eisenbahnlinie zwischen den Kantonen Wallis und Graubünden auf dem Wege Brig-Andermatt-Disentis-Chur hergestellt.

Der Weltkrieg mit seinen wirtschaftlichen Rückschlägen hatte die Durchführung der Pläne, die auf den Ausbau dieser vor allem für den Fremdenverkehr wichtigen Strecke hinzielten, zunächst verhindert. Dem tatkräftigen Vorgehen und dem zielbewußten Zusammenschluß der an diesem Unternehmen beteiligten Kantone und Eisenbahnunternehmungen, vor allem der rätischen und der im Westen sich anschließenden Eisenbahnen, ist es zu verdanken, daß trotz dieser Rückschläge im Jahre 1924 diese Ideen wieder aufgegriffen und nunmehr verwirklicht wurden. Vor allem Graubünden, dessen Eisenbahnnetz sich in Disentis in einer Art Sackgasse befand, wird von der neuen Bahn Gewinn haben. Sie führt durch eine der schönsten Gegenden der Schweiz, das Rhonetal und den Gotthard.

Die Furka-Oberalpbahn (Brig-Disentis) hat eine Länge von 92 km, wovon mehr als ein Drittel Zahnradstrecke. Sie wird mit Dampf betrieben. Ein durchgehender Verkehr besteht nur während der Sommermonate.

— **Geschäftsbericht und Rechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1925.** Der Geschäftsbericht und die Rechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1925 wurden nunmehr durch die Generaldirektion an den schweizerischen Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung eingereicht.

Wie dem Berichte zu entnehmen ist, hatten die Transporteinnahmen des Jahres 1924 381 191 782 Fr. betragen und waren für 1925 mit 371 000 000 Fr. veranschlagt. Sie erreichten jedoch nur den Betrag von 361 904 621 Fr. Gegenüber dem Vorjahre ist sohin ein erheblicher Rückgang dieser Einnahmen eingetreten und die dem Voranschlag für 1925 zugrunde gelegten Erwartungen haben sich nicht erfüllt. Die Verminderung im Vergleich mit den Einnahmen für 1924 beträgt 19 287 161 und gegenüber dem Voranschlag 9 095 378 Fr. Der Einnahmeausfall ist allein der Verminderung im Güter- und Tierverkehr zuzuschreiben, die Einnahmen aus dem Personen- (gute Fremdensaison), Gepäck- und Postverkehr haben sich sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch gegenüber dem Voranschlag gehoben. Im Personenverkehr betrug die Mehreinnahme 7 113 739 Fr. gegenüber 1924 und 9 564 246 Fr. gegenüber dem Voranschlag. Die Gesamtbetriebseinnahmen betrugen 385 942 258 Fr. und damit gegen 1924 um 18 568 043 Fr. und gegen den Voranschlag 8 893 492 Fr. weniger. Die Betriebsausgaben betrugen einschließlich der Kosten zu Lasten der Spezialfonds 276 071 357 und damit gegen 1924 4 039 868 Fr. mehr und gegen den Voranschlag 1925 8803 Fr. weniger. Zu der Vermehrung der Betriebsausgaben gegen 1924 bemerkt der Bericht, daß dies den erhöhten Kosten für die Gleiserneuerung und der Abschreibung des Rollmaterials zuzuschreiben sei, die der Gewinn- und Verlustrechnung durch Entnahmen aus dem Erneuerungsfond wieder gutgeschrieben würden. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt rund 109 Millionen Franken gegen 132 Millionen der Rechnung 1924 und gegen 118 Millionen des Voranschlages, sohin gegen die Rechnung 1924 rund 23 und gegen den Voranschlag rund 9 Millionen weniger.

In der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt der Nettoüberschuß 1 484 941 Fr., der bestimmungsgemäß als „Abschreibung vom Konto: Zu tilgende Verwendungen“ zur Tilgung des Kriegsdefizits verwendet wird. Die Rechnung des Jahres 1924 hatte hier mit einem Einnahmeüberschuß von rund 15 Millionen Fr. abgeschlossen und im Voranschlag für 1925 war ein solcher mit rund 7 Millionen Fr. vorgesehen gewesen, so daß die Verschlechterung gegen 1924 rund 13 Millionen und gegen den Voranschlag rund 5 Millionen Franken beträgt.

Recht schwer ist die Rechnung durch den Schuldendienst belastet; die Verzinsung der festen Anleihen (einschließlich der Elektrisierungsanleihen) erfordert rund 106 Millionen Franken. Die Betriebszahl betrug: 1923: 70,78; 1924: 67,25; 1925: 71,53. Aus den in dem Berichte enthaltenen Ausführungen sei erwähnt, daß im Berichtsjahre weitere 284 km dem elektrischen Betrieb zugeführt wurden.

Ein besonderer Absatz ist auch der „Sektion Publizität“ gewidmet, d. h. der Frage der Fremdenverkehrswerbung und -förderung, die ja in der Schweiz als einem ausgesprochenen Fremdenverkehrsland von besonderer Wichtigkeit ist. Es ist darauf hingewiesen, daß nun sämtliche ausländische Agenturen mit Billetverkauf ausgerüstet sind. Zugleich wird bedauert, daß die ständige Verschlechterung der französischen Valuta viele Franzosen von der Schweiz fernhält. In dem Berichte ist auch darauf hingewiesen, daß bei der ungünstigen Entwickelung der Betriebseinnahmen der Verwaltungsrat außerstande war, einem Tarifabbau näherzutreten, und daß er bis auf weiteres verschoben werden mußte.

Zum Schluß wird der Anschauung Ausdruck verliehen, daß „die Finanzlage der Bundesbahnen es erfordert, daß auch in Zukunft ein weitgehendes Maßhalten in den Betriebsausgaben und in der Bewilligung neuer Baukredite und Tarifermäßigungen beobachtet werde.“

— Begünstigungen für Reisen nach dem Oberetsch. Bis 31. Oktober d. J. gewähren die italienischen Staatsbahnen für Einzelreisen nach Stationen der Strecke Brenner-Triest und Abzweigungen, auf Rückfahrkarten eine Fahrpreisermäßigung von 50 %. Für Familienreisen von mehr als drei Personen wird außerdem dem vierten und folgenden Familienmitglied eine Ermäßigung von 70 % zugestanden.

Die fünfzehntägige Gültigkeitsdauer dieser Rückfahrkarten kann gegen Entrichtung eines Zuschlages von 10 % auf weitere 15 Tage verlängert werden.

Die Stationen händigen den Reisenden unentgeltlich einen Ausweis ein, der ihnen besondere Begünstigungen in den Kurhotels und auf Klein-, Seil- und Schwebebahnen sichert.

— Ein Tunnel durch den Mont Blanc. Über die von Italien ausgehende Absicht, das Stilfser-Joch zu untertunneln und so die Verbindung zwischen Italien und Nordeuropa zu verbessern, ist in dieser Zeitung schon berichtet worden (s. Nr. 23, S. 655), und auch die Absicht, eine Schweizerische Ostalpenbahn durch Herstellung einer Schmalspurbahn über den St. Bernhardin-Paß zu schaffen, ist schon erwähnt worden (s. Nr. 15, S. 408). Außer diesen beiden Verbindungen wird noch ein dritter Durchstich der Alpen, und zwar unter Durchtunnelung des Mont Bla[nc an]geregt. Die neue Eisenbahn müßte Aosta, im Tal der [Dora] Baltea, mit Pré-St.-Didie verbinden; der Tunnel würde 14,5 km lang, also etwa 5 km kürzer als der Simplon-T[unnel] werden. Namentlich in Italien bringt man diesem Plan leb[haften] Anteil entgegen; die Stadt Turin zeigte sich erst zurückha[ltend], weil sie fürchtete, Mailand werde durch die neue Verbi[ndung] ein Übergewicht gewinnen, hat aber diese Stellung neue[rdings] aufgegeben. Auch in Frankreich hat man sich mit dem [Plan] beschäftigt und sogar die gesetzgebenden Körperschaften [haben sich] befaßt. Geologische Gutachten sprechen sich dahin aus, [daß] bei der Durchtunnelung des Mont Blanc, der aus Granit b[esteht,] keine besonderen Schwierigkeiten zu befürchten sind.

Nach Norden stehen Italien zur Verbindung über die [öster]reichische und Schweizer Grenze fünf Übergänge zur Verf[ügung]. Über die italienisch-französische Grenze, die 300 km lan[g ist,] führen nur zwei Eisenbahnen, diejenige durch den Mont [Cenis] und die Küstenbahn Mentone-Ventimiglia. Diese Eisenb[ahnen] sind 50 Jahre alt und entsprechen nicht mehr heutigen [Ver]kehrsbedürfnissen, insbesondere bei der Entwicklung, [die] neuerdings der Hafen von Genua genommen hat und di[e man] zu fördern wünscht. Die neue Verbindung, die den [Weg] zwischen italienischen und französischen Verkehrsmittelpu[nkten] um 165 bis 213 km, die Fahrzeit also um drei bis vier St[unden] verkürzen könnte, würde im Gegensatz zu den beiden ein[gangs] genannten Eisenbahnen, die nach Norden zeigen, mehr [dem] Verkehr mit Frankreich und Westeuropa dienen. Sie [würde] auch die geplanten Züge Bordeaux-Odessa und Züge von [und] nach Osteuropa aufnehmen können; namentlich würde auc[h der] Verkehr zwischen Paris und Rom gefördert werden, er bra[uchte] sich nicht mehr durch ein drittes Land zu bewegen. Die[Zahl der] Millionen Touristen, die alljährlich Chamonix besuchen, w[ürden] veranlaßt werden, die neue Bahn zu benutzen, die also s[owohl] den Weltverkehr zu fördern als auch zur Hebung des [Fremden]verkehrs in der von ihr erschlossenen Gegend zu dienen [hätte]. Die Aufbringung der Mittel zum Bau wird allerdings [erheb]liche Schwierigkeiten haben und wohl Anlaß geben, die [Aus]führung des Plans, dem erhebliche Bedeutung nich[t ab]gesprochen werden kann, noch auf geraume Zeit hin[auszu]schieben.

— Die Umstellung der belgischen Staatsbahnen. Der G[esetz]entwurf hat folgenden Inhalt: Die neu zu gründende Be[triebs]gesellschaft erhält den Namen Nationale Belgische Eisen[bahn-]Gesellschaft. (Société Nationale des chemins de fer belge[s — Na]tionale Maatschappy der Belgische Spoorwegen) und tri[tt am] 1. September ins Leben. Die Gesellschaft gibt zwei Milli[arden] belgische Papier-Franken-Anteile heraus, die zur Ablösu[ng von] 1,8 Milliarden Schatzscheine dienen, welche am 1. Dezem[ber d.] J. verfallen. Außer Anspruch auf eine feste Verzinsung [erhal]ten die Anteile von dem etwaigen Reingewinn eine wech[selnde] Dividende. Das Eisenbahnnetz, das einen Wert von 10—12 [Milli]arden belgische Papierfranken hat, dient als Bürgscha[ft für] die Anteile. An der Spitze der Betriebsgesellschaft ste[ht ein] Verwaltungsrat, dessen Vorsitzender der Eisenbahnminist[er ist.] Weiter sind im Verwaltungsrat vertreten der Staat, das [Parla]ment, Handel, Arbeit, Landwirtschaft, das Personal usw. [Die] Hälfte der ersten Serie der Anteile behält der Staat, a[uf die] andere Hälfte haben in erster Linie die Besitzer der S[taats]anleihen und Schatzscheine vorzugsweise Anspruch. Au[ch bei] der Ausgabe von weiteren Aktien wird der Staat die Me[hrheit] im Verwaltungsrat und damit die Herrschaft über die Be[triebs]gesellschaft behalten. Die Personalvertretungen und die [sta]tätischen Kammern bleiben bestehen, auch im übrigen s[oll an] den Personalverhältnissen möglichst nichts geändert w[erden.] Durch die Herabsetzung der Pensionsaltersgrenze für Ar[beiter] von 65 auf 60 Jahre und durch die Herabsetzung der A[rbeits]zeiten hofft man, die 4—5000 vorübergehend eingestellte[n Ar]beiter und Bedienstete beibehalten zu können. Es ist sehr [wahr]scheinlich, daß die Personentarife und bestimmte Gütertari[fe um] 15—20 % erhöht werden müssen.

— Der Scheldetunnel in Antwerpen. Die Regierungsko[mmis]sion hat die Anträge auf Erbauung eines Tunnels unte[r der] Schelde oder einer Brücke über die Schelde mit Rücksic[ht auf] die schwierige geldliche Lage Belgiens abgelehnt.

— Vermehrung der Schlafwagen auf den mitteleuropäi[schen] Strecken. In einer kürzlich stattgefundenen Sitzung des [Ver]waltungsrates der Internationalen Schlafwagengesellschaft [wurde] der Beschluß gefaßt, auf den mitteleuropäischen Strecke[n un]gefähr 250 neue Schlafwagen in den Dienst zu stellen. D[ie] neuen Wagen sind besonders große, bequeme Vierachser, a[me]kanischer Konstruktion.

Fremde Erdteile.

— Die Deli-Eisenbahn (Sumatra) im Jahre 1925. Die Verkehrszunahme, die in der zweiten Hälfte des Jahres 1924 bereits in die Erscheinung trat, hat sogar in steigendem Maße angehalten, so daß das Ergebnis des Jahres 1925 durchaus befriedigte. Die Roheinnahmen stiegen um 17,7 % auf 7 895 388 fl., während die Betriebsausgaben nur um ein ganz Geringes (0,26 %) höher waren als 1924, und nur 43,95 % der Einnahmen betrugen gegen 51,58 % im Jahre 1924. Der Betriebsüberschuß erreichte die Höhe von 4 476 043 fl., d. i. 36,2 % mehr als 1924. Der Reingewinn betrug 1 147 857 fl. gegen 826 395 fl. im Jahre 1924, so daß eine Dividende von 10 % (1924: 6 %) verteilt werden kann.

— Die Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1925. Die Gesamteinnahmen waren mit 18 683 380 fl. um ...% höher als 1924, während 1924 die Zunahme noch 7,3 % betragen hatte. Bemerkenswert ist indes, daß zum erstenmal seit 1920 die Zahl der Reisenden und der Personenkilometer zugenommen hat, allerdings blieb die Einnahme aus dem Personenverkehr noch 2,4 % (1924: 5 %) hinter denen des Vorjahres zurück: die Abwanderung in die unteren Klassen hielt noch an. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr, die 1924 noch um 12,2 % zugenommen hatten, stiegen 1925 nur noch um 4 %. Insgesamt betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 4 401 278 (... 511 210), die aus dem Güterverkehr 13 706 742 (1924: ... 184 694) fl. Die Betriebsausgaben hielten sich demgegenüber auf der gleichen Höhe 1925: 10 941 976, 1924: 10 941 877. An den niederländischen Staat waren als Rückvergütung für die Vorstenlandenbahn 798 581 (1924: 599 295) fl. zu zahlen, so daß der Reingewinn 1925: 2 757 421, 1924: 2 275 086 fl. betrug. Als Dividende wurde 1925 wie 1924 11 % verteilt. Das Liniennetz blieb 1925 unverändert, indes wurden die Pläne für die besondere javaspurige Strecke Djokjakarta-Soerakarta, die die Staatsbahnen betreiben sollen, fertiggestellt; mit dem Bau der Strecke muß 1927 begonnen werden.

— Speisewagen in den Vereinigten Staaten. Daß die Speisewagen, die in den Vereinigten Staaten im Eigenbetrieb der Eisenbahngesellschaften stehen, diesen nichts einbringen, darüber war kürzlich in dieser Zeitung berichtet worden (s. Nr. 23, S. 627/28). Nach amerikanischer Ansicht ist das aber auch nicht der Zweck des Speisewagenbetriebes, dieser soll vielmehr als Werbe- und Werbemittel dienen und darf daher an sich Geld kosten, wenn er nur dazu beiträgt, der Eisenbahn Verkehr und dadurch auf anderem Wege Einnahmen zu verschaffen. Die Preise in amerikanischen Speisewagen entsprechen ungefähr denen in einem guten Restaurant, sind aber niedriger als in einem erstklassigen Hotel. Als Zweck des Speisewagenbetriebs wird bezeichnet, die Reisenden bei guter Laune zu erhalten, und sie mit einem Gefühl der Zufriedenheit mit der Eisenbahn, auf der sie gereist sind, nach Hause gehen zu lassen; dabei soll der Verlust so niedrig wie möglich gehalten werden, aber an erster Stelle steht die Pflege guter Beziehungen zu den Reisenden.

— Vorratswirtschaft der amerikanischen Eisenbahnen. Bei der Ermittelung des Wertes der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten, der bei Berechnung eines angemessenen Ertrages die Grundlage für die Festsetzung der Tarife durch das Bundesverkehrsamt bilden soll, spielen auch die Vorräte, die jede Eisenbahn in ihren Lagern haben muß, eine wichtige Rolle. Die Frage, welche Mengen von Vorräten als angemessen anzusehen sind, ist nicht entschieden, und ihre Beantwortung macht einige Schwierigkeiten. Von einer Seite wird versucht, den Wert der Vorräte in ein Verhältnis zu den Betriebsausgaben zu bringen; von anderer Seite wird demgegenüber darauf hingewiesen, daß die Löhne im Durchschnitt 60 % der Betriebsausgaben ausmachen, daß diese aber gar nichts mit den Vorräten zu tun haben, so daß die Höhe der Betriebsausgaben kein Maßstab für den Betrag bildet, der in Vorräten angelegt werden soll. Dagegen vertritt die Zeitschrift Railway Age den Standpunkt, daß der Posten der Betriebsrechnung, in dem die im Laufe eines Jahres verbrauchten Mengen an Brennstoff, sonstigen Betriebsstoffen und Ersatzteilen enthalten sind, eher einen Maßstab für die angemessene Menge von Vorräten oder vielmehr für deren Wert bildet. Die Zeitschrift stellt diese Zahlen einander gegenüber und berechnet, daß im Jahre 1916 der Wert der Vorräte 40,4 % der Kosten für die verbrauchten Mengen an Kohle, sonstigen Betriebsstoffen und Ersatzteilen ausgemacht hat; im folgenden Jahre hat dieses Verhältnis mit 50 % einen Höchstwert erreicht und ist dann allmählich bis 1924 auf 35,7 % gesunken. Die Schwankungen dieses Verhältnisses innerhalb des genannten Zeitraums sind im allgemeinen gleichgerichtet mit den Schwankungen der Betriebsausgaben für die mehrfach erwähnten Gegenstände verlaufen. Bemerkenswerter als diese Feststellung ist es aber, daß das Verhältnis in den neun Jahren immer kleiner geworden ist, daß man sich also bemüht hat, in bezug auf die im Lager befindlichen Vorräte sparsamer zu wirtschaften. Das geht noch deutlicher hervor, wenn man die neun Jahre zu je drei zusammenfaßt. Es ergibt sich dann in den Jahren 1916/18 ein Verhältnis von 46 % des Wertes der Vorräte zu den verbrauchten Brennstoffen usw.; in den folgenden drei Jahren ist das Verhältnis 39 % und in den letzten drei Jahren 35 %. Bedenkt man, daß der Posten der Betriebsrechnung für Brennstoffe usw. zwischen einer und 2 Milliarden Dollar jährlich geschwankt hat, so bedeutet der Rückgang im Verhältnis des Wertes der Vorräte zu ihm eine sehr erhebliche Ersparnis.

— Eisenbahn-„Renaissance“ in Amerika. Viele Erscheinungen im Leben der Menschen und Völker verlaufen im Kreise, und das gilt auch vom Verkehrswesen. Die Eisenbahnen haben seinerzeit die Kanäle verdrängt, und neuerdings erst ist die Binnenschiffahrt wieder etwas aufgeblüht. Noch schlimmer ging es mit dem Straßenverkehr, der vollständig, wenigstens auf größere Entfernungen und für größere Mengen, einschlief, als die Eisenbahnen auftauchten. Im gegenwärtigen Jahrhundert hat der Kraftwagen der Eisenbahn wieder einen Teil ihrer Arbeit abgenommen, und der Verkehr auf der Straße ist wieder aufgelebt, und die allerneueste Erscheinung in Amerika ist, daß auch dieser Verkehr wieder auf die Eisenbahn zurückkehrt. Man hat für diesen Vorgang dort das Wort „Eisenbahn-Renaissance“ geprägt, das allerdings auf ihn nicht in vollem Umfange zutrifft. Bei der weiten Verbreitung des Kraftwagens in den Vereinigten Staaten hat dies verhältnismäßig junge Verkehrsmittel den Eisenbahnen viel Abbruch getan; die Eisenbahngesellschaften haben die Gefahr, die ihnen dadurch drohte, richtig erkant und sind bemüht, sie abzuwenden. Hier und da haben sie Erfolge zu verzeichnen, sogar Besitzer von Kraftwagen sind stellenweise reumütig zur Eisenbahn zurückgekehrt. Es bedarf zu solchen Erfolgen allerdings erheblicher Bemühungen auf seiten der Eisenbahn.

Die Boston & Maine-Eisenbahn hat ihr Verkehrsgebiet in einer Gegend mit einem hochentwickelten Straßennetz; ihr Personenverkehr ist in der Hauptsache Nahverkehr, die Durchschnittsentfernung, auf die ihre Fahrgäste die Eisenbahn benutzen, ist nur rd. 32 km. Die Bedingungen für den Kraftwagen im Wettbewerb waren also günstig, und so hat die Eisenbahn von 1921 bis 1925 rd. 23 % ihres Personenverkehrs verloren. Durch Beschleunigung ihrer Züge, Einlegen eines neuen Schnellzugpaars zwischen Boston und Portland, durch Ausflug-Fahrkarten zu ermäßigten Preisen hat die Eisenbahn aber in der letzten Zeit wieder Reisende in größerer Zahl angelockt, und unter diesen befanden sich auch viele Besitzer von Kraftwagen, die auf Befragen erklärt haben, daß sie wegen des billigen Preises namentlich im Ausflugverkehr die Eisenbahn wieder bevorzugen, die sie außerdem schnell befördere und die Möglichkeit biete, die von Kraftwagen übermäßig in Anspruch genommenen Straßen zu meiden. Also Abkehr von der Straße, Rückkehr zur Eisenbahn!

— Gipfelleistung eines Schnellzugs. Auf der Kanadischen Pacific-Eisenbahn hat ein Postsonderzug die 2373 km lange Strecke Winnipeg-Vancouver mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,4 km in der Stunde zurückgelegt. Eine solche Geschwindigkeit auf einer so weiten Strecke durchzuhalten, ist eine beachtliche Leistung.

— Die Antofagasta-Eisenbahn. Abgesehen von den Staatsbahnen von Chile, deren Netz Strecken von zusammen 4780 km Länge umfaßt, ist die Antofagasta (Chile) und Bolivia-Eisenbahn das bedeutendste Unternehmen auf diesem Gebiet an der Westküste von Südamerika. Von den 1309 km, die sie betreibt, liegen 792 km in Chile und 517 km in Bolivien. Ihre eigenen Strecken gehen von den Häfen Mejillones, Antofagasta und Coloso aus und führen in nordöstlicher Richtung nach Uyuni, Rio Mulato und Oruro in Bolivien. Die Strecke der Bolivia-Eisenbahn, auf die sie durch Aktienbesitz maßgebenden Einfluß hat, von Oruro nordwärts bis Viacha, wo sich ihre eigene Eisenbahn nach La Paz anschließt, hat sie gepachtet; ferner die Strecke von Rio Mulato ostwärts bis Potosi und von Uguni in südlicher Richtung nach Atocha. Die letztgenannte Strecke bildet ein Glied in der Südamerika durchquerenden Eisenbahn über Villazon nach Buenos Aires. Auch ein Teil der chilenischen Längsbahn wird von der Gesellschaft betrieben. Ihr Netz ist zum Teil in 75-cm-Schmalspur, zum Teil in Meterspur angelegt; im Anschluß an die Längsbahn liegt eine dritte Schiene, so daß Fahrzeuge beider Spurweiten verkehren können.

Das wichtigste Frachtgut der Antofagasta-Eisenbahn ist Salpeter, von dem sie im Jahre 1925, dem letzten, über das bis jetzt ein Bericht vorliegt, 787 139 t befördert hat. Sie erschließt 31 Fundstellen dieses Düngemittels, von denen 21 im Betriebe waren. Ihre Aufgabe war überhaupt zunächst die Abförderung von Salpeter auf der Strecke Antofagasta-Pampa Alta, deren Bau 1877 begonnen wurde. Aus dem Besitz der Erbauerin, einer

Bergwerkgesellschaft, ging sie 1888 an die jetzige Unternehmung über, blieb aber zunächst im Betriebe der Bergwerksgesellschaft. Die Verbindung nach Oruro ist jünger, sie wurde erst 1892 fertiggestellt. 1909 wurde die Bolivia-Eisenbahn in Pacht genommen; die Antofagasta-Gesellschaft verpflichtete sich dabei, einige angefangene Bahnbauten fertigzustellen und die Strecke Uyuni-Oruro in Meterspur umzubauen. Bemerkenswert ist, daß die landeinwärts führenden Strecken zu einem großen Teil mehrmals 3600 m über dem Meeresspiegel liegen. Der höchste Punkt wird auf der Zweigstrecke nach Potosi mit 4824 m erreicht. Die Eisenbahngesellschaft bedient die Stadt Antofagasta nicht nur mit Verkehr, sondern versorgt sie auch mit Wasser, zu welchem Zwecke sie eine 800 km lange Wasserleitung angelegt hat. Wasserwerk und Eisenbahn haben im Jahre 1925 zusammen 2 183 109 £ eingebracht; ihr Betrieb hat 1 335 311 £ gekostet, so daß ein Überschuß von 847 798 £ verblieb; er war bei 5,83 % Zunahme der Einkünfte und 16,04 % höheren Ausgaben um 7 % niedriger als im Vorjahre. Da die Gesellschaft in englischen Händen ist, wird auch die Rechnung in englischer Währung geführt. Bei einem Vortrag von 161 718 £ auf neue Rechnung konnte wie im Vorjahre ein Gewinnanteil von 7 % ausgeschüttet werden.

Internationaler Verkehr.

— **Hamburg-Triest.** In weiterer Verfolgung der Bestrebungen auf Beilegung des Wettbewerbkampfes, der um die Bedienung des überseeischen Verkehrs gewisser mitteleuropäischer Gebiete, insbesondere der Tschechoslowakei, über die deutschen Nordseehäfen oder die nördlichen Adriahäfen unter den daran beteiligten Eisenbahnen entbrannt ist, hat Ende Mai in Fiume eine zweite Konferenz zwischen Vertretern der Deutschen Reichsbahn einerseits, der italienischen Staatsbahnen, der tschechoslowakischen Staatsbahnen, der österreichischen Bundesbahnen und der Donau-Save-Adriabahn (ehemal. Südbahn) anderseits stattgefunden.

Wir behalten uns vor, über die geschichtliche Entwicklung dieses Wettbewerbs, seine Gestaltung in der Vorkriegszeit und in den letzten Jahren, die tieferen Ursachen der jetzigen Schärfe des Wettbewerbs und die äußeren Formen desselben, über die Möglichkeiten eines Ausgleichs und die wirklich deswegen getroffenen Maßnahmen, im Zusammenhang aus der Feder eines Sachkenners eine erschöpfende Darstellung zu bringen; es ist noch nicht die Zeit hierfür gekommen. Zunächst werden wir jeweils nur über den äußeren Fortgang der Verhandlungen berichten.

Wie bekannt, hat der eingangs erwähnte Wettbewerbskampf gegen Ende des Jahres 1925 besonders heftige Formen angenommen; beide Parteien, zuerst die italienischen, tschechoslowakischen und österreichischen Bahnen für Triest, und anschließend die Deutsche Reichsbahn für Hamburg und Bremen haben unter gewissen Bedingungen die Übernahme der von der Gegenpartei für die Wettbewerbshäfen zugestandenen Frachten für ihre Häfen öffentlich zugesagt — sog. „Auslobung". Diese Zuspitzung verstärkte bei allen Beteiligten die Überzeugung, daß an die Stelle der gegenseitigen Unterbietungen ein geeigneter Ausgleich treten müsse; auf beiderseitige Anregung ist in Verhandlungen hierüber eingetreten worden.

Die erste gemeinsame Besprechung hat am 17. Dezember 1925 in München stattgefunden. Es ist ohne weiteres klar, daß ein Problem von derart ungeheurer Tragweite, wie der Interessenausgleich zwischen den deutschen Seehäfen und den Adriahäfen, das ganz Mitteleuropa zwischen Nordsee und Adria erfaßt, aber auch in Hamburg und Triest nicht endet, sondern über die Meere hinüber zu den überseeischen Versand- und Empfangsplätzen greift, und in dem die mannigfachsten Interessen mitsprechen und gegeneinander wirken, auch von den berufensten Fachmännern nicht in einer einmaligen Erörterung gelöst werden kann. In der ersten Besprechung sind die verschiedenen Möglichkeiten einer Lösung durchgesprochen worden, von dem einen Extrem völliger Unterlassung jeder eisenbahnseitigen Wettbewerbsmaßnahme bis zum anderen Extrem der Vertrustung (Vergemeinschaftung) des gesamten Überseeverkehrs in beiden Richtungen zwischen diesen Extremen liegen verschiedene andere Möglichkeiten, die ebenfalls besprochen worden sind. Auf Grund der Erörterungen wurden in der Folgezeit umfangreiche gemeinsame Berechnungen durchgeführt, die den weiteren Beratungen zugrundegelegt werden können.

Nunmehr hat, wie gesagt, eine zweite gemeinsame Konferenz stattgefunden, in der zunächst über eine Art Waffenstillstand, nämlich über die Beseitigung und künftige Vermeidung der jüngsten besonders scharfen Wettbewerbsmaßnahmen, beraten wurde. Es ist einleuchtend, daß auch an deren Abbau nur mit gewisser Vorsicht herangetreten werden kann, nachdem sich der Überseehandel zunächst darauf eingerichtet hat. In diesem Sinne wurden Richtlinien vereinbart, die in einer weiteren Sitzung Mitte September auf Grund der inzwischen von be[illegible] Parteien vorzunehmenden Feststellungen zu endgültigen [illegible]machungen ausgestaltet werden sollen. Auch über die spä[illegible] grundsätzliche Regelung des Wettbewerbs sind an der [illegible] des vorliegenden Rechnungsmaterials und eines neuen umfas[illegible] den deutschen Vorschlages die Verhandlungen weitergef[illegible] worden. Wenn man auch zu bestimmten Abmachungen in di[illegible] Hinsicht nicht gelangt ist, so sind sich doch die beiden Part[illegible] in manchen Punkten näher gekommen. Auch darüber s[illegible] die Besprechungen Mitte September fortgesetzt werden.

— **Die fachmännische Kommission zur Fortbildung der [illegible]lage I des Internationalen Übereinkommens über den Eisenb[illegible]frachtverkehr.** Das am 23. Oktober 1924 zu Bern unterzeich[illegible] Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverk[illegible] ist bekanntlich immer noch nicht in Kraft getreten. Zur F[illegible]bildung seiner Anlage I (Vorschriften über die bedingungsw[illegible] zur Beförderung zugelassenen Gegenstände) ist nach Artike[illegible] dieses Übereinkommens eine „fachmännische Kommission" [illegible]gesehen, in der Deutschland, Frankreich und Italien ständig [illegible]treten sind und in der sich die anderen Vertragsstaaten vertr[illegible] lassen können.

Um den neueren Ergebnissen der Wissenschaft und den [illegible]fahrungen der Eisenbahnen in bezug auf die Beförderung [illegible]fährlicher Güter laufend Rechnung zu tragen, hat diese K[illegible]mission schon im Mai 1925 ihre Tätigkeit aufgenommen und [illegible] auf Einberufung durch das Zentralamt in Bern, dort am 6. [illegible] dieses Jahres zu seiner dritten Tagung zusammengetreten. [illegible] waren vertreten außer Deutschland, Frankreich und Italien n[illegible] Belgien, Dänemark, Österreich, Norwegen, Polen, Ung[illegible] Schweden und die Schweiz.

Zur Verhandlung stand unter anderem eine aus den Bera[illegible]gen des Internationalen Eisenbahnverbandes übernommene F[illegible] der Art der äußeren Kennzeichnung der bedingungsweise [illegible] Beförderung zugelassenen Gegenstände, die in den bisher[illegible] Tagungen noch nicht erledigt werden konnte, und eine R[illegible] neuer Anträge. Letztere betrafen vor allem die Klassen [illegible] verdichtete, verflüssigte und unter Druck gelöste Gase, I[illegible] brennbare Flüssigkeiten (diese Klasse ist in der Novembertag[illegible] 1925 der Kommission neu gefaßt worden), und die Klasse [illegible] Ätzende Stoffe.

Mit dieser am 9. Juli beendigten Tagung wird die Tätig[illegible] der Kommission bis zum Inkrafttreten des neuen Interna[illegible]nalen Übereinkommens und seiner Anlage I vorerst bee[illegible] sein, und es muß abgewartet werden, welche Erfahrun[illegible] die Eisenbahnen selbst mit den neuen Vorschriften machen.

Wasserverkehr.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr.** Im Hamburger Hafen gi[illegible] im 2. Vierteljahr 1926 ein: 3293 Seeschiffe mit 4 128 226 N.-[illegible] (gegen 3795 Seeschiffe mit 3 609 313 N.-R.-T. im 2. Viertel[illegible] 1913). Abgegangen sind im 2. Vierteljahr 1926: 4005 Seesch[illegible] mit 4 151 999 N.-R.-T. (gegen 4215 Schiffe mit 3 757 750 N.-[illegible] im 2. Vierteljahr 1913).

Von den im 2. Vierteljahr 1926 angekommenen Schi[illegible] führten 1847 die deutsche, 603 die britische und 296 die nie[illegible]ländische Flagge, und von den abgegangenen Schiffen 2566 [illegible] deutsche, 591 die britische und 278 die niederländische Fla[illegible]

Vom 1. Januar bis Ende Juni 1926 sind im Hamburger H[illegible] angekommen: 6298 Seeschiffe mit 7 941 478 N.-R.-T., dagegen [illegible] ersten Halbjahr 1913 7029 Seeschiffe mit 6 927 560 N.-R.-T.

Im Juni 1926 hat, besonders im Ausgang, eine starke V[illegible]kehrssteigerung stattgefunden; es verließen in diesem M[illegible] Hamburg 1512 Schiffe mit 1 507 302 N.-R.-T. gegen 1218 Sch[illegible] 1 273 092 N.-R.-T. im Mai und 1275 Schiffe mit 1 375 605 N.-[illegible] im April 1926. Diese Verkehrssteigerung ist auf die starke V[illegible]schiffung oberschlesischer Kohlen zurückzuführen.

— **Schiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen.** [illegible] Eingang an Seeschiffen betrug im 2. Vierteljahr

	1926		1925	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.[illegible]
Hamburg	3293	4 128 231	3482	4 382[illegible]
Nieuwe Waterweg . . .	4727	7 079 238	3435	5 102[illegible]
Rotterdam	3191	5 150 249	2844	4 301[illegible]
Antwerpen	2670	4 706 605	2389	4 112[illegible]

Im 1. Halbjahr betrug der Eingang an Seeschiffen:

	1926		1925	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.[illegible]
Hamburg	6298	7 941 448	6740	8 490[illegible]
Nieuwe Waterweg . . .	8060	12 185 746	6605	9 818[illegible]
Rotterdam	5955	9 848 125	5416	8 163[illegible]
Antwerpen	5205	9 148 037	4892	8 265[illegible]

Rheinverkehr im Jahre 1925. Der gesamte Güterkehr des deutschen Rheins, ermittelt durch Halbierung esamtumschlags in den deutschen Rheinhäfen, des Grenzhrs über die deutsch-holländische Grenze und des Durchverkehrs von und zu den Nebenflüssen, betrug 50.96 Mill. 54 Mill. Tonnen im Jahre 1913.

Gesamthafenumschlag ist erheblich zurückge-n, und zwar von 66.3 Mill. auf 49.5, d. i. um 16.8 Mill. n; er betrug mithin im Jahre 1925 nur 75 % des Gesamtlags von 1913.

den Hauptumschlagshäfen am Rhein mit wesent-Änderungen gegen 1913 sind zu nennen (Verkehr in 1000 n):

	1913	1925	Mithin 1925 weniger
uisburg-Ruhrorthäfen (von dem ckgang sind 6.2 Mill. auf den ein-Herne-Kanal zurückzuführen)	28 913	22 195	6 718
zechen Homberg, Essenberg, sum, Schwelgern, Walsum und soy	7 859	7 539	320
ldorf	1 567	758	809
	815	679	136
	1 984	1 055	929
	1 840	1 124	716
vsburg	1 127	404	723
neim und Rheinau	7 397	6 228	1 169
uhe	1 478	1 135	343

rms hat einen Rückgang von 93 000 t und Ludwigshafen solchen von 85 000 t zu verzeichnen.

Rheinseeverkehr hat nur 67 000 t betragen, gegen 0 t im Jahre 1913.

Bestand der Rheinflotte beträgt nach den letzten telungen 2077 Kähne mit 2 015 000 t Tragfähigkeit, chlepper mit 184 000 P.S.i., 33 Güterboote mit 20 000 t ähigkeit und 14 000 P.S.i.

Die Vlissinger Linie im Jahre 1925. Dem soeben erschie-Jahresbericht entnehmen wir folgendes. Die Anzahl der lerten Reisenden ist um ein ganz Geringes, nämlich von im Jahre 1924 auf 64 541 im Jahre 1925 zurückgegangen. gen zeigt der Güterverkehr einen wesentlichen Aufng: die Zahl der beförderten Tonnen stieg von 49 403 auf . Die geldlichen Ergebnisse entsprachen im wesentlichen des Vorjahres. Verschiedene Umstände haben das Jahresnis ungünstig beeinflußt, vor allem der immer schärfer nde Wettbewerb in der Holland-Englandfahrt, die Wiederhrung der Seehafenausnahmetarife bei der Deutschen sbahn-Gesellschaft, die Wiedereinführung und Erhöhung acKenna-Schutzzölle in England, der Verfall der belgischen ranzösischen Währung mit all den bekannten Folgen, endauch die Wiedereinführung des Sonntagsdienstes auf der van Holland-Harwich-Linie, die Hand in Hand ging mit wesentlichen Verbesserung der Zugverbindung von Hoek olland nach Deutschland (Einführung der FD-Züge von van Holland nach Berlin, München und Basel).

Flotte der Gesellschaft bestand Ende 1925 aus den drei ufern Oranje Nassau (2884 t groß), Prinses Juliana und enburg (je 2907 t groß); die Maschinen der drei Schiffe je 10 000 PS. Auf die Schiffe wurden 800 000 fl. abrieben.

Gesamteinnahmen betrugen 1925 3 727 014 fl. gegen 597 fl. im Jahre 1924. Dem standen gegenüber die Beausgaben mit 2 548 766 fl. (1924: 2 362 229 fl.). Somit beder Betriebsüberschuß 1 178 247 (1924: 1 208 368) fl. Die ilung einer Dividende (zuletzt 1914: 10 %) unterbleibt. erlust beträgt unter Berücksichtigung des Verlustvortrags rüheren Jahre, Abschreibungen usw. noch 283 010 fl.

Ein deutscher Schnelldienst nach Südafrika. Der deutsche a-Dienst (Hapag, Wörmann-Linie, Deutsche Ostafrika-Hamburg-Bremer Afrika-Linie) wird, beginnend am li 1926, einen neuen Schnelldampferdienst für Reisende und t von Hamburg nach Südafrika in der westlichen Rund-einrichten. Die Schiffe werden ohne Zwischenstation von urg direkt nach den Häfen Walfischbay, Lüderitzbucht, adt, Algoabay, East London, Durban, Lourenco Marques Beira laufen. Die Fahrtdauer nach Südafrika wird dadurch ordentlich verkürzt; sie beträgt von Hamburg nach Kapetwa 26 Tage.

Kraftwagenverkehr.

— **Der Kraftwagenbestand in der Schweiz.** Auch in der Schweiz spielt der Wettbewerb, der den Eisenbahnen durch den Kraftwagen bereitet wird, eine große Rolle.

Es ist daher eine Veröffentlichung interessant, die das eidgenössische statistische Amt über den Kraftwagenbestand in der Schweiz für Ende 1925 gibt. Danach gab es in der Schweiz Ende 1924 44 457 und Ende 1925 56 593 Kraftwagen (Zunahme 12 136), oder ein Fahrzeug auf 68 Einwohner. Hierbei sind die Motorräder miteinbegriffen. Den größten Bestand an Personenwagen weisen die Kantone Zürich, Bern, Genf und Waadt auf, an Lastwagen die Kantone Zürich, Bern und Genf. In Genf trifft schon auf 26 Einwohner ein Kraftwagen.

Nach dem Herkunftland der Fahrzeuge sind von den Personenwagen nur 7 %, von den Lastwagen 48 % schweizer Ursprungs. Den größten Anteil daran hat Frankreich (Valutafragen), dann folgen die Vereinigten Staaten (Ford), Italien, Deutschland, Schweiz.

— **Eisenbahnkraftwagenlinie.** Das mit einer Stichbahn an die Eisenbahnlinie Frankfurt (M)-Wiesbaden in Höchst (M) angeschlossene Bad Soden im Taunus, dessen Besuch wie der der meisten Bäder stark zurückgegangen ist, hat wiederholt über unzureichende Eisenbahnverbindung mit Höchst (M) und Frankfurt (M) geklagt. Um den Wünschen des Bades entgegen zu kommen, hat die Reichsbahndirektion Frankfurt (M), von dem Gedanken ausgehend, daß die Vermehrung der Zugzahl für die Reichsbahn unwirtschaftlich sein würde, eine Eisenbahn-Kraftwagenlinie von Bad Soden über Höchst (M) nach Frankfurt (M) eingerichtet. Betriebsunternehmer ist die Reichsbahndirektion Frankfurt (M), Betriebsführer die Kraftverkehrs-Gesellschaft „Hessen" m. b. H. Es werden täglich 6 Fahrten in jeder Richtung ausgeführt. Der Fahrplan ist so gestaltet, daß die Zugpausen durch Kraftwagenfahrten ausgefüllt werden. Die Fahrt beginnt in Bad Soden a. Taunus am Park-Hotel und endet auf dem Südflügel des Hauptpersonenbahnhofes in Frankfurt (M). Zwischen diesen beiden Punkten liegen 5 Haltestellen.

Rechtspflege.

— **Rechtsgültigkeit der Reichs-Personalabbau-Verordnung vom 27. Oktober 1923/28. Januar 1924. Ihre Anwendbarkeit auch auf ehemalige Ländereisenbahnbeamte trotz der Bestimmung in Art. 30 des Staatsvertrages über den Übergang der Ländereisenbahnen auf das Reich. Rechtliche Natur des Staatsvertrages.** (Urt. des OLG. München vom 19. April 1926 B. R. L. 1235/25 I).

Der am 4. August 1862 geborene Kläger war bis zum 1. April 1920 planmäßiger und unwiderruflicher bayerischer Staatsbeamter im Dienste der bayerischen Staatseisenbahnen. Mit dem Übergang dieser Bahnen auf das Reich auf Grund des Staatsvertrages vom 31. März 1920 (STV.) wurde er ab 1. April 1920 vom Reich als Reichsbeamter übernommen. Durch Entschließung des Reichsverkehrsministers (RVM.) vom 27. Februar 1924 wurde er auf Grund des Art. 3 der Reichspersonalabbauverordnung vom 27. Oktober 1923 (RPAV.) und zwar, wie ihm am 29. Februar 1924 von der Reichsbahndirektion M. des näheren mitgeteilt wurde, auf Grund des § 3 Abs. 1 des Art. 3 der RPAV. in der Fassung vom 28. Januar 1924 ab 1. April 1924 unter Bewilligung des gesetzlichen Wartegeldes in den einstweiligen Ruhestand versetzt, in dem er sich noch befindet.

Der Kläger bezeichnet diese Maßnahme als unzulässig und ungesetzlich und daher die bezeichnete Entschließung des RVM. als eine in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt verübte Amtspflichtsverletzung, die nach § 1 des RG. über die Haftung des Reiches für seine Beamten vom 22. Mai 1910 das Reich und nunmehr an dessen Stelle auf Grund des RG. über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 die Beklagte schadenersatzpflichtig mache. Der dem Kläger zugefügte Schaden bestehe in dem Unterschied zwischen seinem vollen aktiven Diensteinkommen und dem gesetzlichen Wartegeld, und zwar für die Zeit vom 1. April 1924 bis zu dem Zeitpunkt, in welchem er das 65. Lebensjahr vollendete. Seine Versetzung in den einstweiligen Ruhestand sei deswegen widerrechtlich, weil sie gegen § 30 des Staatsvertrages verstoße. Denn hierdurch seien ihm in unveränderlicher Weise alle diejenigen Rechte gewährleistet worden, die er am 31. März 1920 als unwiderruflicher bayerischer Staatsbeamter nach den an diesem Tage geltenden bayerischen Landesgesetzen gehabt habe. Hiernach aber hätte er nur unter den Voraussetzungen des Art. 38 des bayer. Beamtengesetzes vom 16. August 1908 (b. BG.) in den einstweiligen Ruhestand versetzt werden können und diese Voraussetzungen seien hier nicht gegeben gewesen. Die RPAV. hätte auf ihn nicht angewendet werden können und dürfen, weil durch § 30 des Staatsvertrages die Befugnis des Reichs gegenüber den übernommenen bisherigen Landesbeamten

dahin eingeschränkt worden sei, daß die diesen Beamten nach den Gesetzen ihres Heimatstaates am 31. März 1920 zustehenden Rechte nicht hätten beeinträchtigt werden dürfen.

Die Beklagte beantragte Abweisung der Klage. Sie bekämpfte die rechtlichen Ausführungen der Klage und hielt daran fest, daß der Kläger wie jeder andere Reichsbeamte auf Grund der RPAV. habe „abgebaut“ werden können. Der Staatsvertrag habe nur zwischen Reich und Länder Geltung, der Kläger könne daraus keinerlei Rechte für sich ableiten.

Durch Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts München I vom 31. Oktober 1925 wurde die Klage abgewiesen. Die hiergegen vom Kläger eingelegte Berufung wurde mit Urteil des OLG. München vom 19. April 1926 zurückgewiesen. In dem Urteil des OLG. ist folgendes ausgeführt:

So wie der Anspruch begründet ist, findet er seine rechtliche Stütze in § 1 des RG. vom 22. Mai 1910 über die Haftung des Reichs für seine Beamten mit Art. 131 der Reichsverfassung (RV.), oder aber, falls das Vorliegen einer schuldhaften Amtspflichtverletzung abzulehnen ist, in §§ 89 mit 31 BGB. und Art. 129 Abs. I, 4. Satz der RV. In beiden Fällen ist der Rechtsweg nach Art. 129 und 131 der RV. zulässig.

Die Passivlegitimation der Beklagten als Rechtsnachfolgerin des Reichs ist nicht bestritten; sie ergibt sich aus § 43 des RG. über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924. Im übrigen kommt folgendes in Betracht:

I.

Zunächst erschien es notwendig, die Rechtsgültigkeit der beiden Abbauverordnungen zu untersuchen.

1. Die erste Verordnung vom 27. Oktober 1923 wurde erlassen auf Grund des unter den Sicherungen des Art. 76 der Reichsverfassung zustande gekommenen RG. vom 13. Oktober 1923 (RGBl. I S. 943), durch welchen die Reichsregierung ermächtigt wurde, selbst unter Abweichung von den Grundrechten der Reichsverfassung die Maßnahmen zu treffen, welche sie auf finanziellem, wirtschaftlichem und sozialem Gebiete für erforderlich und dringend erachtete. Zu dieser Maßnahme gehörte aber vorzüglich der Beamtenabbau, d. i. die Versetzung von Reichsbeamten in den einstweiligen Ruhestand unter Außerachtlassung der von ihnen bisher wohl erworbenen Rechte, also unter Abweichung von den ihnen durch Art. 129, Abs. I, Satz 3 und Abs. II der Reichsverfassung gewährleisteten Grundrechten. Es ist daher an der Rechtsgültigkeit der Verordnung, insbesondere hinsichtlich der hier in Betracht kommenden Vorschriften des Art. 3 nicht zu zweifeln.

Das Reichsgericht hat sich zwar, soweit bekannt, noch nicht ausdrücklich über die Rechtsgültigkeit der Verordnung geäußert, aber aus seinen Entscheidungen, die in der amtlichen Sammlung Bd. 108, S. 372 und Jur. Wochenschr. 1925, S. 787[40] und 1877[5] abgedruckt sind, geht deutlich hervor, daß es dieselbe als gültig und rechtswirksam erachtet.

2. Die zweite Verordnung vom 28. Januar 1924, durch welche die Vorschriften des Art. 3 der ersten Verordnung abgeändert wurden, ist ergangen auf Grund des RG. vom 8. Dezember 1923 (RGBl. I S. 1179), durch das die Reichsregierung ermächtigt wurde, die Maßnahmen zu treffen, die sie im Hinblick auf die Not von Volk und Reich für erforderlich und dringend erachtete, jedoch ohne Abweichung von den Vorschriften der Reichsverfassung. Das erste Ermächtigungsgesetz vom 13. Oktober 1923 hatte gemäß § 2 dieses Gesetzes infolge Wechsels der Reichsregierung seine Wirksamkeit inzwischen verloren. Eine weitere Schmälerung der Grundrechte der Reichsbeamten war also nicht zulässig, und es fragt sich, ob nicht die neue Verordnung hiergegen verstößt. Die Frage ist zu verneinen.

Die Änderungen, soweit sie hierher von Belang sind, betreffen die Auswahl der abzubauenden Beamten und bestehen in folgendem: Die Vorschrift des § 2 des Art. 3 der RPAV. vom 27. Oktober 1923, daß bei Auswahl der abzubauenden Beamten der Wert ihrer dienstlichen Leistungen für die Verwaltung entscheidend sei, wurde dahin abgeändert, daß nach Maßgabe des sachlichen Bedürfnisses der Wert der dienstlichen Leistungen entscheidend sei. Dies war überhaupt keine sachliche Änderung, weil nach Sinn und Zweck der RPAV. vom 27. Oktober 1923 schon bei dieser das sachliche Bedürfnis selbstverständlich maßgebend war. Während ferner § 3 des Art. 3 der ersten Verordnung bestimmte, daß bei gleichwertigen Leistungen für die Auswahl die wirtschaftlichen und die Familienverhältnisse maßgebend seien und daß einerseits bei Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse der verheirateten Beamten in erster Linie diejenigen, deren Ehegatten einen dauernden und gesicherten Erwerb haben, aus dem ein angemessener Beitrag zu den Haushaltungskosten geleistet werden kann, andererseits bei Berücksichtigung der Familienverhältnisse die über 60 Jahre alten Beamten vor den übrigen ausgewählt werden „sollten“, schrieb die zweite Verordnung vor, daß bei gleichwertigen Leistungen die über 60 Jahre alten Beamten vorweg auszuwählen und erst im übrigen die wirtschaftlichen und die Familienverhältnisse maßgebend seien. Auch dies[e Än]derung war zulässig, weil sachlich nicht von Bedeutung[. Sie] beruhte offensichtlich auf der erfahrungsgemäß richtige[n Er]wägung, daß bei älteren Beamten, insbesondere solche[n] über 60 Jahren auch die wirtschaftlichen Verhältnisse o[ft] in der Regel besser geordnet sind als bei jüngeren, gera[de so] gut wie die Familienverhältnisse, bei deren Berücksicht[igung] schon nach den früheren Vorschriften die über 60 Jahre [alten] Beamten vor den übrigen ausgewählt werden sollten. A[ller Wahr]scheinlich wurde insbesondere berücksichtigt, daß Beamte[, die über] 60 Jahre schon der endgültigen Ruhestandsversetzung nahe [sind,] in ihrem Diensteinkommen kaum mehr vorrücken und das Wartegeld beziehen, so daß sie also durch den Abbau in [ihren] wirtschaftlichen Verhältnissen bei weitem nicht so get[roffen] werden können, wie jüngere Beamte, die aus ihrer Lau[fbahn] herausgerissen werden und vielfach nicht soviel Wartege[ld be]ziehen, daß sie sich und ihre Familie durchzubringen ver[mögen] und daher einen anderweitigen Erwerb suchen müssen[. In] Wirklichkeit war es daher nur eine redaktionelle Verbesse[rung,] wenn die neue Verordnung allgemein bestimmte, daß bei g[leich]wertigen Leistungen die über 60 Jahre alten Beamten vo[rweg] auszuwählen seien. Dies umsomehr, als die oben angeg[ebene] Vorschrift des § 3 Abs. 2 hinsichtlich der Art der Berücks[ichti]gung der wirtschaftlichen Verhältnisse der verheirateten [Be]amten von Anfang an überhaupt nur instruktioneller [Natur] war.

3. Damit ist dargetan, daß die Vorschriften des Art. [3 der] RPAV. in der Fassung der Verordnung vom 28. Januar [1924,] auf Grund deren Kläger in den einstweiligen Ruhestand [ver]setzt wurde, als gültig und rechtswirksam anzuerkennen [sind].

II.

Nun behauptet aber der Kläger, daß gegen ihn als vo[rmaligen] bayerischen Staatseisenbahnbeamten die RPAV. nicht hätt[e an]gewendet werden dürfen, weil er auf Grund des § 30 des St[aats]vertrages nur unter den Voraussetzungen des Art. 3[...] b. BG. in den einstweiligen Ruhestand hätte versetzt w[erden] können. Diese letzteren Voraussetzungen waren aller[dings] ohne Zweifel nicht gegeben, dem Standpunkt des Klägers [kann] aber nicht beigetreten werden.

1. Zu dem Staatsvertrag erging sowohl das bayerische G[esetz] vom 30. März 1920 (GVBl. S. 173) als auch das RG. [vom] 30. April 1920 als Gesetz (RGBl. S. 773). Durch das bayer[ische] Gesetz wurde der Staatsvertrag von Bayern lediglich geneh[migt]. Das RG. aber bestimmte: „Der Vertrag . . . . . wird geneh[migt] und tritt — unbeschadet seiner Eigenschaft als Vertrag — [mit] Wirkung vom 1. April 1920 in Kraft“.

a) Die Genehmigung des Staatsvertrages war sowohl [nach] § 45 Abs. III der Reichsverfassung als nach § 50 der [Ver]fassung des Freistaates Bayern zu dessen Rechtswirksam[keit] als Vertrag notwendig. Als solcher hat er aber nur im [Ver]hältnis zwischen dem Reich einerseits und den Ländern, i[ns]sonderheit hier dem Freistaat Bayern andererseits Gelt[ung]. Das Reich übernahm die Staatseisenbahnen der Länder un[d da]mit gemäß § 25 des Staatsvertrages auch die Eisenbahnbea[mten] der Länder. Infolge dieser letzteren Übernahme mußten [die] Länder von allen ihren Verpflichtungen befreit werden, [mit] denen sie gegenüber ihren Eisenbahnbeamten im Zeitpunkt [der] Übernahme, also am 31. März 1920, belastet waren. Darauf a[llein] beruhen die Bestimmungen in §§ 30 ff. des Vertrages, von de[nen] die hier in Betracht kommende des § 30 in Abs. I lautet: „[Das] Reich tritt gegenüber den in seinen Dienst übernommenen [Be]amten in die Verpflichtungen ein, die den Ländern auf G[rund] der am 31. März 1920 geltenden Landesgesetze obliegen wü[rden,] wenn die Beamten im Landesdienste verblieben wären“.

Nur die Länder erhielten also durch diese Bestimmungen [des] Vertrages als solchen gegen das Reich Ansprüche, die ü[ber]nommenen Beamten erwarben keinerlei vertragliche Rechte [dem] Reiche gegenüber. Es ist namentlich unrichtig, den Ver[trag] hinsichtlich der bezeichneten Bestimmungen als einen sol[chen] zugunsten Dritter, d. i. zugunsten der übernommenen Bea[mten] zu beurteilen und zu behandeln. Das widerspräche vollstä[ndig] der rechtlichen Natur des Beamtendienstverhältnisses. N[ach] der Rechtsprechung des RG. (amtl. Samml. f. GS. Bd. [...] S. 58 ff.), der sich das Berufungsgericht anschließt, tritt [der] Beamte kraft eines einseitigen staatlichen Hoheitsaktes in [ein] dauerndes Lebens- und Rechtsverhältnis zum Staat, und s[eine] Rechte bestimmen sich ausschließlich nach den hierfür gel[ten]den Gesetzen und öffentlich-rechtlichen Rechtsregeln. [Das] Dienstverhältnis der Beamten ist also niemals ein Vertr[ags]verhältnis, auch kein öffentlich rechtliches. Es ist daher [als] ausgeschlossen zu erachten, daß durch den zwischen Länd[ern] und Reich geschlossenen Vertrag auch unmittelbar den [Be]amten Rechte erworben werden wollten, und es wurden a[uch] tatsächlich solche für sie hierdurch nicht begründet.

Aus dem Vertrag als solchem kann mithin der Kläger k[eine] Ansprüche gegen die Beklagte als Rechtsnachfolgerin [des] Reiches ableiten.

m und insoweit in dem vom Vertreter des Klägers ange-
n Urteil des Oberlandesgerichts Rostock vom 23. Februar
(Eger Eisenb. Entsch. Bd. 42, Nr. 126, S. 287) andere
sätze aufgestellt werden wollten, vermöchte sich ihnen
kennende Senat nicht anzuschließen.

Durch das RG. vom 30. April 1920 wurde aber der Staats-
g nicht bloß genehmigt, sondern darüber hinaus als
gesetz in Kraft gesetzt, d. h. es wurden alle Bestimmun-
es Vertrages als gesetzliche Vorschriften erklärt. Da-
erlangten sie über ihre Wirkung zwischen den Vertrag-
ßenden hinaus allgemeine, also auch allen Dritten gegen-
und so insbesondere auch für und gegen die übernommenen
en rechtswirksame gesetzliche Geltung. Es war von da
rade so, wie wenn alles das, was der Staatsvertrag be-
der übernommenen Beamten enthält, in einem eigenen
, etwa in einem Nachtragsgesetz zum Reichsbeamten-
im Reichsbesoldungsgesetz vorgeschrieben worden wäre.
eich hatte hierdurch seiner Vertragspflicht gegenüber den
rn vollständig genügt, die Rechte der übernommenen Be-
wie sie das Reich durch §§ 30 ff. des Staatsvertrages
ändern gegenüber gewährleistet hatte, waren gesetzlich
egt. Nur auf dieses Gesetz, nicht auf den Vertrag als
konnten die Beamten ihre Ansprüche gegen das Reich
.

Rechtslage der übernommenen Beamten war also am
il 1920 folgende: gemäß § 25 Abs. II des Staatsvertrages
sie Reichsbeamte im Sinne des Art. 129 der Reichsver-
g und des Reichsbeamtengesetzes vom 18. Mai 1907 (RBG.)
den. Alle damals für die Reichsbeamten geltenden Ge-
alten daher nun auch für sie, jedoch mit dem Vorbehalte,
ie mindestens diejenigen Rechte besaßen, die sie am
rz 1920 nach den Gesetzen ihrer Heimatländer hatten.

un ist aber nicht zu bezweifeln, daß die den als Reichs-
übernommenen Eisenbahnbeamten zustehenden Rechte in
setzlich vorgeschriebenen Weise, erforderlichenfalls unter
cherungen des Art. 76 der Reichsverfassung abgeändert
konnten. Sie wurden ihnen kraft Gesetzes eingeräumt,
Gesetz konnten sie auch wieder geändert und sogar ge-
ert werden. Ebenso gut wie das möglich war hinsicht-
r durch das RBG., durch das Reichsbesoldungsgesetz und
e Gesetze gewährleistenden Rechte, war es auch zu-
bezüglich der durch den Staatsvertrag als Gesetz fest-
n. Eine solche Aenderung und Schmälerung dieser
en Rechte begründeten die Bestimmungen des Art. 3 der
. Es wurde durch sie gegenüber den vormals bayerischen
isenbahnbeamten der § 38 des b. BG. hinsichtlich der
setzungen für die Versetzung in den einstweiligen Ruhe-
in ebenso zulässiger Weise erweitert, wie für die ur-
lichen Reichsbeamten der § 24 des RBG.

Zustimmung der übernommenen Beamten bedurfte es
heineswegs, weil für sie eben der Staatsvertrag nicht als
g, sondern als Gesetz Geltung hatte. Sie hatten keinen
lichen Anspruch darauf, daß ihnen ihre Rechte unver-
erhalten blieben. Letztere beruhten vielmehr nur auf
, und dieses war auch ihnen gegenüber wie jedes andere
gegenüber der Allgemeinheit abänderlich.

nsowenig bedurfte es auch der Zustimmung Bayerns be-
seiner vormaligen Eisenbahnbeamten. Denn nachdem
rtrag sowohl vom Reich als auch von Bayern genehmigt
war und das Reich durch die Inkraftsetzung des Ver-
als Gesetz seiner Vertragspflicht genügt hatte, waren
m Reich übernommenen Eisenbahnbeamten endgültig aus
ayerischen Staatsdienst ausgeschieden und von da an als
bahnbeamte[1]) ausschließlich der Reichsbahnbeamten-Ge-
bung[2]) unterworfen.

uf den Einwand, daß nach dem hier vertretenen Stand-
das Reich jederzeit die Möglichkeit gehabt habe, durch
ng der Gesetzgebung sich hinterher seiner Vertragsver-
ung wieder zu entledigen, und daß dies doch gegen Treu
lauben verstoße, ist folgendes zu erwidern:

den übernommenen Beamten durch den Staatsvertrag als
eingeräumten Rechte waren und sind ebenso geschützt,
ie ihnen auf Grund des RBG., des Reichsbesoldungs-
s und der übrigen für Reichsbeamte geltenden Vor-
en zustehenden Rechte. Es handelt sich auch bei ihnen
hlerworbene Rechte, die durch Art. 129 Abs. I Satz 3
V. als unverletzlich erklärt sind und daher nur unter den
ungen des Art. 76 der Reichsverfassung geschmälert wer-
nnten und können. Ein weiterer Schutz konnte und wollte
aber nicht verliehen werden.

[1]) Soll richtig heißen: Reichsbeamte; denn Reichsbahn-
e im gesetzlichen Sinne dieses Wortes sind erst durch § 20
ichsbahngesetzes vom 30. August 1924 und P 1 des Reichs-
ersonalgesetzes vom 30. August 1924 geschaffen worden.
läger ist nicht mehr Reichsbahnbeamter geworden.

[2]) Richtig: Reichsbeamten-Gesetzgebung.

Im übrigen war der Beamtenabbau im Reich und in den Ländern eine Staatsnotwendigkeit geworden. Deshalb hat das Reich nicht nur durch Art. 3 der RPAV. für alle Reichsbeamten eine Abbauverordnung erlassen, sondern durch Art. 18 a. a. O. die Länder berechtigt und verpflichtet, für die Landesbeamten und für die Beamten der Gemeinden und Gemeindeverbände mit Ausnahme der richterlichen Beamten grundsätzlich gleiche Abbauvorschriften in Kraft zu setzen. Bayern hat denn auch, zwar nicht auf Grund des Art. 18 des RPAV., aber auf Grund des § 64 der bay. Verfassung und Art. 48 Abs. IV der Reichsverfassung am 31. Dezember 1923 eine Abbauverordnung erlassen. Die Rechtsgültigkeit dieser Verordnung und des Art. 18 der RPAV. ist allerdings bestritten, doch ergibt sich aus ihnen, daß das Reich, Bayern und wohl auch die übrigen Länder bestrebt waren, einen Abbau des gesamten Reichs-, Landes- und Gemeindebeamtenkörpers vorzunehmen. Alles das beweist, daß das Reich nicht willkürlich, um sich seiner Vertragspflichten wieder zu entledigen, sondern nur „im Hinblick auf die Not von Volk und Reich" von seinem Recht, die Gesetzgebung zu ungunsten aller Reichsbeamten zu ändern, Gebrauch gemacht hat und daß es hierbei darauf ausging, in gleicher Weise auch die Beamten der Länder und Gemeinden zu treffen.

Unter diesen Umständen kann von einem Verstoß gegen Treu und Glauben nicht die Rede sein.

4. Die zwar nicht im gegenwärtigen Prozeß, aber anderweitig geäußerte Ansicht, daß die RPAV. besonders geregelte Fälle, wie die durch § 30 des Staatsvertrages geregelten nicht habe treffen wollen, ist unrichtig. Gerade im Bereich des Verkehrsministeriums war der Personalabbau besonders notwendig, und es ist deshalb ausgeschlossen, daß die RPAV. auf diejenigen Reichsbeamten nicht Anwendung finden sollte, die vor dem 1. April 1920 im Eisenbahndienst der Länder gestanden und auf Grund des Staatsvertrages vom Reich übernommen worden waren. Andernfalls hätte der Abbau nicht die beabsichtigte Wirkung haben können.

Nach alledem ist auch das Berufungsgericht, und zwar im wesentlichen aus den gleichen Gründen wie das Landgericht, zu dem Ergebnis gelangt, daß auch auf den Kläger die RPAV. angewendet werden konnte und daß der § 30 des Staatsvertrages dem nicht entgegenstand.

Daß im übrigen die RPAV. auf ihn sachlich und formell richtig angewendet, daß er also im übrigen unter den gesetzlichen Voraussetzungen und Formen in den einstweiligen Ruhestand versetzt worden ist, hat der Kläger nicht bestritten. Er hat insbesondere zugegeben, daß ihm vorher Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden war. (Art. 3 § 5 der RPAV.)

Damit ist die Unbegründetheit der Berufung dargetan.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 746 u. 749.)

— **Der Gußbeton und seine Anwendung im Bauwesen.** Von Regierungsbaurat J. Gaye, unter Mitarbeit von Oberingenieur A. Sturm. Berlin 1926. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geheftet 15,60, gebunden 16,80 RM.

Auf dem Gebiete des Beton- und Eisenbetonbaues hat sich im Laufe der letzten Jahre das Gußbetonverfahren, d. h. die maschinenmäßige Förderung und Einbringung eines Betons in nahezu flüssiger Beschaffenheit — ein Verfahren, das in Amerika schon eine Weile Allgemeingut der Bauwelt geworden ist — auch in Deutschland allmählich durchgesetzt, nachdem von technischen Kreisen, die anfangs dem Gußbeton völlig ablehnend gegenüberstanden, erkannt worden ist, daß durch wissenschaftliche Forschungen die Mittel gefunden sind und noch weitere gefunden werden können, um die dem Gußbeton anhaftenden Nachteile zu beseitigen.

Nur kürzere Veröffentlichungen sind bisher über diesen Gegenstand erschienen; eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Forschungen und der Erfahrungen liegt noch nicht vor. Deshalb ist das Erscheinen dieses ersten Werkes über Gußbeton sehr zu begrüßen; in ihm hat sich der Verfasser die Aufgabe gestellt, die verschiedenen Beförderungsmittel für Gußbeton zu beschreiben und die neuesten Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung mit den Erfahrungen des Baubetriebes bekanntzugeben, um auf diese Weise die Einführung des Gußbetons in Deutschland zu fördern — in der festen Überzeugung, daß nicht allein durch den Fortfall der beim wasserärmeren Stampfbeton erforderlichen Stampfarbeit beim Gußbeton die Leistungen erhöht und die Herstellungskosten herabgesetzt werden, sondern daß auch die Festigkeit und Güte beim Gußbeton gleichmäßiger ist und weit sicherer vorausgesagt werden kann als bei Stampfbeton, dessen Güte von der Sorgfalt der mechanischen Stampfarbeit abhängig und durch zahlreiche Fugen, hervorgerufen durch das Einbringen in Schichten, beeinträchtigt ist.

Im ersten Teil beschreibt der Verfasser die Beförderung des Gußbetons von der Misch- zur Verwendungsstelle, und zwar in der Hauptsache das Gießverfahren mit Rinnen, Türmen oder Masten, wobei die verschiedenartigen Ausbildungen der einzelnen Teile genau bekanntgegeben werden. Die übrigen Verfahren für das Einbringen von Gußbeton, so die Beförderung in Rollwagen, die fahrbaren Mischmaschinen, die Förderbänder, die Schüttelrutschen, die Kabelbahnen, die Derricks mit Kübeln, werden nur kurz bezüglich ihrer Vor- und Nachteile für die Herstellung von Gußbeton besprochen, da diese Fördermittel für die Beförderung von Stampfbeton schon lange angewendet werden und deshalb bekannt sind.

Im zweiten Teil, „Die Gußbetontechnik“ überschrieben, werden die bisherigen Erfahrungen aus Wissenschaft und Baubetrieb zusammengefaßt, die für die Herstellung von hochwertigem Gußbeton zu beachten sind. Auch hierbei ist das Rinnengießverfahren besonders berücksichtigt worden, weil dieses Verfahren am meisten angewendet worden ist und deshalb bei diesem die größten Erfahrungen gesammelt sind.

Im dritten Teil werden 5 neuere Bauausführungen in Gußbeton eingehend besprochen, und zwar die Gußbetonbauten in Wesermünde-Geestemünde, das Wasserkraftwerk am Inn bei Töging (Innwerk), die Schwarzenbach-Talsperre (Schwarzwald), die Staumauer Wäggital (Schweiz) und die Staumauer Barberine (Schweiz). Am Schlusse jeder dieser Beschreibungen werden auch die Leistungen und die Erfahrungen bei den Betonierungsarbeiten erläutert.

Der Gußbeton wird wie in Amerika so auch in Deutschland wegen seiner wirtschaftlichen Vorteile immer weitgehendere Anwendung finden. Deshalb ist es für jeden Fachmann unbedingt erforderlich, daß er sich schon jetzt mit diesem Verfahren eingehend vertraut macht, wobei ihm das vorliegende Werk treffliche Dienste leisten wird. Aber auch den deutschen Baumaschinenfabriken, von denen leider nur wenige, und auch erst in letzter Zeit, die Herstellung von Gießgeräten aufgenommen haben, kann das Buch warm empfohlen werden, damit sie sich über die Anforderungen, die an die Geräte gestellt werden, unterrichten und durch sie Gießgeräte herausgebracht werden, die, technisch auf der Höhe stehend und für jedes Bauwerk verwendbar, die amerikanischen Geräte, die bis vor nicht zu langer Zeit aus Mangel und Unvollkommenheit der eigenen auch von deutschen Unternehmern gekauft werden mußten, bald übertreffen.

J. Kuhnke-Berlin.

— **Das elektrische Fernmeldewesen bei den Eisenbahnen.** Von K. Fink, Geheimer Baurat in Hannover. Zweite, verbesserte Auflage. Mit 54 Abbildungen. Verlag von Walter de Gruyter & Co., Berlin W 10 und Leipzig. 1926. Preis 1,50 RM.

Das Büchlein bildet den 707. Band der Sammlung Göschen und enthält kurzgefaßte Darlegungen u. a. über die Einrichtung und Unterhaltung der Eisenbahn-, Telegraphen- und Fernsprechanlagen, über die elektrische Zugmelde- und Signaleinrichtungen, die Einrichtungen des täglichen Zeitsignals, über die selbsttätigen Vormeldeeinrichtungen und die selbsttätigen Warnungsläutewerke für unbewachte Wegübergänge, über die Einrichtungen zur Überwachung der Fahrgeschwindigkeit unter Vorführung hierzu gehöriger Schreibwerke der Bauart Siemens & Halske und der Bauart Hipp; weiterhin wird berichtet über die Einrichtungen zur elektrischen Meldung des Wasserstandes in den Behältern der Wasserstationen und schließlich über die Eisenbahnkassensicherungen. Zeitgemäße Verbesserungen auf den behandelten Gebieten sind in der Neuauflage des Werkchens berücksichtigt, das man als Leitfaden ansprechen darf, insbesondere für die in der Ausbildung begriffenen Gehilfen des Eisenbahnbetriebs-, Eisenbahnbau- und Eisenbahnunterhaltungsdienstes.

Allen Lernenden, auch denen, die nur über elementare Vorkenntnisse auf den fraglichen Gebieten verfügen, wird hier eine gute Gelegenheit zum Selbstunterricht geboten. Der in der Praxis stehende Eisenbahner möge es als Nachschlagebuch zur Hand nehmen, um seine auf dem bezeichneten Gebiete bereits früher erlangten Kenntnisse der neueren Entwicklung entsprechend zu ergänzen und zu erweitern.

Angehängt ist dem 134 Seiten starken Bande ein alphabetisch geordnetes Sachregister. Die drucktechnische Ausstattung ist einwandfrei.

W. M.

— **Wirtschaftliches Verpacken.** Handbuch für den täglichen Gebrauch in Handel und Industrie von Dr.-Ing. E. Sachsenberg, o. Professor an der Technischen Hochschule in Dresden. VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7. Preis gebunden 7,80 ℳ.

Es muß als ein Verdienst bezeichnet werden, daß der Verfasser es unternommen hat, ein Verfahren, das bisher sowohl in der Praxis wie in der Literatur stiefmütterlich behandelt worden ist, zum Gegenstand einer Abhandlung zu machen: Das Verpacken der Güter. Unter Unterstützung einer Reihe von Firmen und Kaufhäusern sowie Behörden, wie der Post, der Eisenbahn und der Zollverwaltung, hat der Verfasser die Verpackungsmaterialien zusammengestellt und die zweckmäßigsten Art[illegible] Verpackens für jedes Gut, sei es Metall, sei es Holz, sei irgendeinem anderen Material, festgelegt. Man muß ihr[illegible] bei das Zeugnis ausstellen, daß er es vorzüglich verstand[illegible] das zerstreute und bisher noch nicht erfaßte Material in solchen übersichtlichen Weise in dem Handbuch aufzuf[illegible] daß dieses in der Praxis, beim Kaufmann, bei der Industr[illegible] den Spediteuren, der Eisenbahnverwaltung usw. schnell E[illegible] finden wird. Zahlreiche Abbildungen usw. erleichtern[illegible] beste die Ausführungen. Das Buch kann daher in jed[illegible] ziehung empfohlen werden.

— **Berechnungsgrundlagen für die Bremswirkungen an [illegible] bahnzügen.** Von Dr.-Ing. Erich W. Oppermann, [illegible] Ingenieur bei der Westinghouse Bremsen-Gesellschaft [illegible] nover. 1926. Bruno Volger, Verlagsbuchhandlung in L[illegible] Dorotheenplatz 3. Preis in Leinen gebunden 3 RM.

Das 47 Seiten starke Büchlein bildet den 4. Band der [illegible] vorgenannten Verlage erscheinenden Verkehrstechn[illegible] Bücherei; es erläutert die Theorie der Zugbremsen un[illegible] dem Eisenbahner eine Anleitung und viele wertvolle Win[illegible] Bremsberechnungen. Bei der Behandlung des Fahrwider[illegible] eines ungebremsten Zuges und der Berechnung des A[illegible] weges ist auf die grundlegenden, dem Fachmanne gelä[illegible] Mitteilungen von Strahl, veröffentlicht auf S. 326 Jahrg[illegible] der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, zur[illegible] griffen. Es sind u. a. zwei verschiedene Berechnungsart[illegible] Bestimmung des Auslaufweges erläutert, nämlich eine [illegible] und bequem durchzuführende Mittelwertsmethode und die [illegible] Lösung durch Integration; beide Berechnungsarten sind [illegible] kritisch betrachtet. Recht zweckdienlich erscheint eine Z[illegible] menstellung von Zahlenwerten, für die Gesamt-Fahrwider[illegible] von ganzen Zügen — in Kilogramm je Tonne Zuggewi[illegible] auf gerader und ebener Strecke, berechnet für die F[illegible] schwindigkeiten von 1 bis 130 km in der Stunde. In S[illegible] abschnitten ist auf die Bremswirkung bei rollenden Räder[illegible] den Verlauf von Schnellbremsungen, auf die Bremswi[illegible] beim Gleiten der Räder auf den Schienen eingegangen.

Das Werkchen, das dem Spezialfachmann viel Beachtens[illegible] für seine Berechnungen bringt, beschäftigt sich dann noch [illegible] Beigabe einiger graphischer Darstellungen mit der A[illegible] leistung, dem Wirkungsgrad der Bremsen und mit dem Ver[illegible] und der Umrechnung von Bremsversuchsergebnissen.

Der ausgesprochene Zweck der vorliegenden Abhandl[illegible] nämlich für die Vorgänge und Wirkungen beim Bremse[illegible] Eisenbahnzügen allgemein gültige Berechnungsgrundlag[illegible] geben, deren Ergebnisse mit der Wirklichkeit nach Möglic[illegible] im Einklang stehen, dürfte erreicht sein. Auf jeden F[illegible] mit dem Erscheinen des Büchleins eine Lücke in der ein[illegible] gigen Literatur gut ausgefüllt.

W.[illegible]

— **Elektromotoren für aussetzenden Betrieb und Planun[illegible] Hebezeugantrieben.** Von Carl Schiebeler. Mit 7[illegible] bildungen (Elektrizität in industriellen Betrieben. H[illegible] gegeben von Professor Dr.-Ing. e. h. W. Philippi. IV. B[illegible] Leipzig 1926. Verlag von S. Hirzel. X, 150 Seiten. Preis 12 ℳ, in Ganzleinen geb. 14 ℳ.

Das Werk behandelt die Elektromotoren für aussetz[illegible] Betrieb der dem Nahtransport dienenden Maschinen, wie [illegible] und Aufzüge, Kipper, Drehscheiben, Schiebebühnen und S[illegible] ferner der Hilfsmaschinen in Hüttenwerken. Es erfaßt [illegible] allem die charakteristischen Arbeitsbedingungen solcher [illegible] setzenden Betriebe und liefert dem Berechnungsingenieur [illegible] Konstrukteur die Grundlagen für den Entwurf der Kranm[illegible] dem Entwerfer der elektrischen Ausrüstung und dem [illegible] strukteur von Hebezeugen und Transportanlagen vermitte[illegible] die Kenntnis der Eigenschaften und des Wärmeverhaltens [illegible] Kranmotore. Nach einer einleitenden Beschreibung der E[illegible] schaften und des Verhaltens der Elektromotore für verschie[illegible] Stromarten, werden die Arbeitsbedingungen der Hebe[illegible] Triebwerke erörtert. In dem folgenden Abschnitt „Die [illegible] trische Belastung der aussetzend betriebenen Motore“, wir[illegible] wichtige Begriff der „relativen Einschaltdauer“, das ist [illegible] Verhältnis von „Einschaltzeit“ zu „Einschaltzeit plus P[illegible] pause“ entwickelt und mit ihm die Belastbarkeit der M[illegible] untersucht. Die frühere Bemessung der Motore nach der [illegible] leistung wird einer berechtigten Kritik unterzogen. Ein b[illegible] derer Abschnitt befaßt sich mit der Bauart und der Norm[illegible] von Kranmotoren. Für die Planung von Hebezeugantri[illegible] werden Regeln für die Bemessung der Motorgrößen und [illegible] Wahl der Geschwindigkeiten gegeben. Energieverbrauch [illegible] Nutzbelastung bei Hebezeugantrieben werden im Schlußabsch[illegible] behandelt. Zahlreiche Tabellen und Schaubilder erleichtern [illegible] Benutzung des schönen Werkes, das nicht nur den eingang[illegible] wähnten Ingenieurkreisen, sondern auch dem mit der [illegible] schaffung und dem Betriebe von Hebezeugen und Transp[illegible] maschinen beschäftigten Betriebsleitern in jeder Bezieh[illegible] empfohlen werden kann.

Sc[illegible]

ie Drahtseilbahnen (Schwebebahnen) einschl. der Kabel- und Elektrohängebahnen. Von Professor P. Stephan. verbesserte Auflage. Berlin. 1926. Verlag von Julius er. Preis geb. 33 *M.*

Seilschwebebahnen, mit zu den ersten technischen Be- ngsmitteln gehörend, die ersonnen worden sind, dienten s lediglich dazu, ein Verkehrsbedürfnis überhaupt zu be- en. Wirtschaftliche Gesichtspunkte spielten damals nur cht unbedeutende Rolle; in der neueren Zeit sind sie maß- . Im Vordergrund steht heute für die Beförderung auf Entfernungen die Frage: Wie kann man am billigsten triebssichersten z. B. die Rohstoffe von der Fundstätte er Fabrik und seine Erzeugnisse von der Fabrik nach der ahn und zu den Schiffen befördern?

m vorliegenden Buche beweist der Verfasser, daß wegen hältnismäßig leichten Wagen und der leichten Fahrbahn se Beförderung die Drahtseilbahnen sehr geeignet sind; haben sie auch in den letzten Jahrzehnten eine immer e Verwendung gefunden.

Bau ist ein Sondergebiet, mit dem sich in Deutschland nur Unternehmungen befassen. Deshalb hat der Verfasser ichtig, wie in der zweiten und dritten, so auch in der vierten Auflage sein Hauptaugenmerk darauf gerichtet, ichlich dem Abnehmerkreis die Anwendungsmöglichkeiten Beförderungsmittels zu veranschaulichen, den Nichtfach- über die Einrichtungen der Drahtseilbahnen zu unter- , dem Betriebsleiter, der sich mit der Einrichtung einer äßen Beförderungsanlage beschäftigen muß, Anregungen nweise zu geben, weniger dagegen alle für den Entwurf digen Angaben und Einzelheiten zu bringen.

einer kurzen Darstellung der geschichtlichen Entwick- ler Drahtseilbahnen beschreibt der Verfasser die Kon- onseinzelheiten, wie Seile, Stützen, Spannvorrichtungen, ienführung, Stationen, Schutzbrücken und Schutznetze, und eine große Zahl von Beispielen aus der Anwendung als Gebirgsbahnen, als Verbindungen der Gewinnungsstelle r Eisenbahn, dem Wasserwege oder dem Werk, als Bahnen Berg- und Hüttenindustrie, in den Gas- und Elektrizitäts- , als Hängebahnen für Innenbeförderungen. Es folgen virtschaftliche Angaben und die gesetzlichen Bestimmun- e bei der Anlage und dem Betriebe von Drahtseilbahnen chten sind, und weiter Angaben über die örtliche Bau- rung und den Betrieb. In einem Anhang ist ein kürzerer nitt über Elektrobahnen hinzugefügt, der besonders deshalb ll ist, weil außer den Druckschriften der einschlägigen ehmungen eine Zusammenstellung der verschiedenen n und Anwendungsmöglichkeiten noch nicht vorhanden ist. Verfasser hat die sich gestellte Aufgabe in vorzüglicher gelöst. Jeder, der an diesen Beförderungsfragen Inter- t, erhält in diesem Buche Auskunft über deren technische irtschaftliche Lösung. Dazu ist der gesamte Stoff sehr htlich geordnet, so daß ein schnelles und sicheres Auf- von Einzelheiten möglich ist. Das Besprochene ist durch che Textabbildungen und viele photographische Wieder- ausgeführter Anlagen belebt.

nüber der alten hat die neue vierte Auflage eine nicht ntliche Erweiterung erfahren; außer dem Anhang über ektrohängebahnen, der neu hinzugekommen ist, sind ein- Abschnitte durch Zusätze umfangreicher geworden, was ch den stetigen Fortschritt in der Entwicklung auf diesem e begründet ist.

Tatsache, daß nach verhältnismäßig kurzer Zeit der diese neue vierte Auflage folgt, spricht allein für die theit, die dieses Buch gefunden hat.

J. Kuhnke - Berlin.

Kinematographie und Schule. Eine Grundlegung der moder- inematographischen Schulbestrebungen. Von Dr. Georg ick. 1926. Preis 2,— RM. Verlag der Leipziger ischen Werke, A.-G., Leipzig-Reudnitz.

Bestrebungen, die Unterrichtstechnik immer mehr zum eines guten Unterrichtserfolges auszubauen, haben dazu t, auch das Lichtbild, sowohl das stehende als auch das laufende, der Schule nutzbar zu machen. Nach dieser Richtung sind bis jetzt auch schon recht gute Erfolge erzielt worden. Diesen Bestrebungen einer Ausnutzung der Kinematographie in allen möglichen Formen dient das kürzlich erschienene Heft.

Heute ist die Kinematographie ein noch recht junger Zweig moderner Schulbestrebungen, Großindustriezweig geworden. Es ist daher dankbar zu begrüßen, wenn in diesem Heftchen allen, die sich hierfür interessieren, von sachverständiger Seite aus ein Überblick geboten wird, der daneben auch Anregungen und Anweisung einer praktischen Ausnutzung enthält. Hierbei ist Ziel, die Kinematographie zum Zwecke einer Verbreitung und Verallgemeinerung der Wissenschaften nutzbar zu machen und die bis dahin teilweise noch bestehende Kluft zwischen Schule und Kinematographie durch gegenseitige Einsicht zu überbrücken. Aus dem reichhaltigen Inhalt des Heftchens sei nur erwähnt: Bedeutung des Kinos für Schule, Wissenschaft und Leben, Apparate und Filme in ihren Wechselbeziehungen zueinander, Neuheiten auf dem Gebiete der Kinematographie, wobei dem in neuester Zeit besonders bekannt gewordenen Zeiß-Planetarium ein Abschnitt gewidmet ist.

Die anderen Teile des Buches beschäftigen sich mit der Ertüchtigung des künftigen Geschlechts durch Turnen, Schwimmen und Sport; sie zeigen im Aufklärungsfilm die Gefahren für Gesundheit und Leben, geben Wege für die Umgestaltung des Schulunterrichtes und des für die neue Schule notwendigen neuen Lehrertyps.

Alle diese Ziele sollen mit Hilfe der Kinematographie erreicht werden. Den Abschluß bildet dann eine Übersicht über die zahlreichen Filmarten und die Unterrichtsorganisation.

Recht weite Perspektiven moderner Unterrichtsformen werden uns hier gezeigt. Die dabei gegebenen Anregungen dürften vielleicht auch von Einfluß auf die Gestaltung des Unterrichts im Eisenbahndienst sein. Bietet sich doch auf diesem Wege die Möglichkeit einer anschaulichen und dauernden eindringlichen Belehrung gegenüber der bisherigen, allein durch das Wort.

Wie weit er aber infolge der damit verbundenen größeren Geldmittel schon jetzt praktisch bestritten werden kann, bedarf noch eingehender Prüfung. Es werden uns allerdings Ziele einer künftigen Unterrichtspraxis gezeigt, die zu erstreben die Mitarbeit aller lohnt. Inhalt und Ausstattung des Buches sind mustergültig, so daß die Arbeit allen, die sich über den gegenwärtigen Stand und die zukünftigen Ziele der Kinematographie in ihrer Verbindung mit Schule und Unterricht ein klares Bild verschaffen wollen, zur Anschaffung empfohlen werden kann.

Go.

— **Die Erfindung.** Internationale Zeitschrift für Patentwesen. Offizielles Organ des Internationalen Verbandes für Patentwesen E. V. und des Deutschen Reichsverbandes für Patent- und Musterschutz E. V. Berlin W 9, Potsdamer Str. 1. Einzelpreis 4 *M*, vierteljährlich 15 *M*.

Der Deutsche Reichsverband für Patent- und Musterschutz E. V., der die Interessen der Erfinder wie der Patentinhaber in Industrie und Handwerk vertritt, gibt eine neue Verbandszeitschrift „Die Erfindung“ heraus. Sie erscheint halbmonatlich und bringt eine Zusammenstellung der Ansprüche aller in Europa angemeldeten und erteilten Patente. „Die Erfindung“ will zugleich der Verständigung und dem Ausgleich der wirtschaftlich-technischen Interessen der europäischen Wirtschaftsvölker und im besonderen einer Verständigung auf dem Gebiete des intereuropäischen Patent- und Musterschutzrechts dienen. Das erste Heft unterrichtet über die Zwecke und Ziele der Zeitschrift und des Verbandes und enthält verschiedene Aufsätze. Das Erscheinen der Zeitschrift wird in den Erfinderkreisen begrüßt werden.

— **Besoldungstabellen für Reichs-, Staats- und Kommunalbeamte** in übersichtlicher handlicher Form, aus denen Monats- und Jahresgehälter sämtlicher Ortsklassen ersichtlich sind, sind im Verlag der Buchhandlung Scheuermann in Wald (Rhld.) erschienen und zum Preise von 1 M. das Stück erhältlich. (Postscheckkonto Köln 24372.) Bei Sammelbestellungen Rabatt!

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

ung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ).

eilungen der Generaldirektion der Österreichischen Bun- nen a) vom 10. Juli 1926: Wegen Überschwemmung der ofsanlagen in Kaiser-Ebersdorf (Bundesbahndirek- Vien-Südwest) war die Bedienung dieses Bahnhofes vom ni bis 1. Juli 1926 unmöglich; b) vom 9. Juli 1926: Auf inien der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahndirektion Linz) waren nachstehende Strecken wegen Hochwasser unfahrbar: Ernsthofen-Ramingdorf-Haidershofen vom 3. bis 8. Juli 1926, Gaisbach-Wartberg-Mauthausen vom 3. Juli an. Letzte Strecke ist noch unfahrbar.

Mitteilung der Reichsbahndirektion Dresden vom 12. Juli 1926: Wegen Hochwassers mußte der Betrieb in Riesa Hafen und Riesa Ufer vom 6. Juli früh bis 10. Juli früh stillgelegt werden.

Lieferfristzuschläge.

Laut Gütertarif Teil II der Graz-Köflacher Eisenbahn gilt für den Übergang von Eil- und Frachtgütern zwischen Graz Hauptbahnhof (Österr. Bb.) und Graz-Köflacher Bahnhof eine Zuschlagsfrist von 1 Tag. Der Zuschlag ist am 1. Januar 1926 in Kraft getreten.

Wir ersuchen, dies in der Nachweisung der Zuschläge zu den Lieferfristen als lfd. Nr. 14a Graz-Köflacher Eisenbahn (...) merken.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg; Bahnhof Groß Salze-Elmen an der Bahnstrecke Schö (Elbe)-Staßfurt-Leopoldshall führt fortan die Bezeichnung Salzelmen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 5. Juli starb in Löwenberg (Schles.), wo er seit 1908 als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes und nach dessen Aufhebung im Jahre 1924 im einstweiligen Ruhestande gelebt hat, der

Regierungsbaurat a. W.

Ernst Erwin Wilde

im Alter von 57 Jahren.

Der Verstorbene war ausgezeichnet durch Vornehmheit und Lauterkeit der Gesinnung, durch besondere Herzensgüte und durch große Fachkenntnis; er hat es stets verstanden, die Herzen seiner Mitarbeiter und Untergebenen in besonderem Maße zu gewinnen.

Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken über das Grab hinaus bewahren!

Breslau, den 9. Juli 1926. (732)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks.

2. Eröffnung von Stationen.

Der Haltepunkt Bömighausen (Strecke Brilon Wald-Corbach), der zeitweilig geschlossen war und am 1. November 1925 versuchsweise wieder für den Personenverkehr eröffnet worden ist, wird bis auf weiteres in Betrieb bleiben.

Cassel, den 7. Juli 1926. (724)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Schließung des Bahnhofes Wolfskehlen für den Güter-, Leichen- und Tierverkehr.

Der Bahnhof Wolfskehlen an der Bahnstrecke Darmstadt-Goddelau-Erfelden-Worms wird ab 1. August d. J. für den Eilgut- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Ladungen) sowie für den Leichen- und Tierverkehr geschlossen. Die Abfertigung von Personen, Expreßgut und Gepäck bleibt bestehen. Der bisher dort abgefertigte Güter-, Leichen- und Tierverkehr geht auf den nahegelegenen Bahnhof Leeheim-Wolfskehlen über.

Mainz, den 30. Juni 1926. (726)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Mainz.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1926:

Aufnahme von Stationen in die A.T. 31, 32, 33, 34, 35, 35a, 38, 41, 52, 53 und 60. Änderungen in den A.T. 49 und 61. Streichung von Oberkotzau im A.T. 31. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 7. Juli 1926. (723)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1926 tritt der Ausnahmetarif 107 (Rundhölzer beim Versand an Gruben des Bergbaues) außer Kraft.

Berlin, den 6. Juli 1926. (720)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1926 tritt die Kreis Oldenburger Eisenbahn dem Ausnahmetarif 16c (getrocknete oder gedörrte Kartoffeln usw.) bei.

Berlin, den 10. Juli 1926. (729)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1926 wird die Station Wellmitz im Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate usw.) als Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 10. Juli 1926. (730)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1926 werden Emden und Emden Außenhafen in den Tarif einbezogen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 9. Juli 1926. (731)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr. Tarifheft B vom 1. Oktober 1921.

Die Neubaustrecke Göppingen-Boll ist am 1. Juli eröffnet worden.

München, den 5. Juli 1926. (721)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ostdeutsch-südwestdeutscher Gi verkehr.

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1926 im Tarifheft 2 durch den Wegfa Rheinbrückenzuschläge eine nicht trächtliche Reihe von Entfernun zungen in Kraft.

Breslau, den 9. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Breslau.

Tfv. 197. Deutsch- und litauisch scher Gütertarif vom 15. Juli 1

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1926 folgende Änderungen oder Ergänz in Kraft:

Auf Seite 8 Ziffer 21 und auf S ist „Nowo Nikolajewsk Güterbf.“ ändern in „Nowo Sibirsk Güterbf

Nachzutragen sind folgende Stat

Auf Seite 6 unter 4: Moskau Wornesher Eisenbahn:

Sernowo
Sseredina-Buda Stadt

Auf Seite 7 unter 10: Nordkauka Eisenbahn:

Georgijewsk
Prikumsk
Prochladnaja
Rasschewatka
Torgowaja

Auf Seite 8 unter 16: Moskau-Ka Eisenbahn:

Kasan Stadt.

Das alphabetische Verzeichnis (S ist ebenfalls zu ergänzen.

Königsberg (Pr.), den 9. Juli 192

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr Regensburg Donauumschlagstelle, gendorf Hafen und Passau Don schlagstelle. Gütertarif, Teil II, 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1926 den Änderungen und Ergänzunge Tarif vorgenommen. Näheres durc Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 8. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Tarifamt bei der Gruppenverwal Bayern.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr Regensburg Donauumschlagstelle, gendorf Hafen und Passau Don schlagstelle. Gütertarif, Teil II, 15. Februar 1926. Bk. 13 (65)

Mit Gültigkeit vom 8. Juli 1926 der Frachtsatzzeiger der Abteilun des Ausnahmetarifs 4 (Steinsalz geändert. Näheres durch die Re bahntarifanzeiger.

München, den 6. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Tarifamt bei der Gruppenverwalt Bayern.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

on Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

29. Berlin, den 22. Juli 1926. LXVI. Jahrgang

Inhalt:

Die Konzession der Bahnwirtschaften.

Von Regierungsrat Dr. **Jaeger**, Essen.

I.

der Rechtsprechung der obersten ordentlichen Gerichte uletzt Reichsgericht in Strafsachen 58, S. 138 sowie preuß. ergericht vom 21. Oktober 1924, I. 8853/24/23) hat die beordnung auf Bahnwirtschaften keine Anwendung zu Über Einrichtung und Vergebung entscheidet daher der Eisenbahnunternehmer, ohne daß ein Konzessionsver- erforderlich wäre (vergleiche meine Darstellung im schen Verwaltungsblatt Band 47, Nr. 13, S. 133). Im satz zu dieser Auffassung hat das Preußische Oberver- gsgericht durch Urteil vom 10. Dezember 1925 (auszugs- veröffentlicht im Preußischen Verwaltungsblatt 1926, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen S. 492, Deutsche Juristenzeitung 1926, S. 383, Juristische nschrift 1926, S. 735) die Bahnwirtschaften ganz allge- und selbst ohne Rücksicht auf ihre Lage zur Bahnsteig- für konzessionspflichtig erklärt. Das Oberverwaltungs- erkennt zwar an, daß der Gewerbebetrieb der Eisen- ternehmungen auf Grund des § 6 der Gewerbeordnung e Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im besonderen auch 16 Absatz 5 des Reichsbahngesetzes von den Bestimmun- r Gewerbeordnung freigestellt sei. Es glaubt jedoch die irtschaften von dieser Freistellung ausdrücklich aus- n zu sollen und sucht dies unter Berufung auf die Motive ewerbeordnung damit zu begründen, daß nur die Eigen- des Eisenbahnbetriebes den Gesetzgeber veranlaßt hätten, isenbahnunternehmen eine Sonderstellung zu gewähren, s gefolgert wird, daß diese nur dem Gewerbe, das der ahnunternehmer selbst in und mit dem Eisenbahnbetriebe ausübt, habe eingeräumt werden sollen. Dabei wird zugestanden, daß auch mit dem Haupteisenbahnbetrieb verbundene Nebenbetriebe in den Geltungsbereich des § 6 Gewerbeordnung einzubeziehen seien, soweit sie den Bedürfnissen des Reise- und Transportverkehrs dienen und vom Eisenbahnunternehmer selbst im eigenen Namen und auf eigene wirtschaftliche Gefahr unterhalten werden. Den Bahnwirtschaftsunternehmen wird jedoch kein anderer Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb zugebilligt, als daß ihr Schankbetrieb „in gemieteten Eisenbahnräumen mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung erfolge", und daß dieser Schankbetrieb in „mehr oder minder weitem Umfange von Reisenden aufgesucht und somit mittelbar den Zwecken des Reiseverkehrs dienstbar werde". Die Bahnwirtschaft wird daher als ein selbständiges Unternehmen eines Dritten bezeichnet, das nicht als ein Teil des Gewerbebetriebes der Eisenbahnunternehmung betrachtet werden könne, sondern ganz unabhängig und losgelöst von dieser für sich behandelt werden müsse.

Wenn diese Auffassung vom Wesen der Bahnwirtschaft zuträfe, wäre die Schlußfolgerung für die Konzessionsfrage richtig. In Wahrheit verkennt das Oberverwaltungsgericht aber völlig die aus ihrer Zweckbestimmung folgende Einordnung der Bahnwirtschaft in den Dienst der Eisenbahnunternehmung und die sich hieraus ergebende Stellung des Bahnwirtes. Das Oberverwaltungsgericht ist von einer Annahme ausgegangen, die den Tatsachen nicht gerecht wird.

Als bauliche Anlage ist die Bahnwirtschaft ein Teil der Eisenbahnanlagen; ihr Betrieb aber stellt sich, da er dem Reiseverkehr dieser Eisenbahn gewidmet ist, als eine eisenbahngewerb-

liche Tätigkeit dar. Als Anlage wie als Gewerbebetrieb erscheint die Bahnwirtschaft daher als Teil der Eisenbahnunternehmung. Der Umstand, daß die Eisenbahn die Bewirtschaftung nicht selbst ausübt, sondern durch einen hierfür bestellten Bahnwirt wahrnehmen läßt, bringt keine Veränderung in das Verhältnis des Teiles zum Ganzen. Die Loslösung des Teiles zu einem selbständigen Unternehmen wird auch nicht dadurch vollzogen, daß das Verhältnis des Bahnwirtes zur Eisenbahn in die Rechtsform der Pacht eingekleidet wird. Wenn das Oberverwaltungsgericht das Wesentliche darin sieht, daß der Gebrauch, den der Bahnwirt von dem Pachtgegenstand macht und die Art, in der er die Früchte zieht, aus der Rechts- und Willenssphäre der Eisenbahn ausscheide und allein von den Entschlüssen des Bahnwirts abhängt, so vermag es doch selbst an den Einschränkungen nicht vorüberzugehen, die dem Pächter der Bahnwirtschaft durch die Vertragsabreden auferlegt werden. Bei näherer Betrachtung dieser Auflagen in Verbindung mit der ganzen Eingliederung der Bahnwirtschaft in den Eisenbahnbetrieb verbietet es sich, die Bahnwirtschaft als ein ebenso selbständiges gewerbliches Unternehmen des Wirtes, wie irgend einer anderen Gastwirtschaft anzusehen. Mit demselben Rechte müßte der Zapfer, dem der Bierausschank selbständig übertragen ist und der für seine Tätigkeit einen Hundertsatz vom Erlös erhält, als selbständiger und daher konzessionspflichtiger Schankwirt innerhalb des Rahmenbetriebes gelten.

Die Bahnwirtschaft, wie sie richtig verstanden wird, stellt nichts anderes dar als die bewirtschafteten Wartesäle eines Bahnhofsempfangsgebäudes. Die Verwaltung dieser Wartesäle ist dem Bahnwirt übertragen. Er hat sie in ordentlichem Zustande zu erhalten, sie zu reinigen, zu beleuchten und zu beheizen und den im Interesse der Reisenden dort eingerichteten Schankbetrieb wahrzunehmen, wozu ihm die notwendigen Nebenräume und hauptsächlichen Einrichtungen überlassen werden. Die Bahnwirtschaft ist nicht nur „mittelbar dem Reiseverkehr dienstbar", wie es das Oberverwaltungsgericht ausdrückt, sondern ganz unmittelbar und ursprünglich zu dem Zwecke eingerichtet, den Bedürfnissen des reisenden Publikums zu dienen. Zunächst entstanden sind die Wartesäle. Der Gedanke, daß den Reisenden Erfrischungen der verschiedensten Art dort geboten werden sollen, hat sich zeitlich später herausgebildet und mit den gesteigerten Ansprüchen an eine neuzeitliche Gestaltung des Reiseverkehrs in immer größerem Maße Anwendung gefunden. Im Bewußtsein jedes Unbefangenen ist dieser eigentliche Charakter der Bahnwirtschaft immer klar gewesen. Der allgemeine Sprachgebrauch, demzufolge auch der Nichtreisende, der die Bahnwirtschaft aufsucht, „in den Wartesaal" oder „auf den Bahnhof" geht, gibt dem Ausdruck. Dagegen wird es Niemanden einfallen, auch wenn er nicht als Reisender kommt, davon zu sprechen, „er gehe in die Bahnwirtschaft". Der Unterschied des Bahnwirtschaftsbetriebes von jedem sonstigen Schankgewerbe liegt dem Unbefangenen im Gefühl, ohne daß er sich der näheren Gründe bewußt wird.

Äußerlich tritt dieser Unterschied außer in der räumlichen Lage schon darin hervor, daß eine Bahnwirtschaft sich niemals eine nähere Geschäftsbezeichnung beizulegen pflegt, wie sie sonst im Wirtsgewerbe üblich ist. Sie tritt nicht einmal mit ihrer Firma, den kaufmännischen Namen des Wirtes, besonders hervor und sie wirbt nicht für sich außerhalb des Bahnhofs. Das entspricht ihrer Sonderstellung als Bahnwirtschaft, denn als solche ist sie für die Reisenden bestimmt. Von geschäftlichen Einflüssen, die außerhalb der Beziehungen zum Reiseverkehr liegen, bleibt sie mehr oder minder unberührt. Andererseits bringt ihre völlige Einstellung auf die Bedürfnisse des Reiseverkehrs die Bahnwirtschaft in solche Abhängigkeit von dem Eisenbahnbetriebe, daß sie nicht davon getrennt werden kann, ohne ihre Eigenart zu verlieren und ihren Bestand aufzugeben.

Die Verknüpfung der Bahnwirtschaft mit dem Eisenbahnbetrieb kommt auch in der baulichen Anordnung und Ausgestaltung der Räume zum Ausdruck. Die Wirtschaftsräume unterliegen nicht nur der von der Eisenbahn bestimmten Einteilung in je ein oder mehrere Räume I. und II. Klasse und solche und IV. Klasse, sondern sie enthalten auf größeren Ba je nach Anordnung der Eisenbahnverwaltung auch be Nichtraucherabteilungen und Zimmer, die nur für Frau Kinder zugänglich sind. Die Eisenbahn befindet über d stattung der Räume und die Zulassung von Reklamen Stellen darin. Zur Inneneinrichtung gehört insbesonde die Versorgung mit Fahrplänen oder mit der Abruftafel nicht die Abfahrt der Züge durch die Pförtner der Eis verwaltung besonders abgerufen wird.

Der Zutritt zu den Räumen aber steht jedem Reisend ob er nun Gast des Wirtes sein will oder nicht. Er dar einmal nach seinem Begehr gefragt werden. Dagegen Eisenbahnverwaltung in der Lage, den Besuch der Wa und somit den Besuch der Bahnwirtschaft von dem Besit Fahr- oder Bahnsteigkarte abhängig zu machen. Sie hat gemeinen keinen Anlaß dazu, da sie auch denjenigen, de Reisenden am Bahnhof erwarten will, ihre Räume öffne gegen ist es durchaus nicht ungewöhnlich, daß nach Schl örtlichen Polizeistunde Fahrkartenprüfungen in der Bah schaft vorgenommen werden, selbst wenn sie vor der liegt, um zu verhindern, daß Nichtreisende ohne jede sammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb sich mißbräuch weise dort niederlassen. Um Umgehungen zu verhinder die Eisenbahn dabei soweit, daß Bahnsteigkarten und karten nach nahe gelegenen Stationen hierbei nicht ane werden, und daß sie den Verkauf solcher Karten auf kurz spannen vor Abgang der Züge beschränkt.

Die Art der Wirtschaftsführung selbst wird durch di spannung der Bahnwirtschaft in den Eisenbahnbetrieb wesentlich beeinflußt. Die Zweckbestimmung der Bah schaften bringt es mit sich, daß dem Bahnwirt Verpflicht auferlegt werden müssen, die seine Selbständigkeit weit beschränken, und die einen selbständigen Wirtschaftsp sonst niemals zugemutet zu werden pflegen. Dies ges durch die allen Verträgen der Deutschen Reichsbahn-G schaft mit ihren Bahnwirten zugrunde gelegten „Allgemei Bedingungen für Verpachtung von Bahnwirtschaften". Si es, die es verhindern, daß der Wirtschaftsbetrieb „au Rechts- und Willenssphäre der Deutschen Reichsbahn-G schaft ausscheidet und allein von den Entschlüssen des wirts abhängt". Danach wird der Bahnwirt zunächst allen bahndienstlichen Anordnungen schlechthin unterworfen. liche Verstöße gegen solche Anordnungen sind wichtiger für fristlose Kündigung (§ 2 Ziffer 3 der Allgemeinen gungen). Wenn unter eisenbahndienstlichen Anordnungen nur Anordnungen öffentlicher Natur verstanden werden kö so zeigt die bedingungslose Unterwerfung des Bahnwirtes diese Anordnungen der Eisenbahnverwaltung doch gan sonders die Einordnung der Bahnwirtschaft in den Eisen betrieb. Der Bahnwirt wird damit förmlich zum Orga Eisenbahn. Er wird demgemäß auch ausdrücklich der Au der örtlichen Dienststellen — dem Bahnhofsvorstand sowie übergeordneten Amte — unterstellt (§ 28 der Bedingun Im übrigen wird er vertraglich zum Betriebe der Wirts verpflichtet und kann nicht etwa aus irgendwelchem Grund Betrieb auch nur vorübergehend einstellen. Die Ausübun Geschäftsbetriebes hat durch ihn persönlich oder durch Familienangehörigen zu geschehen. Eine Weiterverpach ist unzulässig. Selbst die Ausübung des Betriebes durch eine schäftsführer bedarf der besonderen Genehmigung durch Eisenbahn (§ 3 der Allgemeinen Bedingungen). Damit die Reichsbahn über die Anforderungen der Gewerbeord hinaus, die dem einmal zugelassenen Wirt die Übertra seiner Befugnisse auf einen Stellvertreter überläßt, ohne die Konzessionsbehörde mitzuwirken braucht (vgl. § 45 Gew Andererseits ist die Benutzung der Bahnwirtschaft zu Ges ten, die außerhalb des Bahnwirtsgewerbes liegen, dem B wirt durch § 3 Ziffer 3 der Allgemeinen Bedingungen ausdr lich untersagt, während er die zur Wirtschaft gehörigen Räu

[...]enstlichen Zwecken der Eisenbahn auf Verlangen jeder[...]ur Verfügung stellen muß (§ 13 Ziffer 3).

[...] Geschäftszeit wird ihm nach Lage des Zugverkehrs von [...]isenbahn genau vorgeschrieben. Die Wartesäle sind, falls [...]cht wegen des Zugverkehrs ununterbrochen offengehalten [...]n müssen, eine Stunde vor Abgang des ersten Personen[...]zu öffnen und eine halbe Stunde nach Abgang oder An[...]des letzten Personenzuges zu schließen (§ 14). Für die [...] Bedienung der Reisenden hat der Bahnwirt ein besonders [...]wählendes geschultes Bedienungspersonal vorzuhalten, für [...] Handlungen er selbst verantwortlich gemacht wird, und [...]ssen Eignungs- und Umgangsformen von der Eisenbahn be[...]re Anforderungen gestellt werden. Die Eisenbahn behält [...]nsbesondere das Recht vor, das Personal auf seine Eig[...] zu überwachen und die Beseitigung jedes Angestellten [...]rlangen, der ihren Anforderungen nicht entspricht (§ 17). [...] die Bedürfnisse des Reiseverkehrs sicher befriedigen zu [...]n, ist der Bahnwirt gehalten, jederzeit einen angemesse[...]orrat kalter und warmer Speisen und Getränke sowie Obst [...]zustellen. Der Verkauf soll nach Möglichkeit auch auf [...]Bahnsteigen und an den Zügen erfolgen. Es wird dem [...]wirt zur Pflicht gemacht, auch alkoholfreie Getränke, [...]ondere auch Milch und Ersatzkaffee, zu führen, frisches [...]wasser zu stellen, Brötchen und Schnittchen auch unbe[...]abzugeben, und im Wartesaal III./IV. Klasse mindestens [...]infaches warmes Gericht auch für die unbemittelte Be[...]rung bereitzuhalten (§ 18). Auch der Verkauf von Post[...]eichen, Postkarten und Briefpapier an Reisende ist ihm [...]schrieben (§ 22 Ziffer 4). Die Preise aller Waren dürfen [...]ngemessenen ortsüblichen Sätze nicht überschreiten und [...]in Preisverzeichnissen bekanntzugeben (§ 19). Für die [...]sächlichsten Speisen und Getränke werden sie vielfach [...]der Reichsbahn zahlenmäßig vorgeschrieben. An das im [...]t befindliche Stations- und Fahrpersonal hat der Bahnwirt [...]hes Essen und Kaffee zu ermäßigten Preisen abzugeben [...]) und in ähnlicher Weise muß er bei Truppenbeförde[...]n die Verpflegung der Mannschaften übernehmen. Bei [...]bahnunfällen sind die Bahnwirte benachbarter Bahnhöfe [...]en, ohne Rücksicht auf die gewöhnliche Geschäftszeit für [...]ufnahme und warme Verköstigung der betreffenden Rei[...]n Vorsorge zu treffen. Für besondere Fälle behält sich [...]eichsbahn auch die Einschränkung oder das Verbot des [...]olverkaufes in den Bahnwirtschaften vor.

[...]eichnend für die Eigenart der Bahnwirtschaften ist auch [...]ehandlung der Fundsachen. Gegenstände, die in den Warte[...]n gefunden werden, sind nach § 23 der Allgemeinen Be[...]ngen sofort an den Bahnhofsvorstand abzuliefern, ohne [...]in Anspruch auf Finderlohn erworben wird. Die haupt[...]chsten Räume der Bahnwirtschaft werden damit im Sinne [...] 978 BGB. als „Geschäftsräume der dem öffentlichen Ver[...]dienenden Verkehrsanstalt" behandelt. Schließlich bleibt [...]hervorzuheben, daß nach besonderer Bestimmung der All[...]nen Bedingungen das Hausrecht in den Räumen der Bahn[...]haften durch die Eisenbahnverwaltung, und zwar durch [...]Bahnpolizeibeamten, ausgeübt wird, daß daneben aber auch [...]ahnwirt diese Befugnis erhält (§ 15).

[...] Zuständigkeit der Bahnpolizei könnte durch Auflage im [...]vertrage allerdings nicht begründet werden, wenn sie [...] schon nach den Bestimmungen des öffentlichen Rechts ge[...] wäre. Auch das Oberverwaltungsgericht erkennt die Zu[...]gkeit der Bahnpolizei für die Betriebsaufsicht an. Die [...] Frage der Bahnwirtschaften wird damit aber zu einer [...]bahnbetrieblichen Angelegenheit im Sinne des § 75 der [...]bahn-Bau- und Betriebsordnung. Da auf ihrem Gebiete [...]ahnpolizei ausschließlich zuständig ist, kann die Gewerbe[...]i sie hierin auch auf dem Umwege über die Konzessionie[...] nicht beschränken. Wenn die Bahnwirte einer Konzession [...]ewerbepolizei bedürften, so müßte dieser auch die ständige [...]vachung des Betriebes der Bahnwirtschaft vorbehalten [...]n. Die allgemeine Polizei würde somit dauernd zu Eingriffen auf rein bahnpolizeilichem Gebiete ermächtigt werden. Wollte man die Zulassung des Schankbetriebes als nicht mehr bahnpolizeilicher Natur ansehen, so hieße das, die Bahnwirtschaften aus dem dargelegten Zusammenhange mit dem Eisenbahnbetriebe losreißen. Das geht umsoweniger an, als von den gewerbepolizeilichen Konzessionsbehörden dann auch baupolizeiliche Fragen behandelt werden müßten, deren Entscheidung aber ganz fraglos nur der Eisenbahn selbst zukommt. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft insbesondere hat ihre Baupläne selbständig festzustellen, soweit es sich nicht um den Bau neuer Bahnen handelt oder Meinungsverschiedenheiten auf l a n d e s polizeilichem Gebiet bestehen, in welchem Falle die Feststellung ausnahmsweise der Reichsregierung vorbehalten ist. Die Deutsche Reichsbahn hat auch selbst dafür einzustehen, daß ihre Bauten den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördliche Abnahmen sind ausdrücklich ausgeschlossen (vgl. § 37 Reichsbahngesetz). Es ist jedoch selbstverständlich, daß die Reichsbahn auch darüber wacht, daß die allgemeinen gewerbepolizeilichen Vorschriften, insbesondere auch die Bestimmungen über den Arbeiterschutz und die gesetzlichen Ruhezeiten, durch die Bahnwirte eingehalten werden. Ihre Beachtung ist diesen durch § 16 der Allgemeinen Bedingungen ausdrücklich auferlegt.

Es besteht keine Veranlassung, neben der Eisenbahnverwaltung und insbesondere den Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft noch die Gewerbepolizeibehörden für die Zulassung eines Schankbetriebes in den Warteräumen heranzuziehen. Die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft tragen nach der anerkannten Rechtsprechung des Reichsgerichts nach wie vor Behördencharakter und üben öffentlichrechtliche Befugnisse in gleichem Umfange wie bei der bisherigen Organisationsform der Reichseisenbahn aus. (Vgl. § 17 Reichsbahngesetz.) Daß sie die nach § 33 der Gewerbeordnung an die Person eines Schankwirtes zu stellenden Anforderungen in gleicher Weise wie die allgemeinen Polizeibehörden erheben werden, kann von ihnen umsomehr erwartet werden, als die Eisenbahn selbst ein Interesse daran hat, nur Wirte von bester Eignung in ihren Bahnwirtschaften zu dulden. Es ist auch bekannt, daß die Eisenbahn eine sehr große Auswahl von Bewerbern für jede Bahnwirtschaft zur Verfügung hat, und daß die Bahnwirtschaften sich im allgemeinen eines besonders guten Rufes erfreuen. Was die Frage des Bedürfnisses betrifft, so kann aber gerade allein die Eisenbahnbehörde hierfür das richtige Urteil gewinnen, da nur sie den notwendigen Einblick in den Reiseverkehr, um den es sich doch handelt, und in die Besonderheiten des Eisenbahnbetriebes hat.

Wenn nach diesen Ausführungen schon bisher die Bahnwirtschaften dem Konzessionsverfahren nicht zu unterwerfen waren, so hat die bisher noch strittige Frage für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft m. E. eine Klärung durch die Fassung des § 16 Absatz 5 des Reichsbahngesetzes erfahren. Dort wird nicht wie in § 6 GewO. der „Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen", der Anwendung der Gewerbeordnung entzogen, sondern nach dem Wortlaut der neuen Bestimmung sind die „Vorschriften der Gewerbeordnung auf den B e t r i e b d e r D e u t s c h e n R e i c h s b a h n - G e s e l l s c h a f t nicht anzuwenden". Das Urteil des Oberverwaltungsgerichts sieht in dieser Formulierung m. E. mit Unrecht nur „eine Wiederholung" der im § 6 der Reichsgewerbeordnung enthaltenen Ausnahmevorschrift. Aus der Gewerbeordnung ist nicht zu entnehmen, ob mit dem Begriff des „Gewerbes der Eisenbahnunternehmung" eine Einschränkung auf den reinen Transportzweck der Veranstaltung zu verbinden ist, oder ob auch alle Unternehmungen der Eisenbahn einbegriffen sind, die zur besseren, leichteren und für die Reisenden bequemeren Erreichung dieses Zweckes getroffen werden. Wenn das Reichsbahngesetz dagegen den „Betrieb" der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft den Vorschriften der Gewerbeordnung entzieht, so gibt es gleichzeitig an anderer Stelle eine Begriffsbestimmung dessen, was es unter „Betrieb" verstanden wissen will, oder es läßt doch

aus dem übrigen Inhalt des Gesetzes erkennen, was „Betrieb“ bedeuten soll.

Nach § 1 des Gesetzes ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft errichtet zum „Betriebe der Reichseisenbahnen“. Im § 2 des Gesetzes wird für die Geschäftsführung der Gesellschaft allgemein festgelegt, daß sie ihren „Betrieb“ unter Wahrung der Interessen der Deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen habe. Hieraus folgt, daß nicht nur der Betrieb im engeren Sinne gemeint sein kann, wie er im Sprachgebrauch der Eisenbahnverwaltungen im Gegensatz zu „Eisenbahnverkehr“ allgemein verstanden wird, nämlich im Sinne der „betriebssicheren Unterhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel und der sicheren und ordnungsmäßigen Durchführung der Züge“ (vgl. die Ausführungsanweisung zum Kleinbahngesetz). Vielmehr kann die Rücksichtnahme auf die Interessen der Deutschen Volkswirtschaft nur für die gesamte Geschäftsgebarung der Gesellschaft vorgeschrieben sein, wie auch die „Geschäftsführung“ lautende Überschrift des § 2 erkennen läßt. Im § 5 Absatz 1 überträgt das Reich das „ausschließliche Recht zum Betriebe der Reichseisenbahn“ auf die Gesellschaft und Absatz 3 erläutert dies dahin, daß das Betriebsrecht der Reichseisenbahnen „mit allem Zubehör einschließlich der Bodenseeschiffahrt und der sonstigen Nebenbetriebe“ umfaßt. Auch hier kann „Betrieb“ nur im Sinne des gesamten Eisenbahndienstes verstanden werden. Der Betrieb im engeren Sinne ist nur in den §§ 9 und 31 Ziff. 2 des Gesetzes erwähnt, wo die Betriebssicherheit behandelt wird. Eine Einschränkung für den Betriebsumfang der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ergibt sich dagegen aus dem § 31 des Reichsbahngesetzes, der die Aufsichtsrechte der Reichsregierung behandelt, und in Ziffer 3 zum Erwerb anderer Unternehmungen oder zur Beteiligung an anderen Unternehmungen, die „nicht dem Betriebszweck der Reichsbahn dienen“, die Genehmigung der Reichsregierung vorbehält. Aus alledem folgt aber, daß alle Veranstaltungen der Reichsbahn-Gesellschaft, die ihren Betriebszweck, d. h. der Verkehrsbedienung in bestmöglicher Form gewidmet sind, als Bestandteile ihres Betriebes“ auch im Sinne des § 16 Absatz 5 angesehen werden müssen. Es kann dabei nicht darauf ankommen, ob die in diesem Betrieb entwickelte Tätigkeit im Einzelfalle durch Bedienstete der Reichsbahn-Gesellschaft selbst ausgeübt wird, oder ob sie sich hierfür besonders bestellter Personen von mehr oder weniger großer Selbständigkeit bedient. So handelt es sich um „Eisenbahnbetrieb“ einerlei, ob der Fahrkartenverkauf auf einer Station durch einen Beamten der Gesellschaft erfolgt oder ob sie sich hierfür, wie es auf kleinen Haltpunkten häufig geschieht, einer an sich betriebsfremden Person, etwa eines in der Nähe wohnenden Gastwirts oder sonstigen Dritten als sogenannter Bahnagenten bedient. Nicht anders aber liegt es, wenn die Eisenbahn die Verwaltung und Bewirtschaftung der Wartesäle einem Pächter überläßt, dessen freie Betätigung in der oben geschilderten Weise in den Betrieb der Reichseisenbahnen eingegliedert ist. Gehört die Bahnwirtschaft aber in diesem Sinne zum „Betrieb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“, dann findet auch auf sie die Gewerbeordnung keine Anwendung.

II.

Das Oberverwaltungsgericht hat seine Entscheidung auffallend knapp begründet, ohne auf den Meinungsstreit einzugehen, der seit langem um die Anwendung der Gewerbeordnung auf die Nebenbetriebe der Eisenbahnunternehmungen in Literatur und Rechtsprechung geführt worden ist, und in dem die Freistellung dieser Nebenbetriebe von der Gewerbeordnung allmählich überwiegend Billigung gefunden hat. Dieser Meinungsstreit sollte durch die eingangs erwähnten neuesten Urteile des Reichsgerichts und des Preußischen Kammergerichts endgültig zum Abschluß gebracht sein. Das Oberverwaltungsgericht macht aber nicht einmal den Versuch, sich mit diesen Urteilen auseinanderzusetzen, obwohl seine Entscheidung die Einleitung einer
Anzahl von Strafverfahren gegen Bahnwirte zur Folge
muß, über die letzten Endes doch diese ordentlichen G
zu erkennen haben werden. Dagegen ist in dem Urt
Stellungnahme des Preußischen Ministers des Innern
Frage ein breiter Raum gewährt. Wenn das Oberverwa
gericht die Ausführungen des Ministers auch nicht ausdr
zur Begründung seiner Entscheidung heranzieht, so sche
Urteilsfindung doch wesentlich dadurch beeinflußt wor
sein. Diese Ausführungen sind jedoch einseitig und kein
zutreffend. Da sie gleichwohl die Gewichtigkeit amtliche
lassungen besitzen, so ist darauf noch kurz einzugehen,
sie nicht schon die vorstehende Untersuchung widerleg
Dies scheint um so mehr geboten, als der Deutschen R
bahn-Gesellschaft nicht die Möglichkeit gegeben war, z
Ausführungen des Preußischen Ministers und den dari
haltenen Vorschriften Stellung zu nehmen.

So wird der Reichsbahn ein Vorwurf daraus gemacht, d
durch ihr Verhalten unerwünschte Konflikte verschuldet
während diese doch naturgemäß aus der abweichenden R
auffassung der Beteiligten entstehen mußten. Mit viel grö
Rechte könnte dieser Vorwurf gegen die preußische Verw
erhoben werden, denn die Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
sich lediglich auf den Rechtsboden gestellt, wie ihn die n
Praxis der obersten Gerichte im ordentlichen Rechtswe
Übereinstimmung mit der herrschenden Lehre herausgear
hat. Der Preußische Minister des Innern aber hat diesen S
der ordentlichen Gerichte nicht anerkennen wollen und ei
weichende Verwaltungsrechtsprechung angestrebt, die unl
Konflikte heraufführen muß.

Der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wird ferner v
worfen, daß sie planmäßig aus kaufmännischen Eigennutz
Rücksicht auf ein Bedürfnis des reisenden Publikums die
richtung von Bahnwirtschaften zulasse und fördere. Der
ßische Minister des Innern sieht darin zwar eine Erfüllun
der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auferlegten Ver
tung, „ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der
schen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätze
führen“, aber zugleich eine Verkennung der dem Staat
liegenden Pflicht zur Pflege der Volksgesundheit, wobei e
die Bekämpfung des Alkoholismus hinweist. Aus kau
nischen Gesichtspunkten soll die Reichsbahn darauf ausg
ein nicht vorhandenes Bedürfnis erst zu wecken und fü
Ausbeutung zu gewinnen. Es ist zunächst wenig einleuch
daß ein Kaufmann von ordentlichen Grundsätzen, die
Reichsbahn-Gesellschaft durch § 20, III der Gesellschaftssa
für ihre Geschäftsführung vorgeschrieben sind, und deren
letzung man dem Vorstande der Reichsbahn-Gesellschaft
wohl nicht vorwerfen will, auf so unsicherer spekula
Grundlage ein Geschäft aufbauen sollte, das in diesem
auch außerhalb seines Wirkungskreises gelegen wäre.
sächlich läßt sich ein Bedürfnis, das nicht bereits hinrei
vorhanden ist, nicht künstlich in solchem Maße hervorr
daß seine Ausbeutung zu einem lohnenden Geschäfte w
Gewiß mag mancher veranlaßt werden, von einer vorhand
Einrichtung Gebrauch zu machen, der sie nicht entbehren w
wenn sie nicht bestünde. Das Warenhaussystem ist auf die
Gedanken aufgebaut, und die Verkaufsautomaten mit Di
die einen Anreiz für Kinder besitzen, gehören hierher.
Wirtschaftsbetrieb aber kann dadurch allein nicht loh
werden; am wenigsten eine Bahnwirtschaft, in der dem
keine Frage nach dem Begehr gestellt werden darf, und in
der Alkoholgenuß nur eine untergeordnete Rolle spielt. Sch
lich kann wohl nicht mit Ernst behauptet werden, daß für
Reichsbahn, deren Beamte verpflichtet sind, das öffent
Interesse zu wahren (§ 23, I Reichsbahngesetz), das volks
schaftliche Erwerbsprinzip der Rücksicht auf die allgem
Volkswohlfahrt und insbesondere auf die Volksgesundheit
gehe. Ihre gesamten Einrichtungen, die sozial-hygienisch
erkannt musterhaft sind, und die auch in dieser Beziehung

weit über Einrichtungen gleicher Art bei ausländischen bahnen stehen, sind ein Beweis dafür. Auch der Grundke für die Errichtung von Bahnwirtschaften war von jeher ›rge für das Wohlbefinden der Reisenden. Daran hat auch mstellung der Reichsbahn auf die heutige Organisationsnichts geändert. Wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesell-die Anzahl der Bahnwirtschaften erhöht hat, so entspricht lem gleichen Gedanken und zugleich der auch sonst zu chtenden Rührigkeit der Deutschen Reichsbahn-Gesell-auf dem Gebiete der Ausgestaltung des Personenver- . zu der sie im Interesse der Weiterentwicklung der seisenbahn nach dem Reichsbahngesetz verpflichtet ist. Ihr hen verdient nur Anerkennung, zumal die Reichsbahn eine Tat vollbringt, indem sie alle kleineren Wirtschaften mit Pachtwert bis zu 2000 ℳ jährlich, und das dürfte die ahl sein, restlos an Kriegsbeschädigte vergibt, wodurch Hunderten eine nützliche Versorgung gewährt wird. · Umstand allein genügt, um die stimmungsmäßige Einıg weiter Kreise gegen die Reichsbahn und ihre angeblich noch" kaufmännische Geschäftsgebarung zu entkräften.

Preußische Minister des Innern bestreitet, daß das Urteil ›ichsgerichts in Strafsachen, Band 58, Seite 137, die Frage onzessionspflicht der Bahnwirtschaften beantworte, da es egelung der Arbeitszeit in einem Verkaufsstand betreffe. aber gleichgültig, ob es sich um die Arbeitszeit oder um onzessionsfrage handelt, denn in beiden Fällen steht die zur Entscheidung, ob die Bestimmungen der Gewerbeıg Anwendung zu finden haben. Wenn aber ein Unter- zwischen Verkaufsständen und Bahnhofswirtschaften für age, ob sie als Hilfsbetriebe der Eisenbahnunternehmung ten haben, gemacht werden soll, so kann nur e minore ad geschlossen werden, daß, wenn schon den Verkaufsständen Eigenschaft zugestanden wird, sie den Bahnwirtschaften lich vorenthalten werden kann. Auch das Reichsgericht seiner Entscheidung, die wohl an sich einen Verkaufsbehandelt, Bahnwirtschaften und Verkaufsstände einander gestellt und ausgeführt: „Der Gewerbebetrieb der Eisenıternehmungen umfaßt bei der Personenbeförderung auch ejenigen Unternehmungen, welche dem Bedarf der Reisenısbesondere ihrer Versorgung mit Nahrungs- und Genußı während der Zeit der Reise zu dienen bestimmt sind. b sind Bahnhofswirtschaften und andere den hervorgen Zwecken dienenden Verkaufsstände, soweit sie auf Anıg der Eisenbahn innerhalb ihrer Betriebsräume eingewerden, als bloße Hilfsbetriebe des Eisenbahnunterıs anzusehen; dabei macht es keinen Unterschied, ob die ahnverwaltung durch eigene Angestellte tätig wird oder einen Pächter diese Tätigkeit ausüben läßt". Diese Ausgen hat der Preußische Minister des Innern mit Stillgen übergangen. Dagegen verweist er noch besonders Entscheidung des Reichsgerichts in Strafsachen, Band 37, 260, in der die Geltung der Polizeistunde in Bahnwirtn für Nichtreisende auf Grund des § 365 des Strafgesetz- bejaht wird. Da es sich hier um den strafrechtlichen f der „Schankstube" handelt, und der Preußische Minister zugibt, daß das Reichsgericht in dieser Entscheidung zur der Anwendbarkeit der allgemeinen gewerbepolizeilichen riften keine Stellung genommen habe, ist der Hinweis auf Entscheidung unverständlich. Wenn aber daraus geen werden soll, daß das Reichsgericht in der Konzessionskünftig eine andere Stellung einehmen werde, die mit ltung der Polizeistunde in der Praxis besser zu vereinısei, so kann viel eher umgekehrt die Anpassung in der der Polizeistunde an den Standpunkt in der Konzessionsrwartet werden. Das letztere ist umsomehr anzunehmen, Urteil über die Nichtanwendbarkeit der Gewerbeordrst in jüngster Zeit ergangen ist, während die Entscheia Band 37 Seite 260 über 20 Jahre zurückliegt. Auch ist lie Urteile der Oberlandesgerichte Celle vom 19. Septem-04 und Jena vom 28. Juli 1905 die Notwendigkeit hierfür bereits mit überzeugenderen Gründen dargetan, als sie das Reichsgericht für sein Urteil in Band 37, Seite 260, vorgebracht hat. (Vgl. hierzu Kröner, Polizeistunde und Bahnwirtschaft in Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1926, S. 529.) Schließlich wird den Schwierigkeiten, die aus der Geltung der Polizeistunde für Nichtreisende in der Praxis entstehen können, dadurch begegnet, daß die Eisenbahnverwaltung die ortsübliche Polizeistunde gegen Nichtreisende nach Möglichkeit durchführt.

Zum Schluß bedarf noch eine Unrichtigkeit in den Ausführungen des Preußischen Ministers der Klarstellung. Das ist die Auffassung, die über den staatsrechtlichen Charakter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geäußert wird. Der Preußische Minister nennt die Deutsche Reichs-Eisenbahn-Gesellschaft „eine selbständige wirtschaftlich eingestellte Gesellschaft ohne behördliche Eigenschaft" und setzt sich auch hier in Widerspruch zum Reichsgericht, dessen 1. Strafsenat durch Urteil vom 19. März 1926 (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1926, S. 463), wie zuvor schon ähnlich das Oberlandesgericht Stuttgart am 8. Juli 1925 (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1925, S. 1086) mit aller Bestimmtheit ausgesprochen hat, daß auf Grund des § 17 des Reichsbahngesetzes „die ganze Fülle der öffentlich-rechtlichen Befugnisse", die den früheren Reichsstellen zugestanden haben, darunter auch die gewerbepolizeilichen Befugnisse, auf die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übergegangen seien, und daß die Reichsbahnstellen daher „wenn auch keine unmittelbaren Reichsbehörden, so doch öffentliche Behörden geblieben sind, und das Vertrauen von solchen genießen". Es soll nach der Auffassung des Preußischen Ministers in sich widerspruchsvoll erscheinen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft selbst dafür entscheide, was als zu ihrem Betriebe gehörig anzusehen sei. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat diese Entscheidung aber gar nicht zu treffen, denn sie ist durch das Gesetz getroffen. Wenigstens wird gerade durch die unabhängigen Gerichte, denen der Minister des Innern die Entscheidung anvertraut wissen will — jedenfalls durch die obersten ordentlichen Gerichte — dem Gesetz eine Auslegung gegeben, die die Bahnwirtschaften als zum Betrieb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gehörig bezeichnet. Soweit die Zulassung der Bahnwirtschaften damit allein in die Hand der Reichsbahn gelegt ist, ist diese berufen, hoheitsrechtliche Befugnisse neben ihren privatrechtlichen Belangen wahrzunehmen. Dies bedeutet aber keine „Verletzung der allgemeinen gewerbepolizeilichen Hoheitsrechte des Staates", wie in der Erklärung des Preußischen Ministers des Innern behauptet wird, sondern lediglich die Ausübung solcher Rechte kraft besonderer reichsrechtlicher Ermächtigung, die im Reichsbahngesetz mit verfassungsändernder Mehrheit auch für Preußen verbindlich ausgesprochen worden ist.

III.

Nach Abschluß meiner Untersuchungen kommen mir die Ausführungen des Oberregierungsrats Bandmann in Nr. 33 des Preußischen Verwaltungsblattes vom 15. Mai 1926 (Bd. 37, S. 343) zur Kenntnis.

Bandmann bekämpft die im Preußischen Verwaltungsblatt Band 47, Nr. 13, S. 133 von mir vertretene Ansicht, jedoch ohne mich von ihrer Unrichtigkeit überzeugen zu können. Er will zwar die Deutung, die ich den besprochenen Urteilen des Reichsgerichts und Preußischen Kammergerichts gegeben habe, nicht gelten lassen, erkennt aber im Ergebnis die „scharf zutage getretene Nichtübereinstimmung der höchsten deutschen Gerichtshöfe" (S. 344) und damit die von mir gegebene Auslegung doch tatsächlich an. Sein Vorschlag, eine Verständigung der Länderbehörden mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft herbeizuführen, ist an sich zu begrüßen, scheint jedoch ein Beweis dafür, daß auch Bandmann die Begründung des oberverwaltungsgerichtlichen Urteils nicht für überzeugend hält.

Durchaus zutreffend sind die Ausführungen Bandmanns über die aus dem Reichsbahngesetz folgende Bindung der künftigen

Gesetzgebung. Ohne zustimmende Mitwirkung der Reichsbahn-Gesellschaft kann daher eine Regelung der Frage in keinem Falle erfolgen. Ein beiderseitiges Übereinkommen als bloße Verwaltungsmaßnahme würde aber für die Gemeinden, die an der Erhebung der Konzessionssteuer interessiert sind, nicht verbindlich sein, so daß auch die Verwirklichung des Bandmannschen Vorschlages noch nicht alle Schwierigkeiten aus dem Wege räumt.

Im übrigen können seine Ausführungen insoweit nicht unwidersprochen bleiben, als er die Meinung vertritt, daß in der Einsetzung eines Bahnwirtes durch die Reichsbahn-Gesellschaft eine Überlassung des „Betriebsrechtes", das nach § 12 des Reichsbahngesetzes weder ganz noch teilweise ohne Genehmigung der Reichsregierung und des Treuhänders auf Dritte übertragen werden darf, zu finden sei. Unter Betriebsrecht im Sinne dieser Vorschrift kann nur die oben erwähnte Gesamtheit der Befugnisse verstanden werden, die der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hinsichtlich der Verwaltung der Reichseisenbahnen zustehen. Wenn diese Befugnisse „auch teilweise" nicht auf Dritte übertragen werden dürfen, so kann diese Teilung nur im Sinne einer Herausnahme einzelner Strecken gedacht sein. So erwähnt auch die Begründung zu § 12 des Gesetzes, daß die Verpachtung einzelner Reichsbahnstrecken, wie z. B. Grenzstrecken, zweckmäßig sein könne und tatsächlich verwirklicht sei. An eine Zerlegung des Betriebsrechts in einzelne Funktionen und ein Verbot der Überlassung solcher Einzelbefugnisse kann jedenfalls nicht gedacht sein. Sonst würde nicht nur die Verpachtung von Bahnwirtschaften, sondern die Überlassung jedes anderen Einzelgegenstandes des Reichsbahnvermögens verboten sein, denn letzten Endes erstreckt sich das „Betriebsrecht" auf jeden solchen [Ge]genstand. Nach § 6 Abs. 2 des Gesetzes steht der [Deut]schen Reichsbahn-Gesellschaft aber sogar das din[gliche] Verfügungsrecht hierüber frei, soweit sie die Verfügun[g mit] einer ordnungsmäßigen Betriebsführung für vereinbar häl[t. Es] wäre auch nicht einzusehen, welches Interesse Reichsregi[erung] und Treuhänder an einem Mitwirkungsrechte haben sollte[n, das] so ins einzelne ginge, wie es Bandmann will, und das üb[erdies] praktisch garnicht durchführbar wäre.

Der Hinweis Bandmanns auf die Ziele der heutigen G[esetz]gebung und Verwaltungspraxis im Sinne einer Bekäm[pfung] des Alkoholmißbrauchs ist nicht recht verständlich. Ich [ver]sage mir die Erörterung, wie weit die an sich zuzugebend[e Be]rechtigung dieser Tendenzen auch für Bahnwirtschaften [aner]kannt werden kann. Es geht aber jedenfalls nicht an, di[e Ab]sichten späterer Gesetzgeber für die Auslegung noch zu [Recht] bestehender Gesetze aus früherer Zeit, deren Abänderun[g nicht] in Aussicht genommen ist, bestimmend sein zu lassen, w[ie es] Bandmann für richtig hält, wenn er glaubt, daß Reichs[- und] Kammergericht unter dem Eindruck gesetzgeberischer V[orar]beiten ihre Entscheidung heute in anderem Sinne tr[effen] würden.

Ganz im Sinne dieser höchstrichterlichen Urteile habe[n in]zwischen zahlreiche Strafgerichte zur Konzessionspflich[t der] Bahnwirtschaften Stellung genommen. Die hier bekämpfte [Ent]scheidung des Oberverwaltungsgerichts hat auf die Straf[gerichte] nicht nur keinen Einfluß gewonnen, sondern sie erfährt [, wie] ein Urteil des Amtsgerichts Bad Kreuznach vom 6. Mai [...] (veröffentlicht in der „Bahnwirtschaft" vom 10. Juni [...] Nr. 23) zeigt, bereits deren ausdrückliche Ablehnung.

Ankündigung von „Vorsichtswagen" auf Rangierbahnhöfen ohne Zettelverfahren.

Von Reichsbahnoberrat **Reichert** in Frankfurt (M.).

Eine der wichtigsten Fragen im gesamten Rangierdienst bildet die Auswahl der Mittel zur ausreichenden Verständigung derjenigen Bediensteten, die beim Ablaufen der Wagen vom Ablaufberg mitzuwirken haben. Eine solche Verständigung ist betrieblich notwendig; sie ließ sich jedoch auf älteren Rangierbahnhöfen bisher schwerer durchführen, als bei neueren Bahnhöfen. Im nachfolgenden sollen Vorschläge gemacht werden, die eine rechtzeitige und zweckmäßige Ankündigung solcher Wagen auch bei älteren Bahnlofsanlagen ermöglichen.

Was zunächst die neueren Bahnhöfe anbetrifft, so ermöglichen ausreichende Erfahrungen nicht nur diejenigen Einrichtungen zu schaffen, die erforderlich sind, um den Lauf der Wagen in sicherer Weise zu regeln, sondern es wird auch erreicht, daß die abrollenden Wagen am Ende ihrer Laufstrecke mit solcher Vorsicht abgebremst und zum Stillstand gebracht werden können, die zur Schonung der Ladungen angemessen ist.

Zur Verständigung der am Ablauf beteiligten Bediensteten wird vorwiegend das sogenannte Zettelverfahren angewandt, d. h. es werden alle Wagen des ablaufenden Zuges der Reihe nach — von der Zugspitze ab — auf einen Zettel geschrieben, in dem angegeben wird, in welche Gleise die Wagen ablaufen sollen und ob die Wagen einzeln oder in Gruppen vom Berg abgelassen werden. Abschriften hiervon erhalten alle am Ablauf beteiligten Bediensteten. Diese Zettel haben dadurch besondere Bedeutung erlangt, daß sie auch geeignet sind, die sogenannten Vorsichtswagen — d. h. Wagen, die mit Vieh, Fahrzeugen, leicht zerbrechlichen oder explosionsgefährlichen Gegenständen beladen sind, ferner die mit Säure gefüllten Topfwagen und andere Wagen, soweit sie die Aufschrift tragen „Vorsichtig rangieren" — so deutlich zu bezeichnen, daß die beteiligten Hemmschuhleger beurteilen können, wann und wo ein Vorsichtswagen zu erwarten ist.

Zu Ladungen, die vorsichtiges Rangieren bedingen, sollen zwar Wagen mit brauchbarer Handbremse verwendet werden, die beim Ablauf zu bedienen sind; erfahrungsgemäß be[sitzen] aber viele Vorsichtswagen keine Bremse, so daß ihr Auff[ang] nur mit Hemmschuhen möglich ist.

Damit die Wagen schon von weitem her als Vorsichtsw[agen] zu erkennen sind, werden sie häufig durch gelbe Scheiben [(bei] Nacht durch Laternen) kenntlich gemacht, die an der vor[deren] Pufferstange angebracht sind.

Leider ist das Zettelverfahren, obwohl es betrieblich a[ußer]ordentliche Vorteile bietet, nicht für alle Rangierbahnhö[fe,] namentlich nicht für ältere Anlagen — allgemein anwen[dbar.] Derartige Anlagen sind oft aus kleinen Anfängen entst[anden] und haben erst nach und nach durch wiederholtes Hinzu[fügen] neuer Gleisgruppen ihren heutigen Umfang erhalten; hi[erbei] konnten zuweilen die neuen Gleisgruppen nicht in unmittel[baren] Zusammenhang mit dem Ablaufberg gebracht werden, weil [häu]fig Gleisgruppen, in welche Wagen ablaufen, durch Ein- [und] Ausfahrgleise voneinander getrennt sind. Die Folge is[t] große Entfernung der Hauptverteilungsweichen vom Al[lauf]berg, lange Ablaufwege, erhöhte Anzahl von Gleisbremsen[,] Hemmschuhlegern sowie auch die Anzahl der beim Ablauf [mit]wirkenden Stellwerke; alle diese Umstände erschweren die [Ver]ständigung der am Ablauf beteiligten Bediensteten und la[ssen] das sonst bewährte, mit vielen Vorteilen verbundene Z[ettel]verfahren auf solchen Bahnhöfen im allgemeinen nicht zu. [Ob]wohl letztere einen erhöhten Personalstand erfordern, bilde[n sie] doch die Ursache zu verschiedenartigen Erschwernissen[, zu] denen hauptsächlich die Beschädigungen von Fahrzeugen [und] Ladungen durch zu heftige Aufläufe gehören.

Aus diesem Grunde, namentlich aber auch wegen der h[ohen] Entschädigungsbeträge, die alljährlich die Eisenbahn für di[e be]schädigten Wagenladungen bezahlen muß, hat sich die Deut[sche] Reichsbahn-Gesellschaft veranlaßt gesehen, diesem Gegens[tand] ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Es sind A[nre]gungen gegeben worden, auf Mittel zu sinnen, welche geei[gnet]

auf den in Betracht kommenden Bahnhöfen die Anzahl und
mfang der bisher entstandenen Beschädigungen nach Mög-
it zu verringern.

h auf dem Hauptgüterbahnhof Frankfurt a. M. liegen die

gleise und anderenteils durch verschiedene Höhenlage in drei Hauptbezirke geteilt, Nord, Mitte und Süd, die wiederum in mehrere Hemmschuhlegerbezirke eingeteilt sind. Je nach der Häufigkeit des Ablaufens der Wagen sind den Hemmschuh-

Abb. 1.

[...]ltnisse so ungünstig, wie sie oben beschrieben wurden
[...]Abbildung 1). Die zur Aufnahme der ablaufenden Wagen
[...]mten Gleisgruppen sind mehrfach durch Einfahrgleise
[...]ander getrennt. Beim Wagenablauf wirken fünf Stell-
[...] mit, ferner sieben Hemmschuhleger bei den Gleisbremsen
[...]infzehn Hemmschuhleger in den Ablaufgleisen; den zu-
[...]enannten Bediensteten obliegt das Auffangen der Wagen.
[...] Ablaufgleise sind einesteils durch zwischenliegende Haupt-

legern 1, 2 bis drei Gleise zum Auffangen der Wagen zugeteilt; im ganzen sind 15 Bezirke vorhanden. Für den Wagenablauf kommen im Nordbezirk die Gleise 2—4 und 10—13, im Mittelbezirk die Gleise 19—26 und 31, im Südbezirk die Gleise 39—45 und 48—51 in Betracht; sie sind in Abbildung 1 schraffiert. In diese Gleise — mit Ausnahme des Gleises 12 — laufen auch die Vorsichtswagen ab; vorwiegend werden hierfür die Gleise 19 und 31 benutzt. Für zusammenhängende Gleisgruppen

ist je eine Gleisbremse vorhanden, die im Plan besonders bezeichnet ist. Die Gleise 5, 7, 8, 9, 32—36, 54—57 und 180—182 sind Einfahrgleise, die von geschlossenen Zügen befahren werden.

Das Zettelverfahren ließ sich auf hiesigem Bahnhof trotz bestem Willen aus den oben angeführten Gründen nicht durchführen. Die Kennzeichnung der Vorsichtswagen muß deshalb in anderer Weise erfolgen; sie geschieht z. Zt. dadurch, daß die mit Kreide an der vorderen Kopfwand angeschriebenen Gleisnummern mit einem Kreis umrahmt werden, z. B. (19) Da dieses Zeichen auf große Entfernung und insbesondere bei Nacht und Nebel schwer erkennbar ist, so werden die Wagen außerdem vom Rangiermeister auf dem Ablaufberg dem an dessen Fuß stehenden aufsichtsführenden Rangiermeister mit Hornsignalen angekündigt, der seinerseits wiederum diese Signale an die Hemmschuhleger weitergibt. Diese Einrichtung stellt aber nur einen Notbehelf dar; sie hat den Nachteil, daß beim Ertönen eines Hornsignals die Aufmerksamkeit sämtlicher Hemmschuhleger der 15 Bezirke erregt wird, obwohl nur in einem Bezirk ein Vorsichtswagen erwartet werden soll. Die Folge davon ist, daß die angeregte Aufmerksamkeit bald nachläßt, zumal die zu durchfahrenden Gleislängen so groß sind, daß der Wagen erst rd. drei Minuten nach Ertönen des Hornsignals beim letzten Hemmschuhleger — also dort, wo er gestellt werden muß — ankommt. Es hat sich gezeigt, daß diese behelfsmäßigen Einrichtungen nicht ausreichend sind; häufige Beschädigungen von Wagen und Gütern waren unvermeidlich.

Abb. 1a.

Das Eisenbahn-Betriebsamt 1 Frankfurt a. M. hat im Einverständnis mit der Betriebsleitung der Reichsbahndirektion — zunächst versuchsweise — eine Einrichtung zur besseren Ankündigung der Vorsichtswagen für diejenigen beiden Gleise eingeführt, in welche alle am Ort verbleibenden Wagen mit leicht zerbrechlichen Gütern (Eier, Umzugsgut und dergleichen) vorzugsweise ablaufen, das sind rd. 40% aller Vorsichtswagen. In Betracht kommen die im Mittelbezirk liegenden Gleise 19 und 31. Die Einrichtung besteht darin, daß der Rangiermeister des Ablaufberges durch Druck auf einen Knopf eine elektrische Hupe in Tätigkeit setzt. Dadurch wird sämtlichen Hemmschuhlegern des Mittelbezirks das Anrollen des Vorsichtwagens zunächst hörbar angekündigt. Gleichzeitig aber erfolgt durch Druck auf einen zweiten Knopf die Einschaltung elektrischer weißer Glühlampen. Hierdurch leuchtet ein Lichtsignal auf in Höhe derjenigen Gleisbremse, durch welche der Vorsichtswagen laufen und ein zweites Lichtsignal neben dem Gleis, in welchem dieser Wagen rechtzeitig zum Stillst[and ge]bracht werden muß (vgl. Abbildung 1 a). Der an der Gleis[bremse] tätige sowie auch der im Ablaufgleis beschäftigte Hemm[schuh]leger können nun rechtzeitig die Hemmschuhe in solcher [Weise] auslegen, wie es der Lauf des Wagens und die sonstige[n Um]stände erfordern. Der große Vorteil, welcher gegenübe[r dem] früheren System, nämlich nur durch Hornsignale e[rzielt] wurde, besteht nun zunächst darin, daß nicht mehr säm[tliche] Bedienstete der 15 Hemmschuhlegerbezirke und der 7 [Gleis]bremsen, sondern nur noch die Bediensteten der Gleisbr[emsen] im Mittelbezirk und bei den Gleisen 19 und 31 durch da[s Er]tönen der Hupe benachrichtigt werden; sodann erkenne[n die] Hemmschuhleger an den an bestimmten Punkten aufleuchte[nden] weißen Lichtern, in welchem Gleis der Vorsichtswagen [zu er]warten ist. Die vorhandenen Standorte der Lampen sind i[n Ab]bildung 1 durch gekreuzte Doppelkreise gekennzeichnet. [Als] Lampen werden Laternen für Hauptsignale ohne Reflek[tor] verwendet; in der Mitte sind sie durch ein senkrecht steh[endes] schwarzes Blech geteilt. In jeder Laternenhälfte is[t eine] Glühbirne angebracht; beide leuchten gleichzeiti[g] und erlöschen auch gleichzeitig. Um die Einwirku[ng] der Sonnenstrahlen zu verringern, haben die Late[rnen] etwa 30 cm vorspringende, schirmartige Schutzb[leche] erhalten. Die Lampen geben — wie erwäh[nt —]

Abb. 2.

farbloses Licht; die Lichtpunkte befinden sich in [ver]hältnismäßig geringer Höhe, damit ihre Verwechslung [mit] anderen Lichtern (Bahnhofsbeleuchtung u. dgl.) vermieden w[ird]. Besonders bemerkenswert ist die Anwendung von zwei Lam[pen] für jedes der Gleise 19 und 31, von denen eine in der Nähe [der] Gleisbremse und eine neben dem Gleis steht, in dem der Wa[gen] zum Stillstand gebracht werden soll; an beiden Stellen muß [das] Abbremsen erfolgen.

Es ist durch Einbau eines Zeitschalters Vorsorge getrof[fen], daß die eingeschalteten Lampen nach einer Brenndauer [von] etwa ½ Minute selbsttätig ausgeschaltet werden. In Abbildun[g 2] ist das Schaltbrett, wie es seinerzeit durch den Rangiermei[ster] am Ablaufberg bedient wird, dargestellt.

Die auf die Versuchsanlage gesetzten Hoffnungen si[nd] in Erfüllung gegangen. Wenn Unfälle durch [Ab]springen von Hemmschuhen, Versagen von Handbremsen u[sw.] beim Ablauf der Wagen auch in Zukunft sich nie ganz v[er]meiden lassen werden, so ist doch mit der vorbeschriebenen [An]lage erreicht worden, daß seit der vor etwa drei Monaten [er]folgten Inbetriebnahme keine Schäden in den Gleisen 19 und [31] durch unzeitiges Abbremsen der Vorsichtswagen entstanden si[nd]. Früher sind in diesen beiden Gleisen monatlich etwa 5 solch[e] Unfälle eingetreten, deren Schadenshöhe zum Teil recht [be]trächtlich war. Die Kosten für eine ausreichende Anlage z[ur] Ankündigung von Vorsichtswagen werden also in ganz kurz[er] Zeit eingespart sein durch die wesentliche Verringerung der

nden Schadensbeträge und der ersparten Kosten für Ma-
schäden.

ch diesen Erfolg ermuntert, ist die Erweiterung der An-
n der Weise geplant, daß auch im Nord- und Südbezirk
und Lichtsignale aufgestellt werden. Es werden dann
Hupen vorhanden sein, die im Ton verschieden abgestimmt
müssen, damit alle Zweifel darüber ausgeschlossen bleiben,
elchen Bezirk ein gegebenes Hupensignal gelten soll. Die
signale sollen etwa an den in Abbildung 1 durch Doppel-
gekennzeichneten Stellen aufgestellt werden.

h Erweiterung der Anlage werden durch das Ertönen einer
alle im Nord-, Mittel- oder Südbezirk tätigen Hemmschuh-
dazu angeregt, die Lichtsignale zu beobachten; sodann ist
scheinen der Lichter zu sehen, über welche Gleisbremse
orsichtswagen laufen wird und in welcher der einem
schuhleger zugewiesenen Gleisgruppe der Wagen aufge-
n werden muß.

ildung 3 zeigt die Schalttafel für alle Bezirke, wie sie
andorte des Rangiermeisters am Ablaufberg eingerichtet
n kann.

elektrische Strom zur Betätigung der Hupen und der
ignale wird aus dem vorhandenen Lichtleitungsnetz ent-
en, das Wechselstrom von 220 Volt Spannung führt.

n auch beim Lesen dieses Aufsatzes der Eindruck ent-
mag, als ob die Anlage der vielen Gleise und der dadurch
ltnismäßig großen Lampenzahl wegen unübersichtlich sein
und die Deutlichkeit der Lichtsignale durch die Einwir-
n der Tageshelle sowie in der Nachtzeit durch die Bahn-
leuchtung ungünstig beeinflußt werde, so haben sich die
chtungen erfahrungsgemäß als unzutreffend erwiesen. Eine
örtliche Besichtigung wird jedenfalls davon überzeugen, daß die
Anlage nicht nur sehr einfach, sondern auch durch die erprobten
Höhen der Lichtpunkte der S.O. und durch die Einrichtung der
Lampen recht wirkungsvoll ist. Auch werden Erhebungen an

Nordbezirk — Mittelbezirk
Hupe — Hupe
Lichtschalter für die Gleise
2/4 11 13 19 20/23 24/26 31
Südbezirk
Hupe
Lichtschalter für die Gleise
30/40 41 42 43/44 45 48 49 50/51

Abb. 3.

Ort und Stelle bestätigen, daß das beteiligte Personal in der
Anlage das lang erwünschte Mittel sieht und gerne benutzt, das
zur ausreichenden Verständigung beim Wagenablauf und damit
zur Verhütung von Schäden und zur Erleichterung des Rangier-
geschäftes erforderlich und geeignet ist.

Zeitgemäße Büroorganisation.

Von Eisenbahn-Oberinspektor **Karstein**, Berlin.

Nr. 16 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnver-
ngen behandelt Dr. Hans A. Martens, Berlin, „Die Kunst
iktierens“. Mit dieser wichtigen und zeitgemäßen Frage
rt der Verfasser nur einen Punkt des Bürobetriebes der
chen Reichsbahn-Gesellschaft. Diese Frage muß im Zu-
enhang mit der Umstellung des Geschäftsbetriebes der
auf zeitgemäße Betriebsführung behandelt werden. Der
sser dieses Aufsatzes gibt in dankenswerter Weise Finger-
die sich bei der Organisation gut verwenden lassen. Wenn
mehrfach schon Anfänge vorhanden sind, die eine wirt-
liche und schnelle Geschäftsführung im Bürobetriebe
n, so wird doch vielfach noch nach dem seit 1895 üblichen
hren gearbeitet. Es ist nachstehend keineswegs beabsich-
las seit langer Zeit bewährte Verfahren zu beseitigen und
den reinen kaufmännischen Betrieb zu ersetzen. Das
völlig verfehlt. Man soll das Gute nehmen, wo man es
. Es wird sich nie ganz vermeiden lassen, daß es in einem
n Betriebe hin und wieder schwerfälliger zugeht als in
kleinen. Auch große kaufmännische und industrielle Be-
arbeiten „behördenmäßig“ und „bürokratisch“. Zwei
kte sind aus dem Verwaltungsbetriebe als ganz beson-
wichtig herauszugreifen. Diese sind das
en-(Registratur)wesen und die zentrale Kanz-
Das Aktenwesen in der bisherigen Form dürfte auch
r Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beizubehalten sein, da
h sehr gut bewährt hat im Gegensatz zur kaufmännischen
tratur, die heute zum Teil in fachmännischen Kreisen wie-
zugunsten des behördlichen Aktenverfahrens verworfen
Das jetzige Verfahren hat sich sehr gut bewährt, da es
großen Vorteil der geschichtlichen Entwicklung der ein-
n Vorgänge hat, so daß sich jederzeit eine neu hinzu-
nde Kraft gut unterrichten und schnell einarbeiten kann.
zweite Frage bezüglich des Kanzleibetriebes, die
mit den Ausführungen des Dr. Martens zusammenhängt,
f weiterer Erörterung. Es wird sich nicht vermeiden
, in absehbarer Zeit diesen Fragen im Interesse der Wirt-
lichkeit näher zu treten. Die nachstehenden Ausführungen
eine Anregung geben, die zur Lösung der Frage des
nen Bürobetriebes, wie sich die Arbeiten im Verwaltungs-
mit möglichster Schnelligkeit, mit wenig Personal und
Leerlauf bewältigen lassen, beitragen sollen. Hierbei ist
Geschäftsgang einer Reichsbahndirektion — wobei die be-
sonderen verschiedenen Verhältnisse zu berücksichtigen sind —
zugrunde gelegt. Der bisher übliche, bekannte Arbeitsgang hat
sich im Laufe der Zeit als zu langsam herausgestellt, so daß in
letzter Zeit mehrfache Versuche gemacht wurden, um den
Arbeitsgang zu beschleunigen. Diese Frage wurde bereits im
Jahre 1920 von Geheimem Regierungsrat Dr. Quaatz und Rech-
nungsrat Onken in der Denkschrift über die Umgestaltung der
Büroeinteilung und des Geschäftsganges bei den preußischen
Eisenbahndirektionen eingehend behandelt. Diese Denkschrift
hat dankenswerte Anregungen für die Neueinteilung der Direk-
tionsbüros gegeben. Neben vielen anderen wichtigen Vorschlägen
wird auch die Zuteilung von Schreibkräften an die Büros vor-
geschlagen. Der Zweck dieser Zuteilung ist, sämtliche Ge-
schäftsstücke künftig in dem zuständigen Büro vom Eingang bis
zum Ausgang zu erledigen, während nach dem alten Verfahren
ein Schriftstück vom Eingang bis zum Ausgang viele Stellen
durchlaufen muß. Eine wesentliche Einschränkung dieses Leer-
laufs kann erfolgen, wenn die Schreibarbeiten nach folgendem
Verfahren gleich im Büro erledigt werden. Es werden min-
destens folgende Läufe des Schriftstücks vermieden: Kanzleivor-
steher — Kanzlist — Kanzleitagebuch — Bürobeamter — Kanz-
leitagebuch — Dezernent — Kanzleitagebuch — Absenden mit
den jeweiligen dazwischen liegenden weiteren Gängen des Amts-
gehilfen. Jeder Bürobeamte hat es ja schon oft selbst erfahren,
was es für Mühe und Aufregung bereitet, seinen besonders
eiligen Vorgang wiederzufinden, der irgendwo im Hause
schwimmt und trotz Suchens im Kanzleitagebuch, Rückfrage bei
den Amtsgehilfen usw. nicht wieder herbeizuschaffen ist, bis
das Geschäftsstück nach Tagen endlich zum Vorschein kommt
und der Termin überschritten ist. Alle Organisation in dieser
Beziehung hat bisher wenig Erfolg gehabt. Um wie viel ein-
facher ist nun der Geschäftsgang, wenn Dezernent, Bürobeamter
und Schreibkraft örtlich dicht beieinander sitzen und die Ge-
schäftsstücke möglichst von Hand zu Hand gebend, besonders
bei eiligen Sachen, die Geschäftsstücke erledigen. Der Arbeits-
gang wird durch die Erledigung im Büro auf ein Mindestmaß
von Zeit beschränkt. Die hohen Anforderungen in bezug auf
Beschleunigung der Berichterstattung, die heute von der Haupt-
verwaltung im Interesse der Wirtschaftlichkeit, besonders in
Finanz-, Tarif- und ähnlichen Fragen, gestellt werden, verlangen
die schleunigste Erledigung der diesbezüglichen Berichte und
Nachweisungen. Dieser Aufgabe kann nur ein schnell arbeiten-

der Apparat gerecht werden. Häufig können für Rückfragen von der Hauptverwaltung nur wenige Tage als Termin für die Erledigung der Angelegenheit gegeben werden, wenn es sich um Meldungen bei der gespannten Finanzlage handelt, die keine Verzögerung erleiden dürfen.

Soweit irgend angängig, sind möglichst sofort die Reinschriften mit Durchschlag zu fertigen. Man ist daher versuchsweise dazu übergegangen, bei den vorhandenen Kräften — größtenteils A-Raten — (Dienstposten 1. Kl.) — die minder wichtigen Arbeiten von den wichtigen Arbeiten zu sondern. Die ausschließlich wichtigen Arbeiten werden zu A-Raten zusammengezogen. Aus den minder wichtigen Arbeiten, mit denen bisher die A-Raten belastet waren, werden B- oder C-Raten (Dienstposten 2. oder 3. Kl.) gebildet. Diese Posten werden mit weiblichen (in Ausnahmefällen auch mit männlichen) Assistenten, Betriebsassistenten, auch geeigneten Lohnempfängern besetzt, die Stenographie und Schreibmaschine beherrschen[1]). Der Gedanke ist also der, daß diese Kräfte als Grundlage eine Arbeitsrate (etwa ½—¾ ausgelastet) haben — es werden Nachweisungen gefertigt und verschiedene wiederkehrende Terminarbeiten — und außerdem den gesamten Kanzleidienst für das Büro besorgen. Es sind z. B. in Büros einer Reichsbahndirektion den einzelnen Gruppen (Haushaltsabteilung oder der Gruppe für allgemeine Lohnangelegenheiten) von je 2—5 oder auch noch mehr A-Raten je eine B- oder C-Kraft zugeteilt, die einerseits die einfachen Arbeiten der vorgenannten Art behandelt und außerdem sämtliche Kanzleiarbeiten, wie Reinschriften usw., anfertigt. Diese Kräfte stehen auch den für das Büro in Frage kommenden Dezernenten für Stenogramme zur Verfügung.

Es wird hierbei aber besonders betont, daß trotz erheblicher Mehrarbeit und schwierigeren Verhältnissen als 1914 die Arbeit mit der gleichen Kopfzahl erledigt und außerdem der Arbeitsgang erheblich beschleunigt wird. Ferner hat diese Einteilung noch den außerordentlichen wirtschaftlichen Wert, daß die hochbezahlten Kräfte von Arbeiten einfacher Art entlastet werden und sich ausschließlich schöpferisch betätigen können. Die Zahl der A-Raten kann also verringert werden. Ferner werden die Kräfte, die früher in der Kanzlei nur mit reinen Schreibarbeiten beschäftigt und zu Maschinen erzogen wurden, mehr am Geschäft dadurch interessiert, daß sie nicht nur Schreibarbeiten leisten, sondern in dem gleichen Arbeitsgebiet mit tätig daher mit dem Stoff verbunden sind. Gut ausgebildete arbeitsfreudige Kräfte werden hierdurch in ihrer Schaf freude angeregt und werden daher produktiver sein als Kanzleikräfte, die lediglich ihre „Punkte" abarbeiten. den Erfahrungen wird die Dienstfreudigkeit bei allen T erheblich gehoben.

Zugegeben wird, daß eine größere Zahl von Schreibmasch erforderlich ist als in einer Zentralkanzlei. Bei dem heu verhältnismäßig geringen Anschaffungspreis der Maschine dieser Einwand unerheblich. Die Lebensdauer einer Mas ist dafür eine längere. Betont wird hierbei, daß Aufsichtsk bei dem genannten Verfahren ganz entbehrlich sind. Wi Erfahrung gelehrt hat, sind umfangreiche und sprungweise laufende Arbeiten glatt erledigt worden, gegebenenfalls freudig darangesetzten Überstunden, die später in ruhig Zeit wieder abgefeiert werden, weil ja, wie bereits vorste ausgeführt, die betreffenden Kräfte an der schnellen und tigen Erledigung der Angelegenheiten interessiert sind Gegensatz zu reinen Kanzleikräften. Große Terminarbe wie Haushaltsentwürfe und Finanzberichte mit vielen Anl sind auf diese Weise pünktlich erledigt worden, und zwar viel Erklärungen; denn jeder kennt den zu behandelnden S Der Fall, daß diese Kräfte zeitweise nicht genügend beschä werden, trifft nicht zu, da diese Kräfte als Grundlage eine arbeitsrate haben. Es ist natürlich Sache des Bürovorsta das Büro dauernd zu beobachten, ob alle Kräfte ausgelastet gegebenenfalls entsprechend über die vorhandenen Kräft verfügen und gegenseitig aushelfen zu lassen.

Wie weit sich dieses Verfahren noch weiter ausbauen noch auf weitere Büros ausdehnen läßt, wird die Erfah lehren. Jedenfalls erscheint es vorteilhaft, auf diesem W weiter zu gehen und, soweit es die örtlichen Verhältniss lassen, allgemein dieses Verfahren einzuführen. Bewährte richtungen des bisherigen Kanzleibetriebes, die auch für heutigen Verhältnisse passen und als zentrale Einrichtung wendig sind, wird man unbedingt beibehalten müssen. schlaggebend ist vor allem die Arbeitsbeschleunigung, unbe wirtschaftlichste Verwendung des Personals sowie die He des Interesses an der Erledigung der Arbeit und der Di freudigkeit des Personals.

Wie weit es sich noch durch eine praktische Büroeinrich — moderne Büromöbel mit ihren zeitgemäßen Einrichtu wie Karteien, maschinelle Einrichtungen, Rechenmaschinen — ermöglichen läßt, die Arbeitsintensität zu steigern, bleibt terer Nachprüfung vorbehalten.

[1]) Es ist selbstverständlich, daß auch die übrigen Beamten die Kurzschrift beherrschen müssen. Nach Einführung der Einheitskurzschrift muß ihre Anwendung, die wirtschaftliche Vorteile birgt, allgemein zur Pflicht werden. Es können Entwürfe in Kurzschrift gefertigt und Arbeitslisten, Merkbücher usw. kurzschriftlich geführt werden.

Schärfere Erfassung der Verkehrseinnahmen.

Zu diesem in Nr. 3/26 dieser Zeitung von Eisenbahn-Inspektor Reil-Oldenburg behandelten Thema haben wir folgende Zuschriften erhalten:

1. Dem Verfasser ist darin zuzustimmen, daß alles getan werden muß, um fehlerhafte Frachtberechnungen und falsche Tarifierungen während der Beförderung, d. h. solange die Eisenbahn das Gut in Gewahrsam hat, zu entdecken und richtig zu stellen, aus dem einfachen Grunde, weil jede spätere Einziehung (und auch Erstattung) von Frachten und Nebengebühren stets mit Zeit- und Geldverlust (Schreibarbeit) verknüpft ist. V. K. II und Prüfungsämter können ihre Nachprüfung nur nachträglich auf Grund des Rechnungswerks vornehmen. Es bliebe also nach Reil-Oldenburg für das Hauptgebiet der Nachprüfung als dritte Kontrollstelle der Frachtenkontrolleur.

Neben diesen Organen gibt es aber im Mainzer und sicherlich auch in anderen Bezirken Abfertigungsbeamte, deren Funktionen sich so ziemlich mit denjenigen decken, die Reil seinen vorgeschlagenen „Ladungsbeamten" zuweisen will. Sie heißen zwar nicht Ladungsbeamte, sondern führen die Bezeichnung: Tariföre. Wie der Name schon sagt, wurzelt ihre Tätigkeit im Tarif. Solche Tariföre gibt es im Bezirk Mainz seit 1922.

Man unterscheidet haupt- und nebenamtliche Tariföre, je nachdem sie noch andere Arbeiten zu verrichten haben oder nicht. Hauptamtlich als Tariför tätige Beamte gibt es nur bei den ganz großen Güterabfertigungen, wo ihr Arbeitsgebiet wirklich eine volle Kraft beansprucht. Bei mittleren Abfertigungen begnügt man sich mit nebenamtlichen Tariflören, die, weil als solche nicht ganz ausgenutzt, noch andere Funktionen mitversehen (Wagendienst, Ermittlungsdienst usw.). Den Kreis der mit nebenamtlichen Tariflören zu besetzenden G.A. hat man weit gezogen, wobei auch Zugwechselstationen vorzugsweise berücksichtigt werden. Daß als Tariföre besonders tarifkundige und auch sonstwie im Abfertigungswesen erfahrene Beamte be werden, entspricht ihrer besonderen Zweckbestimmung.

In der Regel obliegt dem Tariför die Prüfung der Frachtb nach §§ 28 und 31 A.A.V. II. Selbstredend wendet er sein H augenmerk den Ladungen zu, weil hier gewissenhafte A im Hinblick auf das Wertobjekt besonders nottut. Dabei er sehr oft in die Lage kommen, Gut mit Frachtbrief an und Stelle zu vergleichen, um zu einer einwandfreien Ta rung zu kommen. In Zweifelsfällen nimmt er neben den geschriebenn Probeverwägungen Gewichts- und auch Inh prüfungen vor. Die weitaus meisten der durch Tariföre deckten Fehler charakterisieren sich als falsche Frachtbe nungen, wobei es sich meistens um Anwendung unricht Tarifklassen, falscher Fracht- und Nebengebührensätze Rechenfehler handelt. Während falsche Inhaltsangaben ver nismäßig selten festgestellt werden, sind zu niedrige Gewi angaben und zuweilen auch Wagenüberlastungen zahlreich. der Entdeckung dieser Art von Frachthinterziehungen habe fahrungsgemäß die in den Freilade- und Rangiergleisen bes tigten Bediensteten etlichen Anteil. Vielfach besteht hier gesunder Wettbewerb, der für die Verwaltung um so ergieb sein wird, je enger die Zusammenarbeit des Tariförs mit Außenpersonal ist und je besser er es versteht, Interesse Tarifverständnis bei ihnen zu wecken.

Alle Entdecker (ausgenommen die Tariföre selbst) erha von den für falsche Inhalts- und Gewichtsangaben erhob Mehrfrachten und Frachtzuschlägen Prämien, die zur Zeit der erhobenen Beträge ausmachen. Aus dem ziffernmäß Ergebnis und den sonstigen Erfahrungen ist zu schließen, das Prämiensystem seinen Zwecken förderlich ist.

Über die Art der entdeckten Fälle und die erhobenen M frachten (nicht Rechenfehler!) und Frachtzuschläge führt

r Aufschreibungen, deren Ergebnis monatlich der vorge- Verwaltungsstelle einzureichen ist. Der Nachweisung bschriften der Verhandlungen und die Rechnung über etwa llende Prämien beizufügen. Das zusammengefaßte Ergeb- s Amtsbezirks wird der Reichsbahndirektion (Frachten- olleur) unterbreitet.

zwei Güterabfertigungen des hiesigen Bezirks schloß die rtätigkeit im Jahre 1925 mit folgenden Zahlen ab.

entstandenen Einbußen zurückzugewinnen, es müßten denn gewisse Anlässe, z. B. unvollständige Buchungen, zur nachträglichen Prüfung des beförderten Gutes führen.

Aus dem Vorhandensein der Frachtenkontrolleure schließt er sodann auf deren Notwendigkeit. — Jedenfalls haben sich die in sie gesetzten Hoffnungen in dem erwarteten Maße nicht erfüllt, und auch Reil strebt einen weiteren Ausbau der vorhandenen Kontrolleinrichtungen nicht an. Die Autorität des Frachten-

Ergebnis	In wieviel Fällen wurden festgestellt unrichtige				Bemerkungen
	Inhalts-angaben	Gewichts-angaben	Frachtberechnungen	Berechnungen der Nebengebühren	
er mit 1 nebenamtl. Tariför. besetzten mittl. G.-Abf. . . . . (—150 Frachtbriefe tägl. durchsehen)	6	18	71	3	Der nebenamtliche Tariför versieht den Wagendienst und bearbeitet die Reklamationen und Ermittelungssachen.
er mit 1 hauptamtl. Tariför besetzten ßen G.-Abf. . . . . (0 Frachtbriefe tägl. durchsehen)	39	71	151	—	

Bei den unrichtigen Gewichtsangaben sind die Wagenüberlastungen mit einbegriffen. Die als falsche Frachtberechnungen angeführten Fälle beziehen sich auf die Anwendung falscher Tarifklassen und Frachtsätze nicht aber auf Rechenfehler.

zegeben sei, daß die Ergebnisse hinsichtlich des ziffern- ren Ertrags der Tariförtätigkeit noch nicht ganz den Er- ngen entsprechen. Man mag aber auch berücksichtigen, eine umfassende Kenntnis des heutigen Gütertarifs Teil B. bei einigen wenigen warenkundigen Beamten anzutreffen wird. Auch Reil-Oldenburg äußert in dieser Richtung Be- n, indem er auf den Mangel an tarif- und warenkundigen ten hinweist. Die wichtigste Voraussetzung, mit der Zeit n Mangel zu beseitigen, liegt darin, daß zu Tarifören nur onen bestellt werden, die die für dieses Sondergebiet zu rnden Eigenschaften, Kenntnisse und Fertigkeiten in hohem besitzen. Es kommt hinzu, daß den Tarifören Gelegenheit ben werden muß, der in ständigem Fluß befindlichen Neu- Fortbildung des Tarifs zu folgen.

müssen sich rechtzeitig in den Besitz der Nachträge setzen die T. V.-Anzeiger aufmerksam studieren. In Zweifels- n hinsichtlich der Auslegung von Tarifbestimmungen wird vorgesetzte Verkehrsamt oder der Frachtenkontrolleur um cheidung anzugehen sein. Diesem werden zweckmäßig auch ige den Sendungen entnommenen Proben zugestellt zur Ein- g einer genauen Analyse. Im übrigen würde sich vielleicht fehlen, anderswo gemachte Erfahrungen oder besonders eiche Fälle von Tarifauslegungen, Frachthinterziehungen dadurch nutzbar zu machen, daß sie dem in Betracht kom- den Kreis von Beamten in Form von „Mitteilungen“ im A. zur Kenntnis gebracht werden. Es würde dadurch dem ndsatz einer gleichmäßigen Behandlung ähnlicher Fälle estgehend Rechnung getragen.

usammenfassend kann man sagen, daß der Tariför, wenn er e Aufgabe richtig auffaßt und bestrebt ist, ihr gerecht zu den, stets ein interessantes und vor allem dankbares Arbeits- vorfindet. Als Dolmetsch des Tarifs bei der Güterabferti- g ist es die vornehmste Aufgabe des Tariförs, seinerseits beizutragen, daß die Reichsbahn **rechtzeitig** und **lständig** in den Besitz ihrer Einnahmen kommt, auf die Anspruch hat. Der finanzielle Nutzen der Tariförtätigkeit dabei ebenso hoch einzuschätzen, wie die Tatsache, daß für Arbeitsgebiet des Tarifwesens stets eine gewisse Auswahl zialistisch vorgebildeter Beamten vorhanden sein wird.

O. Weichel, E.-O.-S., Gustavsburg.

* * *

Die Beseitigung der Frachtausfälle infolge unrichtiger In- sangabe, fehlerhafter Buchung und falscher Frachtberech- g beschäftigt seit längerer Zeit den Fachmann. Da jedoch halbwegs befriedigende Lösung noch nicht gefunden worden kann man der abermaligen, von Eisenbahninspektor Reil[1]) ebenen Anregung nur beipflichten, vor allem seiner Beto- g des zwar überall gültigen, diesfalls aber im Erfolg einen onders hohen Gewinn versprechenden Grundsatzes, „das Übel der Wurzel zu fassen.“

Reil erwähnt ganz richtig, daß die Verkehrskontrollen 2 ver- tnismäßig wenig in der Lage sind, aus den Prüfungsunter- en die Ursprungsfehler herauszufinden, d. h. die aus der schen Inhaltsangabe durch den Aufgeber oder aus der fehler- ten Klassifizierung des Gutes durch den Abfertigungsbeamten

[1]) In laufender Nr. 3 d. J.

kontrolleurs übt allerdings eine gewisse Wirkung auf den Geschäftsgang aus. Das ist aber nur der Nebenzweck der Einrichtung, der mit anderen Mitteln zu erreichen wäre.

Die Erfolge des Frachtenkontrolleurs sind meines Erachtens im wesentlichen untergeordneter Natur (Feststellung von Ordnungswidrigkeiten, Verstöße gegen Buchungs- und Beförderungsvorschriften, auch mitunter gegen die EVO. u. dgl. m.); den errechneten Frachtenausfall der fünf Millionen Goldmark zu erhalten, ist ihm nicht gelungen.

Die Schuld an dem geringen Erfolg soll man dem Frachtenkontrolleur durchaus nicht beimessen, ebensowenig dem Abfertigungsbeamten. Nach meinem Dafürhalten kann des Erstgenannten Tätigkeit nur mehr die Form eines Vorprüfers für die Verkehrskontrollen annehmen, die ihn infolge persönlicher Fühlungnahme günstigenfalls hier und da eine Wurzelfaser des Übels erfassen läßt. Dem Kern des letzteren wird die heute geübte Frachtenkontrolle nicht beikommen können.

Der Frachtenkontrolleur müßte doch wohl einen **angemessenen** Teil der laufenden Frachtverträge mit den zugehörigen Gütern vergleichen, um falsche und ungenaue Tarifierungen sowie sonstige frachtverkürzende Ursachen rügen und den Wiederholungsfällen einen Riegel vorschieben zu können. Er soll nicht allein die „gefürchtete Person“ seines Bezirkes sein, sondern der **Entdecker solcher Unregelmäßigkeiten**, die weniger dem Schuldkonto der abfertigenden Stelle als vielmehr demjenigen des Versenders zuzuschreiben sind.

Erfüllt er diese Aufgabe und kann er ihr jemals in annähernd genügender Weise gerecht werden? — Ist er in der Lage, die Spezialkenntnis, die doch jede Abfertigung im Laufe der Zeit an den ortsüblichen Anlieferungen sich erwirbt, durch eine auch noch so geschulte allgemeine Waren- und Tarifkenntnis, noch dazu in der kurz gemessenen Zeit seiner Aufenthalte, zu ersetzen? — Kommt er überhaupt dazu, großen Einblick in die Unmenge von Waren zu erhalten? — Die Kisten, Kasten und Ballen sind verschlossen. Auf den Ladestraßen wird seine vorübergehende Kontrolltätigkeit, noch dazu in ungewohnten Verhältnissen und meist ohne Besitz der Unterlagen (Frachtbriefe), auch kaum zu nennenswerter Geltung kommen. Die Öffnung der verbleiten Wagen zum Zwecke der Prüfung hat ihre Bedenken. Der Besuch der weit auseinanderliegenden Zweiggleise nimmt viel Zeit in Anspruch. Kurzum, zieht man in Betracht, welchen verhältnismäßig geringen Teil der Geschäftsvorgänge dem Frachtenkontrolleur zu Gesicht kommt, dann wird man in der Ansicht bestärkt, daß zur Erzielung ausschlaggebender Erfolge andere Wege zu beschreiten sind.

Die Vorschläge des Eisenbahn-Inspektors Reil beschränken sich auf den Ladungsverkehr. Man kann aber den Stückgutverkehr nicht von obiger Erörterung trennen. Er bedarf gleich jenem der Aufsicht und ist als Einnahmequelle nicht nebensächlich zu behandeln. Zu tarifarischen Schwierigkeiten und zur Frachtenhinterziehung bietet er ein weites Feld. Man denke an das Verzeichnis der sperrigen Güter, an die wahrscheinlich immer noch unterschätzte Zahl von Fällen falscher Inhaltsangabe zur Herbeiführung der ermäßigten Beförderung als Fracht- oder Eilstückgut. Wie wenig wird Gebrauch gemacht von dem Rechte der Eisenbahn zur Einsicht in das verpackte Gut, das vielleicht anstatt Obst Wäsche, anstatt gewöhnlicher Stahlwaren feinste Fabrikate enthält! —

Wenn schon ein örtlicher Beamter sich ausschließlich mit der Frachtenkontrolle zu befassen hat, dann darf er nicht einseitig „Ladungsbeamter“ sein, sondern muß die Aufsicht über den gesamten Ein- und Abgang der Güter haben. Eine Teilung der Arbeit wäre allenfalls dort statthaft, wo vermöge des Geschäftsumfanges mehrere derartige Beamte tätig zu sein haben. Dann wäre aber auch entgegen der Ansicht von Reil ein Abbau der vorhandenen Kontrolleinrichtungen möglich, und es würde gemäß der Arbeitsteilung dem Frachtenkontrolleur mehr die Aufgabe der Beobachtung des rollenden Gutes zufallen.

Die äußeren Stellen verwenden ganz besonders in letzter Zeit viel Mühe auf die Gewinnung der ortsnötigen Warenkenntnis. Es mag unter den heutigen Abfertigungsbeamten, zumal der größeren Abfertigungen, manchen tüchtigen Spezialisten geben, der, wenn ihm hinreichende Zeit zur Ausübung gedachten Postens und zur Ausbildung gelassen wird, mehr Erfolg verspricht, als jemals durch die Stichproben der Frachtenkontrolleure zu erzielen ist. Hierzu gehört vor allem ein völliges Verwachsensein mit der Dienststelle und eine eingehende Kenntnis der am Platze vorhandenen Firmen. Wo diese Erfordernisse fehlen, werden trotz bester Waren- und Tarifkunde Kraft und Zeit verschwendet sein.

Die brauchbaren Unterlagen für seine Prüfungstätigkeit wird der so beschaffene Kontrollbeamte in der Bodenmeisterei und sonstwo selber sich heranzuziehen verstehen, so daß es keiner besonderen, die Stellen nur belastenden Zuleitung der nächsttägigen Wagenanforderungen und der sonstigen Unterlagen bedarf. Andererseits liegt das Verlangen nach vorheriger Angabe der tarifarischen Bezeichnung des Ladungsgutes nicht im Sinne der EVO. und würde schon im Versuch scheitern.

In dem Teile seiner allgemeinen Ausführungen bringt Reil auch von den Abfertigungsstellen längst Erkanntes, was von ihnen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln der Belehrung, durch Nachprüfung von Gewicht und Inhalt der Sendungen, durch Kontrollen der Vorgesetzten, seither nach Zeit und Gelegenheit mehr oder minder gepflegt worden ist.

Neu sind, abgesehen von dem Verlangen nach besonderen „Ladungsbeamten“, seine Ausführungen über die Kontrolle der von den kleineren Bahnhöfen abrollenden Ladungen. Diese Bahnhöfe sollen streckenweise zusammengefaßt und richtungsweise einem bestimmten Güterbahnhofe zugeteilt werden. Was letzterer mit den kleinen Bahnhöfen anfangen soll, ist nicht gesagt. Weiter würde, wie Reil ausführt, auf diese Weise auch der Verkehr der kleineren Dienststellen erfaßt. — Auf welche Weise? — Für den Nahverkehr will er keine besonderen Maßnahmen getroffen wissen, weil die Frachtausfälle nur gering sein können. — Das ist unwirtschaftlich!

Wie aus den weiteren Ausführungen zu entnehmen ist, aber die Sendungen (Ladungen) auf den Unterwegsstat nachgeprüft werden. — Wie ist das möglich? — Die Bleie r der Ladungen zum Zwecke regelmäßigen Einblicks zu entf geht doch nicht an und verletzt jedes Verkehrsempfinden! Gewinn ist bei der Kürze der verfügbaren Zeit sowieso von solcher Maßnahme zu erwarten; sie erhöht höchsten Gelegenheit zum Güterdiebstahl. Was für eine Störung de triebes und des Wagenumlaufes würde damit verursacht we Außerdem widerspricht der Vorschlag dem von Reil vertre Grundsatz, die Fehler bei der Entstehung zu bekämpfen.

Um das Übel mit Erfolg an der Wurzel packen zu kö seien im folgenden einige Anregungen gegeben.

Der Frachtenkontrolleur gehört weniger in die Abfertig räume, als vielmehr auf den Güterboden, an die Wage, a Ladestraße, in die Zweiggleise und in die Fabrik- und L räume der anliefernden Firmen. Er muß, wie bereits erw seine Dienststelle sozusagen innen und außen kennen. Kontrolle darf nicht eine gelegentliche, sondern muß ein unterbrochene sein. Er hat die Aufsicht über das Ann und Ausgabepersonal und ist gleichzeitig sein Lehrmeister Berater in Warenkunde und tarifarischer Ausdrucksweise. dem Rechte der Einsicht in verpackte Güter muß er mehr bisher üblich, Gebrauch machen und mit ausgiebigen Volli ten ausgestattet sein, die Waren vor der Verpackung, na lich der hochwertigen und Zweifelsgüter, besichtigen zu di Wie der Kaufmann Verzeichnisse der Lieferanten und Waren sowie Kundenlisten führt, so hat der Frachtenkontro in gleicher Weise Warenverzeichnisse der am Orte gebr lichst vorkommenden Güter mit ihren tarifarischen Bezeich gen anzulegen, nötigenfalls mit Erläuterungen über ihre schaffenheit zu versehen, und der besseren Übersicht halbe trennt nach Firmen, Eingang und Abgang zu halten. Er h regem Verkehr mit den Abfertigungsbeamten der Dienststel bleiben, die sich ihrerseits ähnliche Unterlagen unter H fügung der anzuwendenden Tarifklassen schaffen. Zwe fälle legt er der höheren Stelle zur Entscheidung vor. Im sönlichen Auftreten hat er Gewandtheit im Umgang mit Kundschaft zu zeigen, muß deren Vertrauen suchen und i tarifarischen Angelegenheiten zur Hand gehen können. Stellung wird mithin einzigartig und bei hoher Auffas seiner Aufgabe eine ganz hervorragende und vor allem äu nutzbringende sein, die aber besondere Fähigkeiten voraus

Die Vorschläge wollen nur Richtlinien sein. Dies ergibt aus ihrer Neuartigkeit. Sie bedürfen der weiteren Ausbil Auch die Verkehrskontrollen werden aus ihnen Gewinn zi

Neißner, Bahnhofsinspektor, Glaubitz b. Rie

Allgemeines.

— **Eine Fahrkartensammlung.** Die Handelskammer Leipzig stellte in der Bugra, Weltausstellung für Buchhandel und Gewerbe 1914, auch eine Fahrkartensammlung aus, welche in 16 Bänden auf 259 Tafeln 6690 verschiedene Fahrkarten und Fahrtausweise aus der ganzen Welt enthielt. Gesammelt und fachmännisch zusammengestellt war sie vom sächsischen Oberbahnhofs-Vorsteher i. R. Saupe in Klotzsche bei Dresden.

Die verhältnismäßig geringe Anzahl von Fahrkarten erklärt sich aus dem Bestreben, die einzelnen Fahrkartensysteme nach Sorten, Art und Klassen möglichst übersichtlich darzustellen und die wahllose Aufnahme von Massenfahrkarten tunlichst zu vermeiden. Saupe suchte auch der geschichtlichen Entwicklung des Fahrkartenwesens gerecht zu werden. Zum Beispiel enthalten 3 Bände und 1 Mappe „Sachsen“ die vollständige Entwicklung des sächsischen Fahrkartenwesens vom Jahre 1840 an bis in die Neuzeit. Ein würdiges Sammelwerk für sich allein, aus dem schon mancher Fachmann sich Auskunft und Rat geholt hat.

Der Ausbruch des Weltkrieges vereitelte damals die beabsichtigte Erwerbung durch ein Museum. Die Präsidenten der vormals Sächsischen Eisenbahn-Generaldirektion Dr. Ulbricht und Dr. Mettig wünschten sie für das Dresdener Eisenbahnmuseum zu erwerben. Verreichlichung der Sächsischen Staatseisenbahnen und Geldknappheit standen dem bisher entgegen. Beide Herren aber ermunterten und unterstützten Saupe in seinem Sammeleifer nach Kräften. Das gleiche geschah von Fachleuten und kaufmännischen Kreisen. Er vervollständigte und erweiterte die Sammlung so bedeutend, daß sie heute in 16 Bänden und 7 Mappen gegen 16 000 Fahrkarten und Fahrtausweise verschiedenster Art enthält. Geordnet sind sie nach Erdteilen, Ländern, Bahnverwaltungen, Schiffahrtsgesellschaften usw.

Die alten deutschen Zettel- und Edmonsonschen Billets, die ersten Rundreise- und Abonnementsbillets, die Systeme der Deutsch-Südwest-Afrikanischen Bahnen und der Anatolischen Bahn — letztere beiden sind wohl kaum noch ein zweites M der Welt vorhanden —, auch die während des Weltkrieges standenen Augenblickserscheinungen — vielfach einzigarti werden von geschichtlichem Werte bleiben.

Fachmännisch hochinteressant ist das System der Japanis Staatsbahnen, ein Meisterwerk vom Regierungsrat Ta Tokio.

Einen Einblick in die Landesverkehrseigentümlichkeiten währen die Fahrkartensysteme der Bahnen von Bulgarien, tugal, Schweden, Finnland, Ostsibirien, Argentinien, der und Rheinschiffahrt usw. Nicht weniger interessant ist, Systeme der ehemaligen deutschen Eisenbahnverwaltung mi ander zu vergleichen und dabei deren Unterschiede festzust Alles dies auch dem weniger Eingeweihten und der spät Nachwelt den Zweck dieser Fahrkarten zu erläutern, dienen die auf den Tafeln angebrachten zahlreichen Erklä gen, die zugleich das Studium der Sammlung erleichtern.

In 45jähriger Eisenbahndienstzeit durchlebte Saupe die wicklung des Eisenbahn- und besonders des Fahrkartenwe so daß die von ihm angebrachten Erläuterungen auch von männischem Werte sind. Jahrzehntelange Arbeit gehört se Lebenswerke. Möge es dem deutschen Vaterlande erha bleiben und eine seinem Werte entsprechende bleibende S finden.

— **Die größte und die kleinste elektrische Lokomotive.** Westinghouse-Gesellschaft hat auf ihrem Fabrikhof die gr und die kleinste elektrische Lokomotive nebeneinander ph graphieren lassen. Jene ist eine der aus drei Teilen beste den Lokomotiven der Virginia-Eisenbahn, diese eine Gru lokomotive, die 1,05 m lang ist, 1,5 t wiegt und eine Zugk von 180 kg aufbringen kann, während die Vollbahnlokom 49,4 m lang ist, 578,3 t wiegt und, wenn alle ihre drei Tei arbeiten, eine Zugkraft, am Zughaken gemessen, von 123 t wickeln kann.

Fachliche Ferienkurse im systematischen Aufbau für Beamte der Deutschen Reichsbahn.

Von Reichsbahnoberamtmann **Popper.**

bereits in Nr. 25 S. 676 dieser Zeitung kurz angekündigt, t am 4. Oktober 1926 an der Verwaltungsakademie Berlin rste systematisch aufgebaute fachliche Ferienkurs für bahnbeamte. Er wird sich in bestimmten zeitlichen Zwiäumen fortsetzen und nach 3 Jahren beendet sein. Die mie tritt hier mit einer neuen Bildungseinrichtung vor amtenschaft, um auch den außerhalb des Sitzes der Vergsakademie beschäftigten Beamten Gelegenheit zur systehen Erweiterung ihres fachlichen Wissens zu geben. Sie ch damit einem längst ersehnten Ziele genähert, was um hr zu begrüßen ist, als die neue Einrichtung die Belange eamten in weitgehender Weise berücksichtigt und zugleich Vünschen und Absichten der Reichsbahnverwaltung entt. Die Reichsbahnverwaltung ließ niemals einen Zweifel er bestehen, die Akademie nur dann mit gutem Gewissen stützen zu können, wenn diese in der Lage sei, allen Beunabhängig von ihrem Wohnsitze eine tunlichst gleichge Bildungsmöglichkeit zu bieten. Dieser Bedingung sollen achlichen Ferienkurse, die mit den wissenschaftlichen en nicht zu verwechseln sind, genügen. Sie sind wie alles, vir bis jetzt an besonderen Einrichtungen der Verwaltungsmie erlebten, aus den tatsächlichen Bedürfnissen der schaft entsprungen, also nicht etwa Kinder eines mechaübernommenen traditionellen Systems oder einer jede Bechkeit hindernden Schablone. Sie sind derart ausgestaltet, sie alle persönlichen sowie dienstlichen Verhältnisse und ierigkeiten berücksichtigen, die bei dem Studium des Be- in Frage kommen können.

Verwaltungsakademie und ihre sachverständigen Berater n bei Einrichtung der Ferienkurse von folgenden Schlüssen Ein Hörer, der die Akademie nach den regelmäßigen Fachenplänen besuchen kann, hört, wenn er sein Studium in der hen Zeit von 3 Jahren vollenden will, in einem Winter-Sommersemester zusammen gewöhnlich 172 Stunden. Dem r dagegen, der nicht am Sitze einer Akademie oder in n unmittelbarer Nähe wohnt und daher eine so große Zahl Vorlesungen innerhalb eines Jahres unmöglich besuchen , muß der Lehrstoff in gekürzter und verdichteter Form ten werden. Die Kürzung wird zweckmäßig nur bei den meinen Wissenschaften (Rechts- und Wirtschaftslehre) vornmen, und zwar durch Auswahl derjenigen Lehrstoffe, die lie fachliche Verwendung des Beamten von besonderer Beung sind. Sie darf aber niemals bei den für das Fachum vorgesehenen Vorlesungen sowie bei den mit dem geen Studium verbundenen Übungen stattfinden. Die Verhtung geschieht in der Weise, daß die in Frage komlen Hörer während der Ferien, d. h. während ihrer Urlaubsim Frühjahr und Herbst eines jeden Jahres, zu einem Kurs je einer Woche mit 30 Unterrichtsstunden zusammengezogen len. Es wird sich demnach im ganzen Jahre um 60 Unterrichtsstunden handeln. Diese Zahl dürfte für den auswärtigen Hörer genügen, weil er während des Besuches des Kurses keine größere Unterbrechung des Unterrichts erfährt, auch keine Ablenkung durch seinen Dienst oder aus anderen Ursachen zu befürchten hat und demnach in engster Fühlung mit seinem Studium bleiben kann. Außerdem erhält er am Schlusse des Kurses praktische Fälle zur schriftlichen Bearbeitung, die er bis zum nächsten Ferienkurs zu lösen und der Akademie zuzusenden hat. Diese Arbeiten werden vom Übungsleiter durchgesehen und im darauffolgenden Ferienkurse mit dem Beamten besprochen.

Wenn auch die Verwaltungsakademie mit dieser Einrichtung den Beamten außerhalb ihres Sitzes einen vollwertigen Ersatz noch nicht für das bieten kann, was im regelmäßigen Semesterstudium vorgetragen wird, so hofft sie doch nach den Worten ihres Studiendirektors, Herrn Universitätsprofessors Dr. Kaskel, „neue weitreichende Bildungsmöglichkeiten zu eröffnen, wie sie der Beamte in heutiger Zeit braucht, um ein lebendiges Glied des Staates zu werden und am allgemeinen Geistesleben des Volkes teilzunehmen, wie auch seine speziellen Fachkenntnisse, den immer steigenden Bedürfnissen entsprechend, zu vertiefen."

Das Gesamtstudium im Ferienkurse wird folgende Vorlesungen umfassen: Einführung in die Volkswirtschaftslehre für Eisenbahnbeamte, Rechtliche Grundbegriffe (bürgerliches und öffentliches Recht), Staatsrecht, Verwaltungsrecht, Bürgerliches Recht für Eisenbahnbeamte, Arbeitsrecht, Handelsrecht, Betriebswirtschaftslehre für Verkehrsbeamte, Eisenbahnrecht (einschließlich Organisation der Reichsbahn), Eisenbahnfinanzwissenschaft, Eisenbahnbetriebswissenschaft, Eisenbahntarifwesen. Ferner Übungen in Eisenbahnwissenschaft, bürgerlichem Recht, Staats- und Verwaltungsrecht und Volkswirtschaftslehre.

Als Lehrkräfte sind Dozenten der Universität und Handelshochschule wie auch hervorragende Männer aus den Kreisen der Behörden in Aussicht genommen.

Die Gebühr beträgt für jede Kursuswoche 20 RM. Für die Teilnahme an Übungen und für die Beurteilung der schriftlichen Arbeiten wird ein mäßiger Zuschlag erhoben.

Die Verwaltungsakademie hat seit Jahren weder Kosten noch Mühe gescheut, die wichtige und schwierige Frage, wie sie dem Bildungsbedürfnisse aller Beamten gerecht werden könne, günstig zu lösen. Diese Frage beschäftigte die Hörerausschüsse und die Fachschaften; sie stand auf der Tagesordnung bei den Sitzungen der Spitzenverbände und des Reichsverbandes Deutscher Verwaltungsakademien und sie bildete das Thema einer von der Akademie Berlin ausgeschriebenen Preisaufgabe. Nunmehr scheint ein gangbarer Weg gefunden zu sein, und alle, die es mit dem Aufblühen von Staat und Beamtenschaft ehrlich meinen, werden die Akademie auf diesem Wege mit den besten Wünschen begleiten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverrsministerium hat unterm 26. Juni 1926 einige Änderungen Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung fügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 30 des hsgesetzblattes, Teil II, hervor.

Beförderungssteuergesetz. Das Reichsgesetzblatt, Teil I, 43 vom 7. Juli 1926 veröffentlicht auf Seite 357 das Belerungssteuergesetz vom 29. Juni 1926, das die Beförderung Personen und Gütern auf Schienenbahnen sowie auf Wasserßen einer Steuer (Beförderungssteuer) unterwirft. Das Ge- über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom April 1917 (Reichsgesetzblatt Seite 329) wird hierdurch der hsabgabenordnung angepaßt.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Juni 1926. I. Verr und Betrieb. Der Güterverkehr im Monat Juni wurde ch starke Kohlenbeförderung gekennzeichnet. Auf den arbeitslichen Durchschnitt entfielen bei 26 Arbeitstagen gegen 24 im rund 125 000 gegen 126 000 Wagen im Vormonat. Die Gentwagenstellung überstieg die des Vormonats um 200 000.

Der starke Kohlenverkehr erklärt sich aus der Steigerung des Absatzes (wegen des englischen Bergarbeiterstreiks) und der zum 1. Juli bevorstehenden Kohlenpreissteigerung. Auch das Hochwasser verursachte Verkehrsabwanderung auf die Eisenbahn. Im Ruhrbezirk wurden an einzelnen Tagen bis zu 140 Sonderzüge mit Kohlen gefahren. Sehr stark war auch der Kohlenversand aus Polnisch-Oberschlesien. Von dort wurden 450 000 t in zahlreichen Bedarfszügen abgelassen. Die Kohlenabfuhr richtete sich zum großen Teil nach den Seehäfen. Allerdings waren die Umschlageinrichtungen in den Häfen dem außergewöhnlich hohen Verkehr zum Teil nicht gewachsen. In Hamburg, Altona, Harburg und Stettin sind infolgedessen erhebliche Verzögerungen in der Entladung eingetreten. Für Brennstoffsendungen nach Ruhrort und Duisburg mußte eine 50%ige Annahmesperre verhängt werden.

Aus den wichtigsten Kohlengebieten wurden 185 000 Wagen mehr als im Vormonat abbefördert, und zwar:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mittel-Deutschland	Sachsen	Niederrhein.-Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
Juni 1926 . .	701 652	122 890	225 318	91 819	83 166
Mai 1926 . .	618 758	104 602	162 577	75 325	79 007
Juni 1925 . .	554 784	83 894	187 790	79 797	71 163

Im Eilstückgutverkehr zeigte sich eine Zunahme des Obst- und Gemüseversandes. Die Wettbewerbsmaßnahmen

gegenüber dem Kraftwagen haben sich weiterhin günstig ausgewirkt. Die Wirkung des neuen Kraftfahrzeug-Steuergesetzes läßt sich noch nicht abschließend beurteilen. Die Beförderung von Obst, frischem Gemüse und Frühkartoffeln aus Holland, Frankreich, Süddeutschland und dem Kölner Vorgebirge nach Köln, dem Wuppertal, der Ruhr und nach Berlin hat voll eingesetzt. Die Gemüsebeförderung Holland-Berlin wurde beschleunigt, damit die rechtzeitige Überführung nach den Markthallen gesichert wird. Die Viehbeförderung aus Norddeutschland wurde unter Leitung der Oberbetriebsleitung West durch Zusammenfassen der Frachten im Bezirk Münster neu geregelt; dadurch wird eine beschleunigte Beförderung des Viehs und eine bessere Auslastung der Viehzüge erzielt. Der Kartoffelversand ging, wie alljährlich um diese Zeit, erheblich zurück. Es wurden dafür nur 4500 Wagen gegen 13 600 im Vormonat gestellt. Für Brotgetreide und Mehl waren 37 000 Wagen, fast 4000 mehr als im Mai erforderlich, da wohl Befürchtungen hinsichtlich der neuen Getreideernte die Nachfrage nach den noch vorhandenen Beständen steigerten. Die Zuckerverladungen hielten sich auf annähernd gleicher Höhe wie im Vormonat, nämlich 6000 Wagen. Die Fischzufuhren in Wesermünde Fischereihafen und Bremerhaven fanden infolge der kühlen Witterung gute Abnahme. Es wurden 107 Fischzüge gefahren. Eine erhebliche Verkehrszunahme wiesen die künstlichen Düngemittel auf, da die niedrigeren Sommerpreise einen Anreiz zum frühzeitigen Bezug ausübten. Es wurden 11 500 Wagen mehr als im Vormonat, nämlich rund 39 000 Wagen befördert. Das Auslandsgeschäft, besonders an Kali, war gut. Die Bautätigkeit war auch im Juni recht schwach. Der Versand an Baustoffen hielt sich ungefähr auf der Höhe des Vormonats. An Zement wurden z. B. 31 000 Wagen befördert.

Die allgemeine Wirtschaftslage und das schlechte Wetter haben den Personenverkehr ungünstig beeinflußt. Es wurden im ganzen 2563 gegen 5548 Züge im Vormonat, in dem das Pfingstfest fiel, über Plan gefahren. Nur die Besetzung der beschleunigten Personenzüge ist allgemein stärker geworden; so mußten auf der Strecke Köln-Berlin einige beschleunigte Personenzüge an einzelnen Tagen in zwei Teilen gefahren werden.

Durch wolkenbruchartige Regengüsse und Hochwasser sind im Laufe des Monats Juni in vielen Bezirken größere Betriebsstörungen eingetreten, die jedoch rasch wieder beseitigt werden konnten, ohne daß Unfälle eintraten.

Die Betriebsentwicklung ist durch folgende Angaben gekennzeichnet:

Geleistete Zugkm:	Mai 1926	April 1926
a) Personenverkehr	29 654 000	27 438 000
b) Güterverkehr	15 371 000	15 256 000
c) Dienstzüge	385 000	368 000
	45 410 000	43 062 000
Wagenachskm:		
a) Personenverkehr	812 082 000	727 265 000
b) Güterverkehr	1 159 810 000	1 131 993 000
c) Dienstzüge	10 570 000	9 881 000
	1 982 462 000	1 869 139 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe:	Juni 1926	Mai 1926
Hamm Verschiebebahnhof	4 700 Wagen	4 700 Wagen
Mannheim	3 700 „	3 400 „
Wustermark	3 700 „	2 700 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt:	2 600 „	—
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt:	37 200 „	47 200 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (am Schluß des Monats):	47 500 „	45 600 „

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr. Gemäß den Beschlüssen der Ständigen Tarifkommission wurden im Juni für die Beförderung von Gütern in Sonderzügen ergänzende Tarifvorschriften eingeführt und im Rahmen der Gütereinteilung verschiedene wichtigere Frachterleichterungen gewährt. Die Ausnahmetarife 7f, 7g, 44e, 46a, 46b, 91, 114, 115, 116, 117 und 118 wurden auf Widerruf neu eingeführt. Im Donauumschlagverkehr wurde ein Ausnahmetarif für Kupfervitriol zur Ausfuhr nach Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und weiter eingeführt. Schließlich ist noch ein Reexpeditionstarif für Hanf und Hede aus Rußland, die auf dem Eisenbahnwege in Königsberg (Pr.) eingegangen sind, herausgegeben worden. An wichtigeren Änderungen bereits bestehender Ausnahmetarife seien die Ausdehnung des Ausnahmetarifs auf Eisenerze usw. von den Oderumschlagstellen Cosel Hafen und Oppeln Hafen nach deutsch-oberschlesischen Stationen und die Ermäßigung dieses Tarifes im Verkehr von Stettin erwähnt. D[illegible] Wettbewerb mit außerdeutschen Wegen bestehenden, übergehend gültigen Ermäßigungen verschiedener Seeha[fen]ausnahmetarife werden zunächst bis 31. Juli d. J. w[eiter] gewährt werden. Die Geltungsdauer des Ausnah[me]tarifs 5a für Steine zum Wegebau usw. sowie di[e] Nottarifs für Lebensmittel sind gegen jederzeitigen Wid[erruf] bis zum 30. September d. J. verlängert worden.

III. Finanzen. Die Betriebsergebnisse im Mai 1926 z[eigen] folgendes Bild:

I. Einnahmen:

1. Personenverkehr	127 8[illegible]
2. Güterverkehr	208 7[illegible]
3. Sonstige Einnahmen	35 3[illegible]
	371 9[illegible]

II. Ausgaben:

1. Persönliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter	200 2[illegible]
2. Sächliche Ausgaben	113 2[illegible]
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	50 0[illegible]
4. Feste Lasten:	
Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	7 4[illegible]
Rückstellung für Vorzugsdividende	7 4[illegible]
	378 3[illegible]

Deckung der Mehrausgabe erfolgte durch Inanspru[ch]nahme des Vortrages aus 1925.

Die Einnahmen des Monats Mai zeigen zwar eine ge[wisse] Besserung gegenüber den Vormonaten, erreichen aber noch [nicht] die Zahlen des vorigen Jahres.

Die Steigerung der Einnahmen im Personenverkehr b[eruht] zum Teil auf den Pfingstreisen. Im Güterverkehr macht[e sich] auf bestimmten Sondergebieten eine Belebung bemerkbar.

Die Aufwendungen für werbende Anlagen im Betrage [von] 17 515 000 RM wurden dem Erlös aus der Begebung von V[or]zugsaktien entnommen.

Für den Dienst der Reparationsschuldverschr[ei]bungen wurde die monatliche Zahlung geleistet. [Da]neben ist das Steuererträgnis aus den Beförderungen im M[o]nat April 1926 in der vorgeschriebenen Höhe am Fällig[keits]tage an den Generalagenten für Reparationszahlungen [abge]führt worden.

IV. Personalfragen. Der Personalstand betrug im

April 1926	668 555 Köpfe,	
außerdem	34 421 Köpfe	Zeit- und Aushilfsarb[eiter]
zusammen	702 976 Köpfe.	
Mai 1926	663 921 Köpfe,	
außerdem	43 934 Köpfe	Zeit- und Aushilfsarb[eiter]
zusammen	707 855 Köpfe.	

Die Vermehrung der Zeitarbeiter betrifft in der Haupts[ache] die Bahnunterhaltung, wo für die Zeit der günstigen Baupe[riode] Arbeiter eingestellt worden sind, die nach längstens [sechs] Monaten wieder ausscheiden. Bei dem ständigen Persona[l ist] wiederum eine Verminderung um 4634 Köpfe eingetreten.

In dem zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft [und] der Reichsregierung schwebenden Streit hat das Reichsb[ahn]gericht am 9. Juni d. J. entschieden: Die Verbindlichkei[tser]klärung von Schiedssprüchen über die Arbeitsbedingungen [der] Reichsbahnarbeiter steht nicht im Widerspruch mit dem Rei[chs]bahngesetz und der Gesellschaftssatzung (vgl. S. 793 dieser [Nr.]). Demgemäß ist die am 16. Januar 1926 vom Reichsarbeitsmin[ister] ausgesprochene Verbindlichkeitserklärung wirksam.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat sich den Ar[beit]nehmervereinigungen gegenüber sofort zur Durchführung [des] Schiedsspruches bereit erklärt und hat mit ihnen am 25. [Juni] 1926 eine Vereinbarung getroffen (vgl. Nr. 26, S. 709 d. Z[tg.]).

— **Neuer Rohöl-Triebwagen der Reichsbahn.** Auf den [Mün]chener Nahverkehrsstrecken wird in der nächsten Zeit ein n[euer] Rohöl-Triebwagen mit mechanischer Kraftübertra[gung] (Maybachtriebwagen) ausgeprobt werden. Der Wagen b[ietet] 89 Sitz- und 30 Stehplätze IV. Klasse und ist von der Wa[ggon]fabrik Wismar hergestellt, während der 150 PS-Motor und [die] maschinelle Einrichtung von der Maybach-Motorenbau A.-G. Friedrichshafen stammt.

— **Verkehr auf der Fährenstrecke Warnemünde-Gjed[ser].** Die Verkehrssteigerung auf der Fährenstrecke Warnemün[de]-Gjedser hält an. Während im ersten Vierteljahr 1926 auf [den] Fährschiffen in beiden Richtungen 20 689 Personen beför[dert] wurden, stieg diese Zahl im zweiten Vierteljahr 1926 auf 3[illegible]

sonen. und zwar reisten 17 546 Personen von Deutschland Dänemark und 16 697 in umgekehrter Richtung. Auch geüber dem Ergebnis des zweiten Vierteljahrs 1925 ist eine bliche Zunahme zu verzeichnen, da in diesem die Zahl Reisenden 30 881 betrug. Dieselbe Erscheinung zeigt sich Güterverkehr, auch dieser hat zugenommen, denn einer Beerung von 5519 beladenen Wagen im zweiten Vierteljahr und 5636 im ersten Vierteljahr 1926 steht die Zahl von beladenen Wagen im zweiten Vierteljahr 1926 gegenüber.

Erweiterung und Ermäßigung des Rheinumschlagstarifes Mineralöle. Mit Gültigkeit vom 12. Juli 1926 hat die Deutsche hsbahn den Ausnahmetarif 44 d für Mineralöle der Klasse A der Schweiz, der bisher von Mannheim und Ludwigshafen nach Basel und Schaffhausen galt, auch auf Singen-Hohenl und Konstanz ausgedehnt. Gleichzeitig ermäßigt sie im tbewerb mit den linksrheinischen Bahnen die Frachten für el weiterhin je nach der aufgelieferten Mindestmenge um a 21—35 %. Die Frachten für Schaffhausen bleiben dieen; die neuen Frachten für Singen-Hohentwiel und Konstanz en um etwa 30—35 % unter den bisherigen Normalsätzen. Tarif sieht bekanntlich verschieden hohe Sätze vor, je ndem der einzelne Versender innerhalb 6 Monaten 5000 bzw. 00 t aufliefert.

— **Neuer Seehafentarif für Düngemittel.** Die Reichsbahn hat Wirkung vom 12. Juli 1926 den Ausnahmetarif 120 für wefelsaures Ammoniak und Ammonsulfatsalpeter (Leunaeter) zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern geführt. Der Tarif gilt von den Stationen Corbetha, Kötzn und Wolfen (Kr. Bitterfeld) nach den Seehäfen Hamburg, helmsburg, Harburg, Altona, Bremen, Bremerhaven, Weserde, Wilhelmshaven-Fischereihafen, Nordenham, Flensburg, ttin, Kiel, Lübeck, Saßnitz Hafen, Warnemünde, Suchsdorf. umfaßt außer dem Seehafenverkehr auch den Verkehr mit nemark über die trockene Grenze. Die Frachten sind für die i Versandstationen nach den einzelnen Empfangsplätzen ich und betragen beispielsweise nach Hamburg Hgbf. 1 M.—, h Bremen 1,01 M. und nach Stettin 94 Pf. per 100 kg in Tonsladungen. Der 5prozentige Zuschlag für die Beförderung gedeckten Wagen wird nicht erhoben. Diese Frachten werden gewährt, wenn von einem Versender durch schriftliche Errung an die Reichsbahndirektion Altona die Verpflichtung ernommen worden ist, längstens bis zum 15. Juli 1927 nach sem Tarif mindestens 15 000 Tonnen aufzuliefern. Die Frachermäßigen sich bei jeder Mehrauflieferung über 15 000 nnen hinaus weiterhin um bestimmte Prozentsätze und zwar die Mehrmenge über 15 000 Tonnen bis 25 000 Tonnen 5 %, die Mehrmenge über 25 000 bis 35 000 Tonnen 10 %, über 000 bis 45 000 Tonnen 15 %, über 45 000 bis 55 000 Tonnen % und für alle Mehrmengen über 55 000 Tonnen hinaus 25 % erhobenen Fracht. Der Nachweis über die beförderten ngen ist der Reichsbahndirektion Altona gegenüber unter rlage der Original- oder Duplikatfrachtbriefe nebst einem rzeichnis der beförderten Sendungen zu führen.

— **Frachtermäßigung im Donauumschlagsverkehr.** Mit Gültkeit vom 8. Juli 1926 hat die Deutsche Reichsbahn den Aushmetarif 4 für Steinsalz, der von sämtlichen deutschen Salzwinnungsstätten nach Regensburg, Deggendorf und Passau t, um 10 % ermäßigt, jedoch nur die Sätze, die bei Auflieferng bestimmter Mindestmengen zur Verfügung gestellt sind. ese Mindestmengen haben monatlich mindestens 5000 t, innerlb eines Jahres mindestens 70 000 t zu betragen.

— **Die Unterstützung der Lübecker Ostseeschiffahrt durch die übeck-Büchener Bahn.** Auf der Lübeck-Büchener Bahn besteht ischen Hamburg und Lübeck bereits seit längerer Zeit ein usnahmetarif, der besonders für Güter nach und von Reval d Riga gilt. Nach seiner Fassung vom 1. Januar 1926 gilt der rif bis heute für Sammelgut, d. h. zusammengestellte Ladunn aus Waren verschiedener Gattungen (ausgenommen die in r Anlage C der EVO. aufgeführten Gegenstände), die von verhiedenen Versendern durch einen Absender zur einheitlichen eförderung als Frachtgut übergeben und nach Ankunft auf der estimmungsstation vom Empfänger an mehrere Endempfänger erteilt werden. Dieser Tarif ist ein Mindestmengentarif, der r das Kalenderjahr 1926 eine Mindestmenge von 5000 t mmelgut vorsieht. Die Frachtberechnung erfolgt zunächst ch den regelrechten Tarifklassen; bei Nachweis der Mindestenge von 5000 t werden jedoch 30 %, bei Nachweis der indestmenge von 10 000 t 50 % der erhobenen Frachten für ese weiteren 5000 t zurückerstattet.

Ab 15. Juli 1926 tritt diese Begünstigung nunmehr in erhebch erweiterter Form in Kraft. Der Tarif gilt nunmehr für üter aller Art mit Ausnahme von explosionsgefährlichen, lbstentzündlichen, giftigen, ätzenden und fäulnisfähigen Stoffen. Die Mindestmengenbedingung ist vollkommen weggefallen; seine Einzelbedingungen sind folgende: In der Richtung nach Lübeck gilt er für Güter, die als Frachtgüter oder, soweit die Güter der ermäßigten Eilgutklasse angehören, als Eilgut in Wagenladungen von Hamburg oder Wandsbek nach Lübeck gesandt und von dort durch Reedereien, die sich verpflichtet haben, einen regelmäßigen Dampferdienst zwischen Lübeck und Reval-Riga zu unterhalten, unmittelbar nach Reval oder Riga weiter verfrachtet werden. In Richtung nach Hamburg gilt der Tarif für Güter, die von denselben Reedereien nach Lübeck gebracht werden und von da nach Hamburg weitergehen. Als unmittelbare Weiterbeförderung gilt auch eine Höchstumschlags- und Lagerzeit von 14 Tagen in Lübeck. Die Verladung mit den vorgeschriebenen Reedereien ist im Frachtbrief zu vermerken. Die Entscheidung darüber, welche Reedereien einen regelmäßigen Dampferdienst im Sinne dieser Frachtermäßigung unterhalten, hat die Direktion der Lübeck-Büchener Bahn. Vorerst ist, wie wir hören, nur die Lübeck-Linie A.-G. für diese Frachtvergünstigung eingetragen. Die Frachten betragen zwischen Lübeck und Hamburg L. B. bzw. Wandsbek einheitlich für 5-Tonnenladungen 50 Pf., für 10-Tonnenladungen 45 Pf., für 15 Tonnenladungen 40 Pf. für 100 kg. Der Zuschlag für die Beförderung in gedeckten Wagen wird nicht berechnet. Die Frachtermäßigung beträgt daher für Güter der Klasse A etwa 60 %, für Güter der Klasse B etwa 53 %, für Güter der Klasse C etwa 45 % und für Güter der Klasse D etwa 45 %.

— **Die Eröffnung der Neumarkter Kleinbahn** findet am 25. Juli 1926 statt. Sie ist normalspurig und für den Übergang beladener 20-t-Wagen geeignet. Die Beförderung des Güterverkehrs erfolgt mittels Dampflokomotiven, der Personenverkehr mittels Triebwagen. An der Gesamtstrecke von 4,15 km befinden sich folgende Bahnhöfe: 1. Neumarkt i. Schles., Reichsbahnhof: Personenverkehr und Güterübergangsverkehr. 2. Neumarkt-Feldschlößchen: Personenverkehr. 3. Neumarkt-Stadtbahnhof: Gesamtverkehr. 4. Neumarkt-Ring: Personenverkehr. Die Bahn gehört der gleichnamigen Kleinbahn-Aktiengesellschaft, Sitz Neumarkt i. Schles. Den Betrieb führt die Firma Gesellschaft für Feldbahn-Industrie Smoschewer & Co., Breslau 13, Kaiser-Wilhelm-Str. 48/50, welche auch den gesamten Schriftwechsel über den Betrieb führt.

— **Die Aufbrauchfrist für die alten Eisenbahnpaketkarten** mit rotem Rand ist bis zum 31. Dezember 1926 verlängert worden.

— **Ehrenmal für die gefallenen Eisenbahner in Neumünster.** Am 27. Juni d. J. fand die Weihe des Eisenbahner-Ehrenmals, das der Eisenbahnverein Neumünster zusammen mit der Ortsgruppe Neumünster des Reichsbundes Deutscher Eisenbahn-Kriegsteilnehmer für die im Weltkriege 1914—1918 gebliebenen Kameraden errichtet hat, unter starker Beteiligung in feierlichster Weise statt. Die Weiherede hielt Reichsbahndirektionspräsident Dr. Schneider (Altona). Das von Reichsbahnrat Eitner (Altona) entworfene Denkmal stellt einen aus Klinkern aufgeführten, hochragenden, viereckigen Monumentalbau dar, der seinen Platz am Eingang zum Güterbahnhof an der Rendsburger Straße erhalten hat.

— **Promotionsrecht der Berliner Handelshochschule.** Das Preußische Staatsministerium hat in seiner Sitzung vom 16. Juli das Handelsministerium ermächtigt, mit der Industrie- und Handelskammer Berlin einen Vertrag über die neue Verfassung der Handelshochschule Berlin und die Verleihung des Promotionsrechtes abzuschließen. Dieser Vertrag ist noch am gleichen Tage unterzeichnet worden. Die Verleihung der Satzungen für die Handelshochschule und die Genehmigung der Promotionsordnung ist demnächst zu erwarten. Der neue Doktor wird die Bezeichnung Dr. der Wirtschaftswissenschaften, Dr. Oec., führen. — Die neu gegründeten Universitäten Frankfurt und Köln haben für ihre wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultäten das Recht der Doktorpromotion bereits erlangt.

Österreich.

— **Der österreichische Außenhandel im Monat April.** Der Wert der eingeführten Waren belief sich auf 217 Millionen Schilling, der der ausgeführten Waren auf 137 Millionen Schilling. Der Einfuhrüberschuß (das Passivum) erreichte daher 80 Millionen Schilling gegen 84 Millionen Schilling im Monat März und 95 Millionen Schilling im Durchschnitt der ersten drei Monate. Dem Vormonat gegenüber sind Ein- und Ausfuhr zurückgegangen, der Gesamtumsatz zeigt eine Abnahme um 10 %. Für die ersten vier Monate zusammen ergibt sich ein Einfuhrwert von fast 900 Millionen Schilling, ein Ausfuhrwert von rund 530 Millionen Schilling, demnach ein Passivum von nahezu 370 Millionen Schilling.

— **Eisenbahnprojekt Neuberg-Mariazell-Kernhof.** Kürzlich hat im Rathause Mariazell die Gründung eines Eisenbahnausschusses für den Bahnbau Neuberg-Mariazell-Kernhof stattgefunden. Es ist beschlossen worden, sofort um die Vorkonzession einzuschreiten und das generelle Projekt, dessen Kosten von den beteiligten Bezirken und Gemeinden aufgebracht werden, auszuschreiben. Der Ausschuß wird vor allem auch die Aufgabe zu erfüllen haben, auf die große wirtschaftliche Bedeutung des Bahnbaues nicht nur für die Erschließung Obersteiermarks, sondern auch für die Förderung des österreichischen Durchfuhrverkehrs aufmerksam zu machen. und die Unterstützung durch die beiden Länder und durch den Bund zu erlangen.

— **Der Umbau des Innsbrucker Hauptbahnhofes.** Der Umbau des Hauptbahnhofes in Innsbruck ist so weit beendet, daß bereits die Inselbahnsteige benutzt werden können. Die endgültige Fertigstellung einschließlich der Innenarbeiten ist bis Ende des Monats zu erwarten. Die Elektrisierungsarbeiten werden aber erst im Herbst beginnen.

Übrige europäische Länder.

— **Verstaatlichung einer schwedischen Privatbahn.** Die schwedische Privatbahn Kävlinge-Sjöbo (45 km) ist am 1. Juli d. J. von der schwedischen Staatsbahn übernommen worden. Das Anlagekapital der Eisenbahn betrug 1,36 Mill. Kr.

— **Fortbildung des schwedischen Gütertarifs.** Anläßlich der bevorstehenden Gütertarifreform in Schweden haben die schwedischen Wirtschaftskreise jetzt die Einsetzung eines Ausschusses beantragt, der ständig den Gütertarif fortzubilden habe. Er erinnert an die Ständige Tarifkommission bei den deutschen Eisenbahnen. Einmal in jedem Vierteljahr soll er über die inzwischen beantragten Frachtherabsetzungen beraten. Der Ausschuß soll in engster Verbindung mit der Eisenbahnverwaltung stehen und von dieser in allen grundlegenden Tariffragen angehört werden.

— **Bau neuer Eisenbahnen in Finnland.** Der finnische Staatsrat hat beschlossen, daß die eiligsten der neuen Bahnbauarbeiten zu beginnen sind. Es sind dies die Linien Uleåborg-Vaala, Sotkamo-Nurmes und Joensuu-Outo Kumpu. Ein Teil der Arbeiten ist schon eingeleitet.

— **Beschaffung von Eisenbahnbrückenträgern in Rußland.** In Rußland besteht gegenwärtig, nach Mitteilung des „Wjestnik Putej Soobschenja" (Verkehrsbote), eine beunruhigende Lage der Brückenfirmen. Das Werk Junet (eine abkürzende Firmenbezeichnung) wird seit 1924 nicht mit der Lieferung von vier Trägern zu je 35 Saschen (rd. 75 m) fertig. Das Werk Serp u. Molot des Mosmarchtrust kann auf eine Bestellung vom Jahre 1924 wegen Fehlens von Eisen nicht an die Herstellung von zwei Brückenträgern für die Nordwest- und die Oktoberbahn herantreten. Ein Träger von 10 Saschen (rd. 21 m) ist im Werk „Prophintern" ebenfalls seit 1924 in Arbeit und kann wegen Fehlen von ein paar breiten Platten bisher nicht fertig werden. Die Bestellungen von Brücken des Haushalts 1925/1926 sind im Januar und erst in einem Werk, „Roter Oktober" in Stalingrad, in Angriff genommen worden. Das bedeutet einen Verlust von drei Monaten des Haushaltjahres. Die übrigen Werke sind überhaupt noch nicht an die Bestellung des Eisens herangegangen und die dem Trust „Jugostal" übergebenen Bestellungen werden erst im April 1927 zur Walzung kommen. Das ganze Programm der Brückenarbeiten verschiebt sich um zwei bis drei Monate gegenüber den ursprünglichen Vertragsfristen.

Im Haushaltsjahr 1925/26 sollten die Brückenfirmen 1,9 Millionen Pud (331 000 t) Brückenträger liefern, davon 600 000 Pud (rd. 10 000 t) Rückstände vom Vorjahre.

— **Bestellung von Personenzuglokomotiven in Rußland.** Es sollen drei Arten von solchen Lokomotiven gebaut werden. 1. Personenzuglokomotiven großer Leistungsfähigkeit Reihe M, Form 2—4—0. Der Bau der ersten vier Lokomotiven dieser Form wird in den Putilowwerken fertiggestellt. Eine Besonderheit an ihnen sind drei Zylinder, deren Kurbeln unter einem Winkel von 120° gegeneinander versetzt sind, so daß ein möglichst gleichmäßiges Drehmoment und schonendere Einwirkung auf das Gleis im Vergleich zu den gewöhnlichen zweizylindrigen Lokomotiven gegeben ist. Das Reibungsgewicht der Lokomotive M ist gleich 72 t, d. i. 1,5mal größer als das Reibungsgewicht der bisherigen leistungsfähigsten Reihe S. Die Lokomotiven sind dafür bestimmt, einmal die Bahnen mit sehr schwerer Schienenform zu bedienen, dann für die Bahnen mit sehr dichtem Personenverkehr, z. B. für die Strecke Moskau-Charkow, deren Aufnahmefähigkeit schon soweit ausgenutzt ist, daß eine weitere Vermehrung nur durch Verstärkung der Züge zu erreichen ist. Die ersten vier in den Putilowwerken vollendeten Lokomotiven kommen auf die Strecke Moskau-Kursk. Für kommende Jahr sind in den gleichen Werken 19 solcher L motiven bestellt und für die nächsten fünf Jahre ist der von 500 solcher Lokomotiven vorgesehen.

2. Personenzuglokomotiven mittlerer Leistungsfähigkeit Bahnen mit leichterer Schienenform oder mit weniger dich Personenverkehr, Reihe Su, Form 1—3—1. Als Muster für Bau dieser Lokomotive diente die Reihe Sw. Sie wurde konstruiert, mit stärkerem Kessel ausgestattet und ihr Rah wurde verlängert. Die Lokomotive wurde seit 1925 zu b begonnen. Gegenwärtig laufen etwa 70 Lokomotiven dieser R In den nächsten fünf Jahren sollen 600 bis 700 Lokomoti dieser Reihe gebaut werden. Sie besitzen 54 t Reibungsgew d. i. 15 % mehr als die Reihe S. Außerdem sind sie mit wärmer für das Speisewasser versehen. Die Leistungsfähig der Lokomotive übertrifft die der Reihe S um 15 bis 20 %.

3. Die größte Aufmerksamkeit zieht die Tanklokomot Form 2—3—2, Reihe P, auf sich, die jetzt in den Sorm werken entworfen wird und für Vorortbahnen mit dich Personenverkehr bestimmt ist. Ihr Reibungsgewicht ist 6 d. s. 20 t auf jede Triebachse. Das Gesamtgewicht ist 110 t. Fehlen des Tenders erspart das Drehen der Lokomotive die dafür nötige Zeit. Die Lokomotive kann vor- und rückw fahren und eignet sich infolge des Fehlens des Tenders nur kurze Fahrten im Vorortverkehr, bei denen keine großen V räte an Wasser und Brennstoff mitgeführt werden müs Außerdem wird durch das Fehlen des Tenders das Ges gewicht beiläufig um 30 t vermindert, so daß die Züge um 1 1,5 Wagen gegenüber einer Lokomotive mit Tender vergröß werden können. Die Lokomotiven sind in erster Linie für Moskauer Vorortstrecken mit dichtem Personenverkehr stimmt, deren Elektrisierung nicht in Aussicht genommen Weiterhin sollen sie für Bedienung anderer Verkehrsmi punkte wie Charkow, Kiew, Rostow, Leningrad u. a. beigezo werden.

Was die Güterzuglokomotiven betrifft, so ist deren wei Verstärkung vorderhand ausgeschlossen, da die russischen Z und Stoßeinrichtungen schon gegenwärtig überbeansprucht s und eine Verstärkung der Güterzuglokomotiven bis zu ih vollständigen Austausch nicht erlauben. Daher wird für nächste Zeit nur der Bau von Güterzuglokomotiven Reih Form 0—5—0 vorgesehen, wie sie schon in großer Zahl russischen Bahnen verkehren.

— **Zur Frage der Selbstkosten der tschechoslowakisc Eisenbahnen.** Im Juni fand der VI. Kongreß der tschechoslo kischen Ingenieure in Mährisch Ostrau statt. Im Rahmen die Kongresses hielt der Ministerialrat Ing. Hula aus der Verkehr sektion des Eisenbahnministeriums einen Vortrag über wissenschaftliche Arbeitsleitung im Eisenbahnverkehr, in w chem insbesondere die Frage der tschechoslowakischen Ei bahnselbstkosten erstmalig öffentlich erörtert wurde. Aus interessanten Ausführungen geben wir folgende beachtensw Stellen wieder:

Infolge der wirtschaftlichen Krisis der Nachkriegszeit findet sich der tschechoslowakische Güterverkehr nicht auf vorkriegszeitlichen Höhe, wir müssen daher — unter A nützung aller technischen Errungenschaften auf wissensch lichem Gebiete — eine solche Betriebsform anstreben, wel bei geringstem Zeit-, Personal- und Materialverbrauche am v teilhaftesten und die billigste Güterbeförderung von der Erz gungsstelle in die Verbrauchsorte sicherstellt.

Die Voraussetzung für die Arbeiten zur Verbilligung des triebes ist, daß vor allem die Betriebsausgaben, welche ei Teil der Selbstkosten bilden, bekannt sind.

Mit der Frage der Eisenbahnselbstkosten befaßte sich Jahre 1922 der Internationale Kongreß in Rom. Bis zu die Zeit kannten ihre Selbstkosten nur die deutschen und amerik nischen Eisenbahnen. In der Tschechoslowakei wurden Selbstkosten erstmalig für das Jahr 1924 vom Eisenbahnminis rium ermittelt. Wenn wir die Betriebsausgaben der Deutsch Reichsbahn im Jahre 1924 mit den vorkriegszeitlichen Ausgab vergleichen, so stellen wir fest, daß ein Achskilometer Jahre 1924 doppelt soviel kostete, als vor dem Kriege. Die triebsausgaben der reichsdeutschen Bahnen betrugen im Jah 1913 auf ein Achskilometer nur 7,55 gegenüber 14,759 G pfennig im Jahre 1924 und gegenüber 14,06 Goldpfennig unse Betriebsausgaben.

Wenn wir aber die angeführten Beträge mit den Berechnu gen anderer Länder vergleichen und hierbei das Jahr 1913 u die Goldwährung als Grundlage nehmen, so finden wir, daß auf ein Achskilometer entfallenden Betriebsausgaben im Ja 1924 in England um 120 %, in der Schweiz um 141 %, in Fra reich um 107 %, in Deutschland selbst um 91 % und in tschechoslowakischen Republik (im Vergleich mit Deutschlan um 86 %, daher überall ungefähr um 100 % gestiegen si

r Umstand überrascht um so mehr, als die Teuerung nur um 60 % gestiegen ist. Als Hauptursache dieser Erscheinung der allgemeine Rückgang im Güterverkehr während der riegszeit anzusehen sein.

Betriebsausgaben der teschechoslowakischen Bahnen ver- n im Vergleiche mit den Eisenbahnen anderer Staaten im en der nachkriegszeitlichen Ausgaben.

die tschechoslowakischen Eisenbahnen durch den Staat ltet werden, muß uns daran gelegen sein, daß wir unsere bsausgaben noch mehr vermindern, wenn sie auch nicht r sind, als in den übrigen Staaten, denn nur auf diese wird es möglich sein, eine Grundlage für die Herab- ng der Tarife, für die allgemeine Verbilligung, und auf Weise für eine Erhöhung der Produktion und Steigerung 'erkehrs zu schaffen. Die heutigen Personalausgaben sind rhältnis zu jenen der Vorkriegszeit unvergleichlich höher; nd bei uns auf 10,76 Goldpfennige gestiegen.

tzdem die Reichsbahnbediensteten bereits valorisierte Ge- r beziehen, sind die reichsdeutschen Bahnen im Verhältnis seren Bahnen auch im Staatsdienste b i l l i g e r. Daraus hervor, daß unsere Personalwirtschaft im Vergleich zu Deutschlands nicht als rationell bezeichnet werden kann. ungünstige Erscheinung in unseren Personalverhältnissen nach Einführung des neuen Besoldungssystems noch viel icher in Erscheinung treten, und es wird daher unsere erste abe sein, den Personalstand derart zu vermindern, daß die gen Betriebsausgaben nicht erhöht werden.

diesem Behufe ist es notwendig, die grundsätzlichen en zu lösen, wie die Leistung jedes einzelnen Bediensteten gleichzeitiger Einhaltung des Gesetzes über die acht- lige Arbeitszeit g e h o b e n, und wie das Interesse des Per- s für eine intensivere Leistung geweckt werden könnte.

zweite grundsätzliche Frage in den verwickelten Perso- rhältnissen bildet der Gegenstand, auf welche Art und e das Interesse der Bediensteten für eine intensivere Lei- g geweckt wird.

e Wirkung aller aus der wissenschaftlichen Leitung der Ar- auf den Eisenbahnen hervorgehenden Vorkehrungen kann auf Grundlage von genau zusammengestellten alljährlichen iebsausgaben beurteilt werden.

m wissenschaftlichen Gesichtspunkt aus beruht die Be- nung der wirtschaftlich am besten arbeitenden Einrichtung der analogischen Methode, wie die Erhebung des statisch chaftlichen Systems. Denn wir suchen durch den Beweis Spannung das System für die gegebene Belastung, welche möglichst geringe Menge an Material erfordert. Hierbei ist Belastung gleich der Verkehrsleistung, das statische System h der Betriebseinrichtung, der Beweis der Spannung gleich Betriebseinteilung, der Verbrauch an Baumaterial gleich Verbrauch von Zeit, Personal und Betriebsmaterial.

wird daher Aufgabe der tschechoslowakischen Eisenbahn- altung sein, in Hinkunft die Betriebseinrichtungen in ver- denen Varianten zu entwerfen und diese Systeme im Hin- k auf den zu erwartenden Betrieb nach der Betriebseintei- unter Rücksichtnahme auf den Personal-, Zeit- und Material- rf zu überprüfen und danach die wirtschaftlich am besten erweisende Einrichtung zu wählen.

Die Lage der griechischen Eisenbahnen. Nach einem amt- en englischen Bericht befinden sich die Eisenbahnen von echenland infolge der politischen und wirtschaftlichen Ver- nisse im Lande in sehr mißlicher Lage. Es war nicht mög- die nötigen Geldmittel zur Verbesserung ihres Unter- ungszustands aufzubringen. Schon 1923 war der Oberbau vielen Stellen in solchem Zustande, daß keine höhere Fahr- hwindigkeit der Züge als 10 km in der Stunde zugelassen den konnte; das Befahren einer Anzahl von Brücken war t ohne Gefahr. Auch der Unterhaltungszustand der Fahr- ge ließ zu wünschen übrig. Von 147 Lokomotiven waren im z 1921 nur 40 dienstfähig, von den 253 Personenwagen waren n der Werkstatt zur Ausbesserung, und von den 3185 Güter- gen waren 300 nicht betriebsfähig. Um hier Besserung zu schaffen, gab die Regierung den Staatsbahnen ein Darlehn 6 Millionen Mark, konnte hiervon aber zunächst nur die fte wirklich auszahlen. Daraufhin wurden 10 Lokomotiven 43 Personenwagen beschafft und umfangreiche Instand- ungarbeiten am Oberbau vorgenommen. Auf der Strecke h Saloniki, die die Verbindung mit dem übrigen Europa let, mußten z. B. fast alle Schwellen ausgewechselt werden. Verkehr hat im Jahre 1923/24 gegen das Vorjahr erheblich enommen. Einem Fehlbetrag von 13 Millionen Drachmen im hergegangenen Jahre stand ein Überschuß von 33 Millionen enüber.

Die Eisenbahnen Griechenlands nördlich von Athen, mit Aus- me der Strecke Athen-Laurium und der Nordwestgriechischen enbahn sind Staatsbahnen, während die Eisenbahn Athen-Piräus-Peloponnes und die übrigen Eisenbahnen des südlichen Griechenlands Privatbahnen sind. Englische Geldgeber haben Griechenland eine Anleihe von 6 Mill. Mark angeboten, die mitt- lerweile begeben sein wird, um den Ausbau des Eisenbahnnetzes und die Verbesserung der Versorgung von Athen mit Licht und Kraft zu ermöglichen. 16 neue Eisenbahnen sollen gebaut wer- den, darunter die 300 km lange Strecke Athen-Valona.

Bei einem Ausstand auf den Eisenbahnen des Peloponnes im vorigen Jahre hat die Regierung tatkräftig eingegriffen, indem sie die Ausständigen durch Flüchtlinge ersetzte, die vorher im Dienste der Anatolischen Eisenbahn gestanden hatten.

— **Handelsbilanz der Schweiz.** Im Jahre 1926 hat sich in den ersten fünf Monaten die schweizerische Handelsbilanz wie folgt gestaltet:

	in Millionen Franken Einfuhr	Ausfuhr	
Januar	200,8	124,2	— 76,6
Februar	200,2	144,3	— 55,9
März	208,7	160,3	— 48,4
April	182,1	143,9	— 30,2
Mai	191,4	146,7	— 44,7

Die Handelsbilanz ist daher erheblich passiv. Wenn darauf in der Presse öfter hingewiesen wird, so ist demgegenüber, wie die „Wirtschaftsberichte des schweizerischen Handelsamts- blattes“ ausführen, zu bemerken, daß die Einfuhrüberschüsse für die Schweiz eine altgewohnte Erscheinung seien. Die Fehlbe- träge der Jahre 1903 bis 1913 schwankten zwischen 26 % und 31 %. Die ersten fünf Monate des Jahres 1926 ergeben bei einer Einfuhr von 983 Mill. und einer Ausfuhr von 719 Mill. einen Fehlbetrag von 26,8 %. Pessimistische Anschauungen über die derzeitige Handelsbilanz seien daher nicht am Platze. Es ist auch stets daran zu denken, daß die Stabilität des Schweizer Franken nicht von der Handelsbilanz abhängt, und daß er wegen des Fremdenverkehrs stets stark gefragt sein wird.

— **Einnahmen der italienischen Staatsbahnen.** Im Monat April, dem zehnten des laufenden Rechnungsjahres, erzielten die italienischen Staatsbahnen eine Einnahme von 400 927 780 Lire, hiervon 257 382 284 Lire im Güterverkehr. Die Mehreinnahmen gegen April des Vorjahres betrugen 37 579 674 Lire mit Berück- sichtigung einer Mindereinnahme von 4 552 800 Lire im Eilgut- verkehr.

— **Neue Wagen der französischen Südbahn.** Die französische Südbahn hat 120 Personenwagen, die sie von Deutschland über- nommen hat, vollständig umbauen lassen. Erhalten geblieben sind nur die Drehgestelle und der übrige Unterbau, während der ganze Wagenkasten erneuert worden ist. Es sind so 40 Wa- gen 1. und 2. Klasse und 80 Wagen 3. Klasse geschaffen worden, die in ihrem Aufbau ganz den sonst bei der Südbahn üblichen Wagen entsprechen. Besonderer Wert ist darauf gelegt worden, daß die Wagen vom Standpunkt der Gesundheitspflege einwand- frei sind. Der Umbau ist von bahnfremden Werken in Bordeaux und an anderen Orten des Verkehrsgebiets der Südbahn aus- geführt worden. — Überdies läßt die Südbahn eine Anzahl Wagen nach dem Muster derjenigen bauen, die sie im vorigen Jahre auf der Kunstgewerbe-Ausstellung in Paris gezeigt hat. Einige von ihnen sind schon auf der Strecke Paris-Hendaye- Bordeaux zur Probe gelaufen, 40 weitere, darunter 20 mit Schlafeinrichtung, sollen im Laufe des Jahres 1926 fertig wer- den. Ihr Aufbau besteht ganz aus Metall.

— **Eisenbahnunfälle in England während des Ausstandes.** Auf eine Anfrage im Parlament hat der Vertreter des Verkehrs- ministers die Auskunft gegeben, daß sich während des Aus- standes zwischen dem 4. und 14. Mai sechs Eisenbahnunfälle, von denen fahrende Züge betroffen worden sind, ereignet haben. Dabei sind vier Personen tödlich verunglückt und 35 verletzt worden. Untersuchung der Unfälle in der üblichen Form durch einen Beauftragten des Verkehrsministeriums ist angeordnet. In einem Falle hat die Untersuchung bereits ergeben, daß der Unfall auf eine böswillige Beschädigung des Gleises zurückzu- führen war.

— **Kohlenfrachten in England.** Den englischen Eisenbahnen wird vorgeworfen, daß ihre Frachten und sonstigen Gebühren bei der Beförderung von Kohle zu hoch seien und daß dadurch die Kohlenausfuhr schwer benachteiligt werde. Die Eisenbahn- gesellschaften verteidigen sich gegen diesen Vorwurf durch den Hinweis auf die weit höheren Gebühren in Deutschland und Amerika und rechnen vor, daß jede Tonne Kohle, die sie be- fördern, ihnen nach einem amtlichen Bericht nur 3 Sh. 7 P. ein- bringt. Bei Berechnung dieses Durchschnittes ist die Haus- brandkohle für London und andere weit von den Kohlengebieten entfernte Städte inbegriffen. Für zur Ausfuhr bestimmte Kohle

allein ist der entsprechende Betrag kaum 2 Sh. In Süd-Wales geben z. B. die Zechenbesitzer selbst die Fracht für ihre Kohle zum Ausfuhrhafen auf durchschnittlich 1 Sh. 8 P. an. Hierin ist nicht nur die Beförderung, sondern auch das Verwiegen und sonstige Nebenarbeit inbegriffen. Auf einem Zentner entfällt also ein Anteil der Kosten von einem Penny auf die Eisenbahn, während die Kohle auf der Zeche einen Schilling kostet. Die Förderung aus dem Bergwerk kostet also 12 mal so viel wie die Beförderung mit der Eisenbahn. Die Hafengebühren einschließlich der Benutzung der Kohlenkipper machen noch 10,5 P. aus, so daß die Kohle bei dem oben angegebenen Preis von 1 Sh. je Zentner im Hof des Bergwerkes frei an Bord 22 Sh. 6,5 P. zu stehen kommt. Darunter sind 2 Sh. 6,5 P. für Beförderung mit der Eisenbahn, Verladen im Hafen u. dgl. enthalten. Für andere Kohlenbezirke mögen diese Kosten etwas höher sein, Fracht, Neben- und Hafengebühren überschreiten aber sicher nicht 3 Sh. für 1 t. Bei diesem Preis, sagt Railway Gazette, müßte die englische Kohle wohl in der Lage sein, ausländischem Wettbewerb zu begegnen.

— **Die Lokomotive der Hettongrube.** Dem Eisenbahnmuseum der London & Nordostbahn zu York wurde kürzlich von Sir Arthur Wood und der Lambton, Hetton & Joicey Collieries Ltd. die berühmte Lokomotive der Hettongrube zur dauernden Aufstellung überwiesen. Über die Schicksale dieser Maschine, die auch bei der „Lokomotivprozession" im Juli v. J. die festliche Vorüberfahrt der Fahrzeuge eröffnete, teilt das Fachblatt „The Locomotive" einige weniger bekannte Einzelheiten mit. Die Lokomotive wurde im Jahre 1822 von George Stephenson und Nicholas Wood kurz vor der Errichtung der Stephensonschen Lokomotivfabrik zu Newcastle-on-Tyne auf der Hettongrube erbaut. Gleichzeitig wurden von Stephenson noch zwei weitere „Patentlokomotiven" geliefert und bei der Eröffnung der Hettonbahn im Jahre 1822 in Dienst gestellt, während nochmals zwei Lokomotiven derselben Bauart, aber mit Rädern von größerem Durchmesser, später beschafft wurden. In den Jahren 1851—52 unterzog man die Maschine in den Werkstätten der Hettongrube erstmals einem völligen Umbau, wobei u. a. ein kleinerer Schornstein angebracht wurde und die Maschine den Namen „Lyon" erhielt. Kurze Zeit darauf wurde in Hetton eine weitere Lokomotive erbaut, die in jeder Hinsicht der „Lyon" glich. Der Kessel dieser Maschine platzte im Jahre 1858 oder 1859. Hierbei kamen der Lokomotivführer James Ford und dessen kleiner Sohn, der gerade seinem Vater den Tee gebracht hatte, ums Leben. Ein abermaliger Umbau der Maschine erfolgte im Jahre 1882; damals wurde auch die gegenwärtige Neuerung angebracht. Infolge der wiederholten Umbauten sind an der Maschine heute nur noch sehr wenige von den ursprünglichen Bestandteilen vorhanden, jedoch wurden alle Erneuerungen in Übereinstimmung mit den Zeichnungen von Nicholas Wood und George Stephenson vorgenommen, und zwar auf die ausdrückliche Anordnung des verstorbenen Sir Lindsay Wood, des Sohnes von Nicholas Wood, der zu jener Zeit einer der Hauptbesitzer der Hettongrube war. Dank diesen Umbauten hat die Lokomotive das erstaunlich hohe Dienstalter von 90 Jahren erreicht, während die vier anderen aus dem Jahre 1822 stammenden Maschinen im Laufe der Zeit ausgemustert wurden.

Fremde Erdteile.

— **Eröffnung der Bahn Altschinsk-Minussinsk in Sibirien.** Sibirien ist um eine neue Bahn, Altschinsk-Minussinsk, bereichert worden, die für die Entwicklung des südlichen Teiles des Jenisseibezirkes große Bedeutung hat. Der Bahnbau geht mit seinem Beginn schon auf das Jahr 1913 zurück, und zwar war es eine Aktiengesellschaft, die eine ganze Reihe von Linien zur Ausbeutung der Naturreichtümer des Gebietes zu bauen vorhatte. Bei Beginn des Weltkrieges wurde der Bau eingestellt, und erst 1920 ging die Sowjetrepublik an die Fortsetzung der Arbeiten. Anfangs gingen die Arbeiten sehr lässig vorwärts, und sie nahmen erst einen normalen Fortgang an, als das Volkskommissariat für Verkehrswesen am 1. August 1924 die Sache in die Hand bekam. Trotz der geringen Mittelzuweisungen (800 000 Rubel) gelang es, die Schienenlage bis zur Endstation Abakan vorzutreiben. Jetzt stehen noch Arbeiten für 2 Millionen Rubel aus, um im kommenden Herbst den Betrieb ganz der Tomsker Bahn übergeben zu können. Die Länge der neuen Bahn ist 460 km. Sie läuft durch den Atschinsker und Chakasóker Bezirk, die an Getreide reich sind. Auch den Verkehr des Minussinsker Bezirks, der die beste Weizensorte in ganz Sibirien liefert, wird sie beeinflussen. Außerdem ist der ganze Umkreis reich an Erzfundstätten, hauptsächlich Eisen, Kohle, Kupfer und Blei. Es ist hier die Anlage eines großen Erzschwefelwerkes beabsichtigt. Die Eröffnung der Bahn brachte eine bequemere und zeitgemäßere Verkehrsverbindung und den Anstoß zu einer schnellen Entwicklung des Kreises.

— **Bahnbau in Algerien.** 1907 waren Entwürfe zur p mäßigen Schaffung eines Eisenbahnnetzes für Algerien au stellt und angenommen worden, ihre Ausführung ist aber d die politischen Vorgänge, die sich seitdem abgespielt haben, zögert worden. In den Jahren 1914 bis 1920 sind diese Pl noch umgearbeitet worden, und in ihrer neuen Form sind zum größten Teil in der Ausführung begriffen. Das wichti Ziel, das dabei verfolgt wird, ist die Schaffung einer Verbind von Marokko bis Tunis in 1,10 m Spurweite, die über die H ebene oder an deren Rand gleichgerichtet zur Eisenbahn (stantine-Algier-Oran und deren Verlängerungen verlaufen s Die neue Eisenbahn würde fruchtbare, namentlich zum Getre bau geeignete Gegenden erschließen. Eine Anzahl der im P von 1907 vorgesehenen Eisenbahnen ist fertiggestellt; die v ständige Durchführung dürfte noch drei Jahre dauern. Im gan werden die Kosten etwa 355 Mill. Franken betragen.

— **Güterwagengemeinschaft in den Vereinigten Staaten.** Amerikaner sind mit den Abmachungen, die die Eisenbahnges schaften wegen gemeinschaftlicher Benutzung ihrer Güterwa getroffen haben, sehr zufrieden. In Kreisen, die namentlich der wirtschaftlichen Seite der Frage Anteil nehmen, wird dadurch erzielte Ersparnis auf mindestens 1,5 Milliarden Do jährlich geschätzt. Diese 1,5 Milliarden müßten aufgewendet w den, wenn jede Eisenbahn nur auf ihre eigenen Güterwagen gewiesen wäre, zum Teil, um Wagen anzumieten. Der Wag austausch wird von einem Wagenamt der Vereinigung der a rikanischen Eisenbahnen geleitet. Für den Wagenausgleich s die Vereinigten Staaten in 14 Bezirke geteilt. Das Wagena arbeitet in Gemeinschaft mit zwölf örtlich zuständigen B räten.

— **Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten.** Nach d einstweiligen Bericht des Bundesverkehrsamts sind im Ja 1925 bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten 83 Reise infolge von Zugunfällen tödlich verunglückt. 45 von die entfielen allein auf einen Unfall am 16. Juni v. J. im Staate N Jersey, der dadurch entstanden war, daß bei einem Wolkenbr auf einem Straßenübergang ein Haufen Steine und Schmutz geschwemmt wurde, wodurch ein Zug zum Entgleisen gebra wurde. Für einen solchen Unfall, der auf höhere Gewalt rückzuführen ist, können die Eisenbahnen nur in beschränkt Umfang verantwortlich gemacht werden, und setzt man di 45 Todesfälle ab, so ist das Jahr 1925 mit 38 Todesfäl 3 weniger als im Vorjahr, als ein günstiges zu bezeichnen. Zahl der Todesfälle unter den Eisenbahnbediensteten, die Leben bei Zugunfällen einbüßten, war allerdings 1925 mit um 16 höher als im Vorjahre. Vor zehn Jahren verunglück 141 Reisende und 313 Bedienstete, vor 20 Jahren waren entsprechenden Zahlen 182 und 879. Die Erhöhung der Betrie sicherheit, auf die aus diesen Zahlen geschlossen werden ka wird im wesentlichen auf die Vervollkommnung der Signale richtungen und vermehrte Ausrüstung der Strecken mit Signa zurückgeführt.

— **Staubfreie Eisenbahngleise.** Die amerikanischen Eis bahnen geben sich große Mühe, ihre Fahrgäste vor Staub schützen, der besonders im Sommer, wenn man die Fenster off halten oder auf der offenen Aussichtsplattform am Ende Zuges fahren will, sehr lästig empfunden wird. Sie haben sich viel Geld kosten lassen, das Schotterbett mit Rohöl tränken, doch sammelt sich auf der so gebildeten Decke b wieder Staub an und das Übel ist so schlimm wie vordem. Au wirkt das Öl schmierend auf den Schotter, der dadurch seine fe Lagerung verliert. Um den Staub zu löschen, rüstet die S Pacific-Eisenbahn neuerdings ihre Tender mit einer Sprengv richtung aus, die Wasser zwischen die Schienen und auf ein 1 m breiten Streifen außerhalb der Schienen auswirft. Damit nügendes Lokomotivspeisewasser im Tender verbleibt, ist d Auslauf in gewisser Höhe über dem Boden angebracht. D Wasser verdunstet freilich schnell, aber der nächste Zug wied holt ja das Besprengen, wodurch außerdem Holzbrücken u Holzschwellen vor Feuer geschützt werden.

— **Das Eisenbahnwesen Argentiniens.** Das Eisenbahnnetz A gentiniens gliedert sich nach der Spurweite der Linien in d Hauptgruppen. An erster Stelle stehen die Breitspurbahnen m einer Spurweite von 1,676 m, die großen britischen Gese schaften der Buenos Aires Great Southern, der Buenos Ai Western, der Central Argentine und der Buenos Aires & Pacif Eisenbahn, ferner die französische Rosario-Puerto Belgra Bahn und die breitspurigen Staatsbahnen in Patagonien. D zweite Gruppe bilden die Vollspurbahnen, die eine durchgehen Verbindung zwischen Buenos Aires und dem Paraguay verm teln. Es sind dies die Buenos Aires-Zentralbahn, eine nation argentinische Unternehmung, und zwei englische Gesellschafte die Entre Rios- und die North East Argentine-Eisenbahn. Er-

nd zahlreiche Meterspurlinien vorhanden, unter denen be-
·s die britischen Gesellschaften der Central-Cordobabahn
er Transandinischen Eisenbahn, die französischen Bahnen
rovinz Santa Fé und das schmalspurige Staatsbahnnetz im
n des Landes zu nennen sind.

Breitspurlinien der englischen Gesellschaften weisen mehr
minder ähnliche Betriebsverhältnisse auf. Auch die Bau-
der vorwiegend aus England stammenden Lokomotiven
ı eine weitgehende Übereinstimmung. Die Fernpersonen-
der argentinischen Bahnen verkehren in der Regel ganz
teilweise zur Nachtzeit. Sie bestehen daher zum großen
ıus Schlafwagen und besitzen oft ein beträchtliches Ge-
; ihre Fahrgeschwindigkeit ist meist gering. Indessen ver-
n auch einige schnellfahrende Tageszüge, u. a. die Expreß-
Buenos Aires-Rosario der Argentinischen Zentralbahn, die
e schnellsten Züge Südamerikas besondere Beachtung ver-
n, und die Sommerschnellzüge der Großen Südbahn zwi-
Buenos Aires und Mar del Plata. Güterzüge bis zu 2000 t
cht sind keine Seltenheit, und während der Ernte wird
s Gewicht oft noch überschritten.

größte Eisenbahngesellschaft des Landes ist die Buenos
Great Southern Railway. Im Gegensatz zur Zentralbahn
ur Buenos Aires-Westbahn, die ihre Vorortstrecken elektri-
haben, hat die Große Südbahn für ihren bedeutenden Vor-
rkehr um Buenos Aires den Dampfbetrieb beibehalten. In
Zeit von 5 Uhr vormittags bis 1.30 Uhr morgens zählt man
Verktagen auf dem Bahnhof an der Plaza Constitutión 159
ende Züge, an Sonn- und Feiertagen ist die Zugzahl noch
r. Diesen Verkehr bewältigen in der Hauptsache Drei-
der- Heißdampf-Tenderlokomotiven der Bauart 1 C 2, da-
ı leichtere Tenderlokomotiven der Bauart 1 C 1. Sämtliche
onenzuglokomotiven sowie die neueren Güterzuglokomo-
sind für Ölfeuerung eingerichtet. Das Heizöl, das die
oleumfelder von Commodore Rivadavia im fernen Süden
goniens liefern, wird auch auf den anderen argentinischen
spurbahnen und auf den Staatsbahnen in beträchtlichem
ange verbraucht. Im Fernverkehr verwendet die Große
ahn Personenzuglokomotiven der Bauarten 2 C und 1 C, für
ere Güterzüge 1 D-Maschinen.

nliche Bauarten weist der Lokomotivpark der Buenos
s-Westbahn auf. Schnellzuglokomotiven der „Pacific"-Bau-
(2 C 1) besitzen die Zentralbahn und die Buenos Aires &
ficbahn. Von diesen Maschinen werden die Schnellzüge
os Aires-Rosario und die internationalen Expreßzüge der
landlinie gefahren.

e drei Vollspurnetze vermitteln den Verkehr mit Paraguay.
Buenos Aires-Zentralbahn befördert die Züge bis Zarate.
werden die Wagen mittels einer Fähre über den Parana
Ibicuy übergesetzt, von wo die Linien der Entre Rios-Bahn
anschließend die der Nordostbahn an die Grenze von Para-
führen. Die beiden letzteren Gesellschaften verfügen über
ı neuzeitlichen Lokomotivbestand, die Nordostbahn hat zu-
in Argentinien Maschinen der Bauart Garrat beschafft. In-
e der gebirgigen Natur der Provinz Entre Rios weisen die
cken z. T. starke Neigungen auf.

ıs schmalspurige Staatsbahnnetz im Norden des Landes be-
t zwar ein riesiges Gebiet, hat aber im allgemeinen nur
n schwachen Personenverkehr. Eine Ausnahme bildet der
die Sierras führende Abschnitt Cordoba-Cruz del Eje. Hier
len im Sommer Züge von 14 bis 15 Fahrzeugen über die an
ken Steigungen und scharfen Krümmungen reiche Strecke
erdert, die ein an das schottische Hochland erinnerndes Ge-
durchzieht. Das Lokomotivmaterial der Staatsbahnen ist
chiedener Herkunft. Aus den Baldwinwerken stammen ge-
ige Maschinen der Bauarten 2 C 1, 2 D 1 und 1 E 1, während
den örtlichen Verkehr 1 D 2-Tenderlokomotiven der Firma
sig und der North British Locomotive Co. dienen, so daß
nebeneinander die Erzeugnisse der Werkstätten von Phila-
hia, Berlin und Glasgow erblickt.

— Eisenbahnen in Costa Rica und Panama. Die Pacific-Eisen-
n in Costa Rica ist eine Staatsbahn. Sie hat im Jahre 1925
n Betriebsüberschuß von 220 000 ℳ erzielt, wobei allerdings
Verzinsung des Anlagekapitals nicht berechnet ist. Die
ere Eisenbahn dieses Landes, die Nordbahn, die an der
ste des Atlantischen Ozeans liegt, hat eine 16 km lange Eisen-
n im Bezirk von Turrialba gebaut, um den Bananenbau jener
gend zu fördern. Die Eisenbahn hat zunächst mit Verlust ge-
eitet, da der Betrieb aber zusammen mit dem Bau und Handel
Bananen von der bekannten United Fruit Company durch-
ührt wird, können über die Höhe des Verlustes keine An-
en gemacht werden. — In Panama verkehren auf der die
ndenge von Küste zu Küste durchquerenden Eisenbahn täglich
i Zugpaare. Außer dieser Querverbindung besteht im Staate
ama nur noch die Chiriqui-Eisenbahn David-Pedregal mit
i Zweigbahnen.

— Ungewöhnliche Aufgaben im Eisenbahnbetrieb. Ungewöhn-
liche Verhältnisse erfordern auch ungewöhnliche Maßnahmen.
An die Eisenbahnen von Neusüdwales sind in der letzten Zeit,
allerdings nur vorübergehend, Aufgaben herangetreten, die im
Eisenbahndienst nur selten vorkommen dürften, und es mußten
zu deren Erfüllung besondere Maßnahmen getroffen werden. Bei
andauernder Trockenheit mußten Betriebsbeamte nach Broken
Hill abgeordnet werden, damit Sonderzüge zur Beförderung von
Wasser verkehren konnten. An einer anderen Stelle, vermutlich
aber bei derselben Trockenzeit, mußten Sonderzüge in Ver-
kehr gesetzt werden, um Vieh, das sonst verdurstet wäre, aus
der trockenen Gegend dahin zu bringen, wo es Wasser gab. In
einem dritten Fall mußten Sonderzüge gefahren werden, um eine
Stadt, deren Eiswerk durch Feuer zerstört war, mit Eis zu ver-
sorgen, einem Gegenstand des täglichen Bedarfs, ohne den man
bei dem dortigen Klima nicht auskommen kann.

Wasserverkehr.

**— Stappellauf eines großen Schwimmdocks auf dem Ham-
burger Vulkan.** Das für den Port Autonome de Bordeaux be-
stellte 25 000 Tonnen-Schwimmdock ist am 10. Juli auf der Ham-
burger Werft des Vulkan glücklich vom Stapel gelaufen, auf
dem es, was besonders bemerkenswert ist, nur 94 Arbeitstage
gelegen hat. Das Dock ist 220 m lang, zwischen den Seiten-
kästen oben 36 m, unten 34 m breit, der Bodenponton ist 4,73 m
hoch. Das Dock hat eine Höchsthebekraft von 25 000 t. Das zu
dockende Schiff kann bis zu 8,8 m Tiefgang haben. Mittels
sechs elektrisch angetriebener Kreiselpumpen kann ein Schiff
in 120 Minuten aus dem Wasser herausgehoben werden. Das
Dock ist mit den neuesten Einrichtungen versehen.

— Die Schweiz und die Rheinregulierung. Bekanntlich hat die
Zentralkommission für die Rheinschiffahrt im vorigen Jahre
dem Antrage der Schweiz, die Rheinstrecke von Basel bis Straß-
burg zu regulieren, zugestimmt. Sache der Antragstellerin blieb
es, zunächst das Unternehmen zu finanzieren. Der hauptbe-
teiligte Kanton Basel hoffte, daß die Eidgenössische Regierung
dieser Aufgabe unverzüglich näher treten werde. In der Juni-
session der Eidgenössischen Räte gab der Bundesrat die über-
raschende Erklärung ab, daß die Schweizer Regierung zunächst
noch mit den Regierungen der drei Kantone Aargau, Basel Stadt
und Basel Land wegen ihrer finanziellen Beteiligung an den
Kosten der Regulierung in Verhandlungen zu treten beabsich-
tige. Der Kommissionspräsident, Regierungsrat Miescher, Basel,
gab dem Befremden über die Verzögerung deutlichen Ausdruck
und äußerte Zweifel über die Zweckmäßigkeit dieses Vorgehens,
das nur geeignet sei, kostbare Zeit zu verlieren und den Ab-
schluß der Internationalen Verhandlungen unerfreulich zu ver-
zögern. Zunächst müsse eine Verständigung mit den Uferstaaten
erreicht werden, erst dann könne eine Entscheidung über die
Beteiligung der Kantone am Schweizer Anteil getroffen werden.
Der Bundesrat blieb bei seiner Erklärung, so daß mit einer wei-
teren Verzögerung der internationalen Verhandlungen in der
Frage der Rheinregulierung gerechnet werden muß.

— Der Hafen von Rouen im Jahre 1925. Der Umschlag im
Hafen von Rouen, nach beiden Richtungen gerechnet, hat im
Jahre 1925 6,9 Millionen Tonnen umfaßt, gegen 1924 mit 7,8 Mill.
Tonnen ein erheblicher Rückgang; im Jahre 1913 war allerdings
die entsprechende Zahl nur 5,6 Mill. An erster Stelle unter dem
Ausfuhrgut stand die Kohle mit rd. 4 Mill. Tonnen. Daß dies
rd. eine Million weniger als im Vorjahre war, liegt wohl an
der Teuerung der englischen Kohle und der damit im Zusammen-
hang stehenden Erhöhung der Förderleistung in den franzö-
sischen Bergwerken; dieser Verlust konnte durch Steigerung
des Umschlags anderer Güter nicht ausgeglichen werden. An
Erdöl und seinen Erzeugnissen wurden rd. 725 000 Tonnen, an
Wein rd. 420 000 Tonnen eingeführt; Düngemittel u. dgl. machten
gegen 270 000 Tonnen aus. Aus den nordischen Ländern wurden
124 000 Tonnen Holz eingeführt, nur etwa zwei Drittel der Menge
des Vorjahres.

Von den Werften in der Umgebung von Rouen hat die eine
neben einigen kleinen Schiffen zwei Frachtschiffe von 7000 t
mit Dieselmotoren, die andere fünf kleinere Schiffe von Stapel
laufen lassen. An Anlagen zur Lagerung von Erdöl und seiner
Erzeugnisse finden sich zur Zeit in Rouen 17, in denen rund
480 000 cbm Flüssigkeit eingelagert werden können. Zur Auf-
nahme der Petroleumdampfer will die Handelskammer zwei neue
Schwimmdocks bauen lassen, eines davon für 8000 t-Schiffe.
Man hofft dadurch den Verkehr in Rouen wesentlich zu heben;
die Instandsetzung von Schiffen spielt dort eine wichtige Rolle.
Auch die Ausrüstung des Hafens mit Hebezeugen und Lager-
häusern ist ergänzt worden, was namentlich dem Verkehr mit
Algerien dienen soll. Unter anderem können im Freien 30 bis
40 000 Weinfässer gelagert werden. Auch Vorrichtungen für
das Umladen von Getreide sind reichlich vorhanden. Im Jahre

1927 wird eine Verlängerung des Kais am rechten Ufer der Seine fertiggestellt werden, neben dem Schiffe mit 9 m Tiefgang anlegen können.

— **Das Gefrierverfahren beim Wassertransport in Rußland.** Im europäischen Rußland hat das Gefrierverfahren bei der Eisenbahnbeförderung für schnell verderbliche Güter, wie z. B. für Blumen und Früchte usw., aus der Krim nach den Residenzen schon vor dem Weltkriege zum Teil Eingang gefunden und sich auch bewährt. Anders lagen die Dinge bei der Beförderung auf den Wasserwegen. Auf der großen Wasserstraße, der Wolga, die ja der verkehrsreichste Handelsweg Rußlands bisher ist, ist das Gefrierverfahren garnicht oder nur in sehr unvollkommener Weise angewandt worden. Der gewaltige Reichtum an auserlesenem Fisch ist zu Wasser in der Hauptsache in gezalzenem Zustande verfrachtet worden, wodurch die zarten Fischarten ihren Charakter gänzlich einbüßten. Nur ganz ausnahmsweise wurden diese Fische, wie z. B. der Sterlett usw., lebend und zuweilen in Weidenkörben in Eis verpackt auf den Wolgaschiffen befördert. Das waren aber doch nur sehr primitive Formen der Beförderung, die außerdem die Bewegungsfreiheit des Handels auch schon auf der Wolga und ihren Nebenflüssen sehr beengten. Vollends genügte das alles aber bei weitem nicht für die Verhältnisse, wie sie in Sibirien durch die Entfernungen geschaffen worden sind. Es kommt für Sibirien noch hinzu, daß zu den weiten Wegen die zu bewegenden großen Massen sehr erschwerend hinzutraten.

Bedenkt man, daß von einem Handelsartikel, wie z. B. Butter, vor dem Weltkriege 5 Mill. Pud (= 81 900 t) der Eisenbahn zugeführt wurden und daß gegenwärtig schon wieder 3 Mill. Pud (= 49 140 t) in den Handel kommen, von denen zur Zeit nur 600 000 Pud (= 9828 t) den Wasserweg aufsuchen, so ist ohne weiteres einleuchtend, daß es von der allergrößten Wichtigkeit für die Entwicklung der Landwirtschaft und für einen gesicherten Absatz dieses landwirtschaftlichen Erzeugnisses ist, daß das Erzeugnis in tadellosem Zustande den Abnehmern zur Verfügung gestellt wird. Das kann aber bei der gegenwärtig in Übung befindlichen Beförderungsweise, soweit der Wasserweg benutzt wird, nicht mit Sicherheit geschehen. Daher sucht z. Zt. die Butter den teureren Weg, die Eisenbahn, auf. Fische können aber überhaupt nicht auf weitere Entfernungen bewegt werden, obgleich die sibirischen Flußläufe eine große Anzahl sehr feiner Fische, und zwar in außerordentlich großer Menge, zu liefern vermögen. Diese Verhältnisse und die günstigen Erfahrungen, die bei der Eisenbahnbeförderung mit dem Gefrierverfahren gemacht worden sind, haben die Interessenten nun veranlaßt, Gefrieranstalten zu erbauen und von diesen aus zunächst Butter in Schiffe zu verladen, die mit den erforderlichen Kühlräumen ausgerüstet waren. Der Versuch gelang im Jahre 1925 bei dem Versande von 400 000 Pud (= 6552 t) und wird in diesem Jahre mit Energie fortgesetzt, wobei zur Erhaltung einer gleichmäßigen, genügenden Kälte, dazu übergegangen worden ist, die Schiffe mit Vorrichtungen auszurüsten, die die Verwendung von Kohlensäure gestattete. So ausgerüstete Schiffe sind bereits im laufenden Jahre im Betriebe verwendet worden. Da sich dieses Verfahren bei der Beförderung von Butter gut bewährt, so wird es sicher wohl dem Versande von Fischen auch gute Dienste leisten.

Neben den so ausgerüsteten Schiffen sind dann ferner an den Flußläufen, wie schon oben bemerkt, große Kühlräume hergestellt worden, in denen die zum Versande bestimmte Butter, Fische usw. aufbewahrt werden. Es sind bereits drei derartige Baulichkeiten vorhanden.

Es sind reichlich schwierige Aufgaben, die die Russen zu lösen haben, um ihre Erzeugnisse in den Handel bringen und dort genügend Abnehmer finden zu können, was natürlich nur gelingt, sofern das Angebotene in tadelloser Verfassung an den Markt gebracht worden ist, was aber bei den Entfernungen eben große Schwierigkeiten hat, die die Russen schließlich doch zu meistern verstanden haben.

— **Die Rangordnung der Welthäfen.** Die neuesten Statistiken über den Seeschiffsverkehr der wichtigsten Häfen des In- und Auslandes weisen gegenüber der Vorkriegszeit eine erhebliche Verschiebung auf. Die Reihenfolge der verkehrsreichsten Welthäfen[1]) ist im Jahre 1925 folgende gewesen:

1. New York	19 654 000	N.-R.-T.
2. London	17 161 000	„
3. Antwerpen	17 017 000	„
4. Rotterdam	16 059 000	„
5. Hamburg	15 336 000	„
6. Shanghai	15 142 000	„
7. Liverpool	13 273 000	„
8. Buenos Aires	12 306 000	„
9. Cherbourg	10 933 000	„

[1]) Mit einem Verkehr von über 10 Millionen Nettoregistertonnen.

Im Vergleich dazu sei erwähnt, daß die bremischen H einen Verkehr von 4 423 000 Nettoregistertonnen, Danzig Verkehr von 1 858 000, Stettin einen Verkehr von 1 377 000 N registertonnen aufweisen. Bedeutsam ist, daß Hamburg, da Jahre 1913 unter den europäischen Häfen an erster Stelle, den Welthäfen hinter New York an zweiter Stelle stand, auf die fünfte Stelle zurückgefallen ist, trotzdem es, wie gens auch Bremen, bereits seit dem Jahre 1924 über seinen kriegsverkehr hinausgewachsen ist. Stettin hat trotz wac der Verkehrssteigerung seinen Vorkriegsverkehr noch erreichen können. Dies ist besonders durch die Grenzver rung in Oberschlesien und durch die inflationistische poln Eisenbahnpolitik zu erklären. Dadurch hat Danzig seinen kehr gegenüber der Vorkriegszeit beinahe verdoppeln kö wir glauben jedoch, daß trotz dieser Verkehrssteigerung D infolge der polnischen Währungsverhältnisse mehr gesch als gefördert wird. Die Schädigung des Stettiner Hafen beachtlich für all die Kreise der Eisenbahn und der Bi schiffahrt, die an einer Verkehrssteigerung des Stettiner H direkt beteiligt sind. Die Danziger Ausfuhr besteht etw ²/₅ aus Holz und fast zu ⅓ aus Kohle. Der ausgehende Ko verkehr hängt jedoch wiederum mit dem eingehenden Er kehr zusammen, und besonders für den Umschlag dieser Ma güter hat Stettin außerordentlich leistungsfähige Anlagen.

Das gewaltige Aufblühen von Antwerpen ist hauptsäcl besonders im Wettbewerb mit Rotterdam, auf die belgis Währungsverhältnisse zurückzuführen, auf Grund deren billigen Hafenabgaben einen besonderen Anziehungspunkt die Schiffahrt bilden. Bei den Zahlen von Antwerpen, wie von Rotterdam ist zu bedenken, daß die westlichen Häfe großem Maße Komplettierungshäfen der deutschen überseeis Schiffahrt sind, daß daher zahlenmäßig diese Tonnage, di Hamburg und Bremen nur einmal gezählt wird, in diesen H im ein- wie im ausgehenden Verkehr also doppelt erschei

---

Ausstellungen und Messen.

— **Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt Wasserkraftnutzung Basel 1926.** Am 1. Juli wurde die I nationale Ausstellung für Binnenschiffahrt in Basel eröf Bei der kurzen Eröffnungsfeier richtete der Basler Regieru rat Dr. Miescher an die Ehrengäste ein Begrüßungswort, in er der Befriedigung über das Zustandekommen der vor 2 Ja beschlossenen Ausstellung Ausdruck gab und den Ausstel jedem Lande für sich, für ihre Mitwirkung und Beteili dankte. Von Interesse in der Begrüßungsansprache war nam lich die Mitteilung über die Beteiligung an der Ausstell nach der Schweiz mit 130 Teilnehmern folg erster Stelle Deutschland mit 90, sodann Frank mit 85, Italien mit 55, Oesterreich mit 48, Holland mit Belgien mit 17 Teilnehmern. Im ganzen wird mit einer von rund 500 Ausstellern gerechnet. Jedes Land zeige die richtungen, die durch seine natürlichen Verhältnisse bei ins Leben gerufen worden seien: Die Rheinstaaten was dem Gebiete der Schiffahrt, auf dem Rhein erreicht we könne, die Länder an der Donau was im Laufe jahrhund langer Erfahrung bereits erzielt sei. Die Länder mit gebirgi Charakter gäben ein Bild davon, wie aus den Gaben des birges Kraft für die Industrien und Bahnen geschöpft we könne, Italien, Oesterreich, Spanien, Bayern und die Sch seien hier an erster Stelle zu nennen. Andere Länder g einen Überblick darüber, wie Schiffahrt- und Wasserk nutzung zusammen genommen erst zu einem vollwertigen gebnis führten. An die Rede schloß sich ein Rundgang d die Ausstellung an; der räumliche Eindruck der großen Ha ist gut, namentlich sind in klarer Uebersicht große geschlos Gruppen aufgestellt. Auf Bildern und Photographien sind Werke und Maschinen wiedergegeben, die Binnenschiffahrt Wasserkraftnutzung benötigen. Sie geben den Hintergrun für die vielen Modelle, die in Bewegung gesetzt werden kö und die jedem Laien ein klares Bild von Allem verschaf Die Maschinenhalle mit elektrischen Lokomotiven, Schiffs- anderen Maschinen, Turbinen und Schaufelräder geben auf ersten Blick einen anschaulichen Eindruck.

Besondere Anerkennung verdient und hat auch in Schweizer Presse gefunden: die Deutsche Abteilung, wie gesagt, neben der Schweiz die umfangreichste ist und gefähr ein Drittel der gesamten Ausstellung ausmacht. macht einen sehr guten Eindruck und wird in bezug auf Gebotene und die geschmackvolle und übersichtliche An nung wohl kaum von einem der anderen beteiligten Staaten reicht. Die deutsche Abteilung wendet sich, trotzdem sie Ansprüchen des Fachmannes Genüge leistet, auch an den t nisch interessierten Laien und zwar nicht nur durch einz Ausstellungsgegenstände, sondern durch ihren gesamten bau, der aus einer Idee heraus entstanden ist. Besonders

ennen ist, daß die deutsche Ausstellung bereits am Vorder Eröffnung, am 30. Juni vollständig fertig dastand und Vorbesichtigung gewährte, die für das Ergebnis der ganzen ellung die günstigsten Aussichten eröffnete. Am 9. Juli der „offizielle Tag" der Internationalen Ausstellung statt, gewissermaßen die offizielle Eröffnungsfeier darstellte. große Menge geladener Gäste — an 300 — fand sich ein, r Spitze der Bundesrat mit dem Bundespräsidenten, die adten der auswärtigen Staaten, die Delegierten der Regien, Kommissare und Mitarbeiter der Ausstellung. Die wurden wieder von Regierungsrat Dr. Miescher begrüßt. n seiner Rede namentlich die Forderung des Ausbaues des heines zum Zwecke der Fortführung der großen Schiffahrt Straßburg bis Basel aufstellte. Der Bundespräsident stellte ölkerverbindende Kraft der Stromwege in den Vordergrund r Rede und erinnerte in ihrem Verlaufe namentlich daran. ie außerordentliche Bedeutung die rationelle Ausbeutung Vasserkraft gerade für die Schweiz besitze. Ihm antwortete amen des diplomatischen Korps der französische Botschafler Basels künftige Aufgabe als großer Stapelplatz Europas len Verkehr nach allen Richtungen: auf dem Rheine nach Nordsee, durch die Verbindung Rhein-Rhone nach dem lmeer, durch den späteren Anschluß des Rheines an die u nach dem Orient hinwies. Einer Führung durch die inchen fertig gestellte Ausstellung folgte ein Bankett der Basel, auf dem außer dem Regierungspräsidenten Basels die Kommissare der einzelnen Länder, insbesondere der skommissar, Oberbürgermeister Dr. Landmann von Franka. Main, über die Bedeutung, die Gründe und die Ziele der tellung sprachen. — Wir werden über die Ausstellung r noch einen ausführlichen Bericht bringen, in dem die einn Ausstellungsgruppen und Gegenstände eine eingehendere digung finden werden.

Rechtspflege.

Verbindlichkeitserklärung von Schiedssprüchen. In der itsache der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegen die hsregierung hat das Reichsbahngericht in der Sitzung vom uni 1926 (RBGer. 1/26) entschieden:

Die Verbindlichkeitserklärung von Schiedssprüchen über Arbeitsbedingungen der Reichsbahnarbeiter steht nicht im iderspruch mit dem Reichsbahngesetz und der Gesellschaftstzung. Demgemäß ist die am 16. Januar 1926 vom Reichsbeitsminister ausgesprochene Verbindlichkeitserklärung irksam.

In dem Lohn- und Tarifstreit zwischen der Deutschen hsbahn-Gesellschaft einerseits und dem Einheitsverband der nbahner Deutschlands, der Gewerkschaft Deutscher Eisener und dem Allgemeinen Eisenbahnverband andererseits hat Schlichtungskammer unter dem 29. Dezember vor. Js. einen edsspruch abgegeben, durch welchen mit Wirkung vom anuar 1926 der § 4 des Lohntarifvertrages in der Fassung 11. Juli 1924 wieder in Kraft gesetzt wird, jedoch die ndlöhne in sämtlichen Lohngebieten und Ortsklassen für Arbeiter nach dem 24. Lebensjahr in den Lohngruppen I—V 1 Pf. und in den Lohngruppen VI und VII um 2 Pf. erhöht noch andere Bestimmungen über die Löhne getroffen wer-

Diesen Schiedsspruch hat der Reichsarbeitsminister unter 16. Januar d. J. gemäß Art. I § 6 der Schlichtungsverordg vom 30. Oktober 1923 für verbindlich erklärt.

iergegen hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch n Generaldirektor das gemäß § 44 des Reichsbahngesetzes 30. August 1924 eingesetzte Reichsbahngericht mit dem rage vom 30. Januar d. J. angerufen, auszusprechen, daß die bindlichkeitserklärung von Schiedssprüchen über die Beäftigungsbedingungen und Lohnverhältnisse der Bahnarbeiter gegenüber nicht zulässig ist.

Diesen Antrag hat sie unter dem 31. März d. J. dahin ergänzt, zustellen:

„1. Verbindlicherklärung von Schiedssprüchen über die Beschäftigungsbedingungen und Lohnverhältnisse der Reichsahnarbeiter gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesellchaft steht in Widerspruch mit dem Reichsbahngesetz und er Gesellschaftssatzung.

2. Die am 16. Januar 1926 vom Reichsarbeitsminister ausesprochene Verbindlicherklärung ist unwirksam.

3. Die Reichsregierung ist verpflichtet, dafür zu sorgen, aß Verbindlicherklärungen der zu 1) genannten Art der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber unterbleiben."

gegen hat der Reichsarbeitsminister im Einverständnis mit n Reichsverkehrsminister unter dem 10. Februar d. J. namens Reichsregierung beantragt, die Anrufung des Reichsbahnrichts im vorliegenden Streitfalle für unzulässig, für den Fall Ablehnung dieses Antrags aber die Verbindlichkeitserklärung von Schiedssprüchen über die Arbeitsbedingungen der Reichsbahnarbeiter für zulässig zu erklären.

Die Reichsbahn-Gesellschaft hat ihre Anträge mit Schriftsätzen vom 9. Februar, 31. März und 31. Mai d. J., die Reichsregierung ihre Anträge mit Schriftsätzen vom 26. Februar und 10. Mai d. J., mit welchen sie sämtlichen Anträgen der Reichsbahn-Gesellschaft widersprochen hat, näher begründet. Auf die Schriftsätze wird verwiesen.

II. Zunächst ist die Zuständigkeitsfrage zu prüfen.

Maßgebend ist § 44 Abs. 1 des Reichsbahngesetzes, welcher lautet:

„Streitfälle zwischen der Reichsregierung und der (Reichsbahn-)Gesellschaft über die Auslegung der Bestimmungen dieses Gesetzes und der Gesellschaftssatzung, über Maßnahmen auf Grund des Gesetzes oder der Satzung, oder über sonstige ähnliche Fragen sind der Entscheidung eines besonderen Gerichtes zu unterbreiten."

Verbindlichkeitserklärungen werden auf Grund von § 6 der Schlichtungsverordnung erlassen, welcher in Absatz 1—3 lautet:

„Wird der Schiedsspruch nicht von beiden Parteien angenommen, so kann er für verbindlich erklärt werden, wenn die in ihm getroffene Regelung bei gerechter Abwägung der Interessen beider Teile der Billigkeit entspricht und ihre Durchführung aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen erforderlich ist.

Für die Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruchs eines Schlichtungsausschusses ist der Schlichter zuständig, in dessen Bezirk der Geltungsbereich der vorgeschlagenen Gesamtvereinbarung liegt, dies gilt auch dann, wenn er sich nur unwesentlich über den Bezirk des Schlichters hinaus erstreckt. In den übrigen Fällen ist der Reichsarbeitsminister zuständig.

Die Verbindlichkeitserklärung ersetzt die Annahme des Schiedsspruchs."

Da die Schlichtungsverordnung auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 13. Oktober 1923 ergangen ist, steht sie einem Reichsgesetz gleich.

1. Prüft man zuerst lediglich, ob das Reichsbahngericht für die Frage zuständig ist, ob die Verbindlichkeitserklärung vom 16. Januar 1926 rechtsgültig erlassen ist, so ist davon auszugehen, daß jedenfalls die durch einen Schlichter ausgesprochene Verbindlichkeitserklärung einen instanzmäßigen Verwaltungsakt darstellt (Kaskel, Arbeitsrecht S. 298). Die Reichsregierung geht nun weiter davon aus, daß auch die vom Reichsarbeitsminister innerhalb seiner ressortmäßigen Zuständigkeit nach § 6 erlassene Verbindlichkeitserklärung nicht anders zu beurteilen ist. Wird aber ein für verbindlich erklärter Schiedsspruch von einer der beteiligten Parteien mit Rücksicht darauf angefochten, daß die Verbindlichkeitserklärung nicht rechtsgültig ergangen sei, so entscheiden über einen solchen Einwand die ordentlichen Gerichte, die zur Durchführung des Schiedsspruchs in Anspruch genommen werden. Dies ist anerkannten Rechtens (zu vergl. insbesondere Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 104, S. 181 f.). Von diesem begriffsstrengen Standpunkt aus bestreitet die Reichsregierung die Zuständigkeit des Reichsbahngerichts. Denn diese setze nach § 44 des Reichsbahngesetzes einen Streitfall zwischen der Reichsregierung und der Reichsbahn-Gesellschaft voraus, wie er nicht vorliegen würde, wenn hiernach bloß die Zulässigkeit eines Verwaltungsaktes und nicht eines Aktes der Reichsregierung in Frage stehen würde.

Es ist anzuerkennen, daß instanzmäßige Entschließungen eines Ministers als bloße Verwaltungsakte durchaus möglich sind und daß, formell gesehen, ein Verwaltungsakt nicht schon dadurch unbedingt seine begriffliche Natur ändert, daß er von einem Minister ausgeht.

2. Unter Reichsregierung ist nach der Reichsverfassung im engeren Sinne das Reichskabinett, bestehend aus dem Reichskanzler und den Reichsministern, zu verstehen (Artikel 52 RV.). Im weiteren Sinne wird aber auch unter Reichsregierung der für seinen Geschäftszweig verfassungsmäßig zuständige Ressortminister verstanden (Art. 56 RV., Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht XVIII S. 706). Es ist insbesondere anerkannten Rechtens, daß der Erlaß von Ausführungsverordnungen zu einem Reichsgesetz, die nach diesem der Reichsregierung vorbehalten sind, durch den zuständigen Ressortminister erfolgen kann (Juristische Wochenschrift 1924, S. 1479, Leipziger Zeitschrift a. a. O.). Auch ist kaum ein Zweifel, daß nach dem Reichsbahngesetz selbst wenigstens gewisse Rechte und Entschließungen, die das Gesetz der Reichsregierung zuspricht, nicht vom Kabinett, sondern lediglich von dem für die Aufsicht über die Reichsbahn-Gesellschaft zuständigen Reichsverkehrsminister wahrzunehmen sind, so beispielsweise, wenn der Reichsregierung die Aufsicht über den betriebssicheren Zustand vorbehalten bleibt, oder wenn ihr die Fahrpläne mitzuteilen sind (§ 31 Nr. 1 und § 35).

Die Auffassung nun, daß die Tätigkeit des Reichsarbeitsministers bei Erlaß einer Verbindlichkeitserklärung im Sinne von § 6 lediglich Verwaltungsakt ist, wird der Bedeutung der Verbindlichkeitserklärung nicht gerecht, die nur in einem über den Bezirk eines Schlichters hinausgehenden, also einem wichtigen Falle, dem Reichsarbeitsminister vorbehalten, und ohnehin ihrer Natur nach ein ungewöhnlicher und bedeutsamer Zwangseingriff nicht nur in das Wirtschaftsleben, sondern auch in die Rechtsordnung ist. Mehr sachlich als formell betrachtet, stellt sich deshalb eine Verbindlichkeitserklärung des Reichsarbeitsministers nicht sowohl als reinen Verwaltungsakt, dem der Charakter einer bloßen behördlichen Entscheidung beiwohnt, sondern gleichzeitig auch als Regierungsakt und Ausfluß der allgemeinen und höchsten Befehls- und Hoheitsgewalt des Staates dar; den man besser mit Jacobi als privatrechtsgestaltenden Staatsakt bezeichnet. Dies wird um so mehr gelten, je bedeutsamer wirtschaftspolitisch und sonst der durch den Schiedsspruch und die Verbindlichkeitserklärung zu regelnde Arbeitsstreit und der herzustellende Arbeitsfrieden für die Allgemeinheit ist. Es ist nun ohne weiteres klar, welche außerordentliche Bedeutung gerade dem Arbeitsfrieden zwischen der Reichsbahnverwaltung und ihrem Personal und deshalb einer Verbindlichkeitserklärung zukommt, die in einem derartigen Arbeitsstreit vom Reichsarbeitsminister erlassen wird. Eine solche Verbindlichkeitserklärung kann deshalb auch von derartiger Tragweite sein, daß der Reichsarbeitsminister Veranlassung nehmen wird, sich zuvor nicht bloß mit dem Reichsverkehrsminister, der die Aufsicht über die Reichsbahn-Gesellschaft ausübt, sondern auch mit dem Reichsfinanzminister ins Vernehmen zu setzen, desgleichen mit dem Reichswirtschaftsminister. Denn bei einer Tarifstreitigkeit zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und ihrem Personal können einerseits die Interessen der Wirtschaft an der Vermeidung eines Arbeitskampfes, andererseits die finanziellen Interessen der Reichsbahn-Gesellschaft an der Vermeidung insbesondere einer Lohnerhöhung so gewaltig sein, daß die Verbindlichkeitserklärung in ihrer tatsächlichen Wirkung sich zu einer Regierungshandlung ersten Ranges erhebt, welche die gesamte innere Politik des Reiches berührt und über welche zwischen den einzelnen Ministerien und auch mit dem Reichskanzler Meinungsverschiedenheiten entstehen können, die wiederum nach Art. 56 Satz 2 RV. und §§ 21 und 23 der Geschäftsordnung der Reichsregierung (Jahrbuch des öffentlichen Rechts XIII S. 174 f.) einen Beschluß der Reichsregierung und unter Umständen sogar den Rücktritt des Reichsarbeitsministers nach sich ziehen können. Dies gilt um so mehr, als nach § 6 der Schlichtungsverordnung die Verbindlichkeitserklärung auch bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen nicht vorgeschrieben, sondern lediglich in das pflichtmäßige Ermessen des Schlichters bzw. Reichsarbeitsministers gestellt ist. Denn nach dieser Regelung ist die Berücksichtigung der finanziellen Leistungskraft der Reichsbahn-Gesellschaft und der Reparationsleistungen durchaus möglich, und ist einer Einwirkung der anderen Mitglieder der Reichsregierung, insbesondere des Reichsfinanzministers, in dem Sinne Raum gelassen, daß eine Verbindlichkeitserklärung im höheren Interesse des Reiches selbst dann unterbleiben möge, wenn der Reichsarbeitsminister die Voraussetzungen des § 6 an sich als gegeben erachtet.

3. Hiernach ist davon auszugehen, daß schon, soviel die Verbindlichkeitserklärung vom 16. Januar anlangt, ein Streitfall zwischen **Reichsregierung** und Reichsbahn-Gesellschaft vorliegt. Das gleiche muß der Natur der Sache nach für die beiden weitergehenden Anträge der Reichsbahn-Gesellschaft gelten, allgemein auszusprechen, daß Verbindlichkeitserklärungen ihr gegenüber unzulässig sind und die Reichsregierung dafür zu sorgen hat, daß sie ihr gegenüber unterbleiben.

Daß es sich aber um einen Streitfall über die Auslegung der Bestimmungen des Reichsbahngesetzes und der Gesellschaftssatzung handelt, kann nach den sofort unter III folgenden Darlegungen überhaupt nicht zweifelhaft sein. Wenn hiernach die Zuständigkeit des Reichsbahngerichts im vollen Umfange zu bejahen ist, so entspricht dies nicht bloß der weiten Fassung der grundlegenden gesetzlichen Bestimmung des § 44, sondern vor allem auch dem offenbar vom Gesetzgeber anerkannten Bedürfnis nach einer einheitlichen und beschleunigten maßgebenden Erledigung von Zweifelsfragen und Meinungsverschiedenheiten zwischen Reichsregierung und Reichsbahn-Gesellschaft.

III. Was die Sache selbst anlangt, so hat das Reichsbahngericht die Verbindlichkeitserklärung als zulässig anzuerkennen.

1. Daß die Gesetze an sich für die Reichsbahn-Gesellschaft gelten, entspricht allgemeinen Grundsätzen und wird in der Begründung zum Entwurf des Reichsbahngesetzes ausdrücklich anerkannt, auch von Sarter-Kittel (Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft) angenommen. Das Reichsbahngesetz selbst bestätigt diesen Grundsatz. Es schreibt einerseits im § 9 vor, daß der Betrieb innerhalb der Richtlinien des § 9 Abs. 1 und der **sonstigen gesetzlichen** Vorschriften zu führen ist, schreibt weiter in § 16 Abs. 3 vor, daß die für die Eisenba allgemein geltenden Sätze und Verordnungen auf die Re bahn-Gesellschaft insoweit anzuwenden sind, als sie dem Re bahngesetz oder der Satzung nicht widersprechen. And seits schließt es, was sonst nicht erforderlich wäre, die Gü keit gewisser Gesetze ausdrücklich aus, so in § 16 Abs. 5 Geltung der Reichs-GewO. schlechthin und weiter in § 16 A und sechs gewisse handelsrechtliche Bestimmungen. En legt das Reichsbahngesetz insbesondere in § 19 Abs. 2 ausdr lich nieder, daß die auf dem Gebiete des Arbeitsrechts allge geltenden Gesetze und Verordnungen, soweit sie nicht Reichsbahngesetz oder der Satzung der Reichsbahn-Gesellsc widersprechen, auch für deren Beamte, Angestellte und Arbe gelten.

Hiernach steht fest und wird auch von der Reichsbahn-Ge schaft nicht bestritten, daß die Schlichtungsverordnung 30. Oktober 1923 und deren § 6 auch für die Reichsbahn-Ge schaft gilt, sofern diese nicht etwa von diesen Bestimmungen sonders ausgenommen ist.

2. Die Reichsbahn-Gesellschaft stützt die Auffassung, Verbindlichkeitserklärungen nach § 6 ihr gegenüber unzulä sind, lediglich auf das Reichsbahngesetz und ihre Satzung, zwar insbesondere auf die §§ 19 Abs. 2 und 22 Abs. 1 e des Gesetzes sowie § 15 Abs. 1 der Satzung. Andere Gesetze kom auch nicht in Frage.

Nach § 19 Abs. 1 des Reichsbahngesetzes werden die Rec und Dienstverhältnisse der Bediensteten (d. i. der Beamten, gestellten und Arbeiter) durch eine Personalordnung gere die von der Reichsbahn-Gesellschaft unter Beachtung der stimmungen des Reichsbahngesetzes zu erlassen ist. Nach § Abs. 1 soll die Personalordnung

> „unter Beachtung der Bestimmungen dieses Gesetzes in sondere regeln:
>
> . . . . . .“
>
> e) die Beschäftigungsbedingungen sowie die Besoldungs- Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter, soweit nicht vereinbart werden,
>
> . . . . . .“

Nach § 15 der Satzung hat der Verwaltungsrat der Reichsb die Aufgabe, die Geschäftsführung zu überwachen und i alle wichtigen oder grundsätzlichen Fragen oder solche von gemeiner Bedeutung zu entscheiden.. Als hierzu gehörig wer ebenda u. a. „die Besoldungs- und Lohnordnung“ bezeichnet.

Die Personalordnung ist unter dem 10. Dezember 1924 (Rei ministerialblatt 1925 S. 98) mit Kraft vom 1. Januar 1925 lassen und durch Nachträge ergänzt worden.

Aus den angezogenen Bestimmungen folgert die Reichsba Gesellschaft, daß die Arbeitsbedingungen ihrer Arbeiter und gestellten **lediglich** durch die Personalordnung oder du Vereinbarung geregelt werden können. Als Vereinbar können aber tarifliche Bestimmungen nicht gelten, die du eine für einen Schiedsspruch erlassene Verbindlichkeitser rung festgesetzt würden. Diese bedeute daher einen unzu sigen „Zwangseingriff in das freie und selbständige Best mungsrecht“, das der Reichsbahn-Gesellschaft dadurch gewä leistet sei, daß die Beschäftigungsbedingungen sowie die soldungs- und Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbe lediglich durch die Personalordnung, also autonom, oder du Vereinbarung zu regeln seien. Im vorliegenden Falle habe halb auch die Verbindlichkeitserklärung vom 16. Januar d rechtswidrig in die öffentlich-rechtliche Regelung eingegrif die von der Reichsbahn-Gesellschaft durch Nachträge zur P sonalordnung im Mangel einer Vereinbarung vorgenomm worden sei.

Diesen auch von der Reichsregierung bekämpften Rechtsa führungen kann nicht beigetreten werden.

3. Wenn das Reichsbahngesetz in § 19 Abs. 1 den Erlaß ei Personalordnung vorsieht, in welcher nach der Sollvorsch des § 22 e u. a. die Arbeitsbedingungen für Arbeiter zu reg sind, soweit sie nicht vereinbart werden, so bedeutet dies le lich, wie die Reichsregierung zutreffend bemerkt, daß im Man von Vereinbarungen die Personalordnung die Arbeitsbeding gen regeln soll, wie dies dem praktischen Bedürfnis entspric Weiteres ist aus dem Wortlaut bei ungezwungener Auslegu nicht zu entnehmen, insbesondere weder, daß Personalordnu und Vereinbarung die einzigen Rechtsquellen sein sollen, n daß die Personalordnung anderen Rechtsquellen vorgeht.

Vielmehr weist schon der Charakter des § 22 des Reichsba gesetzes, der den Inhalt der Personalordnung näher bestim als Sollvorschrift deutlich darauf hin, daß nur für den Regelf vorgesorgt werden soll und nicht daran gedacht worden s kann, die ihrer Natur nach als Ausnahme durch § 6 der Schli tungsverordnung vorgesehene Rechtsquelle der Verbindlichke erklärung auszuschließen. Hätte das Reichsbahngesetz die ausschließen wollen, so hätte, wovon im Gegensatz zur Ansi

ichsbahngesellschaft auszugehen ist, bei der außerordent-
Bedeutung einer solchen Regelung der Gesetzgeber nicht
len können, sie ausdrücklich zu treffen. Hierfür war in
2 des § 19 des Reichsbahngesetzes die natürliche und
Gelegenheit gegeben. In diesem Absatz wird die Geltung
lgemeinen Arbeitsrechts ausdrücklich vorbehalten, sofern
ht dem Reichsbahngesetz widerspricht. Daß diese Be-
ing sich unmittelbar an diejenige des Abs. 1 anschließt,
welche der Erlaß einer Personalordnung vorgesehen wird,
t, daß neben deren Normen das allgemeine Gesetzesrecht
Jeder Zweifel hieran wird überdies durch den letzten Ab-
er Begründung zu § 22 des Entwurfes des Reichsbahn-
es behoben (S. 24), welcher lautet: „Im übrigen stellt
Abs. 1 e in Verbindung mit § 19 Abs. 2 klar, daß das Ar-
echt des Reiches gilt, so daß die der Personalordnung vor-
ene künftige Regelung der Beschäftigungsbedingungen
der Besoldungs- und Lohnverhältnisse der Angestellten
rbeiter an die allgemeinen arbeitsrechtlichen Grundsätze
eiches gebunden ist.“ Andererseits läßt sich mehr, wie an-
ßend hier allgemein bemerkt sein mag, aus der Entstehungs-
chte des Reichsbahngesetzes für die zu entscheidende
nicht entnehmen.

nsowenig läßt sich aus dem Wortlaut der Bestimmungen
leichsbahngesetzes ableiten, daß die durch die Personal-
ng geschaffenen Rechtsnormen anderem, insbesondere dem
zesrecht des § 6 Abs. 3 der Schlichtungsverordnung vor-
. Im Gegenteil wird es auch hier, da die Personalordnung
s wie die Satzung (§ 1 des Reichsbahngesetzes) keinen
des Gesetzes bildet, nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen
bewenden müssen, daß das Gesetzesrecht, gleichviel ob
sie als Rechtsverordnung oder Statut auffaßt, der Personal-
dnung vorgeht, wie dies für die in der Gewerbeordnung
sehene Arbeitsordnung allgemein anerkannt wird, in
er man im Schrifttum etwas der Personalordnung Ent-
hendes erblickt (Sinzheimer, Die Rechtsfrage im Eisen-
konflikt, in „Soziale Praxis“ vom 4. März 1926 und Potthoff,
Rechtscharakter der Personalordnung, Arbeitsrecht 1925
5). Hieraus folgt, daß eine kraft der gesetzesgleichen
chtungsverordnung ergangene Verbindlichkeitserklärung,
entfernt, unzulässig zu sein, den Bestimmungen der Per-
ordnung vorgeht. Daß der Gesetzgeber mit den §§ 19 und 22
daran gedacht haben kann, der Personalordnung die Kraft
Gesetzesrecht zu verleihen, ergibt sich sogar deutlich daraus,
er in den zwei Fällen, in welchen in der Personalordnung
swirksames Ausnahmerecht geschaffen werden kann, hierzu
ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung erteilt hat. Dies
inmal im Falle des § 22 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes ge-
en, nach welchem die Reichsbahn-Gesellschaft die jeweilig
Reichsbahnbeamte geltenden Dienstvorschriften für die Ar-
zeit auf die Angestellten und Arbeiter übertragen, also
Vege der Personalordnung die allgemeinen gesetzlichen Be-
nungen über Arbeitszeit für Arbeiter außer Kraft setzen
. Der zweite Fall ist der des § 7 des Reichsbahnpersonal-
tzes vom 30. August 1924, welcher die in § 31 der Personal-
ung benutzte Möglichkeit schafft, für die Feststellung und
ringung von Kassenfehlbeträgen bezüglich der Reichsbahn-
nten in Anlehnung an gewisse Paragraphen des Reichs-
ntengesetzes eine Vorsorge zu treffen, die nichts anderes als
gesetzliches Ausnahmerecht bedeutet. Die beiden angeführten,
Reichsbahngesetz und im Reichsbahnpersonalgesetz enthal-
n gesetzlichen Bestimmungen wären überflüssig, wenn die
onalordnung ohnehin, weil sie Gesetzeskraft hätte, gesetz-
n Bestimmungen vorginge.

enn die Reichsbahn-Gesellschaft sich weiter für ihre Auf-
ung auf § 15 ihrer Satzung beruft, so geht auch diese Bezug-
ne fehl, obgleich die Satzung Gesetzeskraft hat, denn § 15,
cher dem Verwaltungsrat unter anderem auch die Aufgabe
Regelung der Gehälter und Löhne zuweist, regelt offenbar
glich die Zuständigkeit der Gesellschaftsorgane unter-
nder.

Von den weiteren Rechtsausführungen der Reichsbahn-Ge-
schaft ist zunächst der Schluß irrig, die Verbindlichkeits-
lärung nach § 6 der Schlichtungsverordnung sei deshalb aus-
hlossen, weil sie nicht zu den im Reichsbahngesetz der
chsregierung vorbehaltenen Entschließungen gehöre. Denn
solcher Vorbehalt ist nur für Fälle erforderlich und erfolgt,
welchen ein Eingreifen der Reichsregierung gegenüber der
chsbahn-Gesellschaft nicht schon auf Grund allgemeiner ge-
zlicher Bestimmungen möglich, aber trotzdem geboten ist.
che Fälle einer Mitwirkung der Reichsregierung bei der
schäftsführung der Reichsbahn sind im Reichsbahngesetz in
eblicher Zahl unter verschiedener Form und Ausdrucks-
se vorgesehen. Um nur die wichtigsten Beispiele hervor-
heben, kann insbesondere die Reichsbahn-Gesellschaft nach
2 das Betriebsrecht ohne Genehmigung der Reichsregierung
der ganz noch teilweise auf Dritte übertragen. Nach § 31
ibt der Reichsregierung die Genehmigung zur dauernden Ein-
stellung des Betriebs einer Reichsbahnstrecke oder eines wich-
tigen Bahnhofs, zu allgemeinen grundlegenden Neuerungen oder
Änderungen technischer Anlagen, zum Erwerb anderer Unter-
nehmungen oder zur Beteiligung an anderen Unternehmungen,
die nicht dem Betriebszwecke der Reichsbahn dienen, sowie zur
Abschaffung einer bestehenden Personenwagenklasse vor-
behalten. Desgleichen bedürfen nach § 33 Abs. 2 Änderungen der
Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sowie
Tarifänderungen der Genehmigung der Reichsregierung. Nach
§ 36 bleibt ihr die endgültige Genehmigung zu Vereinbarungen
mit ausländischen Regierungen vorbehalten. Sie stellt nach § 37
Abs. 2 die Pläne für den Bau neuer oder zu verändernder An-
lagen in gewissen Fällen endgültig fest. Ihre Zustimmung ist
nach § 36 schon zu Verhandlungen mit ausländischen Regie-
rungen und nach § 37 zum Bau neuer Eisenbahnstrecken, Erwerb
bestehender Eisenbahnanlagen und Umwandlung einer Neben-
bahn in eine Hauptbahn und umgekehrt erforderlich. Nach § 26
hat die Reichsregierung das Recht, gegen eine Erhöhung der
Dienstbezüge von Klassen der Reichsbahnbeamten Einspruch zu
erheben. Sie hat weiter nach § 31 die Aufsicht darüber, daß die
Reichsbahn in betriebssicherem Zustande erhalten und der Be-
trieb zufriedenstellend geführt wird. Sie überwacht auch die
Vorkehrungen zur Sicherung eines Notbetriebes. Bei Aufnahme
von sehr langfristigen Krediten muß sich die Reichsbahn-Gesell-
schaft mit der Reichsregierung verständigen, bei Ausgabe von
Anleihen sich mit ihr über die Anleihebedingungen ins Einver-
nehmen setzen (§ 8).

Als die Reichsbahn durch das Reichsbahngesetz ihrer Eigen-
schaft als Reichsbetrieb entkleidet wurde, galt es eben, dem
Reich denjenigen weitgehenden Einfluß bei der Verwaltung zu
sichern, der bei der außerordentlichen Bedeutung des Eisenbahn-
wesens im öffentlichen Interesse den Reichsorganen unbedingt
erhalten werden mußte. Dies ist in den vorerwähnten und in
anderen Fällen durch die hierzu getroffenen Sonderbestimmungen
des Reichsbahngesetzes geschehen, und zwar gerade, weil das
allgemeine Recht naturgemäß hierfür nicht die entsprechenden
Handhaben bieten konnte. Hieraus folgt von selbst, daß die
Zulässigkeit der Verbindlichkeitserklärung, die bereits in § 6
der Schlichtungsverordnung allgemein, also auch gegenüber der
Reichsbahn-Gesellschaft gewährleistet ist, nicht neben den vor-
erwähnten Bestimmungen des Reichsbahngesetzes aufgeführt zu
werden brauchte oder auch nur aufgeführt werden konnte.

5. Aus der großen Verantwortung, welche unzweifelhaft der
Reichsbahnverwaltung gegenüber der deutschen Volkswirtschaft,
wie in bezug auf die ihr auferlegte Verzinsung der Reparations-
schuldverschreibungen obliegt, sowie aus der großen Bedeutung,
welche die Lohnregelung für die Finanzwirtschaft der Reichs-
bahn-Gesellschaft hat, folgert diese endlich allgemein, daß sie
überhaupt in ihrer Wirtschaft wie auf finanziellem Gebiet selb-
ständig sein müsse, und daß es dem „Sinne und Zweck“ sowie
den „Grundgedanken“ des Reichsbahngesetzes widerspreche,
wenn „das freie und selbständige Bestimmungsrecht der Reichs-
bahnverwaltung“ im Wege der Verbindlichkeitserklärung durch
den „Zwangseingriff einer außerhalb der Reichsbahn liegenden
Stelle“ beschränkt würde, „die die Tragweite der Entscheidung
für die Reichsbahn und ihre Finanzen unmöglich zu beurteilen
imstande sein könne“. Die Verantwortung einer solchen Ent-
schließung habe und vermöge lediglich der Verwaltungsrat zu
tragen.

Diese Ausführungen sind abwegig, weil die Verbindlichkeits-
erklärung nicht von einer beliebigen „Stelle“, sondern vom
Reichsarbeitsminister ausgesprochen wird, der nach § 6 der
Schlichtungsverordnung pflichtgemäß auch alle die Gesichts-
punkte zu prüfen hat, die gegen den Schiedsspruch vom Stand-
punkt der Reichsbahn-Gesellschaft aus sprechen, und dem über-
lassen bleiben muß, sich die für sein Urteil erforderlichen
Unterlagen zu verschaffen, wobei es selbstverständlich der
Reichsbahn-Gesellschaft vorbehalten ist, jede mögliche Aufklä-
rung zu geben. Wie aber schon oben ausgeführt, liegt es in der
Natur der Sache, daß der Reichsarbeitsminister sich in den ge-
eigneten Fällen mit den anderen sachlich beteiligten Reichs-
ministerien ins Vernehmen setzt, oder daß diese mit ihm ins
Vernehmen von sich aus treten werden. Da die Reichsregierung,
welche die Reparationszahlungen der Reichsbahn-Gesellschaft
nach § 8 Abs. 6 der Satzung gewährleistet und schon deshalb,
abgesehen von allen anderen Rücksichten, auf das stärkste an
der Finanzlage der Reichsbahn-Gesellschaft interessiert ist, nach
§ 32 des Reichsbahngesetzes jede finanzielle Auskunft von der
Reichsbahn-Gesellschaft verlangen kann, überdies auch durch
ihre oben erwähnte weitgehende Mitwirkung bei den Verwal-
tungsgeschäften der Reichsbahn-Gesellschaft geradezu gezwun-
gen ist, sich ständig auf dem laufenden zu erhalten, ist es un-
verständlich, wie dem Reichsarbeitsminister und der Reichs-
regierung die Fähigkeit abgesprochen werden kann, die finan-
zielle Tragweite eines Schiedsspruchs zu beurteilen.

Darüber hinaus wird man geradezu den Reichsarbeitsminister
als die gegebene Stelle ansehen müssen, die geeignet und berufen

ist, nach Befinden im Einvernehmen mit anderen Reichsministerien zu beurteilen, ob die Durchführung eines Schiedsspruchs aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen erforderlich, d. h. ob die im Schiedsspruch getroffene Regelung nicht bloß für die Reichsbahn-Gesellschaft, sondern für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben tragbar und die kleinere Belastung insbesondere gegenüber einer, vielleicht die Stillegung der Reichsbahn mit sich bringenden Arbeitsstreitigkeit ist. Je gemeinnötiger ein Betrieb ist, desto unentbehrlicher ist das Schlichtungsverfahren mit dem Notbehelf der Verbindlichkeitserklärung. Wie die Reichsregierung zutreffend hervorhebt, ist diese besonders im Hinblick auf die Arbeitnehmerschaft gemeinnötiger Betriebe unentbehrlich, von welcher die Allgemeinheit mit Grund eine besondere Rücksichtnahme auf das öffentliche Interesse bei ihren Entschlüssen in Arbeitskämpfen erwartet, und welcher man deshalb die bestmögliche Gewähr geben muß, auf friedlichem Wege das Ziel zu erreichen. Gerade bei der außerordentlichen Bedeutung der Reichsbahn für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben wird also bei ihr auf die Verbindlichkeitserklärung als das letzte Mittel, einen Arbeitskampf zu vermeiden, unmöglich verzichtet werden können. Daß der Arbeitsfrieden an sich auch im Interesse der Reichsbahn-Gesellschaft liegt, bedarf keiner Ausführung. Dieses Interesse ist sogar so stark, daß auch für sie das Eingreifen einer höheren Gewalt unter Umständen geradezu erwünscht sein kann, zumal auch keineswegs gesagt ist, daß der Schiedsspruch gegen sie lauten wird.

Im übrigen handelt es sich, wie die Reichsregierung zutreffend bemerkt, bei Verbindlichkeitserklärungen immer um einen Ausnahmefall, durch den bei der Reichsbahn-Gesellschaft ebensowenig wie bei gewöhnlichen Privatbetrieben die grundsätzliche Freiheit der Entschließung aufgehoben wird.

6. Gelangt man nach alledem zu dem Schluß, daß weder Reichsbahngesetz noch Satzung das von der Reichsbahn-Gesellschaft in Anspruch genommene Ausnahmerecht schaffen, so wird diese Ansicht von Sinzheimer a. a. O. ausdrücklich geteilt. Auch Potthoff a. a. O. hält offenbar eine Verbindlichkeitserklärung für zulässig. Desgleichen Reichsbahnoberrat Dr. Witte „Die Rechtsstellung der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ in „Die Reichsbahn“, Jahrgang 1925, S. 151 flg., indem er die Zweckmäßigkeit der gesetzlichen Regelung anzweifelt und ihre Änderung ausdrücklich zur Erwägung stellt. Auch der Kommentar von dem Mitglied der Reichsbahn-Hauptverwaltung, Dr. Roser, zur Personalordnung S. 14 und 16 hält die Bestimmungen der Schlichtungsverordnung ausdrücklich für anwendbar und macht einen Vorbehalt nur insofern, als er das Schlichtungsverfahren in Bezug auf die Regelung der Arbeitszeit nach § 22 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes für bedeutungslos erklärt, weil das der Reichsbahn-Gesellschaft hier eingeräumte Recht ihr nicht genommen werden könne. Die bedeutendste systematische Erläuterung des Reichsbahngesetzes von dem Reichsbahndirektionspräsidenten Sarter und dem Mitglied der Reichsbahn-Hauptverwaltung Kittel, die Kommentare von Sitzler und von Dersch zur Schlichtungsverordnung, desgleichen Kaskel in seinem Arbeitsrecht, wie das übrige Schrifttum zum Eisenbahnrecht, soweit dies bekannt geworden ist, behandeln bezeichnender Weise die Frage überhaupt nicht, ob Wortlaut oder Sinn des Reichsbahngesetzes die Verbindlichkeitserklärung gegenüber der Reichsbahn-Gesellschaft ausschließen. Bei der Wichtigkeit der Frage kann nur angenommen werden, daß in diesem Schrifttum an ein solches so bedeutungsvolles Ausnahmerecht für die Reichsbahn-Gesellschaft nicht einmal gedacht worden ist. Demgegenüber kann den gegenteiligen, in der Hauptsache volkswirtschaftlichen Ausführungen in der soeben erschienenen kleinen Schrift „Der Reichsbahnkonflikt“ von Dr. Brauweiler kein Gewicht beigemessen werden.

Die vorstehenden Erwägungen rechtfertigen die erlassene Entscheidung, ohne daß es eines weiteren Eingehens auf die Schriftsätze bedarf.

Bücherschau.

— **Elektrische Gleisfahrzeuge.** Von Dr.-Ing. Edgar Zeulmann, Regierungsrat. Mit 253 Abbildungen im Text. 1926. Bruno Volger, Verlagsbuchhandlung in Leipzig, Dorotheenplatz 3. Preis in Ganzleinen 14 RM.

Das vorliegende umfangreiche Werk bildet den 3. Band der von dem rührigen Verlage herausgegebenen Verkehrstechnischen Bücherei und erscheint als 2. Auflage des im Jahrbuch für Gleisfahrzeugtechnik im Jahre 1922 veröffentlichten Abschnittes über „Elektrische Triebfahrzeuge“. Es behandelt, seinem Titel entsprechend, ausschließlich auf Schienen laufende elektrische Fahrzeuge. Fahrzeuge anderer Art, z. B. Elektromobile, Elektrokarren, Elektrohängebahnen usw. sind daher nicht behandelt.

Das mit großer Sachkenntnis aufgebaute Werk bietet eine vorzügliche Einführung in die Technik des neuzeitlichen elektrischen Gleisfahrzeugbaues für diejenigen, die sich über di Fachgebiet allgemein unterrichten wollen. Es macht aber dem mit dem Bau solcher Fahrzeuge vertrauten Fachman gedrängter Kürze und in zusammenhängender Darstellung Reihe technischer Angaben, die sich in den einschlägigen F zeitschriften neuerdings hier und da verstreut vorfanden; mit hat sich der Verfasser einer dankenswerten Aufgabe u zogen. Der Bahnberechnungsingenieur sei ganz besonders den die Berechnungsgrundlagen für elektris Gleisfahrzeuge behandelnden Abschnitt hingewiesen. hätte das Buch allerdings schließlich auch auf den großen V der immer mehr in Aufnahme kommenden graphischen Ber nungsarten, z. B. zur Ermittlung der Bewegungs- und Arb verhältnisse von elektrischen Zügen (Fahrschaulinien) oder Ermittlung der Spannungsabfälle in den Leitungen, Belast der Unterwerke usw. hinweisen oder wenigstens einen raturnachweis hierüber bringen können.

Tiefer in das Stoffgebiet eindringend, ist das Wissenswert über die baulichen Einzelheiten der elekt schen Gleisfahrzeuge berichtet. Besonders interes für die Leser dieser Zeitung ist das Kapitel über die elektris Vollbahnlokomotiven; man findet hier u. a. an Hand vi Prinzipskizzen eine Übersicht über die wichtigsten Getri arten für elektrische Gleisfahrzeuge, insbesondere für Loko tiven und lernt auf diese Weise alle Bauformen der Getr kennen, wie sie bei Verwendung von Motoren für Einzela antrieb oder für Stangenantrieb (Vielachsenantrieb mit e oder mit zwei treibenden Wellen) vorkommen. Man wird mit besonderen Einrichtungen auf den Vollbahnlokomotiven hochgespannten Wechselstrom bekannt gemacht; anschließ sind viele Beispiele ausgeführter Vollbahnlokomotiven Zahnradlokomotiven neuerer Bauart aufgeführt und kurz handelt.

Recht beachtenswert ist ein nicht weniger als 31 Seiten fassender Abschnitt, der auf die Einrichtungen zur Regel von Zugkraft und Fahrgeschwindigkeit eingeht. Wenn Verfasser aber bei Behandlung der Zugsteuerung ang daß die sog. Zweiwagenschaltung bei den Triebwagen der liner Hoch- und Untergrundbahn eingeführt ist, so muß entgegengehalten werden, daß zur Zeit nur noch einige Züg dieser Weise ausgerüstet sind, und daß auch diese kurz vor Umbau stehen. Im allgemeinen sind die Züge der genann Bahn mit Vielfachsteuerung versehen, unter Anw dung elektromagnetisch gesteuerter Schütze. Unter vie anderen findet man in diesem Abschnitt des Buches auch Schaltbild einer selbsttätig wirkenden Zugsteuerung neue Bauart der Siemens Schuckert-Werke für Gleichstromfahrze auf Stadt- und Überlandbahnen bei 1200 bis 1500 Volt Betr spannung.

Bei Besprechung der elektrischen Bremsung ist die Vor- und Nachteile der elektrischen Bremsung gegenü der Luftdruckbremsung hingewiesen; danach liegt der Vor der elektrischen Bremsung vor allem in wirtschaftlic Beziehung. Sowohl der Anschaffungspreis als auch die Un haltungskosten seien bei der elektrischen Bremsung wesentl geringer als bei der Luftdruckbremsung. Die letztere sei jed der elektrischen Bremsung wegen der erhöhten Sicherheit üb legen, insbesondere dann, wenn es sich um verhältnismä große Zuggewichte, mehrere Beiwagen, große Geschwind keiten und schwieriges Gelände mit zahlreichen Gefällstreck handelt. In letzterem Fall geschieht die Bremsung der wagen bei Zugzerreißungen selbsttätig.

Zu begrüßen ist, daß das Buch auch auf sonstige Einri tungen in elektrischen Gleisfahrzeugen eingeht, als da si Die Sicherheits- und Meßvorrichtungen, die Motorluftpres und zugehörigen Einrichtungen, die elektrische Zugheizung u Zugbeleuchtung, die Verbindungsleitungen und Leitungsku lungen elektrischer Gleisfahrzeuge; alles dies ist mit vie Abbildungen versehen. Etwas mehr hätte allerdings über neuzeitliche selbsttätige Wagenkupplung, die bekanntl gleichzeitig mit der mechanischen Kupplung sämtliche elekt schen Kabel und auch die Bremsleitungen kuppelt, bericht werden können. Es ist dies ein gegenwärtig wieder einmal v besprochenes Problem; erfolgversprechende Versuche in die Richtung sind auf einigen elektrischen Bahnen in Deutschla im Gange. Nebenbei bemerkt ist das Ausland in dieser Ri tung inzwischen weiter vorangeschritten als wir.

Im Schlußabschnitt sind besondere Ausführung formen elektrischer Gleisfahrzeuge vorgeführt und kurz besprochen, z. B. die Akkumulatorfahrzeuge fü Haupt- und Nebenbahnen, die elektrischen Lokomotiven fü Grubenbetriebe, die elektrische Verschiebe-, Anschluß- u Materialbahnlokomotiven, die elektrischen Gleisfahrzeuge fü Spezialzwecke und schließlich die Benzol- und dieselelektrisch Triebwagen und Lokomotiven.

In dem 73 Seiten umfassenden, außerordentlich wichtigen A hang finden sich die Regeln für die Bewertung und Prüfu

ektrischen Bahnmotoren und sonstigen Maschinen und ormatoren auf Triebfahrzeugen und ein Auszug aus den „Vorschriften für elektrische Bahnen“, gültig vom 1. Ja- 926 ab, angenommen durch die Jahresversammlung 1925 rbandes Deutscher Elektrotechniker. Aufgeführt sind im z auch praktische elektrische Maßeinheiten, die Grund- der Elektrizitätslehre und viele zweckdienliche Ta- u. a. die Umrechnungstabelle elektrotechnischer Maße.

Vorstehendem ist zu ersehen, welche Fülle gediegenen das auf 346 Seiten angewachsene Werk birgt; es darf e Fundgrube insbesondere für den Bahnelektriker ange- en werden, und wird sicherlich viele Freunde finden. Der rdentlich wertvolle Inhalt hätte allerdings eine bessere echnische Behandlung verdient. Die Einbanddecke ist rstklassig; aber das für den Druck des Textes verwendete ist von schlechter Beschaffenheit. Es kann deshalb nicht r nehmen, daß die Wiedergabe der Bilder, insbesondere ıtotypien, zum Teil recht schlecht gelungen ist. Dieser rliche Mangel sollte bei kommenden Neuauflagen, die uche bedenkenlos prophezeit werden können, auf jeden choben werden. W. M.

Ausgewählte Arbeiten des Lehrstuhles für Betriebs- schaften in Dresden. Herausgegeben von Professor Dr.- . Sachsenberg. Zweiter Band. Dr.-Ing. H. Brasch. earbeitungsvorrichtungen für die spanabhebende Metall- ng (Eine Systematik des Vorrichtungswesens). Dr.-Ing. hler, Beiträge zur Wirtschaftlichkeit im Vorrichtungs- nter besonderer Berücksichtigung der Herstellungsmenge rt der Vorrichtung selbst. Prof. Dr.-Ing. E. Sachsen- , Versuche über die Wirksamkeit und Konstruktion von adeln. Mit 248 Abbildungen im Text. Berlin 1926. Julius ger. V, 183 Seiten. Preis geh. 15,60 ℳ.

neue Band der „Ausgewählten Arbeiten des Lehrstuhles etriebswissenschaften an der Technischen Hochschule in en“ befaßt sich mit einem Gebiete, das bei der sich immer ausdehnenden Massen- und Reihenfertigung einen ren Wert bekommen hat, dem Vorrichtungsbau. Er bringt ıst die Habilitationsschrift des Privatdozenten Dr.-Ing. rasch „Die Bearbeitungsvorrichtungen für die spanab- de Metallfertigung (Eine Systematik des Vorrichtungs- s)“. Brasch entwickelt einleitend Wortsinn und Begriffs- tzung für die Vorrichtung, was bei der Fülle der nach Bau- d Zweck auftretenden Verschiedenheiten nicht leicht ist, ehandelt dann eingehend die Elemente der Vorrichtungen. ieser Systematik heraus gibt er dann in Stichworten Übersicht der wichtigsten Überlegungen vor Entwurf einer chtung, die von großem Werte für den schaffenden Inge- ist. Die Frage der Normung der Vorrichtungen wird an praktischer Beispiele eingehend erörtert. Den Schluß zahlreiche Beispiele ausgeführter Vorrichtungen und ein hrliches Literaturverzeichnis.

e Ergänzung dieser Arbeit ist der folgende Aufsatz von ng. Gerhard Oehler über „Beiträge zur Wirtschaft- eit im Vorrichtungsbau unter besonderer Berücksichtigung Herstellungsmenge und Art der Vorrichtung selbst“, worin Problem der Wirtschaftlichkeit von Vorrichtungen in nder Weise behandelt wird. Es wird klargelegt, daß es betriebswissenschaftlichen Standpunkte aus nicht die Haupt- ist, für die Massenfertigung überhaupt Vorrichtungen zu , sondern zu untersuchen, mit welcher Vorrichtung der e Gewinn erzielt wird. Große Herstellungsmengen erhöhen n Gewinn; da große Herstellungsmengen gleicher Art meist Spezialbetrieben geliefert werden, so zeigt sich hiermit der Wert der Spezialisierung für die deutsche Gütererzeu-

n Schluß bildet eine Abhandlung des Verfassers über ersuchungen von Räumnadeln“, die er über die Bedingun- die bei der Konstruktion der Räumnadel und bei der Arbeit t eingehalten werden müssen, angestellt hat. Diese Unter- ngen werden für die weitere Einführung dieser neuen itsmethode in den deutschen Werkstätten von großem eil sein und zu weiteren Forschungen anregen.

s Buch wird von jedem Werkstättenmann sicher mit großer de begrüßt werden. Sch.

Die Grundzüge des Eisenbetonbaues. Von M. Foerster, Prof. Dritte, verbesserte und vermehrte Auflage mit 183 abbildungen. Berlin 1926. Verlag von Julius Springer. s: 25,50 RM.

Jahre 1918 erschien die erste, im Jahre 1920 die zweite, folgt bereits die dritte Auflage, die allen neuzeitlichen immungen, Erfahrungen und Forschungsarbeiten gebührend nung trägt. So ist in der neuen Auflage der Inhalt der effenden Abschnitte den vom Deutschen Ausschuß für Eisen- n erlassenen Bestimmungen für die Ausführung der Bauten Eisenbeton vom September 1925, die im Anhang dieses Buches wiedergegeben sind, angepaßt, zum Teil vollkommen um- gestaltet. Weiter sind in der neuen Auflage die in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen und Forschungen, vor allem der ungünstigen chemischen Einflüsse auf den Verbundbau, beson- ders auf den Beton und deren Schutzmaßnahmen, eingehend be- handelt. Auch die neuesten Forschungen über die zweckmäßige Kornzusammensetzung, über die Untersuchungen von Zementen mit hoher Anfangsfestigkeit, den hochwertigen Zementen, über deren Verhalten in physikalischer und chemischer Beziehung und über ihr Zusammenwirken mit dem hochwertigen Kohlen- stoff-Stahl (St. 48) haben ausreichende Berücksichtigung ge- funden. Endlich sind auch die neueren theoretischen Unter- suchungen über Platten, Plattenbalken, Stützen u. a. m. aufge- nommen.

So wird auch diese Auflage, wie ihre Vorgänger, dem heutigen Stande der Eisenbetontechnik in jeder Weise entsprechend, mit der klaren, übersichtlichen Darstellung und den vielen Hin- weisen auf Schriftsätze in Zeitschriften und größere Abhand- lungen in Form von Fußnoten unter den Studierenden und den Fachmännern der Praxis sicher viele Freunde finden.

J. Kuhnke-Berlin.

— **Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1926.** Dieses, nach Unterlagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — Hauptverwaltung — zusamengestellte und am 1. Mai 1926 ab- geschlossene Verzeichnis ist im Verlage der Verkehrswissen- schaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn soeben erschienen. Bei den vielen Veränderungen, denen naturgemäß die Personalstellen eines so großen Unter- nehmens wie das der Reichsbahn unterliegen, ist es zu begrüßen, daß pünktlich nach einem Jahr das neue Verzeichnis das vor- jährige ersetzt. In der bewährten und übersichtlichen Eintei- lung und Gliederung sowie in der vorzüglichen Ausstattung schließt sich der neue Jahrgang dem Jahrgang 1925 an. Vervoll- ständigt ist der Jahrgang 1926 dahin, daß im Anhang auch die zu den Saarbahnen beurlaubten Beamten aufgeführt sind. Den früheren Bildnissen ist das Bild des vom Verwaltungsrat zum Generaldirektor gewählten Dr. Dorpmüller hinzugefügt. — Auch der neue Jahrgang wird wie bisher in allen Interessenten- kreisen ein unentbehrliches Nachschlagebuch sein. Privat- bezieher erhalten das Buch durch Vermittlung der Firma Otto Stollberg, Berlin SW. 68, Charlottenstr. 7/8. W.

— **Oberrhein, Schwarzwald und Bodensee.** Ein erstklassiges Reisewerk mit hervorragenden künstlerischen Aufnahmen aus dem Badnerland stellt dieses im Urban-Verlag in Freiburg mit Unterstützung des Badischen Verkehrsverbandes erschienene Sammelalbum dar. In 120 Kunstdruckbildern, nach wertvollen Motiven zusammengestellt, werden hier herrliche Ansichten der Schönheiten dieses Landes gegeben. Die vornehme Aufmachung dieses Werkes entspricht dem ausgezeichneten Bildmaterial, das in anschaulicher Weise die Wesenszüge der badischen Land- schaft und ihrer Bewohner vermittelt. Neben der alten Kultur macht sich hier ein gesunder fortschrittlicher Geist geltend; neben geschichtlichen Stätten blühen die vielen Erholungsorte mit ihren klimatischen Vorzügen, die dem abgespannten Groß- städter neue Kräfte zuführen.

Das Werk, das als dauernde Erinnerungsgabe an einen im Badnerland verbrachten Aufenthalt sich besonders eignet und Reisende zu einer Fahrt dorthin anreizen wird, kann als ge- schmackvollste Werbeschrift für die Hebung des Fremdenver- kehrs angesprochen werden. Es ist zum Preise von 5 ℳ durch jede Buchhandlung sowie vom Urban-Verlag in Freiburg (Breis- gau) oder dem Badischen Verkehrsverband in Karlsruhe zu be- ziehen.

— **20 Jahre Badischer Verkehrsverband.** In großen Zügen wird in dieser anläßlich des 20 jährigen Bestehens des Badischen Verkehrsverbandes herausgegebenen Schrift von Rudolf Proschky ein Rückblick über die in den letzten 20 Jahren ent- faltete Verkehrspolitik dieses Verkehrsverbandes in Südwest- deutschland gegeben.

— **Die Schweiz,** kleiner Reiseführer, herausgegeben von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne, bei Gebr. Fretz Aktiengesellschaft, Zürich.

Im ersten allgemeingehaltenen Teil dieser neuen Veröffent- lichung der Schweizerischen Verkehrszentrale werden das Klima der Schweiz, der Reiseverkehr, die Sporte, ferner die Hotels, die Verkehrsmöglichkeiten und Zufahrtstraßen, die Schulen, Pen- sionate und Industrien besprochen; er wird durch eine Reihe praktischer Auskünfte ergänzt. Der zweite Teil, der in acht verschiedene Kapitel, den schweizerischen Verkehrsgebieten ent- sprechend, zerfällt, umfaßt die kurze Beschreibung aller für den Reiseverkehr wichtigen Ortschaften, unter Berücksichtigung der Eisenbahnlinien, der Postautomobilkurse usw. und gibt die not- wendigen Aufschlüsse über Kur- und Badeorte, Bergbahnen,

künstlerische und geschichtliche Sehenswürdigkeiten. Der Führer schließt mit einem alphabetischen, die Höhenlage angebenden Ortsverzeichnis und macht mit seinem farbigen Umschlagbild des Vierwaldstätter Sees einen sehr günstigen Eindruck. Er ist außerdem reich mit guten Bildern ausgestattet und von einer Karte im Maßstab 1 : 900 000 (Kümmerly und Frey) begleitet, auf der in übersichtlicher Weise alle Verkehrswege und Ortschaften von irgendwelcher Bedeutung eingezeichnet sind. Die Broschüre wird allen Touristen zweifellos wertvolle Dienste leisten.

— **„Meddelelser fra Norges Statsbaner“** (Mitteilungen der norwegischen Staatsbahn). Die norwegische Staatsbahn hat sich neuerdings entschlossen, in zwangloser Reihenfolge eine Z schrift unter diesem Namen herauszugeben. Sie wird tec scher Natur sein und in der Hauptsache den Eisenbahnbau handeln. Die anderen Gebiete des Eisenbahnwesens sollen e weilen nur gelegentlich berührt werden. Es besteht aber Absicht, die Zeitschrift später weiter auszubauen. Die einz Nummer soll 16 bis 20 Seiten Text aufweisen und mit I schmuck versehen sein. Im Jahre sollen 5 bis 6 Hefte ersc nen. Im ersten Heft, das vor kurzem erschienen ist, ist ein satz über den Brückenbau über den Vinstrafluß (Dovreb 1912 bis 1916 gebaut) und ein weiterer über den Brücke über den Orklafluß (ebenfalls an der Dovrebahn gelegen, bis 1916 gebaut) enthalten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10, 1a VWÜ.).

Mitteilung der Reichsbahndirektion Dresden vom 15. Juli 1926: Wegen Hochwassers war der Betrieb in Riesa Ufer vom 11. Juli früh bis 14. Juli früh eingestellt.

Mitteilung der Reichsbahndirektion München vom 14. Juli 1926:

Die Strecke Passau-Waldkirchen (Niederbayern) ist seit 10. Juli 1926 wegen Hochwassers gesperrt.

Ferner war die Strecke Wasserburg Bf-Wasserburg Stadt vom 9. bis 12. Juli 1926 wegen Hochwassers unterbrochen.

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen

a) vom 10. Juli 1926: Wegen Hochwasser waren folgende Strecken unfahrbar: Summerau-Freistadt in Ober-Österreich vom 5. bis 8. Juli; Neunkirchen Lb.-Willendorf vom 8. bis 9. Juli und Hartberg-Buch vom 8. Juli an bis auf weiteres;

b) vom 14. Juli 1926: die Strecke Klein Schönau-Martinsberg=Gutenbrunn war durch eine Dammrutschung infolge Hochwassers vom 10. bis 13. Juli unfahrbar.

Die Strecke Gaisbach-Wartberg-Mauthausen wurde am 10. Juli, die Strecke Hartberg-Buch am 9. Juli wieder fahrbar.

Vorübergehende Zuschläge zu den Lieferfristen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 sind an Stelle der vom 1. Januar 1926 wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse eingeführten Lieferfristzuschläge (Vereinszeitung Nr. 2 vom 14. Januar 1926) die nachstehenden vorübergehenden Zuschläge für alle im Bereiche der Österreichischen Bundesbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Aktien-Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen zur Auf- und Abgabe gelangenden oder Strecken dieser Bahnverwaltungen durchrollenden Sendungen festgesetzt worden, und zwar:

1. Für Frachtstückgut (ausgenommen lebende und tote Tiere sowie Bier und Fleisch)
für die ersten 250 km . . . . 2 Tage,
für weitere Entfernungen . . . . 1 weiterer Tag.

2. Für Eilgut (ausgenommen lebende Tiere), das in Bahnhöfen zur Auf- oder Abgabe gelangt, die nicht in den die Wiener Bahnhöfe verbindenden Bahnlinien (Gütertarif der Österreichischen Bundesbahnen, Teil II, Heft A, Vorwort V — A — I — c) gelegen sind, und das über diese Linien gemäß den Verkehrsleitungsvorschriften oder gemäß einer Vorschrift des Absenders im Frachtbriefe befördert wird . . . . . 1 Tag.

(Genehmigung des österreichischen Bundesministeriums f. H. und V. vom 24. Juni 1926, Z. 740. 792/20.)

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. 3. August 1926 wird die normalspurige Bahnstrecke Heilighaus-Kettwig als Nebenbahn für den Personen-, Gü Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Befö rung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. An der N baustrecke liegt der Bahnhof Isenbügel, der vorläufig nur Haltepunkt ausgebaut wird und nur Verkehrseinrichtungen Abfertigung von Personen erhält.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Die an Strecke Frankfurt (Oder)-Booßen gelegenen Haltepunkte Fgn und Fgk, die bisher hauptsächlich dem Personalverk dienten, werden vom 1. August 1926 ab allgemein für den öff lichen Verkehr freigegeben. Es erhalten Fgr die Bezeichn „Paulinenhof“, Fgn die Bezeichnung „Simonsmüh und Fgk die Bezeichnung „Gronenfelde“.

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Am 25. 1926 wird der rechts der Bahnstrecke Duisburg Hbf.-We zwischen den Stationen Duisburg Hbf. und Wedau neuerr tete Haltepunkt Duisburg=Stadion für den Personenv kehr eröffnet werden. Für Gepäck und Expreßgut ist der Ha punkt nicht zugelassen.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. 1. August 1926 wird der links der Bahnstrecke Magdeburg-Ha zwischen den Stationen Schönebeck und Gnadau neuerricht Haltepunkt Schönebeck=Felgeleben für den Person Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Vom 1. gust 1926 ab wird die Schreibweise der Stationsnamen Cobl Hbf. in „Koblenz Hbf.“, Coblenz Moselbf. in „Koble Moselbf.“, Coblenz Rheinbf. in „Koblenz Rheinb Coblenz=Lützel in „Koblenz=Lützel“ geändert.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Der an Strecke Schneidemühl-Firchau (Konitz) gelegene Bahn 4. Klasse Dollnick erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezei nung „Wittenburg“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind lassen worden:

Nr. III 119 vom 14. Juli 1926 an sämtliche Vereinsverwalt gen, betreffend Ergänzung der Geschäftsordnung des Wag ausschusses;

Nr. IV 112 vom 19. Juli 1926 an sämtliche Vereinsverwalt gen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und das Abrechnun büro Prag, betreffend Verzugszinsensätze der Verei abrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 3. August 1926 wird die normalspurige Bahnstrecke

Heiligenhaus-Kettwig

als Nebenbahn für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. An der Neubaustrecke liegt der Bahnhof Isenbügel, der vorläufig nur als Haltepunkt ausgebaut wird und nur Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen erhält.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Elberfeld, den 10. Juli 1926. (742)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 25. Juli 1926 wird der rechts der Bahnstrecke Duisburg Hbf.-Wedau zwischen den Stationen Duisburg Hbf. und Wedau neuerrichtete Haltepunkt Duisburg=Stadion für den Personenverke eröffnet werden. Für Gepäck und E preßgut ist der Haltepunkt nicht zu lassen.

Die Entfernungen betragen:

zwischen Duisburg Hbf. und Duisbur Stadion 2,11 km,

zwischen Wedau und Duisburg=Stadi 2,90 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunkt werden sämtliche auf der Strecke Du burg Hbf.-Wedau verkehrenden Pe sonenzüge Aufenthalt erhalten. Haltestelle wird vorab nur während d

nmermonate in der Zeit von 8,30 vorm.
9,40 nachm., in den Wintermonaten
· an einzelnen vorher zu bestimmen-
Tagen geöffnet.
ssen, den 17. Juli 1926. (744)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

ie an der Strecke Frankfurt (Oder)-
ßen gelegenen Haltepunkte Fgr, Fgn
Fgk, die bisher hauptsächlich dem
sonalverkehr dienten, werden vom
August 1926 ab allgemein für den
ntlichen Verkehr freigegeben.
s erhalten Fgr die Bezeichnung
ulinenhof“,
gn die Bezeichnung „Simonsmühle“
nd Fgk die Bezeichnung „Gronen-
e“.
rankfurt (Oder), den 10. Juli 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten. (741)

Aenderungen von Stationsnamen.

er an der Strecke Schneidemühl-Fir-
ı (Konitz) gelegene Bahnhof
Klasse Dollnick erhält mit sofortiger
tigkeit die Bezeichnung (743)
„Wittenburg“.
rankfurt (Oder), den 16. Juli 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

er an der Strecke Gera-Zeitz gelegene
nhof Köstritz führt vom 1. August
ab die Bezeichnung „Bad Köstritz“.
rfurt, den 19. Juli 1926. (752)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

4. Güterverkehr.

utscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, Tfv. 501.

it Gültigkeit vom 1. August 1926
der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält
erungen und Ergänzungen der Aus-
ungsbestimmungen zur Eisenbahn-
kehrsordnung, der Allgemeinen Ta-
orschriften und des Nebengebühren-
's. Die Änderungen und Ergänzun-
der Ausführungsbestimmungen zur
). sind gemäß § 2 dieser Ordnung ge-
nigt.
erlin, den 17. Juli 1926. (748)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

hsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Bk.

t Gültigkeit vom 1. August 1926 wer-
die Ausnahmetarife 1 e und 1 f in ge-
rter Fassung neu herausgegeben.
erlin, den 17. Juli 1926. (754)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

hsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

t Gültigkeit vom 22. Juli 1926 wird
wie in Klasse F genannt, in den
nahmetarif 5 e aufgenommen.
erlin, den 20. Juli 1926. (753)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

chfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Ver- Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

t Gültigkeit vom 17. Juli 1926 wird
Abteilung XIX Ziffer 1 durch Auf-
ne von „Asphaltstein, auch gemahlen“
nzt. Näheres durch Reichsbahntarif-
iger.
tona, den 13. Juli 1926. (734)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. Juli 1926 wird im Ausnahmetarif 2 d (Haus- und Straßenkehricht usw.) die Station Tauche N. L. E. als Empfangsstation nachgetragen.
Berlin, den 17. Juli 1926. (750)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft 6 II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Bei den Ausnahmetarifen 11 und 41 (Düngemittel) wird der Vermerk über die Gültigkeitsdauer geändert in: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1926“.
Berlin, den 19. Juli 1926. (755)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tierfrachtzeiger. Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. 503.

Am 1. August 1926 tritt der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält neben einer Ergänzung der Erläuterungen auf Seite 3 ausgerechnete Frachten für Entfernungen von 1501—1750 km.
Berlin, den 17. Juli 1926. (747)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Berichtigungen in den A. T. 91 und 119. Streichung des A. T. 47. Verlängerung der Gültigkeitsdauer der zeitlich beschränkten Frachtsätze der Ausnahmetarife 30, 31, 32, 33, 34, 35, 35a, 38, 49, 52, 53, 58, 61, 77 und 88. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 16. Juli 1926. (740)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11. — Bk. 7.

I. Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen ein:

1. Auf S. 34/35 und 120/121 ist die Station „Hodonín státní továrna na tabák“ mit allen Angaben und Frachtsätzen zu streichen.

2. Im Nachtrag I ist auf S. 38/39 und 64/65 die Station „Nedakonice“ in „Polešovice-Nedakonice“ abzuändern.

3. Im Nachtrag I ist auf S. 110 die achte Zeile zu streichen. Die Schreibweise „Vápenný lom“ bleibt demnach bestehen.

II. Mit Gültigkeit vom 5. August 1926 sind auf S. 42/43 und 128/129 die Angaben und Frachtsätze der Station „Jesenney“ zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

Nr.			I	II
1	10	Li/La	160	516
2	10	Li/La	200	516
3	8	Mst/StS	562	622
4	8	Mst/StS	546	622
5	10	Li/La	192	516
6	8	Mst/StS	538	622
7	8	Mst/StS	384	622
8	8	Mst/StS	530	622
9	10	Li/La	192	516
10	10	Li/La	168	516
11	10	Li/La	192	516
12	8	Mst/StS	538	622
13	8	Mst/StS	554	622
14	8	Mst/StS	530	622
15	10	Li/La	216	516
16	8	Mst/StS	112	622
17	8	Mst/StS	554	622
18	10	Li/La	200	516
19	8	Mst/StS	530	622
20	8	Mst/StS	530	622
21	10	Li/La	184	516
22	8	Mst/StS	530	622
23	8	Mst/StS	120	622
24	8	Mst/StS	522	622
25	10	Li/La	200	516
26	10	Li/La	208	516
27	10	Li/La	240	516
28	8	Mst/StS	.	622

Dresden, am 15. Juli 1926. (739

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

I. Mit Gültigkeit vom 1. August 1926 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. Im Tarif Nr. 22 (S. 196, Nachtr. III, S. 44) werden die Angaben der Abt. B. 1 und der Abt. C. des Warenverzeichnisses wie folgt gefaßt:

B 1. Gefäße und Behälter für gewerbliche Betriebe, Kessel, Kocher, Retorten, soweit nicht unter C. genannt, sowie eiserne Ausrüstungsteile und eiserne Kesselbestandteile.
Gliederkessel siehe Tarif Nr. 21 unter C.

C. Gefäße und Behälter für gewerbliche Betriebe, Kessel, Kocher, Retorten, sämtlich von mindestens 100 kg Einzelgewicht und ohne bewegliche Einrichtungen.

Tschechoslowakischer Wortlaut:

B. 1. Nádoby a nádrže pro živnostenské závody, kotle, vařiče, retorty, pokud nejsou uvedery pod C, jakož i železné části výstroje a železné součástky kotlové.
Kotlové články viz tarif čís. 21 pod C.

C. Nádoby a nádrže pro živnostenské závody, kotle, vařiče, retorty váží-li jednotlivý kus nejméně 100 kg, bez pohyblivých žařizení.

2. In den Tarifen Nr. 10, 51 und 83 sind in der Schnittariftafel A folgende Schnittpunkte und Frachtsätze nachzutragen:

Tarif Nr. 10 (S. 149).

		24 Joh
Bremen	5 t	3093
	10 t	2829
	15 t	2573
Hamburg	5 t	3077
	10 t	2821
	15 t	2566
Stettin	5 t	2783
	10 t	2550
	15 t	2318
Warnemünde	5 t	3124
	10 t	2860
	15 t	2597

Tarif Nr. 83 (S. 392)

		13 Sbg	17 Eb/Ge
Bremen	5 t	2496	2457
	10 t	2077	2046
	15 t	1667	1636
Hamburg	5 t	2372	2356
	10 t	1969	1961
	15 t	1581	1566
Stettin	5 t	1667	1713
	10 t	1387	1434
	15 t	1109	1140
Warnemünde	5 t	2194	2178
	10 t	1822	1814
	15 t	1457	1450

Tarif Nr. 51 (S. 254)

			4 Jä/Kr
Bremen	A	5 t	3263
		10 t	2798
		15 t	2155
	B, C	5 t	3689
		10 t	3062
		15 t	2635
Hamburg	A	5 t	3178
		10 t	2721
		15 t	2093
	B, C	5 t	3581
		10 t	3069
		15 t	2558
Stettin	A	5 t	2581
		10 t	2209
		15 t	1698
	B, C	5 t	2907
		10 t	2496
		15 t	2077
Warnemünde	A	5 t	3085
		10 t	2643
		15 t	2031
	B, C	5 t	3472
		10 t	2976
		15 t	2480

3. In den Tarifen Nr. 7, 10, 36, 41, 51 und 83 sind in der Schnittariftafel B folgende Stationen und Frachtsätze nachzutragen:

Tarif Nr. 7 (S. L37, N. III, S. 26)

	19/20 Te/Bo/Dě/Po	24 Joh	25 Kl
Karlovy Vary dolní nádraží	1147	481	559

Tarif Nr. 10 (S. 150)

		19/20 Te/Bo/Dě/Po	24 Joh	25 Kl
Karlovy Vary dolní nádraží	5 t	1147	481	559
	10, 15 t	906	387	458

Tarif Nr. 36 (S. 224)

	19/20 Te/Bo/Dě/Po	24	25
Karlovy Vary dolní nádráží	495	345	424

Tarif Nr. 41 (S. 235, N. II S. 40)

		19/20 Te/Bo/Dě/Po
Střekov	A	304
	B, C, D, E	304

Tarif Nr. 51 (S. 256)

			4 Jä/Kr	5 Zl/Hl	13 Sbg	19/20 Te/Bo/Dě/Po
Vrbno ve Slezsku	A, B, C	5 t	311	551	2332	2332
	A, B	10, 15 t				
	C	10, 15 t	252	442	1685	1685

Tarif Nr. 83 (S. 393)

		1 Od/Boh	7 Mw/Ml	10 Li/La	13 Sbg	15 Rbg/Lbc	17 Eb/Ga	19/20 Te/Bo/Dě/Po	27 Eg/Ch
Bělá pod Bezdězem	5, 10, 15 t	.	.	.	775	519	.	507	.
Certlov	5, 10, 15 t	.	.	.	2251	2018	.	2018	1730
Česká Kamenice	5, 10, 15 t	.	.	.	.	.	362	298	.
Hostinné	5, 10, 15 t	.	.	336	1017	786	.	1132	.
Jindřichev na Moravě	5, 10, 15 t	.	381	1160	1778	.	.	1778	.
Lovosice	5, 10, 15 t	.	.	.	.	.	.	368	.
Plešivec	5, 10, 15 t	2066	2917	3385	.	.	.	3853	.
Ústí nad Labem	5, 10, 15 t	.	.	.	.	.	.	298	.

II. Druckfehlerberichtigungen. In der Verfügung lfd. Nr. 1028 des Tarif- und Verkehrsanzeigers Nr. 72 vom 8. Juli 1926 sind unter 2. bei der im Tarif Nr. 21 nachzutragenden Station Nebočany-Boletice n. L. die ersten 2 Zeilen der Abteilungs- und Gewichtsangaben wie folgt richtig zu stellen:

A¹	St/kus
A², B, C	St/kus

Ferner sind unter 2. und 3. folgende Stationsbezeichnungen zu berichtigen: Josefova Hut in Josefova Huť, Kleneč pod Cerchovem in Kleneč pod Čerchovem und Lebešovice-Kost in Libešovice-Kost.

Dresden, am 16. Juli 1926. (745)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Au nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1926 wi die Station Rendsburg im Ausnahn tarif 10a (Torfstreu und Torfmull) a Versandstation eingetragen.

Berlin, den 14. Juli 1926. (73

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Au nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. Juli 1926 wi im Ausnahmetarif 18 (Eisen und Sta usw.) die Station Westig als Versan station nachgetragen.

Berlin, den 17. Juli 1926. (74

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. 50

Mit Gültigkeit vom 1. Augus 1926 tritt der Nachtrag 1 in Kraft. E enthält Änderungen und Ergänzunge einzelner Abschnitte des Haupttarifs.

Berlin, den 17. Juli 1926. (746

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertari Teil I Abt. B.

Ab 26. Juli 1926 wird als Tarifstell 189 b nachgetragen: Isolierdecken aus ge preßtem Seetang mit den Tarifklasse 1 | C | 2/3 | 4 | 2 7 | 8.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 14. Juli 1926. (737

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Re gensburg Donauumschlagstelle, Degge dorf Hafen und Passau Donauumschlag stelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Fe bruar 1926.

Mit Gültigkeit vom 22. Juli 1926 wer den im Ausnahmetarif 31 (Stein- un Kernobst usw.) verschiedene Station frachtsätze geändert.

München, den 14. Juli 1926. (738

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 197. Deutsch- u. litauisch-russische Gütertarif vom 15. Juli 1926.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1926 wir die russische Station Schuja der Nord eisenbahn in den Tarif aufgenommen.

Königsberg (Pr.), den 12. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (735

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch- und Litauisch-Russischer Ex preßguttarif.

Infolge Erhöhung der russische Binnentarife wird mit Gültigkeit vo 22. Juli 1926 die Schnittafel II de Frachtsatzzeigers zum deutsch- und li tauisch-russischen Expreßguttarif durc Nachtrag I ersetzt. Der Nachtrag ist be der Auskunftei der deutschen Reichs bahn, Berlin, Bf. Alexanderplatz und be der Auskunftsstelle bei den Fahrkarten ausgaben Königsberg (Pr.) Hbf. zu Preise von 0,15 ℳ zu kaufen. Im Tari ist unter § 2 c die Station Moskau Weiß russischer Bahnhof nachzutragen. (751

Königsberg (Pr.), den 17. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 30. **Berlin, den 29. Juli 1926.** **LXVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Auslegung des § 11 (¹) der „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (P.A.B.) vom 1. Juli 1922".

Von Reichsbahnrat **Steinert**, Stettin.

Der § 11 der „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisehlüsse", im folgenden kurz „P.A.B." genannt, behandelt die uschvergütung für die gewöhnliche bauliche Unterhaltung Gleise und Weichen des Anschlusses" und hat in seiner fer (1) nachstehenden Wortlaut:

Für die zur gewöhnlichen baulichen Unterhaltung der Gleise Weichen des Anschlusses erforderlichen Arbeiten hat der ;chließer für das laufende Meter und Jahr eine Pauschverıng in Höhe der nach den jeweilig geltenden Bestimmungen ittelten Selbstkosten der Reichsbahn zu zahlen. Bei Berechg dieser Vergütung werden die in Weichen und Kreuzungen laufenden Gleise in jedem Gleisweg auf die ganze Länge der ichen und Kreuzungen zwischen dem Stoß vor der Zungenze und dem äußeren Herzstückstoße, bei Kreuzungsweichen Kreuzungen zwischen den beiden äußeren Herzstückstößen ;hgerechnet und doppelt angerechnet. Nicht angerechnet den die Gleiswege, die ohne Vorhandensein des Anschlusses den Betrieb der Reichsbahn notwendig gewesen wären."

'elche Pauschvergütungen hiernach der Anschließer für die öhnliche bauliche Unterhaltung der Gleise und Weichen des :entlichen Anschlusses für das laufende Meter und Jahr zahlen hat, für den Fall, daß die Unterhaltung dieser Gleise Weichen von dem Anschließer der Reichsbahn übertragen den ist, dürfte kaum einem Zweifel unterliegen. Denn wähl die Gleise des Anschlusses in einfacher Länge anzurechnen werden, wird die Berechnung der bei den Weichen und ızungen in Frage kommenden Längen, unter der einschränlen Voraussetzung, die hier der Einfachheit halber gemacht werden soll, daß überall das Neigungsverhältnis 1 : 9 angewendet ist, in folgender Weise vorgenommen werden müssen.

a) Einfache Weichen (1 : 9).

Vorhanden sind 2 Gleiswege von je 27 m Länge. Also sind anzurechnen

$$2 \cdot 27 + 2 \cdot 27 = 108 \text{ m}.$$

b) Doppelweichen (1 : 9).

Vorhanden sind 3 Gleiswege von 36,5 m (gerader Strang), 31 m (1. Ablenkung) und 27 m (2. Ablenkung) Länge. Also sind anzurechnen

$$2 \cdot 36{,}5 + 2 \cdot 34 + 2 \cdot 27 = 195 \text{ m}.$$

c) Einfache Kreuzungsweichen (1 : 9).

Vorhanden sind 3 Gleiswege von je 35 m Länge. Also sind anzurechnen

$$3 \cdot 2 \cdot 35 = 210 \text{ m}.$$

d) Doppelte Kreuzungsweichen (1 : 9).

Vorhanden sind 4 Gleiswege von je 35 m Länge. Also sind anzurechnen

$$4 \cdot 2 \cdot 35 = 280 \text{ m}.$$

e) Kreuzungen (1 : 9).

Vorhanden sind 2 Gleiswege von je 35 m Länge. Also sind anzurechnen

$$2 \cdot 2 \cdot 35 = 140 \text{ m}.$$

Auf diese Weise werden die Pauschvergütungen für die gewöhnliche bauliche Unterhaltung wohl überall da, wo die Gleise und Weichen des eigentlichen Anschlusses in Frage kommen, allgemein berechnet werden.

Weniger einheitlich scheint aber bei der Berechnung der Pauschvergütungen für die gewöhnliche bauliche Unterhaltung verfahren zu werden in den Fällen, wo es sich um die Unterhaltung der Anschlußweichen und Kreuzungen mit Reichsbahngleisen handelt. Diese Weichen und Kreuzungen sind nach § 9 (2) der P.A.B. unter allen Umständen von der Reichsbahn zu unterhalten, und da sie sowohl von der Reichsbahn, als auch vom Anschließer benutzt werden, entsteht die Frage, welchen Anteil an den Unterhaltungskosten die Reichsbahn und welchen der Anschließer zu tragen hat.

Um diese Frage zu entscheiden, ist es erforderlich, sich in jedem Falle vor Augen zu halten, welches Bild der Gleisplan vor dem Vorhandensein des Anschlusses gehabt hat und welche Gleislängen und Weichen von der Reichsbahn an den Stellen zu unterhalten waren, wo bei Errichtung des Anschlusses Weichen und Kreuzungen eingebaut worden sind. Der Gang der Untersuchung soll an den in Abb. 1 dargestellten beiden Beispielen I und II erläutert werden.

Abb. 1.

Bei dem Gleisplan des Beispiels I ist angenommen, daß a die Anschlußweiche und k die Kreuzung mit dem Reichsbahngleis ist und daß vor der Errichtung des Anschlusses eine Gleis- oder Weichenverbindung zwischen den Gleisen 3 und 4 nicht bestanden hat. Als Gleislängen, die in diesem Falle die Reichsbahn vor der Errichtung des Anschlusses in den Gleisen 3 und 4 zu unterhalten gehabt hat, kommen dann in Betracht im Gleise 3 eine Länge (27 m), die gleich ist der Länge der einfachen Weiche (1 : 9), gemessen zwischen dem Stoß vor der Zungenspitze und dem äußeren Herzstückstoße, und im Gleise 4 eine Länge (= 35 m), die gleich ist der Länge der Kreuzung, gemessen zwischen den beiden äußeren Herzstückstößen.

Bei dem Gleisplan des Beispiels II ist angenommen, daß die einfache Kreuzungsweiche k_1 Anschlußweiche ist und vor der Errichtung des Anschlusses eine Gleisverbindung aus 2 einfachen Weichen zwischen Gleis 3 und 4 bestanden hat. An der Stelle k_1 hat in diesem Falle die Reichsbahn vor der Errichtung des Anschlusses eine einfache Weiche (1 : 9) mit 2 Gleiswegen (von je 27 m Länge), d. i. im geraden und krummen Strange, zu unterhalten gehabt.

Die an Hand der beiden Beispiele I und II angestellten Betrachtungen lehren, daß es einer Forderung der Gerechtigkeit entspricht, wenn die Reichsbahn von dem Anschließer verlangt, ihr das Mehr an Unterhaltungskosten, welches ihr durch Herstellung des Anschlusses gegenüber dem früheren Zustande erwächst, zu erstatten. Im gleichen Sinne dürften auch die Bestimmungen in § 11 (1) der P.A.B. auszulegen sein.

Wird dieser Grundsatz nun auf die Berechnung der Pauschvergütungen für die gewöhnliche bauliche Unterhaltung der Anschlußweichen und Kreuzungen mit Reichsbahngleisen angewendet, so ergeben sich nach § 11 (1) der P.A.B. bei einem Neigungsverhältnis der Weichen und Kreuzungen von 1 : 9 folgende Unterhaltungslängen.

A) Einfache Weichen 1 : 9 (Abb. 2).

Von den 4 Längen, die man bei doppelter Anrechnung der Gleiswege erhält, sind, da von der Reichsbahn vor dem Einbau der Weiche 27 m einfaches Gleis zu unterhalten war, 3 Längen dem Anschließer in Rechnung zu stellen, also $3 \cdot 27 = 81$ m.

B) Doppelweichen 1 : 9 (Abb. 3).

Sowohl wenn das Anschlußgleis von einer Doppelweiche, als auch wenn es von einer einfachen oder einer doppelten Kreuzungsweiche abzweigt, kann angenommen werden, daß für den

Abb. 2

(Die Maße sind auf halbe Meter abgerundet)

Abb. 3.

Abb. 4.

Betrieb der Reichsbahn ohne Vorhandensein des Anschlusses eine einfache Weiche genügt haben würde. Die Gleiswege dieser Weiche, doppelt gerechnet, sind daher dem Anschließer gutzuschreiben, außerdem aber auch die Gleiswege, die vor dem Einbau der Doppel- oder Kreuzungsweiche außer der einfachen Weiche im geraden Gleis von der Reichsbahn zu unterhalten waren.

Für Doppelweichen (1 : 9) sind unter b) ganz allgemein 195 m Unterhaltungslänge ermittelt.

Hiervon gehen nun aber ab (s. Abb. 3), wenn

1) die erste Ablenkung zum Anschluß führt,

$$4 \cdot 27 + 9{,}50 = 108 + 9{,}50 = 117{,}50 \text{ m},$$

so daß dem Anschließer in Rechnung zu stellen sind

$$195 - 117{,}50 = 77{,}50 \text{ m}.$$

Wenn

2) die zweite Ablenkung zum Anschluß führt, gehen ab

$$4 \cdot 27 + (24{,}50 - 17{,}50) + (27 - 24{,}50) = 108 + 7 + 2{,}50 = 117{,}50 \text{ m},$$

so daß dem Anschließer in Rechnung zu stellen sind

$$195 - 117{,}50 = 77{,}50 \text{ m},$$

also in beiden Fällen ein und dieselbe Länge.

') Einfache Kreuzungsweichen 1:9 (Abb. 4).
ch dem unter B) Gesagten ergibt sich in analoger Weiche:
samtunterhaltungslänge, unter c) ermittelt,

6 · 35 = 210 m.

ervon gehen ab für eine einfache Weiche 4 · 27 = 108 m und
Mehrlänge (17,50 - 9,50) = 8 m, im ganzen (108 + 8) = 116 m,
aß dem Anschließer in Rechnung zu stellen sind

(210 — 116) = 94 m.

D) Doppelte Kreuzungsweichen 1:9.

samtunterhaltungslänge, unter d) ermittelt,

8 · 35 = 280 m.

ervon gehen ab, wie unter C), 4 · 27 + (17,50 — 9,50) = 116 m.
Anschließer sind daher in Rechnung zu stellen

280 — 116 = 164 m.

E) Kreuzungen 1:9.

samtunterhaltungslänge, unter e) ermittelt, 4 · 35 = 140 m.
ervon gehen ab für eine einfache Gleislänge im durchgehenden Gleis 1 · 35 = 35 m. Dem Anschließer sind daher in Rechnung zu stellen

140 — 35 = 105 m.

Ausführungsbestimmungen über die Art der Berechnung der Pauschvergütungen für die gewöhnliche bauliche Unterhaltung der Gleise und Weichen von Anschlüssen sind meines Wissens noch nicht herausgegeben, wären aber erwünscht und nötig, wenn nicht der § 11 (1) der P.A.B. eine verschiedene Auslegung erfahren soll. Zu begrüßen wäre auch eine Abänderung des § 11 (1) der P.A.B. insofern, als dessen 2. Satz meines Erachtens eine klarere Fassung erhalten müßte. Vorgeschlagen wird für diesen der folgende Wortlaut:

„Bei Berechnung dieser Vergütung werden die in einfachen Weichen und Doppelweichen verlaufenden Gleise in jedem Gleisweg auf die ganze Länge der Weichen zwischen dem Stoß vor der Zungenspitze und dem äußeren Herzstückstoße, die in Kreuzungen und Kreuzungsweichen verlaufenden Gleise in jedem Gleiswege auf die ganze Länge der Kreuzungen und Kreuzungsweichen zwischen den beiden äußeren Herzstückstößen durchgerechnet und doppelt angerechnet.“

Nordamerika.

Eine Besprechung von Geh. Oberreg.-Rat **R. v. Kienitz**, Berlin.

ler Augen sind bei uns auf die Vereinigten Staaten von amerika gerichtet, und das ist auch verständlich. Dies Volk as reichste der Erde, wohl reicher als alle anderen Völker mmen, eine blendende Erscheinung gegenüber dem verarmten pa und namentlich für uns auf der einen Seite ein mit In- st verehrter und erbetener Geldleiher, auf der anderen der Kriegsgläubiger der andern, der diese mit unseren Re- tionen in den Stand gesetzt zu sehen wünscht, ihre Kriegs- lden bei ihm zu bezahlen. Dies Volk ist angeblich das ste der Erde, zusammengewachsen aus Angehörigen aller rn Völker, die aus ihrer ursprünglichen Heimat hierher teten, weil hier ein jeder sich frei ausleben durfte, wie er en vermochte; es ist das Muster einer Menschheitsentwick- in der Fülle der vermeintlichen Freiheit, deren ehernes ssalbild seine Eingangspforte ziert. Und welche Bedeutung Volk gerade für unser Schicksal durch seine erst kommer- e und schließlich militärische Beteiligung am Weltkriege ge- nen hat, braucht nicht weiter auseinander gesetzt zu werden. kommt es, daß besonders wir mit einer Art ungewissen nens auf dies Volk blicken und begierig sind, sein Wesen im en zu verstehen. Aber auch der übrigen Welt geht es nicht anders, schon wegen des ungeheueren Aufschwungs, den die einigten Staaten auch politisch seit dem Weltkriege ge- nen haben und der ihnen mehr und mehr die Rolle eines dsrichters der Welt zuzusprechen scheint. Ist das nord- ikanische Volk wegen seiner inneren Größe von der Vor- ng dazu berufen, den Richter auf Erden zu spielen, und ist Verhalten danach ein Ausfluß höherer Gerechtigkeit, den wir in der Beschränktheit unserer Verzweiflung vorläufig t begreifen, der aber für die Menschheit ein dauernder Leit- bleiben soll? Oder ist das Ganze sinnlose Täuschung? ist für jeden, der sich ein Urteil über die Weiterentwick- der Menschheit bilden will, ein um so ernsteres Problem, offenbar, schon wegen des zeitigen wirtschaftlichen Über- chts dieses Volkes, bei den anderen Völkern, zum min- n bei unserem, die Neigung vorherrscht, sich in Empfin- und Vorstellung einem solchen Vorbilde unerforschter artigkeit anzupassen.

nen Wegweiser zum Ergründen dieses Problems geben in utsamer Eigenart zwei neuerdings erschienene Bücher: erika und Europa, Erfahrungen einer Reise, von hur Feiler (Frankfurt a. M. 1926, Verlag der Frank- er Sozietätsdruckerei, 338 S.) und: Amerika und , Reisebetrachtungen von Paul Rohrbach (Berlin 9, Buchenau und Reichert Verlag, 200 S.). Rohrbachs Buch will zunächst eine Reisebeschreibung sein und ist es auch in der ersten Hälfte, die Südamerika betrifft: eine lebendige Schilderung von Land und Leuten, wie er sie gesehen hat. In der zweiten Hälfte, die von Nordamerika handelt, wird die Sache ernster, und wenn auch hier noch manches Stück der schönen Natur gewidmet ist, so läuft das Ganze doch mehr auf eine innere Betrachtung des dortigen Stückes Menschheit hinaus. Feiler geht allein auf dies Ziel; er bespricht auch nur die Vereinigten Staaten, oder, genauer gesagt, deren nördlichen Abschnitt, und zwar — das zeigt schon der hier fast vierfache Umfang — in viel gründlicherer Untersuchung. Damit soll aber nicht ein für Rohrbach abträglicher Vergleich aufgestellt werden. Beides sind wichtige Werke und dürfen wohl nebeneinander genannt werden, zumal der Ruhm des einen Verfassers vom andern offenbar gar nicht erstrebt wird. Feilers Arbeit ist mehr darauf gerichtet, in tiefer Schürfung die Grundlage eines sicheren und erschöpfenden Urteils zu gewinnen, Rohrbach will mehr plastisch gestalten, der eine will mehr Denker, der andere mehr Künstler sein, und so bieten beide geradezu eine gegenseitige Ergänzung, die um so lehrreicher dadurch wird, daß beide, so verschieden ihre Wege gerichtet sind, im Ergebnis eigentlich auf dasselbe herauskommen. Mit Ergebnis ist hier nicht allemal ein bewußter Schluß des Verfassers gemeint, sondern in weiterem Umfange der kritische Gewinn des Lesers. Auch wenn es dem Verfasser fern liegt, etwas zwischen den Zeilen lesen lassen zu wollen, liest manchmal doch der Leser aus den Zeilen mehr heraus, als jener gerade hineinlegen wollte. Wenn also im folgenden versucht wird, aus der Fülle des Materials einige hervorstechende Gesichtspunkte herauszuarbeiten, so wird von vornherein betont, daß keineswegs immer direkte Äußerungen der Verfasser, sondern zumeist Urteile gebracht werden, die aus jenen geschöpft worden sind. Im allgemeinen wird Feilers Werk zugrunde gelegt wegen der Sorgfalt der einzelnen Klarstellung, bei der mir ein einsichtiger Bekannter, der letzthin mehrere Jahre „drüben gearbeitet“ hat, die erstaunliche Sicherheit des Verständnisses bestätigte.

„Eine von Technik angefüllte, nicht ausgefüllte Leere“ — in diesem einen Worte Feilers begreift sich der seelische Inhalt des amerikanischen Lebens. Gewiß ist bei der vorläufigen Unerschöpflichkeit der Natur alles ins Großartige entwickelt, Ziel und Wirken zeigen überall das Gefühl der sog. unbegrenzten Möglichkeit. Aber alles, das ganze Leben, ist Geschäft, sogar die Religion — zum mindesten in ihrer äußeren Erscheinung —, und jene gewaltige Statue am Eingange des New-

Yorker Hafens sollte vielleicht richtiger Business, statt Liberty heißen; denn Freiheit besteht nur in der politischen Form, die schließlich nicht das Leben ausmacht, und sonst im geschäftlichen Wettbewerb, aber nicht im Geiste. Feiler beginnt und endet seine Darlegung mit demselben Satze: es sei ein bodenloser Irrtum, zu glauben, daß das Europa von morgen das Amerika von heute sein könne. Das hat er sicherlich klar erwiesen. Die geistige Verfassung der Völker der alten Welt ist ganz anders. Auch sie sind zwar in der Form ihrer Denkart nicht ganz einig. Aber wenn — abgesehen von der hier unerheblichen äußeren Kultur — dem deutschen Begriffe einer inneren Geisteskultur anderwärts der Begriff der Zivilisation entgegengesetzt wird, so ist das eigentlich nicht ein sachlicher Widerspruch. Die anderen legen nur praktisch höheren Wert auf die in Deutschland weniger gepflegte Bildung der menschlichen Gegenseitigkeit, sozusagen: des Bürgersinns (nicht zu verwechseln mit der modernen „Bürgerkunde"!), aber auch sie kennen die innere Geisteskultur, die ihnen mehr als Kunst, Philosophie, Religion erscheint, selbst in England unter dem Namen der Philosophie noch reichliche Vertreter findet und jedenfalls überall ein metaphysisches Selbstbewußtsein gegenüber dem praktischen Leben erkennen läßt. In Amerika bleibt, wo Tanz, Sport, Kino und andere Ablenkungen aufhören, nur das Geschäft. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, daß es andersdenkende Amerikaner überhaupt nicht gäbe. Aber Volksgut ist offenbar ein metaphysisches Verständnis nicht, und die Erwartung, die Feiler wie Rohrbach in dieser Hinsicht für die Zukunft hegen, erklärt sich vorläufig nur aus dem naheliegenden Rückschlusse, den der Europäer aus der Prämisse der Gleichartigkeit der Menschheit herzuleiten geneigt ist.

Der Amerikaner lebt möglichst im eigenen Hause. Die Statistik, die Feiler in dieser Richtung bringt, ist gerade für Deutschland beschämend und ein nachträgliches Menetekel, wie wir den Nachteil des Kasernierens der Industriearbeiter nicht rechtzeitig erkannt haben. Aber wir denken dabei doch an etwas ganz anderes als der Amerikaner. Für uns ist das Eigenhaus neben der Unterkunftsmöglichkeit zugleich ein Inbegriff innerer Vorstellungen, die Verbindung mit dem Boden, in dem wir wurzeln, der Mittelpunkt der Familie, die Heimat. In Amerika ist es nur der zweckmäßige Standpunkt für die geschäftliche Betätigung, der je nach der Veränderung der gewerblichen Beziehungen ohne weiteres, natürlich möglichst mit Gewinn, gewechselt wird. Ein Mittelpunkt der Familie spielt auch nicht die Rolle, wie bei uns. Ehen werden freilich auch dort geschlossen, sehr viel und sehr leicht. Aber ihr inneres Band scheint vielfach nur das Vermeiden der Entschädigung zu sein, die bei dem Übergewicht der Frauen eine Ehescheidung kostet, und Kinder sind in den sog. besseren Ständen verhältnismäßig selten, weil sie das Gefüge der Lebenstechnik stören. Kinderreiche Familien finden sich nach Rohrbach eigentlich nur bei den Einwanderern, vermutlich wohl auch in den ärmeren Schichten, in denen aber dank der drüben blühenden industriellen Kinderarbeit (auch dort vielfach als Schaden empfunden, aber wegen der verfassungsmäßigen Vertragsfreiheit unabänderlich!) das „Heim" für das heranwachsende Kind kaum mehr als die Schlafstelle bedeutet. Für den Erwachsenen trifft das erst recht zu. Außer der abendlichen Mahlzeit, der Nachtruhe und der Morgenkost ist wenigstens der Mann nicht „zu Hause", sondern im Geschäft und nachher zu dessen Abwechslung mit der Frau in Sport, Kino usw. Die darüber hinaus freie Zeit des Wochenendes wird mit Hilfe des Kraftwagens (je einer auf rd. den 8. Kopf der Bevölkerung!) draußen verbracht; das ist die einzige Unterbrechung der geistigen Monotonie der Heimat. Wenn dazu noch die erstaunliche Freiheit der Bewegung, deren sich die Jugend beider Geschlechter in allen Ständen erfreut, die äußerlich puritanisch geheiligte Sittlichkeit sachlich etwas herabsetzt, so mag das zwar als Eigenart des Kolonialvolkes gelten; aber die Vorbereitung der Familie entspricht dann ebensowenig, wie ihr schließliches Bild der europäischen Vorstellung von der Urzelle des Staates. Daß diese Vorstellung auch bei uns allmählich in die Brüche [...] ist bekannt. Indessen beschränkt sich der Vorgang in [...] europäischen Staaten vorläufig doch auf ein verhältnismäßig [...] kleines Gebiet der Bevölkerung. Drüben scheint er schon [...] geschäftlich durchgedrungen zu sein.

Für die Volksbildung ist in Nordamerika äußerlich [...]züglich gesorgt; namentlich ist der Aufstieg für den bega[bten] Schüler außerordentlich erleichtert. Die vielen glänzenden [An]stalten der „colleges" (etwa unsere oberen Gymnasialklassen) [...] „universities" mit ihren großartigen Lehr- und Wohngebäu[den], ihren Klubs, Parks und Sportanlagen und vor allem der Un[ent]geltlichkeit des Unterrichts und der Unterrichtsmittel sche[inen] ein Vorbild für alle Welt sein zu sollen. Innerlich aber sin[d ...] Kaufhäuser der Bildung, die ihre Ware nach besti[mm]ten Mustern liefern. Damit soll nicht gesagt sein, daß die Wis[sen]schaften nicht gepflegt würden. Nur gilt das bloß soweit, [...] sie auf praktische Ziele hinarbeiten, z. B. in der Physik, Che[mie], Medizin, Technik usw., und auch bei diesen gibt es ein F[ort]schreiten zum letzten Grunde nicht; um so weniger natürlich [in] der Geschichte, der Volkswirtschaft oder gar — der Sozialpol[itik]. Das Erlernen praktischer Geschäftskenntnis ist überall [...]benommen, das Herausbilden einer geistig freien Anschau[ung] überall ausgeschlossen. Denn diese Universitäten sind, [...] wenn sie vom Staate angelegt werden, in ihrer Durchführ[ung] Gebilde der geschäftlichen Bürokratie, von deren Vertre[tern] ausgestattet und nach deren Zwecken geleitet. Präsident [...] Aufsichtsrat — das sind nicht etwa Gelehrte! — sorgen da[für], daß die von ihnen angestellten Lehrer der Jugend nicht Ge[dan]ken beibringen, die der geschäftlichen Ordnung des Landes e[...] irgendwie unbequem werden könnten, und dies System vers[...] sich allerdings nach dem wirtschaftlichen Gleichgewicht der k[ost]spieligen Anstalten, die ohne regelmäßige „hochherzige" Zuw[en]dungen aus den Mitteln der Hochfinanz nicht bestehen könn[ten]. Eine wirkliche Bildung des Geistes, die über die Schranken [des] Üblichen hinwegzusehen vermöchte, kann dabei nicht zusta[nde] kommen, und wenn die geistige Unfreiheit auch in den Kre[isen] der Gelehrten mehr und mehr empfunden wird, so haben doch [...] auf Änderung gerichteten Bestrebungen schwerlich Aussicht [auf] Erfolg. Alle Anstellung geht drüben auf Kündigung, auch [...] des Professors, der nebenbei durch die verhältnismäßige Dürf[tig]keit seiner Besoldung in einem auf das Geschäft gestellten V[olk] gesellschaftlich deklassiert ist. Will er nicht seine Entlass[ung] riskieren, die niemanden außer ihm innerlich bewegen, ihn a[ber] zugleich den anderen Anstalten verdächtig machen würde, so [tut] er besser daran, seinen wissenschaftlichen Freiheits- [und] Forschensdrang auf das Privatzimmer zu beschränken.

Indessen glaubt diese moderne Menschheit, ohne geistige F[rei]heit auskommen zu können, wenn sie nur die praktische Frei[heit] der Politik und des ungestörten Wettbewerbs genießt, und die[se ist] dort freilich gegeben. Will man sich aber ein Bild machen, [wie] dabei der Mensch als solcher aussieht, so braucht man [nur] Feilers kurzes, aber erschütterndes Kapitel über [das] „laufende Band" zu lesen. Der sog. „conveyor" — nicht, wie v[iel]fach gemeint wird, von Ford erfunden und nur bei ihm [an]gewandt, aber in seinem Unternehmen am gründlichsten und u[m]fangreichsten durchgebildet — zwingt das gesamte Gewim[mel] der Tausende von Arbeitern in einen unerbittlichen maschinel[len] Dreh hinein, in dem jeder genau nach dem Zeitmaße der Zuck[un]gen des Bandes seine nach Taylorschem System bemessene T[eil]arbeit verrichten muß, wenn er nicht aus der Reihe hinausgew[or]fen werden will. Denn jedes zeitliche Verpassen des Ban[des], jede Ungenauigkeit der Teilarbeit bringt das Ganze ins Stock[en]. Wir streiten hierzulande über Tagelohn und Akkordlohn, Lo[hn]vertrag und Werkvertrag und kommen wissenschaftlich zu d[em] Ergebnis, daß ein Abgehen vom Werkvertrage, selbst wo es n[ach] Lage der Sache unvermeidlich ist, allemal ein Hinabgleiten [auf] der Leiter der Kultur bedeutet, weil innere Freiheit und Sel[bst]bewußtsein des Arbeiters um so höher stehen, je mehr er sel[bst] über den Gang seiner Leistung bis zum Ziele entscheidet. Ü[ber] solche Sachen zerbricht man sich drüben nicht den Kopf. In d[en] Ford-Werken fragte Feiler einen leitenden Ingenieur, [...]

ı zur Abschaffung des Akkordsystems gekommen sei, worauf ser „mit bedeutsamem Lächeln“ antwortete: „Wir haben hier System herausgebildet, das uns den Ansporn, der im Akkord-em liegt, entbehrlich macht, und haben gewissermaßen Ak-darbeit mit Zeitlöhnen; Sie werden das verstehen, wenn Sie ɪh das Werk gegangen sein werden.“ „In der Tat, ich verstand als ich das laufende Band in Wirksamkeit sah!“, setzt ·iler hinzu. Allerdings ist dies laufende Band noch keines-·s die Regel in der dortigen Industrie, und wo es besteht, ɪt zu der Erscheinung viel wohl die eigenartige Sachlage bei, drüben die Nachfrage nach Menschenarbeit das Angebot noch rwiegt, daß deshalb das Ersetzen der Menschenarbeit durch Maschinenarbeit ganz anders als bei uns entwickelt ist und mehr maschinelle Art des Gesamtverfahrens leicht dazu ·t, auch die Menschenarbeit, soweit sie besteht, in das gleiche em einzuordnen. Aber etwas schauerlich bleibt die Sache ı, und so wird sie naturgemäß menschlich auch dort empfun-(Meinem persönlichen Gewährsmanne sagte ein Arbeiter, als Aufseher bei Ford sehr gut bezahlt gewesen war, er habe Stelle schließlich doch aufgegeben, weil er die Menschen-nderei nicht mehr habe mitmachen wollen.

ı dem hohen Preise der Arbeitskraft, der dem Überwiegen Nachfrage entspricht, ist wohl auch die wesentliche Ursache suchen, weshalb es eine „soziale Frage“ in unserem ıe dort nicht gibt. Eine staatliche Sozialpolitik fehlt, bis auf verschwindende einzelstaatliche Ansätze. Der Arbeiter sorgt igenen Vereinigungen (Logen u. dergl.) für die wirtschaft-e Sicherheit seines Daseins. Im allgemeinen versichern rdings die größeren Arbeitgeber ihre Arbeiterschaft gegen all, aber nur weil das Verschulden, für das sie haften, sehr ıt begründet ist; denn um technische Vorkehrungen gegen Gefahren des Arbeitsbetriebes kümmert man sich dort viel iger als bei uns. Der Arbeitsvertrag ist an sich täglich lös-regelmäßig geht er nur bei dem besser qualifizierten Arbei-über den Tag hinaus, z. B. beim Universitätsprofessor bis zu m Jahre. Vollends ist von Gewerkschaften, wie wir diese ichtung kennen, dort kaum die Rede. Es gibt zwar ge-e „unions“, die, grundsätzlich fachlich, zuweilen auch den eitsmarkt des einzelnen Industrieorts bestimmen. Aber das doch mehr innere Treuverbände der Arbeiterschaft. Auch en im einzelnen Werke die Arbeitgeber, schon im eigenen resse, Arbeiterkomitees zu, mit denen über manche Bedin-gen des Arbeitsvertrages verhandelt wird; aber auch diese nicht, wie bei uns die Betriebsräte, mit rechtlichem Werte estattet, dürfen insbesondere nicht in die Verwaltung selbst inreden, und eine Einwirkung außenstehender Arbeiter-alten, die zwingende Tarifverträge u. dergl. aufstellen ten, würde schon nach dem Verfassungsgrundsatze der ragsfreiheit ausgeschlossen sein. Allerdings besteht eine e allgemeine Vereinigung, die bekannte American Fe-ation of Labor, aber sie ist etwas anderes als unsere erkschaften; man hat sie auch die „Aristokratie der Ar-rschaft“ genannt, weil sie den Beitritt von Bedingungen ngig macht, von Alter, Unbescholtenheit usw. Ihre Wir-g ist nicht ganz unerheblich, beschränkt sich aber im allge-nen doch auf die Feststellung grundsätzlicher Normen, und leibt dem einzelnen industriellen Werke unbenommen, ob es eiter dieser Organisation oder andere einstellen will. Denn ndwelchen Zwang kann sie schon tatsächlich nicht ausüben, sie nur rd. ein Fünftel der Arbeiterschaft umfaßt, auch t zu wachsen scheint. Der Sozialismus liegt dem grund-lich liberalen, einer beherrschenden Staatsgewalt abgeneig-Volke überhaupt nicht; es ist im allgemeinen in zu günstiger e, too prosperous, als daß es sich solcher Beschränkung rwerfen müßte. Ein Arbeiterführer sagte zu Feiler: „our rers are not permanent beggars“ — unsere Arbeiter sind nicht ewige Bettler. Bezeichnend ist, daß der „Sieg des rkschaftlichen Gedankens“, den Samuel Gompers 1914 er gesetzlichen Festlegung erreichte: „Die Arbeitskraft eines schlichen Wesens ist nicht eine Ware oder ein Handels-artikel“ — nichts weiter bedeutet als das öffentliche Anerkenntnis, die Arbeitervereinigungen seien nicht als geschäftliche Trusts anzusehen, also nicht durch das Antitrustgesetz verboten.

Allerdings kommen auch drüben Streiks vor, die wie alles „geschäftlich“ erledigt werden. Es finden sich z. B. eigene Unternehmer, die große Massen von Streikbrechern aufbringen, und es wird regelrecht Krieg geführt, der in einem Falle damit endete, daß die auf dem Flusse von Schiffen aus kämpfende Streikbrecherarmee durch brennendes Petroleum ans Land getrieben und dort einfach totgeschlagen wurde. Oder die Arbeitgeber lassen einmal durch ihre Helfer die ganze örtliche Arbeiterschaft aus dem nächtlichen Schlaf aufgreifen und einige tausend Kilometer weit wegbefördern. Irgendwie wird die Sache schon wieder eingerenkt. Ja, es gibt dort auch eine erbittert-radikale Bewegung, die J. W. W. (Industrial Workers of the World), die unterste Stufe der Arbeiterschaft, Farbige, verkommene Existenzen, Mexikaner und andere hilflose und sprachunkundige Einwanderer, die zu den schlechtesten Arbeiten verwendet werden. Sie werden auf höchstens 200 000 geschätzt und werden in den Einzelstaaten rücksichtslos unterdrückt. Das brauchte der Bewegung die Kraft nicht zu nehmen. Aber gerade hier zeigt sich eine eigenartige Erscheinung: eine Gruppe dieses sog. „Rands“ waren bis vor kurzem die Arbeiter der vornehmlich in New York und Chikago sitzenden Konfektionsindustrie, die Amalgamated Clothing Workers of America; meist aus Einwanderern (Ostjuden) zusammengesetzt, waren sie in Ghettos und anderen elenden Stadtvierteln einem fürchterlichen Sweatingsystem unterworfen, das sie schließlich in energischer Organisation gebrochen haben, und nun — verhalten sie sich wie die normalen Arbeiter. Eine außerordentliche Wirkung übt eben dort der aus der hohen Löhnung entspringende Glaube, selbst einmal der Schicht des besitzenden Wohlstandes angehören zu können, wenngleich in Wirklichkeit alles von der ungeheueren Macht des Großkapitals bestimmt wird, die das „Geschäft“ regelt.

Um das Bild vollständig zu machen, sei andererseits auf die weit über der American Federation of Labor stehenden vier großen Eisenbahnerorganisationen hingewiesen, die „Brüderschaften“ der Locomotiv Engineers, der Locomotiv Firemen, der Railway Conductors und der Railroad Trainmen. Das sind vornehme Standesverbände, etwa nach den Mustern von Raiffeisen und Schulze-Delitzsch. „Redlichkeit, Gerechtigkeit, Nüchternheit und Moralität, sind ihre Grundpfeiler. Wer trank, der flog — schon lange vor der Prohibition. Sie fordern und kontrollieren die gute moralische Haltung ihrer Mitglieder, verlangen, daß sie ihre Schulden und ihre Steuern bezahlen und daß sie ihre Familienpflichten erfüllen gegenüber der Frau und den Kindern, daß sie mit einem Worte gute Bürger seien.“ Daneben haben sie eigene Versicherungsanstalten, Hinterbliebenenversorgung usw. 80 % der Kinder der Lokomotivführer studieren auf Colleges.

Auch dies Land — God's own country, Gottes eigen Land, wie sie es nennen — hat aber seine Sorgen, die es mit fanatischer Angst zu bannen sucht: Verfremdung und Rassengefährdung. Die Einwanderung ganz abzuwehren, ist bei der immer noch verhältnismäßig argen Menschenleere des ungeheuren Gebietes nicht zweckmäßig, und vorläufig ist auch mit den dortigen Einrichtungen nicht einmal die Beschränkung streng durchführbar; von den Nachbarländern, namentlich Kanada, herüberzukommen, bedeutet keineswegs eine unüberwindliche Schwierigkeit. Eine unbegrenzte Einwanderung aber noch zuzulassen, ist angesichts der Schwäche der eigenen Population, die dem Lebensprinzip des „Geschäfts“ entspricht, in der Tat auf die Dauer bedenklich, obschon die Möglichkeit des inneren Aussterbens, so entfernt sie sein mag, auch nicht gerade eine erlösende Aussicht bietet. Und das Eindringen der asiatischen Rasse hat man zwar vollkommen geschlossen — wobei nur die Frage bleibt,

wie lange sich das System politisch wird halten lassen — aber dies Eindringen hat auch früher bei weitem nicht eine Gefahr begründet, wie sie in dem nun einmal vorhandenen Gegensatz zur *schwarzen Rasse* liegt. Der rücksichtslose, erbitterte Haß, mit dem die heute kulturell oft sehr achtbaren Neger verfolgt werden, macht bei einem so freiheitlichen Volke, wenn man von der grausamen Gestalt der Hetze absieht, einen fast komischen Eindruck. Warum hat man denn vor 60 Jahren sogar einen Bürgerkrieg geführt, um diese Leute angeblich zur menschlichen Freiheit emporzuheben! Die äußere Form der Sklaverei war schon in den alten Südstaaten erheblich gelockert; jetzt aber behandelt man die „freien“ Menschen in einer Art, wie sie von jener Sklaverei kaum überboten werden konnte.

Die Lösung dieses scheinbaren Widerspruchs liegt in dem amerikanischen Grundsatz: *business as usual*. In der Sache selbst, in der Abneigung gegen die Schwarzen, waren alle damals schon einig, und die Abschaffung der Sklaverei, die den Grund zum Kriege gegen die widerspenstigen Südstaaten gab, war nichts weiter als die Manier des „Geschäfts“, die wirtschaftliche Selbständigkeit der Südstaaten zugunsten der Vormacht des nordstaatlichen Kapitals zu brechen. Aber das allgemeine Empfinden dieses geschäftsmäßigen Nutzens war es gerade, was dem Volke der Nordstaaten den Krieg so selbstverständlich machte. Nach *Rohrbach* erklärte einer der englischen Agitatoren, die 1917 den Eintritt Nordamerikas in den Weltkrieg vorbereiteten, daß ihm dort nichts einen stärkeren Eindruck gemacht habe, als die „docility of the people“. Diese „Gelehrigkeit“ ist schließlich nichts anderes als der angelsächsische Instinkt, der, bar jeder inneren Geisteskultur, nur das Geschäft kennt und damit auf jede Reklame eingeht, die sich des allgemeinen Ansehens, der *konventionellen Anerkennung* erfreut. Man möchte es Volkspsyche nennen, aber der Begriff paßt hier nicht recht. Dem Angelsachsen sind metaphysische Angelegenheiten fremd, er hat keine „Psyche“, er kennt nicht die Vorstellung des Ethischen, sondern nur die des *Konventionellen*, die sog. Außenkultur. Deshalb läßt sich auch nicht sagen, daß das amerikanische Volk im Weltkriege sein Blut „für das Geld seiner Finanzleute vergossen“ habe. Es folgte lediglich dem *Zwange der konventionellen Anschauung*, wie sie einmal da war, und wie sie sich denn auch als most prosperous, als höchst gewinnbringend erwiesen hat. Daß sie letzten Endes von der Hochfinanz bestimmt wurde und jederzeit bestimmt wird, braucht danach gar nicht mehr erwähnt zu werden, geschweige denn zum Bewußtsein zu kommen. So war es 1918, und so ist es schon 1865 gewesen. Die Massen deutscher Freiwilligen, die damals auf *Lincolns* Ruf den Nordstaaten zuströmten, um die „aristokratischen“ Sklavenhalter des Südens niederzuwerfen, und die es in der Tat auch waren, die den Kampf zugunsten der Nordstaaten entschieden, haben wohl keine Ahnung gehabt, daß sie die Henker des alten Vaterlandes geworden sind, indem sie jener Parole „business as usual“ zum Siege verhalfen.

Nur scheint diese Parole auch für ihre Anhänger nicht ganz ungefährlich zu sein. Wenigstens gewinnt man diesen Eindruck beim Beobachten der Wirkungen der sogenannten *Prohibition*, die von unsern beiden Verfassern, *Feiler* wie *Rohrbach*, gleich ernst genommen wird. Nicht an und für sich; denn ob drüben Alkohol genossen wird oder nicht, ist zunächst ziemlich gleichgültig. Aber um diese Frage ist dort ein Kampf entbrannt, der über die sonst üblichen Grenzen des „Geschäfts“ hinausgeht und beinahe schon die Form des Krieges angenommen hat, mit allen seinen Begleiterscheinungen: Heimtücke, Verrat, Gewalt bis zur Vernichtung, Beseitigen aller Normen einer auch nur konventionellen Redlichkeit, Auflösen der staatlichen Achtung und der staatlichen Ordnung. Zwischen den staatlichen Schiffen und den bewaffneten Fahrzeugen der Schmuggler finden richtige Gefechte statt, der Staat ist anerkanntermaßen ohnmächtig, seinem Willen Geltung zu verschaffen, weil nicht nur die Gegner des Alkoholverbots ihm Widerstand leisten, sondern mehr die Befürworter, die von dem Schmuggel und seiner steigerung leben. Dabei sollte es wirklich nur ein Geschäf und war es eigentlich auch, sogar ein gutes, ja ein gutes. Der Gewinn der Spriterzeugung hat ihre kühnsten nungen übertroffen, und sie denken nicht daran, diese günstigung wieder fahren zu lassen. Es ist nicht ausgeschl daß das in letzter Zeit beobachtete und geradezu erschreck Zunehmen der schweren Verbrechen mindestens teilweis die allgemeine Verhöhnung des staatlichen Ansehens zurü führen ist und auch — auf den *Alkoholmißbrau* Denn die Ziffern der öffentlichen Trunkenheit sind vie gegen früher gestiegen, und was wohl das schlimmste ist *Volksgesundheit*, derentwegen angeblich das Ganz szeniert wurde, wird in verhängnisvoller Weise dadurc fährdet, daß auf dem geheimen Markte die schlechtesten giftigsten Gährungserzeugnisse, namentlich Methylalkohol hohem Preise verschärft werden können. Allerdings ist Alkoholverbrauch im ganzen natürlich sehr gesunken, *Feiler* weist darauf hin, daß das Verbot sicherlich wesentlichen Nutzen insofern gehabt habe, als die sog. Sal verschwunden seien, die kleinen Destillen mit erotischer gabe, „eine Quelle politisch-moralischer Korruption, die wie Seuche das ganze amerikanische Leben vergiftete“; das sei auch einer der Gründe, weshalb mit einer Aufhebung der hibition nicht zu rechnen sein werde. Ob aber dieser Nu den Nachteil aufwiegt, den das Getriebe dieses im letzten Gr rein geschäftlichen Gegensatzes dem Volksleben bringt, bi die Frage.

Oder ist das Ganze nicht gerade ein Bild dieses Volksleb Damit ergäbe sich die Nutzanwendung für uns. Gewiß ist Bild unseres eigenen Volkslebens nichts weniger als schön. Fanatismus verbohrter Vorstellungen, der in wilder Bewe den Ast des eigenen Haltes abzusägen trachtet, ohne Erkenn des steten Kreislaufes, in dem auf diese Weise das verfeh Prinzip, nur in anderer Form, zu neuem Leben gebracht w der planlose Kampf gegen den Kapitalismus, der zwar das Volkswirtschaft nötige Kapital zerstreut, den Kapitalismus a zu einer früher nicht geahnten Macht geführt hat — das a sind unerfreuliche Erscheinungen, die gerade dem praktis Sinn des Amerikaners vorläufig fern liegen. Aber auch diesem Dunkel lebt doch die Kraft eines Zieles, auch wenn abwegig ist, und selbst der irrige Gedanke, der die Seele Menschen zu erfüllen vermag, ist immerhin etwas wert ge über der inneren Leere, die drüben hinter dem ganzen Leb soweit es nicht im Trubel des Geschäfts verbraucht wird, ein drohendes Gespenst steht. *Feiler* beendet sein Werk i einem Ausblick in die Zukunft, dessen Größe nicht verka werden soll, dessen Verwirklichung aber abgewartet wer muß. Vorher faßt er seine Betrachtung des bestehenden standes in folgendem zusammen: „Es bleibt ein dunkles, klares Gefühl, daß doch nicht alles stimme, daß irgendetw fehle, nach dem sie suchen, ohne doch zu wissen, was es sei. bleibt —, wo nicht gefestete Sicherheit des Glaubens oder Gl der Familie dem einzelnen ein Leben in still umfriedetem zirke gibt — ein Gefühl der Unbefriedigtheit, das nicht z Ruhe kommen läßt. So sind sie rastlos, bleiben Wanderer, sie als Wanderer in das Kolonialland kamen. Dem ewig Wechsel des Ortes und des Berufs liegt als letzte Ursache di Unbefriedigtheit zugrunde. Aber sie können sie nicht üb winden, weil sie ja doch nur im Kreise wandern — weil sie au an dem neuen Wohnorte, in der neuen Tätigkeit doch imm dieselben bleiben.“ Sollten sie auf eine neue Weise anders we den können? Mein Gewährsmann will drüben schon deutlic Zeichen bolschewistischer Anschauung bemerkt haben. *Feile* und *Rohrbach* erwähnen davon allerdings nichts.

Jedenfalls sind die obengenannten Bücher dieser beiden V fasser in hohem Maße lehrreich und der Beachtung sehr empfehlen.

Das deutsche Kursbuch und seine Umformung.

In obigem Aufsatz in Nr. 14/1926 dieser Zeitung kommt Obergierungsbaurat Jacobi auf seine Vorschläge vom Jahre 15 zurück, die seinerzeit bereits in einer Reihe von Erwidengen, teils für, teils gegen, besprochen worden sind. Wenn s heute das Reichskursbuch, verglichen mit den letzten Friensjahren, in geringerem Umfange, wie vom Verfasser gemscht, weiterentwickelt worden ist, so hat dies wohl seinen und in den fahrplantechnisch überaus schwierigen Verhältssen der Nachkriegsjahre, in denen der Fahrplan von Grund s neu aufgebaut werden mußte. Man vergleiche hier die Steirung der von der Reichsbahn gefahrenen Zugkilometer in den chkriegsjahren, die deutlich die Entwicklung im Personengdienst und damit die des Fahrplans zeigen, es wurden geren:

	1919	1921	1922	1925
Zugkm . .	195 Mill.	216 Mill.	292 Mill.	327 Mill.

Dieser Ausbau des Fahrplans bedingte naturgemäß ein Vielhes der im Frieden zu jeder Fahrplanperiode zu leistenden beit. Hinzu kam noch die Bearbeitung des sich ungeahnt twickelnden Auto- und Luftverkehrs. Wenn trotzdem das ichskursbuch in seiner alten Friedensgüte heute wieder vorgt, so kann dies nur derjenige würdigen, der die unendliche beit kennt, die in einem solchen Sammelwerk steckt. Trotz ser riesigen Arbeitsleistung ist auch noch Wert auf weiteren sbau gelegt worden, wie dies die in den letzten Jahren einführten Verbesserungen zeigen.

Nachdem heute der Fahrplan wieder stetiger geworden ist d nachdem zu hoffen ist, daß bei ruhiger Weiterentwicklung seres Wirtschaftslebens der Fahrplan ein stetiger bleiben rd, erscheint es durchaus zweckmäßig, auch dem weiteren f- und Ausbau des Buches besondere Aufmerksamkeit zu lmen. Deshalb sind die erneuten Anregungen des Herrn cobi nur zu begrüßen.

Die Kernfrage bei allen Fahrplänen ist die, wie kann dem isenden das s c h n e l l e und s i c h e r e A u f f i n d e n der eils gewünschten Reiseverbindung möglichst leicht gemacht rden?

Am einfachsten ist diese Frage zu lösen bei Plänen mit inem Verkehrsbezirk oder mit der Darstellung weniger, vielcht nur einer Verkehrsbeziehung. Diese Pläne sind billig und ktisch, aber nur für wenige oder gar nur eine Reise, etwa ischen zwei großen Verkehrsknotenpunkten, zu gebrauchen. weiter der Kreis des aufzunehmenden Streckennetzes geen wird, je größer die Zahl der Fernverbindungen, um so wieriger wird der Aufbau. Die Schwierigkeiten wachsen ndlich bei einem Werk, das, wie das Reichskursbuch, die fgabe hat, alle Verkehrsmöglichkeiten des Deutschen Reiches l einen großen Teil der des Auslandes darzustellen. Alle ünschten Änderungen, meist „Verbesserungen" genannt, befen daher vor ihrer Verwirklichung kritischster Beleuchtung.

in Mangel des Reichskursbuches ist nun zweifellos die wierigkeit, Fernverbindungen schnell und sicher zu finden, i. es fehlen, zum Teil wenigstens, klare, einfache Fahrplaner zwischen den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten itschlands. Seine Ursache hat dieser Mangel in der Entklung, die das Reichskursbuch, dem Ausbau des Bahnnetzes tend, nehmen mußte.

ls M i t t e l, dem genannten Mangel abzuhelfen, schlägt Herr obi die T e i l u n g d e s B u c h e s durch Trennung der Züge zwei Teile vor: T e i l I „Fernverbindungen", d. s. schnellende Züge einschl. der Langsamzüge, die Fernreisen in Kl. ohne vieles Umsteigen ermöglichen, und T e i l II „Nah- Nachbarverbindungen", d. s. alle Züge, mit Ausnahme der nellzüge. Ich sehe in dem Vorschlag e i n e g r o ß e w i e r i g k e i t und e i n e n e r h e b l i c h e n N a c h t e i l.

Herr Jacobi sagt selbst in seinem Aufsatz in Nr. 54 des Jahrganges 1915 dieser Zeitung, „es bleibe weiterer Erwägung anheimgestellt, ob nicht einzelne D-Züge, die besonders für den Nachbarverkehr in Betracht kommen, einzubeziehen sind." Die Schwierigkeit besteht also darin, die G r e n z e z u f i n d e n, welche D-Züge im Teil II und welche Langsamzüge im Teil I aufzunehmen sind. Um die Schwierigkeit einer solchen Trennung zu erfassen, ist es notwendig, Fahrpläne wichtiger Verkehrsgebiete, wie Rhein-Ruhrbezirk oder Sachsen, nachzuprüfen z. B. die Strecke Aachen-Köln, auf der nach dem Winterfahrplan 1925/26 1 Luxus-, 8 D-, 2 E- und 12 Personenzüge in jeder Richtung verkehren. Die 8 D-Züge werden von vielen Reisenden der verhältnismäßig nahe bei Köln liegenden Industriestädte Aachen, Stolberg, Eschweiler und Düren auch für Nah- und Nachbarreisen stark benutzt, müssen also im Teil II aufgenommen werden, desgleichen vermitteln die 12 Personenzüge fast ausnahmsweise gute Anschlüsse in Köln, z. B. nach Essen-Dortmund oder rheinaufwärts, sie müßten also folgerichtig auch bei den Fernverbindungen Teil I Aufnahme finden. Im Teil II würden dann nur die Luxuszüge, im Teil I die wenigen (6) auf Teilabschnitten verkehrenden, bei den vorgenannten 12 nicht aufgeführten, Personenzüge fehlen können, d. h. mit anderen Worten die Fahrplanbilder im Teil I und II sind fast die gleichen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei fast allen Schnellzugstrecken von Rheinland und Westfalen und ähnlich auch in Mitteldeutschland, Sachsen, Schlesien und in einem Teil von Süddeutschland. Es würde also für die genannten Bezirke, die den größten Teil des Streckennetzes der Reichsbahn umfassen, von sehr vielen Strecken z w e i Fahrpläne erstellt werden müssen, die bei stark vermehrter Arbeit und vermehrtem Platzbedarf fast g l e i c h sind.

Und trotz dieser weitgezogenen Grenze beider Teile haftet beiden der große Mangel an, daß weder der eine noch der andere ein zusammenhängendes Fahrplanbild, das alle Züge umfaßt, bringt. Wenn es schon dem künftigen „Erbauer" beider Teile schwierig sein wird, die Grenze bezüglich der Aufnahme der Züge zu finden, so wird sich sicher jeder nachdenkliche Reisende nicht mit dem Studium des einen Planes zufrieden geben können, er wird stets zur Sicherheit auch noch den zweiten einsehen. Das ist aber dann für den Reisenden keine Erleichterung, sondern eine unangenehme Erschwernis.

Eine Trennung der Züge, so, daß in dem einen Teil nur die einen, in dem anderen nur die anderen Züge erscheinen, gleich nach welchen Gesichtspunkten, erscheint mir hiernach untunlich, vielmehr muß in e i n e m P l a n e e i n e s j e d e n K u r s b u c h e s a n e i n e r S t e l l e d a s g a n z e F a h r p l a n b i l d j e d e r S t r e c k e e n t h a l t e n s e i n.

Führt hiernach der Vorschlag von Herrn Jacobi meines Erachtens nicht zum Ziel, so dürften wohl f o l g e n d e W e g e z w e c k m ä ß i g sein, die schon vom Reichskursbuch beschritten sind.

In den Abteilungen 1—III sind die verkehrsgeographisch — also auch meist betriebsgeographisch — zusammenhängenden Strecken straffer zusammenzufassen. Nur für den großen Verkehr wichtige Anschlüsse wären aufzunehmen, um die Übersicht nicht zu erschweren.

In der Abteilung IV (fremde Länder) wäre auf den Ausbau der besten Verbindungen nach diesen Ländern von Deutschland und zurück besonderer Wert zu legen.

In der Abteilung V sind die „wichtigen deutschen Reiseverbindungen" wesentlich auszubauen, sowohl hinsichtlich der Zahl der aufzunehmenden Verkehrsbeziehungen, wie auch bezüglich des Ausbaues der einzelnen Strecken. Inwieweit hier bei Linienverkettung getrennte Darstellung der Linien im Interesse des Reisenden notwendig erscheint, ist Ansichtssache und wäre von

Fall zu Fall festzustellen. Diesen Fernverbindungen wäre eine gute Übersichtskarte vorzuheften. Mit diesen *ausgebauten Fernverbindungen*, in die natürlich die beschleunigten Personenzüge mit 4. Klasse aufzunehmen wären — solche verkehren heute bereits fast zwischen allen wichtigen Verkehrspunkten — ist der Reisende wohl in der Lage, sich seine „Fernreisen“ leicht zusammenzustellen; Anschlüsse von und nach den „Fernstrecken“ findet er mit Hilfe der neben den Stationsnamen verzeichneten Planzahlen leicht in den ersten Teilen des Kursbuches.

Endlich dürfte es zweckmäßig sein, die unter 752 dargestellten Schlafwagenläufe um ein *Verzeichnis der Kurswagenläufe* zu ergänzen. Ein solches Verzeichnis dürfte die Auffindung auch der „bequemsten“ Reiseverbindung wesentlich erleichtern.

Läßt es sich die Bearbeiterin des Reichskursbuches, die Reichskursbuchstelle, angelegen sein, diese Wege weiter zu verfolgen und zu verwirklichen, dann dürfte der heute noch dem Reichskursbuch anhaftende, eingangs geschilderte Mangel beseitigt sein.

Bezüglich der Forderung des Herrn Jacobi, auf *zeitliche Folge der Züge* bei den einzelnen Halten, damit „alle Überholungen deutlich ins Auge fallen“, möchte ich folgendes bemerken:

Zunächst ist es nicht möglich, bei der vom Verfasser gewünschten Trennung der Züge *alle* Überholungen darzustellen, ferner dürfte es für den allergrößten Teil der Reisenden unerheblich sein, ob und wann er von einem schneller fahrenden Zug überholt wird. Für die Reisenden der Unterwegsstationen ist die Ordnung der Züge in der Zeitfolge zweifellos angenehm, ob aber die vorgeschlagene Anordnung für den nicht sachlich vorgebildeten Reisenden nicht eher Anlaß zu Irrtümern beim Aufsuchen der Verbindungen gibt, als die bisher übliche, erscheint doch sehr fraglich. Unmöglich aber erscheint dieses Verfahren der Darstellung mittelst eines Pfeiles, sobald der Plan sich auf mehrere Seiten verteilt. Ferner dürfte sicher mehr Raum als bisher benötigt werden, und endlich wird der Druck durch diese Pfeile nicht klarer.

Das Format des Reichskursbuches erscheint, verglichen mit der Rocktasche, unpraktisch, es ist aber bezüglich der guten Aufnahmemöglichkeit der Pläne gut. Wollte man seine Breite beschneiden, etwa auf 12 cm, so müßten viele Pläne, noch mehr als bisher „zerrissen“ werden, zudem was in der Breite gewonnen wird, muß in der Stärke unbedingt hinzu kommen. Andere ausländische Kursbücher können bezüglich des Formats nicht gut mit dem Reichskursbuch verglichen werden, da bei den „handlichen“ das Streckennetz bedeutend kleiner ist, als das des Deutschen Reiches — zudem auch das handliche schweizerische oder österreichische Kursbuch wohl schlecht in eine Rocktasche paßt — die anderen aber sich bezüglich des Formats das Reichskursbuch wohl zum Beispiel nehmen könnten (vgl. Italien und Frankreich). Das Reichskursbuch als Ganzes, wird wohl auch nicht häufig mit auf die Reise genommen. Die Möglichkeit des Herauslösens der Einzelteile erlaubt aber, diese bequem, etwa in der Aktentasche, mitzunehmen.

Die Kenntlichmachung der Züge mit Bahnpost wird von den Geschäftsleuten sicher nicht gern entbehrt.

Nun noch einige Worte zu den *Taschenfahrplänen*. Der Taschenfahrplan umfaßt die Strecken eines verhältnismäßig kleinen Bezirks. Die Strecken sollen so aufgebaut sein, daß die am meisten benutzten übersichtlich zusammengestellt sind. Das führt fast stets dazu, daß die Pläne auf den Verkehr nach und von den großen Knotenpunkten des Bezirks zugeschnitten sind. Soll der Plan praktisch sein, dann müssen bei *allen* wichtigen Strecken auch *alle* wichtigen Anschlußstrecken bzw. Stationen aufgenommen werden, was, da es sich immer um verhältnismäßig kleine Pläne handelt, durchaus nicht die Übersichtlichkeit stören muß. Der Zuschnitt der Streckenbilder dieser Taschenf pläne wird also nicht nur von dem des Reichskursbuches weichen, sondern auch bei Plänen der Nachbarbezirke, und mehrere Pläne in einem Bezirk erscheinen, sogar bei di verschieden sein. So werden in einem Frankfurter Tasc fahrplan die Rheinlinien anders dargestellt sein, als in ei Kölner, und ein in Koblenz erscheinender Plan ist sicher an aufgebaut, als ein in Köln erscheinender, denn sonst würde weder der eine oder der andere nicht den Wünschen seiner nehmer entsprechen. In gleicher Weise müssen die jetzt in alle Fahrpläne aufgenommenen Fernverbindungen „örtlich“, auf die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte im engeren Be zugeschnitten sein, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen.

Der Unterschied in Farbe und Größe der Taschenfahrpl kann den Reisenden nur erwünscht sein, da dies die Benutz erleichtert.

Ob hiernach eine Schematisierung und eine Schablonisier möglich und zweckmäßig ist, erscheint sehr fraglich. Man nie vergessen, daß ein Kursbuch für große Bezirke oder für das ganze Reichsgebiet, ganz anderen Zwecken die muß, als ein Taschenfahrplan. Aus diesem Grunde schein auch verfehlt, vielleicht für das Reichskursbuch und Taschenfahrpläne gleiche Satzspiegel verwenden zu wollen, d einmal würden sie nicht ihren Zweck erfüllen und ferner wü die Absicht nicht zuletzt an der praktischen Undurchführbar scheitern, da jeder Kenner weiß, daß fast jedes Kursbuch groß oder klein, kurz vor Fahrplanwechsel nur mit grö Mühe *pünktlich* herausgebracht werden kann; verspätet scheinende Kursbücher aber finden keine Abnehmer.

Reichsbahnrat Mol

* * *

Meine erneuten Anregungen zu dieser Frage in Nr. 44 di Zeitung haben diesmal auch die Kursbuchverleger nicht beachtet gelassen. So schreibt mir ein Verlag, dessen K bücher weitverbreitet sind: „Ihr Aufsatz (. . . usw.) hat mancherlei Anregungen gegeben. Leider war die Zeit zu k um die Anregungen in die Tat umzusetzen“. Eine Änder wie sie von mir empfohlen wird, läßt sich natürlich nicht heute auf morgen durchführen. Ich habe auch die Schwie keiten, die dem entgegenstehen, nie verkannt. Aber sie wer sich überwinden lassen und müssen es auch. Denn es drä alles dahin, den Fernverbindungen, deren Sonderheit nun mal besteht, im Sinne meiner Vorschläge einen besonde Teil im Kursbuch einzuräumen. Seitdem diese Frage ersten Male angeschnitten wurde, haben denn auch fast Kursbücher, selbst kleinere, mehr für den örtlichen Bedarf gestellte, den ersten mehr oder minder großen Schritt dazu tan. Überall findet man das Bestreben, die Fernverbindun in einem Sonderteil darzustellen oder, wo er bereits in Anfängen vorhanden war, weiter auszubilden. Allerdings auch heute noch meistens nur die Verbindungen der gro deutschen Verkehrsmittelpunkte, die z. T. zugleich Zug-E punkte sind, berücksichtigt, während von den an den Strec verteilten, ebenfalls durchaus zu beachtenden Stationen, die sogar von größerer Verkehrswichtigkeit sind, als viele Streck endpunkte, nur wenige aufgenommen wurden. Immerhin diese ersten Schritte zu dem allerdings noch fernen Ziele begrüßen, wenngleich der gewählte Weg dazu als befriedig kaum anzusprechen ist. Das bisher Erreichte kann denn noch nicht genügen. Ich muß mich deshalb auch gegen die A führungen des Reichsbahnrat Moll in Nr. 30 dieser Zeit wenden, mit denen er gegen meine Anregungen zu dieser Ei bahnfrage in die Erörterung eingetreten ist.

Reichsbahnrat Moll sieht in meinem Vorschlag eine *Schw rigkeit* und einen *erheblichen Nachteil*, und zw darin, daß u. U. in den Nahfahrplänen auch einzelne D-Zü einzubeziehen wären, wenn sie für den Nahverkehr besond

Betracht kommen. Er führt auch zum Beweise dessen eine rächtliche Anzahl — nicht Strecken (abgesehen von einer) — dern Netze an, wo die Fernzüge für den Nahverkehr eine eutende Rolle spielen sollen. Die Schwierigkeit besteht h ihm darin, die Grenze zu finden, welche D- und welche gsamzüge je nachdem im Nah- oder Fernzugplan aufzunehn sind. An dem von ihm genannten Fahrplan Herbesthal-hen-Köln werde ich zeigen, daß eine solche Schwierigkeit chaus nicht besteht. Den Nachteil findet er darin, daß weder eine noch das andere Fahrplanbild ein zusammenhängendes Das letztere ist zwar richtig, aber auch unnötig. Denn de Verkehre — der Fern- und Nahverkehr — sind, es muß immer wieder betont werden, grundverschieden. Der letz-e, der mehr als 65% des Gesamtverkehrs umfaßt, spielt sich unmittelbarer Nähe seines Ausgangspunktes ab, in einer fernung bis zu 20 km. Der Verkehr von 1 bis 50 km be-gt mehr als 80 %. Von allen diesen Reisenden haben ver-tnismäßig nur sehr wenige das Bedürfnis, mit einem schnell-renden Zuge zu fahren; die es aber wünschen, unterrichten jedenfalls schneller und sicherer durch den Fernzug- als ch den Gesamtfahrplan. Es ist auch nicht einzusehen, warum Reisenden, wenn sie sich einmal entschlossen haben, mit em schnelleren Zuge zu fahren, nun auch noch der „Sicher-t" wegen den Nahfahrplan nachzusehen haben oder umge-rt. In jedem Falle finden sie ja die Anschlüsse im ganzen on auf dem einen und anderen angedeutet und im einzelnen den zutreffenden Streckenfahrplänen. Wenn aber wirklich Nachdenklichkeit eines Reisenden ihn veranlassen sollte, de Pläne einzusehen, so ist das immer noch erheblich weniger, wenn er heute eine ganze Reihe davon durchzustudieren hat. besteht auch keine Schwierigkeit und kein Nachteil in einer aigen Doppeldarstellung e i n z e l n e r Züge. Ich betone — n z e l n e r Z ü g e ; denn es werden bei geeigneter Darstel-g, wenn überhaupt, immer nur e i n z e l n e Züge in Frage nmen. Ebenso werden davon auch nur e i n z e l n e r e c k e n betroffen. Solche Doppelungen sind ja auch nichts ıes, wie bereits an anderer Stelle hervorgehoben wurde. Sie fen sich natürlich nicht häufen und werden es auch bei ge-neter Auswahl, die in jedem Fall besonders zu treffen ist, chaus nicht.

Vie stellt sich nun der von Moll besonders herausgegriffene rplan Herbesthal-Aachen-Köln nach meinen Anregungen dar? r Streckenfahrplan, so wie er heute mit einigen Abweichungen den meisten Kursbüchern vorhanden ist, umfaßt 43 Pläne, on 2 L, 7 D, 2 E und 1 PB sowie 31 Nachzüge. Von den zteren befahren 11 die g a n z e Strecke Aachen-Köln, die üb-en, von denen wieder 8 die Strecke Herbesthal-Aachen be-ffen, nur Teilstrecken. Als Sammler und Verteiler kommen den ersten 7 Züge, von den letzteren 2 in Betracht. Es muß ein Fernzugfahrplan nach meinem Muster 21 Züge umfassen. ihnen sind alle Möglichkeiten der Fernanschlüsse von Wich-keit der Richtungen Köln-Berlin und aufwärts zu beiden ten des Rheins gegeben. Um hier gleich dem etwaigen Ein-nde zu begegnen, daß unter den Anschlüssen die Personenzüge len, sei auf das hingewiesen, was ich dazu früher ausgeführt e, nämlich, daß in den Fernfahrplänen der e i n z e l n e n ecken nur d i e Personenzüge aufzunehmen sind, die auf ihnen ost und in ihrer Richtung Fortsetzungen haben. Herbesthal-hen-Köln ist aber unzweifelhaft betriebstechnisch eine ecke für sich, denn nur die beiden L-Züge und die D-Züge 23 54 gehen zur Zeit unmittelbar weiter, und zwar L 11 und 3 in Richtung Düsseldorf-Berlin sowie L 52 und D 54 in Rich-g Frankfurt (rechtsrheinisch), während die andern Züge t und zwar in Köln-Deutz enden. Aber nicht Köln-Deutz ist verkehrstechnische Schnittpunkt, sondern Köln Hbhf. Dieser für die meisten Züge Umsteigestelle. Nur für 3 Verbindungen h Wiesbaden-Frankfurt (rechtsrheinisch) ist Köln-Deutz der ergang, nämlich für den D 23 auf D 58, für D 165 auf D 282 und D 117 auf D 308. Der Übergang von D 23 auf D 58 kann mit 525 erfolgen, wobei die Übergangszeit allerdings fast 2 Stunden und der Aufenthalt auf jedem Bhf. fast 1 Stunde beträgt. Dies alles findet man auf einem verhältnismäßig kleinen Platz blickfällig dargestellt. Es ist aber auch für a l l e Stationen der Strecke Aachen-Köln ohne weiteres die Möglichkeit gegeben, jede geeignete Fernverbindung herzustellen, wenn man sich zu einer Abfahrzeit entschlossen oder die ungefähre Ankunftzeit an seinem Reiseziel gewählt hat. Selbstredend ist dazu die Hilfe des Fernzugstreckenplanes erforderlich.

Moll wendet sich auch gegen meine Forderung auf z e i t l i c h e F o l g e der Züge. Er hält es bei der von mir gewählten Trennung der Züge nicht für möglich, a l l e Überholungen darzustellen. Einen Beweis für diese seine Behauptung hat er aber nicht erbracht, während ich glaube, durch meine veröffentlichten Beispiele die Möglichkeit dargetan zu haben. Selbstredend war auch diese Forderung mit gewissen Einschränkungen zu verstehen, wie ich bereits in meinem Aufsatze 1915 betont habe. Sie greifen aber nur Platz bei sehr langen Strecken und dann an deren Ende. Die n i c h t zeitliche Folge der Züge wirkt immer irreführend. Herr Moll sollte dies vom Standpunkte des gewöhnlichen Reisenden aus betrachten, die hierfür ein großes Verständnis besitzen. Mit meinem Herrn Beurteiler bin ich aber darin einverstanden, daß „es für den allergrößten Teil der Reisenden unerheblich ist, ob und wann er von einem schneller fahrenden Zug überholt wird". Das sollte auch nicht der Zweck der Übung sein. Sie sollte vielmehr d e m Reisenden, der unterwegs einen Zug, der an seinem Reiseziel nicht hält, verlassen muß und es nur mit einem folgenden erreichen kann, die Möglichkeit bieten, den für ihn geeigneten Zug auf der Fahrplantafel sofort zu erkennen. Das ist natürlich schwieriger, wenn dieser Anschlußzug einige Spalten vor dem von ihm bisher benutzten Zug steht, obgleich jener hinter diesem herfährt. Nur zu oft wird eine solche Fahrgelegenheit übersehen, wodurch den Reisenden nicht unerhebliche Nachteile treffen können. Daß sich aber gerade durch diese Anordnung „für den nicht sachlich vorgebildeten Reisenden eher Anlaß zu Irrtümern beim Aufsuchen der Verbindungen" ergeben, „als bei der bisher üblichen", ist doch nicht zu verstehen. Im Gegenteil — gerade der Laie auf dem Gebiete des Kursbuchlesens wird dadurch vor Irrtümer bewahrt werden.

Über den mehr oder minder großen Platzverbrauch will ich mich nicht erneut auslassen. Es sei nur darauf hingewiesen, daß bei der heutigen Darstellungsart eine außerordentliche Platzvergeudung besteht. Als Beispiel sehe man sich die Tafel 127 des Reichskursbuches an. Ebenso will ich nicht auf die Pfeilfrage eingehen, die meines Erachtens die Pläne nur deutlicher machen kann. Solche und ähnliche Fragen können nicht durch Behauptungen, sondern nur durch die Praxis beantwortet werden. In dem Plan auf Seite 660 der Nr. 54 des Jahrgangs 1915 dieser Zeitung tun die Pfeile der Deutlichkeit jedenfalls keinen Abbruch. Die von mir Befragten erklären im Gegenteil einstimmig, daß sie außerordentlich klärend wirken.

Bezüglich des Formats, um auch hierauf einmal zurückzukommen, sei darauf hingewiesen, daß die privaten Kursbücher in einer schmäleren Form als die des Reichskursbuches durchaus nicht weniger als dieses leisten, trotzdem auch sie den gesamten Eisenbahnfahrplan (einschl. Kleinbahnen) des Deutschen Reiches und den Fahrplan des Nord- und Ostseeverkehrs umfassen. Dabei sind sie nicht auffallend dickleibig und werden es auch nicht, wenn sie noch den Kraftwagen- und Luftverkehr einschließen würden. Die von Moll herangezogene Aktentasche, die früher ein Kennzeichen des Beamten, insbesondere des höheren Beamten war, ist ja nun allerdings Allgemeingut geworden. Aber die allermeisten von denen, die sie jetzt mit so großem Stolz tragen, sind wohl kaum in der Lage, sich ein Reichskursbuch zu erstehen. Sie ist also durchaus kein Beweisgrund für die Zweckmäßigkeit des Formats des Reichskursbuches.

Daß der Zuschnitt der Streckenbilder dem Format angepaßt sein muß, ist selbstverständlich. Aber die Kursbücher handlicheren Formats beweisen doch, daß eine solche Anpassung nicht nur möglich ist, sondern auch der Deutlichkeit kein Hindernis

London ab	2^{00}	....	2^{00}	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11^{00}	....	10^{00}
Ostende „	9^{15}	....	10^{10}	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8^{28}	....	12^{22}	....	....	....	....	....	5^{30}	....	5^{30}
Calais „	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5^{25}	....	....	....	....
Antwerpen „	8^{32}	....	10^{54}	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10^{04}	....	1^{28}	....	....	....	3^{56}	....	2^{40}	....	6^{22}
Brüssel „	10^{50}	....	12^{20}	....	....	....	12^{50}	....	6^{50}	....	....	....	11^{30}	....	2^{40}	....	....	....	....	....	7^{33}	....	7^{33}
Paris „	....	....	6^{20}	....	....	....	10^{00}	....	....	....	....	....	8^{20}	....	....	....	....	....	12^{30}	....	3^{10}	....	....
Lüttich „	12^{21}	....	2^{15}	....	....	....	5^{05}	....	8^{30}	....	....	....	2^{10}	....	4^{33}	....	....	....	7^{34}	....	9^{32}	....	9^{40}
	L 52	1519	D 101	1521	E 139		D 23	1525	D 125	1529	E 141	1541	D 165	1543	D 105		1547	BP 1539	D 117	1551	L 11	935	D 54
	1	2—4	1—3	2—4	2—3		1—3	2—4	1—3	2—4	1—3	2—4	1—3	2—4	1—3		2—4	2—4	1—3	2—4	1	2—4	1—3
Herbesthal ab	1^{13}	....	3^{55}	....	....	....	6^{23}	....	9^{50}	....	....	....	4^{03}	....	6^{02}	....	....	....	9^{00}	....	10^{40}	† 11^{18}	11^{08}
Aachen an	1^{32}	....	4^{15}	....	....	....	6^{41}	....	10^{10}	....	....	....	4^{23}	....	6^{22}	....	....	....	9^{30}	....	11^{00}	† 11^{24}	11^{28}
Aachen ab	1^{33}	† 4^{19}	4^{41}	† 5^{32}	6^{15}	....	7^{08}	....	10^{35}	† 11^{02}	2^{33}	† 4^{33}	5^{08}	† 5^{31}	6^{53}	....	† 7^{51}	8^{50}	9^{50}	† 10^{10}	11^{10}	† 11^{32}	11^{53}
Stolberg „	Ostende-Bukarest Mi. Fr. St.	† 4^{38}	Ostende	† 5^{51}	6^{57}	....	Paris	....	10^{48}	† 11^{22}	2^{46}	† 4^{53}	Paris	† 5^{53}	Brüssel	....	† 8^{12}	9^{03}	10^{03}	† 10^{29}	Nordexpress. Paris und Ostende-Berlin (Riga u. Warschau)	† 11^{41}	Ostende-Wien
Eschweiler „		† 4^{44}		† 6^{01}	7^{03}	....		....	10^{55}	† 11^{28}	2^{53}	† 4^{59}		† 6^{00}		....	† 8^{19}	9^{10}	10^{10}	† 10^{35}		nur W.	
Düren an		† 5^{08}	5^{13}	† 6^{28}	7^{20}	....	7^{37}	....	11^{12}	† 11^{52}	3^{12}	† 5^{23}	5^{41}	† 6^{25}	7^{23}	....	† 8^{43}	9^{30}	10^{29}	† 10^{59}			12^{22}
Düren ab		....	5^{15}	† 6^{43}	7^{22}	....	7^{38}	....	11^{13}	† 11^{57}	3^{14}	....	5^{45}	† 6^{32}	7^{24}	....	† 8^{47}	9^{32}	10^{30}	† 11^{01}		....	12^{23}
Horrem „		....	Köln	† 7^{13}	7^{42}	....	Warschau	....	Brüssel-Köln	† 12^{35}	3^{51}	....	Köln	† 7^{01}	Köln	....	† 9^{15}	9^{56}	....	† 11^{29}		....	Köln
Köln-Ehrenfeld „		....		† 7^{37}	7^{59}	....		....		† 12^{40}	....	....		† 7^{26}		....	† 9^{38}	10^{15}	....	† 11^{52}		....	
Köln Hbf. an	2^{38}	....	5^{52}	† 7^{45}	8^{07}		8^{15}	† 9^{03}	11^{50}	† 12^{56}	3^{55}		6^{22}	† 7^{36}	8^{00}	....	† 9^{46}	10^{22}	11^{16}	† 12^{10}	12^{11}	....	1^{00}
Köln-Deutz an	↓	....	6^{12}	† 8^{02}	8^{23}			† 9^{16}	12^{09}	† 1^{11}	4^{13}	↓	6^{39}	† $7^{[illegible]}$	8^{12}	....	† 10^{01}	10^{41}	11^{29}	† [illegible]	....	....	↓
			D 1	D 31			D 23		D 13	D 3	BP 233	E 69			D 9	D 5	D 15	D 37			L 11		
Köln Hbf. ab	↓	....	6^{43}	8^{03}	↓	↓	8^{45}	....	12^{00}	2^{18}	5^{55}	6^{04}	↓	↓	8^{17}	9^{20}	10^{13}	10^{36}	....	....	12^{18}	....	↓
Düsseldorf „		....	7^{35}	....			9^{26}	....	12^{43}	....	6^{15}	....		....	9^{07}	....	11^{07}	....	....	....	12^{56}	....	
Elberfeld „		....	....	8^{54}			....	....	....	3^{09}	....	7^{15}		....	....	10^{12}	....	11^{34}	....	....	....	....	
Berlin Fr. an		....	5^{01}	....			6^{11}	....	9^{59}	10^{11}	....	i. Hamm auf			7^{07}	7^{16}	8^{27}	....	....	....	8^{35}	....	
Berlin Po. an		....	....	5^{52}			....	....	....	....	6^{04}	PB 233			....	....	....	8^{57}	....	....	....	....	
			E 120	D 252	D 370	D 270	BP 850		FD 264	E 112	D 162		D 304	D 48	E 302	D 174	E 302		D 108				
Köln Deutz ab	↓	ab Bingerbrück 9^{22} D 145	5^{45}	7^{19}	....	....	....	....	....	....	3^{45}	....	6^{18}	....	....	....	....	....	....	....	....	....	↓
Köln Hbf. ab			6^{00}	7^{38}	8^{48}	8^{58}	9^{44}	....	12^{30}	2^{08}	4^{03}	....	6^{40}	6^{53}	8^{14}	8^{39}	....	....	12^{05}	....	....	....	
Coblenz „			7^{36}	9^{29}	10^{22}	10^{32}	11^{41}	....	1^{54}	3^{50}	5^{50}	....	8^{14}	8^{22}	9^{57}	10^{05}	10^{23}	....	....	....	....	....	
Bingerbrück an			8^{43}	10^{30}	11^{31}	11^{44}	1^{00}	....	↓	5^{05}	7^{15}	....	9^{22}	↓	11^{16}	11^{11}	11^{35}	....	↓	....	....	....	
Mainz Hbf. „			9^{53}	11^{07}	12^{08}	12^{22}	1^{41}	....		5^{45}	7^{54}	....	10^{06}		11^{55}	11^{41}	12^{14}	....		....	....	....	
Wiesbaden an			10^{50}	† 11^{46}	† 12^{35}	† 1^{03}	† 2^{10}	....		† 6^{30}	† 8^{16}	....	† 10^{58}		† 12^{28}	† 12^{35}	12^{35}	....		....	....	....	
Frankfurt Hbf. an			10^{38}	11^{55}	....	....	2^{34}	....		6^{37}	....	....	10^{50}		12^{48}		1^{07}	....		....	....	....	↓
	L 52				E 294	BP 848	D 58			FD 164	E 292		D 282					E 296		D 308			D 54
Köln Hbf. ab	2^{52}	....	B. P 848 verkehrt nur vom 1. 7. bis 15. 9.		8^{15}	9^{42}	....	....	↓	12^{30}	4^{45}	....	....	↓	Wenn D 174 vom 1. 7. bis 15. 9. verkehrt, verkehrt E 302 ab Coblenz 10^{23}.			10^{57}	↓	....	....	....	1^{30}
Köln Deutz „	....	....			8^{20}	9^{47}	10^{11}	....		Köln-Basel ↓	....	....	6^{16}					....		12^{15}	....	....	....
Nieder-lahnstein an	....	....			10^{15}	12^{00}	11^{50}	....	....		6^{17}	....	8^{24}	....				12^{22}	1^{32}	1^{44}	....	....	3^{03}
Bad Ems an	....	....			10^{35}	† 1^{24}	† 1^{24}	....	....	....	....	....	9^{20}	....				† 1^{28}	....	....	....	....	† 5^{59}
Wiesbaden „	5^{34}	....			12^{06}	1^{47}	1^{26}	....	3^{21}	3^{14}	8^{32}	....	9^{52}	10^{06}					3^{04}	3^{13}	....	....	4^{39}
Mainz Hbf. „	....	....			† 12^{56}	† 2^{07}	† 1^{45}	....	....	3^{32}	....	....	† 10^{12}	† 10^{38}					3^{50}	3^{57}	....	....	† 5^{02}
Mainz Kastel „	....	....			12^{21}	$2^{[illegible]}$	1^{44}	....	....	↓	8^{55}	....	10^{11}	10^{26}					....	....	....	....	4^{56}
Frankfurt Hbf. „	6^{14}	....			1^{02}	2^{46}	2^{21}	....	4^{01}	nach Basel	9^{33}	....	10^{49}	11^{03}					....	....	....	....	5^{32}

(Vorratsplätze sind mit Rücksicht auf den Platz fortgelassen.)

·t. Durch gleiche Satzspiegel wird auch die Pünktlichkeit Herausbringung der Kursbücher nicht beeinträchtigt. Man e eigentlich annehmen, daß sie dadurch nur gefördert werkann. Am wichtigsten scheint es mir aber, daß bei gleichen spiegeln kein Benutzer der Kursbücher sich immer wieder von neuem hineinlesen muß, weil er öfter mit ihm wechseln wird, je nachdem der eine oder der andere ihm zur Verfügung geboten wird. Denn nicht jeder Reisende kann sich heute ein eigenes Gesamtkursbuch leisten.

Oberregierungsbaurat Dr. Jacobi, Erfurt.

Lokomotivbekohlungsanlagen unter 100 t Tagesumschlag.

Erwiderung auf die Ausführungen in Nr. 5 d. Ztg.

Von Reichsbahnoberrat **Bonnemann**, Köln.

: Frage, wo die wirtschaftliche Grenze der mechanischen Handbekohlung liegt, muß, wie Reichsbahnoberrat Pon- i das in seinen Ausführungen auch tut, von Fall zu Fall · Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse untersucht entschieden werden. Bei der von Pontani durchgeführten chnung scheinen mir aber einige Berechnungsunterlagen kritischen Prüfung nicht standzuhalten. Bei der Bekoh- mit ortsfestem Drehkran und Kohlenhunden kann man : bei Anwendung des Gedingeverfahrens auf einen Mann 11—14 t Kohlenumschlag für die Schicht rechnen gegen- 8 t, die Pontani in seine Rechnung einsetzt — unter enumschlag verstanden Verbringen der Kohlen von Wagen lie Lokomotive, sei es direkt oder auf dem Umwege durch Lager.

: Gedingesätze schwanken zwischen 0,65 und 0,9 Std. für Tonne je nach den örtlichen Verhältnissen und je nachdem s sich um Abladen vom Wagen auf die Lokomotive oder Lager auf die Lokomotive handelt. Die Anlagekosten für Kohlenladekran mit elektrischem Antrieb und Fundament gen nach den neuesten Angeboten 3600 *M* gegenüber *M* in den Berechnungen des Herrn Pontani. Ganz be- ers fallen aber die hohen Kosten für die Rückständever- ıg von Hand auf; daß mit dem Ausräumen der Schlacken- e und dem Verladen der Rückstände ein Mann 6,4 Std. für Bewältigen von 1 t beschäftigt sein soll, wie es in der Be- ıung angenommen ist, kann wohl ohne weiteres als un- ig angesprochen werden. Der Gedingesatz beträgt zur Zeit 1 Std. für 1 m³, d. i. 0,7—0,8 t.

habe bei mehreren Betriebswerken mit täglicher Kohlen- ıbe zwischen 20—90 t Aufzeichnungen nach dem in den Aus- ıngen Pontanis angewandten Muster für den Monat Januar weise auch Februar) machen lassen, die untenstehend zu- ıengestellt sind, und füge erläuternd hinzu: Der Kohlen- hlag ist aus der Meldung über Bestände an Lokomotiv- n und Briketts entnommen. Teils ist — bei regelmäßigem ıf — die gesamte Menge unmittelbar vom Wagen auf Lok. den, teils ist — bei unregelmäßigem Zulauf — eine geringe e ins Lager übernommen und aus diesem wieder auf die motive geladen. Die Rückstände sind entweder in ihrer e genau bestimmt oder zu $^1/_{10}$ der abgegebenen Kohlen- e geschätzt. Die Personalkosten sind aus dem Lohnbuch den betreffenden Monat bei den in Frage kommenden itern entnommen, sie enthalten also sowohl Ortslohn- läge wie auch die gesamten sozialen Zuschläge. Aus r Art der Ermittelung ergeben sich zwar nicht, wie es bei Art der Ermittelung Pontanis der Fall ist, der größeren sleistung genau entsprechende geringere Einheitskosten- . sie schwanken etwas, um so mehr, als auch noch gegebenen- in dem einen Falle in dem betr. Monat die Leistung eine stleistung, eine andere dagegen eine Durchschnittsleistung vielleicht sogar eine Minderleistung darstellen kann. Bei Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung sind 20 % der An- osten berechnet wie in den Berechnungen Pontanis, wenn bei diesen einfachen maschinellen Anlagen vielleicht 15 % gen würden.

Als Anlagekosten sind in Rechnung gestellt 2 Kohlenladekräne mit elektrischem Antrieb einschl. Fundamente . 7 600 *M*

20 Kohlenwägelchen	4 000 „
Schmalspurgleis und Drehscheibe	1 700 „
elektr. Stromzuführung	700 „
	14 000 *M*

Im Betrieb ist in allen Fällen nur 1 Kohlenladekran. Der Annahme Pontanis, daß bei einer täglichen Ausgabe von mehr als 50 t schon immer ein zweiter Kran und ein zweites Bekohlungsgleis in Betrieb genommen und zwei weitere Krane als Reserve aufgestellt werden müßten, kann ich nicht zustimmen; die Bekohlung ist es nicht, die Zeit erfordert, sondern das Ausschlacken; durch eine richtige Bemessung der Ausschlackungsmöglichkeit im Verhältnis zu der Bekohlung und durch reichliche Vorhaltung von Kohlenhunden, die in der freien Zeit beladen werden können, kann man die Ausnutzungsfähigkeit eines Krans sehr wohl steigern; was äußerstenfalls in Kauf genommen werden muß, ist, daß man, um die Abschlußzeit des Personals abzukürzen, die Lokomotive durch Reservepersonal in den Schuppen fahren läßt; die Verlängerung der Wartezeit der Lokomotive ist ohne erheblichen Belang, da bei den heutigen Dienstdauervorschriften eine dreifache Besetzung der Lokomotive doch nicht durchführbar ist und bei der zweifachen Besetzung im allgemeinen Zeit genügend vorhanden ist. Für die Rückständeverladung sind bei den zur Untersuchung herangezogenen Betriebswerken bis auf eins Kellersche Schlackenladekräne in Gebrauch. Die Rechnung zeigt deutlich, daß man bei der Aufstellung dieser Kräne viel zu weit gegangen ist, und daß man bei Handverladung billiger arbeiten würde. Es ist dabei allerdings zu berücksichtigen, daß die Leistung der Betriebswerke gegenüber früher sehr abgenommen hat, teilweise bis auf die Hälfte ihrer früheren Leistung. Als Anlagekosten für die Rückständeverladung sind in Rechnung gesetzt

1 Schlackenladekran m. elektr. Antrieb einschl. Fundamente und elektrische Stromzuführung . . . . 6 000 *M*

6 Schlackenwägelchen	1 600 „
Schmalspurgleis	200 „
	7 800 *M*

Für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung sind wieder 20 % in Rechnung gestellt. Messungen des Stromverbrauchs bei den Kohlenladekränen haben ergeben, daß der von Pontani eingesetzte Preis von 0,02 *M* für die Tonne angemessen ist bei einem Strompreis von etwa 20 Pf./Kw/Std.; er ist deshalb auch hier eingesetzt, und für die Rückständeverladung übernommen. In der Spalte durchschn. Kohlenausgabe für den Tag ist dann endlich noch die auf die Lokomotive täglich im Durchschnitt übernommene Kohlenmenge angegeben; es ergibt sich dann die umstehende Zusammenstellung.

Anlagen der Bekohlungsart Bauart B mit fahrbaren Kohlengreiferkran und fahrbarem Bunkergerüst sind im Kölner Bezirk nicht vorhanden; greifbare Unterlagen für eine Beurteilung fehlen mir daher; es sei mir aber doch gestattet, auf einiges hinzuweisen. Zu günstig scheint mir vor allem bei den Stromkosten gerechnet zu sein, indem als Brennstoffkosten von der

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Lfd. Nr.	Kohlenumschlag im Monat Januar	Anfall von Rückständen im Monat Januar	Zus. Sp. 2 u. 3	Der Umschlag im Jahre beträgt: Kohlen	Rückstände	Zus. Sp. 5 u. 6	Jährlicher Aufwand für Personalkosten: Kohlenumschlag	Rückst. Verlad.	Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung: Kohlenumschlag	Rückstände Verladung	Stromkosten: Kohlenumschlag	Rückstände Verladung	Gesamtaufwand: Kohlenumschlag Sp. 8 + 10 + 12	Rückständ. Verlad. Sp. 9 + 11 + 13	der Umschlag von 1 t Kohle Sp. 14 / Sp. 5	$^1/_{10}$ t Rückst. Sp. 15 · 1 / Sp. 6 · 10	Zus. Sp. 16 u. 17	durchschn. Ausgabe für den Tag
	t	t	t	t	t	t	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	t
1	659	70	729	7908	840	8748	4092	792	2800	—	158	—	7050	792	0.89	0,094	0,98	20
2	1055	111	1166	12660	1332	13992	5664	790	2800	1560	266	27	8730	2377	0,69	0,18	0,87	37
3	1526	153	1679	18312	1836	20148	8932	992	2800	1560	366	37	12098	2589	0,66	0,14	0,80	51
4	1718	172	1890	26616	2064	22680	9650	1075	2800	1560	412	41	12862	2676	0,62	0,13	0,75	57
5	2028	195	2223	24336	2340	26676	13080	1361	2800	1560	456	46	16336	2967	0,67	0,12	0,79	65
6	2472	240	2712	29664	2880	32544	13716	1524	2800	1560	593	59	17109	3143	0,57	0,11	0,68	80
7	2697	270	2967	32364	3240	35604	15660	1740	2800	1560	647	65	19107	3365	0,59	0,10	0,69	90

anderen Betriebsart der Satz von 0,02 ℳ für die Tonne übernommen worden ist; die Firmen geben auf Anfrage für ununterbrochenen Betrieb bei einer Leistung von 240 t für die Schicht einen Verbrauch von 300 kg Kohle für die Schicht an; das würde, wenn man noch für Anheizen etwas dazu rechnet, bei einem Kohlenpreise von 20 M für die Tonne allerdings auch nur 0,03 ℳ für die Tonne ergeben; berücksichtigt man aber, daß mit geringerer Ausnutzung der Anlagen der Preis der umgeschlagenen Tonne Kohlen sich wesentlich erhöht, so wird man nicht fehlgehen, wenn man für die umgeschlagene Tonne Kohlen 0,05 und mehr Reichsmark rechnet. Ich habe bei einer anderen Direktion 3 Tage lang Stromverbrauchsmessungen bei elektrischen Kohlengreiferdrehkranen anstellen lassen; diese hatten folgendes Ergebnis:

	Umgeschlag. Kohlenmenge: Monat Januar	f. d. Tag	für das Jahr	Verbrauchte Kw/Std.: f. d. Tag	für das Jahr	Stromkosten: für die Kw/Std.	f. d. Jahr	f. d. To.
	t	t	t			ℳ	ℳ	ℳ
1.	2670	89	32 040	45,7	16 680	0,20	3336	0,10
2.	6700	223	80 400	45	16 425	0,20	3285	0,04
3.	3285	109	39 420	34	12 410	0,20	2482	0,06

Hieraus ist einmal ersichtlich, daß die von Pontani eingesetzten Brennstoffkosten bei weitem zu niedrig sind und dann auch, wie sehr der Preis je nach der umgeschlagenen Menge schwankt. Erwähnt sei dabei noch, daß nach Angaben der betreffenden Reichsbahndirektion auch bei einem Umschlag von 89 t für den Tag schon 6 Mann bei der Kohlenausgabe beschäftigt sind.

Man darf meiner Ansicht nach auch nicht so leicht hinweggehen, wie Pontani das tut, über den Mehraufwand an Kosten, der bei der Anlage mit Greiferdrehkran entsteht durch den größeren Raumbedarf und den dadurch hervorgerufenen höheren Aufwand an Grunderwerbskosten, ferner durch die umfangreicheren Gleisanlagen, höheren Fundamentkosten und namentlich die Kosten für die sehr teuren und viel Ausbesserungsarbeit erfordernden Schlackensümpfe. Auf die Schwierigkeiten der Brikettverladung mit Greifer sei der Vollständigkeit halber auch noch hingewiesen.

Berücksichtigt man alle diese Momente, so wird die wirtschaftliche Grenze zwischen mechanischer und Handbekohlung weit höher liegen als Pontani sie errechnet; ich schätze sie im allgemeinen zwischen 80 bis 110 t täglichem Umschlag liegend. Bei Anlagen mit Portalkran und Greiferkran liegt sie meiner Ansicht nach erst bei etwa 250 t. Es wäre sehr erwünscht, wenn durch weitere Mitteilungen von genau ermittelten Kosten bei den verschiedenen Bauarten mehr Klarheit über dieses wichtige Gebiet geschaffen würde.

* * *

Reichsbahnoberrat **Pontani**, dem vorstehende Ausführungen vorgelegen haben, erwidert auf diese folgendes:

In meiner Abhandlung in Nr. 5 dieser Zeitung habe ich darauf hingewiesen, daß ich mit der Veröffentlichung meiner Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit von Bekohlungsanlagen nicht bezweckt habe, ein für alle vorkommenden Fälle gültiges Endergebnis für die Grenze der Wirtschaftlichkeit zwischen Bekohlungsanlagen der behandelten Bauarten zu geben. Trotzdem diese Absicht bei mir nicht vorgelegen hat, habe ich, um nicht zu allzu einseitigen Ergebnissen zu kommen, Angaben über den Personalbedarf für die Bekohlung aus je einem R. B. D.-Bezirk aus dem Westen, der Mitte und dem Osten des Reiches eingefordert und habe diese Sätze, die im allgemeinen miteinander übereinstimmten, der Berechnung zugrunde gelegt. Als Leistung eines Kohlenladers innerhalb einer Schicht ergaben sich, wie in meiner Berechnung berücksichtigt, 8,25 bis 10,0 t. Dieser geringeren Leistung gegenüber den Angaben des Reichsbahnoberrats **Bonnemann** entsprechen auch die mir aus den besagten Bezirken bekannt gewordenen erhöhten Gedingesätze, die zwischen 0,75 und 1,10 Stunden für 1 t Umschlag schwanken.

Die Anlagekosten für die Bauart mit ortsfesten Drehkranen stützt sich auf mehrere Preisanfragen bei Firmen, die zur gleichen Zeit wie die für den fahrbaren Greiferkran eingeholt wurden. Haben sich inzwischen die Beschaffungskosten für die feststehenden Drehkrane ermäßigt, so wird dies auch der Fall für den Greiferkran sein; eine Verschiebung des Verhältnisses der Beschaffungskosten für die beiden Anlagen zueinander dürfte nach Einsetzung neuzeitlicherer Beschaffungspreise kaum eintreten.

Bewußt war mir, daß die für die Schlackenverladung eingesetzten Personalkosten gegenüber den allgemein bei ähnlichen Berechnungen angenommenen Sätzen reichlich hoch bemessen waren. Der Unterschied zwischen dem von Bonnemann angegebenen Gedingesatz von 1,4 Std/t und meiner Angabe rührt daher, daß ich der Berechnung einen Satz zugrunde gelegt habe, der mir auf Grund der häufigen Beobachtung, daß die Lokomotivrückstände auf ihrem Wege von der Ausschlackgrube bis auf den Schlackenwagen 3—4mal auf die Schaufel genommen wurden, als angemessen erschien. Da die Angaben Bonnemanns, bis auf eine, bei solchen Anlagen gewonnen sind, die mit Kellerscher Schlackenverladebrücke ausgerüstet sind, liegt die Vermutung nahe, daß die eine Angabe für Handbeladung nur zufällig in den Rahmen derer für die Verladung mit der Kellerschen Einrichtung fällt, also vielleicht eine Spitzenleistung darstellt, die nur durch besonders günstige Lage der Ausschlack- zur Schlackenverladestelle oder sonstige Umstände möglich war. Ebenso, wie meine Angabe vielleicht reichlich hoch bemessen ist, kann die Bonnemanns m. E. als außerordentlich niedrig bezeichnet werden; ich neige nach wie vor zu der Ansicht, daß ein durchschnittlicher Wert eher bei meinen Angaben als bei denen Bonnemanns liegen wird.

s Verhältnis zwischen den Kohlenmengen, die unmittelbar eingehenden Kohlenwagen auf die Lokomotive und denen, vom Lager auf die Lokomotive geladen werden, ist mit ermittelt und in die Rechnung eingeführt worden. Wenn lie in der Aufstellung Bonnemanns den Lohnbüchern entnenen Personalkosten durch den aus den Arbeitsstunden ·hneten Anteil an dem Jahresverdienst eines verheirateten ebsarbeiters mit 2 Kindern ersetzt habe, dürfte das Endnis meiner Berechnung keine Änderung erfahren. Darin, Bonnemann im Verhältnis der Leistungen der Kohlenlader geldlichen Aufwand für die Personalkosten Schwankungen tellt, erkennt er m. E. an, daß auch seine Angaben nicht ·ruch auf unumschränkte Gültigkeit, also auch nicht für von mir betrachteten Anlagen haben können.

Frage, ob die von mir angegebenen Leistungen der en- und Schlackenlader Höchst-, Mittel- oder Minderungen gegenüber allgemein gültigen Leistungszahlen darn, wage ich ebenso, wie Bonnemann, nicht zu entscheiden, nicht eine umfassendere Ermittlung hierzu berechtigt. Ich rke, daß der augenblickliche Zeitpunkt mir für solche Erlungen wenig günstig erscheint, da in vielen Fällen der onalaufwand noch nicht den allgemein verminderten und Teil sehr schwankenden Leistungen der Betriebsstellen paßt sein wird. Den Satz von 20 % für Verzinsung und ng des Anlagekapitals und für die Unterhaltung der An- halte ich weiterhin für angemessen, weil nach meinen rungen gerade die Unterhaltung eines betriebsfähigen Bees an Kohlenhunden erhebliche Beträge erfordert. Dr.-Ing. ler geht in seinem Buche „Die Lokomotivbekohlungsen" für die Abschreibung der Kohlenhunde sogar bis zu Satz von 29 % ihres Neuwertes. Erwähnen möchte ich noch, daß die Anzahl von 20 Kohlenhunden nach meinen en Erfahrungen, die ich von Dr.-Ing. Haasler bestätigt finde, ir eine tägliche Kohlenausgabe bis 60 t ausreichen, steigt die enausgabe über 60 t, dann müssen mehr Hunde bereitstehen. r Fall, daß bei einer täglichen Ausgabe von mehr als die Anlage um ein Bekohlungsgleis und ein weiteres paar erweitert werden muß, ist in meinen Ausführungen erwähnt, aber ohne Einfluß auf den Gang der Rechnung sen worden. Dort ist für die Ausgabe bis zu 100 t nur Gleis und ein Kranpaar eingesetzt; es sind also auch die anlagen bis aufs äußerste ausgenutzt. Die von Bonnemann Steigerung der Leistungsfähigkeit eines Kranes erwähnte tellung gefüllter Kohlenhunde macht das Vorhandensein Kohlenladebühne zur Voraussetzung; hierdurch würden die Anlagekosten für die Einrichtung mit ortsfesten Kranen nen und das Ergebnis der Rechnung eine Änderung zuunen dieser Anlage erfahren.

der Bemerkung Bonnemanns über die Angemessenheit des npreises von 0,02 ℳ für den Umschlag einer Tonne möchte betonen, daß der Strompreis von 20 Pfg/kWh sich nach n genauen Ermittelungen als Strompreis an der Verwenstelle, unter Berücksichtigung aller Verluste und der hläge für Verzinsung und Tilgung der Zuleitungen usw. inem reinen Vertragspreis von 10—12 Pfg/kWh für durchtliche Verhältnisse in Betriebswerken errechnet. Es empt sich also, diesen Strompreis bei weiteren Berechnungen cher Art, die eine Verallgemeinerung der Endergebnisse sen sollen, beizubehalten.

zugeben ist, daß die Brennstoffkosten für den Dampfkran 2 Pfg für 1 t Umschlag nicht hoch angesetzt sind; ich auch dieser Satz unter gewissen Umständen noch seine gkeit hat, mögen hier, um in diesem Punkte auch auf allgemein gültigeren Wert zu kommen, 3 Pfg/t eingesetzt en. Die Forderung, wegen der geringeren Ausnutzung der ge für die umgeschlagene Tonne Kohlen 0,05 und mehr zu rechnen, bedürfte noch einer besonderen Begründung. Erhöhung der Kosten für den Betrieb des Kranes bet, auf die Kosten für den Umschlag einer Tonne Kohle einschl. der Verladung von $^1/_{10}$ t Rückstände bezogen, eine Erhöhung um 1,1 Pfg/t. Das Endergebnis der Rechnung: die Grenze der Wirtschaftlichkeit zwischen den beiden Anlagen wird sich hierdurch, wenn sie überhaupt davon berührt wird, um nur wenige Tonnen zuungunsten der Greiferkrananlage verschieben. Was die Ergebnisse der Beobachtungen Bonnemanns über den Stromverbrauch bei Greiferkranen betrifft, so können diese m. E. nicht unmittelbar den Brennstoffkosten für die gleiche Leistung eines Dampfkranes gegenübergestellt werden. Da die Angaben, auf 1 t Kohlenumschlag bezogen, um 250 % voneinander abweichen, kann ihnen auch eine allgemeine Gültigkeit nicht zuerkannt werden. Der von mir angegebene Personalaufwand von 5 Mann für die Bedienung der Greiferkrananlage entspricht dem wirklichen Personalaufwand für 2 derartige Anlagen, von denen sich eine im Westen, die andere im Osten des Reiches befindet.

Zur Begründung meiner Annahme, daß man berechtigt ist, die erhöhten Kosten für Grunderwerb und Gleisanlagen für die in meiner Abhandlung dargestellte Greiferkrananlage gegenüber den gleichen Kosten für die Anlage mit ortsfesten Kranen bei der vorliegenden Berechnung zu vernachlässigen, erwähne ich, daß das zweite Gleis, das eine Verbreiterung der Greiferkrananlage herbeiführt, nicht etwa angelegt zu werden braucht, um die Bekohlung zu beschleunigen oder zu verbessern, sondern als Erfordernis des Lokomotivbetriebes (beschleunigte Abfertigung der Wendelokomotive und andere Gründe) angelegt und deshalb auch auf dessen Konto zu setzen ist.

Die in Nr. 5 veröffentlichten Skizzen beider Anlagen lassen erkennen, daß, verzichtet man auf das nur für den Lokomotivbetrieb günstige Gleis für Wendelokomotiven, die Breitenentwickelung beider Anlagen gleich ist; weiter ergibt sich bei Fortlassung des zweiten Gleises eine bedeutende Herabsetzung der Beschaffungskosten für den Greiferkran, der nunmehr eine geringere Ausladung als 12 m erhalten kann, und den Bunker. Geht man noch weiter und verzichtet, wie dies bei einigen neuzeitlichen Anlagen geschehen, auch auf die Fahrbarkeit des Bunkers, so sind trotzdem noch sämtliche bei der Anlage mit den ortsfesten Kranen und Hunden erfüllten Erfordernisse des Lokomotivbetriebes gewahrt. Die Anlagekosten für die Greiferkrananlage werden hierdurch noch beträchtlich herabgemindert und das Endergebnis der Rechnung wird sich zugunsten der Greiferkrananlage verschieben.

Zu dem Hinweis Bonnemanns auf die Tatsache, daß die Unterhaltung der Schlackensümpfe erhöhte Aufwendungen erfordert, bemerke ich, daß diese mir nicht unbekannt war; nach meinen Ermittelungen sind die hohen Kosten jedoch nur dort entstanden, wo der Träger für die innere Fahrschiene sich auf die gesamte Länge des Schlackensumpfes (50 m und mehr) erstreckt und die Stützen dem Angriff der Hitze stark ausgesetzt sind. Beim Bau der Schlackensümpfe nach den vom Eisenbahn-Zentralamt und vom Lokomotivbehandlungsausschuß herausgegebenen neuen Richtlinien, mit den nur $3 \times 2{,}90$ m freitragenden Trägern, werden sich die Unterhaltungskosten in normalen Grenzen halten. Wie mir auf meine Anfrage versichert wurde, bietet geübten Arbeitern die Verladung von Briketts jeder Größe mittels des Greifers keinerlei Schwierigkeiten.

Ich glaube, mit vorstehendem dargetan zu haben, daß meine Ausführungen in Nr. 5 trotz der Bonnemanns keiner Berichtigung bedürfen. Unsicher scheinen mir nur die verhältnismäßig hohen Personalkosten für die Rückständeverladung; diese hängen jedoch von den örtlichen Verhältnissen ab, die ja auch in anderen Punkten im einzelnen Falle noch kleine Verschiebungen des Endergebnisses der Rechnung verursachen können. Ich betrachte die Ausführungen Bonnemanns als wertvolle Ergänzung zu den von mir aufgegriffenen Untersuchungen und stimme vollkommen mit ihm in dem Wunsche überein, daß mit Hilfe von an anderer Stelle gesammelten Erfahrungen sich allgemein gültige Grundsätze für die Beurteilung der günstigsten Anlagen finden ließen.

Neuordnung der belgischen Eisenbahnen[1]).

Die zuständigen Behörden und die öffentliche Meinung in Belgien beschäftigen sich schon seit vielen Jahren mit der Frage einer Neuordnung des belgischen Eisenbahnwesens. Schon im Jahre 1912 wurde ein Ausschuß zur Ausarbeitung eines hierauf bezüglichen Plans eingesetzt, und gegen Ende des Krieges veröffentlichte die Forschungsanstalt Solvay ein umfangreiches Werk, in dem sie den Plan entwickelte, die belgischen Staatsbahnen zu einem selbständigen Unternehmen, losgelöst vom Staatshaushalt, zu machen (s. Weltwirtschaftl. Archiv, 15. Bd., Heft 2, Oktober 1919, S. 244). Nach dem Kriege wurden die amtlichen Beratungen wieder aufgenommen, und unter Zugrundelegung der beiden eben genannten Arbeiten wurde der Kammer im Jahre 1919 ein Plan zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vorgelegt, der aber infolge Auflösung der Kammer nicht bis zur Beratung gedieh. Er beruhte auf dem Gedanken, daß der Staat zwar Eigentümer seiner Eisenbahnen bleiben solle, daß aber das Eisenbahnunternehmen sowohl wirtschaftlich wie technisch vollständig selbständig sein sollte, wobei es aber seine Aufgabe, den allgemeinen Belangen zu dienen und auf die wirtschaftliche Lage des Landes Rücksicht zu nehmen, zu erfüllen hätte. Im Jahre 1924 legte die Regierung der Kammer einen auf demselben Gedanken aufgebauten Gesetzentwurf vor; er wurde zwar in der Kammer angenommen, im Senat aber abgelehnt, wobei einige alte Eisenbahnminister das treibende Element waren. Die Staatsbahnen richteten sich nach dieser Ablehnung darauf ein, daß sie trotzdem bald ein selbständiges, kaufmännisches Unternehmen werden würden, und führten eine doppelte Art der Rechnungslegung ein, indem neben den Aufzeichnungen, die mit Rücksicht auf den Staatshaushalt vorgenommen werden mußten, eine kaufmännische Buchführung eingerichtet wurde, die es ermöglicht, jederzeit einen Überblick über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zu bekommen. Diese Art der Buchführung besteht seit zwei Jahren, und sie hat den Erfolg gehabt, daß für die ersten vier Monate dieses Jahres ein Überschuß von 50 Mill. ausgewiesen wurde, während im gleichen Zeitraum des Vorjahres ein Fehlbetrag von 14 Mill. vorlag.

In der letzten Zeit, als es sich um die Gesundung des belgischen Franken handelte, ist der Gedanke der Neuregelung des belgischen Eisenbahnwesens wieder aufgenommen worden. Es wurde die Schaffung von Schuldverschreibungen, zu deren Sicherung die Eisenbahnen verpfändet werden sollten, erwogen; im Zusammenhang damit mußte aus den Eisenbahnen ein Überschuß herausgewirtschaftet werden, der eine baldige Tilgung der schwebenden Schuld ermöglichen würde. Um einen Gesetzentwurf mit diesem Ziel vorzubereiten, berief die Regierung zwei Sachverständige, den Franzosen J. Jadot und den Engländer Mance, die beide auch Mitglieder des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind. Sie haben einen Bericht erstattet, der mit kritischer Stellungnahme der Verwaltung veröffentlicht worden ist. Zwei Beamte wurden nach der Schweiz geschickt, um sich über das dortige Eisenbahnwesen zu unterrichten, weil dieses durch das Urteil der Sachverständigen als vorbildlich hingestellt wurde. Daraufhin wurden neue gesetzgeberische Vorarbeiten für die Neuregelung des Eisenb wesens gemacht; es kam dabei in Frage, entweder den Entwurf mit einigen Abänderungen wieder aufleben zu la oder einen ganz neuen Entwurf vorzulegen, was denn auc April geschehen ist. Für den Fall aber, daß dieser Geset wurf allzu lange in den vorberatenden Ausschüssen von l mer und Senat behandelt werden würde, wurde ein Überga zustand geschaffen, indem durch einen Erlaß des Königs „Conseil supérieur des Chemins de fer“ geschaffen wurde, bei allen die Eisenbahnen betreffenden Fragen beratend sein soll. Auch der neue, dem Parlament vorliegende Geset wurf begegnete Schwierigkeiten und wurde daher zur gezogen, aber bald durch einen neuen ersetzt, von dem hofft, daß er noch vor der Vertagung Mitte Juli erledigt we wird. Vermutlich wird das, ehe diese Zeilen im Drucke scheinen, geschehen sein. Die Eisenbahnen sollen danach Verwaltungsrat unterstellt werden, ohne daß aber der sein Eigentumsrecht aufgibt; er wird vielmehr auch bei neuen Form einen maßgebenden Einfluß auf die Eisenba behalten. Im September soll eine Société nationale des Che de fer Belges ins Leben treten, ohne daß aber dadurch Staatsbahnen ein Privatunternehmen würden. Diese Ge schaft soll deren Betrieb auf 25 Jahre übernehmen. Ihr Ak kapital ist auf 11 Milliarden Franken festgesetzt; es wel 100 Millionen gewöhnliche Aktien zu 100 Fr. und 20 Milli Vorzugsaktien zu 500 Fr. ausgegeben. Dieser ganze Betrag dem Staate als Entschädigung dafür zu, daß er seine R auf die Eisenbahnen aufgibt. 10 Milliarden werden dazu wendet werden, Staatsschulden zu tilgen, zu welchem Z noch sechs Milliarden durch neue Steuern aufgebracht we sollen. Die an der Börse gehandelten Aktien nehmen an aus dem Eisenbahnbetrieb erzielten Gewinn teil; eine Min Dividende wird durch den Staat gewährleistet.

Der Verwaltungsrat besteht aus 21 Mitgliedern. Sein sitzender ist von Amts wegen der Eisenbahnminister. Mitglieder werden von der Regierung ernannt, der auf Weise ein maßgebender Einfluß gesichert wird. Da es sich der Neuregelung um eine wirtschaftliche Gesundung han hat der Verwaltungsrat als wichtigste unter seinen Befugn das Recht, Schuldverschreibungen auszugeben, deren E zur Sicherung und Umwandlung der schwebenden Eisenb schulden verwendet werden soll. Zunächst sollen zwei Mi den aufgenommen werden, um Schatzanweisungen im Betrag 1,8 Milliarden einzulösen, die zugunsten der Eisenbahnen gegeben worden sind und am 1. Dezember zur Rückzah fällig werden.

Eine besondere Schwierigkeit bei der Neuordnung wir Regelung der Arbeiter- und Beamtenverhältnisse bieten. belgischen Staatsbahnen leiden unter einem Überfluß an beitskräften, und man geht mit dem Gedanken um, den Pers stand nach und nach um 10 000 Köpfe zu verringern. Demge über steht ein Plan des Eisenbahnministers, der diesen A vermeiden, aber die durch ihn bezweckten Ersparnisse dad erreichen will, daß er den Arbeitern nur sieben Arbeitsstu täglich bezahlt, trotzdem aber acht Stunden Arbeit von ih verlangt. Außerdem sollen die über 60 Jahre alten Bea abgebaut werden. W.

[1]) Die nachfolgenden Ausführungen bilden eine Ergänzung der kurzen Nachricht in Nr. 28, S. 764 d. Ztg. Die Schriftleitung.

Bücherschau.

— **Vom Reisen auf der Eisenbahn.** Der Leitfaden „Vom Reisen auf der Eisenbahn“, der den Schulen bereits unentgeltlich übermittelt worden ist, wird jetzt auch zum Verkauf bei der Auskunftei Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, vorrätig gehalten. Der Leitfaden enthält alles Wissenswerte über die Eisenbahn, und zwar nicht nur über das Reisen selbst, sondern auch eine kurze Übersicht über die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahn. Gliederung der Eisenbahnverwaltung usw. Der kaufspreis beträgt 50 Pf.

— **Verkehrsrechtliche Rundschau,** Zeitschrift für A Binnenschiffahrts-, Eisenbahn-, Handels-, Luft-, Möbeltrans Seeschiffahrts-, Speditions-, Transportversicherungs- und recht. Diese Zeitschrift erscheint nicht mehr im Verlage Gersbach & Sohn, sondern sie wird jetzt vom Herausgebe Röder, Berlin-Schöneberg, Feurigstr. 61, verlegt.

Hamburger Eisenbahngüterverkehr im Jahre 1925.

Von Oberregierungsrat a. D. Reichsbahnoberrat **Klewitz.**

den bisher vorliegenden Jahresberichten der öffentlichchen Körperschaften, Vereine und Unternehmungen kann ereinstimmende Ansicht entnommen werden, daß das Jahr as ein Schonjahr für die deutsche Wirtschaft sein sollte, die erwartete Erleichterung gebracht hat. Zwar wird bestritten, daß eine gewisse innerpolitische Beruhigung eten ist und daß sich die Staatsautorität und die Ordnung nanzwirtschaft gefestigt haben. Aber andererseits wird tellt, daß nach wie vor große Schwierigkeiten bestehen, e Ursache in dem Dawesplan haben, und noch glaubt man absehen zu können, wie sich die Entwicklung weitergewird. Diese Tatsache zwingt die deutschen Seehäfen, r allem Hamburg, als den größten unter ihnen, den Vertärker an sich heranzuziehen, um dem Wettbewerb der n großen kontinentalen Häfen standhalten zu können. Die sten Konkurrenten sind Antwerpen und Rotterdam, aber er Wettbewerb Triests erfordert mehr als früher ernste ung, da auch dieser Hafen sich immer mehr Mühe gibt, r, der sich der deutschen Häfen bedient, an sich zu Gewiß gibt die natürliche Lage zum Weltmeer und zum ebiet der Elbe Hamburg von vornherein die günstigsten hten und sichert ihm eine bestimmte ausschließliche Verone. Die hierdurch gewährleistete Anziehungskraft geber allein noch nicht. Es müssen vielmehr noch andere te hinzutreten. Zu ihnen gehört insbesondere die Hafenund die Hafenausrüstung, sowie die Organisation der hrtslinien. Mit Genugtuung kann festgestellt werden, amburg in diesen Beziehungen nichts unterläßt, um jedem werb der konkurrierenden Häfen die Spitze zu bieten. rgs Hafen bedarf aber außerdem guter Verbindungsmögten mit dem Hinterlande. Als solche kommen die Binnenhrt und die Eisenbahn in Betracht. Während nun in der ur die Darstellung des Hafens, der Seeschiffahrt und der schiffahrtsverhältnisse häufig eine eingehende Darstelrfährt, wird die Rolle, welche der Schienenweg für den en Hamburg spielt, nur selten und im allgemeinen außerich knapp behandelt. Wenn auch nicht zu verkennen ist, r Binnenschiffahrt wenigstens der Menge der beförderten nach unter normalen Wirtschaftsverhältnissen für Hamie größere Bedeutung zufiel, so war der Anteil der Eisenloch stets so groß, daß er eine eingehendere Beachtung it hätte, als ihm in der Regel zuteil geworden ist. Zur itung dieser Erkenntnis hoffen die nachstehenden Ausgen beizutragen, indem sie einen Überblick über die Entng des Hamburger Eisenbahngüterverkehrs für das abne Jahr 1925 geben.

auf eine ziffernmäßig belegte Darstellung eingegangen darf zur allgemeinen Kennzeichnung folgendes vorauskt werden.

Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland wurde die herrschende Geldknappheit und den allgemeinen wirtichen Stillstand und Rückgang gehemmt. Abweichend zeigt der Hamburger Verkehr gegenüber 1924 wenigm Empfange sowohl im Wagenladungs- wie im Stückgutr eine Zunahme. Dagegen ist auch er im Versande zugangen, was sich aber zur Hauptsache aus dem erheb-Rückgang der englischen Kohleneinfuhr nach Räumung hrgebiets erklärt. Der Herbst brachte keine außergehe Verkehrswelle. Insbesondere hielt sich der Karrkehr nach Menge und nach Länge des Beförderungsin mäßigen Grenzen.

Abwicklung des Verkehrs begegnete daher keinen Schwieen. Es standen reichliche Mengen an Güterwagen zur ung, so daß die Wagengestellung selbst im Oktober keine erung erlitt. Die Einstellung der Binnenschiffahrt inles frühzeitigen strengen Winters zu Anfang Dezember en Eisenbahnverkehr stark anschwellen. Insbesondere sich dies im Ausfuhrverkehr über Hamburg geltend. echtzeitig besondere Maßnahmen (Verkehrsumleitungen, ng der Leistungsfähigkeit der Verschiebe- und der Freiahnhöfe) getroffen wurden, konnte aber auch dieser Verne wesentliche Schwierigkeiten bewältigt werden. Auch Einfuhrrichtung war der Verkehr im Dezember besonders namentlich der Südfruchtverkehr. Der Tierverkehr war d sehr stark; im Fischverkehr zeigte sich nur zeitweilig lebung.

ks und Verkehrssperren waren nicht zu verzeichnen.

Güterbeförderung wurde weiter verbessert. Vor allem diese Verbesserungen dem Eilgutverkehr zugute. Sie erreicht durch wesentliche Beschleunigung der Eilgüterdurch Einrichtung von Ferneilgüterzügen, die nur auf n Stationen Aufenthalt haben, und durch Bildung geschlossener Stückgutwagen (Orts- und Umladewagen) auf möglichst weite Entfernungen, besonders nach dem Westen. Der Erfolg dieser Maßnahmen zeigt sich deutlich im Fischversand von Cuxhaven, Hamburg und Altona. Ein von der Reichsbahndirektion Altona herausgegebenes Merkblatt über die Eilfischbeförderung dient dazu, die Kenntnis von den guten Beförderungsgelegenheiten in ganz Deutschland zu verbreiten.

Als weiteres Werbemittel wurde eine Übersicht über die schnellste Beförderung von Frachtgutladungen von Ausland zu Ausland unentgeltlich vertrieben, das insbesondere die Zugverbindungen zwischen den Hamburger Häfen und dem Auslande durch Deutschland in bildlicher und tabellarischer Form enthält. Unterstützt wird diese Werbung durch das Güterkursbuch, das den Verkehrtreibenden eine nützliche Grundlage für die Berechnung der Beförderungsdauer für Eil- und Frachtgutwagenladungen im Auslands- und Inlandsverkehr an die Hand gibt.

Ganz besonderes Augenmerk wurde der Verbesserung der Beförderungsgelegenheiten für Stückgut zwischen den Hamburger Inlandsbahnhöfen und dem Freihafen zugewandt. Sehr günstig wirkte in dieser Hinsicht die Anordnung, daß Wagen nach allen Kaischuppen ohne Rücksicht auf eine Mindestbelastung zu bilden sind, sobald Gut vorhanden ist. Hierdurch wurde die Beförderung ganz erheblich beschleunigt, zugleich aber eine beträchtliche Steigerung dieses Verkehrs erreicht. Sie betrug z. B. bei der Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Han. 33,5 % gegen das Vorjahr. Es wurden 27 % des Ausfuhrgutes mit der Hafenbahn befördert.

Ebenso war das unausgesetzte Bemühen der Reichsbahn darauf gerichtet, die Wartezeiten bei der Auflieferung des Stückgutes bei der Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Han., bei welcher fast der gesamte Stückgutversand Hamburgs zentralisiert ist, abzukürzen. Werden doch, wenn es gelingt, das Warten der Fuhrwerke auf einen möglichst kurzen Zeitraum herabzudrücken, den Verkehrtreibenden und damit der allgemeinen Volkswirtschaft sehr beträchtliche Kosten erspart. Erfreulicherweise konnte erreicht werden, die Durchschnittswartezeit auf 36 Minuten zu bringen. In dieser Zeit ist die Vorprüfung der Frachtbriefe miteingerechnet. Eine Zurückweisung von Fuhrwerken wegen Lukenschlusses war so gut wie gar nicht nötig (täglich 1,5 von 417 Fuhrwerken und 379 Karren).

Ehe auf die Verteilung des Eisenbahnverkehrs nach Menge und Art des Gutes auf die verschiedenen Hamburger Güterabfertigungen im einzelnen eingegangen wird, sei folgendes vorausgeschickt.

Wie schon einleitend bemerkt, kommen als Beförderungsmittel für den Hamburger Verkehr die Seeschiffahrt, die Binnenschiffahrt und die Eisenbahn in Betracht. Der Anteil des einzelnen Beförderungsmittels an der Hamburger Ein- und Ausfuhr ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

Jahr	Einfuhr				Ausfuhr[1])			
	insgesamt	Seeverkehr	Binnenschiffahrt	Eisenbahn	insgesamt	Seeverkehr	Binnenschiffahrt	Eisenbahn
	in Millionen t							
1913	27,3	16,5	5,6	5,2	17,9	8,9	6,4	2,6
1924	19,4	12,9	3,2	3,3	13,4	6,5	3,1	3,8
1925	20	12,6	3,6	3,8	13,7	7,2	3,4	3,1

Dabei ist zu beachten, daß die Begriffe Einfuhr und Ausfuhr, wie sie die Tabelle gebraucht, so zu verstehen sind, daß sie auf Hamburg bezogen sind. Unter Einfuhr sind also die Mengen angegeben, die nach Hamburg befördert sind, unter Ausfuhr diejenigen, welche Hamburg verlassen haben. Die Einfuhr mit der Eisenbahn ist also der Eisenbahnempfang, die Ausfuhr der Eisenbahnversand. Ein Teil der Hamburger Einfuhr ist Bestandteil der deutschen Ausfuhr, die Hamburger Ausfuhr ist zum größten Teil deutsche Einfuhr.

[1]) Die Zahlen für den Seeverkehr sind der Statistik des Deutschen Reiches entnommen, die für die Binnenschiffahrt beruhen auf den Mitteilungen des handelsstatistischen Amtes und umfassen den Verkehr auf der Ober- und Niederelbe. Die Zahlen für den Eisenbahnverkehr haben die Aufschreibungen der Güterabfertigungen Hamburg Hgbf. Han. und Berl., Barmbeck, Sternschanze, Hamburg Hgbf. Süd und Kai rechts, sowie der Eilgutabfertigung Hamburg zur Grundlage.

Aus der Übersicht ergibt sich, daß der Eisenbahnverkehr 1925 in der Empfangsrichtung nur rund 76 % des Verkehrs von 1913, aber 115 % des Verkehrs von 1924 betragen hat, während er sich in der Versandrichtung auf 119 % des Verkehrs von 1913, dagegen auf nur 81 % des Verkehrs von 1924 belaufen hat. Seine Erklärung findet dieser Rückgang in dem Wegfall der englischen Kohleneinfuhr.

Die Tabelle zeigt weiter, zu welchem Prozentsatz die Eisenbahn und die Binnenschiffahrt an der Bewältigung des Hamburger Verkehrs beteiligt gewesen sind, und wie sich dieser Prozentsatz in den einzelnen Jahren verschoben hat. Vor dem Kriege bewegte sich die Einfuhr fast zu gleichen Teilen auf der Elbe und auf dem Schienenwege (1913 = 51,9 % Binnenschiffahrt, 48,1 % Eisenbahn), dagegen überwog in der Ausfuhr die Binnenschiffahrt mit 71,2 % bei weitem die Eisenbahn, auf die nur 28,8 % fielen. Die Nachkriegszeit hat eine Verschiebung zugunsten der Eisenbahn gebracht. Während in der Einfuhr ungefähr das alte Verhältnis bestehen geblieben ist, ist der Anteil der Eisenbahn an der Ausfuhr im Jahre 1925 auf 47,7 % gestiegen.

Ein Vergleich mit den Mengen des Jahres 1913 im einzelnen kann mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum nicht durchgeführt werden. Um indessen wenigstens eine Vorstellung von dem Verhältnis des Verkehrs von 1925 zu den Vorkriegsmengen zu geben, sei kurz bemerkt, daß die Zahl der Güterwagen betragen hat:

Auf Bahnhof	im Eingang 1913	im Eingang 1925	im Ausgang 1913	im Ausgang 1925
Hamburg Han . . .	650 022	516 006	648 863	516 090
Rothenburgsort . .	1 671 408	1 624 148	1 668 961	1 640 469
Hamburg Süd . . .	323 696	331 740	324 212	334 603
Hamburg Kai r. . .	255 280	177 029	256 853	175 115
Wilhelmsburg . . .	2 922 862	2 069 097	2 912 658	2 038 269

In diesen Zahlen sind die leer zugeführten und abgelaufenen Wagen mitenthalten.

Eine besondere Eigenart des Hamburger Eisenbahngüterverkehrs besteht darin, daß der Güterumschlag nicht nur von Landfuhrwerk zu Eisenbahn und umgekehrt und in dem Seehafen mit oder ohne Vermittlung vom Kaischuppen stattfindet, sondern auch vom Binnenschiff zu Eisenbahn und umgekehrt, und zwar auf von der Reichsbahn betriebenen Anlagen.

Dabei ist zwischen dem Kohlenumschlag und dem Umschlag anderer Güter zu unterscheiden:

Letzterer vollzieht sich in der Hauptsache an Anlagen am Ericus und Oberhafen, die zur Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Han. gehören. Die dort belegenen Kais waren bisher mit Kränen besetzt, die durch Wasserdruck betrieben wurden. Im vergangenen Jahre ist damit begonnen, diese veralteten Anlagen durch moderne elektrische Kräne zu ersetzen. Zunächst wurde im April 1925 an Stelle des sogenannten alten „Schwanenhalses", eines Krans von 12½ t Tragfähigkeit, ein elektrischer Turmdrehkran von 30 t in Betrieb genommen. Im August folgten am Ericus zwei neue Portalkräne von 5 t und im Dezember acht weitere am Oberhafen. Zum Teil ist auch wohl auf diese Modernisierung der Krananlagen zurückzuführen, daß sich der Wasserumschlag 1925 um 24 % gegen das Vorjahr gesteigert hat. Er betrug im Empfang und Versand zusammen 174 875 t gegen 141 361 t im Jahre 1924. Was die Güterarten anlangt, so stand im Versand an erster Stelle Holz mit 30 002 t (gegen 20 504 t im Vorjahr). Es folgten dann Eisen, Stahl, Harz, Zellulose, Asbest, Borax u. a. Im Empfang entfiel die größte Menge auf Zement (21 710 t gegen 6699 im Vorjahr), Eisen, Draht, Maschinen, Holz, Papier u. a.

Der Kohlenumschlagverkehr, d. h. der Umschlag vo[n] kohle von Bahn zu Schiff vollzieht sich am Oberhafe[n] Bahnhof 3) sowie an den Kohlenkippen am Kirchenpauer[kai] am Hofekanal. Dieser Verkehr hatte in der Vorkriegsz[eit] insbesondere während des Krieges, eine außerordentli[che Be]deutung. Betrugen doch die Umschlagmengen

1913: 1 715 747 t,
1916: 2 315 489 t.

Er war aber während des Ruhrkampfes 1923
auf 144 050 t zurückgegangen.

Im vergangenen Jahr hat er zum erstenmal wieder mit 5[…] einen beachtenswerten Umfang erreicht. Gegen 1924 bet[rug die] Steigerung des Kohlenumschlagverkehrs 79 %. Es dürf[te] im wesentlichen auf die Wiedereinführung des A. T. 6e (…küstentarifs) zurückzuführen sein. Die Steigerung trat e[rst im] Juli in Erscheinung, da bis dahin noch Lieferungsvertr[äge mit] englischen Firmen liefen.

Im September setzte auch der Umschlag von Kohle un[d …] für die Oberelbe und Berlin wieder ein. Er belief s[ich auf] 37 111 t. Ferner wurden am Kirchenpauerkai 10 klei[ne …] dampfer mit Ruhrkoks für das Ausland (besonders Ch[ile …] Schweden) mit 5778 t beladen. Gegenüber den entspre[chenden] Zahlen von 1913 mit 328 450 t und 173 076 t sind das zw[ar] ganz bescheidene Anfänge, die jedoch die Hoffnung a[uf] Zurückgewinnung des alten Verkehrs zulassen.

Dagegen sind nur noch in den ersten Monaten des […] 19 kleine Seedampfer mit englischer Kohle am Kirchenp[auerkai] entladen worden. Seit Mai wurden für diese Stelle Seed[ampfer] nicht mehr angeboten.

Wenn auch die bisher gemachten Angaben geeign[et] dürften, eine grundlegende Vorstellung von dem Ha[mburger] Eisenbahngüterverkehr zu vermitteln, so bedürfen sie zw[ar] einer gewissen Ergänzung nach der Art der beförderten [Güter.] Sie vorzunehmen ist indessen im Hinblick auf die zu[r Verfügung] stehenden Unterlagen schwierig. Insbesondere fehlen Ver[gleichs]zahlen aus dem Jahre 1924. Ohne daß die Zahlen Anspr[uch auf] völlige Genauigkeit und Vollständigkeit machen, sei da[her in] dieser Beziehung folgendes gesagt:

In der Versandrichtung wurden mit der Eisenbahn au[s Ham]burg befördert etwa 220 000 t Mineralöl, 180 000 t Futte[r…] 106 000 t Mehl, 76 000 t Getreide, 92 000 t Holz, 75 000 t […] und Felle, 55 000 t Reis, 41 450 t Erden und Kiese, 25 700 […] 21 000 t Kaffee, Kakao und Tee, 6199 t Tabak.

Dagegen kamen zur Ausfuhr mit der Eisenbahn in Ha[mburg] an 127 000 t Eisen, Eisenwaren und Maschinen, 76 000 t K[…] andere Düngesalze, 70 000 t Kochsalz, 50 000 t Chemi[kalien] 37 000 t Holz, 16 000 t Getreide, 12 000 t Papier, 5000 t Z[…] 1000 t Zucker.

Überblickt man die vorstehenden Ausführungen zusa[mmen]fassend, so ergibt sich für den Eisenbahngüterverkehr Ham[burgs] im Jahre 1925 kein ungünstiges Bild. Ein im[…] meinen stetiger, in einzelnen Beziehungen steigender V[erkehr] konnte ohne jede Störung und Schwierigkeit glatt be[wältigt] werden. Die Zeit der Behinderung der Elbschiffahrt b[ewies] außerdem den Beweis, daß die vorhandenen Anlagen un[d Ein]richtungen auch weit stärkerer Inanspruchnahme als der [durch]schnittlichen gewachsen sind. Gleichwohl wird man sich […] hüten müssen, sich durch diese Feststellungen zu einer u[nrich]tigen Beurteilung der Hamburger Wirtschaftsverhältnisse […] zu lassen. Denn es ist bei ihnen stets zu berücksichtige[n, daß] der Eisenbahngüterverkehr nur einen Ausschnitt aus de[m ge]samten Hamburger Verkehr darstellt, und daß seine La[ge bei] aller seiner Bedeutung, die diese Zeilen dargetan zu […] hoffen, nicht zu allgemeinen Schlüssen für den gesamten […]kehr berechtigt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Das Urteil des Korridorschiedsgerichts.** Am 22. Juli wurde von dem deutsch-polnischen Korridorschiedsgericht unter Vorsitz des dänischen Generalkonsuls Koch das Urteil in der Angelegenheit der Ursachen der Eisenbahnkatastrophe bei Stargard im Mai des vorigen Jahres gesprochen. Das Urteil ist dahin ergangen:

Die Klage der deutschen Reichsregierung wird abgewiesen. Die Kosten des Verfahrens werden beiden Parteien je zur Hälfte auferlegt.

Das Gericht hat sich in seinem Urteil auf den Standpunkt gestellt, daß die Ursache der Eisenbahnkatastrophe nicht auf den Zustand des Eisenbahnkörpers zurückzuführen und es der deutschen Reichsregierung nicht gelungen sei, den Beweis z[u er]bringen, daß bei Eintritt der Katastrophe die Eisenbahnst[recke] wie die Reichsregierung behauptet, sich in einem nicht norm[alen] Zustande befunden habe. In dem Urteil wird ferner ausge[sprochen,] daß Polen nicht gegen die ihm in dem Korridorabkommen [vom] 30. April 1921 auferlegten Verpflichtungen verstoßen habe.

Das mehrere Seiten lange Urteil läßt die Frage nac[h der] eigentlichen Ursache des Unglücks gewissermaßen offen[; es] legt in seinem Tenor nur ausdrücklich fest, daß der Zu[stand] der Eisenbahnstrecke nicht für das Unglück verantwortlic[h ge]macht werden kann. Wir behalten uns vor, auf die Angel[egen]heit zurückzukommen.

— **Deutsch-italienischer Güterverkehr.** Der deutsch-ita[lieni]sche Gütertarif, dessen Einführung für den 1. August 1926 [in] den letzten Verhandlungen des deutsch-italienischen Güter[tarif]verbandes geplant war, wird erst zum 16. August in [Kraft] treten, da die Drucklegung des umfangreichen Werke[s …]

Druckseiten in einer Auflage von 8000 Stück —, die von Druckereien in München, Mailand und Wiesbaden besorgt nicht vor dem 1. August 1926 vollendet sein kann. Da sowohl den Verfrachtern als auch den Abfertigungsstellen in ...hland und Italien Gelegenheit gegeben werden muß, sich ...m Inhalt des umfangreichen und völlig neuen Werkes vor ... Inkrafttreten etwas bekannt zu machen, so war eine ...schiebung des Termines der Gültigkeit des neuen Tarifes ...eresse des Handels und der Eisenbahnverwaltungen not...

...ufnahme deutscher Firmen in die Lieferantenliste der ...ichischen Bundesbahnen. Besondere Bedingungen für ...nahme deutscher oder ausländischer Firmen in die Lieferantenliste der Österreichischen Bundesbahnen bestehen nicht. ... deutschen Firmen, die an einer Lieferung ihrer Erzeugnisse ...n die Österreichischen Bundesbahnen interessiert sind, ... sich unmittelbar an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Wien I., Schwarzenbergplatz 2, mit der ...m Aufnahme in die Lieferantenliste wenden. Sie werden ...n, wenn Bedarf in ihren Erzeugnissen vorliegt, zur Offert... aufgefordert; öffentliche Lieferungsausschreibungen ... die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen ...or.

... bei den Österreichischen Bundesbahnen besteht aber ... wie bei den österreichischen Bundes-, Landes- und ...nalbehörden im allgemeinen das Bestreben, die von ihr ...gebenden Aufträge möglichst der heimischen Industrie zu ...n. Für ausländische Angebotsteller sind die Aussichten ... in allen Fällen, wo es sich um Einrichtungen, Maschinen ...aren handelt, die auch in Österreich erzeugt werden, nur ...ering. Sie können mit der Erlangung von Aufträgen in ...gel nur dann rechnen, wenn die von ihnen gestellten ... erheblich niedriger sind als die der österreichischen ... Bei nur kleinen Preisunterschieden wird den österreichischen Lieferfirmen nahegelegt, sich den günstigeren Aus...ngeboten ganz oder doch wenigstens annähernd anzu..., damit die betreffenden Aufträge der inländischen In... zugeführt werden können. Kleine Preisunterschiede ... also trotz der seit einigen Jahren bestehenden kommer... Führung der Österreichischen Bundesbahnen kein Hinder... für, daß der österreichischen Industrie der Vorzug ge...wird.

...ufbewahrungsgebühr für Gepäck. Diese Gebühr war bis...ht überall gleich hoch bemessen. Auf verschiedenen Bahn... wurden für größere Gegenstände, die nicht unter den Be... „Handgepäck" fallen, höhere Gebühren erhoben. Vom ...ust d. J. ab werden für größere Stücke allgemein die ...n Gebühren erhoben, nämlich 40 Pf. für die beiden ersten ...zusammen und weitere 40 Pf. für jeden folgenden Tag. ... größeren Stücken rechnen größere Körbe, Koffer, Hand... Kinderwagen, Fahrräder und dergleichen.

...ichtlinien für die Ausfertigung und Beglaubigung der im ...handel und Verkehrswesen erforderlichen Bescheinigun...rch die Industrie- und Handelskammer zu Berlin. Zur ...führung einer möglichst schnellen und reibungslosen Ab...ng der Interessenten hat das Verkehrsbüro der Industrie-...ndelskammer zu Berlin die bei der Beglaubigung von Ur...szeugnissen, Rechnungen und anderen im Außenhandel ...erkehrswesen benötigten Papiere zu beachtenden Richt... zusammengestellt. In dem allgemeinen Teil der Zusam...llung sind die bei der Beglaubigung dieser Papiere all... zu beachtenden Richtlinien behandelt, während in dem ...eren Teil die von den einzelnen Staaten erlassenen Vor...en über die Vorlage, Form und Beglaubigung von Ur...szeugnissen und Rechnungen aufgeführt sind. Es sind ... nur die Länder berücksichtigt worden, von denen bei der ...bigung von Papieren die Mitwirkung der Industrie- und ...skammer vorgeschrieben ist. Die Kammer empfiehlt den ...senten dringend, sich bei Beglaubigungen, Bescheinigun...w. an die in der Schrift niedergelegten Richtlinien zu ... Das Heft kann zum Selbstkostenpreis von 30 Pf. zu... Porto vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handels...r, Berlin C 2, Klosterstr. 41, gegen Voreinsendung des ...es oder gegen Nachnahme (Postscheckkonto Berlin 3101) ...n werden.

...ersonalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesell... sind ernannt zum Reichsbahnoberrat: Reichs...t Silbereisen, Mitglied der Reichsbahndirektion ...; zum Reichsbahnrat: Reichsbahnamtmann Karl ...tte, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesse...werk Leinhausen, die Reichsbahnbaumeister ...fer, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesse...werk München, Mühlbauer, Leiter einer Abteilung ... Eisenbahn-Ausbesserungswerk Kaiserslautern, Mayrwieser, beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Neuaubing, und Hans Weber, bei der Maschineninspektion Kaiserslautern, die Reichsbahnassessoren Dr. jur. Kröner, bei der Reichsbahndirektion Nürnberg und Enzensperger, bei der Reichsbahndirektion München, sowie die Eisenbahnoberinspektoren Unkel, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts Gummersbach, Karl Hahn, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts Wittenberge, Freytag, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts Cüstrin, und von Neetzow, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts Meiningen; zum Reichsbahnoberamtmann: die Eisenbahnoberinspektoren Heller und Neumann bei der Hauptverwaltung in Berlin; zum Reichsbahnamtmann: die Eisenbahnoberinspektoren Hitze in Halle (Saale), Feld in Karlsruhe, Saemann in München und Münzenberg in Gera, Oberlandmesser Neuber in Stettin und technischer Eisenbahnoberinspektor Münch in Dortmund.

Versetzt: Reichsbahnoberrat Kehm, Vorstand der Betriebsinspektion Crailsheim, als Vorstand zur Betriebsinspektion Heilbronn, die Reichsbahnräte Stark, Vorstand der Hauptmagazinverwaltung in Eßlingen, als Vorstand zur Betriebsinspektion Crailsheim, Jansen, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Recklinghausen, nach Köln-Nippes als Leiter einer Abteilung beim dortigen Eisenbahn-Ausbesserungswerk, und Rechenberg, bisher beim Neubauamt Flöha (Sa.), zum Bauamt Zwickau (Sa.), Reichsbahnamtmann Albert Müller, Leiter des Hauptbahnhofs Gera, nach Erfurt als Leiter des dortigen Güterbahnhofs, sowie die Eisenbahnoberinspektoren Unkel, bisher in Trier, als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Gummersbach, Karl Hahn, bisher in Münster (Westf.), als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Wittenberge, Freytag, bisher in Altona, als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Cüstrin, und von Neetzow, bisher in Frankfurt (Oder), als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt Meiningen.

Übertragen: dem Reichsbahnrat Lüttich, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Sebaldsbrück, die Stellung des Werkdirektors beim dortigen Eisenbahn-Ausbesserungswerk.

In den Ruhestand getreten: die Reichsbahnamtmänner Bruno Leuschner, Vorstand des bautechnischen Büros A der Reichsbahndirektion Oppeln und Fritz Dietrich, bisher beim Eisenbahn-Betriebsamt Bochum.

Österreich.

— Sektionschef Dr. Alfred Buschman. Am 21. Juli feierte der Sektionschef i. R. des vormaligen Eisenbahnministeriums, Dr. Alfred Buschman, seinen 80. Geburtstag. Im Jahre 1846 in Graz geboren, trat Buschman nach Absolvierung der Theresianischen Akademie im Jahre 1868 bei der n. ö. Finanz-Prokuratur in den Staatsdienst und vier Jahre später zur Kaiser-Franz-Joseph-Bahn über, bei der er bis zu ihrer Verstaatlichung als Generalsekretär unter dem Generaldirektor, Hofrat Ritter von Kogerer, eine hervorragende Wirksamkeit entfaltete. Mit der Verstaatlichung dieser Bahn kam Buschman zu der damals errichteten Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, von wo er im Jahre 1896 bei Schaffung des Eisenbahnministeriums als Präsidialvorstand des ersten Eisenbahnministers, Feldm.-Leutn. Ritter von Guttenberg, in dieses Ministerium berufen wurde. Hier fiel ihm vor allem die Aufgabe zu, die Durchführung der neuen Organisation einheitlich zu leiten und zu überwachen, eine Aufgabe, die angesichts der grundstürzenden Neuordnung der Organisationsverhältnisse mit ganz besonderen Schwierigkeiten verbunden war. Nach dem Abgange Guttenbergs übernahm Buschman das Departement für Organisations- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, das er bis zu seiner im Jahre 1905 erfolgten Ernennung zum Sektionschef und Vorstand der Sektion für administrative Angelegenheiten leitete. Zu Beginn des Jahres 1909 schied Buschman nach 40jähriger Dienstzeit, bei gleichzeitiger Ernennung zum Kommandeur des Leopoldordens, aus dem aktiven Dienste.

Buschman ist als Fachmann in Fragen der Eisenbahnorganisation und -verwaltung weit über sein Vaterland hinaus bekannt geworden. Auch die Regierung der Republik Österreich hat ihn in die Fachenquete berufen, die der letzten Neuordnung der Eisenbahnverwaltung voranging. Vor etwas mehr als Jahresfrist hat Buschman eine in Eisenbahnfachkreisen viel beachtete Schrift veröffentlicht, die die jüngste Neuordnung der österreichischen Bundesbahnverwaltung zum Gegenstande eingehender Erörterungen gemacht hat. Die Schrift ist, wie alle Arbeiten Buschmans, von tiefem sachlichen Ernst erfüllt und von ehrlicher und aufrichtiger Überzeugung getragen. Der Verfasser hielt sich als ehemaliger Beamter und als Staatsbürger seinem Vaterlande gegenüber für verpflichtet, seine in 40jähriger Dienstzeit in der Eisenbahnverwaltung geschöpften Erfahrungen und Einsichten und die darauf gegründeten Anschau-

ungen und Lehren offen und rückhaltlos — niemand zuliebe, niemand zuleide — darzulegen und zu zeigen, wie seiner Meinung nach die Bundesbahnverwaltung zu gestalten wäre, um ihren eigenen Bedürfnissen sowie den Bedürfnissen des Staates und des Volkes, dem sie zu dienen hat, möglichst gerecht zu werden.

Buschman genoß schon zur Zeit seiner Aktivität als gründlicher Kenner der Organisation und Verwaltung des Eisenbahnwesens hohes Ansehen. Von ihm stammt die Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung aus dem Jahre 1896, zu deren Durchführung er dann auch in das Ministerium berufen wurde. Freilich wurde die Organisation aus Gründen, die nicht in der Person Buschmans lagen, nicht so durchgeführt, wie es den Absichten, die dem neuen Organisationsstatut zugrunde lagen, entsprochen hätte. Insbesondere wurde eine wesentliche, für den Erfolg der ganzen Neuordnung geradezu entscheidende Maßnahme, die Umbildung der Bezirke der Staatsbahndirektionen nach dem Grundsatze der großen Verkehrsrouten nicht verwirklicht. In dieser Unterlassung erblickte Buschman eine der Hauptursachen des Nichtgelingens der Neuordnung vom Jahre 1896, eine Anschauung, die er noch während seiner Aktivität wiederholt mit allem Nachdruck — allerdings ohne Erfolg — vertreten hat und die er auch nach seinem Ausscheiden aus dem Dienste in seinem Buche „Die Dienstorganisation der österreichischen Staatsbahnen und ihre Reform, Wien 1912“ des näheren auseinandergesetzt hat.

Buschman arbeitet gegenwärtig an einem großangelegten geschichtlichen Werke über das österreichische Eisenbahnwesen, von dem ein beträchtlicher Teil schon druckreif fertiggestellt ist. Eine im Vorjahre eingetretene schwere Augenerkrankung, die fast die Vollendung seiner Schrift über die jetzige Organisation der Bundesbahnen verhindert hätte, hat in den Arbeiten an dem großen Werke begreiflicherweise einen Stillstand erzwungen. Buschman verbringt auch den heurigen Sommer am Achensee, den er in treuem Gedenken an seine dort dahingeschiedene Gattin, mit der ihn innigste Lebensgemeinschaft verbunden hatte, Jahr für Jahr aufsucht. Möchte ihm der Aufenthalt in den Tiroler Bergen auch die volle Befreiung von seinem Augenleiden und damit die Möglichkeit bringen, sein großes Geschichtswerk der Vollendung entgegenzuführen, das für alle, die sich mit Fragen des österreichischen Eisenbahnwesens zu beschäftigen haben werden, eine Fundgrube reichster Erkenntnis werden dürfte. Dr. E.

Übrige europäische Länder.

— **Kraftwagenlinien statt Eisenbahnen in Dänemark.** Einem vom dänischen Verkehrsministerium vor vier Jahren eingesetzten Ausschuß oblag die Prüfung, ob vom Bau verschiedener genehmigter Privatbahnen Abstand genommen und statt dessen Kraftwagenlinien eingerichtet werden sollten. Dieser Ausschuß hat jetzt sein Gutachten dahin abgegeben, daß vom Bau 40 geplanter Bahnen Abstand genommen werden soll. Die Anlagekosten würden nach den im Januar 1926 üblichen Preisen 95 Millionen Kronen betragen, von denen 49 Millionen Kronen vom dänischen Staat aufzubringen gewesen wären.

— **Aufhebung des Sichtvermerks im Verkehr mit Schweden.** Zwischen der deutschen und schwedischen Regierung ist dieser Tage ein Abkommen getroffen worden, wonach mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. an der Sichtvermerk zwischen Deutschland und Schweden und umgekehrt in Fortfall kommt. Es genügt fortan der bloße Reisepaß. Diese Maßnahme, für die wir seit langem eingetreten sind, dürfte zu einer erheblichen Belebung des Reiseverkehrs und namentlich auch der Linie Saßnitz-Trelleborg führen.

— **Erhöhungen der tschechoslowakischen Adria-Tarife.** Im tschechoslowakisch-adriatischen Güterverkehr sind mit Wirkung vom 25. Juli die Kurszuschläge mit Rücksicht auf den weiteren Rückgang des Lira-Kurses erhöht worden. Die Kurszuschläge, die bis zum 25. Juni im nördlichen Schnitt 15 %, im südlichen Schnitt 10 %, von da ab bis zum 25. Juli im nördlichen Schnitt 20 %, im südlichen Schnitt 15 % betragen haben, sind neuerdings auf 25 bzw. 20 % erhöht worden. Für eine Reihe von Gütern (Eisen und Stahl, Baumwolle, Zucker, Glas, Häute, Südfrüchte, Wein, Reis, Hohlglaswaren, Papier und Papierwaren, Möbel, Kaffee, Tabak, Fette, Öle, Garne usw.) bestehen außerdem seit 25. Juni Kurszuschläge von 5 %; auch diese sind ab 25. Juli auf 10 % erhöht. Für eine Reihe anderer Güter (Schnittholz, Holzwolle, Schiffbaueisen, Rohpetroleum, Südfrüchte, Wein, letztere ohne Bedingung der seewärtigen Einfuhr) wird ein Kurszuschlag von 5 % neu festgesetzt. Denselben Aufschlag erfahren auch die Frachten für bestimmte Güter bei Beförderung mit dem direkten Tarif, und zwar handelt es sich um Eilgut, Güter aller Art, Magnesit, Reis, Stärke, Zucker, Papierwaren, Hohlglaswaren, Fette und Öle, Eisenbahnfahrzeuge usw.

— **Wiederaufnahme des direkten Verkehrs Bukarest-C[...]witz.** Wie auf S. 650 in Nr. 24 gemeldet, hatten die außer[...]lichen Hochwasser vom 4. Juni u. a. auch die große [...] bogenbrücke über den Milkowfluß beschädigt und den V[...] auf der für den Verkehr Bukarests mit der Moldau, Bu[...] und Polen wichtigen Linie Buseu-Maraschescht unterbroch[...]

Inzwischen wurden über die beschädigte Brücke, abg[...] auf ihre Widerlager und den gesund gebliebenen Pfeiler[...] eiserne Kriegsbrücken von 35 und 70 m Spannweite erba[...] nach bemerkenswert kurzer Bauzeit am 11. Juli, also 37 [...] nach dem Unfall, dem Verkehr übergeben, worauf der [...] auf dem weiten Umwege über Galatz geleitete Verkehr [...] Bukowina- bzw. Moldau-Bukarest wieder über Marasch[...] Buseu geleitet werden konnte.

— **Tariferhöhung der rumänischen Staatsbahnen.** Die r[...]schen Zeitungen melden, ohne vorläufig Einzelheiten zu b[...] eine bevorstehende allgemeine Tariferhöhung der Staatsb[...]

— **Platzkarten in Frankreich.** Vor der französischen K[...] hat ein Abgeordneter den Minister der öffentlichen Arbeit[...] fragt, ob das Belegen von Plätzen in den Eisenbahnzüge[...] im Kriege berechtigt war, nicht nunmehr als ein Mißbrau[...] zusehen wäre. Er betrachtet diese Maßnahme von dem Ge[...]punkt aus, daß sie den Eisenbahngesellschaften praktis[...] Möglichkeit einer Tariferhöhung bietet; der Reisende, d[...] der Vorausbestellung keinen Gebrauch mache, müsse befü[...] daß er die Fahrt stehend zurücklegen müsse. Er forde[...] Minister, daß er die Eisenbahnen anhält, für jeden Rei[...] einen Sitzplatz bereitzustellen, zumal die bestehenden [...]schriften das Stehen in den Gängen verbieten; schon a[...]gemein menschlichen Rücksichten müsse allen Reisend[...] alle dieselben Rechte hätten, auch dieselbe Möglichkeit, a[...] Fahrt zu sitzen, geboten werden. — Der Minister erw[...] darauf, daß die Möglichkeit, sich einen Platz im vora[...]belegen, allgemein geschätzt werde. Die Gebühr sei sehr n[...] sie betrage in der 3. Klasse nur 2,10 Fr. Durch das [...]ausbelegen der Plätze von seiten der Reisenden werde au[...] Dienst auf den Bahnhöfen wesentlich erleichtert. Ein T[...] Plätze werde auch von dem Belegen im voraus ausgeno[...] und die Eisenbahngesellschaften behielten sich das Recht v[...] gewissen Zügen dieses Belegen ganz auszuschalten. Sie [...] auch bemüht, für jeden Reisenden, der eine Fahrkarte e[...]men habe, einen Sitzplatz bereitzustellen, und sie ließen [...] an Tagen starken Verkehrs die Züge doppelt und dreifac[...]kehren. — Während die Anfrage des Abgeordneten im [...] heftigen Vorwurfs gehalten war, klang aus der Antwo[...] Ministers ein warmes Eintreten für die Eisenbahngesellsc[...] heraus.

— **Erhöhung der Gütertarife bei den belgischen Staatsb[...]** Mit Wirkung vom 1. August 1926 werden die Gütertarif[...] folgt erhöht: Generaltarife 1 bis 6 und Nebengebühren: [...] Ausnahme- und Spezialtarife: 20 %. Die prozentual höhe[...]lastung der Spezial- und Ausnahmetarife ab 1. August e[...] sich aus der Tatsache, daß diese Tarife von der letzte[...]höhung am 1. Juni 1926 ausgenommen waren.

Fremde Erdteile.

— **Verpflegung von Reisenden in Indien.** Die Bengal-N[...] Eisenbahn gilt unter den indischen Eisenbahnen für die[...] welche den besten Speisewagenbetrieb unterhält. Die S[...]wagenbediensteten werden für jede Fahrt mit frisch gewas[...] Kleidung und ebensolchen weißen Handschuhen ausges[...] Die Versorgung der Speisewagen während ihrer ganzen [...] mit den nötigen Nahrungsmitteln hat erhebliche Schwierigk[...] weil alle Vorräte von Calcutta mitgenommen werden müss[...] keine Möglichkeit besteht, sie unterwegs zu ergänzen. [...] kommt noch, daß sogar das Eis zum Kühlhalten der Nahr[...]mittel für die ganze Reise Calcutta-Nagpur und zurück vo[...] cutta aus mitgeliefert werden muß, und sogar der [...] der auf der Rückfahrt verzehrt werden soll, muß schon i[...] cutta geliefert werden. Viele Reisende belegen ihre Plät[...] voraus; das gibt aber keinen Überblick über den Umfang [...] erwartenden Verkehrs im Speisewagen, weil auch Reise[...] erheblicher Zahl erst im letzten Augenblick kommen, so d[...] Leitung des Speisewagendienstes sich kein Bild machen [...] welche Mengen von Lebensmitteln unterwegs verbraucht w[...] Geht der Vorrat an frischen Nahrungsmitteln aus, so ist [...] nur durch Konserven möglich. — Die Verpflegung der [...]borenen auf den Bahnhöfen war früher indischen Unterne[...] auf Grund einer jährlich erneuerten Genehmigung übert[...] Schwierigkeiten, die sich dabei herausstellten, haben Anla[...] geben, auch diesen Zweig der Verpflegung der Reisenden i[...] eigenen Betrieb der Eisenbahn zu übernehmen. Der Anfang [...] auf den größeren Bahnhöfen gemacht. Nach einem einheit[...]

sollen die Bahnhöfe mit Verkaufsbuden zur Deckung des
rfs der mohammedanischen und Hindu-Bevölkerung mit
ısmitteln, Tee, Süßigkeiten u. dgl. ausgestattet werden. Diese
lkerung hat bekanntlich in bezug auf ihre Verpflegung ihre
ıheiten, von denen sie nicht abgeht und auf die daher
sicht genommen werden muß.

Eisenbahnen auf den Philippinen. Die Philippinen bedecken
eine Fläche, die ungefähr ebenso groß wie die der briti-
Inseln ist, ihre Eisenbahnen sind aber nur etwa 1300 km
und davon entfällt auch noch der bei weitem größte Teil,
ch 1060 km, auf die eine Insel Luçon. Die Hauptstrecke
von Manila als Mittelpunkt nach Süden und Norden. Sie
ngleisig in Kapspur angelegt, nur 15 km in der Umgebung
Manila sind zweigleisig. Auf den Inseln Cebu und Parray
ı sich noch 212 km Eisenbahnen. Im Jahre 1924 sind aus
nd eine Anzahl Wagen bezogen worden, um die Aus-
ng der philippinischen Eisenbahnen zu vervollständigen.

Schienengleiche Übergänge in den Vereinigten Staaten.
zungen zwischen Straße und Eisenbahn in gleicher Höhe
n den Vereinigten Staaten bei der Art, wie sie geschützt
man kann wohl sagen, im allgemeinen nicht geschützt wer-
eine große Gefahrquelle. Der Staat Georgia will die Ge-
, die solche Kreuzungen mit sich bringen, auf dem Wege
esetzgebung bekämpfen. Durch ein vor kurzem erlassenes
z werden die Schienenübergänge in zwei Klassen, gefähr-
und ungefährliche, eingeteilt. An den gefährlichen müssen
isenbahnen Warnungszeichen aufstellen, und die Straßen-
uge sollen, ehe sie die Eisenbahn kreuzen, zum Halten ge-
t werden. Die ungefährlichen Übergänge sollen von
enfahrzeugen mit keiner größeren Geschwindigkeit als
ı in der Stunde befahren werden. Die Central of Georgia-
bahn, deren Strecken 1350 gefährliche Übergänge enthalten,
itet mit Genugtuung, daß ihr die Aufstellung der vom Ge-
vorgeschriebenen Warnungszeichen 20 000 Dollar Kosten
acht hat, daß sie also die ihr auferlegten Verpflichtungen
t. Dagegen richten sich die Wagenführer auf der Straße
nach den Bestimmungen des Gesetzes. Die Eisenbahngesell-
hat Zählungen veranstaltet und dabei festgestellt, daß an
Stelle von 203 Kraftwagen nur 31, an einer anderen Stelle
17 Wagen nur 120 anhielten. Bei sieben Kreuzungen zu-
en war der Durchschnitt der Wagen, die vorschriftsmäßig
ten, nur 39 % der Gesamtzahl.

Wasserverkehr.

**Neues Abkommen zwischen der Hamburg-Amerika Linie
Harriman.** Schon seit dem März d. J. verlautete gerücht-
, daß die Hapag die drei Dampfer „Resolute", „Reliance"
Cleveland" von Harriman gekauft habe. (Vgl. auch Nr. 12
Zeitung.) Diese Gerüchte finden nunmehr ihre Bestätigung
em die Hamburg-Amerika Linie erklärt hat, daß Ver-
ıngen, die Ende Februar d. J. in London stattfanden, vor-
lich der Zustimmung der Generalversammlungen beider
zu dem berichteten Kauf geführt haben. Weiter wurde
t, daß der Vertrag, welcher vor sechs Jahren zwischen
und Harriman auf 20 Jahre geschlossen ist und eine Be-
ıng jedes Vertragschließenden zu je 50 % vorsah, abge-
worden ist. Als geeignetste Lösung sei der Übergang
chiffe gegen eine finanzielle Interessennahme Harrimans
enen. Hierbei sei der rein deutsche Charakter der Hamburg-
ka Linie völlig uneingeschränkt erhalten, es seien aber
lie Vorteile der internationalen Zusammenarbeit weiterhin
ert. Es sei vereinbart, daß das Stimmrecht der Aktien, die
rrimans Besitz übergehen, bei der Verwaltung der Hapag
, und daß die amerikanischen Geschäftsfreunde ein-
ßlich des Herrn W. A. Harriman in dem Verwaltungsrat
nited American Lines, die weiterhin als Generalagenten
apag in den Vereinigten Staaten fungierten, ihre Sitze bei-
ten.

Hapag hat ferner auf den 2. August d. J. eine außer-
tliche Generalversammlung einberufen. In ihr soll den
ıären vorgeschlagen werden, außer 10 Millionen RM
n, zu deren Ausgabe die Generalversammlung vom 28. März
bereits ihre Zustimmung gegeben hat, weitere 11 Millionen
smark Aktien auszugeben. Die ersten 10 Millionen Mark
n sollen zur Finanzierung des vorstehend mitgeteilten Ab-
ens mit Harriman verwandt werden, während von den
en 11 Millionen Mark 10,8 Millionen Mark den alten Ak-
en im Verhältnis von 5 : 1 zum Kurse von 108 % ange-
werden.

h Durchführung dieser Transaktion hat die Hapag ein
nkapital von 75 000 000 RM.

ch den Übergang der drei Dampfer wird der deutsche An-
n Hamburger Schiffsverkehr erheblich verstärkt. Scheidet
lie Harriman-Linie mit dem Verkauf der drei Schiffe aus
dem Passagierdienst nach New York aus, während die Hapag
dann allein in der Nordamerikafahrt nach Fertigstellung der
z. Z. noch im Bau befindlichen „New York" neun große und
vollwertige Schiffe mit zusammen rund 160 000 Bruttotonnen
beschäftigen wird.

Allerdings werden Berührungspunkte in diesem Dienst mit
Harriman für die nächste Zeit insofern noch weiterbestehen, als
die Pachtverträge über die New Yorker Piers 84 und 86, die
sich in den Händen von Harriman befinden, auf 10 Jahre ver-
längert sind.

— Vollendung des Mittellandkanals. Die am 26. Juli abgehal-
tene Besprechung zwischen dem Reich und den am Mittelland-
kanal beteiligten Ländern hat zu dem Ergebnis geführt, daß
Reich und Länder über folgenden, im Rahmen des Arbeits-
beschaffungsprogramms auszuführenden Bauplan einig sind:
Vollendung des Hauptkanals (Peine bis Burg) einschließlich
folgender Teile des Südflügels: Kanal von Leipzig bis Greypau,
Saalekanalisierung von Greypau bis Halle und Zweigkanal
Bernburg-Leopoldshall-Staßfurt. Verbunden mit diesen Anlagen
ist ein Zweigkanal nach Braunschweig sowie ein Elbabstieg
nach Rothensee und Niegripp. Dies Bauprogramm soll in An-
griff genommen werden, sobald die den Ländern zugegangenen
Verträge über die Vollendung des Mittellandkanals unterschrift-
lich vollzogen und dem Reich wieder zugegangen sein werden.
An dem Zustandekommen der Verträge in kürzester Frist dürfte
nicht mehr zu zweifeln sein.

— Der Hafen von Bordeaux im Jahre 1925. Der Hafen von
Bordeaux gehört zu den „ports autonomes", also zu den Häfen
mit eigener Verwaltung und selbständiger Wirtschaft. Im Jahre
1925 sind in ihm 5490 Schiffe mit einem Tonnengehalt von
7 567 459 t ein- und ausgelaufen, 180 Schiffe mit 248 056 t mehr
als im Vorjahre und 333 Schiffe mit 793 028 t mehr, als dem
Durchschnitt der letzten fünf Jahre entspricht. An erster Stelle
unter der Schiffahrt in Bordeaux stand natürlich die franzö-
sische. Einen sehr wichtigen Teil, 55 %, nehmen die zwischen
Bordeaux und anderen europäischen Häfen verkehrenden Schiffe
ein, 33 % der Schiffe fahren nach überseeischen Ländern oder
kommen von dort, und die verbleibenden 12 % entfallen auf die
französische Küstenschiffahrt und auf die Hochseefischerei. Hat
die Zahl der Schiffe und ihr Tonnengehalt zugenommen, so ist
doch die Menge der umgeschlagenen Güter etwas zurückgegangen.
Das gilt namentlich von der Kohle, ein Vorgang, der auch in
anderen Häfen zu beobachten gewesen ist. Trotzdem bleibt Bor-
deaux an zweiter Stelle unter den französischen Häfen, was die
Einfuhr von Kohle anbelangt; die erste Stelle nimmt Rouen ein.
Zu diesem Rückgang beigetragen hat auch die steigende Ver-
wendung elektrischer Kraft. Von den in Bordeaux eingeführten
Kohlen, 1 719 609 t, entfielen 80 % auf England, 20 % auf Deutsch-
land. Stark zugenommen hat die Einfuhr an Erdöl und seinen
Erzeugnissen (156 070 t), was auch seinen Einfluß auf die Ein-
fuhr von Kohle nicht verfehlt haben wird. Es werden in Bor-
deaux große Anlagen zur Stapelung dieses Brennstoffes geplant;
günstig gelegenes Gelände ist vorhanden. Bemerkenswert ist
die Zunahme der Getreideeinfuhr (313 461 t) in Bordeaux, na-
mentlich deshalb, weil diese für ganz Frankreich zurückgegangen
ist. Bordeaux ist für dieses Gut der Eingangshafen für die
Schweiz, und die Hafenverwaltung ist eifrig bemüht, diesen Ver-
kehr zu fördern. An sonstigen Einfuhrgütern seien noch ge-
nannt überseeische Hölzer (13 921 t), Erdnüsse (100 000 t),
Düngemittel (100 363 t), Zucker (33 285 t).

Die Ausfuhr umfaßte 1 463 283 t, 63 709 t mehr als im Vorjahre
und 144 663 t mehr als der Durchschnitt der letzten fünf Jahre.
Den Hauptanteil daran bilden immer Grubenhölzer, die mit
745 046 t 27 570 t mehr als im Vorjahre ausmachten, obgleich bei
den Verhältnissen, die im englischen Kohlenbergbau herrschten,
in England weniger Grubenholz verbraucht wurde. An Wein
wurden nur 54 149 t ausgeführt. 35 % weniger als im Jahre 1924,
das allerdings gegen 1923 eine Verdoppelung gebracht hatte, also
ein ungewöhnliches Jahr gewesen sein muß.

22 090 Reisende trafen zu Schiff in Bordeaux ein und 32 773
fuhren ab; zusammen sind das 6719 mehr als 1924.

Um den Hafen von Bordeaux den steigenden Anforderungen
des Verkehrs, der ihn aufsucht, anzupassen, sind eine Anzahl
Bauten im Gange und andere werden geplant. Darunter ist ein
Damm unter Wasser von 9 km Länge, der das Fahrwasser zwi-
schen Panillac und dem Meere so vertiefen soll, daß Schiffe von
8,5 m Tiefgang bei jedem Wasserstand ein- und ausfahren
können. Auch vier große Lagerschuppen werden gebaut, von
denen die zwei ersten noch dieses Jahr, die beiden anderen 1927
fertig werden sollen. Alle Kräne werden für elektrischen An-
trieb ausgerüstet. In Deutschland ist für Bordeaux ein Schwimm-
dock von 25 000 t mit 220 m Länge und 34 m Nutzbreite bestellt
worden, in dem die größten vorkommenden Schiffe gedockt wer-
den können.

Kraftwagenverkehr.

— **Internationaler Automobilmarkt.** Die folgende der B.B.Ztg. entnommene Tafel zeigt eine vergleichende Zusammenstellung der Gesamtproduktion (an Personen-, Last- und Autobuswagen) und der gesamten Automobilausfuhr der sechs Hauptproduzenten.

Gesamtproduktion und Gesamtexporte

	1925			1924		
	Produziert	Exportiert	% der Exporte v. d. Produktion	Produziert	Exportiert	% der Exporte v. d. Produktion
U. S. A. . . .	4 154 269	302 924	7,5	3 505 624	178 732	5,1
Kanada . . .	161 389	74 151	45,0	135 246	56 655	42,0
Frankreich .	177 000	61 471	34,7	145 000	48 127	32,5
Italien . . .	39 573	29 041	73,4	35 000	18 933	54,0
England . .	176 197	29 053	16,5	133 811	15 642	11,7
Deutschland .	55 000	1 787	3,2	18 000	2 310	12,8

Die Übersicht läßt erkennen, in welchem Umfange die deutsche Produktion sich beim letzten Jahresabschluß gegen das Vorjahr verstärken konnte, sie zeigt aber auch den Umfang, in welchem unsere Automobilfabriken auf den deutschen Binnenmarkt angewiesen sind. Um es vorneweg zu nehmen: unser Land kaufte 1925 8358 ausländische Kraftwagen, so daß — wiederum eine Ausnahme in den sechs großen Erzeugerstaaten — unsere Handelsbilanz im Automobilaußenhandel stark passiv sein dürfte. Bemerkenswert ist der im Verhältnis zum Wagenbau hohe Export Italiens, der naturgemäß die Handelsbilanz sehr günstig beeinflußt. Auf ein erfolgreiches Jahr darf weiterhin Frankreich zurücksehen. Daß in diesen beiden romanischen Erzeugerstaaten die niedere Valuta eine entscheidende Rolle spielte, bedarf kaum der Erwägung.

Internationaler Verkehr.

— **Ernennung.** In seiner Sitzung vom 10. Juli 1926 hat der schweizerische Bundesrat an Stelle des am 16. April 1926 verstorbenen Herrn Ernest Bougault zum Vizedirektor des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport ernannt: Herrn Dr. jur. Charles Colomb, bisher französischer Sekretär des Zentralamtes. Der Amtsantritt ist am 1. Juli 1926 erfolgt.

Rechtspflege.

— **Das Schaufelschlagsrecht.** Von diesem handelt eine sehr gründliche und lehrreiche Entscheidung des Thüringischen Oberverwaltungsgerichts neueren Datums[1]). Nach den meisten in Thüringen noch geltenden Wassergesetzen der früheren Einzelstaaten müssen die Anlieger von Kanälen, Mühlgräben und sonstigen künstlichen Wasserleitungen denen, die die Wasserleitung oder Anlage zu unterhalten oder aufzuräumen haben, das notwendige Betreten ihrer Grundstücke gestatten und auch den Schaufelschlag aufnehmen, d. h. die einstweilige Ablagerung des aus dem Wasserlauf gewonnenen Schlammes, Pflanzenwuchses usw. auf dem Ufer gestatten. Wo die Eisenbahnen Anlieger solcher Wasserläufe sind oder durch deren Verlegung beim Bahnbau irgendwie an der Unterhaltung von Wasserläufen beteiligt sind, hat auch das Schaufelschlagsrecht für sie Bedeutung, die manchmal recht unliebsam empfunden werden kann, sei es, daß die Eisenbahn durch Anlieger in der Ausübung des genannten Rechts beengt oder gehindert wird, sei es, daß ihr vom Unterhaltspflichtigen vorgeworfen wird, sie beeinträchtige jenen in der Ausübung dieses Rechtes. Für dergleichen Fälle bietet die erwähnte Entscheidung, deren Abdruck hier wegen ihrer Länge nicht möglich ist, sowie die Anmerkung dazu manchen brauchbaren Fingerzeig. Dr. C.

— **Aufwertung von Restkaufgeld, wenn eine Enteignung des Grundstücks in Aussicht stand.** Der Brennereibesitzer M. in Herne i. W. verkaufte im Januar 1914 dem Preußischen Eisenbahnfiskus mehrere Parzellen, die zum Bahnbau erforderlich waren. Nach einer im Jahre 1924 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aufgestellten Berechnung, die von M. nicht bemängelt worden ist, ergab sich noch ein Restkaufgeld von 14 756 ℳ nebst Zinsen. Darauf zahlte die Reichsbah M. am 23. Oktober 1924 den Aufwertungsbetrag von 845 Im gegenwärtigen Rechtsstreit verlangt der Kläger volle wertung des Betrages nebst 18 % Zinsen. — Das Landg Münster verurteilte die beklagte Deutsche Reichsbahn zu lung von 14 756 RM nebst 4 % Zinsen seit dem 16. Mai 19 züglich der bereits gezahlten 8452 RM. Ebenso entschie Oberlandesgericht Hamm. Das Reichsgericht hat jetzt die das Urteil des Oberlandesgerichts eingelegte Revision de klagten als unbegründet zurückgewiesen. In den reichsg lichen Entscheidungsgründen hierzu heißt es in grundsätz Beziehung: Das Oberlandesgericht nimmt an, daß die Reichsgericht vertretenen Grundsätze über die Höhe der eignungsentschädigung im Falle der Geldentwertung auch dann zur Anwendung kommen müssen, wenn nicht Feststellungsbeschluß (§ 39 Preuß. Enteign.-Ges.) eine En digung, sondern durch Vertrag ein Kaufpreis für das der eignung unterliegende Grundstück festgesetzt ist. Im Geg zur Revision hält das Reichsgericht diese gleichartige Be lung des Verkaufs von Grundstücken, die zur Enteignu stimmt sind, mit der Enteignung von Grundstücken fü Aufwertungsfrage für zulässig und geboten. Nach der R sprechung des Reichsgerichts unterliegt die im Enteignun fahren festgesetzte Entschädigung nicht der Aufwertung § 242 BGB., weil es sich dabei um Wertersatz handelt. Wert der Entschädigung zur Zeit der Zustellung des stellungsbeschlusses soll dem Berechtigten ungeschmäler kommen; der Berechtigte muß so gestellt werden, als we die Sache nicht verloren hätte. Auch der Kläger hatte mehr die Wahl, ob er die Grundstücke behalten wollte nicht. Einen freiwilligen Verkauf stellt also sein Vertrag 24. Januar 1914 nicht dar, der Kläger stand vielmehr unte Zwange der drohenden Enteignung. Die Vereinbarung des kaufs erscheint somit nur als Ersatz für die nur durch Einigung zu vermeidende Enteignung. Deshalb ist die wertung keinen andern Grundsätzen unterworfen als eine gesetzte Entschädigung. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen" Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76). (VI 143/26. — 29. Juni 192

[1]) Urteil vom 10. Dezember 1924, A 11/24. Juristische Wochenschrift 55. Jahrg. 1926 Heft 8 S. 1071.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 814.)

— **Bericht über die Verkehrswissenschaftliche Lehrm gesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn** für den abschnitt von der Gründung bis zum 31. Dezember 192 stattet von Dr.-Ing. B. Schwarze, Geh. Baurat, Berlin 1926. Manuskript gedruckt.

Es muß als ein dankenswertes Beginnen bezeichnet w daß die Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesells m. b. H., obgleich sie gesetzlich hierzu nicht verpflichte über den ersten Abschnitt ihrer Tätigkeit Bericht erstatte da vielfach Unkenntnis und Unklarheiten über die Ziele Zwecke dieses Unternehmens bestehen. Der vorliegende, Leiter der Gesellschaft, Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze, und übersichtlich aufgestellte Bericht, der die Zeit vor Gründung der Gesellschaft (3. Juli 1924) bis Ende 1925 u zerfällt in drei Teile: Die Gründung der Gesellschaft, Chr Finanzbericht, und endet mit einem Ausblick. Dem interess Bericht entnehmen wir kurz folgendes: In der Nachkrie trat für die Reichsbahn neben den Aufgaben der Verwa und Technik die Erziehungs- und Unterrichtsaufgabe als Au ersten Ranges immer stärker hervor. Hierbei stellte sic Bedürfnis heraus, eine Stelle zu schaffen, die sowohl die ausgabe von Lehrbüchern usw. sachverständig besorge insbesondere auch einen geistigen Mittelpunkt für ihre stehung und Gestaltung bilden konnte. Aus verschie Gründen erschien aber der Platz eines solchen Unterneh innerhalb einer Behördenorganisation nicht zweckmäßig. entschloß sich daher — nach den Vorgängen der Industrie (nisch-Wissenschaftliche Lehrmittelzentrale) —, eine Lehrmittelgesellschaft als Tochtergesellschaft der Deuts Reichsbahn ins Leben zu rufen. Gegenstand des Unterneh ist nach der Eintragung im Handelsregister: 1. Die Herau von Lehrbüchern, Schriftsachen, Modellen, Lehrfilmen psychotechnischen Hilfsmitteln für den Dienstunterricht 2. die Aus- und Fortbildung und die psychotechnische Prü des Personals von Ministerien, sonstigen Behörden oder ge nützigen Anstalten und Vereinigungen usw., 3. die Vermit der Herausgabe, der Herstellung und des Verkaufs so Gegenstände.

Nach dem zwischen der Gesellschaft und der Deuts Reichsbahn, Hauptverwaltung, geschlossenen Vertrage 21. Juni/11. Juli 1924 verpflichtet sich die Gesellschaft, Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel die für die bildung, Fortbildung oder psychotechnische Prüfung der Re bahnbediensteten erforderlichen Lehrbücher, Schriftsachen,

Lehrfilme usw. auf Ersuchen der Deutschen Reichsbahn
ıszugeben oder die Herausgabe und den Verkauf zu ver-
ln.
erhalb der kurzen Zeit ihres Bestehens hat die Verkehrs-
nschaftliche Lehrmittelgesellschaft eine große Anzahl
er eisenbahnwissenschaftlicher Werke namhafter Verfasser
sgegeben, die schnell in der Beamtenschaft Absatz gefun-
aben. Eine weitere Reihe von Werken ist in Vorbereitung
m Druck.
Lehrmittelgesellschaft darf mit Befriedigung auf die in
r Zeit und oft unter erheblichen Schwierigkeiten geleistete
ragende Arbeit zurücksehen. Bei ihrer Rührigkeit werden
re Erfolge nicht ausbleiben. W.

Handbuch der Verfassung und Verwaltung in Preußen und Deutschen Reiche, von Graf Hue de Grais †, Wirkl. Geh.
egierungsrat, Regierungspräsident a. D. 23. völlig um-
eitete Auflage, herausgegeben von Graf Hue de Grais, Re-
ngsdirektor Frankfurt a. d. O. und Dr. Hans Peters, Pri-
zent an der Universität Breslau unter Mitwirkung von Dr.
er Hoche, Oberregierungsrat im Reichsministerium des
n in Berlin. Verlag von Julius Springer, 1926.
arf das Werk noch einer Empfehlung? Jeder Student, jeder
altungsbeamte, jeder Jurist, jeder der im öffentlichen
wirkt, kennt den „Hue de Grais", benutzt ihn zum
ım oder um sich im Labyrinth der Gesetze und Verord-
n zurecht zu finden. Die letzte Auflage (seit 1891 die 22.)
Jahre 1914 erschienen. In der bis dahin regelmäßigen
neuer Auflagen trat durch den Krieg eine Unterbrechung
Nach Kriegsende rief die Neugestaltung der staatlichen
ltnisse, wie im Vorwort zur vorliegenden 23. Auflage aus-
rt wird, das Bedürfnis einer grundlegenden Neubearbeitung
Verkes alsbald hervor. Zunächst jedoch ließ sich ein ge-
er Zeitpunkt für das Erscheinen einer Neuauflage nicht
en. Ein gewisser Abschluß der sich überstürzenden und
fortwährenden Wechsel unterliegenden Gesetzgebung
abgewartet werden. Indessen bereitete der Begründer
ngjährige Verfasser des Werkes eine neue Auflage vor
ührte die Arbeit fort, soweit es der Stand der Gesetz-
g erlaubte. Seinem verdienstvollen Wirken setzte im
1922 mitten in unermüdlicher Arbeit der Tod ein Ziel. Die
Herausgeber haben sich bei der Fortführung zur Auf-
gestellt, das Werk in seiner Art zu erhalten und es ferner
wecken dienstbar zu machen, die es nach dem Willen des
nders zu erfüllen hatte. Zu diesem Zwecke wurde eine
von hervorragenden Mitarbeitern herangezogen, deren
in den einzelnen Abschnitten im Inhaltsverzeichnis auf-
rt sind. Die gänzlich veränderte Rechtslage seit Erschei-
er letzten Auflage machte eine vollständige Umarbeitung
Verkes erforderlich. Teile, die an Bedeutung verloren
, wie z. B. die Ausführungen über die Wehrmacht, waren
r zu fassen, andererseits war Neues darzustellen, z. B. das
hrswesen (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Kraftfahr-
, Luftverkehr usw.), der Vertrag von Versailles usw. Das
z- und Verordnungsmaterial ist grundsätzlich bis zum
ruar 1926 berücksichtigt worden. Doch sind darüber hin-
e nach dem Stande des Druckes der einzelnen Teile, Ge-
Verordnungen, Erlasse usw. noch bis in den Mai 1926 be-
chtigt.
Herausgebern gebührt Dank für die Fortsetzung des vor-
ben Werkes. Ihr Wunsch, daß das früher allgemein be-
Buch wieder ein brauchbares Nachschlagewerk für
-, Reichs- und Kommunalbeamte sowie für alle berufs-
oder ehrenamtlich mit der öffentlichen Verwaltung in
rung kommenden Personen werden möge und daß es da-
der studierenden Jugend und den Beamten-Anwärtern
terarisches Hilfsmittel sei, wird zweifellos in Erfüllung
W.

Lokomotivversuche in Rußland. Von Professor G. Lo-
ossoff. Übersetzt aus dem Russischen von Dr.-Ing.
ongovius. Mit 647 Abbildungen und 3 Tafeln. VDI-
g, Berlin 1926. 42 M.
Werk von nicht gewöhnlichem Inhalt aus dem Gebiet der
flokomotive ist es, in dem Professor Lomonossoff die in
nd während des letzten Vierteljahrhunderts ausgeführten
che mit Lokomotiven behandelt. Schon in einzelnen Zeit-
tenaufsätzen hat derselbe Verfasser auf die sogenannten
icher der Lokomotiven hingewiesen, in denen in Rußland
einzelnen Gattungen gleichsam ihr wissenschaftliches
ulement" mitgegeben wird. Diese wissenschaftliche Ana-
ung der Lokomotiven ist es nun, die den Inhalt des Wer-
ldet, und zwar in einer Erschöpfung, wie sie größer kaum
ıt werden kann und wie sie über das für das Paßbuch
erliche Maß weit hinausgeht.
h einer Einleitung aus der Feder des Direktors der
chen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr.-Ing. Hammer, und dem
ort behandelt der erste Abschnitt die Ausführung der
Messungen selbst. Dem Kenner von Lokomotivversuchen be-
gegnen hier viele bekannte Meßeinrichtungen, und die Anwei-
sungen sind von nicht zu überbietender Gründlichkeit. Manche
Empfehlung klingt selbstverständlich, so, daß man vor allem
auf die zuverlässige Anzeige sämtlicher Meßeinrichtungen be-
dacht sein muß, und doch ist eine solche Regel oft erst das
Ergebnis manch mißlicher Erfahrung, wenn nämlich die ein-
zelnen Versuchspunkte in starker Streuung anfallen, wo man
eine geringe Streuung um eine stetig verlaufende Mittelkurve
erwarten muß. Freilich entsprechen die russischen Meßwagen,
auch der neueste, selbst nicht durchweg dieser Forderung; sie
können darin einen Vergleich mit den Lokomotiv-Meßwagen
der Deutschen Reichsbahn nicht aushalten. Fast beneidenswert
sind die großen Mittel, auch persönlicher Art, die in Rußland
für diese Versuche zur Verfügung standen, während die amt-
liche Bedeutung der Versuche durch besondere Vorschriften
bezeugt ist.

Im zweiten Hauptteil werden die Lokomotivgattungen be-
handelt, die den Versuchen unterworfen wurden. Ihre Zahl
und Mannigfaltigkeit ist freilich wesentlich geringer als die der
vom Eisenbahn-Zentralamt untersuchten Lokomotiven. Im
dritten Teil wird jene erschöpfende Analysierung an einer wich-
tigen russischen Lokomotivgattung aufgezeigt: jener fünffach
gekuppelten Güterzuglokomotive, von der auch die deutschen
Bauanstalten viele Hunderte geliefert haben. Namentlich die
Zugkraft als Funktion der Geschwindigkeit, Füllung, Regler-
stellung und Kesselanstrengung ist hier in überaus zahlreichen
Schaulinien zur Darstellung gebracht, daneben der Dampfver-
brauch. Geringere Beachtung als bei den deutschen Versuchen
findet — erklärlich durch das seltene Vorkommen starker Stei-
gungen in Rußland — die Reibung. Geringer ist durchweg
die Kesselanstrengung selbst bei Naphthafeuerung, so daß die
Ergebnisse auf unsere deutschen Verhältnisse mindestens für
die Grenzleistungen nicht übertragbar sind; in einem Maße ge-
ringer, daß die geringwertigere russische Kohle, deren Unter-
suchung gleichfalls behandelt wird, zur Begründung allein kaum
ausreichend erscheint. Die ständige Beziehung der Leistung
auf den Treibradumfang setzt bei Aufgaben über die Förderung
am Zughaken die Kenntnis des Lokomotivwiderstandes voraus,
dessen Ermittlung selbstverständlich nicht übergangen wird;
ich halte hier unsere deutsche Rechnungsart mit den unmittel-
bar gemessenen Zughakenwerten für einfacher. Wichtig ist die
mehrfache Feststellung der guten Übereinstimmung der
Streckenversuche mit den leichter stetig zu gestaltenden Prüf-
standsversuchen; man sollte daher aus berechtigtem Bedauern
über den noch fehlenden ortsfesten Prüfstand in Deutschland
nicht in das Extrem einer Geringschätzung der Streckenver-
suche fallen.

Der vierte Teil ist der im einzelnen kürzer gehaltenen Be-
handlung der übrigen Lokomotivgattungen gewidmet, so der
Verbund-, Gleichstrom- und Mallet-Lokomotive, wobei auch Ab-
weichungen von den deutschen Ergebnissen festzustellen sind.
Der Schlußabschnitt erörtert die wissenschaftliche Behandlung
von Aufgaben der Zugförderung, namentlich die Gewinnung von
Widerstandsformeln und ein Verfahren zu einwandfreier Be-
rechnung der Fahrzeiten, das, unabhängig von dem deutschen
Verfahren des Steigungs-Geschwindigkeits-Diagramms gefunden,
viel Verwandtes damit aufweist.

Als Gesamteindruck im Vergleich zu unseren deutschen, in
gleicher Vollständigkeit und Systematik leider noch nicht ver-
öffentlichten Versuchen möchte ich feststellen, daß die Analy-
sierung zwar bei uns gleich erschöpfend nicht geübt wird, daß
aber andererseits die russische Behandlung im höheren Maße
rein statistisch ist. Das bewußte Ziehen, ja Aufsuchen von
Schlüssen, die eine Fortentwicklung, sei es der betreffenden
Lokomotivgattung, sei es wirtschaftlich wirkungsvoller Maß-
nahmen überhaupt, im Gefolge haben, ist bei den Lokomotiv-
versuchen der Reichsbahn zweifellos stärker betont. Insgesamt
kann indes kein Zweifel darüber bestehen, daß wir es bei der
Veröffentlichung des bekannten russischen Lokomotivfach-
mannes mit einem Buch von nicht alltäglicher Bedeutung zu
tun haben, das auf dem Arbeitstisch keines wissenschaftlich
arbeitenden Lokomotivingenieurs fehlen sollte.

Nordmann.

— **Die Wasserturbinen.** Von Dipl.-Ing. P. Holl. Vollständig
neubearbeitet von Dipl.-Ing. Emil Treiber, Baurat in Karls-
ruhe i. B. I. Allgemeines. Die Freistrahlturbinen. II. Die
Überdruckturbinen. (Sammlung Göschen Nr. 541 u. 542.) Berlin
und Leipzig 1926. Walter de Gruyter & Co. Preis geb. je 1,50 *M*.

Die neue Bearbeitung berücksichtigt alle Fortschritte und Er-
fahrungen, die in den letzten Jahren in Theorie und Bau der
neuzeitlichen Wasserturbinen und Wasserkraftanlagen gewon-
nen worden sind. Sie stellt eigentlich ein ganz neues Werk dar.
Nach einer allgemeinen Einleitung über Wasserkraftanlagen,
Arbeitsweise und Einteilung der Wasserturbinen werden die
Freistrahlturbinen (Peltonturbinen) einschließlich ihrer Rege-
lungseinrichtungen eingehend behandelt. Die Überdruckturbinen,

also die Francisturbinen, werden nach der theoretischen und baulichen Seite ausführlich erörtert, wobei auch auf die neuesten Entwicklungsformen (Kaplan- und Flügelradturbinen) eingegangen wird. Einige kurze Bemerkungen über Wasserkraftanlagen mit Francisturbinen bilden den Schluß.

Wer sich schnell über die mit Wasserturbinen zusammenhängenden Fragen unterrichten will, wird sicher gern nach den handlichen Bändchen greifen, deren Benutzung durch die ausgezeichneten Abbildungen und die beigefügten Literatur- und Sachverzeichnisse wesentlich erleichtert wird. Sch.

— **Statik für Baugewerkschulen und Baugewerksmeister.** II. Teil. Festigkeitslehre. Von K. Zillich, Reg.- und Baurat a. D. Neunte neubearbeitete Auflage. Berlin 1926, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 3,40 *M.*

Ein Drittel des Inhalts dieses Buches umfaßt die auch in allen Kalendern und ähnlichen Werken enthaltenen Tafeln über Quadrat-, Wurzel-, Flächenzahlen, Normalprofile usw.; übrige Teil, rund 100 Seiten, ist der eigentlichen Festigk lehre, und zwar nur für den Hochbau, gewidmet.

Der Stoff ist in völlig einfacher, elementarer, ja fas knapper Weise behandelt. Das Buch hat daher nur für lernenden Hochbauer Wert, der gerade in das Gebiet der Fe keitslehre einzudringen beginnt. Für den Techniker der Pr als Hilfsbuch für statische Berechnungen, wofür es ja auch der Überschrift gedacht ist, kann seine Anschaffung nicl Frage kommen, da die Tafeln, die allein von dem ganzen In dem Berechnenden nützlich sein können, in vervollkomm Weise in anderen, billigen Handbüchern leicht zur Verfü stehen.

Das aber von den Lernenden dieses Buch, das in der liegenden Auflage nach den neuesten Bestimmungen u arbeitet ist, geschätzt wird, beweist die hohe Zahl der Aufl.

J. Kuhnke-Berl

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken.
(§ 10. 1a VWÜ.)

Mitteilung der Reichsbahndirektion München vom 19. Juli 1926: Stationen Passau Donaulände und Passau Winterhafen waren vom 13. bis 19. Juli 1926 wegen Hochwassers gesperrt. Der Verkehr in Strecke Passau-Waldkirchen (Niederbayern) wurde vom 19. Juli 1926 wieder aufgenommen.

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 20. Juli 1926: Wegen Hochwasser und Dammrutschung waren folgende Strecken unfahrbar: Krems-Crein vom 16. bis 17. Juli 1926, Twinberg-Frantschach St. Gertraud vom 18. bis 19. Juli 1926, Ettendorf-Lavamünd vom 15. Juli bis auf weiteres.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom 1. August d. J. ab führt der an der Strecke Immelborn-Liebenstein gelegene Bahnhof Liebenstein-Schweina die Bezeichnung „Bad Liebenstein-Schweina“ und der an der Strecke Gera-Zeitz gelegene Bahnhof Köstritz die Bezeichnung „Bad Köstritz“.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Bahnhof Neuenburg, deutsch-französischer Grenzbahnhof an Strecke Müllheim (Baden)-Mülhausen (Els.), erhält 1. August 1926 die Bezeichnung „Neuenburg (Baden)

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sin lassen worden:

Nr. III 103 vom 26. Juli 1926 an sämtliche Vereinsve tungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen und Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend das Vereinsübe kommen über die Gewährung von Rechtsbeistand;

Nr. III 130 vom 26. Juli 1926 an sämtliche Vereinsve tungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen und Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend Ergebnis der sch lichen Abstimmung über die Ergebnisse des Satzung schusses;

Nr. III 132 vom 24. Juli 1926 an sämtliche Vereinsve tungen, betreffend Vereinswagenausschuß, Ergebnis der sch lichen Abstimmung;

Nr. IV 98 vom 26. Juli 1926 an sämtliche Vereinsve tungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen, das E bahn-Zentralamt Berlin und das Abrechnungsbüro Prag, treffend Zulassung der Pengö-Währung zur Vereinsabrechn

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 20. Juli 1926 verschied in Cassel der

Abteilungsdirektor i. e. R.

Dr. jur. Alfred Grapow

zuletzt Direktor der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A.-G., Filiale Cassel.

Der Verstorbene ist insgesamt 29 Jahre im Dienst der Preußischen Staatseisenbahn und im Reichsbahndienst tätig gewesen. Er gehörte in den Jahren 1909/12 und vom Jahre 1921 bis zu seiner Versetzung in den einstweiligen Ruhestand am 31. März 1924 der Reichsbahndirektion Elberfeld als Mitglied an.

Ausgezeichnet durch reiche Gaben des Geistes und des Gemüts hat der Verstorbene durch seine hervorragende Tüchtigkeit und Fachkenntnis, sein liebenswürdiges Wesen und seine vornehme lautere Gesinnung sich in allen Kreisen, die mit ihm in Berührung gekommen sind, besondere Hochachtung und warme Zuneigung erworben.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Elberfeld im Juli 1926. (781)

Reichsbahndirektion Elberfeld.
Der Präsident.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Strecke Immelborn-Liebenstein gelegene Bahnhof Liebenstein-Schweina führt vom 1. August 1926 ab die Bezeichnung „Bad Liebenstein-Schweina“.

Erfurt, den 19. Juli 1926. (762)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

3. Verkehrswiederaufnahmen.

Der an der Strecke Eisfeld-Sonneberg gelegene Hp. Katzberg wird am 1. August 1926 wieder eröffnet.

Erfurt, den 26. Juli 1926. (785)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

4. Güterverkehr.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und gekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1 wird Hamburg L. B. für die Über Firchau Grenze, Schneidemühl Z Grenze und Kreuz Grenze in den tungsbereich des S. D. 5 einbezogen.

Näheres durch Reichsbahnta zeiger.

Altona, den 25. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. August Einführung eines neuen Seehafe fuhrtarifs für Kaffee.

Näheres durch Reichsbahnta zeiger.

Altona, den 26. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona.
II. 8. Gt. 18/1203.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober wird die Überfuhrgebühr für Lei Bayer. Bahnhof (Vieh- und Schl hof) von 1,20 RM auf 2,20 RM erhö

Berlin, den 26. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

**Durchfuhrausnahmetarif S. D. 7.
rchfuhrverkehr über deutsche Seehäfen.)**

bereits durch Verfügungen vom
.. 27. 4., 25. 5. und 25. 6. 26 ausgehene Aufhebung bestimmter Abteien des Tarifs tritt erst mit Ablauf
31. August 1926 in Kraft. Näheres
Reichsbahntarifanzeiger.
tona, den 22. Juli 1926. (764)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

**hfuhrausnahmetarif S.D.4 (Verkehr
sche Seehäfen-Österreich bzw.
umschlagstellen und umgekehrt).**
sofortiger Gültigkeit wird die
ilung XII Ziffer 1 „Hülsenfrüchte
deutschen Klasse C" durch eine
ote ergänzt.
heres durch Reichsbahntarifger.
ona, den 22. Juli 1926. (765)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

**hfuhrausnahmetarif S. D. 6 (Ver-
Deutsche Seehäfen-Deutsch-
chosl. Grenzübergangsstationen und
umgekehrt).**
Gültigkeit vom 29. Juli 1926 wer-
Ölsaaten und Ölfrüchte in das
nverzeichnis des Tarifs aufgenom-

heres durch Reichsbahntarifanr.
ona, den 23. Juli 1926. (775)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

**hfuhrausnahmetarif S. D. 4 (Ver-
Deutsche Seehäfen-Österreich bzw.
uumschlagstellen und umgekehrt).**
Gültigkeit vom 29. Juli 1926 werdie Sätze in Abteilung XXV für
u, Deggendorf und Regensburg
ßigt.
heres durch Reichsbahntarifanr.
ona, den 24. Juli 1926. (779)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

**scher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I,
Abt. B.
ngebühren. Abschnitt X — Decken-**
— Nachtrag III vom 1. Juni 1926.
mit Nachtrag III vom 1. Juni 1926
Deutschen Eisenbahn-Gütertarif,
I Abt. B, für den 1. August 1926 in
icht genommene Neuregelung der
enmiete tritt erst mit dem 1. Ok-
1926 in Kraft. Bis zum 30. Sep-
er 1926 bleiben die bisherigen Be-
nungen und Sätze für Deckenmiete
rändert bestehen.
s Tarifmaterial ist zu berichtigen.
rlin, den 26. Juli 1926. (780)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

**hfuhrausnahmetarif S.D.2 (Ver-
Deutsche Seehäfen-Schweiz und
umgekehrt).**
Gültigkeit der durch Tarif- und
ehrsanzeigerverfügung lfd. Nr. 173
untgegebenen ermäßigten Stations-
tsätze der Abteilung I wird bis
31. August 1926 verlängert.
heres durch Reichsbahntarifanr.
tona, den 23. Juli 1926. (768)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
II. 8. Gt. 26/235.

**Deutsch-schwedisch-norwegischer und
deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif,
Teile II.**
Die Ausnahmetarife 15 und 16 für
salzsaures Ammoniak usw. werden mit
Gültigkeit vom 22. Juli 1926 wieder eingeführt. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 22. Juli 1926. (763)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

**Durchfuhrausnahmetarif S. D. 3 für Holz
der Klasen D und E.**
Mit Gültigkeit vom 29. Juli 1926 werden die Anwendungsbedingungen des Tarifs durch Aufnahme einer Ziffer 4 ergänzt.
Näheres Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 23. Juli 1926. (767)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

**Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II
(Ausnahmetarife).**
Mit Gültigkeit vom 1. August 1926 an
erhält der Ausnahmetarif 74 für Holz
usw. von Flensburg nach der dänischen
Grenze eine neue Fassung. Näheres
durch Reichstarifanzeiger.
Altona, den 26. Juli 1926. (783)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

**Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6.
(Verkehr Deutsche Seehäfen-deutsche
tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt.)**
Mit sofortiger Gültigkeit wird Königsberg (Pr.) in den Geltungsbereich dieses
Tarifs aufgenommen. Näheres durch
Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 18. Juli 1926. (756)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Verbands-Güterverkehr.
Am 25. Juli 1926 tritt Ausnahmetarif 17
für frische Feld- und Gartenfrüchte usw.
zwischen Warnemünde und Kopenhagen
in Kraft, der ermäßigte dänische Schnittfrachtsätze enthält.
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 20. Juli 1926. (757)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 2. August 1926
wird die Station Börnicke der Reichsbahndirektion Berlin in die direkten
Tarife aufgenommen.
Erfurt, den 27. Juli 1926. (786)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

**Binnen-, Güter- und Tiertarif für die
schmalspurigen Linien der Reichsbahndirektion Dresden.**
Mit sofortiger Gültigkeit bis auf
jederzeitigen Widerruf, längstens bis
31. Dezember 1926, werden im Binnen-
und Uebergangsverkehr der schmalspurigen Linien Frachtsätze für getrocknete oder gedörrte Kartoffeln
(Flocken, Scheiben, Schnitzel) zu Futterzwecken des Ausnahmetarifs 16 c eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Dresden, am 29. Juli 1926. (761)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 16a und 101 (Kartoffeln, frische
usw.) wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. September 1926
verlängert.
Berlin, den 20. Juli 1926. (760)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.
Mit Gültigkeit vom 29. Juli 1926 werden die Entfernungen der Station Below
ermäßigt.
Berlin, den 23. Juli 1926. (776)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande-Schweiz.
Mit Gültigkeit vom 1. bis 31. August
1926 werden die nicht durch Stern gekennzeichneten allgemein gültigen
Frachtsätze der Abteilung I bei allen
Stationsverbindungen ermäßigt:

I. für See-Einfuhrgut über Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Vlaardingen und Vlissingen um
  155 Reichspfennig bei 5 t
  130 „ „ 10 t
  123 „ bei den Hauptklassen.

II. für sonstiges Gut um
  121 Reichspfennig bei 5 t
  107 „ „ 10 t
  105 „ bei den Hauptklassen.

Die dadurch erhaltenen neuen Frachtsätze der Abteilung I gelten, soweit sie
billiger sind als die Frachtsätze anderer
Abteilungen, auch in diesen.
Köln, den 24. Juli 1926. (791)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

**Deutsch-Österreichischer Güterverkehr.
Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom
1. August 1926.**
Am 1. August 1926 tritt als Ersatz
für den mit Ende Juni 1926 aufgehobenen
deutsch-österreichischen Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, ein neuer Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1 in Kraft, für die Beförderung von Frachtgütern in Wagenladungen (ausgenommen Kohle)
zwischen
Stationen des bayerischen (rechtsrheinischen und pfälzischen) Netzes der Deutschen Reichsbahn, Stationen der Deutschen Reichsbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen,
Frankfurt (Main), Hannover, Karlsruhe,
Köln, Mainz, Münster, Oldenburg, Stuttgart und Trier sowie Stationen der
Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft München
und der Bahngesellschaft Waldhof
einerseits
und Bahnhöfen der Österreichischen
Bundesbahnen einschließlich der in
ihrem Betriebe stehenden Privatbahnen,
ferner der Eisenbahn Wien-Aspang sowie
der von ihr betriebenen Schneebergbahn
im unmittelbaren Übergang und im
Durchgang durch die Tschechoslowakei
anderseits.
Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr
der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
und der deutschen Privateisenbahnen sowie im Verkehrsanzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Preis des Tarifs 4,80 RM.
München, den 23. Juli 1926. (773)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung
Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.

1. Mit Gültigkeit vom 15. August 1926 sind auf Seite 58/59 und 144/145 die Angaben und Frachtsätze der Station „Mnišek u Liberce“ zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

	1		2		3		4		5		6		7	
I	12	328	12	360	13	936	13	928	12	352	13	920	13	760
II	Hei T	351	Hei T	351	Sbg	227	Sbg	235	Hei T	351	Sbg	235	Sbg	271
	Ji		Ji						Ji					

	8		9		10		11		12		13		14	
I	13	928	12	352	12	328	12	352	13	928	13	928	13	928
II	Sbg	227	Hei T	351	Hei T	351	Hei T	351	Sbg	227	Sbg	235	Sbg	227
			Ji		Ji		Ji							

	15		16		17		18		19		20		21	
I	12	376	12	440	13	936	12	360	13	928	13	920	12	352
II	Hei T	351	Hei T	351	Sbg	227	Hei T	351	Sbg	227	Sbg	235	Hei T	351
	Ji		Ji				Ji						Ji	

	22		23		24		25		26		27		28	
I	13	904	12	416	13	920	12	368	12	376	12	400	13	433
II	Sbg	243	Hei T	351	Sbg	235	Hei T	351	Hei T	351	Hei T	351	Sbg	271
			Ji				Ji		Ji		Ji			

2. Im Nachtrag I ist auf Seite 94/95 bei der Station „Mnišek u Liberce“ in den Spalten 1, 2, 5, 10, 11, 18 und 21 der tschechoslowakische Schnittfrachtsatz II von „377“ in „363“ abzuändern.

Dresden, den 23. Juli 1926. (769)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 29. Juli 1926 wird die Station Südholt in den Ausnahmetarif 10a (Torfstreu und Torfmull) als Versandstation einbezogen.

Berlin, den 22. Juli 1926. (766)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. Juli 1926 wird im Ausnahmetarif 18 (Eisen und Stahl usw.) die Station Eberswalde Umschlagstelle als Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 21. Juli 1926. (771)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 Schweiz-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 1. bis 31. August 1926 werden die Frachtsätze der Abteilung I bei allen Stationsverbindungen ermäßigt:

I. für See-Ausfuhrgut über Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Vlaardingen und Vlissingen um
 155 Reichspfennig bei 5 t
 130 „ „ 10 t
 123 „ bei den Hauptklassen.
II. für sonstiges Gut um
 121 Reichspfennig bei 5 t
 107 „ „ 10 t
 105 „ bei den Hauptklassen.

Die dadurch erhaltenen neuen Frachtsätze der Abteilung I gelten, soweit sie billiger sind als die Frachtsätze anderer Abteilungen, auch in diesen.

Karlsruhe, den 22. Juli 1926. (772)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Tfv. 60. Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Mai 1926.

Es sind abzuändern:

Seite des Tarifs
1. Die Stationsnamen
7 Chroßczütz in Chrosczütz,
12 Groß Teschendorf in Groß Teschendorf (Kr. Stuhm),
19 Marienwerder in Marienwerder (Westpr.),
24 Rakowken in Rakowken (Kr. Goldap),
58 Siuching in Sünching.
2. Die Entfernung.
24 Regerteln, Anstoßpunkt 6 (Guben) von 518 auf 498 km,
24 3. Bei Quaritz ist die Entfernung von 55 km im Anstoßpunkt 10 (Kohlfurt) zu streichen und im Anstoßpunkt 9 (Sorau) nachzutragen.

München, den 15. Juli 1926. (782)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppe Bayern.

Ostdeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Auf Seite 41 und 44 des Tarifs sind folgende Entfernungen abzuändern:

Gräfenberg-Anstoßpunkt 4 (Cüstrin Altstadt) von 668 auf 568 km,

Igensdorf-Anstoßpunkt 4 (Cüstrin Altstadt) von 665 auf 565 km.

München, den 23. Juli 1926. (770)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ab 1. August 1926 ist die Station Wolfskehlen in der Entfernungstafel II zu streichen.

München, den 19. Juli 1926. (758)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-österreichischer Güterver Eisenbahn-Gütertarif, enthaltend mentarische und besondere Bestimm vom 1. Dezember 1925.

Die ab 1. Juli 1926 vorübergehen geführte Tarifmaßnahme — Kü der deutschen Binnentarife um besti Beträge — tritt mit Einführung Eisenbahn-Gütertarifs, Heft 1, 1. August 1926 zum gleichen Zeit außer Kraft. Näheres durch Reichs tarifanzeiger.

München, den 23. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Tarifamt bei der Gruppenverwa
Bayern.

Lokalgütertarif, Teil I, Abt. B. Be tigung.

In der Anmerkung zur Post (Häute) der Gütereinteilung ist der „Pelzwerk, soweit es nicht im schnitt C V oder C VI genannt ist, fiert nach I“ zu ersetzen durch: „I und Pelzwerk siehe Abschnitt C V C VI“.

Wien, den 26. Juli 1926.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-
Gesellschaft.

Spezialtarif für Pflaumen, Pflaumen gedörrtes Obst und Nüsse.

Mit Gültigkeit vom 1. August 192 auf weiteres tritt ein neuer Spezial für Pflaumen, Pflaumenmus, gedö Obst und Nüsse in Kraft, durch wel der gleichnamige Tarif vom 10. Au 1925 aufgehoben und ersetzt wird.

Wien, den 23. Juli 1926.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-
Gesellschaft.

Spezialtarif für Pflaumen, Pflaumen gedörrtes Obst und Nüsse.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 192 auf weiteres tritt ein neuer Spezial für Pflaumen, Pflaumenmus, gedö Obst und Nüsse in Kraft, durch wel der gleichnamige Tarif vom 10. Au 1925 aufgehoben und ersetzt wird.

Regensburg, den 24. Juli 1926.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Ak gesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverke

Personenverkehr mit den auf tsch slowakischem Gebiete gelegenen Re bahnstationen und dieser Stationen u einander.

Am 1. August erscheint je ein N trag III zu den Anhängen A und B Personen- und Gepäcktarifs, Teil II in der Hauptsache die neuen Fahrp für die Reichsbahnstrecken in der T choslowakei enthalten. Auskunft er das Verkehrsbüro der Reichs direktion Dresden, Wiener Str. 4.

Dresden, am 20. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Dresden.

Eröffnung des Haltepunktes Casel den Gepäck- und Expreßgutverke.

Am 1. August 1926 wird der zwi den Stationen Ruwer und Wald links der Bahnstrecke Trier-Herme gelegene Haltepunkt Casel, der bi nur dem Personenverkehr diente, für die Abfertigung von Gepäck- und preßgut eröffnet.

Trier, im Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

. 31. **Berlin, den 5. August 1926.** **LXVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Die Reichsbahn auf der Gesolei.

Von Dr. Schmidt, Oldenburg i. O.

: großen Ausstellungen von heutzutage, im Vorjahre die ehrsausstellung, in diesem Jahre die Gesolei, wenden sich r Fülle ihrer Einzeldarbietungen nicht nur an den Fach- und sein sachkundiges Urteil, sondern in weitem Maße n sie darüber hinaus auch auf das Gemüt des Laien-hers bleibenden Einfluß zu gewinnen. Für den einzelnen teller kommt es daher nicht einzig darauf an, in der sau- und gediegenen Qualität der Muster und Modelle den verständigen von der Güte des Objekts zu überzeugen, ler Aussteller wird kaum den erstrebten vollen Erfolg auf-n können, wenn er es ganz bei solcher nur fachmännischen prache verbleiben läßt. Nicht minder stark wie auf den mann muß der Aussteller auf den Laien, auf das breitere ikum einzuwirken versuchen, das ja gerade an diesen n in hellen Scharen und noch dazu in aufnahmefreudigster assung herbeiströmt. Und hiermit nähert sich der Aus-ngszweck stark dem der Reklame. Ebenso wie bei dieser mit starkem Willen die Güte und der Vorteil des Gegen-es der Werbung dem Publikum eingehämmert werden. eitlichkeit und damit leichte Erfaßlichkeit, groß angelegter urf ohne Nebensächlichkeiten — in der Beschränkung sich gerade hier der Meister — kurzer und schlagfertiger das sind die äußeren Merkmale eines guten Plakats" — nicht weniger kann auf einer Ausstellung von heutzutage solche schlagkräftige, geschlossene Treffsicherheit ver-et werden. Daß daneben ein gewisser Umfang der Dar-ngen die Gesamtwirkung nur unterstützen kann, versteht von selbst, nur darf natürlich die Fülle des Gebotenen Gesamtwirkung keinen Abbruch tun. Wird so schließlich Zustand erreicht, bei dem der innere Wert und die äußere nachung des Gebotenen dem Fachmann sowohl wie dem Laien Achtung und Gefallen abnötigen, so haben wir jenes ideale Verhältnis, von dem es treffend heißt: „Der Laie staunt, der Fachmann blickt verwundert". —

Die Gesolei-Ausstellung der Reichsbahn-Gesellschaft gibt in einer Fülle von Einzelheiten Einblick in diejenigen Schaffensgebiete der Reichsbahn, die mit „GE", „SO" und „LEI" in Zusammenhang gebracht werden können, und es ist an sich gewiß nicht zu beanstanden, wenn hierbei der Rahmen ein wenig weit gespannt worden ist und so auch die Uerdinger Ringfederpuffer, die Kunze-Knorr-Bremse und die Zugtelephonie mit zur Geltung kommen. Es entspricht das nur der weltmännischen Gelassenheit, mit der die Gesolei sich überhaupt aller ihrer Ausstellungsgegenstände angenommen hat und vom Feuerwehrturm bis zum Hühnerstall den mannigfachsten Ausstellungswünschen in entgegenkommendster Weise gerecht geworden ist. Aber gerade die Fülle der auch in der Reichsbahn-Ausstellung gebotenen Einzelheiten verbietet es, von ihnen im Rahmen dieses Aufsatzes mehr als summarischen Bericht zu geben. Der Verkehr im Dienst der Volksversorgung und Volksgesundung, Betriebssicherheit, Hygiene im Eisenbahnwagen, Bequemlichkeit im Eisenbahnverkehr, bahnärztlicher Dienst, Gesundheitspflege und Wohlfahrtswesen: alles das gibt den großen Rahmen, in dem die Einzeldarbietungen sich auswirken. Wir finden vor der Halle in dem Arzt- und Hilfsgerätewagen zwei Gegenstände, die gerade angesichts der traurigen Ereignisse der letzten Jahre allgemeines Interesse beanspruchen dürfen. In der Halle selbst fällt gleich am Eingang die recht wirkungsvolle Ausstellung der Dienst- und Schutzkleidung ins Auge und hinter ihr begrüßen wir in der Ausstellung aus dem Bahnhofswirtschaftsgewerbe einen alten Bekannten aus der Verkehrsausstellung in München. Gegenüber liegt der Ausstellungs-

raum für Wohnung und Siedlung mit Siedlungsmodellen aus Frankfurt a. Oder und Frankfurt a. Main, sowie aus Brandenburg-West; ein Modell der Wohnungssiedlung Vschbbf. Nürnberg ist außerhalb des Raumes für sich aufgestellt. Bildliche Darstellungen der Wohnungsfürsorge aus einigen Direktionen vervollständigen mit sonstigen Abbildungen das Ganze. Wir kommen zu den weiteren Ausstellungsräumen, aus deren Inhalt wir das Modell des Übernachtungsraumes der Betriebswerkstatt I in München, eine Darstellung der Räumlichkeiten für medizinische Bäder und Behandlungen beim Eisenbahnausbesserungswerk Schwerte hervorheben wollen. Hier finden wir auch eine Darstellung der Funktelephonie, die Darbietungen der Uerdinger Puffer, der Kunze-Knorr-Bremse und der Heizanlage im Personenwagen. Das Modell einer Schlafwageneinrichtung aus der Zeit um 1880 bietet Gelegenheit zum Vergleich mit der Jetztzeit, die durch eine moderne Schlaf- und eine Toilettenkabine vertreten wird. Auch von einer Ausstellung der Entwicklung der Personenwagenbeleuchtung nehmen wir gerne Kenntnis und gelangen endlich, nachdem wir noch das große Reliefmodell der Schwarzwälder Kurorte „mit Zufuhrbahnen" in Augenschein genommen haben, in den Ausstellungsraum für Wohlfahrtseinrichtungen, in dem vor allem die Modelle der von der Reichsbahn-Arbeiter-Pensionskasse I (Preußen-Hessen) betriebenen Heilanstalten, nämlich der Lungenheilstätten Melsungen, Moltkefels und Lostau und des Kur- und Solbades Bernburg, sowie das Modell des neuen Erholungsheims der Badischen Pensionskasse in Bad Dürrheim hervortreten. Ergänzt werden diese Darstellungen der Pensionskasse noch durch sinnfällige bildliche Darstellungen der Kassenleistungen. Ausstellungsgegenstände aus dem Gebiet der Eisenbahnerholungsheime füllen den Raum weiter. Von den Betriebskrankenkassen ist nur Oldenburg durch das Modell einer Licht- und Wasserheilanstalt vertreten. Erwähnen wir nun noch die Filmanlage, die Vorführungen über den Töchterhort, das Sicherungswesen und die Hilfeleistung bei Unfällen abrollen läßt, so haben wir wenigstens kurz ein Bild von dem umfangreichen Ausstellungsi[...] gegeben. Und es ist kein Zweifel: Aus der Fülle des Mate[...] schöpft der Eisenbahner, der Fachmann gerne und lobesb[...] Befestigung und Bereicherung seines Wissens.

Ob auch der Laie ganz zu seinem Recht kommt? So[...] Gesoleibesucher, der morgens noch mit frischen Kräften [...] Kriegszug aufgenommen hat, ist, je länger er sich durch al[...] Ausstellungsobjekte durchkämpft, um so mehr nur noch sta[...] Eindrücken zugänglich, und wenn er im normalen Durch[...] dern des Geländes nun erst nach geraumer Zeit zu dem [...] gerade günstig gelegenen Ausstellungsraum der Verke[...] anstalten kommt, so ist es schon ganz am Platz, wenn [...] seinem noch vorhandenen Rest an Aufnahmefähigkeit in [...] kräftiger Weise zu Hilfe kommt. Und damit kommen wir [...] den Ausgang unserer Betrachtungen zurück, und es will [...] fast scheinen, als ob die Reklamewirkung (Einheitlich[...] Originalität, Einseitigkeit) in unserer Ausstellung doch [...] voll und ganz zu ihrem Recht gekommen ist. Und doch h[...] sich, und sei es auch um den Preis stärkster oder sogar v[...] Beschränkung, im übrigen ein schlagkräftiger und für [...] Publikum unmittelbar wirksamer Ausstellungsgegenstand [...] leicht in einem ähnlichen Thema geboten, unter dem kür[...] durch die allseitig als vorbildlich anerkannte Pressefahrt [...] großzügige Belehrung der Öffentlichkeit über den Stand [...] Signalübertragung auf den Lokomotivführerstand eingel[...] worden ist. „Verhütung von Eisenbahnunfällen; erste [...] bei Eisenbahnunfällen" — dieses Thema hätte in einseiti[...] geschlossener und erschöpfender, allgemein verständlicher [...] stellung, mit Modellen und Darstellungen vor allem auch [...] die Möglichkeiten und Unmöglichkeiten der Signalübertrag[...] und unter laufenden belehrenden Führungen gewiß [...] Publikum gefunden, das nach den Ereignissen der letzten Ja[...] der Aufklärung gerade auf diesem Gebiete durchaus zug[...] lich und für eine solche Darbietung sicherlich dankbar [...] wesen wäre.

Verminderung der Wagenklassen.

Von Reichsbahnrat **Dr. Fischl**, Regensburg.

Bei den weitaus meisten Eisenbahnen der Welt bestehen für den Personenverkehr drei Wagenklassen. Die amerikanischen Bahnen führen im allgemeinen eine einzige Klasse von Personenwagen; im Westen gibt es allerdings auf einigen Bahnen Wagen zweiter Klasse mit etwas ermäßigten Fahrpreisen; die besser gestellten Reisenden benützen die Wagen der Pullman-Gesellschaft. Nach Röll (Enzyklopädie des Eisenbahnwesens) führen seit 1913 in Rußland bestimmte Züge eine vierte Wagenklasse; auch in Italien verkehren auf einer Strecke zwischen Neapel und Benevent Wagen vierter Klasse ohne Sitzbänke. Im übrigen aber hat sich überall ein Dreiklassensystem entwickelt. In Deutschland dagegen besteht das Vierklassensystem, wenn auch nicht in der Form, daß sämtliche Züge Wagen aller vier Klassen führen.

Der Grund der Einführung der 4. Wagenklasse — sie tauchte zuerst (in den 50er Jahren) in Norddeutschland und Sachsen auf — war der, für die finanziell weniger leistungsfähige Bevölkerung eine billige Beförderungsgelegenheit zu schaffen. Die anderen Eisenbahnländer verhielten sich anfangs ablehnend gegen sie. Die Personentarifreform vom 1. Mai 1907 schuf dann auf allen deutschen Bahnen vier Wagenklassen, allerdings mit verschiedenen Einheitssätzen. Die vierte Klasse bekam im rechtsrheinischen Bayern und in Baden die Bezeichnung III b. Am 1. April 1918 wurde sie unter dem heftigen Protest der Öffentlichkeit auch äußerlich eingeführt, die Personenwagen erhielten entsprechende Anschriften. In Bayern war bis zu diesem Zeitpunkt die vierte Wagenklasse nicht in Erscheinung getreten, weil man zum Fahrpreis der vierten Klasse in Wagen dritter Klasse befördert wurde.

Seitdem bestand bei den deutschen Staatseisenbahnen eine v[...] ständige Einheit in der Bezeichnung der Wagenklassen, [...] Privatbahnen allerdings haben in ihrer überwiegenden Mehr[...] die vierte Klasse nicht übernommen.

Es fragt sich nun, ob sich die Erwartungen, die man an [...] Einführung der vierten Wagenklasse knüpfte, erfüllt haben, o[...] ob es nicht unter den heutigen Verhältnissen den wirtsch[...] lichen Bedürfnissen der Deutschen Reichsbahn entspricht, [...] einer einzigen Holzklasse zurückzukehren.

Mit der Frage der Zusammenlegung der Holzklassen bef[...] sich eine von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im M[...] 1926 herausgegebene „Denkschrift über die Zahl der Wag[...] klassen im Personenverkehr". Sie kommt zu dem Ergebnis, [...] zur Zeit eine Zusammenfassung der beiden Holzklassen wie a[...] der beiden Polsterklassen undurchführbar ist. Auf dem geg[...] teiligen Standpunkt steht die „Denkschrift über die Einführu[...] eines Zweiklassensystems vom 20. Dezember 1919", verfaßt v[...] einer aus Vertretern der deutschen Eisenbahnverwaltungen [...] stehenden Studienkommission, die mit Ausnahme eines M[...] gliedes die Einführung des Zweiklassensystems empfahl.

Gegen die Zusammenlegung der P o l s t e r k l a s s e n — [...] diesen Punkt vorweg zu nehmen —, die nur für die Schnellzü[...] Bedeutung hat und die praktisch auf die Aufhebung der erst[...] Wagenklasse hinausgeht, bestehen erhebliche Bedenken. Tro[...] dem die erste Klasse rechnerisch eine Zuschußklasse ist, [...] fordert, wie die Denkschrift vom März 1926 zutreffend ausfüh[...] die Rücksicht auf die Verhältnisse der Nachbarländer, auf d[...] internationalen Verkehr und den Wettbewerb (mit ander[...] Bahnen sowohl wie mit dem Kraftwagen) ihre Beibehaltun[...]

Beseitigung brächte auch keine wesentlichen Vorteile. Die der mitgeführten Wagen der Polsterklasse zu vermindern, sich in den seltensten Fällen ermöglichen lassen, insbe-re in Zügen, die verschiedene Kurswagen führen. Unzte Abteile 1. Klasse können im Bedarfsfalle jederzeit in e der 2. Klasse umgewandelt werden und dienen so als nschte Reserve bei Überfüllung dieser Wagenklasse. Da mäßig in der Nähe der Ausgangs- und Zielstation oder auf ssen Teilstrecken der Personenverkehr besonders lebhaft muß ohnedies ein gewisses Überangebot von Plätzen der isse vorhanden sein.

ders liegen die Verhältnisse bei den Holzklassen. Auf nbahnen und im Vorortsverkehr ist man vielfach dazu über-gen, nur eine Holzklasse, nämlich die vierte, meist aber aupt nur eine einzige Wagenklasse vorzuhalten. Die Frage un, ob die Gründe, die hierfür maßgebend waren, nicht in bezug auf die Fernpersonenzüge der Hauptbahnen Gel-haben.

3 die 3. Klasse in den Personenzügen (nicht in den Schnell-) heute eine Zuschußklasse ist, weist die Denkschrift von überzeugend nach. Diese Wagenklasse hatte in den ver-reichsten Monaten Juli und August (1925) nur eine Be-ng von 20,1 % vollzahlender Reisender aufzuweisen, wäh-sie, um die Selbstkosten zu decken, 27,5 % hätte haben n, und den Betriebskosten in Höhe von 59,3 Millionen stand nur ein Erlös von 47,7 Millionen Mark gegenüber. erkehrsschwachen Monate Januar bis März 1925 brachten Iillionen Mark ein, während die Betriebskosten 75,2 Millio-Iark betrugen[1]).

Norddeutschland und Sachsen liegen die Verhältnisse noch günstiger als in Süddeutschland, wo sich die sse der Personenzüge nur eines ganz mäßigen Zuspruches t. Nach der „Statistischen Nachweisung im Verkehr des n Kontrollbezirkes" — nur diese Nachweisungen sind hier hbar, da sich der Verkehr mit den anderen Reichsbahn-ollbezirken, abgesehen vom Grenzverkehr, im allgemeinen chnellzüge bedient — wurden auf einem Bahnhof des baye-n Netzes vom April 1922 bis März 1923 einschl. 808 513 arten vierter Klasse und 35 549 Fahrkarten dritter Klasse il- oder Personenzüge verkauft. Von sämtlichen uften Fahrkarten der Holzklassen trafen also 4,22 % auf itte Wagenklasse. Rechnet man die Arbeiter- und Wochen- mit 11 912 und 11 150 hinzu, die nur für die vierte ausgegeben wurden, so treffen auf die dritte Wagen-nur 4,05 %.

die Monate November und Dezember 1923 und das erste ljahr 1924 war das Verhältnis folgendermaßen: Für die Klase wurden 289 975 Fahrkarten (einschl. 14 137 Sonn-rten), für die dritte Klasse der Eil- oder Personenzüge Fahrkarten verkauft, somit 2,7 % der gesamten Karten für olzklassen.

seit 1. April 1924 die Wagenklassen in den statistischen veisungen nicht mehr ausgeschieden werden und da immer Fahrkartendruckmaschinen zur Anwendung kommen, so ich die weitere Entwicklung der Abwanderungsbewegung er dritten zur vierten Wagenklasse nur durch besondere reibungen verfolgen. Daß eine solche Abwanderung in nendem Maße stattfindet, beweist die Besetzung der Klasse der Personenzüge, von der sich jedermann selbst ugen kann. Hier kommt die dritte Wagenklasse noch ter weg als wenn man sie lediglich unter dem Gesichts-der Anzahl der verkauften Fahrkarten betrachtet. Denn rbeiter-, Wochen-, Monats-, Schülermonats- und Sonntags-kommen in der Statistik der verkauften Fahrausweise nmal zum Vorschein, während ihre Inhaber nicht bloß eine ausführen, sondern zwei bis dreißig Fahrten und noch mit einem und demselben Fahrausweis.

---

[1]) gl. Denkschrift von 1926 Seite 10 und 11.

Der Grund der Abwanderung liegt neben der allgemeinen ungünstigen Wirtschaftslage, die den einzelnen zu größerer Sparsamkeit zwingt, hauptsächlich darin, daß im Laufe der Zeit der Anreiz zur Benützung der dritten Klasse weggefallen ist, die bessere Ausstattung der Wagen. Denn die ehemals höchst primitive, entweder ausschließlich oder wenigstens in der Hauptsache mit Stehplätzen ausgestattete vierte Wagenklasse hat heute fast durchweg eine Ausrüstung mit Sitzplätzen erfahren. Von der dritten Klasse wird sie sich in Zukunft nur mehr durch weniger bequeme Holzsitze unterscheiden. Auf sehr vielen Strecken werden heute noch C-Wagen für die vierte Klasse verwendet.

Soviel steht fest, daß die dritte Wagenklasse der Personenzüge heute eine unwirtschaftliche Einrichtung ist. Aus den in der Denkschrift von 1926 niedergelegten Zahlen läßt sich errechnen, daß den jährlichen Betriebskosten von 323 Millionen Mark nur eine Einnahme von 230 Millionen Mark gegenüber steht. Mit dürren Worten gesagt: Die Deutsche Reichsbahn zahlt für diese Klasse jährlich nahezu 100 Millionen Mark darauf.

Ein Kaufmann, der genötigt ist, eine bestimmte Ware beständig mit Verlust zu verkaufen, wird sich keinen Augenblick besinnen, diese Ware aufzugeben. Die gleiche Überlegung kann die Reichsbahn allerdings nicht ohne weiteres zu dem Schluß zwingen, die dritte Wagenklasse in den Personenzügen aufzulassen. Denn wenn auch der Absatz der Ware „Beförderungsleistung" zu wünschen übrig läßt und die Geschäftsunkosten (Betriebsselbstkosten) nicht deckt, so spielt diese Wagenklasse in der Einnahmewirtschaft der Reichsbahn doch eine so wichtige Rolle, daß zunächst geprüft werden muß, ob ihrer Unwirtschaftlichkeit nicht auf andere Weise mit Erfolg begegnet werden kann. Eine Erhöhung des Fahrpreises kommt nicht in Frage, hierdurch würde im Gegenteil der Absatz (die Besetzungsziffer) noch weiter zurückgehen. Es wäre daher zu erwägen, ob man nicht, um den Absatz zu heben, den Preis der Ware „Beförderungsleistung in der 3. Personenzugsklasse" herabsetzen soll. Zweifellos würde eine Ermäßigung des Fahrpreises eine Aufwanderung von der vierten in die dritte Klasse und eine Steigerung der Einnahmen der dritten Klasse zur Folge haben. Angenommen der Einheitssatz für die dritte Klasse der Personenzüge würde von 5 auf 4 Pf. herabgesetzt, also um ein Fünftel, so würde sich die Besetzung der dritten Klasse, die jetzt 20 % beträgt, erheblich bessern, sagen wir verdoppeln. Die Einnahmen, die jetzt 230 Millionen Mark betragen, würden sich in diesem Fall künftig auf jährlich 368 Millionen Mark $\left(\frac{230 \times 4 \times 2}{5}\right)$ erhöhen. Diese Einnahmemehrung ließe sich aber nur auf Kosten der vierten Wagenklasse erzielen. Den 138 Millionen Mark Mehreinnahmen in der dritten stünde ein Einnahmeausfall von 114 Millionen Mark $\left(\frac{138 \times 3,3}{4}\right)$ in der vierten Klasse gegenüber, so daß die Herabsetzung des Fahrpreises der dritten Klasse lediglich eine Gesamteinnahmemehrung von jährlich 24 Millionen Mark zur Folge hätte.

Allein eine solche Aufwanderung in die dritte Klasse, die an sich zu begrüßen wäre, würde zweifellos zu Schwierigkeiten in der Zugbildung führen, weil infolge des auf verschiedenen Teilstrecken wechselnden Verkehrs ein gewisses Überangebot an Plätzen der dritten Klasse vorhanden sein müßte, ohne daß in allen Fällen auch eine Verminderung der Wagen vierter Klasse eintreten könnte. Die Folge wäre also eine Vermehrung der Zuglast, mithin eine Erhöhung der Betriebskosten, die in keinem Verhältnis zu den erhöhten Einnahmen stünde.

Mit einer Herabsetzung des Fahrpreises der dritten Klasse ist also nichts gewonnen. Es bleibt daher nur übrig, die dritte Klasse aus den Personenzügen zu entfernen. Dadurch wird eine Verminderung der Bruttoeinnahmen eintreten. Der Einnahmeausfall beträgt im ungünstigsten Fall, d. h. wenn sämtliche Reisenden der jetzigen dritten Klasse sich der vierten Klasse zuwenden, den Unterschied zwischen dem Fahrpreis der 3. und dem der 4. Klasse. Statt einer jährlichen Einnahme von 230 Mil-

lionen Mark würde sich eine solche von 152 Millionen Mark $\left(\frac{230\times 3,3}{5}\right)$, also ein Ausfall von 78 Millionen Mark ergeben. Man darf aber annehmen, daß mindestens ein Drittel der Reisenden aus psychologischen Gründen in die 2. Klasse aufwandern wird. Dadurch mindert sich der Ausfall um 38 Millionen Mark $\left(\frac{230\times 7,5}{3\times 5} - \frac{230}{3}\right)$. Gleichzeitig wird in der 2. Personenzugsklasse, die ebenfalls eine Zuschußkasse ist, ohne Vermehrung der vorzuhaltenden Plätze eine bessere Besetzung (jetzt 13 %) erzielt. Die ungünstige Betriebszahl dieser Klasse, die sich jetzt zwischen 159 (in der verkehrsstarken Zeit) und 195 (in der verkehrsschwachen Zeit) bewegt, wird dadurch eine wesentliche Verbesserung erfahren.

Die entscheidende Frage aber ist die, ob dem Einnahmeausfall, der nach diesen vorsichtigen Berechnungen 40 Millionen Reichsmark nicht überschreiten wird, derartige Ersparnisse gegenüberstehen, daß gleichwohl an die Auflassung der 3. Wagenklasse in den Personenzügen herangegangen werden kann.

Auch nach Aufhebung dieser Klasse wird man die Anzahl der Wagen im Zug und die insgesamt vorgehaltenen Plätze im allgemeinen nicht wesentlich vermindern können, trotzdem nur durchschnittlich jeder fünfte Platz der jetzigen dritten Klasse besetzt ist. Daß eine Erhöhung der Achsstärke der Züge und eine Vermehrung des Gesamtwagenbestandes nicht einzutreten braucht, ist in der Denkschrift vom März 1926 überzeugend nachgewiesen. Auf einzelnen Strecken jedoch wird man die Achsstärke der Züge sogar vermindern können, wie die nachfolgende Feststellung beweist, die auf dem erwähnten Bahnhof des bayerischen Netzes gemacht wurde. Dort wurden in dem Zeitraum November und Dezember 1923 und erstes Vierteljahr 1924 täglich durchschnittlich 52 Fahrkarten 3. Klasse gelöst. Da von diesem Bahnhof Tag für Tag 30 Personenzüge abgingen, die neben der 2. und 4. die 3. Wagenklasse führten, so wurden für einen Zug kaum 2 Fahrkarten abgesetzt; im Rechnungsjahr 1922 waren es noch 3 Fahrkarten. Der Zugang von Reisenden mit Fahrkarten 3. Klasse auf den Zwischenstationen der von dem Bahnhof ausgehenden Strecken ist, wie ständige Beobachtungen beweisen, verschwindend gering. Die zwei Reisenden der 3. Wagenklasse können künftighin, ohne daß eine Mehrung der Gesamtplätze nötig wird, in der 2. und 4. Klasse untergebracht werden. Mithin kann der jetzt mitgeführte dreiachsige C-Wagen entfallen. Soweit die Züge nur einen BC-Wagen mitführen, kann an seiner Stelle in dem einen oder anderen Fall ein D-Wagen ausgeschieden werden, wie überhaupt die Zugbildungspläne bei dieser Gelegenheit zweckmäßig einer gründlichen Nachprüfung und Umarbeitung unterzogen werden. Die Ersparnis an Betriebskosten, die sich durch Verringerung der Zuglast ergibt, ist nicht gering. Auf einer Strecke von 100 km beträgt sie durch den Wegfall eines dreiachsigen C-Wagens, wenn man die Betriebsselbstkosten eines Achskilometers mit 17 Pf. ansetzt, 51 ℳ, bei 30 Zügen täglich 1530 ℳ und jährlich mehr als eine halbe Million Mark. Zweifelsohne liegen auf nicht wenigen Strecken, besonders in Süddeutschland, die Verhältnisse so, daß man den mitgeschleppten C-Wagen nach Auflassung der 3. Klasse ohne Ersatz aus den Zügen nehmen kann.

Um jährlich 40 Millionen oder monatlich 3⅓ Millionen Mark an Betriebskosten einzusparen, müssen monatlich 19⅔ Millionen Wagenachskilometer weniger gefahren werden, d. s. 15 % der 3. Personenzugsklasse oder 5 % der Gesamtleistung der Personenwagen in den Personenzügen. Denn insgesamt wurden im Monatsdurchschnitt 1925 in der 3. Klasse der Personenzüge 130 Millionen, mit Personenwagen in den Personenzügen überhaupt 377 Millionen Wagenachskilometer gefahren.

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß der durch Zusammenlegung der beiden Holzklassen zu erwartende Einnahmeausfall wieder eingebracht wird, wenn es gelingt, rund 1000 Personenzüge — unter der Annahme, daß ein Personenzug e Streckenabschnitt von 200 km durchfährt — um einen achsigen Wagen zu verringern. Verringerung aber ist mög wenn man berücksichtigt, daß die jetzige dritte Personenz klasse nur mit 20 % vollzahlender Reisender besetzt ist, daß Teil dieser Reisenden mit Bestimmtheit in die jetzt eben schlecht besetzte 2. Klasse aufwandern wird und daß es j schon Strecken gibt, auf denen, ohne daß Platzmangel ents 100 % der Personenwagen 3. Klasse ohne Ersatz aus den Zi genommen werden könnten.

Die Vorteile, die die Zusammenlegung der beiden Holzkla bietet, sind schon so häufig erörtert worden, daß es sich bei erübrigt, sie nochmals anzuführen. Die „Denkschrift über Einführung eines Zweiklassensystems vom 20. November 1 sagt darüber: „Die Zusammenstellung der Züge wird durch rung nur einer Holzklasse sicher vereinfacht. In Anlehnung die Verhältnisse auf der Berliner Stadtbahn würden im al meinen die Polsterklassen in der Mitte, die Holzklassen an beiden Zugenden einzustellen sein. Das Zustellen von Vers kungswagen, welches in der weitaus überwiegenden Zahl Fälle für Holzwagen erforderlich ist, wird dann sich einfa und ohne Störung der einheitlichen Zugbildung ausführen las Bei einer solchen Zusammenstellung der Züge wird außer eine Beschleunigung der Unterbringung der Reisenden und mit eine Beschleunigung der Zugabfertigung eintreten, da leichtere Verteilung der zugehenden Reisenden möglich und jetzige Suchen der zutreffenden Wagenklasse und das dadu bedingte Hin- und Herlaufen der Reisenden am Zuge vermie wird. Soweit jetzt die Züge auf den Zugendstationen un bilden sind, wird dies in vielen Fällen unterbleiben oder ver facht werden können."

Durch die Vereinfachung der Zugbildung und Beschleunig der Zugabfertigung läßt sich eine Verminderung der Rang kosten erzielen, in vielen Fällen auch eine Abkürzung der Z aufenthalte, die sich letzten Endes in einer Ersparnis der triebsstoffe auswirkt.

Für die Auflassung der 3. Klasse spricht auch ein Umst der besonders in größeren Bahnhöfen wohlbekannt ist. Täg werden dort Reisende „vorgeführt", die in der 3. Wagenkl mit Fahrkarten 4. Klasse betroffen wurden und dadurch den § 16 der Eisenbahnverkehrsordnung vorgesehenen Zuschlag wirkt haben, der von den Reisenden stets „Strafe" genannt w Zu ihrer Entschuldigung führen sie regelmäßig an, sie se unabsichtlich in den unrichtigen Wagen geraten, da sie ni auf die Beschilderung geachtet hätten oder in der Dunkel die Wagenbezeichnung nicht hätten entziffern können. Die erquickliche Folge sind vielfach peinliche Auseinandersetzun mit dem Schaffner oder Aufsichtsbeamten, die nicht selten einem gerichtlichen Verfahren wegen Amtsbeleidigung füh

In tarifarischer Hinsicht würden allerdings zur Vermeid von Einnahmeausfällen auch für die Einheitsholzklasse zwei Fahrpreise bestehen bleiben müssen, ein billigerer, dem Fa preis der jetzigen 4. Klasse entsprechender, und ein höherer die schnellfahrenden Züge. Während aber jetzt in der 3. Kla dieselben Fahrpreise für Eil- und Personenzüge gelten, wä für die Einheitsholzklasse unter Beibehaltung der Schnellz zuschläge Einheitssätze für Schnell- und Eilzüge und solche Personenzüge zu bilden. Den Geldbeutel der Reisenden w eine solche Regelung nicht berühren, weil sich praktisch an d bisherigen Fahrpreisen nichts ändern wird. Im übrigen wird jedermann verständlich finden, daß für die größere Beschle nigung der Beförderung und die bessere Ausstattung der Wag auch ein höherer Fahrpreis als Entgelt gefordert wird. Bei legenheit der Zusammenlegung der Holzklassen wird sich bisher abgelehnte Einführung von Zuschlägen für die beschle nigten Personenzüge mit dem Argument rechtfertigen und dur setzen lassen, daß betrieblich kein Unterschied mehr zwisch diesen Zügen und den Eilzügen sei und daß letztere in Gefa kämen, zu veröden. Eine allgemeine Tariferhöhung für die Ei

olzklasse aus Anlaß der Zusammenlegung allerdings würde
ffentlichkeit und die Reichsregierung zweifellos ablehnen[2]).
· die Fahrkartenschalter bedeutet der Wegfall einer Wa-
asse trotz der verschiedenen Fahrpreise für die Holzklasse
fühlbare Entlastung. Die Fahrkartenrechnung wird ver-
ht, bei den Fahrkartendruckmaschinen werden Hunderte
)ruckplatten — eine Druckplatte kostet zur Zeit 2,75 RM
behrlich. Denn während jetzt sowohl für die 3. als für die
asse nach allen Stationen, die verlangt werden können,
karten oder Druckplatten vorgehalten werden müssen, wird
künftig der Verkauf von Karten für die Eil- und Schnell-
auf die wenigen Haltestationen dieser Züge beschränken
n. Da ein schnellfahrender Zug kaum auf einem der
Bahnhöfe 3. Klasse und 4747 Bahnhöfe 4. Klasse, geschweige
auf einem der 2215 zum Teil an Hauptbahnen gelegenen
punkte anhält, so darf man annehmen, daß für die Ver-
ngen nach diesen Stationen künftighin nicht mehr als eine
von Fahrkarten der Holzklasse vorgehalten zu werden
ht.

Bedenken in bezug auf die Bedienung des Traglastenver-
hat die Denkschrift von 1926[3]) bereits ausgeräumt. Für
Verkehr wird man, wie es auch jetzt schon geschieht,
teren nicht umbaufähigen oder umbauwürdigen Wagen der
rigen 4. Klasse verwenden. Für die Möglichkeit der Mit-
von Traglasten müssen die Reisenden die geringere Aus-
ng der Wagen in Kauf nehmen. Eine andere Frage ist,
cht später eine strengere Beurteilung dessen, was als Trag-
ugelassen wird, angeordnet werden oder ob nicht auch die
ast, die immerhin nicht selten einen größeren Platz weg-
t, tarifarisch herangezogen werden soll[4]).

Vgl. Denkschrift von 1926.
Vgl. Seite 12 der Denkschrift.
Hierüber habe ich in Nr. 16/1923 dieser Zeitung Vorschläge
cht.

In wagenbaulicher Hinsicht begegnet die Zusammenlegung keinen Schwierigkeiten, wie die Denkschrift von 1926 an Hand von eingehenden und gründlichen Berechnungen nachweist[5]). Auch die Kosten des Umbaus der jetzigen Wagen 4. Klasse sind verhältnismäßig gering. Der künftige Holzklassenwagen wird zweckmäßig den jetzigen Einheitswagen 4. Klasse zum Vorbild nehmen mit kleinen Verbesserungen, indem beispielsweise die Eingangstüren an den Stirnwänden mit Glasfenstern ausgestattet und die Sitzbänke aus schmalen Latten gebildet und der Körperform angepaßt werden.

Die künftige einzige Holzklasse wäre natürlich als 3. Wagenklasse zu bezeichnen. Damit wäre ein weiterer Schritt zur Herstellung der formellen Tarifeinheit unter den mitteleuropäischen Eisenbahnländern getan. Sache von Verhandlungen ist die Herstellung auch der materiellen Tarifeinheit, damit endlich der unfruchtbare und (für alle Beteiligte) unwirtschaftliche Wettbewerb verschwindet. Die Rückkehr zum Dreiklassensystem hätte durchaus nicht nur formelle Bedeutung. Die Reichsbahn würde sich dadurch ein gewaltiges moralisches Plus schaffen. Nicht nur im Inland. Mehr als einmal haben österreichische und Schweizer Reisende versichert, daß sie sich recht eigenartig berührt fühlen, wenn sie aus der heimatlichen 3. Wagenklasse kommend, sich an der deutschen Grenze zwei Holzklassen gegenüber sahen, und nun vor die Wahl gestellt waren, ob sie sich der 3. oder der 4. Klasse zurechnen sollten. Daran ändert auch der Umstand nichts, daß unsere Wagen 4. Klasse im allgemeinen in bezug auf Ausstattung den Wagen 3. Klasse der Nachbarländer nicht nachstehen. Das Volksempfinden drängt auf eine möglichst gleiche Behandlung aller Reisenden[6]), für das Bestehen von zwei Holzklassen, die ja von 93,77 % aller Reisenden[7]) benutzt werden, hat es besonders wenig Verständnis.

[5]) Vgl. Seite 15 ff. der Denkschrift.
[6]) Vgl. auch die Denkschrift vom 20. Dezember 1919, S. 31.
[7]) Vgl. Anl. 19 des Büchleins „Die Deutsche Reichsbahn".

Die Betriebführung auf den Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes.

Von **Dr. Wilhelm Kretzschmann**, im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens.

· die Betriebführung auf den feindlichen Eisen-
n standen zu Kriegsbeginn dem Chef des Feldeisenbahn-
s zur Verfügung: 2 Militär-Eisenbahndirektionen, 6 Mili-
etriebsabteilungen und 21 Eisenbahn-Betriebskompagnien.
der Spitze der Militär-Eisenbahndirektionen
d sich ein Militär-Eisenbahndirektor mit dem Range eines
nentskommandeurs, der als ehemaliger Linienkommandant
en Offizieren der Eisenbahnabteilung des Großen General-
hervorgegangen war. Durch die Tätigkeit als Linien-
andant und die hierbei notwendige Zusammenarbeit mit
Bahnverwaltungen hatten die Militär-Eisenbahndirektoren
ick in den Eisenbahnbetrieb gewonnen, während sie auf
d ihrer früheren Verwendung in der Eisenbahnabteilung
den für die militärische Transportbearbeitung üblichen
dsätzen und Arbeitsmethoden vertraut waren. Den Fra-
es Eisenbahnbaues standen sie naturgemäß ferner.
Durchführung der ihnen obliegenden Aufgaben verfügten
Iilitär-Eisenbahndirektionen zu Kriegsbeginn über sechs
eilungen: Abteilung I für Transportwesen mit
Stabsoffizier als Vorstand, der zugleich Stellvertreter des
tors war, Abteilung II für Bau und Betrieb unter
höheren Eisenbahnbau- und Betriebsbeamten, Abtei-
III für Maschinen- und Werkstättenwesen
inem höheren Beamten des Maschinenfaches als Vorstand,
lung IV für Telegraphen- und Sicherungs-
en unter Leitung eines fachtechnisch vorgebildeten Beam-
Abteilung V für Verkehrswesen und Haupt-
se, die unter einem höheren Verwaltungsbeamten alle auf
Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassenwesen bezüglichen An-
enheiten bearbeitete, und Abteilung VI, der unter einem
en Intendanturbeamten die Geschäfte der Feldinten-
tur und der Kriegskasse übertragen waren.
s den Bedürfnissen des Krieges ergab sich sehr bald die
chtung zweier weiterer Abteilungen, von denen Abtei-
VII die Regelung des Gesundheitsdienstes unter
Obermilitärarzt zufiel, während Abteilung VIII unter
Eisenbahnoffizier als Vorstand alle reinen Bauaufgaben und die hieraus sich ergebende technische Verwendung der Eisenbahnbautruppen bearbeitete. Hauptaufgabe des Militär-Eisenbahndirektors war es, die einzelnen Abteilungen zu einheitlichem Wirken zusammenzufassen und ihnen die allgemeinen Richtlinien für ihre Tätigkeit zu geben. Im übrigen mußte den Abteilungsvorständen ein großes Maß von Selbständigkeit und Freiheit in der Ausübung ihres Dienstes belassen werden.

Bei Besetzung des feindlichen Netzes erhielten die Militär-Eisenbahndirektionen zur Leitung des Betriebes Militär-Betriebsabteilungen unterstellt, denen zur Betriebführung die erforderliche Anzahl von Eisenbahn-Betriebskompagnien zugeteilt wurde. Sie setzten sich in der Hauptsache aus dienstpflichtigem Personal der Eisenbahnverwaltungen zusammen. Da die den Betriebskompagnien zugeteilten Offiziere und Mannschaften vielfach ohne Rücksicht auf ihre Vorbildung nur auf Grund ihres militärischen Dienstgrades ausgewählt waren, ergaben sich hieraus bei ihrem Einsatz mancherlei Unzuträglichkeiten. Bei Formationen, deren Stärke in der Ausnutzung der beruflichen Tätigkeit ihrer Angehörigen lag, hätte zweckmäßig in erster Linie die Vorbildung entscheidend sein müssen. Aus dem Personal der Betriebskompagnien einer Abteilung wurden unter Zusammenfassung des hierfür vorgebildeten Personals Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenämter gebildet. Der Umfang der Betriebsämter wurde allmählich bis auf rd. 150 km Strecke erweitert, der der Maschinenämter bis auf etwa 400 km.

Für die Regelung des Verkehrsdienstes bestand im Rahmen dieser Militär-Betriebsabteilungen zu Kriegsbeginn keine Organisation; die hierbei anfallenden Aufgaben wurden von den Betriebsämtern mit erledigt. In den ersten Zeiten ergab sich hieraus während des Bewegungskrieges kein wesentlich fühlbarer Mangel. Erst als im Spätjahr 1914 mit dem Übergang zum Stellungskrieg der Nachschubverkehr erheblich anwuchs, trat das Fehlen jeglicher Verkehrsregelung an den Front- und vorderen Etappenbahnhöfen sehr störend in die Erscheinung. Zur Behebung der in großem Umfang entstandenen Abfertigungs-

schwierigkeiten wurden Anfang 1915 für jede Armee *Etappen-Güter- und Paketämter* eingerichtet, deren Hauptaufgabe sich auf Annahme und Verteilung der Stückgüter und Pakete der Truppe beschränkte. Eine durchgreifende Besserung der Verkehrsverhältnisse trat erst ein, als im Herbst 1915 im Rahmen der Organisation des Militär-Eisenbahnwesens besondere *Militär-Eisenbahnverkehrsämter* für die Front- und Etappenstrecken der Armeegebiete und des Generalgouvernements Belgien geschaffen wurden.

Als schon bald nach Ausspruch der Mobilmachung der deutsche Vormarsch nach Belgien und Nordfrankreich begann, übernahmen zunächst die heimatlichen, der Grenze benachbarten Eisenbahnverwaltungen die erste *Betriebführung* auf den wiederhergestellten Bahnen der feindlichen Grenzgebiete. So führte die Eisenbahndirektion Köln in den ersten Tagen des Vormarsches mit ihren Lokomotiven und Personalen den Betrieb bis über Lüttich hinaus. Als mit fortschreitender Besetzung des feindlichen Bahnnetzes der Einsatz von Militär-Eisenbahndirektionen erfolgte, vollzog sich die Inbetriebnahme im allgemeinen derart, daß die mit Wiederherstellung der vorderen Strecken betrauten Eisenbahnbaukompagnien die Bahnen so lange in Betrieb hielten, bis die rückwärts eingesetzten Betriebskompagnien sie ablösten. Erhebliche Teile der Bautruppen fanden auf diese Weise für die erste Betriebführung Verwendung und leisteten trotz unzureichender Zusammensetzung und Vorbildung vielfach hervorragende Dienste.

Die zu Kriegsbeginn dem Chef des Feldeisenbahnwesens für Ablösung der Eisenbahnbaukompagnien im Betrieb zur Verfügung stehenden 21 Eisenbahnbetriebskompagnien hatten eine Gesamtstärke von rd. 4400 Köpfen. Sie kamen zunächst sämtlich auf dem westlichen Kriegsschauplatz zur Verwendung. Da es sich bei der innerhalb weniger Wochen erfolgten Besetzung der belgischen und französischen Bahnen um die Inbetriebnahme eines Netzes von mehr als 4000 km handelte, dessen Betriebslänge etwa der Hälfte der gesamten bayerischen Staatseisenbahnen entsprach, reichten die zu Kriegsbeginn aufgestellten Betriebstruppen sehr bald für die Betriebführung nicht aus. Bereits am 22. August 1914 erging daher durch den Chef des Feldeisenbahnwesens an die heimatlichen Eisenbahndirektionen die Anforderung zur Aufstellung von *Bau- und Betriebskolonnen* aus Personal der Eisenbahnverwaltungen. Erstere hatten eine Stärke von je 100 Mann, während die Zusammensetzung der Betriebskolonnen derart bemessen war, daß sie zur Besetzung einer eingleisigen Strecke von etwa 50 km ausreichten. Außerdem wurde zur Unterhaltung und Instandsetzung des rollenden Materials bei dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten die Bildung von *Werkstattkolonnen* und für den Ausbau der Telegraphen- und Sicherungsanlagen die Überweisung von *Telegraphenbau- und Betriebskolonnen* beantragt. Die Ende August eintreffenden Kolonnen kamen auf den rückwärtigen Strecken des besetzten Gebietes zum Einsatz, um die bisher dort tätigen Betriebstruppen für Zwecke der vorderen Linie frei zu machen. Ende Oktober 1914 waren bereits mehr als 27 000 Bedienstete der deutschen Bahnverwaltungen neben den militärischen Betriebsformationen im Militärbetrieb des westlichen Kriegsschauplatzes tätig. Mit Ablauf des Jahres 1914 erhöhte sich ihre Zahl auf 33 500 Köpfe, unter denen sich 120 höhere und etwa 4500 mittlere Beamte befanden. Daneben wurden noch 3000 belgische und französische Hilfskräfte beschäftigt, deren Zahl sich gegen Ende des folgenden Kriegsjahres auf rd. 19 000 erhöhte.

Die Betriebführung der bald nach Ausspruch der Mobilmachung besetzten *Luxemburgischen Bahnen* hatte auf Anordnung des Chefs des Feldeisenbahnwesens die Generaldirektion der Reichseisenbahnen übernommen, die in Luxemburg eine Betriebsleitung errichtete, an deren Stelle später die *Linienkommandantur Luxemburg* trat.

Zur Leitung des Betriebes auf den besetzten Bahnen *Nordbelgiens* traf Mitte August die *Militär-Eisenbahndirektion 1* in Aachen ein. Sie verlegte in den ersten Septembertagen ihren Sitz nach Brüssel, während gleichzeitig die neu gebildete *Linienkommandantur Lüttich* die Betriebführung auf den rückwärtigen Strecken Nordbelgiens übernahm. Die Besetzung weiterer belgischer und französischer Bahnen führte Ende Oktober zur Verlegung der Militär-Eisenbahndirektion 1 nach Lille und zur Einrichtung der *Linienkommandantur Brüssel*, welcher der Betrieb der bisher von der Militär-Eisenbahndirektion 1 besetzten Strecken zufiel.

Im *südlichen Belgien und nordöstlichen Frankreich* war die *Militär-Eisenbahndirektion 2* eingesetzt. Sie hatte zunächst ihren Sitz in Libramont und wurde Anfang Oktober nach Sedan verlegt.

Die zunehmende Ausdehnung der besetzten belgischen und französischen Bahnen veranlaßte den Chef des Feldeisenbahnwesens Ende September die neu gebildete *Militär-Eisenbahndirektion 3*, die vorübergehend in Saarburg zum Betrieb der vor der 6. und 7. Armee gelegenen Bahn über A-court-Luneville verwendet worden war, nach Charleroi zuziehen und vom 1. Oktober ab mit der Betriebführung zwischen *Sambre und Maas* gelegenen Strecken zu be tragen.

Die Leistungsfähigkeit des besetzten Bahnnetzes entsp namentlich in Belgien den an deutsche Bahnen gestellten derungen in keiner Weise. So fanden sich auf den Bahnh häufig mangelhafte Weichenanlagen und namentlich in den bengleisen ein zum Teil schlechter Oberbau. Scharfe Krüm gen und Steigungen sowie das Fehlen schienenfreier Kreuzu behinderten die Durchführung der langen und schweren Mil züge erheblich. Der Hauptfehler lag jedoch in der für deut Militärzüge zu geringen Längenausdehnung der Bahnh Außerdem war die Zahl ihrer Gleise in den meisten Fälle gering und ihre Verwendbarkeit häufig dadurch beschränkt, sie nur einseitig zugängig waren. Auch fehlte auf vielen B höfen wegen Vermeidung spitzbefahrener Weichen die mittelbare Einfahrt in die Überholungsgleise.

In den ersten Zeiten gestaltete sich die Betriebführung den besetzten Bahnen infolge ihrer *gründlichen Zer rung* und ihrer zunächst *behelfsmäßigen Wied herstellung* äußerst ungünstig. So waren die gespren Brücken und Tunnel zur Beschleunigung der Arbeiten in meisten Fällen nur eingleisig instandgesetzt. Sie bildeten d bei doppelgleisigen Bahnen sehr störende Einschnürungen infolge ihrer behelfsmäßigen Herstellung Langsamfahrste die der Abwicklung des Zugverkehrs sehr hinderlich w Fast überall fehlten die Signale, die Stellwerke waren unbe bar, die Gleisunterhaltung war schlecht und die Beleuchtung Bahnhofsanlagen unzureichend. Häufig versagte die Ver digung auf der Strecke infolge Zerstörung der Telegraphen- der Fernsprechleitungen vollkommen. Die Sicherheit des triebes war daher zunächst gering und zahlreiche Unfälle, mentlich Entgleisungen der Lokomotiven in den Weichen, w an der Tagesordnung. Vielfach erwiesen sich die Kreuzu und Überholungsgleise der Bahnhöfe für die Aufnahme ga Militärzüge als zu kurz; auch gestattete die Weichenanordn der Bahnhöfe meist keine unmittelbare Einfahrt in die Ne gleise. Störungen bei Abfertigung der Züge waren die un meidliche Folge. Bei der mangelhaften Verständigung der tionen über die Zugfolge war häufig nur ein Vorrücken Züge in langsamer Fahrt und unter Anwendung besonderer sicht möglich. Hierzu kamen noch infolge Zerstörung Wasserstationen die Schwierigkeiten der Lokomotivspeisung vielfach nur mittels Handpumpen erfolgen konnte. Die Z für Wassernehmen der Lokomotiven vergrößerten sich hierd ganz außerordentlich und machten den an sich schon sch fälligen Betrieb noch schleppender. Hierzu kam noch mange Vertrautheit des Lokomotivpersonals mit den Streckenver nissen, die zu langsamer Fahrt zwang, wodurch die Fahrze sich erheblich vergrößerten. Auch das in Belgien und Fr reich übliche Linksfahren war dem Personal zunächst gewohnt.

Als Folge dieser unzureichenden Betriebsverhältnisse e neten sich zahlreiche *Unfälle*, durch die neben oft erhebli Personal- und Materialschäden mehrstündige Betriebstörun entstanden. Allein bis Ende November 1914 wurden 157 grö Unfälle gemeldet, bei denen 35 Personen getötet und 171 oder minder schwer verletzt wurden.

Alle diese Schwierigkeiten machten die Einhaltung bestimm Fahrzeiten in den ersten Wochen der Betriebführung völlig möglich. Die Züge blieben häufig auf den Strecken liegen, Dienstdauer der Lokomotiv- und Zugpersonale vergrößerte und führte zur Überanstrengung derselben infolge nicht reichender Ruhepausen. Die zu Kriegsbeginn an vielen St aufgetretenen Klagen über Lokomotiv- und Personalma fanden in diesen unzureichenden Betriebsverhältnissen ihre gründung.

Ein großes Erschwernis bildete die sich ständig wiederhold *Überfüllung der Spitzenstrecken*. Ihren wen für Ausladungen geeigneten Bahnhöfen wurden meist mehr Z zugeführt, als sie nach Ausbau und Leistungsfähigkeit ve beiten konnten. Die Folge waren Stockungen des Betriebes, durch das langsame Entladen der Nachschubzüge seitens Truppe noch vermehrt wurden und die sich oft weit rückw bis in die heimatlichen Grenzgebiete fortpflanzten und zur stellung zahlreicher Züge zwangen. Sehr störend wirk auch in den ersten Zeiten die vielfachen *Eingriffe* berufener Stellen in den Betrieb. So richteten die Armeen Etappeninspektionen ihre Wünsche und Anforderungen häu unter Umgehung der Bahnbeauftragten an die Betriebsste unmittelbar. Auch glaubten sie bisweilen ihren Einfluß die Ausnutzung der Bahnen als Etappenstraße geltend mac zu müssen. Selbst einzelne Offiziere und sogar Bahnh kommandanten griffen in den Betrieb ein. Es bedurfte m fach scharfer Weisungen des Chefs des Feldeisenbahnwes

den unberechtigten Forderungen vor allem der Kommando- Etappenbehörden entgegenzutreten.

.ese Schwierigkeiten der ersten Betriebführung hielten geıe Zeit an und konnten nur ganz allmählich überwunden len. Unter weitestgehender Heranziehung der Hilfsmittel Heimat gelang es, durch planmäßigen Ausbau den Zustand Bahnnetzes mehr und mehr zu verbessern. So wurden vor ı Dingen die Telegraphen- und Fernsprechleitungen leigsfähig ausgestaltet, die Gleis- und Weichenanlagen der nhöfe umgebaut und erweitert, die zerstörten Wasseronen wiederhergestellt, die Signal- und Stellwerksanlagen ichst behelfsmäßig und später zum Teil in friedensmäßiger ırt instandgesetzt sowie die zerstörten Brücken und nel zweigleisig und in permanenter Form ausgebaut. Zur jhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen infolge der sich dig steigernden Verkehrsanforderungen kam später noch Reihe weiterer baulicher Maßnahmen zur Ausführung, wie ;. die Vergrößerung besonders stark beanspruchter Bahn-, der zweigleisige Ausbau vorhandener und der Bau neuer ıen sowie die Schaffung neuer Überführungsmöglichkeiten h den Bau von Verbindungskurven zur Entlastung stark ısprucht Bahnhöfe und zur besseren Ausnutzung der vorlenen Strecken. Daneben ermöglichte eine ständige, scharfe rwachung des Betriebes die Sicherheit und Pünktlichkeit den Bahnen im Militärbetrieb zu steigern, so daß an Stelle ungeregelten Zugverkehrs allmählich ein Betrieb nach em Fahrplan trat, der eine geordnetere und planmäßigere ricklung der Züge und eine wirtschaftlichere Ausnutzung Lokomotiv- und Personalbestandes ermöglichte. Trotzdem ıen bei den Schwierigkeiten und Eigentümlichkeiten des tärbetriebes die Ergebnisse und die Wirtschaftlichkeit desen hinter denen der Heimat nicht unerheblich zurück. So ug nach den Aufzeichnungen für die Monate Juli bis Sepıer 1915 die Nutzleistung einer Lokomotive im besetzten lichen Gebiet gemessen an den beförderten Wagenachsmetern nur das 0,6 fache einer Lokomotive der preußischischen Staatseisenbahnen.

ı Beginn des Militärbetriebes bildeten die vorgefundenen ischen und französischen Fahrpläne die erste Grundlage für Abwicklung des Zugverkehrs. Aus ihnen ergaben sich die vendigen Angaben über Stationsentfernungen, Wasseronen usw. sowie ungefähre Anhaltspunkte über die Fahren. An der Hand dieser Unterlagen erfolgte sehr bald die stellung von Militärfahrplänen nach den in der Heiüblichen Grundsätzen, wobei im allgemeinen eine Grundhwindigkeit von 20 bis 30 km in der Stunde festgesetzt de. Dem Wesen dieses zuerst in Benutzung genommenen tärfahrplanes entsprach es, daß sämtliche Züge — gleichig ob Truppen-, Nachschub-, Lazarett- oder Lokalzüge — der gleichen Geschwindigkeit verkehrten und daß Überıngen hierbei ausgeschlossen waren. Dieser Fahrplan hatte ıgroßen Vorteil, daß er bei den zu Anfang besonders schwieın Zuständen auf den Bahnen des Militärbetriebes die einsten und übersichtlichsten betrieblichen Verhältnisse bot.

.s im November 1914 auf dem westlichen Kriegsschauplatz Stellungskrieg einsetzte, ließ sich mit dem nun sehr bald er fortschreitenden Ausbau des Bahnnetzes der Fahrplan r und mehr verbessern. Anfang Januar 1915 forderte der f des Feldeisenbahnwesens Beschleunigung der Zugfolge Steigerung der Fahrgeschwindigkeit. Die Zugfolge auf igleisigen Strecken sollte mindestens halbstündig durchıhrt und die Grundgeschwindigkeit für die wichtigsten ısportstraßen auf 40 km erhöht werden. Neue Anerungen an die Ausgestaltung des Fahrplans stellte lange Dauer des Stellungskrieges und die erfolgte richtung zahlreicher deutscher Verwaltungsbehörden in besetzten feindlichen Lande. Zur Abwicklung des stlichen Reiseverkehrs der deutschen Militär- und Zivilirden wurden daher im Frühjahr 1915 einzelne schnellende Züge auf den Hauptstrecken des besetzten Gebietes chen den wichtigsten Standorten vorgesehen und in den beenden Militärfahrplan hineingearbeitet. Die Geschwindig- dieser Schnell- und D-Züge bewegte sich zwischen 35 und m in der Stunde. Im übrigen blieb auch fernerhin der ganze nbahnbetrieb Belgiens und des besetzten Nordfrankreichs die Bedürfnisse der Front zugeschnitten. Eine im Sommer vom Chef des Feldeisenbahnwesens angeordnete weitere vollkommnung des Fahrplans sollte nach folgenden Grundlen vorgenommen werden. In das Netz der geltenden Pernzüge war unter äußerster Ausnutzung der Leistungsfähig- der Strecken eine möglichst große Zahl von Militärarfszügen einzuzeichnen. Ihre Grundgeschwindigkeit e auf allen wichtigen Transportstraßen zu 40 km in der ıde angenommen und die Höchstgeschwindigkeit auf 45 km hränkt werden. Auf diese Weise war glatte Durchführung schneller fahrenden Personenzüge und der mit geringerer chwindigkeit verkehrenden Militärtransporte nebeneinander möglich. Sorgfältiges Ineinanderarbeiten der Personen- und der Militärbedarfszüge gestattete größtmögliche Zugdichte und damit Erreichung höchster Leistung. Da die außerordentlichen Anforderungen des Jahres 1916 an die Militär-Eisenbahnen den Lokomotivpark erheblich schwächten, konnten die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten nur in den seltensten Fällen entwickelt werden, so daß namhafte Verspätungen unausbleiblich waren. Als wirksamstes Mittel zur Abhilfe wurde schließlich die Herabsetzung der Geschwindigkeit des Militär-Bedarfszugfahrplans auf 30 km vom Chef des Feldeisenbahnwesens genehmigt und der hiernach aufgestellte Fahrplan zum Januar 1917 eingeführt.

Besondere Maßnahmen bedurfte die Durchführung des Urlauberverkehrs, der bei der langen Dauer des Krieges ganz erheblich anwuchs. Anfänglich suchte man die Beförderung der Urlauber durch Doppelführung der bestehenden Schnellzüge zu bewältigen. Dies führte jedoch sehr bald zu einer ständigen Überlastung dieser Züge und zu Zuständen, die von Tag zu Tag unhaltbarer wurden. Es blieb schließlich nur übrig, die Einlegung reiner Militär-Urlauberzüge anzuordnen. Ab Juli 1915 verkehrten zunächst jeden zweiten Tag von den einzelnen Frontabschnitten Urlauberzüge nach der Heimat, auf deren rasche und glatte Durchführung zur Erzielung der unbedingt notwendigen Entlastung der D-Züge besonderer Wert gelegt wurde. Vom August 1915 ab machte sich die tägliche Führung aller bisher vorgesehenen Urlauberzüge und Ende 1917 hinter der ganzen Westfront die Beförderung von täglich insgesamt 21 Urlauberschnellzugpaaren erforderlich. Mit ihnen konnten an jedem Tage etwa 30 000 Urlauber von der Front nach der Heimat und zurück befördert werden. Bei Beurteilung der Leistungen des Militärbetriebes darf diese durch den Urlauberverkehr bedingte erhebliche Beanspruchung nicht unerwähnt bleiben.

Eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahnen im Militärbetrieb bildete ihre Ausnutzung für Truppentransporte. Dadurch, daß ihre Durchführung meist plötzlich auftrat und sich auf wenige Tage und Strecken zusammendrängte, ergab sich eine ungewöhnlich hohe Belastung und Anspannung des Betriebes. Die Schnelligkeit bei Einleitung und Durchführung von Truppenverschiebungen erreichte im Laufe der Kriegsjahre einen außerordentlich hohen Grad. Die Bereitstellung der Zugkräfte, des Fahrpersonals und des erforderlichen Wagenmaterials war in enger Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen so vorbereitet, daß angeordnete Transportbewegungen innerhalb weniger Stunden in Gang gebracht werden konnten.

Besonders schwierig gestalteten sich Truppenverschiebungen in den ersten Zeiten, als die stark zerstörten belgischen und französischen Bahnen nur notdürftig wiederhergestellt waren. Es muß als eine ganz besonders anerkennenswerte Leistung des Militärbetriebes auf dem westlichen Kriegsschauplatz bezeichnet werden, daß bereits vom 8. September 1914 ab der Abtransport der in Lothringen stehenden 6. und 7. Armee nach Nordfrankreich zur Verstärkung und Verlängerung des rechten deutschen Heeresflügels möglich war. Im Verlauf eines Monats war es gelungen, 15 Infanterie- und 4 Kavallerie-Divisionen mit insgesamt 1300 Truppenzügen vom linken zum rechten Flügel unter äußerst schwierigen betrieblichen Verhältnissen zu überführen.

Der Stellungskrieg mit seinen großen Abwehrschlachten brachte den Eisenbahnen neue Aufgaben auf dem Gebiete der Truppenverschiebungen. Das Bedürfnis nach regelmäßiger Ablösung der an bewegten Kampffronten eingesetzten Kräfte und der im Etappengebiet oder an ruhigen Frontteilen stehenden Verbände führte zu einem ständigen Truppenaustausch, der fast ausschließlich mit Hilfe der Eisenbahnen durchgeführt wurde. Daneben mußte zur Abwehr feindlicher Angriffe die schnelle Heranführung bereitgestellter Reserven erfolgen können. Die Somme- und Flandernschlacht sowie der im Anschluß an die Tankschlacht bei Cambrai geführte deutsche Gegenangriff brachten Höchstleistungen des Eisenbahnverkehrs auf den Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes. Allein während der Flandernschlacht wurden im Laufe des Oktobers 1917 82 Divisionen mit der Eisenbahn verschoben und innerhalb dieses Zeitraums insgesamt 3850 Truppenvollzüge gefahren. Für den deutschen Gegenangriff bei Cambrai mußten Ende November 1917 im Verlauf von 10 Tagen 1070 Truppenvollzüge auf wenigen Strecken und bei beschränkten Ausladeräumen herangeführt werden. Gewaltig waren auch die betrieblichen Leistungen bei Vorbereitung der Frühjahrsoffensive des Jahres 1918. Im Verlaufe eines Monats kamen täglich neben dem gleichzeitig zu bewältigenden erheblichen Nachschub von durchschnittlich 200 Zügen noch insgesamt 144 Truppenzüge in dem Angriffsabschnitt zur Entladung.

Vor die schwerste Aufgabe wurde der Betrieb bei Bewältigung des allmählich gewaltig angewachsenen Nachschubs gestellt. Betrug anfangs während des Bewegungskrieges der Bedarf der Westfront täglich nur wenige Nachschubzüge, die vornehmlich der Zufuhr von Munition und Verpflegung sowie der Heran-

führung von Ersatz zur Auffüllung der Verbände dienten, so trat sehr bald mit dem Einsetzen des Stellungskampfes eine riesenhafte Steigerung an Kampfmitteln und Baustoffen aller Art ein. So wurden allein der 4. Armee während der Flandernschlacht im Oktober 1917 täglich 52 Nachschubzüge zugeführt und täglich mehr als 1400 Eisenbahnwagen auf den Spitzenbahnhöfen des Frontabschnitts entladen. Bei Bewertung der hierbei von den Betriebsstellen vollbrachten Leistungen darf nicht vergessen werden, daß zahlreiche Bahnhöfe bis weit in das Hinterland hinein das Ziel ständiger feindlicher Fliegerangriffe waren und unter dem Fernfeuer der schweren feindlichen Artillerie lagen. Im Frühjahr 1918 steigerte sich der aus der Heimat nach dem Westen herangeführte Nachschub auf fast 10 000 Wagen täglich außer mehreren tausend Wagen mit Heeresbedürfnissen, die im besetzten Gebiet für die Front aufkamen.

Im allgemeinen erfolgte die Durchführung des Nachschubs in geschlossenen Zügen von der in der Heimat gelegenen Sammelstation der Armee über die ihr zugewiesene Eisenbahnetappenlinie nach der im Armeebereich gelegenen Frontverteilungsstelle. Hier wurden die Nachschubzüge nach einzelnen Empfängern in Gruppen zerlegt und ihrem endgültigen Ziel zugeleitet. Umfangreiche Rangieraufgaben waren hierfür zu leisten, so daß vielfach mehrere Bahnhöfe als Frontverteilungsstellen einer Armee herangezogen werden mußten.

Bei Großkämpfen kam es häufig vor, daß auf den unter dem Feuer der feindlichen Artillerie liegenden Spitzenstrecken und ihren ständigen Fliegerangriffen ausgesetzten Bahnhöfen die Ausladungen stockten. Um Überfüllungen der Auslaufstrecken und Zufuhrlinien zu vermeiden, mußte der Ablauf von der heimatlichen Sammelstation eingeschränkt und im Anrollen nach vorn befindliche Züge unterwegs abgestellt werden. Nur bei ständiger und sorgfältiger Überwachung des gesamten auf einer Eisenbahnetappenlinie liegenden Zugverkehrs durch die verantwortlichen Betriebsstellen war es möglich, ein Festfahren der Bahnen zu vermeiden und den wechselnden Anforderungen der Front ohne Überlastung des Betriebes nachzukommen.

Zu manchen Reibungen führte in den ersten Zeiten die Beförderung der Feldpost. Dem anfänglichen Streben der Feldpostbehörden, für die Vorführung der Bahnpostwagen zu den Armeen Sonderzüge zu benutzen, konnte mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit der besetzten Bahnen und ihrer großen Beanspruchung durch Truppentransporte und dringlichen Nachschub nicht entsprochen werden. Die Bahnpostwagen mußten vielmehr einzeln den zu den Armeen laufenden Verpflegungs-, Munitions- und Ersatztransporten angehängt werden. Erst als die betrieblichen Zustände auf den Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes sich gebessert hatten, gestattete der Chef des Feldeisenbahnwesens die Einlegung von Postsonderzügen, mit denen die für eine Armee bestimmte Feldpost den Truppen zugeführt wurde.

Auch die Vorführung der Ersatztransporte, die anfangs zu manchen Unzuträglichkeiten führte, spielte sich mit Besserung der betrieblichen Zustände sehr bald ein. Namentlich während und im Anschluß an große Kampfhandlungen, die eine Auffüllung der Verbände notwendig machten, waren hierfür nicht unerhebliche Verkehrsleistungen erforderlich. Beispielsweise wurden im Juli 1916 den Armeen des westlichen Kriegsschauplatzes beinahe 220 000 Mann und über 7100 Pferde an Ersatz zugeführt.

Wesentlich einfacher als der Verkehr nach der Front gestaltete sich der militärische Abschub aus dem besetzten Gebiet nach der Heimat. Hierbei handelte es sich neben dem Abtransport der Kriegsgefangenen hauptsächlich um die Rückführung der Verwundeten und Kranken, die in beonders hierzu hergerichteten Lazarett- und Krankenzügen erfolgte. Auf ihre glatte und schnelle Durchführung wurde ganz besonderer Wert gelegt.

Wichtigste Voraussetzung für Aufrechterhaltung und reibungslose Abwicklung des Betriebes war das Vorhandensein ausreichender, in gutem Zustand befindlicher Betriebsmittel. In den allerersten Zeiten des deutschen Vormarsches im Westen wurde auf den besetzten Bahnen nur wenig rollendes Material erbeutet. Erst nach der Einnahme Antwerpens und der Besetzung von Gent und Ostende fielen zahlreiche Betriebsmittel in deutsche Hand. Die gesamte Beute belief sich allmählich auf über 2300 Lokomotiven und mehr als 110 000 Wagen. Sie waren größtenteils alt und minderwertig, da der Feind seine besten Bestände fortführte. Namentlich befanden sich die Lokomotiven durch ihre vorübergehende Außerbetriebsetzung und infolge Fortnahme wichtiger Maschinenteile in einem Zustand, der ihre Wiederverwendung zunächst ausschloß. Für die erste Betriebführung mußte daher überwiegend auf heimatliches Material zurückgegriffen werden. Ende Oktober 1914 liefen rund 1200 deutsche Lokomotiven auf den Bahnen des westlichen Militärbetriebes. Anfang Februar erhöhte sich die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven auf 2727, von denen 1793 deutscher und 934 belgischer und französischer Herkunft wa[ren]. Von den deutschen Lokomotiven besaßen 812 Stück die [Lei]stungsfähigkeit mindesten der G 7, während der Rest Lok[omo]tiven schwächerer Bauart umfaßte. Auf 10 km Betriebsl[änge] entfielen mithin im Westen rund 6 betriebsfähige Lokomot[iven] gegenüber rund 5 Stück im Friedensbetrieb der preuß[isch-]hessischen Staatsbahnen. Naturgemäß konnte die Ausnutz[ung] der Lokomotiven im Kriegsgebiet mit Rücksicht auf die [ver]schiedenartigen und namentlich bei Truppenbewegungen p[lötz]lich auftretenden Anforderungen nicht immer so wirtschaft[lich] sein wie im Frieden. Während hier die Zahl der täglich [ge]fahrenen Züge annähernd dieselbe blieb und ihre Lage, [Be]lastung und Geschwindigkeit meist so gewählt werden kon[nten], daß sich die Lokomotiven durch Einreihung in feste Pläne w[irt]schaftlich ausnutzen ließen, war dies im Kriegsbetrieb, nam[ent]lich zu Zeiten von Truppenbewegungen, vielfach nicht du[rch]führbar. Die Anforderungen traten an der Front meist s[toß]weise auf, die Belastung der Voll- und Leerzüge sowie [die] Wege waren häufig verschieden, so daß unwirtschaftliche L[eer]fahrten und Vorspannleistungen der Lokomotiven sich n[icht] vermeiden ließen.

Ähnlich umfangreich war die Beanspruchung des heimatlic[hen] Wagenparkes, die mit der Ausdehnung der besetzten [Ge]biete ständig zunahm. So liefen z. B. Anfang 1915 auf [den] besetzten belgischen und französischen Bahnen neben ei[ner] großen Zahl Beutewagen täglich über 65 000 Güterwagen [und] 5000 Personen- und Gepäckwagen deutscher Herkunft. Ebe[nso] wie bei den Lokomotiven war auch die Ausnutzung und V[er]wendung des Wagenmaterials im Militäreisenbahnbetrieb in [den] ersten Zeiten wenig wirtschaftlich, da zahlreiche Betriebsmi[ttel] in unnötiger Weise für Magazin- und Wohnzwecke abgest[ellt] wurden und eine rasche Entladung vielfach nicht erfolgte. A[uch] die Notwendigkeit, für schnelle Durchführung von Truppen[ver]schiebungen umfangreiche Wagenreserven und Bereitscha[fts]züge hinter der ganzen Westfront aufzustellen, entzog zahlrei[che] Wagen oft auf lange Zeit dem Betrieb. So waren von dem M[itte] November 1915 auf dem westlichen Kriegsschauplatz vor[han]denen Gesamtbestand von 127 500 Wagen mehr als 32 000 [für] diese Zwecke bestimmt und dadurch dem regelmäßigen Betrie[bs]dienst entzogen. Je mehr die betrieblichen Zustände [sich] besserten und die Zusammenarbeit der Kommando- und Mili[tär-]Eisenbahnbehörden bei Truppenverschiebungen sich verv[oll]kommnete, desto mehr konnte in den späteren Kriegsjahren [die] Zahl der Wagenreserven vermindert und auf die Bereitstell[ung] weniger Züge zur Einleitung von Truppenbewegungen [be]schränkt werden.

Die Eigenart des Militärbetriebes brachte es mit sich, daß [die] Güterbewegung nach der Front sehr stark die der Gegenri[ch]tung überwog. Ein Bedarf an Wagen, die nach der Heimat [ent]laden werden sollten, trat daher nur in geringem Umfang [ein]. Die Folge war, daß leere Wagen auf den Bahnhöfen her[um]standen, wenn nicht für ihren sofortigen Abfluß gesorgt wur[de]. Um eine Überfüllung der Bahnhöfe und eine Verschärfung [des] in der Heimat bestehenden Wagenmangels zu vermeiden, mu[ßte] schleunige Rückführung der leeren Wagen nach der Hei[mat] nötigenfalls in geschlossenen, durchgehenden Leerzügen [er]folgen.

Zur Entlastung der Heimat wurde angestrebt, die Instan[d]setzung der Betriebsmittel möglichst in den We[rk]stätten des besetzten Gebietes vorzunehmen. Hierfür stan[den] Mitte 1917 72 Betriebswerkstätten mit 1087 deutschen und 4[…] fremden Arbeitern sowie 7 Hauptwerkstätten mit 681 deutsch[en] und 3921 fremden Arbeitern zur Verfügung. Während die [Be]triebswerkstätten sich in Verwaltung der Militär-Eisenba[hn]direktionen und betriebführenden Linienkommandanturen [be]fanden, lag die Leitung der Hauptwerkstätten ausschließlich [in] den Händen des Eisenbahn-Verwaltungsrates bzw. der spä[ter] eingesetzten Militär-General-Direktion Brüssel.

Der am 24. Oktober 1914 geschaffene „Verwaltungsr[at] der belgischen Eisenbahnen“ mit dem Sitz in Brüs[sel] war aus dem Bedürfnis zur Wiedereinführung eines beschrä[nk]ten öffentlichen Verkehrs entstanden. Bereits im Septemb[er] und Oktober 1914 hatte sich die Notwendigkeit ergeben, für d[en] öffentlichen Verkehr einzelne dringliche Gütersendungen a[uf] den abseits der Front liegenden, von militärischen Transport[en] gar nicht oder nur wenig beanspruchten Bahnstrecken zuz[u]lassen. Vorwiegend handelte es sich hierbei um dringend b[e]nötigte Lebensmittelsendungen für die großen Städte sowie [um] Kohlentransporte für Hausbrand und gewerbliche Zwecke. A[ls] sehr bald im kriegswirtschaftlichen Interesse eine weitere Z[u]lassung des öffentlichen Verkehrs zur Ausnutzung der Hil[fs]quellen des feindlichen Landes für Kriegführung und Heim[at] notwendig wurde, war für alle Bahnen Regelung der hiern[it] zusammenhängenden Fragen nach einheitlichen Gesichtspunkt[en] von einer Stelle aus notwendig. Diese Aufgabe fiel zunäch[st] dem Verwaltungsrat der belgischen Eisenbahnen zu; er hat[te] dafür zu sorgen, daß der öffentliche Personen- und Güterverke[hr]

vom Chef des Feldeisenbahnwesens zugelassenen Um-
ufgenommen und in den Grenzen ausgebaut wurde, die
s der Rücksichtnahme auf die ungehinderte Ausnutzung
hnen für militärische Zwecke ergaben.
Aufgaben des Verwaltungsrates gingen am 1. Juni 1915
Dienstobliegenheiten der neu gegründeten „Militär-
raldirektion der Eisenbahnen in Brüssel"
Sie verdankte ihre Entstehung der aus dem starken An-
n des öffentlichen Verkehrs sich ergebenden Notwendig-
cht allein die Fragen des Verkehrsdienstes sondern auch
ngelegenheiten des Verwaltungs-, Personal- und Betriebs-
s einer einheitlichen Leitung zu unterstellen.
sten Jahre seiner Entwicklung nahm der öffentliche
ehr einen ständig steigenden Aufschwung, der sich frei
ler Beschränkung entfalten konnte, da der Stellungskrieg
er damaligen Form den Eisenbahnen übermäßige Beförde-
ufgaben nicht auferlegte und somit fast überall eine
Verkehrsabwicklung zuließ. Dieser Zustand änderte sich
hre 1916 ab, als mit Beginn der großen Abwehrschlachten
anz außergewöhnliche Beanspruchung der Eisenbahnen
len militärischen Verkehr eintrat. Die großen Material-
ten und der durch sie gewaltig gesteigerte Bedarf an
hub aller Art, insbesondere an Munition und Stellungs-
fen, sowie der notwendige ständige Austausch an Kampf-
stellten an die Eisenbahnen ungewöhnlich hohe Anforde-
, die für die weitere Kriegsdauer zur Einschränkung des
chen Verkehrs führten. Hierzu kamen noch die sich
und mehr steigernden betrieblichen Schwierigkeiten, vor
die infolge Vergrößerung der Kriegsschauplätze be-
le Wagenknappheit und die sich ständig verringernde
ngsfähigkeit des Lokomotivparks. Dies alles zwang da-
r den unbedingt notwendigen öffentlichen Verkehr zu
alle übrigen Transportanforderungen aber abzulehnen
um mindesten erheblich einzuschränken.
Leistungen im öffentlichen Güterverkehr des besetzten
es im Westen umfaßten abgesehen von den Lebensmittel-
gen für die Bevölkerung fast ausschließlich Frachten
Werke der belgischen Industrie, denen die Aufrecht-
ng des Betriebes aus wirtschaftlichen Gründen zuge-
i war. Voraussetzung für die Fortführung des Betriebes
Werke war ausreichende Belieferung mit den erforder-
Rohstoffen, in erster Linie mit der für die Verarbeitung
unentbehrlichen Kohle. Für den Bezug dieser Stoffe
waren die Betriebe fast ausschließlich auf die Vorräte des be-
setzten Gebietes angewiesen. Die für die deutsche Industrie
nach Deutschland abgefertigten Sendungen des öffentlichen Ver-
kehrs umfaßten vorwiegend Erze, Alteisen, Schrott, Kalk, Holz so-
wie Halb- und Fertigfabrikate aller Art. Bei dieser Abbeförderung
spielten die Eisenbahnen eine um so wichtigere Rolle, als für den
zur Beförderung dieser Güter besonders geeigneten Wassertrans-
port eine unmittelbare Schiffahrtsverbindung zwischen Heimat
und besetztem Gebiet fehlte. Die Benutzung des über Holland
führenden Wasserweges war aber ausgeschlossen, da dieses die
Durchfuhr beschlagnahmter Landesvorräte und militärischer Be-
darfsstoffe verweigerte. So mußte ein erheblicher Teil der
Ausfuhr nach Deutschland ausschließlich auf dem Schienenwege
erfolgen.

Die vielseitigen, im Laufe der Kriegsjahre ständig anwachsen-
den Verkehrsanforderungen brachten auch die Eisenbahnen der
besetzten Gebiete mehr und mehr an die Grenze ihrer Leistungs-
fähigkeit. Nur durch Zurückstellung aller nicht unbedingt
wichtigen und dringlichen Transportaufgaben war es schließlich
möglich, einer Überlastung des Betriebes vorzubeugen und den
im Interesse der Kriegführung unbedingt notwendigen militäri-
schen Verkehr aufrecht zu erhalten. Möglichste Einschränkung
der Truppentransporte, weitgehende Drosselung des Nachschubs,
vorübergehende Sperrung des Urlauberverkehrs sowie scharfe
Zwangsbewirtschaftung des öffentlichen Verkehrs waren die
Mittel, mit deren Hilfe es gelang, den Betrieb auch in Zeiten
höchster Transportanforderungen flüssig zu halten. Gewaltig
waren die Anforderungen, welche aus den im besetzten Gebiet
bestehenden Schwierigkeiten dem im Betriebsdienst tätigen Per-
sonal erwuchsen. Schärfste Dienstauffassung und pein-
lichste Gewissenhaftigkeit taten bei den außergewöhnlichen
Verhältnissen der besetzten feindlichen Gebiete doppelt not.
Mehr noch als bei den heimatlichen Eisenbahnbehörden mußte
dem im Feldeisenbahnwesen verwendeten Betriebspersonal weit-
gehende Selbständigkeit bei Ausübung des Dienstes belassen und
das Gefühl der Verantwortung bei allen Stellen des Betriebs-
dienstes rege erhalten werden. In anstrengendem Dienst haben
militärische und zivile Betriebsformationen ihre vaterländische
Pflicht erfüllt und in aufreibender, oft durch feindliche Be-
drohung erschwerter Tätigkeit der Kriegführung Dienste von
unermeßlichem Wert geleistet. Mit berechtigtem Stolz können
alle im Betrieb der feindlichen Bahnen tätigen Angehörigen des
Feldeisenbahnwesens auf diese Leistungen zurückblicken.

Zusammenfassung des Ortsgüterverkehrs der Eisenbahnen[1]).

Von Ministerialamtmann a. D. **Reffler**, München.

r. 51/1925 dieser Zeitung untersucht Reichsbahnrat Dr.-
ümmell in einer groß angelegten Abhandlung die Frage,
e geruhige ältere Eisenbahn dem Lastkraftwagen gegen-
ich einstellen solle, der mit der Kraft und Rücksichts-
it der Jugend die ihm im Verkehr zukommende Stellung
ern suche. Der Verfasser vertritt den Standpunkt, daß
mpf gegen die neue Verkehrskraft nur da berechtigt sei,
er Besitzstand der Eisenbahn bedroht werde, den diese
Berücksichtigung aller Belange am besten und billigsten
igen könne. Es solle geprüft werden, ob sich die neue
nicht in geregelte Bahnen zwingen lasse, so daß volks-
aftlich das Beste erzielt werde. Von diesen Gesichts-
n aus sollen Transporte, die der Eisenbahn unbequem
er sind, an den Lastkraftwagen abgegeben werden, wenn
sie annehmen kann und will. Zu diesen Transporten
gerechnet:
ist alle Nahtransporte;
ie Versorgung eines größeren Landkreises einschließ-
ch der kleinen Eisenbahnstationen;
e Zufuhr und Abholung des Ortsgüterverkehrs in den
roßstädten und zwar in wesentlich erweitertem Umfange
s jetzt.
t dazu gehört in der Regel der Massenverkehr und der
r von Eisenbahn auf Lastwagen und wieder auf die
ahn.
die Nahtransporte bis auf einen Teil der Massen-
ngen dem Kraftwagen zufallen müssen, liegt nach An-
ng des Verfassers in seinem Wesen begründet. Die
, bis zu der der Kraftwagenbetrieb wirtschaftlich er-
, wird offen gelassen.
ichtlich der Selbstkosten der Eisenbahn wird angenom-
aß das tkm auf einer Nebenstrecke mit ihren nur wenige
enthaltenden Zügen kaum unter 6—10 Pf, das tkm
eines Nahgüterzuges auf einer Hauptstrecke mit etwa 6 Pf
zu berechnen sein wird. Treten noch besondere Umstellkosten
hinzu, die mit 16 Pf/t berechnet werden, so erhöhen sich diese
Werte. Nach Einführung von Ölmotoren soll das tkm für den
Lastkraftwagen auf etwa 8—9 Pf zu stehen kommen. Es wird
daraus gefolgert, daß bei Nahgüterzügen die reinen Transport-
kosten von Eisenbahn und Kraftwagen in absehbarer Zeit sich
mindestens nähern oder überschneiden, und zwar in dem Sinne,
daß der Kraftwagen auf nahe Entfernungen billiger wird. Nach-
dem also die Wirtschaftlichkeit der Nahgüter-
züge in absehbarer Zeit in Frage gestellt ist, wird man sie
auflassen und es werden dann nur mehr Fern- und Durchgangs-
güterzüge verkehren.

Wenn der Nahverkehr entfällt und dementsprechend nur mehr
Fern- und Durchgangsgüterzüge verkehren (ihre Reisege-
schwindigkeit soll mindestens 35 km/St. betragen), kann die
Zahl der Rangierbahnhöfe entsprechend verringert und damit
der weitere große Vorteil erreicht werden, daß der Wagen-
umlauf wesentlich beschleunigt und verbilligt wird. Hand in
Hand mit dem Fortfall der Nahgüterzüge auf den Strecken soll
in den großen Städten die Zusammenlegung von Orts-
güterbahnhöfen erfolgen, damit auch dort der Nahgüter-
verkehr der Eisenbahn abgenommen und dem Lastkraftwagen
zugewiesen werden kann.

Eine Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Lastkraft-
wagen, wie sie hier angenommen wird, müßte naturnotwendig
zu einer vollständigen Umstellung der derzeitigen Beförderungs-
verhältnisse führen und sie würde von den weittragendsten
Folgen nicht nur für die Eisenbahn, sondern auch für die Ver-
kehrsinteressenten begleitet sein.

Es soll nun zunächst vom rein beförderungsdienst-
lichen Standpunkte aus geprüft werden, wie sich die Ver-
kehrsbedienung gestalten müßte, wenn die Nahgüterzüge fort-
fallen und die Zwischenstationen und damit auch alle von
Zwischenstationen abzweigenden Lokalbahnen für den Güter-
verkehr ausgeschaltet würden.

---

[1]) er Aufsatz konnte aus geschäftlichen Gründen nicht
veröffentlicht werden. Die Schriftleitung.

Wenn die zwischen den Knotenpunkten gelegenen Stationen keinen Güterverkehr mehr haben, dann müssen alle Transporte nach und von den Landbezirken den Knotenstationen mit Lastwagen zugeführt werden, wobei sich im allgemeinen Durchschnittsentfernungen von 40—50 km ergeben. Solche Entfernungen sind an und für sich für den Lastkraftwagen angemessen. Verfolgt man aber die aufkommenden Transporte weiter, so zeigt sich, daß sehr häufig über diese Entfernungsgrenzen hinausgegangen und daß in vielen Fällen auch noch über Knotenstationen mit dem Lastwagen hinweggefahren werden müßte. Zum besseren Verständnis der nachfolgenden Ausführungen diene die beigefügte Kartenskizze.

Wenn beispielsweise ein Versender in Röhrmoos 10 t Wagenladungsgut nach Frankfurt/Main zu verfrachten hätte, dann müßte er diesen Transport mit dem Lastwagen entweder nach München=Laim oder nach Ingolstadt Hbf. abfahren lassen und dort der Eisenbahn übergeben. Ob die Zufuhr nach München=Laim oder nach Ingolstadt erfolgt, wird lediglich vom Kostenpunkt abhängen. Nach München=Laim sind die Kosten für den Lastwagen geringer; es kommt aber dann die Bahnfracht für die ganze Strecke von München=Laim bis Ingolstadt hinzu, die bei Beförderung der Sendung mit dem Lastwagen nach Ingolstadt entfällt. Wenn diese Sendung in Wolnzach aufkäme, dann wäre die Zufuhr mit dem Lastwagen nach Ingolstadt bei der geographischen Lage dieser beiden Orte zueinander ohne weiteres gegeben. Wäre dagegen eine solche Sendung nach einem Ort bestimmt, der an einer der unmittelbar an Ingolstadt anschließenden Linien liegt, beispielsweise nach Friedberg, Rain, Pappenheim oder Saal, dann würde sie wohl für den Eisenbahntransport überhaupt ausscheiden müssen, weil ja nach den Zwischenstationen dieser Strecken ebenfalls kein Eisenbahngüterverkehr besteht und eine Beförderung einer solchen Sendung mit der Eisenbahn von Ingolstadt nach Augsburg, Donauwörth, Treuchtlingen oder Regensburg und die Zurückführung von dort mit dem Lastkraftwagen kaum in Frage kommen könnte. So würde es auch kaum angängig sein, eine Wagenladung von Wolnzach nach Ellingen (Station zwischen Treuchtlingen und Nürnberg) mit der Eisenbahn [In]golstadt bis Treuchtlingen zu befördern. Die Zufuhr [mit] Lastwagen von Wolnzach nach Ingolstadt, die Beförder[ung mit] der Eisenbahn von Ingolstadt nach Treuchtlingen und die [Abfuhr] von dort mit dem Lastwagen nach Ellingen würde viel [höhere] Frachtkosten ergeben, ganz abgesehen davon, daß der [bei der] Lastkraftwagenbeförderung besonders hervorgehobene [Vorteil,] das ist die unmittelbare Zuführung vom Versender zum [Emp]fänger, nicht ausgenützt werden könnte.

Wie bereits erwähnt, läßt der Verfasser die Grenze, [bei] der der Kraftwagenbetrieb wirtschaftlich erscheint, offen. [Nun] liegt aber der Fall so, daß nach der Auflassung der [Nah]güterzüge und dem Ausscheiden der Unterwegsstation[en aus] den Güterverkehr der gesamte Nahverkehr zwa[ngs]weise dem Kraftwagenbetrieb zufallen muß. [Der] Lastkraftwagen muß dann für seinen Beförderungsberei[ch die]selbe Transportpflicht übernehmen, wie sie jetzt der Eise[nbahn] auferlegt ist, und er muß die anfallenden Transporte z[ur Be]förderung annehmen, auch wenn sie ihm unbequem und [nicht] in allen Fällen gewinnbringend sind.

Bis zu welchen Entfernungen der Nahverkehr, d[.h.] der durch den Lastkraftwagen zu bedienende Güterverke[hr unter] den hier gegebenen Voraussetzungen sich erstrecken [würde,] kann annähernd aus den bereits angeführten Beispielen e[rsehen] werden. Die Entfernung von Wolnzach bis Ellingen b[eträgt] 92 km. Geht man weiter bis Roth, so ergeben sich 115 u[nd bis] Schwabach 125 km. Bei Roth und Schwabach könnte Eisen[bahn]transport von Ingolstadt Hb[f. nach] Nürnberg Rbf. und Rückführu[ng von] dort mit dem Lastkraftwag[en in] Frage kommen. In diesem Fa[lle er]geben sich für Roth 115 km [Eisen]bahntransport und 46 km Las[tkraft]wagenfahrt. Die Beförderungs[strecke] würde dem derzeitigen Weg geg[enüber] um 48 km verlängert (Roth-Nü[rnberg] Rbf. und zurück) und deme[ntspre]chend auch die Fracht verteuer[t. Bei] Schwabach würde die Rückf[ührung] ab Nürnberg Rbf. mit dem Las[tkraft]wagen 13 km und die verlorene [Fahr]strecke 26 km betragen.

Nimmt man nun eine solche [Ver]kehrsbedienung an, so entste[ht die] Frage, wie sich die Verhältnis[se für] die Eisenbahn auswirken w[ürden] und welche Vorteile die A[llge]meinheit von einer solche[n Ge]staltung der Dinge zu erwarten [hätte].

Wenn der gesamte Nahgüt[erver]kehr in den vorbezeichneten Gr[enzen] entfällt, wenn nur mehr Fern- und Durchgangsgüte[rzüge] zwischen den großen Rangierbahnhöfen verkehren und [wenn] der Ortsgüterverkehr der großen Städte durch eine [Ver]minderung der Ortsgüterbahnhöfe weitreichend zusammen[gefaßt] wird, dann läßt sich die Abwicklung des der Eisenbahn [noch] verbleibenden Ferngüterverkehrs unzweifelhaft betrieblich [besser] einrichten und ebenso kann die Bedienung dieses Verkeh[rs für] die Eisenbahn, an den jetzigen Verhältnissen gemessen, unzweifelhaft wirtschaftlicher gestaltet werden. Die vom [Ver]fasser über die möglichen Einsparungen angestellten [Wahr]scheinlichkeitsberechnungen ergeben dementsprechend auch [sehr] hohe Summen.

Die Berechnung der Einsparungen stützt sich zu einem [wesent]lichen Teil auf die Beschleunigung des Wagenumlaufes [die] durch Abkürzung der Stillstände und Erhöhung der Re[isege]schwindigkeit auf mindestens 35 km/St. erreicht werden [soll]. Besehen wir uns nun von diesem Gesichtspunkte aus einma[l den] Vorgang auf der Strecke München=Laim-Nürnberg Rbf. D[ie] jetzt zwischen München=Laim-Ingolstadt-Treuchtlingen-Nürn[berg] Rbf. bzw. München=Laim-Augsburg-Donauwörth-Treuchtli[ngen-] Nürnberg Rbf. und umgekehrt verkehrenden Fern- und D[urch]gangsgüterzüge haben nur auf den Knotenstationen Ingol[stadt,] Treuchtlingen bzw. Augsburg, Donauwörth, Treuchtlingen [Ver]kehrsaufenthalte, und es sind dementsprechend alle Zwis[chen]stationen von der Bedienung durch diese Züge ausgeschlo[ssen]. Der Verkehr der Zwischenstationen wird ausschließlich [durch] Nahgüterzüge bedient. Die F- und Durchgangsgüterzüge [ver]kehren zwischen München=Laim und Nürnberg Rbf. mit [einer] Grundgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde, erreichen [je]gleichwohl nur eine Reisegeschwindigkeit von durchschnit[tlich] 20—24 km. Nur einige besonders beschleunigte Züge (Wi[r]zielen Reisegeschwindigkeiten bis 27 km. Eine Reisegesch[win]digkeit von 35 km und mehr könnte nur bei Auflassung [der] Verkehrsaufenthalte auf den zwischenliegenden Knotenstati[onen] und bei Erhöhung der Grundgeschwindigkeit erreicht wer[den.] Eine Ausschaltung von Knotenstationen bei einzelnen Zügen [führt] zur Verlangsamung des Umlaufes der nach und von diesen

anfallenden Wagen, bringt also neben verkehrdienst-
uch wirtschaftliche Nachteile; eine Erhöhung der Grund-
ndigkeit hat eine Verminderung der Auslastung der
ıd damit eine Erhöhung der Betriebskosten im Gefolge.
echneten Einsparungen würden dadurch eine nicht un-
he Abminderung erfahren. Die Beschleunigung des
mlaufes müßte deshalb mehr in der Abkürzung der
iten der Wagen auf den Stationen und in den Rangier-
en angestrebt werden. Jetzt sind diese Liegezeiten, wie
r. Kümmell mit Recht hervorhebt, im allgemeinen noch
groß.

erechnung der Selbstkosten für die Nahgüter-
arf auch nicht übersehen werden, daß bei ihrem Fortfall
iebsapparat nicht im Verhältnis zu ihrer Zahl verringert
könnte. Auf den Zwischenstationen könnte nur
ersonal entbehrt werden, das für die Besorgung des
Güterdienstes vorgehalten wird. Das andere Personal
r die Wahrnehmung des übrigen Dienstes auch künftig-
vendig. Auf den Knotenstationen würde mit dem
der Nahgüterzüge der Betriebsapparat kaum so ein-
ıkt und eingerichtet werden können, daß ausschlag-
Einsparungen an Rangierlokomotiven und Personal
wären. Dagegen würde die Eisenbahn mit dem Fortfall
ıgüterverkehrs in den vorbezeichneten Grenzen wohl
nd ein Drittel ihres derzeitigen Güterverkehrs verlieren,
rüber darf man nicht im Zweifel sein, daß der Lastkraft-
wenn er einmal für die Bedienung des gesamten Nah-
rkehrs in den Beförderungsapparat eingeschaltet wäre,
sein würde und zur Wahrung seiner Belange auch be-
ein müßte, seinen Wirkungskreis möglichst weit auszu-

ir die Eisenbahn eintretende Frachtausfall wäre so groß,
lurch die möglichen Einsparungen auch nicht annähernd
werden könnte, und es würde wohl mit dieser Verkehrs-
erung die Rentabilität des Betriebes der Eisenbahn über-
n Frage gestellt werden. Dazu kommt noch, daß die
hn, wie wir noch sehen werden, ihre Einrichtungen auf
n Knotenstationen sogar noch erweitern müßte.

elsweise hat die Knotenstation Treuchtlingen zur Zeit
hren betrieblichen Aufgaben nur einen ganz geringen
erverkehr zu bedienen. Zur Aufnahme eines größeren
rkehrs, wie ihn die Zu- und Abfuhr der Güter nach und
m größeren Landbezirk mit dem Lastkraftwagen bringen
müßten für die Schaffung einer entsprechenden Güter-
d eines Ladehofes nicht unerhebliche Aufwendungen ge-
erden. Auch bei vielen anderen Knotenstationen würden
elhaft kostspielige Erweiterungsbauten notwendig

n Maße wie der Eisenbahngüterverkehr durch den Fort-
Nahverkehrs sich verringern würde, würde der Last-
genverkehr sich erweitern. Die vorhandenen Einrich-
der Eisenbahn für den Güterverkehr werden auf den
nstationen brachgelegt, auf den Knotenstationen müßten
bereits erwähnt, zum Teil erweitert werden.

astkraftwagen könnte seiner erhöhten Aufgabe nur dann
werden, wenn die jetzt zur Verfügung stehenden Straßen
estattet werden, daß sie einen wesentlich gesteigerten
rkehr aufnehmen können. Für die Hauptverkehrslinien
besondere Autostraßen neu geschaffen werden. Ob das
e Deutschland neben der notwendigen Erhaltung eines
und voll leistungsfähigen Eisenbahnnetzes auch noch ein
siges Straßennetz schaffen und unterhalten kann, er-
kaum möglich. Jedenfalls können die notwendigen Ver-
ıgen des Straßennetzes mit Rücksicht auf die sehr hohen
nur ganz allmählich zur Durchführung kommen, wobei
lend auch das Verkehrsbedürfnis zu berücksichtigen ist.
tzten Endes kommt auch der Lastkraftwagen nicht als
veck, sondern nur als Diener des Verkehrs in Frage.

er Ausdehnung der Lastkraftwagenbeförderung auf den
n Nahgüterverkehr wären für die Aufnahme des nötigen
eichen Wagenparkes große Autohallen und Reparatur-
tten, Unterkunftsräume für das Bedienungspersonal,
erwaltungsgebäude usw. erforderlich. Außerdem müßten
Stückgutverkehr besondere Lagerhallen und für den
dungsverkehr besondere Umschlagsplätze, Ladehöfe, ge-
werden, denn diese Einrichtungen sind für den Last-
genverkehr ebenso unentbehrlich wie für den Eisenbahn-
rkehr. Man darf sich darüber nicht täuschen, daß die
telbare Zuführung der Güter vom Ver-
r zum Empfänger mit dem Lastkraftwagen
sehr beschränktem Umfange möglich ist, sobald es sich
m Einzeltransporte, sondern um eine allge-
Verkehrsbedienung handelt. Es darf wohl als
ıaft gelten, daß der große Lastkraftwagen — wie ange-
wird — auf einen Acker fährt, um dort Kartoffeln oder
üben abzuholen, um sie unmittelbar zum Verbraucher
oder in die Fabrik zu bringen. Ebenso wird es kaum möglich sein, aus Waldungen mit dem Lastkraftwagen Holz abzufahren, wenn die Ladestelle an einem gewöhnlichen, nur für das Landfuhrwerk eingerichteten Waldweg liegt, wie es in der Regel der Fall ist. Die jetzt bestehenden Landwege sind für den Lastkraftwagen nicht geeignet; er ist mit seiner größeren Spur an Wege gebunden, die eine entsprechende Mindestbreite und auch eine einigermaßen ebene Fahrbahn aufweisen. Dementsprechend werden die Feldfrüchte im allgemeinen nach wie vor mit dem Landfuhrwerk vom Acker weggefahren werden müssen, um sodann an besonders eingerichteten Ladestellen auf den Lastkraftwagen übergeladen zu werden. Ebenso wird beispielsweise der mit Lastwagen zugefahrene Dünger an diesen Ladestellen auf das Landfuhrwerk umgeladen werden müssen; der große Lastkraftwagen wird auch hier die unmittelbare Verteilung von Dünger, Saatgut usw. auf den Acker nicht vornehmen können. Auch abseits liegende Gehöfte können mit großen Lastkraftwagen nicht angefahren werden, wenn nicht ausnahmsweise besonders günstige Wegeverhältnisse bestehen. Die bessere Möglichkeit der unmittelbaren Zufuhr von Gütern vom Versender zum Empfänger mit dem Lastkraftwagen gegenüber dem Eisenbahntransport ist also doch ziemlich beschränkt. Die Massentransporte werden heute schon zum größten Teil ohne Zwischenumschlag unmittelbar mit der Eisenbahn dem Empfänger zugeführt. Die Kohlenwagen werden in den Schüttvorrichtungen der Zechen geladen und gehen in die Anschlußgleise der großen Empfangsfirmen. Baustoffe und andere Massengüter werden ebenfalls in der großen Hauptsache ohne Zwischenumschlag verfrachtet. Stückgut wird nur zu einem geringen Teil unmittelbar mit dem Lastkraftwagen zugeführt werden können, weil schon aus verkehrstechnischen Gründen auf eine Ansammlung und Ausscheidung nicht verzichtet werden kann. Dagegen würde durch die Neuregelung für einen nicht unerheblichen Teil von Massengütern gegenüber den jetzigen Verhältnissen ein Zwischenumschlag eingeschaltet werden, und zwar bei allen jenen Gütern, die jetzt auf Anschlußgleisen an Zwischenstationen unmittelbar zur Entladung oder Beladung gestellt werden und bei denen auch künftighin der Kraftwagenbeförderung ein Eisenbahntransport vorausgeht oder an sie anschließt. Beispielsweise werden jetzt einer Fabrik in Dachau die mit Steinkohlen beladenen Wagen auf ihrem Anschlußgleis zugestellt. Künftighin müßte sie diese Kohlen mit dem Kraftwagen in München-Laim abholen und ebenso müßte sie ihre Wagenladungsgüter, die sie jetzt auf ihrem Anschlußgleis unmittelbar im Eisenbahnwagen verladen kann, mit dem Kraftwagen nach München-Laim verbringen.

Noch viel weiterreichende Konsequenzen würden sich durch Zusammenlegung von Ortsgüterbahnhöfen in den Großstädten ergeben. Mit der Auflassung von Ortsgüterbahnhöfen in großen Städten werden auch Großanschlüsse in Mitleidenschaft gezogen, und ob sich solche Großanschlüsse halten lassen, wenn der derzeitige Stammbahnhof aufgelassen ist, wird in vielen Fällen fraglich sein. Schon die großen Entfernungen von den künftigen Rangierbahnhöfen und die sehr erschwerte Linienführung für die Anschlußgleise würden die Aufrechterhaltung solcher Anschlüsse häufig unmöglich machen. Müssen sie aber fallen, dann müßten die betreffenden Anschlußbesitzer sich entweder an den neuen Bahnhöfen ansiedeln oder sie müßten die Zufuhr und Abholung ihrer Güter durch Lastkraftwagen auf weite Entfernungen betätigen. Große Wege spielen aber auch beim Lastkraftwagen eine Rolle.

Aus einer solchen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse würden vielen Beteiligten unzweifelhaft große Erschwernisse und auch wirtschaftliche Nachteile erwachsen, ganz abgesehen davon, daß eine zu weit gehende Zentralisierung des Ortsgüterverkehrs auch vom betrieblichen Standpunkte aus nicht ganz unbedenklich erscheint. So wird man beispielsweise der vom Verfasser als selbstverständlich aufgestellten Forderung, daß in den großen Zukunftsbahnhöfen die Umladehalle grundsätzlich mit dem Güterschuppen zu vereinigen sei, nicht ohne weiteres zustimmen können. Bei der angenommenen Verkehrszusammenziehung würden Anlagen von ganz außergewöhnlichen Ausmaßen entstehen, bei denen die Schwierigkeiten, die jetzt schon auf großen Stationen mit vereinigtem Versand, Empfang und Umladung zu beklagen sind, in erhöhtem Maße eintreten müßten. Daß mit einer sehr weitreichenden Zusammenziehung des Stückgutverkehrs die Bildung von Ortswagen gefördert werden kann, ist richtig. Nur darf dieser Vorteil nicht durch andere Erschwernisse zu teuer erkauft werden. Der Verfasser sagt: „So ist es denn durch die Tatsachen genügend bekannt, daß das Gut auch zwischen Großstädten mit regsten Verkehrsbeziehungen ungebührlich lange Zeit gebraucht, um vom Versender zum Empfänger zu laufen", und er führt die eintretenden Verzögerungen darauf zurück, daß das Ortsgut, das jetzt bei einem außerhalb gelegenen Verschiebebahnhof eingeht, im Nahgüterzug nach den verschiedenen großen Ortsgüterbahnhöfen

abgefahren oder erst nach einem innerhalb der Stadt gelegenen Verschiebebahnhof niederer Ordnung für örtliche Verteilung überführt und daselbst neuerdings behandelt wird. Könnte es von einem großen Verschiebebahnhof aus unmittelbar mit dem Lastkraftwagen dem Empfänger zugeführt werden, dann würde viel Zeit und Arbeit erspart werden können.

Die mögliche Zeitersparnis könnte sich indessen nur auf die jetzt notwendige Überführung der Wagen vom Verschiebebahnhof nach den inneren Ortsgüterbahnhöfen erstrecken. Die Entladung des Gutes, seine Ausscheidung und Niederlegung auf dem Güterboden und seine Verladung von dort auf das Bestellfuhrwerk ist in jedem Falle notwendig.

Frachtstückgut, das zwischen Großstädten mit regsten Verkehrsbeziehungen zum Austausch kommt, wird aber auch heute schon in Ortswagen verladen; eine stärkere Zentralisierung des Stückgutverkehrs würde also nach dieser Richtung hin keine weiteren Vorteile bringen können.

Die Anregung, den Ortsgüterverkehr in den großen Städten weitreichendst zu zentralisieren, ist neu. Bisher ist man den gegenteiligen Weg gegangen, und man war bestrebt, in den großen Städten den Interessenten durch Einrichtung von günstig gelegenen Ortsgüterbahnhöfen die Aufgabe und Abholung ihres Gutes zu erleichtern. Für Stückgut sind außerdem in den Großstädten, namentlich in England, auch noch besondere, günstig gelegene Annahmestellen im Stadtinnern eingerichtet worden. Auch in Brüssel bestehen solche Annahmestellen in der Stadt, und neuzeitlich ist ihre Schaffung auch in deutschen Großstädten angeregt und in einzelnen Fällen bereits durchgeführt worden.

Der Verfasser selbst befürwortet auch die Schaffung solcher Ortsgüterstellen in den Großstädten. Nur befürchte ich, daß bei einer sehr weit reichenden Ausschaltung von jetzt bestehenden Ortsgüterbahnhöfen die Zahl der Ortsgüterstellen, wenn sie den Verfrachtern eine entsprechende Erleichterung bringen sollen, verhältnismäßig groß sein müßte; damit würde aber die angestrebte Zusammenfassung des Ortsgüterverkehrs bis zu einem gewissen Grad wieder aufgehoben.

Mit einer weiteren Zentralisierung des Ortsgüterverkehrs in den Großstädten würden wohl die Klagen über die zu hohen Zufuhrkosten in verstärktem Maße auftreten und vielen Interessenten würde die eigene Zufuhr und Abholung ihrer Güter unmöglich gemacht werden. Ein Hauptziel der Verkehrsbedienung muß aber sein, hier nicht nur keine Verschlechterung eintreten zu lassen, sondern mit allen Mitteln eine Verbesserung und Verbilligung der Zufuhr anzustreben.

Dr. Kümmell glaubt durch eine sehr weitgehende Zusammenfassung des Ortsgüterverkehrs auch in Hinsicht auf die Ausgestaltung und die Bedienung der Ladehöfe und die Abfuhr der Güter in den großen Städten betrieblich und wirtschaftlich große Vorteile erreichen zu können. Er sagt: „Besonders wichtig für die Freiladestraße wäre aber die Regelung des Abfuhrgeschäftes, auf das die Eisenbahn einen sehr maßgebenden Einfluß haben müßte. (Es ist z. B. denkbar, durch eine große Abfuhrkolonne unmittelbar nach der Zustellung der Wagen von hinten beginnend gemeinsam ausladen zu lassen, so daß zwischenstehende Restwagen vermieden werden).“ Es wird dann darauf hingewiesen, daß man dann vom Verschiebebahnhof vielleicht einen ganzen Freiladezug ohne Teilung überführen und nachher beladen oder leer zurückholen könnte. Auch die Möglichkeit der Bildung unmittelbarer Güterzüge vom Freiladegleis der einen zum Freiladegleis der anderen Großstadt wird erwähnt (Berlin—Hamburg).

So sehr die Berechtigung der erhobenen Forderung, daß die Eisenbahn auf das Abfuhrgeschäft mehr Einfluß nehmen und die Dienstabwicklung in den Ladehöfen bessern müsse, auch anzuerkennen ist, so darf doch bei der Erörterung dieser Frage nicht verkannt werden, daß einer solch großzügigen und betrieblich unzweifelhaft sehr erwünschten Regelung der Angelegenheit in der Praxis sich viele Hindernisse entgegenstellen werden. Zunächst darf nicht übersehen werden, daß der Entladung die Benachrichtigung des Empfängers, die Annahme des Gutes und die Frachtzahlung vorausgehen muß, wobei häufiger Hemmungen eintreten können, wie beispielsweise durch Annahmeverweigerung, Unbestellbarkeit, Geldmangel, nachträgliche Verfügung, Weiterleitung, Deckadressen u. dgl. Außerdem würde ein Ladehofbetrieb, wie er hier gedacht ist, eine weitreichende Einschränkung des Rechtes der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen, zur Voraussetzung haben müssen. Firmen aber, die für ihren Betrieb selbst Fuhrwerk nötig haben, würden mit einer Zwangszustellung ihrer Güter kaum einverstanden sein.

Stellt man nun die Frage, ob die Verkehrsverhältnisse in Deutschland heute oder in absehbarer Zeit die Abtrennung des Nahgüterverkehrs von der Eisenbahnbeförderung und seine Übertragung an den Lastkraftwagen notwendig machen, dann dürfte diese Frage mit „Nein“ zu beantworten sein. Die Eisenbahn ist durchaus in der Lage, auch den Nahgüterverkehr bewältigen zu können; damit ist nicht gesagt, daß sie ihn auch ausschließlich mit den bisherigen Mitteln bedienen müss wird sich selbstverständlich auch die Fortschritte der T auf dem Gebiete des Güterbeförderungswesens zunutze r und den Lastkraftwagen überall dort heranziehen, wo sein wendung eine Verbesserung oder Verbilligung der Güterb rung ermöglicht. Es kann sich also wohl nur darum h den Lastkraftwagen überall da in die Güterbeför einzuschalten und zu seinem Rechte zu verhelfe er am Platze ist. Das aber muß, wenn es sic die Bedienung des öffentlichen Güte kehrs handelt, planmäßig geschehen. Eine mäßige Bedienung des allgemeinen öffentlichen beförderungsgeschäftes muß von einer Zentralstelle aus und diese Zentralstelle wird bei den gegebenen Verhäl wohl nur die Reichsbahngesellschaft sein können; nur si am besten alle Forderungen befriedigen, die im Interesse gemeinen Volkswohlfahrt an ein großes Verkehrsuntern gestellt werden müssen.

Jetzt kommt es häufiger vor, daß einzelne Unternehmer beförderungskurse für Lastkraftwagen einrichten, die Maßgabe des jeweiligen Güteranfalls entweder täglich ei zweimal in der Woche gefahren werden, oder aber, d die Fahrt erst ausgeführt, wenn die angefallene Fracht sie Das läßt sich jetzt alles so ganz nach Belieben einrichte ja in dringenden Fällen immer noch die Eisenbahnbeför in Anspruch genommen werden kann. Besteht nun irg öffentliches Interesse daran, daß solche Kurse aufrecht er werden? Ich glaube nicht: die Frachtkosten sind meist die Beförderungsdauer ist nicht immer kürzer, so zum Teil noch länger; die zur Beförderung mit dem kraftwagen bestimmten Sendungen müssen am Nachmitt der Fahrt dem Unternehmer zugeführt werden und sie kö wenn sie zur gleichen Zeit der Eisenbahn übergeben w noch am gleichen Tage mit einem Abendzug ihrer Ziels zugeführt und dort schon in den Morgenstunden bei der Eil fertigung in Empfang genommen werden. Selbst als stückgut aufgegeben, könnten sie am nächsten Nachmitt geholt oder zugeführt werden, wenn nicht auch für solch schon die Abholung und Zustellung am Vormittag ermögli Die dem Lastkraftwagen übergebenen Sendungen werden Teil auch erst am Nachmittag zugestellt werden können die Zufuhr zu den in der Großstadt in verschiedenen Stad wohnenden Empfängern auch mit dem Lastkraftwagen vi in Anspruch nimmt.

Diese wilden Beförderungskurse verursachen der Eise einen nicht unerheblichen Frachtausfall, ohne daß sie ihre förderungsapparat irgendwie einschränken kann. Die müssen in der vorgesehenen Zahl verkehren und das St und Zugpersonal ist notwendig, gleichviel, ob unterwe einem Zuge einige Tonnen mehr oder weniger ein- un geladen werden. Die Allgemeinheit hat aber von s Lastkraftwagentransporten nicht nur keinen Vorteil, so es besteht für sie vielmehr die Gefahr, daß die Eisenba einer Zunahme dieses Wettbewerbes ihre Aufgabe, nam in volkswirtschaftlicher Hinsicht, nicht mehr in dem Um wie seither erfüllen kann. Es besteht deshalb ein allgem öffentliches Interesse, daß die Eisenbahn gegen einen billigen und unnötigen Wettbewerb geschützt (Siehe hiewegen auch die Ausführungen von Burger un v. Kienitz in Nr. 49 und 51/1925 dieser Zeitung.)

Für den Lastkraftwagen besteht im Zubrin und Bestelldienst und der Bedienung der N zone der großen Städte ein sehr großes Betätigung das noch wesentlich erweitert werden kann, wenn die Eisen selbst den Lastkraftwagen dort einsetzt, wo er mit Vorte die Bedienung des öffentlichen Güterverkehrs verwendet w kann. Es ist also nicht notwendig, daß der Lastkraftw auf weite Strecken im Wettbewerb neben der Ei bahn herläuft.

Im übrigen darf bei Beurteilung der Frage, in welchem fange der Lastkraftwagen die Bedienung des Güterverkeh sich gezogen habe, nicht übersehen werden, daß durch den kraftwagen heute vielfach ein Verkehr bedient wird, de also auch nicht vor Einführung der Lastkraftwagenbeförde auf der Eisenbahn lag. Große Brauereien, große Kaufhä große Kolonialwarenhandlungen usw. haben ihren Kunden bis zu einer angemessenen Entfernung auch früher mit eig Fuhrwerk bedient. Auch früher sind Botenfuhrwe gefahren und ebenso hat der Kärrner Wein aus Wi orten abgeholt und den Weinhändlern und Gastwirten zuge Selbstverständlich ist die Reichweite des Lastkraftwagens ge über dem Pferdefuhrwerk eine viel größere geworden aber dieser Bedienungsbereich auch beim Lastkraftwagen nicht zu weit ausdehnen kann, liegt in der Natur der V hältnisse begründet, besonders in der Kostspieligkeit der kraftwagenbeförderung und in Ungelegenheiten, die in kehrstechnischer Hinsicht sich ergeben.

iese Umstände haben selbst große Firmen veranlaßt, die ... aufgenommene Lastkraftwagenbeförderung einzuschrän- und sich wieder mehr und mehr dem Eisenbahntransport .wenden. Dies wird wohl noch in erhöhtem Maße der Fall wenn die in der Nachkriegszeit und während der Inflation anz außergewöhnlich billigen Preisen beschafften Fahrzeuge raucht sind und neu ersetzt werden müßten.

rgebnis. Bei der gegebenen Sachlage kann kaum ein Grund ...nnt werden, der die Abtrennung des gesamten Nahgüter- ...ehrs von der Eisenbahnbeförderung und dessen Übertragung en Lastkraftwagen wünschenswert oder notwendig erschei- ließe. Von einer solchen Regelung könnte vor allem die emeinheit keine Besserung der bestehenden Verhältnisse er- ...en; es erscheint ganz ausgeschlossen, daß beispielsweise ein neues Unternehmen auch nur annähernd jene Vorteile ...n könnte, die heute die Eisenbahn durch zahlreiche Tarif- ...äßigungen gewährt.

ne solche Neuregelung wäre aber auch gar nicht im Inter- einer Kraftwagen-Verkehrsunternehmung selbst gelegen, diese bei der Übernahme eines so großen Teils des öffent- n Güterverkehrs ganz unverhältnismäßig hohe Aufwendun- machen müßte, für die das Frachtaufkommen kaum einen eichenden Gewinn bringen könnte.

er Eisenbahn selbst würde durch den Fortfall des Nahgüter- ...ehrs ein großer Teil ihrer Einnahmen entzogen werden, ohne daß sie in der Lage wäre, ihren Betriebsapparat entsprechend einzuschränken. Was aber die verkehrstechnische Seite der Nahgüterbeförderung anlangt, so kann ich nicht glauben, daß die Eisenbahn schon so veraltet und überholt erscheint, daß sie auf diesem Gebiete vor dem Lastkraftwagen die Waffen strecken müßte; sie hat bestimmt noch lange nicht alle Möglichkeiten erschöpft, die zu einer Verbesserung der Beförderung und weiterhin auch noch zu einer Verbilligung der Frachtkosten führen können. Die Deutsche Reichsbahn hat von dem nach dem Kriege noch vorhandenen, an und für sich stark abgenutzten rollenden Material die besten 5000 Lokomotiven und 150 000 Wagen an die Siegerstaaten abgeben müssen. Ihre Beförderungseinrichtungen waren durch den verlorenen Krieg und die Auswirkungen der Revolution vollständig zusammengebrochen. Weiterhin sind der Eisenbahn durch den Ruhreinbruch noch ungeheure Schwierigkeiten erwachsen. Trotz alledem hat die Reichsbahn ihren Güterbeförderungsdienst in erstaunlich kurzer Zeit wieder zur vollen Leistungsfähigkeit gebracht. Eine Verkehrsanstalt, die solch ganz außergewöhnlichen Verhältnissen Herr geworden ist, wird auch erhöhten Forderungen der Neuzeit gerecht werden können. Sie wird hierzu um so mehr befähigt sein, je mehr sie die Errungenschaften und Fortschritte der Technik auch auf dem Gebiete des Güterbeförderungsdienstes zur Anwendung bringt und je mehr sie sich bei ihren Unternehmungen auf ein zufriedenes und arbeitsfreudiges Personal stützen kann.

Neue Verbrennungstriebwagen.

er Triebwagen gehört zu den jüngsten Verkehrsmitteln im ...nbahnbetriebe auf Haupt-, Neben- und Kleinbahnen. Die ...vendigkeit zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Be- ...e wie die immer schärfer auftretende Konkurrenz der ...ftwagen hat viele Verwaltungen veranlaßt, dem Personen- ...ehr größere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Der Lokomotiv- ...ieb erfordert wegen der nicht unerheblichen Mindestkosten bestimmte Belastung für den Zug, die sich nur bei Zu- ...nenfassung des Verkehrs zu wenigen Zügen am Tage er- Damit ist aber auch schwachem Personenverkehr nicht ent. Hier ermöglicht der Triebwagen, sich dem Verkehr er anzupassen und auch bei schwachem Verkehr einen Fahr- aufzustellen, der sich wirtschaftlich durchführen läßt. ch die Darbietung häufigerer Fahrgelegenheit wird der Per- ...nverkehr auf Kleinbahnen erheblich gesteigert und ihre ...tschaftlichkeit erhöht. Aber auch auf Hauptbahnen sind die ...bwagen ein gutes Mittel zum Zubringen von Reisenden von ...neren Stationen aus an die Haltepunkte der Durchgangszüge zur Verdichtung der Zugzahl zu bestimmten Tageszeiten.

er Ausbildung des Triebwagens wird somit größte Beach- ... geschenkt. Elektrischer Speichentriebwagen und Ver- ...nungstriebwagen stehen seit längerer Zeit im Wettbewerb ...nander und sind in stetig fortschreitender Entwicklung. Ein ...zug des Verbrennungstriebwagens ist die ständige Betriebs- ...itschaft, die leichte Fassung und Mitnahme des Betriebs- ...fes und die nahezu unbegrenzte Fahrdauer, da sich Füll- ...en zur Erneuerung des Betriebsstoffes leicht und beliebig ...gen lassen. Die maschinelle Einrichtung ist verhältnismäßig ...t im Verhältnis zum Leergewicht des Wagens, so daß die ...gen leicht gebaut werden können und die erforderliche Trieb- ...ung an sich niedrig wird. Andererseits liegen noch nicht ...eichende Betriebserfahrungen für die Unterhaltungskosten Abschreibungen vor, so daß ein abschließendes Urteil über gesamten Betriebskosten nicht abgegeben werden kann. ...chwohl haben die Motoren und Zahnradgetriebe einen hohen ...d der Vervollkommnung erreicht, und die Möglichkeit der ...wendung kompressorloser Dieselmotoren rechtfertigt die ...fnung auf eine weitere günstige Entwicklung dieser Fahr- ...ge.

ast alle größeren Waggonfabriken beschäftigen sich daher mit dem Bau von Verbrennungstriebwagen, und die ...tsche Reichsbahn-Gesellschaft hat zur Sammlung von Er- ...ungen einige Triebwagen bestellt. So hat sie auch einen ...bwagen der Gothaer Waggonfabrik in ihren Betrieb ein- ...ellt, die dadurch Gelegenheit hatte, ihren von der Seddiner ...stellung her bekannten Wagen in angestrengtem Dauerbe- ...be zu erproben. Unter Verwendung der hierbei gemachten ...hrungen wurde ein neuer Typ entwickelt, der jedoch in wesentlichen Teilen die bewährte Bauart des Seddiner ...gens beibehielt. Der erste Wagen dieser neuen Serie wurde der Münchener Verkehrsaustellung gezeigt. Bei ihren ...en ist die gesamte Maschinenanlage in einem besonders ...t auswechselbaren Rahmen derart angeordnet, daß kein derselben in den Wagenkasten hineinragt und der Fuß- ...n glatt durchgeht, wie die Anordnung der Bänke in ...er Weise behindert ist. Durch Bodenklappen ist jedoch die ...mte Maschinenanlage auch vom Wageninnern aus leicht zugänglich. Als Antriebsmotor wird ein 6-Zylinder-75-PS-NAG-Motor verwendet, der mit elektrischem Anlaßmotor, Lichtmaschine, Kühlwasserpumpe versehen ist. Vom Motor wird einerseits über ein Wechselgetriebe mittels Hohlwelle der Stirnrad-Achsentrieb, der mit dem durch Klauenkupplung einrückbaren Wendegetriebe zusammengebaut ist, betätigt, sowie ein Kompressor zur Erzeugung der für die Getriebeschaltung benötigten Druckluft direkt angetrieben. Das Vierganggetriebe ist durch besondere Bauart äußerst kurz und gedrungen gehalten; die Kupplungen für die einzelnen Gänge sind als Lamellenkupplung ausgeführt und durch Abschrauben des Getriebedeckels leicht zugänglich. Zur Verbindung der Antriebswelle zwischen Wechselgetriebe und Achsantrieb sind statt der teueren Kardangelenke elastische Scheibenkupplungen verwendet, die eine Abbiegung der Wellenachsen bis zu verhältnismäßig großem Ausschlagwinkel ohne erheblichen Kraftverlust gestatten. Die Rückkühlung des Motorkühlwassers erfolgt durch ein auf dem Wagendach angebrachtes System von Rippenrohren unter Ausnutzung des natürlichen Fahrwindes, unterstützt durch die Saugwirkung eines vom Motor angetriebenen Ventilators mit Luftschacht, der am Abortabteil angebaut ist. Das Gerippe des Wagens ist in eiserner Bauart hergestellt und bietet bei einer Untergestellänge von 13 600 mm Raum für 50 Sitzplätze. Der Radstand des zweiachsigen Wagens ist 7 m. Die Heizung des Triebwagens erfolgt durch Niederdruckdampf, der durch die heißen Auspuffgase des Motors erzeugt wird. Als Bremsen sind eine normale Druckluftbremse und eine achtklötzige Handspindelbremse vorhanden. Sämtliche zur Bedienung des Wagens erforderlichen Hebel und Schalter wie Kontrollinstrumente sind in dem auf jedem Wagenende befindlichen Führerstand auf einer Platte übersichtlich angeordnet. Die Innenausstattung mit herablaßbaren Fenstern, Gepäcknetzen, elektrischer Beleuchtung, reichlichen Dachlüftern, gut geformten Sitzen ist zweckmäßig und gediegen gehalten. Das Wagengewicht des leeren Wagens beträgt 19 100 kg, die Höchstgeschwindigkeit 60 km/Std.

Die zweiachsigen Wagen sind in vielen Teilen genormt und werden in Serien hergestellt. Besonders sorgfältig wird der Serienbau der vierachsigen Wagen durchgebildet, die bis zu 120 Sitzplätzen in Längen zu 13, 17 und 20 m bei 2100 mm Breite für Kleinbahnen, 2500 mm Breite für Nebenbahnen und 3000 mm Breite für Haupt- und Nebenbahnen gebaut werden sollen. Das Maschinengestell wird nahe dem Drehpunkt der Drehgestelle schallgedämpft aufgehängt und der Wagenboden glatt durchgeführt. Das Wechselgetriebe wird noch vereinfacht, indem die vier Gänge nur zwei Wellen und drei Zahnräderpaare erhalten werden. Die Schaltung der Gänge erfolgt pneumatisch, ebenso die Kupplung zwischen Motor und Wechselgetriebe. Für Rohölbetrieb ist ein neuer 75/90 PS kompressorloser Dieselmotor der MAN, Nürnberg, in Aussicht genommen.

Als weitere Neuheit in dem Bau der Triebwagen ist anzuführen, daß die Firma für die Deutsche Reichsbahn Wagen mit Mitteleinstieg im Bau hat, die zum bequemeren Besteigen der Wagen vier Auftrittstufen erhalten. Der ganze Trittaufbau rückt dabei etwas in das Wageninnere hinein; der Wagenboden ist glatt durchgeführt. Im übrigen haben die Wagen den Vorteil, daß durch Verkürzung der Endperrons mehr Sitzplätze bei derselben Wagenlänge erhalten werden. Przygode.

Elektrische Beleuchtung für Dampflokomotiven.

Nach längeren Versuchen hat die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft eine elektrische Beleuchtungsart für Dampflokomotiven unter Verwendung einer kleinen Turbodynamo entwickelt, worüber Dipl.-Ing. H. Jacobi im Heft 6 des laufenden Jahrgangs der „A.E.G.-Mitteilungen" berichtet. Es ist daran zu erinnern, daß die Beleuchtung der Dampflokomotiven in Deutschland zur Zeit fast durchweg mit Fettgas, Azetylen oder Petroleum erfolgt. In jüngster Zeit wird das Interesse verschiedener Bahnverwaltungen auch für die elektrische Beleuchtung der Dampflokomotiven lebhafter.

Turbodynamo

Feste Gestängelampen

Abb. 1. G 12-Lokomotive Nr. 5697 Cassel mit elektrischer Beleuchtung durch eine Turbodynamo der A. E. G.-Bauart.

Vor drei Jahren wurde die Schnellzug-Heißdampflokomotive der Deutschen Reichsbahn Nr. 1118 Hannover-Bauart S 10[1] mit einer Versuchsturbodynamo der A.E.G.-Bauart ausgerüstet. Die Lokomotive ist am Anfang dieses Jahres in die Werkstätte genommen worden; die Untersuchung soll volle Zufriedenheit mit dem Zustande der gesamten Beleuchtungsanlage ergeben haben. Störungen während des Betriebes sind nach dem angezogenen Berichte nicht vorgekommen.

Abb. 2. A. E. G.-Turbodynamo.

Auf Grund dieses günstigen Ergebnisses sind nun die Hersteller erneut an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit der Bitte herangetreten, ihr einen weiteren Versuch zu gestatten. Die Verhandlungen haben dazu geführt, daß die A.E.G. beauftragt wurde, einige P 8-Personenzug-Dampflokomotiven mit einer elektrischen Ausrüstung zu versehen. Die Bauart der Turbodynamo ist während der drei Versuchsjahre weiter vervollkommnet worden. Die verbesse Vorrichtung wurde nunmehr zum ersten Male im Februar 1 an die Reichsbahnlokomotive G 12 5697 Cassel angebaut (v Abb. 1) und befindet sich seit einiger Zeit im Betriebe. I auf dem linken Laufsteg der Maschine aufgestellte Turbodyna (Abb. 2) hat eine Dauerleistung von 500 Watt bei 32 Volt Sp nung und 3600 Umdrehungen in der Minute; sie ist, wie Abb. 3 hervorgeht, 715 mm lang, 360 mm br 340 mm hoch und wiegt 75 kg. Der Arbeits reich liegt zwischen 4½ und 16 at Kesseldru Künftig wird die Turbodynamo für 24 Volt baut, da diese Spannung bereits bei den ele trischen Lokomotiven der Deutschen Reic bahn für Beleuchtungszwecke vorhanden ist.

Die Dampfzufuhr erfolgt durch ein isolier Rohr vom Stehkessel aus. Ein einfaches Absp ventil mit Handrad ermöglicht vom Führerh aus jederzeit das Anlassen und Stillsetzen Turbine. Irgendwelche anderen Ventile oder M instrumente sind nicht zu bedienen, da die Regl vorrichtung in der Turbine die Dampfzufuhr nach Belastung selbsttätig steuert. Selbst niedrigem Dampfdruck hält die Maschine v Umdrehungszahl und Spannung. Um den Geg druck in der Turbine möglichst gering zu halt wird der Abdampf in der Rauchkammer gelei

Die Turbine ist eine Gleichdruckturbine m nur einer Druckstufe; jedoch werden durch A wendung einer Umkehrschaufel im Gehäuse zw Geschwindigkeitsstufen erzielt. Diese Anordnu ergibt einen für diese kleinen Turbinen verh nismäßig günstigen Dampfverbrauch von 50 60 kg in der Stunde bei 500 Watt. Die Geschw gigkeitsstufen wirken auf denselben Schau kranz, jedoch von verschiedenen Seiten. Generator wird eine Gleichstromkompou maschine in ventiliertgeschlossener Ausführu verwendet. Ein Ventilator auf der Antriebse verhütet zu große Erwärmung der Wicklungen und Kommutators. Der Luftstrom ist so geführt, daß we Schmutz noch Dampf- und Rauchschwaden in das Innere Dynamomaschine gelangen können.

Als Beleuchtungskörper werden Lokomotivlatern verwendet, die in der üblichen Art abnehmbar an der Lo motive angebracht sind. Die Laternen enthalten zur Erhöhu der Betriebssicherheit je zwei Glühlampen, die parallel

Abb. 3. Hauptabmessungen der Turbodynamo.

schaltet sind, so daß beim Durchbrennen einer Lampe das Lic nicht versagt. Für die Beleuchtung des Trieb- und Laufwerk sind an der unteren Seite des Umlaufbleches feste Gestäng lampen in erforderlicher Anzahl verwendet, die durch Drah körbe gegen äußere Beschädigung geschützt sind. Außerde ermöglichen mehrere Steckdosen den Anschluß von Handlamp mit langem Kabel. Das Leitungsmaterial ist in Stahlpanze rohren verlegt. Im Führerhaus wird eine Deckenlampe ang bracht, deren seitliche Ausschnitte nur die Manometer beleuc ten; ein abklappbarer Deckel gestattet im Bedarfsfalle die B

ing des ganzen Führerhauses. Die Wasserstandlaternen
iit einem Schlitz versehen, so daß nur die Beleuchtung
asserstandglases erfolgt. Außerdem kann durch eine kleine
auf der Führerseite die Steuerungsskala und der Ge-
digkeitsmesser beleuchtet werden. Diese Lampe wird
durch den Führer nach Bedarf ein- und ausgeschaltet; alle übrigen Lampen und Laternen werden von einer gemeinsamen Schalttafel auf der Heizerseite bedient. Das Personal braucht also zum Anzünden der Laternen nicht mehr vor und hinter der Lokomotive den Schienenstrang zu betreten. M.

Zur Eröffnung der Strecke Velbert-Kettwig.

3. August soll die Strecke Heiligenhaus-Kettwig
zter Teil der Bahnlinie von Velbert nach Kettwig
rieb genommen werden. Damit wird eine neue Verbin-
zwischen Wupper und Ruhr geschaffen und ein Werk
let, welches das Ziel jahrzehntelanger Wünsche und un-
ger Bemühungen war. Galt es doch für die Orte Vel-
Tönisheide und Heiligenhaus mit ihrer alten
industrie eine bessere Verbindung nach dem Ruhrgebiet
ommen, um ihre Rohstoffe, Eisen und Kohle, auf kurzem
lligem Wege heranzuschaffen und ebenso ihre Fertig-
die zum großen Teil ins Ausland gehen, so rasch wie
h ans Meer zu bringen. Velbert und Tönisheide waren
schon seit 1888 nach Fertigstellung der Strecke (Voh-
) - Aprath-Wülfrath-Tönisheide-Velbert
Staatsbahnnetz angeschlossen, aber der Weg war lang
nständlich; in einer weit ungünstigeren Lage befand sich
fstrebende Heiligenhaus, dem auf der einen Seite
n Güterverkehr nur die unzulängliche, überdies seit län-
Zeit stillgelegte Schmalspurbahn nach Hösel, für den
enverkehr die Kleinbahn nach Velbert zur Verfügung
ı, und das im übrigen vorwiegend auf den Landweg mit
weise lästigen Steigungen angewiesen war. Für Heili-
aus war die neue Bahn geradezu eine Lebensfrage, um
ttbewerb mit den Nachbarorten nicht zu unterliegen, aber
ür jene galt es immer mehr, jeden Vorteil auszunutzen,
h auf dem Weltmarkt behaupten zu können.
ersten Bestrebungen nach der neuen Bahnverbindung
denn schon im Jahre 1889 bald nach Eröffnung der
e Vohwinkel-Velbert ein. Bereits damals wurde
öglichkeit einer Verbindung von Velbert nach dem
tal ins Auge gefaßt, aber das Ergebnis der Unter-
g war so ungünstig, daß dieser Plan nicht weiter ver-
verden konnte. Erst 18 Jahre später, im Jahre 1907,
es dem unablässigen Drängen der Gemeinden, ihrer In-
und der Mitwirkung einflußreicher Abgeordneter, den
r der öffentlichen Arbeiten dafür zu gewinnen, allge-
Vorarbeiten für eine Bahn von Velbert über Hei-
haus nach dem Ruhrtal vorzunehmen. Die Pläne
ı erforderlichen Unterlagen waren bereits im Frühjahr
rtiggestellt. Die Linie sollte von Velbert in Verlänge-
es alten Bahnhofs über Heiligenhaus dann nach Norden
end am rechten Hang des Vogelsangbaches verlaufen und
Strecke Düsseldorf-Kettwig einmünden. Die Länge betrug
1 km mit einer durchschnittlichen Steigung 1 : 45. Die
waren ohne Grunderwerb auf rund 3 020 000 ℳ er-

diese Linie gelangte, wenigstens in ihrer ursprüng-
Form, nicht zur Durchführung. Aus Velbert kam noch
re 1908 die Anregung, die Strecke nicht in Fortsetzung
stehenden Bahnhofs, sondern in weitem Bogen um die
erumzuführen und östlich derselben einen neuen Bahn-
ulegen. Dieser Vorschlag hatte zweifellos viel für sich.
e Bahnhof, in seiner Länge durch zwei verkehrsreiche
ergänge begrenzt und auch in der Breite nur beschränkt
rungsfähig, hätte nur mit erheblichen Schwierigkeiten
sten in dem erforderlichen Maße um- und eingebaut wer-
nnen, dagegen war hierzu die weite, ebene Fläche östlich
adt wie geschaffen. Die Führung um die Stadt herum
auch eine Verlängerung der Linie und damit eine Er-
ng des Gefälles von 1 : 45 auf 1 : 50. Auf der anderen
onnte nicht ausbleiben, daß die Verlegung des Bahnhofs
ı betroffenen Stadtteil, der sich um den alten Bahnhof
elt hatte, vorzugsweise größere Fabrikbetriebe, empfind-
achteile mit sich brachte. Die neben der größeren Ent-
g durch die tiefere Lage des neuen Bahnhofs verschärft
. Es dauerte auch nicht lange, so setzten kräftige Ge-
egungen ein, der Streit zwischen den beiden Richtungen:
berstadt, alter Bahnhof, dort Unterstadt,
Bahnhof, nahm heftige Formen an und wirkte stark
nd auf den weiteren Fortgang der Dinge. Erst im Jahre
el die Entscheidung zugunsten der Linienführung mit
n Bahnhof; die dadurch mögliche Abflachung der maß-
n Steigung im oberen Teil der Strecke wurde auch auf
iterführung nach Kettwig übernommen und hier ermög-
lurch eine Verlegung der Strecke auf den Höhenzug
es Vogelsangtales und eine Entwickelung der Linie nach
zu. Die Gesamtlänge der Bahn betrug danach von der
Abzweigung aus der alten Strecke vor Velbert rd. 16 km, die Mehrlänge gegenüber der Vergleichslinie nicht ganz 3 km. Die neue Führung bedingte zwei größere Talbrücken, und zwar über das Eulenbachtal bei Velbert und über das Vogelsangtal vor Kettwig.

Gegenstand ausführlicher Untersuchungen war auch die Einführung der Linie bei Kettwig. Nach dem ersten Entwurf sollte sie etwa an derselben Stelle wie heute in die Strecke von Düsseldorf einmünden, dann wurde in Erwägung gezogen, Anschluß in Kettwig vor der Brücke zu suchen, doch kam diese Lösung nach näherer Prüfung nicht in Frage, schließlich schien es doch aus betriebs- und verkehrsdienstlichen Gründen geboten, trotz der erheblichen Mehrkosten, das Gleis mit einer neuen Ruhrbrücke bis Kettwig durchzuführen und auch diesen Bahnhof in größerem Umfange zu erweitern. Diese Verbesserungen, die im ausführlichen Entwurf vorgesehen waren, mußten leider infolge der immer schlechter werdenden geldlichen Lage später wieder aufgegeben werden. Die Linie ist jetzt auf der freien Strecke am neuen Block „Pusch" eingeführt, der Bahnhof Kettwig nur in bescheidenstem Maße verändert. Diese Vereinfachungen erschienen bei dem inzwischen eingetretenen und wohl längere Zeit anhaltenden Verkehrsrückgang tragbar.

Nicht ohne Kampf ging es bei der Anordnung der Zwischenbahnhöfe ab. Bei Velbert wünschte man anfänglich einen Haltepunkt an der Werdener Straße. Verzichtete dann aber darauf zugunsten eines Bahnhofes bei Dahlbucksbaum, jetzt Velbert West. Bei Isenbügel wurde auf das Drängen der Beteiligten ebenfalls ein Bahnhof vorgesehen, hauptsächlich zum Aufschluß der den rheinisch-westfälischen Kalkwerken gehörenden Dolomitläger. Auf den Ausbau dieses Bahnhofs mußte, um den Weiterbau der Strecke zu ermöglichen, mit Zustimmung der Gemeinde Heiligenhaus zunächst verzichtet werden, da der Steinbruchbetrieb erst in Jahren aufgenommen werden wird und ohne diesen Verkehr der Bahnhof nicht lebensfähig sein würde. Auf Antrag der Beteiligten wird hier aber zunächst wenigstens ein Haltepunkt für den Personenverkehr eingerichtet und gleichzeitig mit der Strecke in Betrieb genommen. Einen weiteren Antrag auf Anlegung eines wei-

teren Haltepunktes nicht weit von Kettwig, vor der Brücke, konnte wegen der ungünstigen Lage und voraussichtlichen Unwirtschaftlichkeit nicht entsprochen werden.

Nach Erledigung aller Vorbereitungen konnte endlich im Frühjahr 1913 mit dem Bau begonnen werden. Am 28. Juni 1913 erfolgte auf der Teilstrecke Velbert bis Velbert-West der erste Spatenstich, anschließend wurde bald ein weiteres Los bis jenseits Bahnhof Heiligenhaus in Angriff genommen und der Bau mit Bagger- und Maschinenbetrieb so gefördert, daß bei Beginn des Krieges der erste Abschnitt zum großen Teil, der zweite etwa zur Hälfte fertig war. Die Belegschaft auf der Strecke betrug zu dieser Zeit rund 470 Mann. Infolge der Mobilmachung im August 1914 mußten die Arbeiten plötzlich eingestellt, die Arbeiter entlassen werden. Wenige Tage später wurde zwar wieder begonnen, aber die besten Kräfte fehlten, mit den zurückgebliebenen und neu eingestellten, sonst arbeitslos gewordenen Leuten ging der Bau nur langsam voran. Auch Kriegsgefangene, die von Ende 1914 ab beschäftigt wurden, trugen nur langsam zur Förderung bei, schließlich zwang der immer mehr zunehmende Mangel an Arbeitskräften und Baustoffen im Oktober 1916 dazu, die Arbeiten ganz einzustellen. Erst nach der Demobilmachung im Spätherbst 1918 wurden die Arbeiten mit etwa 20 Mann wieder aufgenommen, die Zahl wurde im Jahre 1919 auf rund 250 erhöht, mußte aber im Jahre 1920 wieder auf 80 Mann herabgesetzt werden, da die Leistungen zu gering waren und bei zunehmender Geldentwertung die erforderlichen Mittel nicht aufgebracht werden konnten. Man beschränkte sich jetzt darauf, den neuen Bahnhof Velbert fertigzustellen, da der alte immer abgängiger und unzulänglicher wurde. Stark hemmend wirkte hierbei der Ruhreinbruch, der die Heranfühung der Stoffe und die Beaufsichtigung der Bauten außerordentlich erschwerte.

Am 1. November 1924 konnte endlich der neue Bahnhof Velbert in Betrieb genommen werden, der alte blieb bis auf weiteres wenigstens für Wagenladungs- und Anschlußverkehr erhalten. Die Verhandlungen mit der Gemeinde Velbert und den Beteiligten über die Regelung dieser Frage waren schwierig und zeitraubend, führten aber schließlich doch zu einem erträglichen Ergebnis.

Auf der nahezu fertigen Teilstrecke bis Heiligenhaus wurde am 15. Februar in bescheidenem Umfange der Güterverkehr als Anschlußbetrieb aufgenommen; an die Fertigstellung der Bahn bis Kettwig war leider zunächst nicht zu denken, da die Reichsbahn als inzwischen selbständig gewordenes Unternehmen und ebenso die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nicht in der Lage war, die noch fehlenden Mittel in Höhe von rd. 1.6 Millionen aufzubringen. Aber was anfangs fast unmöglich schien, wurde endlich doch erreicht durch das Vorgehen der Gemeinde Heiligenhaus und die unermüdliche Tatkraft ihres Bürgermeisters.

Diesen gelang es, die Nachbargemeinden, Kreise und andere Verbände zu gewinnen und durch ihre Mitwirkung die fehlenden Mittel aufzubringen. Nach langen Verhandlungen wurde im März 1925 zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Gemeinde Heiligenhaus, die sich schließlich ganz allein dafür stark gemacht hatte, ein Vertrag abgeschlossen, wonach die Gemeinde die fehlenden 1 600 000 ℳ zur Verfügung stellte, und zwar 1 050 000 ℳ, d. h. den Betrag, der sich voraussichtlich aus den Einnahmen der Strecke einigermaßen verzinsen wird, als verzinsliches und in einigen Jahren zu tilgende[s Dar]lehn, den Rest von 550 000 ℳ als verlorenen Zuschuß. Let[ztere] wurde in der Form vereinbart, daß die Gemeinde die rest[lichen] Erd-, Fels- und Löschungsarbeiten und den größten Te[il der] noch fehlenden Bauwerke in Natur herstellte, und zwar [durch] die Firma, welche bis dahin schon den ganzen Bau in [gleicher] Weise ausgeführt hatte und welche der Gemeinde für d[ie] zahlung sehr günstige Bedingungen stellte. So gelang es, bald, die Teilstrecke bis Heiligenhaus vollständig fe[rtigzu]stellen, so daß diese am 1. Mai 1925 in Betrieb genomme[n wer]den konnte. Der Rest bis Kettwig sollte nach dem ob[enge]nannten Vertrag spätestens bis Oktober d. J. fertiggestell[t wer]den. Trotz der außergewöhnlich ungünstigen Witterun[g, die] stellenweise Rutschungen zur Folge hatte, gelang es, diese noch um 2 Monate abzukürzen.

Die Gesamtkosten der Strecke betrugen nach dem erst[en, für] die Ausführung maßgebenden Anschlag 7 705 000 ℳ einsc[hließ]lich 505 000 ℳ Zuschuß zum Grunderwerb in der Gem[einde] Velbert für den neuen Bahnhof als Ersatz für den alten [unzu]länglichen. Alle übrigen Grunderwerbskosten wurden vo[n den] Gemeinden übernommen. Die tatsächlich aufgewandten K[osten] werden, in Goldmark umgerechnet, etwa 8 450 000 ℳ bet[ragen].

Der Bau der ganzen Strecke erforderte rd. 1 700 000 cbm und Felsbewegung, 7000 cbm Mauerwerk, 25 Weg-Über[- und] Unterführungen, 7 große Talbrücken mit 4—7 Bogen von Fußweite und Höhen bis zu 30 m. Zwei dieser Talbr[ücken] standen jahrelang unfertig da; die vor dem Bahnhof Ise[...] mit ihren halbfertigen Bögen machte einen ruinenhaften [Ein]druck.

Zu diesen ins Auge fallenden gewaltigen Bauarbeiten [kam] noch eine Fülle Geistes- und Schreibarbeit, die bei den [viel]widerstreitenden Interessen nicht gering war. Um ihren [Um]fang zu ermessen, sei hier beiläufig erwähnt, daß allei[n die] Bauausführung der Strecke mit ihren mehr oder minder w[ichti]gen Einzelheiten zwölf stattliche Aktenbände in Folio f[ormat] ausfüllt.

Die Bauausführung lag in den Jahren 1913—14 in den [Hän]den einer Bauabteilung in Velbert, später ging sie auf di[e De]zernenten der Reichsbahndirektion unmittelbar über, dene[n ein] tüchtiger Streckeningenieur als örtlicher Aufsichtsbeamte [zur] Seite stand.

Das ganze Werk, das nach dem Bauausführungsplan im [Früh]jahr 1916 fertig sein sollte, erlitt durch die Ungunst der [Ver]hältnisse eine Verzögerung von reichlich 10 Jahren, und [nun] können diejenigen, die sich so dafür eingesetzt haben, mit [Stolz] und Befriedigung auf das erreichte Ziel blicken. Die Vo[rteile,] welche die neue Bahn den Beteiligten bringt, sind nic[ht zu] unterschätzen. Die Abkürzung des Weges nach der Ru[hr be]trägt für Velbert im Mittel etwa 20, für Heiligenh[aus] 33 km. Die Bahn soll nicht nur dem Güterverkehr dienen, so[ndern] auch den Personenverkehr erleichtern und tunlichst a[n sich] ziehen. Man hofft, daß es gelingen wird, den behelfsweis[e ein]gerichteten Kraftwagenverkehr soweit wie möglich durc[h die] neue Bahn zu ersetzen.

Auch an dieser Stelle darf der Wunsch ausgesprochen [wer]den, daß der neuen Bahn der erwartete Verkehr zuström[e und] daß sie die auf sie gesetzten Hoffnungen in vollem Ma[ße er]füllt. Weigelt, Reichsbahnober[...]

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Direkter deutsch-österreichischer Güterverkehr.** Am 1. August wird der neue direkte Tarif für den deutsch-österreichischen Güterverkehr in Kraft treten, und zwar zunächst für den Verkehr zwischen den bayerischen, west- und nordwestdeutschen Stationen einerseits, und den österreichischen Stationen andererseits. Die Tarifwährung für den Gesamtdurchlauf wird die deutsche Reichsmark sein, wobei ein österreichischer Schilling zu 0,594 RM., eine tschechoslowakische Krone zu 0,125 RM. umgerechnet wird. Der Tarif wird die tschechoslowakischen Durchgangsstrecken insofern mit einbeziehen, als die Strecke über Passau den Weg durch die Tschechoslowakei um einen bestimmten Prozentsatz tarifkilometrisch übersteigt. Beispielsweise wird für den Verkehr zwischen Hamburg und Wien Ostbahnhof, sowie nord- und nordwestdeutschen Stationen und dem ost-ungarischen Grenzübergang Nikelsdorf die Beförderung über die tschechoslowakischen Strecken vorgesehen sein. Der neue direkte Tarif bringt insofern gegenüber den Lokaltarifen eine gewisse Ermäßigung, als auf der deutsch-österreichischen Strecke die Frachten um einen Teil der Abfertigungsgebühren, auf der tschechoslowaki[schen] Strecke um bestimmte feste Beträge gekürzt sind. Fü[r den] Ausfuhrverkehr über deutsche Seehäfen wird der direkte [Ver]kehr keine Frachtsätze enthalten; in bestimmten Tarife[n ist] allerdings Hamburg-Zollinland im Versand wie im Em[pfang] vorgesehen. Für den Verkehr mit Mittel-, Ost- und Nor[d]deutschland wird der direkte Tarif im Herbst erscheinen. [Die] Anwendung des Verbandstarifes erfolgt nur, wenn der A[bsen]der das im Frachtbrief vorschreibt. Eine Aufhebung des T[arifs] ist mit zweimonatlicher Kündigungsfrist vorgesehen, s[oweit] nicht auf der deutschen Strecke bei bestimmten Ausna[hme]tarifen eine vierzehntägige Frist festgelegt ist.

— **Neue Ausnahmetarife für Holz im deutschen Binne[nver]kehr.** Die Deutsche Reichsbahn gibt mit Wirkung [vom] 1. August die Ausnahmetarife I e (Stammholz, Holzblöcke, Stangenholz, auch Holzmasten, auch gedämpft oder getränkt, [be]schlagenes, gespaltenes oder gerissenes Holz, auch gedä[mpft] oder getränkt) und I f (Schnittholz, z. B. Kantholz, Ba[lken,] Sparren, Verbandholz, Pfosten, Latten, Leisten, Bretter, Di[elen,] Bohlen, Planken, Bleistiftbrettchen (ausgenommen Zedern[holz]bohlen sowie Zedernholzbretter); Daub- (Faß-) Holz, auc[h ge]dämpft oder getränkt, neu heraus. Beide Ausnahmetarife [sind] mit 10 Tons-Sätzen neu ausgerüstet. Ferner sind die Empf[angs]stationen erheblich vermehrt worden. An Versandstati[onen]

·den die Plätze Fürsteneck, Passau und Plattling neu aufge-
men. Sofern nach der neuen Ausgabe der Tarife vereinzelte
öhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis
ktober 1926 gültig.

- **80 Jahre Main-Neckar-Bahn.** Am 1. August sind es 80 Jahre,
die Main-Neckar-Bahn von Frankfurt nach Heidel-
g-Mannheim entlang der Bergstraße durch preußisches,
sisches und badisches Gebiet dem Betrieb übergeben wurde.
Lokomotive des ersten Zuges hieß „Karl der Große". Beim
karübergang in Ladenburg wurde die Lokomotive hinter den
; gestellt und drückte ihn bis zur Mitte der Brücke, wo er
einer badischen Lokomotive übernommen wurde. Die seit-
dem Verkehr dienende Mainbrücke in Frankfurt, die Main-
kar-Brücke, steht jetzt nach acht Jahrzehnten vor dem Um-
für den Betrieb mit der heutigen gesteigerten Beanspruchung.

- **Anlage eines Kaliumschlaghafens im Wilhelmsburger Ge-
le bei Harburg.** Südlich des Hamburger Seehafengebiets und
ihm durch die Ruthe getrennt ist ein 500 ha großes Ge-
le gelegen, das im Süden von der Süderelbe, im Osten vom
ıerstieg und im Westen von Köhlbrand begrenzt wird. Es ist
Preußen im Jahre 1900 erworben, damit es erforderlichen-
; zur Erweiterung des Harburger Seehafens verwendet wer-
konnte. Dort soll, und zwar auf der sog. hohen Schaar und
der Großen Kattwik, die Errichtung von Güterumschlags-
ıgen vorbereitet werden. Es wird jetzt bekannt, daß als
e von ihnen zufolge eines Vertrages zwischen dem preußi-
n Staat und dem Kalisyndikat mit dem Bau einer Kalium-
agsanlage begonnen werden soll. Sie soll für die Abferti-
g von Eisenbahnwagenladungen und von Flußfahrzeugen und
die Beladung von Seeschiffen in modernster Weise eingerich-
werden und außerdem ausreichende Lagerungsmöglichkeiten
en. Die Anlage soll am 1. Oktober 1927, spätestens am
anuar 1928 in Betrieb genommen werden. Es wird mit einem
resumschlag von 500 000 t gerechnet, von denen etwa 350 000 t
dem Binnenschiff und 150 000 t mit der Eisenbahn zugeführt
den sollen. Die Heranführung der letzteren findet auf der
n Schaarbahn über Wilhelmsburg statt. Preußen hat es
nommen, den Betrieb bis zum Anschluß zu führen. Es wird
nders der Umschlag von Kalisalzen aus dem Magdeburger
iet in Frage kommen.
uch mit Bremen sind Verhandlungen über einen Umschlag-
z im Hafenbecken D im Gange. Er soll besonders für den
ıschlag der Kalisalze Verwendung finden, die aus dem Süd-
gebiet in Hann. Münden auf die Weser gelangen.

Gemüseverkehr von Holland über Dalheim. Die zu-
nende Bedeutung der Gemüsebörse in Roermond und deren
er stärker werdender Absatz nach Köln und den rheinischen
westfälischen Industriebezirken haben die Reichsbahn ver-
ßt, schnelle Verkehrsverbindungen für Gemüse, Obst und
hkartoffeln von Roermond über Dalheim nach diesen Ge-
n zu schaffen. Wagenladungen, die in Roermond am Nach-
ag der Eisenbahn übergeben werden, sind am anderen
zen früh im Industriegebiet und in Köln in der Markthalle.
und Butter genießen die schnelle Beförderung gleichfalls.
Verzollung erfolgt auf Wunsch eisenbahnseitig in Dalheim,
die Beförderung zu verzögern. Die Frachtsätze sind in-
des Ausnahmetarifs, der auch für ausländisches Gemüse
Anwendung kommt, sehr niedrig. Nähere Auskunft über
htkosten usw. erteilen bereitwilligst die Güterabfertigung
Dalheim und der Direktor der Gemüsebörse in Roermond.

Neuer Bahnhofsname für Bad Elmen. Der an der Bahn-
cke Schönebeck (Elbe)-Staßfurt-Leopoldshall im Reichsbahn-
ktionsbezirk Magdeburg gelegene Bahnhof Groß-Salze-Elmen
die neue Bezeichnung „Bad Salzelmen" erhalten.

Annahme von Eilstückgut in Berlin. Die Stadtannahme-
e für Expreßgut in Berlin SW 68, Markgrafenstraße 25,
vom 1. August an versuchsweise auch für die Auflief e-
g von Eilstückgut in beschränktem Umfange frei-
ben. Für die Abfertigung der Eilgüter durch die Stadtan-
nestelle sind die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrs-
ung und der Tarife maßgebend. Die von der Stadtannahme-
e angenommenen Eilgüter werden nach den für die Aus-
srichtung der Güter in Frage kommenden Berliner Innen-
höfen überführt. Die Frachtbriefe erhalten den Annahme-
pel der Berliner Innenbahnhöfe. Die Stadtannahmestelle
verktäglich von 8 Uhr vorm. bis 9 Uhr abends geöffnet. Das
5 Uhr nachm. bei der Stadtannahmestelle aufgelieferte Eil-
wird noch am Auflieferungstage, das später aufgelieferte
ut am nächsten Tage den Berliner Innenbahnhöfen zuge-
t. Für die Überführung der Eilgüter von der Stadtannahme-
e nach den Berliner Innenbahnhöfen wird eine Überfuhr-
hr erhoben.

Österreich.

— **Der neue tschechoslowakisch-österreichische Verbandstarif.** Mit Gültigkeit vom 1. August 1926 tritt der neue tschechoslowakisch-österreichische Verbandstarif in Kraft. Gleichzeitig verliert der Tarif vom 1. September 1924 mit Nachträgen I—V sowie das Provisorium vom 1. Juli 1926 seine Gültigkeit.

Der neue Tarif besteht aus vier Heften in tschechischer und deutscher Sprache. Heft 1 enthält reglementarische und tarifarische Bestimmungen, die Gütereinteilung und den Kilometerzeiger, Heft 2 umfaßt die Serientarife, Heft 3 die Ausnahmetarife und schließlich wird ein Heft mit den Leitungsvorschriften des Güter- und Kohlenverkehrs ausgegeben. (Preis der Hefte 1 bis 3 zusammen 85 sh oder 415 Kc, die Verkehrsleitungsvorschriften 3 sh oder 15 Kc.)

Der neue Tarif wird im unmittelbaren Verkehr zwischen Österreich und der Tschechoslowakei im allgemeinen ohne besondere Vorschreibung angewendet; ist jedoch die frachtbriefliche Versand- bzw. Bestimmungsstation im Tarif nicht oder nicht mit den entsprechenden Frachtsätzen enthalten, dann ist gegebenenfalls jene Station vorzuschreiben, bis zu welcher bzw. von welcher der Verbandstarif zu berechnen ist. Das gleiche gilt im Verkehr mit anderen Ländern über Österreich bzw. die Tschechoslowakei hinaus. Beispielsweise ist bei einer Sendung von Wien nach Dresden die Anwendung des Verbandstarifes bis Bodenbach (Podmokly CSD) vorzuschreiben.

Bei den tarifarischen Bestimmungen wurde aus dem österreichischen Tarif die Einrichtung übernommen, daß zur frachtbriefmäßigen Deklaration die Angabe der — als Schlagwort — fettgedruckten Benennung unter Beifügung der in Betracht kommenden Postnummer der Gütereinteilung nebst Anführung der Unterabteilungen genügt. So kann man z. B. statt „Eichenstammholz, nur mit der Axt in der Längsrichtung behauen, 3 m lang" kurz „Holz der Post 252—A—1" deklarieren.

Die Gütereinteilung wurde erweitert und enthält für die darin angeführten Güter die Angabe der Klassen für Eil- und Frachtgut, bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Klassenbezeichnung ist verschieden für den tschechoslowakischen und für den österreichischen Durchlauf. Für die tschechoslowakische Strecke gelten die Klassen I (Eilgut bei jeder Menge), II (ermäßigtes Eilgut), III (sperriges Stückgut), IV Klasse I des Lokaltarifes), V (Klasse II und Ausnahmetarif 3 a), VI (Ausnahmetarif 3 b), VII—IX (Klasse A—C) und X—XII (Spezialtarif 1—3). Die Bezeichnung der Klassen für den österreichischen Durchlauf mit den Ziffern 1—31 entspricht der des österreichischen Lokaltarifes. — Außerdem enthält die Gütereinteilung Hinweise auf die Ausnahmetarife, welche in der Richtung von Österreich und in der Richtung von der Tschechoslowakei gelten.

Heft 2 des Verbandstarifes enthält die Serientarife, und zwar Schnitt Č für den tschechoslowakischen Durchlauf und Schnitt Ö für den österreichischen Durchlauf bis zu den Übergangspunkten A—G. Die Frachtsätze sind, wie auch im früheren Tarif, in tschechoslowakischer Währung erstellt und wurden für den Schnitt Č durch Kürzung der lokaltarifmäßigen Frachten um feste Beträge, für den Schnitt Ö durch Umrechnung zum Kurse 216 gewonnen, wodurch sich beim gegenwärtigen Kurs von etwa 209 eine Ermäßigung um ca. 3 % ergibt. Außerdem enthält das Heft 2 noch die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes, besondere Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehr mit den schmalspurigen Linien und für den Verkehr mit den Elbe- und Moldauumschlagsplätzen.

Im Heft 3 sind die Ausnahmetarife enthalten, und zwar Ausnahmetarife 101—233 in der Richtung von der Tschechoslowakei, Ausnahmetarife 300—418 in der Richtung von Österreich und Ausnahmetarife 500—504 in beiden Richtungen gültig.

Die Verkehrsleitungsvorschriften werden insofern von Bedeutung sein, als eine den Verkehrsleitungsvorschriften zuwiderlaufende Routenvorschrift auf dem Frachtbriefe die Anwendung des Tarifes verwirkt, und da die Verkehrsleitungsroute nicht immer mit der frachtbildenden Route übereinstimmt. Dr. L.

Niederlande.

— **Tarifermäßigungen.** Die Betriebsgemeinschaft der niederländischen Eisenbahnen hat zum 1. Juli d. J. im Personenverkehr eine Tarifermäßigung von 25 % für die 1. Wagenklasse eingeführt (für ihre Benutzung wird jetzt der früher für die 2. Klasse geltende Tarif erhoben), für die 2. um 20 % und für die 3. Klasse im allgemeinen um 15 %. Auch im Güterverkehr ist mit dem 1. Juli ein neuer Tarif in Kraft getreten, der Ermäßigungen bringt. Für die Übergangszeit, d. h. so lange, bis

die niedrigeren Tarifsätze durch zunehmenden Verkehr ausgeglichen sind, rechnen die Eisenbahnen, wie der „Wirtschaftsdienst" berichtet, mit einem Ausfall von etwa 10 Millionen fl jährlich.

Übrige europäische Länder.

— Die Arbeitsverhältnisse bei den russischen Eisenbahnen. Im März dieses Jahres hat in Moskau die achte Tagung der Eisenbahnarbeiter stattgefunden; an ihr haben 656 Vertreter teilgenommen, zu denen noch 205 hinzutraten, die nur beratende Stimme hatten. Nach einer französischen Quelle sei nachstehend über die Beratungen dieser Tagung berichtet; sie haben sich mit den Löhnen, der Dienstzucht und den Sicherheitsmaßnahmen für die Arbeiter befaßt.

Der Monatslohn der Eisenbahnarbeiter, einschließlich der Streckenarbeiter und derjenigen in den Werkstätten, belief sich Anfang 1926 auf 58,30 Rubel (Tschervonez); bei einer Teuerungszahl von 220, das Jahr 1913 gleich 100 gesetzt, bedeutet das ein Einkommen von 27 Goldrubel oder 74 % des Betrages, den ein Eisenbahnarbeiter im Durchschnitt des Jahres 1913 an Lohn bezog. Die Löhne der Industriearbeiter sind schneller gestiegen als diejenigen bei den Eisenbahnen; trotzdem besteht keine Aussicht auf Erhöhung bei diesen, und die Eisenbahngewerkschaft nimmt den Standpunkt ein, es sei weniger ihre Aufgabe, eine Erhöhung der Löhne zu erreichen, als vielmehr eine Senkung der Kosten der Lebenshaltung zu erstreben, um so den Wert des Lohnes auf alter Höhe zu erhalten. Als Grund für die Aussichtslosigkeit einer besseren Entlohnung wird der schlechte Zustand der Eisenbahnen und ihre wirtschaftliche Notlage angeführt: der Betriebsmittelpark sei in schlechtem Zustande, seit dem Umsturz sei kein neuer Wagen gebaut worden; die Gleise, die Brücken, die Bahnhofsanlagen bedürften kostspieliger Instandsetzungsarbeiten; der Verkehr sei zwar im Jahre 1925, ebenso seien die Einnahmen gestiegen; trotzdem hätte die Betriebsrechnung mit einem Fehlbetrag abgeschlossen; die Eisenbahnen seien genötigt worden, ihre Tarife zu erhöhen, aber auch das reiche nicht aus, um sie zur Erfüllung aller ihrer Verpflichtungen zu befähigen. Ende 1926 werde es an 30 000 Wagen und 500 Lokomotiven fehlen. Die Instandsetzung der Betriebsmittel gehe nicht so vor sich, wie es nötig wäre; der Grund dafür liege darin, daß die Werkstoffe, die zu diesem Zweck aus den Staatsbetrieben geliefert werden, zu knapp und von mangelhafter Beschaffenheit sind, und daß andererseits die Leistungen der Arbeiter zurückgegangen sind. Alle diese Umstände machen es der Verwaltung unmöglich, Lohnerhöhungen vorzunehmen. Eine Anzahl Vertreter forderte, daß wenigstens die Löhne pünktlich gezahlt würden; es kämen Verzögerungen um mehrere Tage vor, und bei den entfernter gelegenen Eisenbahnen, z. B. bei der Sibirischen und der Murmanbahn wären die Lohnzahlungen manchmal mehrere Wochen im Rückstand.

Das Betriebspersonal auf den Bahnhöfen usw. wird nach den Darlegungen auf der Tagung ebenfalls zu schlecht bezahlt. Sein Lohn, 60 Rubel (Tschervonez), sei ungefähr gleich dem der Industriearbeiter, und es sei daher kein Wunder, daß die besseren unter diesen Arbeitern, deren Zahl ohnehin beschränkt ist, den Eisenbahndienst verließen, sobald sich ihnen Gelegenheit zu anderer Beschäftigung bietet.

Nach Feststellungen des Gewerkschaftsvorsitzenden und des Verkehrskommissars läßt die Dienstzucht unter den Arbeitern zu wünschen übrig; die Folge davon sind zahlreiche Unfälle, die auf Pflichtversäumnisse zurückzuführen sind. Sehr häufig wird vergessen, die Signale nach der Vorbeifahrt der Züge auf Halt zu stellen, und Gleisteile, an denen die Laschenschrauben abgenommen sind, bleiben häufig wochenlang in diesem Zustand. Aus den Kreisen der Arbeiter wurde gegen diese Feststellungen Widerspruch erhoben; die Arbeiter seien überlastet und daher nicht imstande, alle ihre Dienstverrichtungen auszuführen. Auf kleinen Haltestellen sei der Weichensteller zugleich Wächter und Dienstmann und müsse die Reinhaltung der Anlagen übernehmen; der Fahrdienstleiter müsse zugleich die Kasse verwalten, die Fahrkarten kontrollieren usw.

Der Verkehrskommissar blieb demgegenüber dabei, daß die mangelnde Dienstzucht häufig die Ursache von Unfällen sei. Da Bestrafungen einzelner keinen Erfolg gehabt hätten, wolle man dazu übergehen, die Gesamtheit für Verfehlungen einzelner verantwortlich zu machen. Jeder Arbeiter wird angehalten, jede zu seiner Kenntnis gelangende Verfehlung, jede Handlung, unter der der Eisenbahnbetrieb leiden könnte, anzuzeigen, gleichviel, ob er in dem Dienstzweig, in dem sie vorkommt, beschäftigt ist oder nicht. Bei Betriebsunfällen soll nicht nur der unmittelbar Schuldige, sondern es sollen auch seine Vorgesetzten zur Rechenschaft gezogen werden.

Nach dem Bericht des Gewerbeaufsichtsbeamten für das Verkehrswesen werden die gesetzlichen Bestimmungen über die gewerbliche Arbeit häufig übertreten. Das gilt namentlich in bezug auf die zulässige Dauer der täglichen Arbeitszeit; es werd[en] Überstunden in ungeheurer Zahl geleistet. Im Jahre 1925 hab[en] 650 000 Eisenbahnarbeiter, einschließlich derjenigen in d[en] Werkstätten, d. i. drei Viertel der Gesamtzahl, 8 200 000 Übe[r]stunden geleistet. Maßnahmen, um die Überstunden zu besei[ti]gen, sind wirkungslos geblieben. Trotz aller Verbote wird b[ei] den Eisenbahnen die Zahl der gesetzlich zulässigen Überstund[en] überschritten. Auf einer Strecke sind z. B. 100 000 Überstund[en] geleistet worden, obgleich nur 30 000 zulässig waren. Die Za[hl] der Arbeitsgebiete, in denen der achtstündige Arbeitstag nic[ht] eingehalten werden kann, ist von 38 auf 78 gestiegen. Die A[r]beiter auf diesen Gebieten arbeiten weit über acht Stunden tä[g]lich und werden häufig bis spät in die Nacht hinein beschäftig[t]. Die Arbeiter, bei denen die Arbeitszeit nicht auf acht Stund[en] beschränkt ist, können sehr häufig auch in der verlängert[en] Arbeitszeit die ihnen übertragenen Aufgaben nicht erfüllen u[nd] müssen sich noch von ihrer Frau und ihren Kindern helf[en] lassen. Auf den wenigsten Strecken wird die wöchentliche Ruh[e]zeit von 42 Stunden hintereinander eingehalten. Die Zugbeglei[ter] und Lokomotivmannschaften haben häufig planmäßig 20- b[is] 24stündigen ununterbrochenen Dienst. Die Aufsichtsbeamten, d[ie] die Einhaltung der Vorschriften zum Schutze der Arbeiter übe[r]wachen sollen, können ihre Aufgabe nicht erfüllen, weil der ihn[en] zugewiesene Arbeitskreis, der Strecken von je etwa 500 km u[m]faßt, zu groß ist; außerdem lassen die leitenden Dienststell[en] die Erinnerungen dieser Beamten unbeachtet.

Die Wohnungsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter sind se[hr] ungünstig. Die Zahl der Wohnungen reicht nur zur Unterbri[n]gung von etwa einem Drittel der Gesamtzahl aus. Viele wohn[en] daher in alten Eisenbahnwagen. Da aber deren Zahl auch u[n]genügend ist, kommt es vor, daß Arbeiter bis zu 100 km v[on] ihrer Arbeitsstätte entfernt wohnen müssen. Es werden zw[ar] Arbeiterwohnungen gebaut, aber die Miete, 20 bis 25 Rubel i[m] Monat, ist zu hoch im Verhältnis zum Lohn. Die Unterbringu[ng] der Arbeiter bietet nicht nur bei den Eisenbahnen, sondern au[ch] bei anderen Betrieben in Rußland erhebliche Schwierigkeite[n], deren Beseitigung aber einen großen Fortschritt bedeuten würd[e].

— Eröffnung der elektrischen Urolabahn (Zumárraga na[ch] Zumaya) in Spanien. Am 22. Februar d. J. wurde die elektrisch[e] Urolabahn (Zumárraga nach Zumaya) eröffnet. Sie geht v[on] Zumárraga aus, dem Anknüpfungspunkte an die biskayische[n] Bahnen, und folgt dem Laufe des Urolaflusses. Sie hat e[lf] Stationen. Die Länge beträgt bis Anschlußstation Zumaya-En[tron]palme (Anschlußstation an die Strecke Bilbao-San Sebastian) 34,438 km und bis Zumaya-Puerto 36,613 km. Die Spurweite i[st] 1 m. Die Bauarbeiten gingen, abgesehen von den mit dem steile[n] Gelände zusammenhängenden Schwierigkeiten, glatt vor sic[h]. Es war eine ganze Reihe von Eisen- und Eisenbetonbrücken i[n] einer Gesamtlänge von 795 m anzulegen, teilweise mit eine[r] Reihe von Öffnungen bis zu sieben. Doch wurde eine Einze[l]lichtweite von 17,4 m nicht überschritten. Es kommen nicht w[e]niger als 29 Tunnels mit 3894 m Gesamtlänge vor, von dene[n] 2110 m verkleidet sind. 176 Gebäude waren zu erbauen. Di[e] Bauart ist bodenständig. Die Stationsuhren sowie die Läut[e]werke zum Geben der Ausfahrsignale sind elektrisch. Da[s] rollende Material besteht aus 21 Personen- und 81 Güterwage[n]. Erstere laufen auf Drehgestellen. Ihre Wagenkästen bestehe[n] bei 14 Wagen aus Eisen, bei sieben aus Holz. Der für den Be[]trieb gewählte Strom ist Gleichstrom von 1500 V. Es ist das di[e] erste Bahn mit 1 m Spur, die Gleichstrom so hoher Spannung a[n]wendet. Man hat zu dieser Stromart gegriffen, um mit de[n] biskayischen Bahnen in Einklang zu kommen, da diese Eisenbahn[]gesellschaft die Absicht hat, ihr Netz mit dieser Stromart zu elek[]trisieren. Die Luftleitung ist Rollenaufhängung mit Masten au[s] Eisenbeton und Diavoloisolatoren. Als Zugkräfte dienen 7 Auto[]motorwagen für Personenzüge und 3 Motorwagen für Güter[]züge. Die elektrischen Einrichtungen sind bei beiden gleich, nu[r] die Übersetzungsverhältnisse sind verschieden. Jeder Wagen ha[t] 4 Motoren zu 75 PS und 300 PS Gesamtleistung. Die Stromspan[]nung ist 1500 V, die Anlasser für den Wagenführer, die Va[]kuumbremse und die Beleuchtung arbeiten aber mit 110 V. Im Rahmengestell des Wagens ist eine Umformergruppe eingebaut. Die elektrische Einrichtung ist so, daß jede Stunde ein Per[]sonenwagen in jeder Richtung laufen kann, im Winter ange[]nähert alle zwei Stunden in Übereinstimmung mit den Zügen de[r] Gesellschaften del Norte und den biskayischen in den Anschluß[]stationen.

Die annähernden Kosten der Eisenbahn waren 15.5 Mill. Pe[]setas oder 421 000 auf den km. Dabei ist Elektrisierung und rollendes Material nicht eingerechnet. Mit diesen werden di[e] Kosten auf etwa 20 Mill. oder 540 000 auf den km ansteigen.

Man kann sagen, daß mit dem Bau dieser Bahn das Eisenbahn[]netz von Guipuzcoa fertiggestellt ist und es bleiben nur noch einige kleine Verlängerungen bestehender Strecken in einer Ge[]samtlänge von 20 km übrig, die zweifellos in kurzer Frist noch folgen werden.

— **Erhöhung der belgischen Bahnfrachten.** Mit der Umstellung · belgischen Staatsbahnen wird zweifellos auch eine Wand- ıg in der belgischen Tarifpolitik vor sich gehen, da die bis- rigen finanziellen Ergebnisse wohl einer der Hauptgründe vesen sind. Die Umstellung wirft bereits heute ihre Schatten ofern voraus, als ab 1. August eine Erhöhung der belgischen rife eintreten wird, trotzdem dieselben erst am 1. Juni er- ıt würden. Es werden am 1. August die Generaltarife und ›engebühren um 10 %, die Ausnahme- und Spezialtarife um % erhöht. Die Erhöhungen werden für die Deutsche Reichs- ın insofern eine Erleichterung bedeuten, als die bisherigen gischen Inflationstarife ihr einen geradezu unerträglichen ttbewerb, vor allem im Aus- und Einfuhrverkehr der west- l südwestdeutschen Versandgebiete bereitet haben. Auch der einschiffahrt ist durch die außerordentlich billigen belgischen ınsittarife eine erhebliche Konkurrenz im gebrochenen Ver- ır entstanden. Ebenso haben die deutschen Seehäfen, wie die ländischen, diese billigen Transitsätze, die im Anschluß an deutschen Bahnfrachten kaum mehr ins Gewicht fallen, wer empfinden müssen. Das weitere Sinken des belgischen ınken hat allerdings die Tariferhöhung schon beinahe wieder geglichen. Die Umstellung der belgischen Bahnen auf eine vatwirtschaftliche Betriebsführung gibt jedoch eine gewisse währ dafür, daß für die Höhe der belgischen Bahnfrachten in ehbarer Zeit ein rascher Anpassungsmodus an Währungsver- iebungen oder überhaupt eine stabile Norm gefunden wird.

— **Voraussichtliche Erhöhung der französischen Gütertarife.** französischen Eisenbahnverwaltungen arbeiten, wie der ırr. „Allgem. Tarif-Anzeiger" mitteilt, zur Zeit an Entwürfen, che die Erhöhung der prozentuellen Zuschläge zu den Grund- en der französischen Tarife und der Grundtaxen selbst zum genstande haben. Gleichzeitig mit der Erhöhung der Zu- läge zu den Frachtsätzen wird voraussichtlich eine Er- ung der Verkehrssteuer (im pot), die seit 1. April 1924 un- ändert geblieben ist, verfügt werden. Das Ausmaß der Er- ung ist noch nicht festgesetzt. Als voraussichtlicher Ein- rungstermin wird der 16. August 1926 genannt.

— **Kosten der Londoner Postuntergrundbahn.** Die Postunter- ndbahn in London, die, von Paddington im Westen bis itechapel im Osten reichend, die wichtigsten Postämter be- rt (s. a. diese Ztg. vom 20. November 1924, S. 938), hat nach ɪr vom Generalpostmeister dem Parlament erteilten Auskunft jetzt 1 420 000 £ gekostet; zu ihrer vollständigen Fertigstel- g sind noch 260 000 £ nötig. Ihre Inbetriebnahme wird für Herbst erwartet.

— **Die Besteuerung der englischen Eisenbahnen.** Die vier lischen Eisenbahngruppen klagen schon lange über eine ckende Steuerlast. Die Große Westbahn hat soeben, vermut- ı auf Veranlassung aller englischen Eisenbahnen, sicher aber ɪr deren Mitwirkung, ein Büchlein herausgegeben, in dem e Klagen dargelegt und begründet werden. Die vier Eisen- ngruppen haben im Jahre 1924 nicht weniger als 7 654 733 £ Gemeinde- und Bezirkssteuern lediglich in Anbetracht ihrer ınbahnanlagen bezahlt; dazu kommen noch die Beträge, die als Eigentümer ihrer Häfen, Kanäle, Gasthöfe und sonstigen ndbesitzer zu entrichten hatten. Auf die Große Westbahn ielen davon 1 372 032 £ oder 8 sh 7 d auf je 1 £, das sie Dividende auf ihre gewöhnlichen Aktien ausgeworfen haben; dem Reingewinn, der nach Abzug der Aufwendungen für den ıldendienst verblieb, machten die Steuern 27 % aus. Bei drei anderen Gruppen kam auf je 1 £ Dividende der fol- le Steuerbetrag: London, Midland & Schottische Eisenbahn . 1 d, Südbahn 9 sh, London & Nordostbahn sogar 13 sh 7 d. Bezirks- und Gemeindesteuern der Eisenbahnen sind deshalb ıoch, weil sie nach dem Wert des Grund und Bodens er- en und dieser wiederum nach dem Ertrag, den der Grund und en einbringt, berechnet werden; dieser Ertrag ist natürlich ı Eisenbahnbetrieb verhältnismäßig hoch. Die Steuer auf Grundbesitz wird durch diese Art der Berechnung auf einem weg zu einer Einkommensteuer.

— **Folgen der Gruppenbildung bei den englischen Eisenbahnen.** eins der wichtigsten Ziele, die mit dem Zusammenschluß der ischen Eisenbahnen auf Grund des Gesetzes von 1921 ver- t wurden, sind die Ersparnisse bezeichnet worden, die durch einheitliche Leitung und Betriebsführung der vergrößerten, eitlichen Netze gegenüber dem vorherigen Zustande der splitterung zu erzielen sein würden. In den Kreisen, denen Zusammenschluß nichts gelegen war, die vielmehr das Heil Wettbewerb der zahlreichen kleineren Eisenbahngesell- ften erwarteten, wurde die Möglichkeit von Ersparnissen ch den Zusammenschluß bestritten, und in diesen Kreisen l heute noch behauptet, man habe von derartigen Erspar- en noch nichts bemerken können. Von den Anhängern des Zusammenschlusses wird dem entgegengehalten, daß man einer solchen Entwicklung Zeit gönnen müsse und daß die Ersparnisse noch kommen würden. Bei diesem Streit der Meinungen ist es bemerkenswert, daß kürzlich der Generaldirektor der Großen Westbahn, Sir F. Pole, also einer der ersten Sachverständigen Englands auf diesem Gebiete, zu den streitigen Fragen Stellung genommen hat, und zwar in dem Sinne, daß er das Vorliegen von Ersparnissen behauptet. In einem Zeitschriftenaufsatz legt er dar, daß der Zusammenschluß von 120 von einander unab- hängigen Eisenbahngesellschaften zu vier großen Unternehmen zweifellos Vorteile gehabt habe. Trotz hoher Löhne, die in der Betriebsrechnung der vier Gruppen immer noch 150 % mehr als vor dem Kriege ausmachen, und trotz hoher Ausgaben zur Verbesserung der Eisenbahnanlagen, sei es möglich gewesen, er- hebliche Zugeständnisse in bezug auf die Frachtsätze und son- stigen Gebühren zu machen und dabei doch die Gewinne aus dem Eisenbahnbetrieb im wesentlichen auf der alten Höhe zu er- halten. Zur Zeit des Zusammenschlusses im Jahre 1923 standen die Frachten auf 112 % über den Friedenssätzen, heute sind sie bis auf 50 % darüber abgebaut. Von seiner eigenen Gruppe, der Großen Westbahn, kann Sir F. Pole mit Bestimmtheit behaupten, daß Ersparnisse erzielt und die Leistungen erhöht worden sind, so daß sowohl die Eisenbahnen wie auch ihre Benutzer Vorteile gehabt haben. Auch den Arbeitern und Angestellten der Eisen- bahnen ist die Neuordnung zugute gekommen, indem sie günsti- gere Aussichten auf dauernde Beschäftigung und auf besseres Vorwärtskommen in ihrem Beruf haben.

Die Ersparnisse, die die Eisenbahnen erzielt haben, sind sehr erheblich gewesen; sie beziehen sich namentlich auch auf die allgemeinen Unkosten, indem überflüssige Stellen und mehrfache Bearbeitung in der Leitung beseitigt worden sind. Der Betrieb ist vereinfacht worden, weil der Wettbewerb ausgeschaltet ist und auf mehrfachen Verbindungen zwischen zwei Verkehrs- mittelpunkten nur noch so viele Züge gefahren werden, wie dem Verkehrsbedürfnis entspricht, während früher der Gedanke den Ausschlag gab, daß jede der Gesellschaften auf solchen Strecken der anderen möglichst viel Verkehr abgewinnen wollte. Auch durch Normung der Betriebsmittel und des Oberbaues usw. sind Minderausgaben entstanden.

Das größte Interesse der Allgemeinheit nimmt zur Zeit in England die Kohlenfrage in Anspruch. Sir F. Pole läßt sich über sie sehr vorsichtig aus, glaubt aber doch aus den Vorgängen bei den Eisenbahnen folgern zu können, daß ein Zusammenschluß auch im Kohlenbergbau günstige Wirkung haben werde. Frei- lich sieht er ihn vom Standpunkt der Eisenbahnen an, indem er als einen Hauptvorteil, der dabei erreicht werden kann, die frei- zügige Benutzung der Kohlenwagen erklärt. Diese sind zum großen Teil Privateigentum und müssen daher stets zu ihrer Zeche zurückkehren, also die Rückfahrt nach der Entleerung am Ziel leer ausführen. Bei einem Zusammenschluß könnten sie aber dahin geleitet werden, wo sie am notwendigsten gebraucht werden und wo sie den kürzesten Weg und die kürzeste Zeit bis zur wiederholten Beladung haben, ohne Rücksicht darauf, woher sie gekommen sind. Auch die Einführung eines einheit- lichen 20-t-Wagens zur Beförderung von Kohle, ein Ziel, auf das die Große Westbahn mit Nachdruck hinarbeitet, würde durch den Zusammenschluß des Kohlenbergbaues erleichtert werden.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahngesellschaft von Marokko.** Nach dem Jahres- bericht, der der Hauptversammlung im Juni vorgelegt worden ist, hat die Eisenbahngesellschaft von Marokko im Jahre 1925 an Einnahmen 8,9 Mill. Fr., an Ausgaben 3,7 Mill. Fr. zu ver- zeichnen gehabt. Sie hat auf die Aktie einen Gewinnanteil von 30 Fr. ausgeworfen und 137 000 Fr. auf neue Rechnung vorge- tragen. Es wird eine Rücklage zur Sicherung der Aktionäre in Höhe von 1,5 Mill. angesammelt. — Die Zahl der Reisenden, die im Jahre 1925 befördert wurden, hat 457 276 betragen. Auf der Phosphat-Eisenbahn konnte der Betrieb das ganze Jahr aufrechterhalten werden; es sind 724 450 t befördert worden, noch einmal soviel wie im Vorjahr. Die Heeresverwaltung hat beträchtliche Anforderungen an die Eisenbahn gestellt; neben den Truppenzügen mußten auch erhebliche Mengen von Kriegs- gerät, Schießbedarf und Lebensmittel für die Zwecke der Krieg- führung befördert werden. Diesen Anforderungen konnte ohne Einschränkung des allgemeinen Verkehrs entsprochen werden. Weitere Verkehrsverbesserungen sind im Zusammenhang mit der Eröffnung durchgehenden Betriebs auf der Strecke Casablanca- Marokko in Aussicht genommen.

— **Wirtschaft und Statistik der amerikanischen Eisenbahnen.** Ein Bericht der Wirtschaftlichen Abteilung der Vereinigung der amerikanischen Eisenbahnen beschäftigt sich mit den Auf- wendungen, die die amerikanischen Eisenbahngesellschaften in den Jahren 1922 bis 1925 zu Lasten ihres Anlagekapitals ge- macht haben, ferner mit dem, was mit Hilfe dieser Aufwendun-

gen geleistet worden ist, mit der Zunahme der Leistungsfähigkeit und mit den wirtschaftlichen Ergebnissen des Betriebes der amerikanischen Eisenbahnen. Einiges aus diesem Bericht sei nachstehend mitgeteilt.

In den letzten vier Jahren haben die amerikanischen Eisenbahngesellschaften ihr Anlagekapital um folgende Beträge erhöht:

1922:	429 000 000 Dollar	1924:	875 000 000 Dollar
1923:	1 059 000 000 „	1925:	754 000 000 „

Anfang 1923 faßten die amerikanischen Eisenbahnen den Entschluß, ihre Anlagen auszubauen und ihren Betriebsmittelpark zu verstärken, um für eine Verkehrssteigerung, die sie in der nächsten Zeit erwarteten, gerüstet zu sein, daher die hohen Aufwendungen im Jahre 1923, die auch im Jahre 1924 noch anhielten. Von den 754 Millionen des Jahres 1925 entfielen etwa 45 % auf die Beschaffung von Lokomotiven und Wagen und etwa 55 % auf Neu- und Erweiterungsbauten. In den Jahren 1923 und 1924 waren für neue Betriebsmittel 64 und 56 % der Ausgaben zu Lasten des Anlagekapitals aufgewendet worden. Der Gesamtaufwand des Jahres 1925 ist etwas unter dem Durchschnitt der letzten vier Jahre geblieben. Trotzdem waren die Streckenneubauten mit 2180 km Länge umfangreicher als in den drei Vorjahren.

In den vier Berichtsjahren wurden 10 105 neue Lokomotiven eingestellt und 10 962 alte aus dem Betriebe zurückgezogen. Infolge des Überwiegens der ausgemusterten Lokomotiven ist zwar deren Gesamtzahl zurückgegangen, wenn aber das Gewicht und die Zugkraft berücksichtigt werden, so ist eine Vermehrung zu verzeichnen. Die Zugkraft der Lokomotiven hat von 1922 bis 1925 um rd. 94 000 t zugenommen, und die durchschnittliche Zugkraft der einzelnen Lokomotive ist in demselben Zeitraum von 16,8 t auf 18,4 t gestiegen. Besonders bemerklich hat sich die Vergrößerung der einzelnen Lokomotive im Jahre 1925 gemacht; bei 3005 ausgemusterten und nur 1733 neu beschafften Lokomotiven ist die Zugkraft des ganzen Lokomotivparks ungefähr dieselbe geblieben.

Etwas anders liegen die Verhältnisse bei den Güterwagen. Ihre Zahl war Ende 1925 um 43 000 höher als Anfang 1922. Das ist allerdings keine sehr starke Vermehrung, aber ebenso wie bei den Lokomotiven ist auch hier die neue Einheit größer als die alte, und die Ladefähigkeit der Güterwagen hat während des Berichtszeitraumes um fast 7 Mill. Tonnen zugenommen, das durchschnittliche Ladegewicht ist dabei von 42,5 t auf 44,7 t gestiegen. Auch hier hat das Jahr 1925 besondere Bedeutung; in ihm wurden 117 021 Güterwagen mit 38,77 t durchschnittlichem Ladegewicht ausgemustert und 125 760 Wagen mit einem durchschnittlichen Ladegewicht von 47,37 t eingestellt. Die Zahl der Wagen hat dadurch zwar nur um 8739 zugenommen, sie können aber 1 419 643 t Ladung mehr aufnehmen.

Aus diesen Angaben errechnet sich eine Zunahme in der Zahl der Güterwagen um nur 1,8 %, aber mit einer Erhöhung der Ladefähigkeit um 7,1 %, während die Zahl der Lokomotiven sogar abgenommen hat, allerdings nur um 1,2 %, ihre Zugkraft war aber um 8,6 % höher, alles auf den vierjährigen Zeitraum 1922/25 bezogen.

Aber nicht nur aus diesen Zahlen geht hervor, daß die amerikanischen Eisenbahnen Vorkehrungen getroffen haben, um ihre Verkehrsleistungen den wachsenden Ansprüchen anzupassen, sie haben auch für eine Verbesserung des Unterhaltungszustands gesorgt, dadurch Unfälle und Aufenthalte vermieden und ihre Wagen und Lokomotiven besser ausgenutzt.

Im Jahre 1921 hatte der Anteil der nichtbetriebsfähigen Güterwagen noch 13,1 % betragen; in den folgenden vier Jahren war dieser Anteil über 12,8, 8,0 und 7,8 % auf 7,7 % im Jahre 1925 gesunken. Ähnlich waren die Verhältnisse bei den Lokomotiven. 1921 waren 23,7 % von ihnen, Personen- und Güterzuglokomotiven zusammen, nicht betriebsfähig; 1922 stieg diese Zahl sogar auf 24,9 %, eine Folge des Ausstands in den Eisenbahnwerkstätten. Dann sank die Zahl in den beiden folgenden Jahren auf 21,4 und 18,7 %, um 1925 auf 17,9 % anzukommen.

Von den betriebsfähigen Lokomotiven waren im Jahre 1925 niemals weniger als 4208 in Bereitschaftsstellung, und bei den Güterwagen war die entsprechende Zahl 104 000. Die Eisenbahnen waren also stets in der Lage, die angeforderten Wagen zu stellen, und es waren auch stets genügende Lokomotiven vorhanden, um sie zu verteilen und abzufördern.

Die Zahl der vorhandenen Betriebsmittel ist aber noch kein Maßstab für die Leistungen auf einem Eisenbahnnetz; es kommt auch darauf an, welche Wege sie zurückgelegt haben und welche Lasten dabei befördert worden sind. In dieser Beziehung sind in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht worden. Die Zahl der Wagenkilometer, bezogen auf den Wagentag, war größer als je zuvor; dasselbe gilt von der Gesamtlast und auch von der Nutzlast der Züge, von der Zahl der Wagen in jedem Zug, von der Durchschnittsgeschwindigkeit der Güterzüge, ebenso von der Zahl der in der Stunde zurückgelegten Kilometer.

Der Verbrauch an Brennstoff, auf die Leistung bezogen, in der letzten Zeit stark abgenommen. Setzt man den Koh verbrauch für 1 tkm im Jahre 1920 gleich 100, so betrug er Jahre 1925 nur etwa 80, und auch im Personenzugdienst hat Verbrauch, bezogen auf das Wagenkilometer, um etwa 14 % genommen. Die bessere Ausnutzung des Brennstoffs hatte 1925 einen Minderverbrauch von 24 467 115 t gegen 1920, 7 302 797 t gegen 1924 zur Folge, was bei den Durchschn preisen von 1925 eine Geldersparnis von 73 401 000 Dollar 21 908 000 Dollar bedeutet.

Große Anstrengungen sind von den Eisenbahngesellscha gemacht worden, um Verluste und Beschädigungen von Gü zu vermeiden, und sie sind dabei von den Versendern erf reich unterstützt worden, so daß im Jahre 1925 nur et weniger als 40 Mill. Dollar an Entschädigungen auf diesem biete zu zahlen waren, etwa ein Drittel des Betrages, der Jahre 1920 für diesen Zweck aufgebracht werden mußte.

Die Verzinsung des Anlagekapitals der amerikanischen Ei bahnen hat sich zwar in den letzten fünf Jahren gehoben, a immer noch nicht die Höhe erreicht, die das Bundesverkehrs als angemessen bezeichnet hat, nämlich 5,75 %. Unsere Qu berechnet die Verzinsung auf zwei Wegen, indem sie einmal den zu verzinsenden Betrag das in den Eisenbahnen nach A weis ihrer Bücher angelegte Kapital, das andere Mal den schätzten Wert der Eisenbahnanlagen und ihrer Ausrüst zugrunde legt. Bekanntlich hat das Bundesverkehrsamt die Wert berechnen lassen, um eine Grundlage für die Festsetz der Tarife zu bekommen, die so bemessen werden sollen, der Eisenbahnbetrieb eine als recht und billig zu erachte Rente einbringt. Die Verzinsung hat in den letzten fünf Jah betragen:

	I	II
1921	2,92 %	3,33 %
1922	3,61 „	4,14 „
1923	4,48 „	5,22 „
1924	4,33 „	5,01 „
1925	4,83 „	5,63 „

wobei unter I die Verzinsung des buchmäßigen Kapitals, u II die Verzinsung des geschätzten Wertes aufgeführt ist. Berechnung des letztgenannten Wertes ist noch nicht been so daß also auch die Zinszahlen nur beschränkten Wert hal Wenn der Eisenbahnbetrieb in den letzten fünf Jahren einen gemessenen Ertrag hätte bringen sollen, wenn also ihr W eine Rente von 0,75 % hätte abwerfen sollen, hätten die Ta um so viel erhöht werden müssen, daß die Einnahmen die fünf Jahre um etwas über eine Milliarde höher gewesen wä Diese Milliarde haben also die amerikanischen Eisenbahnen n ihrer Auffassung der Wirtschaft der Vereinigten Staa geschenkt.

Daß die Eisenbahnen im Jahre 1925 sehr nahe an den Ert herangekommen sind, den ihnen das Verkehrsgesetz zubill liegt einerseits an der Lebhaftigkeit des Güterverkehrs, ande seits an der wirtschaftlichen Ausgestaltung des Eisenba betriebes und an der Durchführung wirksamer Sparmaßnahm

— **40 Jahre Kanadische Pacific-Eisenbahn.** Ende Juni war 40 Jahre her, daß auf der Kanadischen Pacific-Eisenbahn erste durchgehende Zug von Montreal bis an die Küste Stillen Ozeans gefahren ist. Er endigte damals in Port Moo die Eisenbahn bis Vancouver wurde erst ein Jahr später öffnet. Der erste Zug kam nach sechstägiger Fahrt pünktl auf die Minute ans Ziel. Er bestand hinter der Lokomotive zwei Gepäckwagen, einem Postwagen, zwei Wagen 1. Klasse, Schlafwagen und dem Speisewagen. Die beiden Schlafwa 1. Klasse und der Speisewagen hatten nach einem Brauch, in englisch sprechenden Ländern zum Teil heute noch best nach dem Muster von Schiffen ihre Eigennamen: Yokoha Honolulu und Holyrood. — Ende 1886 war das Netz der Kana schen Pacific-Eisenbahn 7490 km lang; seitdem ist es 22 800 km angewachsen, und außerdem beherrscht die Ges schaft den Betrieb auf Strecken von zusammen 9830 km Län was beides zusammen mit 32 630 km mehr als die Hälfte kanadischen Eisenbahnnetzes ausmacht. Neben den Staatsbah ist heute die Pacific-Eisenbahn das einzige nennenswerte Eis bahn-Unternehmen von Kanada. Im Jahre 1886 betrugen Betriebseinnahmen 10 Mill. Dollar, fünf Jahre später Doppelte, und 1920 wurde der Gipfel mit 215 Mill. erreicht. S dem sind sie etwas zurückgegangen, haben aber nie weniger 180 Mill. ausgemacht. Diese Zahlen beziehen sich nur auf eigenen Strecken der Gesellschaft, deren Entwicklung Hand Hand mit der wirtschaftlichen Erschließung des Landes gega ist, und die zu dem heutigen Hochstand der kanadischen Wi schaft ausschlaggebend ihr Teil beigetragen hat.

— **Eisversorgung für Kühlwagen.** Die amerikanischen Kü wagen werden vom Dach aus mit Eis beschickt, und es ma erhebliche Schwierigkeiten, das Eis auf diese Höhe zu heb

er Lieferwerke, die die Kühlwagen in Pittsburgh mit Eis gen, hat daher für diesen Zweck einen besonderen Kraftbauen lassen, dessen Kasten mit Hilfe von vier vom ragenmotor angetriebenen Schrauben bis in die Höhe des des Eisenbahnwagens hochgewunden werden kann, so daß as Eis ohne Überwindung eines Höhenunterschieds bequem and auf den Kühlwagen hinüberbefördert werden kann. d dadurch wesentlich an Zeit gespart, und die Arbeiter, s Eis überladen, haben einen weit weniger anstrengenden

üterwagen für die Eisenbahnen von Victoria. Zu Versuchsn haben die Staatsbahnen von Victoria 18 Güterwagen aus reinigten Staaten bezogen; nachdem diese erprobt worden ollen in den bahneigenen Werkstätten in Newport 900 Güen gebaut werden, bei denen die Erfahrungen mit den anischen Wagen ausgenutzt werden sollen. 350 von den Wagen werden für 40 t Tragfähigkeit gebaut, und zwar diese zunächst in Angriff genommen werden; sie sollen für die Abbeförderung der nächsten Weizenernte verfügin. Unter den übrigen Wagen sind 100 Stück für 30 t , je 50 Stück zur Beförderung von Schafen und Rindvieh nt. Bis Ende 1927 sollen alle diese Wagen fertigt sein.

Wasserverkehr.

larheit über die Hapag-Harriman-Transaktion. Wir erin dieser Angelegenheit (vgl. S. 819 Nr. 30) noch folgende ift: Die amerikanische Dachgesellschaft für die Harriman-Schiffahrtsinteressen, die American Ship and Commerce t den Verkauf der Dampfer „Resolute“, „Reliance“ und land“ genehmigt. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der tige Verkaufspreis, der die gesamte Transaktion umfaßt, t. Bar bezahlt wurden 1,582,500 $, hierzu kommen 4 Mill. $ enprozentigen Schuldverschreibungen, die in den Jahren s 1937 von der Hamburg-Amerika-Linie zurückzuzahlen rner 10 Mill. ℳ in neu ausgegebenen Aktien der Hamburg-a-Linie. Der Verkaufspreis war in dieser etwaigen Höhe bekannt und die Öffentlichkeit hat an diese Zahl ganz rscheinliche Mutmaßungen darüber geknüpft, ob die Transvom deutschen Standpunkt aus günstig oder ungünstig zu len sei. Man hat den Verkaufspreis auf die Tonnage der r umgerechnet und kam dabei selbstverständlich auf , die etwa den heutigen Baupreis derartiger Schiffe er. würden. Demnach konnte man von vornherein vermuten, dem von New York aus genannten Preis von etwa 8 Mill. noch anderweitige Beteiligungen, ideelle und organisae Interessen mitbezahlt sein müßten. Die Hamburg-a-Linie hat mit dem Kauf der Schiffe gleichzeitig vier der United American Lines mitübernommen, sie vermnach in Nordamerika nunmehr wieder über eine eigene gearbeitete Organisation für Fracht und Passage. Sie r auch gleichzeitig alle jene Gesellschaften mitübernomie für die Abwicklung des Schiffsverkehrs in den nordanischen Osthäfen unentbehrlich sind und deren Tätigkeit f Stauerei, Güterumschlag, Einkauf, Ausrüstung, Verng und Überwachung von Schiff und Ladung etc. bezieht. nmehr die Hamburg-Amerika-Linie für ihren nordamerien Verkehr vor allem in New York all jene Hilfsbetriebe ner Regie hat, deren eine große Reederei zur Abwicklung rkehrs bedarf, stärkt ihre Stellung in diesem Verkehr gemein. Von ebenso großer Bedeutung ist es auch, daß liese ganze Transaktion der Hamburg-Amerika-Linie nunür zehn Jahre die beiden größten und modernsten Piers nen übrigens wegen ihrer günstigen Lage und wegen orzüglichen Ausrüstung auch die United States Lines das Schiff der Welt, ihren „Leviathan“, abfertigen lassen) zur ung stehen. Es ist dies ein viel wertvollerer Besitz, als Hoboken liegenden Vorkriegsanlagen der Hamburg-a-Linie, da die neuen Piers an der Cityfront, ganz dicht ew-Yorker Hotelviertel, also ungemein günstig für den erverkehr liegen, und weil auch für den Frachtverkehr ieferung der Güter nach dem Hauptgeschäftsteil von New dem Stadtteil Manhattan, rascher und billiger vor sich ls von Hoboken.

rein volkswirtschaftlichen Standpunkt aus ist diese Stärer deutschen Schiffahrt auch insofern zu begrüßen, als sie nerlei Überfremdung oder Überfremdungsgefahr erkauft rriman besitzt lediglich die 10 Mill. ℳ Hapag-Aktien, die s dem Verkauf zukommen, deren Stimmrecht beim Aufst der Hamburg-Amerika-Linie verbleibt und die er als nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Hapag verkaufen Anderweitige stille Käufe in Hapag-Aktien sind von Harriht getätigt worden, so daß der rein deutsche Charakter nternehmens nach wie vor gewahrt ist.

— **Was können wir von der amerikanischen Schiffahrtspolitik lernen?** Um es in aller Kürze vorwegzunehmen: Die hohe Einschätzung des Wertes einer nationalen Flotte.

Es ist interessant, die ungeheuren Anstrengungen zu verfolgen, die das offizielle Amerika macht, um die nun einmal geschaffene Handelsflotte zu erhalten, ihr Geschäfte zuzuführen und überhaupt die eingeschlagene Schiffahrtspolitik zu rechtfertigen.

Vor dem Kriege hat die amerikanische Handelsflotte im Rahmen der Gesamt-Weltschiffahrt beinahe überhaupt keine Rolle gespielt. Nur wenige Prozent des amerikanischen Außenhandels wurden von amerikanischen Reedereien und amerikanischen Schiffen gefahren. Es ist erklärlich, daß dieser Zustand weder den politischen Ehrgeiz der Amerikaner, noch ihr national-wirtschaftliches Denken befriedigen konnte, und es ist daher nicht verwunderlich, daß sie die erste Gelegenheit wahrgenommen haben, um sich eine eigene Flotte zu schaffen und damit eine gewisse Kontrolle über das Frachtniveau ihres Außenhandels zu sichern. Seitdem man sich in Amerika entschlossen hat, mit Hilfe der im Krieg gebauten und gekaperten Schiffe die eigene Beteiligung am Transport des amerikanischen Außenhandels auf 50 Prozent zu steigern, hat man keine Mühe und kein Geld gescheut, um dem eigenen Volk den Wert einer nationalen Flotte einzuhämmern. Unermüdlich gehen vom amerikanischen Schiffahrtsamt Aufforderungen in Form von Rundschreiben an die amerikanischen Verlader mit dem dringenden Ersuchen, für den Export oder Import ihrer Güter amerikanische Schiffe zu benutzen, soweit dies in ihrer eigenen Machtbefugnis liegt. Die Argumentation dieser Rundschreiben ist ganz interessant, wie überhaupt der Gedankengang aller dieser Werbeschriften sehr logisch und zugkräftig erscheint. Man gibt ohne weiteres zu, daß das Schiffahrtsgeschäft, privatwirtschaftlich betrachtet, dem amerikanischen Staat bisher ein Verlustgeschäft war, und man scheut sich auch nicht zuzugeben, daß der Umfang des amerikanischen Reedereigeschäftes immer mehr im Rückgang begriffen ist. Aber man führt dies immer wieder darauf zurück, daß dies nur der unglaublichen Passivität der amerikanischen Verlader zuzuschreiben sei, der sich nicht darum kümmert, unter welcher Flagge sein Gut reist. Dadurch gerade entgeht der amerikanischen Flotte dasjenige Gut, das sie zu ihrer Rentabilität braucht, nämlich die eigentlich hochwertige Stückgutladung, die den Linienverkehr der ausländischen Reedereien nutzbringend gestaltet.

Im Jahre 1925 hat der amerikanische Staat etwa ein Drittel der Gesamteinnahmen der amerikanischen Handelsflotte zuschießen müssen, um den Betrieb weiterhin in gleicher Höhe aufrechterhalten zu können. Trotzdem lehnt man es entschieden ab, diese Zuschüsse vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus als Verlust zu buchen. Man bezeichnet diese Schiffahrts-Subvention als eine Art von Schutzzoll, wie ihn in Amerika jede Art von Industrie genießt. Während aber den Schutzzoll jeder einzelne Käufer ausländischer Waren am Ladentisch nochmals zu bezahlen hat, tragen die für Schiffahrtszwecke genehmigten Aufwendungen dazu bei, die Verfrachtung ausländischer Güter billiger zu gestalten, als wenn der amerikanische Frachtmarkt der diktatorischen Kontrolle ausländischer, eng kartellierter Gesellschaften überlassen wäre. Umgekehrt wirkt sich das Vorhandensein einer amerikanischen Handelsflotte in der Ausfuhr dahin aus, daß für den Absatz amerikanischer Produkte auf dem Weltmarkt die amerikanische Tonnage im Interesse der amerikanischen Gesamtwirtschaft stets als frachtdrückendes Moment im Markte ist.

Ein Hinweis, der immer wiederkehrt, ist die Politik der großen amerikanischen Öl- und Erz-Konzerne, die sich aus denselben privatwirtschaftlichen Gründen eine Flotte halten, wie Amerika dies heute aus volkswirtschaftlichen Beweggründen tut, nämlich unter Einsetzung der Flotte zu eventuell verlustbringenden Raten sich unbedingt die Wettbewerbsfähigkeit am Weltmarkt zu erhalten.

In der hohen Einschätzung des Wertes einer nationalen Flotte ist die amerikanische Auffassung zweifellos vorbildlich, und niemand wird bestreiten wollen, daß die Logik der amerikanischen Argumentation richtig ist. Ohne den Wert dieser Erkenntnis einschränken zu wollen, muß jedoch noch festgestellt werden, daß die amerikanische Schiffahrtspolitik an einem Hauptpunkte vorübergeht, und dies ist die Verkennung der relativen Bedeutung der Seeschiffahrt im Rahmen der amerikanischen Gesamtwirtschaft. Amerika ist ein reiches Land und die Erwerbsmöglichkeiten sind in allen Zweigen der Wirtschaft so unendlich viel größer als gerade in der Seeschiffahrt, daß in absehbarer Zeit die besten Kräfte der Nation sich anderen Aufgaben als denen der Seeschiffahrt widmen werden. Rein wirtschaftlich gesprochen wird eine Nation mit so vielen anderen und besseren Erwerbsmöglichkeiten nie das Beste für eine Aufgabe aufwenden, die, speziell in dieser Zeit, so geringe Gewinnchancen birgt. Die Schiffahrt ist stets eine Erwerbsquelle derjenigen Völker gewesen, denen es im eigenen Lande zu eng

geworden ist (England, Holland, Deutschland) oder die im eigenen Lande überhaupt keine nennenswerten Erwerbsmöglichkeiten vorfinden (Norwegen). Amerika ist aber lange noch nicht auf dem Punkte, wo es aus Mangel an anderweitigem Erwerb gezwungen ist, auf das Meer zu gehen und das Fehlen dieses Zwanges ist wirtschaftlich, gefühlsmäßig und ideell einer der Hauptgründe für das Fehlschlagen der amerikanischen Schiffahrtspolitik. Dr. Botsch.

Rechtspflege.

— Danziger Schiedsgerichtsurteil i. S. des Unfalls bei Stargard vom 22. Juli 1926. Unter dem 5. Mai 1925 hat die deutsche Regierung dem Schiedsgericht folgenden Antrag unterbreitet:

1. Festzustellen, daß die polnische Regierung durch mangelhafte Unterhaltung der der Verwaltung der polnischen Staatsbahnen unterliegenden Transitstrecke Firchau (Landesgrenze)-Marienburg (Landesgrenze) schwere Gefahren für die Durchführung der Eisenbahntransporte herbeigeführt und dadurch die ihr nach Artikel 8 und 25 des Abkommens zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 12. Juli 1921 obliegenden Pflichten verletzt hat.
2. Gemäß Artikel 16 des Abkommens als sofortige Maßnahme eine Beweiserhebung durch Besichtigung der in Ziffer 1 genannten Transitstrecke schleunigst zu veranlassen, insbesondere zur Sicherung des Beweises eine sofortige Besichtigung der Unglücksstelle unter Zuziehung von Sachverständigen und Zeugen sowie sonst vorhandenem Material herbeizuführen.

Die polnische Regierung hat beantragt: den Antrag der deutschen Regierung vom 5. Mai 1925 als gänzlich unbegründet abzuweisen.

Die deutsche Regierung hat ihren Antrag im wesentlichen folgendermaßen begründet:

Das Schwellenmaterial auf der Strecke befinde sich nicht in ordnungsmäßigem Zustande mangels rechtzeitiger Erneuerung. Ein Beweis dafür sei der Eisenbahnunfall bei Starogard in der Nacht zum 1. Mai 1925. Der Zustand der Brücke bei Tczew gewähre nicht die nötige Betriebssicherheit. Die Sicherung der Pfeilerfundamente sei nach dem außergewöhnlichen Hochwasser im Jahre 1924 nicht ordnungsmäßig erneuert worden. Auch ein an dem nach Tczew zu gelegenen Landpfeiler bemerkbarer Längsriß lasse vermuten, daß das Fundament nicht genügend fest sei.

Die polnische Regierung hat die Richtigkeit dieser Behauptungen bestritten.

Aus den Entscheidungsgründen: Auf Grund des Ergebnisses der Beweisaufnahme ist das Schiedsgericht nicht zur Überzeugung gelangt, daß sich die Strecke in einem betriebsgefährlichen Zustande befunden hat.

Zunächst kann der Starogarder Unfall nicht auf den Zustand der Strecke zurückgeführt werden. Die Beweisaufnahme hat ergeben, daß die am Orte des Unfalls von der polnischen Untersuchungskommission vorgefundene Winde einige Tage vorher von einem benachbarten Gute gestohlen worden ist. Die unter Aufsicht des Schiedsgerichts vorgenommenen praktischen Versuche an Ort und Stelle haben ergeben, daß es zwei Männern in dem Zeitraum, der zwischen dem verunglückten Zuge und dem Vorzuge liegt, das sind 20 Minuten, mit Leichtigkeit möglich ist, die Laschen an einer Verbindungsstelle des Gleises zu lösen und mittels der Winde und des ebenfalls am Tatorte vorgefundenen Rundholzes das Gleisstück beiseite zu schieben. Es steht fest, daß die Verbindungslaschen nach dem Unfalle gefehlt haben. Die Vermutung, daß am Vortage an der Unfallstelle an den Gleisen gearbeitet worden ist und die Arbeiten am Gleise nicht ordnungsmäßig erledigt wurden, ist durch die Beweisaufnahme widerlegt worden. Ebenso ist der neutrale Obergutachter in seinem Gutachten, lediglich gestützt auf die Lage des Gleises, der Maschine und der Wagen nach dem Unfalle, wie es sich auf Grund der von der Danziger Kriminalpolizei aufgenommenen Photographien darstellt, zu dem Urteile gekommen, daß die Verschiebung der Schienen schon vor dem Passieren des verunglückten Zuges erfolgt sein muß.

Wenn man die Aussagen der zahlreichen, von beiden Parteien benannten Zeugen gerecht würdigt und das Ergebnis der Besichtigung des Schiedsgerichts am 12. Mai 1925 berücksichtigt, dann ist die Beschaffenheit der Schwellen auch nicht derartig gewesen, daß sie zur Vergrößerung des unheilvollen Ergebnisses der Entgleisung hat beitragen können.

Auch die beiden gerügten Mängel hinsichtlich der Brücke bei Tczew haben eine befriedigende Aufklärung gefunden. Die durch Hochwasser beschädigte Steinpackung an dem einen Strompfeiler wurde, sobald der Wasserstand es zuließ, ausgeb[...] Als die Brücke seinerzeit an die polnische Regierung übe[...] wurde, befand sich der Längsriß in dem einen Landpfeil[...] reits vor. Er ist seitdem ständig unter Anwendung aller [...]derlichen Sorgfalt beobachtet worden. Auf Grund dieser Be[...]tung wurden die für die dauernde Sicherung nötigen bau[...] Arbeiten angeordnet.

Um schließlich auf den Zustand der Gesamtstrecke Fi[...] Marienburg zu kommen, so gründet sich die Überzeugu[...] Schiedsgerichts von deren Betriebssicherheit auf folgend[...]stände:

1. Die am 12. Mai 1925 an der Unfallstelle selbst und [...] angrenzenden Streckenteilen befindlichen Schwellen [...] auch der Unterhaltungszustand der besichtigten Streck[...] wiesen keine erheblichen Mängel, die die Betriebssich[...] gefährden könnten, auf.
2. In der Zeit nach der Übergabe von der Strecke an [...] bis zum Unfalltage, ein Zeitraum von nahezu fünf J[...] ist nicht nur kein Unfall, sondern auch keine Betriebss[...] vorgekommen.
3. Nach amtlicher Auskunft der polnischen Regierung lag[...] Unfalltage 399 988 Schwellen auf der ganzen Strecke. [...] waren 390 988 Stück Kiefernschwellen und 9000 Stück F[...]schwellen. (Hier folgen nähere Angaben über das Alt[...] Schwellen.)

Die Beweisaufnahme hat weiter ergeben, daß die pol[...] Staatsbahnverwaltung der Strecke in den Jahren 1923 bis 1[...] erforderliche Sorgfalt bei der Unterhaltung hat ange[...]lassen. (Folgen die Angaben über geleistete Tagewerke.)

Was die Kosten des Streitfalles betrifft, soweit sie nich[...] dem Abkommen vom 21. April 1921 den einzelnen Regier[...] zur Last fallen, hat das Schiedsgericht es für billig gel[...] sie jeder Partei zur Hälfte aufzuerlegen. Der schwere [...] bei Starogard berechtigte die deutsche Regierung, den A[...] dem Schiedsgericht zu unterbreiten, da das Abkommen ih[...] Recht gibt, selbständig Untersuchungshandlungen auf der S[...] vorzunehmen, und ein allgemeines öffentliches Interess[...] Klärung der Sache vorlag.

Das Schiedsgericht entscheidet daher[...]

Der Antrag der deutschen Regierung vom 5. Mai 192[...] abgelehnt. Die Kosten des Verfahrens trägt jede Part[...] Hälfte.

Soweit das Urteil. Aus der Begründung lassen sic[...] Punkte feststellen, auf die hinzuweisen wichtig erscheint:

1. Das Schiedsgericht vermeidet es, zu der von der poln[...] Regierung aufgestellten Behauptung eines Attentats a[...]sache des Unfalls irgendwie Stellung zu nehmen.
2. Es verneint eine Verletzung der der polnischen Regi[...] nach dem Abkommen vom 21. April 1921 obliegenden [...]pflichtung zur Unterhaltung der Durchgangsstreck[...] ordnungsmäßigen Zustand.
3. Es stellt zur Begründung der Teilung der Kosten tro[...]weisung des Klagebegehrens der deutschen Regieru[...] vollen Umfang fest, daß der Unfall die deutsche Regi[...] berechtigt habe, den Antrag dem Schiedsgericht zu [...]breiten, da das Abkommen ihr kein Recht gebe, selbs[...] Untersuchungshandlungen auf der Strecke vorzunehm[...]

— Die Eisenbahn haftet dem Absender für den Schade[...] ihm aus einer beantragten, aber unrichtig vorgenommenen [...] amtlichen Abwägung des Frachtgutes erwächst[1]. Es hande[...] um eine Abwage im Sinne des § 58 EVO. Die Klägerin [...] sie beantragt, und sie war unrichtig durchgeführt word[...] die Abwage um 2635 kg weniger Gewicht ergab, als richti[...] Das steht fest. Nun verlangt die Klägerin den Ersatz au[...] Grunde, weil sie gleichfalls feststehendermaßen dieses [...]holz an S. um 320 K. für 1 kg „laut bahnamtlicher Abwage [...]kauft und dann auch geliefert habe. S. habe laut bahnamt[...] Abwage bezahlt, somit um den Klagebetrag weniger, als [...] richtiger bahnamtlicher Abwage hätte zahlen sollen.

Es fragt sich, ob die Beklagte für diese Folge der Unri[...]keit ihrer Abwage schadenersatzpflichtig ist oder nicht. [...] Frage ist zu Lasten der Beklagten zu beantworten. Die A[...] durch die Beklagte erfolgte auf Grund des Vertrages der [...]zeßparteien. Die Unrichtigkeit dieses Wägeergebnisses fäll[...] gemäß § 1298 A. b. G. B. zu Lasten der Beklagten, falls sie [...] behauptet und beweist, daß sie, die Beklagte, kein Versch[...] an dieser Unrichtigkeit treffe. Die Beklagte hat diese Be[...]tung nicht aufgestellt und diesen Beweis nicht angetrete[...] fragt sich daher nur, für welche Schäden sie die Verantwo[...] trägt und Schadenersatz zu leisten hat.

---

[1]) Aus den Entscheidungen des Österreichischen Oberste[...] richtshofes.

ist der Beklagten zuzugeben, daß der Kaufvertrag der
rin mit S. für sie nicht mehr ist als ein bloßer Zufall,
ie Beklagte nicht nur an diesem Kaufvertrage nicht teil-
nmen hat, sondern nach der Aktenlage auch von seinem
e nichts wußte. Nach dieser Aktenlage wußte die Be-
nichts, als daß S. der Adressat für das Gut war; das
im Frachtbriefe. Die Klägerin hat auch nicht behauptet,
ie Beklagte gewußt habe oder habe wissen müssen, daß der
rische Kaufvertrag mit S. den Inhalt hatte, der Kaufpreis
ch der bahnamtlichen Abwage zu berechnen Es kann daher
klagten zugegeben werden, daß diese, wenn auch gar nicht
e Art der Kaufpreisbestimmung, ihr, der Beklagten, nicht
nt war und daß ihr nicht einmal bekannt sein mußte,
iese Vereinbarung in concreto getroffen worden sei. Es
daher der Beklagten auch nicht zum Verschulden zuge-
et werden, daß sie auf diese konkrete Vereinbarung bei
bwägung keinen besonderen Bedacht nahm. Dennoch ist sie
verantwortlich, und zwar ergibt sich dies aus dem zweiten
des § 1311 ABGB[2]). Denn die Beklagte muß sich die Un-
keit der Abwage zum Verschulden zurechnen lassen und
iesem Verschulden der Beklagten entstand als Folgerung,
im Rahmen seines Kaufvertrages mit der Klägerin blieb,
um den Klagebetrag zu wenig bezahlte.

Umfang des § 1311 ABGB. ist allerdings strittig. Man
gewiß nicht zu weit gehen dürfen und ihn auch dahin
daß der Beschädiger für eine, sei es auch noch so ent-
und selbst im allgemeinen unvorhersehbare Folge seiner
genden Handlung ersatzpflichtig ist. Wer versehentlich
ffeehausfenster einschlägt, haftet allerdings dem dahinter-
den Kaffeehausgast, den Splitter verletzt haben, für den
en, nicht für die Heilungskosten der Gattin des durch
r verletzten Kaffeehausgastes, welche aus Schrecken über
erletzung ihres heimkehrenden Gatten einen Nervenschock
et. Aber der vorliegende Fall fällt innerhalb der wenn
eng gezogenen Grenzen für die Auslegung des zweiten
des § 1311 ABGB.

ist bei einer noch so engen Auslegung fallen nämlich zur
twortung des Schuldtragenden jene Zufälle, bei denen er
stracto auf die Möglichkeit ihres Eintritts rechnen konnte
ar rechnen mußte. Es kann niemandem zugebilligt werden,
sich der Verantwortlichkeit für solche, in abstracto vor-
bare schädliche Zufälle damit entschlagen kann, daß er
concreto nicht gekannt oder nicht vorgesehen habe, und
r auch habe nicht vorhersehen können, daß gerade in
to, im einzelnen Falle, der da vorliegt, die Umstände so
würden, daß der schädliche Zufall eintrete. Ein solches
genkommen gegenüber dem Schuldtragenden wäre auch
politisch nicht zu rechtfertigen, da es nur Häufung von
issigkeiten zur Folge hätte.

vorliegenden Falle hat die Beklagte nicht gewußt, daß die
rin dem S. laut „bahnamtlicher Abwage" verkauft habe
ie Beklagte hat diesen Kaufvertragsinhalt im vorliegenden
auch nicht wissen müssen. Wohl aber mußte die Beklagte
r Möglichkeit solcher Vertragsabschlüsse überhaupt rech-
veil sie erfahrungsgemäß nicht selten sind. Die Beklagte
daher damit rechnen, daß das richtige Funktionieren ihrer
n nicht nur für die Frachtberechnung und allenfalls für
llberechnung von Bedeutung sei, sondern möglicherweise
für die Erfüllung jener Verträge, zu deren Durchführung
bsender den Frachtvertrag mit der Beklagten schließt.
die Beklagte gemäß § 58 EVO. auf Antrag des Absenders
ägen des Frachtgutes übernimmt, muß sie infolgedessen
§ 1311 ABGB. außer der Haftung für die Folgen einer
itigen Abwage auf die Fracht- und Zollberechnung auch
hädlichen Reflex verantworten, welchen die Unrichtigkeit
Abwage auf die Abwicklung des Verhältnisses zwischen
Absender des Frachtgutes und dem Empfänger bewirkt.
en vorliegenden Fall übersetzt heißt das: Da die Beklagte,
sich dafür entschuldigen zu können, das Frachtgut un-
abgewogen hat, muß sie die Folgen auf sich nehmen,
e daraus der Klägerin in deren Verhältnis zum Käufer
nden. Damit ist das Unbegründete der Revision der Be-
n ermittelt.

Bücherschau.

— **Der Schnellverkehr der Eisenbahnen.** Ein Beitrag zu seiner
cklungsgeschichte und Ökonomie von Dr. H. Aeschbacher.
g Paul Haupt, Akadem. Buchhandlung vorm. M. Drechsel,
1926.

zusammenfassende Darstellung der Entwicklung des
llverkehrs der Eisenbahnen, seiner Beeinflussung durch
ltungsmaßnahmen und seiner Wirtschaftlichkeit, ist bis-
her nicht erschienen. Der Verfasser füllt daher, wenn er auch
nichts wesentlich Neues bringt, eine bestehende Lücke aus.

Die Einleitung enthält eine Beschreibung der europäischen
Hauptverkehrswege und ihrer Linienführung im Fernschnell-
verkehr; sie gibt auch Kenntnis von dem wechselnden Anteil
der beteiligten Länder an dem großen Nordsüdverkehr durch
die Schweiz. Richtig ist auch darauf hingewiesen, wie Berlin
durch planmäßiges Handeln der Mittelpunkt des Verkehrs von
Nord- und Osteuropa geworden ist.

Den breitesten Raum beansprucht die historische Entwick-
lung mit der Schilderung der technischen Grundlagen, des Ein-
flusses von Staats- und Privatbetrieb, des Wettbewerbs der Ge-
sellschaften um möglichst großen Anteil am Verkehr und der
guten Wirkungen, die diese Kämpfe für den Fortschritt im
Schnellverkehr gehabt haben. Behandelt werden dabei auch die
Einführung des elektrischen Betriebes und seine Folgen. Wir
sehen, wie und aus welchen Gründen in einzelnen Ländern die
Schnellzüge der Beförderung breiter Massen dienen, und daß sie
in anderen Ländern wiederum mehr dem Luxusverkehr vorbe-
halten sind.

Das nächste Kapitel enthält eine Darstellung der Verwaltungs-
maßnahmen, behördlichen und internationalen Regelungen im
Schnellverkehr; es bringt einen Überblick über die Einfluß-
nahme der Regierungen und Verwaltungen besonders auf die
Fragen der Sicherheit schnellfahrender Züge sowie über inter-
nationale Vereinbarungen bezüglich Fahrplan, Wagenbeistellung
und durchgehenden Verkehr.

Zum Schlusse werden Probleme der Wirtschaftlichkeit be-
sprochen, und eine auf schweizerische Verhältnisse aufgebaute
Kosten- und Ertragsrechnung aufgestellt. Die neuesten Unter-
suchungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — siehe
Nr. 15 und 16 des Amtlichen Nachrichtenblattes „Die Reichs-
bahn" unter „Teeklenburg, Fragen der Wirtschaftlichkeit der
Betriebsführung bei der Reichsbahn" — sind heute wohl die
besten und gründlichsten Arbeiten auf diesem Gebiete. Sie
konnten dem Verfasser in ihrem Ausmaße noch nicht bekannt
sein.

Das Buch von Aeschbacher behandelt so viele Fragen von Be-
deutung, daß seine Lektüre durchaus empfohlen werden kann.
B.

— **Der Zugversuch.** Anleitung für die Ausführung und Aus-
wertung der Versuche sowie für die Beurteilung der Ergebnisse
von Dr.-Ing. G. Sachs, Mitarbeiter im Kaiser-Wilhelm-Institut
für Metallforschung, Privatdozent an der Technischen Hoch-
schule Berlin, und Dipl.-Ing. G. Fiek, ständiges Mitglied im
Staatl. Materialprüfungsamt Dahlem. Mit 202 Abbildungen.
XII, 252 Seiten. Preis geh. 12 ℳ, geb. 15 ℳ.

Der Zugversuch ist die Grundlage der Festigkeitsunter-
suchungen, besonders der Materialprüfung von Metallen. Für
alle, die aus den Ergebnissen der Materialprüfung Schlüsse für
nutzbringende Anwendung ziehen müssen, also Erzeuger und
Verbraucher der Baustoffe, Materialprüfungsingenieur, Kon-
strukteur und Forscher, ist das vorliegende Werk bestimmt.
Es bringt daher neben den Anweisungen zur praktischen Durch-
führung der Zerreißversuche eine ausführliche Erörterung aller
Gesichtspunkte, die einmal für die Versuche selbst, zum andern
für die Beurteilung der Ergebnisse wichtig sind.

Der erste Teil, „Grundlagen des Zugversuches", der von G.
Sachs bearbeitet ist, behandelt die mechanischen Grundlagen
(Materialprüfung) und bespricht besonders die Bedeutung
der Festigkeit, der Dehnung und der anderen Kennziffern, den
Einfluß von Materialfehlern (Kerben) sowie das Verhältnis des
Zugversuches zu andern Materialproben, woran sich ein Ab-
schnitt über den Einfluß zusammengesetzter Beanspruchung an-
schließt. Es folgt eine kurze, gemeinverständliche Darstellung
der stofflichen Grundlagen sowie solcher Einflüsse auf den
Zugversuch, die, wie Temperatur, Zerreißgeschwindigkeit, Kalt-
verformung u. dgl., die Kenntnis der stofflichen Grundlagen
voraussetzen. Die Nachwirkungserscheinungen sind besonders
eingehend besprochen, wobei die Verfahren und neuesten Er-
gebnisse der Röntgenuntersuchungen kurz gestreift sind.

Der zweite Teil: „Gesichtspunkte für die Auswahl der Appa-
ratur bei Zugversuchen" von G. Fiek bringt Beschreibungen
der Versuchseinrichtungen (Prüfmaschinen, Meßapparate, Ein-
spannvorrichtungen) unter dem Gesichtspunkte der Eignung
für einen bestimmten Zweck. Angefügt ist ein Abschnitt über
Probeentnahme und Bearbeitung der Probestäbe. In einem An-
hang sind die in verschiedenen Ländern gebräuchlichen Stab-
formen sowie Definitionen der Spannungsgrenzen zusammen-
gestellt. Ein ausführlicher Quellennachweis und ein Sachver-
zeichnis bilden den Schluß.

Diese kurze Inhaltsangabe vermag aber den reichen Inhalt
des schönen Buches nicht zu erschöpfen. Ein eingehendes
Studium des gut ausgestatteten Werkes kann allen Interessenten
nur empfohlen werden. Sch.

---

[2]) Hat — — jemand den Zufall durch ein Verschulden ver-
, — — so haftet er für allen Nachteil, welcher außerdem
erfolgt wäre."

— Dr. iur. Alexander Richhardt: Die Änderung der Rechtsverhältnisse der deutschen Eisenbahnbeamten von 1920 bis 1924, Verlagsanstalt des Deutschen Beamtenbundes, G. m. b. H., 142 Seiten, Preis 2,50 M.

Staatsbeamter, Reichsbeamter, Reichsbahnbeamter, das ist die Entwicklung, die die deutschen Eisenbahnbeamten in der kurzen Zeit von 1920 bis 1924 durchgemacht haben. Die rechtlichen Folgen, die sich aus der dieser Entwicklung zugrunde liegenden Gesetzgebung für die Beamten ergeben, ist der Gegenstand des Buches von Dr. Richhardt. Nach einem kurzen geschichtlichen Überblick behandelt er in einem „Hauptteil" die Änderungen der Rechtsverhältnisse selbst und schließt mit einem Ausblick in die Zukunft, in dem er „Entwicklungsnotwendigkeiten" im Rechte der Reichsbahnbeamten erörtert. Der Hauptteil zerfällt entsprechend dem historischen Gange in die drei Unterteile: Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" und Übertragung des Betriebes der deutschen Reichsbahnen an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Es ist mit Freuden zu begrüßen, daß ein Mann, der in die Geheimnisse des deutschen Beamtenrechts offenbar etwas tiefer eingedrungen ist, einmal Zeit und Muße gefunden hat, eine zusammenfassende Darstellung der ganzen geschichtlichen Entwicklung der Rechtsverhältnisse der deutschen Eisenbahnbeamten in den letzten Jahren zu schreiben. Das Büchlein ist aber mehr als eine bloße geschichtliche Darstellung. Mit feinem Verständnis behandelt Richhardt gerade die Streit- und Zweifelsfragen, die für den Beamten selbst von besonderer Wichtigkeit sind und die dem Praktiker, der sich bei seinen Entscheidungen mit diesen oft recht schwierigen Fragen befassen muß, manches Kopfzerbrechen machen. Er zeigt hier fast überall selbständige Gedankengänge und selbständiges Urteil. In einigen wenigen Fällen hätte er vielleicht in der Begründung seiner Ansicht noch etwas eingehender sein können, so z. B. auf S. 25/26, wo er sich mit Reindl über die Frage auseinandersetzt, ob auch der kündbar angestellte Staatsbeamte durch die Übernahme in den Reichsdienst unkündbar geworden ist, und auf S. 124, wo er über die Beeinträchtigung des Petitionsrechts der Reichsbahnbeamten spricht, die er, wenn auch richtig, so doch etwas kurz aus dem „Verhältnis der Reichsbahngesellschaft zur Reichsregierung" herleitet — vgl. hierzu die vorzüglichen Ausführungen von Dr. Fromm in der „Reichsbahn" 1926, S. 295 —.

Ein kleiner Irrtum ist Dr. Richhardt insofern untergelaufen, als er die Vorschriften über Ausübung von Nebenämtern und Nebenbeschäftigung für die Reichsbahnbeamten in Übereinstimmung mit dem Reichsbeamtenrecht glaubt. Dieses macht die Übernahme einer Nebenbeschäftigung nur dann von der Genehmigung der vorgesetzten Behörde abhängig, wenn sie mit einer „fortlaufenden Remuneration" verbunden ist, während nach der Perso darüber hinaus jede Nebenbeschäftigung, auch die unentgeltliche, genehmigungspflichtig ist.

Vervollständigt wird das Büchlein noch durch ein Verzeichnis, das die gesamte Literatur über die einschlägigen Fragen zusammenstellt. Der Wert dieser Zusammenstellung wäre für den Praktiker noch erhöht, wenn bei den angeführten Zeitschriften, Blättern und Entscheidungen die Seitenzahlen angegeben wären. Das gleiche hätte ich für die „Gliederung" auf S. 3/4 gewünscht.

Der ganze Aufbau ist sehr übersichtlich, die Darstellung und Sprache flüssig, ungekünstelt und klar; ein gutes Stichwortverzeichnis erleichtert das Auffinden. Die Schrift wird daher nicht nur für den Rechtsverständigen wertvoll sein, sondern ist auch dem Reichsbahnbeamten selbst, der sich unterrichten will, bestens zu empfehlen.

U.

— Jahrbuch der Elektrotechnik. Herausgegeben von Dr. Karl Strecker unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen und mit besonderer Unterstützung des Zentralverbandes der Deutschen elektrotechnischen Industrie. 13. Jahrgang. Jahr 1924. München und Berlin 1926. Verlag von R. Oldenbourg. 259 Seiten, Preis 14,20 ℳ, geb. 15,40 ℳ.

Das bekannte Jahrbuch des verdienstvollen Verfassers bietet auch diesmal wieder eine übersichtliche Zusammenstellung der neuen Erscheinungen auf dem elektrotechnischen Gebiet im Jahre 1924. Es ist besonders für Bahnfachleute, die genötigt sind, sich auf vielen Sondergebieten des weiten Feldes Elektrotechnik schnell zurechtzufinden, ein unentbehrlicher Führer durch die Literatur des Berichtsjahres. Da der Verfasser indessen, wie er in seinem Vorwort sagt, mehr Wert auf Kritik legt, als auf schmeichelhafte Anerkennung, so möchte ich die Bemerkung nicht unterdrücken, daß die Bezeichnung des Abschnittes VI „Elektrische Fahrzeuge und Kraftbetriebe" etwas akademisch und veraltet klingt. Die große Bedeutung, die das elektrische Bahnwesen in den letzten Jahren gewonnen hat, sollte auch in der Einteilung der Abschnitte zum Ausdruck kommen. Es dürfte sich daher empfehlen, einen Hauptabschnitt mit „Elektrische Bahnen und sonstige elektrisch betriebene Fahrzeuge" zu bezeichnen und die Kraftbetriebe in einem besonderen Abschnitt zu behandeln. Im selbst ist scheinbar eine derartige Einstellung bereits handen.

Eigenartig ist, daß der Bearbeiter des Abschnittes „ trische Bahnen mit Stromzuführung", der dem praktische triebe der elektrischen Zugförderung anscheinend ganz steht, fast unverhüllt für das Gleichstrom-Bahnsystem ein Er schreibt: „Es verdient Beachtung, daß das immer mehr ausbreitende Gleichstrom-Hochspannungssystem in Ame Frankreich, Holland und den britischen Kolonien fast schließlich verwendet wird, während in Deutschland, Öster und Skandinavien an Fernbahnen nur der Einphasenwe strom mit geringer Frequenz vorkommt." Abgesehen d daß die Schweiz, die in kurzer Zeit ihre sämtlichen Bahnen Einphasen-Wechselstrom ausgebaut haben wird, hierbei gän verschwiegen wird, wird auch der Anschein erweckt, als Amerika ausschließlich Gleichstrombahnen vorhanden w Es folgt dann gelassen das große Wort: „Eine Gruppe d Länder muß auf dem richtigen, die andere auf dem fal Wege sein."

Wer die schweren Fahrleitungsanlagen der französis Gleichstrombahnen gesehen hat, mit ihrem ungeheuren Ku aufwand und ihrer Unmenge von Umformerwerken, kann die technischen Vorzüge des Einphasenbahnsystems nich Zweifel sein, und er wird gleichzeitig den Eindruck haben, das Gleichstrombahnsystem für die liefernde Industrie ge Vorzüge hat. Es dürfte wohl auch keinem Zweifel unterliegen der geschäftliche Einfluß einer amerikanischen Großfirma starken Anteil an der Wahl des Bahnsystems in Frankreic Amerika und in den britischen Kolonien hat. Vielleicht li die Gründe auch noch etwas tiefer. In einzelnen Ländern gl man politische Momente durchzufühlen. Es ist nicht zu zweifeln, daß beide Bahnsysteme entwicklungsfähig sind. halte es aber nicht für glücklich, wenn jetzt, wo in der Sch in Deutschland, in Österreich und Skandinavien in jahrela Arbeit alle technischen Schwierigkeiten restlos überwu sind und eine einheitliche Entwicklungslinie deutlich erken ist, die Grundlagen des Systems in Zweifel gezogen we Jedenfalls wird der ohnehin unter sehr schweren Bedingu arbeitenden deutschen Elektrizitätsindustrie und der Reichs mit dieser Stellungnahme kein Dienst erwiesen.

Es wäre außerordentlich erwünscht, wenn es gelänge, Jahrbuch etwas schneller herauszubringen; denn die große mühselige Arbeit verliert leider einen Teil ihres Wertes durch, daß sie erst 5/4 Jahre nach dem Berichtszeitraum scheint. Die Schwierigkeiten, eine so große Anzahl von arbeitern dauernd in Bewegung zu halten, sollen nicht verk werden. Vielleicht ist es aber doch möglich, die nächste gabe ½ Jahr früher herauszubringen.

Sc

— Schriften der Reichszentrale für Deutsche Verkehrs bung. Während die Fremdenverkehrswerbung in Deutsch im Gegensatz zu Österreich, der Schweiz und Norwegen fr stark vernachlässigt wurde, ist seit einigen Jahren die Rei zentrale für Deutsche Verkehrswerbung rührig tätig, nac holen, was einst versäumt wurde. Sie hat eine Reihe von „d schen Verkehrsbüchern", kleinen handlichen Heften, herau geben, die einzelne deutsche Landschaften schildern. Die eben erschienenen behandeln Westfalen, die Pfalz, Thüri und die deutschen Bäder und Kurorte. Sie weisen einen g Bildschmuck, eine wertvolle Karte und eine charakteristische schreibung des Teiles von Deutschland auf, den sie behan Sie können einen Reiseführer durchaus entbehrlich machen. begrüßenswert wäre es jedoch noch, wenn man sich dazu schließen würde, ein Heft, das ein etwas größeres Format (noch Taschenformat) erhalten müßte, herauszugeben, das Abbildungen von besonders sehenswerten Punkten Deutschl aufweist und ganz Deutschland behandelt. Der Bund deuts Fremdenverkehrsvereine hat vor dem Kriege ein derart Büchlein mit ausgezeichneten Bildern herausgegeben. Es wi hauptsächlich für die Verkehrswerbung im Auslande in F kommen. Hier kommt es nur auf ein Gesamtbild an, das ein solches Büchlein geben müßte, etwa in der Art des He wie es der Schwedische Verkehrsverband in Stockholm Schweden herausgegeben hat. Das Deutsche Reisemerkbuch füllt nicht diesen Zweck.

Mit Unterstützung der Reichszentrale hat die Verlagsans Karl Gerber in München fünf geschmackvolle Hefte unter Titel „Deutsche Bilder" herausgegeben, die in außerordent sorgfältig ausgewählten Bildern ebenfalls in Deutschland führen sollen. Sie entbehren jeder Reklame und führen Schönste, was Natur und Kunst in Deutschland bieten, vor. erste Heft „Deutsche Kultur" enthält u. a. Bilder von Goe Schiller, Wagner, Dürer, Beethoven, Kant, von einem Meisterw gotischer Backsteinarchitektur, dem Holstentor in Lübeck, gute Wiedergabe von Moritz von Schwinds „Der Sängerk auf der Wartburg" und Leibls „Dachauer Bäuerinnen".

e Heft „Deutsche Landschaften“ bringt Naturaufnahmen illen Teilen Deutschlands, das dritte „Deutsche Galerien“ unter Gemälde von Cranach, Holbein, Menzel, Leibl, Lieber-, von Uhde, Feuerbach u. a. Das vierte „Der deutsche “ führt stimmungsvolle Bilder vom Rhein und seiner Ro-k vor, und das fünfte behandelt „München und das baye-Hochland“. Ein kurzer Text zu einem jeden Bilde gibt anschauliche Einführung. Die Bilderreihe — der Preis gt trotz der vorzüglichen Ausstattung nur 2 M. für das — wird jedem ein willkommener Zuwachs seiner Bücherei Paszkowski.

Allgemeiner Verkehrsanzeiger (ALVA) Stuttgart, em Zartmann. Der Verkehrsanzeiger hat sich als gesetzt, in neuartiger Weise jedermann rasch und mühe-ber alle Verkehrsfragen, die in Stuttgart vorkommen, Aus-zu geben. Der gesamte Eisenbahnverkehr Stuttgarts, die verbindungen innerhalb Württembergs von und nach Stutt-und deren Entfernungen, alle schnellsten Verbindungen mit gart von und nach den wichtigeren Plätzen innerhalb und halb Deutschlands, die Tarifsätze für den Personen- und kverkehr, die Sonntagsrückfahrkarten ab Stuttgart mit rnungen und Preisen, der Luftverkehr, die Stuttgarter en- und Vorortbahnen, ein Straßenverzeichnis mit Angabe traßenbahnlinien, die wichtigsten postalischen Bestimmungen, die staatlichen und städtischen Behörden, die Sehenswürdigkeiten und ähnliches, alles ist in dem ALVA in geschickter Weise kurz und übersichtlich zusammengestellt.

Besonders zustatten kommt dem ALVA bei den Fahrplanangaben die Verwendung des patentamtlich geschützten Zartmannschen Systems, durch das erreicht ist, daß der Benutzer bei jeder im ALVA genannten Station mit einem Blick die besten Verbindungen und die Ankunft- und Abfahrzeiten ablesen kann und dazu aus dem Zugverzeichnis sofort auch für jede Verbindung den zu benutzenden Zug und die Zuggattung mit Angabe der Speise- und Schlafwagen, die Umsteigestationen, die Ankunft- und Abfahrzeiten der wichtigsten Unterwegsstationen, wiederum mit einem Blick, erfährt. Bequemer und einfacher lassen sich die Eisenbahnauskünfte wohl kaum mehr darbieten.

Nach dem gleichen System Zartmann sind auch bereits für andere Plätze, z. B. für Bad Mergentheim und Rothenburg o. d. T., in kleineren „internationalen Reisezeigern“ die schnellsten Verbindungen nach oder von diesen Plätzen zusammengestellt. Solche Reisezeiger sind eine vortreffliche und wichtige Ergänzung zu den Werbeschriften dieser Plätze. Wir zweifeln nicht daran, daß sie sich wegen ihrer großen praktischen Vorzüge und ihres verkehrswerbenden Wertes allmählich für alle Fremdenverkehrsplätze einbürgern werden. Kbr.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

iung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ.).

:eilung der Österreichischen Bundesbahnen 27. Juli 1926: Infolge neuerlichen Felssturzes war die ke Frantschach St. Gertraud-Twinberg der Zeltweg-Wolfsberg in der Zeit vom 20. bis 21. Juli 1926 rbar.

chluß an den Verein gemäß § 6 der Vereinssatzungen.

Lokalbahn Lam-Kötzting und die Mittelbadin Eisenbahnen A. G. sind gemäß § 6 an den Verein chlossen worden.

rechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

schmalspurigen Lokalbahnen Kühnsdorf-Eisenbel, Mixnitz-St. Erhard und Mödling-Hinteral sind den Vereinsbahnstrecken der Österreichin Bundesbahnen zugerechnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

eichsbahndirektionsbezirk Osten. Am gust 1926 ist der an der Strecke Cottbus/Rothenburg (Oder) ne Haltepunkt Schlesisch-Nettkow, der bisher nur en Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr eingerichtet auch für den Wagenladungsverkehr, Tierverkehr, sowie für bfertigung von Fahrzeugen und von Gegenständen, deren und Entladung eine Kopframpe oder Seitenrampe erfordert, net worden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist aus-lossen.

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Am 1. August 1926 ist der zwischen den Stationen Ruwer und Waldrach links der Bahnstrecke Trier-Hermeskeil gelegene Haltepunkt Casel, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eröffnet.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Eisfeld-Sonneberg gelegene Hp. Katzberg wird am 1. August 1926 wieder eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Stettin-Groß Ziegenort gelegene Bahnhof Pommerensdorf erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Stettin-Pommerensdorf“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 133 vom 23. Juli 1926 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses; betreffend Vereinheitlichung der fachlichen Dienstvorschriften für Lokomotiv- (Triebwagen-) Führer und Heizer;

Nr. III 132 vom 24. Juli 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenausschuß. Ergebnis der schriftlichen Abstimmung;

Nr. IV 122 vom 28. Juli 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güterverkehrsausschuß; Niederschrift des Unterausschusses, Berchtesgaden, den 14./15. April 1926.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 1. August d. Js. starb nach kurzer schwerer Krankheit an den Folgen iner Operation

der Reichsbahnrat

Herr **Eduard Hoepner,**

Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes Neumünster,

n 42. Lebensjahre.

16 Jahre hat der Verstorbene im Dienste der Reichsbahnverwaltung gestanden. Seit dem 1. Mai 1923 hat er der Reichsbahndirektion Altona, zuletzt s Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes Neumünster, angehört. ief erschüttert stehen wir an der Bahre eines Mannes, der sich durch reiche enntnisse, rastloses Wirken, strenge Pflichterfüllung und vornehme Gesinnung iszeichnete, und dessen stets freundliches Wesen ihm die Liebe und Zuneigung ller erwarb, die mit ihm in Berührung traten.

Wir werden dem Entschlafenen allezeit ein treues Gedenken bewahren.

Altona, den 2. August 1926. (813)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.**

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Schlesisch-Nettkow für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. August 1926 wird der an der Strecke Cottbus/Rothenburg (Oder) gelegene Haltepunkt Schlesisch-Nettkow, der bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr eingerichtet war, auch für den Wagenladungsverkehr, Tierverkehr, sowie für die Abfertigung von Fahrzeugen und von Gegenständen, deren Ver- und Entladung eine Kopframpe oder Seitenrampe erfordert, eröffnet werden.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (806)

Frankfurt (Oder), den 24. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4 a).

Im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ treten Änderungen und Ergänzungen ein, und zwar:

a) mit Gültigkeit vom 1. August 1926 in den Unterabschnitten 11 a, 12, 14, 17, 19, 27, 36, 42 a, 63, 65, 67, 69, 74, 82 und 103,
b) mit Gültigkeit vom 1. September 1926 im Unterabschnitt 60.

Näheres enthält die am 2. August 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 27. Juli 1926. (808)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1926 tritt der Ausnahmetarif 123 für dolomitischen Marmor in Kraft.

Berlin, den 30. Juli 1926. (819)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. August 1926: Streichung des Abschnittes C (Erzeugnisse der Uhrenindustrie) im Ausnahmetarif 33 und Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 35 a durch Aufnahme einer Ziffer 7 a Erzeugnisse der Uhrenindustrie sowie der Versandstationen und der Stationsfrachtsätze.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 2. August 1926. (815)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1926 werden im Ausnahmetarif 31 (Stein- und Kernobst usw.) verschiedene Stationsfrachtsätze geändert.

München, den 26. Juli 1926. (805)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle.
Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 9. August 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 30. Juli 1926. (818)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Die auf Seite 189, Abschnitt III, 1 genannten Tarifnummern 42, 51, 52, 54, 67, 83, 94 sind von sofort in 46, 55, 56, 58, 72, 89, 102 zu berichtigen. Außerdem ist auf dem Titelblatt der Anlage das Wort Dollarcents in Dollar zu ändern. (812)

Königsberg (Pr.), den 29. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926.

Am 16. August 1926 tritt der direkte Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der italienischen Staatsbahnen und Stationen der deutschen Eisenbahnen in Kraft.

Der Tarif besteht aus folgenden fünf Teilen:

Teil I: Besondere Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen, Tarifvorschriften und Gütereinteilung. Preis 5,50 Reichsmark.

Teil II: Verzeichnis der in den Tarif aufgenommenen deutschen Stationen mit Angabe der Abfertigungsbefugnisse und der außeritalienischen Entfernungen. Preis 1,00 Reichsmark.

Teil III: Außeritalienische Frachtsätze für den Verkehr über die Schweiz (Iselle, Pino und Chiasso) nebst Leitungsvorschriften. Preis 4,50 Reichsmark.

Teil IV: Außeritalienische Frachtsätze für den Verkehr über Österreich, über Tschechoslowakei-Österreich und über Schweiz-Österreich (Brennero und Tarvisio) nebst Leitungsvorschriften. Preis 11,00 Reichsmark.

Teil V: Verzeichnis der in den Tarif aufgenommenen italienischen Stationen mit Angabe der Abfertigungsbefugnisse und der italienischen Entfernungen sowie die Tarife und Frachtsätze für den italienischen Durchlauf. (Der Preis wird noch bekanntgegeben.)

Die Frachtsätze sind für den italienischen Durchlauf in Lire für die Tonne, für den außeritalienischen Durchlauf in Reichspfennig für 100 kg erstellt.

Für die deutschen Stationen südlich der Linie Rastatt-Karlsruhe-Pforzheim-Calw - Stuttgart - Geislingen - Ulm - Memmingen - Kempten - Immenstadt sind, mit Ausnahme der Stationen Basel Bad. Bf., Friedrichshafen, Lindau-Reutin, Lindau Stadt und Singen (Hohentwiel), nur Frachtsätze nach dem festgestellten Bedarf in den Tarif eingestellt.

Hingegen sind für alle übrigen Stationen mit Ausnahme einiger Artikel, welche nur für bestimmte Stationen von Bedeutung sind, Sätze für alle in der Gütereinteilung genannten Güter im Tarif enthalten; es können also mit geringen Ausnahmen von und nach jeder im Tarif enthaltenen Station sämtliche in der Gütereinteilung genannten Güter direkt abgefertigt werden.

Die Teile I, II und V sind für alle in Frage kommenden Verkehrsbeziehungen gemeinsam; sie betreffen also sowohl den Verkehr über die Schweiz als auch den Verkehr über Österreich, über Tschechoslowakei-Österreich und über Schweiz-Österreich.

Der Teil III enthält die Frachtsätze für den außeritalienischen Durchlauf bis und ab Iselle, Pino und Chiasso. Über die Ermittlung der Frachtsätze geben die Anleitung und die Beispiele im Teil III näheren Aufschluß.

Um den Stationen an und nördlich sowie östlich der Linie Rastatt-Karlsruhe-Pforzheim - Calw - Stuttgart - Geislingen - Ulm - Memmingen - Kempten - Immenstadt, für welche Schnittsätze in den Schnitttafeln A—D im Tarif vorgesehen sind, die Ermittlung und Vergleichung der Frachtsätze der allgemeinen Tarife (Schnittafeln A und B) mit den Frachtsätzen der Ausnahmetarife (Schnittafeln C und D) zu erleichtern, wurde in der Schnittafel B und nach Möglichkeit auch in der Schnittafel D so viel Raum gelassen, daß die für die betreffende deutsche Station in Frage kommend[en] [An]stoßsätze der Schnittafeln A und [...] über gesetzt und die Gesamtsät[ze] [für] den außeritalienischen Durchlau[f] [fest]gestellt werden können.

Der Teil IV enthält die Frac[htsätze] für den außeritalienischen Durchl[auf bis] und ab Brennero und Tarvisio.

Nach der Anleitung zur Erm[ittlung] der außeritalienischen Frachtsätze [bildet] die Summe der deutschen und der [öster]reichischen Schnittfrachtsätze den [anzu]wendenden Frachtsatz, soweit nicht [für] bestimmte Stationen vorgesehenen [Sätze] der Stationstarife niedriger sind. [Zur] Erleichterung der Feststellung, w[elcher] Satz der billigste ist und dami[t jede] deutsche Station sich einen fertigen [Tarif] mit ausgerechneten Sätzen bis Br[ennero] und Tarvisio erstellen kann, ist b[ei der] Einstellung der österreichischen S[chnitt]sätze so viel Raum gelassen, daß [...] die einzelne deutsche Station in [Frage] kommenden deutschen Anstoßsätz[e dar]unter gesetzt und so die billigste[n Ge]samtsätze für den außeritalien[ischen] Durchlauf bis Brennero und Ta[rvisio] festgestellt werden können.

Deutsche Durchfuhrtarife sind b[ei Er]stellung des Tarifs nicht berücksi[chtigt], desgleichen konnten wegen des U[mfan]ges, den der Teil IV angenommen [hat,] im Verkehr mit dem östlichen un[d] Teil mittleren Deutschland nicht in [allen] Fällen die billigsten Sätze eing[estellt] werden; die Einstellung der bill[igsten] Sätze mußte daher auf jene Güte[r und] Stationen beschränkt werden, für [welche] bisher bereits ein Verkehr nachgew[iesen] war. Diesem heute nicht zu besei[tigen]den Mangel des Tarifs ist dadurch [Rech]nung getragen, daß im § 16 der [Tarif]vorschriften bestimmt ist, daß, vo[n der] später folgenden Ausnahme im Ve[rkehr] mit Triest und Venedig abgesehen, [bei] Abfertigung nach dem direkten [Tarif] etwa billigere Umbehandlungsfracht[en im] Rückvergütungswege gewährt werd[en].

Es war ferner auch noch nicht [mög]lich, die Sätze der heute zwische[n der] Österreichischen Republik und Ve[nedig] und zwischen der Österreichischen [und] der Tschechoslowakischen Rep[ublik] einerseits und Triest anderseits [beste]henden direkten Tarife bei Erste[llung] des Tarifs zu berücksichtigen.

Die im § 16 vorgesehene Gewäh[rung] billigerer Umbehandlungsfrachten [gilt] jedoch nicht für Sendungen, für we[lche] sich auf Grund der letztgenannten T[a]rife eine billigere Fracht ergibt. [Es] empfiehlt sich daher im Verkehr [mit] Triest und Venedig bis zur spä[teren] Erstellung besonderer Tarife für [den] Verkehr zwischen diesen Stationen [und] Stationen der deutschen Eisenbahn[en in] allen Fällen, in welchen sich eine [billi]gere Fracht auf Grund der vorge[nann]ten Tarife mit Triest und Venedig [er]gibt, die Umbehandlung im Fracht[brief] vorzuschreiben.

München, den 23. Juli 1926. (1[...])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung
Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. August 192[6]:

1. Einführung eines Seehafenaus[nahme]tarifs für Steingußmasse,
2. Einführung eines Seehafenausn[ahme]tarifs für Bleizucker.

Näheres durch Reichsbahntarifanzei[ger].

Altona, den 31. Juli 1926. ([...])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

sbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 22. Juli 1926 ist
usnahmetarif 121 für gedörrte, auch
rnte Pflaumen zur Einfuhr über
u nach Hamburg Ort in Kraft ge-
ı.
lin, den 27. Juli 1926. (793)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

---

sbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 2. August 1926
im Ausnahmetarif 10b
kpapier usw.) der Frachtsatzzeiger
00 km erweitert.
lin, den 27. Juli 1926. (794)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

---

ichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 2. August 1926
die Station Meggen (Westf.) in das
ichnis der von der Eisenbahn an-
nten Grubenholzsammellager usw.
Abschnitt a) aufgenommen.
lin, den 29. Juli 1926. (814)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

**ch-dänischer und deutsch-schwe-
sch-norwegischer Güterverkehr.**

Gültigkeit vom 10. August 1926 an
n Costau Grenze, Ruhleben und
änische Station Hjordkær in den
h-dänischen Tarif einbezogen und
ationen Sömmerda und Thale Bode-
die Ausnahmetarife 9 bzw. 7 für
aren aufgenommen. Auskunft durch
bfertigungen.
na, den 26. Juli 1926. (799)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
ens der Verbandsverwaltungen.

---

ichsbahn-Gütertarif, Heft C II. Ausnahmetarif 77.

Gültigkeitsdauer der durch Nach-
vom 1. Juli 1926 veröffentlichten
deren Frachtsätze für die Versand-
Wackerwerk wird bis zum 31. Ok-
1926 verlängert. Näheres durch
bahntarifanzeiger.
na, den 27. Juli 1926. (795)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

**fuhrausnahmetarif S. D. 2 (Ver-
Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).**

Gültigkeit vom 1. August 1926
Kupfer- und Messingabfälle in die
ung XIII des Tarifs aufgenommen.
eres durch Reichsbahntarifan-
.
na, den 27. Juli 1926. (796)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

---

ichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Gültigkeit vom 2. August 1926:
nahme von Stationen in die A. T.
, 35a, 38, 41, 53, 61 und 88. Er-
ng der Warenverzeichnisse in den
35 und 120.
eres durch Reichsbahntarifan-
.
na, den 27. Juli 1926. (797)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 15. August 1926 sind folgende Ergänzungen durchzuführen:

1. In den Tarifen Nr. 41 und 83 sind in der Schnittariftafel A folgende Schnittpunkte und Frachtsätze nachzutragen:

Tarif Nr. 41 (S. 234)

			16 Wa/Va	17 Eb/Ge
Bremen	A, B, C	10 t	2984	2914
		15 t	2713	2643
	D, E	10 t	1535	1488
		15 t	1225	1194
	F	10 t	1682	1636
		15 t	1349	1310
Hamburg	A, B, C	10 t	2860	2783
		15 t	2597	2527
	D, E	10 t	1465	1426
		15 t	1171	1140
	F	10 t	1620	1574
		15 t	1295	1256
Stettin	A, B, C	10 t	2101	2008
		15 t	1915	1822
	D, E	10 t	1093	1039
		15 t	876	830
	F	10 t	1202	1147
		15 t	961	915
Warnemünde	A, B, C	10 t	2659	2566
		15 t	2411	2333
	D, E	10 t	1364	1318
		15 t	1093	1054
	F	10 t	1504	1457
		15 t	1202	1163

Tarif Nr. 83 (S. 392)

		24 Joh
Bremen	5 t	2403
	10 t	2008
	15 t	1605
Hamburg	5 t	2380
	10 t	1984
	15 t	1589
Stettin	5 t	2178
	10 t	1814
	15 t	1450
Warnemünde	5 t	2418
	10 t	2015
	15 t	1612

2. In den Tarifen Nr. 4, 7, 8, 41 und 83 sind in der Schnittariftafel B folgende Stationen und Frachtsätze nachzutragen:

Tarif Nr. 4 (S. 120—123)

			1 Od/Boh	7 Mw/Ml	10 Li/La	13 Sbg	15 Rbg/Lbc	19/20 Te/Bo/Dě/Po	22 Rz	25 Kl
Jáchymov	A	5 t	.	.	.	.	.	1597	1226	1010
		10 15 t	.	.	.	.	.	1490	1154	955
	B	5, 10, 15 t	.	.	.	.	.	1128	880	729
	C, D	5 t	.	.	.	.	.	1128	880	729
		10, 15 t	.	.	.	.	.	896	712	592
Lipník nad Bečvou	A	5 t	815	1445	.	.	.	3097	.	.
		10, 15 t	761	1333	.	.	.	2815	.	.
	B	5, 10, 15 t	576	1000	.	.	.	2066	.	.
	C, D	5 t	576	1000	.	.	.	2066	.	.
		10, 15 t	462	780	.	.	.	1510	.	.
Pardubíce	A	5 t	.	.	1055	1881	1520	1719	.	.
		10, 15 t	.	.	981	1727	1401	1581	.	.
	B	5, 10, 15 t	.	.	742	1289	1050	1182	.	.
	C, D	5 t	.	.	742	1289	1050	1182	.	.
		10, 15 t	.	.	592	989	816	912	.	.

Tarif Nr. 7 (S. 137, N. III, S. 25)

		7 Mw/Ml	10 Li/La	15 Rbg/Lbc	19/20 Te/Bo/Dě/Po
Černovice u Brna	15 t	956	1338	1730	1922

Tarif Nr. 8 (S. 142 u. 146)

			13 Sbg	15 Rbg/Lbc	19/20 Te/Bo/Dě/Po
I. Eilgut (Zboží rychlé)					
Sadská	A, B	St/kus, 5, 10, 15 t	1677	1261	1440
II. Frachtgut (Zboží nákladní)					
Sadská	A, B, C / A	St/kus / 5 t	1445	1096	1246
	A	10, 15 t	1333	1018	1153
	B, C	5, 10, 15 t	1000	769	868

Tarif Nr. 41 (S. 235/36, N. II, S. 39/41)

			13 Sbg	15 Rbg/Lbc	16 Wa/Va	17 Eb/Ge	19/20 Te/Bo/Dě/Po	22 Rz	24 Joh	25 Kl
Dalovice	A	10, 15 t	.	.	.	.	984	742	603	431
	B,C,D,E	10, 15 t	.	.	.	.	984	742	603	431
Jablonec n. N. státní nádraží	A	10, 15 t	571	222	.	.	911	.	.	.
	B,C,D,E	10, 15 t	571	222	.	.	911	.	.	.
Rumburk	A	10, 15 t	.	.	285	175	462	.	.	.
	B,C,D,E	10, 15 t	.	.	285	175	462	.	.	.
Žatec hlavní nádraží	A	10, 15 t	.	.	.	.	702	532	.	.
	B,C,D,E	10, 15 t	.	.	.	.	702	532	.	.

Tarif Nr. 83 (S. 393)

		1 Od/Boh	5 Zl/Hl	7 Mw/Ml	10 Li/La	13 Sbg	15 Rbg/Lbc	19/20 Te/Bo/Dě/Po	22 Rz	24 Joh
Frývaldov-Gräfenberg	5, 10, 15 t	.	279	.	.	1874	1681	1922	.	.
Chomutov hlavní nádraží	„	.	.	.	.	.	.	658	381	.
Kolín	„	.	.	.	.	1077	846	945	.	.
Kunčice nad Labem	„	.	.	.	399	962	731	1072	.	.
Levice	„	1632	.	2254	2527	.	.	2995	.	.
Lipník nad Bečvou	„	576	.	1000	1534	.	.	2066	.	.
Nejdek	„	.	.	.	.	.	.	1160	918	330
Okříšky	„	.	.	.	.	1730	1534	1632	.	.
Pardubice	„	.	.	.	742	1289	1050	1182	.	.
Sandhýbl-Supíkovice	„	.	229	.	.	1922	1730	1970	.	.
Šumperk	„	.	.	500	1187	1778	.	1730	.	.
Vrchlabí	„	.	.	.	431	989	758	1099	.	.
Vsetín	„	775	.	1338	1826	.	.	2332	.	.

3. In den Tarifen Nr. 7 und 76 sind in der Schnittariftafel B bei nachstehenden Stationen folgende Schnittsätze nachzutragen:

Tarif Nr. 7 (S. 138, N. III, S. 28)

		7 Mw/Ml
Svitavy	15 t	538

Tarif Nr. 76 (S. 384, N. III, S. 97)

			24 Jo
Nová Role	A	10, 15 t	137
	B	10, 15 t	256
	C	10, 15 t	317

4. In der Entfernungsschnittafel B sind auf Seite 472—493 folgende Stationen und Entfernungen nachzutragen bzw. richtigzustellen:

		10 Li/La	11 Pol	13 Sbg	15 Rbg/Lbc	17 Eb/Ge	19/20 Te/Bo/Dě/Po	22 Rz	24 Joh	25 Kl
Dalovice	Pr Sever	.	.	.	.	.	.	.	62	.
Jablonec n. N. státní nádraží	H K	.	.	55	13	.	109	.	.	.
Jáchymov	Pr Sever	.	.	.	.	.	148	104	.	80
Kunčice nad Labem	H K	.	.	.	.	.	165	.	.	.
Nová Role	Pr Sever	.	.	.	.	.	.	.	49	.
Sadská	H K	.	.	152	110	.	128	.	.	.

Dresden, den 26. Juli 1926. (804)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.

Ab 10. August 1926 werden Bred, Hjordkær und Padborg Grænse in den Tarif einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 26. Juli 1926. (800)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 5. August 1926: Aufnahme von Stationen im A. T. 31 und 35. Aufnahme von Wellblechen in das Warenverzeichnis des A. T. 20. Berichtigungen in den A. T. 33 a, 38 und 119. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 30. Juli 1926. (809)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. August 1926 wird ein neuer Ausnahmetarif für Hanfwaren zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 2. August 1926. (817)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1926 tritt an Stelle der 10 proz. eine 20 proz. Ermäßigung der dänischen Schnittfrachtsätze für Rindvieh in Wagenladungen für Sendungen n a c h Deutschland. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. Juli 1926. (798)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Durch Nachtrag IV vom 10. August 1926 werden u. a. die Stationen Arloff und Ihringhausen in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Güterabfertigungen.

Altona, den 31. Juli 1926. (807)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 197. Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1926 werden die deutschen Tarifstationen „Freystadt Westpr." und „Nordenburg" in den deutsch- und litauisch-russischen Gütertarif aufgenommen. (802)

Königsberg (Pr.), den 26. Juli 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güte kehr (Kohlenverkehr von ober- und derschlesischen Gewinnungsstätte Heft 11.

Auf S. 140 ist bei der Station „I nice nad Popelkou" die Leitungs schrift in Spalte 20 von „$\frac{10}{\text{Li/La}}$" „$\frac{8}{\text{Mst/St}}$ S" und in Spalte 21 „$\frac{8}{\text{Mst/St}}$ S" in „$\frac{10}{\text{Li/La}}$" abzuändern.

Dresden, am 27. Juli 1926. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltung

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bay (rechtsrhein. Netz).

Mit Gültigkeit vom 5. August 1926 den die Stationen Ehlheim und Nie viehbach in den Tarif aufgenommen, Station Queienfeld dagegen gestric Näheres ist aus dem Tarif- und kehrsanzeiger für den Güter- und T verkehr (T. V. A. I) zu ersehen, geben die beteiligten Abfertigungsste Auskunft.

Dresden, den 31. Juli 1926. (8

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung Änderung.

Vom 5. August 1926 an bis auf weite sind Zelluloidplatten u n t e r b e s t i m t e n B e d i n g u n g e n zur Beförder zugelassen.

Nähere Auskünfte erteilen die ges schaftliche Direktion und die Die stellen.

Wien, am 2. August 1926. (8

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gütertarif Teil I, Abt. B, Berichtig

In der Anmerkung zur Post (Häute) der Gütereinteilung ist Satz: „Pelzwerk, soweit es nicht im schnitt C III oder C IV genannt ist, rifiert nach I" zu ersetzen durch: „P und Pelzwerk siehe Abschnitt C bzw. C IV."

Regensburg, den 28. Juli 1926. (8

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktie gesellschaft.

4. Verdingungen.

Die Oberbauarbeiten für die Hers lung der Gleise an der Umladehalle dem Verschiebebahnhof Seddin (3 Gleise, 10 einfache Weichen, 3 dopp Kreuzungsweichen und 2 Doppelweich sollen vergeben werden. Die Angeb muster sind gegen porto- und bestellge freie Bareinsendung von 2,20 ℳ (nicht Briefmarken) von der Eisenbahnbau teilung in Michendorf zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußer Aufschrift: „Angebot für die Ausführu der Oberbauarbeiten zur Herstellung d Gleise an der Umladehalle in Seddi versehene Angebote sind späteste ¼ Stunde vor der Eröffnung am Freit den 20. August 1926, mittags 12 U pünktlich und postfrei an die Baua teilung einzusenden.

Michendorf, den 30. Juli 1926. (81

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

. 32. **Berlin, den 12. August 1926.** **LXVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Unfälle durch Stromeinwirkung in elektrischen Zugförderungsanlagen.

Von Dipl.-Ing. **Heinemann**, Reichsbahnrat, Leipzig.

nge die Elektrizität für Licht und Kraft Verwendung ge-
n hat, hat man leider auch die Unfälle durch Einwirkung
lektrischen Stromes mit in Kauf nehmen müssen. Als die
r zur Elektrisierung ihrer Bahnen mittels Hochspannung
ingen, waren sie sich darüber klar, daß auch hier mit sol-
Fällen gerechnet, aber daß andererseits von vornherein
getan werden müsse, um solchen Unfällen vorzubeugen.
ebensowenig wie die allgemeinen Unfallverhütungsvor-
ten der Bahnen Unfälle im Eisenbahnbetriebe verhindern
n, ebensowenig haben die schon beim Entwurf und Bau
lektrischen Zugförderungsanlagen vorgesehenen Schutz-
htungen, noch die im Betriebe ergangenen Weisungen und
fenen Maßnahmen Unfälle verhüten können. Im Jahre
ind insgesamt 41 Personen auf den elektrisierten Strecken
eutschen Reichsbahn verunglückt, davon 17 tödlich. Von
gehörten 10 zum Personal der Dienststellen für elektri-
Zugförderung, 18 waren sonstige Eisenbahnbedienstete, 6
Angehörige elektrotechnischer und 6 sonstiger Firmen;
lem verunglückte 1 Privatperson. Ferner waren 5 Selbst-
zu verzeichnen.

olgendem soll eine Übersicht über die Ursachen der Un-
und ihre Verhütung gegeben werden, wobei auch die Wir-
n des elektrischen Stromes im menschlichen Körper ge-
werden sollen. Wenn sich die Abhandlung nur auf Un-
nfolge Stromeinwirkung beschränkt und nicht die Unfälle
handelt, die durch mechanische Einwirkungen (Reißen
eilen, Leiterabsturz usw.) entstanden sind, so geschieht
shalb, weil die letztere Art von Unfällen bei jeder anderen
bsart vorkommen kann und nicht charakteristisch ist für
ktrische Zugförderung.

In der Elektrotechnik unterscheidet man nach dem volkstümlichen Sprachgebrauch Schwachstrom- und Starkstromanlagen. Zu den ersteren gehören z. B. die mit Elementen betriebenen Klingel-, Telegraphen- und Fernsprechleitungen usw. Alle übrigen, insbesondere diejenigen für Licht und Kraft rechnen zu den Starkstromanlagen. Der Elektrotechniker dagegen unterscheidet seine Anlagen nicht nach der Stärke des fließenden Stromes, sondern stuft sie nach der Höhe der Spannung ab. Der Verband Deutscher Elektrotechniker, der die maßgebenden Vorschriften erläßt, kennzeichnet die Anlagen je nach ihrer Gefährlichkeit für den Menschen als Niederspannungs- und als Hochspannungsanlagen. Als Grenzspannung gelten 250 Volt gegen Erde. Diese Spannung wird als noch nicht gefährlich angesehen. Alle Anlagen, die mehr als 250 Volt Spannung haben, gelten als Hochspannungsanlagen und müssen besonders scharfen Bedingungen genügen. Bekanntlich befestigt man bei Klingelanlagen usw. den nur wenig isolierten Leitungsdraht unmittelbar mittels Nägel usw. auf der Wand. Lichtleitungen dagegen, die gewöhnlich 220 Volt oder auch 110 Volt Spannung haben, müssen auf besonderen Isolatoren verlegt sein oder eine besonders gut isolierende Hülle tragen. Hochspannungsleitungen dürfen, außer als Kabel, nur blank, und zwar so auf Isolatoren verlegt werden, daß eine zufällige Berührung völlig ausgeschlossen ist. Die Größe der Isolatoren ist abhängig von der Betriebsspannung. Das Berühren blanker Klingelleitungen ruft keine Empfindungen hervor; beim Berühren blanker Lichtleitungen spürt man jedoch schon mehr oder weniger empfindliche Schläge. Hochspannungsleitungen anzufassen ist dagegen stets mit Lebensgefahr verknüpft, zum mindesten wird die Gesundheit stark gefährdet.

Zunächst fragt man sich, wenn man von einem Unfall im elektrischen Bahnbetrieb hört, ist denn für elektrische Bahnen eine so hohe, lebensgefährliche Spannung unbedingt erforderlich? Die Fernbahnen in Deutschland wie auch die in Österreich und in der Schweiz werden bekanntlich mit einphasigem Wechselstrom betrieben. Diese Stromart hat den Vorteil, daß man mit nur einem Draht als Leitung auskommt, außerdem vermag man aber bei Wechselstrom die Stromstärke und damit den Kupferquerschnitt sehr niedrig zu halten. Hierdurch werden die Anlagekosten gering. Voraussetzung ist aber hierbei, daß die Spannung entsprechend hoch gewählt wird. Als wirtschaftlichste Spannung für den Fahrdraht hat man einheitlich 15 000 Volt festgesetzt.

Es sei hier bemerkt, daß auch bei Gleichstrombahnen, wie z. B. bei den gewöhnlichen Straßenbahnen, die Spannung stets mehrere hundert Volt beträgt, und daß auch hier die Gefahr nicht unterschätzt werden darf.

Die Hochspannungsteile der elektrischen Zugförderungsanlagen sind sämtlich so angeordnet, daß sie ohne besondere Hilfsmittel oder unabsichtlich nicht berührt werden können. In den geschlossenen Schaltanlagen (Kraftwerken, Unterwerken) wird durch hohe Lage, Schutzgitter, Trennwände usw. dafür gesorgt, daß zufälliges Berühren ausgeschlossen ist. Die Fern- und Fahrleitungen liegen in einer vom Erdboden aus mit gewöhnlichen Mitteln nicht zu erreichenden Höhe. Für die Fernleitungen gelten die Vorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker. Danach darf der niedrigste Punkt der Leitung nirgends weniger als 6 m über Erdboden liegen, über belebten Wegen, zu denen auch Bahnsteige rechnen, ist die Mindesthöhe 7 m. Außerdem wird bei stark begangenen Überwegen der Gefahr des Reißens durch sog. Sicherheitsaufhängung begegnet.

Der Lage der Fahrleitungen sind nach allen Richtungen hin Grenzen gezogen. Nach oben und nach den Seiten schränkt der Bügelbereich der Fahrzeuge die Lage des Fahrdrahtes ein. Unten bildet das Profil des lichten Raumes die Grenze. Man begegnet bei den älteren Anlagen einer niedrigsten Fahrdrahthöhe von 4,81 m über S. O., also einer um nur 1 cm über dem Profil des lichten Raumes liegenden Höhe. Als höchste Lage gelten für die älteren Anlagen 6 m über S. O. Neue Anlagen sollen mindestens 6 m und höchstens 6,50 m Fahrdrahthöhe haben und zwar gleichviel welche Temperatur herrscht und ob Eislast vorhanden ist.

Es ist aus vorstehendem ersichtlich, daß das Gefahrenmoment bei den Fahrleitungen nicht gering ist. So liegt bei 6 m Fahrdrahthöhe der Fahrdraht nur etwa 2 m über dem Dach eines Einheitswagens 4. Klasse. Trotzdem sind Unfälle, die hierauf zurückzuführen wären, äußerst selten. Dagegen wachsen die Gefahren an Bauwerken, wo man mitunter mit dem Fahrdraht recht dicht an die Konstruktionsteile herangehen muß.

Bei Anordnung der unter Spannung stehenden Teile hat man vor allem auch auf die gefahrlose Unterhaltung Rücksicht zu nehmen. Hier sind früher Fehler unterlaufen, weil man damals über den Umfang der Unterhaltungsarbeiten noch nicht die richtige Vorstellung hatte. Als ein Beispiel sei die Anordnung der 60 000 Volt Fernleitung auf den Fahrleitungsjochen erwähnt, wie sie im mitteldeutschen elektrischen Bahnnetz vielfach üblich ist. Zu beiden Seiten der beiden Fahrleitungen ist je eine 60 000-Volt-Fernleitung verlegt. Alle vier Leitungen liegen in einer Höhe, so daß für Arbeiten an einer Fahrleitung die zunächstliegende Fernleitung ausgeschaltet werden muß, da die Leute an dieser vorbeiklettern müssen, um zur Fahrleitung zu gelangen. Wenn nun auch die eine Fernleitung als Reserve für die andere dient und jede von ihnen allein die Stromzuführung übernehmen kann, so ist es bei den ausgedehnten Netzen nicht immer möglich, ohne Zurückstellung anderer Arbeiten gerade die eine Fernleitung abzuschalten. Man muß, wenn man schon Fern- und Fahrleitungen an ein gemeinsames Joch verlegt, die Fernleitung so hoch anordnen, daß man, ohne sie abschalten zu müssen, unter ihr hinweg zur Fahrleitung gelangt. Ric ist es natürlich, Fern- und Fahrleitungen getrennt zu führ

Für gewisse Fahrleitungsstücke, z. B. für Ladegleise, man wegen der Gefahren für die Verlader besondere V rungen treffen. Diese Fahrleitungen sind im Regelfalle geschaltet und dann zur Sicherheit mit der Erde verbi Eingeschaltet wird nur von bestimmten Bediensteten, di vorher davon überzeugen müssen, daß sich niemand mehr i Nähe der Leitungen befindet. An einzelnen Stellen sind mit dem Schalter zwangläufig verbundene Schilder oder Gl vorgesehen worden. Das gleiche wie für die Ladestraßen auch für Bekohlungsgleise, wo die Kohlenlader bei eingesc ter Fahrleitung in Gefahr kommen können. Natürlich such Fahrleitungen an Bekohlungsgleisen möglichst gänzlich zu meiden.

Die Schuppen für elektrische Lokomotiven in den Bet werken hält man besser von Hochspannungsleitungen, besondere von Fahrleitungen über den Ständen, frei, d Arbeiten auf dem Lokomotivdach (Ausbessern von Str nehmern usw.) die Gefahr des Berührens der Leitungen ist. Man wird zwar die Leitungen abschaltbar machen, aber Gefahrenquelle sind solche Schuppenleitungen immer.

Die elektrischen Lokomotiven sind so eingerichtet, daß Berühren von Hochspannungsteilen ohne Absicht oder große Fahrlässigkeit nicht möglich ist. Die ungeschützten spannungsteile befinden sich lediglich auf dem Dache. Personal darf das Dach nur auf Gleisen mit abgeschaltete geerdeter Fahrleitung oder ohne Fahrleitung besteigen.

In Schaltanlagen der Kraft- und Unterwerke ist gute sicht und großer Abstand der Hochspannungsteile von der dienungsgängen Erfordernis. Man zieht deshalb in neuerer sog. Freiluftschaltanlagen vor; in diesen stehen alle unter freiem Himmel und sind zu ebener Erde aufgebaut. Übersicht ist im Gegensatz zu den mehrstöckigen Anlagen ganz vorzügliche. Jede Schaltbewegung, die der Wärter führt, übersieht er viel leichter in ihren Wirkungen.

Auf welche Weise und unter welchen Umständen können Unfälle entstehen? In der ersten Zeit des Betriebes auf elektrisierten Strecken kann man beobachten, daß die O hauptsächlich unter dem Personal zu suchen sind, das am elektrischen Betriebe unbeteiligt und mit seinen Eigenh nicht vertraut ist. Insbesondere dem Personal der Dampfl motiven gehören die meisten Verunglückten an. Das mag daher kommen, daß der Dampfbetrieb in der ersten Zeit den elektrisierten Strecken noch überwiegt und das Pers zunächst noch gewohnt ist, auf Tender und Lokomotive he zuklettern wie sonst. So ereignen sich Unfälle beim Nachs der Dampfpfeife, beim Öffnen des Sandkastens, bei der H habung des Schüreisens usw.

Später pflegen dann glücklicherweise die Unfälle, soweit das obengenannte Personal betreffen, nachzulassen. Leider macht sich dann dafür ein Ansteigen der Unglücksfälle u den Angehörigen der Dienststellen der elektrischen Zugfö rung bemerkbar. Zurückzuführen ist das einmal auf den wachsenden elektrischen Betrieb, ferner auf die immer kü werdenden Betriebspausen zur Ausführung von Arbeiten schließlich wohl auch auf eine gewisse Gleichgültigkeit Bediensteten, wie sie aus dem ständigen Umgang mit Ho spannung folgt. Es kommen vielfach Verstöße gegen die V sungen der Kolonnenführer vor, indem die Leute zum Auf- o Absteigen verbotenerweise an spannungsführenden Leitun vorbeiklettern oder in anderer Weise die Arbeitsgrenzen üb schreiten.

Im Kraftwerk Muldenstein hat vor nicht zu langer Zeit ein alter, besonnener Werkmeister seinen Pflichteifer mit Tode bezahlt. Beim Unterweisen einer Kolonne, die Isolato im Schalthause putzen sollte, kam er mit den Armen der Ho spannung zu nahe, fiel um und war sofort tot. Im Unterw Wahren hatte ein Maler unter Aufsicht in einer abgeschalte

ɔannungszelle Anschriften erneuert. Nachdem diese Arbeit beendet war, bemerkte der Maler in einer anderen, nicht halteten Zelle, eine verwischte Anschrift. In der Abdie Schrift auszubessern, bestieg er die Zelle und kam ɔchspannung zu nahe. Leider trat auch hier der Tod ein. er verlangt der Zugbetrieb besonders rasches Handeln, icht zur Unachtsamkeit führt. So wollte ein Kolonnendie Fahrleitungen, an denen eben gearbeitet worden war, einschalten; er überzeugte sich, ob alle seine Leute ihre sstelle verlassen hatten, übersah aber dabei, daß ein Arinzwischen an einem anderen Mast hochgeklettert war it der Leitung in Verbindung stand. Beim Einschalten der Arbeiter am Oberschenkel so heftig verbrannt, daß ɩs Bein abgenommen werden mußte.

r den der Bahn nicht angehörigen Leuten sind es zumeist icher usw., die bei Ausführung von Arbeiten an Bau- verunglücken. Wenn auch die Fahrleitungsmeistereien in- und Ausschalten der Fahrleitungen stets einen Vertlichen stellen, so kommen doch immer wieder, zumeist eigener Unaufmerksamkeit der Verunglückten, Unfälle Vor kurzem erst berührte im Hauptbahnhof Leipzig it Anstreichen der Hallenkonstruktionen beschäftigter mit den Füßen eine spannungführende Isolatorschelle, in- die Beine durch eine Winkelstrebe hindurchsteckte, um einen Halt für die weiteren Arbeiten zu verschaffen. Berühren der Schelle mit den Füßen fiel er hintenüber, aber glücklicherweise in der Strebe hängen. Schlimmere hat dieser Unfall nicht gehabt. Schuld war hier der er selbst, weil er über die ihm genau angegebene Grenze Arbeiten ausführen wollte.

einem Brückenbau ereigneten sich in verhältnismäßig Zeit drei Unfälle. Einmal traf es den Vereidigten der ɩeisterei, der die Leute zu beaufsichtigen hatte. Er te auf der Brücke aus, fiel auf ein Widerlager und kam m Fuß an die unter der Brücke liegende Fahrleitung, ler der schützende Bohlenbelag wegen der Bauarbeiten nt worden war. Auch hier war der Schaden nicht groß. weite Fall, der leider tödlich ablief, betraf einen Arbeiter, ɩs nicht ermittelten Gründen, wahrscheinlich um noch ein oder dergleichen zu entfernen, wieder auf das Gerüst , nachdem der Befehl zum Verlassen des Gerüstes gegeıd das Einschalten der Leitung angekündigt war. Er behierbei die Fahrleitung. Bei der Schnelligkeit, mit der er Vorfall abspielte, war es nicht möglich, den Mann zuthalten. Das dritte Mal handelte es sich um einen Anɩer. Während dieser ausgetreten war, wurde die Fahr-, in deren Nähe er vorher gearbeitet hatte, wieder einltet. Er begab sich an seinen alten Arbeitsplatz und kam mit den Füßen an die Fahrleitung. Schwere Verbrennunaren die Folge. Schuld hat hier in erster Linie der Vorr der Anstreicherkolonne. Dieser mußte das Fehlen eines bemerken und dafür sorgen, daß der Mann bei Rückkehr rbeitsstelle gewarnt wurde.

meisten geschützt ist vom Außenpersonal das Personal ischer Lokomotiven, da Hochspannungsteile, wie erwähnt, chwer zugänglich sind. Trotzdem sind, allerdings ganz zelt, auch Unfälle vorgekommen. In einem Falle z. B. ein Lokomotivführer von unten aus mit einer Stange ıfolge Schneelast herabgesunkenen Bügel vom Schnee be-. Der Bügel schnellte hoch bis an die spannungführende itung, ehe der Führer die Stange vom Bügel befreien ie loslassen konnte. Erhebliche Verletzungen waren die Hier lag natürlich eigenes, grobes Verschulden des Verkten vor.

jetzt sind keine Unfälle zu verzeichnen gewesen, die das de Publikum betrafen. Das dürfte ein Beweis dafür sein, ie Anlagen in dieser Hinsicht richtig angelegt sind. Wie berlandleitungen sind auch im elektrischen Bahnbetriebe stmorde keine Seltenheit. Meist besteigen die Lebens- einen Mast und berühren die Leitung. Dabei ist es schon hin und wieder vorgekommen, daß sie ihr Ziel nicht erreichten, sondern nur schwere Verletzungen davontrugen. Z. B. ereignete sich ein solcher Fall vor längerer Zeit in Schönefeld bei Leipzig. Der Betreffende hatte sich in einem Mast zurechtgesetzt und die Leitung angefaßt. Durch den Schlag wurde er ohnmächtig, schlug mit dem Kopf hintenüber und blieb mehrere Stunden in dieser Lage hängen, bis ihn zufällig ein dort rangierender Lokomotivführer bemerkte. Wiederbelebungsversuche hatten Erfolg. Ernste Folgen sind, soweit bekannt, nicht eingetreten.

Eigenartige Erscheinungen sind die mittelbar auftretenden Wirkungen des hochgespannten Stromes. Man bezeichnet sie mit Influenz- und Induktionswirkungen. Sie beruhen darauf, daß Spannungen bzw. sich ändernde Ströme in benachbarten Leitungen, auch wenn diese abgeschaltet sind, elektromotorische Kräfte erzeugen. Diese können u. U. eine beträchtliche Höhe erreichen, zum mindesten sind sie für den Berührenden sehr unangenehm. So z. B. wurde in Mockau bei Leipzig ein Arbeiter durch Berühren einer abgeschalteten, aber nicht geerdeten Leitung an Händen und Rücken leicht verletzt.

Gut zu beobachten sind diese mittelbaren Wirkungen beim Prüfen von ausgeschalteten Fahrleitungen mittels Leitungsuntersuchungswagens. Der Wagen hat zum Schutz der auf dem Dache befindlichen Personen zwei gut geerdete Bügel, die an der Fahrleitung schleifen. Ist nun bei zweigleisiger Strecke die Fahrleitung des Nachbargleises unter Spannung, so entstehen beim Fahren auf dem zu untersuchenden abgeschalteten Gleis zwischen Bügel und Leitung dauernd starke Funken. Es sei nebenbei erwähnt, daß man diese auf Nachbarleitungen „ausgestrahlte" Energie versucht hat, nutzbar zu machen; allerdings ist die übertragene Gesamtenergiemenge verhältnismäßig gering.

Etwas Heimtückisches haben auch die Erscheinungen, die auf die sog. Berührungsspannung zurückzuführen sind. Wenn sich z. B. an einem Mast ein etwas schadhafter Isolator befindet, der die Spannung vom Mast nicht mehr fernzuhalten vermag, so versucht ein Teil des Stromes über den Mast zur Erde zu fließen. Ist das Eisen des gewöhnlich in Beton stehenden Mastes gut leitend mit der Erde (z. B. Fahrschienen) verbunden, so fließt der Nebenstrom ohne äußeres Kennzeichen und ohne Wirkung auf eine den Mast berührende Person ab. Fehlt jedoch die Verbindung des Mastes mit der Erde, so vermag der Nebenstrom nicht oder nur unvollkommen abzufließen. Berührt nun eine Person den Mast etwa mit der Hand und steht gleichzeitig auf dem Erdreich, so bildet sie eine gute Verbindung zwischen Mast und Erde und erhält einen mehr oder weniger starken Schlag. Die Schienen desselben Gleises und benachbarte Gleise sind auf der freien Strecke und den Bahnhöfen gut leitend miteinander verbunden. Außerdem sind von Zeit zu Zeit mit den Schienen verbundene Erdplatten tief in die Erde, und zwar in das Grundwasser, eingebaut. Hierdurch wird ein sicheres Abfließen des Stromes gewährleistet. Wo nun einmal fälschlicherweise eine Gleisverbindung oder dergleichen fehlt, können Ströme, die von der Lokomotive zur Schiene und von da zum Unterwerk zurückwollen, einen so großen Widerstand finden, daß Personen, die die Fahrzeuge berühren, elektrische Schläge bekommen, da sie selbst einen besseren Leiter darstellen. Im Märzheft der Zeitschrift „Elektrische Bahnen" ist vom Verfasser ein Unfall beschrieben, bei dem ein Arbeiter tödlich verunglückte, ohne mit der Hochspannung in Berührung gekommen zu sein. Ein Mast, der keine Verbindung mehr mit seiner Fahrleitung hatte, sollte verschoben werden. Er war zu dem Zwecke freigegraben worden. In der Grube arbeitete ein Arbeiter, oberhalb waren zwei beschäftigt. Infolge widriger Bodenverhältnisse neigte sich der Mast plötzlich und berührte beim Fallen die benachbarte, wegen starken Rangierverkehrs noch unter Spannung stehende Fahrleitung. In diesem Augenblicke wurde der Arbeiter in der Grube, der sich in eine Ecke gedrückt hatte, damit ihn der Mast beim Umfallen nicht berührte, ganz starr; auch die beiden anderen waren wie gelähmt. Das Erdreich dampfte. Kurz darauf sank, wahrscheinlich infolge nochmaligen Einschaltens vom

Unterwerk aus, der Arbeiter in der Grube in sich zusammen. Nachdem man ihn herausgezogen hatte, wurden Wiederbelebungsversuche angestellt, die aber leider keinen Erfolg hatten. Erklären läßt sich der Unfall so, daß der Strom von der Fahrleitung durch das untere Ende des Mastes an den Wänden der Grube empor zu den Fahrschienen und von da einer in der Nähe liegenden Erdplatte zuzueilen versuchte. Der Arbeiter, der sich dicht an die Wand preßte, gab im Vergleich zu dem sandigen Erdreich einen guten Leiter ab, so daß er den größten Anteil des Stromdurchgangs erhielt. Zahllose rotlaufartige Flecke im Rücken waren ein Zeichen für die Stromeinwirkung.

Das rasche Wiedereinschalten des meist beim Berühren von Fahrleitungen von selbst auslösenden Schalters im Unterwerk ist deshalb notwendig, weil sehr häufig vorübergehende Kurzschlüsse auftreten, z. B. durch Dampflokomotiven, die infolge starker Dampf- und Rauchentwicklung einen Überschlag einleiten. Würde man in diesen Fällen erst lange Rückfragen halten, ehe man wieder einschaltet, so würde der Betrieb erheblich gestört, da alle elektrischen Züge des betr. Streckenabschnittes liegen bleiben würden. Man hat seit einiger Zeit verschiedentlich Prüfwiderstände an den Schaltern eingebaut, die es ermöglichen, festzustellen, ob der vorherige Kurzschluß noch besteht. Fraglich ist allerdings, ob beim letzterwähnten Unfalle der Prüfwiderstand angezeigt haben würde, daß noch eine Verbindung zwischen Fahrleitung und Erde bestand.

Wie anfangs erwähnt, unterteilt man je nach der Gefährlichkeit der Anlagen diese in Nieder- und Hochspannungsanlagen. Man legt hierbei zugrunde, daß die Grenzspannung von 250 Volt noch nicht in der Lage ist, einen für den menschlichen Körper tödlichen Strom durch ihn zu leiten. Tödlich wirkt nur der S t r o m, und zwar gilt als tödlich der zehnte Teil eines Ampere; 0,05 Ampere sind gefährlich, 0,02 Ampere noch zulässig. Um die zugehörige Spannung bestimmen zu können, muß man den Widerstand kennen, den der menschliche Körper dem Stromdurchgang entgegenstellt. Es besteht nach dem Ohmschen Gesetz zwischen den drei Größen die Beziehung: $\text{Strom} = \frac{\text{Spannung}}{\text{Widerstand}}$. Je höher man bei gleichem Widerstand die Spannung wählt, um so mehr Strom wird dann auch fließen. Das Beispiel des strömenden Wassers in einer geschlossenen Leitung macht die elektrischen Vorgänge viel anschaulicher. Je mehr man in einer Leitung mit gleichbleibendem Querschnitt (Widerstand) den Druck (Spannung) erhöht, um so mehr Wasser (elektrischer Strom) fließt in der Zeiteinheit durch das Rohr.

Der Widerstand des menschlichen Körpers ist eine sehr wechselnde Größe, und zwar nicht nur verschieden zwischen den verschiedenen Körperteilen und verschiedenen Personen, sondern auch bei ein- und derselben Person stark schwankend. Er ist z. B. abhängig von der Beschaffenheit der Haut, schwielige, trockene Haut bietet einen größeren Widerstand, schützt also eher gegen Schläge. Auch die Größe der Berührungsfläche spielt eine große Rolle. Man hat ferner festgestellt, daß der Widerstand größer ist, wenn der zu Prüfende Angst vor der Messung hat. Nach eintretender Berührung sinkt der Widerstand. Von einem Arm zum anderen beträgt der Widerstand, mit Gleichstrom gemessen, etwa 1100 Ohm, von beiden Händen zu beiden Füßen dagegen nur 350 Ohm. Im letzteren Falle genügt also ein Drittel der Spannung, um den tödlichen Strom durch den Körper zu schicken. Taucht man die Hände in Salzwasser, so wird der Übergangswiderstand noch geringer, nämlich 250 Ohm. Hiernach können schon 13 Volt gefährlich, 25 Volt tödlich wirken. Allerdings setzt das ganz besonders ungünstige, selten vorliegende Verhältnisse voraus. Wechselstrom wirkt im allgemeinen schädlicher als Gleichstrom.

Abgesehen von der Beschaffenheit des Körpers und der Verschiedenheit der berührenden Körperteile ist wesentlich die Art des Bodens, auf dem die betreffende Person steht. Trockener Beton isoliert z. B. ganz gut, so daß u. U. bei nicht zu hoher Spannung eine auf Beton stehende Person keinen Schaden [...] Berühren erleidet. Auch hart gefrorener Boden ist ein sch[...]ter elektrischer Leiter. Durchnäßtes Erdreich hinwiederu[m] sehr gut leitend und erhöht die Gefahr. Auch eiserne Sch[...] bieten einen gefährlichen Standort.

Der den menschlichen Körper durchfließende Strom wir[kt] nach den Ein- und Austrittsstellen des Stromes auf das Ze[ntral]nervensystem (Gehirn) oder auf das Herz oder er beschr[änkt] sich auf einzelne Gliedmaßen, außerdem ruft er an den [Be]rührungsstellen mehr oder weniger schwere Brandwunden [her]vor. In der Literatur ist über die Wirkungen, die der [elek]trische Strom auf das Innere des menschlichen Körpers au[süb]t, von Ärzten und anderen sehr viel geschrieben worden. [Die] Meinungen gehen dabei zum Teil recht weit auseinander. [Die] Hypothesen gründen sich zum Teil auf Untersuchung an Ti[eren,] besonders Hunden und Katzen, die dem Strom ausgesetzt [wur]den, zum Teil auf die Untersuchung und Sezierung Verungl[ück]ter. In der Regel erfolgt der Tod, wenn der Strom die H[erz]bahn durchläuft. Nicht immer tödlich wirkt der Strom dage[gen,] wenn nur das Gehirn getroffen wird. Meist tritt beim Du[rch]strömen des Herzens das sog. Flimmern der Herzkammer [ein,] das tödlich wirkt. Atmung kann dabei noch bis zum Tode [be]stehen. Ist der Stromlauf so, daß nur e i n Arm oder Bein [für] den Stromdurchgang in Betracht kommt, so sind manch[mal] Lähmungserscheinungen die Folge, die Steifheit der betreffe[nden] Glieder nach sich ziehen, mitunter aber auch durch geeig[nete] Behandlung wieder behoben werden. Unmittelbar tödlich w[irkt] der Strom hierbei meist nicht. Dagegen dürfen die Verbren[nun]gen nicht leicht genommen werden. Je nach der Größe der [ver]brannten Hautoberfläche unterscheidet man Verbrennu[ngen] ersten, zweiten und dritten Grades. Bei den letzteren ist [ge]wöhnlich keine Hoffnung mehr auf Erhaltung des Lebens. [Sehr] unangenehm und langwierig sind eiternde Wunden als Fol[ge] von Verbrennungen. Zuweilen müssen die Ärzte zu Am[pu]tationen greifen, um das Leben zu retten.

Der schädliche Einfluß des elektrischen Stromes wird hä[ufig] noch durch die sog. Schreckwirkung verstärkt. Der Mont[eur,] der bei Arbeiten an Lichtanlagen mit elektrischen Schlä[gen] rechnet, wird an seiner Gesundheit keinen Schaden erlei[den,] wohl aber können bei empfindlichen Personen ganz ger[ing]fügige, aber unerwartet kommende Schläge schädlich wirk[en].

Vielfach werden die Folgen der Unfälle durch Stromeinw[ir]kung noch dadurch schwerer, daß der Verunglückte vom M[ast] usw. herunterfällt und sich dadurch erst schwere Verletzun[gen] zuzieht. Andererseits wird aber behauptet, daß solche St[öße,] wie sie durch das Herunterfallen entstehen, die Herztätigk[eit] wieder in geregelte Bahn bringen können.

Interessant sind für die Beurteilung der Stromwirkung [die] in Amerika üblichen e l e k t r i s c h e n H i n r i c h t u n g[en.] Wie kürzlich von Oberingenieur A l v e n s l e b e n in ein[em] sehr interessanten Vortrage in Leipzig ausgeführt wurde, ha[t] die früher bei elektrischen Hinrichtungen angewandten Me[tho]den mitunter versagt, auch eine Erhöhung der Spann[ung] von 1600 auf 2500 Volt ergab noch keine einwandfreie Lösu[ng.] Erfolg hatte schließlich das Anlegen einer Anfangsspannung v[on] 2500 Volt und Herabgehen bis auf 500 Volt. Dem Delinquen[ten] wird als eine Elektrode eine Haube über den Kopf gezogen, [die] andere Elektrode umspannt die Wade. Wie Oberingeni[eur] Alvensleben, der im vorigen Jahr selbst einer Hinrichtung b[ei]gewohnt hat, berichtet, ist beim Einschalten nur ein lei[ses] Zittern der Hände des allerdings festgeschnallten Delinquent[en] zu bemerken. Bei der Obduktion ergaben sich keine Verän[de]rungen der inneren Organe. An der Wade befand sich eine [ge]platzte Wasserblase und an der Stirn war eine ganz leic[hte] Bräunung der Haut zu sehen.

Welche S c h u t z m a ß n a h m e n hat man nun, abgeseh[en] von der unzugänglichen Anordnung der Leitungen, Appara[te] usw., im einzelnen getroffen? Man kann hierbei zwische[n] dauernden und vorübergehenden Schutzmaßnahmen untersche[iden.]

ı den ersteren gehören z. B. Warnungsschilder an , auf Dächern, an Ladestraßen, Überwegen usw., die auf ›nsgefahr beim Berühren hinweisen. Auch der jedem › rote Blitzpfeil, das Zeichen für Hochspannung, beich an jedem Mast, jeder Brücke usw. Als die ersten beim Dampflokomotivpersonal eintraten, hatten sich in einige Lokomotivführer zur Warnung selbst Blitzpfeile erschiedenen Aufstiege an Lokomotive und Tender mit gemalt. Die Verwaltung folgte diesem Beispiel, indem all an den auf elektrisierten Strecken verkehrenden komotiven Blitzpfeile anbringen ließ.

asch mitunter der Gedanke an die Gefahr vergessen igt das tragische Schicksal eines vor mehreren Jahren ;ig verunglückten Lokomotivführers. Dieser stand mit Dampflokomotive zur Abfahrt bereit und warnte noch Heizer vor der Fahrleitung. Gleich darauf bestieg er och einmal den Kessel, um nach dem Sandkasten zu Hierbei kam er mit dem Kopfe der Leitung zu nahe, fiel ›sel und war sofort tot.

inigen Jahren sind in den Werkstätten, Aufenthaltsusw. Bilder ausgehängt, die in drastischer Weise Fälle chtsamkeit zeigen.

a allgemeiner Schutz ist, wie oben schon erwähnt, auch Verbindung aller Teile mit der Erde anzusehen, soselbst bei Fehlern usw. Hochspannung erhalten können. itzt die Bedienenden vor gefährlichen Strömen, da der ›ber durch die Erdleitung geht als durch den Körper.

lage für die Vornahme von Arbeiten an Hochspannungsbilden die Betriebsvorschriften des Ver- Deutscher Elektrotechniker. Danach ist m vorheriges Abschalten, sicheres Erden und Kurza der betreffenden Leitungen usw. vorgeschrieben. Das ıd Kurzschließen bezweckt die Sicherung der Arbeitenversehentlichem Einschalten. Im Bahnbetriebe können r durch Vergreifen beim Bedienen der Schalter Fehlgen vorkommen, sondern es ist auch gar kein seltener ß durch Einfahren einer elektrischen Lokomotive in schaltetes Gleis Spannung in diese Fahrleitung kommt. omotive fährt ja meist mit zwei Stromabnehmern, die h miteinander verbunden sind. Beim Überfahren der elle zwischen einer eingeschalteten und einer ausgen Fahrleitung bekommt die letztere vom anderen Stromr her auch Spannung. Da an einer Arbeitsstelle meist en Seiten her Spannung kommen kann, so ist stets das eiderseits der Arbeitsstelle vorzunehmen. In den statiochaltanlagen werden, ähnlich wie in Stellwerken, an den hebeln, an den Hebeln der Schalter, deren Einschalten nit sich bringt, Schilder mit der Aufschrift: „Vorsicht, schalten“ angehängt.

len Unfällen wird eine sorgfältige Untersuchung, chen Unfällen auch seitens der Staatsanwaltschaft, vorn. Deshalb müssen alle Meldungen usw. möglichst h niedergelegt werden. Hierzu dienen die Fernsprechdie sowohl im Kraftwerk, in den Unterwerken, in den ken, wie auch von den einzelnen Kolonnenführern geerden. Soweit Unternehmer in der Nähe von Hochgsleitungen arbeiten, wird von dem Aufsichtsführenden rantwortlichen“ der Fahrleitungsmeisterei eine Quittung ausgehändigt, daß die Unternehmerleute gewarnt sind nicht mehr im Bereiche der Hochspannung befinden. rantwortliche“ entfernt dann die Sicherheitserdung und ein. Nach dem Wiederausschalten erdet er und gibt nun ts dem Aufsichtsführenden die Quittung über die erbschaltung.

nger währende Arbeiten wird ähnlich wie bei Gleisumein Dienstbefehl ausgestellt, der alle Einzelheiten, inse aber die Verantwortlichkeit und die Sicherheitsmaßregelt.

Daß man im Hinblick auf die Unfälle durch Hochspannung versucht hat, Mittel und Wege zu finden, die den Spannungszustand der Anlage ohne weiteres kennzeichnen, ist natürlich. Aus diesem Bestreben heraus entstand der Zippsche Hochspannungsanzeiger und ähnliche Apparate. Nähert man einen solchen Apparat, der sehr handlich ist, einer unter Hochspannung stehenden Leitung usw., so beginnt ein kleiner Glühfaden zu glimmen oder es ertönt in einem Mikrophon starkes Summen. So einfach in der Handhabung der Apparat für stationäre Anlagen ist, so wenig eignet er sich für Fahrleitungen. Immerhin ist es ein beachtenswertes Hilfsmittel.

Ist eine Person durch Stromeinwirkung verunglückt, so ist, falls der Verunglückte noch die Leitung usw. berührt, so rasch wie möglich die Leitung usw. spannungslos zu machen. Um hierbei keine Zeit zu verlieren, ist den Stationen in solchen Gefahrfällen gestattet, Fahrleitungen selbständig abzuschalten. In den meisten Fällen berühren allerdings die Verunglückten die Leitung nicht mehr. Solange die mit einem Menschen in Berührung stehende Leitung nicht abgeschaltet ist, ist das Anfassen des Verunglückten lebensgefährlich. Die erste Sorge muß bei Leblosigkeit des Verunglückten die Vornahme von Wiederbelebungsversuchen sein, gleichzeitig ist nach dem Arzt zu schicken. Ist der Verunglückte bei Bewußtsein, so wird man ihn an einem ruhigen Ort in eine möglichst bequeme, liegende Lage bringen, etwaige Brandwunden mit den dafür in Rettungskästen vorgesehenen Mitteln behandeln, im übrigen aber das Eintreffen des Arztes abwarten. Bettruhe von einigen Tagen ist unter allen Umständen notwendig, auch wenn scheinbar überhaupt keine Verletzungen, Ohnmacht und dergleichen eingetreten sein sollten. Man hat Fälle beobachtet, in denen nachträglich der Tod erfolgte, weil sich der Verunglückte nicht geschont hatte.

Die wichtigste Hilfeleistung bei scheinbar Leblosen besteht in Wiederbelebungsversuchen. Um hier rasche — die ersten Minuten nach dem Unfall sind die kostbarsten für die Rettung — und sachgemäße Hilfe zu bringen, sind die meisten Bediensteten der an elektrisierten Strecken liegenden Bahnhöfe usw. besonders mit den Regeln der künstlichen Atmung vertraut gemacht; abgesehen davon sind sie natürlich auch in den anderen Zweigen des Samariterdienstes ausgebildet. Die Art der gewöhnlichen künstlichen Atmung darf als bekannt vorausgesetzt werden. Sie hat den Vorteil, daß die Atmung augenblicklich in die Wege geleitet werden kann, ihr Nachteil ist jedoch die große Anstrengung, die die Bewegungen für den Retter verursachen. Man hat sich deshalb schon früh der Frage zugewandt, Apparate auszubilden, die die künstliche Atmung ohne jede Anstrengung oder mit nur ganz geringem Kräfteaufwand ermöglichen. Von den Apparaten sei der Sauerstoffapparat (Pulmotor) zuerst erwähnt. Man bringt ihm in den Fachkreisen kein allzu großes Vertrauen entgegen. Er dürfte mehr dort am Platze sein, wo es sich um Unfälle infolge Einatmung giftiger Gase oder dergleichen handelt. Im Bezirk der Reichsbahndirektion Halle hat sich der „Inhabad“-Apparat bewährt, der nur einen Ersatz für die Handatmung darstellt. Der Verunglückte wird auf den nach Art einer Tragbahre ausgebildeten Apparat geschnallt, und durch Hin- und Herbewegen eines bügelartigen Hebels wird die Atmung bewirkt. Die Bedienung ist mühelos und kann mehrere Stunden von ein und derselben Person ausgeführt werden. Ausgerüstet sind mit diesem Apparat die Fahrleitungsmeistereien, die ihn in ihrem Gerätewagen aufbewahren; außerdem ist dem Kraftwerk Muldenstein ein Apparat zugewiesen. Vorschrift ist, daß die künstliche Atmung, sei es von Hand oder mit Apparat, mindestens zwei Stunden lang ausgeführt wird.

Wenn auch die Zahl der Unfälle, wie anfangs erwähnt, nicht in demselben Maße zugenommen hat, wie der elektrische Betrieb erweitert worden ist, so darf und wird man sich doch mit diesem Ergebnis nicht zufrieden geben dürfen, sondern muß neue Mittel und Wege suchen, um Unfälle zu vermeiden oder wenigstens Verunglückte zu retten.

Regelung des Schadwagenlaufs.

I. Die Vorschläge des Eisenbahninspektors Sandrock in Nr. 44/25 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bezwecken, durch planmäßige Regelung der Zuführung von Schadwagen nach den Werkstätten unwirtschaftliche Leerläufe und Rangierarbeiten zu verhüten. Die von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen sind kurz folgende:

1. Monatliche Bekanntgabe eines Planes, der vorschreibt,
   a) welche Schadwagen in erster, zweiter, dritter usw. Linie wiederherzustellen und den Werkstätten zuzuführen sind,
   b) welche Schadwagen nicht auszubessern und abzustellen sind.
2. Nach diesem Plan stellen die Wagenmeister fest, welche Schadwagen den Werkstätten zuzuführen und welche abzustellen sind. Die Wagenmeister bezetteln die Wagen entsprechend und geben hierüber schriftliche Meldungen an das Eisenbahnausbesserungswerk und an die Zugleitung.
3. Auf Grund dieser Meldungen regelt das Ausbesserungswerk die Zufuhr der Schadwagen im Benehmen mit den Wagenmeistern. Es läßt die Zufuhr nach Bedarf verstärken oder abschwächen, indem die Wagenmeister bald mehr Arten von Schadwagen als „aufzustellen", bald mehr für den „Ablauf zur Werkstatt" zu bezetteln haben.
4. Darüber hinaus soll die Schadwagenausgleichstelle den Ausgleich überzähliger Schadwagen besorgen.

II. Mit Sandrock wird überall Übereinstimmung in dem Ziel vorhanden sein, daß die Schadwagenläufe einzuschränken sind; seine Vorschläge werden aber nicht zum Ziele führen.

Der zu 1. vorgeschlagene Plan ist vorhanden. Es ist allgemein bestimmt, daß schwerbeschädigte Güterwagen (Gruppe III), ferner alle Holzwagen und alle Wagen im Alter von mehr als 40 Jahren zunächst nicht auszubessern, sondern abzustellen sind. Unter den Wagen, die hiernach auszubessern sind, haben zur Zeit die Güterwagen mit Bremsuntersuchung den Vorrang. Zu anderen Zeiten ist je nach Bedarf angeordnet, daß die SS-Wagen, die G-Wagen, die O-Wagen, die Wagen mit Dachschäden usw. den Vorrang haben.

Ob der Vorschlag zu 2. durchführbar ist, ist zweifelhaft. Das Ausstellen schriftlicher Meldungen mit mehreren Pausen würde die Wagenmeister stark belasten, und ihre übrigen Dienstobliegenheiten würden darunter leiden. Auch die Werkstätten würden durch die Bearbeitung der zahlreichen Meldungen eine erhebliche Mehrarbeit bekommen. Vor allem wird aber mit diesen Meldungen der Zweck voraussichtlich nicht erreicht werden. Es ist zu befürchten, daß die Eisenbahnausbesserungswerke den Wagenzulauf bei dem schwankenden Schadwagenanfall auch auf Grund der Meldungen nicht so regeln können, daß Mangel oder Überfluß an Schadwagen in den Werkstätten verhütet werden. Wenn das Werk ersucht, Wagen bestimmter Schadensart zur „Aufstellung" zu bezetteln, so können zufällig Wagen mit anderen Schäden so zahlreich anfallen, daß trotzdem in der Werkstatt Überfüllung eintritt. Aber ebenso gut kann das Gegenteil eintreten, eine zu schwache Zuführung von Schadwagen. Ersucht das Werk dann um Ingangsetzung abgestellter Wagen, so ist es möglich, daß diese gar nicht mehr da sind, weil die Ausgleichstelle sie möglicherweise schon nach anderen Bahnhöfen oder Bezirken hat abfahren lassen. Ferner ist es zweifelhaft, ob die Wagenmeister bei ihren Meldungen alle Schadwagen erfassen können. Denn eine große Zahl der Schadwagen wird in beladenem Zustand festgestellt und beklebt, jedoch erst nach Entladung zur Werkstatt geschickt. Diese Wagen würden wahrscheinlich von den Wagenmeistern bei den Meldungen gar nicht berücksichtigt werden können. Das von Sandrock vorgeschlagene Verfahren ist daher als umständlich und nicht zum sicheren Erfolg führend wohl nicht zu empfehlen.

III. Mit Sandrock ist aber darin übereinzustimmen, daß das jetzige Verfahren der Schadwagenbewegung verbesserungsbedürftig ist. Es ist bekannt, daß die Schadwagen oftm nötige Läufe ausführen. Die Notwendigkeit einer Be empfinden auch die Direktionen und die Ausbesserung da verschiedene Systeme für die Zuführung von Schadwa Werkstatt erprobt werden. In einzelnen Bezirken hab Stationen dem zuständigen Eisenbahnausbesserungswerk Reichsbahndirektion den Bestand an Schadwagen getren Wagengattungen und Schadensgruppen täglich zu melde Eisenbahnausbesserungswerk ruft die Wagen nach Be Bei Überfüllung der Werkstätten oder bei Platzmangel a Bahnhöfen regelt die Reichsbahndirektion die Abfuh anderen Werkstätten oder nach anderen Bahnhöfen.

Im Bezirk Magdeburg bleiben dagegen alle Schadwag Ausnahme solcher der Gruppe I, sofern sie auf Bahnhö Betriebswerk aufkommen und dort sofort ausgebessert w am Ort ihres Aufkommens stehen. Sie werden täglich g nach Wagengattungen und Schadensarten der Zugleitu von dieser der Oberzugleitung als Schadwagenbestan meldet. Die Werkstätten fordern bei der Oberzugleitung Bedarf an Schadwagen an. Die Oberzugleitung gleic Grund der Meldungen aus. Kein Bahnhof darf mithin o sonderen Auftrag der Oberzugleitung Schadwagen nach anderen Bahnhof abschieben oder einer Werkstatt zuführ

Im Bezirk Mecklenburg laufen die aufkommenden wagen jeder Werkstatt aus ihrem Zuführungsgebiet weiteres zu. Die Werkstätten wenden sich bei Man Schadwagen an das Wagenbüro der Reichsbahndi Schwerin, das die Zufuhr von Schadwagen gegebenenfalls die Werkstättendirektion Altona veranlaßt.

In anderen Bezirken sind die Schadwagen nach besti Sammelbahnhöfen abzuschicken, von wo sie das Eisenba besserungswerk abruft. In den meisten Bezirken laufen soweit bekannt, die Schadwagen den Werkstätten aus den zugeteilten Zuführungsgebieten ohne weiteres zu, und ei gleich wird nur vorgenommen, wenn die Werkstätten Bahnhöfe mit Schadwagen überfüllt sind oder wenn ein stärkung der Zufuhr nach einer Werkstatt notwendig ist. gemein wird dabei angestrebt, daß der Lauf zur Werksta in derselben Richtung bewegt, in der die Betriebswagen gl Gattung laufen, also in der Richtung nach einem Gebiet, Wagen nach Wiederherstellung verwendet werden könne Zuführungsgebiete sind aber keineswegs restlos nach Gesichtspunkten abgegrenzt, vielmehr sind zahlreiche Fä kannt, in denen die Schadwagen gegen den Strom laufen u her nach Beendigung der Ausbesserung einen Rücklauf zu Verwendungsstelle auszuführen haben.

IV. Nach unserer Auffassung müßte der Schadwag gleich dem Ausgleich der leeren Betriebswagen nachge werden. Es muß als Grundsatz ausdrücklich festgelegt w daß keine Station einen Schadwagen, der nicht sofort an O Stelle ausgebessert werden kann, ohne besondere Verf wegschicken darf. Nur dadurch, daß im Bezirk eine über die Schadwagen verfügt, lassen sich Gegenläufe meiden. Dies ist für Betriebswagen eine unumstößlich fahrung, und sie wird voraussichtlich auch für Schadwage Berechtigung erweisen. Wie groß man den Ausgleichsb wählt, ob er sich mit dem Direktionsbezirk oder mit de reich eines Gruppenbezirks für das Werkstättenwesen d soll, ist erst in zweiter Linie zu entscheiden. Jedenfalls mu Ausgleich, wenn nicht durch das Wagenbüro selbst, wie di Schwerin und München der Fall ist, so doch in engster Fü mit dem Wagenbüro geschehen, damit Schadwagen und Betr wagen in gleicher Richtung bewegt werden. Für den Ausg unter den Bezirksausgleichstellen muß naturgemäß eine trale Ausgleichstelle für das Reichsbahngebiet vorhanden als welche jetzt bereits das Werkstättendezernat des EZA. ist. Dieses arbeitet Hand in Hand mit dem Hauptwagenamt

)berbetriebsleitungen. Die Aufgabe der zentralen Aus-
istelle darf sich aber nicht darauf beschränken, einem
üllten Schadwagenbezirk Schadwagen abzunehmen, sondern
uß auch dafür sorgen, daß nicht an den Grenzen der Schad-
nbezirke Gegenläufe von Schadwagen vorkommen, in dem
Schadwagenbezirk in dieser, in dem Nachbarbezirk in ent-
gesetzter Richtung. Dies kann verhütet werden, indem
Schadwagenbezirk an der einen Stelle Schadwagen abge-
ien und an einer anderen Stelle Schadwagen aus einem
en Bezirk zugeführt werden, wie auch das Hauptwagenamt
Ausgleich der Betriebswagen einer Direktion Wagen der-
n Gattung gleichzeitig abnimmt und ihr von einem anderen
k zuführt.

r Vorschlag der täglichen Verfügung soll nicht grundsätz-
lie Einrichtung von Zulaufgebieten ausschließen, in denen
Schadwagen ohne besondere Verfügung zur Werkstatt
n, wie ja auch für Betriebswagen Ablaufgebiete (Ruhr-
fgebiet usw.) geschaffen sind. Aber zur Zeit kann die Ab-
ung der Zuführungsgebiete noch nicht überall endgültig
elt werden, weil die Werkstätten noch mit Sonderaufgaben
nsausrüstung usw.) belastet sind und weil der Verkehr und
gedessen auch Ort und Zahl der aufkommenden Schadwagen
unregelmäßig sind. Das Vorgehen der Reichsbahn-
tion Magdeburg verdient daher Beachtung, die sich für täg-
Verfügung über die Schadwagen entschieden hat. Erst
Grund der Erfahrungen, die mit dem täglichen Ausgleich
cht werden, wird man feststellen können, wo immer wieder-
end dieselben Schadwagenläufe vorkommen, und man wird
dadurch die Unterlagen für Einrichtung und Abgrenzung
Zulaufsgebieten gewinnen. Die jetzigen Zulaufgebiete
en daher nur da bestehen bleiben, wo die Zweckmäßigkeit
Abgrenzung außer allem Zweifel ist. Im übrigen müssen
instweilen beseitigt und die Schadwagenzuführung durch
idere Verfügung täglich geregelt werden. Wie übrigens
ie Betriebswagen nur in gewissem Umfang ein allgemeiner
if eingerichtet werden kann, und wie leere Betriebswagen
wissen Gebieten bald in dieser, bald in jener Richtung ver-
fügt werden müssen, so wird zu bezweifeln sein, ob jeder Werkstatt ein bestimmtes Zuführungsgebiet zugeteilt werden kann; wahrscheinlich wird neben der Regelung des allgemeinen Schadwagenablaufs für gewisse Gebiete die tägliche Verfügung der Schadwagen erforderlich bleiben.

V. Allein unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung von Leerläufen wird ein endgültiger Vorschlag für die Regelung der schwierigen Frage des Schadwagenausgleichs nicht gemacht werden können, vielmehr wird den Vertretern des Werkstättendienstes und des Betriebsdienstes möglich sein, von ihrem Standpunkt aus verbessernde und ergänzende Vorschläge zu machen. Dabei wird auch die schon früher angeschnittene Frage eine Rolle spielen, nach welchen Gesichtspunkten für die Werkstätten die Schadwagen auszuwählen sind, da auch dies von Einfluß auf die Zahl der Leerkilometer ist. Die Zahl der mit Rotpunktzetteln beklebten Wagen — d. h. der trotz ihrer Beschädigung noch betriebs- und verkehrsfähigen Wagen — ist nach unseren Beobachtungen sehr gering. Vielleicht kann daraus geschlossen werden, daß Wagen in den Werkstätten behandelt werden, die bestimmungsgemäß mit Rotpunktzetteln versehen im Betriebe hätten bleiben können. Wenn etwa die Werkstätten Wagen mit schnell zu beseitigenden Schäden vorzugsweise heranziehen, um dadurch die Zahl der von ihnen wiederhergestellten Wagen zu steigern, so führt das Heraussuchen von Wagen mit derartigen geringen Schäden zu nutzlosen Rangierarbeiten und zu zwecklosen Kostenaufwendungen. Das vom Eisenbahnausbesserungswerk Gleiwitz eingeführte Verfahren verdient daher u. E. Beachtung, das nicht nur die Zahl der behandelten Wagen, sondern auch die Zahl der Schadenspunkte, die auszubessern waren, zur Beurteilung der Werkstättenleistung heranzieht. Bekanntlich teilt die Anlage IV zum VWÜ. die Schäden schon nach Gruppen ein, die mit einer gewissen Anzahl von Punkten bewertet werden. Ein solches erweitertes Verzeichnis hat das Eisenbahnausbesserungswerk Gleiwitz aufgestellt und verwendet es als Maßstab für die Bewertung der Werkstättenleistungen.

Dr. Schultz, Berlin.

Der deutsch-italienische Gütertarif.

Von Reichsbahnoberrat **Schwarz** beim Tarifamt der Gruppenverwaltung Bayern.

: Wirkung vom 16. August 1926 wird für den deutsch-ita-
ichen Güterverkehr wieder ein direkter Gütertarif heraus-
)en. Welchen Wert man der Ausgabe dieses Gütertarifs
messen hat, ergibt sich am besten daraus, daß in den Ver-
lungen, die im Laufe des Jahres 1925 zwischen Deutschland
Italien wegen des Abschlusses eines Handels- und
fahrtsvertrages geführt wurden, durch ein besonderes
tzprotokoll die rascheste Ausgabe eines direkten Güter-
s zwischen den beiden Ländern ausdrücklich bedungen wor-
ist. Derartige Vereinbarungen in Handelsverträgen über
te Tarife sind bisher nicht üblich gewesen, sie sind von
talienischen Regierung veranlaßt worden, die hier wie in
vorausgegangenen Jahren eine ungewöhnliche Initiative
Förderung ihres Ausfuhrverkehrs nach Deutschland zeigte.
ser deutsch-italienische Gütertarif hat eine lange Ent-
ngsgeschichte. Schon im Oktober 1919 sind in Regensburg
Verhandlungen über die Schaffung eines Umbehandlungs-
hrs zwischen Italien und Deutschland über den Brenner
nommen worden, dem später ähnliche Verhandlungen für
Verkehr über die Schweiz folgten. Im Oktober 1920 be-
en dann die ersten Verhandlungen über die Schaffung eines
ten Gütertarifs zwischen Deutschland und Italien. Dieses
lamals auf die rasche Wiedereinführung direkter Fracht-
t deshalb besonderen Wert gelegt, weil der italienische
nsmittelhandel die alten Beziehungen zwischen Deutsch-
das immer einer der besten Abnehmer für Obst und Ge-
gewesen war, wieder herstellen wollte. Daraus, daß vor
dem Kriege schon der Lebensmittelverkehr mehr über den Brenner als über den Gotthard nach Deutschland gegangen war, weil sich schon vor dem Kriege in München der Einfuhrhandel mit italienischem Obst und Gemüse seßhaft gemacht hatte, ergab sich von selbst, daß die Verhandlungen über die Schaffung eines direkten Gütertarifs wieder zuerst für den Brennerweg eingeleitet wurden. Diesen Verhandlungen folgten dann auch solche für den Verkehr über die Schweiz. Es gelang in verhältnismäßig kurzer Zeit, einen direkten Gütertarif auszuarbeiten, der sich in der Hauptsache auf die Ausfuhr aus Italien und hier wieder nur auf Lebensmittel beschränkte. Er trat schon am 1. Oktober 1921 in Kraft und war getrennt für die Wege über Österreich und über die Schweiz aufgelegt worden. Dieser Lebensmitteltarif fiel in die schwierigsten Zeiten der Inflation und Währungsschwankungen in Österreich und in Deutschland. Im Februar 1923 wurde er durch einen neuen ersetzt; aber auch in dieser Form ließ er sich gegenüber den Stürmen des Währungsverfalles nicht halten und mußte im November 1923 aufgehoben werden.

Schon zur Zeit des Bestehens dieses ersten Tarifs war man sich im Kreise der am deutsch-italienischen Güterverkehr beteiligten Verwaltungen klar, daß die Bedürfnisse des Warenaustausches zwischen Deutschland und Italien wieder einen umfassenderen, wenn möglich allgemeinen Gütertarif verlangten. Man hat deshalb schon im Jahre 1921 beschlossen, an die Ausarbeitung eines größeren Gütertarifs heranzutreten. Aber diesem Plane stellten sich gleich von Anfang an unüberwindliche

Schwierigkeiten entgegen: Zunächst der Verfall der Währungen und dann fortgesetzte Tarifänderungen in fast allen beteiligten Ländern. Erst als die Stabilisierung der Währungen in Deutschland und Österreich gelungen war, d. i. Ende 1924, konnte man mit mehr Aussicht auf Erfolg darangehen, einen direkten Gütertarif zwischen Deutschland und Italien aufzubauen. Aber auch in dieser Zeit waren noch erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden, bis die Bahn für die umfangreichen Arbeiten frei war.

Zunächst galt es eine Einigung über die Anlage des Tarifs zu erzielen. Hier mußte mit veralteten Vorurteilen gebrochen werden. Es ist richtig, daß das Ideal eines Tarifes in der Darstellung der Frachten in ausgerechneten Sätzen oder in Barêmen mit Kilometerzeigern zu suchen wäre. Aber solche theoretisch idealen Tarife sind in der heutigen Zeit für internationale Verkehre von dem Umfange des deutsch-italienischen Güterverkehrs nicht durchzuführen; es galt also hier einen praktischen Weg zu gehen. Deshalb wurde vom Tarifamt München von Anfang an vorgeschlagen und schon beim ersten Lebensmitteltarif erprobt, die Frachtsätze in so viel Teilsätze zu zerlegen, als Eisenbahnverwaltungen mit besonderen Währungen und besonderen Tarifen am Verkehr beteiligt waren. Der deutsch-italienische Gütertarif wurde deshalb wie früher nicht nur in einen Südschnitt für den italienischen Durchlauf und in einen Nordschnitt für den Durchlauf nördlich der italienischen Grenze, sondern der Nordschnitt noch in einen Schnitt für den Durchlauf durch Österreich oder durch die Schweiz und für den deutschen Durchlauf zerlegt. Diese Zerlegung in Schnitte bietet zwei Vorteile: Zunächst den, daß der Tarif sehr anpassungsfähig ist und dann den, daß er die Abrechnung außerordentlich erleichtert, weil in den meisten Fällen (von denen des Wettbewerbs abgesehen) der Teilschnitt gleich den Anteil der einzelnen Verwaltungen darstellt.

Als mit den Arbeiten für die Aufstellung des Tarifs begonnen war, begann der französische Währungsverfall seinen Einfluß auf die Gestaltung der Tarife im Westen auszuüben. Damals wurde nun von einer der am Westverkehr beteiligten Verwaltungen beantragt, diesem Wettbewerb dadurch zu begegnen, daß man mit den stark sinkenden Staffeln des deutschen Frachtsatzzeigers von der deutschen Versand- oder Empfangsstation bis zur schweizerisch-italienischen Grenze durchrechne. Die Untersuchungen über diesen Antrag haben ergeben, daß dieser Weg ungangbar war: Denn teilweise konnte dadurch dem Wettbewerb nicht begegnet werden, teilweise wären aber damit für die Verwaltungen untragbare und unnötige Ausfälle von erheblicher Höhe verbunden gewesen.

Auch über die Wahl der Tarifwährung war nicht leicht zu entscheiden. Zunächst bestand zur Zeit des Währungsverfalls auf deutscher Seite das Bestreben, möglichst eine stabile Währung für den Tarif zu wählen. Deshalb entschied man sich anfänglich für die Lira als Tarifwährung. Aber schon zu Mitte des Jahres 1925 zeigten sich auch Anzeichen der Möglichkeit des Verfalles der italienischen Währung. Man änderte nun die Währung des Tarifs dahin, daß für den Nordschnitt die deutsche Reichsmark, für den Südschnitt aber die Papierlira für die Preisberechnung zugrundegelegt wurde. Italien konnte sich zur Annahme der deutschen Reichsmark als Tarifwährung nicht entschließen, weil damit in anderen Verkehren auch gleiche Forderungen auf Annahme fremder Währungen zu gewärtigen waren.

Anfänglich machten auch die notwendigen Beschränkungen der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens für den Güterverkehr gewisse Schwierigkeiten. Diese sind aber nunmehr behoben und deshalb könnte dieses Übereinkommen dem künftigen deutsch-italienischen Güterverkehr durchweg ohne Beschränkungen zugrundegelegt werden.

Ursprünglich ging die Absicht bei Aufstellung des Tarifs dahin, den Lebensmitteltarif durch Gruppen verkehrswichtiger Güter zu erweitern. Aber bei den Arbeiten zur Aufstellung des Tarifs kamen bald so viele Anmeldungen von Gütern, daß man bei einer Schichtung der wichtigeren weniger wichtigen Güter in Schwierigkeiten gekommen w Deshalb entschloß man sich, den allgemeinen Gütertarif mit lichst umfassender Klassifikation aufzustellen. Jetzt, nach das umfangreiche Werk vollendet vorliegt, kann man ruhig gestehen, daß man die Schwierigkeiten und den Umfang di Arbeiten wesentlich unterschätzt hat. Schon zu Friedenszei als die Tarife noch stabil waren, erforderte ein derartiges sammenschweißen der Güterklassifikation von mehreren l dern erhebliche Zeit. Beispielsweise mag erwähnt werden, als im Jahre 1912 die deutsch-italienische Klassifikation un arbeitet wurde, allein für die Durcharbeitung der Position Ei und Stahl ein Zeitraum von sechs Monaten gebraucht wurde. Verhältnisse dieses Jahres lassen sich aber mit den heuti Zuständen nach keiner Richtung vergleichen. Zunächst hat der Kreis der Verwaltungen, die am deutsch-italienischen Gü verkehr beteiligt sind, erweitert: Es sind am Weg über Ös reich nunmehr auch die Jugoslaven und die tschechoslowakis Staatseisenbahnen beteiligt. Früher war die Güterklassifika der deutschen Eisenbahnen und der schweizerischen Eisenbah in vielen Positionen übereinstimmend. Nach dem Kriege aber die deutsche Klassifikation fortgesetzten und durchgrei den Änderungen unterworfen, denen die schweizerische Kla fikation nicht mehr gefolgt ist. Auch war die Wettbewerbsl zu den Nachbarbahnen vor dem Kriege nicht so einschneid wie gegenwärtig. Wenn es trotzdem gelungen ist, in einer einjährigen Arbeit die umfassende deutsch-italienische Gü klassifikation und die vielen anderen Arbeiten dieses Ta fertigzustellen, so war dies nur durch die unverdrossene sammenarbeit der Beamten der am Verkehr beteiligten Verw tungen möglich. Von dem Umfang dieser Arbeiten kann m sich ein Bild machen, wenn man überlegt, daß die Güter teilung des deutsch-italienischen Gütertarifs 2230 Positionen faßt (der deutsche Eisenbahngütertarif hat rund 700 Position die Position „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren" allein 445, die von Holz und Holzwaren 130 Unterabteilung In ähnlicher Weise sind beispielsweise die Positionen Glas- u Kupferwaren, Marmor und Marmorwaren, Papier und Papi waren, Samen, Steine, Tonwaren usw. spezialisiert.

Ebenso verschiedenartig wie die Klassifikationen der e zelnen Verwaltungen waren auch die Tarifsysteme u darnach die Einrechnungsanteile derselben. In die Richtung waren die Vorkriegsverhältnisse auch wesentl besser gewesen, denn die beiden Gruppen der Durchgangsbahn die schweizerischen Bundesbahnen mit der Lötschbergbahn a der einen Seite und die Südbahn und die österreichischen Bund bahnen auf der anderen Seite, hatten im deutsch-italienisch Güterverkehr zusammen mit einem Teil der deutschen Bahn eine Einnahmengemeinschaft geschlossen, durch welche gegenseitige Wettbewerb aufgehoben und die gegenseitige Unt bietung der Frachtsätze beseitigt war. Wenn auch bere wieder gewisse Anzeichen dafür gegeben sind, daß diese Dur gangsbahnen vielleicht wieder zu den früher erprobten Geme schaftsverhältnissen zurückkehren, so besteht gegenwärtig do die Möglichkeit der gegenseitigen Angleichung und Unterbietu der Frachtsätze.

Die Zusammenstellung aller gegebenen Einrechnungsantei für die in die Gütereinteilung aufgenommenen Güter hat mel als 1800 Kombinationen oder Tarifnummern geben. Auf beschleunigtes Eilgut entfallen dabei die Nr. 1, u. 14, auf Eilstückgut die Nr. 5 bis 47, auf Frachtstückgut d Nr. 60 bis 179, auf gebrauchte Packmittel als Stückgut d Nr. 191 bis 195, auf Eilgut in Wagenladungen die Nr. 201 bis 21 381, 481, 482, 601, 721 und 722. Auf Frachtgut in Wage ladungen die Nr. 251 bis 1016. Der Wettbewerb gegen franz sische Wege machte noch weitere Kombinationen von de Nr. 1201 bis 1802 notwendig. Dazu kommt noch, daß man bei de Anmeldung der deutschen Stationen nichts wenig als zurückhaltend war. Während früher nur gegen 500 Statione in den deutsch-italienischen Gütertarif einbezogen waren, werde

ukunft gegen 1400 deutsche Stationen darin aufgeführt sein. st höchstwahrscheinlich, daß die Entwicklung des Tarifs hier einen Abbau als einen Zuwachs bringen werde.

r Tarif hat infolge der umfassenden Gütereinteilung, der en Zahl der einbezogenen Stationen und der notwendigen ken Differenzierung in den Frachtsätzen einen erheblichen ang angenommen: Er wird rund 2000 Seiten bei einer Auf- von 8000 Stück umfassen. Auch diese Äußerlichkeiten en, daß man es hier mit einer bisher noch nicht üblichen eit zu tun hat.

r Tarif wird in fünf Teile zerfallen:

il I enthält die besonderen Zusatzbestimmungen zum Inter- nalen Übereinkommen, die Tarifvorschriften und die Güter- ilung;

il II das Verzeichnis der in den Tarif aufgenommenen deut- n Stationen mit Angabe der Abfertigungsbefugnisse und der ritalienischen Entfernungen;

il III die außeritalienischen Frachtsätze für den Verkehr die Schweiz (Iselle, Pino und Chiasso) nebst Leitungsvor- iften;

il IV die außeritalienischen Frachtsätze für den Verkehr Österreich (Brennero und Tarvisio) nebst Leitungsvor- iften;

il V das Verzeichnis der in den Tarif aufgenommenen enischen Stationen mit Angabe der Abfertigungsbefugnisse der italienischen Entfernungen sowie die Frachtsätze für italienischen Durchlauf.

e Teile I, II und IV sind unter Leitung des Tarifamts, der III unter Leitung der RBD. Frankfurt (Main) und der V von der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen om bearbeitet worden. Demgemäß erfolgt die Drucklegung Teile I, II und IV in München, des Teiles III in Wiesbaden des Teiles V in Mailand. Um Doppeldrucke und Mehrarbeit rsparen, ist man übereingekommen, die Teile III und IV e den Teil V in deutscher und italienischer Sprache aufzu- n, so daß diese Teile in einer Ausgabe in Deutschland und en verwendet werden können.

verwickelt die Arbeiten für die Aufstellung des Tarifs st waren, so mußte doch das Bestreben immer dahin gehen, Anwendung des Tarifs möglichst zu erleichtern und die An- so zu gestalten, daß er sich möglichst leicht den heutigen vankungen in der Tariflage anpassen kann. In dieser Be- ung mußte der Tarif bereits eine Feuerprobe bestehen, als österreichischen Bundesbahnen im Mai dieses Jahres zu ferhöhungen gezwungen waren. Die Auswechslung der öster- ischen unbrauchbar gewordenen Teilfrachtsätze ließ sich h die Anlage des Tarifs sofort und ohne nennenswerte vierigkeiten ermöglichen.

uf zwei Besonderheiten des Tarifs darf noch erksam gemacht werden: Der frühere deutsch-italienische rtarif kannte bereits die Reexpedition für Kohlen für Eisen und Stahl und Eisen- und Stahlwaren an der veizerisch-italienischen Grenze. Diese Vergünstigung ist derhergestellt und auf chemische Erzeugnisse und Güter r Art (Sammelgut) ausgedehnt worden. Daneben ist auch bisher nur im internen deutschen Güterverkehr und im lisch-italienischen Güterverkehr zugelassene Reexpedition Obst und Gemüse in Frankfurt (Main) Osthafen und in chen Südbahnhof in den Tarif aufgenommen worden.

Neuartig ist die Bestimmung, daß für Wagenladungen, die nach dem neuen Tarif abgefertigt wurden und für welche sich bei Umbehandlung auf Grund anderer Bahntarife ausschließlich über Strecken der am Verkehr beteiligten Verwaltungen für den Wagen eine um mehr als 10 Reichsmark billigere Fracht ergibt als nach dem außeritalienischen Frachtsatz dieses Tarifs, der Unterschied im Rückvergütungsweg erstattet wird, um welchen die Fracht für den außeritalienischen Durchlauf nach diesem Tarif höher ist. Diese Bestimmung war notwendig, um das Vertrauen der Verfrachter, daß ein direkter Tarif den billigsten Satz bringen würde, nicht zu täuschen und um den Tarifschwankungen der Wettbewerbsbahnen leicht folgen zu können. Trotz aller Bemühungen kann der neue deutsch-italienische Gütertarif noch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben: Zunächst fehlt noch die Regelung für den Verkehr über die jugoslawischen Übergänge Piedicolle und Postumia. Die Eisenbahn des Königreichs der Serben, Kroaten und Slovenen hat sich bisher leider weder an den Konferenzen noch an den Arbeiten für den Tarif beteiligt. Die Aufnahme dieser Übergänge in den Tarif macht aber bei Zustimmung der SHS. Eisenbahnen keine Schwierigkeiten.

Eine wesentlich fühlbare Lücke zeigt der Tarif durch die Nichtberücksichtigung der besonderen Frachtsätze der bestehenden adriatischen Gütertarife für Triest und Venedig. Hier haben die an den adriatischen Güterverkehr beteiligten Verwaltungen ihre Einrechnungsanteile noch nicht bekanntgegeben, zunächst weil diese adriatischen Gütertarife einer fortwährenden Umformung unterlagen, dann aber, weil die Verhandlungen über den Ausgleich des Wettbewerbs zwischen den italienischen Süd- und deutschen Nordhäfen, welche erst die Unterlage für die Aufstellung der neuen adriatischen Tarife abgeben werden, noch nicht abgeschlossen sind. In dem Verkehr mit diesen Häfen wird also nach wie vor die Umbehandlung oder Neuaufgabe wirksam bleiben.

Abgesehen von diesen beiden großen Lücken wird der neue Tarif vielleicht auch an anderen Stellen noch ergänzungs- und verbesserungsbedürftig sein. Diese Mängel müssen in Kauf genommen werden. Die am Verkehr beteiligten Eisenbahnverwaltungen waren von Anfang an der Überzeugung, daß dieser erste Tarif nur einen Versuch darstellen könne, der erst die Gelegenheit geben werde, den Verkehr und seine Entwicklung näher kennen zu lernen. Der Einblick in diese Entwicklung wird dann Gelegenheit geben, den Tarif weiter auszugestalten und umzuformen. Aber auch in seiner heutigen, vielleicht noch unvollendeten Gestalt, ist er ein Zeugnis dafür, daß der Verkehr unaufhaltsam fortschreitet und trotz aller politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten wieder der Entwicklung zustrebt, die er vor dem Kriege bereits durchlaufen hat. Deshalb ist auch zu hoffen, daß er die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Italien verbessert und die Bedürfnisse des deutsch-italienischen Warenaustausches befriedigt. Wenn er diese Aufgabe auch nur teilweise erfüllen sollte, so ist damit das Werk hinreichend gelohnt. Der Tarif ist aber auch ein erfreuliches Zeichen dafür, daß die im Herzen Mitteleuropas liegenden Bahnen sich wieder zu verständnisvollem, fruchtbringendem Zusammenarbeiten zusammengefunden haben. In diesem Sinne darf er als günstiges Zeichen für den heutigen Stand der Verständigung in Europa angesehen werden.

Bücherschau.

Handbuch für Reise und Verkehr. (Singer Verlag Wien VI, iahilferstraße 95.) Ein Nachschlagebuch für Reisen mit nbahn, Schiff, Auto und Aero; zusammengestellt von Wilh. uer, Oberrevident in der Generalsdirektion der Österreichi- n Bundesbahnen.

n gut ausgestattetes Reisehandbuch, das dem österreichi- n Fremdenverkehr wertvolle Dienste leisten wird. Gut mit ern versehene Beschreibungen machen uns mit den herrlichen österreichischen Alpenländern, mit seinen schönen Städten, Kurorten und Seen bekannt und verkünden den Reichtum und die Schätze der Kunstsammlungen. Zahlreiche Karten und Pläne veranschaulichen das gesamte österreichische Verkehrswesen. Alle Verkehrsmittel sind berücksichtigt. Eisenbahntarife, Fahrpreisermäßigungen, Angaben über Paß und Visum, empfehlenswerte Hotels, Pensionen, Gasthöfe und Einkaufsquellen vervollständigen das Handbuch zu einem verläßlichen Nachschlagbehelfe.

Die polnische Eisenbahnverkehrspolitik.

Ausnahme- und Richtungstarife. — Um die Gleichstellung der deutschen Ostseehäfen in der Exporttarifpolitik polnischen Eisenbahnen. — Ausgestaltung des Grenz- und Transitverkehrs. — Die neuen Eisenbahntarifabkomme Umfang des polnischen Eisenbahngüterverkehrs mit dem Auslande.

Von Dr. **Curt Poralla**, Volkswirt R. D. V., Dezernent am Osteuropa-Institut in Breslau.

Die Bedingungen, unter denen der polnische Staat aufgebaut und das Eisenbahnwesen in Polen geschaffen worden ist und sich bis zum Jahre 1924 entwickelte, haben bis zu diesem Zeitpunkt eine weitsichtige Verkehrspolitik unmöglich gemacht. Schon allein das Operationsterrain, das aus einem mechanisch zusammengefügten Eisenbahnnetz dreier Teilgebiete bestand, in denen überall besondere Tarifsysteme Geltung hatten, schloß die Möglichkeit von vornherein aus, einen einheitlichen Plan der Tarifwirtschaft aufzustellen und machte zunächst langwierige Vorarbeiten für die Vereinheitlichung der verschiedenartigen Systeme notwendig. Komplizierte und bis ins Einzelne gehende Konjunkturforschungen erforderten auch die wirtschaftlichen Sicherheiten der drei Teilgebiete, um die Tarife jeweils den veränderlichen ökonomischen Bedingungen anzupassen. Das polnische Verkehrsministerium hatte zudem noch mannigfache Sorgen hinsichtlich der Ausbalanzierung des Eisenbahnetats, Mühen, die in anbetracht der jahrelangen Inflation und der polnischen Wirtschaftskrise die konzentrierte Anspannung aller Kräfte verlangten, ohne freilich von dauerndem Erfolg begleitet zu sein. Erst seit Anfang Januar 1924, nach Einführung eines Tarifs mit ständigen Tarifeinheiten, hat sich die finanzielle Lage der polnischen Eisenbahnen etwas gebessert, wenn auch die neuen erhöhten Tarife die Vorkriegsnormen noch nicht erreichten. Trotzdem wähnten sich die polnischen Wirtschaftskreise nach wie vor durch die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung schwer belastet und drangen bei den zuständigen Stellen auf die Gewährung von Vergünstigungen. Der Bewilligung solcher Erleichterungen konnte sich das Eisenbahnministerium angesichts der immer schwieriger werdenden Wirtschaftsverhältnisse im Lande auf die Dauer nicht verschließen und führte eine Reihe von Veränderungen und Zusätzen zu den bestehenden Tarifsätzen ein, die sich in erster Linie auf eine Verbilligung der Frachten für Artikel des ersten Bedarfs bezogen. Des weiteren befaßte sich der Eisenbahnminister auch im Interesse der polnischen Ausfuhr mit einer Differenzierung der Exporttarife, die unter Berücksichtigung der geschwächten Konsumkraft des Inlandsmarktes einen größeren Anreiz zur Warenausfuhr geben sollten. Es wurden zunächst für Getreide, bearbeitetes Holz, Steinkohle und Handelseisen, später auch noch für eine ganze Reihe anderer Exportwaren ermäßigte Ausfuhrtarife und für Eisenerze, Roheisen und Baumwolle ermäßigte Importtarife zugestanden.

Bei den Ausnahmetarifen handelte es sich vornehmlich um sog. „Richtungstarife“, d. h. die Anwendung der Tariferleichterungen wurde davon abhängig gemacht, daß die für den Export bestimmten Warentransporte bestimmten Grenzübergangspunkten zustrebten. Allen polnischen Exportausnahmetarifen ist es eigen, daß sie den Danziger Hafen und den etwas westlich gelegeneren Hafen Gdingen als Ausgangspunkte bevorzugen. Diese Eigentümlichkeit hängt damit zusammen, daß Warentransporte nach diesen Häfen die längsten Strecken auf polnischen Eisenbahnen zu durchlaufen haben und die polnischen Bahnen daher am weitgehendsten ausnutzen. Hierbei ist das polnische Verkehrsministerium so weit gegangen, daß es beispielsweise für Holz, das aus den Waldbezirken von Grodno, Bialowicž und Wilna kommt, trotz des für den seewärtigen Export erheblich kürzeren Transportweges nach dem Königsberger bzw. Memeler Hafen —, nur für die Beförderung nach Danzig und Gdingen Tarifvergünstigungen gelten ließ. Eine Ausnahme hiervon macht lediglich polnisches Papierholz, das in den ostpreußischen und memelländischen Papierfabriken verarbeitet wird. Gegen solche — vom allgemeinwirtschaftlichen Standpunkt unrationelle Überschwenglichkeiten der polnischen Richtungstarifpolitik haben die dadurch am schwersten betroffenen ostpolnischen Holz-
ler einen langen und erbitterten Kampf geführt, bis sie en
den Eisenbahnminister von der Schädlichkeit solcher Be
mungen überzeugen konnten. Es wurde also durch Regier
beschluß mit Wirkung vom 10. Juni 1926 die Grenzst
Grajewo=Prostken hinsichtlich der Anwendung des Ausna
tarifs für Holz, Danzig und Gdingen gleichgestellt. Auf
Intervention Danzigs, das sich durch diesen Beschluß anges
der damit zusammenhängenden Abwanderung der Holztrans
nach Königsberg jedoch stark beunruhigt fühlte, wurde
ursprünglich zugestandene völlige Gleichstellung der G
station Grajewo=Prostken am 20. Juni d. J. wieder rückg
gemacht und bestimmt, daß sich die Anwendung des
nahmetarifs auf ein Gebiet zu beschränken habe, das durc
Eisenbahnlinien gebildet wird, die von Grajewo=Prostken
Bialystok südöstlich nach Brest-Litowsk und von dort nor
licher Richtung über Baranowitschi nach Stolpcy an der r
schen Grenze verläuft. Die polnischen Ausnahmetarife für
portholz über Grajewo=Prostken haben somit nur Gültigkei
das Wilnagebiet und die südlich angrenzenden Distrikte.
Annahme, daß Polen mit Rücksicht auf die eingelei
Handelsvertragsverhandlungen mit Deutschland diese Z
ständnisse an den Königsberger Hafen gemacht hat und di
mit seitens Deutschlands aufgestellte Forderung der Gl
stellung der deutschen Häfen mit den polnischen hinsichtlic
tarifarischen Behandlung polnischer Ausfuhrwaren ber
sichtigt hat, dürfte nicht ganz zutreffend sein. Der Hauptbe
grund zu diesen Zugeständnissen war wohl die Überlastung
Danziger Hafens als Folge der stark gestiegenen Kohlenaus
Gleichzeitig mit der Ausdehnung der Holzausnahmetarife
die Grenzstation Grajewo=Prostken hat nämlich das polni
Eisenbahnministerium zum Zwecke der Entlastung der H
Danzig und Gdingen den Vorzugstarif für Kohle auch auf
Weichselflußhäfen Thorn, Dirschau, Karlsdorf und Solec
gedehnt, weil die Zufuhrwege nach Danzig den Warenverk
nicht mehr bewältigen können und die Umschlagsschwierigke
in Danzig von Woche zu Woche größer werden. In diesem
sammenhang werden bereits beachtliche Mengen ostobersch
scher Kohlen nach deutschen Häfen, besonders nach Stettin
geleitet. Die Aufgabe der deutschen Handelsvertragsdelega
wird es sein, die von deutscher Seite seit Jahren geforderte
Gleichstellung der deutschen Häfen Stettin und Königsberg
den polnischen wirksam durchzudrücken.

Zu den Bemühungen der polnischen Regierung um
Hebung des Eisenbahnverkehrs gehören neben dem weit
Ausbau des Ausnahmetarifsystems, das bereits über 60 Vorz
tarife für die verschiedensten Produkte im Inlands- und
landsverkehr kennt, die Arbeiten zur Ausgestaltung d
Grenz- und Transitverkehrs. Nachdem ab 15. Mai
der unmittelbare Warenverkehr zwischen Polen und Sowj
rußland auf neuer Grundlage eingeführt worden ist, ist
polnische Verkehrsministerium zurzeit mit den Vorbereitu
arbeiten eines deutsch-polnischen, polnisch-ungarischen und
Erweiterung des polnisch-rumänischen Eisenbahntarifabkomm
beschäftigt. Was das deutsch-polnische Tar
abkommen betrifft, so ist man sich darüber klar, daß
Ausarbeitung direkter Gütertarife für den Warenverkehr z
schen Deutschland und Polen mit Rücksicht auf den großen U
fang der deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen langwie
Arbeiten notwendig macht. Diese Arbeiten werden weiter
gehalten durch das langsame Tempo, in denen schon seit ein
Jahre die gegenseitigen Handelsvertragsverhandlungen gefü
werden, denn von deren Ergebnis hängt die zukünftige Gestalt

tsch-polnischen Gütertarifs im hohen Maße ab. Nicht ge-
chwierigkeiten erwachsen auch noch angesichts der not-
n Zulassung des Transits aus Süddeutschland nach Polen
hgangsverkehr durch die Tschechoslowakei. Um diesen
igkeiten tunlichst aus dem Wege zu gehen, ist beabsich-
i sogenannte „Eisenbahn-Unionen" zu schaffen, und zwar
tsch-polnische für den Güterverkehr ausschließlich über
sch-polnische Grenze und eine süddeutsche für den Ver-
t Polen im Transit durch die Tschechoslowakei. Hierzu
dings notwendig, daß diese beiden „Unionen" getrennte
ausarbeiten.

len Konferenzen über den Abschluß eines polnisch-
ischen Eisenbahntarifabkommens wurde
en üblichen Tarifnachlässen auch die Frage einer Spezial-
ung polnischer Kohlentransporte besprochen. Man ist
eits darüber einig, daß der Tarif zur Erleichterung für
pfänger in ungarischer Valuta berechnet wird, im Gegen-
allen anderen Tarifen, die auf polnische Valuta lauten.

die Erweiterung des polnisch-rumänischen
hntarifabkommens wurde außer einzelnen Berichtigungen
gänzungen zu dem bestehenden direkten polnisch-rumäni-
erkehrsabkommens auch die Erweiterung dieses Abkom-
f die Levantehäfen Konstantinopel, Piräus, Haifa, Jaffa
exandria angeschnitten. Bei Zustandekommen eines
Abkommens würden die vorkriegszeitlichen analogen
tze, die zwischen Konstanza und den genannten Levante-
estanden, zur Anwendung kommen. Die Seeverbindung
rumänischen Reedereien aufrechterhalten werden, mit
lie polnische Eisenbahnverwaltung ebenfalls ermäßigte
tarife abzuschließen trachtet.

anfangs erwähnte polnisch-russische Tarif-
ag bezieht sich zunächst nur auf den unmittelbaren
rkehr zwischen Polen und Rußland. Er betrifft vorläu-
h nicht den Transitverkehr von Rußland durch Polen,
für eine gewisse Zeit noch im Wege der Reexpedierung
lb der polnischen Grenzen wird abwickeln müssen. Es
der Natur der Sache, daß das polnisch-russische Ab-
die Einführung einer ähnlichen Verbindung zwischen
vjetunion und anderen Staaten im Transit durch Polen
e nach sich ziehen wird. Eine dieser direkten Transit-
ungen, und zwar die deutsch-polnisch-russische, für die
die Richtlinnien auf der Eisenbahnkonferenz in Warschau
hjahr d. J. abgesteckt worden sind, wird schon in abseh-
Zeit nach Erledigung der einzelnen Durchführungsbe-
ngen eingeführt werden.

lem Ziel, den direkten Eisenbahnverkehr mit
esteuropäischen Staaten auszubauen, hat das
e Eisenbahnministerium nach etwa anderthalbjähriger
echung auch die Arbeiten für die Einführung eines un-
ren Personen- und Gepäckverkehrs zwischen Polen und
l. Belgien, Holland und Frankreich im Transit durch
land wiederaufgenommen. Die Konferenz tagt in Paris,
en den erwähnten Arbeiten auch Verhandlungen über ein
men zwischen den baltischen Staaten und Westeuropa im
angsverkehr durch Polen und Deutschland geführt
.

eßlich wäre noch das neue polnisch-skandinavi-
und polnisch-jugoslawische Tarifabkom-
rwähnenswert. Ersteres ist mit Wirkung vom 1. Juli 1926
ft getreten und regelt den Güterverkehr zwischen Polen
anzig — sowie Dänemark, Norwegen und Schweden im
durch Deutschland und Schweden nach Norwegen. Der
r setzt eine Reihe Grenzübergangsstationen zwischen
land und Polen, Deutschland und Dänemark sowie zwi-
Schweden, Norwegen und Deutschland fest. Die Durch-
gsbestimmungen zu diesem Tarif sind bereits ausgearbei-
ebenfals seit dem 1. Juli d. J. verbindlich. Der direkte
verkehr zwischen Polen und Jugoslawien ist bereits am
z d. J. eingeführt worden. Im allgemeinen können nach
fgestellten Richtlinien dieses Tarifvertrages die Frachten
im voraus durch den Absender oder am Bestimmungsort durch
den Empfänger bezahlt werden, nur für Frachten nach Rumä-
nien gilt vorläufig noch der Frankierungszwang bis zur jugo-
slawisch-rumänischen Grenze. Nachnahmesendungen oder Ver-
sicherungen der Transporte sind jedoch unzulässig.

In Ergänzung des Bildes über die Regelung des polnischen Grenz- und Transitverkehrs sei noch kurz darauf hingewiesen, daß ähnliche Abmachungen auch mit der Tschechoslowakei, Österreich, Italien und der Schweiz getroffen worden sind. Auch bei diesen Tarifabkommen ist das Hauptaugenmerk der polnischen Regierung darauf gerichtet, den Warenumsatz durch Einführung unmittelbarer Transporte und durch Ausarbeitung fertiger Frachttabellen zu fördern.

Um sich einen Überblick über den Warenaustausch zwischen dem polnischen Staate und dem Auslande zu verschaffen, ist eine kurze Betrachtung der polnischen Eisenbahnverkehrsstatistik notwendig. Nach den Daten des „Statistischen Jahrbuchs der Gütertransporte" entfielen im Jahre 1924 von der Gesamtmenge von 49,7 Millionen Tonnen, die auf polnischen Bahnen befördert wurden: 20,2 Millionen Tonnen auf den Auslandsverkehr, und zwar wurden ausgeführt 15,7 Mill. t, eingeführt 1,9 Mill. t und transito durchgeführt 2,6 Mill. t. Nach Ländern gruppiert, verteilen sich die Transporte wie folgt:

	Ausfuhr	Einfuhr
	(in 1000 Tonnen)	
Deutschland (ohne Ostpreußen)	9675	1043
Ostpreußen	733	9,1
Danzig	1674	285
Tschechoslowakei	3358	224
Rumänien	189	33
Lettland	67	0,2
Rußland	7,3	17,5

Es ist nicht übertrieben, wenn man für den Durchschnitt der letzten Jahre annimmt, daß 90 % des polnischen Warenverkehrs mit dem Auslande über die Westgrenzen Polens stattfindet. Die übrigen 10 % entfallen auf den Osten. Der größte Austauschverkehr besteht zwischen Deutschland und Polen, und zwar über die schlesischen Grenzstationen. An der russischen Grenze war der Eisenbahnverkehr einige Jahre hindurch verschwindend gering. Erst gegen Ende 1924 belebte er sich und nimmt in letzter Zeit ständig weiter zu. Durchschnittlich rollen etwa 50 bis 60 Waggons täglich von Polen nach Rußland. Im übrigen besteht der Hauptumsatz in russischen Eisenerzen nach Ost- und teilweise nach Westoberschlesien. Auch an der rumänischen und lettländischen Grenze stellt sich der Eisenbahngrenzverkehr nicht allzu lebhaft dar. Bedeutend umfangreicher gestaltet sich der Verkehr von und nach der Tschechoslowakei. Die Grenzstation mit dem größten Austauschverkehr ist Zebrzydowice-Piotrowice, über die fast die gesamte polnische Einfuhr und Ausfuhr von und nach der Tschechoslowakei, aber auch nach andern Ländern südlich und westlich der Tschechoslowakei wie Österreich, Italien, der Schweiz und teilweise auch Ungarn und Jugoslawien geleitet wird. Der Grenz- und Transitverkehr auf den polnischen Bahnen konnte im Jahre 1925 die Ziffern des Vorjahres nicht ganz erreichen. Er blieb um etwa 10 % hinter dem des Jahres 1924 zurück und stellt sich auf ungefähr 9000 Waggons täglich. Weitere Wandlungen in dieser Hinsicht stehen, aus der jüngsten Entwicklung der Wirtschaftsverhältnisse Polens folgernd, in diesem Jahre bevor.

Es läßt sich nicht in Abrede stellen, daß die Ziffern des Transitverkehrs auf den polnischen Bahnen der letzten Jahre weit hinter denjenigen der Vorkriegszeit zurückbleiben. Hieran sind aber nicht allein die Nachkriegsverhältnisse in den am Transit interessierten Staaten schuld; im hohen Maße tragen auch die polnischen Zollformalitäten und Veterinärbestimmungen dazu bei, den Durchgangsverkehr durch Polen erheblich zu erschweren. Die polnischen Durchfuhrbestimmungen müßten sich — um das Interesse für Polen als Transitland zu steigern — den

Formalitäten anderer Länder anpassen, und ohne Rücksicht auf die Richtungen dieses Verkehrs allen Staaten gleiche Bedingungen mit dem Höchstmaß von Vergünstigungen zusichern, die zu gewähren möglich sind, ohne zum Schaden der Staatsinteressen auszuschlagen. Solche Erwägungen finden jedoch in der Praxis noch nicht die gebührende Berücksichtigung. Den Durchgangsverkehr in Richtung auf Ostpreußen sichert die zwischen Deutschland und Polen bestehende Pariser Konvention vom 21. April 1921 zwar weitgehende Vergünstigungen; demgegenüber ist aber der Transit zwischen Deutschland und Rußland sehr benachteiligt, denn seine Zulassung ist von speziellen Genehmigungen, die auf Grund eines ministeriellen Rundschreibens vom 12. November 1925 für jeden Fall besonders erteilt werden müssen, abhängig.

Obwohl die relative Billigkeit der polnischen Eisenb[ahn] die nachteiligen Folgen solcher Bestimmungen bis zu e[inem ge]wissen Grade abschwächen, so wird dennoch ein großer [Teil des] Transitverkehrs, unbekümmert des größeren Umweg[es, auf] außerpolnischen Durchfuhrlinien (Ostpreußen, Ru[mänien] usw.) gedrängt. Eine wesentliche Belebung des p[olnischen] Transitverkehrs wird sich daher erst dann durchsetze[n, wenn] sich die Durchfuhr von Deutschland nach dem Osten [und Süd]osten durch Polen frei entwickeln kann und die [scharfen] veterinärpolizeilichen Bestimmungen für den Durchgangs[verkehr] durch Polen, besonders aus den Vieh exportierenden [Ländern] wie Rußland, Weißrußland, der Ukraine, Litauen und [...] nach der Tschechoslowakei, Österreich und Deutschlan[d auf]gehoben werden.

Gustav Adolf Hirn und die Einführung des überhitzten Dampfes.

Von Prof. Dr. **Ludwig Darmstaedter.**

Als „überhitzten Dampf" bezeichnet man Dampf, der über die dem Sättigungspunkt entsprechende Temperatur erhitzt ist. Der in Dampfkesseln erzeugte Dampf ist nie frei von Wasser, das aus dem Dampfkessel mitgerissen wird und dem Dampf in feiner Verteilung beigemengt ist. Verwendet man solchen nassen Dampf in Maschinen, so muß notwendig sich ein Teil dieses Wassers an den Wänden der Dampfzylinder niederschlagen, was Wärme und Arbeitsverluste mit sich bringt.

Man hat deshalb schon früh daran gedacht, die Maschinen mit überhitztem Dampf zu betreiben. Die seit 1822 unternommenen Versuche sind aber daran gescheitert, daß die Maschinen für heißen Dampf nicht genügend gedichtet waren, wie es bei den schnellaufenden Maschinen von Augier M. Perkins (1822) und Trevithick (1832) der Fall war oder daß man ungeeignete Überhitzer verwendete, oder wie Wetheret (1855) es tat, mit Gemengen von überhitztem und gewöhnlichem Dampf arbeitete. Lange störte auch das Vorurteil, daß man an Zersetzung des überhitzten Dampfes unter Bildung eines explodierbaren Gases glaubte, ein Vorurteil, das erst 1859 durch die Versuche von Faraday und Taylor überwunden wurde. Schon vor Faradays Versuchen hatte sich G u s t a v A d o l f H i r n mit der Frage der Überhitzung des Dampfes beschäftigt; er hat im Anschluß an eine Arbeit über den Dampfmantel bei Dampfmaschinen hierüber berichtet:

„Ich hatte schon damals die Vermutung ausgesprochen, daß man einen erheblichen Gewinn aus dem Brennmaterial erzielen könnte, wenn man Dampf benutzte von einer höheren Temperatur, als seiner Spannung im gesättigten Zustand entspräche, also nach Überführung des Dampfes in den Zustand eines Gases."

Die Hirnschen Versuche wurden an zwei Betriebsmaschinen der Logelbacher Spinnerei durchgeführt. Sie zeigten den wirtschaftlichen Vorteil des überhitzten Dampfes; sie zeigten aber auch, daß gewisse bauliche Maßnahmen nötig waren, um die üblen Folgen, die seinerzeit Perkins und seine Nachfolger verspürt hatten, zu vermeiden.

„Man wird," sagt Hirn, „bei allen existierenden Maschinen imstande sein, die Konstruktion der Kolben, Kolbenstangen, Stopfbüchsen und der sonstigen Teile derart zu vervollkommnen, daß sie für die Benutzung von überhitztem Dampf geeignet sind, während ohne jene Vorsichtsmaßregeln zweifellos Mißerfolge herbeigeführt werden."

1866 wurden Hirns Versuche im Auftrage der Société industrielle de Mulhouse von G. Leloutre an einer Betriebsdampfmaschine der Firma Haußmann, Jordan, Hirn & Co. in Mülhausen wiederholt, wobei sich klar der Vorteil des Betriebes mit überhitztem Dampf und eine erhebliche Ersparnis von Brennmaterial zeigten. Wie Dr. Keller in seiner schönen Skizze über Hirns Wirken mitteilt, wurden Leloutres Versuche von Octave René Hallauer, von Dwelshauvers-Dery und von[...] teste wiederholt und die Überlegenheit der Überhitzung [...] dargetan, daß von 1880 ab vielfach bei größeren [...]maschinen überhitzter Dampf verwendet wurde. Da[zu trug] auch bei, daß Gustav Zeuner, der anfangs gegen Hirn [Stellung] genommen hatte, schließlich seiner Überzeugung Ausdru[ck gab,] daß die Zukunft dem überhitzten Dampf gehöre. Die S[timmen,] die auf die ökonomische Bedeutung des überhitzten [Dampfes] hinwiesen, mehrten sich, und auch im Lokomotivbau [wurde] diese Frage lebhaft erörtert. Wilhelm Schmidt war de[r erste,] der zeigte, daß der Erfolg der Dampfüberhitzung e[in um so] großer sei, wenn man Temperaturen über 300° einsetze, [der] 1892 mit einer Heißdampfmaschine an die Öffentlichkeit t[rat und] dessen Energie es gelang, unter Mitwirkung von Robert [...] die Preußische Staatseisenbahnverwaltung von der Güte [der] Sache so zu überzeugen, daß 1900 die erste Heißdampflok[omotive bei] der Firma A. Borsig in Auftrag gegeben wurde. N[achdem] Schmidt 1903 noch seine Rauchrohrüberhitzer für die [Heiß]dampflokomotive hergestellt und Maffei eine Tenderlok[omotive] mit vollem Erfolg damit ausgerüstet hatte, war der Si[eg der] Heißdampflokomotive für die Eisenbahntechnik entschie[den.]

Aber nicht allein im Maschinenbau spielt der überhitzte [Dampf] eine Rolle; auch in der Industrie bürgerte er sich me[hr und] mehr ein. In der chemischen Industrie wird er vielf[ach zu] Destillationszwecken gebraucht, namentlich in der S[oda]fabrikation hat er sich als unentbehrlich gezeigt, und so [haben] Hirns Ideen sich voll bewährt, der 1854 schrieb:

„In einer mehr oder weniger nahen Zeit wird der g[...] rationelle Sinn in der Technik über die alte Routine [tri]phieren, und es wird dann unzweifelhaft, wo es sich [darum] handelt, eine billige Dampfkraft zu erhalten, der übe[rhitzte] Dampf an Stelle des gesättigten Dampfes ange[wendet] werden."

Der Schöpfer dieses neuen Systems, Gustav Adolf Hirn, [wurde am] 21. August 1815 in L o g e l b a c h geboren, wo sein Vater J[ohann] Georg Hirn Teilhaber einer Kattunfabrik war. Seine ers[te Er]ziehung erhielt er durch einen Hauslehrer. Er hatte als [Knabe] schon großes Interesse für technische Dinge, neun Jah[re alt] wohnte er in Logelbach der Montierung einer von Watt & [Boul]ton gelieferten Dampfmaschine von Anfang bis Ende bei. [Sein] Hauslehrer hatte seine Befähigung erkannt; er sorgte [dafür,] daß Gustav Adolf in Physik, Chemie und Mathematik u[nd von] Prof. Käppelin von Colmar unterrichtet wurde. Mit 19 J[ahren] trat Hirn in die väterliche Fabrik als Farbenchemiker ein[. Als] 1842 die Kattunfabrik einging, blieb er als Ingenieur in d[er] unter der Firma Haussmann, Jordan, Hirn & Co. betrie[benen] Baumwollspinnerei und Weberei. Hirn führte mit seinem B[ruder] Ferdinand, der wie er ein mechanisches Genie war, i[n die] Fabrik wichtige mechanische Neuheiten ein; die von Fer[dinand]

0 geschehene Einführung des Drahtseilfernbetriebes war der te Erfolg dieser Tätigkeit; zu weiteren Neuerungen gaben olfs Untersuchungen über Ventilatoren im Jahre 1845 und ie Versuche über die Reibung und ihre Gesetze im Jahre 1848 laß. Wenn die Arbeiten über die Reibung auch nicht ohne derspruch blieben, so hatten sie doch für die Industrie den rteil, daß sie Klarheit über den Einfluß der Schmiermittel afften. Hirn hat im Verlaufe dieser Untersuchungen selbstndig das Äquivalent der Wärme bestimmt und sich dabei in ereinstimmung mit Mayer & Joule befunden, die früher als er u gleichen Ergebnis gekommen waren. 1855 veröffentlichte n seine Versuche über den Einfluß des Dampfmantels bei der mpfmaschine, die ihn auf die mitgeteilten Untersuchungen r die Dampfüberhitzung führten. Im Jahre 1881 zog sich n vom Geschäft zurück und widmete sich lediglich einer senschaftlich-literarischen Tätigkeit. Meteorologie, Astronie, die er seit 1860 betrieben hatte, und vor allem das Stum über die Entstehung der Welten im Zusammenhang mit der hanischen Wärmetheorie waren die Gegenstände seiner Arbeiten, die schließlich zu dem umfassenden Buche „Constitution de l'espace celeste" führten, das er 1889 nach zehnjähriger Arbeit veröffentlichte und das versucht, die Gesamtheit der physischen Erscheinungen in Zusammenhang zu bringen und in dem auch in interessanter Weise die Frage der Bewohnbarkeit der Weltkörper berührt wird. Hirn lebte von 1881 ab sehr zurückgezogen und widmete sich gern und viel der Pflege der Musik; nur gelegentlich machte er Reisen nach Paris, um seine Beziehungen mit den Mitgliedern der Academie des sciences aufrecht zu halten. Von 1888 ab war er häufig von Krankheit heimgesucht; im Januar 1890 hatte eine Influenza eine Lungenaffektion im Gefolge, die rasch einen bedrohlichen Charakter annahm und Hirn am 14. Januar 1890 dahinraffte. Das gesamte Wesen von Hirn wird am besten durch die dem Schlußwort seiner „vie future" entnommenen Charakteristik eines Weisen gekennzeichnet:

„Er hat seine Fähigkeiten der Freimachung des Geistes, der Verherrlichung des Guten, Schönen und Wahren dienstbar gemacht."

Technischer Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Technische Ausschuß des Vereins tagte unter dem Vorsitz des Herrn Ministerialrats, Direktor von Samarjay (Direktion der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen), am 27./28. Mai in Friedrichshafen. Herr Reichsbahndirektionspräsident Dr. Siegel der Reichsbahndirektion Stuttgart hieß den Ausschuß am Bodensee herzlich willkommen und gab der Hoffnung Ausdruck, die guten Traditionen, die sich in jahrzehntelangen Arbeiten in den Ausschüssen des Vereins herausgebildet haben, auch weiterhin erhalten bleiben.

Von den Beschlüssen seien nachstehende kurz hervorgehoben.

Auf Vorschlag der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde unter Abstandnahme einer schriftlichen Wahl durch Zuruf die Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, die bereits seit 1881 ununterbrochen den Vorsitz im Technischen Ausschuß führt, einstimmig wiederum zur vorsitzenden Verwaltung gewählt. Der Vorsitzende dankte für das erneut entgegengebrachte Vertrauen und nahm namens seiner Verwaltung die Wahl an.

Bei der Wahl der ständigen Fachausschüsse wurden die Mitglieder zum Teil ergänzt. Die Einteilung und die Arbeitsgebiete der Ausschüsse blieben jedoch unverändert. Ihre Zusammensetzung ist folgende:

Allgemeiner Ausschuß: DRG, Gruppenv. Bayern, RBD. Osten—Eisenbahn-Zentralamt Berlin, RBD. Stuttgart, Generald. d. Österr. Bundesb., Ung. Staatseisenb. (vorsitzende Verwaltung), Generald. d. Niederländ. E.

Baustoffausschuß: RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin, (vorsitzende Verwaltung), Generald. d. Österr. Bundesb., Donau-Save-Adria E.-G., Ung. Staatsb.

Betriebsausschuß: DRG. Gruppenv. Bayern, RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin, RBD. Dresden, RBD. Karlsruhe, Generald. d. Österr. Bundesb., Donau-Save-Adria E.-G. (vorsitzende Verwaltung), Generald. d. Niederländ. E.

Bauausschuß: DRG., Gr. Bayern, RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin, RBD. Stuttgart, Generald. d. Österr. Bundesb. (vorsitzende Verwaltung), Ungar. Staatsb., Generald. d. Niederländ. E.

Oberbauausschuß: DRG., Gr. Bayern (vorsitzende Verwaltung), RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin, RBD. Karlsruhe, RBD. Oldenburg, Generald. d. Österr. Bundesb., Donau-Save-Adria E.-G., Ung. Staatseisenb., Generald. d. Niederländ. E.

Brückenausschuß: RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin (vorsitzende Verwaltung), RBD. Stuttgart, Generald. d. Österr. Bundesb., Ung. Staatseisenb., Generald. d. Niederländ. E.

Lokomotivausschuß: DRG., Gr. Bayern, RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin, RBD. Karlsruhe (vorsitzende Verwaltung), RBD. Stuttgart, RBD. Oldenburg, Ungar. Staatseisenb., Generald. d. Österr. Bundesb., Donau-Save-Adria E.-G., Generald. d. Niederländ. E., Halberstadt-Blankenburger E.-G.

Wagenbauausschuß: DRG., Gr. Bayern, RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin (vorsitzende Verwaltung), RBD. Dresden, RBD. Karlsruhe, RBD. Stuttgart, Generald. d. Österr. Bundesb., Donau-Save-Adria E.-G., Ung. Staatseisenb., Generald. d. Niederländ. E., Westfälische Landeseisenb.-G.

Wagenübergangsausschuß: DRG., Gr. Bayern, RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin, RBD. Dresden (vorsitzende Verwaltung), RBD. Erfurt, Generald. d. Österr. Bundesb., Donau-Save-Adria E.-G., Ung. Staatseisenb., Generald. d. Niederländ. E.

Elektrotechnischer Ausschuß: DRG., Gr. Bayern, RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin (vorsitzende Verwaltung), RBD. Dresden, Generald. d. Österr. Bundesb., Ungar. Staatseisenb., Generald. d. Niederländ. E.

Werkstättenausschuß: DRG., Gr. Bayern (vorsitzende Verwaltung), RBD. Osten—Eisenb.-Zentralamt Berlin, Generald. d. Österr. Bundesb., Donau-Save-Adria E.-G., Generald. d. Niederländ. E.

Fachblattausschuß: Reichsbahnoberrat Arzt, RBD. Oldenburg, Ministerialrat Engels, Generald. d. Österr. Bundesb., Reichsbahnoberrat Prof. Baumann, RBD. Karlsruhe, Abteilungsvorstand Joosting, Generald. d. Niederländ. E., Abteilungsvorstand, Oberinspektor Kramer, Ungar. Staatseisenb., Direktor Nägele, RBD. Stuttgart (Vorsitzender, Reichsbahnoberrat Ruthemeyer, RBD. Erfurt.

3. Die Güteprobensammlung für das Erhebungsjahr 1924/25 wurde vom Ausschuß genehmigt. Sie wird von der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins in der üblichen Weise in Druck gelegt und an die Vereinsmitglieder verteilt werden. Nichtmitglieder können sie käuflich erwerben.

Die Versuchsergebnisse erstrecken sich auf Neustoffe für Eisenbahnoberbau und Eisenbahnfahrzeuge und sind in 25 Tafeln zusammengestellt.

Von den gemeldeten Versuchen entfallen:

16 916 Stück =	67,27 %	auf Zerreißversuche,
6 618 Stück =	26,28 %	auf Schlagversuche,
271 Stück =	1,07 %	auf Fallversuche,
1 380 Stück =	5,48 %	auf Kegeldruckversuche,
Zus. 25 185 Stück =	100,00 %.	

4. Einem Antrage auf Ergänzung des Achsdruckverzeichnisses durch Vorschriften über Einschränkung der Breitenabmesungen der Personen- und Gepäckwagen ist vom Ausschuß stattgegeben worden. Die Einschränkungstabellen sind in der gleichen Form, wie sie in den „Technischen Vereinbarungen" enthalten sind, aufgenommen worden. Das neue Achsdruckverzeichnis wird voraussichtlich im Herbst d. J. von der Geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben werden, und kann dann von Nichtmitgliedern des Vereins durch den Verlag von Julius Springer, Berlin, käuflich erworben werden.

5. Bei der Aufstellung eines ersten Entwurfes für die Revision der „Technischen Einheit" nahm der Ausschuß den Standpunkt ein, daß diese Bestimmungen einen möglichst weiten Rahmen bilden sollen, um engeren Verbänden, wie dem VDEV. die Möglichkeit zu schaffen, innerhalb dieses Rahmens Bestimmungen zu treffen, die den besonderen Verhältnissen der Verwaltungen dieser engeren Verbände angepaßt sind. Andererseits sollten Vorschriften für den Personenwagenbau in größerem Maße als bisher aufgenommen werden und es sollten die wechselseitigen Beziehungen zwischen TV. und TE., wo nur immer möglich, aufrechterhalten bleiben.

6. Eine Beschlußfassung darüber, wann die Bearbeitung „Technischer Fragen" vorgenommen werden soll, wurde vom Technischen Ausschuß bis zur nächsten Sitzung zurückgestellt.

7. Ein Antrag auf Festlegung einer Begriffserklärung für schwer beschädigte Personen- und Gepäckwagen im Vereinspersonenwagenübereinkommen und Überprüfung anderer Bestimmungen des Vereinspersonenwagenübereinkommens ist vom Ausschuß erledigt und an den Wagenausschuß zur Aufnahme in das VPÜ. weitergegeben worden. Die wesentlichsten Teile der aufgestellten Bestimmungen waren die Begriffserklärung für „schwer beschädigte Personen- und Gepäckwagen" und die Tafel „Beschädigungseinheiten für Personen- und Gepäckwagen (VPÜ.)".

Die Begriffserklärung lautet:

„Ein Wagen, der auf einen anderen Wagen verladen zurückgesandt werden muß, oder für den ein Drehgestell angefordert werden muß, oder dessen Beschädigungen 300 Einheiten überschreiten, gilt als schwer beschädigt".

In der Tafel für die Beschädigungseinheiten sind für gewisse Wagenteile Einheiten aufgestellt, die bei einer Summe über 300 derartiger Einheiten die Feststellung ermöglichen, ob ein Wagen als schwer beschädigt im Sinne des VPÜ. zu gelten hat oder nicht.

8. Zur Erledigung des Antrages auf Ergänzung der Bestimmungen im § 30 der Anlage I zum Vereinswagenübereinkommen über die Zurückweisung von Wagen wegen Schäden an den Spurkränzen sind eingehende theoretische Untersuchungen über das Aufklettern von Spurkränzen angestellt worden. Das Ergebnis dieser Untersuchungen ist durch unabhängig hier vorgenommene praktische Prüfungen bestätigt worden. praktischen Feststellung, ob ein Spurkranz so scharf gela ist, daß er für betriebsgefährlich anzusehen ist, wurde vom schuß für den Wagenuntersuchungsdienst eine verstellbare l lehre entworfen, die zunächst im Betriebe erprobt werden ehe endgültige Bestimmungen für das VWÜ. aufgestellt wer

9. Sodann wurden vom Ausschuß Vorschriften aufgestellt, das Verladen von Baumstämmen, die Bezettelung der Wa mit unrichtigen Eigengewichtsanschriften, vorsätzlich her geführte Wagenbeschädigungen und Ausbesserung beschädig Privatwagen auf fremden Bahnen betreffen. Diese Beschl sind an den Wagenausschuß zur Aufnahme in das VWÜ. wei geleitet worden.

10. In Erledigung eines Antrages auf Behandlung der F des Studiums zweiteiliger Bremsklötze hat der Technische A schuß Vorschriften für die Technischen Vereinbarungen au stellt, welche die Paßfläche und die Keilform der zweiteili Klötze nach einer bestimmten Zeichnung sowie die Form Bremsklotzsohle festlegen. Von einer Vorschrift zur al meinen Einführung zweiteiliger Bremsklötze für das Vere gebiet hat der Ausschuß Abstand genommen.

Schließlich wurden noch einige Angelegenheiten des tec schen Vereinsorgans vom Ausschuß geregelt.

Die nächste Sitzung wurde auf den 31. Mai 1927 festgelegt.

Die Aussichten für die Verwendbarkeit der Diesellokomotiven.

Samuel M. Vauclain, Präsident der bekannten großen Baldwin Lokomotivwerke in Philadelphia, hat Anfang d. J. in einem längeren Vortrage vor der Midwest Power Conference in Chicago die Vor- und Nachteile der Diesellokomotiven im Vergleich zu denen der Dampflokomotiven eingehend behandelt, so daß es für den deutschen Leser von Interesse sein dürfte, einiges von den Ansichten dieses erfahrenen amerikanischen Lokomotivfachmannes zu erfahren.

Die Dampflokomotive, so führt der Verfasser aus, ist nunmehr seit 100 Jahren die bewährte Zugbeförderungsmaschine; sie ist besonders in den letzten 50 Jahren dank der außerordentlichen Entwicklung des Verkehrs zu größter Vollkommenheit durchgebildet worden. Trotzdem betrachtet der Eisenbahnfachmann wie der Lokomotivkonstrukteur den in seiner jetzigen Güte vorhandenen Verbrennungsmotor mit größtem Interesse und erwägt die Möglichkeiten, wie diese neue Kraftmaschine den Anforderungen des Zugförderungsdienstes nutzbar gemacht werden könnte; denn der Dieselmotor, der in erster Linie für größere Leistungen in Betracht kommen würde, ermöglicht eine 33 prozentige Ausbeutung des Brennstoffes, während es die beste Dampflokomotive höchstens auf ¼ dieses Wertes bringt. Trotz dieses recht ungünstigen wärmewirtschaftlichen Verhaltens ist und bleibt aber die Dampflokomotive von heute eine bewegliche Kraftanlage von derart erprobter Anpassungsfähigkeit und Zuverlässigkeit, daß es den Diesellokomotiven schwer werden wird, zu beweisen, daß sie diese für den Eisenbahndienst unerläßlichen Eigenschaften ebenfalls besitzen. Zu diesen gehören außer den genannten noch: Einfachheit der Bedienung, die Fähigkeit, vollbelastete Züge in Gang zu bringen und auf der Strecke sich den oft schnell und stark ändernden Kraftbedürfnissen anzupassen, hervorgerufen durch Steigungen, Kurven, Verschiedenheit der Zuggeschwindigkeiten und ungünstige Witterungsverhältnisse. Die neue Lokomotive darf ferner nicht zu verwickelt im Aufbau sein, ihr Gewicht, bezogen auf die Einheit der Leistung, darf nicht zu groß ausfallen, damit der durch das Gewicht bedingte Beschaffungspreis nicht so hoch wird, daß die durch größere Wirtschaftlichkeit im Betriebe zu erhoffenden Ersparnisse dadurch wett gemacht werden.

In Europa sind bisher mit Diesellokomotiven größere Erfahrungen gemacht als in den Vereinigten Staaten. In England betragen z. B. die Beschaffungskosten einer Diesellokomotive mit hydraulischer Übersetzung das 1,48 fache derjenigen einer gleich großen Dampflokomotive mit Tender, das 1,9 fache, wenn die Diesellokomotive mit elektrischer Kraftübertragung arbeitet. Dr. Braun von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur gibt als Preis einer elektrischen Diesellokomotive das 1,78 fache desjenigen einer Dampflokomotive an.

Im allgemeinen wird die Aufgabe, den Verbrennungsmotor den Eisenbahnbedürfnissen mit Erfolg dienstbar zu machen, nach zwei Richtungen hin gelöst werden müssen; einmal, den Motor mit seiner Kraftübertragung für Triebwagen geeignet zu machen; diese Lösung ist die leichtere, denn hier handelt es sich um geringere Leistungen und um Triebmaschinengewichte, die im Vergleich zu denen der ganzen Fahrzeuge klein s so daß ein hohes Eigengewicht bezogen auf die Einheit Leistung zulässig ist. Anders liegen die Verhältnisse dage wenn hohe Leistungen in Frage kommen, für deren Einh die Pferdestärke, bei Dampflokomotiven nur etwa 70 kg Gewicht notwendig sind. Dieselmotoren für ortsfeste Betri wiegen zwischen 80 und 170 kg für eine Pferdestärke, da a für Diesellokomotiven zum Motorgewicht noch das der Ü setzung und des Wagens hinzukommt, wird die Dampflo motive wohl vorläufig noch nicht, was Gewichtsausnützung langt, von der Diesellokomotive erreicht werden.

Während des Krieges sind Dieselmotoren für Unterseebo gebaut worden, die nur etwa 30 kg für die Pferdestärke wog derartige Motoren müßten deshalb für den Bau von Die lokomotiven verwendet werden. Die in Deutschland im Ja 1924 hergestellte 1000 PS-Diesellokomotive für die russisch Bahnen (Entwurf Lomonossoff) wiegt rund 130 t, also 130 für eine Pferdestärke, das gleiche Gewicht zeigt die von Baldwin-Werken im Jahre 1925 probeweise gebaute ameri nische Diesellokomotive, so daß sich in der Gewichtsbemess gute Übereinstimmung der Ansichten zeigt. Allerdings w man, auch ohne zu den Unterseebootsmotoren greifen müssen, mit einer geringen Gewichtsabnahme rechnen könn ein günstigeres Verhältnis aber als 1 : 1,5 wird vorläu kaum erreicht werden können, eine Gewichtsbemessung, die doch bei der beträchtlichen wärmewirtschaftlichen Überleg heit des Dieselmotors gegenüber der Dampfmaschine mit 3 durchaus erträglich sein wird, wenn die andern Hauptvorz der Dampflokomotive, Einfachheit in der Bedienung und verlässigkeit ebenfalls der neuen Lokomotivart zu eigen macht werden können. Dieses Ziel zu erreichen, wird a zunächst die Hauptaufgabe der Konstrukteure sein müssen. der Dieselmotor am wirtschaftlichsten mit verhältnismäß hohen Drehzahlen, die nicht allzusehr verändert wer können, arbeitet, ist es nötig für den Erbauer von Diesello motiven, diese Umdrehungszahlen der Eigenart der Zugför rung anzupassen. Die 3 Übersetzungsarten mit ihren Vor- u Nachteilen sind bekannt; das Zahnradgetriebe kann wohl bis zu Leistungen von 150 PS in Frage kommen, da sonst zu häufigen Störungen gerechnet werden muß. Das hydr lische Getriebe, zu dem meist Öl als Kraftübertragungsmi gewählt wird, hat den Vorteil, daß es auf der sekundären Se beliebig viele Geschwindigkeitsabstufungen ermöglicht; eignet sich gut für Lokomotiven, ist auch billiger als elek sche Kraftübertragung; ein Nachteil ist, daß die gesamte L stung durch ein Zahnrad geleitet wird, von dessen Zuverläss keit die ganze Lokomotive abhängig ist. Die auf diese Wei zu übertragenden Leistungen dürften höchstens zu 500 PS genommen werden. Als gut geeignet hat sich das Lentz-Flüss keitsgetriebe erwiesen, das auch an mehreren europäisch Diesellokomotiven (Deutsche Reichsbahn) und an einer e lischen Lokomotive verwendet ist.

Die für große Leistungen am meisten in Frage komme Kraftübertragung dürfte aber fraglos die elektrische sein, auch tatsächlich in Europa und Amerika mehrfach erprobt Verfasser gibt dann kurz eine Beschreibung der von d

zollernwerken in Düsseldorf erbauten Lomonossoff-Loko-, die einen 4-Takt-1000-PS-Dieselmotor mit 450 Umigen i. d. M., unmittelbar gekuppelt mit einer 800 Kw stromdynamo, verwendet. Der wesentliche Unterschied die von den Baldwin-Werken hergestellte Diesellokoliegt darin, daß in letzterer der Dieselmotor im Zweirbeitet und die Dynamo durch ein Rädervorgelege treibt, ch die Drehzahl der Dynamo auf etwa 1200 i. d. M. hinetzt wird. Mit dieser Lokomotive werden z. Z. einge-Versuchsfahrten ausgeführt.

wörtlich fährt der Verfasser fort: „Nach meiner Meiwird noch sehr viel Geld ausgegeben werden müssen und werden noch vergehen, bevor eine motor-elektrische nlage in Form einer Lokomotive wesentliche Verbreials Zugbeförderungsmittel gefunden haben wird, trotze manche augenscheinliche Vorteile aufweist und geradeführerisch auf diejenigen wirkt, die mit den Erforderdes Eisenbahnbetriebes nicht voll und ganz vertraut Trotz der höheren Anschaffungskosten der Dieselloko-, haben alle Eisenbahnfachmänner den gleichen Gedan-Wenn eine Diesellokomotive, ebenso brauchbar wie die lokomotive dargeboten werden würde, so könnten beiche Ersparnisse und Vereinfachungen in der Lokomotivllung und Bedienung durch Fortfall all der Unbequemten erzielt werden, die durch Bekohlung, Entschlackung gl. dem Betrieb mit Dampflokomotiven anhaften, ganz hen davon, daß auch die zeitraubenden und teuren Unungen der Dampfkessel fortfallen und die Gefahren bewerden, die Kesselexplosionen verursachen, obwohl in letzter Zeit infolge systematischer Überwachung der unterhaltung nur noch sehr selten vorkommen.

Lokomotive mit Verbrennungsmotor, entweder mit unbarer Zahnradübersetzung, hydraulischem Getriebe oder elektrischer Kraftübertragung steckt noch in den Kinderschuhen. Die besten Ingenieurtalente der Welt verwenden ihre Kraft darauf, die Aufgabe, die sie sich gestellt haben, einer befriedigenden Lösung zuzuführen; trotzdem ist noch ungewiß, ob nicht neue Schwierigkeiten auftauchen und ob nicht der Eisenbahnverkehr hinsichtlich der Betriebssicherheit später noch größere Anforderungen stellen wird als jetzt, so daß durch eine größere Anzahl lange im Betrieb befindlicher Diesellokomotiven ihre Brauchbarkeit erst dargetan werden müßte. Die Einführung der elektrischen Zugförderung ist recht langsam vor sich gegangen; die hohen Anlagekosten und die Unbequemlichkeiten, welche die Stromzuführungsleitungen besonders auf großen Verschiebebahnhöfen mit sich bringen, haben die Elektrisierung verlangsamt; doch Schritt für Schritt hat die elektrische Zugförderung ihren Weg gemacht, ist für Untergrundverkehr unentbehrlich geworden und setzt da ein, wo auf ungünstigen Strecken die Dampflokomotive am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angekommen ist.

Wenn es nun möglich werden könnte, eine einwandfreie und preiswerte Lokomotive mit Verbrennungsmotor herzustellen, würde gerade eine solche Triebkraft geeignet sein, die Elektrisierung von Eisenbahnen zu fördern. Dieses Experiment wird jetzt in der Schweiz gemacht, und wenn durch die Verwendung von Diesellokomotiven aller Verkehr auf den Nebenlinien und der Verschiebedienst auf den großen und kleinen Bahnhöfen der Hauptstrecken zufriedenstellend bedient werden könnte, brauchten nur die stark belasteten Hauptlinien mit Stromleitungseinrichtungen versehen zu werden und der sonst so günstige elektrische Betrieb würde schnellere Fortschritte machen. Immerhin aber wird es noch viele Jahre dauern, bis die Dampflokomotive, dank ihrer Einfachheit, Brauchbarkeit und ihrem geringen Herstellungspreise zum alten Eisen geworfen werden wird."

Hansmann, Hamburg.

Die deutsche Seeschiffahrt von heute.

Von **Dr. Hermann Pantlen**, Potsdam.

glänzenden Leistungen der deutschen Seeschiffahrt vor Veltkrieg wären nicht möglich gewesen ohne die deut-Eisenbahnen: Bekanntlich bildeten beim Übergang zum erverkehr um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts uswanderer, welche die deutschen Bahnen aus Innerhland, von der Ostgrenze und aus dem Südosten Europas rachten, die wichtigste Fracht der ersten Dampferaus den Häfen der Hansestädte. Ohne die verteilende kung der Eisenbahnen hätte Bremen seine überragende g im Baumwollmarkt nicht erringen können, da die volle ein Gut ist, das bei seiner Empfindlichkeit gegen für die Binnenschiffahrt weniger geeignet ist. Ohne das rkgenaue Arbeiten der Eisenbahn hätte Ballin den stein auf sein Werk, den Verkehr mit den Dampfern Typ des „Imperator" nicht übernehmen können, da bei igen Riesenschiffen jeder Tag Stilliegen enorme Summen lingt.

Ausbruch des Weltkrieges stand die deutsche Handelsmit 5 098 000 Br.-Reg.-T. unter den Handelsflotten der hinter England an zweiter Stelle, sie sank nach Kriegsinfolge der Auslieferung auf wenige 100 000 Br.-Reg.-t und steht heute mit 2 866 000 Br.-Reg.-T. wieder an fünfter unter den Handelsflotten der Welt, nämlich hinter Großnien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Japan und reich.

nach heutigen Begriffen glänzende Flotte der Vorkriegsbewältigte den Transportbedarf des an Rohstoffen ren Deutschlands nur etwa zur Hälfte. Die deutschen lsschiffe von heute sind daher in erster Linie Fracht-. Während vor dem Weltkrieg immer noch ein beträcht-Teil der Frachten mit Seglern transportiert wurde, ist das Segelschiff in der Großschiffahrt praktisch vernden. 1914 waren noch 8,06 % des Weltfrachtraums unter 1925 waren nur noch 3,50 % unter Segel. Die vorhan-Schiffe werden mehr oder weniger aufgebraucht und vielfach Schulzwecken, als sogenannte frachtfahrende chiffe, weil das Segelschiff immer der ideale, durch nichts etzende Lehrmeister im Kampf gegen Wind und Wellen Der Schwerpunkt liegt beim Frachtschiff mit Maschinen-; dieses ist allerdings, um im verschärften Wettbewerb en zu können, größer geworden. Vor dem Weltkrieg das Frachtschiff eine Durchschnittsgröße von 4000 bis Br.-R.-T., heute ist die Durchschnittsgröße auf 5000 bis Br.-R.-T. gewachsen; bei Spezialschiffen für den Erz- und sport sind bereits Schiffsgrößen von 20 000 Br.-R.-T. er-Auch die Durchschnittsgeschwindigkeit ist nicht stehen ben: sie beträgt heute 11 bis 13 Knoten (Seemeilen in der Stunde) gegenüber 9 bis 10 Knoten vor dem Kriege. So hat beispielsweise der Norddeutsche Lloyd zwei Frachtdampfertypen neu gebaut: einen kleineren Typ, bestehend aus „Minden", „Hameln", „Nienburg", „Eisenach" und „Erfurt" (etwa 4200 Br.-R.-T. mit 6500 t Tragfähigkeit), und einen größeren, bestehend aus „Aachen", „Elberfeld", „Ludwigshafen" und „Königsberg" (etwa 6000 Br.-R.-T. mit 9400 t Tragfähigkeit).

Die größte Umwälzung in der transatlantischen Schiffahrt brachte der Übergang zur Ölfeuerung. Während bei Kriegsausbruch 2,65 % aller Dampfschiffe mit Öl geheizt wurden, besitzen 1925 27,54 % aller Dampfschiffe Ölfeuerung. Die Tendenz Öl unter Kesseln zu brennen, ist entstanden, da im Weltkrieg die Produktion von Kriegsmaterial einen Kohlenverbrauch in nie dagewesenem Umfang mit sich brachte. Weil die Ölfeuerung jedoch teurer als die Kohlenfeuerung ist, sind wieder Rückbauten, namentlich bei Frachtschiffen auf die altbewährte Kohlenfeuerung, zu verzeichnen.

Anders liegen die Verhältnisse beim reinen Motorschiff: seine Entstehung hing mit der Schaffung eines absolut zuverlässigen Großmotors, des sogenannten Dieselmotors, zusammen. Die Anschaffungskosten für eine Schiffsmotorenanlage sind heute allerdings pro Pferdekraft etwa doppelt so hoch, wie die einer Getriebeturbine einschließlich Kesselanlage, und Erfahrungen über die Lebensdauer der Motorenanlage liegen noch nicht vor, da eine Betriebszeit von allerhöchstens zwölf Jahren für eine Schiffsmaschine sehr kurz ist. Dagegen hat das Motorschiff verschiedene schwerwiegende Vorteile auf seiner Seite. Es hat mit dem Ölbrenner die Vorteile der mechanischen Brennstoffübernahme und der bequemen Lagerung an Bord gemein; letztere, weil Räume verwendet werden können, die für die Fracht nicht in Frage kommen. Da beim Motorschiff die Kessel wegfallen und der Brennstoff im Vergleich zum Ölbrenner rationeller verwertet wird, nehmen Bunker und Maschinenräume einen noch geringeren Raum ein, als bei einem gleich großen Dampfschiff. Motorschiffe sind daher besonders geeignet, in Linien nach den äußersten Enden des heutigen Weltverkehrs eingestellt zu werden. Die ersten Motorschiffe wurden im Jahre 1912 in Dänemark erbaut; damals erkannte Albert Ballin sofort die Zukunftsmöglichkeiten des neuen Schiffstyps und die Hamburg-Amerika-Linie war die erste deutsche Schiffahrtsgesellschaft, die Motorschiffe für die Großschiffahrt in ihren Listen nachweist. Heute besitzt die Hamburg-Amerika-Linie einschließlich eines Neubaus sechs gleich große Motorschiffe des „Rheinlandtyps", welche bei einer Größe von 6300 Br.-R.-T., einer Tragfähigkeit von rund 10 000 t einen Fahrbereich von 25 000 Seemeilen haben, während das gleich große Turbinendampfschiff „Saarland" nur einen Fahrbereich von 6350 Seemeilen besitzt. Die Deutsche Dampf-

schiffahrtsgesellschaft „Hansa“ in Bremen hat vier Motorschiffe im Bau („Schwarzenfels“, „Weißenfels“, „Neuenfels“, „Altenfels“), die eine Größe von durchschnittlich 8000 Br.-R.-T., eine Tragfähigkeit von 11 500 t und einen Fahrbereich von ebenfalls 25 000 Seemeilen haben; d. h. die genannten Motorschiffe können ohne Brennstoffergänzung den Weg von den deutschen Nordseehäfen nach Ostasien und wieder nach Hause zurücklegen. Die sämtlichen genannten Motorschiffe haben eine Geschwindigkeit von 12 Seemeilen in der Stunde.

Auf den vergrößerten und beschleunigten Frachtdampfern ist es technisch nicht schwer, auch Fahrgäste unterzubringen, weil die moderne Art der Unterbringung in den Aufbauten die Aufnahmefähigkeit im Schiffsraum für Ladung wenig beschränkt. Es war daher trotz der eisernen Notwendigkeit, zu sparen und in erster Linie Schiffsraum für Rohstoffe zu schaffen, möglich, durch vermehrte Verwendung von gemischten Passagier- und Frachtdampfern den Personenverkehr über See neu aufzubauen. Unter den verschiedenen Rückkäufen finden wir neben reinen Frachtschiffen nur gemischte Personen- und Frachtdampfer. So hat der Norddeutsche Lloyd seinen ehemaligen Dampfer „Prinzeß Irene“, der jetzt „Bremen“ heißt (11 000 Br.-R.-T.), zurückgekauft, und hat die Dampfer der ehem. sehr beliebten Feldherrnklasse „Lützow“, „Derfflinger“, „Seidlitz“, „York“ (8000 bis 9000 Br.-R.-T.) und die beiden etwas kleineren Dampfer „Anhalt“ und „Dessau“ (etwa 6500 Br.-R.-T.) zurückerworben. Der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft gelang es sogar, ihren neuesten, erst während des Krieges fertig gestellten Dampfer „Cap Polonio“ (18 400 Br.-R.-T.), einen ganz modernen Passagier- und Frachtdampfer, von England zurückzukaufen.

Die neuen, zum Teil noch im Bau befindlichen, Nordamerikadampfer „Deutschland“, „Albert Ballin“, „Hamburg“ und „New York“ (je etwa 22 000 Br.-R.-T.) der Hamburg-Amerika-Linie, und die Dampfer „München“, „Stuttgart“, „Berlin“ und „Dresden“ (je etwa 14 000 bis 15 000 Br.-Reg.-T.) des Norddeutschen Lloyd, sind gemischte Personen- und Frachtdampfer. Die gleichzeitige Unterbringung von Fahrgästen und Fracht hat für die Reederei den Vorteil, daß sie mit Ertrag arbeitet, auch wenn ein Teil, z. B. der Passagierverkehr, stockt. Weiterhin ist zu beobachten, daß sich mehr und mehr eine Verteilung der verschiedenen Klassen auf verschiedene Schiffe vollzieht. Man war vor dem Kriege gewöhnt, daß sich auf den modernen Ozeanriesen neben den Räumen, in denen sich der höchste Luxus entfaltete, solche befanden, in denen das tiefste Elend herrschte. Die Spannung zwischen der teuersten und der billigsten Klasse war bedeutend größer, als wir es von der Eisenbahn her gewohnt sind. Es setzte eine allgemeine Demokratisierung der Weltschiffahrt ein. In den Jahren kurz vor dem Weltkrieg wurde für Auswanderer germanischer und angelsächsischer Abkunft die sogenannte III. Klasse geschaffen, in welcher die Reisenden ebenfalls in Kabinen, allerdings zu vier und mehr Personen, untergebracht sind. Als der Weltkrieg ausbrach, hatte der Norddeutsche Lloyd bereits seinen älteren Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ zum reinen III. Klasse-Schiff umgebaut. Das Prinzip der Schaffung reiner Auswandererschiffe wird jetzt allenthalben befolgt mit dem Vorteil, daß auf derartigen Schiffen der Auswanderer ebenso Zutritt zu den angenehmen Teilen des Schiffes, zu Licht und Luft, hat, wie auf den Luxusdampfern der verwöhnte Globetrotter. Als Schiffe dieser Art sind die Dampfer „Köln“, „Crefeld“, „Weser“ und „Werra“ des Norddeutschen Lloyd, und die Dampfer „Bayern“, „Württemberg“, „Baden“ und „Sachsen“ der Hamburg-Amerika-Linie anzusprechen; zu diesen III. Klasse-Dampfern sind im Laufe des Jahres 1925 die beiden 14 000 Br.-R.-T. großen Motorschiffe „Monte Sarmiento“ und „Monte Olivia“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft hinzugekommen.

Im Qualitätsverkehr höchster Vollendung hat Deutschland einst die führende Rolle gespielt. Bekanntlich behaupteten die deutschen Schnelldampfer im Wettbewerb um die Schnelligkeit über den Atlantischen Ozean Jahre lang das sogenannte „Blaue Band“. Der Bau dieser Art Schiffe, die außer den Fahrgästen, deren Gepäck und die unverhältnismäßig starken Maschinen fast keinen Raum für Fracht hatten, war vor dem Weltkrieg schon längst überholt; die Hamburg-Südamerika-Linie, die überhaupt nur ein Schiff dieses Typs, den Schnelldampfer „Deutschland“, besessen hat, hatte ihn schon vor dem Weltkrieg zu ein[em Ver]gnügungsdampfer unter dem Namen „Viktoria Luise“ [umge]baut. Als die Entente das Schiff wegen schlechten ba[ulichen] Zustandes als einzigen größeren Überseedampfer von [der Ab]lieferung ausgeschlossen hatte, wurde das Schiff nach gründlichen Umbau unter dem Namen „Hansa“ in de[n nord]atlantischen Verkehr eingestellt, und der ehrwürdige [...] hat nach dem Weltkrieg, bis wieder genügend anderer [Schiffs]raum gebaut war, seinen Dienst versehen. Dagegen s[ind die] Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“, „Kronprinz Wilhel[m“ und] „Kronprinzessin Cecilie“, die während des Krieges in d[en Ver]einigten Staaten teils interniert, teils beschlagnahmt ware[n, trotz] amerikanischer Angebote vom Norddeutschen Lloyd ni[cht zu]rückgenommen worden. Der Qualitätsverkehr in höchste[r Voll]endung entwickelte sich durch dauernde Vergrößeru[ng der] Passagier- und Frachtdampfer weiter; allein die äußerste[n Ver]treter erreichten auf dem neuen Weg die höchste früh[er ohne] Kosten der Fracht erreichte Geschwindigkeit. So kom[mt es,] daß von den neun größten Schiffen der Welt (je über [...] Br.-R.-T.) fünf auf deutschen Werften erbaut sind; dav[on sind] vier durch das Friedensdiktat in die Hände Englands u[nd der] Vereinigten Staaten gelangt. „Imperator“, „Vaterlan[d“ und] „Bismarck“ oder wie sie heute heißen „Berengaria“, „Lev[iathan“] und „Majestic“ sind an Größe (etwa 55 000 Br.-R.-T.) noch unübertroffen, etwas kleiner ist der erste „Columbu[s“, der] jetzt den Namen „Homeric“ führt. Nur das zweitkleinste unter den neun Riesen, der „Columbus“ des Nordde[utschen] Lloyd (32 000 Br.-R.-T.) trägt die deutsche Flagge über[s ...] ihm wird vielleicht in einiger Zeit ein etwa gleich groß[er Neu]bau der Hamburg-Amerika-Linie folgen.

Seit der Stabilisierung der deutschen Währung sind au[ch die] in früheren Zeiten beliebten Erholungsreisen zur See [wieder] aufgelebt. Der Reisende kann auf bequemste Weise sein[en Ge]sichtskreis erweitern und das Geld, das bei gewöhnliche[n Aus]landsreisen in die Taschen der ausländischen Fremdenin[dustrie] fließt, bleibt in der Hauptsache im Lande. Neben de[n] Weltreedereien führen heute die Hugo-Stinnes-Linien [mit dem] Dampfer „General San Martin“ und die neue Reederei [...] Schuppe mit dem Dampfer „Peer Gynt“ Erholungsreis[en ...]

Die neue deutsche Handelsflotte ist trotz aller gu[t]en A[nsätze] noch nicht über die Schwierigkeiten des Neuaufba[us ...] Obwohl 50,6 % des Gesamtschiffsraums unter 5 Jahr[en ...] sind durch die verschiedenen Rückkäufe 23,2 % des G[esamt]schiffsraums vorhanden, die mit einem Alter von über 20 [...] die oberste Grenze für das Seeschiff überschritten haben [...] konnten im Jahre 1924, das als erstes Normaljahr anzuseh[en ...] die bei einer durchschnittlichen 15jährigen Dienstzeit er[forder]lichen 7 % des Gesamtschiffsraums an Neubauten nicht [...] werden. Es besteht also Gefahr, daß die deutsche Handel[sflotte] in Zukunft nicht einmal die augenblickliche, ungen[...] Tonnenzahl zu erhalten in der Lage ist. Neben ander[en Er]fordernissen wird eine enge Zusammenarbeit mit der De[utschen] Reichsbahn A.-G. manche Schwierigkeit überwinden helfe[n ...] die Auswandererzahl nach dem wichtigsten Einwanderu[ngsge]biet, den Vereinigten Staaten, kontingentiert ist, muß de[r Per]sonenverkehr auf künstliche Weise gesteigert werden. [...] dürfte die bereits während des Weltkrieges von der Ha[mburg-]Amerika-Linie, dem Norddeutschen Lloyd gemeinsam m[it der] Rechtsvorgängerin der Deutschen Reichsbahn A.-G. e[rfolgte] Gründung des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER) von [...] Bedeutung sein. Auch dürften die mannigfachen Reklame[unter]nehmungen der Schiffahrtsgesellschaften, wenn sie richti[g ange]wandt werden, ihre Rückwirkung auf den Eisenbahnv[erkehr] zum Wohle beider Teile ausüben.

Im Hinblick auf den Güterverkehr in den deutschen Se[ehäfen] sind im Laufe des vergangenen Jahres durch Schaffung [einer] Reihe von Durchfuhrtarifen bei der Reichsbahn erfreulic[he An]zeichen für eine gedeihliche und noch weiter ausbaufähi[ge Zu]sammenarbeit zwischen Schiffahrt und Eisenbahn vorh[anden.] Die verschiedenen Umstände der Nachkriegszeit haben [...] sich gebracht, daß die gesamte über See transportierte [...] menge immer noch 20 % geringer ist als im letzten Fri[edens]jahr 1913, während die Gesamttonnage der Welt heute [...] größer ist, als vor dem Weltkriege. Den größten Einflu[ß auf] den Handel und damit auf das gesamte Verkehrswesen [...] von den im Fluß befindlichen Handelsvertrags-Verhandl[ungen] ausgehen, deren Besonderheiten ein Thema für sich bildet[...]

Bücherschau.

— **Ein Bädeker von Rußland.** In Rußland erscheint demnächst in deutscher, französischer und englischer Sprache ein Reiseführer für Fremde, die die russische Republik bereisen wollen. In dem Führer sind außer den üblichen Linienangaben — Reiseverbindungen, Karten, Plänen, verschiedenen Auskünften — Angaben enthalten über das Gebiet der Republik, seine Bevölkerung, Staatsverwaltung, Volksbildung und Volkswirtschaft. Bei Beschreibung der Reiseverbindungen ist besondere Auf[merk]samkeit auf die Geschichte der wichtigeren Reisepunkte in [Ver]bindung mit der Geschichte der russischen Umwälzung g[eleis]tet. Außerdem sind in dem Führer die sozialwirtschaftli[chen,] politischen, völkischen und geographischen Veränderunge[n an]gegeben, die seit dem Oktoberumsturz eingetreten sind. Die [Vor]bereitungen für die Drucklegung des Führers sind scho[n ge]troffen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

erbaurat Suadicani †. Im Alter von fast 80 Jahren ist nd Geheimer Baurat Suadicani in Braunfels bei Limburg Lahn, wohin er sich nach seiner Pensionierung zurück- hatte, verschieden. Der Verstorbene trat im Jahre 1879 urücklegung seiner Baueleven- und Bauführerzeit bei senbahndirektion Berlin ein. Mit einer kurzen Unter- g gehörte er von dieser Zeit an bis zum Übertritt in den nd im Jahre 1919, also während eines fast 40jährigen mes, dieser Direktion an. Hier war er Jahre lang der schränkt anerkannte Führer auf bautechnischem Gebiet n Name ist mit der Geschichte der großen von der Di- Berlin in jener Zeit ausgeführten Bahnanlagen auf das verknüpft. Ausgestattet mit großen Anlagen und schöp- n Ideen, ausgerüstet mit vielseitigsten Kenntnissen, die mit unermüdlichem Fleiße durch die Praxis erworben at Suadicani diese Gaben voll und ganz in den Dienst rwaltung gestellt. Aus seiner umfassenden Tätigkeit ur hervorgehoben: der Ausbau der Berliner Stadtbahn, dere des Schlesischen Bahnhofs und der Bahnhöfe Zoo- r Garten und Tiergarten, der viergleisige Ausbau der n, der umfassende Ausbau der nördlichen Bahnen bis und Grünau, der Bau der Bahn Treuenbrietzen-Nauen Anlage der bis jetzt teilweise ausgebauten Umgehungs- m ganz Berlin mit ihren großen Verschiebebahnhöfen. ndere Arbeiten Suadicanis, die nicht zur Ausführung blieben auch für die Folge von grundlegender Bedeu- o die Ausarbeitungen der für die Elektrisierung der Ring- und Vorortbahnen erforderlichen baulichen An- Durch das Vertrauen seines Ministers wurde Suadicani Herstellung von Sonderaufgaben betraut und im mini- n Auftrage hatte er im Jahre 1911 an einer Reise nach l zum Studium der dortigen Untergrundbahnen und der verkehrsmittel teilzunehmen. Sein Ruf als hervor- r Fachmann drang aber auch über die Grenzen des Ber- ezirks hinaus, wie unter anderem seine Zuziehung zur htung der Entwürfe für den Umbau der gesamten Bahn- in und bei Stuttgart (1907/08) und der Entwürfe eines Verschiebebahnhofes bei Kornwestheim in Württemberg beweist. Im Nebenamt war Suadicani Mitglied des tech- Oberprüfungsamtes, der Akademie des Bauwesens und hitektenausschusses Groß-Berlins. Vielfach ist er bei fstellung der alljährlichen Aufgaben für den Schinkel- nd der Beurteilung ihrer Lösungen mit tätig gewesen. ondere Auszeichnung für seine Tätigkeit als Fachmann ch die Verleihung der silbernen Medaille für Verdienste wesen genannt werden.

lie Erfolge sowie die hohen Auszeichnungen und Ehrun- Suadicani zuteil wurden, waren für ihn kein Anlaß, bst in den Vordergrund zu stellen. Im Gegenteil, Sua- blieb stets der vornehme, bescheidene Beamte, der stets war, seine Person hinter die Sache zu stellen. Grund s ganzen Handelns war, der Sache und dem e zu dienen.

eht Suadicani da als ein ausgezeichneter Fach- , als der treue Diener des Staates, der für sein nd gestritten und geblutet hat. Im Jahre 1870 wurde er velotte verwundet und mit dem Eisernen Kreuz aus- net. Er kämpfte bei St. Privat und bei Paris. Suadicani der Erinnerung aller als der stets hilfsbereite und lie- rdige Kollege und Mitarbeiter, als ein Mensch von Cha- und Herzensgüte. Mit ihm ist einer der besten eter des alten preußischen Beamtentums gangen. Seine Name bleibt für alle, die mit ihm und m arbeiteten, unvergeßlich.

rtfall des Sichtvermerks. Die Deutsche Reichsregierung r die Aufhebung des Sichtvermerkszwanges für die bei- gen Staatsangehörigen bisher folgende Vereinbarungen lossen:

der Österreichischen Bundesregierung am 29. Juli 1925 in, 2. mit der Schweizerischen Regierung am 9. Januar Berlin, 3. mit der Königlich Niederländischen Regierung Januar 1926 im Haag, 4. mit der Kaiserlich Japanischen ng am 20. Februar 1926 in Tokio, 5. mit der Königlich en Regierung am 4. Mai 1926 in Kopenhagen, 6. mit der ch Schwedischen Regierung am 13. Juli 1926 in Berlin. aft getreten sind das Abkommen und die Vereinbarungen erreich am 12. August 1925, der Schweiz am 20. Januar n Niederlanden am 1. Februar 1926, Japan am 20. März inemark am 20. Mai 1926. Das Abkommen mit Schweden 1. Oktober 1926 in Kraft treten.

In der Freien Stadt Danzig besteht ein Sichtvermerkszwang für Reichsangehörige nicht mehr. Mit Rücksicht hierauf ist von der Reichsregierung bestimmt worden, daß Danziger Staatsangehörige vom 1. Juni 1925 ab im Deutschen Reich vom Sichtvermerkszwang befreit sind.

— **Der neue Güterbahnhof Bebra.** Zur Bewältigung des Güterverkehrs der Station Bebra, in der sich die Hauptlinien von Süddeutschland nach Berlin, Thüringen-Ostdeutschland, der Nordsee und dem Rheinland treffen und die in den letzten Jahren schon durch einen großen, neuzeitlich eingerichteten Umladebahnhof erweitert wurde, läßt die Reichsbahn einen neuen, 3 km langen Güterbahnhof anlegen, von dem Doppelgleise nach allen von Bebra ausstrahlenden Strecken ausgehen. Zur Anlage des Bahnhofs wird die Verlegung des Fuldaflusses auf einen halben Kilometer Länge erforderlich.

— **Seehafeneinfuhrtarif für Kaffee.** Mit Wirkung vom 2. August 1926 ist der Ausnahmetarif 122 für Kaffee, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt, in Kraft getreten. Der Tarif gilt bis auf jederzeitigen Widerruf, spätestens bis 31. Dezember 1926 von den Seehäfen Altona, Bremen, Bremerhaven, Wesermünde, Hamburg, Wilhelmsburg, Harburg Hbf., Harburg U. E., Lübeck und Stettin. Sein Geltungsbereich erstreckt sich hauptsächlich auf west- und südwestdeutsche Empfangsstationen; die Ermäßigungen liegen zwischen 10 und 50 %.

Der Tarif ist das Ergebnis von Verhandlungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem deutschen Kaffee-Großhandel, in denen letzterer nachzuweisen vermochte, daß tatsächlich in der Kaffeeversorgung des deutschen Binnenlandes die Frachtfrage eine wesentliche Rolle spielt. Die Klagen des Kaffee-Großhandels in den deutschen Seehäfen waren so eindringlich, daß sich die Deutsche Reichsbahn ihnen nicht länger verschließen zu können glaubte. Tatsächlich ist die Kaffeeeinfuhr nach Deutschland in der Nachkriegszeit in starkem Umfang von den deutschen Seehäfen abgewandert, trotzdem die Bedingungen des deutschen Kaffeehandels nicht ungünstiger sind als beispielsweise in Holland oder in Belgien. Die Ursache muß demnach in der Frachtfrage gesucht werden. Vor dem Kriege bildete Kaffee in der heimkehrenden Fahrt der deutschen Südamerika-Reedereien das Hauptgut. Die beförderte Menge betrug etwa 2,8 Millionen Sack pro Jahr, und es war keine Seltenheit, daß 70—80 000 Sack Kaffee pro Dampfer ankamen. Heute sind Partien von 10 000 Sack eine Seltenheit geworden. Zahlreiche deutsche Firmen sind bereits der Verschiebung des Kaffeegeschäfts gefolgt und haben in holländischen und belgischen Häfen Niederlassungen gegründet. Setzt sich diese Entwicklung fort, so tritt für die deutschen Seehäfen und damit auch für die Deutsche Reichsbahn ein nie wieder gutzumachender Schaden ein, da verlorengegangene Geschäfte nur schwer wieder auf die alten Transportwege zurückzubringen sind. Im Interesse der deutschen Wirtschaft muß es daher begrüßt werden, daß die Deutsche Reichsbahn sich zu diesem Schritt entschlossen hat. Dr. B.

— **Verkehr Donauumschlagplätze — Rhein- und Mainumschlagplätze.** Mit Wirkung vom 26. Juli hat die Deutsche Reichsbahn den Durchfuhr-Ausnahmetarif D 119 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse, sämtliche wie in der deutschen Tarifklasse C genannt, Verkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze — Rhein- und Mainumschlagplätze vom 3. Mai 1926, auf die Station Ludwigshafen (Rhein) Hbf. Wasserumschlag ausgedehnt. Die Fracht nach Ludwigshafen beträgt von Regensburg-Donauumschlagstelle 1,65 ℳ, von Deggendorf-Hafen 1,89 ℳ, von Passau-Donauumschlagstelle 2,— ℳ, und von Simbach (Inn) Uebergang 2,05 ℳ per 100 kg in der Hauptklasse.

— **60 Jahre Berlin-Görlitz.** In diesem Jahre kann die Berlin-Görlitzer Eisenbahn auf ein 60jähriges Bestehen zurückblicken. Am 13. September 1866 begann ein regelmäßiger Betrieb mit Personenbeförderung auf der Strecke Berlin-Kottbus, dem am 31. Dezember 1867 die Betriebseröffnung der ganzen Bahn bis Görlitz folgte. Bereits im Jahre 1856 traten in der Niederlausitz Unternehmer zu einem Komitee für den Bau einer direkten Bahn Berlin-Görlitz zusammen, die zugleich den Weiterbau von Görlitz nach Waldenburg und über Glatz bis zur Landesgrenze zum Anschluß an die Prag-Wiener Bahn übernehmen wollten. Das letztere Unternehmen scheiterte an militärischen und finanziellen Hindernissen, und so entschloß man sich im März 1857, den Plan einer Bahn Berlin-Görlitz durch die Lausitz selbständig zu verfolgen. Mit dem Bau wurde im Mai 1865 im Wege der Generalunternehmung begonnen. Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn verbindet auf dem kürzesten Wege die Reichshauptstadt mit dem gewerbereichen Hauptort der Oberlausitz. Laut Gesetz vom 29. März 1882 wurde die Bahn durch den Staat erworben, der die Verwaltung vom 1. Mai 1882 ab übernahm.

— **Eine neue Maßnahme der Mitropa.** Viele Reisende sind gezwungen, mit den ersten Frühzügen abzureisen, und müssen infolgedessen ihren Morgenschlaf zu ungewohnter Stunde unterbrechen. Für diese Reisenden bietet die Mitropa jetzt eine Gelegenheit, sich auszuruhen und den unterbrochenen Morgenschlaf weiterzuführen. In einer Reihe von D-Zügen werden auf den in den ersten Morgenstunden erreichten Zwischenstationen (zwischen 5.00 und 7.00 Uhr) den zusteigenden Reisenden die noch verfügbaren Schlafwagenplätze gegen die Erhebung einer Platzgebühr von 4 ℳ 2. Klasse und 8 ℳ 1. Klasse zur Verfügung gestellt. Diese Reisenden können nicht eine komplette Bettwäsche verlangen, wofür der volle Bettplatz zu zahlen wäre. Es wird ihnen vielmehr ein Kopfkissen und ein Handtuch ausgehändigt. Sie haben die Möglichkeit, auf dem tagesmäßig hergerichteten Lager liegend, bis zur Zielstation sich auszuruhen. Die neue, versuchsweise angewandte Maßnahme wird in einer Reihe von Zügen angewandt werden.

— **Professor Dr. Ludwig Darmstaedter** in Berlin, den wir zu unseren Mitarbeitern zählen dürfen, hat am 9. d. Mts. seinen 80. Geburtstag gefeiert. Professor Darmstaedters Leben zeigt in seltener Fülle ein Wirken auf den mannigfaltigsten Gebieten, namentlich auf den Gebieten der Naturwissenschaften und Chemie. Berühmt ist seine Dokumenten- und Autographensammlung zur Geschichte der Wissenschaft.

Wir wünschen dem Jubilar, daß ihm die außerordentliche körperliche und geistige Frische, deren er sich bei seinem Eintritt in das neue Dezennium erfreut, noch recht lange erhalten bleiben möge.

Österreich.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

Betriebsleistung der Bundesbahnen:	April	Mai
1000 Zugkilometer	3 543	3 793
1000 Wagenkilometer	63 457	69 530
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer		
der personenführenden Züge	41 508	47 702
der Güterzüge	293 563	314 603
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der Verkehrssteuern . 1000 S. (vorläufiges Ergebnis)	39 278	42 955
davon Personen- und Gepäckverkehr	14 201	16 955
Güterverkehr	25 074	26 000

— **Die Bergwerkserzeugnisse in Österreich im Jahre 1925.** Der Verbrauch mineralischer Brennstoffe im Jahre 1925 bezifferte sich auf 8 429 416 t, der durch 3 178 578 t Kohle aus der Inlandsförderung (3 033 378 t Braunkohle und 145 200 t Steinkohle) und 5 271 180 t eingeführter mineralischer Brennstoffe gedeckt wurde. Der Verbrauch ist gegenüber dem Vorjahr (1924: 8 687 143 t) um 257 727 t oder rund 3 % gesunken. Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen 1289 kg.

Beim Kohlenbergbau waren im Jahre 1925 insgesamt 16 542 Personen beschäftigt. Weiter wurden in Österreich im Jahre 1925 gefördert: 10 303 642 Meterzentner Eisen- und Manganerze im Werte von 7 826 656 Schilling, 1 042 664 Meterzentner Blei- und Zinkerze im Werte von 4 420 839 Schilling, 876 871 Meterzentner Kupfererze im Werte von 1 306 066 Schilling, 250 724 Meterzentner Schwefelerze im Werte von 484 744 Schill., 79 307 Meterzentner Golderze im Werte von 690 786 Schilling, 130 785 Meterzentner Rohgraphit im Werte von 475 461 Schilling, 13 629 Meterzentner Schwerspat im Werte von 86 478 Schilling.

— **Eine neue Seilbahn.** In Bludenz konstituierte sich eine österreichische Gesellschaft, die mit Hilfe einer englischen Finanzgruppe eine Seilbahn von Langen am Arlberg über Stuben und den Flexenpaß nach Zürs im Lechtal erbauen will. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 180 000 englische Pfund Sterling, von denen 30 000 Pfund Stammaktien von der österreichischen Gruppe übernommen werden, während der Rest in Prioritätsaktien durch eine englische Bank auf den Markt gegeben wird.

Niederlande.

— **Änderungen im Besitzstand der Niederl. Eisenbahnen.** Die Nederl. Buurtspoorweg Maatsch. beabsichtigt, ihre Linien Bilthoven-Zeist, Nunspeet-Hattemerbroek und Wezep-Kampen der Staatsbahnbetriebsgesellschaft, die bereits jetzt den Betrieb führt, zu verkaufen. Andererseits wird sie die Strecke Utrecht-de Bilt-Zeist der Ooster-Stoomtram Maatsch. übernehmen, und diese Gesellschaft wird sodann ganz verschwinden; die entsprechenden Vorlagen sind inzwischen genehmigt worden.

— **Holländischer Reiseverkehr nach Deutschland.** W[ie die] holländische Vertretung der Reichszentrale für Deutsc[he Ver]kehrswerbung mitteilt, ist eine lebhafte Zunahme des F[remden]verkehrs nach Deutschland zu verzeichnen. So hat das B[üro des] Allgemeinen Niederländischen Radfahrerbundes, Ams[terdam,] dem Hunderttausende von Mitgliedern angehören, in d[er Zeit] vom 1. Juli 1925 bis 30. Juni 1926 50 % mehr schriftli[che An]fragen für Reisepläne nach Deutschland erledigt gegenü[ber den] Anfragen in der gleichen Zeit des Vorjahres. Seit dem [Anfang] dieses Jahres ist die Zunahme noch größer.

Übrige europäische Länder.

— **Ein eigentümlicher Unfall infolge einer Gleisverw[erfung].** Ein ganz eigentümlicher Unfall ereignete sich in Schwe[den um] die Monatswende Juni-Juli d. J. während damals herrs[chender] starker Hitze auf der Stammbahn zwischen Uttran und [...] und führte zu schweren Verwundungen zweier Arbeiter. [Eine] Gleisverwerfung — in Schweden hat man dafür den [...] Namen „Sonnenkurve“ — war in einem Gleis gleich au[f ...] Uttran entdeckt und sofort gemeldet worden. Das Gleis [wurde] außer Betrieb gesetzt und es wurden Leute zur Wiederi[nstand]setzung geschickt. Während deren Arbeit ereignete si[ch] das Unglück. Die Schiene war durch die Wärme so ge[bogen,] daß sie wie in einem Bogen lag. Beim Losmachen spra[ng die] Schiene wie eine gespannte Feder und traf ein paar A[rbeiter.] Dem einen wurde der Unterschenkel abgeschlagen u[nd der] andere erhielt eine schwere Wunde an einem Bein. E[in Un]glücksfall dieser Art beruht auf einem seltsamen Zusa[mmen]treffen von unglücklichen Umständen, ja man kann sag[en, daß] er wohl bisher ganz vereinzelt steht. „Sonnenkurven“ k[ommen] zuweilen bei schnellen Temperatursteigerungen im Somm[er vor] und die Streckenaufsicht gibt auf solche Erscheinung[en be]sonders acht. Aber selten sind die Sonnenkurven von er[heblicher] Beschaffenheit. Im vorliegenden Fall war sie so stark, [daß sie] wohl hätte zu einer Entgleisung führen können, wenn [der Lo]komotivführer sie nicht zur rechten Zeit bemerkt hätt[e. Sie] befand sich im geraden Gleis und war schnell zu erk[ennen.] Wenn die Fugen an den Schienenstößen, die der Ausd[ehnung] der Schienen durch die Wärme Rechnung tragen, in O[rdnung] sind, können solche Sonnenkurven im allgemeinen nich[t auf]treten. D[...]

— **Der Güterwagenpark der russischen Eisenbahnen u[nd] Neubau von Eisenbahnen.** In einer sehr eingehenden [Unter]suchung, die sich mit der Frage des derzeitigen Bestand[es und] der Tragfähigkeit des russischen Güterwagenparkes besch[äftigt,] verweist der Professor E. Michalzew im „Amtlichen Bot[en der] Verkehrs-Anstalten“ Nr. 49 und 50 auf die Tatsache, [daß] die Vereinigten Staaten von Nordamerika bezüglic[h der] durchschnittlichen Tragfähigkeit des einzelnen Güterw[agens] Rußland weit voraus sind. Dort betrug die [durch]schnittliche Tragfähigkeit eines Güterwagens: 1905: [...] 1910: 32,5 t, 1923: 39,7 t. Der Verfasser bemerkt dabei: [„Die] gleiche Bewegung in der Erhöhung der Tragfähigkeit der [Güter]wagen kann auch in Deutschland beobachtet werden, ob[wohl] nicht in so krasser Form.“ Für Deutschland wurden die folg[enden] Zahlen gebracht: 1905: 12,2 t, 1910: 14,1 t, 1923: 15,9 t. [Der] russische normale zweiachsige Güterwagen hat eine [Durch]schnittstragfähigkeit von 16,5 t.

Neben dieser viel höheren Tragfähigkeit des einzelnen W[agens] ist Amerika auch noch darin Rußland weit voraus, daß [das] System der Spezialwagen sehr viel mehr ausgebildet hat. [Diese] Vorgänge, die fortgehende Erhöhung der Tragfähigkeit d[es ein]zelnen Güterwagens als auch Erfahrungen, die Amerika m[it der] starken Ausbildung der Spezialwagen gemacht hat, geben [...] bei Entscheidung der Frage, welchen Typ soll Rußland bei [der Neu]beschaffung von Güterwagen den Vorzug geben, in den Kre[is der] Erwägungen zu ziehen, denn darüber, daß der Güterwage[npark] dringend einer Ergänzung bedarf, scheint an allen maßgeb[enden] Stellen in Rußland zur Zeit kein Zweifel mehr zu bestehe[n.] Einige Zahlen mögen das erhärten. Vor Beginn des Krieges k[onnte] der Betrieb über 430 000 betriebsfähige Güterwagen verfüg[en, im] Jahre 1924/25 nur über 322 000, dabei wurden im Tages[durch]schnitt verladen 1913: 33 000 Wagen, im April 1925/26 da[gegen] 24 500, damit ist das Verhältnis, wie es vor dem Krieg [be]standen, erreicht. Nun ist aber noch zu berücksichtigen, da[ß seit] dem Betriebsjahr 1923/24 die Anzahl der täglich beladenen [Wa]gen von 13 500 auf gegenwärtig 24 500 gestiegen ist, und [daß] nach der wohlbegründeten Ansicht der maßgebenden Inst[anzen] in Rußland ein weiteres schnelles Anwachsen der Zahl der [täg]lich zur Beladung zu stellenden Wagen zu erwarten steht.

Damit tritt die andere Frage in den Vordergrund des [Inter]esses: Welcher Typ ist für Rußland am meisten zu empfe[hlen?] Es wird die Ansicht vertreten, daß Rußland auch Wagen [von] größerer Tragfähigkeit gebraucht, ohne die Grenze nach [...]

estimmen. Die amerikanische Durchschnittstragfähigkeit int dem Verfasser nicht besonders empfehlenswert, denn rika nutzt die Tragfähigkeit seines Wagenparks nur mit ., Rußland die seinige mit 46 % aus. Immerhin vertritt er Meinung, daß für die Bewegung von Massengut (also z. B. len) große Wagen bis zu 50 t vorteilhaft sein können, was noch vorher sehr geprüft und gegeneinander abgewogen len müßte, namentlich auch, ob die Kosten der Herstellung in m zu rechtfertigenden Verhältnis gegenüber den erhofften inftigen Vorzügen stehen. Denn bei der endgültigen Rechsaufstellung wäre auch sehr zu berücksichtigen, daß die andenen Fabriken gar nicht in der Lage sind, so tragfähige rwagen ohne weiteres in einem Umfang von 50 000 t herellen. Nach der Rechnungsaufstellung des Verfassers würden orhandenen und die programmäßig in den Jahren 1926—1935 rbauenden Bahnen mit einem Jahreszugang von je 13 000 rwagen rechnen müssen, um den Betrieb aufrechterhalten önnen. Dabei fragt es sich, was sieht das Programm an in nächsten zehn Jahren zu erbauenden Bahnen vor? Auf Frage finden wir die überraschende Antwort: 3000 km im esdurchschnitt! Rußland stellt ein Bauprogramm auf, dain den nächsten zehn Jahren 30 000 km Eisenbahnen erbaut len sollen! Die lebhafteste Bautätigkeit Rußlands fällt in Abschnitt 1887/1904. In diesen 18 Jahren gelang es den einigten Anstrengungen des Privatkapitals und des tskredits, das erforderliche Geld zum Bau von 29 044 Werst 0 990 km — dabei entfielen auf das Privatkapital 15 437, den Staatskredit 13 607 Werst — zu beschaffen. Also fast loppelte Zeitdauer war notwendig, um das zu leisten, was nwärtig in Aussicht genommen worden ist. Dr. Mertens.

Erleichterung des Durchreiseverkehrs durch die Tschechoakei. Die zuständigen tschechischen Ministerien haben mit kung vom 1. August d. J. die Grenzstationen, die an internalen Strecken liegen, ermächtigt, an der Grenze Durchsichtvermerke auszustellen. Diese sollen den Reisenden lt werden, die das Visum des Staates besitzen, nach dem ich auf ihrer Durchreise durch die Tschechoslowakei ben. Voraussetzung ist, daß die Reisenden sich im Besitze durchgehenden Fahrkarte nach einer außerhalb der Tscheowakei gelegenen Empfangsstation befinden. Außer der ähnlichen Gebühr des Durchreisesichtvermerks wird eine nge Ausstellungsgebühr erhoben.

Die rumänische Tarifreform. Wie berichtet, stehen die nischen Staatsbahnen vor einer vollständigen Neuordnung Tarife. In jahrelanger Arbeit wurde das alte Tarifude vollständig umgebaut. Das Ergebnis der Arbeit lag kurzem dem obersten Landeswirtschaftsrat vor, der es mit ngen Änderungen guthieß.

er die wesentlichen Änderungen gegen den bisherigen Zul verlautet nur, daß für Getreidetransporte eine verhältnisge Verbilligung erfolgt ist, dagegen sind Transporte lebensendiger Gegenstände auf große Entfernungen allgemein uert worden, um unnötige weite Transportwege zu unterken. Die Eisenbahninsel um Sighet behält ihre Ausnahmee auch weiter.

Personenverkehr ist die Spannung zwischen der ersten den anderen Zugklassen herabgesetzt worden durch verismäßig größere Erhöhung der Fahrpreise in den letzteren. von der Eisenbahn gewünschte Auflassung der IV. Wagene wurde nicht gestattet. Auch die Fahrpreise der IV. Klasse en verhältnismäßig die gleichen: die Hälfte der Fahrpreise r III. Klasse.

Die neue „Schweizerische Express-Aktiengesellschaft". r dieser Firma, abgekürzt „Sesa", wurde Ende Juli 1926 ern eine Aktiengesellschaft gegründet mit einem Grundal von 1 000 000 Fr., eingeteilt in 1000 Aktien. Der Sitz Gesellschaft befindet sich in Zürich.

handelt sich jedoch bei dieser Neugründung nicht um eine che Gesellschaftsschöpfung im Rahmen des Transportgees, an der an sich nur Handel und Industrie Interesse n, sondern um eine Frage von großer wirtschaftspolitischer utung für die Schweiz, im besonderen für die Schweizeri Bundesbahnen. Es bedarf hier keiner weiteren Ausfühn, wie natürlich auch in der Schweiz der Kraftwagenverden Eisenbahnen eine immer fühlbarer werdende Konenz macht. Diese Erscheinung ist in allen Ländern mit siven Verkehr die gleiche. In der Schweiz trafen Ende auf 68 Einwohner ein Motorfahrzeug (Ende 1914 auf Einwohner ein Motorfahrzeug), im Kanton Genf sogar auf 26 Einwohner.

bstverständlich haben daher die Schweizerischen Bundesen, wie die Eisenbahngesellschaften aller Länder, dieser e schon bisher durch eingehendes Studium in Kommisn ein theoretisches Interesse zugewendet, daneben aber auch praktisch verschiedene Maßnahmen getroffen, um diesem Wettbewerbe zu begegnen. Zu letzteren gehörten Verbesserungen des Zu- und Abfuhrdienstes, Kürzung der Lieferfristen in dem am meisten bedrohten Nahverkehr und Entgegenkommen bei der Festsetzung der Bedingungen für den Bau und den Betrieb von Anschlußgleisen. Dazu kam noch eine Reihe rein betriebstechnischer Maßnahmen im Güterzugfahrplan und in der Einteilung der Güterzüge, Ausdehnung des Güterschalter- und Güterbodendienstes, raschere Zollbehandlung usw., Maßnahmen, die alle auf eine Beschleunigung des Güterverkehrs abzielten. Auch die Propaganda, besondere Veröffentlichung der raschesten Beförderungsgelegenheiten, wurde in den Dienst der Sache gestellt.

Wurde damit auch ein zu starker Übergang des Verkehrs auf die Kraftwagen hintangehalten, so ergaben sich daraus doch auch gewisse Nachteile, wie z. B. Abwanderung des Eilgutverkehrs auf den fast ebenso schnell bedienten Frachtgutdienst.

Wenn nun als Aufgaben der eingangs erwähnten „Sesa" angegeben sind: 1. Unterstützung von Bestrebungen zur Verbesserung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz und 2. Betrieb von Geschäften aller Art, die mit dem schweizerischen Reise- und Frachtenverkehr, insbesondere mit dem Transport von Personen und Gütern in Zusammenhang stehen, wenn ferner die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen im Initiativkomitee dieser Gesellschaft vertreten ist und wenn endlich der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen dem Antrag der Generaldirektion zustimmte, sich an der erwähnten Aktiengesellschaft „Sesa" durch Übernahme eines noch näher zu bestimmenden Teiles des vorerst mit 50 % einzuzahlenden Aktienkapitals zu beteiligen, so geht daraus hervor, daß auch die Schweizerischen Bundesbahnen dieses Problem tiefer anfassen und sich unmittelbar einen Einfluß auf das den Wettbewerb bereitende Verkehrsmittel sichern wollen.

Es ist das ein absolut gesunder Weg zur Lösung der Frage des Automobilwettbewerbes, wie ihn auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft schon beschritten hat, und der zur Organisation und wirtschaftlichen Eingliederung des Kraftwagenverkehrs in das Gesamtnetz der nationalen Verkehrsunternehmungen und zur Beteiligung an ihm führt.

— **Personalien bei den Schweizerischen Bundesbahnen.** Der Schweizerische Bundesrat wählte nach Rücktritt des bisherigen Präsidenten der Generaldirektion Zingg gemäß dem Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Mitglied der Generaldirektion den Kreisbahndirektor Etter in Luzern und zum Präsidenten der Generaldirektion den Generaldirektor Schraffl.

— **Die Überwachung des Wirtschaftswesens der französischen Eisenbahnen durch den Staat.** Durch eine vom Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister gegengezeichnete Verordnung des Präsidenten ist die Überwachung der französischen Hauptbahnen durch den Staat in wirtschaftlicher Beziehung neu geregelt worden. Die Verordnung enthält keine grundsätzlichen Änderungen gegen den bisherigen Zustand, sondern faßt die bisherigen Bestimmungen zusammen. An der Spitze des wirtschaftlichen Überwachungsdienstes steht ein Direktor, der vom Finanzminister auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten ernannt wird. Ihm werden eine Anzahl technischer und Rechnungsbeamten beigegeben. Er prüft die Rechnungen der Eisenbahngesellschaften und stellt sie endgültig fest; er überwacht im staatlichen Interesse die wirtschaftlichen Gebarungen der Eisenbahnen. Bei ihm laufen die Voranschläge für den Haushalt der Eisenbahnen, für die Neu- und Ausbauarbeiten, sowie die Anträge auf Ermächtigung zur Ausgabe von Schuldverschreibungen zusammen, und er arbeitet auf Grund dieser Unterlagen die Bestimmungen aus, die in das den Staatshaushalt betreffende Gesetz aufzunehmen sind. Der Direktor des Überwachungsdienstes prüft auch die Gebarungen der Gemeinschaftskasse der Eisenbahngesellschaften, insbesondere ihre Einnahmen und Ausgaben, sowie auch die Kassengebarungen der einzelnen Eisenbahngesellschaften; er berät die Minister in den Fragen, die in sein Arbeitsgebiet einschlagen und reicht ihnen regelmäßige Berichte über seine Arbeiten ein. Er bleibt in stetiger Fühlung mit dem technischen Überwachungsdienst der Eisenbahnen. Von Zeit zu Zeit tritt er mit den zuständigen Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten unter dem Vorsitz des Generaldirektors der Eisenbahnen zu einer Beratung über Fragen, die die Überwachung der Eisenbahnen betreffen, zusammen.

Durch eine Ausführungsverordnung werden noch Einzelheiten des wirtschaftlichen Überwachungsdienstes der Eisenbahnen festgesetzt. Es bestehen fünf Direktionen für die einzelnen Zweige des Eisenbahnwesens, deren Aufgaben in der Verordnung gegeneinander abgegrenzt werden. Die Leiter der Direktionen, die Techniker aus dem Brücken-, Straßen- oder Bergbaudienst sind, werden vom Minister der öffentlichen Arbeiten er-

nannt; ihnen werden die nötigen technischen und Bureaubeamten, ebenfalls durch den Minister, zugeteilt. Auch ihre Geschäftsordnung wird ihnen durch den Minister gegeben.

— Eisenbahnverkehr zur englischen Landwirtschaftsausstellung. Die große landwirtschaftliche Ausstellung, die unter der Bezeichnung Royal Agricultural Show alljährlich in England stattfindet, stellt immer an die Eisenbahngesellschaft, in deren Verkehrsgebiet der Ausstellungsort liegt, hohe Anforderungen. In diesem Jahre ist sie zum 85. Male abgehalten worden, und zwar in Reading, im Bezirk der Großen Westbahn. Um den Verkehr, den sie mit sich brachte, bewältigen zu können, mußte auf dem Bahnhof Reading eine einstweilige Laderampe von 220 m Länge und 13 m Breite angelegt werden; sie erhielt Inselform, so daß an jeder ihrer beiden Seiten ein Gleis vorbeigeführt werden konnte. Sie wurde mit den Nebengleisen des Bahnhofs in Gleisverbindung gebracht. Zum Unterstellen des Viehes wurden die vorhandenen Anlagen erweitert. Auch eine besondere Fahrstraße wurde in Verbindung mit der Laderampe angelegt. Zwei Kohlenladegleise auf dem Bahnhof wurden verkürzt, und an Stelle der abgebrochenen Stümpfe wurden Rampen zum Verladen von Fahrzeugen gebaut. Auch besondere Bureauräume und Baulichkeiten zur Unterbringung von Erfrischungsräumen mußten geschaffen werden.

Die Ausstellung begann am 6. Juli. Bis zum 5. abends waren 23 Sonderzüge für die Ausstellung in Reading eingetroffen; sechs allein kamen aus Nord- und Ostengland, je drei aus dem Westen und aus Wales, die übrigen einzeln aus allen anderen Gegenden des Landes. Im ganzen wurden bis zum Abend des 5. Juli in Reading 841 Wagen mit Ausstellungsgut entladen, von denen 454 mit den Sonderzügen, 86 mit Personenzügen, die übrigen mit Güterzügen angekommen waren. Es galt dabei 1466 t zu entladen, von denen 1084 t von der Eisenbahngesellschaft nach dem etwa 1,5 km entfernten Ausstellungsplatz abgerollt wurden. Unter dem Ausstellungsgut waren 1067 Stück Rindvieh.

Fremde Erdteile.

— Betriebsmittel und Werkstätten der indischen Staatsbahnen. Der Betriebsmittelpark der indischen Staatsbahnen umfaßt 5144 Lokomotiven, 9698 Drehgestellwagen für den Personenverkehr und 127 076 zweiachsige Güterwagen. Um diese Betriebsmittel zu unterhalten, sind Lokomotivwerkstätten mit einer Fläche von fast 240 000 m² und mit einer Belegschaft von 31 890 Köpfen und Wagenwerkstätten mit einer Fläche von etwas über 320 000 m² und mit einer Belegschaft von 34 943 Köpfen nötig. Der Bericht eines englischen Sachverständigen über seine Untersuchung des Werkstättenwesens der indischen Staatsbahnen hebt besonders die Größe der Werkstätten und die Stärke ihrer Belegschaft im Verhältnis zu den Leistungen der Werkstätten hervor.

— Betriebseröffnung auf der Strecke Tanger-Fez. Am 27. Juni ist der Betrieb auf der ersten Teilstrecke der Eisenbahn Tanger-Fez eröffnet worden. Er reicht vom Meer bis an das spanische Gebiet und endigt, nachdem auf 17 km Länge das Gebiet von Tanger durchquert ist, an der Grenzbrücke über den Qued Mharrar. Das Zwischenstück bis zu dem in Betrieb befindlichen Teil der spanischen Eisenbahnstrecke wird einstweilen durch einen Kraftwagenverkehr überbrückt. Im französischen Gebiet ist der Betrieb schon seit einiger Zeit im Gange.

— Haftung der Ausstandsschäden. Die Neuyorker Schnellbahngesellschaft verklagt die Gewerkschaft ihrer Arbeiter auf den Ersatz des Schadens in Höhe von fast einer Million Mark, der ihr dadurch entstanden ist, daß ihr Verkehr und damit Einnahmen als Folgen des Ausstands ihrer Arbeiter entgangen sind. Die Klage ist ferner darauf gerichtet, ein Urteil herbeizuführen, durch das die Beendigung des Ausstands angeordnet und den Arbeitern verboten wird, den Betrieb der Schnellbahn zu stören. Die Klage richtet sich gegen 62 Personen, darunter gegen den Vorsitzenden der Gewerkschaft, der sowohl persönlich wie als Inhaber seines Postens verklagt wird. — 688 Arbeiter, die nicht zu dem von der Gesellschaft festgesetzten Zeitpunkt zur Arbeit zurückgekehrt sind, sind entlassen worden.

— Eine Untergrundbahn für Santiago in Chile. Der Stadtverwaltung von Santiago ist ein Entwurf für eine Untergrundbahn, bestehend aus einer Stammstrecke mit einer Anzahl Abzweigungen, vorgelegt worden. Die Stadtverwaltung steht dem Plan, ein solches Untergrundbahnnetz zu bauen, freundlich gegenüber. Die Verkehrsverhältnisse sind in Santiago ähnlich wie in Buenos Aires, wo die engen Straßen von dem lebhaften Kraftwagenverkehr übermäßig in Anspruch genommen werden und der Straßenbahnverkehr daher unter die Erde verlegt werden mußte. Die Genehmigung zum Bau der Untergrundbahn in Santiago wird dadurch erschwert, daß diese Bahn mit Omnibus- und Straßenbahnverkehr in Wettbewerb treten wü und daß gewisse Zweige der Betätigung der städtischen hörden, z. B. die Straßenbeleuchtung, von den Überschüs dieser Betriebe abhängen.

— Ruhestandsbezüge bei den Eisenbahnen in Victoria. Bis Jahre 1884 bezogen die Beamten der Staatsbahnen von Victo wenn sie im Alter von 60 Jahren aus dem Dienst ausschie ein Ruhegehalt aus staatlichen Mitteln, ohne daß sie Zahlun dafür geleistet hatten. Dann wurde durch ein Gesetz, das Eisenbahnwesen regelte, diese Art des Ruhegehalts aufgehol und jeder Angestellte der Eisenbahn wurde verpflichtet, e Altersversicherung aufzunehmen, die hohe geldliche Opfer ihnen verlangte, da er bei jeder Gehaltszulage auch den Bet seiner Versicherung erhöhen mußte. Dadurch wurde ziemli Unzufriedenheit unter den Beteiligten erzeugt, und die Vere gungen der Eisenbahner eröffneten einen Feldzug mit dem Z die Verhältnisse der Beamten und Angestellten nach dem A scheiden aus dem Dienst zu verbessern. Durch ein Gesetz v Dezember vorigen Jahres haben sie dieses Ziel erreicht. Dan darf der Beamte mit 60 Jahren ausscheiden, mit 65 Jahren ist dazu verpflichtet. Die Beamten zerfallen in zwei Klassen, nachdem sie am 25. November 1925 unter oder über 30 Jahre waren. Die erste Klasse muß sich für ihr Alter in einer ih Gehaltsklasse entsprechenden Höhe versichern, für die zwe Klasse besteht kein Zwang zu einer höheren Versicherung zwei Einheiten von je 26 £; Angehörigen dieser Klasse kön aber auch eine Versicherung auf höhere Beiträge eingehen. Gehaltsklassen beginnen mit 130 £ und endigen mit 625 £; d entsprechend beträgt das Ruhegehalt 2 bis 12 Einheiten zu 26 Die Beiträge, die der einzelne zu leisten hat, beginnen mit et 3 Schilling für die niedrigste Klasse und für ein Alter von 20 J ren. — Witwen erhalten das halbe Ruhegehalt, das ihrem v storbenen Ehemann zugestanden hätte, Kinder eines verstorben Versicherten jährlich 13 £ bis zu ihrem 16. Lebensjahr. Ein V sicherter, der aus dem Eisenbahndienst ausscheidet oder entlas wird, erhält seine Einlagen ohne Zinsen zurück.

Kraftwagenverkehr.

— Eisenbahnkraftwagenverkehr Berlin-Leipzig. Die Reic bahndirektionen Berlin und Halle (Saale) richten v 1. August d. J. an versuchsweise einen Eisenbahnkra wagenverkehr für die Beförderung geeignet Stückgüter zwischen Berlin und Leipzig ein. Als Frac papier ist ein Versandschein in einfachster Form vorgeseh für den Frachtverkehr gelten die allgemeinen gesetzlichen stimmungen (Handelsgesetzbuch 3. Buch, 6. Abschnitt). — Laufe des Tages aufgelieferte Sendungen sind bereits nächsten Vormittag am Bestimmungsorte greifbar. Die Fra beträgt 3,02 RM. für 100 kg, mindestens 0,60 RM. für jede S dung.

Ausstellungen und Messen.

— Internationale Plakatausstellung. Die vom Verband De scher Reklamefachleute anläßlich seiner diesjährigen Tagung Frankfurt a. M. veranstaltete Internationale Plakatausstellu wird vom 3. bis 6. September dauern und einen guten Überbli über die Entwicklung der Plakattechnik ermöglichen. Die A stellung wird eine Auswahl aller Plakate enthalten, die in d vergangenen sechzig Jahren in einer süddeutschen Großst angeschlagen wurden, ferner Plakate von der englischen We bley-Ausstellung, russische und italienische Plakate, sowie ei Zusammenstellung von Kriegsplakaten aus aller Welt.

Allgemeines.

— Osten und Westen! Unter diesem Titel veröffentlicht R gierungspräsident a. D. Dr. Kruse in „Verkehr und Bäder" ein Artikel, in dem er darauf hinweist, daß die Bewohner von No und Süd, Ost und West unseres Vaterlandes sich zu wen kennen, und es sich zur Besserung dieser Verhältnisse nach d gewünschten Erfahrungen empfehlen würde, wenn Fahrten großem Umfange wechselseitig ausgeführt würden. Es hei dann in diesem Aufruf weiter:

Wie einst aus allen deutschen Ländern und Gauen Land mannschaftsfahrten nach dem Sachsenwald stattfanden, müssen sie aus nationalen Gründen in der Gegenwart und a Jahre hinaus sich dem Rheine zuwenden. Um ihn tobt seit me als zweitausend Jahren der Kampf zwischen Germanen und R manen, wie keine andere hat die Bevölkerung auf dem recht und auf dem linken Ufer des herrlichen Stromes ihre Treue zu Deutschen Reiche bewahrt, wie keine andere leidet sie no

unter den Folgen des verlorenen Krieges und der Be-
g der fremden Truppen. Das gilt auch von der ersten
die ihren früheren Stand im Verhältnis zu dem unbesetzten
hland noch lange nicht erreicht hat. Fluten von Volks-
en aus jenen glücklichen Gebieten müßten sich in die
ande ergießen, und sie werden es tun, wenn in den ein-
Ländern und Provinzen von den rechten Stellen An-
gen zu Rheinfahrten gegeben werden, oder gar diese wie
inem Danziger Blatte selbst veranstaltet werden. An
Stelle müßte es Aufgabe der Landesverkehrsverbände im
e mit den zuständigen Behörden sein, den Gedanken auf-
fen und zur Ausführung zu bringen. Des Dankes seitens
ilnehmer und seitens der Bewohner des Rheinlandes kön-
e gewiß sein. Auch auf Gegenleistungen können sie mit
heit rechnen, denn die Rheinländer sind für Freundlich-
sehr empfänglich und werden ihrer Dankbarkeit durch
nach dem Osten gerne Ausdruck geben, wenn ihnen hier-
erichtete Wünsche nahegelegt werden. Die deutschen
stämme müssen einander im Fühlen und Denken weit
kommen, als dies bisher der Fall war. Dem engen Bunde
en Nord und Süd und nicht minder dem zwischen Ost und
kann nur Segen entsprießen. Es gilt, dem deutschen
ande zu dienen!

ine internationale Hochgebirgsuniversität in der Schweiz.
Werbemittel für den Fremdenverkehr in der Schweiz
dort auch die Hinweise auf die gut entwickelten Schulen
ensionate der Schweiz, an denen, besonders an den Hoch-
n und Pensionaten, der internationalen Zusammensetzung
hüler oder Hörer besonders Rechnung getragen wird.
st daher nicht zu verwundern, daß in der Schweizer
auch der Gedanke einer in der Schweiz zu gründenden
tionalen, in Hochregionen der Schweiz zu legenden Uni-
it erörtert wird.
leitender Gedanke darf der angesehen werden, daß den
erkulose leicht erkrankten Studenten aller Nationen, die
icht so krank sind, um nicht unter klimatisch günstigen
ltnissen Studien machen zu können, wie auch den soge-
n Propylaktikern hierdurch die Möglichkeit regelmäßiger
hulstudien gegeben würde.
werden aber noch weitere interessante Gründe für diese
ung angeführt. Die Internationalität der Universität
edeuten, daß an dieser Stätte sowohl das Schüler- wie
ehrerpersonal international ist, wobei durch das Zu-
nleben und Zusammenarbeiten eine Brücke zum Aus-
nationaler Gegensätze gebildet werden könnte. Ferner
n an einer solchen hochgelegenen Hochschule auch For-
en und Untersuchungen auf psychologischem, physiologi-
botanischem, zoologischem, chemisch-physikalischem und
nischem Gebiete angestellt werden, die mit der Hochge-
ge zusammenhängen.
Lehrsprachen wären vor allem deutsch und französisch
t. Als Ort wird Davos genannt (1560 m).
Gedanke dieser internationalen Hochgebirgsuniversität
her interessant und seine Durchführung würde für die
heitsbildung und Menschheitsverständigung — es ist
n erster Linie an die europäische Menschheit gedacht —
utes stiften.
llerdings der Völkerbund, wie weiterhin zum Ausdruck
ht wird, die geeignete und die willige Stelle ist, sich
satorisch und finanziell mit dieser Frage zu befassen,
och bezweifelt werden.

Rechtspflege.

**eutsch-Polnisch-Danziger Schiedsgericht für den Durch-
erkehr in Danzig.** In dem Streitfalle der Regierung des
hen Reiches und der Regierung der Polnischen Republik,
end die Auffassung des Art. 3 im Vertrage zwischen
hland und Polen, unterzeichnet Paris, 21. April 1921, hat
eutsch-Polnisch-Danziger Schiedsgericht für den Durch-
erkehr in Danzig in seiner Sitzung vom 21. August 1925
le Entscheidung getroffen:
r dem 11. März 1925 hat die Deutsche Regierung dem
sgericht folgenden Antrag unterbreitet:
hin zu erkennen, daß Polen gemäß Art. 3 des Pariser
ertrages verpflichtet ist, von sogenannten Ostpreußen-
briefen begleitete Sendungen von Ostpreußen nach dem
n Deutschland und umgekehrt im privilegierten Verkehr
n polnischen und auf den unter polnischer Verwaltung
len Eisenbahnen unbehindert befördern zu lassen, ohne
cht darauf, ob die Sendungen aus Deutschland stammen
orthin eingeführt sind, und ohne Rücksicht darauf, ob eine
lung der der nach Deutschland eingeführten Sendungen
vorgenommen ist oder erst nach dem Durchlauf durch
lnische Gebiet vorgenommen werden soll."

Demgegenüber hat die Polnische Regierung Abweisung be-
antragt.
In ihren vorbereitenden Schriftsätzen und bei der münd-
lichen Verhandlung am 20. August 1925 hat die Deutsche Re-
gierung ihre Stellungnahme im wesentlichen folgendermaßen
begründet:
Sie beruft sich zunächst auf den Wortlaut des Art. 3 des Ab-
kommens. Darin heißt es ausdrücklich:
„Sous réserve des dispositions spéciales de la présente Con-
vention, il ne sera tenu compte dans le transit ni de la
nationalité, des personnes, ni de l'origine des marchandises
ni de la nationalité de l'expéditeur, ni de celle du desti-
nataire."
Aus dem Wortlaut sei zu folgern, daß die Durchgangsfreiheit
sich auf alle Waren beziehe, die in Ostpreußen oder im übrigen
Deutschland sich befinden. Nirgends im Abkommen erfahre
der Art. 3 irgendwelche Einschränkung, insbesondere würde
auch keine zollmäßige Abfertigung der Waren vor dem Durch-
gang durch das polnische Gebiet gefordert.
Das Pariser Abkommen habe unter anderem den Zweck, die
durch die Abtretung der Provinzen Posen und Westpreußen für
Deutschland entstandenen Schwierigkeiten auf dem Verkehrs-
gebiet so weit als möglich zu beseitigen. Der Verkehr von Ost-
preußen nach dem übrigen Deutschland und umgekehrt sei kein
Verkehr aus einem Lande in ein zweites und drittes Land, son-
dern Verkehr in demselben Lande, unterbrochen durch den
Durchlauf durch Polen.
Die Polnische Regierung hat demgegenüber im wesentlichen
ausgeführt, daß sich die Bestimmungen des Pariser Abkommens
lediglich auf den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen
Deutschland und umgekehrt bezögen.
Die Polnische Regierung ist der Ansicht, daß sich die Vergün-
stigungen des Art. 3 naturgemäß nur auf Waren bezögen, die
sich bereits in Ostpreußen oder im übrigen Deutschland im
„freien Verkehr" befänden, und zwar ungeachtet ihrer Herkunft
(origine). Diese Auffassung widerspreche nicht dem Wortlaut
des Art. 3 und werde auch durch die Bestimmungen des Art. 39
und weiter durch die Ausführungsbestimmungen des Art. 38
bekräftigt.
Ferner verletze die deutsche Auffassung die Tarifhoheit
Polens, indem dritte Staaten dadurch Vorteile genießen würden,
die nur Deutschland zugedacht gewesen seien. Polen werde
dadurch wichtige Argumente und wirtschaftliche Äquivalente
beim Abschluß von Handelsverträgen verlieren. Insbesondere
liege die Gefahr vor, daß Polen bei Einführung internationaler
Verkehre durch das abgetretene Gebiet keine Mitwirkung hätte.
Das Schiedsgericht ist zu der Auffassung gelangt, daß ledig-
lich der Wortlaut des Art. 3 des Abkommens seiner Entschei-
dung zugrunde zu legen sei. Der Art. 3 statuiert klar und deut-
lich die Durchgangsfreiheit für sämtliche in Ostpreußen oder im
übrigen Deutschland befindliche Waren ohne jegliche Einschrän-
kung. Insbesondere verlangt er auch nicht, daß die aus dem
Ausland stammenden bzw. rollenden Waren vor dem Durchlauf
durch Polen eine zollmäßige Abfertigung erfahren müssen.
Wenn es im Art. 3 heißt:
„Sous réserve des dispositions spéciales",
so finden sich nach der Ansicht des Schiedsgerichts keinerlei
Bestimmungen in dem Abkommen, die die Bedeutung des Art. 3
in dieser Beziehung beeinträchtigen. Insbesondere geschieht
dies auch nicht durch Art. 39 und durch die Ausführungsbe-
stimmungen des Art. 38, wie es Polen behauptet. Gemäß Aus-
führungsbestimmungen zu Art. 38 soll jede den privilegierten
Verkehr genießende Sendung von einem sogenannten Ost-
preußenfrachtbriefe begleitet werden. Danach ist dieses Doku-
ment sowohl erforderlich als auch genügend zur Erwirkung der
Durchgangsfreiheit.
Daß Polen hinsichtlich des Durchgangsverkehrs seine Hand-
lungsfreiheit in gewisser Hinsicht weitgehend eingeschränkt hat,
geht aus Art. 5 hervor. Das Schiedsgericht findet in den Be-
stimmungen dieses Artikels die Bestätigung, daß seine Aus-
legung des Art. 3 nicht zu weitgehend ist. Diese Bestimmungen
liefern auch einen wertvollen Beitrag zur Beurteilung des
ganzen Abkommens. Das Abkommen bezweckt offenbar, die
Wirtschaftseinheit der durch das jetzige polnische Gebiet abge-
trennten Landesteile Deutschlands nach Möglichkeit aufrecht zu
halten und zu sichern. Würde man der Auffassung der Pol-
nischen Regierung folgen, so würde sich daraus notwendiger-
weise eine verschiedentliche Behandlung der in Ostpreußen bzw.
dem übrigen Deutschland vorhandenen Handels- und Gewerbe-
interessenten, soweit es sich um den Bezug von Waren aus dem
Auslande handelt, ergeben.
Das Schiedsgericht entscheidet demgemäß:
Polen ist gemäß Art. 3 des Pariser Staatsvertrages ver-
pflichtet, von sogenannten Ostpreußenfrachtbriefen begleitete
Sendungen von Ostpreußen nach dem übrigen Deutschland und
umgekehrt im privilegierten Verkehr auf den polnischen und
auf den unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnen un-

behindert befördern zu lassen, ohne Rücksicht darauf, ob die Sendungen aus Deutschland stammen oder dorthin eingeführt sind, und ohne Rücksicht darauf, ob eine zollamtliche Abfertigung der nach Deutschland eingeführten Sendungen bereits vorgenommen ist oder erst nach dem Durchlauf durch das polnische Gebiet vorgenommen werden soll.

Soweit die Entscheidung des Schiedsgerichts, die von größter Wichtigkeit ist. Sie gewährt Deutschland die Sicherheit, den Güterverkehr mit den Oststaaten durch den Korridor zu führen, ohne von Polens Einsprüchen abhängig zu sein. Sie schlägt eine Bresche in Bestrebungen, die darauf abzielen, Deutschland von den Oststaaten abzusperren.

— **Verschulden der Straßenbahn, des Fahrers und des Verletzten.** (Urteil des Reichsgerichts vom 22. April 1926 in Sachen O. gegen Hochbahn und Genossen. IV. 630/25.)

T a t b e s t a n d : Am 2. Juli 1924 wurde der Frauenarzt Dr. O. beim Überschreiten einer Straße von einem Zuge der von der Erstbeklagten betriebenen Straßenbahn, der von dem Mitbeklagten geführt wurde, angefahren, von der Schutzvorrichtung aufgefangen und eine Strecke mitgeschleppt. Er starb drei Tage darauf an den Folgen des Unfalls. Die Klägerin ist seine Witwe. Sie verlangt auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes und der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über unerlaubte Handlungen von den beiden Beklagten als Gesamtschuldnern Erstattung der Kosten der versuchten Heilung und der Beerdigung im Gesamtbetrage von 2187,80 GM. nebst Zinsen In den beiden Vorinstanzen mit der Klage abgewiesen, hat sie Revision eingelegt. Sie beantragt, unter Aufhebung des Berufungsurteils, anderweit zu erkennen. Die Beklagten beantragen die Zurückweisung der Revision.

A u s d e n E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n : Für die Haftung der Erstbeklagten kommen die §§ 1, 3 Reichshaftpflichtgesetzes und § 831 BGB., für die des Mitbeklagten § 823 BGB. in Betracht.

Das Berufungsgericht stellt fest: Dr. O. sei auf dem Fahrdamm einer weithin gradlinigen und übersichtlichen Straße dem herannahenden Straßenbahnzug entgegengegangen. Er habe sich schon, bevor der Zug in seine unmittelbare Nähe gekommen sei, im Bereiche der Bahngleise befunden und sei darin geblieben, obwohl er durch fortgesetztes Klingeln und laute Zurufe gewarnt worden sei. Daß er, auf diese Warnungen nicht im geringsten achtend, auf oder an den Gleisen geblieben sei, sei den Zeugen des Vorgangs unbegreiflich erschienen. Der Wagenführer habe etwa 10 m vor der Unfallstelle den Strom abgestellt, gebremst, gleich darauf Sand gestreut und im Augenblick des Zusammenstoßes die Schutzvorrichtung heruntergelassen. Die Fahrt des Bahnzuges sei im Augenblick des Unfalls schon stark verlangsamt gewesen.

Bei dieser Sachlage nimmt das Berufungsgericht einerseits an, daß der Verunglückte in ungewöhnlich hohem Maße die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen und dadurch den Unfall selbst verschuldet habe. Anderseits verneint es, daß beim Unfall ein Verschulden des Wagenführers mitgewirkt habe. Dieser habe alles getan, was zur Abwendung des Unfalls bei der Annäherung des von ihm geführten Bahnzugs an den dann Verunglückten möglich gewesen sei. Auch der Vorwurf, daß er zu schnell gefahren oder zu spät die Fahrt verlangsamt oder eingestellt habe, könne ihm nicht gemacht werden. Die weithin übersehbare Bahnstrecke habe schnell durchfahren werden dürfen. Die Fahrt habe nicht zu langsam oder gar eingestellt zu werden brauchen, als sich in geraumer Entfernung ein Fußgänger im Bereiche der Bahngleise befunden habe, sofern dieser nur so rechtzeitig durch Klingeln gewarnt worden sei, daß er der Gefahr bequem habe entweichen können und dazu selbst bei Aufmerksamkeit und plötzlichem Erschrecken noch die nötige Zeit gehabt habe. Erst als der Wagenführer bemerkt habe, daß sein Klingeln unbeachtet bleibe, habe er die Fahrt so schnell wie möglich einzustellen suchen müssen. Dementsprechend habe der Mitbeklagte gehandelt.

Die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts sind für das Revisionsgericht maßgebend. Die daran hinsichtlich des Verschuldens der beiden Beteiligten geknüpften Erwägungen sind rechtlich unbedenklich. Sie schließen zunächst eine Haftung des Z w e i t beklagten aus dem § 823 BGB. aus, da ihm das zum Tatbestande dieser Bestimmung gehörige Verschulden nicht nachgewiesen ist. Die Haftung der E r s t beklagten aus dem Reichshaftpflichtgesetze wird durch den von der Beklagten geführten Beweis, daß der Unfall durch eignes Verschulden des Verunglückten verursacht ist, noch nicht ohne weiteres ausgeschlossen. Neben dem § 1 RHaftpflG. kommt seit dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs dessen § 254 nach der feststehenden Rechtsprechung des Reichsgerichts (vgl. aus neuerer Zeit J. W. 1920 S. 282 Nr. 3, Gruchots Beitr. Bd. 67 S. 172) in dem Sinne zur Anwendung, daß, wenn für einen Eisenbahnunfall die von dem Bahnunternehmer zu vertretende Betriebsgefahr und ein eignes Verschulden des Verunglückten ursächlich gewesen sind, die Verpflichtung des Unternehmers zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon abhängt, inwieweit der Schaden vorwiegend auf d triebsgefahr oder das eigene Verschulden des Verungl zurückzuführen ist. Eine gewisse Mitwirkung der beso Gefahren, die der Betrieb eines Straßenbahnunternehme die Allgemeinheit mit sich bringt, hat sich auch im vorlie Falle in der Gebundenheit der Bahn an die Schienen u darauf beruhenden Unmöglichkeit des Ausweichens wie aus dem Verkehrsinteresse folgenden Unmöglichkeit, vor Fußgänger anzuhalten, offenbart. Das eigene Verschuld Verunglückten erscheint indessen unter den dargelegte sächlichen Verhältnissen also so grob und in so überwieg Maße ursächlich für den Unfall, daß daneben, wie scho Landgericht unter Billigung des Berufungsgerichts gesprochen hat, „die allgemeine Betriebsgefahr der Straße nicht ins Gewicht fällt und nicht zu einer Verteilung de dens gemäß § 254 BGB. führen kann". Unter diesen Ums konnte auch die Haftung der Erstbeklagten aus § 831 verneint werden, ohne daß der Entlastungsbeweis für di wendung gehöriger Sorgfalt bei der Auswahl des Zweitbek wie bei der Beschaffung der notwendigen Vorrichtunge Gerätschaften erhoben zu werden brauchte. Denn es hat si geben, daß, selbst wenn die Erstbeklagte in einer diese ziehungen etwas versäumt haben sollte, diese Versäumni die Entstehung des Unfalls nicht ursächlich gewesen sein w

B e u r t e i l u n g : Das vorstehende Urteil ist für die B ten deshalb von der größten Bedeutung, weil es den B der „Betriebsgefahr" oder gar ihrer „Erhöhung", der so oft zuungunsten des Unternehmers ausgewertet wird, auch in den Kreis der Erwägungen zieht, indessen auf eines Tatbestandes ablehnen zu müssen glaubt, der sich, wie häufig, nach jeder Richtung hin hat einwandfrei feststelle klären lassen. Wer, wie der Ehemann der Klägerin wider die mindesten Anforderungen verstößt, die der V einer Großstadt nun einmal an ihre Bürger stellen darf, es sich gefallen lassen, daß man ihm das Verschulden an Unglücksfalle in vollstem Umfange beimißt und eine Mind nicht etwa in der Person des Fahrers, seiner Handlungs oder endlich in den mechanischen Einrichtungen des Fuhr suchen darf, die natürlich auch einmal versagen können.

Die Gerichte haben aber auch ihre soziale Aufgabe da erfüllt, daß sie dem Bürger zu Gemüte führten, wie e neuzeitlichen Verkehrseinrichtungen und Verkehrszust gegenüber zu benehmen hat, will er die Folgen eines Un nicht auf sich laden.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 861 u. 868.)

— **Sonderunterrichtsheft für den Innendienst der baut schen Dienststellen** (Leitfaden für Bahnmeisterschreiber). erste Teil des Heftes, der unter Führung von Regierungsb a. D. B a c h , Elberfeld, von bewährten Fachleuten aufge ist, gibt Auskunft über alle im Bürodienst der Bahnmeiste vorkommenden Fragen, z. B. über alle für die Einstellung das Ausscheiden eines Arbeiters notwendigen Arbeiten u zu beachtenden Vorschriften, weiter über Kranken- und sionskassenwesen, Rechnungs-, Stoff- und Gerätewesen und zahlreiche andere Fragen. Dieser Teil gilt in der Haupt für den Bereich der früheren preußisch-hessischen Eisen verwaltung. Der zweite, von Oberamtmann P a s c h a s i u arbeitete Teil über das Lohnrechnungswesen hat Geltung i halb des ganzen Reichsbahngebietes. In diesem Abschnitt den alle auf Bahnunterhaltungsarbeiter anzuwendenden stimmungen über Lohnfestsetzung und Lohnberechnung in sichtlicher Weise zusammengestellt und durch Beispiele e tert. Das Sonderunterrichtsheft, das nicht nur für den I dienst der bautechnischen Dienststellen, sondern auch für Di besprechungen von Wert ist, kann für 60 Pf. unmittelba einfacher Postkarte bei der Schriftleitung der Zeitschrift Eisenbahnfachmann", Zehlendorf (Wannseebahn), Karlstr. stellt werden.

— **Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Vorschriften für di ferung von Farben und die Ausführung von Anstrichen Eisenbauwerke** (FAE.). Amtliche Ausgabe mit drei An eingeführt durch Verfügung der Hauptverwaltung vom 3. 1926 — 82. D. 4901. — Berlin 1926. Verlag von Wilhelm und Sohn. Geheftet: 1,50 *M.*

Auf den Schutz der Eisenbauwerke der Deutschen R bahngesellschaft gegen die schädlichen Einflüsse der Witte und Gase ist in den früheren Jahren häufig aus falschen S samkeitsgründen leider zu wenig Gewicht gelegt worden. ches Bauwerk hätte bei Verwendung wirklich guter Rostsch farben für den Schutzanstrich eine längere Lebensdauer reicht.

Es fehlte bisher jegliche Vorschrift über die Farblief

...ie Ausführung des Anstrichs. Ein jeder, dem die Unter-...g von Eisenbauwerken oblag, wählte nach eigenem Gut-...n die Farben in sehr vielen Fällen lediglich unter Berück-...gung des Einheitspreises, ohne sich für die Zusammen-...g der Farbe, ihre Prüfung und Erprobung und die Kon-...der Lieferung zu interessieren. Bei den örtlichen Bau-...htsbeamten mangelte es leider sehr oft an dem nötigen ...ndnis für die Anstrichausführung.

...em Übelstand soll die neue, vorliegende Vorschrift ab-... In ihr werden die Farbbeschaffung, die Entrostungsar-..., die Anstrichausführung und die Anstrichbeobachtungen behandelt; dann folgen „die besonderen Bedingungen für die Lieferung von Farben für Eisenbauwerke" und „die besonderen Bedingungen für die Entrostung und das Anstreichen von Eisenbauwerken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" mit dem vom Reichsarbeitsministerium herausgegebenen Bleimerkblatt und den von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft herausgegebenen „Richtlinien für die Herstellung hängender Gerüste zu Ausbesserungsarbeiten an Brücken und Ingenieurhochbauten".

Die genaue Beachtung dieser Vorschriften ist im Interesse der Erhaltung von Eisenbauwerken unbedingt erforderlich.

J. Kuhnke, Berlin.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 5. August 1926 verstarb in Braunfels, seinem Ruhesitz, der

Ober- und Geheime Baurat a. D.

Suadicani.

Der Verstorbene, der vom Jahre 1879 bis zu seiner Zurruhesetzung im ...hre 1919 mit Ausnahme einer dreijährigen Unterbrechung der Eisenbahn-...rektion Berlin angehörte, war während dieser 40jährigen Dienstzeit mit der ...senbahndirektion Berlin verwachsen und insbesondere während der letzten ... Jahre seiner dienstlichen Tätigkeit für die sprunghafte bauliche Entwickelung ...s Berliner Verkehrsnetzes maßgebend.

Der rechte Mann zur rechten Zeit am rechten Ort.

Seine gründliche bis ins kleinste gehende Kenntnis der Berliner Verkehrs-...rhältnisse, seine vollkommene Beherrschung der Mittel zur Befriedigung des ...erkehrs, seine unübertreffliche Art ihrer Anwendung, sein weitausschauender ...ick für die Entwicklungsmöglichkeiten des Berliner Verkehrs befähigten ihn, ...e Eisenbahnanlagen so zu gestalten, daß sie nicht allein der stärksten Be-...stung gewachsen waren, sondern auch der künftigen Entwicklung, soweit es ...enschlicher Voraussicht überhaupt möglich ist, gerecht werden. Seine in ...der Beziehung musterhaften Pläne bilden noch für lange Zeit die Grundlagen ...r den Ausbau des Berliner Eisenbahnverkehrsnetzes.

Wir betrauern in dem Heimgegangenen aber nicht allein den hervor-...genden Eisenbahnfachmann, sondern auch den ausgezeichneten Menschen. ...ine lautere vornehme Gesinnung, sein Wohlwollen, seine stete Bereitschaft, ...eigennützig zu helfen und zu fördern, werden jedem, der das Glück hatte, ...it ihm oder unter ihm zu arbeiten, unvergeßlich sein. Ein treuer Freund ist ...it ihm dahingegangen.

Die Reichsbahndirektion Berlin wird sein Andenken stets in hohen ...ren halten.

Berlin, den 10. August 1926. (835)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Reichsbahndirektion Berlin.

Am 4. d. Mts. verschied nach längerer Krankheit

Herr Reichsbahnrat **Haertel**

...n 57. Lebensjahre.

Der Verstorbene war nahezu 40 Jahre bei der Eisenbahn-Verwaltung ...tig, seit Januar 1920 als Vorstand des Verkehrsamts I in Stettin. Mit vor-...ldlicher Pflichttreue hat er sein Amt versehen und sich durch seinen lauteren ...frechten Charakter die dauernde Wertschätzung seiner Mitarbeiter erworben.

Wir werden das Andenken dieses treubewährten Mannes stets in Ehren ...lten.

Stettin, im August 1928. (830)

Der Präsident
und die oberen Beamten im Reichsbahndirektionsbezirk Stettin.

...nschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

...1. September 1926 wird der an der ...trecke Walburg (Hess.-Nass.)-...lmerode-West zwischen Velmeden ...epterode gelegene Personenhalte-... Rommerode zur Tarifstation ...n, mit der Maßgabe, daß sie nur ...Abfertigung von Frachtgut in ...lladungen der angeschlossenen ...und Lagerplätze (F. W. A.) be-...gt sein soll.

...sel, den 9. August 1926. (836)

...utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Cassel.

3. Güterverkehr.

Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1926 sind auf Seite 6 unter 3 Moskau-Kursker Bahn die Station Sserebrjany-Bor, auf Seite 7 unter 6 Südostbahn die Station Sherdewka und auf Seite 8 unter 13 Nordeisenbahn die Station Iwanowo-Wossnessensk nachzutragen. Das alphabetische Verzeichnis ist ebenfalls zu berichtigen. (825)

Königsberg (Pr.), den 3. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1926 werden die Anwendungsbedingungen der Ausnahme-Tarife 17a und 64 geändert.

Berlin, den 4. August 1926. (821)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. August 1926 ist der Ausnahmetarif 127 für bedeckte Eisenbahngüterwagen von Werdau nach Salzburg in Kraft getreten.

Berlin, den 7. August 1926. (833)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 wird der Tarif neu herausgegeben. Soweit durch die Neuausgabe Erhöhungen eintreten, werden diese erst am 1. November 1926 wirksam. Durch den neuen Tarif wird der Nachtrag 1 (neue Folge) vom 1. Januar 1919 und der Neudruck für die Stationen des besetzten Gebietes nebst Nachträgen aufgehoben. Der Neudruck enthält außer bereits bekanntgemachten Änderungen und Ergänzungen: Aufnahme verschiedener Stationen, Änderungen von Tarifentfernungen und Entfernungskürzungen infolge Auflassung der pfälzisch - badischen Brückenzuschläge. Abdrucke sind bei den beteiligten Verwaltungen und den Güterabfertigungen zum Preise von 3 RM. zu haben.

Hannover, den 4. August 1926. (822)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio.

Direkter Tarif vom 16. August 1926.

Der Preis für den Teil V des Tarifs (Verzeichnis der in den Tarif aufgenommenen italienischen Stationen usw.) beträgt 4,50 Reichsmark. (829)

München, den 5. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch - Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 werden in den Artikeltarifen Nr. 9, 16, 34, 40 und 50 Änderungen von österreichischen Frachtsätzen durchgeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 5. August 1926. (828)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 10. August 1926 wird die Bekanntmachung vom 25. Juni 1926 über die „Besondere Frachtermäßigung" des Tarifs Nr. 40 wie folgt ersetzt:

Besondere Frachtermäßigung.

I. Für rohes Erdöl (Mineralöl) russischer, rumänischer und persischer Herkunft wird der Frachtsatz der Schnitttafel A von Bremen nach Bodenbach/Tetschen unter II von 1318 hč auf 948 hč sogleich bei der Abfertigung ermäßigt, wenn an ein und demselben Empfänger mindestens 17 500 t bis zum 15. April 1927 aufgeliefert und folgende Bedingungen erfüllt werden:

Der Empfänger hat sich der RBD. Dresden gegenüber schriftlich zu verpflichten, bis zum 15. April 1927 mindestens 17 500 t zu beziehen und hierfür eine der Reichsbahn genehme Sicherheit in Höhe von 675 000 Kč zu leisten.

Bis zum 1. Juni 1927 hat der Empfänger durch Einsendung eines Verzeichnisses unter Beifügung der Ursprungs- oder Duplikatfrachtbriefe sowie der Schiffskonnossemente der Reichsbahndirektion Dresden nachzuweisen, daß die Mindestmenge von 17 500 t befördert worden ist. Das Verzeichnis muß für jede beförderte Sendung folgende Angaben enthalten:

a) Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens,
b) das der Frachtberechnung zugrunde gelegte Gewicht,
c) die erhobene deutsche Schnittfracht.

Wird der Nachweis bis zum 1. Juni 1927 nicht erbracht, so wird die Fracht nachträglich für das wirklich verladene Gewicht nach dem Frachtsatze von 1318 hč berechnet und der Unterschiedsbetrag — einschließlich 10 v. H. Zinsen — vom Empfänger eingezogen. Stellt sich die Fracht für die an der Mindestmenge fehlende Menge nach dem Frachtsatze von 948 hč — einschließlich 10 v. H. Zinsen jährlich für die Hälfte des Abrechnungszeitraumes — billiger als die vorgenannte Unterschiedsfracht, so wird diese Fracht erhoben.

II. Für rohes Erdöl (Mineralöl) russischer, rumänischer oder persischer Herkunft wird der Frachtsatz der Schnitttafel A unter II von Hamburg nach Bodenbach/Tetschen bei Aufgabe der nachstehend angegebenen Mindestmengen an ein und denselben Empfänger im Rückvergütungswege ermäßigt auf

a) 1030 hč bei Aufgabe von mindestens 5000 t binnen 5 Minuten,
b) 965 hč bei Aufgabe von mindestens 10 000 t binnen 10 Monaten,
c) 927 hč bei Aufgabe von mindestens 13 000 t binnen 12 Monaten.

Der Frachtunterschied wird durch die Reichsbahndirektion Dresden erstattet, wenn der Antrag innerhalb 3 Monaten nach Ablauf der Auflieferungsfrist unter Beifügung eines Verzeichnisses eingereicht wird, das für jede beförderte Sendung folgende Angaben enthalten muß:

a) Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens;
b) das der Frachtberechnung zugrunde gelegte Gewicht,
c) die erhobene deutsche Schnittfracht.

Dem Verzeichnis sind die Ursprungs- oder Duplikatsfrachtbriefe sowie die Schiffskonnossemente beizufügen. Forderungsberechtigt ist der Empfänger. Die Auszahlung der Frachtunterschiede erfolgt in Reichsmark zu dem am Zahlungstage gültigen bahnamtlichen Erhebungskurs.

Tschechoslowakischer Wortlaut:

Zvláštní sleva dovozného.

I. Pro nerostný olej surový (ropa) ruského, rumunského a perského původu snižuje se sazba dílcí tarifní tabulky A z Bremen do Podmokel/Děčína pod II ze 1318 hč na „948 hč" ihned při podeji, budeli odesláno do 15. dubna 1927 na jednoho a téhož příjemce nejméně 17 500 tun a splní-li se tyto podminky:

Příjemce musí se písemně zavázati ředitelstvi říšské dráhy v Drážďanech, že do 17. dubna 1927 odebéře 17 500 tun a říšké dráze musí složiti záruku v částce 675 000 Kč.

Do 1. června 1927 musí příjemce u ředitelství říšské dráhy v Drážďanech prokázati, že bylo přepraveno nejméně 17 500 tun a to seznamem, ku kterému připojí původní nákladní listy neb jich duplikáty, jakož i lodní konosementy. Seznam musí obsahovati pro každou zásilku tyto údaje:

a) značku vlastnickou a číslo vozu,
b) váhu, která byla podkladem pro výpočet dovozného.
c) zaplacenou německou dílčí sazbu.

Nebude-li důkaz podán do 1. června 1927, bude počítáno dovozné za skutečně naloženou váhu podle sazby 1318 hč a příjemce musí zaplatiti rozdíl s 10 % úroků. Bude-li dovezné na množství, chybící do stanoveného nejmenšího množství podle sazby 948 hč -včetně 10 % úroku, placeného ročně za polovinu doby, v které se odůčtujelevnější než rozdíl vpředu uvedený, vybéře se toto dovozné.

II. Pro nerostný olej surový (ropa) ruského, rumunského a perského původu snižuje se návratkem sazba dílčí tarifní tabulky A z Hamburku do Podmokel/Děčína pod II, podá-li se na jednoho a téhož příjemce, nejmenší množství níže udaná, a to:

a) na 1030 hč, podá-li se nejméně 5000 tun za 5 měsíců,
b) na 965 hč, podá-li se nejméně 10 000 tun za 10 měsíců,
c) na 927 hč, podá-li se nejméně 13 000 tun za 12 měsíců.

Slevu poskytne ředitelství říšské dráhy v Drážďanech, budeli mu předložena do 3 měsíců po uplynutí lhůty dodací žádost a seznam, který musí obsahovati pro každou zásilku tyto údaje:

a) značku vlastnickou a číslo vozu,
b) váhu, která byla podkladem pro výpočet dovozného,
c) zaplacenou německou dílčí sazbu.

K seznamu nutno připojiti původní nákladní listy neb jich duplikáty, jakož i lodní konosementy. Oprávněným k pohledávce jest příjemce. Rozdíl dovozného bude vyplacen v říšských markách podle úředního železničního kursu, platného v den výplaty.

Dresden, am 6. August 1926. (827)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. August 1926 tritt die Altona - Kaltenkirchen - Neumünster Eisenbahn dem Ausnahmetarif 12 (Wagen mit Schaustellungen usw.) bei.

Berlin, den 6. August 1926. (832)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Hefte [illegible] und C I c.

Die im Heft C I b für Stück[illegible] öffentlichten Zuschlagsfrachte[illegible] Braunschweigischen Landes-Ei[illegible] gelten auch für das nach Au[illegible] tarifen beförderte Stückgut.

Ferner wird mit Gültigkei[illegible] 15. August 1926 im Heft C I c e[illegible] stimmung aufgenommen, daß in[illegible] gendorf Hafen (Re) eine B[illegible] gebühr in Höhe der tarifmäßig[illegible] stellgebühr erhoben wird.

Berlin, den 8. August 1926. [illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[illegible]
Reichsbahndirektion Berlin

Durchfuhrausnahmetarif S. D. N[illegible]

Mit Gültigkeit vom 12. Augu[illegible] wird das Warenverzeichnis des [illegible] trags I zum S. D. Nr. 4 durch Au[illegible] von Nickel, Zink roh, gereinigt u[illegible] gossen, und Zinkblech ergänzt.

Altona, den 5. August 1926. [illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[illegible]
Reichsbahndirektion Altona.

Am 10. August 1926 treten in Kr[illegible]
Nachtrag III zum Teil II des Güte[illegible] tarifs der Saarbahnen Preis [illegible]
Nachtrag III zum Teil III des Güte[illegible] tarifs der Saarbahnen Preis 1[illegible]
Nachtrag II zum Tiertarif der Saa[illegible] bahnen . . . . Preis 1[illegible]

Die Tarifnachträge enthalten e[illegible] Frachten und Gebühren. Sie könn[illegible] der Drucksachenverwaltung der [illegible] bahndirektion des Saargebietes kä[illegible] bezogen werden. Nähere Auskun[illegible] teilt das Gütertarifbüro der gen[illegible] Direktion.

Saarbrücken, den 6. August 1926. [illegible]

Eisenbahndirektion des Saargebie[illegible]

Gütertarif Teil I, Abteilung A, Änd[illegible]

Vom 5. August 1926 an bis auf we[illegible] sind Zelluloidplatten bestimmter [illegible] schaffenheit unter bestim[illegible] Bedingungen zur Beförderun[illegible] gelassen.

Nähere Auskunft erteilen die [illegible] schaftliche Direktion und die D[illegible] stellen.

Regensburg, den 2. August 1926.

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

---

4. Verdingungen.

Die Oberbauarbeiten für das V[illegible] dungsgleis zwischen der südlichen [illegible] gehungsbahn und Bahnhof Großbe[illegible] (1600 m Gleis) sollen öffentlich verg[illegible] werden. Die Angebotsmuster kö[illegible] gegen Porto und bestellgeldfreie Ba[illegible] sendung von 1,80 ℳ zuzüglich 0,20 ℳ [illegible] Rückporto von der Eisenbahnbaua[illegible] lung Michendorf (Mark) bezogen we[illegible]

Die versiegelten und mit der äuße[illegible] Aufschrift „Angebot für die Obe[illegible] arbeiten des Verbindungsgleises bei B[illegible] hof Großbeeren" versehenen Ange[illegible] sind bis zum Eröffnungstermin am [illegible] woch, den 25. August 1926, mit[illegible] 12 Uhr pünktlich und postfrei an die [illegible] abteilung einzusenden. (5)

Zuschlagsfrist vier Wochen.

Michendorf, den 4. August 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

r. 33. Berlin, den 19. August 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1925 und Bericht des Eisenbahnkommissars Leverve vom 12. Juni 1926.

Von Geheimer Rat **Dr. Otto**, Dresden.

er die erste Geschäftsperiode der Reichsbahn-Gesellschaft n mehrere Berichte Aufschluß. Gegen Ende vorigen Jahres hien der Bericht des Eisenbahnkommissars Leverve an die arationskommission über das erste Jahr des Sachverstännplanes, welches vom 1. September 1924 bis 31. August 1925 er wurde in unserer Zeitung Nr. 10 vom 11. März 1926 einnd besprochen. Nunmehr liegt auch der Geschäftsbericht Reichsbahn-Gesellschaft vom 3. Juni 1926 über das Jahr vor, das den Zeitraum vom 1. Oktober 1924 bis Ende 1925 aßt. Und schließlich hat neuerdings unter dem 12. Juni Leverve einen Bericht veröffentlicht für die Zeit vom eptember 1925 bis zum 31. Mai 1926. Diese drei Berichte schneiden sich also zeitlich, so daß die darin enthaltenen aben oft nicht ohne weiteres miteinander vergleichbar sind, man muß schon gut mit Segeln und Kompaß ausgerüstet wenn man auf diesem Meere von Darlegungen, statistischen rlagen und Schlußfolgerungen eine Fahrt unternehmen will, sich der Gefahr des Scheiterns auszusetzen. Im sichersten rwasser befinden wir uns, wenn wir uns hauptsächlich dem chte der Reichsbahn-Gesellschaft anvertrauen, der übrigens, schon hier hervorgehoben werden mag, in der gesamten espresse eine ausgezeichnete Aufnahme gefunden hat; so t, um nur ein Beispiel herauszugreifen, die „Vossische Ztg." daß der erste Abschluß der Deutschen Reichsbahn-Gesellft ein wider Erwarten günstiges Bild biete und die Verung im ersten Geschäftsjahre den an sie als kaufmännisches rnehmen gestellten Anforderungen vollauf gerecht geworden Das hierin zum Ausdruck gebrachte Vertrauen zeigte sich in der vielfachen Überzeichnung der vor kurzem zum enmal auf den Markt gebrachten Vorzugsaktien der Gesellft. Unter schweren Verhältnissen ist die Reichsbahn-Gesellft, wie sie in ihrem Bericht ausführt, am 11. Oktober 1924 Leben getreten: Die deutsche Wirtschaft lag unter den gen des Ruhrkampfes darnieder, große und wichtige Teile Netzes standen unter der Verwaltung der französisch-belhen Eisenbahnregie, es galt, neue Wege zu finden für die ewohnte Form, in der die Deutsche Reichsbahn in der Zukunft zu betreiben ist, um trotz aller Schwierigkeiten eine Gesundung des Unternehmens herbeizuführen. Es mutet tragisch an, daß die Verwaltung bei Darlegung der ersten erfolgreichen Anläufe nach diesem Ziele am Schlusse des Berichtes den Tod des Mannes melden muß, der an der Spitze aller Bestrebungen stand. Die Bedeutung des verstorbenen Generaldirektors Oeser, dessen Verdienste auch in unserer Zeitung eingehend gewürdigt wurden, wird im Bericht mit warmen Worten anerkannt, wobei namentlich noch hervorgehoben wird, wie es sein ganz besonderes Verdienst war, daß die Reichsbahn bei ihrer Umstellung im Eigentume des Deutschen Reiches verblieb, und es klingen in uns angesichts dieses dem Vaterlande gewidmeten Lebens die Worte an, die einst Tacitus dem Staatsmann und Feldherrn Agricola widmete: „Sein Tod duldet nicht Trauer noch Klage, vielmehr ziemt es sich, nachzueifern dem Beispiel, das er uns gegeben, insoweit eines jeglichen Eigenart dies gestattet; solches allein ist die wirkliche Totenklage, solches geziemt dem hingebenden Sinn jedes wahren Freundes." Daß eine solche Sinnesart den deutschen Eisenbahnern nicht fern liegt, wird zu unserer Genugtuung auch im Bericht anerkannt: „Die besonderen Verhältnisse des ersten Geschäftsjahres haben hohe Anforderungen an die Beamten und Arbeiter der Reichsbahn gestellt. Wenn es gelungen ist, ihnen gerecht zu werden, so ist es einer verständnisvollen Zusammenarbeit und der bewährten Pflichttreue des Personals zu verdanken."

Der Geschäftsbericht der Reichsbahn-Gesellschaft umfaßt 65 Druckseiten. Er gibt zunächst, in glücklicher Scheidung des generell Wichtigen von den Einzelheiten, einen kurzgefaßten allgemeinen Überblick über die Entwicklung der Verhältnisse und bringt dann mit entsprechenden Erläuterungen die Eröffnungsbilanz (1. Oktober 1924) sowie den Jahresabschluß 1925, der sich aus dem Betriebsabschluß, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz für den 31. Dezember 1925 zusammensetzt. Hieran schließen sich in tabellarischer Form statistische Angaben über Betriebslängen und Betriebs- sowie Verkehrsleistungen, über Wagenstellung, Bestand an Lokomotiven und Wagen, über Brenn- und Schmierstoffverbrauch, Personalstand,

Betriebseinnahmen und -ausgaben, Unfälle, Bezüge der planmäßigen Reichsbahnbeamten und Löhne der Arbeiter; die Gegenüberstellungen der Ergebnisse aus den Jahren 1913 und 1925 gewähren hier viele wichtige Vergleichsmöglichkeiten. Auf Seite 41 ff. werden dann interessante Einzelausführungen gegeben über Verkehr und Betrieb, Tarife, Finanzen, Personalwesen, Bauwesen, Fahrzeugbau, Stoff- und Wärmewirtschaft, Werkstättenwesen sowie Beschaffungswesen. Bei Besprechung dieses für die Öffentlichkeit bestimmten verhältnismäßig kurz gefaßten Geschäftsberichtes hat der von der Verwaltung außerdem für den inneren Dienstgebrauch aufgestellte weit ausführlichere Bericht nebst umfassenden statistischen Unterlagen außer Betracht zu bleiben.

Die allgemeine Wirtschaftslage, die schließlich die wichtigste Grundlage für das Gedeihen der Reichsbahn ist, war im allgemeinen nicht sehr günstig. Zwar trat in der ersten Zeit des Geschäftsjahres zunächst eine allmähliche Steigerung der Einnahmen ein, doch bewirkte die gegen Ende 1925 erwachsende Krisis der deutschen Wirtschaft bald wieder eine erhebliche Minderung der Einnahmen, und dieser Abfall der Einnahmekurve hat sich in den ersten Monaten des Jahres 1926 noch verstärkt. Eine lehrreiche bildliche Darstellung im Bericht des Eisenbahnkommissars vom 12. Juni 1926 zeigt, daß in den Monaten Januar bis April 1926 die Gesamteinnahmen wesentlich unter den Einnahmen des gleichen Zeitraumes im Jahre 1925 verblieben, und zwar ergibt sich diese Senkung sowohl für den Güter- wie für den Personenverkehr, hinsichtlich des letzteren mit der Ausnahme, daß er während eines ganz kleinen Zeitabschnittes etwas mehr Einnahmen brachte als im Vorjahre. Die Gesamtsumme der Nettoeinnahme (nach Abzug der Beförderungssteuer) für die ersten vier Monate des Jahres 1926 beträgt nach Leverve 1260 Millionen gegen 1417 Millionen Mark für den gleichen Zeitraum von 1925, was einen Rückgang von 157 Millionen, mithin mehr als 11 % bedeutet. Die Beförderungskrisis scheint ihren Höhepunkt im Januar 1926 erreicht zu haben, von da an ist eine leichte Besserung zu verspüren. Der Geschäftsbericht der Verwaltung bringt die Hoffnung zum Ausdruck, daß im weiteren Verlaufe des Geschäftsjahres 1926 die Verhältnisse sich günstiger gestalten, so daß weitere Maßnahmen außer den bisherigen starken Einschränkungen der Ausgaben nicht nötig sein werden. Die Konsumtionskraft des deutschen Volkes hat, wie bekannt, leider sehr nachgelassen, und diese Tatsache spiegelt sich naturgemäß auch bei der Reichsbahn im Sinken der Einnahmen wieder. Sind doch z. B. annähernd 2 Millionen Arbeitslose in Deutschland vorhanden, zu denen etwa die gleiche Zahl Kurzarbeiter tritt; hoffentlich erweisen sich die jetzt im Gange befindlichen, auf Förderung der produktiven Erwerbslosenfürsorge gerichteten Bestrebungen der Regierungen und der Parlamente, insbesondere des vorläufigen Reichswirtschaftsrates als erfolgreich, und hoffentlich gelingt es, hierdurch der Wirtschaft einen neuen Impuls zu geben.

Das Jahr 1925 war für die Reichsbahn das erste Jahr einer normalen Betriebsführung nach dem Kriege. Nachdem die Rhein-Ruhr-Bahnen wieder in deutsche Verwaltung übergegangen waren, konnte die Einheit des Unternehmens wiederhergestellt werden. Durch den ganzen Bericht zieht sich die Darstellung der Bestrebungen, die darauf gerichtet sind, den Anforderungen der Jetztzeit gerecht zu werden, mit energischer Hand die Grundlagen der Verwaltung neu zu gestalten und jedem möglichen Fortschritt die Wege zu ebnen. Mußte die Bautätigkeit wegen der schwierigen Finanzlage auf solche Ausführungen beschränkt bleiben, die für eine sichere und wirtschaftliche Betriebsführung unbedingt nötig waren, so ergab sich auf andern Gebieten die Möglichkeit, wesentliche Verbesserungen durchzuführen. Dem Unterhaltungszustand des Oberbaues wurde besondere Aufmerksamkeit zugewendet, um den Anforderungen des Betriebes auf Zulassung erhöhter Geschwindigkeiten und vermehrter Zuglasten nachzukommen. Die Verstärkung und der Umbau der eisernen Brücken wurden, soweit nötig, mit Nachdruck gefördert. Die Signal- und Sicherungsanlagen wurden ergänzt. Die Normung und Typisierung der Lokomotiven sowie die Normung der Einzelteile an vorhandenen Lokomotiven wurden gefördert. Im Wagenbau fand am Ende des Jahres 1925 die Feststellung von 30 Einheitsentwürfen für Wagen der Haupt- und Nebenbahnen ihren Abschluß. Selbsttätige Kupplungen wurden erprobt. Besonderes Augenmerk ist der vermehrten Einführung der elektrischen Beleuchtung in den D-Zug-Wagen geschenkt worden. Die Ausrüstung des Güterwagenparks mit Kunze-Knorr-Bremse ist, abgesehen von den Schwerlastwagen, Dienst- und Arbeitswagen, durchgeführt. Die Nachwirkungen der Ersatzstoffwirtschaft im Kriege konnten nahezu behoben werden, insbesondere ist der Austausch der eisernen Feuerkisten und der Ersatz überalterter kupferner Feuerkisten an den Lokomotiven abgeschlossen. Die Vorabnahme der Lokomotivkohle auf den Zechen ist verbessert und ein besonderes Kohlenabnahmeamt in Essen geschaffen worden; die Brennstoff-Versuchsfahrten haben wertvolle Ergebnisse gezeitigt und die vorhandenen Feuerungsanlagen wurden vielfach verbessert. Die Neuordnung des Werkstättenwesens ist weitergeführt und die Zusammenlegung der Eisenbahnausbesserungswerke und Hauptwerkstätten — ohne Rücksicht auf die Reichsbahndirektionsgrenzen — in zehn Werkstättenbezirke ist weiter durchgebildet worden, wobei es möglich wurde, die Aufträge auf die einzelnen Werke so zu verteilen, daß jedes Werk nur eine geringe Anzahl von Fahrzeugtypen auszubessern und zu unterhalten hat; hierdurch wird namentlich eine Verkürzung der Ausbesserungszeiten und eine Verringerung der Kosten erzielt. Die Gedingearbeit wurde weiter verbessert und durch Reihenarbeit und in vielen Werken durch Massenfabrikation klarer gestaltet. Das Beschaffungsverfahren wurde verbessert und vereinfacht, ebenso das Zahlungsverfahren. Die Personen- und Schnellzüge wurden erheblich vermehrt und die Schnellzüge wurden beschleunigt. Ein Bild über die Entwicklung der Durchschnittsgeschwindigkeiten der Schnellzüge auf zehn der wichtigeren Schnellzugstrecken und über die schnellsten Züge bieten die nachstehenden Darstellungen[1]):

Reisegeschwindigkeiten der Schnellzüge:

1. Durchschnittsreisegeschwindigkeit auf 10 der wichtigsten Schnellzugsstrecken:

mittlere Reisegeschwindigkeit. / größte „ „
km/Std
1914: 65,8 / 73,5
1920: 50,8 / 52,6
1924: 55,1 / 58,7
1925: 58,3 / 65,7

2. Reisegeschwindigkeit des schnellsten Zuges (gefahren auf der Strecke Berlin Lehrter Bahnhof-Hamburg):

km/Std
1914: 88,7
1920: 59,1
1924: 66,3
1925: 77,9

Auch im Güterverkehr sind wesentliche Verbesserungen durchgeführt worden, insbesondere durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten; auch wurde für den Fernverkehr erstmalig ein Güterkursbuch für das ganze Reich herausgegeben, das die besten Beförderungspläne für den Wagenladungsverkehr im Ausland und Inland enthält. Was die Gütertarife anlangt, so konnte zwar den Wünschen der Wirtschaft auf allgemeine Tarifermäßigungen nicht entsprochen werden, jedoch hat die Tarifentwicklung keineswegs geruht: eine systematische Durch-

[1]) Der zur Besprechung stehende Geschäftsbericht enthält keine bildlichen Darstellungen; die in vorliegendem Aufsatz widergegebenen bildlichen Darstellungen sind aus anderen Unterlagen entnommen.

fung der Normaltarife und des allgemeinen Kohlenausnahme-
fs ist eingeleitet worden, und durch zahlreiche Einzeltarif-
Snahmen wurden wesentliche Frachterleichterungen gewährt:
Beginn des Geschäftsjahres wurden 52 % aller Gütermengen
Ausnahmetarifen befördert, am Ende des Geschäftsjahres
r hat sich der Prozentsatz durch Einführung vieler neuer
snahmetarife auf rund 60 erhöht. Hingegen mußten wegen
eingetretenen Lohnerhöhung und sonstigen Steigerungen der
gaben nicht unerhebliche Heraufsetzungen der Personentarife
tfinden und insbesondere wurden am 1. Mai 1925 die Fahr-
ise im allgemeinen um 10 % erhöht. So sehen wir, wie auf
tlichen Gebieten der Verwaltung die verantwortungsvollen
äfte, immer in gemeinsamem Zusammenwirken, sich mit
Sem Bemühen betätigten, „wie alles sich zum ganzen webt,
in dem andern wirkt und lebt", um auf dornenvollen Wegen
der Gesellschaft gesteckten Zielen näherzukommen. Großen
rt hat nun die Verwaltung auch darauf gelegt, Einrichtungen
treffen, die einen besseren Überblick über die wirtschaftliche
finanzielle Lage ermöglichen. Bisher gab es in dem großen
ze nur eine beschränkte wirtschaftliche Unterteilung der
gaben, während der Überblick über die Einnahmen und ihre
ederung nur bei der zentralen Stelle lag. Seit Beginn des
fenden Geschäftsjahres ist unter den Direktionsbezirken ein
rechnungsverfahren eingeführt worden, das die Aufstellung
Bezirksbilanzen ermöglicht. Es soll den verantwortlichen
tern der Bezirke die Möglichkeit verschaffen, den Erfolg
er Geschäftsführung zu beobachten, womit das Verantwor-
gsgefühl auch für die finanziellen Ergebnisse gestärkt werden
d. Für den Gesamtbereich sind im Geschäftsbericht die be-
s oben erwähnten Bilanzen einschließlich Betriebsabschluß
rie Gewinn- und Verlustrechnung bekanntgegeben worden.
handelt sich hierbei um den wichtigen und schwierigen
ritt, der geschehen mußte, um die Abschlüsse aus der
neralistischen in die kaufmännische Form überzuführen ohne
Außenstellen mit unnötiger Mehrarbeit zu belasten. Mit
cht hebt z. B. die „Deutsche Allgemeine Zeitung" in ihrer Be-
rechung hervor, wieviel Mühe und welche umfassende Sorg-
auf die Gliederung und Erläuterung der Bilanzen verwendet
rden ist. Vorausgeschickt sei, daß der Betriebsüberschuß im
schäftsjahre 1925 bei 5668 Millionen Mark Einnahmen und
0 Millionen Mark Ausgaben rund 818 Millionen Mark beträgt.
dient ausweislich der Gewinn- und Verlustrechnung zur
treitung des Dienstes der Reparationsschuldverschreibungen,
die Zuweisungen zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage und zu
erforderlichen Rückstellungen; rund 153 Millionen Mark
nen aus dem Reingewinn auf neue Rechnung vorgetragen
rden. Die Betriebszahl berechnet sich auf 85,56. Leverve
ist in seinem Berichte darauf hin, daß im Jahre 1925 die Be-
ebszahl bei den großen amerikanischen Eisenbahnen 74,1, bei
französischen PLM.-Bahn 79,2 und bei den britischen Eisen-
nen (trotz der Kohlenkrisis) 83,3 betrug. Dieser Entwicklung
mt große Bedeutung zu, bezeichnet doch Delacroix, der
euhänder für die deutschen Eisenbahnobligationen, in einem
ner Berichte die Einnahmen und insbesondere den Betriebs-
effizienten der Reichsbahn als besonders wichtig für die
glichkeit einer Emission der Reichsbahnobligationen. Bei
fstellung der Bilanzen war von ausschlaggebendem Einfluß
Tatsache, daß die Gesellschaft nicht wie andere vergleich-
e Unternehmungen Eigentümerin der in ihrem Besitz befind-
en Anlagen ist, sondern lediglich das Betriebsrecht hat.
eses Betriebsrecht bildet ihren wesentlichen Vermögens-
tandteil und ist in der Eröffnungsbilanz mit dem Betrage be-
rtet, der den gesetzlichen Verpflichtungen der Gesellschaft
spricht, also mit zusammen 24 500 000 000 Mark (das sind
000 000 000 Mark Stammaktien, 11 000 000 000 Mark Reparations-
uldverschreibungen und 500 000 000 Mark Vorzugsaktien,
en Erlös dem Reiche zukommt). Dieser Betrag deckt sich
dem statistischen Anlagekapital der Reichsbahn. In der
lußbilanz tritt noch das Betriebsrecht am Anlagezuwachs in
he von rund 239 000 000 Mark hinzu. Zu einer eingehenden
Darstellung der Bilanzen fehlt hier der Raum. Doch sei wenig-
stens noch besonders hervorgehoben, daß in der Schlußbilanz
auf der Vermögensseite die Kassen- und Bankguthaben mit rund
144 000 000 Mark und 344 000 000 Mark vorgetragen sind, also
eine befriedigende Liquidität vorhanden ist; auf der Seite der
Verbindlichkeiten sind als gesetzliche Ausgleichrücklagen rund
113 000 000 Mark sowie als Rückstellung für Betriebsrechts-
abschreibung und Verlustgefahren 150 000 000 Mark vorgesehen,
als Reingewinn ergibt sich schließlich der Betrag von rund
156 000 000 Mark, hiervon werden rund 3 000 000 Mark für Vor-
zugsdividende verwandt und, wie bereits erwähnt, rund
153 000 000 Mark auf neue Rechnung vorgetragen, was eine er-
freuliche Stärkung für das zweite Geschäftsjahr bedeutet. Von
allgemeinem Interesse ist noch, daß, wie man hört, die Ver-
waltung die Begriffe Unterhaltung, Erneuerung und Anlage-
zuwachs schärfer zu formulieren und danach die Betriebs- und
Vermögensrechnung umzustellen beabsichtigt.

Die bereits erwähnten Reparationszahlungen sind pünktlich
geleistet worden; in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen
sie mit rund 399 000 000 Mark, eine Summe, die sich in den
nächsten Jahren noch wesentlich erhöhen wird, ganz abgesehen
davon, daß in ihr die abzuführende Beförderungssteuer noch
nicht enthalten ist.

Über das Personalwesen gibt der Geschäftsbericht in einem
besonderen Abschnitt Auskunft. Soweit die Personalvermehrung
durch die Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse hervorgerufen
war, kann der Abbau in fast allen Bezirken als abgeschlossen
gelten, ausgenommen bei den Werkstätten. Im Berichtsjahre
war es möglich, die Gesamtzahl des Personals von 771 193 auf
711 381 Köpfe zu senken und damit auf einen Jahresdurchschnitt
im Kalenderjahr 1925 von 733 000 Köpfen zu kommen. Es
entfielen auf 1 km Betriebslänge 13,77 Köpfe, auf 10 000 Zugkm
13,63 Köpfe, auf 10 000 Lokomotivnutzkm 13,20 und auf 100 000
Wagenachskm 2,92 Köpfe. Die nachstehende bildliche Darstel-
lung zeigt, daß in den zum Vergleich herangezogenen Relationen
im Jahre 1913 ausnahmslos weniger Personal verwendet wurde
als im Jahre 1925.

Es entfielen Köpfe in den Jahren 1925 und 1913 (neue Gren-
zen) auf:

1 km Betriebslänge | 10 000 Zugkilometer | 10 000 Lok.-Nutzkilometer | 100 000 Wagenachskilometer

13,77 13,65 | 13,63 10,32 | 13,20 9,93 | 2,92 2,44

Erklärung: 1925 1913

Die Bezüge der Personale wurden im Laufe des Geschäfts-
jahres durch verschiedene Maßnahmen mit einem Gesamtaufwand
von 269,6 Millionen Mark für 1 Jahr verbessert.

Der Kampf der Gesellschaft gegen die Betriebsunfälle ist von
gutem Erfolg begleitet gewesen. Die günstige Entwicklung der
Verhältnisse seit Kriegsende geht klar aus nachstehendem Bilde
hervor, das für die Jahre 1911—1925 die auf je 1 000 000 Zugkm
entfallenden Unfälle veranschaulicht. Im Jahre 1924 war
allerdings in einigen Beziehungen ein geringfügiger Rückschlag

eingetreten. Das Bild zeigt, daß es der Verwaltung in ihrem ersten Geschäftsjahre gelungen ist, nicht nur diesen Rückschlag wieder wettzumachen, sondern darüber hinaus eine erhebliche Verminderung der Unfallzahl zu erzielen. Gegenüber dem Vorjahre beträgt im Jahre 1925 die Verminderung in der Gesamtzahl der auf 1 000 000 Zugkm entfallenden Unfälle rund 12 %, in der Zahl der Entgleisungen und Zusammenstöße sogar rund 19 %.

Zahl der Unfälle sowie der getöteten und verletzten Personen bezogen auf 1 000 000 geleistete Zugkm:

1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925

← Rechnungsjahre → Kalenderjahre

Gesamtzahl der Unfälle
Entgleisungen u. Zusammenstöße
Gesamtzahl d. getöt. u. verletzt. Personen
Getötete u. verletzte Reisende
Getötete u. verletzte Bahnbedienstete

Von besonderer Bedeutung ist dabei die Tatsache, daß Zahl der auf 1 000 000 Zugkm entfallenden verunglückten B bediensteten mit 2,72 im Jahre 1925 zum ersten Male auf Vorkriegsstand (1913 = 2,79) zurückgegangen ist. Dies läß Schluß zu, daß die Maßnahmen der Verwaltung auf dem Ge der Personalpolitik zum mindesten keinen ungünstigen Ein auf die Unfallgefahren ausgeübt haben.

Von allgemeinem Interesse wird die nachstehende bild. Darstellung der jetzigen Organisation der Reichsbahn sein:

Hauptverwaltung

Gruppenverwaltg. Bayern

10 zentrale Ämter | 6 Reichsbahndirektionen | 24 Reichsbahndirektionen | Eisenbahn-Zentralamt | 30 Obe...

88 Ausbesserungswerke u. Hauptwerkstätten | 644 Ämter (Inspektionen) | 7 Abnahmeämter

9349 Bahnhöfe | 1185 selbständige Abfertigungss. | 2931 Bahnmeistereien | 566 Betriebsw. | ...

* Außerdem sind vorhanden: 1131 Wasserwerke, 92 Elektr.-Werk und 125 Gasanstalten.

Bücherschau.

— **Sammlung Göschen.** Im Anschluß an die Besprechung der Bändchen 541 und 542 (Holl-Treiber, „Die Wasserturbinen") in Nr. 29 vom 29. Juli 1926, S. 821, sei auf einige weitere beachtenswerte Bändchen der bekannten Sammlung hingewiesen.

Prof. Const. Zietemann-Chemnitz behandelt in drei Bändchen „Die Dampfturbinen. Ihre Wirkungsweise, Berechnung und Konstruktion". Das erste dieser Bändchen (Nr. 274) bringt „Die Theorie der Dampfturbinen", während das zweite (Nr. 715) „Die Berechnung der Dampfturbinen und die Konstruktion der Einzelteile" und das dritte (Nr. 716) „Die Regelung der Dampfturbinen und die Bauarten, Turbinen für Sonderzwecke, Kondensationsanlagen" behandelt. Die Art und Weise, wie der umfangreiche Stoff im Rahmen der Göschen-Sammlung bearbeitet ist, zeugt von einer hervorragenden Lehr- und Darstellungsbegabung. Ausführliche Literaturangaben ermöglichen weiteres Eindringen.

Dr.-Ing. L. Zipperer in Essen-Ruhr behandelt in dem Bändchen Nr. 880 die „Maschinenmeßkunde", die für jeden technischen Betrieb von hoher Wichtigkeit ist.

Die hohe Entwicklung der theoretischen Grundlagen der Technik verlangt heute von den Ingenieuren eine sichere Beherrschung des mathematischen Rüstzeuges, besonders im Hinblick auf die praktische Anwendung. Auch hierfür sind in der Sammlung Göschen zahlreiche Hilfsmittel gegeben. Privatdozent Dr. G. Hoheisel in Breslau hat (in Nr. 920) „Gewöhnliche Differentialgleichungen" bearbeitet, wobei er in drei Kapiteln Differentialgleichungen erster und höherer Ordnung, lineare Differentialgleichungen und Randwertaufgaben behandelt. Für die praktische Anwendung sind die beiden Bändchen von Oberlehrer Dr. Fr. A. Willers in Charlottenburg über „Graphische Integration" (Nr. 801) und „Numerische Integration" (Nr. 864) von Wert, die in dem Bändc Nr. 922 des gleichen Verfassers „Mathematische Ins mente" eine glückliche Ergänzung finden. Die wich „Potentialtheorie" ist von Privatdozent Dr. W. St berg in Heidelberg im Bändchen Nr. 901 dargestellt; Prof Konrad Knopp bringt im Bändchen 877 eine „Aufgab sammlung zur Funktionentheorie". Die „Dy mik", deren Wichtigkeit auf allen Gebieten der Technik im mehr hervorgetreten ist, behandelt Privatdozent Dr. Wilh Müller in den beiden Bändchen 902 und 903 (Dynamik Einzelkörpers und von Körpersystemen).

Dem Eisenbahner, welcher Fachrichtung er auch ange seien drei Bändchen der Sammlung, die der bekannte Geogr Prof. Dr. K. Dove bearbeitet hat, wärmstens empfo Die „Allgemeine politische Geographie" (Nr. behandelt Größe und Bevölkerung, Verkehrslage, politische deutung der Binnenwasserstraßen, Flüsse als Ersatz für Meeresstraßen, Kolonialländer, das Klima und die Sta Binnengewässer und Staaten, geschlossene Nationalstaaten „Allgemeine Verkehrsgeographie" (Nr. 834) auf die Verkehrswege im allgemeinen, die Mittel des Verk und die wichtigsten Verkehrswege der Neuzeit näher ein „Allgemeine Wirtschaftsgeographie" (Nr. bespricht die Geographie der Gütererzeugung (Mineralien, stoffe und Lebensmittel, sowie tierische Erzeugnisse), Han geographie und die wirtschaftsgeographische Bedeutung Naturkräfte. Die Darstellung ist bei aller Knappheit umfas und verständlich und läßt den bewährten Meister seines Fa erkennen.

„Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen." Di Motto gilt auch für die Sammlung Göschen, deren Aufbau in bewährter Weise rüstig fortgesetzt wird, wie die zahlreic Neuerscheinungen beweisen.

Sc

Staatsminister a. D. Hoff.

r frühere preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, licher Geheimer Rat Hoff, vollendet am 21. d. M. sein ebensjahr. Sein Name ist untrennbar mit der Geschichte Preußischen Eisenbahnverwaltung verknüpft. Die schöpferi- Tätigkeit und die Verdienste von Exzellenz Hoff sind in rer Zeitung bei früheren Anlässen eingehend gewürdigt wor- Hervorgehoben seien hier nochmals ganz besonders nur Tätigkeit auf dem Gebiet des Personal-, Wohlfahrts- und altungswesens, seine Mitarbeit bei der großen Verwaltungs- m der preußischen Staatseisenbahnen und seine Verdienste end des Weltkrieges, insbesondere nachdem er Mitte mber 1918 die Leitung des Ministeriums übernommen hatte. damals die furchtbaren Ereignisse miterlebt hat, die sich nmittelbare Folgen des Krieges und der Staatsumwälzung elten und die Eisenbahnverwaltung bis dicht vor den Zu- enbruch führten, der vermag die Größe der Aufgaben und ungen zu ermessen, die von Exzellenz Hoff gefordert en und die er restlos erfüllt hat.

erstaunliche Schaffenskraft, die Exzellenz Hoff im te bewiesen hatte, wirkte sich auch weiterhin aus, als er seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienste in seiner Heimat- nz Westfalen in dem stillen lieblichen Badeort Driburg n Wohnsitz nahm. Es sei hier nur hingewiesen auf seine keit als erster Herausgeber des in kurzer Zeit in dritter abe erscheinenden Werkes „Das deutsche Eisenbahnwesen Gegenwart“ und seine Mitarbeit am „Handbuch der Staats- nschaften“. Sein Rat wurde bei Erörterung und Entschei- wichtiger Fragen mehrfach von staatlicher Seite begehrt. weitere Entwicklung des deutschen Verkehrswesens und das en sozialer Einrichtungen im Eisenbahnwesen verfolgte llenz Hoff mit regstem Interesse. Besonders sind es zwei chtungen, die ihm auch jetzt noch am Herzen liegen, da er itbegründer ist und die Schaffung des Fundaments und den Aufbau für sich in Anspruch nehmen darf. Es sind dies Eisenbahn-Töchterhort und der Versicherungsverein deut- Eisenbahnbediensteten (Brand und Diebstahl). Exzellenz f darf sich um so mehr über die Erfolge seiner Einrich- n freuen, als er im Anfange dieser Schöpfungen mit vielen rwärtigkeiten zu kämpfen hatte.

Driburg hatte Exzellenz Hoff den Tod seiner Gattin, r treuen Lebensgefährtin in Leid und Freud zu beklagen. n der Nähe seiner Kinder zu sein, verlegte er im Früh- d. J. seinen Wohnsitz nach Münster i. W., wo er in altem fensdrang auch jetzt noch unermüdlich tätig ist. Als neue abe hat er hier die Mitwirkung bei der Westfälischen es-Eisenbahn übernommen, in deren Verwaltungsrat er ein- ten ist. Als stellvertretender Vorsitzender steht er an der e des Wirtschaftsausschusses und verwendet seine reichen rungen zum Nutzen der heimatlichen Bahn und damit r Heimat.

seltener Rüstigkeit, man darf sagen in jugendlicher Frische Exzellenz Hoff vergönnt, seinen 75. Geburtstag zu be- n. Von allen Seiten, von staatlichen Stellen wie von seinen Verehrern und Freunden werden dem Jubilar an seinem tage Glückwünsche zugehen. Der Reichspräsident sendet des Glückwunschschreiben:

Hochgeehrte Exzellenz!

Zu Ihrem 75. Geburtstage sende ich Ihnen meine herz- chsten Glückwünsche.

Mit Dankbarkeit und Anerkennung gedenke ich hierbei hrer unvergänglichen Verdienste um die Schaffung und rganisation der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemein- chaft; unvergessen wird mir aber auch bleiben, mit welch ervorragender Tatkraft und Umsicht Sie in unseres Vater- ndes schwerster Stunde die Aufrechterhaltung des geordneten Bahnbetriebes durchgesetzt und unter den größten Schwierigkeiten durchgeführt haben.

Ich wünsche und hoffe von Herzen, daß Sie in Gesundheit und Rüstigkeit weiteren Jahren gesegneter Arbeit entgegengehen.

Mit freundlichen Grüßen Euer Exzellenz ergebener

gez. v. Hindenburg.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft — Hauptverwaltung — beabsichtigte durch eine Abordnung unter Führung des Herrn Staatssekretärs Kumbier ihm eine künstlerisch ausgestattete Adresse zu überreichen. Da Exzellenz Hoff aber den Wunsch ausgesprochen hat, in aller Stille und ohne jegliche Feier den 21. August außerhalb Münsters zu begehen, mußte leider von diesem Vorhaben abgesehen werden. Die dem Jubilar gewidmete Glückwunschadresse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die die Unterschriften des Präsidenten des Verwaltungsrats und des Generaldirektors trägt, hat folgenden Wortlaut:

„Hochzuverehrende Exzellenz.

Zu dem heutigen Tage, an dem es Ihnen vergönnt ist, in vollster geistiger und körperlicher Frische Ihr 75. Lebensjahr zu vollenden, sprechen wir — zugleich im Namen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — Ihnen herzliche Glückwünsche aus.

Eure Exzellenz sehen auf ein langes Leben reich an Arbeit, reich aber auch an größten Erfolgen zurück. Lebhaft gedenken wir heute Ihres Hauptwerkes, der mit tiefgehendem Verständnis für die Zusammenhänge der Eisenbahnverwaltung mit dem Wirtschaftsleben und mit ungewöhnlicher Arbeitskraft geschaffenen Organisation der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen. Diese von der gesamten Fachwelt als mustergültig anerkannte und noch heute in ihren Grundzügen bestehende Schöpfung hat in langen Friedens- und Kriegsjahren ihre Probe in jeder Hinsicht bestanden. Wir gedenken in Dankbarkeit des großzügigen Ausbaues der Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten, Angestellten und Arbeiter, der von Eurer Exzellenz feinfühligstem Verständnis für die Bedürfnisse des Personals beredtes Zeugnis ablegt. Insbesondere wird aber die Erinnerung wach an die vorbildliche Pflichttreue und Umsicht, mit der Eure Exzellenz in Deutschlands größter Not die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen als Chef geleitet haben. Ihrer sachkundigen Umsicht und Ihrem unerschrockenen Eintreten ist es zu verdanken, wenn die geordnete Heimführung des Feldheeres ermöglicht und der Zusammenbruch der Eisenbahnen, des Rückgrats des deutschen Wirtschaftslebens, verhindert werden konnte.

Möge es Ihnen noch viele Jahre vergönnt sein, in ungeschwächter Schaffenskraft zum Besten der Ihnen ans Herz gewachsenen Deutschen Eisenbahnverwaltung zu wirken.“

Die Schriftleitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat allen Grund ganz besonders dem Jubilar ihre wärmsten Glückwünsche darzubringen. Überzeugt von der Wichtigkeit und Bedeutung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist Exzellenz Hoff stets ein warmer Freund und Förderer des Vereins gewesen. Zahlreiche wertvolle und inhaltsreiche Aufsätze und Beiträge insbesondere über Organisationsfragen aus seiner Feder sind in unserer Zeitung veröffentlicht. Sein erster Beitrag datiert aus dem Jahre 1886. Seine folgenden reichen bis in die jüngste Zeit. Wir dürfen hiernach sagen, daß unsere Beziehungen alt und eng sind, und dankbar erkennen wir die geschätzte langjährige Mitarbeit von Exzellenz Hoff hier an. Aus aufrichtigen warmen Herzen rufen wir dem Jubilar zu:

„Gott schenke Eurer Exzellenz noch viele Jahre wie bisher in ungebrochener Kraft und jugendlicher Frische.“

W.

Die bisherigen Vorschläge zur Verbesserung der Umbildungsarbeit im Güterzugdienst in betrieblicher und betriebswirtschaftlicher Beleuchtung.

Von Dr.-Ing. **Derikartz**, Koblenz.

Seit die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes und die Entwicklung des Verkehrs zu immer weiterer Steigerung der Rangier-(Umbildungs)-Arbeit im Güterzugdienst führte, sind Bestrebungen im Gange, die Durchführung dieser Arbeiten zu verbessern. Die Ziele dieser Bestrebungen, die in neuerer Zeit kurz in dem Ausdruck „Mechanisierung des Umbildungsvorganges" zusammengefaßt zu werden pflegen, erstrecken sich nach und nach auf sämtliche Arbeitsvorgänge, die zur Umbildung der Züge erforderlich sind. Zu einem gewissen Abschluß sind sie bisher gelangt für die Bewegungsvorgänge, während wir wenigstens für deutsche Verhältnisse in der Praxis bei den Arbeiten, die mit dem Entkuppeln und Wiederverbinden der Wagen zusammenhängen, noch in den ersten Anfängen stehen. Die Umbildungsarbeit besteht darin, daß die Betriebseinheiten (Züge), in denen die Beförderungseinheiten (Wagen) über die Strecke bewegt werden, an bestimmten Knotenpunkten, wo sich die Wege der einzelnen Wagen trennen, aufgelöst werden, um nach Umordnung in neuen Zügen zusammengestellt, weiterzurollen. Es handelt sich also um einen sich immer wiederholenden gleichartigen Vorgang[1]), bei dem an und für sich alle Vorbedingungen zur weitestgehenden Mechanisierung und damit Ausschaltung menschlicher Arbeitskräfte gegeben sind. Diese Umbildung, die ursprünglich durch Hin- und Herbewegen des zu zerlegenden Zuges mittels Lokomotiven und Abstoßen der Wagen in die Gleise, in denen die neuen Züge zusammengestellt werden, erfolgte, wurde später so umgestaltet, daß man die Züge über Erhöhungen im Gleis (Eselsrücken, Ablaufberge) drückt und sie unter der Einwirkung der Schwerkraft in die Zugbildungsgleise ablaufen läßt. Bewegungseinrichtung ist bisher durchweg die Lokomotive. An Stelle des Hin- und Herbewegens der großen Masse des zu zerlegenden Zuges und des Abstoßens mittels beschleunigter Bewegung, tritt das langsame Verschieben über den Ablaufpunkt. Auch für diese Bewegung ist die Lokomotive in einzelnen Fällen ausgeschaltet worden. In den sogenannten Bahnhöfen mit durchgehendem Gefälle sollen die angekommenen Züge nur unter dem Einfluß der Schwerkraft aus hochgelegenen Gleisen abrollen, um auch weiterhin die ganze Anlage im Gefälle zu durchlaufen. War mit diesen Änderungen ein wesentlicher Schritt zur Vereinfachung des Umbildungsvorganges getan, so traten auf der anderen Seite Schwierigkeiten auf, die in der Verschiedenheit des Laufwiderstandes der einzelnen Wagen und noch besonders in je nach der Witterung verschiedenen äußeren Einflüssen (Wind, Temperatur) ihre Gründe haben. Die Weiterentwicklung zielt darauf hin, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden und daneben den auch bei den verbesserten Betriebsformen immer noch hohen Personalaufwand herabzudrücken. Ferner ist man bemüht, was besonders wichtig ist, die bisher nicht zu vermeidenden Beschädigungen an den Betriebsmitteln, die beim Aufeinanderstoßen zu stark beschleunigter Wagen entstehen, zu vermindern. Auf Einzelheiten dieser Entwicklung wird bei der Besprechung der verschiedenen Vorschläge einzugehen sein.

Die Einführung der Schwerkraft in den Umbildungsvorgang erscheint, im Vergleich zu den früheren Verfahren, als ein bedeutsamer Fortschritt. Wenn man aber die allerletzte Entwicklung der Eisenbahnfahrzeuge in Betracht zieht und die sich jetzt schon abzeichnenden Zukunftsmöglichkeiten mit ins Auge faßt, so hat es den Anschein, als wenn diese sogenannten „Schwerkraftanlagen" — sei es solche mit Ablaufbergen mit durchgehendem Gefälle — doch wohl nicht die letzte wicklungsstufe darstellen. Wenn auch die augenblicklichen schaftlichen Verhältnisse in Deutschland der Einführung Großgüterwagen nicht besonders günstig sind, so darf doch damit gerechnet werden, daß dieser Gedanke schon wege günstigeren Verhältnisses von Brutto- und Nettolast un Möglichkeit leichterer Entladung aus wirtschaftlichen Gr sich auf die Dauer nicht zurückhalten lassen wird. Der Großgüterwagen mit ihrer großen Masse entwickeln aber freien Ablauf Arbeitsvermögen, die an die Brems- und fangvorrichtungen außerordentlich hohe Anforderungen st infolgedessen auch entsprechend großen Arbeitsaufwand diese Einrichtung erfordern und dazu noch erheblichen Mat verschleiß zur Folge haben werden. Selbst wenn es gel sollte, die neueste Entwicklung läßt es erhoffen, Bremsei tungen zu finden, die ohne oder nahezu ohne mechanische bungsarbeit auskommen, so wird doch die Übertragung Bremskraft auf die Masse des ablaufenden Wagens imme Teile stark beanspruchen, die Untergestell mit Laufvorriel und Lastbehälter des Wagens verbinden. Diese Umstände den besonders beachtet werden müssen, wenn man dazu geht, die jetzigen Gleitlager durch Wälzlager zu ersetzen. lich drängt auch noch die wohl bestimmt im Laufe der Zei Einführung kommende selbsttätige Kupplung mit Einp system auf Formen des Umbildungsvorganges, die weniger h Anfassen der Wagen und Vermeidung zu heftigen Aufst ermöglichen, um diese verhältnismäßig empfindlichen Teile Beanspruchungen auszusetzen, die ihnen gefährlich werden nen. Tatsächlich sind auch schon verschiedene Vorschläg macht worden, um die Umbildungsarbeit mittels mechani Hilfsmittel ganz oder doch wenigstens im wesentlichen i Ebene durchzuführen.

Bei den Bestrebungen zur Verbesserung der Umbild arbeit können im einzelnen folgende Gebiete untersch werden:

a) Verbesserung der Güte des Verfahrens: Erhöhung Leistung der Anlagen durch erhöhte Geschwindi der Einzelvorgänge und damit Einschränkung von Um und Zahl der Verschiebeanlagen; Verminderung der schädigungen der Fahrzeuge beim Umbildungsvorgang.

b) Herabsetzung des Personalaufwandes sowohl für die Du führung der Arbeit als auch der Aufsicht.

c) Verminderung des mechanischen Arbeitsaufwandes; lichste Beseitigung der unwirtschaftlichen Lokomotiva (Anpassung des mechanischen Aufwandes an die tat lich zu leistende Arbeit).

Naturgemäß erstrecken sich diese Forderungen wieder sämtliche Vorgänge bei der Umbildung. Betrachtet ma erster Linie die der Mechanisierung am leichtesten zugängli Bewegungsvorgänge (Zerlegung und Wiederzusammenste der Züge), so treten drei Hauptvorgänge hervor.

1. die Zuführung des aufzulösenden Zuges zu der Einricht die die Überführung der einzelnen Wagen in die Gleis möglicht, in denen die neuen Züge gebildet werden,
2. die Durchführung der Wagen durch diese Zone und
3. die Sammlung und Zusammenstellung der Wagen zu ne Zügen.

Diese Vorgänge wiederholen sich für einen Teil der umbildung, nämlich in den Fällen, in denen eine doppelte nung der Beförderungseinheiten (nach Richtungen und tionen) vorgenommen werden muß.

[1]) Kennzeichnend für den Umfang dieser Arbeiten ist, daß im Jahre 1918 z. B. im Bereich der ehemals Preuß.-Hess. Staatsbahnen 25,9 Millionen Lokomotivstunden für Verschiebearbeit aufgewandt werden mußten

urchgeführt werden diese Arbeitsvorgänge in drei Zonen, die
 in allen Verschiebebahnhöfen vorfinden.
 Die Zuführungszone (Zugauflösung).
 Die Schaltzone.
 Die Sammelzone (Zugbildung).

Abb. 1.

'enn man die bisherigen Betriebsformen, Bewegungs- und
influssungsmittel und die zu ihrer Verbesserung gemachten
schläge nach diesen Gesichtspunkten ordnet, so ergibt sich
ende Übersicht:

<table>
<tr><th rowspan="2">der Um-
ungsanlage</th><th colspan="2">Zuführungszone (Zugauflösung)</th><th colspan="2">Schalt-Zone</th><th colspan="2">Sammelzone (Zugbildung)</th></tr>
<tr><th>Bewegung</th><th>Beeinflussung</th><th>Schalteinrichtung</th><th>Bewegung und Beeinflussung</th><th>Bewegung</th><th>Beeinflussung</th></tr>
<tr><td>ahnhöfe it durchehendem efälle</td><td>Schwerkraft ergänzt durch Lokomotive, reine Schwerkraft (stärkere Neigung)</td><td>Bremsknüppel
Handbremsen
ferngesteuerte Zuführungsbremsen</td><td>Weichen</td><td>Schwerkraft
Laufvermögen
Hemmschuhbremsen
fernbediente Brems.</td><td>Schwerkraft
Laufvermögen</td><td>Bremsknüppel
Hemmschuhe</td></tr>
<tr><td>blaufberg-ilagen</td><td rowspan="2">reiner Lokomotivbetrieb, fernverständigte Lokomotive, ferngesteuerte Lokomotive, ortsfeste vom Rangierleiter gesteuerte Antriebe</td><td rowspan="2"></td><td>Weichen</td><td>Schwerkraft
Laufvermögen
Hemmschuhbremsen
fernbediente Brems.
Beschleunigungseinrichtungen</td><td rowspan="2">Laufvermögen
Mechanische Anlagen
Seil-u.Spill-Einrichtungen
a) handbediente
b) fernbediente ortsfeste Anlagen</td><td rowspan="2">Hemmschuhe
Zielabbremsung
} soweit erforderlich</td></tr>
<tr><td>angier-ahnhöfe in er Ebene</td><td>Weichen
Gelenkdrehbrücken (Feuerlein)
Schiebebühnen</td><td>Laufvermögen
Bewegung durch den Antrieb der Zuführungszone
Bewegung mit Hilfswagen (Baeseler)</td></tr>
</table>

ie Besprechung der einzelnen Verfahren erfolgt zweckmäßig
ennt nach den drei Arbeitszonen, wobei die bisher vor-
:hlagenen Verbesserungen vom betrieblichen und betriebs-
schaftlichen Standpunkt kurz erörtert werden sollen. Eine
ik der Vorschläge in technischer Hinsicht ist nicht beab-
tigt; es handelt sich ja auch zum großen Teil um Einrich-
:en, die noch nicht praktisch erprobt sind. Nur soweit es er-
erlich ist, um ein Bild ihrer Wirkungsweise, ihrer Ein-
derung in den Betrieb und auch ihres Einflusses in betrieb-
er und wirtschaftlicher Hinsicht zu erhalten, soll auf ihre
nischen Eigenarten eingegangen werden.

A. Zuführungszone.

1. Anlagen mit durchgehendem Gefälle.

ie Zuführungszone dieser Bahnhöfe kann als Ablauframpe
ichnet werden, deren Neigung bei den bisher ausgeführten
igen (in Deutschland in Nürnberg und Dresden-Friedrich-
t) so bemessen ist, daß sich selbst überlassene Wagen bei
nalen Witterungsverhältnissen ohne äußere Beeinflussung,
 lediglich unter dem Einfluß der Schwerkraft, in Bewegung
iten und ablaufen. Bei ungünstiger Witterung — starker
enwind, Frost — ist in der Regel mechanische Zusatzarbeit
 den heutigen Anlagen mittels Lokomotive) erforderlich, um
Wagen in Bewegung zu setzen. Es sei hier gleich allgemein
ähnt, daß der Einfluß tiefer Temperatur sich nur dann un-
stig bemerkbar macht, wenn die Wagen längere Zeit ge-
den haben und infolgedessen die Schmiermittel in den
Lagern stark abgekühlt sind. Die Beherrschung der großen,
beim Ablauf in Bewegung befindlichen Masse erfolgt entweder
durch Besetzung der Handbremsen oder aber durch Regelung
der Geschwindigkeit mittels Bremsknüppel, die vor die Räder
gehalten werden, wenn die Bewegung verzögert werden soll; in
beiden Fällen ist großer Personalaufwand erforderlich. Die
Verbesserungsvorschläge zielen darauf hin, einmal den Einfluß
der Witterung auszuschalten, zum anderen, die bewegten Massen
ohne den bisherigen großen Personalaufwand in der Hand zu
behalten. Erreicht werden sollen beide Ziele durch Verstärkung
der Neigung der Ablaufgleise bei gleichzeitiger Verwendung
von fernbedienten Zuführungsbremsen an der Übergangsstelle
zwischen Zuführungs- und Schaltzone, mit denen man in der
Lage ist, bei geringstem Personalaufwand (ein Bremswärter)
die ablaufenden Wagen je nach Bedarf aufzuhalten oder durch
Lockerung der Bremse ihre Geschwindigkeit zu erhöhen. Der
Einbau derartiger Bremsen — es gibt schon mehrere Formen,
auf die, weil es sich um ähnliche Einrichtungen handelt, wie
sie auch in der Schaltzone verwendet werden, später näher ein-
gegangen werden soll — würde die ungünstigen Eigenschaften der
Zuführungszonen der Anlagen mit durchgehendem Gefälle beseitigen können.

2. Ablaufberganlagen und Rangieranlagen in der Ebene.

Die Zuführungszone dieser beiden Formen kann zusammen
behandelt werden, weil sie keine wesentlichen Unterschiede
zeigt und die Vorschläge zur Verbesserung des Betriebes für
beide im wesentlichen die gleichen sind. In bezug auf ihre Zuführungszone bilden die Verschiebebahnhöfe in der Ebene nur
einen Sonderfall der Ablaufberganlagen. Beide sind dadurch
gekennzeichnet, daß die Gleise der Zuführungszone in bezug
auf ihre Neigung so liegen, daß die Wagen ohne äußeren Einfluß nicht in Bewegung geraten können. Bei älteren Anlagen
beider Formen liegen die Gleise der Zuführungszone wagerecht.
Bei den Ablaufberganlagen ist man in neuerer Zeit in einzelnen
Fällen dazu übergegangen, die Höhe des Ablaufpunktes nicht
erst mit einem besonderen nach Vereinigung der Einfahrgleise
ansteigenden Berggleises zu erreichen, sondern die Zuführungsgleise selbst in steigende Neigung (1 : 400 oder geringer) zu
legen und auf diese Art das Arbeitsvermögen der auslaufenden
Züge auszunützen, um die Höhe des Ablaufpunktes ganz oder
wenigstens soweit wie möglich zu erreichen (vgl. Bild 2 und 3).

Bei diesen neueren Formen fällt das Hochdrücken der zu
zerlegenden Züge auf den Ablaufberg (Eselsrücken) weg, die
Zuführungszone nimmt den Charakter einer Auffahrrampe an.

für die Verfasser[2]) im Zusammenhang mit einer neuen Betriebsform für die Zuführungszone noch weitergehende Vorschläge gemacht hat. Die Neigung der Zuführungsgleise soll sich hiernach je nach Örtlichkeit zwischen 1 : 400 fallend und 1 : 400 steigend bewegen, um neben weitgehendster Ausnutzung des Arbeitsvermögens der auslaufenden Züge auch möglichst wirtschaftliche Betriebsweise (geringster Arbeitsaufwand) bei der Bewegung in der Zuführungszone selbst zu erreichen. Zu bemerken ist auch noch, daß derartige Anlagen — wie ein Vergleich der Bilder 2 und 3 zeigt — eine bessere Ausnützung der Länge gewährleisten und betrieblich gegenüber den bis-

Abb. 2.

herigen insofern günstiger sind, als die abzudrückenden Züge bei der Einfahrt gleich unmittelbar an den Brechpunkt gelangen, also alle Zeitverluste, die das Heranführen der Züge bis an diesen Punkt bisher bedingte, ausgeschaltet werden.

Die Betriebsabwicklung beider Arten der Umbildungsanlagen vollzieht sich bisher noch durchweg so, daß die Bewegung durch Lokomotiven (Verschiebelokomotiven) erfolgt. Bei den Rangierbahnhöfen in der Ebene ist Hin- und Herbewegung des ganzen zu zerlegenden Zuges erforderlich, weil er immer wieder vor die Zerlegungsweichen zurückgezogen werden muß,

Abb. 3.

bevor die Wagen abgestoßen werden können, bei den Ablaufberganlagen hingegen drückt die Maschine langsam (V = 0,6 — 1 m/sec.) den zu zerlegenden Zug über den Brechpunkt. Die Mängel dieser Arbeitsform in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht können kurz wie folgt zusammengefaßt werden. Die Regelung der Abdrückgeschwindigkeit und die Beherrschung des abzudrückenden Zuges liegt nicht unmittelbar in der Hand des Rangierleiters, sondern er ist gezwungen, mittels Signal auf den Lokomotivführer einzuwirken. Zeitverluste sind die Folge, Mißverständnisse nicht ausgeschlossen. Durch das Umlaufen der Verschiebelokomotive von einem Gleis zum anderen entstehen Zeitverluste, die die Ausnützungsmöglichkeit und damit den Wirkungsgrad der Anlage herabsetzen (25 % und mehr). Stellt man, um diese Verluste zu vermeiden, zwei Loko-

[2]) Vgl. Verkehrstechnische Woche 1925, Heft 4, und Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung und Betrieb, Sonderband II der V. W. 1925.

motiven ein, so steigern sich entsprechend die Betriebsk Lokomotiven erfordern hohen Personalaufwand für einen trieb, bei dem es sich immer um die gleichen, ört begrenzten Bewegungen handelt, bei dem naturg menschliche Arbeitskräfte weitgehend ausgeschaltet w können. Weitere Nachteile sind in der Lokomotive an sic gründet: sie ist in der Regel für ganz andere Zwe erbaut und erfordert Bedienung, Betriebsstoffe auch i Zeiten, in denen sie keine Arbeit leistet. Da sie außerdei der Kraftübertragung auf die Reibung zwischen Rad Schiene angewiesen ist, bedarf sie unverhältnismäßig Eigengewicht und maschinellen Aufwand, verglichen mit tatsächlich bei dieser Arbeit erzielten Nutzeffekt.

Die Verbesserungsbestrebungen zielen darauf hin, die schilderten Mängel zu beseitigen. Man hat zunächst, um verständnisse bei der Signalgebung auszuschließen und Drucklokomotive fester in die Hand des Rangierleiter geben, besondere sogenannte Ablaufbergsignale (Formsi mit Kasten- oder Scheinwerferbeleuchtung) eingeführt. W geht die Fernverständigung mittels lauttönendem Fernspr auf der Lokomotive, entweder unter Übertragung der el schen Wellen durch Oberleitung und Schleifbügel ode neuester Zeit auch versuchsweise im Wege der Funkte Versucht worden ist auch, die ganze Frage durch Ferns rung der Lokomotive zu lösen, was, falls eine einwand Lösung gefunden wird, die Bedienungskräfte auf der L motive ersparen würde. Die bewegende Kraft würde in di Falle auch schon ganz in der Hand des Rangierleiters li Als Nachteile würden dann nur noch übrig bleiben das ve nismäßig hohe tote Gewicht, die Zeitverluste im Ablaufbe infolge des Umfahrens der Lokomotive von einem Gleis anderen und die Notwendigkeit der Signal- oder Befehlsi mittelung bei diesem Umlaufen (Weichenschaltung an der fahrseite der Zuführungsgleise). Noch weiter geht der orts vom Rangierleiter gesteuerte Ablaufbergantrieb, den Verf vorgeschlagen hat[3]). Hier wird mittels eines in ein ends

Abb. 4.

Seil eingeschalteten Druckwagens, der an der Einfahrseite einer schiefen Ebene versenkbar ist, die Bewegung der Z über den Brechpunkt durchgeführt. An Stelle der betrie und wirtschaftlich ungünstigen beweglichen Lokomotive ein ortsfester Antrieb, mit dem — mit einem Minimum Arbeitsaufwand unter Einschränkung der Bedienungskräft zum äußersten — die Aufgabe, die langsame Beweg der aufzulösenden Züge, bewerkstelligt wird. Signalübermittelung fällt weg, der Rangierleiter steuert einem Hebel den gesamten Vorgang. Dabei ist gewährlei daß er trotzdem die bewegten Massen voll und ganz in Hand behält.

Ein Vergleich der verschiedenen Formen der Zu rungszone in betrieblicher und wirtschaftlicher Hin führt — wenn einmal die reinen Baukosten, die bei eb und Ablaufberganlagen wohl immer wesentlich geringer als bei Gefällbahnhöfen, bei denen sie solchen Einfluß ha daß derartige Anlagen nur bei ganz bestimmter ländegestaltung wirtschaftlich zu rechtfer gen sein werden, abgesehen werden soll — zu folge

[3]) Vgl. V. W. 1921. Nr. 52. und Sonderheft Verschiebebahnh der V. W. Bd. I 1923, S. 67.

ebnissen: Die Anlagen mit durchgehendem Gefälle in ihrer igen Form leiden — bei aller Würdigung des geringen hanischen Aufwandes (die Höhe der Ablauframpe wird bei erwähnten Abhängigkeit solcher Anlagen vom Gelände in Regel ganz oder doch fast ganz durch das Arbeitsvermögen auslaufenden Züge gewonnen werden können) — an dem erordentlich hohen Personalaufwand, der die Wirtschaftkeit trotz an sich hoher Leistungsziffern ungünstig beeint. Müssen die Züge erst hochgezogen werden, so kommt weiteres ungünstiges Moment hinzu. Wird die Zuführungs- mittels leistungsfähiger, fernbedienter Zuführungsnsen — ausgeführt sind solche Anlagen noch nicht — von mechanischen Hilfsarbeit unabhängig gemacht und der Perlaufwand vermindert, so dürfte sich die Wirtschaftlichkeit Betriebes wesentlich verbessern lassen. In betrieblicher sicht ist noch zu sagen, daß, weil die Anlagen ganz von der tungsfähigkeit der Zuführungsbremsen abhängig werden — Versagen der Bremse könnte der Betrieb nur unter noch blicherem Personalaufwand durchgeführt werden, als bis-—, unter allen Umständen mehrere Bremsen eingebaut den müssen, die unabhängig voneinander die Betriebsabklung gewährleisten. Schwierigkeiten macht auch in den ahrgleisen mit starker Neigung die Untersuchung der ken, die besonders nach Einführung der Luftdruckbremse noch erhöhte Bedeutung erhalten hat. Muß diese Unterung auf der Ablauframpe ausgeführt werden, so bleibt t anderes übrig, als die Zuglokomotive während der Unterungszeit aus Sicherheitsgründen vor dem Zuge zu lassen, naturgemäß ungünstig auf die Ausnutzung dieser Lokoven wirkt. Ausgeschaltet werden kann dieser Nachteil, vor die Ablaufgleise noch eine besondere Gleisgruppe naltet wird, in der diese Untersuchungen erfolgen. Die se dienen dann gleichzeitig auch als Puffer für die einenden Züge, die allerdings durch besondere mechanische ichtungen oder auch Lokomotiven der Ablauframpe zuget werden müssen.

on den beiden übrigen Formen — Ablaufberganlage und ne in der Ebene — hat wenigstens bei der jetzigen Betriebse unzweifelhaft die erstere den betrieblichen und wirtftlichen Vorzug. Sie ermöglicht nicht nur höhere Leigen, sondern weist auch wirtschaftlichere Lokomotivarbeit Die betriebliche und wirtschaftliche Bewertung der Verrungsvorschläge hat zu erfolgen nach dem Grad der Perl- und Betriebsstoffersparnis und der Leistungsfähigkeit Anlage. Für Bahnhöfe mit Ablaufbergen dürfte die Stufenr in dieser Hinsicht vom heutigen Lokomotivbetrieb über die verständigte und ferngesteuerte Lokomotive zum ortsfesten rieb gehen. Hierbei nimmt der Personalaufwand stufene ab. Der zur Erzielung der Arbeitsleistung erforderliche wand an Betriebsstoffen wird bei der Dampflokomotive am ten sein. Bei Lokomotiven mit elektrischen oder Verbrennungsmotoren wird er geringer werden, weil diese Maschinen keinen Stoffverbrauch aufweisen, wenn keine Arbeit geleistet wird. Den geringsten Verbrauch werden ortsfeste Antriebe aufweisen, weil hier die Kraftübertragung am günstigsten ist und geringstes totes Gewicht mitzubewegen ist[4]).

Die Zuführung der zu zerlegenden Züge auf ebenem Gleis gewinnt wieder größere Bedeutung in Verbindung mit neueren Vorschlägen, die die Schaltzone betreffen. Hierauf wird später näher einzugehen sein. Auch diese Vorschläge erfordern übrigens eine Zuführungseinrichtung, die in derselben Weise in wirtschaftlicher und betrieblicher Hinsicht zu bewerten ist wie die besprochenen. Neigungen innerhalb der Grenzen, in denen die Wagen von selbst nicht in Bewegung geraten können, sind natürlich auch hier zulässig.

B. Schaltzone.

1. Anlagen mit durchgehendem Gefälle.

Als Schaltvorrichtung kommen nur Weichen in Frage, bewegende Kraft ist die Schwerkraft. Die ablaufenden Wagen gelangen aus der geneigten Zuführungszone in die Schaltzone, durchlaufen sie ebenso wie die anschließende Sammelzone unter der Einwirkung der Schwerkraft. In der Regel hat die ganze Anlage gleiches oder nahezu gleiches Gefälle. In ihrer ursprünglichen Form wurden nur die an den Wagen vorhandenen Handbremsen oder Bremsknüppel verwendet, um, wenn erforderlich, die Geschwindigkeit der Wagen zu verringern. Zur Steigerung der Leistung und um von Witterungseinflüssen unabhängiger zu sein, sind an einzelnen Stellen in die Schaltzone Steilstrecken (Ablaufrücken) eingebaut worden, z. B. in Nürnberg, die naturgemäß wieder Bremseinrichtungen erforderlich machen. Damit ist ein Übergang zur Ablaufberganlage geschaffen worden. Als Bremseinrichtungen werden, wie auch bei den allermeisten bisherigen Ablaufberganlagen, Hemmschuhbremsen angewandt, deren Wirkungsweise, Vor- und Nachteile als bekannt vorausgesetzt werden dürfen. Diese Bremsen — am bekanntesten ist die Form Büssing-Sigle — sind bis zur Einführung ferngesteuerter Bremsen die einzigen betriebsfähigen Gleisbremsen geblieben und haben sich auch im Verhältnis zu den Forderungen, die man an sie stellen konnte, gut bewährt.

2. Ablaufberganlagen.

Auch hier wird die Schaltzone unter der Einwirkung der Schwerkraft durchlaufen. Es können zwei Formen unterschieden werden, einmal die ältere, bei der die die Zuführungsgleise zusammenfassenden Weichen und die Verteilungsweichen am Eingang der Sammelzone (beide zusammen machen die Schaltzone

Klemmsperrprinzip. in Ruhe in Bremsstellung

Abb. 5.

[4]) Vgl. hierzu: Bewegungseinrichtungen auf Verschiebebahnhöfen in technischer und wirtschaftlicher Beleuchtung. V. W. 1924, Nr. 24.

aus) durch den eigentlichen Berg (Eselsrücken) getrennt sind (vgl. Bild 2), und ferner die neueren Anlagen, bei denen diese Weichenzonen unmittelbar aneinanderstoßen und ganz in die Ablauframpe verlegt worden sind (Bild 3).

Die bereits erwähnten Witterungseinflüsse und sonstigen Umstände, Gewicht (Masse), Form (Luftwiderstand), Lagerreibung usw., von denen das Laufvermögen abhängt, wirken sich naturgemäß auch bei den Ablaufberganlagen aus. Die Ablaufhöhe, die fest liegt und in der Regel für mittlere Verhältnisse ermittelt wird, ist für manche Wagen zu groß, unter anderen Verhältnissen dagegen wieder zu gering, zumal die erforderliche Laufweite je nach der Besetzung der Sammelgleise verschieden ist. Eine Rolle spielt hierbei natürlich auch noch, zu verhüten, daß sich Wagen innerhalb der Schaltzone in der gleichen Fahrstraße einholen oder, mit anderen Worten, die Pufferabstände der ablaufenden Wagen so groß zu halten, daß es möglich ist, an der Abzweigungsstelle die ablenkende Weiche zwischen zwei Wagen umzulegen.

Es ist zunächst versucht worden, Ablaufberge mit abstufbarer Höhe, sogenannte Sommer- und Winterberge, einzuführen, jedoch ist es nicht möglich gewesen, auch bei solchen Anlagen auf weitergehende Beeinflussung das Ablaufes zu verzichten, und zwar durch Bremseinrichtungen, die, am Fuße der Ablauframpe liegend, je nach Laufvermögen und dem zur Verfügung stehenden Gleisraum in der Sammelzone Geschwindigkeit und Laufweite regeln sollen. Bisher wurden im wesentlichen die bereits erwähnten sogenannten Hemmschuhbremsen verwendet.

Die Versuche, ferngesteuerte Gleisbremsen mit besser abstufbarer Wirkung als bei Verwendung von Hemmschuhen zu finden, reichen schon längere Zeit zurück. Aber erst seit etwa zehn Jahren sind Formen vorgeschlagen und durch Versuche weiterentwickelt worden, die den Anforderungen des praktischen Betriebes gerecht werden. Die Bremswirkung wird dadurch erzielt, daß Bremsschienen, die beiderseits der Fahrschienen angeordnet sind, aus der Ferne gegen die zwischen ihnen durchlaufenen Radreifen gepreßt werden, Reibungskräfte hervorrufen und so verzögernd auf das Fahrzeug einwirken. Zur Kraftübertragung wird bei den neueren, auf mechanischer Reibungswirkung beruhenden Bremsen entweder Preßwasser oder Preßluft verwendet. Da die Reibungsflächen verhältnismäßig klein sind und der Druck, der angewandt werden darf, beschränkt ist — die zulässige Verzögerung in der Zeiteinheit muß begrenzt sein, um zu große Beanspruchungen der Fahrzeuge, insbesondere der Verbindungsteile zwischen Unterge und Lastbehälter, nicht zuletzt aber auch Beschädigungen Ladung zu vermeiden —, sind die bisher erbauten Gleisbren ziemlich umfangreiche Anlagen. Die Größe der Bremswirk ist auch von der Höhe des Angriffspunktes über der Schien oberkante abhängig. Da diese Höhe aber durch die Begrenz der Fahrzeuge gegeben ist, und zwar ist sie für Lokomoti geringer als für Wagen, so hat man, um das Befahren Bremsen mit Lokomotiven zu ermöglichen, die Bremsschie in senkrechter Richtung beweglich angeordnet. In der Arbe stellung werden sie in die für Wagen zulässige Höhe gehol um der Bremskraft einen möglichst großen Hebelarm zug kommen zu lassen. Diese senkrechte Beweglichkeit hat nat gemäß einen verhältnismäßig großen konstruktiven Aufw zur Folge.

Die ferngesteuerten Bremsen werden ebenso wie die Her schuhbremsen am Fuß der Steilrampe eingebaut und vom laufstellwerk aus bedient. Ein Mann wird in der Regel z Bremsen bedienen können.

Abb. 6. Gleisbremse, Bauart „Thyssenhütte".

Die größte praktische Bedeut hat bisher — wenigstens für deuts Verhältnisse — die Gleisbremse Dr. Frölich, bekannt unter der zeichnung „August Thyssenhütte" langt. Von den übrigen Vorschlä ist meines Wissens bisher, abgese von einer früheren, auf ähnlic Grundlage beruhenden Konstrukt von Lohse, nur eine, nämlich die Dr. Jordan, ausgeführt worden. Pr tische betriebliche Ergebnisse der J danbremse sind aber meines Wiss bisher noch nicht veröffentlicht w den. Die beiden Formen unterschei sich äußerlich dadurch, daß die er hydraulisch, die zweite pneumati betrieben wird. Die Art der Betrie weise ist aber nicht kennzeichne weil bei beiden wohl ebenso gut a das andere Übertragungsmittel v wendet werden könnte. Der wese liche Unterschied besteht darin, Frölich, um Entgleisungen der abl fenden Wagen zu verhüten, die Bre sung durch das Eigengewicht des W gens vornehmen läßt und begrenz will. Die Bremsschienen werden dem ablaufenden Wagen e gegengehoben, der auf sie aufläuft und mittels Hebelwirku selbst die zangenartig miteinander verbundenen Bremsschien gegen die Räder preßt. Die Abbildungen 5, 6, 7 und 8 stell Prinzip, konstruktive Ausbildung und Lichtbilder ausgeführ Anlagen dar. Der Bremsvorgang entspricht der theoretisch Überlegung. Wenn die beabsichtigte Begrenzung der Brem wirkung durch das Eigengewicht, ganz wie es theoretisch d konstruktiven Lösung entspricht, eintreten würde, so müß praktisch jedes merkbare Abheben der Wagen ausgeschloss sein. Nun habe ich aber tatsächlich bei Versuchen, die auf d Anlage in Köln-Nippes im Jahre 1924 nach meiner damalig Veröffentlichung (vgl. Anmerkung 5) vorgenommen wurden, b Abbremsen der Wagen bis zum Stillstand derartiges Abheben allerdings in unschädlicher Form — beobachten können. En gleisungen sind, das soll ausdrücklich hervorgehoben werde nicht vorgekommen. Wo die Gründe für dieses Abweichen v der theoretischen Forderung liegen oder, anders ausgedrück wie es kommt, daß die umkehrende Wirkung, die sich so zeige müßte, daß die Bremse auch ohne Nachlassen des äußere Druckes sich selbständig lockert, sobald der Bremsdruck größ wird als dem Eigengewicht entspricht, nicht eintritt, konnt nicht einwandfrei festgestellt werden. Möglich ist, daß eine A Kniehebelwirkung eintritt, die zwar der Bremsdrucksteigerun

ig ist, aber die selbsttätige umkehrende Wirkung verrt. Diese Beobachtungen werden vielleicht Anlaß geben, onstruktion nach dieser Richtung hin nachzuprüfen, um wirtschaftlich vielleicht ins Gewicht fallenden (Druckrverbrauch beim Lösen und Wiederanziehen der Bremse die äußeren Kräfte) Schönheitsfehler auszumerzen. Mehr

Abb. 7.

nicht, denn irgendwelchen schädlichen Einfluß in betrieb-Hinsicht haben diese Erscheinungen nicht ausgeübt; man im Gegenteil sagen, daß die Bremse, besonders in ihren en Formen, den betrieblichen Anforderungen voll ent-:.

Jordan verzichtet auf die Wirkung des Eigengewichtes rzielung der Bremskraft; die in die Arbeitsstellung ge-n Bremsschienen werden lediglich durch äußere Kräfte 1 gegen die Räder gepreßt. Wohl aus der Erfahrung heraß bei dieser Anordnung Aufsteigen der Räder und Entıgen nicht ausgeschlossen sind, ist neuerdings eine Aus-rorrichtung hinzugefügt worden, die beim Abheben der von den Laufschienen den Druck und damit die Bremsıg aufheben soll. Wie diese Einrichtung arbeitet, ist bischt bekanntgeworden.

betrieblichen Standpunkt aus ist es natürlich von ausgebender Bedeutung, daß bei ausreichender Bremskraft isungen unter allen Umständen ausgeschlossen sind. Man bwarten müssen, ob es gelingen wird, bei Reibungsbremsen Bedingungen in einfacherer Weise zu erfüllen, als sie die remse „Thyssenhütte" löst. Erwünscht wäre, wenn diese nismäßig große Empfindlichkeit gegen Stöße, die die l beweglichen Teile, auf die die Wagen auflaufen, auf-, beseitigt werden könnten, wenn auch ohne weiteres zun wird, daß die neuesten Ausführungen eine wesentliche serung in dieser Hinsicht gebracht haben. Was die Kraftıgungsmittel betrifft, so sei noch darauf hingewiesen, daß draulischen Bremsen neben einem Gewichtsakkumulator ıfspeicherung des erforderlichen Arbeitsvorrats noch be-r Vorkehrungen bedürfen, um die Leitungen und Brems-r gegen Einfrieren zu schützen, wozu eine besondere gsanlage eingebaut wird. Bei Luft als Kraftübertraıittel dürften sich diese beiden Notwendigkeiten einfacher assen. Über die betrieblichen und wirtschaftlichen Er-e der Gleisbremsen der Bauart „Thyssenhütte" wird auf ägige Berichte verwiesen[5].

[5] gan f. d. Fortschritte d. E. W. 1924, Heft 15, u. V. W. ir. 37.

Wegen ihrer großen Wirkung und Betriebssicherheit ermöglichen ferngesteuerte Gleisbremsen, die Höhen- und Neigungsverhältnisse der Ablaufberge so zu bemessen, daß auch schlechte Läufer unter ungünstigen Verhältnissen genügende Beschleunigung erhalten, um einmal die kritischen Weichen der Schaltzone schnell zu räumen (Wagenfolge, Leistungsfähigkeit), zum anderen aber auch genügendes Laufvermögen, um weit genug in die Sammelgleise vorzurücken. Die weiteren großen Vorteile liegen darin, daß neben Personalersparnis beim Bremsen selbst (jede Hemmschuhbremse erfordert einen Kopf) auch die Unfälle und Wagenbeschädigungen stark eingeschränkt werden. Das liegt daran, daß auch bei ungünstigen Verhältnissen der Bremswärter die Fahrzeuge so in der Hand hat, daß zu hartes Aufstoßen auch in der Sammelzone verhütet werden kann, obwohl Sicherungsmannschaften (Hemmschuhleger) gegenüber älteren Anlagen wesentlich vermindert werden können. Die geschilderte Anpassung der Ablaufverhältnisse an die praktischen Forderungen läßt eine bedeutende Steigerung der Leistungsfähigkeit der Ablaufanlagen zu. Die Wirkung geht aber noch weiter. Wenn auch gesagt werden muß, daß nach den bisherigen Ergebnissen wohl eine vollkommene Abstimmung des Ablaufs in dem Sinne, daß die Wagen genau auf Laufweite abgebremst werden, im Regelbetrieb kaum zu erreichen sein wird — sie gelingt nur besonders geeigneten und geschulten Bremswärtern und auch da nicht immer —, so ist doch eine Einschränkung der Beidrückarbeit in den Sammelgleisen zu erzielen, die betrieblich und wirtschaftlich ins Gewicht fällt.

Bei der Besprechung der fernbedienten Bremsen an Ablaufbergen muß noch erwähnt werden, daß bei den ersten Anlagen unmittelbar vor dem Ablaufpunkt noch eine kleinere Bremse, die als Gipfelbremse bezeichnet wurde, eingebaut worden ist. Sie sollte den Zweck haben, die Zuführung des Zuges zu beeinflussen, und zwar in dem Sinne, daß die Zuführungsgeschwindigkeiten während des gleichmäßigen Abdrückens durch diese Bremse in gewissem Grade abstufbar wird, was praktisch dieselbe Wirkung hat, als wenn die Ablaufhöhe um den der Abdrückgeschwindigkeit entsprechenden Betrag veränderlich wäre. Die Gipfelbremse ermöglichte ferner, den Ablaufvorgang unter Umständen zu verlangsamen, um etwa das Einholen zu stark gebremster Wagen in der Weichenzone zu verhüten, also bei Aufeinanderfolge eines guten (daher stark gebremsten) und eines

Abb. 8.

schlechten Läufers. Bei richtig angelegten Bergen und richtig entwickelten Verteilungsweichen dürften derartige Zulaufbremsen aber überflüssig sein; sie fehlen auch bei den neuesten Ausführungen (z. B. Hamm).

Um die bereits erwähnte rechtzeitige Umschaltung der Weichen zwischen den ablaufenden Wagen zu erzielen, die gerade bei Ablaufberganlagen eine besonders große Rolle spielt, sind auch hierfür zwangsläufige Einrichtungen vorgeschlagen worden. Neben der Einschaltung ganzer Weichenstraßen durch einen Hebel, die bereits seit längeren Jahren im Verschiebebahnhof Herne im Betrieb ist, ist neuerdings in Hamm eine Einrichtung ausgeführt worden, bei der die Schaltung der für den Ablaufbetrieb wichtigsten (kritischen) Weichen durch die ablaufenden Wagen selbst erfolgt. Auf Grund der Wagenzettel, die für jeden Zug aufgestellt werden und in denen die Gleisnummer jedes Wagens oder Wagengruppe verzeichnet wird, erfolgt die Einstellung der Einrichtung. Die Umschaltung der Weichen nehmen die ablaufenden Wagen selber vor, indem sie Kontakte befahren, die gemäß der vorherigen Einstellung die Stromkreise der Weichenantriebe einschalten.

Neben diesen die mechanische Reibungswirkung benutzenden Bremsen muß noch eine weitere Form erwähnt werden, die wenigstens zum Teil auf anderer Grundlage beruht. Es handelt sich um die sogenannte „Wirbelstrombremse“[6]) von Dr. Baeseler, bei der die hemmenden Wirkungen im wesentlichen durch elektrische und magnetische Einflüsse beim Durchlaufen der Wagen durch Kraftfelder hervorgerufen werden sollen. Theoretische Grundlagen hierüber sind bisber nicht veröffentlicht worden. Neben den erwähnten Kräften spielen aber auch anscheinend mechanische Reibungswirkungen eine Rolle beim Durchlaufen der Räder zwischen den beiderseits der Fahrschiene fest und schließend angeordneten Lamellenankern. Diese Gleisbremse wurde zum ersten Male auf der Verkehrsausstellung in München 1925 im Betriebe vorgeführt. Sie verspricht meines Erachtens betriebliche Vorteile, wenn es gelingt, sie auch für größere Kräfte in wirtschaftlicher Weise verwendbar zu machen, weil alle beweglichen Teile fehlen und die Kraftübertragung in einfacher Form erfolgt.

Gehen die besprochenen Bremseinrichtungen von dem Grundgedanken aus, den Ablaufberg so zu bemessen, daß die Beschleunigung der Wagen auch für die ungünstigsten Verhältnisse ausreicht und der Überschuß an Laufvermögen abgebremst wird, so wollen andere Vorschläge den Berg nur den günstigeren Verhältnissen anpassen, um das Fehlende bei schlechten Läufern durch eine auf mechanischem Wege zu erzielende Zusatzbeschleunigung zu ersetzen. Grundsätzlich muß gesagt werden, daß der letzte Gedanke theoretisch und betriebswirtschaftlich betrachtet, der richtigere ist, weil in der Regel doch die günstigeren Verhältnisse vorzuliegen pflegen. Die Wagen brauchen nicht auf größere Höhe gebracht zu werden, als dies den Regelverhältnissen entspricht und die verlorene Bremsarbeit fällt weg. Eine konstruktive Lösung dieses Grundgedankens ist die Beschleunigungsanlage von Pösentrup-Heinrich[7]), die im Verschiebebahnhof Seddin bei Berlin eingebaut worden ist. In bezug auf betriebliche Ergebnisse darf auf einen Aufsatz von Dr. Gottschalk in Heft 5 der V. W. 1926 verwiesen werden. Wenn sich die Anlage auch bei stärkerem Betriebe bewähren sollte, so hat sie zweifellos den großen Vorteil, daß sie gestattet, in verhältnismäßig einfacher Weise die Leistung zu niedriger Ablaufberge zu steigern, was besonders dann von großer Bedeutung sein wird, wenn die Umgestaltung der Anlagen im Sinne einer Erhöhung und Verbesserung des Ablaufberges aus baulichen oder wirtschaftlichen Gründen auf Schwierigkeiten stößt.

[6]) Vgl. Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung u. Betrieb I., Sonderheft V. W. 1926.

[7]) Vgl. Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung u. Betrieb I., V. W. Sonderheft 1922 u. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1926, Heft 4.

3. Rangierbahnhöfe in der Ebene.

Über die bisherigen Anlagen, die durchweg mit Wei schaltung arbeiten, ist nichts Besonderes zu sagen. Die W durchlaufen die Schaltzone mittels des Laufvermögens, ihnen beim Abstoßen durch die Lokomotive erteilt worde In wirtschaftlicher Beziehung darf auf das verwiesen we was bereits über die Zuführungszone dieser Anlage gesagt den ist. Die Verbesserungsvorschläge zielen darauf hi Stelle des Abstoßens eine stetige Durchführung der W durch die Schaltzone mittels ortsfester mechanischer Ei tungen zu erreichen, oder aber die stetige Durchführung die Bewegungseinrichtung der Zuführungszone zu ermögli indem an Stelle der Weichenschaltung in der Schaltzone andere Einrichtung tritt. Der naheliegende Gedanke, die gruppierung der Wagen mittels Schiebebühnen vorzune der auch vorgeschlagen worden ist, dürfte praktisch an d geringen Leistung derartiger Anlagen scheitern. Es k hinzu, daß bei Schiebebühnenbetrieb ein stetiger Fluß der A überhaupt nicht möglich ist, weil die Querbewegung der Sch bühne die Längsbewegung des aufzulösenden Zuges st unterbrechen muß. Einen neuartigen Niederschlag hat der

Abb. 9.

Gedanke in der Rangieranlage mit zwei Hilfswagen von Baeseler gefunden, Abb. 9, die auf der Verkehrsausstellur München 1925 im Betriebe vorgeführt wurde. Sie besteht im we lichen aus zwei in endlose Seile eingeschaltete Hilfswagen beiderseits der Verteilungsweichenstraßen der Schaltzone geordnet sind und die ihnen zugeführten Wagen mittels legers, der auf einen Puffer wirkt, durch die Zone hind drücken[8]). Die Einrichtung setzt voraus, daß alle Verteil weichen am Außenrand der Schaltzone liegen, erfordert praktisch entweder neue oder vollständig umgestaltete Anl Ob die Leistungsfähigkeit so weit gesteigert werden kann, bei neuzeitlichen Ablaufberganlagen, müßte durch prakti Versuche im größeren Stile festgestellt werden. Die Anlag möglicht, daß die Wagen vollständig gleichmäßig in zwang figem Abstand und ohne jeden Stoß durch die Schaltzone d geführt werden, was sicher im Zusammenhang mit der in Einleitung angedeuteten voraussichtlichen Zukunftsentwick der Eisenbahnfahrzeuge von großer Bedeutung sein dürfte. der anderen Seite bietet ja allerdings gerade die Schaltzone Verschiebebahnhöfe die beste Gelegenheit, die S c h w e r k r a l s B e w e g u n g s m i t t e l anzuwenden, weil die Wagen d Zone durchlaufen müssen, praktisch nicht zum Halten gebr zu werden brauchen und weil auch bei entsprechender An nung durchaus die Möglichkeit geboten werden kann, Zu menstöße auszuschließen.

Der zweite Gedanke, die Bewegungsvorrichtung der Zu rungszone zu verwenden, um die stetige Durchführung d die Schaltzone zu ermöglichen, setzt, wie bereits erwähnt aus, daß an Stelle der Weichenschaltung andere Einrichtun treten. Bei Weichenschaltung ist die Aufgabe nur mittels und Herbewegen zu lösen. Eine Lösung dieser Aufgabe hat Feuerlein vorgeschlagen, bei der die Umstellung der Wa mittels einer um einen Endpunkt drehbaren sogenannten lenkdrehbrücke erfolgen soll[9]). (Abb. 10.)

[8]) Vgl. Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung u. Betr Bd. I u. II V. W. 1922 u. 1925.

[9]) Vgl. V. W. Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung u. Betr Bd. II, 1925.

s handelt sich um eine Art gelenkiger Schiebebühne, deren hpunkt am Ende der Zuführungszone liegt, während das egengesetzte Ende auf die einzelnen Gleise der Sammelzone tellbar ist. Der zusammenführende Teil der Schaltzone ht wie bei den bisherigen Ausführungen, ein Stammgleis det auf die Gelenkdrehbrücke, die aus mehreren miteinander uppelten Teilen besteht, um den nötigen Ausschlag in seiter Richtung zu ermöglichen. Die Weichenschaltung des vernden Teiles der Schaltzone fällt weg. Der Betrieb vollzieht ähnlich wie bei der Schiebebühne — also nicht fließend —, mit dem Unterschiede, daß nur das eine Ende auf die einen Gleise eingestellt zu werden braucht. Die Einrichtung das gleiche wie die Baeselersche Anlage, nur erfolgt die chführung der Wagen durch die Schaltzone mittels der Beungsvorrichtung der Zuführungszone. Die Betriebssicherkönnte dadurch gewährleistet werden, daß zwei Stammgleise gesehen werden und in jede Grube auch zwei Gelenkdreh-

Abb. 10.

ken eingebaut werden, die wahlweise benutzt werden nen. Ob die Anlage der Leistungsnotwendigkeit neuzeitlicher schiebebahnhöfe entsprechen wird, könnten nur praktische suche zeigen. Der Augenschein bei den heutigen Drehiben spricht, was die Geschwindigkeit der Einstellung auf einzelnen Gleise anbelangt, eigentlich nicht dafür, daß mit r derartigen zweifellos auch wohl empfindlichen Anlage hohe zenziffern zu erreichen sein werden.

C. Sammelzone.

1. Anlagen mit durchgehendem Gefälle.

ber die Betriebsdurchführung in der Sammelzone dieser Ann ist nicht viel zu sagen. Bewegende Kräfte sind Schwert und Laufvermögen der Wagen, die Beeinflussung erfolgt h Bremsknüppel, soweit nicht größere Abteilungen mit beten Bremsen laufen und das Anhalten durch Hemmschuhe. hinter der Sammelzone noch eine besondere Ausfahrgleispe in der Ebene oder höchstens 1 : 400 geneigt angelegt den muß, läßt man die Wagen in der Regel bis dorthin voren, und zwar wenn irgend möglich in größeren Gruppen ndbremsen). Es erfolgt also eine Vorhemmung in der Samzone. Ist Stationsordnen erforderlich, so laufen die Wagen der Sammelzone in eine dahinter geschaltete Stationsgruppe werden von dort in die Ausfahrgleise abgelassen (in geossenen Gruppen). Gerade für diesen letzteren Fall bieten Anlagen mit durchgehendem Gefälle betriebliche Vorteile, sich auch das Stationsordnen ohne äußere bewegende Kraft ielt. Als Nachteil bleibt allerdings der hohe Personalaufd bestehen.

Ablaufberganlagen und Rangierbahnhöfe in der Ebene.

ie Sammelzone dieser beiden Gruppen kann in betrieblicher sicht und auch in bezug auf die Verbesserungsvorschläge Betriebes zusamengefaßt werden. Sie unterscheiden sich dadurch, daß bei Ablaufberganlagen das Laufvermögen h die Schwerkraft, beim Rangieren in der Ebene durch Aben der Wagen erzeugt wird. Ablaufberganlagen ermöglichen tisch wohl ein größeres Arbeitsvermögen. In beiden Fällen gelingt es nicht, das Laufvermögen so abzustufen, daß sich die Wagenreihe ohne weiteres im Sammelgleis aufschließt, wenn auch die neuzeitliche Gestaltung der Höhen- und Neigungsverhältnisse der Ablaufberge und die ferngesteuerten Gleisbremsen in der Schaltzone eine wesentliche Verbesserung gebracht haben. Der sogenannte Zielablauf ist immer noch als Ausnahmefall anzusehen. Weiteres Anfassen der abgelaufenen Wagen ist in der Regel nicht zu umgehen. Eine Sonderstellung nehmen die bisherigen Verbesserungsvorschläge für die Zugumbildung in der Ebene noch ein, deren Bewegungsvorrichtung die Wagen nur bis zum Eingang der Sammelzone führt, da bei den Geschwindigkeiten, mit denen diese Einrichtungen arbeiten, mit einem wesentlichen Laufvermögen nach Eintritt der Wagen in die Sammelzone nicht zu rechnen ist. Bei Anwendung der Gelenkdrehbrücke kann die Weiterbewegung durch die Bewegungseinrichtung der Zuführungszone erfolgen, indem jeder neu in die Sammelzone eintretende Wagen die bereits dort befindlichen weiterschiebt, was aber großen Kraftaufwand in der Zuführungszone voraussetzt. Die Leistung der Baeselerschen Hilfswagen so groß zu bemessen, daß sie diese Arbeit mitleisten, dürfte bei der jetzigen Konstruktion praktisch wohl kaum möglich sein. Es werden hier, ebenso wie bei Ablaufberganlagen und beim bisherigen Rangieren in der Ebene weitere mechanische Hilfsmittel erforderlich bleiben, wenn auch je nach der Eigenart der Anlage in verschiedenem Umfang. Wird die Sammelzone, wie auch vorgeschlagen worden ist, in eine Neigung gelegt, die die Schwerkraft zur Geltung kommen läßt, so treten wiederum all die ungünstigen Eigenschaften in Erscheinung (verschiedener Laufwiderstand, Witterungseinflüsse, Notwendigkeit des Auffangens der Wagen, Wagenbeschädigungen, Personalaufwand), die bereits besprochen worden sind.

Als Bewegungseinrichtung für die Sammelzone wird heutzutage noch ausschließlich die Lokomotive verwendet mit all den Nachteilen, die bei der Besprechung der Zuführungszone bereits dargelegt worden sind. Hinzu kommt noch, daß kein Wechseln der sogenannten Beidrücklokomotive von einem Gleis zum anderen das Ablaufgeschäft unterbrochen, und damit die ganze Anlage stillgelegt werden muß, und daß das Gleis, in dem die Beidrücklokomotive arbeitet, für ablaufende Wagen gesperrt ist. Wenn das Ablaufen nicht während dieser ganzen Zeit unterbrochen werden soll, müssen Bereitschaftsgleise vorhanden sein. Diese Nachteile haben zu Verbesserungsvorschlägen Anlaß gegeben, die alle den Lokomotivbetrieb beseitigen wollen, indem die Wagen mittels Windevorrichtungen und Seilen in der Laufrichtung vorgezogen und so der Aufschluß in der Sammelgruppe herbeigeführt werden soll. Sie unterscheiden sich nur durch die Art der Seilführung oder die Anordnung des antreibenden Motors. Eine Rolle spielt auch der erforderliche Personalaufwand und der Gedanke, auch diese Betriebsvorgänge von einer Stelle aus zu leiten. Ein Vorschlag zum Beispiel (Gaber) sieht vor, daß quer über die Sammelzone eine leichte eiserne Brücke angeordnet wird, auf der eine bewegliche Winde läuft, die über das zu räumende Gleis gestellt wird. Das Zugseil wird durch einen Mann vorgebracht und an dem vordersten Wagen im Gleis befestigt. Durch Anziehung des Seiles erfolgt der Aufschluß der Wagen. Neuere Vorschläge (z. B. Baeseler) vermeiden die Brücke und legen die Seilführung unterirdisch. Der Motor ist in diesem Falle ortsfest und liegt seitlich der Sammelgleise. Das eigentliche Zugseil wird durch eine besondere Hilfsvorrichtung zu dem Gleis hingezogen, wo es benötigt wird und dann in der gleichen Weise, wie vorhin geschildert, zum vordersten Wagen hingebracht. Mit diesen beiden Vorschlägen sind typische Formen geschildert. Der Vorteil, insbesondere beim Vorschlag Baeseler, besteht darin, daß sie verhältnismäßig einfach sind; Nachteile sind darin zu erblicken, daß das Verfahren, insbesondere bei großen Anlagen verhältnismäßig langwierig ist (Vorbringen des Zugseiles auf größere Entfernungen), ferner der Personalaufwand und die Notwendigkeit der Befehlsübermittelung. Eine Möglichkeit, auch diesen Teil des Betriebsvorganges in die Hand des Rangierleiters am

Ablaufberg zu legen und damit die gesamten Bewegungsvorgänge der Umbildungsanlage durch einen Willen zu regeln, bietet sich, wenn in die Sammelzone auf eine Länge von etwa 200 m ortsfeste Antriebe nach dem Vorschlag des Verfassers nur in einfacher und leichterer Ausführung so angeordnet werden, daß zwischen je zwei Sammelgleise ein in ein endloses Seil eingeschalteter, auf einem Schmalspurgleis laufender Druckwagen geführt wird, der auf einem Puffer des vordersten in der Zone zum Halten gekommenen Wagen einwirkt, und die in seiner Arbeitszone zum Halten gekommenen Wagen vorwärts schiebt. Jede Anlage kann zwei nebeneinanderliegende Gleise bedienen. Auf diese Weise ist ein stetiges Fließen der Arbeit durch die Sammelzone möglich. Der Rangierleiter schaltet, sobald es erforderlich ist, den Antrieb für ein Gleis ein und räumt den entsprechenden Teil der Sammelzone. Die Einrichtung ist anwendbar unabhängig davon, welche Betriebsform für die Zuführungs- und Schaltzone gewählt wird.

Wenn nach diesen einzelnen Darlegungen noch eine kurze Wertung der verschiedenen Umbildungsanlagen im ganzen in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht gegeben werden soll, so kann gesagt werden, daß Bahnhöfe mit durchgehendem Gefälle, abgesehen davon, daß sie praktisch nur bei bestimmter Geländegestaltung möglich sein werden, verhältnismäßig schlecht abschneiden, und zwar besonders wegen des hohen Personalaufwandes, den sie erfordern. Bei Einschränkung dieses Personalaufwandes besteht die Gefahr, daß die Beschädigungsziffern steigen. Auch die bereits erwähnte Unsicherheit des Betriebes bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, die es erforderlich macht, besondere Lokomotiven zur Hilfeleistung bereitzuhalten, ist als Nachteil anzusehen. Die Vorteile (Ausschaltung mechanischer Bewegungsmittel), wenigstens in der Regel, für den ganzen Umbildungsvorgang dürften im allgemeinen nicht genügen, um diese Nachteile auszugleichen. Wie weit die Verbesserungsvorschläge für die Zuführungs- und Schaltzone hierzu beitragen können, und wie sie insbesondere den Personalaufwand beeinflussen, sind Fragen, die nur im praktischen Betriebe geklärt werden können.

Wesentlich günstiger liegen die Verhältnisse bei den Ablaufberganlagen, bei denen die Benutzung der Schwerkraft auf bestimmte Arbeitsvorgänge beschränkt ist. Trotz des höheren mechanischen Aufwandes dürften diese Anlagen auch in der bisher üblichen Ausgestaltung in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht, die beste Lösung darstellen. Werden die vorgeschlagenen Verbesserungen sowohl in bezug auf die Gestaltung (Höhen- und Neigungsverhältnis) als auch die Betriebsführung (Mechanisierung) durchgeführt, so dürften Anlagen entstehen, die mit einem Mindestaufwand von Personal hohe Leistungen bei mäßigen Beschädigungsziffern aufweisen werden. Schon überschlägliche Berechnungen ergeben, daß in vielen Fällen der durch diese Verbesserungen bedingte Kapitalaufwand in verhältnismäßig kurzer Zeit getilgt werden kann und für die Dauer wesentliche Ersparnisse an Betriebskosten zu erzielen sind. Aus wirtschaftlichen Gründen wäre es daher sehr zu begrüßen, wenn auf diesem Gebiete, das bisher nur verhältnismäßig wenig beachtet worden ist, bald Versuche im großen Maßstab angestellt würden, um die betrieblich und wirtschaftlich beste Form zu ermitteln. In dieser Richtung liegt bestimmt ein Weg, um die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung der Eisenbahnen wesentlich zu verbessern.

Umbildungsanlagen in der Ebene können zur Zeit als überholt angesehen werden. Wenn sie sich trotzdem noch und sogar in ziemlich weitgehendem Maße vorfinden, so liegt das einmal daran, daß wirtschaftliche Erwägungen im Eisenbahnbetriebe erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit Boden und Einfluß gewonnen haben, und daß ferner, wenigstens für Deutschland infolge der wirtschaftlichen Entwicklung seit der Kriegszeit die Vorbedingungen für die Umgestaltung der Anlagen sehr ungünstig liegen. Es sei allerdings darauf hingewiesen, daß Deutschland auf diesem Gebiet — wenigstens in Europa — trotzdem am weitesten vorgeschritten ist, das A[...]land behilft sich auf diesem Gebiet noch in großem Umfang [...] den einfachsten und unwirtschaftlichsten Einrichtungen.

Steht nach diesen Erwägungen für die Gegenwart die n[...]zeitliche Ablaufberganlage betrieblich und wirtschaftlich zw[...]fellos an der Spitze, so erscheint es doch, wie bereits kurz [...]gedeutet wurde, nicht ausgeschlossen, daß in Zukunft Anla[...] wieder an Boden gewinnen werden, auf denen sich der Uml[...]dungsvorgang in der Ebene oder im wesentlichen in der Eb[...] abspielen wird. Die Gründe liegen in der Entwicklung der [...]triebsmittel, wie sie eingangs kurz geschildert worden sind. [...] Einführung von Wälzlagern wird den Laufwiderstand wese[...]lich vermindern. Die Zunahme des Eigengewichtes der Wag[...] und die Einführung empfindlicher Kupplungsteile wird e[...] schonende Behandlung der Betriebsmittel erforderlich mach[...] Diese verschiedenen Gesichtspunkte werden vielleicht da[...]führen, die Schwerkraft aus den Bewegungsvorgängen we[...]gehend auszuschalten.

Auf jeden Fall werden Zuführungs- und Sammelzone [...] mechanischen Bewegungsvorrichtungen auszustatten sein. [...] Zweifel kann man sein über die Schaltzone. Hier sind an si[...] die Vorbedingungen für die Verwendung der Schwerkraft [...] günstigsten, wie bereits kurz dargelegt wurde. Naturgem[...] müssen Höhen- und Neigungsverhältnisse den neuartigen [...]triebsmitteln angepaßt werden, und zwar so, daß die Wag[...]

Abb. 11.

zwar unter allen Umständen die Schaltzone durchlaufen, ab[...]doch bald hinter den verteilenden Weichen zum Halten komme[...] Die Verschiedenheit des Laufvermögens wird voraussichtli[...] auch hier Beeinflussungsvorrichtungen erforderlich machen, d[...] aber nur geringe Ausschläge auszugleichen haben, und entwed[...] in Gestalt von leichteren Bremsmitteln oder aber Beschleun[...]gungsvorrichtungen zu suchen sein werden. Jenseits der Ve[...]teilungsweichen würden die Wagen von ortsfesten Bewegung[...]vorrichtungen übernommen werden, die den ständigen Weite[...]fluß der Arbeit gewährleisten. Zuführungs- und Sammelzo[...] werden zweckmäßig in leichte Gefällneigung gelegt, die de[...] Lagerreibungswiderstand der Fahrzeuge entspricht, um de[...] mechanischen Arbeitsaufwand so gering wie möglich zu mache[...] Eine derartige Anlage würde im Prinzip (die Neigungsverhäl[...]nisse sind angenommen) etwa wie in Bild Nr. 11 dargestellt, au[...]zubilden sein.

Eine weitere Möglichkeit, den Umbildungsvorgang durchz[...]führen, wie auch besonders bei Einführung neuzeitlicher B[...]triebsmittel in Frage käme, sei zum Schluß noch kurz gestreif[...] Während die bisherigen Formen alle davon ausgehen, daß di[...] Kräfte, die die Fahrzeuge bewegen, von außen — sei es Loko[...]motive oder ortsfeste mechanische Antriebe — anfassen, bestel[...] auch die meines Wissens bisher noch nicht ausgesprochene Mög[...]lichkeit, die bewegende Kraft am Wagen selbst anzubringen, un[...] zwar mittels eines fest mit dem Fahrzeug verbundenen oder vo[...] Fall zu Fall anzubringenden Motors, der auf die Achse ode[...] auch auf die Radreifen einwirkt und so die Wagen in Bewegung setzt. Derartige Vorrichtungen würden außer in Umbildungs-

en auch im Anschlußbetrieb eine wesentliche Vereinfachung nter Umständen Verbilligung darstellen. Der naheliegende ıke, als treibende Kraft Druckluft zu verwenden, die ja Einführung der durchgehenden Bremse im Güterzuge und in Verschiebebahnhöfen (Füllanlagen) vorhanden ist, ert daran, daß es nicht möglich ist, eine genügende Menge kluft bei jedem Fahrzeug mitzuführen, wenigstens, wenn eute übliche Druck von 5 kg/qcm, der wiederum durch die rstandsfähigkeit und Dichtigkeit der Kupplungsteile prak- begrenzt ist, nicht überschritten werden darf. Die Lösung müßte schon in der Richtung gesucht werden, daß Verbrennungsmotoren angewandt werden, die zweckmäßig mit dem Wagen verbunden, die Bewegungsvorgänge durchführen würden. Wenn auch dieser Gedanke bei seiner Durchführung im einzelnen sicher große Schwierigkeiten bieten wird, so sei er doch als Anregung auf diesem Gebiet wiedergegeben. Die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Umbildungsvorganges ist von derartig großer Bedeutung, daß meines Erachtens keine Möglichkeit unversucht bleiben darf, die irgendwelche Aussichten auf Erfolg verspricht.

„Menschenwirtschaft" in der Bahnunterhaltung.

I. Betriebspädagogik — Vorbedingung.

Betrachtung und Auswertung bestehender Einrichtungen auf dem Gebiet des Unterrichts- und Bildungswesens für bautechnische Dienststellenleiter.

Von Reichsbahnrat **Bach**, Elberfeld.

„Arbeit und Mensch in Einklang zu bringen, ist die Lebensfrage unserer Entwicklung!"

ses Geleitwort gibt Professor Dr.-Ing. Adolf Friedrich von echnischen Hochschule Karlsruhe seinen Gedanken, seinen ebungen für „Menschenwirtschaft"[1]), Bestrebungen, die das che Institut für technische Arbeitsschulung (Dinta)[2]) ben die Tat umgesetzt hat zur „Durchführung von Menschenmie" durch „Maßnahmen, die sich auf den arbeitenden hen beziehen", durch „Betriebspädagogik, d. i. zweckmäßige ldung und Anlernung der Einzelnen oder Beeinflussung ruppen".

essor Friedrich folgend umfaßt Menschenwirtschaft

das Arbeiten | das Führen der Menschen

ertüchtigung | Arbeitsgestaltung

der großen Bedeutung, die „Menschenwirtschaft" nicht nur gemeinen, sondern auch im besonderen für die Bahnunterg besitzt, seien einige seiner grundlegenden Sätze über fsertüchtigung" wiedergegeben:

ır die besten Arbeitsarten sind produktiv — — —. Fast er Praktiker behauptet, seine Fertigkeit „im Gefühl" zu ıen, und zeigt dem Neuling nur oberflächlich — wenn auch mit gutem Willen — Äußerlichkeiten, mit denen nichts ufangen ist. Die Folge ist Nachahmung der Handlung ıe inneres Verstehen, Vortäuschung einer Leistung ohne ınen — — —. Nicht bedienen soll der Mensch die Artsmittel, meistern soll er sie!"

em „Weg zur Durchführung der Berufsertüchtigung" seien le Abschnitte hervorgehoben:

Berufsbetrachtung — Analyse,
Ausarbeitung der Arbeitsanweisungen,
Gestaltung der besten Hilfsmittel,
— — — — — —,
Übung der Berufstätigen nach vorhergehender Fähigkeitsfeststellung.

Arbeitsgestaltung" sei für eine spätere Betrachtung hier chaltet und dafür von dem „Führen der Menschen" wörtiedergegeben:

— — keine Mühe darf gescheut werden, in Technik und rtschaft einen Stamm gerader, zielbewußter und kenntnischer Unter- und Oberführer zu erziehen, die unsere Bestätigen in der Arbeit führen und ihrer Arbeit reibungsere Gestaltung geben. Das aber ist Produktivität. Derjenige Führer wird die höchste Leistung erzielen, der die Kräfte abstimmt und durch seine Vorbildlichkeit in eine Richtung bringt."

Abschließend sei aus der „Zusammenfassung", die Professor Friedrich seinen Gedanken und Ausführungen gibt, hervorgehoben:

„Höchste Leistungssteigerung ist nur möglich, wenn menschliche und mechanische Kräfte möglichst reibungslos zur Auswirkung kommen. Der Weg zur Leistungssteigerung führt über Menschenwirtschaft (zunächst Schulung) und technische Verbesserung."

Auf einige, wenige Begriffe zusammengedrängt, lassen die vorstehenden Ausführungen erkennen, daß für sämtliche „Maßnahmen, die sich auf den arbeitenden Menschen beziehen", Ausbildung und Fortbildung auf der einen Seite, Anlernung und Schulung auf der anderen Seite, kurz: „Betriebspädagogik", Vorbedingung sind.

Was auf diesem Gebiet erst vor kurzem das „Dinta" in die Hand genommen hat, ist bei der Deutschen Reichsbahn bereits seit 1921 eingeleitet, als das gesamte Unterrichts- und Bildungswesen vollkommen umgestaltet, neu eingeteilt und in einheitliche, straffe Formen gebracht wurde. Ein besonderer Ausschuß mit mehreren, den verschiedenen Dienstzweigen entsprechenden Unterausschüssen erhielt den Auftrag, Bestimmungen usw. für eine Verwaltungsschule, eine Dienstanfängerschule und für Dienstvortragswesen auszuarbeiten. Vollkommen auf Neuland aufbauend, ohne Anhalt an bereits Bestehendes, bedurfte es sorgfältiger, eingehender, daher auch langwieriger Beratungen, um wohlerwogene, alles umfassende, einheitliche Unterlagen und Lehrpläne zu schaffen. Für die „Verwaltungsschule" sind sie, wie bekannt, seit 3 Jahren fertiggestellt, von der Hauptverwaltung genehmigt und mit Erfolg bereits durchgeführt. Für die „Reichsbahndienstanfängerschule" und für das „Dienstvortragswesen bei der Deutschen Reichsbahn" sind entsprechende „Bestimmungen" durch eine letzte Sitzung des gesamten Unterrichts- und Bildungsausschusses in Weimar, März 1926, zum Abschluß gebracht und in je einem „Gesamtentwurf" der Hauptverwaltung zur Genehmigung vorgelegt worden.

Eingeschaltet sei hier kurz, daß die Dienstanfängerschule u. a. bezweckt:

„die praktische Ausbildung der Dienstanfänger durch Unterricht" zu ergänzen, der wiederum „Verständnis für die allgemeinen Aufgaben der Reichsbahn und für das Zusammenwirken der einzelnen Dienstzweige" wecken und „wirtschaftliches Handeln und Denken" anregen, gleichzeitig anleiten soll, „in den Geist der Dienstvorschriften einzudringen und dadurch die inneren Gründe der Vorschriften zu erkennen".

Weiter sagt der Entwurf, daß

„den Dienstanfängern die zur ordnungsmäßigen Dienstbesorgung erforderlichen fachlichen Kenntnisse" durch den Unterricht vermittelt werden, daß aber „die Ausbildung in Fächern

---

[1]) ehe „Zeitung des Vereins Deutscher Ingenieure", Band 68, 7. April 1924: „Menschenwirtschaft".

[2]) ehe „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, ahrgang 1926, Heft 11: „Das ‚Dinta' und seine Einrich, verglichen mit denen der Deutschen Reichsbahn".

der Allgemeinbildung — grundsätzlich nicht zur Aufgabe der Dienstanfängerschule“ gehört.

Von dem „Teilnehmerkreis“ soll hier nur mitgeteilt werden, daß an dem Unterricht teilnehmen

„die Dienstanfänger für eine Beamtenlaufbahn, die auf Grund ihrer Bewerbung zu der Ausbildung auf die Eingangsstelle der Laufbahn zugelassen und in Ableistung des vorgeschriebenen Vorbereitungsdienstes begriffen sind.“

Aus den „Bestimmungen für das Dienstvortragswesen“ sei hervorgehoben, daß man dabei „Fachvorträge“ und „Dienstbesprechungen“ unterscheidet. In dem Absatz: „Zweck und Aufgabe“ heißt es u. a. wörtlich:

„Die Fachvorträge sollen der Fortbildung der Beamten dienen und dazu beitragen, ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen. — —

Zweck der Dienstbesprechungen ist, die Beamten über örtliche Vorkommnisse und Einrichtungen zu unterrichten, um die reibungslose Abwicklung des örtlichen Dienstes sicherzustellen.

Bei den Fachvorträgen wird ein vorher bestimmter und abgegrenzter Lehrstoff in zusammenhängender Darstellung behandelt, während in den Dienstbesprechungen Vorkommnisse des laufenden Dienstes in formloserer Weise erörtert werden“.

Bei der Menschenwirtschaft in der Bahnunterhaltung ist der bautechnische Dienststellenleiter zur Führung und Ausführung der zunächst Berufene. Von der Ausbildung, die er selbst erstmalig genossen hat, von der Fortbildung, durch die er sein Wissen und Können, in Verbindung mit der Lehrmeisterin Erfahrung, vervollkommnete, hängt die Anlernung und Schulung ab, die er seinen Mitarbeitern und Untergebenen zuteil werden lassen muß. Muß!, denn, wie Professor Friedrich mit Recht ausruft und warnt: „Menschenwirtschaft übergehen, ist Kraftvergeudung“.

Gerade auf dem Gebiet der Aus- und Fortbildung bautechnischer Dienststellenleiter sind in allerletzter Zeit verschiedene Einrichtungen und Veranstaltungen, die sich gleichen oder gegenseitig ergänzen, mit Erfolg zum Abschluß gebracht worden und die daher hier besonderer Betrachtung und Auswertung unterzogen werden sollen.

In dem Lehrplan der Reichsbahndienstanfängerschule sind für den zukünftigen, bautechnischen Dienststellenleiter insgesamt 206 Stunden vorgesehen, deren Einteilung und Einzelheiten weiter unten gezeigt werden. Was bei der Deutschen Reichsbahn erst in Aussicht genommen ist — die bereits eröffneten Zentralschulen in Brandenburg-West und Hanau[3]), zur Zeit hauptsächlich für Unterricht in Betrieb und Verkehr eingerichtet, sind als Vorläufer der Reichsbahndienstanfängerse[...] anzusehen —, haben die Österreichischen Bundesbahnen d[...] ihre „Bahnmeisterfachschule“ bereits mehrere Male erprobt [...] erfolgreich durchgeführt, weil bei der „Wichtigkeit des B[...]meisterdienstes im Gefüge des äußeren Bau- und Bahner[...]tungsdienstes — — — der Ausbildung zu demselben ein gan[...] sonderes Augenmerk gewidmet werden muß[4]). Ein Lehr[...] dauert ungefähr 4 Monate (14 Wochen) und wird „in eigens[...] diesen Zweck zur Verfügung stehenden Lehrräumen a[...]halten“[5]).

	7—9	9—11	13—15	15—17
Montag	Technisches Zeichnen *	Signal- und Sicherungswesen	Signalordnung und Verkehrsvorschriften	Verwaltungskunde
Dienstag	Allgemeine Lehrfächer *	Oberbau	Verrechnungswesen	Baustoffkunde *
Mittwoch	Unterbau *	Hochbau *	Praktische Schulung *	
Donnerstag	Allgemeine Lehrfächer *	Oberbau	Verrechnungswesen	Unterbau *
Freitag	Unterbau *	Baustoffkunde *	Hochbau *	Bahnaufsicht
Samstag	Praktische Schulung 7—12 *			

Sieht man sich den hier wiedergegebenen Stundenplan[6]) nä[...] an und unterrichtet sich über Einzelheiten der Lehrfächer[6]) [...] muß man ohne weiteres sagen, daß die Hörer der „Bahnmeis[...]fachschule“ nicht nur als Anfänger im Eisenbahndienst zu [...]zeichnen sind, sondern auch als Anfänger in verschiede[...] Wissensgebieten, deren Kenntnisse die Deutsche Reichsbahn [...] der „Bewerbung zu der Ausbildung auf die Eingangsstelle“ v[...]aussetzt[7]). Als Beweis dafür diene, daß z. B. im „Technisc[...] Zeichnen“ u. a. gelehrt wird: „Grundformen der planlichen D[...]stellung; richtiges, maßstabgetreues Anfertigen von Plänen a[...] Art; richtiges Lesen und Erfassen planlicher Darstellun[...] usw.“, oder im „Unterbau“ neben Erdarbeiten, Brücken [...] Durchlässen aller Art auch „Meßkunde, Ausstecken von P[...]filen“, oder im „Hochbau“ Einzelheiten, deren eigenhänd[...] Durch- und Ausführung jede deutsche Baugewerkschule als T[...] ihres Unterrichts verlangt, und daß die „Praktische Schulu[...]“ neben beachtenswerten „Übungen im Oberbau- und Weichenv[...]legen, sowie in der Gleiserhaltung“ hauptsächlich zu Lehra[...]flügen und Besichtigungen von Ziegeleien, Steinbrüchen, [...]briken, Neu- und Umbauarbeiten usw. dient. Zieht man, um [...] einem Vergleich zwischen der Deutschen und Österreichisch[...] Bahnmeister-Dienstanfängerschule zu kommen, von den wöch[...]lich vorgesehenen 45 Stunden, wie sie aus dem Stundenplan [...]sichtlich sind, die Stundenzahl der mit einem * gekennzeichne[...] Lehrfächer, deren Kenntnisse die Deutsche Reichsbahn, wie [...]sagt, bei der Bewerbung verlangt, — zusammen 29 — ab, [...] bleiben wöchentlich 45—29 = 16, also bei 14 Wochen Schulda[...]

[3]) Siehe: „Der Eisenbahnfachmann“ Jahrgang 1925, Heft 7: „Zentrale Dienstanfängerschulen“ von Dr. Calmberg in Frankfurt a. M.

[4]) Siehe: „Technische Mitteilungen“, Zeitschrift für den [...]samten Oberbau, Hoch- und Tiefbau und das Sicherungs- u[...] Fernmeldewesen, 1. Jahrgang 1925, Heft 5/6, und darin die „B[...]lage für das Eisenbahnbildungswesen und für betriebstechnisc[...] sowie betriebswirtschaftliche Fragen des Bahnerhaltun[...]dienstes“, Heft 4/5; Eigentümer, Herausgeber und Verleger: G[...]werkschafts- und Rechtsschutzverein, Exekutive des Bahnerh[...]tungsdienstes, Wien.

[5]) in Wörth bei Spratzern.

[6]) Entnommen den in Fußnote 4) genannten „Technischen M[...]teilungen“.

[7]) Zwei Jahre praktische Arbeit in einem Bauhandwerk v[...] Besuch einer Baugewerkschule mit 5semestrigem Lehrgang, [...] von vier Semester Tiefbau einschl. Eisenbahnbau, ein Semest[...] Hochbau; Reifezeugnis über bestandene Abschlußprüfung.

14 = 224 Stunden übrig, die den 206 Stunden der Deutschen
isbahn entsprechen; und zwar sind vorgesehen für den
rricht

im Lehrfach:	b. d. Österreich. Bundesbahnen Stunden	b. d. Deutschen Reichsbahn Stunden
ıl- und Sicherungswesen .	28	88
ılordnung und Verkehrsvorriften	28	25
altungskunde	28	39
ɔau- und Bahnaufsicht . .	84	31
·chnungswesen	56	23
zusammen	224	206

ı auch die Gesamtzahl der Stunden nahezu gleich ist, so
deshalb um so mehr der Unterschied auf einerseits beim
ıl- und Sicherungswesen, anderseits bei den Fächern: Oberınd Bahnaufsicht, sowie Verrechnungswesen. Die Begründafür dürfte nicht nur in der Verschiedenartigkeit der
hbildung der Bahnanlagen, sondern vor allem der Vorbilder Teilnehmer zu suchen sein.

ɔh ist die Reichsbahndienstanfängerschule nicht eingeıt, und besonders nicht für Bahnmeister. Daher kann man
von den vorgesehenen 206 Stunden noch nicht sagen, ob sie
ichend, zu viel oder zu wenig seien. Dagegen scheint die
lenzahl, die die „Bahnmeisterfachschule der Österreichi-Bundesbahnen" angesetzt hat, den an sie gestellten Anforıgen zu genügen, denn sonst wäre der gesamte Lehrgang
schon mehrere Male durchgeführt worden. Möge die Zeit
mehr allzu fern sein, daß auch die Deutsche Reichsbahn
ie Ausbildung ihrer bautechnischen Dienststellenleiter
Dienstanfängerschule, dem österreichischen Vorbild ähnlich,
ıhtet!

f dem Gebiet des Dienstvortragswesens, insonderler Fachvorträge, sind zwei Veranstaltungen hervorzuheben
niteinander vergleichbar, von denen die erste als eine verngsseitig getroffene Maßnahme, die andere als eine Einıng des freiwilligen Bildungswesens anzusprechen ist.

f Antrag der Reichsbahndirektion Berlin genehmigte die
tverwaltung die Abhaltung von 6 Vorträgen aus dem Oberesen „für Oberbaukontrolleure und Bahnmeister und auch
ebsingenieure" — wie es wörtlich in dem Antrag heißt —
r Zentralschule Brandenburg-West. Von besonders ausgeen Fachmännern gehalten, befaßten sich drei dieser Vormit der Oberbauunterhaltung und -wirtschaft, je einer mit
ieueren Gesichtspunkten, die für die Zusammensetzung,
und Umgestaltung, Herstellung und Abnahme des Obermaßgebend sind, mit den Gleisstopfmaschinen und schließnit den hölzernen Schwellen und ihrer Tränkung. Nach
bestimmten Plan wurden zu jeder Vortragsreihe, außer
sbahnbauführern, soweit sie zur Zeit in Ausbildung ben sind, von den verschiedenen Reichsbahndirektionen zuen 20 der obengenannten Beamten zugelassen; und da in
Zeit vom 1. Februar bis zum 20. März sich 6 derartiger
agsreihen folgten, so haben insgesamt 120 „Oberbauer" an
beachtenswerten, zum ersten Male eingerichteten und
geführten Fortbildung teilnehmen können. Es darf
verschwiegen werden, daß manches nicht „klappte", besonin der Unterbringung und Verpflegung. Das war wohl für
inzelnen, den es traf, unangenehm und in der Gesamtheit
Regiefehler" zu buchen, aber im Hinblick auf die Kürze der
die zwischen Entschluß, Annahme und erstmaliger Durchng dieser neuartigen Veranstaltung zur Verfügung stand,
langlos, daß der Verdienst, den die Reichsbahndirektion
r sich mit ihrer dankenswerten Anregung zweifellos ern hat, in keiner Weise beeinträchtigt wird. Sicherlich
n die bisherigen Beanstandungen bei den beantragten
erholungen der Vortragsreihen beseitigt sein. Mit vollem
überschreibt die „Gleistechnik" in ihrem Heft 4 des Jahrganges 1926 einen kurzen Hinweis darauf mit: „Wieder ein
Meilenstein auf dem Wege zur Erfolgswirtschaft im Oberbauwesen!" Dieses Ziel, unbedingt erreicht, ist besonders wertvoll
dadurch, daß „Oberbauer" aus Ost und West, aus Nord und Süd
sich getroffen und kennengelernt, ihre Kenntnisse und Erfahrungen miteinander ausgetauscht haben, und daß sämtliche Teilnehmer, so wie die Hauptverwaltung sie rief, die vorgesetzten
Reichsbahndirektionen sie abordneten, mit neuen Anregungen,
erweiterten Kenntnissen zu ihrer Arbeit zurückkehrten. Im
wahrsten Sinne der Worte: Fortbildung auf der einen
Seite, beste Grundlage für Anlernung und Schulung auf
der anderen Seite!

Das Gegenspiel dazu, die Einrichtung des freiwilligen Bildungswesens, ist eine Vortragsreihe, die von der Bezirksgruppe
Elberfeld des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Bahnmeister und
Ingenieure für ihre Mitglieder veranstaltet wurde und zu der
Gleichgestellte aus anderen Fachverbänden, sowie, je nach dem
Vortrag, Rottenführer, Stellwerksmeister, Leitungsaufseher Zutritt erhielten. Das Stoffgebiet war nicht wie in Brandenburg-West einseitig dem Oberbau freigehalten, sondern erstreckte sich
auf ausgewählte Abschnitte aus der Bahnunterhaltung, der Stoffverwaltung, der wissenschaftlichen Betriebsführung, des Beamtenrechts, des Sicherungs- und des Fernmeldewesens, meist
durch Lichtbilder, vielfach durch Filme ergänzt. Vortragende
waren durchweg Fachdezernenten der Reichsbahndirektion
Elberfeld, die die Veranstaltung durch Gewährung freier Fahrt
und Urlaub „ohne Anrechnung" für sämtliche auswärtigen Teilnehmer unterstützte. Aus dienstlichen Gründen fanden die Vorträge nur einmal monatlich, stets Sonnabends, um 3 Uhr nachmittags beginnend, statt.

Das Vorgehen der Bezirksgruppe Elberfeld verdient vollste
Anerkennung und Nachahmung, weil es, wie die verwaltungsseitig eingerichteten Fachvorträge in Brandenburg-West, den
gleichen Zweck hatte: „der Fortbildung der Beamten zu dienen"
und das gleiche Ziel erstrebte: „ihre Leistungsfähigkeit zu
erhöhen".

Auf dem Gebiet der Dienstbesprechungen für bautechnische Dienststellenleiter verdient eine — soweit bekannt,
einzig dastehende — Veranstaltung besonders hervorgehoben zu
werden. Es sind dies die Halbjahrszusammenkünfte, die, im
Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M., der Vorstand des
Reichsbahnbetriebsamtes Friedberg, Reichsbahnrat Ucko,
abhält. Jedesmal ist eine vielgestaltige, reichhaltige Tagesordnung vorhanden, die sich auf alle Teile des bautechnischen
Dienstes erstreckt, aus Vorträgen und Besprechungen, meist am
Vormittag, besteht, durch Rede und Gegenrede, Frage und Antwort belehrend, anregend wirkt und durch Vorführungen von
Lehr- und Werbe- nebst Spielfilmen am Nachmittag ergänzt
wird. So schafft er Einheitlichkeit und Zusammenhalt in seinem
Amtsbezirk, überträgt er seinen Willen, seine Tatkraft auf seine
Belegschaft, leitet er seine „Unter- und Oberführer" an, in seinem
Sinne zu wirken[8]).

Die vorstehenden Ausführungen zeigen

einmal die Handhaben der Verwaltung: die Ausbildung der bautechnischen Dienststellenleiter in Zukunft einheitlicher, straffer, deren Fortbildung eingehender, umfassender zu gestalten,

dann das Bestreben der bautechnischen Dienststellenleiter selbst: diese Maßnahmen der Verwaltung durch eigene Mitarbeit zu vervollkommnen,

schließlich den Weg: auch bei der bisherigen Aus- und Fortbildung, in der Bahnunterhaltung die Menschen zweckmäßig zu führen und für ihren Beruf zu ertüchtigen mittels

Anlernung in der Arbeit durch Dienstbesprechungen während des ganzen Jahres bei jeder Dienststelle und

[8]) Dem Vorbild von Friedberg ist bereits der Vorstand des Reichsbahnbetriebsamtes Siegen, Reichsbahnrat Hammer, durch seine erste „Frühjahrs-Bahnmeister-Besprechung" gefolgt.

Schulung für die Arbeit durch Fachvorträge während des Winters an einigen wenigen Vortragsorten[9]).

Um nur einige Aufgaben zu streifen,

hier wird die Frage gestellt: Welche Werte stecken im Schrott?
dort die Antwort durch richtiges Aussondern, Stapeln, Verladen gegeben;

hier wird richtiges Einteilen der Rotten, richtiges Handhaben der Geräte besprochen,
dort wird es durch Leistungssteigerung, besseres Stopfen zum Ausdruck gebracht;

hier durch den „Oberführer" erfolgt Ausbildung und Fortbildung zum „Unterführer" dort.

[9]) Siehe die entsprechenden Aufsätze in „Der Bahnbau" 1925, Heft 19, 27; ferner in „Der Eisenbahnfachmann" 1925, Heft 4, 11, 19/20, sowie 1926, Heft 7, 9.

Aus dem Untergebenen des Dienststellenleiters werde sei arbeiter, Mitberater, ohne seine Dienststellung, seine schlüsse zu beeinträchtigen!

Das schöne Lied von der „guten, alten Zeit", von der gangenheit, in der die Bahnunterhaltung so einfach und be war, in der Neustoffe stets und reichlich zur Verfügung sta ist endgültig verklungen. Das harte Muß der Gegenwart s jedem ins Ohr: Erhalten und Haushalten!

Nicht nur jeder bautechnische Dienststellenleiter, jeder E bahner, der Mitarbeiter, Untergebene hat, der seiner Ste Aufgaben, Verantwortung sich bewußt ist, beherzige u folge, trotz Einschränkung und Not, den Mahnruf von Prof Friedrich:

Bejahung des Lebens, des Schaffens muß immer wieder Führer ausstrahlen. Sage nicht dem Arbeiter: „Du k überhaupt nichts!", sondern rege ihn an, sage: „Wir m es noch besser machen!".

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Elektrisierung der Stadt- und Ringbahn.** Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat in seiner Julisitzung die schleunige Umstellung der Berliner Stadt- und Ringbahn für den elektrischen Betrieb beschlossen. Um die Bauarbeiten mit der größtmöglichen Beschleunigung durchzuführen, schafft die Reichsbahn-Hauptverwaltung dafür eine besondere Organisation, die rascheste Entscheidungen ermöglicht und alle Umständlichkeiten eines behördenmäßigen Geschäftsganges vermeidet.

Die grundlegenden Anordnungen und die wichtigsten Entscheidungen für die Elektrisierungsarbeiten sollen von einer zu diesem Zweck besonders eingerichteten „Obersten Leitung für die Stadtbahn-Elektrisierung" getroffen werden, die unter dem Vorsitz des maschinentechnischen Direktors der Hauptverwaltung Dr.-Ing. Anger steht und der u. a. auch Reichsbahndirektionspräsident Stapff angehört. Unmittelbar unter dieser Obersten Leitung obliegt die Durchführung der Stadt- und Ringbahnelektrisierung in allen Einzelheiten einer bei der Reichsbahndirektion Berlin eingerichteten besonderen „Abteilung für die Stadtbahnelektrisierung", deren Leitung dem Vizepräsidenten Wallbaum übertragen worden ist.

Dadurch, daß die Reichsbahndirektion Berlin (durch ihren Präsidenten und durch den zuständigen Abteilungsleiter) selbst in der Obersten Leitung vertreten ist, sind für die Elektrisierungsfragen Hauptverwaltung und Direktion organisch vereinigt. Die Oberste Leitung arbeitet unmittelbar unter den Augen des Generaldirektors und die Direktionsabteilung hat die örtlichen Baustellen ohne Zwischeninstanz unmittelbar unter sich. Auf diese Weise wird das enge Zusammenarbeiten zwischen Leitung und Ausführung von oben bis unten aufs beste sichergestellt. Diese neue Organisation wird ihre Tätigkeit schon in den nächsten Tagen aufnehmen.

Im Zusammenhang mit der Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt- und Ringbahnstrecken wird bei Niederschöneweide nördlich der Adlergestellchaussee eine Werkstätte gebaut werden. Diese soll lediglich der Unterhaltung der Triebwagenzüge dienen und wird nach den bei der Ausbesserung der Wagen der Berliner Nordstrecke gemachten Erfahrungen mit allen Einrichtungen ausgerüstet, die eine wirtschaftliche Untersuchung und Wiederherstellung des Wagenparks sicherstellen.

Das Werkstättengebäude wird etwa 27 000 qm Bodenfläche bedecken und mit Hebekranen ausgerüstet, die den Transport ganzer Wagenkasten gestatten. Die Grundrißanordnung ist so gewählt, daß später eine Erweiterung leicht möglich ist. Das Gelände wurde bereits vor längerer Zeit angekauft. Um es an die Bahnstrecke anzuschließen, sind vor einigen Tagen Gleisarbeiten begonnen. Es besteht die Absicht, die Arbeiten unter Ausnutzung der guten Jahreszeit mit größter Beschleunigung durchzuführen.

— **Bau- und Beschaffungsprogramm der Deutschen Reichsbahn.** Mit dem der Reichsbahn von der Reichsregierung zur Verfügung gestellten Kredit von 100 Millionen Mark wird folgendes Bau- und Beschaffungsprogramm von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durchgeführt:

1. Erweiterung des Gleisumbauprogramms um 500 km . . . . 30 Mill
   hiervon entfallen Aufträge:
   a) auf die Eisenindustrie . 13,6 Mill. RM.
   b) auf die Holzindustrie . . 5,6 „ „
   c) auf die Steinindustrie . . 4,9 „ „
   d) auf Löhne . . . . . . 5,9 „ „
   30 Mill. RM.
2. Fortführung und Erweiterung des Programms der großen Bauten (Brückenumbauten, Erweiterung von Bahnhöfen, neue Werkstätten, Elektrisierung, Wohnbauten) . . . 15 „
   hiervon treffen Aufträge:
   a) auf die Metallindustrie . . 5 Mill. RM.
   b) auf Bauunternehmungen aller Art . . . . 10 „ „

   Die Verteilung auf die einzelnen Verwendungszw der Vermögensrechnung ist wie folgt vorgesehen:

		Davon entfallen auf die	
		bis 31. 12. 26	1. 1. bis 31.
Wohnungsfonds	500 000	500 000	—
K. K.-Bremse	500 000	500 000	—
Brücken	4 000 000	3 000 000	1 000 0
Elektr. Streckenblockung, Elektr. Weichen- u. Signalbeleuchtung, Fernsprechverbindungen	500 000	500 000	—
Sonstige Bauten Kap. 2 .	9 500 000	7 500 000	2 000 0
Zusammen:	15 000 000	12 000 000	3 000 0

3. Beschaffung von Werkstoffen und Ersatzstücken zur Verbesserung des Fahrzeugparks . . . . 35 Mill.
   hiervon treffen Aufträge:
   a) auf die Metallindustrie . . 29 Mill. RM.
   b) auf die Holzindustrie . . 2 „ „
   c) auf die Glasindustrie . . 1 „ „
   d) auf die Textilindustrie . . 1 „ „
   e) auf die Gummiindustrie . 2 „ „
4. Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn . . . . 20 „
   einschließlich des aus Reichsbahnmitteln zur Verfügung gestellten Betrages von 20 Mill. RM. treffen Aufträge auf:
   1. Elektroindustrie . . . 11,40 Mill. RM.
   2. Eisenindustrie . . . . 11,20 „ „
   3. Draht- u. Kabelindustrie 4,70 „ „
   4. Waggonfabriken . . . 3,00 „ „
   5. Maschinenfabriken . . 0,45 „ „
   6. Signalbauanstalten . . 0,90 „ „
   7. Bauhandwerker . . . 6,40 „ „
   8. Ziegeleien und Zementfabriken . . . . . . 0,40 „ „
   9. Holzindustrie . . . . 1,35 „ „
   10. Porzellanfabriken . . . 0,20 „ „
   zusammen 40,00 Mill. RM.

Naturgemäß erfolgt die Ausgabe der Mittel entsprechend d Fortgang der Arbeiten.

Gleisumbau bei der Deutschen Reichsbahn. Nachdem der das Jahr 1926 vorgesehene Umbau von 3500 km Gleisanlage ezu durchgeführt ist, wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellft auf Grund des ihr vom Reiche zur Verfügung gestellten lites von 100 Millionen Reichsmark weitere 500 km isanlage noch in diesem Jahr umbauen, sowie verschiebereits begonnene Brückenumbauten und Brückenverstärgen mit Nachdruck fördern.

Erhöhung der Güter- und Tierfrachten bei den Saarbahnen. aus der amtlichen Bekanntmachung in Nr. 32 d. Ztg. hervorwurden die Frachten und sonstigen Gebühren der Saaren für den Güter- und Tierverkehr zum 10. August 1926 er. Die Erhöhung beträgt durchschnittlich 20 % und wird h Ausgabe von Nachträgen zu den Güter- und Tiertarifen Saarbahnen durchgeführt werden.

einzelnen ist noch folgendes zu bemerken: Zu Nachtrag III Teil II des Gütertarifs: Die Mindestfrachten sind für Stückvon 2,00 auf 3,00 Fr., für Eilgut von 4,00 auf 6,00 Fr., für leunigtes Eilgut von 6,00 auf 9,00 Fr. und für gebrauchte mittel von 2,00 auf 3,00 Fr. erhöht worden.

e im Güterverkehr der Saarbahnen mit den französischen nbahnen bestehenden direkten Tarife für Kohlen, Erz und n werden von der 20 %igen Erhöhung nicht berührt. Für Tarife wird nach endgültiger Festsetzung der Tarifungen auf den französischen Eisenbahnen eine Erhöhung ndert durchgeführt werden.

Keine Frachtermäßigung für die Einfuhr von Rohkupfer. vorigen Jahres wurden bei der Reichsbahn Erörterungen die Einführung eines Seehafentarifes für einzuführendes upfer aufgenommen. Die Antragsteller führten zur Bedung dieser Forderung aus, daß die Interessen der deutn kupfererzeugenden Industrie durch eine solche Tarifmaßne keineswegs beeinträchtigt würden, weil die deutsche ererzeugung im Rahmen des deutschen Kupferverbrauches eine geringe Rolle spiele.

r Deutsche Industrie- und Handelstag ist seinerzeit zur ungnahme aufgefordert worden; auch zahlreiche Handelsnern haben nach Befragen der interessierten Handelskreise rschiedenen Berichten ihre Ansicht zum Ausdruck gebracht. e Reichsbahndirektion Altona hat nunmehr den Antrag abnt mit dem Hinweis, daß eine Frachtermäßigung für das seeisch eingeführte Rohkupfer von den Seehäfen nach allen chen Verbrauchsstätten teils eine Wettbewerbsmaßnahme n die Einfuhr über fremde Häfen und Eisenbahnen, teils Unterstützungsmaßnahme für die deutsche kupferverbraule Industrie bedeuten würde, ihre wirtschaftliche Lage zu solchen Unterstützung aber keine ausreichende Veranng biete. Auch seien die durch eine solche umfassende htermäßigung eintretenden ganz bedeutenden Einnahmelle für die Reichsbahn nicht tragbar. Wenn außerdem die che kupfererzeugende Industrie mit Recht die gleichen htermäßigungen beanspruche, weil auch schon in der Vorszeit neben dem Einfuhrtarif S 32 der Ausnahmetarif 19 Erzeugungsstätten bestand, so würden noch weitere nicht are Ausfälle für die Reichsbahn entstehen, für die eine ung aus der Beförderung von Kupfer allein nicht zu len wäre.

Tarifänderung für die Beförderung von Kraftwagen auf der itzlinie. Seit dem 10. Juli d. J. gelten auf der Saßnitzlinie nitz-Trälleborg oder umgekehrt) für die Beförderung von wagen folgende Sätze: 100—1000 kg 17 RM und 15 schw. Kr. —1200 kg 19 RM und 17 schwed. Kr. usw. bis 2000 kg, für 7 RM und 33 schwed. Kr. entrichtet werden. Kraftwagen inem Gewicht von über 2000 kg werden nicht nach diesen n berechnet.

Kraftwagen bei Eisenbahn-Betriebsstörungen. Die Deutsche sbahn ist in der letzten Zeit dazu übergegangen, bei Bestörungen sich die Dienste des Kraftwagens zu zu machen. Die leichte Beweglichkeit der Kraftfahrzeuge hre zunehmende Verbreitung auch auf dem Lande gestatten, ller als bisher ausreichende Hilfe heranzuschaffen und bei ngen im Zugverkehr vorübergehend einen Notbetrieb einhten bzw. etwa Verunglückte schnell von der Unfallstelle ubringen.

ige Reichsbahndirektionen haben besondere Karten hern lassen oder vorhandene topographische Karten so ergänzt, aus ihnen neben den Bahnstrecken mit ihren Abteilungsen auch die für Kraftwagen und Kraftfahrräder geeigneten hrwege leicht zu ersehen sind. Durch diese Karten, die nur den Bahnhöfen, teils auch den hauptsächlich in Bet kommenden Kraftwagenbesitzern zugestellt worden sind, das Eintreffen der Hilfe an der Unfallstelle zweifellos beunigt.

— **Aufhebung des Sichtvermerks Deutschland-Portugal.** Auf Grund von Vereinbarungen zwischen der deutschen und der portugiesischen Regierung wird der Sichtvermerk für die beiderseitigen Staatsangehörigen mit Wirkung vom 1. September 1926 an aufgehoben. Diese Vereinbarung bezieht sich auch auf die Azoren und Madeira.

— **Fahrpreisermäßigung für Kleingärtner.** Über die Gültigkeit der Fahrpreisermäßigung für Kleingärtner, die auf Grund besonderer Lichtbildausweise gewährt wird, bestehen vielfach bei den Benutzern noch Zweifel. Entsprechend dem Zweck der Vergünstigung, die bereits ein weitgehendes Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung bedeutet, dürfen zu ermäßigtem Preise Fahrten nur zwischen der dem Wohn- oder dem Arbeitsort nächstgelegenen und der dem Kleingarten nächstgelegenen Station ausgeführt werden. Diese Stationen müssen auf dem Lichtbildausweis angegeben sein. Nach Zwischenstationen dürfen Fahrten zu ermäßigtem Preise nicht ausgeführt werden, auch dann nicht, wenn eine ermäßigte Karte für die ganze Strecke gelöst worden ist.

— **Neue Bergbahnen.** Außer den in diesem Jahre eröffneten Seilbahnen an der Zugspitze, am Kreuzeck und an der Rax sind in den Alpen noch folgende weitere Bahnen im Bau oder projektiert: die Patschorkofelbahn bei Innsbruck, die Seilschwebebahn auf dem Untersberg, die Nebelhornbahn, die Pfänderbahn, die Hahnenkammbahn, die Seilbahn von Langen nach Zürs und die Ebenseer Seilschwebebahn.

— **Eisenbahnunglück bei Langenbach.** Am 13. August vorm. 9.28 Uhr entgleiste der beschleunigte Personenzug 858 Regensburg-München bei der Einfahrt in die Weiche auf Bahnhof Langenbach (Oberbayern). Mehrere Personenwagen stürzten um. Dabei wurden 12 Reisende getötet, 7 schwer und 20 leicht verletzt. Über die Ursachen des Unglücks in Langenbach kann nach einer Erklärung der Reichsbahndirektion München noch kein abschließendes Urteil gegeben werden, weil die Zerstörungen an den Weichen und Gleisanlagen so umfangreich sind, daß nicht bestimmt zu sagen ist, was Ursache und was Folgeerscheinung war. Fest steht, daß die Entgleisung unmittelbar hinter der Einfahrtsweiche eingetreten ist, die aus betrieblichen Gründen im Umbau begriffen war. Das betreffende Gleis, das während der Umbauarbeiten gesperrt war, war 9.15 Uhr von dem die Arbeit leitenden Rottenmeister als wieder fahrbar gemeldet worden.

Österreich.

— **Elektrisierung der Bundesbahnen.** Am 6. August hat der elektrische Betrieb der Arlbergstrecke Innsbruck-Bludenz eine weitere Fortsetzung in der Richtung gegen die Schweiz dadurch gefunden, daß die 22 km lange Strecke Bludenz-Feldkirch ebenfalls auf die neue Betriebsart übergeführt wurde. Damit erscheint die ganze 158 km lange Strecke Innsbruck-Landeck-Bludenz-Feldkirch elektrisch betrieben.

— **Kohlenwirtschaft im Mai.** Österreich hat im Monat Mai 1926 insgesamt 555 272 t mineralischer Brennstoffe, und zwar 281 816 t Steinkohle, 238 817 t Braunkohle und 34 639 t Koks bezogen. Das Inland hat zu der Versorgung Österreichs 227 036 t und zwar 14 739 t Steinkohle und 212 287 t Braunkohle beigetragen. Die Förderung betrug im Berichtsmonate 230 619 t (gegen 233 057 t im Vormonate), und zwar wurden in Steiermark 117 677, im Burgenland 36 263, in Oberösterreich 36 893, in Niederösterreich 28 191, in Kärnten 8735 und in Tirol 2860 t gewonnen.

Niederlande.

— **Die Niederländischen Eisenbahnen und der Kraftwagenverkehr.** Um dem dauernd stärker werdenden Wettbewerb der Kraftwagen zu begegnen, haben die Niederländischen Eisenbahnen beschlossen, eine besondere Kraftwagengesellschaft zu gründen und den Verkehr selbst in die Hand zu nehmen. Die Form der besonderen Gesellschaft, in der die beiden Gesellschaften (Staatsbahnbetriebsgesellschaft und Holländ. Eis.-Ges.) das Übergewicht haben sollen, ist gewählt worden, um die Schwierigkeiten zu vermeiden, die sich aus dem Aufsichtsrecht des Staates über die Eisenbahn-Gesellschaften und den mit ihnen geschlossenen Verträgen ergeben. Es handelt sich jedoch nicht nur darum, dem im Frachtverkehr und Personenverkehr zutage getretenen Wettbewerb zu begegnen, sondern der Verkehr überhaupt soll wirtschaftlicher ausgestaltet werden. Man will dies dadurch erreichen, daß man Lastkraftwagen laufen läßt, die einerseits die Zuführung und Abholung der Güter in den Städten besorgen sollen, anderseits aber aus fest umrissenen Bezirken die Güter sammeln und sie nach bestimmten Bahnhöfen bringen

sollen. Hierdurch sollen kleinere Zwischenbahnhöfe ganz aus dem Verkehr ausgeschaltet werden. Das letzte gilt auch für den Personenverkehr. Der Betrieb soll sich über das ganze Land erstrecken und man hofft, den Eisenbahnen auf diese Weise einen großen Verkehr zurückgewinnen und neu zuführen zu können. Vor allem sollen Gebiete, die bislang ohne Eisenbahn waren, diesen nunmehr unmittelbar angeschlossen werden.

— **Die Holländ. Elektr. Eis.-Ges.,** deren Linien von der Holländ. Eis.-Ges. betrieben werden, verteilt für 1925 ebenso wie für 1924 keine Dividende.

Übrige europäische Länder.

— **Herabsetzung der dänischen Gütertarife.** Seit dem 1. August dieses Jahres hat die dänische Staatsbahn den Tarif für Exportvieh um 20 % und den Tarif für Steine und Schutt, der schon früher um 20 % ermäßigt war, um weitere 10 % herabgesetzt.

— **Eröffnung der Sperillbahn (Norwegen).** Am 2. August d. J. wurde die Linie Hen-Sperillen (Sperillbahn) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Strecke weist eine Länge von 24,2 km auf. Die Anlagekosten belaufen sich auf 5 Mill. Kr. Vgl. im übrigen S. 108 d. J.

— **Neue Personenzuglokomotiven für Vorortverkehr in Rußland.** Dem auch in Rußland zunehmenden Vorortverkehr sucht man dort durch Elektrisierung der Vorortstrecken Herr zu werden, wie dies schon im Knotenpunkt Moskau für die Nord-, Kasan- und einige andere Bahnen oder auch dem Baku verwirklicht wurde. Aber es bleiben viele Vorortbahnen übrig, auf denen sich die Elektrisierung wirtschaftlich nicht lohnt und wo man sich nach wie vor mit Dampflokomotiven behelfen muß. Bisher wurde in Rußland der Vorortverkehr mit den gleichen Maschinen bedient wie auch die Fernzüge. Man hat nun in Rußland besondere Tanklokomotiven für Vorortverkehr entworfen und gebaut. Bei Wegfall des Tenders war der Einbau einer starken Dampfüberhitzung und eines Speisewasservorwärmers möglich, wodurch 20 bis 30 % Wasser erspart werden. Die neue Lokomotive erhält die Form 2—3—2 mit 2 Drehgestellen an den Enden. Die Belastung der Triebachse beträgt je 20 t. Es ergibt dies ein Reibungsgewicht von 60 t. Das ist gegen 20 % mehr als bei den Fernpersonenzuglokomotiven der Reihe S, K und B. Es gibt das beim Anfahren eine Beschleunigung von 0,25 m/sec. Das Gleis muß für den Verkehr solcher Lokomotiven mit 20 t Achsgewicht allerdings stärker sein, als für die anderen Lokomotiven mit 15—16 t Achsgewicht. Es sollen dafür schwere Schienen der Form 2a angewendet werden. Gegenwärtig ist ein wesentlicher Teil der Vorortstrecken schon mit diesen Schienen ausgerüstet, und man wird mit dieser Oberbauverstärkung auch weiterhin nachkommen, so daß also in dieser Richtung Bedenken gegen die neuen Vorortlokomotiven nicht bestehen. Dr. S.

— **Richtlinien zur bevorstehenden Reform des tschechoslowakischen Eisenbahntarifes.** Im Herbst werden im Eisenbahnministerium Verhandlungen über die grundsätzlichen Fragen der Reform des Frachttarifes aufgenommen. Die damit zusammenhängenden Arbeiten haben ein umfassendes Studium aller Fragen erfordert und die Handelskammern und andere Organisationen der Interessenten hatten Gelegenheit, ihr Gutachten vorzulegen, die bei den Verhandlungen in Betracht gezogen werden. Bei dieser Reform wird es sich in erster Reihe um die Erreichung günstigerer Tarife aus dem Osten der Republik nach dem Westen, vor allem für Rohmaterialien, Holz und Kohle handeln. In Zusammenhang damit stehen auch die Arbeiten an dem Tarif für den Warentransit zwischen Polen, Rumänien und Ungarn einerseits und Deutschland und Österreich andererseits, um der Konkurrenz fremder Bahnverwaltungen auf dem Gebiete des Frachtverkehrs zu steuern. Die Sätze für kürzere Strecken sollen herabgesetzt werden. Weiter handelt es sich um die Regelung der Frachtberechnung für Waggonladungen von 15, 10 und 5 t.

— **Tariferhöhung in Polen.** Nach einer Warschauer Meldung wird gegenwärtig im Eisenbahnministerium eine 5 %ige Erhöhung der Personen- und Warentarife in Erwägung gezogen. Die Einnahmen aus dieser Erhöhung sollen zu Investitionszwecken, hauptsächlich zum Ankauf von Kohlenwaggons verwendet werden.

— **Eine neue Lokomotiv- und Waggonfabrik in Rumänien.** Wie der „Argus" vom 30. Juli meldet, ist die rumänische Regierung im Begriff, mit den österreichischen Warchalowski-Werken einen Vertrag betreffend Errichtung einer neuen Lokomotiv- und Waggonfabrik in Rumänien abzuschließen. Die Vertragsdauer soll 20 Jahre betragen. Der rumänische Staat verpflichtet sich angeblich zu Bestellungen im Betrage von jährlich 500 Millionen Lei, außerdem erhält die Fabrik die Hälfte a etwaigen darüber hinausgehenden Bestellungen. Die War lowski-Werke verlangen außerdem das Monopol für die Lo motiv- und Waggonausbesserungen, soweit sie nicht in eige Werkstätten der Eisenbahn erfolgen und folgerichtig die tretung aller diesbezüglich bisher mit der rumänischen Pri industrie abgeschlossenen Verträge. Ebenso Zollfreiheit Materialeinfuhr und das Recht, Bestandteile einzuführen un Rumänien zusammenzustellen.

In den Kreisen der rumänischen Metallindustrie hat di Plan eine heftige Gegenaktion hervorgerufen, die sich ha sächlich gegen den Monopolcharakter der neuen Gründ richtet. Ein Vertragsabschluß ist noch nicht erfolgt.

— **Ein neues Ostalpenbahnprojekt in der Schweiz.** Die Rätis Bahn hat ein „Memorial über die Verkehrsentwicklung G bündens 1886—1923" herausgegeben, das u. a. eine Arbeit ü das Projekt einer Septimerbahn enthält. Der Verfasser diese neueste schweizerische Ostalpenbahn von Chur ausge und in Chiavenna enden; sie hat somit mit dem Splügenpro Ausgangs- und Endpunkt gemeinsam. Dagegen liegt im Ge satz zu jenem Projekt der große Tunnel ganz auf schweiz schem Gebiete, und dasselbe gilt für den weitaus überwiegen Teil der Gesamtlänge. Die Bahn führt von Chur über Roth brunnen nach Mühlen an den Nordeingang des 15,3 km lan Septimertunnels auf 1460 m Höhe; die Maximalsteigung betr 35 Promille wie bei der Rätischen Bahn; die Linie ist als dop spurige Hauptbahn mit elektrischem Betrieb gedacht. Der s liche Tunnelausgang liegt bei Casaccia. Von Casaccia nach C venna wird eine künstliche Linienentwicklung mit Kehrtu und Schleife bei Vicosoprano und einem Kehrtunnel bei Bo benötigt, worauf die Bahn unterhalb Bondo italienisches Ge erreicht und in einer Doppelschleife mit zwei Tunneln sich n Chiavenna wendet.

Die Linie würde rund 105 km lang, wovon 90 km auf Schw zer Boden liegen. Die Baukosten dieser Septimerbahn sind 190 Millionen Franken veranschlagt, von denen 171,3 Millio auf den schweizerischen Teil entfallen.

Dal Memorial der Rätischen Bahn bemerkt zu der Frage Ostalpenbahn als solcher, die Schweiz dürfe nur vorsorgend freihaltend wirken, den Zeitbedürfnissen jedoch nicht greifen; das Bedürfnis hänge aber von der Öffnung des Bo seebeckens für die Rheinschiffahrt ab. Das Projekt einer S timerbahn wird daher auf längere Zeit ein solches bleiben in dieser Eigenschaft mit den bestehenden Projekten in W bewerb treten. Ob es den Splügen gegen Tödi-Greina aus d Felde zu schlagen vermag, wird die Zukunft lehren.

— **Verkehrsverbesserung in Portugal.** Durch den Bau ei Brücke über den Sado, der südlich von Lissabon in das M mündet, ist eine erhebliche Verbesserung des Verkehrs zwisc der Hauptstadt und dem Süden des Landes geschaffen wor Der Bau der Brücke ist schon vor 10 Jahren begonnen wor konnte aber zunächst des Krieges wegen nur langsam geför werden, so daß die Vollendung bis 1925 gedauert hat. Die R von Lissabon nach Villa Real de Santo Antonio über Beja da 13 Stunden, während man über die Sado-Brücke und Alcacer Sal dasselbe Ziel in sieben Stunden erreichen kann. Setzt m dann die Reise über den Guadiana nach Ayamonte in Span und weiter nach Huelva im Kraftwagen fort, was drei Stun dauert, so kann man von dort im Zuge Sevilla in ein und ei halben Stunde erreichen. Die kürzeste Verbindung zwisc Lissabon und Sevilla führt also über die Sado-Brücke.

Die Portugiesische Eisenbahn-Gesellschaft, der die Ha strecke des Landes, Lissabon-Oporto, gehört, will die von Li bon nach Cintra führende Strecke für elektrischen Betr ausbauen, ihren Bahnhof in Lissabon erweitern und neue W stätten anlegen. Zustatten kommt ihr dabei der Stand der p tugiesischen Währung, der auch sonst den Eisenbahnen die M lichkeit bietet, Verbesserungen, die sich längst als nötig erwie haben, durchzuführen.

Mit den Lokomotiven und Wagen, die als Wiedergutmachu leistung aus Deutschland geliefert worden sind, ist man in P tugal nicht zufrieden; ein Grund dafür wird in unserer Qu nicht angegeben. Dagegen wurden von anderer Seite die Wa gelobt, die aus Deutschland für die von Loanda ausgehe Eisenbahn in Angola geliefert worden sind.

— **Die Pariser Untergrundbahn.** Das Netz der Pariser Unt grundbahnen ist durch die Eröffnung von zwei neuen Streck Anfang dieses Jahres auf eine Länge von 95 km angewachs Erweiterungsbauten sind im Gange, und noch im Laufe die Jahres ist die Eröffnung einiger neuen Verbindungen zu warten. An den Untergrundbahnen ist neben den beiden Ges schaften, Métropolitain und Nord-Süd, die Stadt Paris beteili die im Jahre 1925 an dem Betriebsüberschuß mit 10 Mill. beteiligt war, während die Aktionäre mit einer Dividende v

edacht worden sind. Erwägungen mit dem Ziel, die beiden grundbahn-Unternehmungen zu einem einheitlichen Betrieb reinigen, sind im Gange; man erwartet davon erhebliche bsersparnisse.

hohen Betriebskosten und die hohen Anforderungen, die die Verzinsung des Anlagekapitals gestellt werden, geben zu Betriebsverbesserungen, mit deren Hilfe man die Beng der Untergrundbahn zu heben und die Einnahmen zu rn hofft. Von einer Minute und 45 bis 53 Sekunden soll die lgezeit auf eine Minute und 30 Sekunden herabgesetzt n. Die jetzt 75 m langen Bahnsteige sollen auf 105 m verrt werden, damit längere Züge gefahren werden können. 'ahrpreise betragen jetzt 45 Centimes in der 2. und 75 Cenin der 1. Klasse; sie sollen demnächst auf 60 Centimes und Frank erhöht werden.

Verkehrsverbesserungen bei der Paris-Lyon-Mittelmeer- Die französische Mittelmeerbahn hat in Anbetracht der rung des Personenverkehrs, aber unter Wahrung der ichten auf eine sparsame Betriebsführung, seit Mai eine l Verkehrsverbesserungen eingeführt, die sich namentlich ie Fahrpläne der Züge nach der Riviera im Sommer, der stenzüge nach Savoien und dem Dauphiné, sowie der Züge hen diesen beiden Landschaften und Elsaß-Lothringen be. Im Winter verkehren neben zahlreichen anderen Zügen hen Paris und der Riviera zwei Luxuszüge und ein weifür den Verkehr mit England, die aber im Sommer aus. Neuerdings ist ein neuer Schnellzug mit allen Klassen und von der Riviera eingelegt worden. Savoien und das iné werden namentlich von Paris aus und von den Bern von Elsaß-Lothringen in ständig zunehmendem Maße ht, und mit Paris wird daher eine neue Verbindung mit Klassen enthaltenden Zügen und auch mit Luxuswagen ge'en; von Straßburg aus ist ein Nachtzug eingelegt worden, ermöglicht, am nächsten Tage Annecy, Aix-les-Bains und onix zu erreichen. Eine entsprechende Verbindung besteht dings auch in der Gegenrichtung. Der Luxuszug nach Rom hrt auch im Sommer täglich, und auch für die Züge nach chweiz sind einige Verbesserungen vorgesehen.

Vorausbestellte Plätze in England. Nicht alle englischen bahnen lassen es zu, daß die Reisenden beim Kauf der arte einen festen Platz im Zuge belegen, auf vielen Bahnnicht nur in London, von denen die Züge ausgehen, sonauch da, wo sie unterwegs halten, bestehen aber besondere tstellen für die Vorausbestellung von Plätzen in den Zügen, iufig der Auskunftsstelle angegliedert sind. Am höchsten se Einrichtung bei der Großen Westbahn entwickelt. Auf en Strecken ist das Belegen von Plätzen zwar zugelassen, Sonnabends ausgeschlossen. Wegen des starken Wochenrkehrs werden dann namentlich die von London ausgehen'ernzüge nach den Seebädern in mehreren Teilen abget, und man befürchtet, daß es Schwierigkeiten haben e, den Reisenden denjenigen Teil des Zuges zu bezeichnen, n ihr Platz belegt ist. Daß diese Schwierigkeit nicht bekann man bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fest. Es wird für England vorgeschlagen, daß in den Fällen, nen ein Zug aus mehreren Teilen besteht, nur für einen einige von ihnen Platzkarten ausgegeben werden, während m oder den anderen den Reisenden die Wahl der Plätze eht, ein Verfahren, das bereits in Deutschland geübt wird. anchen englischen Eisenbahnverbindungen ist es zwar nicht ch, einzelne Plätze im voraus zu belegen, es werden aber llungen auf ganze Abteile angenommen, so daß wenigstens ien oder Gruppen von Reisenden sich ihre Plätze sichern n. Man sieht das Vorausbestellen von Plätzen als ein gutes emittel an, um Verkehr anzulocken, namentlich wenn diese chkeit auf einer Strecke besteht, nicht aber auf einer en, die zum gleichen Ziel führt.

Fremde Erdteile.

Zweistöckiger Personenwagen der Südafrikanischen Eisenn. In den Salt River-Werken der Südafrikanischen Bunhnen befindet sich zur Zeit, wie das Londoner Fachblatt Locomotive" mitteilt, ein neuartiger zweistöckiger Perwagen im Bau, der versuchsweise auf den Kapstadter Vorecken verwendet werden soll. Äußerlich unterscheidet sich ahrzeug wenig von einem gewöhnlichen Wagen; seine Höhe was größer, zwischen den beiden Drehgestellen ist der en vertieft. Das untere und das obere Stockwerk, die durch Treppe miteinander verbunden sind, können je 48 Fahrdie Vorräume zu beiden Enden des Wagens nochmals rsonen aufnehmen, so daß das Fahrzeug für insgesamt ersonen Raum bietet. Die Sitzplätze sind in der Längsng angeordnet, im unteren Stockwerk zu beiden Seiten Mittelganges, im oberen dagegen in der Mitte des Wagens Rücken gegen Rücken, mit einem Seitengang auf beiden Seiten. Die für den Mittelgang des unteren Stockwerks erforderliche Höhe wurde durch Benutzung des unter den oberen Sitzplätzen entstehenden freien Raumes gewonnen, andererseits sind die Fußböden der oberen Seitengänge so weit über die unteren Sitzbänke herabgezogen, daß auch die oberen Gänge die zum aufrechten Gehen der Fahrgäste nötige Höhe erhalten. Dank dieser eigenartigen und geschickten Anordnung war es möglich, dem Wagen die verhältnismäßig geringe Höhe von nur 12′ 8″ (3,86 m) über Schienenoberkante zu geben, während die Länge des Fahrzeuges 62′ 6″ (19,05 m), seine Breite 9′ 1¾″ (2,79 m) und seine Spurweite 3′ 6″ (1,067 m) beträgt.

— Die Eisenbahnen der Philippinen. Unter der amerikanischen Herrschaft haben Wirtschaft und Verkehr der Philippinen einen raschen Aufschwung genommen. Auf der Insel Luzon wurde die Manila-Eisenbahn, eine englische Gründung, von der Regierung erworben und ihr Betrieb an eine amerikanische Gesellschaft verpachtet. Von der Hauptstadt Manila führen zwei Linien nach dem Norden und dem Süden der Insel. Die erstere ist zur Zeit auf eine Länge von 250 km bis Banang in Betrieb, ihre Verlängerung bis San Fernando ist geplant. Sie vermittelt den Zugang zu der berühmten, in etwa 1460 m Höhe gelegenen Gesundheitsstation Bagnio. Einmal wöchentlich verkehrt zwischen Manila und Damortis ein Expreßzug, der die 222 km lange Strecke in 8 Stunden 18 Minuten zurücklegt. Zwischen Damortis und Bagnio wird auf einer guten Straße ein Kraftwagendienst unterhalten, der an die Stelle einer halbvollendeten Zahnradbahn getreten ist. Der kürzlich beschaffte Luxuszug führt zwei Schlafwagen und einen zusammengesetzten Schlaf- und Büfettwagen. Die Länge dieser Fahrzeuge über die Puffer beträgt 66 Fuß (20,12 m), die Spurweite 3′ 6″ (1,067 m). Die Schlafwagen können nachts je 36 Personen, tagsüber bequem je 56 Personen aufnehmen. Sie sind mit dreiachsigen Drehgestellen versehen und wegen ihres ruhigen Laufes bei den Fahrgästen sehr beliebt.

Der Lokomotivpark der Bahn weist eine große Anzahl von Bauarten auf. Wegen des scharfen Wettbewerbes, den auf den guten Landstraßen die Kraftwagen der Eisenbahn bereiten, plant man die Beschaffung von Dampftriebwagen für den Personenverkehr.

Eine wichtige Rolle spielt im Güterverkehr der Bahn das Zuckerrohr, das in offenen Sonderwagen befördert wird. Die älteren zweiachsigen englischen Wagen von 7 und 10,5 t Tragkraft werden schnell durch Drehgestellwagen von 30 t Tragkraft ersetzt. Die letzteren sind bereits teilweise mit Vakuumbremse ausgerüstet, die Einführung der selbsttätigen Kupplung ist geplant. Die Bahnwerkstätten in Caloocan stellen u. a. Personenwagen der amerikanischen Bauart, zum Teil unter Verwendung einheimischer Holzarten, wie des harten und dauerhaften „Ipil"holzes, her.

Die Südlinie der Manilaeisenbahn besteht aus den beiden Teilstrecken Manila-Aloneros und Pamplona-Tabaco; letztere umfährt den 2421 m hohen Vulkan Mayen, der als der vollendetste Kegelberg der Erde gilt. Zwischen Aloneros und dem Küstenplatz Pasacao, dem Hafen für die Eisenbahnstation Pamplona, besteht eine 109 km lange Dampferverbindung. Die Eisenbahnlinie zwischen Aloneros und Pamplona befindet sich im Bau; nach ihrer Vollendung wird eine etwa 500 km lange ununterbrochene Schienenverbindung zwischen Manila und Tabaco vorhanden sein, die Gesamtstrecke soll von den Expreßzügen in etwa 13 Stunden zurückgelegt werden.

Ein Eisenbahnunternehmen von bescheidenerem Umfang ist die Philippine Railway, die auf den Inseln Panay und Cebu Strecken in einer Gesamtlänge von 133 engl. Meilen (214 km) und mit einer Spurweite von ebenfalls 1,067 m in Betrieb hat, während für weitere 160 Meilen (257 km) die Genehmigung erteilt ist.

— Neue Güterzuglokomotive der Union Pacificbahn. Zur Beförderung von Eilgüterzügen verwendete die Union Pacificbahn bisher zwei verschiedene Lokomotivgattungen, eine 1 E 1-Maschine und eine 1 D + D 1-Malletlokomotive. Die erstere Bauart gestattete auf den Abschnitten mit mäßigen Steigungen die Erzielung höherer Zuggeschwindigkeiten, während die Malletmaschine bei niedrigerer Geschwindigkeit eine wesentlich größere Zugkraft entwickelte. Eine soeben von der American Locomotive Co. fertiggestellte neue Riesenlokomotive der Bauart 2 F 1 soll die Leistungen der beiden bisherigen Gattungen, die höhere Geschwindigkeit der fünfgekuppelten Lokomotive mit der größeren Zugkraft der Malletmaschine vereinigen. Die Abmessungen und das Gewicht der neuen Bauart sind entsprechend groß. Die Gesamtlänge von Lokomotive und Tender über die Puffer beträgt 102′ 6⅝″ (31,26 m), die größte Höhe 16′ 1⅛″ (4,91 m), die größte Breite 11′ 2″ (3,40 m). Das Dienstgewicht der Lokomotive beträgt 221 t, das des Tenders 129 t, zusammen 350 t. Der Achsdruck der Kuppelachse erreicht den Betrag von 26⅓ t. Das Triebwerk hat folgende Abmessungen: Treibrad-

durchmesser 5′ 7″ (1,70 m), Durchmesser der drei Zylinder je 27″ (686 mm), Kolbenhub der beiden Außenzylinder je 32″ (813 mm), des Innenzylinders 31″ (787 mm), Rostfläche 108,25 Quadratfuß (10,06 qm), Heizfläche 5853 Quadratfuß (543,7 qm), Überhitzerheizfläche 2560 Quadratfuß (237,8 qm), Dampfdruck 220 Pfd. je Quadratzoll (15,5 Atm.). Der Tender läuft auf zwei dreiachsigen Drehgestellen und faßt 21 t Kohlen und 15 000 Gallonen (56,8 cbm) Wasser. Die Maschine weist zahlreiche Neuerungen und arbeitsparende Vorrichtungen, z. B. mechanische Rostbeschickung, auf. Ihre Bedienung verlangt von dem Personal weniger körperliche Arbeit als die einer europäischen Lokomotive von nur halb so großer Zugkraft.

— **Belegte Plätze in Victoria.** Seit Dezember 1925 besteht in Victoria eine gesetzliche Bestimmung, durch die es verboten wird, irgend jemand in den Glauben zu versetzen, eine dritte Person habe einen Platz in einem Eisenbahnabteil belegt. Die erste Verurteilung nach diesem Gesetz ist kürzlich erfolgt. Die Übertretung ist mit einer Geldstrafe von 20 sh geahndet worden; dazu kamen noch 7 sh 6 d Kosten. Es muß bisher durch das Belegen von Plätzen ziemlicher Mißbrauch getrieben worden sein, denn der Polizeirichter sprach sich bei Verkündung seines Urteils dahin aus, daß die neue Strafbestimmung ein Bedürfnis gewesen sei und daß in Zukunft strengere Strafen verhängt werden würden.

Internationaler Verkehr.

— **Rußland und das Berner Übereinkommen über den internationalen Frachtverkehr.** Von einem Leser meines unter vorstehender Überschrift in der Vereinszeitung vom 15. Juli d. J. erschienenen Aufsatzes werde ich auf einen am 15. Juli in Kraft getretenen Gütertarif aufmerksam gemacht, der ein neues Licht auf das eigentümliche Verhalten Rußlands gegenüber dem I. Ü. wirft. Der Tarif ist vereinbart zwischen der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft (Reichsbahndirektion Königsberg [Pr.]) und den Bahnen der Union der russischen Sowjetrepubliken über Litauen, Lettland und Estland und gilt auch für den Verkehr zwischen Litauen und den vorgenannten russischen Bahnen. Es ist bearbeitet von der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) und in deutscher Sprache verfaßt. Ob auch eine Ausgabe in russischer Sprache erschienen ist, weiß ich nicht. In Abteilung A des allgemeinen Teils dieses Tarifes heißt es unter II., reglementarische Bestimmungen: „Als Vertragsrecht gilt das Berner internationale Übereinkommen samt allen Nachträgen und Ausführungsbestimmungen in der Fassung vom 22. Dezember 1908 und den einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Transportkomitees, insoweit nicht in Abschnitt III dieses Tarifs besondere Bestimmungen vorgesehen sind."

Derartige besondere Bestimmungen sind getroffen zu den Art. 3, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 18, 19, 24, 28 bis 30. Die Artikel 57 bis 61 betreffend die Errichtung des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport und dessen Befugnisse sowie sonstige formelle Bestimmungen werden aufgehoben. Der wesentliche Inhalt dieser besonderen Bestimmungen ist folgender: Die Beförderung von Leichen ist ausgeschlossen. Unter den bedingungsweise zugelassenen wertvollen Gegenständen wird eine Anzahl kostbarer Pelze aufgeführt. Der Höchst-Entschädigungssatz für den Verlust der besonders wertvollen Gegenstände beträgt 10 $ = 42 Goldmark für das Kilogramm. Die Geldbeträge werden durchweg in amerikanischer (nicht wie im I. Ü. in Franken-) Währung aufgeführt (z. B. auch bei Frachtzuschlägen, Nachnahmen usw.). Der Vordruck des Frachtbriefes wird verfaßt in deutscher und in russischer Sprache. In einzelnen Fällen treten an die Stelle der Bestimmungen des I. Ü. die örtlichen Vorschriften der betreffenden Länder. Die Bestimmungen über die Dauer der Lieferfristen sind etwas geändert. Die Angabe des Interesses an der Lieferung ist nur für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände gestattet. Einige Änderungen im Text sind ohne sachliche Bedeutung. Das sind zwar z. T. wichtige, aber für den ganzen Aufbau des I. Ü. nebensächliche Punkte, abgesehen von der Streichung der organisatorischen Bestimmungen der Art. 57 bis 61, die selbstverständlich in einen solchen Tarif nicht gehören. Von den Teilnehmern am Tarif vom 15. Juli d. J. gehören die Bahnen des Deutschen Reiches zu denen der Berner Vertragsstaaten. Litauen, Lettland und Estland sind dem I. Ü. noch nicht beigetreten, sie haben an der Revisionskonferenz für das I. Ü. im Mai/Juni 1923 teilgenommen, haben die neuen Übereinkommen vom 23. Oktober 1924 (die bekanntlich noch nicht ratifiziert und daher nicht in Kraft getreten sind) mit vollzogen, stehen also dem I. Ü. freundlich gegenüber und werden sicherlich in absehbarer Zeit als Mitglieder beitreten. Rußland steht, wie ich in meinem früheren Aufsatz nachgewiesen habe, dem I. Ü. seit Ausbruch des Weltkriegs ganz fern. Diese Verschiedenheit der staats- und völkerrechtlichen Stellung der Tar[…]nehmer war natürlich kein Hindernis, das Berner Überein[…]men als Vertragsrecht dem Tarif zugrunde zu [...]. Daß diese vertragsrechtliche Grundlage himmelweit ver[…]den ist von der staatsrechtlichen Vereinbarung, w[…] das I. Ü. darstellt, brauche ich für die Leser dieser Ze[…] nicht weiter auszuführen. Die Teilnahme an einem so[…] Tarif ändert auch nichts an der jetzigen Stellung Rußlands [...] I. Ü., schon deswegen, weil Rußland den Tarif nur mit ei[…] Vertragstaaten vereinbart hat, während sein Eintritt i[…] Gemeinschaft des I. Ü. zur Folge haben würde, daß e[…] allen Berner Vertragstaaten staats- und völkerrechtlich [...]bunden wäre. Trotz der Vereinbarung dieses Tarifs bleibt e[…] I. Ü. fern. Aber dieser Vorgang läßt doch tief blicken. [...] Regierung der Sowjet-Republiken hat das wirtschaftliche [...]dürfnis, mit einem Teil ihrer Nachbarn den Güteraust[…] wieder auf einer festen vertraglichen Grundlage aufzuneh[…]. Als solche findet sie keine bessere, als die materiellen [...]stimmungen des I. Ü. mit einigen offenbar für Rußland [...]schenswerten Änderungen, die den Kern des I. Ü. nich[…] rühren und über die sich bei einer etwaigen Revision [...] ließe. Ich finde keine Erklärung dafür, warum Rußland jahrzehntelang dem I. Ü. angehört hat, nun zu einer so sc[…] ablehnenden Stellung gegenüber diesem bedeutsamen inter[…]nalen Vertragswerk sich hat veranlaßt sehen können.

A. v. d.

Luftverkehr.

— **Flugverkehr Wien-Venedig.** Der italienische Minist[…] hat in der letzten Sitzung das Abkommen zwischen Italien [...] der Transdanubian-Fluggesellschaft genehmigt, wonach ei[…]gelmäßiger Flugverkehr zwischen Wien und Venedi[…] öffnet wird. Diese Flugverbindung wird schon in den näc[…] Tagen dem Verkehr übergeben werden, und wird vorerst dreimal wöchentlich, später täglich unterhalten werden. Fü[…] Zurücklegung der 500-km-Strecke sind viereinhalb Stunden [...]schließlich einer Zwischenlandung in Klagenfurt, vorges[…]. Diese Linie wird an die bestehenden Linien Wien-Budapest [...] Wien-Warschau angeschlossen. Die Linie Wien-Venedig [...] auch mit der Linie Triest-Venedig-Turin in Verbindung st[…].

Rechtspflege.

— **Zur Frage der Aufwertung von Zahlungen aus einem [...]trage, bei dem die Zahlungsverpflichtung mit Rücksicht au[…] Geldentwertung bereits gleitend gestellt war.** (Rg. vom 2. [...] 1926 — VI. 519/25.)

Durch Vertrag vom 12. Juli 1922 hat der Bekl. den Kl. mi[…] Ausführung von Erd- und Maurerarbeiten entsprechend dem [...]gebote des Kl. vom 16. Juni 1922 beauftragt. Bei eintrete[…] Lohnerhöhungen sollte dem Kl. der reine Mehrlohn ver[…] werden. Der Kl. hat dem Bekl. von Zeit zu Zeit Teilrechnu[…] gesandt, und der Bekl. hat Abschlagszahlungen geleistet. [...] letzten Rechnungen waren am 11. Dezember 1922 aufgestellt [...] letzte Zahlung ist am 4. April 1923 erfolgt. Mit der Mitte [...]zember 1924 erhobenen Klage fordert der Kl. Aufwertung. [...]rechnet seine Werklohnforderungen und die geleisteten [...]zahlungen in Goldmark um und verlangt Feststellung des [...]trages, um den jene diese übersteigen. Das Landgericht ha[…] Klage, das Oberlandesgericht die Berufung des Kl. zur[…]gewiesen.

Entscheidungsgründe: Die Revision kann ke[…] Erfolg haben.

Zwar kann, wie der V. Zivilsenat in dem Urteil vom 3. [...]zember 1924 dargelegt hat und auch andere Senate des Re[…]gerichts (RGZ. Bd. 109 S. 111) überzeugend ausgesprochen h[…] (zum Beispiel der I. in RGZ. Bd. 109, S. 346; der VI. in [...] Bd. 110, S. 132), der Gläubiger auch noch nach vollständ[…] Abwicklung des Geschäfts und nachdem er die zur Erfüllun[…] leisteten Zahlungen vorbehaltlos als Erfüllung angenommen [...]hinterher Aufwertung der Zahlungen verlangen, sofern die[…] Papiermark erfolgt sind und ihre Umrechnung in Goldmark [...]gibt, daß sie eine vollständige Erfüllung nicht darstellen. [...] im vorliegenden Fall haben die Parteien der fortschreiten[…] Geldentwertung schon bei Vertragsabschluß zu einem gr[…] Teile dadurch Rechnung getragen, daß nach ihren Vereinba[…]gen bei Lohnerhöhungen der Werklohn um den Mehrbetrag [...] Löhne erhöht werden sollte: wenn nun der Kl., obwohl [...] trotzdem durch Fortschreiten der Geldentwertung zwischen [...]rechnung und Zahlung Schaden entstand, den Vertrag ohne V[…]behalt fortsetzte, wenn er ferner die vom Bekl. festgest[…] Schlußabrechnung für richtig befand und um Überweisung [...] „Restbetrages" auf sein Bankkonto bat, und wenn er endli[…]

nachdem die Aufwertung vertraglich festgesetzter Preise von der Rechtsprechung anerkannt war, nach Empfang tzten Zahlung ein und dreiviertel Jahr stillschwieg, so hat erufungsrichter ohne Rechtsverstoß in diesem Verhalten eine stillschweigende Erklärung des Kl. dahin verstanden, daß er mit einer Nachforderung aus dem Gesichtspunkt der Aufwertung, sofern ihm überhaupt eine zugestanden haben sollte, nicht mehr an den Bekl. herantreten wolle.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

ung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken. (§ 10 1a VWÜ.)

eilung der Reichsbahndirektion München vom 14. August Strecke München-Landshut war am 13. August vegen Entgleisung gesperrt.

am 3. August d. J. für den Personen- und Güterverkehr in b genommene Strecke Heiligenhaus-Kettwig ist ereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Elberfeld echnet worden.

inderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

chsbahndirektionsbezirk Trier. Am 15. August st der zwischen den Stationen Jünkerath und Schmidtheim, der Bahnstrecke Trier-Euskirchen gelegene Haltepunkt em (Eifel), der bisher nur dem Frachtgutverkehr auch für die Abfertigung von Eilgut- und Tiersendungen et worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 139 vom 16. August 1926 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamtes in Vertretung der Reichsbahndirektion Osten auf Ergänzung des § 8 der Anlage II des VWÜ., Befestigung der Wagendecken durch Stricke;

Nr. III 137 vom 14. August 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen und das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend Vereinswagenübereinkommen (VWÜ.);

Nr. IV 127 vom 6. August 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift U 80 des Unterausschusses zur Vorbereitung der Herausgabe einer Zusammenstellung der wichtigen Personen- und Gepäcktarifbestimmungen der mitteleuropäischen Eisenbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 13. August entschlief sanft nach kurzem Krankenlager der

Regierungsbaurat a. D.

Herr Emil Barth

76. Lebensjahre.

Von 1894 bis 1921 war der Verstorbene im Staatseisenbahndienst tätig, letzt als Vorstand der ehemaligen Maschinen- und Werkstätteninspektion hwerin. Er hat seinen Dienst stets mit großer Sachkenntnis und vollster ngabe verrichtet. Durch seine große Liebenswürdigkeit hat er sich die eundschaft und Zuneigung seiner Mitarbeiter und Untergebenen in reichstem ße erworben.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Schwerin, den 15. August 1926. (852)

**Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Schwerin.**

. Verlegung von Stationen.

18. August wird mit D-Zug 276 leis Hagen-Siegen in der neuen ler Streckenverlegung bei Kirch- n in Betrieb genommen. Der erste enzug, der an dem neuen, etwa von dem alten entfernt liegenden, unkt Kirchhundem abgefertigt st der Personenzug 1246, der um Uhr in Kirchhundem eintrifft. die Richtung Siegen-Hagen bleibt lte Haltepunkt noch bis zum gust in Betrieb. Der letzte auf ten Haltepunkt abgefertigte Per- ug ist der Personenzug 1243, der Uhr in Kirchhundem eintrifft. rsonenzug 1249, der um 11,37 Uhr hhundem eintrifft, erfolgt die In- nahme des neuen Haltepunktes undem für den Personenverkehr tung Siegen-Hagen.

rfeld, den 16. August 1926. (851)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
eichsbahndirektion Elberfeld.

schränkung der Abfertigungs- befugnisse von Stationen.

1. Oktober 1926 an wird der Bahn- ttrop Süd für den Wagenladungs- r im Freiladegleis geschlossen.

n, den 7. August 1926. (842)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Dahlem [Eifel] für den Eilgut- und Tierverkehr.

Am 15. August 1926 wird der zwischen den Stationen Jünkerath und Schmidtheim links der Bahnstrecke Trier-Euskirchen gelegene Haltepunkt Dahlem (Eifel), der bisher nur dem Frachtgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eilgut- und Tiersendungen eröffnet.

Trier, im August 1926. (841)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 1 (Verkehr für Holz Polen, Tschechoslowakei-Deutsche Seehäfen).

Die im Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 75/1057 angegebenen Frachtsätze für Klasse D der Übergangsstationen Oderberg, Troppau und Fraustadt Grenze nach Emden und Emden Außenhafen sind mit den Frachtsätzen der Klasse E gleichzustellen.

Ferner sind die unter A und B angegebenen Frachtsätze für den Übergang Oderberg geändert worden. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. August 1926. (839)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 13. August 1926. (848)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 wird die Station Rommerode in den obengenannten Tarif einbezogen. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Berlin, den 14. August 1926. (855)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. August 1926: Aufnahme von Dauben und Böden von Bottichen und Fässern in das Warenverzeichnis des A. T. 60. Aufnahme von Stationen in A. T. 60. Änderung von Stationsnamen in den A. T. 61 und 119. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. August 1926. (838)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A.

Bedeckung leicht feuerfangender Güter.

Die in der Fußanmerkung zu Ziff. 12 der Anlage II (Seite 106 des Tarifs) vorgesehene Aufbrauchsfrist für die noch vorhandenen Jutedecken wird bis zum 31. Dezember 1926 verlängert. Das Tarifmaterial ist handschriftlich zu berichtigen. (850)

Berlin, den 13. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif Teil II, Heft 2.

Am 16. August 1926 tritt Ausnahmetarif 16 in Kraft. Er gewährt Frachtermäßigung für Blumenzwiebeln als Frachtgut in Wagenladungen und gilt im Verkehr zwischen den Niederlanden und Stationen in Schweden bei Beförderung über Saßnitz-Trelleborg.

Gleichzeitig wird der Artikel Blumenzwiebeln im Ausnahmetarif 12 gestrichen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 10. August 1926. (837)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. August 1926: Aufnahme von Stationen mit vorübergehend ermäßigten Frachtsätzen in die A. T. 35, 49 und 61. Änderung der Frachtsätze für Kaiserslautern Hbf. im A. T. 35. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 13. August 1926. (847)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. August 1926 werden Stahlbänder für Vollgummireifen zu Lastwagenrädern in das Warenverzeichnis des A. T. 35 aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 13. August 1926. (846)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif D 28 für den Tier-Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 wird der vorgenannte Durchfuhrausnahmetarif D 28 aufgehoben.

Köln, den 10. August 1926. (840)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif 6. 16. August 1926. Teil IV.

Im Tarif, Teil IV, sind folgende Änderungen durchzuführen:

S e i t e 3: Im Inhaltsverzeichnis ist unter I. Ziffer 3 „Stationsfrachtsätze usw." „bzw. Prezzi diretti usw.", die Seitenzahl auf **240** abzuändern.

S e i t e 4: In der 8. Zeile von oben ist die Seitenangabe in **240 — 481** zu ändern.

In Zeile 21 von oben ist nach „für die Tarife Nr. 1001—1016" einzuschalten: „(Seite 480—481 für den Verkehr über Brennero und Seite 774—775 für den Verkehr über Tarvisio)."

S e i t e 5: In der 7. Reihe von oben ist die Seitenzahl in **240 — 481** zu ändern.

In der 20. Zeile von oben ist nach „per le tariffe Nr. 1001. 1016" einzuschalten:

„(Pag. 480—481 per il servizio via Brennero e Pag. 774—775 per il servizio via Tarvisio)."

S e i t e 478: Die Frachtsätze in Spalte 6, Tarif Nr. 294, 316 usw., Abteilung b bei K o t z e n a u haben zu lauten:

statt 620 **720**
„ 588 (1) **688 (1)**

München, den 14. August 1926. (853)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. August 1926 wird lösliche Stärke in das Warenverzeichnis des Ausn. Tar. 106 (Kartoffelstärkefabrikate) aufgenommen.

Berlin, den 10. August 1926. (844)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Von den im Anhang zu Heft C II enthaltenen Ausnahmetarifen zur überseeischen Ausfuhr nach außerbelgischen und außerdeutschen Ländern werden mit Gültigkeit vom 15. O k t o b e r 1926 aufgehoben:

Ausnahmetarif 35 B für Eisen und Stahl usw.,
Ausnahmetarif 39 B für Stückgut und Wagenladungen,
Ausnahmetarif 49 B für Glas- und Hohlglaswaren usw.,
Ausnahmetarif 52 B für Papier und Pappe usw. (849)

Berlin, den 14. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1926 wird folgender neuer Ausnahmetarif eingeführt.

A u s n a h m e t a r i f 128
für Schnittholz der Klasse D
zur Ausfuhr nach Frankreich.

Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf längstens bis 31. Juli 1927.

I. A n w e n d u n g s b e d i n g u n g e n:

1. Der Ausnahmetarif gilt bei Aufgabe der Sendungen als Frachtgut in Wagenladungen, und zwar:

a) für Sendungen, die mit durchgehenden Frachtbriefen nach französischen Stationen befördert werden,

b) für Sendungen, die zunächst nach Kehl Ort aufgegeben und nach Angabe des Absenders im Frachtbriefe mit neuen Frachtbriefen nach Frankreich weitergehen. Die Grenzfracht Kehl Ort-Kehl Grenze wird in diesem Falle dem Frachtzahler der Grenzfracht im Rückvergütungswege erstattet.

Anträge auf Rückvergütung der Grenzfracht sind innerhalb drei Monaten bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe einzureichen.

2. Der Frachtsatz dieses Ausnahmetarifs wird sogleich im Abfertigungswege angewendet. Der Absender hat im Frachtbriefe in der Spalte „Anzuwendende Tarife und Routenvorschrift" den Vermerk: „Die Fracht ist auf der Reichsbahn zu dem Frachtsatz des Ausnahmetarifs 128 zu berechnen" anzubringen und der Grenzübergang vorzuschreiben.

II. F r a c h t b e r e c h n u n g:

Die Fracht wird gemäß § 6 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften zu nachstehendem Frachtsatze berechnet:

Hauptklasse

Freilassing-Kehl Ort und Grenze = 213 Reichspfennig für 100 kg

Für die Frachtberechnung usw. sind außerdem die einschlägigen besonderen Bestimmungen des deutsch-französischen Güterverkehrs maßgebend.

München, den 13. August 1926. (845)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D. (Sta tarif) vom 1. Dezember 1926 — T

Mit Gültigkeit vom 1. Septembe ab wird die Station Rommerode n tragen. Näheres durch den nä Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 14. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. August wird Schrot aus getrockneten Kart in das Warenverzeichnis des Ausn tarifs 16 c (getrocknete oder ge Kartoffeln usw.) aufgenommen.

Berlin, den 16. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Berichtigung einer Bekanntmach

In der Bekanntmachung (820) in dieses Blattes ist nach „Zelluloidpl einzuschalten: „bestimmter Besch heit".

Wien, am 16. August 1926.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

6. Personen- und Gepäckverke

Deutscher Eisenbahn-Personen- un päcktarif, Teil I (Tfv. 600). Deut Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteil (Tfv. 1a). Anhang zum Deutschen bahn-Gütertarif, Teil I, Abteilun Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, T Abteilung B (Tfv. 1b).

Mit Gültigkeit vom 1. September treten in Kraft:

a) Nachtrag V zum Deutschen bahn-Personen- und Gepäck Teil I, vom 1. August 1925. Der trag enthält Änderungen und E zungen der Eisenbahn-Verkeh nung und der allgemeinen Au rungsbestimmungen zur Eisen Verkehrsordnung sowie Änder der Anlagen.

b) Nachtrag II zum Deutschen bahn-Gütertarif, Teil I, Abteilu vom 15. März 1926. Der Nachtra hält Änderungen und Ergänzunge Eisenbahn-Verkehrsordnung, de gemeinen Ausführungsbestimmu der Anlage C und der Anlage II Berichtigungen.

c) Das 2. Berichtigungsblatt zum A zum Deutschen Eisenbahn-Güter Teil I, Abteilung A.

d) Nachtrag IV zum Deutschen bahn-Gütertarif, Teil I, Abteilu vom 1. August 1925. Der Nac enthält Änderungen und Ergänz der Allgemeinen Tarifvorschr der Gütereinteilung, des Nebeng rentarifs, der Erläuterungen un Sachverzeichnisses sowie Bericht gen.

Tariferhöhungen oder sonstige schwerungen treten gemäß § 6 (5) am 1. November 1926 in Kraft.

Nähere Auskünfte erteilen die T und Verkehrsbüros der deutschen E bahnverwaltungen.

Die Nachträge können von den schen Eisenbahnverwaltungen, in B von der Auskunftei der Deuts Reichsbahn-Gesellschaft — Bah Alexanderplatz — käuflich beze werden.

Berlin, den 14. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 34. Berlin, den 26. August 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Farbige Behandlung von Eisenbahn-Hochbauten.

Von Reichsbahnoberrat **Jüsgen**-Magdeburg.

n Heft 21 der Verkehrstechnischen Woche vom 26. Mai d. J. st Reichsbahnrat Backofen-Grünberg (Schles.) in einem temamentvoll und mit viel Phantasie geschriebenen Artikel auf Wichtigkeit der farbigen Behandlung von Bauten bei der enbahn hin und kommt zu dem Ergebnis, daß sich zwar uerdings der Künstler der Eisenbahn bemächtigt habe", daß aber „trotzdem in der Farbgebung bei der Eisenbahn nichts ndert habe". So sehr man sich über die Anregungen architonisch-malerischer Art, auch wenn sie — oder richtiger ade deshalb, weil sie — von seiten eines Vertreters einer eren bei der Eisenbahn wirkenden Fakultät, in diesem Falle einem Bauingenieur, ausgehen, freuen kann, so darf doch nches in diesem Aufsatze, besonders vom Standpunkte des hbauers aus, nicht unwidersprochen bleiben.

Daß sich in der Farbgebung bei der Eisenbahn in den letzten ren, besonders seit dem Kriege, *nichts* geändert habe, ist e starke Verkennung der Tatsachen. Schon längst hat sich „in die Luft ragenden grauen Gebäudes" und der „Warte-, die den zum Warten Verurteilten stundenlang langweilen", sehr vielen Fällen die Farbe bemächtigt, und zwar gottlob chweg in einer Art, die die vorhandene Architektur unterzt und möglichst verbessert, nicht aber, wie es so mancher verstehende Jünger des auch von Backofen angezogenen Taut tun pflegt, sie einfach mit der Farbe grundsätzlich umbringt, l er ihre Formen für überlebt hält und mißachtet. Wer rtesäle und Schalterhallen, die schon vor 10 und mehr Jahren mit großer Liebe und Sachkunde farbig behandelt wurden B. Hamburg Hbf., Aachen, Darmstadt, Wiesbaden, Dortmund, nburg v. d. H., Koblenz, verschiedene Moselbahnhöfe, Metz, Luxemburg u. a.), bei denen allerdings neben dem Anstrich noch edle Materialien, wie Marmor, Bronze, kostbare Hölzer und Kunstverglasungen, oft eine Rolle spielten, mit modernen Bahnhofsbauten, wie Weimar, Frankfurt a. d. O., Stuttgart Hbf., Cannstatt, Vorbau des Kölner Hauptbahnhofes, Gleiwitz, Zeitz, Coburg, Offenbach a. M. und vielen anderen vergleicht, kann doch ein erfreuliches Fortschreiten des Eisenbahn-Hochbaues auch auf dem Gebiete der Farbe des Innenraums wirklich nicht leugnen.

Bezüglich der farbigen Außenbehandlung seien nur einige markante Beispiele neuerer und instandgesetzter älterer Bahnhofs-Hochbauten erwähnt: Der ältere Teil des Verwaltungsgebäudes der RBD. Münster, ein klassizistischer Putzbau, wurde im Sinne einer Hervorhebung der Architekturteile vor 1½ Jahren farbig behandelt, was besonders in der künstlerisch noch recht konservativen Stadt Münster i. W. eine mutige Tat bedeutete. Ähnliches geschah neuerdings z. B. beim Geschäftsgebäude der RBD. Erfurt, bei den Empfangsgebäuden Potsdam, Nauen, Naumburg, Erfurt, Oberhof, Braunschweig, Tutzing am Starnberger See u. a. Namentlich das letztere, ein violett gestrichener Verblendziegelbau mit hellen Architekturteilen möge als mustergültig hervorgehoben werden, und ich kann mir sehr wohl vorstellen, daß die recht langweiligen Backsteinbauten der sogenannten Kanonenbahn Belzig-Güsten-Nordhausen sehr viel mehr Freude erwecken würden, wenn man sie nach ähnlichen Grundsätzen farbig behandeln könnte. Als gute farbig geputzte oder gestrichene neuere Eisenbahn-Hochbauten seien nur die Empfangsgebäude Weimar, Coburg, Offenbach a. M., Stuttgart, Serrig, Birkenwerder (Bez. Potsdam), Schulzendorf und Heili-

gensee und die Eisenbahnverwaltungsgebäude Stuttgart, München, Magdeburg (Editharing), Trier und Oppeln als eine ganz kleine Auslese aus der großen Zahl ihrer Art hier erwähnt. Daneben gibt es eine ungeheure Zahl guter Eisenbahnhofsbauten, die den bodenständigen Bauformen angepaßt sind oder die z. B. in Klinkern oder ähnlichem Material ausgeführt, besonders den Charakter des industriellen Zweckbaues betonen, ohne deshalb auf Schönheit und Farbe zu verzichten. Zur ersten Gruppe dürften u. a. die vom Deutschen Heimatschutz in die Sammlung mustergültiger Ingenieur-Hochbauten aufgenommenen neuen Eisenbahn-Werkstättenbauten in Braunschweig zählen, während den Klinkerbauten des Bahnhofes Berlin-Friedrichstraße, des Hauptbahnhofes Oldenburg, des ganz neuen Empfangsgebäudes Haltepunkt Schönebeck-Felgeleben, der Kinderheilanstalt der Arbeiter-Pensionskasse Lostau bei Magdeburg (Modell auf der Gesolei) an Farbe abgewonnen ist, soviel wie dieses schöne Verblendmaterial nur hergab.

Der weitaus stärksten farbigen Behandlung erfreuen sich die reichsbahneigenen oder von der Reichsbahn geförderten Wohn- und Siedlungsbauten. Wer nur die von Kießling geschaffenen Ostmarken-Bauten in Frankfurt a. d. O.[1]) in ihrer freudig lebensbejahenden Form- und Farbwirkung oder die reizvoll in die Landschaft gesetzten bunten Wohnhäuser, die der verstorbene Stuttgarter Hochbau-Dezernent Oberbaurat Meyer und Reichsbahnrat Dr. Fuchs in und bei Stuttgart geschaffen haben, sieht, wird, auch wenn er der Buntheit nicht gerade zugetan ist, sich reiner Freude am Genuß solcher Schönheiten hingeben können. Endlich sei noch auf die farbig behandelten Eisenbahnsiedlungen und Einzelhäuser in Cannstatt, Geißlingen, Trier, Erfurt, Frankfurt a. M., Kandrzin, Gleiwitz, Beuthen, Oppeln, Aachen, Koblenz, Halle, Gerwisch b. Mg. usw. verwiesen, die alle der Hand oder dem maßgebenden Einfluß der zuständigen Eisenbahnarchitekten entstammen. Eine ganze Reihe dieser Beispiele war im Jahre 1923 auf der Miama in Magdeburg ausgestellt und ist auf der diesjährigen Gesolei in Düsseldorf zu sehen. Vor einem haben sich die mit diesen Aufgaben betrauten Beamten erfreulicherweise gehütet: Vor einem wilden Experimentieren mit Formen und Farben in einer Art, die nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht verantwortet werden könnte. Wenn man anderswo z. B. alle vier Wände ein und desselben Raumes in je einer anderen Farbe abgetönt und die Decke dazu vielleicht noch schwarz gestrichen oder jedem Buchstaben einer wichtigen Anschrift eine andere Farbe gegeben hat, so sind solche Versuche, die nicht mehr als Eintagsfliegen bedeuten, und mehr Reisende ärgern als erfreuen würden, doch gottlob bei der Eisenbahn durchweg unterblieben. Auch dürfte es richtig gewesen sein, daß der Eisenbahn-Hochbau nicht den falschen Ehrgeiz hatte, mit Versuchen sogenannten kubischen Bauens à la Weimar-Dessauer Bauhaus oder mit Anstrichen nach Art des Schutzes vor Fliegersicht, wie sie heute noch einige Magdeburger Häuserfronten zeigen, führend vorzugehen, da solche Neuheiten bestimmt nicht alle in der Richtung eines ernsthaften Fortschritts der Baukunst liegen.

Es muß aber ehrlich zugegeben werden, daß trotz allem, was an farbiger Behandlung von Eisenbahnbauten schon ausgeführt ist, vielleicht noch mehr hätte geschehen können. Der Gründe hierfür gibt es verschiedene. Einmal fehlt es vielfach nicht nur an Verständnis bei Nichtarchitekten, sondern auch an Mitteln für die erstmalige farbige Ausführung und, was sehr wesentlich ist, für die Unterhaltung solcher Arbeiten, während sich der eintönige gelbe Klinker und die unansehnliche grauschwarze Putzfront scheinbar von selbst unterhalten und so dem Amte, das in der Regel ganz andere Bau- und Betriebssorgen als die des Anstriches hat, weder Geld noch Arbeit kosten. Dies ist um so mehr zu verstehen, als bekanntlich ja noch so viele Ausbesserungen an Dächern, Gesimsen und anderen Bauteilen aus der Kriegszeit nachzuholen sind, so daß auch beim besten Willen die Ästhetik da immer wieder zurückstehen muß. Auc scheint es zweckmäßig, die Unterhaltung auch der grö Hochbauten grundsätzlich dem Hochbauer zu übertragen. obliegt jetzt — wenigstens in den ehemals preußischen B ken — fast restlos dem Ingenieurkollegen bei Amt und D tion und der Architekt wird vielfach nur in ganz beson Einzelfällen, oft sogar, wenn es schon zu spät ist, zugezoge

Bei aller Vorliebe für eine vernünftige Anwendung der F muß man aber davor warnen, nun alles bei der Eisenbahn r sichtslos in Farbe tauchen und die farbige Behandlung Bauten unberufenen Händen anvertrauen zu wollen. Lokom schuppen, die Herr Backofen als grundsätzlich immer „schw erwähnt, werden ebenso lange schwarz bleiben, als wir schw Kohlen dort verfeuern. Auch Wassertürme kann man durc Farbe allein nicht retten. Ein an einer ungeeigneten Stel eine schöne Landschaft gesetzter Kugelbehälter stört die g Gegend weithin durch seine häßlichen Umrisse, mag er s grün oder gelb gefärbt sein. Und so gibt es eine ganze R von Eisenbahnbauten und -einrichtungen, die nun einmal „malerische" Behandlung dieser Art nur wenig vertr Brücken, deren Farbgebung Backofen befürwortet, we immer nur aus dem Geiste des Konstrukteurs heraus farbig handelt werden können, besonders, wenn es sich um Eisen struktionen handelt. Ob die seinerzeit von Taut in versch nen Farben behandelten Parallelfachwerkträger der Ma burger Strombrücke in diesem Sinne ein besseres Beispiel als die von dem Konstrukteur selbst hellgrün einfarbig strichene neue Sternbrücke, mag dahingestellt bleiben. W aber zulässig ist, wie bei Empfangs- und Verwaltungsgebäu Siedlungen und Einzelwohnhäusern, Bahnwärter- und B steig-Buden, Stellwerken, Einfriedigungen usw., da spare nicht mit der Farbe, verwende sie aber nicht in futuristisc perimentierender Weise, sondern nach gesunden, bewäh Grundsätzen, so daß möglichst jeder aus dem Publikum erfr nicht aber zu Kopfschütteln und billiger Kritik gereizt w Auch durch gute farbige Bilder, wie sie die italienischen sonenwagen oberhalb der Sitze aufweisen, kann man neben teresse und Freude noch Verkehrswerbung erwecken, die mehr nützt und einbringt, als es eine schlechte verzeichnete deshalb verärgernd und belustigend wirkende Zigarettenrekl an dieser Stelle zu tun pflegt.

Daß auf dem Gebiete der Farbentechnik noch manches bessern ist, darf man als bekannt voraussetzen und sowohl Farbentag Hamburg 1925, als auch der letzten Tagung Denkmalspflege und Heimatschutz in Freiburg i. Br. 1925 das Vorgehen auf diesem Gebiet danken. Ehrlicherweise man aber vielleicht doch einen Glücksumstand darin sehen, die Farben mancher Pinseleien aus den letzten Jahren n haltbarer waren. Man hätte sicher nicht mit allem, was in di Zeit unter dem Schlagwort „Farbe" geschehen ist, bei der N welt Ehre einlegen können.

Was den von Herrn Backofen angeregten Farbenausschuß der Reichsbahn angeht, so könnte diesem nur die Behandl allgemeiner Gesichtspunkte, die aber von anderen Stellen s genügend vertreten werden, obliegen. Für den Einzelfall man sich von seiner Wirkung nicht zuviel versprechen, da Bodenständigkeit, Umgebung, Klima und schließlich auch Entwurfsarchitekt, der dem Baukörper bewußte Form gege hat, entscheidend bleiben müssen. Wie sollte auch ein sol Ausschuß z. B. bei einem Bauvorhaben in Königsberg entsc dend mitwirken können, wenn ein Mitglied in München, zweites etwa in Köln und das dritte meinetwegen in Grün säße. Wer hat schließlich die Verantwortung, wenn der V such künstlerisch mißlingt? Aber auch die einzelnen Direktio würden sich je nach ihrer Stellung zum farbigen Bau gegen artige Eingriffe mit Recht sträuben.

Durchaus möglich und nötig wäre es aber, den Hochbauer, allein berufen bleiben muß, seine Aufgaben im Rahmen der rechtigten Forderungen von Betrieb, Verkehr und Wirtsch

[1]) Ostmarkenbauten, Städtebau in einer Mittelstadt, von Martin Kießling, Verlag Julius Hoffmann, Stuttgart.

it in Form und Farbe zur bestmöglichen Lösung zu brin-
lort, wo es noch daran fehlt, mit der nötigen Selbständig-
namentlich in künstlerischen Dingen auszustatten, sonst
nicht in der Lage, mit dem freien Architekten, der sich in
Fragen meist ganz anders durchsetzen kann, zu kon-
ren, und diejenigen, die dem beamteten Architekten so
jede künstlerische Befähigung absprechen, haben allzu
leichtes Spiel, zumal wenn dieser auch noch für den Geschmack anderer Leute die Verantwortung tragen soll.

Herrn Backofen aber dürfen wir Eisenbahnhochbauer dafür Dank wissen, daß er die aktuelle Frage der Farbe im Eisenbahnbau so mutig aufgegriffen und damit das allgemeine Interesse für unsere Aufgaben auf diesem schwierigen Gebiete geweckt und gefördert hat.

Eine volkswirtschaftliche Gefahr.

Von G. O. R.-R. R. v. **Kienitz**, Berlin.

Nr. 51, Jahrg. 1925 d. Ztg., habe ich unter der Überschrift
bahn und Kraftwagen" die rechtliche Rücksicht gegen-
der Eisenbahn, die den Staat bei der Behandlung des Kraft-
verkehrs leiten sollte, grundsätzlich bereits erörtert.
Eindruck haben die Ausführungen offenbar nicht ge-
, wie die neuerliche (vorläufige) Änderung des Kraft-
ugsteuergesetzes zeigt. Auch diese Anordnung ist wieder
n Ergebnis des lahmen Versuchs, sich zwischen den aller-
ten Forderungen des staatlichen Wegebaues und dem er-
en Widerspruche der Interessenten mühselig hindurchzu-
n, und die parlamentarische Angst vor dem Geschrei über
vermeintliche „Erdrosselung des Kraftwagenverkehrs" hat
einmal ihre Lösung darin gefunden, daß man glaubte,
Rücksicht auf die Eisenbahn wie eine unbequeme Bettelei
zu dürfen, die ja nicht gefährlich werden könne. Das ist
erhängnisvoller Irrtum. Es handelt sich um eine sehr
Gefahr, die noch den bösen Beigeschmack hat, daß, wenn
cht rechtzeitig erkannt wird, nachher vielleicht auch die
hkeit verpaßt sein wird, sie zu beheben. Darum soll,
auf das Risiko der gleichen Nichtbeachtung, wie sie dem
nannten früheren Aufsatze zuteil wurde, doch wenig-
versucht werden, die dort gebrachte begriffliche Dar-
noch in praktischer Richtung zu verdeutlichen.

er Eisenbahntarifsystem beruht bekanntlich auf einer Ver-
ing der Theorien des Raum- und Lasttarifs und
Werttarifs. Die natürlichste Gestaltung — sie wird
wissenschaftlich die „natürliche" genannt — geht offenbar
das Entgelt des Transportführers, abgesehen von der
enlänge, nur nach dem Verhältnis des von ihm gestellten
aums und des in diesem Raume beförderten Gewichts zu
sen, da es ihm sonst gleichgültig sein kann, ob er Sand
Gold befördert. So hat auch die Tarifbildung im wesent-
angefangen; noch 1871 nach Erwerb der elsaß-lothringi-
Bahnen wurde der neue Tarif, der damals dort geschaffen
r mußte, auf diese Art eingerichtet. Aber dies Tarif-
hat sich, obgleich es dort nicht einmal ganz rein war,
n immerhin auch der Tarifierung nach dem Eigenwerte
iter einigen Spielraum ließ, und obgleich jene Bahnen im
werbe gegen die badische Parallelbahn begünstigt wur-
icht recht halten lassen, weil die Notwendigkeiten der
wirtschaft es anders verlangten. Der Gedanke des Raum-
asttarifs führt nämlich begrifflicherweise, da er (abge-
von der Streckenlänge) nur nach jenem rechnerischen
tnis von Raum und Last eine Abstufung zuläßt, in Hin-
des Eigenwertes der Güter zu einem Einheitstarif
en wir: sachlichen Einheitstarif — und das bedeutet eine
haftliche Unmöglichkeit. Denn die Verteilung eines mög-
gleichmäßigen Wohlstandes über das ganze Land, das
nicht gleichmäßig arbeiten könnte, erfordert eine mög-
t billige Beförderung der Rohstoffe und
engüter, die bei hohen Transportkosten schon auf eine
ahe Entfernung ihre Absatzmöglichkeit verlieren würden,
ch dem Tarif dieser Massengüter, so wie er wegen der
digen Verbreitung ihres Absatzes verhältnismäßig
rig bestimmt werden muß, auch alle andern
r zu befördern, ist schlechterdings undurchführbar, weil
senbahnen auf diese Weise nicht einmal ihre Selbstkosten
decken, geschweige denn die volkswirtschaftlich notwendige Rente abwerfen könnten, also schließlich stillstehen müßten.

Vielfach wird der Werttarif, diese für den Transport selbst gewiß unnatürliche Tarifierung nach dem Eigenwerte des Gutes, anders gerechtfertigt, und selbst ein Volkswirt wie Sax hat ihn neulich noch aus der monopolistischen Gewalt der Eisenbahn herleiten wollen. Aber das trifft nicht zu. Die Ursache dieser Art der Tarifierung liegt lediglich in der obenerörterten Beziehung zur allgemeinen Volkswirtschaft und ist deshalb unbedingt zwingend, ganz unabhängig von der äußeren Gestalt der Eisenbahn und ihrer Betriebsführung, ob Staatsbahn oder Privatbahn, ob freie Reichsbahn oder Reichsbahngesellschaft, ob Großbahn oder Kleinbahn usw. Ohne Werttarif bleibt in der Volkswirtschaft als solcher nur die Wahl: entweder wird der sachliche Einheitstarif, damit die Eisenbahn bestehen kann, so hoch gesetzt, daß die Massengüter nicht mehr für das ganze Land absatzfähig bleiben, oder die Eisenbahn muß stillstehen. Eigentlich ist es gar keine Wahl. Denn in beiden Fällen geht die Volkswirtschaft zugrunde.

Es liegt auf der Hand, daß derselbe vernichtende Erfolg um so sicherer erreicht wird, je mehr der Eisenbahn die Beförderung der Wertgüter tatsächlich überhaupt entzogen wird. Darauf aber läuft die weitere Entwicklung des Kraftwagenverkehrs hinaus, der sich bekanntlich nicht mit der Beförderung der Massengüter befaßt — abgesehen von verhältnismäßig geringfügigen Mengen in nächster Nachbarschaft — sondern gerade die höherwertigen Güter ergreift. Deren Bewegung gilt als das ihm eigentümliche Gebiet, und es kann nach dem bisherigen Gang der Dinge kaum bezweifelt werden, daß er auf diesem Gebiete die mehr und mehr ausschließliche Herrschaft erreichen wird, wenn die ungebundene Schrankenlosigkeit aufrecht erhalten bleibt, die unser wirtschaftliches Gebahren ihm heute zugesteht. Wenigstens kann die jetzige Art der steuerlichen Belastung nicht eine „Schranke" genannt werden, weil sie weiter nichts bedeutet, als daß nicht außerdem noch auf Kosten aller Steuerzahler der Wegekörper dazugeschenkt wird. Es ist ja ein theoretisch schöner Gedanke, jeden sich nach Belieben ausleben zu lassen. Aber es ist auch ein allgemein anerkannter Gedanke der praktischen Volkswirtschaft, daß man mit der manchesterlichen Weisheit ‚chacun pour soi, Dieu pour tous' auf die Dauer nicht auskommt, wie das schließlich auch derjenige erkennen muß, der sich ausleben will. Der Kraftwagen ist — das wird man wohl auf absehbare Zeit behaupten dürfen — nicht im entferntesten imstande, die Eisenbahn im ganzen, namentlich hinsichtlich der Massengüter, zu ersetzen. Selbst wenn er es wäre, bliebe immer noch die Frage, ob wir uns den Luxus leisten sollen und — können, das bestehende Werkzeug unsres gesamten Wirtschaftsverkehrs preiszugeben, um mit ungeheuerem Kapitalaufwande das neue Werkzeug zu gleicher Leistungsfähigkeit herauszubilden; aber das kommt, wie gesagt, tatsächlich nicht in Frage. Dann aber entsteht auch für den Kraftwagenverkehr das ernste Bedenken, wieweit er es riskieren darf, die Eisenbahn ihres eigentlichen Nutzertrages zu berauben, und dadurch entweder zu einer volkswirtschaftlich unerträglichen Erhöhung ihrer Tarife oder zur Einstellung ihres Betriebes zu zwingen. Je in dem Maße, in

dem die eine oder die andere Auswirkung eintritt und dann den Niedergang der Volkswirtschaft herbeiführt, wird auch der Kraftwagen zum Stillstand gebracht, zwar nicht in der grauenvollen Form des „Erdrosselns", wie das beliebte Schlagwort behauptet, aber in der mindestens ebenso sicheren natürlichen Todesart des Wegfalls der Transportnachfrage.

Die finanzielle Lage unserer Reichsbahn-Gesellschaft ist bekanntlich zur Zeit recht ungünstig; unsere Eisenbahnen brachten letzthin nicht einmal ihre Betriebskosten ganz auf. Das liegt aber nicht etwa an irgendwelcher Form oder Art der Betriebsführung, sondern einfach an dem traurigen Stande unserer gesamten Volkswirtschaft, die zu wenig Transportnachfrage bietet, und bei der man nicht abzusehen vermag, ob und wann sie wieder aufkommt. Dabei sollen wir aus den Überschüssen der Reichsbahnen unsere Reparationsschuld bezahlen, für die das Reich subsidiär haftet, das heißt: soweit die Reichsbahnen nicht mehr die im Dawes-Plan bestimmten Überschüsse bri können, muß das Reich mit seiner allgemeinen Steuerkraft treten, deren mögliche Grenzen nachgerade wohl genügen sichtlich sind. Es mag sein, daß die Reparationsgläubige vorübergehender Zahlungsschwierigkeit einen Aufschub währen. Daß sie auf ihre Forderung ganz verzichten so glaubt selbst bei uns niemand. Also bleibt der Druck d Schuld mindestens bis zum Maße des allemal Erträglichen, dies Maß wird sich natürlich um so schärfer spanne schlechter die Aussichten unserer Reichsbahnen werden. U diesen Umständen dem vergnügten Wettbewerbe des K wagenverkehrs gegen die Reichsbahnen ebenso vergnügt schauen, ist eine Kurzsichtigkeit, die um so fehlerhafte scheinen muß, wenn die Folgen bedacht werden, die sich au nach dem oben Gesagten für unsere ganze Wirtschaftslag geben.

Über Verkehrswirtschaft.

Wirtschaften heißt darauf ausgehen, mit dem geringsten Aufwand den größtmöglichen Nutzen zu erzielen. Wie mit jedem Gute, für dessen Gewinnung ein Aufwand notwendig ist, gewirtschaftet werden muß, so ist das auch bei den Verkehrsleistungen der Fall, denn auch sie erfordern einen Aufwand. In demselben Verhältnisse, in dem sich die Privatwirtschaft zur Volkswirtschaft befindet, steht die auf die Befriedigung des individuellen Verkehrsbedürfnisses gerichtete wirtschaftliche Tätigkeit zur Verkehrswirtschaft schlechthin. Die Verkehrswirtschaft ist also ein Zweig der Volkswirtschaft und das Ziel der Verkehrswirtschaft eine möglichst rationelle Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der Allgemeinheit.

Die Technik arbeitet unablässig daran, dem bezeichneten Ziele die Mittel zu bieten. Verkehrsmittel stehen uns heute dank des technischen Fortschrittes in reichlichem Maße zu Gebote. Die Erscheinung aber, daß sich unter ihnen ein scharfer Konkurrenzkampf abspielt und in noch stärkerem Maße zu entwickeln droht, deutet darauf hin, daß gerade der technische Fortschritt in der Entwicklung der Verkehrsmittel große Meinungsverschiedenheiten darüber zeitigt, welche Wege zur Erreichung unseres Zieles einzuschlagen sind.

Es wird hier nur von der Konkurrenz verschiedenartiger Verkehrsmittel die Rede sein, denn der Konkurrenzkampf gleichartiger, der leider noch immer eine große Rolle spielt, sollte längst ausgefochten sein. Für die Erforschung der Grundsätze, von denen wir uns in der Verfolgung unseres Zieles leiten lassen müssen, kann er vorläufig außer Betracht bleiben.

Wenn hierbei nur privatwirtschaftliche Grundsätze zur Anwendung kommen müßten, wäre ohne weiteres anzunehmen, daß im allgemeinen das Richtige getroffen würde. Dazu sind wir viel zu sehr auf den eigenen Vorteil bedacht, als daß aus einem dagegen verstoßenden Vorgehen ernstliche Nachteile zu besorgen wären, und Fehler, die hier vorkommen, pflegen sich in der Regel nur an dem zu rächen, der sie begeht. Aber nicht nur darum handelt es sich, daß jede Einzelwirtschaft in der Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses das Richtige trifft, sondern welche Grundsätze für den Volkswirt und Verkehrspolitiker mitbestimmend sein müssen, um das volkswirtschaftliche Ziel, das uns vor Augen schwebt, mit Hilfe des technischen Fortschrittes zu erreichen. Hier aber rächt sich jeder Fehler, der von den verantwortlichen Männern begangen wird, an der Allgemeinheit, ist also von ungleich größerer Tragweite.

Hierher gehört zunächst der Satz: Vorhandene Verkehrsanlagen, die einen wesentlichen Bestandteil des Volksvermögens bilden, dürfen einem technischen Fortschritt zuliebe erst dann preisgegeben werden, wenn die wirtschaftlichen Vorteile des technischen Fortschrittes auch diesen Verlust wettzumac vermögen, was nur durch eine tiefschürfende Ergrün aller hierbei in Betracht kommenden wirtschaftlichen Mom zu ermitteln ist. Wenn aber eine solche Berechnung er Laufe der Zeit einen wirtschaftlichen Vorteil erwarten läß muß sich das Tempo der Neueinführung durch die Rück auf die wirtschaftlichen Vorteile, die ein allmählicher Über bringen kann, beeinflussen lassen. Was dabei von den vo denen Verkehrsanlagen und Einrichtungen, die durch die N rung entbehrlich werden, durch eine entsprechende Umge tung im Dienste des Fortschrittes nutzbar gemacht w kann, muß, soweit es sich als wirtschaftlich erweist, im I esse des Fortschrittes dieser Verwendung zugeführt we denn in demselben Maße, als dies möglich ist, kann die vom setze der Wirtschaftlichkeit dem technischen Fortschritt g zogene Grenze zu seinen Gunsten verschoben werden.

Eine der wichtigsten Aufgaben des Verkehrspolitikers un Zeit ist die richtige Beurteilung der Entwicklungsmöglichk des technischen Fortschrittes der einzelnen Verkehrsmittel. er eine gute und richtige Politik treibt, wird sehr wesen davon abhängen, in welchem Maße er diese Entwicklung auszusehen in der Lage ist, weil er darnach seine Dispositi zu treffen hat und alles vermeiden muß, was mit dieser E kenntnis im Widerspruch steht. Als Grundsatz kann hier gestellt werden, daß die Entwicklung irgendeines Verk mittels zu seiner höchsten Vollkommenheit nicht ohne Rück auf den Fortschritt, den andere Verkehrsmittel auf ihrem biete machen können, fortschreiten darf, weil die Opfer, di dem Ausbau eines technischen Fortschrittes verbunden umsonst gebracht wären, wenn sein wirtschaftlicher E durch einen technischen Fortschritt auf anderem Gebiete sorisch gemacht wird. Bei der Entwicklung des eigenen kehrsmittels muß also auf die Entwicklungsmöglichkeiten fremden entsprechend Rücksicht genommen werden. Die kehrsmittel müssen demnach mit solcher Umsicht verwaltet den, daß sie sich jeweils auf die neuen Verhältnisse, die einen technischen Fortschritt auf anderem Gebiete gesch werden, einstellen können. Eine lange Zeit in einer Rich fortschreitende Entwicklung wird unter Umständen plöt eine andere Richtung einschlagen müssen, weil es eine schrittliche Neuerung auf anderem Gebiete erheischt. Wen solcher Lage die nötige Elastizität mangelt, kann das vo heilbaren Folgen begleitet sein.

Eine richtig geleitete Verkehrspolitik wird aber auch an lichen und zeitlichen Erscheinungen nicht achtlos vorüberg die Vorteile und Nachteile bringen, deren Ausnützung oder meidung im wirtschaftlichen Interesse gelegen ist, wiewol vielleicht eine Hemmung des Fortschrittes bedeuten. Eine besondere Bedeutung in der Verkehrswirtschaft kommt Kraftquelle zu, mit der die Verkehrsmittel bewegt werden

·r die motorische Kraft, desto wirtschaftlicher kann im
ıeinen der Verkehr bedient werden. Vorhandene aus-
e und billige Kraftquellen werden daher von teureren
·herzuholenden für die Verkehrsleistungen unter Umstän-
uch dann in Anspruch zu nehmen sein, wenn der tech-
Fortschritt ihrer entraten zu können glaubt.

Disposition des Verkehrspolitikers muß sich in hohem
von dem Gesichtspunkte der Sicherheit und Regelmäßig-
es Verkehrs beeinflussen lassen. Solche Verkehrsmittel,
e Gewähr für eine sichere und regelmäßige Verkehrs-
klung bieten und das ganze Jahr hindurch ununterbrochen
:bar sind, dienen dem allgemeinen Verkehr besser, als
chnisch weiter vervollkommnetes Verkehrsmittel, das die
nten Vorteile nicht im gleichen Maße besitzt. Ein Bei-
bietet der Luftverkehr, der dermalen noch nicht mit
r Regelmäßigkeit und nicht überall mit solcher Sicherheit
ɜt, wie es die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der
ıeinheit erheischt. Es bestätigt sich eben auch hier die
daß ein technischer Fortschritt erst dann als Gewinn ge-
werden darf, wenn er nicht überwiegende Nachteile auf
m Gebiete — auch nicht rein wirtschaftlicher Natur —
, wie es die Kinderkrankheiten sind, mit denen die neuen
hrsmittel zu kämpfen haben.

ausgeführten Theorien zeitigen in ihrer praktischen
virkung und Anwendung auf die einzelnen
ehrsmittel folgende Ergebnisse:

Verkehrsanlagen der Eisenbahn bilden den wesentlichsten
ıdteil des Volksvermögens. Bei der wachsenden Kon-
ız, die den Eisenbahnen vom Kraftwagen gemacht wird,
ı wir also fragen, bietet dieses Verkehrsmittel wirt-
iche Vorteile in so bedeutendem Maße, daß ein allfälliger
t an Volksvermögen, das in den Eisenbahnanlagen in-
·t ist, wettgemacht wird? Bei der Beantwortung dieser
kommt viel auf die obwaltenden Umstände, insbesondere
n Umfang der Konkurrenz an. Wenn der Automobilis-
sehr erstarkt, daß ihm die Eisenbahn nicht mehr wett-
ɔsfähig entgegentreten kann, wird sie unter Umständen
tun, auf den Konkurrenzverkehr zu verzichten und ihren
nur auf das, was ihr verbleibt, einzustellen. An manchen
wird der Personen-Nahverkehr auf das Auto übergehen,
eren Gegenden der nahe Frachtverkehr, beides nicht zu-
·eswegen, weil das Auto den Weg zu und von der Bahn
:. In gewissem Maße kann hier die Eisenbahn allerdings
die Einrichtung eines Rollfuhrdienstes in eigener Regie
enarbeiten. Oft wird sie aber durch das Abströmen des
ırs nicht nur keinen Schaden, sondern einen Nutzen haben,
ie vom Halten von Reserven an Material und Personal
en wird. Jedenfalls muß der leitende Eisenbahnmann
en die Entwicklung möglichst genau voraussehen können,
er sich rechtzeitig schützen und die Erhaltung oder Aus-
ung von Verkehrsanlagen vermeiden kann, die in abseh-
Zeit überflüssig werden.

den Luftverkehr anlangt, so scheint die Lösung dieser
in einer nicht gar fernen Zeit zu liegen, gemessen an den
ımen, die für die Entwicklung anderer Verkehrsmittel
waren; eine Lösung, die darauf hinausgeht, daß der Luft-
r durch seine verschiedenen Vorzüge, insbesondere die
igkeit, bei deutschen Flugzeugen auch die Sicherheit, den
zugsverkehr stark beeinträchtigen wird. Kein Verkehrs-
er wird imstande sein, diese Entwicklung aufzuhalten,
b es nötig ist, daß er sich beizeiten darauf einstellt und
tionen vermeidet, die in absehbarer Zeit zwecklos sein
ı. Dabei bleibt aber noch immer die Frage offen, ob eine
Entwicklung den Eisenbahnen überhaupt schaden wird.
em Gesagten schiene es heute schon verfehlt, immer grö-
chnellzugsgeschwindigkeiten erzielen zu wollen, um der
rrenz des Luftverkehrs zu begegnen.

Ausbeutung erheblicher Kohlenvorkommen und der Aus-
ichlicher Wasserkräfte zur Bewältigung des Verkehrs
ıl auch vom Gesichtspunkte der Privatwirtschaft nahe-
liegend. Nicht immer wird dieser von der Natur gewiesene Weg
gegangen. Es ist aber eine wichtige Aufgabe des Volkswirtes
und Verkehrspolitikers, den Verkehr durch geeignete Maß-
nahmen auf jene Verkehrsmittel zu lenken, für die örtlich die
besten Vorbedingungen gegeben sind. Diesen von der Natur ge-
wiesenen Weg wird er selbst dann zu beschreiten trachten, wenn
dem Privatkapital andere Verkehrsmittel gewinnbringender er-
scheinen, wenn sie z. B. größere Bequemlichkeiten bieten, aber
die staatliche Handelsbilanz durch die Einfuhr von Betriebs-
stoffen ungünstig beeinflussen. Demnach wäre es verfehlt,
große Verkehrsleistungen mit Benzinmotoren zu vollführen,
während die heimischen Wasserkräfte mit schweren Geldopfern
ausgebaut wurden und für die so gewonnene Kraft Absatz und
Verwendung gesucht wird. Das wirksamste Gegenmittel ist
hier natürlich die Einführung billiger Tarife auf den mit der
vorhandenen Kraft betriebenen Verkehrsmitteln, die sich ja aus
deren Billigkeit im allgemeinen von selbst ergeben. Eine richtig
geleitete Verkehrspolitik wird aber auch in der Wahl anderer
Mittel nicht verlegen sein, um dem Luxus zu steuern und zu
verhindern, daß sich die heimische Wirtschaft anderer Mittel
bedient, als derjenigen, die ihr der heimische Boden zur Ver-
fügung stellt.

Was endlich technische Fortschritte im Verkehrswesen an-
langt, die mit Nachteilen auf anderen Gebieten einhergehen, so
können diese natürlich sehr mannigfacher Natur sein. Als Bei-
spiel seien hier nur noch erwähnt die hygienischen Nachteile,
die der Autoverkehr dem elektrisch betriebenen Bahnverkehr
gegenüber aufweist oder die Gefährdung der Sicherheit des
Straßenverkehres bei allzugroßer Entwicklung des Auto-
mobilismus unter gleichzeitiger Stillegung des Eisenbahnver-
kehrs. Wenn solche Nachteile mit Umständen zusammentreffen,
wie sie eben geschildert wurden, bieten sie dem Verkehrs-
politiker eine weitere Handhabe für eine Beeinflussung der Ent-
wicklung im angedeuteten Sinne.

Solange ein neues Verkehrsmittel noch keine genügende Ge-
währ für die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Verkehrs
bietet, wird es einer umsichtigen Verkehrspolitik nicht schwer
fallen, Vorsorgen für die Übergangszeit zu treffen, sie wird
hier unter Umständen im allgemeinen Interesse das rotierende
Moment bilden müssen auch auf die Gefahr hin, für rückschritt-
lich gehalten zu werden. Fallen aber für den Luftverkehr
diese Bedenken einmal weg, weil die Kinderkrankheiten soweit
überwunden sind, und stellt sich demnach der Verkehrspolitiker
darauf ein, daß der Eisenbahnverkehr eine wirtschaftliche Er-
leichterung durch den Abbau des Schnellzugverkehrs findet,
dann wird er die Entwicklung des Überganges vom Schnellzugs-
verkehr auf den Luftverkehr selbst fördern können, was sich
am zweckmäßigsten durch Drosselung des Schnellzugsver-
kehres in der Übergangszeit bewerkstelligen läßt. Er trifft da-
mit zwei Fliegen auf einen Schlag, indem er einerseits dem
Zeitpunkt näher rückt, an dem die Eisenbahn vom Schnellzugs-
verkehr entlastet wird und andererseits in der Zwischenzeit die
noch laufenden Züge besser besetzt haben wird.

Wir haben bisher immer Fälle im Auge gehabt, in denen der
überwiegende Vorteil bei dem einen oder anderen Verkehrs-
mittel ausgesprochen klar gelegen war. Im praktischen Leben
wird es aber sehr oft vorkommen, daß die Dinge nicht so klar
liegen, so daß ein Konkurrenzkampf unvermeidlich ist, dem
auch die staatliche Verwaltung ziemlich ratlos gegenübersteht,
denn sie soll der freien Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte
nicht hindernd im Wege sein, wenn sie nicht einen ausge-
sprochenen Vorteil für die Allgemeinheit zur Rechtfertigung ins
Treffen führen kann.

Es muß aber mit allen Mitteln getrachtet werden, die Nach-
teile des Konkurrenzkampfes für die Volkswirtschaft aus der
Welt zu schaffen und die Kräfte, die hier vergeudet werden,
der Allgemeinheit nutzbar zu machen. In diesem Bestreben ist
es begreiflich, daß der Verkehrspolitiker und Volkswirt sich
auf den Standpunkt desjenigen Verkehrsmittels stellt, an
dessen Erhaltung die Wirtschaft ein hervor-

ragendes Interesse hat, und das ist die Eisenbahn. Die Stellung, die sie in diesem Konkurrenzkampf einzunehmen hat, um den als richtig erkannten Grundsätzen in Durchbruch zu verhelfen, läßt sich wie folgt charakterisieren.

Die Eisenbahnverwaltung hat die Verpflichtung, für die Erhaltung des in den Eisenbahnanlagen investierten Volksvermögens zu sorgen, muß also trachten, eine ungenügende Ausnützung dieser Anlagen als Folge von Transportverlusten durch die Konkurrenz zu verhindern. Zur Bekämpfung der Konkurrenz muß sie bestrebt sein, billiger und unter günstigeren Bedingungen zu befördern als andere Verkehrsmittel. Sie muß sich zunächst klar sein, daß sie einer sich immer steigernden Konkurrenz gegenübersteht, darnach muß sie ihre Tarife und Beförderungsbedingungen einrichten und eine Konkurrenz, die nicht zu halten ist, aufgeben. Sie muß auch mit der Psychologie der Bahnbenützer rechnen. Die Flut einseitiger behördlicher Vorschriften muß eingedämmt werden, die Eisenbahn darf den Bahnbenützern in geschäftlichen Dingen nicht als Obrigkeit entgegentreten, sondern muß sich bewußt sein und ihre Organe mit dem Bewußtsein erfüllen, daß die Eisenbahn so gut Geschäftsmann ist, wie jedes private Fuhrwerksunternehmen, das das Publikum durch Höflichkeit zu gewinnen trachtet. Sie kann aber auch verlangen, daß der Staat darauf bedacht ist, das so teuer erkaufte Volksgut zu erhalten, und zwar solange, als nicht durch neue Einrichtungen den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Bevölkerung besser gedient ist. Der Staat soll nicht glauben, dadurch, daß er die Eisenbahn zu einem selbständigen Wirtschaftskörper umgestaltet, seien alle staatlichen Verpflichtungen ihr gegenüber erloschen und er könne jetzt kalten Blutes als unbeteiligter Beobachter dem Existenzkampf zusehen, den dieses junge Unternehmen führt. Nein, er hat die Pflicht, der Bedrohung der Existenz des Unternehmens entgegenzuarbeiten. Er darf sein eigenes Kind nicht schlechter behandeln als fremde, wie es heute leider tatsächlich geschieht, wenn er die Fahrbahn anderer Verkehrsunternehmen kostenlos zur Verfügung stellt und erhält, seine Eisenbahnen aber mit der Wegerhaltung belastet. Diese Pflicht des Staates besteht auch gegenüber den privaten Eisenbahnen, denn auch diese werden durch Heimfall Staatseigentum und sind es durch die Länge der Zeit schon zum größeren Teil geworden. Der Staat stellt auch in anderer Hinsicht die verschiedenen Verkehrsmittel nicht auf die gleichen Voraussetzungen, indem er neue Verkehrsmittel subventioniert. Bevor er sich dazu entschließt, muß er sich wohl überlegen, ob und wie lange er dadurch sich nicht selbst einen Schaden bei den alten Verkehrsmitteln zufügt, der den von der Subventionierung erwarteten Nutzen überwiegt.

Bis heute ist die Eisenbahn im großen und ganzen von neuen Verkehrsmitteln in kaum merkbarem Maße überflügelt worden und dabei ist der Beweis noch nicht erbracht, daß dies auch in ökonomischer Hinsicht der Fall ist. Schließlich sind die Eisenbahnen noch nicht am Endpunkte ihrer Entwicklung angelangt. Sie werden weiter fortschreiten und vermöge der langen Tradition voraussichtlich systematischer als es bei den neuen Verkehrsmitteln möglich ist. Freilich muß dieser Fortschritt sich von wirtschaftlichen Erwägungen leiten lassen. Auch andere Verkehrsmittel machen technische Fortschritte in einer Richtung und in einem Maße, daß die Eisenbahntechnik nicht Schritt halten kann. Hier ist der Entwicklung der Eisenbahnen eine Grenze gesetzt, die sie ohne Schaden für sie selbst nicht überschreiten darf.

Wenn wir einen Rückblick auf die Entwicklung des Verkehrswesens werfen, sehen wir, daß das Streben nach immer größerer Beschleunigung des Personen- und Postverkehrs die ganze Entwicklung beherrscht. In Verfolgung dieses Zieles ist der Verkehr vom Wasser auf den rascheren Schienenweg [...] gegangen und strebt von dort dem Luftraum zu. Mit eine[r] Naturnotwendigkeit hat sich diese Entwicklung mit der [fort]schreitenden Erkenntnis der Naturkräfte vollzogen. Sch[on] der primitivsten Art der Beförderung, dem Flößen, ha[t] sich der Wasserkraft bedient. Und wenn heute elekt[rische] Schnellzugslokomotiven Rekordleistungen an Schnelligkeit [aus]führen, bedient man sich zu ihrer Beförderung wiederu[m der] Wasserkraft, mit dem Unterschied, daß wir dieser Bewegun[g mit] Hilfe der Elektrizität die Richtung geben können, die u[ns] die zweckmäßigste erscheint und ihre Schnelligkeit in [den] unseren wachsenden Bedürfnisse entsprechenden Maße ste[igern] könnten. Glaubt jemand, daß diese Entwicklung damit zu[m Ab]schlusse gekommen ist? Es ist das dem menschlichen Wes[en an]geborene Streben, sich von Zeit und Raum unabhängi[g zu] machen, das schon in der Urzeit Dädalus zur Anfertigung [der] Flügel bestimmt hat. Und wie die Ausnützung der W[asser]kraft für Verkehrszwecke dazu geführt hat, daß man [vom] langsamsten Verkehrsmittel auf dem Wasser selbst, das n[ur in] einer Richtung benützbar war, zum schnellsten Verkehrsm[ittel] auf dem Lande, dem man jede gewählte Richtung geben k[ann,] gelangt ist, so wird man in der Weiterverfolgung dieses [Stre]bens ganz allgemein zu einem noch weit schnelleren ohne [Weg]gebundenheit übergehen, wie es das Flugzeug darstellt. D[iesem] Streben wird mit keinem künstlichen Mittel Einhalt [getan] werden. Daher scheint es, daß die Eisenbahn am beste[n tut,] wenn sie diese Entwicklung nicht hemmt, sondern wom[öglich] fördert und sich auf Aufgaben zurückzieht, die ihr nie[mand] nehmen kann. Dabei wirft sich sofort die Frage auf, ob [ein] Sichbescheiden in einer andern Richtung nicht zu bedauern [ist.] Die Eisenbahn hat ganz ungeheure Verkehrseinrichtungen u[nd] Verkehrserfahrungen sowie Betriebserfahrungen mit se[lbst]verkehrenden Betriebsmitteln. Was liegt näher, als da[ß die] neuen Verkehrsmittel von denen in die Hand genommen we[rden,] die gelernt haben, mit den Naturgewalten, die in den mecha[nisch] betriebenen Verkehrmitteln wirken, richtig umzugehen? [Es ist] leicht denkbar, eigentlich selbstverständlich, daß die Eise[nbahn] auf Grund ihrer hundertjährigen Erfahrung den bestehe[nden] Verkehrsbedürfnissen viel besser und viel mehr zur Zufri[eden]heit der Bevölkerung nachkommen könnte, wenn sie je [nach] der Lage des Falles das einemal einen Zug, das anderemal [einen] Kraftwagen und das drittemal ein Flugzeug abrichtet. [Dieser] Gedanke führt zwangläufig zur Erwägung, ob es nicht e[twa] im volkswirtschaftlichen Interesse gelegen wäre, die ne[uen] Verkehrsmittel, insbesondere das Flugwe[sen,] den Eisenbahnen von Anfang an in die Hä[nde] zu geben.

Ich bin mir bewußt, welches Heer von Zweifeln diese[r Ge]danke bei vielen Lesern erregen wird. Sei dem wie im[mer,] ich glaube jedenfalls, daß dieser Gedanke wenigstens grün[dlich] durchdacht werden sollte.

Es würde durch eine solche Entwicklung dem Staate und [der] Volkswirtschaft am besten gedient, weil alle Opfer, die s[ie] bringen hat, wenn jedes der neuen Verkehrsmittel seine eig[enen] Wege geht, um sich im Wettkampfe durchzusetzen, dadurc[h er]spart würden, daß sie von zielbewußter Hand dem hier v[or]gestellten gemeinsamen Ziele zugeführt werden[1]).

Dr. Rudolf Felber, Innsbru[ck]

---

[1]) Wenn diese Zeilen Aufnahme in der Zeitung des Ve[reins] Deutscher Eisenbahnverwaltungen suchen, so geschieht [dies] nicht zuletzt deswegen, weil ein so eingekapselter Staat [wie] Österreich in diesen Belangen kaum eine selbständige P[olitik] machen kann und daher für die hier vertretenen Ideen, [wenn] sie zum Nutzen unseres Volkes eine praktische Durchfüh[rung] finden sollen, Anhänger im Reiche geworben werden müsse[n].

Technische Fortschritte in den Einrichtungen für die Bedienung des Stückgutverkehrs.

Von Güteroberinspektor **Wilhelm Schulze**-Hamburg.

ıstreitig sind in der Nachkriegszeit die Einrichtungen für Bedienung des Stückgutverkehrs wesentlich verbessert wor- Den Anlaß zu diesen Verbesserungen haben Bestrebungen verschiedenen Richtungen gegeben, zuerst wohl die Vere, in kürzerer Arbeitszeit die Leistungen der Vorkriegszu erreichen, später die Bemühungen, die Ansprüche der ‹ehrtreibenden zu erfüllen, verkehrsbelebend und verkehrsend zu wirken und im Wettbewerb mit dem Kraftwagenehr die der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auferleg-Lasten trotz ihrer schwierigen Lage tragbar zu machen.

e Verbesserungen gehen hauptsächlich die größeren Verschuppen und Umladestellen an und können bei ihnen beltet werden. Angesichts der Wichtigkeit des Stückgutver-s dürften einige Mitteilungen über die technischen Fortitte nicht unerwünscht sein, welche in letzter Zeit auf dem einer Umladestelle verbundenen Versandschuppen Hamburg f. Han. gemacht worden sind.

Spurrillengleise als Ladegleise den Zufuhrstraßen der Stückgutschuppen.

Zufuhrstraßen an Stückgutschuppen eingebaute Gleise, in he nach Beendigung der Güterannahme oder Güterausgabe Beladung oder Entladung oder auch nur zur Beiseitestellung en gestellt werden, sind nichts Neues (Berlin, Anh. Gbf., burg H.). Sie hatten aber bisher den Nachteil, daß Unebenn zwischen Straßenpflaster und Schienen die An- und Abt der Fuhrwerke störten und häufig zu Beschädigungen der eren Anlaß gaben. Aus diesem Grunde wurde bei dem Umin Hamburg bis auf ein kurzes Gleisstück an der wenig ben Spitze der Schuppenanlage von dem Einbau von Ladesen in die Zufuhrstraßen abgesehen. Bei den Bemühungen, Ladebetrieb möglichst wirtschaftlich zu gestalten und die rderung zu verbessern, machte sich immer dringender das irfnis zu einer Erweiterung der Ladegleisanlage geltend. ein anderer Raum als die Zufuhrstraßen nicht zur Verng stand, und von bautechnischer Seite erklärt wurde, daß einwandfreies, den Fuhrwerksverkehr nicht hinderndes s jetzt hergestellt werden könnte, gelangte der Bau des e entbehrten Ladegleises zur Ausführung.

; wurde gewählt das Spurrillengleis, System Voß, welches in den Zufuhrstraßen im Hamburger Hafen bewährt hatte. es Gleis besteht aus hochstegigen Schienen mit eisernen vellen. Die Bettung des Oberbaus besteht der besseren vässerung wegen aus Steinschlag, in welchem auch die nschwellen fest liegen. Mit Rücksicht auf die geringe nutz- Gleislänge konnte nur eine Weiche 1:7 mit einer aneßenden Gegenkurve mit Radien von 180 m eingebaut len.

ıs Spurrillengleis konnte am 19. Oktober 1925 der Benutzung geben werden. Es hat sich vom ersten Tage ab bestens bert. Nicht eine einzige Klage wurde seitens der Auflieferer ben, obwohl täglich mindestens 600 Gespanne, Lastautos Handwagen darüber fahren und wenden mußten. Der Erhinsichtlich der Förderung des Ladebetriebes und der beunigten Absendung der Stückgüter entsprach voll den Erungen. 80 t Stückgüter, untergebracht in 13 Gsw., können lem den Bestimmungsstationen einen Tag früher zugeführt len, das Platzgut wurde verringert.

e mit dem Spurrillengleis, System Voß, hier gemachten Erungen lassen demnach den Einbau von Ladegleisen in ben Zufuhrstraßen als durchaus unbedenklich erscheinen.

Karrbahnen auf den Schuppen.

e Karrbahnen auf den hiesigen Schuppen befanden sich n vor dem Kriege in einem ihrer Beanspruchung nicht genden Zustande. Sie waren belegt mit 4 mm starken Eisenen verschiedener, meist geringer Größen, die auf kiefer- Bohlen gut befestigt waren. Eisen hatte sich als Bodenbe- bewährt. Die mit anderem Material angestellten Versuche ten nur immer von neuem die Überlegenheit der Eisenne beweisen, obwohl die früher gewählte Blechstärke von n viel zu schwach und auch die Unterlagen nicht dauerhaft ig waren. Als bald nach dem Kriege sich die Notwendigkeit r gründlichen Erneuerung der Karrbahnen herausstellte, die Frage, welcher Belag zu wählen wäre, daher nicht felhaft.

; wurde aber allen Mängeln vorgebeugt, welche sich in mehr 30 Jahren an den alten Karrbahnen herausgestellt hatten. neuen Eisenplatten sind 7 mm stark, 5 m lang, 2 m breit und len Längsseiten um Blechstärke auf 10 cm umgebogen; Befestigung durch ½ Zoll versenkte Holzschrauben, 15 cm untereinander und 4 cm vom Rande entfernt. Die Unterlagebalken oder Fußbodenlager wurden auf Steinpfeiler isoliert. Darauf wurden 5 cm starke kieferne und eichene Bohlen gelegt, eichene in Abständen von 1 m und unter den Blechstößen zwecks besserer und haltbarer Befestigung. Um die Lebensdauer des Holzes zu erhöhen, wurde bei den nicht unterkellerten Böden für Luftzug unter dem neuen Fußboden gesorgt.

Der Preis beträgt für 1 m² auf vorhandenen Balken 24 RM, auf neu einzubauenden Fußbodenlagerhölzern etwa 32 RM, die Lebensdauer weit über 20 Jahre.

Die in dieser Weise hergestellten Karrbahnen bewähren sich in jeder Hinsicht ausgezeichnet.

Offene Ladebühnen und deren Bodenbelag.

Die hier im Jahre 1911 erbauten hölzernen Ladebühnen zwischen Ladegleisen waren ebenfalls mit Eisenblechen belegt. Die so hergestellten Karrbahnen hatten sich als solche trotz der fehlenden Überdachung bewährt.

Diese Bauart konnte indessen nicht beibehalten werden, weil die Unterhaltungskosten immer größer wurden. Das Holz unter dem Eisen faulte, die Befestigung der Platten lockerte sich infolgedessen. Da die Eisenbleche nur 200 cm, die Bühnen aber 260 cm breit waren, blieben an den Kanten Streifen von 30 cm Breite vom Eisen unbedeckt. Das hatte verschiedene nachteilige Folgen. Bei unvorsichtigen Verschiebebewegungen gegen die in der Beladung befindlichen Stückgutwagen schoben sich die eisernen Ladebrücken gegen und unter den Eisenbelag und rissen ihn los; bei Verladung schwerer Gegenstände wurden die freiliegenden Bohlen nicht selten beschädigt. Die ständig und in großem Umfange erforderlichen Wiederherstellungsarbeiten störten den Ladebetrieb empfindlich.

Als nach dem Kriege die Erneuerung der Ladebühnen zweckmäßig erschien, stand fest, daß nur der Bau massiver Bühnen in Frage käme. Die neuen Bühnen, teils aus Stampfbeton, teils aus Eisenbeton, des sehr schlechten Baugrundes wegen mit durchgehender Eisenbetongrundplatte, haben sich gleich gut bewährt.

Viel mehr Schwierigkeiten als der Unterbau verursachte der Bodenbelag. Es wurden verschiedene Versuche gemacht, die weder für die Bewegung der Güter noch für die bauliche Erhaltung befriedigende Ergebnisse zeitigten. Gußasphalt wurde im Sommer zu weich und erschwerte das Karren. Die Klinker erwiesen sich als ungleichmäßig hart gebrannt, so daß sich mit der Zeit viele Unebenheiten bildeten, und griffen durch ihre Härte obendrein das Karrenmaterial an. Auch Stahlhautbeton, Zementestrich mit Granitsplitt und Zementestrich mit Bandeiseneinlagen bewährten sich nicht; das von den Stechkarren oder leckenden Ölfässern herabträufelnde Öl zerstörte den Zement.

Bis jetzt haben sich von den Zementhartsteinplatten nur die hydraulisch gepreßten Basaltinplatten von 45 mm Stärke und 30 × 30 cm Größe, mit 2—3 mm Fugen in Verband verlegt und an beiden Seiten mit einer Klinkerrollschicht eingefaßt, gut bewährt.

Schnellwage „Alesco".

Die Eisenbahn ist zur gebührenfreien Feststellung des Gewichts der von ihr zu verladenden Stückgutsendungen verpflichtet. Sie kann von der Verwägung absehen, wenn der Absender das Gewicht in den Frachtbrief eingetragen und die Nachwägung im Frachtbriefe nicht verlangt hat.

Da das Gewicht der Sendungen einerseits der Frachtberechnung zugrunde gelegt wird, anderseits zur Feststellung der Berechtigung von Schadensforderungen im Falle des Verlustes oder der Minderung des Gutes von Bedeutung ist, hat die Eisenbahn eigentlich keinen Anlaß, die Gewichtsermittlung auf den Versender abzuschieben oder, sofern sie das Gewicht ermittelt, es dabei an Sorgfalt fehlen zu lassen. Sie handelt im Gegenteil zweckmäßig, wenn sie alle an ihren Schuppen zu verladenden Stückgutsendungen bei der Annahme zur Beförderung genau nachwiegt. Das verkehrtreibende Publikum schätzt die amtlichen Gewichtsermittelungen als zuverlässige Grundlage für die geldlichen Auseinandersetzungen zwischen Versender und Empfänger. Die Eisenbahn gewährt damit sogar einen wesentlichen Vorteil gegenüber dem Kraftwagenverkehr, welcher dem Publikum keine amtlichen Gewichtsermittelungen zu bieten vermag.

Wie steht es nun mit der bahnseitigen Gewichtsermittelung der Stückgüter?

In der Zeit vom 13. bis 24. April wurden auf dem Empfangschuppen Hamburg Hgbf. Han. bei der Entladung 399 Sendungen nachgewogen. Abgesehen von zahlreichen unbedeutenden Gewichtsunterschieden ergaben sich bei 18 Sendungen Mehrgewichte, welche die Berechnung höherer Frachtbeträge zur Folge hatten; insgesamt betrugen diese Mehrgewichte 1720 kg, und zwar bei 11 Sendungen 10 bis 50 kg, bei 7 Sendungen 100 bis 690 kg. 8 Frachtbriefe trugen den Wägestempel der Versandstation, die übrigen 10 Frachtbriefe trugen ihn nicht. 12 Sendungen hatten einen langen Beförderungsweg hinter sich.

Auf einem großen Versandschuppen in Süddeutschland werden weniger als 5 % aller Stückgüter gewogen. Die Absender geben fast stets das Gewicht im Frachtbrief an. Kontrollverwiegungen sind selten.

Diese Beispiele der geringen Sorgfalt, welche der Gewichtsermittelung zum Schaden der Eisenbahn gewidmet wird, sind bezeichnend. Sie finden ihre Begründung in der weit verbreiteten Ansicht, die gewissenhafte Verwiegung aller Stückgüter oder eines wesentlichen Teiles derselben auf der Versandstation sei unausführbar oder mindestens unwirtschaftlich. Diese Ansicht ist irrig, die Eisenbahn kann alle Stückgüter wiegen, wenn sie zweckentsprechende Einrichtungen hat, und die Ausgaben für letztere machen sich in kurzer Zeit bezahlt.

In Hamburg wird seit langer Zeit auf die Verwiegung aller Stückgüter bei der Annahme und auf die dazu erforderlichen Einrichtungen großer Wert gelegt (siehe auch den Aufsatz in Nr. 18, Jahrgang 1908 dieser Zeitung). Nachdem bisher eine gut gebaute Zentesimalwage mit Hilfslaufgewicht bis 100 kg als die geeignetste Wägevorrichtung für Stückgüter angesehen wurde, dürfte jetzt an ihre Stelle die von der Ottensener Wagenfabrik Albert Eßmann & Co. in Altona erbaute Schnellwage „Alesco" getreten sein.

Sie ist eine kombinierte Schalt- und Neigungswage und in Tragfähigkeiten von 100 bis 5000 kg hergestellt.

Die automatische Einstellung der Neigungsgewichtsein tung erstreckt sich auf einen Teil der Wiegefähigkeit, z. B der 1100-kg-Wage auf 100 kg (Zehner, Einer usw.), wäh die Schaltvorrichtung, welche durch ein Handrad betätigt w jeweils von 100 zu 100 kg einstellt, bis zur Vollast.

Die Abbildung zeigt das Äußere der Wage. Der Unterba in den Fußboden eingelassen, um ein leichtes Aufbringen Last auf die Wagenbrücke zu ermöglichen oder dieselbe Karren befahren zu können. Die Skala der automatischen stellung befindet sich in Augenhöhe des Wägers; sie ist mentförmig ausgebildet und übersichtlich geteilt, so daß leichtes und sicheres Ablesen möglich ist. Zum Schutze ge

Abb. 1. Doppelluke mit Alescowage.

Beschädigung und äußere Beeinflussung ist eine Glasschu scheibe darüber angebracht.

Das Handrad zur Bedienung des Schaltmechanismus ist rec seitlich griffbereit montiert. Die Ablesevorrichtung hierfür si unterhalb der Skala. Der Zeiger des Neigungsgewichtes ist n dann sichtbar, wenn mit dem Handrad die richtigen, zur Last hörigen Hunderter eingestellt sind; Falschwiegen ist also aus schlossen. Man achtet demnach bei der Einstellung nur auf d Zeiger und liest dann die Hunderter ab. Die Schaltung von bis 1000 kg ist durch *eine* Umdrehung des Handrades bewirl

Der Schaltmechanismus setzt sich aus einer entsprechend Anzahl von Absetzgewichten zusammen, welche auf einer Sei eines zweiarmigen Hebels abgesetzt oder angehoben werd können. Der zweite Arm des Hebels steht durch eine Zugstan mit dem Unterbalken der Wage in Verbindung. Die Gewich werden von einer darüber liegenden Nockenwelle gesteuert. D Betätigung geschieht durch das Handrad. Sollen z. B. 100 k geschaltet werden, so setzt sich das Gewicht 1 ab, bei 200 kg d Gewicht 2, usw.

vischen je 100 kg tritt die Neigungsgewichtseinrichtung in ;keit. Diese entspricht in ihrer Wirkungsweise derjenigen ekannten Briefwage. Das freie Ende des Absetzhebels steht h eine Zugstange mit dem Neigungspendel in Verbindung. Ausschlag des letzteren, der jeweiligen Belastung ent- hend, wird durch den Zeiger über der Skala angezeigt. Zur pfung der Eigenschwingungen und zur Aufnahme von Stößen ine verstellbare Ölbremse vorhanden. Tritt die Belastung + oder — über den Wiegebereich der Neigungswage hinaus, erschwindet der Zeiger von der Skala; es ist dann die ltvorrichtung sinngemäß zu bedienen. Aus Gründen der ebssicherheit sind die Absetzgewichte dreifach geführt.

erste in Hamburg von der Eisenbahn beschaffte Schnell- „Alesco" befindet sich seit Anfang d. J. im Betrieb (vgl. ldung). Gegenüber der bisher hier im Gebrauch befind- n Zentesimalwage mit Hilfslaufgewicht bis 100 kg hat sie nde Vorzüge:

e ermöglicht die Gewichtsermittelungen in wesentlich irzerer Zeit, und zwar in 3—5 Sekunden, bei schweren Ge- nständen im ungünstigsten Falle in 10 Sekunden, gerech- t von der ersten Berührung der Wage durch den Wäger s zur erfolgten Ablesung des Gewichtes. Dabei ist es eichgültig, ob der Absender das Gewicht im Frachtbrief an- geben hat oder nicht.

Bei der bisher besten Wage dauern die Verwägungen 10 s 30 Sekunden, durchschnittlich 12 Sekunden. Nur bei rich- ren Gewichtsangaben der Absender im Frachtbrief können e Gewichte leichter Frachtstücke von gut eingearbeiteten orarbeitern in 4—6 Sekunden nachgeprüft werden.

re Gewichtsermittelungen sind immer richtig, weil durch re Bauart Witterungseinflüsse (Winddruck) auf den iegevorgang ausgeschaltet sind.

rtümer bei der Ablesung des Gewichtes sind so gut wie sgeschlossen, da die Wage die Addition der Gewichte lbsttätig vornimmt, und der Wäger seine Aufmerksamkeit sschließlich auf das Ablesen zweier Zahlen zu lenken hat.

sen Vorzügen stehen Nachteile nicht gegenüber; doch muß nt werden, daß die zur Dämpfung der Eigenschwingungen nmte Ölbremse bei starkem Temperaturwechsel vom Wäger chtig verstellt werden und sich das Annahmepersonal an Gebrauch der Schnellwage gewöhnen muß.

Preis der Schnellwage „Alesco" ist z. Zt. noch hoch; er gt bei einer Wiegefähigkeit von 1100 kg 2400 RM. Trotz- bietet diese Wage in mehrfacher Hinsicht wirtschaftliche ile. Diese dürften in erster Linie in der R i c h t i g k e i t Gewichtsermittelungen, sodann in der erzielten Z e i t e r - n i s zu suchen sein. Letztere ist bei einer den ganzen über benutzten Wage (300 Verwägungen je 7 Sekunden rsparnis für 1 Vorarbeiter und 1 Arbeiter) auf mehr als Arbeitsstunde eines Gedingearbeiters zu veranschlagen. iders vorteilhaft wäre es, wenn mit Hilfe richtig arbeiten- chnellwagen den zu niedrigen Gewichtsangaben der Stück- rsender wirksam entgegengetreten werden könnte.

eine gute Zentesimalwage mit Hilfslaufgewicht bis 100 kg 00 RM kostet, empfiehlt sich die Beschaffung der Schnell- „Alesco" vorzugsweise für Annahmestellen mit lebhaftem hr.

E l e k t r o k a r r e n.

November 1925 werden auf den Versandschuppen in urg 2 Elektrokarren und 8 Anhängewagen täglich während unden benutzt. Bevor über die dabei gemachten Erfah- n berichtet wird, sei auf die von Min.-Amtmann Reffler in n Werke „Einrichtungen und Vorkehrungen für die Bedie- des Stückgutverkehrs auf den Eisenbahnen", Seiten 75—77 hten Ausführungen, ferner auf den Aufsatz „Verwendung lektrokarren auf Güterböden und Umladehallen" von Ober- vorsteher Grunow in Nr. 16/1926 der Vereinszeitung hinge- n. Beide Arbeiten können jetzt in verschiedenen Bezie- n auf Grund praktischer Erfahrungen ergänzt werden.

den Gebrauch in Hamburg wurden nach voraufgegangener iltiger Auslese unter den angebotenen Erzeugnissen Elek- rren „Eidechsen" (Adolf Bleichert & Co., Leipzig) be- t, und zwar wegen der geringen Breite der hiesigen Lade- n die kleinere Type (Tragfähigkeit 750—1000 kg, Stun- stung 2,25 PS, Fahrgeschwindigkeit 4—9 km/Std., engster halbmesser 120 cm, Gewicht etwa 800 kg, Plattform: Länge n, Breite 100 cm, Höhe 525 mm). Bei dem gewählten Typ r von Reg.-Rat Dieckmann und Min.-Amtmann Reffler be- Mangel der zu hoch liegenden Plattform durch Ermäßi- der Höhe von 600 mm auf 525 mm wesentlich gemildert. on Wilhelm Schwenn - Hamburg 26 gelieferten Anhänge- dürften gegenwärtig unübertroffen sein. Sie sind 220 cm und 80 cm breit; die Höhe der Plattform beträgt 30 cm, ewicht 240 kg. Die Wagen laufen auf 8 Kugellagern, sind ordentlich wendig, für eine Tragkraft von 3000 kg ein- tet und mit einer geschützten Hakenkupplung versehen, welche sich bei dem vielen An- und Abkuppeln sehr zeitsparend auswirkt und deswegen für den Stückgutschuppenbetrieb notwendig ist. 250 Stück dieser Anhänger arbeiten im Hamburger Freihafen und haben sich daselbst glänzend bewährt.

Wenn schon jetzt über die Wirtschaftlichkeit von Elektrokarren eine günstige Berechnung aufgestellt werden kann, so ist das, abgesehen von der technischen Vollendung der in den Dienst gestellten E. K., den überaus brauchbaren und in größerer Anzahl (4 auf einen E. K.) beschafften Anhängern zu danken. Übrigens haben diese sich auch unabhängig von den E. K. als ein mit großem Vorteil zu verwendendes Ladegerät, nämlich als Anhänger an Stechkarren, bewiesen. Die Anzahl der zweckmäßig

Abb. 2.

für jeden E. K. bereitzuhaltenden Anhänger ist von Grunow mit fünf m. E. zu gering geschätzt. Während der E. K. gleichzeitig bis 4 Anhänger schleppt, müssen 4—8 oder noch mehr andere Anhänger zur B e l a d u n g oder E n t l a d u n g bereit gestellt werden können.

Die E. K. können hier ununterbrochen tätig sein, weil durch das Laden der Batterien keine nennenswerten Betriebspausen entstehen. Ist eine Batterie erschöpft, so wird sie herausgenommen und mit einer andern, inzwischen gefüllten, ausgewechselt.

Die Verhältnisse für die Erprobung der E. K. lagen in Hamburg günstig hinsichtlich des gewählten Typs, der Art und Zahl der Anhänger, des Vorhandenseins von Ersatzbatterien und auch der Güte der Fahrbahn, äußerst ungünstig dagegen hinsichtlich der Breite der Ladebühnen. Von etwa 200 gleichzeitig auf den Ladegleisen stehenden Stückgutwagen sind für die E. K. nur

Abb. 3.

110 erreichbar auf viel befahrenen, 240 cm breiten Ladebühnen. Auf diesen können die E. K. nicht wenden, und auch nur ohne Anhänger und vorsichtig in die Wagen fahren. Befahren die E. K. die Bühne mit Anhängern, so müssen sie am Endpunkte der Fahrt zeitraubende und störende Rangierbewegungen vornehmen. Das alles setzt den praktischen Wert der Fahrten an die Stückgutwagen herab und hat zur Folge, daß die E. K. hier überwiegend zu Fahrten von den Annahmestellen nach entfernt liegenden Lagerplätzen auf dem Schuppen Verwendung finden. Die E. K. fahren daher mit ihren Anhängern fortgesetzt auf den neben den Annahmestellen liegenden Hauptkarrbahnen der beiden Versandschuppen (vgl. Reffler, Seite 39, Abb. 10) entlang, und zwar ein E. K. Böden A—F, der andere Böden G—N, nehmen die Sendungen an den Annahmeplätzen in Empfang; befördern die Güter auch unter Verlassen der Karrbahnen nach

den für sie bestimmten Plätzen, und bringen die Frachtbriefe zur Abfertigung. In geeigneten Fällen befahren die E. K. auch die Zwischenbühnen oder bringen größere, aus dem Umladeverkehr stammende Sendungen über Boden A oder G nach dem gegenüberliegenden Schuppen.

Trotz dieser wesentlichen Beschränkungen und trotz des

Abb. 4. Anhängewagen.

noch nicht voll gedeckten Bedarfs an Anhängern kann auf Grund genauer Aufschreibungen in den Monaten Januar bis März 1926 nachstehende Berechnung der Wirtschaftlichkeit des elektrischen Karrbetriebes aufgestellt werden:

Die beiden Elektrokarren nebst ihren acht Anhängern können unter Aufwendung von 14 652 Gedingestunden oder 1628 Tagewerken in einem Jahre mindestens 21 000 t leisten. Jeder der

Abb. 5. Hakenkupplung D. R. G. M. für Anhängewagen.

beiden zu einem Elektrokarren mit Anhängern gehörigen Gedingearbeiter leistet also in einem Tagewerk 12,9 t, während ein Gedingearbeiter im Stechkarrenbetrieb durchschnittlich nur 6,3 t täglich leistet.

Jährliche Kosten für die Behandlung von 21 000 t Stückgut.

A. Im Kraftbetrieb.

1. Beschaffungskosten der 2 Elektrokarren 5 600 RM.
   Beschaffungskosten der 8 Anhänger . . 4 160 „
   Beschaffungskosten der Ladestation, Quecksilber-Dampf-Gleichrichter und der Ersatzbatterien . . . . 2 650 „
   12 410 RM.
   Tilgung der Beschaffungskosten in 5 Jahren, für 1 Jahr . . . . 248[illegible]
2. Stromverbrauch (Wechselstrom) für den Arbeitstag 1 RM., für 300 Arbeitstage . . . . 30[illegible]
3. Unterhaltungskosten (für 2 Elektrokarren und 8 Anhänger) 5 RM. für 1 Tag, für 300 Tage . . . 1 50[illegible]
4. Instandhaltungskosten, 5 % der Beschaffungskosten 62[illegible]
5. Lohnkosten: 21 000 : 12,9 = 1628 Tagewerke je 8,29 RM. (Schichtlohn 6,48 + 0,81 (Frauenzuschlag und Zuschlag für 2 Kinder) + 1,00 Überverdienst = 8,29 RM.) . . . . 13 49[illegible]
   Zuschuß für Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtungen für den Tag 0,70 RM. × 1628 Tagewerke . . . . . 1 14[illegible]
   Summa 19 539 [illegible]

B. Im Handbetrieb.

1. Beschaffungskosten für 10 Stechkarren je 50 RM. = 500 RM; Tilgung der Beschaffungskosten in 5 Jahren für 1 Jahr . . . . 100 [illegible]
2. Unterhaltungskosten (Schmieren) je Karre für den Arbeitstag 0,01 RM. × 300 Tgw. . . . . . 30 „
3. Instandhaltungskosten, 50 % der Beschaffungskosten . . . . 250 „
4. Lohnkosten: 21 000 : 6,3 = 3333 Tagewerke je 8,29 RM. . . . . 27 631 „
   Zuschuß für Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtungen für den Tag 0,70 RM. × 3333 Tagewerke . . . . . 2 333 „
   Summa 30 344 [illegible]

mithin Mehrkosten des Handbetriebes 10 805 RM.

Da unter A bereits 2482 RM. für Tilgung der Beschaffu[ng]skosten eingesetzt sind, ergibt voraussichtlich das erste Betriebsjahr nicht nur die Deckung der gesamten Beschaffu[ng]skosten, sondern auch noch einen Überschuß.

Für das zweite Betriebsjahr eröffnen sich bedeutend [gün]stigere Aussichten. Angenommen, es würden noch 16 wei[te]r der jetzt billiger angebotenen Anhänger zum Gesamtpreise [v]o[n] etwa 6400 RM. beschafft und es gelänge, mit deren Hilfe [di]e Leistung der beiden Elektrokarren um 50 %, also auf 31 [illegible] jährlich zu steigern, so ergäben sich folgende Ziffern an S[te]lle der für das erste Jahr vermerkten:

Zu A (Kraftbetrieb):		Zu B (Handbetrieb):	
1. =	6 400 RM.	1. =	150 RM.
2. =	300 „	2. =	45 „
3. =	1 600 „	3. =	375 „
4. =	971 „	4. =	41 446 „
5. =	13 496 „		3 500 „
	1 140 „		
Summa	23 907 RM.	Summa	45 516 RM.

Es könnte also außer der Deckung der Kosten für die 16 ne[ue]n Anhängewagen noch eine Ersparnis von mehr als 21 000 RM. [e]rwartet werden.

Daß vom Kraftbetrieb mit Anhängern unter günstigen [U]mständen noch weit bessere wirtschaftliche Erfolge erzielt wer[de]n können, beweisen die Erfahrungen der Kai- und Stauereibetr[ie]be hiesiger Schiffahrtslinien. Als Beispiel sei angeführt, daß [d]ie Royal-Mail-Line im Jahre 1924 bei Handbetrieb für 400 0[00] t Umschlaggüter 88 000 Tagewerke gezahlt hat. Anfang Jan[ua]r 1925 nahm sie vier Eidechsen (750 kg Tragkraft) und 24 [A]nhängewagen in Betrieb und zahlte für den Jahresgüterumsc[hla]g 1925 in Höhe von 425 000 t nur 61 000 Tagewerke; also wur[de]n trotz einer Mehrleistung von 25 000 t 27 000 Tagewerke gesp[ar]t. Da das Tagewerk eines Hafenarbeiters mit 10 RM. zu bewe[rte]n ist, so ergibt sich unter der Berücksichtigung der Mehrleist[un]g eine Kostenverminderung von etwa 300 000 RM. in 12 Mona[te]n.

Gleich große Erfolge können für den Stückgutverkehr auf [de]n Eisenbahnen vom E. K. allerdings kaum erwartet werden, [we]il

1. bei den im allgemeinen kürzeren Karrwegen auf das Be- [un]d Entladen der E. K. ein größerer Anteil der gesamten Arbe[its]leistung entfällt,

2. Fahrgeschwindigkeit und Tragfähigkeit weniger gut a[us]genutzt werden und

3. nicht alle Stückgüter sich zur Beförderung auf E. K. [un]d ihren Anhängern so gut eignen, wie die Güter der Staue[rei]betriebe.

Immerhin beweisen die im hiesigen Eisenbahnbetriebe [mi]t den E. K. gemachten Erfahrungen ihre Wirtschaftlichkeit.

Erwähnt sei noch, daß die neuerdings vorgeführten Bleich[ert]-Elektrokarren Bauart 1926 gegenüber den hier im Gebrau[ch] befindlichen wesentliche Verbesserungen aufweisen (Zw[ei]-Motoren-Antrieb, engster Innenradius 35 cm, größere Bod[en]freiheit, Fahrgeschwindigkeit 4 bis 15 km/Std., Stundenleistu[ng] 2,5 oder 3,75 PS, Blattfederung).

eit nicht im vorstehenden eine Stellungnahme zu den hrungen des Obergütervorsteher Grunow auf Seiten 427 8 dieser Zeitung enthalten ist, ist noch folgendes zu sagen:
1. Die auf den hiesigen Schuppen gegenwärtig auslich als Bodenbelag verwendeten starken und gut been Eisenplatten haben sich trotz des feuchten Hamburger s nicht als ein Hindernis für die Benutzung der Elektro erwiesen. Ihre Reinhaltung durch Abkratzung ist allernotwendig, aber nicht nur für den Kraftbetrieb, sondern n demselben Maße für den Handbetrieb. Dasselbe trifft ür jeden anderen Bodenbelag zu.
2. und 3. Nach hier gemachten Beobachtungen eignen sich rteilhaften Beförderung auf E. K. etwa 75 % der Stück- Als wenig geeignet dürften im allgemeinen sperrige, zerbrechliche und sehr schwere Güter, Maschinenteile und isen anzusehen sein. Bei weiterer Entwicklung der For- r Anhängewagen könnte der größte Teil derjenigen Güter raftbetrieb zufallen, welche ihm jetzt noch nicht anver- werden.

eine so ausgiebige Verwendung der Elektrokarren ist ssetzung, daß die Karrbahnen auf den Schuppen durchweg reite von etwa 3 m und die Bühnen zwischen Ladegleisen reite von mindestens 5 m haben. Die Elektrokarren nebst ren Anhängern müssen auf den Ladebühnen, welche sie r befahren sollen, ohne Beeinträchtigung des Verkehrs der begegnenden oder ihnen folgenden Karren wenden können. r diese Voraussetzungen bei weitem nicht erfüllt sind, ist Verwendung weiterer Elektrokarren solange kein Raum nden, als die längst überlastete Schuppenanlage auch der ung zu dienen hat. Nach Übernahme des Umladeverkehrs die neue Umladestelle in Billwärder wird es nur geringer bedürfen, um eine große und leistungsfähige Stückgut- danlage zu schaffen, welche etwa zwei Drittel der Güter raftbetrieb, ein Drittel dem Handbetrieb zuweisen würde. en sechs jetzt zwischen den Versandschuppen liegenden eisen müßten zwei Ladegleise, welche für den Umlade- r unentbehrlich sind, beseitigt werden. Der freiwerdende würde gestatten, daß zwei Zwischenbühnen von 6 und 8 m , die auch zu überdachen wären, durch Verbreiterung der denen Zwischenbühnen hergestellt würden. Durch Ver- ung der Querladebühne (Kopfpodium) und Anlegung von debrücken (300 cm breit, 330 cm lang mit Handkurbel-) zwischen den Schuppenbühnen und den breiten enbühnen in Abständen von etwa 90 m wären dann die Hindernisse für die Entwicklung des Kraftbetriebes im n Stückgutannahme- und -verladedienst beseitigt. Der etrieb müßte daneben bestehen bleiben, würde aber an Be- g gegen den Kraftbetrieb zurückstehen.

st noch nicht möglich, sich schon jetzt ein genaues Bild r künftigen Gestaltung der Stückgutbewegung auf großen d- und Umladestellen zu machen; doch kann mit der cheinlichkeit gerechnet werden, daß nach Herstellung der n Kraftbetrieb erforderlichen Karrwege sowohl die Ge- digkeit der E. K. als auch ihre Fähigkeit, vier und mehr beladene Anhängewagen zu ziehen, ausgenutzt werden Welches die Wirkungen der sich hieraus ergebenden ung der Arbeitsweise sein werden, wird wesentlich von tlichen Verhältnissen und dem zu bedienenden Verkehr ab- . Die leichte Überwindung der auf größeren Schuppen- n sich ergebenden langen Karrwege wird ohne Zweifel die utbehandlung verbilligen, beschleunigen und mehr Rück- hme auf den Verschiebedienst gestatten.

Wartezeiten der Fuhrwerke.

die Verkehrtreibenden ist es von großer Wichtigkeit, wie ihre Gespanne und Lastautos auf dem Güterbahnhof müssen, bevor sie an eine Annahmeluke heranfahren und r Auflieferung der Stückgüter beginnen können. Während Wartezeit findet in der Regel die Vorprüfung, Berich- und Vervollständigung der Frachtbriefe statt. Mit einer n Dauer derselben wird schon aus diesem Grunde seitens bsender gerechnet; laute Klagen werden aber von ihnen n und durch Handelskammer, Detaillistenkammer, Berufs- sationen, Einzeleingaben und Tagespresse vorgebracht, infolge plötzlicher Verkehrszunahme oder aus anderen en die Wartezeiten steigen. Wegen der erheblichen Ver- welche der Volkswirtschaft aus allzu langen Wartezeiten en, und anderseits wegen der Notwendigkeit, die vor- hten Klagen auf ihre Berechtigung prüfen zu können, n in Hamburg seit dem Jahre 1922 die Wartezeiten für alle nne und Lastautos, welche Frachtstückgut aufliefern , genau festgestellt und angeschrieben. Der Kutscher er- ei der Einfahrt in den Güterbahnhof einen numerierten mit genauer Angabe der Einfahrtzeit; dieser Zettel wird er zweiten Zeitangabe versehen und dem Kutscher wieder ommen, sobald ihm eine Annahmeluke zugewiesen werden Die Zeitzettel werden täglich gesammelt und dienen neben anderen noch zu erörternden Zwecken als Unterlage für die Berechnung der durchschnittlichen und höchsten Wartezeiten. Sie bieten eine Möglichkeit, den oft unwahren oder übertriebenen Angaben der Verkehrtreibenden mit einwandfreien Feststellungen entgegenzutreten. Außerdem ist der jeweilige Stand der Wartezeiten auch von Bedeutung für die Personalbemessung.

Die durchschnittlichen Wartezeiten haben betragen:

im Jahre 1922	42 Minuten
„ „ 1923	52 „
„ „ 1924	45 „
„ „ 1925	36 „
Januar bis April 1926	32 „

Die hohe Wartezeit des Jahres 1923 war eine Folge der starken Verkehrsteigerungen vor den Erhöhungen der Gütertarife. Beispielsweise betrugen die durchschnittlichen Wartezeiten am 31. Mai 1923 vor einer Tariferhöhung um 50 % 163 Minuten, am 29. und 30. Juni vor einer Erhöhung um 200 % 168 und 165 Minuten. Die seit Mai 1924 abnehmende Wartezeit ist ein Zeichen der ruhiger gewordenen Verkehrsabwicklung und der Verbesserung der Einrichtungen. Das von Min.-Amtmann Reffler als erstrebenswert hingestellte Ziel, die Wartezeit auf etwa ½ Stunde herabzudrücken, ist demnach hier erreicht worden.

Eine durchschnittliche Wartezeit von dieser Dauer bedeutet übrigens noch immer für zahlreiche Absender erhebliche Verluste durch ungenügende Ausnutzung ihrer Fuhrwerke; denn während die meisten Fuhrwerke durchschnittlich vielleicht nur 10 Minuten zu warten brauchen, müssen viele andere 1 bis 2 Stunden und länger warten. Es ist dies hauptsächlich eine Folge der ungleichmäßigen Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Tagesstunden, die noch an anderer Stelle besprochen werden wird. Die Eisenbahn kann und muß Einrichtungen treffen, die es ermöglichen, den Verkehr zu bewältigen; es kann ihr aber nicht zugemutet werden, in großer Zahl Annahmestellen und Arbeitskräfte bereit zu halten, um jeden plötzlich auftretenden Verkehrsstoß sofort auffangen zu können.

Immerhin dürfte es im Hinblick auf den Wettbewerb des Kraftwagenverkehrs erwünscht sein, die durchschnittliche Wartezeit möglichst unter 30 Minuten zu halten. Ein Mittel hierzu stellen Vereinbarungen mit größeren Versendern dar, ihre Fuhrwerke zu bestimmten Zeiten zur Bahn zu schicken (vgl. auch den Abschnitt „Doppelluken").

Annahmestellen für Handwagen.

Die Überbringer kleinerer Sendungen (Traglasten, Handwagen) wurden in Hamburg bei der Güterannahme auch früher etwas bevorzugt. Es wurde versucht, sie gelegentlich, so weit es ohne Benachteiligung der Gespanne und Kraftwagen möglich war, vorweg abzufertigen, niemals wurden sie bei Lukenschluß abgewiesen. Diese Rücksichten wurden genommen, weil den Führern der Handwagen und den Trägern der Lasten unnütze und meist sehr lange Wege und vermeidbarer Aufenthalt zwischen den sich drängenden Gespannen nicht zugemutet wurden.

Angeführte Bevorzugung wurde durch Einrichtung eines den Versandschuppen vorgelagerten Aufstellungsplatzes für Fuhrwerke, den auch die Handwagen mitbenutzen mußten, eingeschränkt. Bei Lukenschluß wurden die Handwagen zwar nach Möglichkeit auch nicht abgewiesen, sie mußten aber ebenso wie die Gespanne und Kraftwagen auf dem Aufstellungsplatze halten, bis ihnen freiwerdende Annahmeluken angewiesen werden konnten. Als aber in den Jahren 1921 und 1922 immer kurz vor den Erhöhungen der Gütertarife starke Steigerungen des Stückgüterverkehrs eintraten und sowohl zu äußerst langen Wartezeiten als auch zu zahlreichen Abweisungen bei Annahmeschluß, von denen auch die Handwagen nicht ausgenommen werden konnten, führten, schien eine stärkere Bevorzugung der kleinen Anlieferer erwünscht. Im Sommer 1922 wurden diese von der Benutzung des Aufstellungsplatzes entbunden und erhielten das Recht, ohne weiteres die am Ende der Schuppen eingerichteten „Karrenluken" aufzusuchen. Es lag der Gedanke nahe, sie an den vordersten, der Stadt am nächsten liegenden Luken abzufertigen, um ihnen einen Weg von 400 m zu ersparen. Dies erwies sich aber als unzweckmäßig, weil sich einerseits von dort aus zu lange Karrwege ergeben hätten, anderseits bei der geringen Breite der Ladestraßen der Raum fehlte, die sich zeitweise in größerer Zahl ansammelnden Handwagen (es wurden wiederholt vor einem Schuppen gleichzeitig mehr als 60 Handwagen gezählt) sicher und den übrigen Verkehr nicht störend aufzustellen.

Die anfänglich gehegten Befürchtungen, daß diejenigen Firmen, welche ihre Güter regelmäßig auf Gespannen oder Kraftwagen anlieferten, sich über diese offensichtliche und starke Bevorzugung der Handwagen durch ihre Vertretungen beschweren würden, sind nicht in Erfüllung gegangen.

Die Anlieferung mit Handwagen erfreut sich infolge der gewährten Erleichterungen steigender Beliebtheit, namentlich bei

den Fruchthändlern. Im April 1926 wurden täglich durchschnittlich über 500 Handwagen gezählt, zu deren Abfertigung 4 bis 6 Annahmeluken bereitgehalten werden mußten.

Doppelluken für Massenauflieferungen.

Nachdem durch die ausschließliche Überlassung besonderer Annahmeluken an die kleineren Auflieferer für deren Bedürfnisse gesorgt war, blieb übrig, für die rasche Abfertigung außergewöhnlich großer Fuhrwerke Einrichtungen zu treffen.

Schon in der Vorkriegszeit wurde es als Übelstand empfunden, daß beispielsweise die Abfertigung eines Gespannes, welches 200 bis 400 Frachtbriefsendungen Kaffee und Margarine anbrachte, sich allzulange hinzog. Dem Versender lag daran, die bis 2 Uhr nachm. bei ihm einlaufenden Kaufaufträge möglichst noch an demselben Tage zu erledigen. Sein Fuhrwerk konnte daher erst um 4 Uhr auf dem Güterbahnhof eintreffen, zu einer Zeit, wo bereits viele andere Fuhrwerke auf dem Aufstellungsplatz hielten und darauf warteten, daß sie an freiwerdende Annahmeluken herangerufen würden. Es mußte sich anschließen, 1 bis 2 Stunden warten, um vielleicht gegen 6 Uhr mit der Auflieferung beginnen zu können. Die bis zum Lukenschluß (7 Uhr) verbleibende Zeit war zur Übernahme durch das sonst an einer Luke diensttuende Personal nicht ausreichend. Um Abweisungen bei Lukenschluß zu vermeiden, mußte das Annahmepersonal verdoppelt oder verdreifacht werden; dabei gingen Verrichtungen, die sonst nur der für die Annahme verantwortliche Bedienstete persönlich hatte (z. B. die Verwiegung) auf andere Personen über. Die Übersicht litt und Annahmefehler waren die Folgen. Dabei war es doch oft nicht möglich, die Annahme der Güter so großer Fuhren noch restlos zu bewirken.

Ähnliche Mängel, wenn auch in minder großem Maße, haben sich bei der Abfertigung großer Fuhren auch noch im Jahre 1925 gezeigt; namentlich kamen Klagen aus den Kreisen der Versender von Kolonialwaren, Südfrüchten und Sämereien.

Um ihnen abzuhelfen, wurde am 1. Februar d. J. eine Doppelluke für den Frachtstückgutverkehr nach Richtung Harburg und nach deren Bewährung am 15. April eine zweite Doppelluke für Richtung Bergedorf und Altona eingerichtet. Unter einer Doppelluke ist eine Annahmeluke zu verstehen, welche die Einrichtungen zur gleichzeitigen, voneinander unabhängigen Beschäftigung von zwei Annahmekolonnen besitzt. An einer Doppelluke kann also ein Fuhrwerk ebenso ruhig und doppelt so schnell abgefertigt werden, wie an einer einfachen Luke. Seitens des Absenders müssen indessen Vorkehrungen getroffen werden, die ihm die schnelle Übergabe der Frachtstücke nach zwei Seiten ermöglichen. Er muß also seine Fuhren und Frachtbriefe zweckentsprechend ordnen und, falls er nicht auf die Quittungsleistung in Übergabebüchern oder Listen verzichten will, auch diese doppelt führen. Ferner muß der Absender bei dieser Abfertigungsart sich verpflichten, seine Fuhren zu einem bestimmten, mit der Eisenbahn vereinbarten Zeitpunkt zur Bahn zu schicken und die Frachtbriefe vorher vorprüfen zu lassen. Dafür genießt er dann noch die weitere Vergünstigung des gänzlichen Fortfalles einer Wartezeit.

Die Firmen, welche sich bisher zur Benutzung der Doppelluken entschlossen haben, sind von dieser Einrichtung sehr befriedigt; sie können teils noch um 4 Uhr nachm. bei ihnen eingehende Aufträge sofort erledigen. Die Doppelluken werden übrigens nur insoweit mit zwei Kolonnen besetzt, wie nach den getroffenen Vereinbarungen erforderlich ist. Ein Mehrverbrauch an Personal tritt nicht ein. Die Doppelluken sind je mit einer Zentesimalwage mit Hilfslaufgewicht bis 100 kg und einer Schnellwage „Alesco" ausgerüstet (vgl. Abbildung).

Annahmeschluß.

In Anschluß an die Erörterungen auf Seite 243 bis 245 des Jahrgangs 1915 dieser Zeitung sei kurz die weitere Entwicklung des Annahmeschlusses in Hamburg besprochen. Dabei können die letzten Kriegsjahre und die auf die Kriegsbeendigung folgenden Jahre wohl außer Betracht bleiben. Diese unruhigen Zeiten waren in höchstem Maße von Verkehrssperren, Streiks, politischen Demonstrationen, Betriebsversammlungen, Wirkungen der Ruhrbesetzung, Verkehrswellen durch Erhöhungen der Gütertarife und Anhäufungen von Gütern betroffen, so daß ungeachtet des grundsätzlichen Festhaltens am 6-Uhr-Lukenschluß die tatsächlichen Verhältnisse bei Annahmschluß ein überaus wechselvolles Bild zeigten. An manchen Werktagen wurden überhaupt keine Stückgüter angenommen, an anderen Tagen gab es einen 12-Uhr-Lukenschluß oder 12-Uhr-Toresschluß; dann wurden um 2 oder 3 oder 4 Uhr die Tore des Güterbahnhofs geschlossen, während in den anschließenden Straßen noch zahlreiche Fuhrwerke hielten, die ebenfalls Güter aufliefern wollten. Die Zahl der bei Lukenschluß abgewiesenen Fuhrwerke erreichte oft eine bedeutende Höhe.

Eine ruhige Verkehrsabwicklung war erst seit Mai 1924 möglich, nachdem am 16. Februar der 9-Stunden-Arbeitstag eingeführt und die Streiks der Hafenarbeiter (im März) und der Güterbodenarbeiter (im April) beendet waren. Der 6[-Uhr-]Lukenschluß war zwar ebenso wie früher der 7-Uhr-Lukens[chluß] seitens der Verkehrtreibenden im allgemeinen ohne Widers[pruch] hingenommen worden; aber der Wunsch blieb bestehen[, die] Eisenbahn möge unter Beibehaltung des unbedingten Anna[hme]schlusses einen Zeitpunkt für das Eintreffen der Fuhrw[erke] auf dem Güterbahnhof festsetzen, bis zu dem sie eine Verp[flich]tung für die Güterannahme an demselben Tage überne[hmen] wolle. Dieser Wunsch ging mit Wirkung vom 2. Juni 19[..] Erfüllung, indem den Verkehrtreibenden zugesichert wurde[, daß] alle Gespanne und Kraftwagen noch abgefertigt werden so[llen,] die bis 3½ Uhr nachmittags auf dem Güterbahnhof eintr[effen,] während für die später kommenden der 6-Uhr-Lukenschlu[ß in] Kraft bleiben müßte. Zur Durchführung des so geänd[erten] Annahmeschlusses wurde folgendes Verfahren eingeführt:

Jedes ankommende Fuhrwerk erhält bei der Durchfahrt d[urch] das Einfahrtstor des Güterbahnhofs einen numerierten, [mit] Datum und Eintreffzeit versehenen Zettel (Zeitzettel). A[n] nach 3½ Uhr ausgegebenen Zeitzetteln wird die rechte [obere] Ecke durch Scherenschnitt abgetrennt (gestutzter Zeitzett[el,] Beschneidung der Rechte). Entsprechend diesen Zeitzetteln [er]halten die Kutscher der Fuhrwerke an der Signalbude [für] Lukenmarken, und zwar die mit einem ungestutzten Zeitz[ettel] versehenen eine *ungestutzte* Lukenmarke, die mit e[inem] gestutzten Zeitzettel versehenen eine in gleicher Weise [ge]*stutzte* Lukenmarke. Fuhrwerke im Besitze ungestu[tzter] Lukenmarken werden restlos abgefertigt, während für [die] Fuhrwerke mit gestutzten Lukenmarken der 6-Uhr-Lukensc[hluß] gilt. Dieses durch Bestimmungen über die Fahrten von e[inem] zum anderen Schuppen und über abermalige Benutzung des [Auf]stellungsplatzes genau geregelte Verfahren hat sich gut [be]währt, wenn auch Versuchen der Anlieferer, Lukenmarken [aus]zutauschen, aufmerksam entgegengetreten werden muß.

Über die Bewährung des zugunsten der Verkehrtreibe[nden] geänderten Annahmeschlusses läßt sich zur Zeit folge[ndes] sagen:

Der für die Verpflichtung zur Übernahme der angefahr[enen] Güter an demselben Tage festgesetzte Zeitpunkt war zw[eck]mäßig gewählt; denn einerseits war es möglich, die übernom[mene] Verpflichtung ausnahmslos zu erfüllen, anderseits mußten [nur] selten Annahmeluken in größerer Zahl bis etwa 7½ Uhr o[ffen] gehalten werden. Z. B. wurden im März 135, vom 10. bis 30. A[pril] 188 Fuhrwerke (davon am 30. April allein 60) nach 6 Uhr [be]handelt. Die Frachtbriefe gelangten dadurch mitunter so [spät] in die Abfertigung, daß sie nicht mehr planmäßig abges[fertigt] auch nicht immer dem Schuppen für Verladezwecke rechtz[eitig] zur Verfügung gestellt werden konnten. Das Entgegenkom[men] gegenüber den Wünschen der Verkehrtreibenden durfte [also] nicht noch größer sein.

Die Anzahl der bei Lukenschluß abgewiesenen Fuhrwerk[e ist] erheblich zurückgegangen; sie betrug

im Jahre 1913 . . . . 736 Fuhrwerke
„ „ 1921 . . . . 1379 „
„ „ 1922 . . . . 825 „
„ „ 1923 . . . . 100 „
(schwacher Verkehr infolge der Ruhrbesetzu[ng])
im Jahre 1924 . . . . 1010 Fuhrwerke
„ „ 1925 . . . . 456 „
Januar-April 1926 . . . . 76 „

Als ungünstig für die Eisenbahn ist die Verschiebung e[ines] Teiles der Auflieferung vom Vormittag auf den Nachmittag [an]zusehen. Von der Gesamtmenge der Tagesauflieferung entfie[len] nämlich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt der Gespanne [und] Kraftwagen durch das Einfahrtstor des Güterbahnhofs auf [die] einzelnen Tagesstunden:

Stunden	bei reinem 6-Uhr-Lukenschluß 3.—15. 3. 24 %		beim 6-Uhr-Lukenschluß un[d] vollständiger Abfertigung d[er] bis $3^1/_2$ Uhr angefahrenen G[üter] 16.—18. 6. 24 %		12.—17. 4. 26 %		30. 4.[..] %	
7— 8 Uhr Vorm.	5,7	47,7	6,8	46,9	7,5	40,1	4,0	[illegible]
8— 9 „ „	10,5		10,8		8,5		8,3	
9—10 „ „	10,9		10,1		7,8		6,9	
10—11 „ „	10,3		9,1		8,0		8,3	
11—12 „ „	10,3		10,1		8,3		7,1	
12— 1 „ Nachm.	10	21,2	8,8	19,2	8,8	19,1	10,9	[illegible]
1— 2 „ „	11,2		10,4		10,3		12,3	
2— 3 „ „	12,7	31,1	10,8	33,9	14,1	40,8	13,1	[illegible]
3— 4 „ „	10		11,7		14,6		14,7	
4— 5 „ „	6,0		7,5		8,8		10,4	
5— 6 „ „	2,4		3,9		3,3		4,0	
	100,0		100,0		100,0		100,0	

beim reinen 6-Uhr-Lukenschluß fast gleichmäßige Verteilung Anlieferung auf die einzelnen Tagesstunden besteht nicht ır. Die Anlieferung am Vormittag ist wesentlich schwächer ·orden; der stärkste Verkehr setzt gegen 3 Uhr nachtags ein.

s ist zu hoffen, daß diese Entwickelung sich nicht noch fort- :en wird, sondern daß die an die Vertretungen der Verkehrbenden gerichteten Bitten, die Anlieferung der Stückgüter der mehr in den Vormittagsstunden zu besorgen, Erfolg en werden.

* * *

ie vorstehend geschilderten technischen Fortschritte, zu en noch weitere der elektrischen Innenbeleuchtung der Stückvagen, bauliche Erweiterungen sowie die Vervollständigung Einrichtungen einer Ausbesserungsstelle für Ladegeräte :ukommen, haben die Abwickelung der Stückgutannahme und ladung wesentlich erleichtert. Oben sind Zahlen angegeben, sich die Anzahl der bei Annahmeschluß abgewiesenen Fuhrke und ihre Wartezeiten verringert haben. Es seien noch ugefügt die Angaben der durchschnittlichen Tagesleistungen s Gedingearbeiters:

im Jahre 1923	5,272 t
„ „ 1924	5,929 t
„ „ 1925	6,371 t
uar bis April 1926	6,309 t

der im Umladeverkehr bei Arbeitsschluß als Reste verbenen, also um einen Tag in der Beförderung verzögerten :en:

im Jahre 1921	14 225	Umladewagen
„ „ 1922	16 102	„
„ „ 1923	4 544	„
„ „ 1924	11 840	„
„ „ 1925	1 855	„
uar/April 1926	59	„

erfreulich die stärkere Berücksichtigung der Interessen des ikums, die Erhöhung der Arbeitsleistungen und die starke hme der Umladereste auch sind, so darf doch eine technche Schwierigkeit nicht mit Stillschweigen über- ·en werden, die sich in diesem Jahre zum zweitenmal fühlgemacht hat.

r 1. Mai ist in Hamburg gesetzlicher Feiertag, in Preußen gen nicht. Aus dieser Lage erwuchsen der Annahme- und adestelle Hamburg Han beträchtliche Schwierigkeiten. Da reußen am 1. Mai Stückgüter angenommen und befördert len, in Hamburg aber nicht gearbeitet werden durfte; so t die Umladestelle in Hamburg um einen vollen Tag in :stand. Mit äußerster Anstrengung und täglichen Überstunden des gesamten Arbeiterpersonals (320 Köpfe) seit dem 30. April gelang es, bis zum 4. Mai die Umladereste aufzuarbeiten. Indessen war der 1. Mai nicht nur hinsichtlich der Entladung der Güter, sondern auch für die Annahme und Verladung als Arbeitstag in Wegfall gekommen, so daß, zumal ja die Einkäufe des Inlandes durch den 1. Mai kaum einen Aufschub erlitten hatten, auch in diesen Dienstzweigen viel Arbeit nachzuholen war. Es ergab sich aus alledem für die gesamte Woche vom 3. bis 8. Mai eine gegen die Vorwoche um 22 % stärkere Belastung der Dienststelle, welche trotz Einstellung von Aushilfskräften und Unterstützung durch andere Dienststellen nicht getragen werden konnte. Erst durch Sonntagsarbeit von 238 Arbeitern am 9. Mai konnten die Ladereste beseitigt werden.

Abgesehen von den entstandenen Mehrausgaben an Löhnen ergeben sich aus der auf ein kleines Gebiet beschränkten Arbeitsunterbrechung folgende Nachteile für eine einzige Dienststelle:

	In der Woche vom 3. — 8. Mai 1926	In den 4 Monaten Januar—April 1926
Es blieben Reste im Umladeverkehr	290 Wagen.	59 Wagen
Es betrug die durchschnittliche Wartezeit der Fuhrwerke . .	39 Minuten	32 Minuten
Es wurden bei Annahmeschluß abgewiesen	49 Fuhrwerke	76 Fuhrwerke

Ferner gerieten infolge der beschränkten Ladegleisanlage die Verladearbeiten in Rückstand, so daß die Beförderung der Güter noch mehr verzögert wurde. In einigen Fällen war es auch nicht möglich, die Begleitpapiere zu den Stückgutwagen den Bestimmungsstationen noch rechtzeitig für die sofortige Entladung nach Eingang zuzustellen, obwohl seitens des Abfertigungspersonals auch am Sonntag, 2. Mai, gearbeitet wurde. Ein großer Teil der Begleitpapiere wird hier nämlich erst an dem auf die Verladung folgenden Vormittag verrechnet und mit D-Zügen den Entladestationen der Gsw zugesandt mit der Wirkung, daß sie früher als die Wagen daselbst eintreffen. Am 1. Mai trat nun der Fall ein, daß die Stückgutwagen, welche um Mitternacht (Nacht vom 30. April zum 1. Mai) preußisches Gebiet erreicht hatten, bei der Bestimmungsstation früher eintrafen, als die am 2. Mai fertiggestellten und mit D-Zügen abgesandten Begleitpapiere.

Es bedarf wohl keiner weiteren Beweise, um darzulegen, daß eine einheitliche Regelung der Frage, ob der 1. Mai gesetzlicher Feiertag sein soll, im öffentlichen Interesse liegt.

---

lche Feststellungen sind bei Kraftwagenunfällen an Übergängen mit geschlossenen Schranken zu treffen?

Von Reichsbahnrat Dr. jur. **Seybold**, Breslau.

ist auffallend, wie zahlreich die Automobilunfälle sind, durch das Überfahren der geschlossenen Schranken der gänge eintreten. Die Ursachen dieser Unfälle sind sehr :hieden. Häufig ist die Ursache in der vorschriftswidrigen hwindigkeit des Fahrzeuges zu finden, oft spielt die Ortsnntnis der Führer eine Rolle. In manchen Fällen ist auch urch weite Fahrten oder sonstige Umstände, z. B. Alkoholß, verminderte Aufmerksamkeit der Führer die Ursache. rartige Unfälle haben regelmäßig einen doppelten Sachlen zur Folge: Schäden an den Wegeschranken und Schäden m Kraftwagen. In schlimmeren Fällen kommen Tötungen Körperverletzungen von Personen hinzu.

: Folgen derartiger Unfälle sind einmal strafgerichtliche ıhren wegen fahrlässiger Eisenbahntransportgefährdung, ın aber auch, wenn eine gütliche Einigung scheitert, Scha- ·satzprozesse vor den ordentlichen Gerichten. Es bedarf r besonderen Hervorhebung, wie wichtig es ist, daß die rsuchungen über einen solchen Unfall erschöpfend sind, und t die zur Sicherung des Beweises erforderlichen Handlun- ·orgenommen werden.

e alle in Betracht kommenden Umstände berücksichtigende ·suchung zu führen, ist nur der in der Lage, der die für raftfahrzeuge geltenden gesetzlichen Bestimmungen kennt. Automobilunfällen, die durch das Überfahren der ge- ·ssenen Schranken an den Kreuzungen der Wege entstehen, die Untersuchung regelmäßig von Eisenbahnbediensteten rt, zum mindesten liegt ihnen die Pflicht ob, die ersten ıungen sofort anzustellen. Es ist hiernach erforderlich, daß die hierfür in Betracht kommenden Bediensteten darüber unterrichtet sind, welche gesetzlichen Vorschriften zu beachten sind.

1. Feststellungen über den Kraftwagen:

Zunächst ist es von Wichtigkeit, möglichst sichere Feststellungen über die Geschwindigkeit des Fahrzeuges zu erhalten. Nach der Verordnung über den Automobilverkehr vom 15. Dezember 1925 (RGBl. I S. 439)[1]) dürfen Kraftfahrzeuge von mehr als 5,5 t Gesamtgewicht mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde fahren, sofern sie luftbereifte oder mit hochelastischer Vollgummibereifung versehene Räder haben, bei Vollgummibereifung 25 km in der Stunde. Leichte Fahrzeuge dürfen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde fahren. Im übrigen ist für die freie Strecke eine Geschwindigkeitsgrenze nicht vorgeschrieben. Innerhalb der geschlossenen Teile einer Stadt oder eines Ortes dürfen Kraftfahrzeuge mit Anhänger nur eine Höchstgeschwindigkeit von 16 km in der Stunde erreichen. Diese Höchstgeschwindigkeiten gelten nur, wenn nicht nach den allgemeinen Bestimmungen mit verminderter Geschwindigkeit zu fahren ist. Die zulässige Geschwindigkeit richtet sich danach, ob der Führer in der Lage ist, seinen gesetzlichen Verpflichtungen nachzukommen. Soweit der Verkehr lebhaft, die Fahrbahn unübersichtlich oder die Sicherheit des Fahrens irgendwie beeinträchtigt ist, muß so gefahren werden, daß es möglich ist, das Fahrzeug auf kürzeste

[1]) Vgl. auch die neue Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 28. Juli 1926, RGBl. I S. 425.

Entfernung zum Halten zu bringen. Innerhalb der geschlossenen Teile einer Stadt oder einer sonstigen Gemeinde dürfen Kraftfahrzeuge bis 5,5 t Gesamtgewicht nur mit höchstens 30 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren. Die höhere Verwaltungsbehörde kann Geschwindigkeiten bis zu 40 km zulassen.

Eine weitere Frage ist, ob der Zustand des Kraftfahrzeuges verkehrssicher war. Wird ein Versagen der Bremse behauptet, so muß die alsbaldige Untersuchung des Wagens durch einen Sachverständigen veranlaßt werden. Außerdem muß festgestellt werden, ob der Führer sich vor der Fahrt von dem verkehrssicheren Zustand des Fahrzeugs überzeugt hat. Insbesondere muß der Wagen bezüglich der Teile, von deren Funktionieren die Sicherheit des Verkehrs abhängig ist, genau untersucht werden, ehe eine Fahrt angetreten worden ist. Es müssen also insbesondere die Räder, die Lenkung, die Bremsen, Achsen und Federn nachgeprüft worden sein. Auch bei jeder größeren Fahrtpause muß das Fahrzeug auf seine Verkehrssicherheit geprüft worden sein.

Ereignete sich der Unfall bei Dunkelheit, so muß festgestellt werden, ob das Fahrzeug vorschriftsmäßig beleuchtet war. Ein Kraftwagen muß vorne mindestens zwei helleuchtende weiße Lichter haben. Rote oder grüne Lichter darf der Kraftwagen seit 1. März 1926 nicht mehr führen. Nur ein gelbrotes Fahrtrichtungs- oder Schlußlicht ist zugelassen.

Von Wichtigkeit ist, zu ermitteln, ob eine unbefugte Benutzung des Kraftwagens vorliegt. Die gesetzliche Haftung ist nämlich eine verschiedene, je nachdem eine Schwarzfahrt vorliegt oder nicht. Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters von einem anderen benutzt, so haftet dieser an Stelle des Halters. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeuges durch sein Verschulden ermöglicht worden ist.

II. Feststellungen über den Fahrer:

Es ist alsbald nachzuprüfen, ob der Führer den Führerschein, die Zulassungsbescheinigung und die Steuerkarte während der Fahrt bei sich führte. Weiter ist zu fragen, ob die Fahrvorschriften beachtet worden sind. Schon bei entfernter Mög keit einer Gefahr muß der Führer die erforderlichen Ge maßnahmen ergreifen. Insbesondere muß er bei der Ann rung an eine Kreuzung der Straße mit der Eisenbahn die schwindigkeit des Fahrzeuges so rechtzeitig ermäßigen, daß im § 79 der Eisenbahn- und Betriebsordnung vorgeschrie Verhalten beobachtet werden kann. Solange ein Übergang schlossen ist oder wenn an den mit Zugschranken verseh Übergängen die Glocke ertönt, oder wenn ein Zug sich näh müssen alle Fahrzeuge an den Halttafeln, oder wo solche fe in angemessener Entfernung von der Bahn anhalten. Nach BO. muß der Wagenführer auf geschlossene Schranken, auf Ertönen der Glocke sowie auf die Annäherung eines Zuges sonders aufmerksam achten. Auch die an den Wegeübergä aufgestellten Warnungstafeln muß er beachten. Jede Bes digung der Betriebseinrichtungen der Eisenbahn ist nach § und 82 BO. verboten. Es kann also bei Zuwiderhandlu eine Bahnpolizeistrafe verhängt werden. Soweit eine Ei bahntransportgefährdung in Betracht kommt, ist Strafanz bei der zuständigen Staatsanwaltschaft zu erstatten.

Von Wichtigkeit ist es, alsbald nach dem Unfall festzust ob der Führer des Kraftwagens angetrunken oder in ei durch den Genuß von Alkohol geschwächten Zustand befand.

III. Feststellungen über den Zustand Bahnüberganges und der Schranken.

Hierhin gehören die Feststellungen, ob die Schranken re zeitig geschlossen worden waren und der Übergang bei Dun heit beleuchtet worden ist, soweit dies vorgeschrieben § 49 BO. verlangt, daß die Übergänge der verkehrsreiche mit Handschranken versehenen und aller mit Zugschran versehenen öffentlichen Wege bei Dunkelheit beleuchtet den, solange die Schranken geschlossen sind.

Ferner, ob die Straße zur Zeit des Unfalles trocken schlüpfrig war, ob sich im Winter Eis gebildet hatte usw.

Endlich, ob der Übergang innerhalb des geschlossenen O bereichs einer Stadt oder eines Dorfes sich befindet.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Juli 1926. I. Verkehr und Betrieb.

Der Eisenbahngüterverkehr ist im Juli weiter gestiegen. Auf den arbeitstäglichen Durchschnitt in der Wagengestellung entfielen bei 27 Arbeitstagen gegen 26 im Juni rund 128 700 Wagen gegen 125 000 Wagen im Vormonat. Dies bedeutet eine Zunahme von 3 %. Die Gesamtwagengestellung überstieg die des Vormonats um etwa 214 000 Wagen, d. h. um 6 %. Die Verkehrszunahme hat z. T. ihren Grund in dem gesteigerten Versand an Feld- und Gartenfrüchten, Holz und Getreide, wodurch ein Mehrbedarf von 146 000 Wagen entstand. Dann führte der nunmehr fast drei Monate anhaltende englische Bergarbeiterstreik weiter zu vermehrtem Absatz deutscher Kohle. 68 000 Wagen Kohle wurden mehr abbefördert als im Juni.

An der Ruhr erreichte die Wagengestellung bei einem Kohlenversand von 2.584 Mill. t nach den Rheinhäfen fast den Vorkriegsstand. Die stetige Steigerung ist durch folgende Zahlen gekennzeichnet:

April	22 331	Wagen (zu 10 t).
Mai	25 840	„ „
Juni	27 241	„ „
Juli	28 338	„ „

An einzelnen Tagen mußten im Bezirk der Reichsbahndirektion Essen 146 Sonderzüge gefahren werden. Die Kipper wurden Tag und Nacht in Tätigkeit gehalten und die Leistungen der Kranbetriebe durch Über- und Nachtschichten und Sonntagsarbeit wesentlich gesteigert.

Hohe Anforderungen stellten vor allem die großen Kohlentransporte aus Polen nach den deutschen Seehäfen, besonders nach Hamburg und Stettin, wo der Absatz um mehr als 30 000 Wagen zunahm. Infolge stockender Abnahme an den Kais mußten die Zufuhren nach den Häfen vorübergehend gedrosselt werden.

Im mitteldeutschen Braunkohlengebiet ging die im Juni erzielte Steigerung von 20 % im Laufe des Juli wieder verloren, zum Teil deshalb, weil vom 1. Juli ab Preisermäßigungen für Hausbrandkohle nicht mehr gewährt wurden.

In den wichtigsten deutschen Kohlengebieten wurden 68 Wagen mehr gestellt als im Juni, und zwar:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mittel-Deutschland	Sachsen	Niederr Braunk gebi
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wag
Juli 1926 . .	780 160	153 118	181 256	91 947	86 8
Juni 1926 . .	701 652	122 890	225 318	91 819	83 1
Juli 1925 . .	656 728	130 857	232 158	88 719	80 9

Der Eilgutverkehr war infolge vermehrten Obst-, Gemüse- Kartoffeltransportes lebhafter als im Vormonat.

Der Kraftwagenwettbewerb wurde durch Verbesserungen Eilgut-, Vieh- und Stückgutverkehr eingedämmt.

Die Beförderung von Frühkartoffeln aus Holland und It hielt den ganzen Monat über an. Die Einfuhr überstieg zum die zu Friedenszeiten üblichen Mengen. Erst im Laufe des setzte der Absatz deutscher Frühkartoffeln ein, so daß da der Bezug aus dem Auslande zurückging.

Brot, Getreide und Mehl sind wieder in größerem Umfa befördert worden, und zwar spielte die Einfuhr über See wesentliche Rolle. Vom 1. August ab werden die Einfuhrz für Getreide erhöht. Aus diesem Grunde wurden im Juli n beträchtliche Mengen aus dem Auslande hereingenommen.

Der Zuckerversand war ebenfalls lebhafter als im Vormo

Die Zufuhr frischer Fische in Wesermünde und Bremerha war geringer als im Vormonat; der gesamte Fischverkehr ze eine nicht unwesentliche Abnahme.

Eine geringe Verkehrszunahme wiesen die künstlichen Dü mittel auf; jedoch blieb dieser Verkehr gegenüber dem glei Monat des Vorjahres um mehr als 13 % zurück. Beträchtli Mengen von Stickstoff und Kali waren für das Ausland stimmt, während die Abnahme der deutschen Landwirtsc zur Zeit noch nicht den erwünschten Umfang erreicht hat.

Die Bautätigkeit war auch im Juli schwach. Die Verladun von Baustoffen hielten sich auf geringer Höhe.

Die Schulferien und das günstige Wetter haben den Person verkehr günstig beeinflußt. Die zu Beginn der Ferien fahrenen Sonderzüge waren gut besetzt. Im ganzen wur 5374 gegen 5548 Züge im Vormonat über Plan gefahren.

Infolge von Wolkenbrüchen und dadurch hervorgerufe Überschwemmungen sind sowohl auf Hauptstrecken als auch einer großen Anzahl Nebenstrecken Abrutsche von Böschung Gleisunterspülungen und Verschüttungen hervorgerufen w

wobei besonderes bemerkenswert der Einsturz einer Flut-
ke bei Ebensfeld, Strecke Bamberg-Lichtenfels, ist. Durch
itungen, Umparkierungen und Einsetzen von Kraftwagen
te der Verkehr aufrechterhalten werden.
Betriebsabwicklung ist durch folgende Angaben gekenn-
net:

	Juni 1926	Mai 1926
stete Zugkm:		
Personenverkehr	29 492 000	29 654 000
Güterverkehr	17 635 000	15 371 000
Dienstzüge	439 000	385 000
	47 566 000	45 410 000
nachskm:		
Personenverkehr	800 582 000	812 082 000
Güterverkehr	1 392 429 000	1 159 810 000
Dienstzüge	11 938 000	10 570 000
	2 204 949 000	1 982 462 000

ungen einiger Hauptrangierbahnhöfe: (im täglichen
rchschnitt)

	Juli 1926	Juni 1926
um Verschiebebahnhof . .	4 800 Wagen	4 700 Wagen
nheim	3 700 „	3 700 „
stermark	3 700 „	3 700 „
ckgestaute Wagen im täg-en Durchschnitt	1 300 „	2 600 „
ählige Wagen im täglichen rchschnitt	38 700 „	37 200 „
wagen auf Betriebsgleisen n Schluß des Monats) . .	28 600 „	47 500 „

Tarifwesen. Güter- und Tiertarife. Im Juli wurden die
hmetarife 6 h, 40 b, 92, 119, 120 und 121 des Reichsbahn-
tarifs gegen Widerruf neu eingeführt.

Finanzen. Im Juni 1926 haben sich die Betriebsergeb-
wie folgt gestaltet:

I. Einnahmen:	RM
rsonenverkehr	119 767 000
iterverkehr	225 640 000
nstige Einnahmen	27 255 000
	372 662 000
II. Ausgaben:	
rsönliche Ausgaben (einschließl. Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	209 415 000
chliche Ausgaben	109 520 000
enst der Reparationsschuldverschreibungen .	50 026 000
ste Lasten:	
ckstellung für die gesetzliche Ausgleichsrück-age	7 453 000
ckstellung für Vorzugsdividende	3 337 000
	379 751 000

Deckung der Mehrausgaben erfolgte durch Inanspruch-
des Vortrages aus 1925.
im Juni 1926 erzielten Einnahmen lassen erkennen, daß
den Vormonaten festgestellte allmähliche Besserung des
hrs fortbestanden hat. Ein gewisser Einnahmeausfall, der
m Personenverkehr insbesondere infolge der ungünstigen
rungsverhältnisse gegenüber Mai 1926 ergeben hat, konnte
gesteigerte Einnahmen im Güterverkehr ausgeglichen
n.
Bestreitung der Aufwendungen für werbende Anlagen mit
000 RM wurden Erlöse aus der Begebung von Vorzugs-
herangezogen.
den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen wurde
onatliche Zahlung geleistet. Daneben ist das Steuererträg-
s den Beförderungen im Monat Mai 1926 an den General-
n für Reparationszahlungen abgeführt worden.

Personalfragen. Der Personalbestand betrug im

926	663 921	Köpfe
erdem	43 934	Zeit- und Aushilfsarbeiter
zusammen . .	707 855	Köpfe.
1926	659 277	Köpfe
erdem	51 325	Zeit- und Aushilfsarbeiter
zusammen	710 602	Köpfe.

Vermehrung der Zeit- und Aushilfsarbeiter betrifft in der
sache die Bahnunterhaltung, wo für die Zeit der gün-
Bauperiode mehr Arbeiter eingestellt worden sind.
Unterrichts- und Bildungsausschuß hat Bestimmungen für
nheitliche Regelung der Dienstanfängerschule, des Dienst-
gswesens und der Verwaltungsschule entworfen. Es ist
t, daß diese Bestimmungen dem Unterricht an die Dienst-
er und der Belehrung der bereits im Dienste befindlichen
en zugrunde zu legen sind[1]).

[1]) Vgl. im einzelnen „Die Reichsbahn“ Nr. 30, S. 115.

An Stelle der bisherigen Anordnungen sind für den ganzen Reichsbahnbereich einheitlich eingeführt:

„Anleitung zur ersten Hilfe bei Unfällen“,
„Kurze Winke zur vorläufigen Hilfeleistung bei Verletzungen und Erkrankungen vor Ankunft des Arztes“,
„Grundsätze für die Ausbildung der Reichsbahnbediensteten im Samariterdienst“,
„Merkblatt für den Arzt“,
„Merkblatt für die ständigen Sanitätswachen in den Werkstätten“.

Die Zahl der Mitglieder der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung beträgt Ende Juli 1926 über 300 000. Die bisherige finanzielle Entwicklung der Kasse ist in allen Direktionsbezirken als befriedigend anzusehen. Es hat sich gezeigt, daß der 1. April als Zeitpunkt für die Eröffnung der Kasse im Hinblick auf die geringere Krankenziffer im Frühjahr und Sommer richtig gewählt war. In allen Bezirken konnten bereits Reserven zurückgelegt werden, die bei der im Winter zu erwartenden erhöhten Inanspruchnahme der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung zugute kommen werden.

V. Bauten. 1. Bahnunterhaltung. Die Unterhaltung des Bahnkörpers und der Kunstbauten wurde planmäßig und mit Nachdruck gefördert. Während es bereits in den ersten Nachkriegsjahren möglich war, die aus der Kriegs- und Nachkriegszeit stammenden leichten Schäden abzustellen, können nun auch die aus derselben Zeit herrührenden schweren Schäden im allgemeinen als beseitigt gelten.

a) Oberbau. Der für das Jahr 1926 vorgesehene Umbau von 3500 km Gleis ist nahezu durchgeführt. Nach kürzlich erfolgtem Abschluß der Verhandlungen mit dem Reiche wegen Bereitstellung eines Notstandskredits werden in diesem Jahre noch weitere 500 km Gleis umgebaut werden.

Der Einbau des neuen einheitlichen Reichsoberbaus auf eisernen Schwellen, mit dem im Jahre 1925 begonnen wurde, ist weiter gefördert worden. Auch der neue Einheitsoberbau auf Holzschwellen wurde versuchsweise verlegt. Das Oberbauversuchswesen wurde weiter ausgebaut; insbesondere wurde die Frage der Schweißung der Schienenstöße durch Versuche weiter gefördert. Der Aufarbeitung und Wiederherstellung verschlissener Oberbaustoffe und der Gerätefrage für die Gleisunterhaltung schenkt die Reichsbahn nach wie vor große Beachtung.

b) Brücken. Auch der Unterhaltungszustand der Brücken konnte erheblich verbessert werden. Mit der Einführung neuer Vorschriften für die Lieferung von Farben und für die Anstriche von Eisenbauwerken ist ein beachtlicher Fortschritt auf dem Gebiete des in wirtschaftlicher Hinsicht so außerordentlich wichtigen Rostschutzes der Eisenbauwerke zu verzeichnen. Die Verstärkung und Auswechselung von Eisenbahnbrücken, die durch die auf ihnen verkehrenden Betriebsmittel unzulässig hoch beansprucht werden, wurde in letzter Zeit eifrig gefördert. Die neue Brücke über die Ems bei Weener wurde Ende Mai dem Betriebe übergeben. Unmittelbar vor der Fertigstellung stehen die große neue Elbebrücke bei Hämerten und die Havelbrücke bei Rathenow. Nach der noch in diesem Jahre erfolgenden Auswechselung einiger kleinerer Brücken steht zu erwarten, daß die P 10-Lokomotiven in diesem Jahre von Köln bis Berlin durchfahren können. Begonnen wurde u. a. der Bau der großen neuen Rheinbrücke bei Duisburg-Hochfeld, die voraussichtlich bis zum Herbst 1927 fertiggestellt wird, ferner der Umbau der viergleisigen Mainbrücke vor dem Hauptbahnhof Frankfurt (Main) und der viergleisigen Brücke über die Norderelbe bei Hamburg. Der hochwertige Baustahl St 48 ist in außerordentlichem Umfange mit großem technischen und wirtschaftlichen Erfolge im Eisenbahnbrückenbau weiter verwendet worden. Einen weiteren Fortschritt auf diesem Gebiete wird die Verwendung von silizierten Stählen bringen, der die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft größte Beachtung und nachdrückliche Förderung angedeihen läßt. Mehrere Entwürfe von Brücken in diesem Baustoff sind bereits in Arbeit.

c) Signal- und Sicherungsanlagen. Die Einführung der elektrischen Streckenblockung wurde planmäßig weiter betrieben. Ebenso wurden die Arbeiten zum Schutze vorhandener Streckenblockanlagen gegen fremde Ströme in größerem Umfange fortgesetzt. Auf der Vorortstrecke Berlin-Großlichterfelde-Ost ist der Einbau von selbsttätigen Blocksignalen fortgeführt worden. Die Versuche mit Zugbeeinflussungseinrichtungen wurden fortgesetzt. Die Ausrüstung der Hauptstrecken mit hölzernen Baken zur Ankündigung der Vorsignale ist in die Wege geleitet.

Folgende Fernsprechverbindungen über große Entfernungen wurden u. a. in Betrieb genommen:

Berlin-Stettin, Berlin-Dresden, Berlin-Breslau, Berlin-Essen, Berlin-Halle, Halle-Dresden, Frankfurt (Main)-Köln, Köln-Trier, Frankfurt (Main)-Essen.

Im Bau befinden sich folgende wichtigere Fernsprechverbindungen:

Berlin-Köln, Berlin-Oppeln, Altona-Münster, Frankfurt (Main)-Cassel, Karlsruhe-Mainz.

Selbsttätige Fernsprechämter wurden in Betrieb genommen in Berlin (EZA), Erfurt, Leipzig, Konstanz, Ludwigshafen, Gleiwitz, Königsberg.

Im Bau begriffen sind selbsttätige Fernsprechämter in Essen, Dresden, Graben-Neudorf, Königszelt, Pforzheim, Rastatt, Singen.

Die Zugtelephonie auf der Strecke Berlin-Hamburg ist seit Januar 1926 dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt.

2. Bauausführungen größeren Umfangs. Neue Bahnen, Herstellung zweiter und weiterer Gleise, Bau von Umgehungsbahnen. Der Bau der linksrheinischen Abfuhrlinie Holzheim-Rommerskirchen-Liblar-Ahrthal wurde in einzelnen wichtigen Streckenabschnitten gefördert, desgleichen in Oberschlesien der Bau der Bahn Mikultschütz-Brynneck. Die Verbindungsbahn Frankfurt (Main)-Forsthaus-Frankfurt (Main)-Niederrad wurde fertiggestellt. Als Teilausführung der Umgestaltung der Stettiner Bahnanlagen wurde der Bau der Güterverbindungsbahn südlich von Stettin betrieben, ebenso als Teilausführung einer südlichen Berliner Güterumgehungsbahn Seddin-Mahlsdorf das Verbindungsstück zwischen der Potsdamer Bahn und der Anhalter Bahn (zwischen Michendorf und Großbeeren). Auch der Bau der nördlichen Umgehungsbahn bei Hamburg von Eidelstedt nach Billwärder (insbesondere in letzterem Bahnhof) wurde in einzelnen Teilausführungen weiter gefördert. Eifrig gearbeitet wurde auch am weiteren Ausbau der Umgehungsbahn Liegnitz-Arnsdorf, die 1925 eingleisig in Betrieb genommen wurde.

Der Bau von zweiten und weiteren Gleisen wurde auf einer Anzahl Strecken weiter betrieben.

Im Monat Juli sind die Verhandlungen mit dem Reiche über einen der Reichsbahn zur Verfügung zu stellenden Kredit im Betrage von rund 54 Millionen Reichsmark zum Abschluß gekommen. Damit werden verschiedene früher begonnene, aber inzwischen wieder stillgelegte Bahnbauten sofort wieder aufgenommen, die das Reich nach § 17 des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vollenden muß, für die aber nach § 43 des Reichsbahngesetzes von 1924 für die Reichsbahn-Gesellschaft eine Bauverpflichtung nicht mehr besteht. Es handelt sich hier um folgende Bahnlinien:

In Preußen: 1. (Dortmund)-Preußen-Münster, 2. Verden-Rotenburg, 3. Witten-Barmen, 4. (Merseburg)-Rössen-Zöschen, 5. (Goldap)-Dubeningken-Szittkehmen, 6. Meinerzhagen-Krummenerl, 7. (Schwartau)-Haffkrug-Neustadt.

In Bayern: 1. Zwiesel-Bodenmais, 2. Eisenberg-Enkenbach.

In Sachsen: 1. Borna-Großbothen, 2. Obercunewalde-Löbau.

In Württemberg: 1. Speichingen-Reichenbach, 2. Schömberg-Rottweil, 3. Klosterreichenbach-Raumünzach.

In Baden: 1. Peterstal-Griesbach, 2. Neckarsteinach-Schönau.

Neben diesem Betrage von 54 Millionen RM hat das Reich der Reichsbahn einen weiteren Kredit von 100 Millionen RM zur Verfügung gestellt.

Mit diesen Mitteln sollen zur Milderung der Erwerbslosigkeit u. a. auch größere Bauten tatkräftiger gefördert werden. Außerdem sollen damit, wie schon oben erwähnt, weitere 500 km Gleis noch in diesem Jahre umgebaut, verschiedene große bereits begonnene Brückenumbauten mit Nachdruck betrieben und neue Brückenverstärkungen und -auswechslungen noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden. Weiterhin sind umfangreiche Verbesserungen an Fahrzeugen, insbesondere an den Zug- und Stoßvorrichtungen, geplant. Für die sofortige Inangriffnahme der Elektrisierung der Berliner Stadt- und Vorortbahn ist ein Betrag von 20 Millionen RM aus diesem Kredit bestimmt.

— **Akkumulatorentriebwagen der Reichsbahn.** Für den Vorortverkehr werden auf dem Bahnhof München-Ost demnächst Akkumulatorentriebwagen in Dienst gestellt werden. Diese Triebwagen, die sich in Norddeutschland sehr gut bewährt haben, finden damit in Bayern erstmals Anwendung.

— **Vollendung des Hauptbahnhofs Offenbach a. Main.** Die Arbeiten der Hochlegung der Gleise der Hauptstrecke Frankfurt-Bebra, sowie des Umbaus des Empfangsgebäudes von Offenbach a. Main sind nach vieljähriger Bauzeit im wesentlichen vollendet. Nunmehr ist auch mit der Einführung der Nebenbahn über Bieber in der Richtung auf Dieburg-Darmstadt, der Rodgaubahn, über die infolge der Besetzung der hessischen Gebiete mehrfach auch der Schnellzugverkehr von der Hauptstrecke, der Main-Neckar-Bahn, abgeleitet werden mußte, begonnen worden; sie wird künftig unmittelbar in den Hauptbahnhof Offenbach einmünden.

— **Schweres Eisenbahnunglück zwischen Meinersen Leiferde.** Am 19. August 2.10 Uhr nachts entgleiste der D-Z Berlin-Köln zwischen den Bahnhöfen Meinersen und Leif Die Lokomotive stürzte um, ebenso Packwagen und Postwa Der an siebenter Stelle laufende 2./3. Klasse-Wagen schob unter den an sechster Stelle laufenden 1./2. Klasse-Wa Durch das Ineinanderschieben der beiden Wagen war von v herein die hohe Zahl von 19 Toten zu beklagen. Von den Krankenhaus geschafften Verletzten verstarben noch 2 wei so daß insgesamt 21 Todesopfer vorhanden sind.

Die Hilfeleistung gestaltete sich so schnell es überhaupt irgend möglich war. Mit Kraftwagen eilten von den umlie den Ortschaften Ärzte herbei. Der erste Hilfszug von Öbisf war 3.51 Uhr nachts zur Stelle.

Der Unfall ist zweifellos auf ein Verbrechen zurückzufüh worüber bei allen an der Feststellung der Schuldfrage B ligten kein Zweifel bestand. Nach dem örtlichen Befund ist Sicherheit anzunehmen, daß die Täter mit Oberbauarbeiten traut sind. An der Entgleisungsstelle in Kilometer 209,075 die Stoßverbindung der rechtsseitigen Schiene gelöst. Die in Lasche lag auf der gekuppelten Stoßschwelle zwischen Schienen, wo auch die Schrauben der Laschenbolzen und Klemmplatte dicht am gelösten Stoß lagen. Die Laschenbo und die beiden äußeren Schwellenschrauben der östlichen Hal platte des gelösten Stoßes lagen gleichfalls auf den Stoßschwe nördlich des Gleises. Alle inneren Schwellenschrauben und zugehörige Klemmplatte lagen dicht bei der 15 m langen Sch Form 15 c. Die äußere Stoßlasche ist noch nicht gefunden. gelöste Schiene war am freien Ende nach innen verschoben daß an der Stelle Spurverengung bestand und die erste L motivachse mit dem rechtsseitigen Spurkranz an die verschol Schiene stoßen und die Lokomotive entgleisen mußte. Die Z geschwindigkeit von etwa 90 km in der Stunde und die gr Masse des Zuges erklären die Schwere des Unfalles. Schwellenschraubenschlüssel (Krückenschlüssel) lag an der gleisungsstelle zwischen den Gleisen. Ein gleicher Schlü und ein Laschenschraubenschlüssel mit dem Zeichen H. K. w den etwa 75 m nördlich des Gleises im Busch gefunden. Schwellenschraubenschlüssel tragen nicht den Kronenstem der früheren preußischen Eisenbahnverwaltung. Etwa 15 nördlich der Entgleisungsstelle wurde eine Shagpfeife, Hemmschuh und zwei Strümpfe gefunden. Die Fundstellen s festgelegt, die Gegenstände von der Staatsanwaltschaft schlagnahmt.

Daß D 174 10 Minuten früher die Stelle mit gleicher schwindigkeit durchfahren hat, beweist nichts gegen die Üb zeugung, daß ein Verbrechen vorliegt, weil erfahrungsge Schienenbefestigungen fehlen können und Unfälle noch la nicht eintreten; im Gegenteil verstärkt sich insofern der E druck, daß die Täter in Oberbauarbeiten nicht unerfahren s

Das Gleis Leiferde-Meinersen ist nach dem Arbeitsprogra 1926 von Kilometer 209,0 bis 209,6, also an der Unfallstelle, der Zeit vom 4. bis 24. April gründlich durchgearbeitet und dabei auch die Bettung gereinigt worden.

Die Unfallstelle wurde vor dem Eintritt des Unfalls v Streckenläufer letztmalig am 18. August zwischen 9 und 9.30 U vormittags begangen.

Die gelockerte Schiene war durch die Entgleisung nach in verschoben. Der Haken der Unterlagsplatte Form 15 c v hinderte ein Verschieben nach außen.

Die Staatsanwaltschaft Hildesheim und der Landrat in G horn wurden sofort benachrichtigt, und nahmen diese sowie Überwachungsabteilung der Reichsbahndirektion Hannover Untersuchung an Ort und Stelle sofort mit großem Eifer a

Der auf Block 169 tätige Weichensteller Klusmann verhinde durch seine Geistesgegenwart weiteres Unheil, indem er von Hannover bereits im Anfahren begriffenen Personenz unter peinlicher Beachtung der Vorschriften zum Halten brac Ihm ist für sein vorbildliches Verhalten eine Belohnung v 1000 M. ausgezahlt worden.

— **Zur Streckenbegehung bei der Reichsbahn** wird folgen mitgeteilt: Es ist richtig, daß vor dem Kriege auf dicht fahrenen Strecken täglich innerhalb von 24 Stunden dreimal Strecken begangen wurden, auf weniger stark belaste Strecken zweimal. Es entsprach dies dem damals gültigen § der Bau- und Betriebsordnung. Die Zeiten waren nicht ge vorgeschrieben, aber es war üblich, einen dieser Streckenbegän in die Nachtzeit zu verlegen. Während des Krieges trat bei d deutschen ebenso wie bei ausländischen Bahnen aus Person mangel die Notwendigkeit hiervon, die Zahl der Streckenbegän einzuschränken. Mit Zustimmung des damaligen Reichseis bahnamts wurde im Jahre 1916 die Zahl der täglichen Streck begänge von dreimal auf zweimal herabgesetzt. Den Eisenbal direktionen wurde außerdem freigestellt, bei einfachen Verhä nissen bis auf einen Streckenbegang herabzugehen. Als d Krieg zu Ende war, wurde die Frage wieder aufgenommen,

verstärkter Streckenbegang wieder notwendig sei. Sämt- Eisenbahndirektionen sprachen sich auf Grund ihrer ge-ten Erfahrungen dahin aus, da Unzuträglichkeiten und ierigkeiten sich aus dem verminderten Streckenbegang ergeben hatten, daß die Beibehaltung des verminderten kenbegangs die Betriebssicherheit nicht gefährde. Auch Reichseisenbahnamt sprach sich 1919 für die weitere Er-ng des verminderten Streckenbegangs auch im Friedens-ebe aus.

Einschränkung des Streckenbegangs bewährte sich auch n folgenden Jahren. Das führte dazu, daß im Jahre 1921 lem gesamten Bereich der Reichsbahnen Anträge gestellt en, den Streckenbegang nicht nur eingeschränkt beizube-n, sondern noch weiter einzuschränken. Die technische ollkommnung des Oberbaues, so z. B. verbesserte Lagerung, ere Befestigung, mehr Schwellen auf Schienenlänge, trug esem Antrage bei. Nach eingehender Prüfung dieser Lage er damalige Reichsverkehrsminister sich dazu entschlossen, ier Verordnung vom 1. Dezember 1922 zuzulassen, daß auf Hauptstrecken jeden Tag nur ein Streckenbegang statt-t. Hierbei befand er sich in Übereinstimmung mit den n ausländischen Eisenbahnen.

22. Dezember 1922 wurde in besonderen Bestimmungen führt, daß von der Möglichkeit, die Begehung der Bahnen schränken, überall da Gebrauch zu machen ist, wo es die hen Verhältnisse zulassen. Wöchentlich einmal hat die kenbegehung nachts zu erfolgen. Auf unregelmäßige Be-g wurde dabei besonderer Wert gelegt.

Personalabbau der Reichsbahn auf Grund der Notverord-der Reichsregierung vom 27. Oktober 1923 hat erst nach n Termin eingesetzt.

Zugausfall Berlin-Kolberg. Wie die Reichsbahndirektion n mitteilt, sind die Bäder-Schnellzüge Berlin-Kolberg züge D 23 und D 20) ab Berlin 8.06 vorm. und ab Kolberg orm. vom 17. August ab aufgehoben worden. Der Verkehr Kolberg wird durch die planmäßigen D-Züge durch Um-n in Belgrad bedient. — Vom 1. September ab fallen die nenzüge 840 und 849 zwischen Gollnow und Naugard ollnow 12.35 nachm. und ab Naugard 5.03 vorm.) wegen ügender Besetzung aus.

Die Köln-Bonner Eisenbahnen-A.-G. im Jahre 1925. Die hmen des Geschäftsjahres 1925 betrugen 11 299 505 RM., die ben 9 298 561 RM., so daß sich ein Betriebsüberschuß von 944 RM. ergibt. Trotz des nicht unerheblichen Überschusses die Ausschüttung einer Dividende nicht in Frage kommen, ußer der Speisung der Rücklagen ein Teil der infolge der irkenden Bestimmungen des Aufwertungsgesetzes ent-enen Ansprüche auf Aufwertung von Anleihen abgeschrie-erden muß.

Ausfall von Schlafwagen. Der in den Zügen D 70/71 ver-nde Schlafwagen München-Halle-Magdeburg kommt wegen hwacher Besetzung vom 15. September ab in Fortfall.

Schlafwagen 3. Klasse jetzt auch Hamburg-Köln. Vom gust ab wird, nach Mitteilung der Mitropa, ein Schlafwagen sse in den D-Zügen 91/92 zwischen Hamburg-Altona und über Münster-Wanne-Oberhausen verkehren. Die Abfahrt t von Altona um 10.27 nachm., von Hamburg Hbf. um nachm., die Ankunft in Köln um 7.30 vorm. In der Gegen-ng ist die Abfahrt von Köln um 11.34 nachm., die Ankunft nburg Hbf. um 8.04 vorm. und in Altona um 8.30 vorm.

ubiläum der Höllentalbahn. Als Fortsetzung der Gebirgs-e der Höllentalbahn Freiburg-Titisee-Neustadt, s vor kurzem mit Zahnrad betrieben wurde, war vor ren die auf der Hochfläche verlaufende Linie Neustadt-eschingen zum Anschluß an die Schwarzwaldbahn dem hr übergeben worden. Am 19. August 1901 verließ der g, auf dem auch der Großherzog von Baden mitfuhr, vor-s 9 Uhr die Station Donaueschingen; auf allen Stationen eierliche Begrüßung statt. Nach Mittagsrast in Neustadt er Zug nach Donaueschingen zurück, wo ein Festbankett inweihungstag beschloß.

rweiterung des Zugtelephondienstes auf der Strecke Ber-mburg. Vom Montag, den 23. August an, wird die Zugtele-einem weiteren wichtigen Zwecke nutzbar gemacht wer-on diesem Tage an werden die von der Deutschen Kursfunk b. H. (bisher Eildienst für amtliche und private Handels-chten G. m. b. H.) drahtlos verbreiteten Wirt-ftsnachrichten (Devisen-, Getreide- und Metall-Effektenberichte usw. des In- und Auslandes) den fah-en D-Zügen durch Zugtelephonie zuge-t und können in den Zügen von den Interessenten bezogen n.

Österreich.

— Die Prioritäten der Ostrau-Friedländer Bahn. Kommende Woche findet in Wien eine Verwaltungsratsitzung der Ostrau-Friedländer Bahn statt, an welcher auch Vertreter des tschechoslowakischen Staates teilnehmen werden, da dieser Staat über die Majorität dieser Bahn verfügt. Es soll über das Vorgehen in der Prioritätenfrage verhandelt werden, da, wie erklärt wird, die kürzlich erfolgte Entscheidung des Wiener Gerichtes, daß diese Prioritäten in tschechoslowakischen Kronen ausgezahlt werden sollen, mit den zuständigen zwischenstaatlichen Abmachungen in Widerspruch stehen.

Übrige europäische Länder.

— Triebwagenverkehr in Dänemark. Die dänische Staatsbahn beabsichtigt, in größerem Umfange zur Einführung von Triebwagen überzugehen. Nach den Vorschlägen hat man die Eisenbahnlinien in drei Klassen eingeteilt. In der ersten soll der Triebwagen völlig an die Stelle der Lokomotive treten, in der zweiten soll er für den Personen- und leichteren Güterverkehr und in der dritten als Ergänzung des jetzigen Dampfbetriebes eingeführt werden. Im letzten Falle denkt man besonders daran, zwischen den größeren Städten Expreßzüge verkehren zu lassen und die Triebwagen für die Zubringerfahrten zu benutzen. Bisher ist die Beschaffung von 10 Benzinmotorwagen beschlossen worden.

Wie Dansk Jernbaneblad zu melden weiß, ist kürzlich ein neuer Typ von Triebwagen in Dänemark dem Verkehr übergeben worden. Es handelt sich um einen Dieselelektrischen Triebwagen der dänischen Waggonfabrik Skandia für die Hads-Ning Herreders Privatbahn. Dieser Wagen besteht aus überwiegend dänischer Arbeit. Der Wagenbau wurde von der Fabrik Skandia ausgeführt, der Dieselmotor wurde von A. S. Frichs in Aarhus, der Dynamo von A. S. Titan und die übrige elektrische Ausrüstung von der Firma Siemens-Schuckert geliefert.

Der Wagen läuft auf vier Lenkachsen, von denen die beiden äußersten die Triebachsen sind. An jedem Ende des Wagens befindet sich ein Führerraum. In einem von ihnen kann auch noch Gepäck und Stückgut Aufnahme finden. Der Wagen weist einen 6zyl. Dieselmotor auf, der bei 500 Umdrehungen in der Minute 210 PS entwickelt. Der Dieselmotor steht in unmittelbarer Verbindung mit einer Gleichstrom-Dynamo, die die für die Fortbewegung des Wagens erforderliche Elektrizität erzeugt, die zu zwei Elektromotoren geführt wird, die die Achsen durch eine Zahnradauswechslung bewegen. Der Antrieb des Wagens durch den Führer erfolgt wie bei der Straßenbahn, jedoch mit dem Unterschied, daß der Führer während der Fahrt den Einschalter niedergedrückt halten muß. In dem Augenblick, wo er ihn losläßt, steht der Motor still. Hierdurch soll eine Sicherheit gegen die Gefahren der Einmannbedienung gegeben sein. Im Dienstzustande wiegt der Triebwagen 40 t. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/Std.

Zwei ähnliche Wagen sind für die dänische Privatbahn Örnhöj-Holstebro geliefert worden. Im ganzen befinden sich jetzt auf den dänischen Privatbahnen 11 Motorwagen in Betrieb.

— Abschaffung der 2. Klasse in Dänemark? Die dänische Presse, vor allem „Politiken" und „Berlingske Tidende", verlangen von der dänischen Staatsbahn die Abschaffung der 2. Wagenklasse. Der Fahrpreis für die 2. Klasse, der den der 3. um 70 % übersteige, sei kein ausreichender Entgelt für die Leistungen der Eisenbahn. Im übrigen gehe die Benutzung der 2. Klasse ständig zurück. Vor 15 Jahren hätten noch 25 % der Reisenden die 2. Klasse und 75 % die Dritte benutzt. Heute sei das Verhältnis 17,3 : 82,7, d. h. es sei also ein Rückgang für die 2. Wagenklasse um ein Drittel eingetreten. Von den Einnahmen entfielen sogar nur 17,1 % auf die 2. und 82,9 % auf die 3. Klasse. Es wird daher die Einrichtung nur einer Klasse, allerdings mit gepolsterten Sitzen verlangt. Für die Luxusreisenden wird die Einführung von Pullmanwagen oder auch nur von Schlafwagen empfohlen, wie sie jetzt schon die Internationale Schlafwagengesellschaft verkehren lasse. Für die Benutzung dieser Wagen wird aber die Festsetzung eines Preises in Vorschlag gebracht, der 125 % über dem der 3. Klasse liege. Im Nahverkehr käme auf 45 Reisende 3. Klasse nur ein Reisender 2. Klasse.

Der dänische Verkehrsminister verhält sich gegenüber diesen Vorschlägen ablehnend, und zwar auch für den Nahverkehr. Auch wir können, was den Fernverkehr betrifft, dem Minister nur zustimmen, glauben aber, daß eine bessere Besetzung der 2. Klasse durch Herabsetzung der Spanne von 1 : 1,7 auf 1 : 1,5 erzielt werden würde. Auch erscheinen bei dem jetzigen Stande der dänischen Krone die Fahrpreise reichlich hoch.

— **Frachtermäßigungen in Norwegen.** Wie uns die norwegische Staatsbahn mitteilt, treten am 1. September d. J. für Frachtgut (in Wagenladungen) einige, nicht unwesentliche Tarifherabsetzungen mit Rücksicht auf die schwer kämpfende norwegische Industrie, besonders die Holz- und Holzveredelungsindustrie, in Kraft. Zu den Sätzen des Tarifs vom 1. September 1916 wird vom 1. September d. J. ab der Zuschlag herabgesetzt auf 90 % für geschnittenes und gehobeltes Holz, Zellulose, Holzmasse, Pappe, Papier, Steinkohle, Schwefel, Mauersteine, Dachziegel, Zementmauersteine, Milch, Kraftfutter, Kunstdünger, Eis, — 80 % für Rundholz, Holz, mit Ausnahme von Brennholz, — 100 % für lebende Tiere (statt bisher 120 %).

Diese herabgesetzten Frachtsätze sollen bis Ende 1927 gelten. Sofern eine Gütertarifreform vor diesem Zeitpunkte durchgeführt werden sollte, werden für die genannten Güter keine höheren Sätze als die jetzt festgesetzten erhoben. Man will hierdurch den Verkehrtreibenden gegenüber eine gewisse Bindung eingehen, damit sie für ihre Berechnungen die Frachtsätze richtig einrechnen können.

Wie die norwegische Staatsbahn bemerkt, handelt es sich bei dieser vorläufigen Herabsetzung um eine ganz erhebliche Erleichterung für das Wirtschaftsleben. Bei einer Entfernung von 150 km betragen die Frachtsätze für eine Ladung von 10 t, z. B. für Dielenbretter 69 Kr. (statt bisher 86 Kr.), für Zellulose und Holzmasse 82 Kr. (statt bisher 104 Kr.), für flüssige Zellulose und Holzmasse 69 Kr. (statt bisher 86 Kr.), für Pappe und Papier 99 Kr. (statt bisher 125 Kr.), für Bauholz 56 Kr. (statt bisher 75 Kr.), für Rundholz 56 Kr. (statt bisher 62 Kr.).

— **Die Entwicklung des Verkehrs auf den russischen Bahnen im ersten Halbjahr 1924/25 und 1925/26.** Einer amtlichen Mitteilung des „Allmonatlichen Bulletin der Transport-Statistik, Heft 9", ist zu entnehmen, daß im Tagesdurchschnitt Güterwagen beladen worden sind: 1924/25 16 336 und wurden damit befördert: 38 802 000 t Güter, 1925/26 23 849 und wurden damit befördert: 57 713 000 t Güter.

Personen sind befördert 1924/25 92 753 000; 1925/26 121 898 000; es durchfuhr eine Person im Durchschnitt: 1924/25 93 km, 1925/26 92 km; es durchfuhr eine Tonne im Durchschnitt 1924/25 582 km, 1925/26 590 km. Die Lokomotiven durchliefen: 1924/25 139 536 000, 1925/26 196 047 000 km. Vereinnahmt wurden 1924/25 436 853, 1925/26 641 667 Tscherwon.-Rbl. Über die Ausgaben sind keine Angaben gebracht.

Die Betriebslänge betrug 1924/25 73 112, 1925/26 73 336 km.

Zu diesen Angaben finden wir im „Boten der Verkehrs-Anstalten" (Nr. 51) die interessante, gemeinsame Bekanntgabe des Rates des Volkskommissariats und des STO. (Rat der Arbeit und der Verteidigung), also der obersten Instanzen der Regierung:

„Infolge des schnelleren Anwachsens der im II. Quartal des laufenden Betriebsjahres bewegten Gütermengen, als das nach dem Voranschlage in Aussicht genommen war, machte sich ein bemerkenswerter Mangel an technischen Hilfsmitteln, so der Menge des rollenden Inventars, der Durchlaßfähigkeit einzelner Teilstrecken und der Stationsanlagen u. a. bemerkbar. Zum Teil findet das seine Erklärung darin, daß, wie auch schon früher beobachtet, die zu bewegenden Güter gegen einander geleitet wurden, als auch ganz allgemein, daß die technischen Hilfsmittel nicht in rationeller Weise ausgenutzt wurden und daß der Zufluß der Güter nicht in ausreichendem Maße reguliert worden ist.

Der zunehmende Güterumschlag auf den Eisenbahnen führte eine Erschöpfung der Leistungsfähigkeit der Bahnen herbei und ließ eine erhöhte Inanspruchnahme der finanziellen und technischen Rüstung sowohl der Bahn, als auch des rollenden Inventars hervortreten.

Damit traten gegen Ende des I. Halbjahrs auf dem Transport finanzielle Schwierigkeiten hervor, weil der Umfang der Eingänge nur die Höhe der Voranschläge erreichte, da die bewegte Gütermenge so erheblich gestiegen war, andererseits aber sehr bedeutende Mehrkosten, gegenüber den Kostenanschlägen beanspruchten.

Auf den Eisenbahnen, ebenso wie in der Industrie hat sich eine Abnahme der Bestände an Heizmaterial bemerkbar gemacht."

Für den Leser dieser amtlichen Veröffentlichung ergiebt sich ohne weiteres die Erkenntnis einer günstigen, schnellen Entwicklung des Verkehrs, wie aber damit eine finanzielle Schwierigkeit zusammenhängt, ist nicht ebenso einfach zu erkennen, es sei denn, daß angenommen werden kann, daß das Budget auf unrichtigen Einheitssätzen aufgebaut ist, andernfalls sollte man doch annehmen dürfen, daß erhöhte Einnahmen niemals zu finanziellen Schwierigkeiten führen können.

Sehr charakteristisch ist aber die Abnahme der Bestände an Heizmaterial, denn es zeigt sich da wieder, wie wenig leistungsfähig die Eisenbahnen noch immer sind. Jede Erhöhung des kommerziellen Verkehrs zwingt automatisch dem wirtschaftlichen Verkehr mit Betriebsstoffen Grenzen auf, die sofor engungen hervorrufen. Offenbar ist der Bestand an Loko ven und Wagen viel zu klein. Was übrigens in der russis Fachliteratur offen anerkannt wird. Dr. Merte

— **Paßbestimmungen für Rußland.** Laut Mitteilung S. S. R.-Botschaft in Berlin wird an Reichsdeutsche, Aufenthalt in der Union der S. S. R. die Dauer von 6 W nicht übersteigt, gleichzeitig mit dem Hinreisevisum auch Rückreisevisum erteilt. Die gleichzeitige Erteilung des reisevisums fällt jedoch bei längerem oder unbestimmtem enthalt fort.

— **Tschechoslowakische Wagen für den polnischen Ko export.** Die polnische Staatsbahnverwaltung hat von tschechoslowakischen leihweise 10 000 Wagen erhalten. Wagen sollen für den Kohlentransport nach dem Auslande allem nach Italien, verwendet werden. Die Leihgebühr für Wagen entspricht den Sätzen, die von der internatio Wagenkonvention vom Jahre 1924 bestimmt worden sind.

— **Neue polnische Exporttarifbestimmungen.** Mit Wir vom 15. August d. J. wird, laut „Dziennik Ustaw" Nr. 80, übergehend, d. h. bis zum 31. Dezember 1926, der für die Au von Holzmaterialien festgesetzte Ausnahmetarif XIII auch dem Transport von Papierholz über Grajewo aus dem Gebiet von den Stationen Stolpce, Brzesc und Zdolbunow begrenzt und zwar gemäß der Ausnahmeklasse F, angewendet we Hierdurch dürfte die Versorgung der ostpreußischen Zellu fabriken wie auch derjenigen in Memel (über Königsberg heblich erleichtert und verbilligt werden. Aber auch die fuhr polnischen Papierholzes nach anderen Ländern über Königsberger Hafen wird durch diese von den Holzproduze des Wilnaer Bezirks längst ersehnte Maßnahme bedeuten fördert werden. — Vom gleichen Tage wird der Ausna tarif XIV eingeführt für den Export von Lederabfällen mit Breite bis zu 2 cm. Dieser Tarif erstreckt sich auf die fernungen von allen inländischen Eisenbahnstationen bis zu Grenzpunkten sowie bis Gdingen-Hafen und Danzig. Im nahmetarif XXXV für die Ausfuhr von Glyzerin ist in den tungsbereich des Tarifs auch die Station Szarlej (Scharley) genommen worden. — Meldungen verschiedener polnischer ter über eine allgemeine Heraufsetzung der Personen- und G tarife bestätigen sich nicht. Wie wir hören, hat zwar der schauer Finanzminister eine solche Erhöhung in Anregung bracht, jedoch liegen noch keinerlei bindende Beschlüsse An die Erhöhung der Fahrpreise für den Personenverkehr w jedenfalls nicht gedacht.

— **Valorisierung der Markprioritäten der Aussig-Tepl Eisenbahn.** Nach tschechischen Blättermeldungen sind 500 000 Mark Nennbetrag der zur Auszahlung nicht vorgel Markprioritäten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn der Emissi 1896 und 1906 vorhanden. In der letzten Zeit ist es gelu festzustellen, daß man mit einer Vorlegung von ungefähr 4 lionen Mark wird rechnen müssen. Die Stücke sind durch im Besitz kleiner Rentner, ein Teil ist in tschechoslowakis Händen. Wann über die Valorisierung dieser Prioritäten bisher als auf Papiermark lautende Papiere angesehen wo verhandelt werden wird, ist noch unbestimmt.

— **Jugoslawisch-griechisches Eisenbahnabkommen.** Zwis Griechenland und Jugoslawien sind dieser Tage fünf Fr schafts- und Verständigungsabkommen abgeschlossen wo darunter auch ein Vertrag über die Eisenbahnlinie Gjew Saloniki. Durch ihn wird endgültig die Frage der Eisenba in der freien Salonikizone geregelt, die häufig Anlaß zu Au andersetzungen zwischen Jugoslawien und Griechenland ga Einzelheiten über das Eisenbahnabkommen weiß die D. A. Z melden, daß die ganze Linie an Griechenland gegen 20 Milli französische Franken abgetreten und Griechenland damit E tümer dieser Bahn wird. An der Kontrolle dieser Linie soll jedoch ein Vertreter der jugoslawischen Staatsbahn beteil um den jugoslawischen Warendurchfuhrverkehr zu erleich Streitfälle sollen durch einen vom Völkerbund zu bezeichne französischen Schiedsrichter beigelegt werden. Der Grenzb hof Gjewgeli wird im Eigentum beider Staaten stehen. Die R und Pflichten der Bediensteten beider Staaten sollen durch Sonderabkommen geregelt werden. Der Bahnhof Saloniki nunmehr allein Griechenland gehören und von einem gri schen Bahnhofsvorstand geleitet werden.

— **Die Tariferhöhung der rumänischen Staatsbahnen** wir 1. Oktober d. J. in Wirkung treten. Die Personenfahrpreise den um etwa 20 %, die Gütertarife um 35—60 % erhöht. T dem wird für das laufende Geschäftsjahr noch mit einer Mi einnahme von 1,5 Milliarden Lei (etwa 30 Millionen Mark) rechnet.

- **Werkstättenbrand in Rumänien.** In der Brückenbauhaupt-
kstätte der rumänischen Staatsbahnen in Pitescht ist am August, abends 9 Uhr, ein Brand ausgebrochen, der das uptwerkstofflager des Brückenbaudienstes, die Montagehalle die Garage der Werkstätte vernichtete. Es wird Brandng vermutet.

- **Zentralvorstand des schweizerischen Transport- und Verrsgewerbes.** Unter diesem Namen hat sich ein Verband mit Sitz in Bern gebildet, welcher den Zusammenschluß aller Transport- und Verkehrsgewerbe beteiligten schweizerischen anisationen behufs Wahrung und Förderung der gemeinen Standes- und Wirtschaftsinteressen bezweckt. Der neue band soll Spitzenverband des privaten schweizerischen nsport- und Verkehrsgewerbes sein, die Selbständigkeit der elnen Organisationen wird durch ihn in keiner Weise ihrt.

- **Neuregelung der Verkehrssteuer in Frankreich.** Am August ist in Frankreich eine erhöhte Verkehrssteuer einihrt. Bisher wurde diese Steuer nach den Fahrpreisen und chtsätzen von 1914 berechnet. Sie betrug für den Personenkehr 37,5 % des damaligen Fahrpreises; nunmehr ist sie auf % des heutigen Fahrpreises festgesetzt; die Fahrkarten en infolgedessen heute viermal soviel wie 1914, während dem 16. August die Verteuerung nicht ganz das Dreieinfache ausmachte. Für Luxuszüge, Schlafwagen u. dgl. ist Steuer höher; sie beträgt 65 % des heutigen Preises gegen er 75 % des Preises von 1914. Im Güterverkehr ist der neue uersatz 11,5 % der heutigen Frachtgebühr gegen bisher 15 % Gebühr von 1914; die Verteuerung ist dadurch von 210 % 250 % gesteigert worden. Die neuen Sätze gelten für alle pteisenbahnen Frankreichs; für einige Bahnen von örtlicher eutung sind besondere Sätze vorgesehen. Sie werden auch Frankreich berührende Fahrkarten im internationalen Verr erhoben. Die durch die neuen Steuern bedingte Erhöhung Fahrpreise bringt den Eisenbahnen keine erhöhten Einnen. doch werden diese wohl gezwungen sein, in der nächZeit Tariferhöhungen vorzunehmen. Wahrscheinlich wird n Bediensteten, die schon lange bessere Löhne verlangen, Eisenbahnrat eine Erhöhung ihrer Bezüge zugesprochen den, und diese und andere Mehrausgaben können die Eisenen nur tragen, wenn ihnen zugleich die Berechtigung erteilt l, die Fahrpreise und Frachtsätze zu erhöhen. So ist in der isten Zeit eine Verteuerung des Reisens und der Güterbeerung in Frankreich zu erwarten.

Die Paris-Orléans-Eisenbahn. Mit ihrem Netz von 7812 km ge nimmt die Orléansbahn insofern eine Sonderstellung unter französischen Eisenbahnen ein, als die Gestalt dieses Netzes seinen Verzweigungen sie in besonderem Maße dem Wetterb der anderen Eisenbahnen aussetzt. Die Hauptstrecke t von Paris über Orléans, Tours und Poitiers nach Borx, von wo die Schnellzüge über die Strecken der Südbahn er nach Pau, Biarritz und an die spanische Grenze weiteren. In Tours gehen die Zweigstrecken nach Nantes, nach Loire-Mündung und der Bretagne ab; Orléans ist der Ausr einer Verbindung über Vierzon, Limoges und Brive nach louse. Bourges und die Bäder von Mittel-Frankreich liegen Verkehrsgebiet der Orléansbahn, und ebenso die Touraine mit n berühmten Schlössern, zu denen die Strecke Orléans-St. aire mit anschließenden Kraftwagenstrecken den Zugang t. Diese Strecken bringen zwar einen lebhaften PersonenAusflugsverkehr, es fehlt aber an gewerbreichen Gebieten im kehrsbereich der Orléansbahn, die durch die Beförderung Kohle und Fabrikerzeugnissen hohe Einnahmen aus dem erverkehr brächten. Fruchtbare Gegenden geben dan Anlaß zu umfangreichen Transporten von Erzeugnissen Landwirtschaft. Die Zahl der Reisenden ist 1925 um 1486 oder 5,16 % gegen das Vorjahr gestiegen, wodurch reinnahmen von 32,2 Mill. Fr. oder 9,39 % entstanden sind; Zunahme entfiel zum großen Teil auf den Vorortverkehr. h der Güterverkehr hat erhöhte Einnahmen gebracht, die gerung der Ausgaben hat aber die Folge gehabt, daß der Besüberschuß mit 138,3 Mill. ungefähr der gleiche wie im Vore mit 136 Mill. geblieben ist. Die Betriebszahl ist von 88,43 89,83 % gestiegen.

Die Haltestellen an der Verlängerung der Londoner Untergrundbahn nach Norden. An der südlichen Verlängerung der doner Untergrundbahn über Clapham hinaus bis Morden, die nächst fertiggestellt werden wird, liegen sieben Haltestellen, sich in ihrer Ausstattung sehr erheblich von denen der ren Untergrundstrecken unterscheiden. Die über Tag liegenTeile sind in Portlandstein, einem für staatliche Gebäude in land beliebten Baustein, ausgeführt. Ein farbiger Ton wird as Bild, das sie bieten, durch Anwendung von Bronze und blauer Emaille hineingetragen. Über dem Eingang ist ein großes Fenster untergebracht, das zur Aufnahme des Abzeichens der Untergrundbahn, eines Kreises mit einem wagerechten Querbalken und der Inschrift Underground, benutzt wird. Die Vorderseite wird durch Scheinwerfer beleuchtet. Der Vorraum, in dem die Fahrkartenschalter und die selbsttätigen Fahrkartenverkäufer untergebracht sind, ist in den verschiedenen Haltestellen 160 bis 280 qm groß. Von hier gehen die Rolltreppen aus, die über einen zweiten unterirdischen Vorraum die Verbindung mit den rechts und links der Gleise liegenden Bahnsteigen vermitteln. Jede Haltestelle, außer der in Morden, die über Tag liegt, hat zwei Rolltreppen. Zwischen den aufwärts und den abwärts führenden Armen liegt eine feste Treppe. Auf gute Beleuchtung der Vorräume ist besonderer Wert gelegt. Vorkehrungen zur Anbringung von Plakaten derart, daß sie in die Augen fallen, wurden getroffen. Beleuchtete Schaubilder, die das Netz der Untergrundbahnen darstellen, in bronzenen Rahmen werden aufgehängt. Jede Haltestelle erhält Fernsprechzellen zur Benutzung durch die Fahrgäste. Zwei Haltestellen, bei denen die Vorhalle unter Tag liegt, haben Zugänge von den beiderseitigen Fußwegen. Vor der Endhaltestelle Morden liegt ein 1365 qm großer Vorplatz, wo die Omnibusse, die die Fortsetzung der Untergrundbahn bilden, vorfahren. Da die Halle oberirdisch liegt, sind ihre Bahnsteige von einer Halle von 30 m Spannweite überdacht. Das Empfangsgebäude und der Vorplatz ruht auf Trägern, die die Gleise überspannen. Von hier führen die Gleise zu einer Wagenhalle. Es sind besondere Vorkehrungen getroffen für das Einstellen von Fahrrädern und Motorrädern für diejenigen Fahrgäste, die den Weg zwischen der Untergrundbahn und ihrer Wohnung noch mit diesem Verkehrsmittel zurücklegen.

Fremde Erdteile.

— **Bau eines Unterseetunnels in Japan.** Wie die „D. A. Z.“ zu melden weiß, soll im nächsten Jahre mit dem Bau eines Eisenbahntunnels begonnen werden, der die Hauptinsel Japans mit der südlichen Insel Kinschin verbinden soll. Der Tunnel wird unter der Meerenge von Schimonoseki durchgehen. Die neue Eisenbahnstrecke von der Stadt Schimonoseki bis nach Wodschi wird sieben Meilen lang sein, die Länge des eigentlichen Unterseetunnels etwas über zwei Meilen.

— **Die Eisenbahnen von Algerien.** Das Rückgrat des Eisenbahnnetzes von Algerien ist die Strecke Oran-Algier-Constantine. Im Westen ist sie bis Udschda in Marokko verlängert, und von hier geht eine zum Teil fertiggestellte Eisenbahn nach Fes. Im Osten greift die Verlängerung auf tunesisches Gebiet über und reicht bis zur Stadt Tunis. Soweit diese Eisenbahn die Haupthäfen des Landes, Beni-Saf, Oran, Arzew, Mostaganem, Tenes, Algier, Bougie, Philippeville und Bone, nicht unmittelbar berührt, ist sie mit ihnen durch Stichbahnen verbunden.

Von dieser Hauptader des Verkehrs gehen eine Anzahl Seitenstrecken nach Süden aus: im Westen beginnend die Strecke Tabia-Bedeau-Crampel, dann Perregaux-Ain Sefra-Colomb Bechar, Relizane-Tiaret, Blida-Dschelfa, Constantine-Biskra-Tuggurt, Uled Rahmun-Ain Beida-Khenchela und endlich im Osten Suk Arras-Tebessa.

Südlich von der Hauptstrecke ist eine zweite Längsbahn teils bereits im Bau, teils geplant. Sie geht von der Eisenbahn Oran-Tlemcen bei Sidi Bel Abbas aus und mündet in die Eisenbahn Algier-Constantine, durchquert also die Bezirke Oran und Algier, wobei sie die Orte Mascara, Uzes-le-Duc, Tiaret, Trumelet, Boghari, Berrughia und Ain Bessem berührt. Im Bezirk Constantine ist eine südlich der Hauptstrecke gelegene Längsbahn Uled Rahmun-Ain Beida bereits im Betrieb und ihre Fortsetzung nach Tebessa mit einer Zweigbahn nach Kuif im Bau; von hier wird eine Eisenbahn nach Kalaa-Dscherda in Tunis geplant, wo eine von der Stadt Tunis ausgehende Eisenbahn endigt.

Von diesen Eisenbahnen sind 2997 km Staatsbahnen, 1186 km gehören der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und 33 km, die Strecke Bone-Ain Mokra, einer einheimischen Gesellschaft. Das Staatsbahnnetz zerfällt in drei Teile, das ost-algerische Netz mit 1315 km, die Staatsbahn von Oran mit 1249 km und die Strecke Bone-Guelma mit 433 km. Die Gesamtlänge dieser Bahnen, die vorstehend nach dem Stande von Ende 1925 aufgeführt sind, beträgt also 4216 km. Das Jahr 1925 hat einen Zuwachs von 84 km gebracht, die mit 24 km auf die ostalgerische Staatsbahn, mit 60 km auf die Staatsbahn von Oran entfallen; bei den anderen Netzen ist die Länge unverändert geblieben.

Die Eisenbahnen von Algerien beschäftigen ein Heer von etwa 12 000 Köpfen. Ihr Betriebsmittelpark besteht aus 12 000 Wagen, darunter 850 Personenwagen und 650 Lokomotiven, die täglich etwa 50 000 km zurücklegen.

Das Anlagekapital der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen beläuft sich auf etwa 900 Mill. Fr.; dazu kommen noch die Neu-

baustrecken mit 350 Mill. Anfangs hat Frankreich an der Aufbringung dieser Gelder mitgewirkt, zum Teil durch geldliche Unterstützung, zum Teil durch Gewährleistung der Verzinsung, neuerdings liefert Algerien selbst das Geld, dessen die Eisenbahnen zur Erhöhung ihres Anlagekapitals bedürfen. Erweiterungsbauten, Gleisumlegungen, Erneuerungen des Betriebsmittelparks, Neubauten von Werkstätten sind dauernd im Gange und verzehren jährlich etwa 20 Mill. Das Jahr 1925 hat den Staatsbahnen eine Einnahme von 128,8 Mill. Fr., 19,5 Mill. mehr als im Vorjahre gebracht; dazu kommt noch die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit 88,8 Mill., ein Mehrbetrag von 22,4 Mill. und die Eisenbahn Bone-Ain Mokra mit 0,8 Mill., 0,2 Mill. mehr als im Vorjahr. Die Erhöhung der Einnahmen ist natürlich eine Folge des Sinkens der französischen Währung und gibt daher kein Bild von der Entwicklung des Verkehrs. Die Tariferhöhungen betragen zur Zeit 136 % im Personenverkehr, 125 % für Getreide, Stroh, Futter- und Düngemittel, 180 % für Wein und 195 % für anderes Frachtgut. Die Ausgaben, namentlich aber die Gehälter und Löhne sind jedoch in weit höherem Maße gestiegen, und die Eisenbahnen von Algerien befinden sich daher wirtschaftlich in ähnlicher Lage wie diejenigen Frankreichs.

— **Der neue Verschiebebahnhof der Pere Marquette-Eisenbahn in Ottawa.** In Toledo im Staate Ohio beginnen und endigen etwa 14 Hauptstrecken, zwischen denen sich ein lebhafter Austausch von Güterwagen abspielt. Die Pere Marquette-Eisenbahn, deren Endbahnhof sich in Toledo befindet, hat zur Entlastung des jetzt bestehenden Übergabebahnhofs, etwa 20 km von ihm entfernt, einen neuen Bahnhof, Ottawa, errichtet. Sie übernimmt und übergibt in Toledo allmonatlich 28 000 bis 36 000 Wagen; dazu kommen noch 700 bis 1000 Wagen, die auf ihren eigenen Strecken in Toledo ihre Fahrt beginnen oder endigen. Von dem neuen Bahnhof Ottawa gehen, abgesehen von einigen Ortsgüterzügen, täglich 22 Ferngüterzüge ab, und 16 Züge sind täglich von dort nach dem Übergabebahnhof Toledo zu überführen. Der neue Bahnhof ist zwischen den Anschlußweichen etwa 7,3 km lang; er hat je drei Gruppen von Gleisen, Einfahr-, Ablauf- und Ausfahrgleise, für die Richtung nach Süden und nach Norden. Die Verschiebbewegungen werden teils mit Hilfe der Schwerkraft, teils mit Lokomotiven ausgeführt. Um 1050 Wagen täglich zu verschieben sind 10 Mannschaften nötig, die mit den Verschiebelokomotiven acht Stunden arbeiten. Besonderer Wert ist wie auf anderen neueren Verschiebebahnhöfen der Vereinigten Staaten auch auf ausgiebige Beleuchtung der Gleisanlagen gelegt; hierzu sind 48 1000-Watt-Lampen an 23 m hohen Masten aufgehängt. Sechs Verschiebelokomotiven arbeiten dauernd auf dem Bahnhof. Die Lokomotivgleise laufen auf einer Drehscheibe mit elektrischem Antrieb von 30 m Durchmesser zusammen. Hinter der Drehscheibe liegen die Lokomotivanlagen, darunter die Wasserkrane, die von einem Behälter mit 190 m³ Fassungsraum gespeist werden. Im Lokomotivschuppen liegen 16 Gleise; es sind Vorkehrungen getroffen, um ihre Anzahl auf 26 erhöhen zu können, wie überhaupt auf die Möglichkeit der Erweiterung der Anlagen Bedacht genommen ist. Neben den Lokomotivgleisen liegen vier Wagenausbesserungsgleise von je etwa 600 m Länge. Die Bahnhofsgleise sind zusammen etwa 73 km lang; die schärfste Krümmung, außer in den Weichen, ist 194 m. Die Weichenstraßen sind unter 1 : 9 gegen die durchgehenden Gleise geneigt. Die Gleise sind mit 37,5 kg, 40 kg und 45 kg/m schweren Schienen verlegt.

— **Eisenbahnbau in Peru.** Der Bahnbau Perus ist durch den gebirgigen Charakter des Landes besonders schwierig und kostspielig. Neuerdings ist jedoch von der Regierung der Bahnbau energischer in Angriff genommen. Das Hauptaugenmerk ist dabei, der D. A. Z. zufolge, auf die sogenannte Zentralbahn, die von Lima nach Cuzco führt, gerichtet. Diese durchschneidet das wichtige Bevölkerungszentrum im Osten. Die Strecke wurde bereits 1870 begonnen und 1893 bis Oroya in den Anden eröffnet. Später wurde die Linie in nördlicher Richtung bis Cerro de Pasca und in südlicher bis Huancayo weitergebaut. Jetzt sollen die bergigen Provinzen Ayacucho und Apurimac dem Verkehr erschlossen werden. In Cuzco soll diese Bahn in die Südbahn, die nach Puno am Titicacasee geht, übergeleitet werden. Die peruanische Gesellschaft wird die Bahn bis nach Guaqui in Bolivien weiterführen, wo der Anschluß an das Netz von Bolivien erreicht wird. Buenos Aires, Lima und La Paz werden dann in direkter Eisenbahnverbindung stehen.

Diese peruanische Zentralbahn wird ein Glied in der künftigen direkten Eisenbahnverbindung von den Vereinigten Staaten nach Buenos Aires bilden. Die Entfernung Lima-Buenos Aires wird 4300 km, der nördliche peruanische Abschnitt der panamerikanischen Bahn wird von Cerro de Pasco durch das lange Tal zwischen den mittleren und östlichen Cordilleren bis zur Grenze von Ecuador 950 km betragen. Zur Verbindung des östlichen Teiles mit der Küste beabsichtigt die peruanische Regierung von Cusco aus noch eine Strecke nach Norden bis Santa Ana am Uvambafluß zu führen. Weiter sind geplant die L Oroya-Ucayalifluß (320 km) und Paita-Maranonfluß (640 k Durch die letzte Linie kann ein großer Teil der Gum erzeugung von Paita aus durch den Panamakanal anstatt bisher durch den Amazonenstrom nach Europa gebracht wer

— **Eisenbahnbau in Australien.** Seit langem besteht in Aus lien die Absicht, den südlichen Teil mit dem Norden durch Eisenbahn zu verbinden. Nunmehr schreitet die australis Bundesregierung zur Verwirklichung. Das Gesetz über den einer Bahn von Oodnadatta (im Süden) nach Alice Springs (telaustralien) wurde Anfang dieses Jahres vom Repräsentant hause und dem Senat angenommen. Die Arbeiten im nördlic Abschnitt zwischen Enniggalan und Daly Waters, die ber 1923 genehmigt waren, sind in Angriff genommen worden.

Wasserverkehr.

— **Verkürzte Fahrzeiten im Seedienst nach Ostpreußen.** dem Betriebe des neuen Motorschnellschiffs „Hansestadt D zig“ im Seedienst nach Ostpreußen und Danzig (Swinemün Zoppot-Pillau) hat sich ergeben, daß dieses Schiff und s Schwesterschiff „Preußen“, das Anfang September in Die geht, stark genug sind, um noch eine frühere Ankunft in Zop zu erreichen. Der Reichsverkehrsminister hat daher den wärtigen Fahrplan des Seedienstes ab 1./2. September da geändert, daß die Ankunft der Schiffe in Zoppot von Swi münde kommend, bereits auf 8.45 Uhr und die Weiterfa nach Pillau auf 9.00 morgens verlegt wird. Es soll dadu zugleich die größtmögliche Sicherheit für pünktliches Eintref in Pillau und rechtzeitige Erreichung der zahlreichen Anschl züge von Königsberg (Pr.) in die Provinz gewonnen werd Im übrigen bleibt der Fahrplan unverändert.

— **Der Hansakanal.** In den ersten Tagen des August fand Hamburger Rathaus eine Besprechung zur weiteren Förder des Projektes einer Wasserverbindung zwischen dem Ruhr biet und den Seehäfen statt. Es waren die Hamburger, Brem und Lübecker Senate und der Hansa-Kanalverein vertreten. Teilnehmer der Besprechung gelangten übereinstimmend zu Ansicht, daß das erstrebte Ziel nur durch den sogenann Hansakanal, der bei Bramsche vom Ems-Weser-Kanal ausg und in fast gerader Linie bei Achim über die Weser nach Ha burg führt, erreicht werden könne, während alle anderen sungen als unzureichend abzulehnen seien. Beim Reichsv kehrsministerium soll um eine Besprechung nachgesucht werd in der die Dringlichkeit der sofortigen Inangriffnahme vollen Projekts dargelegt und Vorschläge über die Finanzieru gemacht werden sollen. Bei Ausführung des in Rede stehend Projekts würde die reine Entfernung zwischen Hamburg u Gelsenkirchen 346 km und zwischen Bremen und Gelsenkirch 264 km betragen. Da aber zwischen Gelsenkirchen und Brem wie Hamburg 8 Schleusen anzulegen wären, würde sich — Schleuse zu je 4 km gerechnet — eine Betriebslänge von 378 nach Hamburg und von 296 km nach Bremen ergeben.

Bezüglich der Bauwürdigkeit wird auf die Untersuchung von Dr. Teubert auf „Werft, Reederei, Hafen“ vom Juli 1924 u auf die Aufsätze von Dr. Flügel im Lloydjahrbuch 1921/22 u 1924 verwiesen.

— **Der Elbe-Oder-Donau-Kanal.** Bereits vor dem Kriege ha man der Frage eines Wasserweges durch Böhmen und Mähr der auch die Verbindung mit der Oder herstellen sollte, A merksamkeit gewidmet. Es lag aber im Wesen der Sache, d man weniger an die Verbindung zwischen Elbe und Oder ein seits und Elbe und Donau andererseits, sondern vielmehr an Errichtung einer Verbindung zwischen Donau und Oder dach Die Bedeutung einer Wasserstraße hat bereits Österreich Jahre 1901 durch sein Wasserstraßengesetz anerkannt. Das G setz wurde angenommen, ohne daß bis zum Jahre 1918 auch n die geringste Arbeit durchgeführt worden wäre.

Nach dem politischen Umsturz (Oktober 1918) begann ma sich wieder mit der Frage zu befassen, wobei man aber auch d zweiten Weg Elbe-Oder und Elbe-Donau beachtete. Nach d „Prager Presse“ sind jetzt die im Ministerium ausgearbeitet Pläne soweit gediehen, daß nur noch die Entscheidung der B teiligten, ob der Kanal innerhalb Mährens auf dem rechten od linken Marchufer verlaufen soll, aussteht.

An der Lösung der Führung des Kanals arbeiten gegenwärt zwei Kommissionen. Ein wichtiger Teil der Strecke, und zw die Kanalisierung der Elbe bis Pardubitz, ist bereits durc geführt. Ein weiterer Schritt ist dann die Strecke Pardubit Prerau, von wo der Kanal sich in zwei Arme spalten soll. E Arm führt über Lundenburg — wodurch die Verbindung m Wien hergestellt wird — nach Theben bei Preßburg, wo er die Donau mündet, der zweite Arm führt durch das Ostrau-Ka winer Industriegebiet bis nach Kosel.

ch bei der Führung des Kanals Ostrau-Kosel steht noch die e offen, ob der Kanal im Oderbett geführt werden soll oder s nicht vorteilhafter wäre, einen eigenen Kanal zu bauen. diese Fragen werden von einer besonderen Stelle des Minims für öffentliche Arbeiten, welche in Mährisch Ostrau Sitz hat, Studien gemacht. Die Frage der Wasserversordes Kanals ist bereits gelöst. Die größte Wasserhaltungsn wird bei Landskron errichtet, das Wasser wird durch Zuführungen aus dem Niederschlagsgebiet der March und kleineren Flüssen in Böhmen in die große Station gebracht. ganzen werden im Verlauf des Kanals nicht weniger als alsperren errichtet werden. Die Kosten der Errichtung en nach den aufgestellten Berechnungen durch den Gewinn elektrischen Kraft eingebracht. Bei jedem Stauwerk wird Elektrizitätswerk errichtet werden.

Luftverkehr.

Bedeutende Frachtermäßigungen der Süddeutschen Luft a A.-G. Die Süddeutsche Luft Hansa A.-G. in München hat Zeitungsmeldungen kürzlich ihre Frachtraten um 30 % ergt, und zwar für alle Hansastrecken innerhalb des Deut- Reichs und nach folgenden Auslandhäfen: Amsterdam, Ba-Budapest, Danzig, Innsbruck, Kolmar, Kopenhagen, London, ö, Paris, Rotterdam, Stockholm, Wien und Zürich. Seit afttreten dieser bedeutenden Ermäßigung haben die zu bernden Frachtmengen, welche seit Beginn der diesjäh- Flugsaison ständig im Wachsen begriffen sind, sich auf lichen Strecken in ganz erheblicher Weise gegert. Es werden jetzt durch den Flugdienst bereits Parbis zu 1000, und sogar bis zu 2000 kg zum Versand geit. Vor allem kommen hierbei in Frage: Mainen und Maschinenersatzteile, Konfektion, d und Edelmetalle, Kunstgegenstände, Bil-, Blumen, Filme, Zeitschriften und vor m leicht zerbrechliche Waren. — Vorstehende ilung hat insofern für die Eisenbahnkreise Interesse, als hr hervorgeht, welche Güter jetzt schon mit Flugzeugen bert werden.

Neue Großflugzeuge zwischen Kopenhagen und Paris über burg-Köln. Auf der Strecke Kopenhagen-Hamburg-Kölns sind jetzt neue Maschinen eingestellt worden. Diese Maen bringen eine wesentliche Erweiterung des Dienstes, da gegenüber den bisherigen fünfsitzigen Flugzeugen je zehn gäste zu befördern vermögen.

Kraftwagenverkehr.

Einstellung einer Eisenbahnkraftwagenlinie. Der von der sbahndirektion Berlin am 1. April d. J. eingerichtete Kraftnverkehr auf der Strecke Erkner-Grünheide-Alt-Buchhorst nit dem 22. August eingestellt worden, da die wirtschaftn Ergebnisse nicht den Erwartungen entsprachen.

Der Kraftwagendienst der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisen-. Für den Sommer 1926 ist im wesentlichen der Betrieb Kraftwagen im Rahmen des vorjährigen beibehalten vorden, n Einzelheiten sind Verbesserungen vorgenommen worden. dem 10. Juli wird wieder die zweitägige Rundfahrt um den -Blanc, von Chamonix ausgehend, mit Übernachtung in mayeur unternommen. Zweimal in der Woche verkehren twagen, ebenso wie jene der täglichen „Tour du Mont-" mit 11 Sitzen, zwischen Lyon und Genf, die auf ihrer km langen Fahrt sehr reizvolle Orte und Gegenden ren. Noch größer ist die Entfernung Marseille-Nizza, näm-270 km, die ebenfalls mit den Kraftwagen der Mittelmeeran einem Tage zurückgelegt werden kann. Eine Anzahl r Verbindungen sind auf Corsica eingerichtet worden. Der twagenverkehr auf der „Route des Alpes" wird mit Erfolg im Winter aufrechterhalten.

e älteren Wagen mit 11 Sitzplätzen werden nach und nach h eine neuere Bauart mit 14 Plätzen ersetzt; dabei sind rei Armstühle in Reihen nebeneinander angeordnet. Die t in diesen Wagen soll noch bequemer sein als in den en. Daneben werden auch Versuche mit elfsitzigen Wagen einen Schnellverkehr gemacht, die bis jetzt günstig abgen sind.

Ausstellungen und Messen.

Güterabfertigung auf der Technischen Messe Leipzig. Für Herbstmesse in Leipzig wird auf dem Gelände der Technen Messe wieder eine Eisenbahnexpreßgutabferung eingerichtet, die vom 23. August bis einschließlich eptember täglich von 7.00 früh bis 7.00 abends geöffnet sein wird. Sendungen, die nach dem genannten Gelände gerichtet werden sollen, sind in der Bestimmungsstation mit Leipzig Technische Messe zu bezeichnen. Die Gebühren für die Überführung von der Eisenbahn bis zur Technischen Messe betragen bei Sendungen bis 50 kg 0,50 RM, bis 100 kg 0,75 RM, über 100 kg 1 RM.

Rechtspflege.

— Die Bedeutung des § 57 der EVO. für die Frachtberechnung. (Rg. vom 24. 4. 1926 — I 331/25.) In einem Streitfall, in dem Kl. für sieben zur Beförderung aufgegebene Kesselwagen mit Öl den Unterschied zwischen der nach Wagenladungsklasse A gezahlten Fracht und der nach der Art des Gutes anzuwendenden Klasse E verlangte, hat das Reichsgericht den § 57 der EVO. dahin ausgelegt, daß er die Eisenbahn berechtigt, den nach den Frachtbriefangaben zutreffenden Tarif anzuwenden, auch wenn das Gut seiner Beschaffenheit nach zu einem anderen Satz zu befördern ist. Es führt hierzu aus: Mit Recht ist das Berufungsgericht ebenso wie das Landgericht davon ausgegangen, daß die Inhaltsangabe im Frachtbrief die Eisenbahn berechtigt, die nach diesen Angaben zutreffende Tarifstelle in Anwendung zu bringen, auch wenn die Angabe den tatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht, und diese Verhältnisse die Berechnung einer geringeren Fracht rechtfertigen. Das ergibt sich aus § 57 EVO., nach dem der Absender der Eisenbahn für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben haftet und alle Folgen trägt, die aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Eintragungen entspringen. Mit Recht haben daher die Vordergerichte das entscheidende Gewicht darauf gelegt, ob die Inhaltsangabe die Anwendung der Allgemeinen Wagenklasse A rechtfertigte oder diejenige der Klasse E des Spezialtarifs bedingte. Ist die letztere Tarifstelle anzuwenden, so muß die Beklagte nach § 70 EVO. die zuviel gezahlte Fracht — das ist unbestritten die eingeklagte Summe — zurückzahlen.

— Zusammenstoß zwischen Straßenbahn und Lastkraftwagen. Im Betriebe der Bergischen Kleinbahnen ereignete sich am 20. Februar 1925 zwischen einem Triebwagen und einem Lastkraftwagen ein Zusammenstoß. Der Triebwagen stieß, nachdem er kurz zuvor eine Bedarfshaltestelle langsam durchfahren hatte und unter dauernder Abgabe des Warnungssignals weiterfuhr, mit einem aus einer Nebenstraße kommenden Lastkraftwagen zusammen. Beide Wagen wurden hierbei erheblich beschädigt. Der von der Straßenbahn gegen den Führer des Kraftwagens gestellte Strafantrag wurde von der Staatsanwaltschaft und auf Beschwerde auch vom Strafsenat des Oberlandesgerichts Düsseldorf als unbegründet abgewiesen, weil angeblich nach den angestellten Ermittlungen eine Fahrlässigkeit des beschuldigten Kraftwagenführers nicht festzustellen war. Nunmehr erhob die Straßenbahn gegen den Halter des Kraftwagens Schadensersatzklage. Die Klage war erfolgreich. Aus den Entscheidungsgründen:

Der Klage mußte stattgegeben werden. Was zunächst die Leistungsklage anbetrifft, so ist diese gemäß § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909 und gemäß § 6 Abs. 2 der Regierungspolizeiverordnung vom 20. Juli 1922 in Verbindung mit § 823 Abs. 2 BGB. gerechtfertigt. Nach § 7 Abs. 1 KG. ist, wenn bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges eine Sache beschädigt wird, der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Voraussetzungen dieser Bestimmung sind in diesem Falle sämtlich gegeben, denn bei dem Betrieb des dem Beklagten gehörigen Kraftwagens ist eine Sache — der der Klägerin gehörige Straßenbahnwagen — beschädigt worden. Der Beklagte ist also als Halter des Kraftfahrzeuges verpflichtet, der Klägerin den ihr aus diesem Unfall ursächlich entstandenen Schaden zu ersetzen. Dieser Grundsatz wird allerdings durch den Abs. 2 des § 7 KG. unterbrochen, indem die Ersatzpflicht ausgeschlossen ist, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es z. B. auf das Verhalten des Verletzten — gleichgültig ob schuldhaft oder nicht — zurückzuführen ist „und" sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Das Gelingen des letzteren mit „und" beginnenden Exkulpationsbeweises ist in jedem Falle die Voraussetzung dafür, daß die Ersatzpflicht ausgeschlossen werden kann.

Der Beklagte hat nun hier die gebotene Sorgfalt nicht beachtet. Nach der Bestimmung des § 6 Abs. 2 RPV. vom 20. Juli 1922 müssen sich Fuhrwerke usw., wenn sie die Bahngleise kreuzen wollen, vorher überzeugen, ob sich ein Straßenbahnwagen nähert, und wenn ja, in angemessener Entfernung vor der Bahn halten. Als Halter und Führer eines Kraftwagens mußte dem Beklagten diese Bestimmung bekannt sein. Er mußte sich

also, bevor er die Straßenbahngleise überquerte, überzeugen, ob ein Bahnwagen sich näherte. Da er versäumt hat, diese Beobachtung anzustellen, hat er die Vorschrift der Polizeiverordnung fahrlässig übertreten und damit die hier gebotene Sorgfalt nicht beobachtet. Er hat dies erst recht nicht getan, wenn er, trotzdem er bemerkte, daß sich ein Straßenbahnwagen näherte, weiter gefahren ist, die Polizeiverordnung also vorsätzlich übertreten hat. Er mußte seinen Wagen anhalten, selbst wenn er glaubte, die Gleise noch vor dem Straßenbahnwagen überqueren zu können. Er durfte sich auch keineswegs darauf verlassen, daß der Straßenbahnwagen an der unmittelbar vor der Straßenkreuzung befindlichen Haltestelle Hotel Stüttgen halten würde, da viele Haltestellen der Straßenbahn nur Bedarfshaltestellen sind. Hiermit ist dargetan, daß der Beklagte in jedem Falle die insbesondere bei einer Straßenkreuzung gebotene Sorgfalt nicht beobachtet hat. — Zudem ist der Unfall, selbst wenn der Beklagte die gebotene Sorgfalt beobachtet hätte, in keiner Weise auf das Verhalten des Verletzten zurückzuführen. Der Beklagte kann also die Ausnahmevorschrift des § 7 Abs. 2 KG. nicht für sich in Anspruch nehmen, um seine Ersatzpflicht auszuschließen. Es kann demgemäß auch ein mitwirkendes Verschulden des Beschädigten gemäß § 254 BGB. nicht in Frage kommen.

Der Anspruch des Klägers ist aber außerdem aus § 823 Abs. 2 BGB. in Verbindung mit § 6 Abs. 2 RPV. vom 20. Juli 1922 gerechtfertigt. Nach § 823 Abs. 2 BGB. ist derjenige, der gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz schuldhaft verstößt, dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB. ist nun auch der § 6 Abs. 2 RPV. vom 20. Juli 1922, da er, wie aus der Überschrift des ersten Abschnittes dieser Verordnung „Schutz des Straßenbahnverkehrs" ersichtlich ist, zum Schutz des Straßenbahnverkehrs sowohl der Fahrgäste, als auch der den Verkehr fördernden Gesellschaft dienen soll. (Entsch. L. G. Elberfeld vom 21. Dezember 1925.)

B e u r t e i l u n g. Der Tatbestand, der dem allerdings nur im ersten Rechtszuge ergangenen, aber seiner beachtenswerten Ausführungen wegen offenbar nicht angegriffenen Erkenntnisse zugrunde liegt, beweist wieder einmal auf das schlagendste, was sich Führer überhaupt und noch dazu im Straßenverkehr bei der Beförderung ihrer Wagen leisten zu können glauben. Lenkt jemand seinen Wagen sorglos aus einer Straße in die andere ein, von der er aus der Erfahrung weiß oder durch die vor ihm liegenden Schienen darüber belehrt wird, daß sich ein Straßenbahnwagen nähert, so kann er von großem Glück sagen, wenn er strafrechtlich nicht zur Verantwortung gezogen wird; der Grund hierfür ist um so weniger auch deshalb ersichtlich, weil der Führer des Straßenbahnwagens, der unzweifelhaft langsam fuhr, dauernde Warnungszeichen gegeben hatte.

Wie dem nun aber auch sei, die Verurteilung des Autohalters ist in vollem Maße der Sach- und Rechtslage entsprechend. Hätte er die Straßenbahn verklagt, so hätte sie, abgesehen von allen anderen Einwänden — die Bestimmungen des § 8 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen scheinen hier nicht gegeben zu sein — sich auf § 831 BGB. berufen können, denn ein Führer, der so handelt wie der seinige, kann nicht mit Sorgfalt ausgesucht, zum mindesten aber nicht von Zeit zu Zeit auf seine Geeignetheit geprüft worden sein. (Vgl. Entscheidung des Reichsgerichts vom 2. Januar 1913, 303/12, VI, J. W. von 1913 Nr. 11, S. 327.)

— Heißlaufen des Waggons, in welchem leicht verderbliches Gut ursprünglich verladen war, kann der Bahn an sich nicht als Verschulden angerechnet werden, auch wenn infolge der Umladung die Weiterbeförderung verzögert wurde.

Am 30. August 1922 wurden mehrere Stücke geschlachteten Viehes von Seekirchen-Mattsee nach Wien zur Aufgabe gebracht. In der Zwischenstation Attnang-Puchheim zeigte es sich, daß jener Waggon, in welchem das Fleisch abbefördert worden war, heißgelaufen war. Es mußte umgeladen werden und kam um 24 Stunden später in Wien an, als es bei Unterbleiben dieses Zwischenfalles mit dem ersten Zug angelangt wäre; es zeigte sich als zum großen Teile verdorben.

Den im Wege der Klage erhobenen Ansprüchen des Berechtigten sprach das Erstgericht (Handelsgericht Wien) Berechtigung zu, da die Bahn ein offenbar untaugliches Transportmittel beigestellt und daher ein Verschulden zu verantworten habe, das den Haftungsbefreiungsgrund des § 86 (1) Pkt. 4 EVO. ausschließe. Dieser Ansicht trat jedoch das Berufungsgericht nicht bei, ebensowenig der Oberste Gerichtshof in Wien, der in der Begründung seiner Entscheidung[1]) u. a. ausführte:

Auch die rechtliche Beurteilung der Sache durch das Berufungsgericht ist einwandfrei. Der Kläger hatte, was die Revision selbst hervorhebt, alle zur Begründung seines Anspruches erforderlichen tatsächlichen Umstände vollständig und besti anzugeben und die zur Feststellung seiner Angaben nötigen weise anzubieten (§ 178 ZPO.). E r h a t t e d a h e r, da B a h n d e r H a f t b e f r e i u n g s g r u n d d e s § 86, A b Z 4 z u s t a t t e n k o m m t, d e r K l ä g e r s i c h a b e r e i n V e r s c h u l d e n d e r B a h n b e r u f e n h a t, j e n e s ä c h l i c h e n U m s t ä n d e, a u s d e n e n z w i n g e n d m i t d e m S c h a d e n i n u r s ä c h l i c h e m Z u s a m m h a n g e s t e h e n d e s V e r s c h u l d e n d e r B a h n (§ A b s. 3 EVO.) a b z u l e i t e n i s t, anzuführen und unter weis zu stellen. Was er in dieser Richtung in erster Instanz gebracht hat, wurde bereits angeführt[2]). Wenn er sich in Revision darauf beruft, daß er in der Verhandlung auch weitere Tatumstände herangezogen habe, daß aber die P kollierung dieses seines Vorbringens unterblieben sei, so k daraus angesichts dessen, daß von ihm gegen die Angaben Verhandlungsprotokolles Widerspruch nicht erhoben w (§ 212 ZPO.) und nach § 215 ZPO. das Protokoll über den lauf und Inhalt der Verhandlung vollen Beweis macht, kein dacht genommen werden.

Daß der Waggon, in welchem ursprünglich die Sendung laden war, heißgelaufen ist, kann an und für sich der Bahn als Verschulden angerechnet werden. Die Ursachen des H laufens können naturgemäß verschiedene sein, es muß nicht Fahrlässigkeit der Bahn oder ihrer Organe zurückzuführen Daß im vorliegenden Falle eine in dieser Beziehung unterlau Fahrlässigkeit die Ursache des Heißlaufens gewesen wäre, der Kläger gar nicht behauptet. Das Erstgericht hat dies nicht festgestellt, sondern es hat nur — ohne jede tatsächl Grundlage — der Ansicht Ausdruck verliehen, daß der Wa „offenbar" infolge nichtgehöriger Schmierung nach der verh nismäßig kurzen Laufzeit heißgelaufen sei. Mit Recht ha das Berufungsgericht abgelehnt, diese bloße Vermutung stichhaltige Grundlage für die Annahme eines Verschuldens zusehen. Bloße Wahrscheinlichkeit eines Verschuldens ge nicht zur Entkräftung des geltend gemachten Haftbefreiu grundes; dazu bedarf es eines strikten Verschuldensbewe Das Heißlaufen des Waggons stünde mit dem eingetretenen S den auch nur im mittelbaren Zusammenhange, indem dad das Umladen der Sendung in einen anderen Wagen notwe wurde. Daß dieses in der vom Kläger behaupteten Art uns gemäß vor sich gegangen wäre, ist aber nicht erwiesen.

Bücherschau.

— Leitfaden für die Herstellung elektrischer Beleuchtu anlagen mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen. H. M ö l l e r i n g, Oberbaurat a. D., Honorarprofessor der Te Hochschule Dresden. Mit 31 Abbildungen. Leipzig 1926. lag von S. Hirzel. VI, 91 Seiten. Preis kart. 5 *M*.

Um die seit Kriegsbeginn infolge der wirtschaftlichen hältnisse fast unveränderten Beleuchtungsanlagen der Rei bahn nach einem einheitlichen Plane in einen den neuzeitlich beleuchtungstechnischen Anforderungen entsprechenden stand zu überführen, erwies sich die Herausgabe eines L fadens als notwendig, dessen Bearbeitung dem Verfasser ü tragen wurde und der nun hier vorliegt. Eine gute Beleucht verbessert die Sehgeschwindigkeit, verhindert die Ermüd steigert die Leistung, erleichtert die Übersicht, schafft Ordn und vermindert die Unfallgefahr. Die Anforderungen an gute, zweckentsprechende Beleuchtung sind, dank den Arbe der D e u t s c h e n B e l e u c h t u n g s t e c h n i s c h e n s e l l s c h a f t E. V., in den letzten Jahren schärfer zusamm gefaßt; die von dieser herausgegebenen Leitsätze und Reg sind in einem Anhange abgedruckt.

Nach einer kurzen Erläuterung der photometrischen Gru begriffe und Einheiten werden die Leuchten (Lampena rüstung) behandelt. Es folgen Darlegungen über Wirtsch lichkeit und Gleichmäßigkeit der Beleuchtung. Die Ra beleuchtung wird im Hinblick auf die Bedürfnisse der Bü Stellwerke, Treppen und Durchgänge, Bahnhofshallen, Schup Umladerampen und Werkstätten eingehend besprochen. I die Außenbeleuchtung werden die Grundsätze für die Wahl Leuchten und die Anordnung der Lampen entwickelt. N einer Zahlentafel der erforderlichen Horizontalbeleuchtung Freien, für den Verkehr und von Diensträumen, Werkstät und Wohnungen wird eine durch Beispiele unterstützte leitung zur Berechnung der Beleuchtung gegeben.

Das handliche Büchlein wird beim Entwurf elektrisc Beleuchtungsanlagen nicht nur für Eisenbahnanlagen, sond auch für viele gewerbliche Anlagen von großem Nutzen s

Sch

---

[1]) G. Z. Ob II 235/26 vom 21. April 1926.

[2]) Die diesfälligen Ausführungen des Klägers sprachen b von unsachgemäßer Verladung, eine solche ist jedoch vom Sa verständigen nicht festgestellt worden.

Nord-Süd-Fahrplan für das Badnerland. Ein Faltblatt, das Badische Verkehrsverband in Karlsruhe herausgegeben hat, ; sehr übersichtlich die schnellsten Reiseverbindungen nach durch Baden über Frankfurt (Main) oder Mainz zum :arzwald und Bodensee sowie nach der Schweiz und Italien. die Verbindungen von Nord- und Westdeutschland sowie ınd mit Baden und darüber hinaus nach der Schweiz und en, sind die Schnellzüge mit durchlaufenden Wagen, Speise-Schlafwagen angegeben, so daß man sich leicht die geeig- Zugverbindungen heraussuchen kann. Eine auf der Rück- beigegebene Übersichtskarte des badischen Verkehrs- tes erleichtert das Auffinden des gewählten Reiseweges.

— Hanomag-Nachrichten. Hanomag-Nachrichten-Verlag, G. m. b. H., Hannover-L.

Das soeben erschienene Heft 152/3 der Hanomag-Nachrichten enthält einen Aufsatz von Dipl.-Ing. Ewald über „Wirtschaftliche Lokomotiven für Neben-, Klein-, Werks- und Hüttenbahnen", der einen guten Beitrag zur Frage der wirtschaftlichen Betriebsführung auf dem Gebiete des Maschinenwesens liefert. Rudolf Kreutzer behandelt in einem Aufsatze die „Hanomag-Lokomotiven im Dienste der Ilseder Hütte" und Dipl.-Ing. Raoul Fischer „Die Festigkeitseigenschaften vierkantiger, röhrenförmiger Behälter gegen inneren Überdruck".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

riung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ).

itteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundes- en vom 17. August 1926: Der Verkehr auf der Strecke endorf-Lavamünd ist am 18. Juli wieder aufge- nen worden.

Eröffnung neuer Strecken.

ichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). 1. Oktober 1926 wird von der regelspurigen Nebenbahn- ke Schlobitten-Wormditt die Reststrecke Döbern (Ostpr.)- rmditt mit dem Bahnhof 4. Klasse Basien links der Bahn len Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und erkehr und der Ladestelle Wagten links der Bahn nur für und Frachtgut und Tiere in Wagenladungen behelfsmäßig net werden. Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslie- von Sprengstoffen und von Vieh in mehrbödigen Wagen. Ladestelle Wagten hat keine Rampe.

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Am 15. August 1926 ist die normalspurige Neubauteilstrecke Niederaussem-Quadrath der geplanten Hauptbahn Holzheim-Rommerskirchen-Liblar-Ahrtal für den Durchgangs-Güter- und -Tierverkehr eröffnet worden. Die Bahnstrecke, welche dem Betriebsamt Köln 2 zugeteilt ist, schließt in Quadrath (alter Bahnhof) an die Nebenbahn Bedburg-Horrem und Niederaussem an die Nebenbahn Elsdorf-Rommerskirchen an. Stationen liegen an der neuen Teilstrecke nicht. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung und die Nebenbahn-Verkehrsordnung. Die alten Tarifentfernungen werden durch die Neubaustrecke nicht beeinflußt.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 23. August 1926 wird die Teilstrecke Wurzen-Zschepa-Hohburg der eingleisigen Nebenbahn Wurzen-Eilenburg für den Wagenladungsverkehr mit den Stationen Lüptitz und Zschepa-Hohburg in Betrieb genommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

röffnung der Neubauteilstrecke Niederaussem-Quadrath.

15. August 1926 wird die normal- ge Neubauteilstrecke Niederaussem- ath der geplanten Hauptbahn Holz- Rommerskirchen-Liblar-Ahrtal für urchgangs-Güter- und -Tierverkehr net. Die Bahnstrecke, welche dem bsamt Köln 2 zugeteilt ist, schließt adrath (alter Bahnhof) an die Ne- hn Bedburg-Horrem und in Nieder- m an die Nebenbahn Elsdorf- erskirchen an. Stationen liegen an euen Teilstrecke nicht. die neue Bahnstrecke haben Gül- t die Eisenbahn-Bau- und -Betriebs- ng und die Eisenbahn-Verkehrsord-

alten Tarifentfernungen werden die Neubaustrecke nicht beein-

n, den 17. August 1926. (861)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

1. Oktober 1926 wird von der regel- en Nebenbahnstrecke Schlobitten- ditt die Reststrecke Döbern (Ost- en)-Wormditt mit dem Bahnhof sse links der Bahn für den Per- , Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, n- und Tierverkehr und der Lade- Wagten links der Bahn nur für nd Frachtgut und Tiere in Wagen- gen behelfsmäßig eröffnet werden. geschlossen ist die Annahme und ferung von Sprengstoffen und von in mehrbödigen Wagen. Die Lade- Wagten hat keine Rampe. die neue Bahnstrecke gelten: die ahnbau- und Betriebsordnung vom vember 1904 und die Eisenbahn- hrsordnung vom 23. Dezember 1908. die Höhe der Tarifsätze geben die stellen Auskunft. (863)

igsberg (Pr.), den 10. August 1926.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
sbahndirektion Königsberg (Pr.).

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

In Abänderung unserer Verfügung vom 1. Juli 1926 — I 7. 12. V 7/85 — (vgl. Tarif- und Verkehrsanzeiger I, Seite 606, lfd. Nr. 1036) geben wir hiermit bekannt, daß für Bahnhof Obergörzig neben dem Personen- und Wagenladungsverkehr auch noch der Stückgutverkehr zugelassen wird. Annahme und Auslieferung der Sendungen erfolgt durch die Zugführer. An den mit oben genannter Verfügung bekanntgegebenen sonstigen Dienstbeschränkungen ändert sich nichts.

Frankfurt (Oder), den 20. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten. (882)

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 wird von den Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn nach ihren meisten Übergangsstationen ein Ausnahmetarif 3 für Güter der regelrechten Tarifklassen A—F eingeführt, die von den Empfangsstationen unmittelbar mit der Eisenbahn weiterbefördert werden.

Die Ermäßigung besteht darin, daß die Frachtsätze der einzelnen Tarife um bestimmte Beträge ermäßigt werden.

Berlin, den 21. August 1926. (877)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. August 1926 wird Kalziumkarbid in obengenanntem Tarif in der Abteilung XXVIII des Warenverzeichnisses gestrichen und in die Abteilung XXIX übernommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. August 1926. (873)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1926 wird die Station Bodenbach in den Ausnahmetarif 123 (dolomitischen Marmor usw.) Absatz 2 einbezogen.

Berlin, den 17. August 1926. (859)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1926 tritt der Ausnahmetarif 129 für Bauxit in Kraft.

Berlin, den 17. August 1926. (860)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. August 1926 wird die Station Jaderberg als Versandstation in den Ausnahmetarif 10 c einbezogen.

Berlin, den 17. August 1926. (862)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 113 (Chlorkalzium usw.) wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1926 verlängert.

Berlin, den 24. August 1926. (881)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 werden die Stationen Gronsdorf und Waldmünchen in den Tarif aufgenommen.

Hannover, den 23. August 1926. (883)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 Tfv. 511.

Mit Gültigkeit vom 26. August 1926 wird im Abschnitt Geltungsbereich unter b) die Dessau-Wörlitzer Eisenbahn nachgetragen.

Berlin, den 20. August 1926. (875)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Die zum 31. August 1926 ausgesprochene Aufhebung bestimmter Abteilungen des genannten Tarifs tritt erst mit Ablauf des 30. September in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 20. August 1926. (870)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. August 1926: Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 35, 38, 41, 60 und 61. Änderungen in den A. T. 35, 38 und 119. Verlängerung der Gültigkeitsdauer der zeitlich beschränkten Frachtsätze der A. T. 30, 31, 32, 33, 34, 35, 35a, 38, 49, 52, 53, 58, 61, 77 und 88.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 20. August 1926. (868)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-schwedischer Kohlenverkehr.

In der Schnittafel B des Tarifs sind mit sofortiger Gültigkeit einige schwedische Stationsnamen geändert worden. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 20. August 1926. (871)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 an tritt Nachtrag VI in Kraft.

Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 20. August 1926. (872)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. August 1926 tritt der Ausnahmetarif 130 für Eisenbahnfahrzeuge in Kraft.

Berlin, den 21. August 1926. (874)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

I. Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 ist im Tarif Nr. 1, Post 65 (S. 58), die für die deutsche Strecke für Wagenladungen anzuwendende Klasse zu ändern in „B" für Schreibkreide (Zif. b) und in „C" für Schneiderkreide (Zif. c). — Ferner ist mit sofortiger Gültigkeit im Abschnitt J, Entfernungsschnittafel A (S. 466 und 467), bei den Seehafenstationen Emden, Emden Außenhafen und Leer der Kontrollbezirk in „Oldenburg" zu ändern.

II. Druckfehlerberichtigung. Im Tarif Nr. 15, Schnittariftafel A (S. 449), ist der Frachtsatz Bremen-Ziegenhals für 15 t in „3170" richtigzustellen.

Dresden, den 18. August 1926. (867)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B, Entfernungszeiger.

Infolge der Eröffnung der Teilstrecke Wurzen-Zschepa-Hohburg der Neubaulinie Wurzen-Eilenburg werden die Stationen Lüptitz und Zschepa-Hohburg in den Tarif aufgenommen. Näheres durch den Verkehrs- und Tarifanzeiger, auch erteilt die Station Wurzen Auskunft.

Dresden, den 20. August 1926. (876)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Zum Tarif- und Verkehrsanzeiger Teil I, Reichsbahngütertarif Teil II. Heft C II. (Ausnahmetarife.)

Von den im Anhang zum Heft C II (Nr. 5 des Tarifverzeichnisses enthaltenen Ausnahmetarifen zur Ausfuhr nach Übersee, nach außerdeutschen und außerbelgischen Ländern werden mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 aufgehoben:

A. T. 35 B für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge.

A. T. 39 B für Stückgut und Wagenladungen.

A. T. 49 B für Glas und Hohlglaswaren.

A. T. 52 B für Papier und Pappe sowie Tapeten und Tapetenborten aus Papier.

Köln, den 13. August 1926. (865)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif für die Beförderung von lebenden Tieren.

Am 1. September 1926 tritt im Deutsch-Niederländischen Eisenbahnverband ein Verbandstarif für die Beförderung von lebenden Tieren in Kraft. Der Tarif wurde in der gleichen Form erstellt, wie der deutsch-niederländische Verbandsgütertarif, jedoch mit dem Unterschiede, daß die Teile I und II in ein Heft zusammengefaßt sind.

Das Tarifheft enthält im Teil I Reglementarische Bestimmungen, Allgemeine Tarifbestimmungen und Nebengebührentarif, im Teil II Entfernungszeiger, Tierfrachtzeiger, Ausnahmetarif und Sonderbestimmungen.

Die Frachten, die in der Regel auf der Versandstation zu zahlen sind, werden stets von der Versand- bis zur Bestimmungsstation berechnet. Die im Tarif enthaltenen Beispiele für die Frachtberechnung (Seite 13—15) geben hierzu Anleitung.

Der Tarif ist zum Preise von 3 Reichsmark bei der Stationskasse Köln Hbf. zu beziehen.

Köln, den 18. August 1926. (864)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit sofortiger Gültigkeit ist ein Ausnahmetarif für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über die deutschen Donauumschlagplätze nach Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn und weiter eingeführt worden. Näheres durch die Reichsbahn-Tarifanzeiger.

München, den 19. August 1926. (878)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahngütertarif, Heft C II nahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. August wird ein Ausnahmetarif für E roh, unverarbeitet, beim sand unmittelbar von inländischen gewinnungsstätten an inländische raffinerien zur Destillation im ei Betriebe eingeführt. Der Ausnahm gilt von den Stationen Burgdorf (H und Ehlershausen nach Bremen-In hafen.

Näheres im Tarif- und Verke zeiger.

Hannover, den 17. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion.

Deutsch- und litauisch-russischer G tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September sind auf Seite 7 unter 8 Donez-Eise die Station Gorlowka, unter 9 Je rinen-Eisenbahn die Station Ruts kowo nachzutragen. Das alphabe Verzeichnis ist ebenfalls zu berich

Königsberg (Pr.), den 21. August
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Königsberg (

Tfv. 190. Deutsch-Litauisch-Letti Estischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die tion Rastenburg in den deutsch-lita lettisch-estischen Gütertarif aufg men. (8

Königsberg (Pr.), den 20. August
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Königsberg (

4. Personen- und Gepäckverke

Deutsch-Litauisch-Lettisch-Estisch Expreßguttarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September erscheint ein neuer Frachtsatzz durch den der bisherige mit allen trägen aufgehoben wird. Er ist Preise von 0,30 ℳ bei der Auskunfte Deutschen Reichsbahn, Berlin, Bf. anderplatz und bei der Auskunfts bei den Fahrkartenausgaben Königs (Pr.), Hbf., zu kaufen.

Königsberg (Pr.), den 19. August
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Die Stelle des Betriebsleiters der K bahn Merzig-Büschfeld

ist durch Ruhestandsversetzung des herigen Inhabers frei geworden und sofort wieder besetzt werden. Nor spurige Kleinbahn mit Dampfbe (23 km Strecke).

Die Anstellung erfolgt vorerst g dreimonatliche Kündigung mit Ansp auf Ruhegehalt und Witwen- und Wa versorgung. Besoldung nach Ausga gruppe XIII der Beamtenbesoldung Saargebietes. Dienstwohnung vorhan

Verlangt wird völlige Beherrsch des Betriebs-, Verkehrs- und Ver tungsdienstes sowie gründliche Erfah gen in Unterhaltung des Oberbaues der Betriebsmittel.

Bewerbungen mit lückenlosem Leb lauf und Zeugnissen sind umgehend 15. September d. J. unter Angabe frühesten Eintrittstermins zu richten den Landrat des Kreises Merzig in Merzig/Saar.

Merzig, den 18. August 1926. (

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 35. Berlin, den 2. September 1926 LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Sicherungsrechte der Eisenbahn und ihre praktische Bedeutung.

Ein Beitrag aus der Praxis für die Praxis.

Von Reichsbahnrat **Dr. Machate**, Dresden.

…ie Not der Wirtschaft zwingt zur Sparsamkeit überall. Nicht …wenigsten bei der Reichsbahn. Sparen läßt sich aber nicht …durch Herabminderung der Ausgaben, sondern auch durch …erstellung der Einnahmen. Die größte Forderung ist wert… wenn sie sich nicht verwirklichen läßt. Verfolgt man ein… den Verlauf der Konkurse, um von der Unzahl der ergebnis…n Pfändungen ganz abzusehen, so wird man leider feststellen …sen, daß die Höhe der Konkursdividende meist erschreckend …rig ist. Ja, es ist nichts Seltenes, daß die Konkursgläubiger …rhaupt leer ausgehen und die Masse gerade noch zur Be…digung der bevorrechtigten Forderungen ausreicht. Hier …t es sich also vor allem, wie wertvoll es ist, wenn der Gläu…r ein Vorrecht hat und damit meist auf sichere Befriedigung …nen kann. Es wäre interessant, festzustellen, wie hoch der …lust ist, den die Reichsbahn durch Ausfall ihrer Forderungen …Konkurs erleidet. Bedauerlich daran ist nur, daß ein großer … dieses Verlustes vermieden werden könnte, wenn alle Teile … dieser finanziellen Bedeutung bewußt wären, und alle Mög…keiten zur Sicherung der Forderungen restlos ausgenutzt …den. Die Erörterung der Frage, welche Sicherungsrechte der …nbahn zustehen und wie sie geltend zu machen sind, er…int daher der Mühe wert, zumal damit zugleich der Zweck …unden werden soll, diese Kenntnis auch den unmittelbar be…gten Stellen zu vermitteln. Aus diesem Grunde soll natur…äß von einer erschöpfenden Darstellung vom rechtlichen Ge…tspunkte aus abgesehen und vor allem Wert auf die prak…e Seite gelegt werden.

Die Sicherungsrechte können entweder gesetzliche oder vertragliche sein.

Zu den gesetzlichen gehören:

1. das Pfandrecht des Frachtführers (§ 440 HGB.),
2. das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht (§ 369 HGB.),
3. das Zurückbehaltungsrecht des BGB. (§ 273 BGB.),
4. das Vermieterpfandrecht (§ 559 BGB.).

Zu den vertraglichen gehören:

1. das vertragliche Pfandrecht (§ 1204 BGB.),
2. die Sicherungsübereignung.

I. Das Pfandrecht des Frachtführers.

Nach § 440 HGB. hat der Frachtführer wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen ein Pfandrecht an dem Gute, und zwar besteht grundsätzlich das Pfandrecht, solange der Frachtführer das Gut noch im Besitz hat, insbesondere darüber verfügen kann.

Das Pfandrecht ist also an eng begrenzte Voraussetzungen geknüpft, deren eine, nämlich die des Besitzes, allerdings u. U. durchbrochen werden kann. Dagegen ist die Geltendmachung des Pfandrechts nur wegen einer bestimmten Art von Forderungen möglich, und zwar nur wegen solcher, die unmittelbar aus dem Frachtvertrage entstanden sind, der über das dem Pfandrecht unterworfene Gut abgeschlossen ist. Allerdings ist das Pfandrecht nicht beschränkt auf die Frachtforderung selbst, sondern es erstreckt sich auch auf alle Nebengebühren sowie

Auslagen und Kosten, die die Bahn im Zusammenhang mit der Beförderung dieses Gutes gehabt hat. Insbesondere können darunter auch Schadensersatzforderungen fallen, natürlich nur, soweit sie auf Verletzung des Frachtvertrages beruhen, mithin also aus dem Frachtvertrage selbst entspringen.

Der Zweck des Pfandrechts ist eben der, daß der Frachtführer wegen aller Ansprüche aus der Beförderung und der damit verbundenen Aufwendungen auf ein bestimmtes Gut gedeckt sein soll. Es ist also nicht möglich, das Pfandrecht auszuüben wegen Forderungen aus einem früheren Frachtvertrage oder solcher, die nicht mit jenem Frachtvertrage zusammenhängen.

Das Pfandrecht entsteht mit dem gültigen Abschluß des Frachtvertrags. Die Entstehung ist nur dann ausgeschlossen, wenn der Frachtführer nicht im guten Glauben ist. Bösgläubigkeit liegt nach den Bestimmungen des BGB. schon dann vor, wenn dem Erwerber bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht bekannt ist, daß eine Sache nicht dem Veräußerer gehört. Im Handelsrecht geht jedoch der Begriff des guten Glaubens weiter. Nach § 366 Abs. 1 in Verbindung mit Abs 3 HGB. fehlt der gute Glaube nicht schon dann, wenn der Pfandgläubiger weiß, daß der Verfügende nicht Eigentümer ist. Vielmehr ist hier zum Begriff der Bösgläubigkeit erforderlich, daß der Erwerber Kenntnis von der mangelnden Verfügungsbefugnis hat. Nur wenn der Frachtführer weiß oder wissen muß, daß der Absender überhaupt nicht über das Gut verfügen darf, liegt hier also Bösgläubigkeit vor. Praktisch wird daher dieser Fall nur selten eintreten, z. B. dann, wenn die Bahn weiß, daß ein aufzugebendes Gut gestohlen ist.

Das Pfandrecht hat dingliche Wirkung, d. h. es kann jedem Dritten gegenüber geltend gemacht werden. Dies ist insofern von praktischer Bedeutung, als ja während des Frachtvertrages die Vertragspartei der Bahn wechselt, indem automatisch an die Stelle des Absenders der Empfänger tritt. Das Pfandrecht wirkt also gegen jeden, auch den, der zunächst gar nicht am Frachtvertrage beteiligt ist, also z. B. den Empfänger, der auf Grund einer nachträglichen Verfügung des Absenders an die Stelle des ursprünglichen Empfängers tritt.

Das Pfandrecht erlischt grundsätzlich mit der Auslieferung des Gutes. Eine Ausnahme bedeutet die Fortdauer des Pfandrechts auf Grund der Bestimmung des § 440 Abs. 3 HGB. Danach dauert auch nach der Ablieferung des Gutes das Pfandrecht fort, wenn der Frachtführer es binnen 3 Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitze des Empfängers ist.

Die praktische Bedeutung des Pfandrechts besteht also zunächst darin, daß der Frachtführer in jedem Falle gesichert ist, wenn der Wert des Gutes die Gebühren sowie Kosten und Auslagen erreicht. Ist dies nicht der Fall, dann hat allerdings das Pfandrecht nur einen beschränkten Wert. Dann hat ja aber wiederum die Bahn nach § 69 EVO. das Recht, Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen, so daß sie sich wenigstens insoweit sichern kann. Auch das Recht zur nachträglichen Geltendmachung hat gerade unter den heutigen Wirtschaftsverhältnissen eine Bedeutung erlangt, die leider noch nicht genügend gewürdigt wird. Es ist heute zur Regel geworden, daß die Fracht kaum noch bar bezahlt wird, sondern entweder mit Scheck oder durch Verrechnung im Wege des Stundungsverfahrens. Während früher die Zahlung mit Scheck als Barzahlung angesehen werden konnte, kann das leider heute nicht mehr behauptet werden, soweit es sich nicht um Bezahlung mit bestätigten Schecks handelt. Ist auch die Zahlungsbefugnis mit unbestätigten Schecks seinerzeit nur den Firmen zugestanden worden, die als zahlungsfähig und zuverlässig angesehen werden konnten, so sind doch die wirtschaftlichen Verhältnisse heute so, daß von einer unbedingten Zuverlässigkeit kaum mehr gesprochen werden kann. Liegen doch die Dinge so, daß eine zunächst in kleinerem Umfange eintretende Wirtschaftskrisis durch ihre Auswirkungen schnell weitere Kreise zieht und so oft plötzlich kapitalkräftige Firmen mit sich reißt. Es ist daher nichts Ungewöhnliches mehr, daß eine bisher zuverlässige Firma von heute auf morgen in Zahlungsschwierigkeiten gerät, und ihre in Zahlung gegebenen Schecks nicht mehr eingelöst werden. Jedenfalls besteht heutz tage nicht selten die Gefahr, daß ein Gut ausgeliefert wird, oh daß die Bahn den tatsächlichen Gegenwert in der Hand hat. Kar diese Feststellung rechtzeitig innerhalb der dreitägigen Frist g macht werden, so ist mit Hilfe des genannten Rechtes die Bah immer noch in der Lage, sich zu sichern, jedoch nur unter d Voraussetzung, daß das Gut noch im Besitze des Empfängers is Bietet somit das nachträgliche Pfandrecht naturgemäß nur ein bedingte Sicherung, so ist sein Wert doch nicht zu unterschätze Zum mindesten aber muß seine Kenntnis von den unmittelba beteiligten Stellen verlangt werden, damit diese wenigstens der Lage sind, die Geltendmachung bei den zuständigen Stelle zu veranlassen. Es kann nicht dringend genug davor gewar werden, daß Dienststellen, namentlich dann, wenn Fehler b gangen worden sind, aus falscher Scheu es unterlassen, rech zeitig Mitteilung zu geben, sondern selbst Versuche mache einen Ausgleich herbeizuführen, die dann meistens mit eine kläglichen Fiasko enden. Inzwischen ist natürlich stets die kos bare Zeit verstrichen und das Pfandrecht verwirkt.

Die Ausübung des Pfandrechts geschieht in der Weise, da die Bahn die Herausgabe des Gutes verweigert, und so die ta sächliche Herrschaft über das Pfandobjekt behält. Selbstve ständlich ist die Bahn zur Geltendmaehung des normalen Pfan rechts ohne die Inanspruchnahme des Gerichts berechtigt, den die gerichtliche Geltendmachung kommt natürlich nur in Frag wenn das Pfandrecht nachträglich ausgeübt wird.

Bliebe noch die Frage zu erörtern, inwieweit die Bahn al Frachtführer anzusehen ist. Soweit sie Güter befördert, bedar diese Frage keiner Prüfung, wohl aber, soweit es sich um de Gepäckverkehr handelt. Ist also der Gepäckbeförderungsvertra ein Frachtvertrag im Sinne des § 425 HGB.? Diese Frage ist z verneinen, und zwar deshalb, weil der Gepäckbeförderungsver trag materiell gar kein selbständiger Vertrag ist. Denn der Rei sende kann ja diesen Vertrag nur schließen, wenn er vorher mi der Bahn einen Personenbeförderungsvertrag geschlossen hat Nun sind jedoch nach § 451 HGB. die Vorschriften über der Frachtvertrag (§§ 426—450 HGB.) auch dann anzuwenden, wenn ein Kaufmann, der nicht Frachtführer ist, im Betriebe seine Handelsgewerbes die Beförderung von Gütern übernimmt. Dabe ist allerdings vorausgesetzt, daß überhaupt ein besonderer Vertrag über die Beförderung des Gutes abgeschlossen wird. Bein reinen, d. h. entgeltlichen Gepäckbeförderungsvertrag ist dies der Fall, nicht aber z. B. dann, wenn es sich lediglich um Handgepäck handelt, das der Reisende im Zuge mit sich führen darf Zwar schließt auch hier die Bahn einen Vertrag über die Beförderung des Gepäcks ab, aber hier liegt nicht einmal formell ein besonderer Vertrag vor, weil der stillschweigend abgeschlossene Gepäckbeförderungsvertrag lediglich ein Teil des Personenbeförderungsvertrags ist. Beim entgeltlichen Gepäckbeförderungsvertrag ist jedoch, wie erwähnt, die geforderte Voraussetzung gegeben, so daß auch in diesem Falle ein Pfandrecht besteht, weil die Bahn, obwohl sie insoweit nicht Frachtführer ist, den Gepäckbeförderungsvertrag im Betriebe ihres Handelsgewerbes abschließt. Geht man nun noch weiter und nimmt den Fall an, daß ein Reisender unzulässiges Handgepäck im Zuge mit sich führt, und dieses Gepäck nach § 28 Abs. 4 EVO. zur zwangsweisen Abfertigung kommt, so wird man auch hier das Entstehen des Pfandrechts annehmen können, weil dann ein, wenn auch nicht freiwillig abgeschlossener Gepäckbeförderungsvertrag vorliegt, den der Reisende gegen sich gelten lassen muß, weil er sich durch den Abschluß des Personenbeförderungsvertrags den Bestimmungen des § 28 EVO. unterworfen hat. Muß das Gepäck in solchen Fällen nach §§ 30, 40 EVO. als Expreßgut abgefertigt werden, dann ist das Pfandrecht erst recht gegeben, weil ja dann ein reiner Frachtvertrag vorliegt.

II. Das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht.

Nach § 369 HGB. hat ein Kaufmann wegen der fälligen Forderungen, die ihm gegen einen anderen Kaufmann aus den zwischen ihnen geschlossenen beiderseitigen Handelsgeschäften zustehen, ein Zurückbehaltungsrecht an den beweglichen Sachen und Wert-

ieren des Schuldners, welche mit dessen Willen auf Grund . Handelsgeschäften in seinen Besitz gelangt sind, sofern er noch im Besitz hat.

Die Voraussetzungen zerfallen hier in zwei Gruppen, einmal solche, die sich auf die zu sichernde Forderung beziehen l weiter in solche, die den zurückzubehaltenden Gegenstand reffen. Jene Voraussetzungen bestehen darin, daß es sich Forderungen zwischen Kaufleuten handeln muß, und , die Forderungen aus beiderseitigen Handelsgeschäften entnden und fällig sein müssen, diese darin, daß Gegenstand Zurückbehaltungsrechts nur Sachen und Wertpapiere des uldners sein können, die mit dessen Willen auf Grund von ndelsgeschäften in den Besitz des Gläubigers gelangt sind und n noch in seinem Besitz befinden.

Vergleicht man nun zunächst die vorgenannten Voraussetzun-, mit denen des Frachtführerpfandrechtes, so ergeben sich ße Verschiedenheiten, die teils in einer Erweiterung, teils einer Einschränkung jener Voraussetzungen bestehen.

A. 1. Während es im Falle des § 440 HGB. gleichgültig ist, r Vertragsgegner ist, während dort also auch einer Privatson gegenüber das Pfandrecht ausgeübt werden kann, ist Zurückbehaltungsrecht des § 369 HGB. nur anwendbar, wenn de Vertragsparteien Kaufleute sind. Da der überwiegende achtverkehr dem kaufmännischen Betriebe entstammt und die ufmannseigenschaft der Bahn stets gegeben ist, wird also diese raussetzung meist vorliegen.

. Die Kaufmannseigenschaft der Vertragsparteien genügt aber h nicht, denn es heißt weiter, daß es sich um Forderungen ndeln muß, die aus beiderseitigen Handelsgeschäften entstanden sind. Es muß also nicht nur für die hn, sondern auch für den Vertragsgegner ein Handelsgeschäft rliegen. Jedoch kommen Handelsgeschäfte jeder Art in Frage, brauchen nicht etwa nur Frachtgeschäfte zu sein. Wenn also B. ein Kaufmann für die Zwecke seines Handelsbetriebes von Bahn einen Lagerplatz mietet, so gründet sich der Mietverg auf beiderseitige Handelsgeschäfte, denn auch für die Bahn die Vermietung eines Lagerplatzes nach § 343 Abs. 2 HGB. ein ches. Wenn dagegen z. B. ein Kaufmann in seiner Eigenschaft Privatperson einen Frachtvertrag mit der Bahn schließt, so dieser kein Handelsgeschäft, also schon aus diesem Grunde s Zurückbehaltungsrecht nicht gegeben. Allerdings besteht r zugunsten der Bahn die Vermutung, daß dennoch ein Hanlsgeschäft vorliegt, weil nach § 344 HGB. alle Geschäfte, die Kaufmann vornimmt, im Zweifel als Handelsgeschäfte anschen sind. Der Gegenbeweis ist natürlich zulässig, die Beislast hat der Schuldner. Wird ein Frachtvertrag über eine ivate Sendung abgeschlossen, und erscheint als Absender ein nzelkaufmann, so besteht zunächst die Vermutung, daß es sich ein Handelsgeschäft handelt, hier müßte also erst der Gegenweis geführt werden, daß ein solches tatsächlich nicht vorliegt. n Handelsgeschäft der Bahn liegt natürlich stets vor.

3. Die Forderungen müssen fällig sein, es kann also ein rückbehaltungsrecht nicht ausgeübt werden, wenn die Fordeng etwa gestundet ist.

B. 1. Da nur Waren durch die Bahn befördert werden, können so hier nur diese Gegenstand des Zurückbehaltungsrechts sein, d zwar müssen es Sachen sein, die im Eigentum des chuldners stehen. Der gute Glaube kann hier diesen angel nicht decken, ein Zurückbehaltungsrecht kann also chtswirksam nie an fremden, dem Schuldner nicht gehörigen chen, erworben werden. Maßgebend ist daher nur das Eigenms-, nicht das Besitzverhältnis. Die Sachen müssen weiter auf rund von Handelsgeschäften mit dem Willen des chuldners in den Besitz des Gläubigers gelangt sein. Dagen ist es nicht erforderlich, daß ein Handelsgeschäft des chuldners selbst vorliegt. Denn sonst wäre ja ein Zurückhaltungsrecht gegenüber dem Empfänger beim Frachtvertrage berhaupt nicht möglich, da das Gut auf Grund eines mit dem bsender, nicht mit dem Empfänger abgeschlossenen Handelsschäftes in den Besitz der Bahn gelangt. Wohl aber muß der Besitz mit dem Willen des Schuldners erlangt sein. Obwohl der Empfänger beim Abschluß des Vertrages nicht mitwirkt, so wird man doch sagen können, daß das an ihn aufgegebene Gut mit seinem Willen der Bahn übergeben wird, es sei denn, daß die Aufgabe eines ihm gehörigen Gutes gegen seinen ausdrücklichen Willen erfolgt ist.

2. Das Zurückbehaltungsrecht kann nur so lange geltend gemacht werden, als der Gläubiger die Ware im unmittelbaren oder mittelbaren Besitze hat. Die Ausnahme, daß das Pfandrecht noch nachträglich geltend gemacht werden kann, gibt es beim Zurückbehaltungsrecht nicht. Wenn hier einmal die Sache aus dem Besitze des Gläubigers heraus ist, ist das Zurückbehaltungsrecht endgültig erloschen. Während also das Pfandrecht insoweit einen großen Vorteil gegenüber dem Zurückbehaltungsrecht bietet, hat dieses wiederum einen Vorzug, der praktisch von größter Bedeutung ist. Wie oben ausgeführt ist, kann das Pfandrecht nur wegen der Forderungen geltend gemacht werden, die mit dem Frachtvertrag über das dem Pfandrecht unterliegende Gut unmittelbar zusammenhängen. Während also hier die Anwendungsmöglichkeit ziemlich begrenzt ist, ist die des Zurückbehaltungsrechtes praktisch fast unbeschränkt. Liegen die erforderlichen Voraussetzungen vor, so können Waren eines Schuldners, gegen den die Bahn Forderungen hat, jederzeit zurückbehalten werden. Dagegen besteht für das Zurückbehaltungsrecht wiederum eine weitere Beschränkung gegenüber dem Pfandrecht, die sich aus dem rechtlichen Charakter des Zurückbehaltungsrechtes ergibt. Während das Pfandrecht, wie schon erwähnt, dinglicher Natur ist, also jedem Dritten gegenüber geltend gemacht werden kann, ist das Zurückbehaltungsrecht obligatorischer Natur, d. h. es kann nur dem gegenüber ausgeübt werden, gegen den eine Forderung besteht.

Einer besonderen Erörterung bedarf noch die Frage, ob ein kaufmännisches Zurückbehaltungsrecht auch dann gegeben ist, wenn die Bahn z. B. wegen falscher Auslieferung eines Gutes Schadenersatz- oder Bereicherungsansprüche hat. Handelt es sich um außervertragliche Schadenersatzansprüche, so ist die Frage ohne weiteres zu verneinen, weil die Ansprüche überhaupt nicht auf einem Vertrage, also auch nicht auf einem Handelsgeschäft beruhen, wohl aber wird man das sagen können, wenn vertragliche Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden, weil die Forderung auf Schadenersatz dann als Teil des Vertragsanspruchs sich auf das Handelsgeschäft der Gegenpartei gründet. Wegen Bereicherungsansprüche kann das Zurückbehaltungsrecht nicht ausgeübt werden, weil auch diese auf einem selbständigen, nicht vertraglichen Rechtsgrunde beruhen.

Auch wenn die vorgenannten Voraussetzungen vorliegen, ist doch das Zurückbehaltungsrecht ausgeschlossen, wenn die Zurückbehaltung des Gegenstandes der von dem Gläubiger vor oder bei der Übergabe erteilten Anweisung oder der von dem Gläubiger übernommenen Verpflichtung, in einer bestimmten Weise mit dem Gegenstand zu verfahren, widerstreitet. (§ 369 Abs. 3 HGB.)

Diese Bestimmung läßt die Frage aufwerfen, ob dem Absender gegenüber das Zurückbehaltungsrecht ausgeübt werden kann. Der Inhalt des Frachtvertrags besteht darin, daß die Bahn das Gut an einen bestimmten Dritten zu befördern hat, sie übernimmt also die Verpflichtung, mit der Sache in bestimmter Weise zu verfahren. Zwar wird bei fast jedem Handelsgeschäft, auf Grund dessen eine Sache in den Besitz des Gläubigers gelangt, eine Verpflichtung zur Rückgabe an den Schuldner oder einen Dritten bestehen. Diese Verpflichtung allein kann aber durch § 369 Abs. 3 HGB. nicht getroffen werden, weil ja sonst das Zurückbehaltungsrecht überhaupt hinfällig würde. Es muß also noch eine darüber hinausgehende Verpflichtung vorhanden sein. Das ist beim Frachtvertrag der Fall. Denn hier besteht eigentlich der ganze Inhalt des Vertrags nur in der Herausgabe an den Dritten, nämlich in der Auslieferung am Bestimmungsorte, nachdem die nötige Voraussetzung dazu, die Beförderung an den Empfangsort, erfüllt ist. Die Bestimmung des § 369

Abs. 3 HGB. bezieht sich also zweifellos auf das Zurückbehaltungsrecht gegenüber dem Absender, d. h. ihm gegenüber kann grundsätzlich nicht zurückbehalten werden. Anders liegt es, wenn aus irgendwelchen Gründen, insbesondere zufolge einer nachträglichen Verfügung, das Gut dem Absender wieder auszuliefern ist. In diesem Falle ist das Zurückbehaltungsrecht ohne weiteres gegeben, weil dies ja nicht dem Vertragsinhalt widerspricht. Das gleiche gilt, wenn Absender und Empfänger eine Person sind.

Das Zurückbehaltungsrecht kann grundsätzlich ausgeübt werden, sobald die Voraussetzungen erfüllt sind. Da jedoch im allgemeinen nur die Geltendmachung gegenüber dem Empfänger in Frage kommt, empfiehlt es sich, schon aus diesem Grunde mit der Zurückbehaltung zu warten, bis der Empfänger unbeschränkt in den Frachtvertrag eingetreten ist. Dafür spricht aber auch noch ein weiterer Grund. Es kommt nicht selten vor, daß Waren an einen Empfänger verschickt werden, die nach dem Kauf- oder sonstigen Vertrage zur Zeit der Auflieferung noch nicht Eigentum des Empfängers sind, sondern daß dieses erst mit der Einlösung des Frachtbriefes, insbesondere bei Nachnahmesendungen, auf ihn übergeht. Nach § 73 Abs. 9 EVO. erlischt das Verfügungsrecht des Absenders dann, wenn das Gut am Empfangsorte angekommen und der Frachtbrief eingelöst ist. Vor der Einlösung des Frachtbriefes besteht zwar nach Ankunft des Gutes schon ein Recht des Empfängers, aber neben dem des Absenders (§ 76 Abs. 2 EVO.). Wenn also versucht würde, in diesem Stadium das Zurückbehaltungsrecht auszuüben, so wäre es immerhin noch dem Absender möglich, auf Veranlassung des Empfängers durch nachträgliche Verfügung den Eigentumsübergang auf diesen zu verhindern und so das Zurückbehaltungsrecht hinfällig zu machen. Deshalb muß, wenn das Zurückbehaltungsrecht nicht durchkreuzt werden soll, das Verfügungsrecht des Absenders beseitigt werden. Dies ist der Fall, sobald der Frachtbrief eingelöst ist. Wird nach der Einlösung des Frachtbriefes die Zurückbehaltung erklärt, so sind alle Rechte des Absenders erloschen, er kann also nicht mehr verfügen und das Gut der Zurückbehaltung entziehen.

Die Geltendmachung des Zurückbehaltungsrechts erfolgt einfach in der Weise, daß die Bahn die Ausübung des Zurückbehaltungsrechts erklärt und das Gut nicht ausliefert. Eine unteilbare Sache kann auch dann zurückbehalten werden, wenn ihr Wert die Forderung bei weitem übersteigt. Ist jedoch die Sache teilbar, so darf nach Treu und Glauben nur soviel einbehalten werden, als zur Sicherung des Gläubigers ausreicht. Es darf also wegen einer Forderung von ein paar Mark nicht eine ganze Wagenladung zurückbehalten werden. Durch Sicherheitsleistung, die aber nicht durch Bürgen erfolgen darf, kann das Zurückbehaltungsrecht abgewendet werden.

Die gewöhnlichen Voraussetzungen des Zurückbehaltungsrechts sind nach § 370 Abs. 1 HGB. gemildert, und zwar in drei Fällen. Nach dieser Bestimmung kann das Zurückbehaltungsrecht auch wegen nicht fälliger Forderungen geltend gemacht werden:

1. wenn über das Vermögen des Schuldners der Konkurs eröffnet ist;
2. wenn der Schuldner seine Zahlungen eingestellt hat;
3. wenn eine Zwangsvollstreckung in das Vermögen des Schuldners ohne Erfolg versucht ist.

Hiernach kann also, wenn die Forderungen zwar entstanden, aber noch nicht fällig sind, das Zurückbehaltungsrecht bereits dann ausgeübt werden, wenn die Befriedigung des Anspruchs gefährdet ist.

Eine weitere Ausnahme besteht nach § 370 Abs. 2 HGB. auch für das Zurückbehaltungsrecht gegenüber dem Absender. Unter den vorerwähnten Voraussetzungen steht der Geltendmachung des Zurückbehaltungsrechtes die Anweisung des Schuldners oder die Übernahme der Verpflichtung, in einer bestimmten Weise mit dem Gegenstand zu verfahren, dann nicht entgegen, wenn die in Ziff. 1—3 bezeichneten Tatsachen erst nach der Übergabe des Gegenstandes oder nach der Übernahme der Verpflichtung dem Gläubiger bekannt geworden sind. Wenn also der B[...] erst nach Auflieferung eines Gutes bekannt wird, daß der [...] sender in Konkurs geraten ist oder seine Zahlungen eingest[...] hat, oder erfolglos gepfändet worden ist, so kann in diesem F[...] sein Gut ohne weiteres zurückbehalten werden.

III. Das Zurückbehaltungsrecht des BGB.

Auch nach bürgerlichem Rechte gibt es ein Zurückbehaltu[...] recht, das jedoch von dem kaufmännischen Zurückbehaltu[...] recht wesentlich verschieden ist. Hat der Schuldner aus d[...] selben rechtlichen Verhältnis, auf dem seine Verpflichtung [...] ruht, einen fälligen Anspruch gegen den Gläubiger, so kann [...] sofern nicht aus dem Schuldverhältnis sich ein anderes erg[...] die geschuldete Leistung verweigern, bis die ihm gebühren[...] Leistung bewirkt wird (§ 273 Abs. 1 BGB.).

Die Voraussetzungen sind demnach Gegenseitigkeit. Fälligk[...] und Konnexität von Anspruch und Gegenanspruch.

Die Gegenseitigkeit bedeutet, daß der Gläubiger des ein[...] Schuldverhältnisses zugleich Schuldner des anderen sein m[...] und umgekehrt. Die Konnexität besteht in dem Erfordernis, d[...] Anspruch und Gegenanspruch auf demselben rechtlichen V[...] hältnis beruhen müssen. Diese Voraussetzung ist jedoch ni[...] dahin auszulegen, daß die Leistungen gegenseitig durcheinan[...] bedingt sein müssen, sondern es genügt ein natürlicher wi[...] schaftlicher Zusammenhang derart, daß das Verlangen der ein[...] Leistung ohne Gewährung der Gegenleistung gegen Treu u[...] Glauben verstoßen würde, es muß nur eine Einheitlichkeit d[...] tatsächlichen Verhältnisses vorliegen.

Gegenstand des Zurückbehaltungsrechtes können Leistung[...] jeder Art sein, insbesondere können nicht nur fremde, sond[...] auch eigene Sachen des an sich zur Herausgabe Verpflichtet[...] zurückbehalten werden. Die Voraussetzungen liegen hier in d[...] Mitte zwischen denen des Pfandrechts und des kaufmännisch[...] Zurückbehaltungsrechts. Während beim Pfandrecht des Fracl[...] führers sogar ein formeller Zusammenhang zwischen Forderu[...] und Pfandgegenstand bestehen muß, beim kaufmännisch[...] Zurückbehaltungsrecht aber ein Zusammenhang überhaupt nic[...] erforderlich ist, können hier zwar auch zwei getrennte G[...] schäfte vorliegen, aber beide müssen wenigstens in einem natü[...] lichen Zusammenhang stehen. Die Entscheidung darüber wi[...] stets Tatfrage sein. Vor allem wird das Zurückbehaltungsrec[...] des BGB. eine Rolle spielen, wenn die Voraussetzungen des kau[...] männischen Zurückbehaltungsrechtes nicht gegeben sind, al[...] insbesondere außerhalb des Frachtvertrages. Wenn z. B. ei[...] Reisender Gepäck aufgegeben hat, so kann wegen etwaig[...] Forderungen aus dem Personenbeförderungsvertrage (Nachlös[...] gebühr usw.) das Zurückbehaltungsrecht an dem Gepäck ausg[...] übt werden, weil zwischen Personen- und Gepäckbeförderung[...] vertrag der rechtliche Zusammenhang außer Zweifel steht.

Das Zurückbehaltungsrecht ist dann ausgeschlossen, wenn sic[...] aus dem Schuldverhältnis etwas anderes ergibt. Es findet sic[...] also auch hier eine ähnliche Bestimmung wie beim kaufmänn[...] schen Zurückbehaltungsrecht, wonach die Zurückbehaltung nich[...] einer Anweisung des Schuldners oder übernommenen Verpflic[...] tung zuwiderlaufen darf. Demnach ist auch hier die Zurück[...] behaltung gegenüber dem Absender grundsätzlich unzulässig.

Ein weiteres Zurückbehaltungsrecht besteht nach § 273 Abs. [...] BGB. für den zur Herausgabe eines Gegenstandes Verpflich[...] teten, wenn er einen fälligen Anspruch wegen Verwendunge[...] auf den Gegenstand oder wegen eines ihm durch diesen verur[...] sachten Schadens hat. Da diese Ansprüche jedoch auch durch das Frachtführerpfandrecht gesichert sind, ist insoweit das Zurückbehaltungsrecht nur praktisch, wenn es sich nicht um einen Frachtvertrag handelt.

Die Ausübung erfolgt dadurch, daß der Gläubiger seine Leistung so lange verweigern darf, bis der Gegner geleistet hat. Auch hier ist die Abwendung durch Sicherheitsleistung in gleicher Weise wie beim kaufmännischen Zurückbehaltungsrecht möglich.

IV. Das Vermieterpfandrecht.

[…] die Reichsbahn in nicht geringem Umfange als Grund[…]svermieterin auftritt, hat auch das Vermieterpfandrecht […]praktische Bedeutung. Nach § 559 BGB. hat der Vermieter […] Grundstücks für seine Forderungen aus dem Mietver[…]is ein Pfandrecht an den eingebrachten Sachen des Mieters.

[…]s Vermieterpfandrecht entsteht, ohne daß eine Besitz[…]ifung nötig ist, mit dem Zeitpunkt, in dem die Sachen ein[…]acht werden, jedoch nur, soweit sie der Pfändung unter[…]n, und erstreckt sich nur auf Sachen, die im Eigentum des […]ers stehen. Ein Erwerb des Vermieterpfandrechts an […]den Sachen ist nach der herrschenden Lehre auch bei Gut[…]bigkeit nicht möglich. Es erlischt, sobald die Sachen von […]Grundstück entfernt werden, es sei denn, daß die Entfer[…] ohne Wissen oder unter Widerspruch des Vermieters er[…] (§ 560 BGB.). Der Vermieter kann jedoch der Entfernung […]t widersprechen, wenn sie im regelmäßigen Betriebe des […]häftes des Mieters oder den gewöhnlichen Lebensverhält[…]n entsprechend erfolgt, oder wenn die zurückbleibenden […]en zur Sicherung des Vermieters offenbar ausreichen. Bei […]m Lagerplatze, auf dem Gegenstände lagern, die zur Ver[…]erung bestimmt sind, wird also der Vermieter der Entfer[…] nicht widersprechen können unter der Voraussetzung, daß […] Ergänzung des verminderten Bestandes stattfindet. Wenn […]gen der Mieter versucht, allmählich sämtliche eingebrachten […]en zu entfernen, um sie so dem Vermieterpfandrecht zu ent[…]en, so wird der Vermieter dagegen Einspruch erheben […]en, weil eine Nichtergänzung des Lagerbestandes dem ge[…]nlichen Geschäftsbetriebe widerspricht. Dagegen kann in […]em Falle der Vermieter auch so lange nicht widersprechen, […]die zurückbleibenden Sachen offenbar zu seiner Sicherung […]igen.

[…]ntfernt der Mieter unberechtigt eingebrachte Sachen, so darf […] § 561 BGB. der Vermieter auch ohne Anrufung des Ge[…]tes die Entfernung selbst mit Gewalt verhindern, und wenn […] Mieter räumt, die Sachen in seinen Besitz nehmen. Es ist […] einer der wenigen Fälle erlaubter Selbsthilfe. Bei der […]mung durch den Mieter kann also der Vermieter die Sachen […]seinen eigenen Gewahrsam nehmen und unter Verschluß […]ngen. Sind die Sachen ohne Wissen oder unter Widerspruch […] Vermieters entfernt worden, so kann dieser die Herausgabe […] Zwecke der Zurückschaffung in das Grundstück oder, wenn […] Mieter ausgezogen ist, die Überlassung des Besitzes ver[…]gen. Dieses dem nachträglichen Pfandrecht des Fracht[…]rers ähnliche Recht erlischt mit Ablauf eines Monats, nach[…] der Vermieter von der Entfernung der Sachen Kenntnis er[…]gt hat, wenn nicht der Vermieter diesen Anspruch vorher ge[…]tlich geltend gemacht hat.

[…]eben den gesetzlichen Rechtsbehelfen hat die Eisenbahn auch […] Möglichkeit, sich durch vertragliche Abmachungen zu […]ern. Hier sind es vor allem zwei, die von praktischer Be[…]tung sind, und zwar, wie schon erwähnt, der Verpfändungs[…]trag und die Sicherungsübereignung.

I. Das vertragliche Pfandrecht.

[…]a das vertragliche Pfandrecht im Konkurs und außerhalb […] Konkurses die gleiche Sicherheit gewährt wie das gesetz[…]e, so ist es für den Gläubiger von Vorteil, wenn es ihm ge[…]gt, für ungedeckte Forderungen ein solches Recht zu er[…]gen.

[…]as Pfandrecht kann für Forderungen jeder Art begründet […]rden, es setzt aber naturgemäß, weil es auf einem Vertrage […]uht, das Einverständnis des Eigentümers voraus. Ist also […] weder ein gesetzliches Pfandrecht überhaupt nicht oder nicht […]hr gegeben, so bietet sich für den Gläubiger immer noch die […]glichkeit, sich auf diese Weise zu sichern. Ist es schon aus […]eliegenden Gründen zweckmäßig, ein solches Pfandrecht […]dmöglichst zu erwerben, so hat ein sofortiges Zugreifen auch […]h eine weitere rechtliche Bedeutung. Hat sich nämlich ein […]iubiger ein vertragsmäßiges Pfandrecht gewähren lassen, so ist im Falle des Konkurses die Anfechtung eines solchen Rechtsgeschäftes dann leicht möglich, wenn der Gläubiger in Befürchtung des drohenden Konkurses die Sicherung vorgenommen hat. Hat dagegen der Gläubiger ohne eine solche Kenntnis, lediglich im Bestreben, sich allgemein zu sichern, das Pfandrecht erworben, so wird die Anfechtung gegen ihn nicht durchdringen und er seines Sicherungsrechtes nicht auf diese Weise verlustig gehen können.

Zur Begründung des Pfandrechtes ist erforderlich, daß der Eigentümer die Sache dem Gläubiger übergibt und beide darüber einig sind, daß dem Gläubiger das Pfandrecht zustehen soll. (§ 1205 BGB.) Es genügt also nicht, daß z. B. die Parteien die Verpfändung vereinbaren, der Gegenstand aber im Besitze des Eigentümers bleibt. Die Übergabe ist unbedingtes Erfordernis, es gilt der Grundsatz des sog. Faustpfandes. Nur wenn der Gläubiger die Sache bereits im Besitze hat, erübrigt sich die Übergabe (§ 1205 Abs. 1 Satz 2 BGB.). Sie kann außerdem in gewissen Fällen ersetzt werden. Wenn nämlich der Schuldner nur mittelbarer Besitzer ist, genügt an Stelle der Übergabe, daß der Eigentümer den mittelbaren Besitz auf den Pfandgläubiger überträgt und die Verpfändung dem Besitzer anzeigt (§ 1205 Abs. 2 BGB.). In diesem Falle wird also die Übergabe durch die Abtretung des Herausgabeanspruchs ersetzt. Ferner genügt die Einräumung des Mitbesitzes, wenn sich die Sache unter dem Mitverschlusse des Gläubigers befindet oder, falls sie im Besitze eines Dritten ist, die Herausgabe nur an den Eigentümer und den Gläubiger gemeinschaftlich erfolgen kann (§ 1206 BGB.). Es muß also mit anderen Worten wenigstens die Verfügungsmöglichkeit des Eigentümers genommen sein.

Gehört die Sache dem Verpfänder nicht, so erwirbt trotzdem der Gläubiger das Pfandrecht, wenn er im guten Glauben ist, d. h. wenn er ohne grobe Fahrlässigkeit annehmen darf, daß die Sache dem Verpfänder gehört. Ist die Verpfändung im Betriebe eines Handelsgewerbes erfolgt, so genügt nach § 366 HGB. die Annahme der Verfügungsbefugnis. Deshalb empfiehlt es sich, in Zweifelsfällen eine entsprechende Erklärung, gegebenenfalls schriftlich, vom Verpfänder abgeben zu lassen.

Das Anwendungsgebiet der freiwilligen Verpfändung ist fast unbeschränkt, zumal ihr auch Sachen unterworfen werden können, die an sich unpfändbar sind, z. B. persönliche Gebrauchsgegenstände. Es ist auch nicht erforderlich, daß der Schuldner selbst verpfändet, sondern die Verpfändung kann auch von einem Dritten zugunsten des Schuldners erfolgen. Hier sei nur auf eine Anwendungsmöglichkeit kurz eingegangen, die noch zu wenig beachtet wird. Bei der Einziehung von Nachlösegebühren nach § 16 EVO. stellt es sich oft heraus, daß der Schuldner nicht in der Lage ist, den geforderten Betrag zu bezahlen. Gelingt es hierbei, den Schuldner zur Hergabe eines Pfandes zu bewegen, so wird hier nicht nur der Zweck der Sicherung erreicht, sondern dies bietet auch den unschätzbaren Vorteil, daß die Zahl der wegen solcher Ansprüche meist vergeblich durchgeführten Mahnverfahren vermindert und damit ein Teil unproduktiver Arbeit beseitigt wird.

II. Die Sicherungsübereignung.

Das Erfordernis der Inbesitznahme beim vertragsmäßigen Pfandrecht bietet nun aber oft Schwierigkeiten, weil entweder das Gut seiner Art und Beschaffenheit nach (z. B. Langholzsendungen und dergl.) nicht für eine Übergabe geeignet ist oder praktische Gründe der Übergabe entgegenstehen (Weiterbenutzung des Gegenstandes durch den Eigentümer). Hier hilft die Sicherungsübereignung. Sie ist eigentlich ein Zwischending zwischen Verpfändung und Eigentumsübertragung. Eine besondere Regelung findet sich im Gesetz nicht. Sie ist daher nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu beurteilen. Daß sie gesetzlich zugelassen ist, ergibt sich aus § 223 Abs. 2 BGB. Sie ist zwar formell eine reine Eigentumsübertragung — eine Scheinübertragung macht die Sicherungsübereignung nichtig —, sie geschieht aber nur zu einem bestimmten Zweck, nämlich dem der Sicherung und daher ist die Ausübungsbefugnis inhaltlich beschränkt. Die Übergabe erfolgt nach den Bestimmungen über

den Eigentumserwerb. Danach ist hier die Anwendung des sogen. Besitzkonstituts möglich, d. h. es kann die Übergabe dadurch ersetzt werden, daß zwischen Veräußerer und Erwerber ein Vertrag vereinbart wird, kraft dessen der Veräußerer im Besitz der Sache bleibt (§ 930 BGB.). Hierdurch läßt sich also die Übertragung des unmittelbaren Besitzes vermeiden.

Die Sicherungsübereignung erzeugt eine Art von Vertrauensverhältnis zwischen dem Erwerber und dem Veräußerer. d. h. der Erwerber wird zwar Eigentümer, darf aber sein Eigentum nur insoweit ausüben, als mit dem Zwecke der Sicherung vereinbar ist. Hat der Schuldner die gesicherte Forderung bezahlt, so ist der Erwerber verpflichtet, die Sache auf den Veräußerer zurückzuübertragen. Es fällt also, sofern es nicht besonders vereinbart ist, das Eigentum nicht automatisch zurück. sondern es bedarf eines ausdrücklichen Rückübertragungsaktes. Aus diesem Grunde darf der Erwerber, solange nicht nach dem Vertrage die Verkaufsberechtigung eingetreten ist, die Sache nicht weiter veräußern. Die Veräußerung wäre zwar rechtlich gültig, aber der Weiterveräußernde würde sich schadenersatzpflichtig machen.

Der Vorteil, den die Sicherungsübereignung bietet, daß nämlich der Besitz nicht übertragen zu werden braucht, ist aber sehr zweifelhafter Natur. Wie schon ausgeführt ist, ist es möglich, auch dann Eigentum oder ein Pfandrecht zu erwerben, wenn die Sache zwar nicht dem Veräußerer gehört, der Erwerber aber guten Glauben ist. Bleibt nun der ursprüngliche Eigentümer Besitze der Sache, so besteht die Gefahr, daß er sie nochma übereignet oder verpfändet und der spätere Erwerber gutgläub das Eigentum oder das Pfandrecht erwirbt. Auf diese Wei kann der Sicherungszweck zunichte gemacht werden, weil da dem ersten Erwerber nur ein Anspruch auf Schadenersatz übri bleibt, der vielleicht wertlos ist. Deshalb sollte auch bei d Sicherungsübereignung nur in wirklich notwendigen Fällen d Besitzergreifung unterbleiben.

Die Frage, in welcher Weise die Sicherungsrechte auszuwert sind, soll hier nicht erörtert werden, da dies zu weit führ würde. Auch würde dies über den Zweck dieser Abhandlun hinausgehen, da ja die Verwirklichung dieser Rechte Sache d oberen Verwaltungsstellen ist. Jedenfalls dürften aber die vo stehenden Ausführungen gezeigt haben, welche umfassende B deutung die Sicherungsrechte haben und daß deren, wenn auc nicht bis ins Einzelne gehende Kenntnis für die unteren Ve waltungsstellen unbedingt erforderlich ist. Denn nur auf Grun dieser Kenntnis ist es möglich, durch restloses Ineinanderarbe ten aller Teile auch im Kleinsten zu jener höchsten Wirtschaf lichkeit zu gelangen, die allein uns die Zuversicht hegen läß daß unsere Deutsche Reichsbahn uns ungeschmälert erhalte bleibt.

Lange Lokomotivläufe.

Die Chicago-Burlington und Quincy-Eisenbahngesellschaft, die westlich von Chicago ein Netz von etwa 15 000 km Streckenlänge betreibt, hat schon seit Jahren einzelne Lokomotiven über recht lange Wege laufen lassen und neuerdings infolge der mit dieser Betriebspraxis gemachten Erfahrungen ihre Diensteinteilungen so eingerichtet, daß insbesondere die Personen- und Schnellzüge, wo nur irgend angängig, mit möglichst wenigen Lokomotivwechseln durchgeführt werden. Für die Hauptlinien, auf denen der Lokomotivdienst in dieser Weise eingerichtet werden konnte, wurde eine nicht unbeträchtliche Ersparnis an Arbeitskräften und Brennstoff sowie an Lokomotiven erzielt. Ermöglicht sind die langen Lokomotivdienste durch Anwendung eines geeigneten Schüttelrostes (Bauart Hulson), mit dessen Hilfe das Feuer nahezu unbegrenzt lange gebrauchsfähig erhalten werden kann. Während früher bei festen Rosten die größte Entfernung, die mit einem Feuer ohne auszuschlacken zu durchfahren war, ungefähr 320 km betrug, ist sie jetzt das Mehrfache dieser Zahl.

Die Hauptabmessungen einiger Lokomotiven, die für besonders lange Fahrten verwendet werden, sind folgende:

Achsenanordnung	1-D-1	1-C-1	2-C-1	2-D-1
Rostfläche m²	5,4	4,8	5,4	7,0
Gesamtheizfläche einschl. Überhitzer m²	360	330	360	500
Lokomotivgewicht einschl. Tender t	210	170	195	250

Die Erfahrungen, die mit den langen Lokomotivläufen gemacht wurden, zeigen, daß durchaus keinerlei Erhöhung in den Unterhaltungskosten der Lokomotiven bezogen auf das Kilometer eingetreten ist, daß vielmehr die größere Ausnutzung der Lokomotiven Ersparnisse an Schuppen- und stationärem Bedienungspersonal neben der Verringerung des Kohlenverbrauches mit sich gebracht hat. Außerdem konnten durch das Freiwerden von Lokomotiven diese so verteilt werden, daß ohne Neubeschaffungen für die verschiedenartigsten Dienste immer die geeignetsten Lokomotivarten zur Verfügung standen.

Drei Personen- bezw. Schnellzugpaare, die zwischen Chicago und St. Paul verkehren, machen täglich, da beide Städte 690 km voneinander entfernt sind, 4140 km. Früher waren für diese Leistung neun Lokomotiven notwendig, jetzt, nachdem die Lokomotiven ihre Züge über die 690 km lange Strecke ohne Wechsel durchführen, sind nur noch sieben Lokomotiven erforderlich. Die Tagesleistung einer Lokomotive ist dadurch von 450 km auf 590 km im Durchschnitt ihrer Diensteinteilung gestiegen. Zwischen den Städten Burlington (Iowa) und Lincoln (Nebraska), 550 km voneinander entfernt, verkehren drei Schnellzugpaare, für die früher 13 Lokomotiven nötig ware als unterwegs Lokomotivwechsel stattfand; nach dessen We fall werden nur noch neun Lokomotiven gebraucht, die nunmel ihre Züge durchbefördern und dadurch ihre Tagesleistung u 113 km durchschnittlich vergrößert haben. Zum Vergleich se angeführt, daß die Entfernung von Berlin nach München 654 k und die Entfernung von Berlin nach Köln 577 km beträgt.

Außer in den genannten Diensten werden noch verschieder andere Personenzüge über ähnliche Entfernungen ohne Lok motivwechsel durchbefördert, auch Güterzüge über Entfe nungen bis zu 368 km. Die Burlington-Gesellschaft hat durc diese Einrichtung auf ihren durchgehenden Strecken gege früher 30 Lokomotiven frei bekommen.

Die Ersparnisse an Bedienungsmannschaften auf den frühere Lokomotivwechselstationen übersteigen im allgemeinen die E sparnisse an Lokomotivbrennstoff, obwohl auf den jetzige Endstationen die Lokomotivpflege etwas sorgsamer und d durch teurer durchgeführt werden muß, damit die Lokomotive auf ihren langen Wegen vor Schäden bewahrt bleiben. Die E sparnisse an Brennstoff entstehen naturgemäß durch die Ve ringerung der Zahl der Ausschlackungen, denn bei jedem Au schlacken geht Kohle verloren und für jedes Anfeuern ist Kohl nötig; je seltener also das Feuerreinigen nötig ist, desto besse für die Brennstoffwirtschaft. Im Winter ist die Kohlenerspar nis größer als im Sommer, denn während der mit häufigere Lokomotivwechseln verbundenen zahlreicheren Wartezeiten ir Feuer geht Wärme verloren, die im Winter infolge de größeren Ausstrahlung beträchtlicher ist als im Sommer.

Die für lange Lokomotivläufe nötige, etwas reichlicher Ölung hat an dem günstigen Ergebnis nicht viel ändern können die hierdurch entstandenen geringen Mehrkosten fielen nu wenig ins Gewicht im Verhältnis zu den sonst erzielten Vor teilen. Gut bewährt hat sich für diese Dienste der Schüttel rost, Bauart Hulson; eine Lokomotive, die mit einem solchen Roste ausgerüstet ist, wurde einem Dauerversuche unterworfen und hat während der Versuchzeit über 4000 km im Zugdienste zurückgelegt, ohne daß das Feuer ausgeschlackt und erneuer wurde; nur der Aschkasten wurde mehrere Male gereinigt Auf jeder Fahrt, die sich über eine Entfernung von etwa 300 km erstreckte, wurde der Rost 4 bis 5 mal geschüttelt, so daß Asche und kleine Schlackestücke in den Aschkasten hinunterfielen Bedingung dabei ist aber, daß flüssige Schlacke sich nicht bildet und die Rostspalten, die bei dem Hulson-Rost allerdings breiter sind als sonst üblich, zusetzt.

(Railway Age.)

Beispiel für einen Stellwerkbetrieb während des englischen Allgemeinstreiks.

Von **T. S. Lascelles**, Signalingenieur, London.

ld nach Ausbruch des großen Streiks bot ich auf telepho-
ies Ansuchen der Südbahn an meine Firma der Bahn meine
ste als Stellwerkwärter an und wurde sofort angewiesen,
nördliche oder A-Stellwerk der Station Orpington, an
Hauptlinie von London nach Dover, zu besetzen.
bei Tausenden der Bevölkerung, war meine persönliche
ilnahme auf seiten der Bergleute, aber mit der großen
heit der Bevölkerung fühlte ich auch die Notwendigkeit,
fehlgehenden Versuch der Gewerkschaften zu widerstehen,
wirtschaftlichen Streit zu einem politischen zu gestalten
der Allgemeinheit ihre Anschauungen durch allgemeine und
setzliche Arbeitsunterbrechung aufzudrängen. Es wurde
Zweifel angenommen, daß die Lähmung durch den Streik
roß sein würde, daß jedermann in einem oder zwei Tagen
reckt klein beigegeben hätte. Doch das war nicht der Fall.
Bevölkerung setzte sich in bemerkenswert guter Stimmung
mit ruhiger Entschlossenheit gegen die Schwierigkeiten zur
r, und schon in kurzer Zeit wurde ersichtlich, daß der

Abb. 1. Lageplan des Bahnhofs Orpington.

ik erfolglos bleiben mußte. Zahlreiche Personen legten täg-
große Strecken zur Arbeitsstelle zu Fuß zurück. Ich selbst
e in den ersten Tagen 1 Stunde und 40 Minuten von der
rik zur Arbeitsstelle zu marschieren und einige unserer Be-
en mußten sogar zweistündige Wege zur Arbeitsstelle zu-
klegen. Glücklicherweise war das Wetter gut, und das war
r der Umstände, die die Bevölkerung bei guter Laune er-
ten.

ie Bahngesellschaften fanden sich in sehr schwieriger Lage,
ühten sich aber, ihr energisch zu begegnen, mit dem Ergeb-
daß sehr bald einige Züge verkehrten, und daß auf vielen
ien in einigen Tagen ein ganz guter Zugbetrieb eingerichtet
. Einige Linienabschnitte waren natürlich vollständig ge-
lossen. Die elektrischen Untergrundbahnen waren glück-
er daran als die meisten anderen Bahnen, da sie in großem
fange mit selbsttätigen Signaleinrichtungen und Fahrsperren
gerüstet sind. Es ist nicht sehr schwierig, nach Art der
ergrundbahnen einen elektrischen Zug in Betrieb zu setzen.
Hauptsache ist sorgfältige Bedienung der Bremsen. Bei Aus-
tung der Bahn mit selbsttätigen Signalen und Fahrsperren
die Gefahr von Zugzusammenstößen gering. Infolgedessen
r die Metropolitanbahn in der Lage, während der ganzen
eikdauer einen sehr guten Zugverkehr aufrechtzuerhalten.

n England nehmen weite Kreise an den Eisenbahnen
ßes Interesse. Das Vorhandensein einer volkstümlichen
natszeitschrift „The Railway Magazine", die sich weiter Ver-
breitung erfreut, läßt dies Interesse erkennen. Infolgedessen
meldeten sich bei den Bahnen bald freiwillige Aushelfer, Leute,
die geraume Zeit dem Eisenbahnbetrieb ein verständiges Inter-
esse zugewendet und durchaus die Fähigkeit hatten, die Ob-
liegenheiten eines Fahrers, Schaffners, Stationsvorstehers nach
kurzer praktischer Unterweisung auszuüben.

Auf den Hauptlinien lag eine Schwierigkeit in der Besetzung
der Stellwerke. Der Plan ging dahin, zuerst die an den Haupt-
punkten gelegenen Stellwerke zu besetzen und den Betrieb all-
mählich in dem Maße auszudehnen wie sich dazu die Gelegen-
heit ergab. Abgesehen von einer oder zwei sehr wichtigen
Stellen mußten die Züge anfangs ohne Signale verkehren; aber
der eingeschränkte Signalbetrieb war durchaus nicht befriedi-
gend, da er keine Gewähr bot, daß die Weichen richtig gestellt
und verriegelt wurden. Bei meiner Ankunft in Orpington hatte
der Bootexpreßzug u n v e r r i e g e l t e Spitzweichen mit voller
Geschwindigkeit überfahren! Das führte dazu, daß Aufsichts-
beamte über die Bahn geschickt wurden, um in Stellwerkbe-
zirken, deren Stellwerke nicht besetzt waren, alle Signale in
die Fahrtfrei-Stellung zu bringen; sodann wurde der Befehl aus-
gegeben, daß kein Zug an einem Gefahrsignal vorbeifahren
dürfe, wenn nicht der diensttuende Beamte seine persönliche Zu-
stimmung gegeben hatte. Auf diese Weise wurde das Sicherungs-
wesen dem Verkehr soweit wie möglich dienstbar gemacht. Wo
die gewöhnlichen Blockapparate nicht benutzt werden konnten,
wurden die Züge durch telephonische Verständigung von Punkt
zu Punkt weiter geleitet.

Auf der Südbahn ist im Londoner Bezirk eine ungewöhnlich
große Zahl von Bahnanschlüssen und Verbindungslinien vor-
handen, die den Betrieb der Stellwerke sehr erschwerten. Die-
jenigen Signalleute, die nicht streikten, wurden an die wichtig-
sten Punkte beordert; die anderen Stellen wurden von Beamten
der Bahngesellschaft und Hilfsfreiwilligen bedient. Im Vorstadt-
bezirk der Südbahn sind Sykessche Blockapparate in Benutzung,
die ähnlich arbeiten wie etwa die Blockeinrichtungen von
Siemens & Halske auf den deutschen Bahnen. Der Betrieb der
Sykesschen Apparate ist dem Publikum wenig bekannt; daher
war es nicht leicht, Freiwillige zu finden, denen die richtige Be-
dienung der Apparate anvertraut werden konnte. Auf Bahnen
mit einfachem telegraphischen Block waren die Schwierigkeiten
weit geringer. Glücklicherweise wird im Süden Londons ein
großer Teil der Bahnen elektrisch betrieben, so daß es bald mög-
lich wurde, Züge in Verkehr zu bringen, doch war Vorsicht ge-
boten, da hier keine selbsttätigen Fahrsperren vorhanden sind

Elektrische Züge nach u. von Charing Cross, falls nicht anders bezeichnet.
Dampfzüge.
Güterzüge.
„Aufwärts“ bedeutet „nach London“
„Abwärts“ „ „von „

Abb. 2. Zugverkehr auf dem Bahnhof Orpington

und einige der Signaleinrichtungen an den Bahnzusammenführungen sehr verwickelt waren.

Orpington ist für die elektrischen Züge von London Endstation; es ist die letzte Station, die mit dem Sykesschen Block ausgerüstet ist. Darüber hinaus verkehren nur Dampfzüge und zwischen Orpington und Sevenoaks wurde ein telephonischer Block eingerichtet. Abb. 1 zeigt die Anordnung der Gleise der Station Orpington. Die von London kommenden vier Gleise ziehen sich hinter der Station auf zwei Gleise zusammen. Die Station besitzt sechs Bahnsteiggleise. Ferner sind Gütergleise, mehrere Nebengleise und eine große Halle für elektrische Wagen vorhanden. Die elektrischen Züge mußten jeden Morgen, bei Störungen auch zu anderen Zeiten aus dem Schuppen geholt und abends dorthin geschafft werden. Am Nordende der Station befindet sich das Stellwerk A, am Südende das Stellwerk B. Letzteres wurde von einem Beamten der Verkehrsabteilung besetzt, der auch teilweise die Obliegenheiten eines Fahrdienstleiters ausübte, soweit man in England von einem derartigen Amt sprechen kann; die Signaleinrichtungen sind so beschaffen, daß jeder Signalbeamte in Wirklichkeit ein „Fahrdienstleiter“ ist; bei der Bedienung des Stellwerks ist er auf seine eigene Verantwortlichkeit angewiesen. Das Sykessche Blocksystem ist von London aus bis zum Stellwerk B durchgeführt und sichert die Zugbewegungen in der Station vollständig.

Ich hatte die Bedienung des Stellwerks A übernommen, das 68 mechanische Hebel enthält. Die Zahl mag nach deutschen Begriffen für eine derartige Station recht groß erscheinen. Es ist aber zu bedenken, daß die Spitzweichenverschlüsse in England mit besonderen Hebeln bedient werden, und daß auch die Verschiebebewegungen durchweg von Signalen überwacht werden, die mit besonderen Hebeln gestellt werden. Es gibt jetzt im englischen Signalbetrieb keine Weichensignale, obwohl sie früher vorhanden waren. Anderseits gibt es in England keine Fahrstraßenhebel, und die mechanischen Verriegelungen erfolgen unmittelbar zwischen den Signal- und Weichenhebeln usw. Infolgedessen ist es für eine unerfahrene Person auch bei guten theoretischen Kenntnissen nicht so leicht, ein Stellwerk zu bedienen, wie es wahrscheinlich in Deutschland der Fall ist, weil hier die Weichen bei Haltstellung aller in ein Stellwerk einbezogenen Signale in beliebiger Folge bedient werden können, da sie vollständig frei sind, bis ein Fahrstraßenhebel bewegt wird. In England dagegen verriegeln sich Weichenhebel und Weichenverschlußhebel gegenseitig, und diese Verriegelungen sind nicht immer offensichtlich, weil sie nicht nur zur Sicherung von Verschiebebewegungen dienen, sondern auch benutzt werden, um den Verschlußapparat zu verkleinern, da ein „indirekter“ Verschluß den Wegfall eines „direkten“ Verschlusses, der in der Theorie nötig ist, ermöglicht. Es ist also in einem fremden Stellwerk schwieriger, die Bewegungen herauszufinden als b deutschen Signalsystem. Bei den englischen Bahngesellscha ist der Aushang von Verschlußtafeln in den Stellwerkhäus nicht allgemein üblich. Das ist in ungewöhnlichen Zeiten schwerer Nachteil, besonders auch in Fällen, in denen vielle ein kranker Stellwerkwärter plötzlich von einem Ersatzm abgelöst werden soll, der mit dem Stellwerk nicht vertraut

Während der ersten Tage war ich völlig allein in dem St werk; hernach wurde mir ein Aushelfer beigegeben, der Eisenbahnen nichts zu tun hatte, sich aber sehr für das Ei bahnwesen interessierte und vom Signalwesen sehr viel v stand. Während der ganzen Dienstzeit, d. i. von 7,15 Vm. etwa 8,30 Nm. war es unmöglich, das Stellwerk zu verlassen, daß uns die Mahlzeiten zugesandt werden mußten. Die Zahl verfügbaren Kräfte war so gering, daß an eine Ablösung ni zu denken war.

Der Zugverkehr verbesserte sich von Tag zu Tag. Die e zigen Expreßzüge, die verkehrten, waren die Bootzüge, v denen in den letzten Tagen des Streiks zwei in jeder Richtu verkehrten. Die anderen Dampfzüge, nach Dover und Hastin hielten fast an allen Stationen, hatten aber guten Zuspruch; e große Zahl von Reisenden stiegen in Orpington ein. Die el trischen Zugbetriebe waren schnell organisiert; besondere A merksamkeit wurde darauf gerichtet, den Geschäftsleuten Fahrt zur Stadt zu ermöglichen. Am 12. Mai, dem letzten Stre tage, beförderte die Südbahn 1636 Züge, die 48 115 Zugkilome zurücklegten.

Um den bewältigten Zugverkehr zu veranschaulichen, ist Schaulinie Abb. 2 beigefügt, die von mir ursprünglich auf K zeptblättern entworfen wurde, um mir die Bedienung des St werks zu erleichtern, da ein zeichnerischer Fahrplan schnell zu übersehen ist als eine Tabelle. Die Abbildung zeigt, daß elektrischen Züge von und nach London in ziemlich großer Z verkehrten; alle diese Züge hatten in der Station Verschie bewegungen auszuführen oder mußten in die Wagenhalle führt werden. Außer den in der Abbildung angegebenen Züg verkehrten noch Leermaschinen und Festland-Paketzüge zu u regelmäßigen Zeiten.

Trotz aller Schwierigkeiten wurde der Verkehr mit ein Pünktlichkeit abgewickelt, die den Freiwilligen alle Ehre mac Alle diese Leute gingen bei der Durchführung der ihnen übe tragenen Aufgaben mit Sorgfalt und Überlegung zu Werke. kamen sehr wenige Störungen vor.

Die streikenden Eisenbahner versammelten sich auf d Brücken und Dämmen der Station und sahen sich den Betri der Züge an. Sie gaben später zu, daß sie überrascht waren, da die Signale richtig bedient und die Verschiebebewegungen siche

lai 1926 während des englischen Generalstreiks.

eführt wurden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der ik nur noch wenige Tage hätte andauern können, wenn er t im gewöhnlichen Wege abgebrochen worden wäre, da viele nbahner zur Arbeit zurückzukehren begannen, als sie sahen, der Verkehr so gut bedient wurde.

ie allgemeine Lehre des Streikes ist, daß zahlreiche Vertungen, die nur geschulten Leuten zugetraut werden, von ten mit Durchschnittsbegabung mit ein wenig Mühe ausget werden können, und daß die britische Bevölkerung entossen ist, Herrschaftsgelüste und Versuche, einen gewerben Streik zu einer politischen Revolution zu gestalten, zu rbinden. Glücklicherweise haben die, welche den allgemei- Streik in törichter Weise erklärt haben, zugegeben, daß sie n Fehler machten und nur erreichten, daß die eigenen Leute eidend wurden.

ie besondere Lehre, die der Signalingenieur aus dem Streik t, ist für die Leser dieser Zeitung interessanter. Um wähl eines Streiks einen Zugbetrieb durchzuführen, ist es durch- nötig, sich auf irgendein System der Zugsicherung zu zen, und je vollständiger dieses ist, um so befriedigender l die Ergebnisse. Wo selbsttätige Signale vorhanden sind, ist s viel leichter, da es nur nötig ist, die Stellwerke an Anußpunkten, auf Endbahnhöfen usw. zu besetzen, und hierfür l im allgemeinen genügend Leute zu finden. Wenn die Bahn selbsttätigen Fahrsperren ausgerüstet ist, nehmen diese den nsttuenden Beamten einen großen Teil ihrer Sorgen ab. Die rüstung der Vorortlinien mit zeitgemäßen selbsttätigen naleinrichtungen ist also eine weitergehende Vorsichtsmaßel, um störenden Streikfolgen vorzubeugen.

Vo jedoch die Bahnen in gewöhnlicher Weise mit Signalen gerüstet sind, ist es nötig, umfangreichere Maßnahmen zu ffen, um solchen Schwierigkeiten zu begegnen. Es sollte uningt darauf gehalten werden, daß Haltsignale nicht überfahren werden, um die Zugfahrer nicht zu verwirren und zu verhüten, daß Gefahrsignale wirklich überfahren werden. Wo ein Stellwerk nicht bedient werden kann, sollten die Signale auf Fahrt frei gestellt werden (indem die elektrische Verriegelung nötigenfalls beseitigt wird), so daß die sämtlichen Weichen in der Stellung für durchgehenden Betrieb sicher verriegelt sind. Wenn möglich, sollten die Blockleitungen durchlaufend verbunden werden — es ist empfehlenswert, an jedem Stellwerk dafür geeignete Schalter zur Verfügung zu haben —, so daß zwischen den im Betrieb befindlichen Stellwerken richtiger Blockbetrieb durchgeführt werden kann. Wo dies unmöglich ist, sollte der telephonische Block eingerichtet werden. Aufs strengste aber sollte — um dies nochmals zu wiederholen — darauf gehalten werden, daß Haltsignale unter keinen Umständen überfahren werden, außer wenn die das Signal bedienende Person ihre Einwilligung erteilt. Geschieht dies, so können sich die Sicherungseinrichtungen gut auswirken und die Züge können unbedenklich mit guter Geschwindigkeit verkehren. Wo Blockapparate Sykesscher oder Siemens & Halskescher Art in Benutzung sind, kann es nötig werden, gewisse Teile von den Apparaten abzuschalten. Aber dies sollte nur in unbedingt notwendigem Umfange geschehen.

Die englischen Bahnen waren in der glücklichen Lage, daß in der gewöhnlichen Bevölkerung so zahlreiche Personen zu finden waren, die mit dem Signalwesen usw. vertraut und fähig waren, besonders nach einiger Unterweisung, ein Stellwerk durchaus verständig zu bedienen. Der Schreiber weiß nicht, ob in Deutschland den Eisenbahndingen ein gleiches Interesse zugewendet wird, aber er hat den Eindruck, daß dies nicht der Fall ist. Auf alle Fälle waren die Erfahrungen, die während des Streiks auf den englischen Bahnen gemacht werden konnten, bemerkenswert, sie verdienen die Beachtung aller Eisenbahnbeamten.

Allgemeines.

– **Ein 80-t-Wagen in England.** Die London, Midland und ottische Eisenbahn hat in ihrem Wagenpark einen Tiefladegen für eine Nutzlast von 80 t eingestellt. Der Wagen selbst egt 47,65 t. Um diese Last in zulässiger Weise auf das Gleis übertragen, muß der Wagen 22,27 m lang sein und an jedem de zwei zweiachsige Drehgestelle haben, zwischen die die röpften Hauptträger eingehängt sind. Diese sind beweglich, daß ihre Lage der Form des Guts angepaßt werden kann. einzelnen Teile des Wagens sind so gelenkig miteinander rbunden, daß der Wagen Krümmungen von 20 m Halbmesser fahren kann.

– **Eine 80jährige amerikanische Lokomotive.** Zu den wenigen komotiven, die aus der Frühzeit der Eisenbahn uns erhalten blieben sind, gehört eine Maschine, die nebst dem zugehörigen Tender und einem alten Personenwagen auf dem Grundstück der Universität des Staates Maine in Orono Aufstellung gefunden hat. Zufolge einer Mitteilung der Railway and Locomotive Historical Society wurde diese Lokomotive von Holmes Hinkley in der Lokomotivfabrik von Hinkley & Drury in Boston, Mass., erbaut und verließ das Werk am 4. Mai 1846. Sie erhielt den Namen „Lion", und war eine der ersten Maschinen, die für die von Boston nach Salem führende Ostbahn geliefert wurden. Später fand sie auf der Zweiglinie nach Marblehead Verwendung und wurde schließlich an die Palmer & Machiasport Railroad verkauft, eine etwa 18 engl. Meilen lange Waldbahn, die Holz an die Küste beförderte. Vor etwa 20 Jahren wurde diese Linie stillgelegt und die Lokomotiven mitsamt den Schienen als Altmaterial verkauft. Die Maschine „Lion" jedoch entging der Vernichtung und bildet heute, obwohl sie inzwischen einem Umbau unterzogen werden mußte, eine Sehenswürdigkeit. Ihr Gewicht beträgt etwa 9 t.

Schnellgüterverkehr[1]).

Von Reichsbahnrat **Dr.-Ing. Bäseler**, München.

Wenn ein Feldherr, dessen Armee lange Zeit ein erobertes Land mühelos besetzt hielt, plötzlich bemerkt, daß der Feind neue Kräfte gewinnt, und daß es schwer wird, die vorgeschobenen Stellungen zu halten, so wird er sich nach einer geeigneten Rückzugslinie umsehen. Er wird, schon des Prestiges wegen, keine Stellung ohne Not aufgeben, gelegentlich sogar darum kämpfen, um das Stärkeverhältnis zu prüfen, aber er wird sich auf der inneren Linie konzentrieren, wo er eine ungleich stärkere Kampfkraft entwickeln und das Feld weiterhin leicht behaupten kann.

In dieser Lage befindet sich heute die Eisenbahn gegenüber dem Auto. Bisher herrschte die Eisenbahn ohne Wettbewerb, jetzt nimmt ihr der Kraftwagen manchen nicht unerheblichen Verkehr weg, und dieser Wettbewerb macht den Eisenbahnern viel Kopfzerbrechen. Zwar braucht man nicht ängstlich zu sein; die Kraftwagengesellschaften sollen erst einmal Verkehr im Großen betreiben und sehen, wie schwer es ist, dabei Seide zu spinnen; aber auf der Hut sein muß die Eisenbahn immerhin. Es wird dahin kommen, um bei dem Vergleich zu bleiben, daß sie gewisse vorgeschobene Stellungen aufgibt, die sie eigentlich nur hielt, weil sonst ein leerer Raum entstanden wäre, und bei diesem Rückzug wird sie an innerer Kraft gewinnen.

Ich habe vor einiger Zeit unter dem Titel „Schnellgüterverkehr" eine Schrift[2]) verfaßt, die ich wohl bei der Mehrzahl meiner Zuhörer als bekannt voraussetzen darf, und deren Kerngedanke ist, Kraftwagen unmittelbar auf die Eisenbahnen zu setzen. Ich wollte nun diesen Gedanken weiter ausspinnen, habe aber aus zahlreichen mündlichen und gedruckten Äußerungen ersehen, daß die Grundgedanken, die allerdings zunächst etwas befremdet erscheinen mögen, noch wenig in das Bewußtsein der Leser übergegangen sind, und daß ich sie deshalb nochmals erläutern muß.

Worin und warum macht das Auto der Eisenbahn Wettbewerb? Nun: hauptsächlich im Güterverkehr, und zwar durchaus nicht auf schwach befahrenen Landstrecken — da wäre die Eisenbahn froh, wenn der Kraftwagen sie nur des zukünftigen Baues schlecht rentierender Nebenbähnchen überhöbe — sondern gerade auf unseren besten Linien, zwischen größeren Städten, Hamburg-Leipzig, Berlin-Hamburg, im Industriegebiet usw. Und warum macht das Auto Wettbewerb? Die Gründe sind oft erläutert; erstens weil es nichts für den Weg bezahlt — nun, das wird verhältnismäßig bald überwunden sein durch harte Straßen, an deren Kosten sich die Kraftwagen kräftig beteiligen, und elastische Gummireifen —, zweitens durch eine Reihe von Vorzügen in der Art der Beförderung, den Fortfall des Umladens, die große Schnelligkeit, die zeitliche Freiheit, die Verantwortlichkeit nur eines Mannes für den Transport, die Ersparnis an Verpackung, die Möglichkeit eines privaten Betriebes.

Wenn man fragt, weshalb die Eisenbahn das alles nicht bieten kann, so liegt das an dem grundlegenden Unterschied der Fahrweise; in einem Fall ist die Bewegung frei, im andern an die Schienen gebunden. Dieser Unterschied ist so außerordentlich wichtig, daß tatsächlich alles von ihm abhängt. Man macht sich das aber im allgemeinen gar nicht klar. Man pflegt bei Vergleichen zwischen Straßen- und Schienenfahrzeugen den größeren oder kleineren Rollwiderstand zu betrachten, den Bedarf an Zugkraft, die Schonung der Fahrbahn, die Anpassung ans Gelände usw. Aber das ist es ja alles nicht. Nicht die einzelne Bewegung ist es, die entscheidet; ein allgemeines Fördersystem ist eine ungeheure Vielheit gleichzeitiger Bewegungen, und die Möglichkeit, diese möglichst günstig und ohne gegenseitige Behinderung zu verbinden, das ist der Kernpunkt, wo sich der Erfolg entscheidet.

Und da ist eben das Auto der Eisenbahn himmelweit überlegen, einfach deshalb, weil es wegen seiner Spurlosigkeit immer und überall ausweichen kann. Man meint oft, das Eisenbahngleis wäre zu steif, um es in alle Winkel zu verästeln. Das ist eine Täuschung; es wäre sogar ziemlich leicht, unsere Güterwagen so zu bauen, daß sie 15 oder 10 m Halbmesser zwanglos durchlaufen, und ebenso gibt es Mittel, um einzelne Wagen über ganz steile Neigungen zu bringen. Damit könnte man jeden Fabrikwinkel, den man aufschließen will, erreichen. Aber gew[...]nen hat man damit nichts, wie wir gleich sehen werden[.]

Sie kennen alle die Art, wie sich der Güterverkehr b[ei der] Eisenbahn abspielt. Irgendwo wird ein Wagen beladen[, das] dauert schon erhebliche Zeit. Wenn er nun glücklich fert[ig ist,] dann kann er beileibe nicht gleich zum Ziel laufen, wie [ein] Kraftwagen tun würde, sondern er muß warten, bis ein[Zug] kommt, in den er eingestellt wird; zum Einstellen muß [er „ran]giert" werden, das ist eine zeitraubende, und wegen des [...] betätigten Apparates sehr unvorteilhafte Arbeit; dann läu[ft der] Wagen einige Zeit im Zug, bis er an einen Knotenpunkt k[ommt,] dort muß er in einen andern Zug kommen, das dauert w[ieder] geraume Zeit, und es muß wieder rangiert werden, und so [geht] es weiter. Zwar sind wir dabei, das Rangiergeschäft a[n den]

Abb. 1. Schema.

Knotenpunkten, die sekundäre Zugbildung, die Zugumbil[dung] zu mechanisieren; aber die weit überwiegende primäre [Zug]bildung, die sich jeden Augenblick an tausend Punkten vollz[ieht,] bleibt; es ist jene, den zuschauenden Laien, der ihren Sinn n[icht] versteht, so unsagbar töricht anmutende Bewegung des [Aus]ziehens, Zurückfahrens oder Abstoßens, wieder Ausziehens u[sw.,] bei der man oft, um einen Wagen in ein 4,5 m entferntes Ne[ben]gleis zu bringen, einen ganzen Zug ein halbes Kilometer [vor] und zurückbewegt, ein Riesenaufwand für einen ganz läc[her]lichen Erfolg.

Wir wollen einmal die Frage stellen, ob man nicht die Gü[ter]wagen ebenso wie die Kraftwagen mit Einzelantrieb verse[hen,] einzeln besetzen und einzeln an ihr Ziel bewegen könnte! T[ech]nisch ist die Aufgabe, wenn wir von den Kosten einstweilen [ab]sehen, durchaus lösbar. Nun, die Frage stellen, heißt für [den] Betriebsmann, sie ohne weiteres verneinen. Der Gedanke sc[hon] ist dem Eisenbahner fürchterlich. Und warum? Man kan[n auf] einem Gleissystem immer nur eine sehr beschränkte Anzahl [von] Fahrten gleichzeitig machen. Nehmen wir einmal eine gewö[hn]liche Gleisgruppe, eine Reihe paralleler Gleise, die zu ei[nem] Strang zusammengeführt sind. Jede Bewegung aus einem G[leis] in ein anderes muß über denselben Punkt a führen, Abb[. 1.] Und so ist es überall. Immer beschränken der eine oder [die] wenigen möglichen Wege die gleichzeitigen Fahrten; der Ei[sen]bahnbetrieb ist dadurch charakterisiert, daß immer zwanzig [Be]wegungen, die auch werden wollen, auf eine einundzwanzig[ste] warten müssen, die vorher erledigt sein muß. Die Fahrze[uge] stehen ja nicht einmal einzeln, sondern in jedem Lade- [und] Anschlußgleis bilden sie schon im Stehen Züge. Man muß imm[er] erst andere Wagen wegschieben, ehe man an irgendeinen [ge]wünschten herankann. Wollte man jeden Wagen einzeln [er]fassen, so brauchte man für jeden Wagen eine Weiche, ein[en] Apparat, der ungefähr so teuer ist, wie das Fahrzeug, [und] nebenbei noch eine recht gefährliche Bedienung erfordert. F[ür] ein Auto ist jedes Quadratmeter eines Verkehrsplatzes e[ine] Weiche. Auf einem Bahnhofsraum, auf dem eine oder höchste[ns] zwei Rangiermaschinen arbeiten können, könnten sich ein[ige] Dutzend Kraftwagen mühelos bewegen und umgruppieren.

Und so geht das immer weiter. Was für den Bahnhof gilt, g[ilt] auch für die Strecke. Auch hier gibt es nur wenige, streng [...]

---

[1]) Da das Thema verschiedentlich in dieser Zeitung behandelt wurde (vgl. Reffler: S. 308, Bäseler: S. 507 und Wentzel: S. 668 Jahrgang 1925) bringen wir, verschiedenen Wünschen entsprechend, der Vollständigkeit halber auch noch die Gegenkritik von Dr. Bäseler (Vortrag auf der Düsseldorfer Tagung des VDI, veröffentlicht im Sonderheft „Güterumschlag" d. Z. d. VDI, Berlin 1926, VDI-Verlag).

[2]) Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1925 Nr. 18.

nmte Ausweichmöglichkeiten. Daher die strenge Bindung an rpläne, die fortzeugende Wirkung von Verspätungen, die ßerordentlich robuste Bauart der Eisenbahnfahrzeuge, weil krankes Fahrzeug die ganze Strecke sperrt — ein Auto, das der Strecke liegen bleibt, was alle Augenblicke vorkommt, d umfahren. Wenn wir einen Vergleich aus der Mechanik ver-nden wollen, so ist eine Eisenbahn ein System mit vergleichs-ise unendlich vielen Freiheitsgraden. Gegenüber einem be-ten großstädtischen Verkehrsplatz ist der größte Hauptbahn-, gemessen an der Zahl gleichzeitiger Bewegungen, ein toter um.

Vir können diese Erkenntnisse in den grundlegenden Satz ammenfassen:

Die Eisenbahn kann und muß in Zügen fahren,
der Kraftwagen kann und muß einzeln fahren.

Die Eisenbahn kann Züge fahren mit Hilfe der Spur, sie ß es, um bei den seltenen ihr möglichen Bewegungen etwas leisten. Das Auto kann einzeln fahren, weil es sehr oft ren kann; es muß einzeln fahren, weil eine nennenswerte gbildung auf der Straße technisch sehr schwer und jedenfalls ktisch untunlich ist.

Hieraus folgt sofort der Anwendungsbereich beider Verkehrs-ttel. Die Eisenbahn ist auf große Entfernungen überlegen, die Zugbildung sich lohnt, das Auto auf kurze, wo das zelfahren besser ist. Was hier große und kleine Entfernung ßt, ist ziemlich gleichgültig; das Auto fährt billiger auf 20 40 km, je nach dem Tarif, den das Gut auf der Eisenbahn ben würde; unter Einrechnung der mittelbaren Vorteile des totransportes wird sich die Wettbewerbsentfernung wohl bis 100 km erstrecken.

Hier drängt sich nun die interessante Frage auf, ob man ht für den mittleren Bereich, der von beiden Verkehrsmitteln stritten wird, eine Verbindung herstellen kann, und was diese hl bringen würde und wie sie aussehen müßte. Nun, wir ißten da versuchen, die charakteristischen Vorteile beider hrzeuge zu vereinigen, also das Einzelfahren des spurlosen hrzeuges, wo es am Platze ist, und das Zugfahren der Spur-hn. Das geht, wenn man die Kraftwagen auf die Eisenbahn-ge setzt.

Die Verteilung der Bewegungen ist klar. Die Eisenbahn soll r das tun, was ihre Domäne ist, ihre eigentliche unübertroffene istung, nämlich das Zugfahren. Alles übrige, also das An-d Abfahren, aber auch alle Zwischenbewegungen, das Zug-lden, das Ordnen, das Zugumbilden, alles das soll das beweg-he spurlose Fahrzeug machen.

Dazu ist zu allererst nötig, daß die Kraftwagen längere An-arsch- und Abmarschwege machen. Denn aus einem Um-eis von einigen Kilometern kann man einen Schnellgüterzug allgemeinen nicht bilden. Sobald man aber Räume von 30 er 50 km Halbmesser nimmt, gibt es wohl manchen Fall. Die raftwagen fahren ja auch sonst so weite Wege, also können sie hier ebenfalls tun. Während es also sonst heißt: Straßen-

Abb. 2 bis 3. Gegenüberstellung von Großgüterwagen und Schnellgüterautos.

hrzeug bis zum Eisenbahnwagen, heißt es hier: Straßenfahr-eug bis und vom Eisenbahnzug.

Hier sei eine kleine Abweichung gestattet. Wir mühen uns o sehr um die Großgüterwagenfrage. Der Großgüterwagen hat ei grundsätzlichem Gegensatz etwas Verwandtes mit unserer Frage: Schnellstes Be- und Entladen, geschlossene Züge. Der bere Teil des lichten Raumprofils dient wie beim Schnellverkehr um Unterbringen der Ladung, der mittlere Teil zum Unter-ringen der Schnellentladeeinrichtungen, beim Großgüterwagen er Rutschen, beim Schnellverkehr der Räder des Kraftwagens, Abb. 2 bis 3. Nur kommen wir nicht zur Verwendung der roßgüterwagen, weil wir fast keinen Verbraucher finden, der einen ganzen Kohlenzug auf einmal gebrauchen kann. Mit einzelnen Auseinander- und dann wieder Zusammenrangieren, z. B. bei einem in Berlin aus dem Ruhrbezirk eintreffenden Zug, ist schon der größte Vorteil weg. Also was tun? Nun, ich denke: den Zug als ganzen in Silos entladen und die Kohlen mit Kraftwagen verteilen, wie es schon vorgeschlagen ist; die Kraftwagen fahren sich nur wenig teurer als der Eisenbahn die Rangierbewegungen zu stehen kämen. Also auch hier: Kraftwagen bis oder vom Zug!

Ein solches Schnellverkehrsystem ist also dadurch charakterisiert, daß die Zugbildung nur an ganz wenigen Stellen, an den großen Knotenpunkten, stattfindet; sagen wir etwa, in der Voraussetzung, wir bekämen überall Fracht für einen Zug täglich auf den Hauptlinien zusammen, alle 100 km. Für einen Schnellgüterzug München-Frankfurt hätte man z. B. folgende Stationen: München, Augsburg, Ulm, Stuttgart, Friedrichsfeld, Frankfurt.

Ferner soll nicht nur die Zeit der Zugbildung wegfallen, sondern auch die Zeit der Beladung. Dazu soll das Auto von einer Seitenrampe, einem „Güterbahnsteig", unmittelbar auf den Zug fahren und mit normalisierten Ketten und Haken festgemacht werden.

Hier muß ich mich mit einem meiner Kritiker, Herrn Prof. Wentzel, auseinandersetzen[3]). Er sagt: „Warum denn die Autos auf der Bahn totlegen? Es genügt doch ein abhebbarer Kasten." Nun, der Kasten muß ziemlich groß sein, wenn er etwas nützen soll, also brauche ich zum Überheben einen Kran. Krane sind aber recht teuer, namentlich wenn ein ganzer Zug gleichzeitig beladen werden soll, außerdem geht das Überheben nicht so schnell wie das Überfahren. Prof. Wentzel denkt es sich auch nicht so; er will nur in einem Ladegleis einige Wagen mit einem Kran beladen und diese dann „schnell" an einen fertigen Eilgüterzug setzen; aber, das ist es ja gerade, was die spurgebundene Eisenbahn nicht kann: „im letzten Augenblick an den Zug setzen". Das gelingt einmal, vielleicht auch zehnmal, aber nie immer, es gelingt, wenn es durchaus sein muß und alle anderen Rücksichten zurückgestellt werden, meinetwegen auch für einen bestimmten Zug und Ort immer, aber nie und nimmer für mehrere Züge an zahlreichen Orten. Denn diese Fahrt im letzten Augenblick wird immer auf irgendwelche Hindernisse stoßen; für solche Fahrten ist eben ein Spursystem denkbar ungeeignet. Der Privatmann, der mit seinem Auto den zur Abfahrt bereitstehenden Zug erreichen will und von keinem Zwang eingeschnürt ist, kommt mit, und wenn er 3 Minuten vor Abfahrt ankommt, und nicht nur er allein, sondern auch viele andere an diesen und an anderen Orten.

Aber gegen die Kästen spricht noch mehr. Die Eisenbahn bildet ja niemals einen Zug aus Ortsgut allein, sondern aus Ortsgut und Übergang aus anderen Richtungen. Das ist ein Punkt, der bei so vielen gut gemeinten Vorschlägen übersehen wird, die dahin zielen, zur Einschränkung des Rangierens einen Zug in einer bestimmten Richtung durch Aufliefern der Güter nur an einem dazu bestimmten und geeigneten Bahnhof zu bilden. Wenn wir nun aber den Übergang einbeziehen, sollen wir dann die Kästen abheben, auf Autos setzen, zum Anschlußzug fahren und wieder draufheben? Da lasse ich doch schon lieber die Räder am Kasten und fahre ihn mit eigener Kraft von Zug zu Zug.

Aber, wird mein Herr Kritiker vermutlich einwenden, wir wollen die Kästen auch gar nicht umsetzen, wir können an Knotenpunkten ja ohne Nachteil rangieren; die sekundäre Zugbildung wird durch den mechanisierten Ablaufbetrieb schnell, billig und gut gelöst. Nein, sie wird gut und billig, aber nicht schnell im Sinne eines wirklichen Schnellverkehrs gelöst. Es möchte noch angehen, wenn nur umgebildet wird, wenn nur aus angekommenen Zügen neue zusammengestellt würden; da aber an jedem Knotenpunkt in die neuen Züge auch noch Ortsgut eingeht, sind Zugbildungszeiten von mehreren Stunden unvermeidlich.

Wohl aber möchte ich hier die Einschaltung machen, daß für nicht sehr eilbedürftiges Gut eine gewisse Mittellösung möglich und vielleicht anstrebenswert erscheint. Als Hauptgrundsatz scheint sich mir dabei immer wieder der herauszuschälen, daß die Verkehrsaufnahme der Eisenbahn nur an größeren Knotenpunkten erfolgt, wo das Gut sofort in durchgehende Züge kommt. Ein Vorbild bieten amerikanische Eisenbahnen, die schon vielfach die Streckenstationen für Güterverkehr geschlossen haben und das Gut den Knotenpunkten mit bahneigenen oder privaten Kraftwagen zuführen lassen. Das gilt vor allem von Stückgut, aber auch von Ladungen. Wir müssen uns immer vor Augen halten, daß bei der Eisenbahn die Einheitskosten für 1 tkm sehr verschieden sind. Im wirklichen Zugverkehr sind sie außerordentlich gering, im Rangierverkehr — und darunter muß

[3]) Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1925, Nr. 24.

auch ein Nahgüterzug rechnen, der überall hält und rangiert — sehr hoch, wahrscheinlich oft sehr viel höher als bei einem Kraftwagen. Darüber Klarheit zu schaffen, scheint mir eine der bedeutungsvollsten Aufgaben der Betriebswissenschaft.

Wie sieht es nun mit den Kosten aus? Das Wesentliche ist, daß bei dem kombinierten Eisenbahn-Autoverkehr große Beträge an Güterwagenzinsen und Rangierarbeit entfallen, während die reinen Zugförderkosten steigen. Leider stehen uns ja über alle diese dringend wissensnotwendigen Dinge keine genauen Zahlen zur Verfügung. Aber es kommt vorerst auch auf große Genauigkeit nicht an. Das Tonnenkilometer soll uns vor dem Krieg im Durchschnitt 1,7 Pf. gekostet haben. Nehmen wir an, daß es heute nicht ganz das Doppelte, also rund 3 Pf. kostet. Weil die Entfernungen, für die der Schnellverkehr vorzugsweise in Frage kommt, etwas unter dem Mittel liegen dürften, und zur Sicherheit rechnen wird mit 3,5 Pf. Wie verteilen diese sich nun? Nach verschiedenen Berechnungen dürften sie sich in runden Zahlen etwa so gliedern lassen:

Reine Zugförderkosten	1,0 Pf.
Vorhalten der Wagen	1,0 Pf.
Rangieren	1,0 Pf.
Allgemeine Unkosten	0,5 Pf.
	3,5 Pf.

Beim Schnellverkehr fällt das Rangieren ganz aus; die Vorhaltung der Fahrzeuge geht, da sie mehrmals schneller umlaufen und auch ihre Ausbesserung wegfällt — heute kommt

Abb. 4. Schema einer Kostenberechnung.

jeder Güterwagen infolge Rangierens sechsmal im Jahre in die Werkstatt — praktisch ebenfalls auf einen verschwindenden Betrag herunter. Es bleiben also nur 1,5 Pf. Durch das tote Gewicht, das etwa das Doppelte wie beim reinen Eisenbahnverkehr beträgt, steigen die reinen Zugförderkosten aufs Doppelte, es kommt also nochmals 1 Pf. dazu, und 1 tkm würde 2,5 Pf. kosten, ist also immer noch 1 Pf. billiger als im reinen Eisenbahnverkehr. Darin liegt m. E. die große Bedeutung des kombinierten Verkehrs. Nun lassen Sie ruhig diese runde Rechnung ungenau sein; nehmen Sie an, daß 1 tkm dasselbe kostet oder auch etwas mehr, so ist klar, daß für die Eisenbahn der kombinierte Transport trotz seiner hohen Qualität mindestens nicht wesentlich teurer kommt als der reine.

Bei dieser Rechnung ist für den Kraftwagen gar nichts eingesetzt. Ich habe dieselbe Voraussetzung gemacht wie in meiner Schrift, daß die Kraftwagen nachts auf die Eisenbahn gesetzt werden, wo sie doch unbeschäftigt sind. Sicher wird das häufig möglich sein. Wir wollen nun aber auch den Fall betrachten, daß ein Auto am Tage auf die Eisenbahn gesetzt wird, womöglich bemannt, und Kosten dafür in Ansatz gebracht werden müssen. Man ist geneigt, diese Verdopplung der Transportmittel für einen nutzlosen Aufwand zu halten, der die Wirtschaftlichkeit vernichtet. Aber das ist nicht so: es zeigt sich, daß das Gut in diesem Falle zwar teurer reist als im reinen Eisenbahnverkehr, aber immer noch viel billiger als im reinen Autoverkehr. Ich nehme dazu eine Kostenberechnung für einen 5-t-Vomag-Wagen; die Einteilung in feste und bewegliche Kosten stimmt begrifflich nicht ganz mit den Gepflogenheiten der Eisenbahn überein, aber ich lasse sie so, weil es bei Autos so üblich ist. Die Rechnung gilt für den Fall, daß der Wagen bei jeder Fahrt hin und zurück voll belastet ist. Das ist natürlich ein äußerst seltener Glückszufall, ist aber für den vorliegenden Fall der sicherere Weg zur Berechnung; bei schlechter Auslast sind die Ersparnisse durch die Kombination Eisenbahn-Auto r größer. Der Wagen soll an 300 Tagen 100 km fahren, $5 \cdot 300 \cdot 100 = 150\,000$ tkm im Jahr leisten, Abb. 4. Es entstel

Feste Kosten.		Bewegliche Kost	
Abschreibungen	2 515	Brennstoff	4
Zinsen	840	Öl	
Versicherung	840	Fett	
Garage	480	Putzmittel	
Fahrer	2 400	Reparatur	3
Prämie	600	Gummi	2
	7 675		11

Feste Kosten	7 675
Bewegliche Kosten	11 300
	18 975

18 975 : 150 000 = 12,6 Pf./tkm.

Nun wollen wir annehmen, daß das Auto dieselben 150 000 t fährt, aber nur ¼ selbst und ¾ auf der Eisenbahn, und zv mit seinem Führer. Die festen Kosten sind dieselben, bis die Abschreibungen, die man wohl im Verhältnis des sell gefahrenen Weges herabsetzen darf. Die beweglichen könn sämtlich in diesem Verhältnis herabgesetzt werden. Dann erg sich dieses Bild:

Feste Kosten.		Bewegliche Koste	
Abschreibungen	630	Brennstoff	1 0
Zinsen	840	Öl	12
Versicherung	840	Fett	4
Garage	480	Putzmittel	
Fahrer	2 400	Reparatur	90
Prämie	600	Gummi	70
	5 790		2 82

Feste Kosten	5 790
Bewegliche Kosten	2 825
	8 615

8615 : 150 000 = 5,75 Pf./tkm.

Dazu kommen noch die Kosten der Eisenbahn mit ¾ von ru 4 Pf./tkm, wenn wir der Eisenbahn einen angemessenen Gewi von 0,5 Pf. gewähren, gleich 3 Pf.

Auto	5,75
Eisenbahn	+ 3,00
	= 8,75 Pf./tkm

gegen 12,6, die wir soeben hatten. Das ist ein Durchschnittsw für den ganzen Transport, die Strecken auf der Eisenbahn f sich sind noch etwas billiger.

Nehmen wir nun an, daß der Führer nicht mitfährt, sonde daß das Auto zugestellt und abgeholt wird, so entfallen auch no etwa die Hälfte der Führerkosten, und es ergibt sich folgend Bild:

Feste Kosten.		Bewegliche Koste	
Abschreibung	630	Brennstoff	1 05
Zinsen	840	Öl	12
Versicherung	840	Fett	4
Garage	480	Putzmittel	
Fahrer	1 200	Reparatur	90
Prämie	300	Gummi	707
	4 290		2 825

Feste Kosten	4 290
Bewegliche Kosten	2 825
	7 115

7,115 : 150 000 = 4,75 Pf./tkm
+ 3,00 „
= 7,75 Pf./tkm.

Sie sehen also, daß in der Kombination von Auto und Eisenbah auch bedeutende wirtschaftliche Vorteile stecken. Daß an sic für Güter eine hohe Qualität des Transportes, namentlich Schne ligkeit, entsprechend bezahlt wird, beweisen die vielfachen reine Kraftwagentransporte über große Entfernungen. Voraussetzun für den kombinierten Verkehr ist natürlich, daß die Güter au der Eisenbahn nicht wie jetzt herumstehen, sondern imme laufen, und diese Möglichkeit gewährt eben wiederum das Aut selbst, indem es, wie vorausgesetzt, selbst Zugbildungsbahnhöf anlaufen und in wenigen Minuten auf die Eisenbahn übergeher kann.

Der kombinierte Verkehr gewährt alle Vorteile des reine Autoverkehrs: kein Umladen, Möglichkeit der Begleitung, un zwar durch denselben Mann, Schnelligkeit, Möglichkeit der Ver wendung von Spezialwagen, nur eines nicht, die zeitliche Un gebundenheit. Diese ist nun einmal mit der Vereinigung mehrere Transporte zu einem Zug unvereinbar. Aber diesem Nachteil

•n auch Vorteile gegenüber; weite Überlandfahrten von twagen sind bei ihrer vergleichsweise großen Anfälligkeit : eben sehr sicher, während man mit dem Ankommen eines nbahnzuges sicher rechnen kann, und zwar auf einige Mi-n genau.

i den Lesern, die meinen Aufsatz nicht kennen, wird viel-t allmählich die Frage dringend geworden sein: Ja, wie soll denn eigentlich technisch ausgeführt werden, wie soll ein aussehen, das sich in wenigen Minuten auf die Eisenbahn-und mitfährt? Abb. 5 gibt schematisch eine bereits ver-tlichte Gegenüberstellung von Eisenbahnautos.

ob. 6 zeigt für den Fall, daß mit Anhängern und Zug-hinen gefahren wird, einen Wagen, den die Maschinen-k Eßlingen entworfen hat.

lche Fahrzeuge sind, wenn auch nicht klein, so doch sehr : ob man sie für die größeren Entfernungen, die sie über-en müssen, genügend straßentüchtig machen kann, ist im-im eine Frage. Bei Anhängern ist es leicht, aber sie eignen wenig für Fälle, in denen der Zug mehrmals gewechselt len muß.

wäre deshalb natürlich sehr erwünscht, gewöhnliche lange s verwenden zu können. Durch genügendes Hin- und Her-en kann ein solches Auto schon auf einen genügend langen nbahnwagen kommen, aber das verschlingt viel Platz. Es

Abb. 5.

aber eine Bestrebung im Autobau, die hier helfend ein-'en kann, das ist der Vorderachsenantrieb mit drehbarem lerwagen, an Stelle der jetzt üblichen Achsschenkel-ung. Man sieht aus Abb. 7, wie ein solcher Wagen ohne enswerten Platzverbrauch von Eisenbahnwagen abfahren , und ebenso kann er natürlich rückwärts hinauf. Solche en sind jetzt für elektrischen Antrieb gebaut, sie für Ver-nungsmotoren zu konstruieren, ist freilich eine nicht leichte abe.

as ist nun der Verwendungszweck dieses kombinierten twagen-Eisenbahnverkehrs? Ich muß mich an diesem kte wieder mit meinen Kritikern auseinandersetzen. Sie n den Schnellverkehr vor allem vom Standpunkt des Stück-erkehrs betrachtet; Herr Professor Wentzel so, als ob ich haupt nur die Zusammenfassung von Stückgut in Kästen 'eckt hätte, Herr Amtmann Reffler[4]), indem er sich bewußt den Stückgutverkehr beschränkt. Aber der Stückgutver-ist überhaupt nicht das Erste, sondern die Beschleunigung Verkehrs einschließlich aller sonstigen mittelbaren Vorzüge Kraftwagentransportes, für alle dafür geeigneten Güter, allem Ladungen. Nur bei Ladungen ist das Fahren von zu Haus möglich, bei Stückgut kann es auch der reine verkehr nicht, denn es kommt eben in einem Haus nicht Ladung nach einem anderen Haus auf, und wenn sie auf-nt, ist es schon eine kleine Ladung. Daß aber bei dem binierten Verkehr zum ersten Male die Möglichkeit geboten uf der Eisenbahn auch kleine Ladungen zu befördern, halte für einen ganz wesentlichen, für das Handelsleben sehr be-samen Vorteil, denn die große Lücke zwischen Stückgut Ladung wird schmerzlich empfunden, und ist mit der Ver-erung der Tragfähigkeit der Wagen ständig gewachsen. auch beim Stückgut sind meinen Herren Kritikern merk-

Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 11.

würdige Mißverständnisse unterlaufen. Selbstverständlich muß, wie jetzt, Stückgut nach Sammelräumen gefahren und sortiert werden. Dann wird es in die fahrbaren Kästen geladen, wobei man das Karren erspart — denn die Kästen können sich zum Gut hinbewegen, was der Eisenbahnwagen nicht kann — und in diesen fährt es auf den Zug. Herr Amtmann Reffler meint nun, für die Verbindung zwischen zwei großen Städten brauche man den Übergang der Autos nicht, nachdem man doch nicht

Abb. 6.

von Haus zu Haus fahren könne. Man könne auch, wie jetzt, in Eisenbahnwagen laden, und für Seitenorte, die infolge schlechter Anschlüsse so lange warten müßten, käme nichts heraus. Das ist doch ein arges Mißverständnis, denn zu diesen Seitenorten fahren von den angekommenen Zügen die Autos ein-fach hin. In vielen Fällen, nämlich wenn kein ganzer Karren zusammengekommen ist, muß auch hier ausgeladen, mit aus an-deren Richtungen gekommenem Gut vereinigt und ein Auto neu geladen werden. Dann kann man natürlich sofort die Frage stellen: Wenn der Karren bei Stückgut nichts weiter leistet als den Weg vom Güterschuppen zum Zug und vom Zug zum Güterschuppen, warum sollen sie dann überhaupt mitfahren? Warum nicht die Güter einfach wie jetzt in Eisenbahnwagen laden? Die Frage ist in der Tat berechtigt, wo von einem großen Güterschuppen nach einem anderen ein ganzer Zug zu-sammenkommt, aber wie oft trifft das zu? Ein Schnellgüterzug von Berlin nach München wird doch nicht nur aus Gütern ge-bildet, die am Anhalter Bahnhof aufgegeben werden, sondern auf allen möglichen Berliner Bahnhöfen. Für die an der Güter-abfertigung Anhalter Bahnhof schon in Autos ankommenden Güter fällt also das Umladen fort, wenn die Autos unmittelbar auf den Zug können. Und außerdem kommen ja Güter von allen möglichen Anschlußzügen, und zuletzt und vor allem: mit Stückgütern allein wird wohl überhaupt in den seltensten Fällen ein Zug voll werden, sondern gum größeren Teil mit kleinen Ladungen. Wenn also die Stückgüter nicht auch in Autos auf den Zug gehen, sondern in Eisenbahnwagen verladen angesetzt

Abb. 7. Schema eines großen Eisenbahnautos.

werden müssen, so haben wir wiederum das Rangieren, das wir wegen seiner grundlegenden Nachteile beseitigen wollen.

Es kommt ja auch hinzu, daß in einem Zuge Berlin-München nicht nur Wagen nach München laufen, sondern auch nach Halle, Saalfeld und Nürnberg, alle Orte mit ihrer weiteren Um-gebung verstanden, und überall müßte rangiert werden, um die Wagen auszusetzen und andere einzusetzen, und das bedeutet wieder Rangieren. Diese letzte Überlegung führt uns auch da-hin, zu erkennen, warum das Problem des Schnellgüterverkehrs überhaupt entstanden ist. Man ist versucht, zu sagen, ob es denn so schlimm sei, aus einem Güterzug schnell ein paar Wagen auszusetzen, ein paar andere einzusetzen und weiter zu

fahren? Dann erleiden die durchgehenden Güter — darauf kommt es vor allem an — doch auch nicht so viel Aufenthalt. Ist das nicht fast so einfach, als Autos „aus-“ und „einsteigen“ zu lassen? Nun, der Eisenbahner weiß, daß es mit dem einfachen Einsetzen nicht gemacht ist, die Wagen müssen je in ihre Gruppe kommen — also wenn in Halle Wagen eingestellt werden, der Saalfelder in die Saalfelder, der Nürnberger in die Nürnberger Gruppe, wenn nicht auf der folgenden Station noch viel mehr Aufenthalt entstehen soll, und das kostet eben ziemlich viel Zeit. Aber selbst das möchte alles noch gehen, wenn wir noch die kleinen Verhältnisse hätten wie früher. Wie sahen denn die alten Bahnhöfe aus? Alles nah beisammen, Personenbahnhof, Eilgutschuppen, Güteranlagen, neben den durchgehenden ein paar Güter-Aufstellgleise, die Strecke nicht zu sehr belegt, infolgedessen wenig Störungen beim Rangieren, die Züge nicht zu groß: ja, da konnte man verhältnismäßig leicht, wenn es sein mußte, ein paar Wagen aus- und einsetzen, die abgesetzten schnell dem Empfänger zuführen und an den Endpunkten dies mit dem ganzen Zug machen. In England, wo es infolge der geographischen Verhältnisse noch richtige Ortszüge gibt, geschlossene Züge von einem Hafen nach einer großen Binnenstadt, ist es heute noch üblich, daß die Güterwagen eine halbe Stunde nach Ankunft an der Rampe oder am Schup stehen. In dem Einfahrgleis liegen Drehscheiben, mit Sp bewegt man die leichten Wagen, und in einem Augenblick der Zug zerteilt. Das wird bei einem entwickelten Eisenba netz mit starkem Übergang an allen Knotenpunkten je län desto schwieriger. Man kommt nicht mehr schnell von Ladestelle zum Zug und vom Zug zur Ladestelle, und nicht mal von Zug zu Zug. Alles ist getrennt, der Halteplatz Personenzüge, die möglicherweise eilige Wagen mitbringen, oder gar die Güterschuppen, die Umladestelle, der Verschie bahnhof. Zwischen allen Stellen liegen weite Überführun wege, die bei den geringen Bewegungsmöglichkeiten eines Sp netzes nur selten gefahren werden, und im entscheiden Augenblick durch Kreuzfahrten gesperrt sind. Aus die Gründen werden wir versuchen müssen, für eiligere Gü einen leichteren Weg des Zusammenkommens und Trennens finden. Die Aufgabe ist sehr groß, aber lösbar; es ist Arbeit einer Generation. Der Schnellverkehr, wie ich ihn skizzieren versucht habe, scheint mir der geeignetste Weg da Er verlängert den wirtschaftlichen Weg des Autos um ein V faches und gibt dabei gleichzeitig der Eisenbahn Transp zurück, die ihr von Rechts wegen gehören.

Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1925.

Von den fünf großen französischen Eisenbahngesellschaften haben im Jahre 1925 vier wie im Vorjahre ihre Rechnung mit Fehlbeträgen abgeschlossen, die Ostbahn steht mit einem Betriebsüberschuß unter ihnen wieder einzig da. Die reine Betriebsrechnung hat zwar bei allen fünf Überschüsse ergeben, diese sind aber durch den Schuldendienst mehr als aufgezehrt worden.

Bei der Nordbahn betrugen im Jahre 1925 die Betriebseinnahmen 1594 Mill. Fr. (1924: 1433 Mill.), die Betriebsausgaben 1264 Mill. Fr. (1129 Mill.), so daß ein Betriebsüberschuß von 330 Mill. Fr. (304 Mill.) verblieb. Sowohl die Einnahmen wie die Ausgaben haben zugenommen. Die Steigerung der Betriebsausgaben ist zu einem erheblichen Teil auf die erhöhten Löhne zurückzuführen: sie machten 925 Mill., 141 Mill. mehr als im Vorjahre, aus. Auch die Beschaffung der zur Durchführung des Betriebes nötigen Gelder hat höhere Anfwendungen erfordert; der durchschnittliche Zinsfuß für Schuldverschreibungen ist von 9 % auf 12 % gestiegen. Auf die Aktien zu 400 Fr. wurden 80 Fr. Dividende ausgeworfen, 5 Fr. mehr als im Vorjahre, um den Aktionären einen Ausgleich für einen Steuerzuschlag in gleicher Höhe zu bieten.

Die erhöhten Tarife konnten die Steigerung der Betriebskosten nicht ausgleichen, und es ist zu erwarten, daß der zweimaligen Tariferhöhung im vergangenen Jahre bald eine dritte folgen wird. Alle Ausgaben nehmen zu, sowohl die für Beschaffung wie auch die für Löhne. Die Einnahme, bezogen auf ein Zugkilometer, ist allerdings gestiegen, nämlich von 23 988 Frank auf 28 088 Fr., und die Betriebszahl ist von 79,5 auf 79,1 % gefallen. Daß die Zahl der Zugkilometer um 2 291 000, wovon 1 658 000 auf den Güterverkehr entfallen, zurückgegangen ist, muß als eine wirtschaftlichere Gestaltung des Betriebes angesehen werden, und auch der Abbau von 4000 Bediensteten läßt erkennen, daß die Leitung bemüht ist, zu sparen. Schwere Verluste hat der Vorortverkehr gehabt; in Paris haben die Mindereinnahmen auf diesem Gebiet allein 60 Mill. ausgemacht. Unter 154 283 000 Fahrgästen (1924: 158 268 000) waren nur 25 622 000 (28 102 000), die den vollen Fahrpreis bezahlt haben.

Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn haben die Betriebseinnahmen 2804 Mill. Fr. (1924: 2396 Mill.), die Betriebsausgaben 2221 Mill. Fr. (1956 Mill.) betragen, so daß ein Betriebsüberschuß von 583 Mill. Fr. (480 Mill.) verblieb. Die sonstigen Ausgaben verwandelten ihn aber in einen Fehlbetrag, der allerdings mit 5 Mill. gegen 53 Mill. gegen das Vorjahr eine sehr erhebliche Verbesserung bedeutet. Die Betriebszahl ist von 79,9 auf 79,2 % zurückgegangen. Bemerkenswert ist namentlich die Steigerung des Frachtverkehrs (petite vitesse); er betrug, auf 1 km bezogen, 50 % mehr als 1913. Die Zahl der Güterzugkilometer ist gegen 1924 um 2 % gestiegen. Der Personenverkehr hat 734 Mill., 12 % mehr als im Vorjahr, eingebracht. Gegen 1913 ist die zurückgelegte Entfernung nur um 13 % gestiegen, die Einnahme, nach Abzug der durch die Tariferhöhung bedingten Zunahme, aber um 50 %, woraus hervorgeht, daß der Fernverkehr auf den Hauptstrecken gepflegt, der Verkehr auf den Nebenbahnen dagegen eingeschränkt worden ist. Die 1. Wagenklasse haben nur 2,3 % der Reisenden benutzt, dabei aber 22 % der Einnahmen gebracht; 1913 waren die entsprechenden Zahlen 4 und 20,5 %. Der Kraftwagenverkehr der Mittelmeerbahn, den diese durch bahneigene Wagen und durch Fahrzeuge von Unternehmern bedient, hat sich weiter wickelt; es wurden 200 000 Personen gegen 160 000 im Vorja befördert.

Das durchschnittliche Gewicht der Güterzüge ist von 563 t Jahre 1913 über 661 t im Jahre 1924 auf 674 t gestiegen. frachtgut (grande vitesse) hat 365 Mill., gewöhnliches Fra gut (petite vitesse) 1665 Mill. eingebracht, d. s. 16 und 2 mehr als 1924.

Die Betriebseinnahmen haben um 15,9 %, die Ausgaben 17 % zugenommen. Unter den Ausgaben sind 1151 Mill. Lö und Gehälter, ein Mehr von 187 Mill., zunächst verursacht du Lohnsteigerungen, aber auch durch eine Vermehrung der diensteten von 117 159 auf 118 164. Seit 1913 ist die Zahl dauernd beschäftigten Kräfte von 81 500 auf 107 800 oder 30 % gestiegen, was der Vorsitzende des Aufsichtsrats zu se Zehnteln auf die Vorschriften zur Regelung der Arbeitszeit rückführt. Er bemerkte in der Hauptversammlung auch, auf Gold umgerechnet, trotz zweimaliger Erhöhung im La des Jahres, die Frachtsätze noch 10 %, die Fahrpreise noch 4 unter den Vorkriegsbeträgen stehen. Die persönlichen A gaben machen 42 %, die Kosten für Brennstoff 16 % aus, Schuldendienst verzehrt 18 %; an den Staat muß mittelbar o unmittelbar elfmal so viel abgeführt werden, als die Aktion erhalten. Deren Gewinnanteil beträgt 70 Fr. auf die 500- Aktie, wovon den Aktionären aber nach Abzug der Steuern nach der Art der Aktien nur 44 und 36 Fr. verbleiben. — E sprechend der Zunahme des Verkehrs hat die Mittelmeerb ihren Lokomotivpark von 5188 auf 5411 verstärken müssen; weitere Lokomotiven sind im Bau. An Güterwagen sind 128 vorhanden, und weitere 1250 sind bestellt. Der Mangel an teln hat dazu gezwungen, mit dem Ausbau der Strecken für e trische Zugförderung langsamer vorzugehen, als ursprüng beabsichtigt war.

Bei der Ostbahn betrugen die Betriebseinnahmen 1443 M Franken (1924: 1273 Mill.), die Ausgaben 1158 Mill. (1003 Mi der Betriebsüberschuß also 285 Mill. Fr. (270 Mill.). N Deckung der sonstigen Ausgaben konnte die Ostbahn 14.5 M an die Gemeinschaftskasse der französischen Eisenbahnen liefern, gegen 1924 mit 41 Mill. allerdings ein sehr erheblic Rückschritt. Die Betriebszahl war mit 80.25 % um 1,48 % n riger als im Vorjahre; die höchste Betriebszahl war 1920 reicht worden, sie ist unterdessen um 41.4 % heruntergedri worden, was als ein anerkennenswerter Erfolg bezeichnet w den muß.

Die Einnahmen aus dem Eil- und Frachtgutverkehr haben 22 und 13 %, diejenigen aus dem Personenverkehr um 9 % zu nommen. Der Güterverkehr ist um 763 000 t gestiegen. D der Erzverkehr gegen 1913 nur um 5 % zurückgegangen wird mit einer gewissen Genugtuung verzeichnet. Unter Ausgaben haben die persönlichen 141 Mill. oder 21 % mehr im Vorjahre und damit das Sechsfache der Ausgaben des Jal 1913 für diesen Zweck betragen. Der Schuldendienst hat Millionen verzehrt. Auf die Aktien zu 500 Fr. ist eine D dende von 48,5 Fr. ausgeschüttet worden.

Die Paris-Orléans-Eisenbahn hatte von den f Gesellschaften die höchste Betriebszahl, nämlich 89,83 % (19 88,43 %) zu verzeichnen. Ihre Betriebseinnahmen beliefen s auf 1339 Mill. Fr. (1195 Mill.), die Betriebsausgaben auf 1

l. Fr. (1060 Mill.), der Betriebsüberschuß auf 139 Mill. 6 Mill.). Der Schuldendienst hat sehr stark erhöhte Beträge schlungen, weil für die elektrische Ausrüstung der Strecken r erhebliche Anleihen aufgenommen werden mußten. Der lbetrag im ganzen betrug 249 Mill. Fr. (1924: 171 Mill.).

ie Zahl der Reisenden hat um 4 271 000 oder um 5 % zugenmen, aber auch hier ist die Zahl der Reisenden, die den len Fahrpreis bezahlen, zurückgegangen. Die Einnahmen sind 9,39 % gestiegen; ohne die Erhöhung der Tarife wären es 8,38 % gewesen. Bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr en die Nebengebühren erheblich zur Steigerung beigetragen. h Abzug der Erhöhung der Frachtsätze errechnet sich die igerung dieser Einnahmen zu 6 % bei einer Verminderung beförderten Gewichts um 1,4 %.

15 Mill. Fr. mußten zur Deckung des Schuldendienstes vendet werden. An Dividende wurden wie im Vorjahr 60 Fr. die Aktie zu 500 Fr. ausgeworfen.

ei der Orléansbahn wird bekanntlich die Einführung elekcher Zugförderung mit großem Eifer betrieben. Im Jahre 5 sind 39 elektrische Lokomotiven und 32 Triebwagen geliefert rden, 90 und 45 sollen im laufenden Jahre folgen, und dann len für die erste Ausstattung noch 66 Lokomotiven. Die Arten, die für den elektrischen Betrieb nötig sind, haben sich as verzögert. Elektrische Züge verkehren zwischen Paris l Etampes und zwischen Bretigny und Dourdan, ihre Durchrung über Etampes bis Orléans ist noch im Laufe dieses res zu erwarten. Die nächste elektrisch auszubauende ecke ist Paris-Vierzon, und damit ist dann der erste Abnitt vollendet; ein weiterer Ausbau für elektrischen Betrieb erst vorgenommen werden, wenn sich die wirtschaftlichen hältnisse wieder günstiger gestaltet haben. Das Kraftwerk uzon ist fast fertiggestellt; das erste der Werke in der eren Dordogne wird noch im laufenden Jahre in Betrieb genmen werden. Auf den beiden 90 000-Volt-Leitungen Parisléans wird in Paris erzeugter Strom übertragen. Zwischen Eguzon und Orléans sind Kabel zur Übertragung von elektrischem Strom mit 150 000 Volt Spannung verlegt worden.

Die Südbahn beziffert ihre Betriebseinnahmen mit 642 Mill. Fr. (1924: 560 Mill.), ihre Betriebsausgaben mit 453 Mill Fr. (487 Mill.) und ihren Betriebsüberschuß mit 99 Mill. Fr. (73 Mill.). Auch hier haben höhere Löhne die Betriebsrechnung ungünstig beeinflußt, merkwürdigerweise wird aber berichtet, daß es gelungen ist, den Preis der Lokomotivkohle zu drücken. Kohlenersparnis ist auch durch Ausbreitung des elektrischen Betriebes erzielt worden, die dagegen zur Folge hatte, daß die Verzinsung der Schulden höhere Ansprüche stellte, und so hat sich denn auch bei der Südbahn ein Fehlbetrag, und zwar von 94 Mill. Fr. (1924: 87 Mill.) ergeben. Die Betriebszahl ist von 87 auf 84 % zurückgegangen.

Der Personenverkehr, der 1924 ungünstiger als im vorhergehenden Jahre abgeschnitten hatte, hat sich 1925 wieder erholt; die Einnahmen sind von 160 auf 170 Mill. Fr. gestiegen, die Zahl der Reisenden war mit 33,5 Mill. zwar um 200 000 niedriger als 1924, sie haben aber längere Strecken zurückgelegt. Der Güterverkehr ist sich dem Gewicht nach ungefähr gleich geblieben. Die Zahl der Zugkilometer ist gegen das Vorjahr um 3 % gestiegen und hat damit den Stand der Zeit vor dem Kriege um ein geringes überschritten.

Die Dividende ist zu 57,50 Fr. (1924: 55 Fr.) auf die Aktie zu 500 Fr. ausgeworfen worden.

Die Einführung elektrischer Zugförderung macht die erwarteten Fortschritte. Das Kraftwerk Houvat im Ossan-Tal ist im August 1925 in Betrieb genommen worden, das Kraftwerk Miegebat soll im laufenden Jahr fertiggestellt werden. Zwischen Lannemezan und Dax wird der Strom mit 150 000 Volt übertragen; die Leitung soll im laufenden Jahre bis Toulouse fortgeführt werden. Die Einführung elektrischer Zugförderung auf der Strecke Bordeaux-Hendaye steht bevor.

Über die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen im Jahre 1925 wird noch berichtet werden.

Die Frachtberechnung bei Wagenladungen ungleich tarifierter Güter im Falle bahnamtlicher Verwägung.

Von G.-Insp. **Bertold Pechtold**, GA. Wetzlar.

Nach § 56 (5) EVO. ist bei Gütern verschiedener Tarifklassen, nn getrennte Frachtberechnung verlangt wird, das Gewicht jede Tarifklasse besonders anzugeben. § 14 (1) der allgeinen Tarifvorschriften zum D. E. G. Tar. Teil I Abt. B erzt diese Bestimmung dahin, daß bei Wagenladungen aus unich tarifierten Gütern die Fracht für das Gesamtgewicht der dung auf Grund des höchsten, für einen Teil der Sendung tenden Frachtsatzes für Wagenladungen berechnet wird, wenn Gewicht der Güter nicht getrennt angegeben ist. Diese Benmungen begründen vielfach die Auffassung, daß es lediglich icht des Absenders sei, die getrennten Gewichtsangaben selbst ermitteln und in den Frachtbrief einzusetzen, um in den nuß der Vorteile der getrennten Frachtberechnung zu gegen. Dieser Auffassung widerspricht § 58 (3) EVO. (vgl. h § 7 (2) AAV. II), der besagt, daß die Eisenbahn auf einen er Spalte „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen" im chtbrief gestellten Antrag des Absenders zur Gewichtsmittlung verpflichtet ist (unter Erhebung der tarifmäßigen bühr) und daß sie sich dieser Verpflichtung nur dann entigen kann, wenn die vorhandenen Wägevorrichtungen nicht sreichen oder die Beschaffenheit des Gutes oder die Betriebshältnisse die Ausführung des Antrags nicht gestatten.

Die Praxis ergibt in diesem Zusammenhang 2 Sonderfälle:

. Der Absender gibt überhaupt kein Gewicht oder nur ein ilgewicht an und beantragt gem. § 58 (3) EVO. 1. Satz bahntliche Gewichtsermittlung der Teilladung — getrennt nach n Gütern verschiedener Tarifklassen. Die Möglichkeit der sführung besteht, durch mehrmaliges Verwiegen auf der eiswage während der Beladung oder, je nach den gemachten achtbriefangaben, durch Abzug der angegebenen Gewichte der illadung von dem bahnamtlich ermittelten Gesamtgewicht. Es pfiehlt sich jedoch, rechtzeitig zu prüfen, ob die mit der mehrligen Verwägung verbundenen Unkosten die Frachtersparnis ken; denn:

1. wird nach den Bestimmungen des Reichsbahngütertarifs Teil II, Heft a, Abschnitt D II c II Ziff. 1 Umstellgebühr nach Maßgabe des Gebührenzeigers erhoben und
2. wird fast immer Standgeld entstehen, da die Beladefrist nach Ziffer 5 der vorstehend angeführten Bestimmung des Teils II, Heft a nicht unterbrochen wird.

Die Frachtberechnung ist also abhängig davon, ob das Gewicht n Antrag des Absenders entsprechend bahnamtlich getrennt ermittelt wird oder nicht. Geschieht dies, dann wird die Fracht stets getrennt berechnet, und zwar nach den Bestimmungen im Teil I B § 14 (2—3). Jede andere getrennte Berechnung in der Weise, daß die Gewichte einzelner verschieden tarifierter Güter zusammengefaßt werden, wodurch sich eine niedrigere Fracht ergeben könnte, ist nach § 14 Ziffer 3 a nicht statthaft.

II. Der Absender gibt im Frachtbrief das Gewicht der einzelnen Teile der Ladung und das Gesamtgewicht an. Die beantragte bahnamtliche Verwägung ergibt eine Gewichtsdifferenz.

Hier besteht bei der Frachtberechnung, wenn der Frachtvertrag abgeschlossen und eine Rückgabe des Frachtbriefes an den Absender zur Berichtigung nicht möglich ist, vielfach Unklarheit darüber ob:

1. die Einzelgewichtsangabe des Absenders überhaupt nicht berücksichtigt und die Fracht für das ermittelte Gesamtgewicht nur auf Grund des höchsten für einen Teil der Sendung geltenden Frachtsatzes berechnet werden soll, oder ob
2. diese Gewichtsdifferenz im Verhältnis der vom Absender angegebenen Gewichte auf die Eigengewichte verteilt oder je nach Lage des Vorteils für die Eisenbahn ausschließlich das Gewicht des höchst- oder des niedrigsttarifierten Gutes geändert wird.

Zu 1. Die Bestimmungen des D. E. G. Tar. Teil I Abt. B ordnen in den §§ 14 (1) Satz 1 und 14 (3) Anmerkung, an, daß die Fracht nach dem höchsten für einen Teil der Sendung geltenden Frachtsatz für Wagenladungen dann berechnet wird, wenn im Frachtbrief das Gesamtgewicht der Sendung angegeben ist. In allen anderen Fällen erfolgt stets getrennte Frachtberechnung. Da der Absender in dem behandelten Falle Einzelgewichte angibt, und etwa wahrgenommene Gewichtsdifferenzen keine Nichtigkeit dieser Tatsache bewirken, so kommt bei kasuistischer Auslegung der Tarifbestimmungen die für den Absender vorteilhafte getrennte Frachtberechnung in Anwendung.

Zu 2. Der Tarif bestimmt jedoch nur, daß eine getrennte Frachtberechnung stattfindet. Welche Teilgewichte bei Abweichung des Gesamtgewichtes im Falle bahnamtlicher Verwägung von dem vom Empfänger angegebenen Gewichte der Frachtberechnung unterstellt werden sollen, ist vom Gesetzgeber nicht klar zum Ausdruck gebracht, auch nicht in der ab 15. Mai 1926 gültigen Fassung der Tarifbestimmungen. Zwar weist § 14

Abs. 2 darauf hin, wenn die Summe der frachtpflichtigen Einzelgewichte bei 5000, 10 000 und 15 000 kg im Falle der Verladung oder Beiladung von Gütern das Ladegewicht des verwendeten Wagens von mehr als 15 t nicht erreicht, daß das an diesen Mindestgewichten fehlende Gewicht dem der Frachtberechnung zugrunde zu legenden, noch nicht abgerundeten Gewicht desjenigen Gutes zugeschlagen wird, welches dem Gewichte nach überwiegt, bei gleichen Gewichten demjenigen des höchsttarifierten Gutes. Man neigt vielfach dazu, diese Bestimmungen analog für den Fall der Ermittlung eines bahnamtlichen Mehrgewichtes anzuwenden. Während der eben erwähnte gesetzlich geregelte Fall eine Schädigung der Eisenbahnverwaltung ausschließt, könnte die analoge Anwendung der Bestimmungen des § 14 (3) eine Benachteiligung der Eisenbahnverwaltung durch zu niedrige Frachtberechnung verursachen, wenn das Gewicht des höchsttarifierten Gutes absichtlich oder unabsichtlich zu niedrig angegeben wird.

Z. B.: A. liefert auf: 1000 kg Kl. A
14 000 kg Kl. D
im Frachtbrief steht: 100 kg Kl. A
14 000 kg Kl. D

Die beantragte bahnamtliche Gewichtsermittlung ergibt 900 kg Mehrgewicht, das nicht dem Gewicht zugeschlagen werden darf, welches überwiegt, sondern dem des höchsttarifierten Gutes.

Die aus § 58 (3) EVO. bestehende Verpflichtung der eisenbahnseitigen Gewichtsfeststellung, die den Absender im Falle der unrichtigen Gewichtsangaben entlastet, fordert eine erhöhte Sicherung der Eisenbahnverwaltung. Es ist infolgedessen l lich die Frage zu entscheiden: Wie wird eine Benachteili vermieden, und wer trägt die Folgen der unrichtigen Ang im Frachtbrief? Eine Schädigung der Eisenbahn ist dann geschlossen, wenn das Mehrgewicht als nicht getrennt a gebenes Gewicht im Sinne des § 14 (1) behandelt und bei Frachtberechnung dem höchsttarifierten Gute zugeschl wird. Diesen Nachteil hat der Absender nach § 57 EVO. g sich gelten zu lassen. Entsprechend ist bei der bahnamtli Mindergewichtsermittlung das Gewicht des niedrigsttarifie Gutes zu kürzen. Eine Benachteiligung des Absenders ge über seinen Angaben im Frachtbrief tritt in diesem Falle ein.

Ein Schlußwort verdienen die für die Frachtberechnung gebenden Gewichtsmengen gemäß § 14 (3) alte Fassung § 14 (2) neue Fassung (Nachtrag II). Nach den seitherigen stimmungen wurde die Fracht „abweichend" vom § 6 D.E.G. I B berechnet. Die wichtigen Grundsätze für die Frachtbe nung, die im § 6 (3—6) gegeben waren und die darauf weisen, daß die Frachtberechnung nach denjenigen Kla (Haupt- oder Nebenklassen usw.) vorgenommen wird, die billigste Fracht ergeben, schieden damit aus. Es war durc keine Seltenheit, daß Sendungen höheren Gewichts wen Fracht kosteten als Sendungen niederen Gewichts. Der W laut der neuen Fassung im § 14 (2) ist glücklicher gewählt „beschränkt" die Abweichung auf die angeführten Fälle wichtsgrenzen) und läßt im übrigen die Anwendung der a meinen Grundsätze für die Frachtberechnung zu.

„Fob".

Von Dr. **H. Botsch**, Hamburg.

„Fob" ist für viele Kaufleute ein Begriff, mit dem ihre eigene Funktion bei der Tätigung von Überseegeschäften und damit ihr Interesse für deren weiteren Verlauf überhaupt endet. Die Bordlieferung selbst ist ihnen eine verwickelte, unübersehbare Angelegenheit, die man am besten in die Hände eines vertrauenswürdigen Spediteurs legt und die man möglichst zu vermeiden sucht, indem man seine Lieferungen „ab Haus" schließt. Es gibt tatsächlich eine Reihe bedeutsamer Industrien, die diesen Grundsatz verfolgen und durchsetzen und deren einzelne Werke oft rührend hilflos sind, wenn sie plötzlich vor die Notwendigkeit gestellt werden, sich mit Transportgeschäften bis Bord ausgehendem Seedampfer zu befassen, um einen nennenswerten Auftrag mit derartigen Konditionen nicht auszulassen. Das Gefühl des Unübersehbaren ist beim Gedanken an eine Foblieferung nicht ganz falsch, und es gewinnt um so mehr reale Grundlage, je gewaltiger das Becken ist, in das als Ausgangshafen die Kanäle des Ausfuhrverkehrs münden. Der vertrauenswürdige reelle Seehafenspediteur liebt es nicht, wenn sich sein Auftraggeber über die Einzelheiten seiner Tätigkeit im Unklaren befindet und wenn er sich in keiner Weise um die lokalen Verhältnisse d e s Seehafens kümmert, über den er seine Sendungen verlädt. Er weiß, daß eine Kundschaft um so leichter eine Beute der Konkurrenz wird, je weniger sie den Wert seiner Tätigkeit zu schätzen weiß und je eher sie daher geneigt sein wird, nur der billigen Offerte nachzulaufen, die ja bei dem heutigen Wettbewerb doch nicht ausbleibt. Es ist zweifellos der gesündeste Grundsatz, seinen Kunden zu sagen: das und das kostet mich die Sache, das und das muß ich daran verdienen, um so arbeiten zu können, wie man es von mir als Vertrauensmann, der ich jede günstige Chance für meinen Auftraggeber wahrzunehmen habe, verlangen kann. Und jeder loyale Verlader wird diesen Standpunkt zu schätzen wissen, weil er instinktmäßig dieser Offenheit mehr Vertrauen entgegenbringt als einer billigen verschleierten Übernahme, deren Grundlagen er nicht übersehen kann und bei der er schließlich auf allerlei Neben- und Nachberechnungen gefaßt sein muß. Wir glauben auch weiterhin, daß keinem Spediteur viel an jener fluktuierenden Kundschaft gelegen ist, die mit jedem Transport ihre Speditionsbeziehungen wechselt, überall die billigsten Offerten herausholt und schließlich, da sie niemand Verdienst lassen will, von wilden Außenseitern übers Ohr gehauen wird.

Wenn wir nun im Verfolg dieser Gedankengänge es unternehmen wollten, mit wenigen Worten in den Gang der Foblieferung diejenige Klarheit zu bringen, die es dem Verlader ermöglichen würde, seine Ware in jedem einzelnen Fall transporttechnisch und kostenrechnerisch im Seehafen bis Bord Seeschiff zu verfolgen, so würden wir vergebens etwas organisch Gewordenes und organisch Veränderliches in ein Schema zu kleiden suchen, dem es beim ersten praktischen Versuch wieder entgleiten würde. Tatsächlich ist in einem großen Seehafen der Gang der Bordlieferung so zahllosen Bedingungen unterworfen, daß man, selbst wenn man ganz grobe Grundrisse nimmt, leicht einige Dutzend verschiedene Arten und Verfahren der B lieferung aufzählen kann. Maßgebend für den Gang und Kosten der Foblieferung ist zunächst die Wahl des Transp mittels bis zum Seehafen. Ob die Ware mittels Bahn, Bin schiff, Kraftwagen oder, wie beispielsweise von der Ost mit Seeleichter oder kleinerem Seedampfer ankommt, ist für ganzen Umschlag grundlegend. Bei Bahnanfuhr spielt dann Rolle, ob es sich um Stückgut oder Wagenladung handelt, das Stückgut direkt an den Kai adressiert ist oder ob es an ei Zollinlandsbahnhof ankommt, ob die Wagenladung als Ga direkt nach einem Kai rollt oder ob sie an einem Zollinla bahnhof nach verschiedenen Schuppen zur Verteilung kommt es sich um Gut aus dem deutschen Inland handelt, das im hafen zollabgefertigt wird oder ob es Transitgut, z. B. aus Tschechoslowakei ist, das ohne weiteres nach dem Freiha durchrollt. In gleicher Weise wird die Seehafenspedition einflußt durch die Vorbedingungen, die ein Antransport mit Binnenschiff mit sich bringt. Das Verfahren wird ein g anderes sein, je nachdem, ob es sich um eine größere Pa handelt, die im Kahn selbst längsseit Seeschiff gebracht w oder um eine kleinere, die noch in ein Hafenfahrzeug um schlagen werden muß, ferner ob der Seedampfer ladebereit oder ob die Ladung noch im Kahn verbleiben oder etwa Kai aufgenommen werden muß, ob die Sendung eilig ist sofort mit Fuhre am Kai anzuliefern ist oder ob für Was anlieferung Zeit bleibt.

Aus all diesen Andeutungen ist bereits zu erkennen, daß Auswahl der im einzelnen Falle richtigen Beförderungsart ganz eingehende Kenntnis der lokalen Verhältnisse und reiche praktische Erfahrung erfordert, die nur dem orts sässigen Spediteur zur Verfügung steht, dem man daher am besten das Vertrauen freier Verfügung schenkt und den nur zur Rechenschaft zieht, wenn man die lokalen Verhältni bis ins einzelne kennt und sich einwandfrei von den tatsä lichen Umständen des Einzelfalls überzeugt hat. Es ist im schäftsbetrieb der Seehafenspedition nichts unerträglicher, nic zerstört die guten Beziehungen rascher als von reiner Unken nis getragene Rückfragen. Es muß in der Spedition schon oh dies so unendlich viel geschrieben werden, daß alles Unnöt vermieden werden sollte.

Auf e i n e n Punkt möchten wir im Rahmen dieser allgemei Ausführungen noch besonders eingehen, das ist die Frage Extrakosten. Wer kennt nicht die netten Rechnungen üb Liegegelder, Nachtlöschkosten, Wagenstandgelder, Überschicht usw.? Sie sind das Kreuz aller, die am Hafenumschlag int essiert sind, kein Mensch zahlt sie gern, weil jeder glaubt, es in der Abwicklung des Transportes etwas nicht so gelaufen, w es hätte laufen sollen und niemand berechnet sie gern, weil meist nur nach langem Hin und Her bezahlt werden. Aber kein Spediteur, und mag er noch so gewandt disponieren, ka diese Extrakosten stets vermeiden, denn sie sind bedingt dur

Prinzip der Wirtschaftlichkeit, das allen Gliedern des Be-
rungsaktes seine Gesetze aufzwingt und das darin besteht, stets das größte Transportgefäß, hier also das Seeschiff, anderen das Tempo und das Verfahren des Lösch- und geschäfts vorschreibt. Im Seeschiff sind die größten wirtftlichen Werte verkörpert, deren Brachliegen weit mehr ins icht fällt als die etwa von ihm geforderten Mehrleistunder Zubringer. Die schnelle und rationelle Abfertigung Seeschiffs, die möglichste Verkürzung seines Aufenthalts, r sogenannten toten Pause, im Hafen ist ein Hauptgesetz Seeschiffahrt, dessen Außerachtlassen deren Wirtschaftlichin Frage stellen und letzten Endes in Form eines höheren htniveaus zum Schaden des Verladers ausschlagen müßte. he Bedeutung dieses Moment haben kann, zeigt die Überng, daß durch Rationalisierung des Lösch- und Ladegeschäfts die Zahl der Reisen einzelner Schiffe im Jahr gesteigert werden könnte. Wenn es beispielsweise unseren größeren Reedereien gelingt, im New-York-Dienst in beiden Endhäfen bei jeder Reise auch nur je 1½ Tage durch größtmöglichste Rationalisierung des Lösch- und Ladegeschäfts zu sparen und dadurch im Jahresfahrplan für jedes Schiff eine Reise mehr herauszuholen, so kann man verstehen, daß von diesem Punkt nachgerade die ganze Rentabilität eines bestimmten Dienstes abhängen kann. Wer sich einmal ernstlich mit diesen Überlegungen beschäftigt hat, wird ihre Richtigkeit anerkennen und wird sich auch ihren Konsequenzen unterordnen, die darin zum Ausdruck kommen, daß die im Beförderungsprozeß wertvollste Einheit, das Seeschiff, allen seinen Zubringern gegenüber hinsichtlich der Art, des Verfahrens, des Tempos und der Zeit der Anlieferung bestimmend sein muß.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Vorschrift über die Heranziehung der Reichsbahnbedienn zum Schadensersatz (Ersa). Nach § 32 Absatz 2 Perso n für das Verfahren bei Heranziehung zum Schadensersatz die Niederschlagung von Forderungen vorläufig die bisgen Bestimmungen. An deren Stelle tritt, wie „Die Reichs-" mitteilt, mit Wirkung vom 1. Oktober 1926 ab für den en Reichsbahnbereich die „Vorschrift über die Heranziehung Reichsbahnbediensteten zum Schadensersatz (Ersa)" (abgekt in Nr. 33 der „Reichsbahn"). Die Ersa gilt für alle unter der Perso Teil I fallenden Beamten, findet aber sinngemäß auf die unter Teil II Perso fallenden Beamten Anwendung. Vorschrift erstreckt sich auf alle Fälle, in denen der Deutn Reichsbahn-Gesellschaft durch vorsätzliche oder fahrge Verletzung der Dienstpflichten eines unter § 1 der Perlordnung Teil I fallenden Bediensteten mittelbar oder unelbar Schaden zugefügt wird (§ 2). Zur Durchführung des ahrens zur Heranziehung zum Schadensersatz ist im allgeen die Stelle berufen, die auch für die Erledigung des ststrafverfahrens zuständig ist. Die Heranziehung zum densersatz wird durch einen schriftlich abgefaßten Bescheid esprochen, der dem Ersatzpflichtigen durch die ihnen vortzte Stelle bekanntzugeben ist. Gegen diesen Bescheid kann rhalb von zwei Wochen nach der Bekanntgabe Beschwerde elegt werden. Eine weitere Beschwerde ist nicht zulässig.

Verbandschränke in D-Zugwagen. Zur Erhöhung der Siheit für die Reisenden werden die D-Zugwagen nunmehr besonderen Verbandschränken ausgerüstet, die bei etwaigen llen die erforderlichen Verbandmittel, Verbandstoffe usw. ersten Hilfeleistung enthalten. Es wird besonders darauf htet werden, daß für den Inhalt der Verbandschränke in den n und der Rettungskästen, die auf den Bahnhöfen aufget sind, nur gutes Material zur Verwendung kommt.

Baken zur Signalankündigung bei der Reichsbahn. Um Lokomotivführer ein auch bei Dunkelheit und unsichtigem ter wirksames Zeichen zu geben, daß er sich einem Voral nähert, beabsichtigt die Deutsche Reichsbahn, zunächst den Schnellzugstrecken besondere Ankündigungstafeln, m hoch und 0,40 m breit, aufzustellen. Die aus Holz herellten Baken zeigen auf weißem Grundanstrich dem Zuge egen 1—3 (nötigenfalls bis 5) von links nach rechts angende schwarze Querstreifen. Die Ankündigungsbaken wervor allen Vorsignalen, die zu Einfahr- und Streckenalen gehören, und zwar je 3 bis 5 Baken hintereinander, mit m Zwischenraum von 75 m unmittelbar rechts neben dem zurigen Fahrgleis aufgestellt. Die dem Vorsignal am nächsten ende Bake wird 100 m vor diesem angeordnet. Die Arbeiten n so gefördert werden, daß sie bis zum Eintritt des komden Winters beendet sind.

Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Frankfurt (Main). im Jahre 1860 erbaute und seither über die Casseler Strecke alten Main-Weser-Bahn über Rödelheim und Frankfurt-West len Hauptbahnhof Frankfurt einmündende Homburger anstrecke wird gegenwärtig zur Entlastung jener Strecke Rödelheim über die Verbindungskurve der „Bäderbahn" sbaden-Höchst-Homburg-Nauheim und weiter um den Flugz Frankfurt herum direkt in den Hauptbahnhof eingeführt. 1838 bereits erbaute „Taunus-Bahn" Wiesbaden-Kastelnkfurt wird von der neuen Führung auf einem im Bau befenen Viadukt überschritten; zugleich werden die Überführgen der Main-Neckar- und Frankfurt-Bebraer Bahn in Verbindung mit dem Umbau der eisernen Mainbrücke verstärkt und entsprechend den Profilen der überschrittenen Landstraßen bis zur Breite von 45 m erweitert.

— **Elektrisierung der Strecke Landshut-Regensburg.** Die Elektrisierungsarbeiten auf der Strecke Landshut-Regensburg sind nunmehr so weit gediehen, daß mit Beginn des Winterfahrplans auf der Strecke Landshut-Neufahrn mit Beginn des Sommerfahrplans auf der Strecke Neufahrn-Regensburg der elektrische Betrieb aufgenommen werden kann.

— **Ausbau der Murgtalbahn.** Der Ausbau der noch fehlenden nur etwa 12 km langen Strecke zur Verbindung der Murgtalbahn Rastatt-Gernsbach-Forbach-Raumünzach mit der Strecke Klosterreichenbach-Freudenstadt, die nunmehr auch vom Zahnrad- zum Reibungsbetrieb übergegangen ist, ist nach der vom Vertreter des württembergischen Arbeitsministeriums kürzlich abgegebenen amtlichen Erklärung durch das Reich gesichert. Damit wird die seit langem erstrebte durchgehende Verbindung von der badischen Hauptlinie durch das landschaftlich schöne Murgtal bis zur württembergischen Hochebene und dem vielbesuchten Höhenkurort Freudenstadt endlich hergestellt. Mit der Vollendung der Bahn dürfte innerhalb der nächsten zwei Jahre zu rechnen sein.

— **Eröffnung der „Reichsbahnbrücke" über den Pregel in Königsberg (Pr.).** Die im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Königsberger Bahnhofsanlagen mit einem Kostenaufwand von etwa 3½ Millionen Mark errichtete neue Eisenbahnbrücke über den Pregel ist am 28. August durch einen Festakt, an dem unter den zahlreichen Ehrengästen auch der Generaldirektor der Reichsbahn-Gesellschaft Dr. Dörpmüller teilnahm, dem Straßenverkehr übergeben worden, während der Eisenbahnverkehr erst nach Fertigstellung der Bahnhofsgebäude aufgenommen werden wird. Die Brücke wurde von dem Reichsbahndirektionspräsidenten Möller dem Oberbürgermeister Dr. Lohmeyer mit den besten Wünschen für die Stadt Königsberg und ihren Handel und Wandel übergeben. Oberbürgermeister Dr. Lohmeyer taufte die neue Brücke auf den Namen „Reichsbahnbrücke".

— **Dieselmotortriebwagen der Reichsbahn.** Auf der Reichsbahnstrecke Cassel-Hann.-Münden werden gegenwärtig neue Triebwagen eingefahren, die an Stelle der bisher angewandten Akkumulatoren mit Dieselmotoren und Ölfeuerung versehen sind. Die bei den Probefahrten mit mehreren Anhängern belasteten Doppelwagen zeigen ein gefälliges Aussehen und sollen gegen den Akkumulatorenantrieb eine Verbilligung der Betriebskosten ergeben.

— **Werbefaltblätter für Sonntagsrückfahrkarten.** Um für die Sonntagsrückfahrkarten zu werben, hat die Reichsbahndirektion Berlin vor kurzem ein neues, künstlerisch ausgeführtes Werbeplakat herausgegeben. Außerdem ist beabsichtigt, wie wir erfahren, demnächst auch ein Werbefaltblatt kostenlos dem reisenden Publikum auszuhändigen. Der Berliner, der im Kreise seiner Familie seine Sonntagspläne schmiedet, kann an Hand dieses Faltblattes zu Hause die Fahrtkosten genau übersehen. Die vorderste Seite des Werbeblattes zeigt das Bild einer fahrenden Lokomotive, die Innenseiten bieten eine geographische Übersicht über die Reiseziele für Sonntagsrückfahrkarten, und die Rückseite gibt eine Preistafel für die vorhandenen Sonntagsrückfahrkarten.

— **Elektrische Beleuchtung in den D-Zug-Wagen.** Die Ausrüstung aller vorhandenen D-Zug-Wagen (Personen-, Gepäck- und Salonwagen) mit elektrischer Beleuchtung wird im Jahre 1927 abgeschlossen werden. Soweit nach Einbau der im Jahre 1926 beschafften elektrischen Beleuchtungseinrichtungen D-Zug-Wagen noch Gasbeleuchtung besitzen, werden sie elektrische Maschinenbeleuchtung erhalten.

— Übergangskilometerzeiger für den Güter- und Tierverkehr. Einem lebhaft empfundenen Bedürfnis entsprechend gibt der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen demnächst je für das deutsche, österreichische, ungarische und niederländische Eisenbahnnetz und für die Saarbahnen einen mit einer Karte der Grenzübergänge ausgestatteten Übergangskilometerzeiger für den Güter- und Tierverkehr heraus, der neben den in besonderer Tafel zusammengestellten Entfernungen von Grenzübergang zu Grenzübergang die Tarifentfernungen von sämtlichen Binnenstationen nach sämtlichen Grenzübergängen der einzelnen Eisenbahngebiete enthält und außer für Zwecke der Eisenbahnverwaltungen auch für die Frachtermittlung oder Frachtnachprüfung durch die Verkehrtreibenden mit Vorteil verwendet werden kann. Die veröffentlichten Tarife werden hierdurch in ihrer ausschließlichen Geltung nicht berührt.

Der Übergangskilometerzeiger der deutschen Eisenbahnen zerfällt in vier Einzelhefte, von denen zunächst Heft 2, die Entfernungen nach den Grenzübergängen gegen Österreich und die Tschechoslowakei umfassend, erscheinen wird. Heft 3 (Entfernungen nach den Grenzübergängen gegen die Schweiz, Frankreich, das Saargebiet, Belgien und die Niederlande), ferner Heft 1 (Entfernungen nach ostpreußischen Seehäfen und Grenzübergängen gegen Danzig, Litauen, Polen und Polnischoberschlesien) und Heft 4 (Entfernungen nach den Grenzübergängen gegen Dänemark und Schweden sowie den übrigen wichtigeren Seehäfen) werden in kurzen Abständen folgen. Der Preis eines Einzelheftes wird nach Maßgabe der Selbstkosten etwa 15 RM. betragen.

Es empfiehlt sich, Bestellungen auf die deutschen Hefte des Übergangskilometerzeigers, die auch einzeln abgegeben werden, schon jetzt bei der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin W 9, Köthener Straße 28/29, vormerken zu lassen.

— Lebhafter Verkehr auf der Saßnitzlinie. In letzter Zeit hat der Güterverkehr über die Fährstrecke Saßnitz-Trälleborg stark zugenommen. Unter gewöhnlichen Verhältnissen sind ein deutsches und ein schwedisches Fährschiff in Betrieb. Es hat sich aber jetzt als notwendig erwiesen, noch ein drittes Fährschiff, die „Preußen", wieder einzustellen, da die Zahl der zu überführenden Wagen in ständigem Steigen begriffen ist. Man wird nunmehr anstatt bisher 60 Güterwagen täglich 100 über die genannte Seestrecke befördern können. Es ist übrigens erwähnenswert, daß der Hauptverkehr in der Richtung nach Schweden geht. Als die Hauptgüter werden bezeichnet Obst und Südfrüchte aus Italien — wohl eine Folge des verbilligten nordisch-deutsch-italienischen Gütertarifs —, Kohlen und Teer aus Polen, Maschinenteile aus Deutschland.

Im Gegensatz zum Güterverkehr ist der Personenverkehr recht schwach und hat in letzter Zeit noch merklich abgenommen.

— Reiseverkehr nach polnischen Stationen. Der beschleunigte Personenzug Berlin Stadtbahn-Eydtkuhnen Nr. 305 wird täglich zur Reise nach polnischen Stationen benutzt. Die Reisenden sind der Meinung, daß sie diesen Zug bis zur polnischen Zielstation benutzen oder in Konitz umsteigen können. Dies ist nicht der Fall. In den Zug wird wohl in Konitz ein Wagen 3. Klasse für den inneren polnischen Verkehr eingestellt. Dieser ist aber für die Reisenden aus Deutschland nicht benutzbar, weil das Verlassen des Zuges im polnischen Gebiet nicht zugelassen ist. Reisende dieses Zuges nach polnischen Stationen müssen in Schneidemühl oder Firchau umsteigen und dort auf den Personenzug 435 übergehen.

— Eine Bahn auf den Taunusgipfel. Eine in Königstein am Taunus stattgefundene Konferenz hat im Anschluß an die Elektrisierung der Bahnstrecke Höchst-Königstein die Weiterführung dieser Bahn auf den 880 m hohen Hauptgipfel des Taunus, den Großen Feldberg, vorgesehen, um diesen als Wanderziel noch mehr zu erschließen. Als Verlängerung dieser Bergbahn wurde weiterhin die Erschließung des Hochtaunusgebietes nördlich vom Feldberg in Aussicht genommen.

— Vorübergehende Aufhebung des Sichtvermerks für Reisende aus den Vereinigten Staaten. Zur Förderung des amerikanischen Reiseverkehrs nach Deutschland hat der Reichsminister des Innern bestimmt, daß den bereits in Europa weilenden Angehörigen der Vereinigten Staaten die Einreise nach Deutschland über die Grenzübergangsstellen Bentheim, Aachen, Kehl und Basel bis zum 31. Oktober auch ohne den Sichtvermerk einer deutschen Auslandsvertretung gestattet ist.

— Die 1. Winterausgabe 1926/27 des Reichskursbuchs sowie die Sonderausgaben der drei ersten Teile des Reichskursbuchs mit den am 3. Oktober in Kraft tretenden Winterfahrplänen werden pünktlich am 1. Oktober erscheinen. Auf Wunsch der Bezieher sind in die Sonderausgaben die Zufahrtsstraßen und Übergangsfahrpläne aufgenommen worden. Die Verkaufspreise — 6,50 M. für ein Reichskursbuch und 2 M. für ein Stück der drei Sond ausgaben — sind unverändert. Bestellungen nehmen alle P anstalten, Bahnhöfe der Reichbahn sowie auch die Sortimen buchhandlungen und Reisebureaus entgegen. Frühzeitige stellung wird empfohlen, da sonst bei der beschränkten Zahl Ausgabe auf Lieferung nicht zu rechnen ist.

— Eisenbahnwissenschaftliche Woche in München. Die Gr penverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellsch veranstaltet in Verbindung mit der Verwaltungsakademie München in der Zeit vom 25. bis 30. Oktober d. J. für die amten des gehobenen mittleren Dienstes wieder eine eisenba wissenschaftliche Woche in München. Hierzu sind folge Vorträge in Aussicht genommen: 1. Reichsbahndirektor Reindl: Fragen aus dem Gebiete des Reichsbahnbeamt rechts; 2. Reichsbahndirektor Hamm: Das Unterrichts- u Bildungswesen bei der Reichsbahn; 3. Reichsbahndirek Hellenthal: Die Sicherung des Eisenbahnbetriebs, Rückblick und Ausblick; 4. Reichsbahnoberrat Dr. Grube Die Grundlagen des modernen Arbeitsrechts; 5. Reichsbahn Michel: Die Kraftwerke des Walchensees und der Mittle Isar, soweit sie für die Bahnstromerzeugung in Betracht k men; 6. Reichsbahnoberrat Gollwitzer: Werkwirtsch bei den Eisenbahnausbesserungswerken; 7. Reichsbahn Buchner: Neuere Eisenbahnhochbauten in Süddeutschla 8. Reichsbahnrat Krapp: Arbeits- und Zeitstudien im Eis bahnbetriebsdienst; 9. Reichsbahnrat Haßfurter: Neuz liche Fragen aus dem Eisenbahnpersonen- und Güterverke 10. Reichsbahnoberrat Dr. Saller: Bahnbau und Bahnunt haltung in neuzeitlicher Form; 11. Reichsbahnoberrat Burg Eisenbahn und Kraftwagen; 12. Reichsbahnrat Dobmaie Was muß der Bahnbeamte von der Benutzung des Fe sprechers wissen? 13. Reichsbahnoberrat Dr. Sauter: Entwicklung der Gütertarife der Deutschen Reichsbahn; Reichsbahnoberrat Ehrensberger: Die Kosten der Z förderung und ihrer Abhängigkeit von den Streckenverhä nissen, der Fahrzeit und der Auslastung der Lokomotive; Reichsbahnoberrat Dr. Karner: Fahrpreise und Tarifv günstigung im Personenverkehr.

Außerdem werden von Dozenten der Hochschule noch ein Vorträge allgemein-wissenschaftlicher Natur gehalten werd Das Thema dieser Vorträge steht noch nicht fest. Auch F rungen und Besichtigungen werden stattfinden (Walchens kraftwerk, Eisenbahn-Zentralschule in Freimann usw.). Z und Ort sowie alle näheren Einzelheiten werden noch bekan gegeben werden.

— Verwaltungs-Akademie Berlin. Am 4. Oktober d. J. öffnet die Verwaltungs-Akademie Berlin für auswärti Reichsbahnbeamten den ersten systematisch aufgebauten fa lichen Ferienkursus von einer Woche. Für die im Herbst st findende Kursuswoche sind folgende Vorlesungen vorgese 1. Kaskel, Dr., Professor a. d. Universität Be lin: Rechtliche Grundbegriffe, bürgerliches und öffentlic Recht, 10 Stunden; 2. Meerwarth, Dr., Professor a. Universität Berlin: Einführung in die Volkswirtschaf lehre, 12 Stunden; 3. Kittel, Dr., Reichsbahndirekt und Mitglied der Hauptverwaltung der Deu schen Reichsbahn-Gesellschaft: Eisenbahnrec 8 Stunden. Für den nach Amerika berufenen Dozenten Palyi übernimmt Professor Dr. Meerwarth die Vorlesung üb Einführung in die Volkswirtschaftslehre.

Die ordentlichen Vorlesungen beginnen am 1. November 19 (Anmeldung dazu vom 18. Oktober ab). In Aussicht genomm sind folgende Vorlesungen:

A. Staats- und Wirtschaftswissenschaft Professor Dr. Jastrow: Enzyklopädie der gesamt Staats- und Wirtschaftswissenschaften; Professor Eulenburg: Theoretische Nationalökonomie; Privatg lehrter Dr. Boese: Nationalökonomische Übungen; Min sterialrat Dr. Mende: Beamtenrecht.

B. Rechtswissenschaft. Ministerialrat L cas: Bürgerliches Recht I, allgemeiner Teil; Profess Dr. Titze: Bürgerliches Recht II, Schuldverhältnisse; Pr fessor Dr. Kaskel: Übungen im bürgerlichen Rec Rechtsanwalt und Notar Hülsen: Handelsrecht, Teil Geh. Regierungsrat Dr. Volkmar: Zivilprozeß; M nisterialdirektor Dr. Poetzsch: Staatsrecht; Obe verwaltungsgerichtsrat Dr. v. Dultzig: Verw tungsrecht (Allgemeine Lehren).

C. Fachwissenschaft. Reichsbahndirektor D Kittel: Eisenbahnrecht; Reichsbahndirektor Ge Reg.-Rat Sommerlatte: Güterverkehr und Wirtscha Reichsbahndirektor Geh. Baurat Ackermann Großraumgüterwagen; Reichsbahndirektor We mann: Elektrisierungspläne; Reichsbahndirektor D Spieß: Fortentwicklung der Gütertarife; Reichsbah

·ktor Jahn und Reichsbahndirektor Dr. Hom-
:er: Thema wird noch bestimmt; Reichsbahndirek-
spräsident Heinrich: Betriebslehre; Ober-
erungsrat Saller: Neuzeitliche Bahnunterhaltung;
ektor bei der Reichsbahn Gaier: Rationalisie-
des Bürobetriebes.

Allgemeines. Professor Dr. Lietzmann: Ein-
ng in das wissenschaftliche Arbeiten; Professor Dr.
er: Einführung in die Philosophie; Lektor Dr. Manz:
ische Redeübungen.

Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Ge-
haft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Dr. jur.
re, Mitglied der Reichsbahndirektion Halle (Saale), als
ied zur Reichsbahndirektion Magdeburg, Dr. jur. Zeitler,
and der Betriebsinspektion Rosenheim, zur Reichsbahn-
tion München, Dr.-Ing. Gustav Wagner, Mitglied der
sbahndirektion Magdeburg, als Mitglied zum Eisenbahn-
alamt in Berlin, und Horbelt, Vorstand der Bauinspek-
Hof, als Referent zum Baukonstruktionsamt bei der
penverwaltung Bayern in München. — Die Reichsbahnräte
ffel, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts Insterburg,
orstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt 1 Stettin, Pichier,
ied der Reichsbahndirektion Magdeburg, als Mitglied zur
sbahndirektion Münster (Westf.), Dr. jur. Genest, bis-
ei der Reichsbahndirektion Münster (Westf.), zur Reichs-
lirektion Halle (Saale), Köberlin, bisher Hilfsreferent
er Gruppenverwaltung Bayern in München, als Vorstand
Betriebsinspektion Rosenheim, Dr. jur. Bachl, Vorstand
Betriebsinspektion Fürth, als Vorstand zur Betriebsinspek-
II München, Friedrich Krauß, bisher bei der Bauinspek-
Aalen, zur Eisenbahnbausektion Cannstatt, Schuon, bis-
ei der Eisenbahnbausektion Stuttgart, zur Bauinspektion
, Zangl, Vorstand der Bauinspektion Plattling, als Vor-
zur Bauinspektion Passau, Heilfron, Vorstand der
bahn-Maschineninspektion 5 Berlin, als Mitglied zur Reichs-
lirektion Magdeburg, Ernst Greve, Leiter einer Abtei-
beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Rostock, als Werk-
tor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Oldenburg, Hek-
Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Olden-
als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Neu-
ter, Schleif, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-
esserungswerk Halle (Saale), als Vorstand zur maschinen-
ischen Eisenbahn-Bauabteilung 3 Berlin, Walter Reichel,
r bei der Reichsbahndirektion Breslau, nach Lauban als
r einer Abteilung beim dortigen Eisenbahn-Ausbesserungs-
, Graßl, Vorstand der Maschineninspektion Aschaffen-
zum Maschinenkonstruktionsamt bei der Gruppenverwal-
Bayern in München, Johannes Reinicke, bisher bei der
sbahndirektion Dresden, zur Reichsbahndirektion Breslau,
Lay, bisher bei der Reichsbahndirektion Elberfeld, zur
bteilung 2 Flensburg mit amtlichem Dienstort Westerland
Sylt, der Reichsbahnamtmann Schneider, Leiter des
bahnhofs Erfurt, nach Gera als Leiter des Hauptbahnhofs.
die Reichsbahnbaumeister Franz Winter, bisher beim
bahn-Maschinenamt Leipzig West, als Abnahmebeamter
Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Cramer, bisher beim
bahn-Zentralamt in Berlin, nach Sebaldsbrück als Leiter
Abteilung beim dortigen Eisenbahn-Ausbesserungswerk,
Rünzi, bisher bei der Maschineninspektion Freiburg
sgau), nach Stendal als Leiter einer Abteilung beim dorti-
Eisenbahn-Ausbesserungswerk.

ertragen ist den Reichsbahnräten Karl Föhlich,
and der Eisenbahn-Bauabteilung Birkenwerder, die Stel-
als Vorstand der neueingerichteten Eisenbahn-Bauabteilung
en Umsteigebahnhof Charlottenburg, Zorn, bisher beim
bahn-Betriebsamt 6 Berlin, die Stellung als Vorstand der
ngerichteten Eisenbahn-Bauabteilung Niederschöneweide,
Gebauer, Vorstand der maschinentechnischen Eisenbahn-
bteilung 3 Berlin, die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-
inenamts 5 Berlin.

erwiesen ist der Reichsbahnrat Dr.-Ing. Gott-
alk, bisher bei der Reichsbahndirektion Berlin, zum Eisen-
Zentralamt in Berlin.

den Ruhestand sind getreten: Reichsbahnober-
Dr.-Ing. Albert Schreiber, Vorstand des Allgemeinen
ischen Büros bei der Reichsbahndirektion Dresden, sowie
Reichbahnamtmänner Rechnungsrat Racke, Rechnungs-
or beim Prüfungsamt der Reichsbahndirektion Essen,
ar Klinke, Vorstand des Arbeiter- und Wohlfahrtsbüros
er Reichsbahndirektion Oppeln, und Emil Krug, Leiter
ahnbetriebswerks in Mainz.

sgeschieden ist Reichsbahnrat Golder, bisher bei
Eisenbahnbausektion Cannstatt.

storben sind die Reichsbahnräte Hoepner, Werk-
tor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Neumünster, und
rtel, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 1 Stettin.

Übrige europäische Länder.

— Schwacher Fremdenverkehr in Dänemark und Norwegen. Seit Jahren war der Fremdenverkehr in Dänemark nicht so schwach wie in diesem Sommer gewesen. Die Preise sind nicht in gleichem Maße gesunken, wie die dänische Krone an Goldwert zugenommen hat. Die Folge sind viel zu hohe Preise. Sowohl Bornholm wie auch die dänischen Küstenbäder wiesen einen gleich schlechten Besuch auf, so daß die großen Hotels bereits Mitte August schließen, um noch weitere Verluste zu vermeiden. Die Deutschen und Schweden, die Hauptbesucher Dänemarks, blieben in diesem Jahre aus. Man führt den Mißerfolg auf eine zu schwache Propaganda zurück und beabsichtigt, in Zukunft die Verkehrswerbung besser zu organisieren. Unseres Erachtens liegt der schwache Besuch weniger daran als an den zu hohen Preisen der Hotels, Pensionen und auch der Verkehrsmittel.

Ähnlich ungünstig liegen die Verhältnisse in Norwegen. Die norwegische Staatsbahn hat zwar eine rührige Propaganda entfaltet. Aber auch diese muß erfolglos bleiben, wenn man die jetzigen Preise für Zimmer und Verpflegung, ganz abgesehen von den hohen Kosten für die beim Reisen in Norwegen unvermeidlichen Kraftwagen- und Dampferfahrten, beibehält. Daß eine Bewirtungssteuer von 10 % auf sämtliche Speisen und Getränke und die Beibehaltung des Visums, für dessen Abschaffung die norwegische Staatsbahn bei den norwegischen Regierungsstellen bereits seit langem vergeblich kämpft, verkehrsfeindlich wirken, braucht nicht betont zu werden.

— Gütertarifreform in Norwegen. Der jetzt in Norwegen geltende Gütertarif ist seit dem 1. September 1916 in Kraft. Er hat seit dieser Zeit in Form von Zuschlägen prozentuale Erhöhungen und in letzter Zeit prozentuale Herabsetzungen erfahren. Man hat nun auf Grund der heutigen Verhältnisse einen Entwurf für einen neuen Gütertarif ausgearbeitet und ihn kürzlich den Vertretern der Wirtschaft zur Stellungnahme zugeleitet. Nachdem sich diese geäußert haben, wird die norwegische Staatsbahn hierzu Stellung nehmen und den Tarif sodann dem Storthing zur Entscheidung vorlegen. Der wesentlichste Unterschied des neuen Tarifs im Verhältnis zu dem jetzt geltenden besteht darin, daß man für Stückgut das Wertsystem verlassen und zum Gewichtssystem übergegangen ist. Statt der bisherigen drei Stückgutklassen wird es künftig nur zwei geben, eine für Sendungen bis 500 kg und eine für Sendungen von mindestens 500 kg. Dadurch wird eine erhebliche Vereinfachung und Ersparnis in der Abfertigung erzielt. In Verbindung mit einer Reform und Herabsetzung der Tarife hofft man erheblich wettbewerbsfähiger gegenüber dem Kraftwagenverkehr und der Küstenschiffahrt zu werden. Dies gilt ganz besonders für das nach dem jetzt angewandten Wertsystem am höchsten klassifizierte Gut.

Der neue Tarif wird durchschnittlich 100 % über dem Vorkriegstarif liegen, während der jetzige etwa 125 % höher ist. Man rechnet mit einer Mindereinnahme von etwa 3 Millionen Kronen.

— Überlastung der polnischen Bahnen mit Kohlentransporten. Die Leistungsfähigkeit der polnischen Eisenbahnen bleibt hinter den gewaltigen Anforderungen, die die unerwartet hohe Kohlenausfuhr an sie stellt, weit zurück. Außer den 10 000 Wagen, die von der Tschechoslowakei entliehen wurden, stellt Deutschland täglich 1200 bis 1400 Wagen für den Kohlentransport zur Verfügung, und doch kann dieses rollende Material bei weitem nicht genügen, so daß die polnische Eisenbahndirektion sich gezwungen sah, mit Österreich und Belgien Verhandlungen wegen Entleihung von weiteren Güterwagen einzuleiten. Daneben bestellte das Eisenbahnministerium bei polnischen Firmen 1500 neue Kohlenwagen und 110 Lokomotiven.

— Einschränkung der internationalen Schnellzüge in der Tschechoslowakei. Dem Zentraleisenbahnrat, welcher in den ersten Tagen des September zusammentreten wird, wurden im ganzen 45 Anträge auf Abänderung der Fahrpläne von Schnell- und Personenzügen eingebracht. Auf der in Marienbad vom 19. bis 21. August stattgefundenen Vorbesprechung der Vertreter des tschechoslowakischen Eisenbahnministeriums und der Staatsbahndirektionen, auf welcher die Regelung des künftigen Fahrplanes den Hauptgegenstand bildete, wurde festgestellt, daß es notwendig sein werde, eine ganze Reihe von internationalen Schnellzügen entweder überhaupt aufzulassen oder zu verlegen, nachdem die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten über eine einheitliche Regelung der Fahrpläne zu keinem Ziel geführt haben.

— Erteilung von Durchreisevisen in den tschechoslowakischen Grenzkontrollstationen. Das Innenministerium in Prag hat die Grenzkontrollstationen, welche an den internationalen Bahnstrecken liegen, ermächtigt, Reisenden, welche über das Gebiet

der Tschechoslowakei nach einem Nachbarstaat reisen und sich mit einem Visum dieses Staates und mit einer Fahrkarte nach einer außerhalb der Tschechoslowakei liegenden Station ausweisen, das Durchreisevisum auszustellen. Für die Erteilung dieses Durchreisevisums wird außer der gewöhnlichen konsularischen Gebühr eine Manipulationsgebühr eingehoben.

— **Regelung des Aufenthaltes der Reisenden in den Speisewagen auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium in Prag hat den Aufenthalt der Reisenden in den Speisewagen von nun ab wie folgt geregelt: 1. Der Zutritt zum Speisewagen ist erst nach Ablauf von 10 Minuten nach Abfahrt des Zuges aus der Ausgangsstation des Speisewagens gestattet. Direkt in den Speisewagen einzusteigen, ist in keiner Station erlaubt; 2. es ist den Reisenden aller Klassen gestattet, in der Zeit des gemeinsamen Mittagsmahls und Nachtmahls im Speisewagen zu verweilen; 3. den Reisenden der 1. und 2. Klasse ist es erlaubt, sich im Speisewagen aufzuhalten, ohne irgendeine Einschränkung auf die Zeitdauer für die Einnahme der Mahlzeit mit Ausnahme einer halben Stunde für die Vorbereitungen zur gemeinsamen Mahlzeit; 4. den Reisenden der 3. Klasse ist es gestattet, sich ohne Fahrgeldzuschlag zum Zwecke des Genusses von Speisen und Getränken aufzuhalten, und zwar einmal für die Zeit von 45 Minuten. Es ist nicht gestattet, Reisegepäck in den Speisewagen mitzunehmen.

— **Die zweite Wagenklasse in den rumänischen Schlafwagen.** Bisher konnten die Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Rumänien nur mit Fahrtausweisen I. Klasse benutzt werden. Nachdem die Benutzung einzelner Wagen zu wünschen übrig ließ, hat nun der Verwaltungsrat der rumänischen Staatsbahnen auf Ansuchen der Schlafwagengesellschaft gestattet, das die an den Wagenenden liegenden beiden Abteile der Schlafwagen auch mit Fahrtausweisen II. Klasse benutzt werden können. Der Schlafwagenzuschlag bleibt jedoch derselbe wie für die übrigen Abteile. Hierzu ist zu bemerken, daß in den Abteilen I. Klasse auch in Hinkunft, wie bisher, zwei Fahrgäste übereinander zu liegen kommen. Fahrgäste, die ein Abteil für sich zu haben wünschen, müssen zwei Fahrtausweise und zwei Schlafwagenzuschläge lösen.

— **Tariferhöhung der rumänischen Staatsbahnen.** Die in Nr. 34 S. 918 d. Ztg. angekündigte Tariferhöhung tritt bereits am 15. September in Kraft.

— **Der Vertrag der rumänischen Staatsbahnen mit den Warchalowskiwerken** (s. 16, 33, S. 896 d. Ztg.) ist nicht zustandegekommen, da die rumänische Metallindustrie, soweit sie am Lokomotiv- und Wagenbau beteiligt ist, die öffentliche Meinung mit Erfolg gegen die Gewährung monopolartiger Vorteile an eine ausländische Firma aufbrachte.

— **Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen** stellten sich im zweiten Vierteljahr 1926 wie folgt:

	1926 Fr.	gegen 1925 Fr.
Einnahmen im Personenverkehr . . .	35 534 000	36 995 991
Einnahmen im Gepäck- u. Güterverkehr	51 967 000	53 076 626
Verschiedene Einnahmen	5 921 000	5 809 848
zusammen	93 422 000	95 882 465
Betriebsausgaben	63 218 000	63 688 694
Betriebsüberschuß	30 204 000	32 193 771

— **Vereinigung der französischen Südbahn mit der Orléansbahn.** In der letzten Zeit ist in verschiedenen Zeitungen und Zeitschriften berichtet worden, die französische Südbahn und die Paris-Orléansbahn beabsichtigten, ihre Leitungen und einige ihrer Betriebszweige miteinander zu vereinigen. Neuerdings werden diese Berichte dahin richtiggestellt, daß zwar Verhandlungen über eine solche Vereinigung gepflogen worden sind, daß sie aber zu keinem Ergebnis geführt haben. Man wollte dadurch einerseits Ersparnisse erzielen, andererseits glaubte man, dabei Verkehrsverbesserungen erreichen zu können. Die Leitung des Gemeinschaftsunternehmens sollte der Direktor der Südbahn übernehmen. Gegen diesen Plan erhob sich aber erheblich Widerspruch, namentlich aus den Kreisen wirtschaftlicher Verbände. Die Orléansbahn hat daher die Südbahn gebeten, von der Neuregelung abzusehen. Sie ist aber bereit, in Erörterung mit dem Ziel einzutreten, ob es nicht möglich wäre, wenigstens einen Teil der Ersparnisse, die die Vereinigung zur Folge haben sollte, auf einem Weg zu erzielen, der weniger Widerspruch erregt, also durch einen Zusammenschluß der beiden Gesellschaften, der aber nicht so weit geht, wie es erst beabsichtigt war.

— **Von den spanischen Eisenbahnen.** Eine Sondernummer der „Times“, die Anfang August erschienen ist, befaßt sich mit Spanien und bringt aus der Feder eines spanischen Fachmannes eine Schilderung der Lage der Eisenbahnen dieses Landes um so bemerkenswerter ist, als über sie im Auslande nur w bekannt ist. Es sei daher hier kurz über den Inhalt beric

Spanien bedeckt eine Fläche von 507 000 qkm und hat 22 Millionen Einwohner. Seine im Betrieb befindlichen E bahnen sind 15 976 km lang, wovon 110 km auf die Insel Mal entfallen. Von den festländischen Eisenbahnen haben 11 62 die spanische Breitspur; sie werden ebenso wie 4009 km Sch spurbahnen mit Dampf betrieben. 220 km in verschie Spurweite haben elektrische Zugförderung, 15 km sind Zah und Drahtseilbahnen. In dieses Netz teilen sich etwa 10 sellschaften, die zum großen Teil mit ausländischem arbeiten. Die beiden führenden Gesellschaften, die Nord und die Madrid-Zaragoza-Alicante-Eisenbahn, haben z. B. Sitz in Paris, die Galicische Eisenbahn hat ihn in London die Salamanca-Portugal-Eisenbahn in Oporto. Die meisten den Eisenbahnen fallen nach 99 Jahren an den Staat, nur ei die zusammen 802 km lang sind, sollen nach ihrer Gen gungsurkunde dauernd Privateigentum bleiben. Die gebi Natur des Landes erschwert sowohl den Bau wie den Be der Eisenbahnen, und die Tarife sind daher hoch; sie gelten die höchsten in Europa.

Obgleich Spanien am Weltkriege nicht beteiligt war, h seine Eisenbahnen unter seinen Begleiterscheinungen und se Folgen zu leiden gehabt. Die Teuerung der Lebenshaltung Anlaß zu Lohnforderungen der Eisenbahnarbeiter, und da von den Gesellschaften abgelehnt wurden, traten diese in Ausstand, was schwere Erschütterungen mit sich brachte. heftigen Widerstands der Allgemeinheit ermächtigte ein des Königs die Eisenbahngesellschaften, ihre Tarife zu erhö Nach dem Staatsstreich vom September 1923 sah es die neue gierung als eine ihrer Hauptaufgaben an, das Eisenbahnw neu zu regeln. Es wurde ein Eisenbahnrat eingesetzt, der langen Beratungen einen Entwurf ausarbeitete; am 12. Juli als Gesetz verkündet, bildet er nunmehr die rechtliche Gr lage für das spanische Eisenbahnwesen. Der Staat übern durch ihn eine weitgehende Beteiligung an der Eisenbahn schaft, indem er die Kosten von Eisenbahnneubauten trägt diese auch selbst ausführt; er bestimmt, welche Arbeiten den bestehenden Eisenbahnen vorzunehmen und welche anschaffungen zu machen sind. Um die damit verbund Kosten zu decken, ist ein Eisenbahnfonds geschaffen wo der durch Anleihen gespeist werden soll. Von den 2,6 Millia Pesetas (etwa 1,5 Mill. Mark), die zu diesem Zweck vorges sind, sind bis jetzt 500 Mill. in Form von Schuldverschreibu mit 5 % Verzinsung zu Bedingungen, die für die Geldgeber günstig sind, begeben worden; sie sollen in 50 Jahren zur gezahlt werden. Es steht den Eisenbahngesellschaften fre sie sich unter das neue Gesetz stellen oder ob sie ihre bishe Stellung beibehalten wollen; sie sind aber, wenn auch nich setzlich, gezwungen, das erstere zu tun, weil sie sonst Rechtes verlustig gehen, ihre Tarife zu erhöhen; auch die stige Unterstützung von Staats wegen bleibt ihnen dann ver Die Betriebsführung ist auch nach dem neuen Gesetz in Händen der Gesellschaften, die nach geographischen Gesi punkten zu Gruppen zusammengeschlossen werden sollen. durch sollen Betriebsvereinfachungen und damit wiederum sparnisse erzielt werden. Die Neuregelung der Tarife is drei Abschnitten in Aussicht genommen; im dritten, endgült sollen die Tarife so festgesetzt werden, daß dadurch neben eigentlichen Betriebskosten die Ausgaben für den Schuldendi für Rücklagen und für Ruhegehälter gedeckt werden, und außerdem ein angemessener Gewinn für die Aktionäre er wird.

— **Dividenden der englischen Eisenbahnen.** Infolge der gewöhnlichen Verhältnisse, die, verursacht durch den Auss in den Kohlenbergwerken, seit Mai bei den englischen E bahnen geherrscht haben, war man in diesem Jahre in Eng besonders gespannt darauf, in welcher Höhe die englis Eisenbahngesellschaften die Dividenden für das erste Halb 1926 festsetzen würden. Die Ankündigungen, die Ende Jun gangen sind, entsprachen im allgemeinen den Erwartungen. Teil mußten die Rücklagen herangezogen werden, um die schüttung einer Dividende zu ermöglichen. Es muß dabei achtet werden, daß die Dividende für das erste Halbjahr keinen Überblick über die Betriebsergebnisse ermöglicht, sie bedeutet sozusagen nur eine Abschlagszahlung an die tionäre auf Grund einstweiliger Feststellungen, denen die gültige Berechnung am Ende des Jahres und die Schlußzah unter Anrechnung des in der Mitte des Jahres gezahlten Bet folgt. — Die Südbahn zahlt die üblichen 5 % auf die Vorz aktien, läßt aber die Frage der Zahlung einer Dividende auf anderen Aktien bis zum Schluß des Jahres offen. Ob sie d die Rücklage angegriffen hat, bleibt unerwähnt. Auf diese F geht auch die Große Westbahn nicht ein, die eine Dividende 1,5 % gegen 2,75 % im Vorjahre ankündigt. Die London, land und Schottische Eisenbahn dagegen, die ebenfalls 1

ende zahlt, nachdem sie im Vorjahre 2,5 % ausgeworfen sagt ausdrücklich, sie habe infolge der ungewöhnlichen, Zeit herrschenden Verhältnisse die Dividende in der gen Höhe nur festsetzen können, indem sie auf ihre Rückzurückgriff. Bei der London und Nordostbahn geht ein der Aktien leer aus, während die Inhaber der Vorzugs- aus den Rücklagen die volle übliche Halbjahresdividende en. Bei der Südbahn erfordert die Zahlung der Dividende as erste Halbjahr den Betrag von 689 665 £, und es ist anmen, daß der Betrieb trotz des Rückgangs im Verkehr Überschuß eingebracht hat. Das gleiche gilt von der n Westbahn, bei der 636 928 £ gezahlt werden müssen. es Jahr hat diese Gesellschaft 70 % Dividende auf ihr al von 42 461 897 £ gezahlt, wovon 4,25 % durch den Beüberschuß gedeckt waren. Bei der London, Midland und tischen Eisenbahngesellschaft sind 1 428 036 £, 952 024 £ er als im Vorjahre, nötig, um die Halbjahresdividende zu können. Bei der London und Nordostbahn fehlte 1925 etrag von 1 669 657 £, um die Dividende von 4 % auf die en Vorzugsaktien zu decken, und die Ankündigung für Jahr läßt vermuten, daß die Betriebsergebnisse dieses nicht besser sind.

olge der ungewöhnlichen Verhältnisse des laufenden s haben Vergleiche mit dem Vorjahre nur geringen Wert, essant ist jedoch ein Hinweis auf die niedrigsten bisher gen Dividenden. Die jetzigen Aktien der Großen Westbahn be in ihrer heutigen Form seit 1870, die jetzige Dividende ist edrigste seit dem Jahre 1901. Bei den anderen Gruppen ist nmittelbarer Vergleich mit früheren Jahren nicht möglich, sie erst durch den Zusammenschluß der vormals bestan- Eisenbahngesellschaften entstanden sind, während bei der n Westbahn der Fall so liegt, daß hier die alte Eisenbahnschaft eine Gruppe für sich bildet, der nur eine Anzahl bahngesellschaften von untergeordneter Bedeutung angert worden sind. Der London, Midland und Schottischen bahngesellschaft als Gruppe nach der Neuordnung kommt ichsten die alte London und Nordwestbahn, deren Aktien Zusammenschluß den Ausschlag gegeben haben. Hier war die niedrigste Halbjahresdividende 1⅞ %; sie ist aber in lang vergangener Zeit gezahlt worden, nämlich in den n 1858, 1861 und 1862.

Fremde Erdteile.

Aus Niederländisch Ost-Indien. Bei dem für 1927 bevorden Zusammenschluß der Lampong- und der Palembangn in Süd-Sumatra beabsichtigen die Staatsbahnen, die Gendigkeit der Schnellzüge auf 45 km zu erhöhen. Dadurch es möglich, die Reise von Tandjong Karat und Lahat nach bang in einem Tage zurückzulegen. — Die Einnahmen der rl. Indischen Eis. (Java) sind in der ersten Hälfte 1926 033 059 fl. gegen 7 897 962 fl. im gleichen Zeitraum 1925 kgegangen.

Die Eisenbahnen der Verbündeten Malayenstaaten. Infolge Gedeihens der Gummierzeugung und des Zinnbergbaus die Eisenbahnen der Verbündeten Malayenstaaten für das 1925 sehr günstige Betriebsergebnisse zu verzeichnen. Die hmen aus allen Quellen beliefen sich auf 2 186 724 £, % mehr als im Vorjahre. Davon entfielen 790 522 £ auf Personenverkehr, der die Beförderung von 12,5 Millionen nden, 1 738 000 mehr als im Vorjahre, umfaßte. Dieser chritt ist in Anbetracht des Wettbewerbs, den der Kraft der Eisenbahn bereitet, besonders bemerkenswert. Das verkehrsreichste Jahr war 1920; dieses ist aber durch ahr 1925 noch übertroffen worden. Die Fahrpreise sind sie betragen 3 Pf. und 4,5 Pf. in der 3. und 2. Klasse, ur in der 1. Klasse sind sie etwas hoch, nämlich rd. 9 Pf. km, was aber nach englischen, also den für jene Gegend ebenden Begriffen immer noch billig ist. Der Güterverbrachte 1 066 490 £ ein. Die wichtigsten Frachtgüter waren i mit 15 640 t oder 14,90 %, Kohle, Koks und Brennholz 7 054 t oder 2,88 %, Vieh mit 240 t oder 13,62 % und Kaufsgüter mit 123 909 t oder 17,13 % Zunahme. — Das Anpital belief sich Ende Dezember 1925 auf 23 297 861 £, enen nur 3 161 684 £ durch Anleihen aufgebracht worden Der Zuwachs des Jahres 1925 hat 458 396 £ betragen. Betriebsausgaben, 1 630 188 £, waren um 8,05 % höher als Der Betriebsüberschuß von 556 537 £ bedeutet eine Verng des Anlagekapitals mit 2,39 %; das ist zwar nicht viel, immerhin erheblich mehr als in den letzten Jahren. Die ebszahl ist von 1923 bis 1925 von 86,22 % über 78,62 % auf % zurückgegangen. Für Neubauten und Vorarbeiten wur- 41 821 £ aufgewendet. Der Bau der Eisenbahn an der ste macht lebhafte Fortschritte. Fünf große Brücken sind aufe des Jahres fertiggestellt worden. Arbeitermangel, t durch den Bedarf von Arbeitskräften in den Zinngruben und die Gummipflanzungen, hat allerdings die Arbeiten etwas aufgehalten. Die Ostküstenbahn zweigt von der alten, an der Westküste entlang führenden Eisenbahn Singapore-Penang bei Gemas an der Grenze der Staaten Neeri-Sembilan und Johore ab; sie ist auf 254 km von Süden her und auf 85 km von Norden her im Betriebe, eine Lücke von 125 km Länge ist noch zu schließen. Nach Vollendung dieser Bahn besteht eine doppelte Bahnverbindung zwischen Singapore und Siam; beide können wahlweise benutzt werden, die neue ist aber die kürzere.

— **Die Nigeria-Eisenbahn.** Nach einer Mitteilung, die der Leiter der Nigeria-Eisenbahn dem Vertreter einer englischen Zeitschrift gemacht hat, muß sich diese Eisenbahn in ganz außergewöhnlich günstiger wirtschaftlicher Lage befinden. In dem am 31. März d. J. zu Ende gegangenen Betriebsjahr haben ihre Einnahmen 2 350 000 £, ihre Ausgaben nur 1 150 000 £, also weniger als die Hälfte der Einnahmen betragen; ein so günstiger Abschluß ist bei der Nigeria-Eisenbahn seit ihrem Bestehen noch nicht dagewesen und dürfte auch bei anderen Eisenbahnen, wenn überhaupt, nur selten vorkommen. Der Bau einiger Seitenstrecken wird beabsichtigt; die Vorarbeiten sollen in Angriff genommen werden, sobald die dazu nötigen Arbeitskräfte verfügbar gemacht werden können. Sie sollen sowohl den nördlichen wie den südlichen Teil des Landes erschließen, und man erwartet für sie eine solche Entwicklung des Verkehrs, daß das in ihnen angelegte Kapital angemessen verzinst wird.

Wasserverkehr.

— **Der Verkehr im Suezkanal** hat auch wieder im Jahre 1925 weiter zugenommen, und zwar um 6 % gegenüber dem Rekordjahr 1924 und um 33,5 % gegenüber dem Vorkriegsjahre 1913. Die Zahl der durchfahrenden Schiffe, die 1913 sich auf 5085 mit einem Tonnengehalt von 20 034 000 t belief, war 1925 auf 5337 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 26 762 000 t angestiegen. Die Größe der Schiffe ist stets im Zunehmen begriffen, denn der mittlere Tonnengehalt eines solchen betrug 1924 noch 6765 t und stieg 1925 auf 6916 t. Was die Teilnahme der einzelnen Flaggen anlangt, so steht England mit 16 016 000 N.-R.-T. oder 59,9 % an der Spitze, dann kommt Holland mit 2 699 000 t oder 10,1 %, alsdann Deutschland mit 1 701 000 t oder 6,7 %, Frankreich mit 1 628 000 t oder 6,1 %, Italien mit 1 416 000 t oder 5,3 % und Japan mit 1 067 000 t oder 4 %. Ungeheuer gestiegen ist der Postverkehr durch den Kanal: er betrug 1919 im ganzen 1 665 000 t, und im Jahre 1925 schon 7 763 000 t. Im Güterverkehr ist die bisherige Höchstmenge von 1913 um 802 000 t überholt worden. Der Gesamtwarenverkehr im Kanal belief sich 1925 auf 26 578 000 t. Trotz der Erstellung des Panamakanals ist der Güterverkehr der Vereinigten Staaten im Suezkanal größer denn je, wenn er auch unter verschiedenen Flaggen vor sich geht. Er belief sich 1925 auf 2 388 000 t. Der amerikanische Güterverkehr durch den Kanal in der Richtung von Norden nach Süden ist wesentlich kleiner als vor dem Kriege, aber gestiegen ist der Verkehr in der Richtung von Süden nach Norden. Dies ist dem Umstande zuzuschreiben, daß der Handel der orientalischen Länder nach den Vereinigten Staaten in stetem Wachsen begriffen ist, aber auch der Tatsache, daß eine im Jahre 1924 gegründete amerikanische Schiffahrtsgesellschaft unter dem Namen „Compagnie Dollar" regelmäßige Fahrten um die Welt macht, indem sie jeweils von New York aus den Panamakanal benutzt, dann den Stillen Ozean bedient und über Suez nach Amerika zurückkehrt.

Luftverkehr.

— **Die Internationale Luftverkehrstagung in Berlin.** Die diesjährige Hauptsitzung der Internationalen Air Traffic Association (Jata) hat am 27./28. August d. J. stattgefunden. Das Reichsverkehrsministerium hatte Ministerialdirigent Brandenburg und Geheimrat Fisch abgeordnet, die Gäste im Namen der Reichsregierung zu empfangen. Wie die DAZ. mitteilt, hielt Ministerialdirigent Brandenburg folgende Begrüßungsrede: „Es ist mir eine besondere Freude, die internationale Vereinigung der Luftverkehrsgesellschaften im Namen der Reichsregierung begrüßen zu können. Ich bin überzeugt, daß in einer sachlichen Zusammenarbeit der Männer der Praxis eine wertvolle Grundlage für gewisse internationale Rechtsnormen geschaffen werden kann, deren der neue Verkehrszweig sicherlich in höherem Maße bedarf als die alten Verkehrsmittel. Zum erstenmal seit der Entstehung der Handelsluftfahrt können die Vertreter der deutschen Luftverkehrsgesellschaft an diesen Beratungen teilnehmen, ohne ihre Flugzeuge noch mit Beschränkungen belastet zu wissen. Die Beseitigung eines großen Teils dieser Beschränkungen wird, wie ich hoffe, für alle europäischen Luftverkehrsgesellschaften von Nutzen sein. Uns aber gereicht es zur besonderen Freude, nachdem auch für die deutsche Handels-

luftfahrt die Luft frei geworden ist, Sie, meine Herren, in der Hauptstadt des Deutschen Reiches begrüßen zu können. Ich entbiete Ihnen den Willkommensgruß der Reichsregierung."

Nachdem die Begrüßungen erledigt waren, trat man sofort in die Verhandlungen ein, die nicht nur eine Übereinkunft über den internationalen europäischen Winterflugplan vorsahen, sondern die sich auch mit der ebenso interessanten wie notwendigen Frage eines internationalen Flugscheins, der Aufstellung einer Statistik des Luftverkehrs, Fragen der Haftung bei Flugtransporten und der Einführung eines internationalen Luftfrachtbriefes beschäftigten.

Kraftwagenverkehr.

— **Eisenbahnkraftwagenlinie Flensburg - Schleswig.** Am 16. August ist eine Eisenbahnkraftwagenlinie zwischen Flensburg und Schleswig in Betrieb genommen. Sie dient dem Personen- und Gepäckverkehr und berührt zwischen den beiden Endpunkten 10 Ortschaften. Der Fahrplan ergänzt den Personenzugfahrplan der Reichsbahn in einer den Verkehrsverhältnissen angemessenen Weise. Der Betrieb wird von der Kraftverkehr Nordmark A.-G. Altona auf Grund eines mit der Reichsbahndirektion Altona abgeschlossenen Vertrages ausgeführt.

Bücherschau.

— **Die Bodenbewegungen im Kohlenrevier und deren Einfluß auf die Tagesoberfläche** von Ingenieur A. H. Goldreich. 307 Seiten mit 201 Abbildungen im Text. 1926. Verlag Julius Springer, Berlin. Preis 22,50 RM, geb. 24 RM.

Mit Bodenbewegungen und deren Einflüssen auf die Tagesoberfläche, wenigstens soweit es sich um solche handelt, die durch Bergbau hervorgerufen sind, wird nur ein verhältnismäßig geringer Teil der Eisenbahnfachwelt zu tun haben. Beschränken sich doch diese Erscheinungen in der Regel auf die Gebiete, in denen Kohlenbergbau betrieben wird. Hier spielen allerdings die Bodenbewegungen und ihre Einflüsse auf die Tagesoberfläche gerade für die Eisenbahnen eine außerordentlich große Rolle. Nicht nur die Strecke und Bahnhofsanlagen selbst, auch Gebäulichkeiten aller Art, Kunstbauten wie Brücken, Tunnel usw., die Vorflutverhältnisse und sogar, wie neuere Feststellungen ergeben haben, die Grenzverhältnisse beim Grund und Boden können durch diese Bodenbewegungen beeinflußt werden. Wer längere Zeit, z. B. im Ruhrgebiet tätig gewesen ist, wird die Folgen der früher durchweg als Bodensenkungen bezeichneten Erscheinungen in ihren verschiedensten Auswirkungen festgestellt haben. Senkungen bis zu mehreren Metern, durch die zum Beispiel die Neigungsverhältnisse der Strecken und Bahnhöfe ins Gegenteil verkehrt und hohe betriebliche Aufwendungen verursacht wurden, waren durchaus keine Seltenheit. Hieraus folgt ohne weiteres die große Bedeutung dieser Fragen für die Eisenbahnfachwelt, die früher und vielleicht auch bis heute noch nicht in dem Umfang erkannt worden sind, die sie besonders in ihren wirtschaftlichen Auswirkungen verdienen. Wenn auch die letzte Beurteilung von Ursache und Wirkung bei Veränderungen der Erdoberfläche wohl immer dem Fachmann für diese Gebiete überlassen bleiben muß, so erfordert doch schon die rechtzeitige und richtige Erkenntnis beginnender Bewegungen ein gewisses Vertrautsein mit den theoretischen und praktischen Unterlagen, sei es auch zunächst nur um die rechtzeitige Beobachtung der Anlagen zum Zweck der späteren Beweissicherung einzuleiten. Das hat um so größere Bedeutung, seit man erkannt hat, daß die Bodenbewegungen in Kohlenbergbaugebieten und ihre Einflüsse auf die Oberfläche sich nicht auf die eigentlichen Bodensenkungen beschränken, sondern daß auch Bewegungen verschiedener Art infolge Pressungen und Zerrungen der Erdmassen eintreten, die unter Umständen viel gefährlicher für die obertägigen Anlagen sind, als die eigentlichen Senkungen.

Wer sich über diese Fragen nach der theoretischen und praktischen Seite hin ein Bild machen will, dem kann das vorliegende Buch empfohlen werden, dessen Inhalt durch eine kurze Besprechung naturgemäß nicht erschöpft, sondern nur angedeutet werden kann, wobei noch bemerkt sei, daß die Beurteilung in einer Zeitung, die sich mit Eisenbahnfragen befaßt, natürlich nur eine allgemeine sein kann. Die eigentliche Würdigung muß der Bergbaufachwelt überlassen werden.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gesetzt, über den derzeitigen Stand der Theorie der bergbaulichen Bodenbewegungen, zu der er selbst auch auf Grund langjähriger Erfahrungen Beiträge geliefert hat, ihre praktischen Auswirkungen und über die Maßnahmen zu ihrer Milderung Bericht zu erstatten, wobei er auf sein im Jahre 1913 erschienenes Buch „Die Theorie der Bodensenkungen" hinweist. Er setzt sich auch bei dieser Gelegenheit mit seiner Auffassung entgegengesetzten Theorien unter Heranziehung früherer Abhandlungen auseinander und führt eine ganze Reihe von Gutachten und Aufsätzen der verschiedensten Sachverständigen dem Inhalt nach und zum Teil auch wörtlich an. Auf diese theoretischen Erörterungen einzugehen, ist nicht der Zweck dieser Ausführungen, nur kurze Bemerkungen über die Form der Darstellung. De schnitt über die „Theorie der bergbaulichen Bodenbewegu ist in drei Unterabteilungen zergliedert, nämlich Bodense gen, Bodenverschiebungen und Bodenspannungen, die gemäß, was sich auch in der Darstellung zeigt, sehr sta einandergreifen. Ob eine derartige getrennte Behandlun Dingen, die nach dem Gesetz von Ursache und Wirkung sammenhängen, empfehlenswert ist, erscheint mir zweif Jedenfalls führt die gewählte Darstellungsart der Theori dazu noch durch Gutachten über praktische Fälle unterbr wird, zu vielfachen Wiederholungen, die den Aufbau de danken, auf die es ankommt, etwas beeinträchtigen. Er werden auch Methoden zur rechnerischen Ermittlung von schiebungen; zahlreiche Abbildungen erläutern die zeichne Darstellung der Bodenbewegungen und ihre Einflüsse a Oberfläche. Auch die Einwirkungen auf die Eisenbahnar werden kurz gestreift. Als wichtig für diejenigen, die pra mit derartigen bergbaulichen Bodenbewegungen zu tun sei nur folgendes hervorgehoben. Infolge des Kohlenab werden unterirdische Hohlräume erzeugt, die im Laufe de durch Nachsinken der überlagernden Schichten wieder füllt werden. In letzter Auswirkung bildet sich an der fläche eine Mulde aus, die als Bodensenkung bezeichnet Die Einwirkung auf die Oberfläche erstreckt sich aber üb Muldenränder hinaus, wo teils Zusammenpressung, teils Ze der Erdschichten beobachtet wird, die sich an der Obe durch Verschiebungen auswirken, die — je nach dem Erdschichten gepreßt oder gezerrt werden — naturgemäß schiedene Richtungen haben. So ist es denkbar, daß beso wenn die Einflüsse verschiedener Senkungsmulden zusa treffen, die Erdoberfläche nacheinander an derselben Stell wegungen in verschiedener Richtung ausführt und an aufs den Gebäulichkeiten im Laufe der Zeit die verschiedenste wegungen beobachtet werden. Aus statischen Überleg der Vorgänge lassen sich diese Erscheinungen verhältnis einfach erklären.

Vorangestellt ist dem theoretischen Teil eine kurze stellung der wichtigsten mitteleuropäischen Steinkohlenbe und was für den Nichtbergmann von besonderer Bedeutur eine kurze Beschreibung der verschiedenen Formen des K abbaues, die zum größten Teil Fachschriftstellern, die der fasser anführt, entnommen ist.

Hervorzuheben ist weiterhin noch die Darstellung der nahmen zur Milderung der Bodenbewegungen, die auch im wesentlichen aus der Wiedergabe von Gutachten und sätzen von Fachleuten bestehend, mehr als die Hälfte des B umfaßt. Da nach dem allgemeinen preußischen Bergg (§ 148) den Grundeigentümern voller Schadenersatz für Schäden zusteht, die dem Grundeigentum oder dessen Zu durch den Betrieb eines Bergwerks zugefügt werden, hab bergbautreibenden Kreise naturgemäß allen Anlaß daf sorgen, daß die Einflüsse des Bergbaues an der Ober möglichst gering werden. Das hat ganz besondere Bede unter bebauten Flächen, insbesondere unter Städten. Urspr lich überließ man die ausgebauten Räume sich selbst, so nachdem die abstützenden Hölzer verfault waren, die lagernden Schichten den Hohlraum ausfüllten (Bruchbau) diesem Verfahren treten naturgemäß sehr starke Absenk und damit Veränderungen der Erdoberfläche ein. Weiter der sogenannte Bergeversatz, bei dem man die verlas Stollen mit Steinmaterial, das von Hand versetzt wird, füllt (Handversatz). In neuerer Zeit ist man dazu übergega bei besonders großen Hohlräumen und unter dicht beb Oberfläche den sogenannten Spülversatz einzuführen. H wird als Versatzgut feinkörniges Gestein oder Sand verw der mit Wasser vermischt, durch das Wasser an die Ve dungsstelle getragen wird und sich dort absetzt. Die Ausfü der Hohlräume mit diesem dichten Stoff schränkt natur das Nachsinken der überlagernden Erdschichten sehr stark Während man je nach der Stärke und Art der überlage Erdschichten beim Bruchbau mit Einsenkungen von 30 b unter Umständen sogar bis zu 70 % der Flözmächtigkeit re mußte, gehen sie bei Handversatz auf 20 bis 50 zurück Spülversatz senkt sich dieser Hundertstelsatz nach den bi gen Beobachtungen auf etwa 10 %, in günstigen Fällen b er aber noch wesentlich weniger. Naturgemäß sind die Ve nisse sehr verschieden, wie auch aus den vielen angezo Gutachten aus verschiedenen Bergbaugebieten hervorgeht Einführung der Spülversatzmethode hat weiter dazu ge daß man sogar vielfach frühere Anschauungen über die rung besonders großer oder wertvoller Gebäude abgeänder Unter solchen Gebäuden wurde in einer bestimmten Fläche dehnung der Abbau überhaupt verboten (sogenannte Sch pfeiler). Es zeigte sich aber vielfach, daß entweder Schutzpfeiler zu gering bemessen waren und dann die Ei kungen des benachbarten Abbaues in den geschilderten

ıngen in die zu schützende Zone übergriff oder aber, wenn ·hutzpfeiler an sich groß genug bemessen waren, daß die rkungen des Bergbaues in der Umgegend des geschützten : sich um so störender bemerkbar machten, weil es in der eines Schutzpfeilers nicht möglich ist, den Abbau so ein- ıten, daß die in der Nachbarschaft liegenden Bauwerke ohne en zur Absenkung gelangen. Das liegt daran, daß sich an bergangszone besonders starke Schiebungsgebiete ausbil- Die Vervollkommnung der Versatzmethode hat dazu ge- daß selbst unter großen und wertvollen Gebäuden und dicht bebauten Stadtgebieten der Abbau der Kohle zu- en worden ist mit der Bedingung, daß er unter besonders igen Bauwerken nach allen Seiten schnell erfolgt und mit ersatz gearbeitet wird. Derartige Gesichtspunkte werden zu beachten sein, wenn es sich etwa darum handelt, Schutz- hmen bei großen Eisenbahnbauwerken, also z. B. Brücken legen. Auch hier erscheint es zweifelhaft, ob Schutzpfeiler, ch naturgemäß nicht auf ganze Eisenbahnlinien erstrecken n, und die dann nur für die Brücke selbst vorgeschrieben lie erwähnten Rückwirkungen auf die Umgebung haben, mäßig sind. Besonders hingewiesen sei hier auf gutacht- Äußerungen über den Rhein-Herne-Kanal, bei dem unter chleusen Schutzpfeiler vorgeschrieben sind, während man brigen Kanal der Absenkung überlassen will.

: diese Fragen werden in den zahlreichen Gutachten und tzen, die der Verfasser anzieht, eingehend erörtert. Das ılte Verfahren, die verschiedensten Fachleute selbst ıen zu lassen, führt natürlich auch wieder dazu, daß der Leser sehr häufig auf Wiederholungen stößt. Für Eisenbahn- fachleute dürften besonders die Mitteilungen über Einwirkungen bergbaulicher Bodenverschiebungen auf Eisenbahnanlagen sein, die Kapitel VII enthält. Hier werden an Hand zahlreicher Ab- bildungen Erfahrungen über bergbauliche Einwirkungen an Eisen- und Straßenbahnen mitgeteilt, die wohl geeignet sind, bei vorkommenden praktischen Fällen als Ratgeber zu dienen. Vermißt habe ich allerdings einen Hinweis auf eine sehr ein- gehende Untersuchung eines Eisenbahnfachmannes: „Der Ein- fluß von Bodensenkungen in Bergbaugebieten auf die baulichen Anlagen und den Betrieb der Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung und Feststellung der wirtschaftlichen Schädi- gung der Eisenbahnverwaltung von Dr.-Ing. Nierhoff, Dort- mund“ (veröffentlicht im Archiv für Eisenbahnwesen 1922).

Im ganzen bietet das Buch von Goldreich eine eingehende Darstellung eines Gebietes, dessen Erforschung noch lange nicht zum Abschluß gekommen ist und das wegen seiner Eigenart außerordentliche Schwierigkeiten bietet. Wer die verschiedenen Gutachten und Äußerungen aus der bergmännischen Fachwelt und die praktischen Erfahrungen, die sie angeben, aufmerksam durchliest, wird zu dem Ergebnis kommen, daß zwar noch manches dunkel ist, aber immerhin in der Behandlung all dieser Dinge wesentliche Fortschritte gemacht worden sind. Es ist be- sonders zu begrüßen, daß es möglich geworden ist, volkswirt- schaftliche wertvolle Kohlenmengen für den Abbau freizugeben ohne befürchten zu müssen, daß große Schäden entstehen und besonders kulturell und geschichtlich wertvolle Bauwerke ge- fährdet werden. Dr. D.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

ïung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1 a VWÜ.).

eilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundes- n vom 24. August 1926. Auf den Linien der Österreichi- Bundesbahnen war die Strecke Hartberg-Fürstenfeld in- Hochwasser vom 20. bis 21. August d. J. unfahrbar.

Änderung von Stationsnamen.

ichsbahndirektion Köln. Mit sofortiger Wirkung der Name des an der Strecke Aachen-Landesgrenze gelege- ahnhofs Ronheide in „Aachen Süd“ geändert.

ıdschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er- worden:

I 141 vom 19. August 1926 an die Mitglieder des Sonder- ıusses für die Neubearbeitung der TV und Grz sowie an den einzelnen Gruppenausschüssen hinzugezogenen Mit- r, betr. Neubearbeitung der Technischen Vereinbarungen rundzüge.

I 142 vom 19. August 1926 an sämtliche Vereinsverwaltun- owie an den Sonderausschuß für die Neubearbeitung der ıd Grz an alle zu den einzelnen Gruppenausschüssen hin- zugezogenen Mitglieder, betr. Einführung zweiteiliger Brems- klötze.

Nr. I 143 vom 18. August 1926 an die Mitglieder des Techni- schen Ausschusses, betr. Antrag des Eisenbahn-Zentralamts in Vertretung der Reichsbahndirektion Osten auf Überprüfung des § 117 der TV — Einschränkung der Breitenmaße.

Nr. III 131 vom 26. August 1926 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. Antrag auf Anschluß der Westländi- schen Kleinbahn an den Verein.

Nr. III 144 vom 21. August 1926 an sämtliche Vereinsverwal- tungen, die Österreichischen Bundesbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betr. Nachtrag II zum VWÜ.

Nr. IV 140 vom 25. August 1926 an die Mitglieder des Aus- schusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die Reichs- bahndirektionen Magdeburg und Halle (Saale) und die Bran- denburgische Städtebahn, betr. Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle. Antragsteller: Brandenbur- gische Städtebahn.

Nr. IV 142 vom 25. August 1926 an die Mitglieder des Satzungs- ausschusses, betr. Zulassung der polnischen Zloty zur Vereins- abrechnung. Antragsteller Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesell- schaft (vorm. Südbahnges.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

ichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Abschnitt „II. Zuschlags- und An- achten“ werden geändert:
t sofortiger Gültigkeit der Unter- schnitt 93,
t Gültigkeit vom 1. September 26 die Unterabschnitte 17, 67, 74, und 93.

eres enthält die am 30. August rscheinende Nummer des Tarifan- s.

lin, den 25. August 1926. (893)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

---

chfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2.

Gültigkeit der durch Tarif- und hrsanzeiger-Verfügung Nr. 973 be- gegebenen ermäßigten Stations- sätze der Abteilung I wird bis zum ptember 1926 verlängert.

ına, den 24. August 1926. (884)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preu- ßisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9 —.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 wird das Teilheft B II 18 unter Berück- sichtigung der bereits erschienenen Nach- träge 1—28 neu herausgegeben.

Preis 4,30 RM; zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexan- derplatz.

Berlin, den 27. August 1926. (895)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif).

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf der Station Bederwitz die Annahme und Aus- lieferung von Stückgütern im Einzel- gewicht bis 500 kg zugelassen.

Dresden, am 31. August 1926. (894)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr, Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 werden die Artikeltarife Nr. 16 und Nr. 53 durch Aufnahme neuer Stationen er- weitert.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Ar- tikeltarif Nr. 8 ein österreichischer Frachtsatz geändert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 23. August 1926. (888)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 an wird Wiesbaden Süd in den Aus- nahmetarif 10 für frische Fische usw. einbezogen. Auskunft durch die Abfer- tigungen.

Altona, den 23. August 1926. (885)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klassen A—D. Verkehr Niederlande-Schweiz.

1. Mit Gültigkeit vom 1. bis 30. September 1926 werden die nicht durch * Stern gekennzeichneten allgemein gültigen F sätze der Abteilung I bei allen Stationsverbindungen ermäßigt um

I. 99 Reichspfennig bei 5 t 82 „ „ 10 t 46 „ „ den Hauptklassen	für See-Einfuhrgut über Rotterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Vlaardingen und Vlissingen.	II. 61 Reichspfennig bei 5 t 48 „ „ 10 t 46 „ „ den Hauptklassen — für sonstiges Gut.

Die dadurch erhaltenen neuen Frachtsätze der Abteilung I gelten, soweit sie billiger sind als die Frachtsätze andere teilungen, auch in diesen. Für die bei Richterich Grenze und Herzogenrath Grenze namentlich aufgeführten Wagen bleil einheitliche Ermäßigung der Frachtsätze um 44 Reichspfennig unverändert bestehen.

2. Gleichzeitig werden die Frachtsätze der Abteilung XVI bei den Übergängen Gronau (Westf.) Grenze, Bentheim Gr Laarwald Grenze und Weener Grenze durch nachfolgende ersetzt:

von \ nach	Basel Bad. Bf. Ort und Übergang 5 t	10 t	15 t	Waldshut Übergang 5 t	10 t	15 t	Schaffhausen Ort und Übergang 5 t	10 t	15 t	Singen (Hohentwiel) Übergang 5 t	10 t	15 t	Konstanz Übergang 5 t	10 t	15 t	Friedrichshafen Übergang 5 t	10 t	15 t	Lindau-R Überga 5 t	10 t
Gronau (Westf.) Grenze	—	141	138	—	155	152	—	175	143	—	171	141	—	184	144	—	189	146	—	192
Bentheim Grenze . . .	—	155	143	—	169	147	—	189	146	—	185	144	—	191	147	—	192	148	—	195
Laarwald Grenze . . .	—	175	146		189	150	—	194	149	—	191	147	—	195	150	—	196	151	—	199
Weener Grenze	—	189	150	—	200	154	—	199	153	—	196	151	—	199	153	—	200	154	—	203

Köln, den 24. August 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Köln. (8

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1926 sind die auf Seite 148 des vorgenannten Tarifs angegebenen Entfernungen für die Station Rotterdam-Rechter Maasoever zu streichen und durch nachfolgende zu ersetzen:

Simpelfeld / Richterich grens	Kerkrade-Roldue / Herzogenrath grens	Viodrop / Dalheim grens	Venlo (Kaldenkirchen) / Kaldenkirchen (Venlo) grens	Venlo (Straelen) / Straelen (Venlo) grens	Gennep / Hassum grens	Groesbeck / Cranenburg grens	Zevenaar / Emmerich grens	Winterswijk / Bocholt grens	Winterswijk / Borken (Westf.) grens	Broekheurne / Alstätte grens	Enschede / Gronau (Westf.) grens	Oldensaal / Bentheim grens	Coevorden*) / Laarwald grens	Neuschanz / Weener grens
Entfernungen in Kilometern														
242	222	183	172	174	149	143	144	197	197	212	211	216	212	308

Köln, den 30. August 1926. (896)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926.

Im Tarif, Teil I, sind mit sofortiger Gültigkeit folgende Ergänzungen nachzutragen:

Bei § 15 Ziffer (97):

	Nummer des deutschen Warenverzeichnisses	Bezeichnung der Ware
Seite 19: Abschnitt I. Eilgut nach „54 | Teigwaren usw."	59	Weintrauben, frische
Seite 20: Abschnitt II. Lebensmittel nach „39 | Teigwaren usw."	44	Weintrauben, frische
Abschnitt III. Frachtgut nach „689 | Kartoffeln"	690 u. 691	nicht genannte, auch Blumen- u. Rosenkohl u. Teltower Rübchen
Seite 21: nach „1918 Teigwaren usw."	2102	Weintrauben, frische

München, 25. August 1926. (890)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 ist auf Seite 7 unter 8 Denez-Eisenbahn die Station Orlowskaja nachzutragen. Das alphabetische Verzeichnis ist ebenfalls zu berichtigen. (889)

Königsberg (Pr.), den 24. August 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 30. August 1926 werden die Ausnahmetarife 1e, 1f, 1i, 5d, 10c, 15, 16a, 17 und 18 durch Nachtragung von Stationsfrachtsätzen, Erweiterung des Geltungsbereichs ergänzt.

Berlin, den 24. August 1926. (892)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 Schw Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 1. bis 30. Septen 1926 werden die Frachtsätze der A lung I bei allen Stationsverbindunge mäßigt:

I. für See-Ausfuhrgut über Rotter Dordrecht, Hoek van Holland, delburg, Vlaardingen und Vlissi um
 99 Reichspfennig bei 5 t
 82 „ „ 10 t
 79 „ bei den Hauptkla
II. für sonstiges Gut um
 61 Reichspfennig bei 5 t
 48 „ „ 10 t
 46 „ bei den Hauptkla

Die dadurch erhaltenen neuen Fr sätze der Abteilung I gelten, sowei billiger sind als die Frachtsätze an Abteilungen, auch in diesen.

Karlsruhe, den 23. August 1926. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Österreichischer Güterverk Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vo 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 10. September werden in den Artikeltarifen Nr. 1 und 40 Änderungen und Ergänzu durchgeführt.

Ferner wird ein neuer Artikeltari „Pflaumen, gedörrte, auch entke von Wiener Bahnhöfen und Staatsg bei Spielfeld-Straß nach Hamburg eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntar zeiger.

München, den 26. August 1926. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Tarifamt bei der Gruppenverwalt
Bayern.

2. Personen- und Gepäckverke

Hamburg-Altonaer Stadt- und Vo verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September der Nachtrag I zum Tarif erscheine enthält die neu aufzunehmenden b deren Ausführungsbestimmungen zu der EVO. über die Mitnahme von H gepäck in die Personenwagen und A rungen des Vorworts und der besond Ausführungsbestimmungen III (1) § 12 und Ziffer 2 zu § 27.

Altona, den 26. August 1926. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

·. 36. **Berlin, den 9. September 1926.** **LXVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Zum kommenden Einheits-Kilometerzeiger für den Güterverkehr.

Von Eisenbahnobersekretär **G. Kretzschmar**, Dresden.

ei den Erörterungen über die Neuordnung der deutschen ertarife hat bereits im Anfang ein lebhafter Meinungsaus-ch über die Einrichtung des einheitlichen Kilometerzeigers n folgenden kurz: „Reichsbahntarif" genannt — stattgefun-. Es dürfte am Platze sein, heute diese Frage wieder auf-llen, da die Schaffung des Reichsbahntarifes beschlossene e ist und mit Inangriffnahme der Arbeiten nach Klärung Fragen über die Bildung der Entfernungen unbedingt zu nen sein wird.

ie Frage der Einrichtung des Reichsbahntarifes wird stets h die drei Richtlinien: Einheitlichkeit für das gesamte Ge- der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, übersichtliche n, zusammengedrängte Fassung in entscheidender Weise be-mt werden.

on maßgebender Bedeutung für den Umfang des Werkes ist Art der Entfernungsermittlung. Bekanntlich bestehen hier-drei Möglichkeiten:

Der Tarif enthält ausgerechnete Entfernungen alle Stationsverbindungen. Tarife dieser Art sind am leich-en zu handhaben, braucht doch die gewünschte Entfernung einfach abgelesen zu werden. Sie werden jedoch nur be-ränkt verwendet, z. B. als Binnentarife kleinerer Netze oder Privatbahnen. Für Tarife größerer Verkehrsgebiete sind wegen ihres Umfanges ungeeignet.

Die Entfernungen werden durch einfachen Anstoß er-telt. Bei diesem Verfahren enthält der Tarif nur die aus-echneten Entfernungen der Knotenstationen eines Gebietes mit den übrigen Stationen. Die Tarifentfernung zwischen zwei Nichtknotenstationen wird durch einfaches Zusammenzählen der Entfernungen zwischen der Knotenstation und den beiden Nichtknotenstationen gesucht. Die für die betreffende Stationsverbindung in Frage kommende Knotenstation ist aus dem Tarif zu ersehen. Der Umfang solcher Tarife ist gegenüber Tarifen mit ausgerechneten Gesamtentfernungen wesentlich geringer.

3. Noch viel kleiner wird der Umfang eines Tarifes, der mit doppeltem Anstoß gerechnet wird, d. h. wenn man im Tarif nicht den Knotenpunkt des kürzesten Weges angibt, sondern diesen kürzesten Weg aus den Entfernungen über zwei Knotenstationen errechnen läßt. Wenn z. B. die Nichtknotenstation A zwischen den beiden Knotenstationen B und C liegt und die Entfernung nach der Station D gesucht werden soll, so läßt man die Entfernung von A nach D sowohl über B als auch über C ermitteln; die kürzere beider Entfernungen gilt als Tarifentfernung.

Diese kurzen Erläuterungen über die Art der Entfernungsermittlung mögen im Rahmen dieser Ausführungen genügen. Von welch entscheidender Bedeutung jedoch diese Frage für den Umfang des Reichsbahntarifes ist, möge daraus ersehen werden, daß der norddeutsche Staats- und Privatbahntarif, der als Tarif mit Doppelanstoß 88 Hefte mit fast 9000 Seiten umfaßt, als Tarif mit ausgerechneten Gesamtentfernungen für rund 50 Millionen Stationsverbindungen ein Werk von mehreren Metern Stärke ergeben würde und daß ein Reichsbahntarif mit ausgerechneten Gesamtentfernungen weit über 100 Millionen Entfernungen enthalten müßte.

Für den Reichsbahntarif hat man sich deshalb nach eingehender Erörterung aller Möglichkeiten bereits für den Doppelanstoß entschieden, nach dem bereits heute alle größeren deutschen Tarife eingerichtet sind. Dies wird also in den folgenden Ausführungen als gegeben angenommen.

Zunächst liegt es nahe, den Reichsbahntarif nach dem Muster des norddeutschen Staats- und Privatbahntarifes — in den folgenden Ausführungen kurz mit „preuß. Binnentarif" bezeichnet — einzurichten. Dieser Anregung ist seinerzeit zum Teil lebhaft widersprochen worden; trotzdem ist der Gedanke an diese Lösung nicht fallen gelassen worden. Ein nochmaliges Eingehen auf diesen Vorschlag erscheint daher unerläßlich.

Von den ungefähr 10 500 Stationen, die für eine Aufnahme in den Reichsbahntarif in Frage kommen, entfallen auf das Gebiet des heutigen preuß. Binnentarifs ungefähr ⅔ (rund 7000). Der preußische Binnentarif hat einen Umfang von 24 B I-Heften von durchschnittlich 18 Seiten und 64 B II-Heften von je 130 Seiten. Dieser Umfang würde sich bei der Ausgestaltung des preuß. Binnentarifs zum Reichsbahntarif beträchtlich vergrößern. Um sich von dieser Vergrößerung einen Begriff machen zu können, vergegenwärtige man sich, daß z. B. für 10 Stationen untereinander nach dem Muster des preuß. Binnentarifs $9 \times 10 = 90$ Entfernungen gerechnet werden müssen, während man für 20 Stationen untereinander nicht etwa nur das Doppelte von $90 = 180$, sondern $19 \times 20 = 380$ Entfernungen braucht!

Die Auswirkung würde geschätzt folgende sein:

Die Zahl der B I-Hefte müßte um die Hälfte vermehrt werden und würde künftig rund 36 betragen. Ebenso müßte der Umfang der B II-Hefte um die Hälfte vergrößert, also von 130 auf rund 195 Seiten gebracht werden. Endlich müßte infolge der mehr benötigten Knotenstationen auch die Zahl der B II-Hefte vergrößert werden. Sie würde nach vorsichtiger Schätzung von 64 auf rund 90 Hefte anwachsen.

Schon in seiner jetzigen Gestalt ist aber dieser Tarif umständlich zu handhaben. Einer seiner augenfälligsten Nachteile ist der, daß die große Anzahl der Hefte und die umfangreichen Arbeiten, die mit dem Aufsuchen einer Entfernung verbunden sind, nicht nur dem Laien, sondern auch Eisenbahnbediensteten, ja selbst Tarifbeamten, die den Tarif selten benutzen, den Gebrauch des Tarifs außerordentlich erschweren. Dieser Hauptnachteil würde aber bei der notwendigen Vermehrung der Hefte noch erhöht, die Übersichtlichkeit weiter vermindert. Auch die Druckkosten und Rechnungsarbeiten würden dem vermehrten Umfange entsprechend recht hoch werden.

Von den eingangs aufgestellten drei Richtlinien ist also eigentlich nur die erste — einheitliche Form — d. h. praktisch die am wenigsten bedeutungsvolle erfüllt. Dagegen dürfte mit dieser Lösung den Forderungen nach Übersichtlichkeit der Darstellung und leichter Handhabung auch für die breite Öffentlichkeit sowie nach knapper Darstellung und geringem Umfang nicht in der Weise entsprochen sein, daß man einen solchen Reichsbahntarif als einen Fortschritt gegenüber der heutigen Einrichtung der Wechseltarife begrüßen könnte. Weite Kreise der Verfrachter, die bereits das heutige umfangreiche Tarifwerk bemängeln, dürften einem solchen Tarif zweifellos ablehnend gegenüberstehen. Die Rücksichtnahme auf diese Kreise ist aber für die Eisenbahn heute im Zeitalter des Kraftwagens mehr denn je geboten.

Es soll daher ein Vorschlag unterbreitet werden, der unter voller Berücksichtigung der drei Richtlinien eine Einrichtung des Reichsbahntarifs in einheitlicher, übersichtlicher und knapper Form zuläßt.

I. Tarifgebiete.

Der Vorschlag sieht grundsätzlich die Teilung Deutschlands in Tarifgebiete vor.

Dieser Gedanke, das Gebiet der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bei der Schaffung des Reichsbahntarifs nicht als ganzes zu behandeln, sondern in verschiedene Teile — Tarifgeb[iete] zu zerlegen, ist an sich nicht neu. Bereits im Anfang d[er] Erörterungen ist dieser Vorschlag aufgetaucht, und au[s] neuester Zeit scheint man dem Gedanken wieder näherge[kommen] zu sein. Als Hauptgrund für die Notwendigkeit einer s[olchen] Teilung wurde zunächst vorgebracht, daß es unmöglich s[ei, die] Geschäftsführung für ein derart umfangreiches Werk in [einer] Hand zu vereinigen. Abgesehen von diesem durchaus [beach]tenswerten Grund sprechen aber auch tariftechnische Ge[sichts]punkte für eine Teilung des Gesamtgebietes.

Es ist nämlich zu berücksichtigen, daß für den Wechs[elver]kehr zweier benachbarter Verkehrsgebiete untereinander [viel]fach eine große Anzahl von Knotenstationen gebraucht [wird,] an die nur verhältnismäßig wenig Anstoßstationen ange[stoßen] werden können, während man im Wechselverkehr räumli[ch ge]trennter Verkehrsgebiete meist mit wenig Knotenstatione[n aus]kommt, deren Zahl sich mit der Zunahme der Entfernunge[n ver]ringert. An diese wenigen Knotenstationen können A[nstoß]stationen in großer Zahl angestoßen werden. Bei dem Best[reben] nach Übersichtlichkeit und Knappheit des Tarifs wird ma[n] bedacht sein müssen, eine Lösung zu finden, die das Hin[durch]schleppen jeder einmal gebrauchten Knotenstation durc[h den] ganzen Tarif vermeidet. Diesen Bestrebungen wird die T[eilung] nach Tarifgebieten nach Möglichkeit gerecht, indem diese [Tarif]gebiete als in sich abgeschlossene Verkehrsgebiete beha[ndelt] und ihre Binnenentfernungen — also die eigentlichen N[ahent]fernungen — in besonderen Teilheften innerhalb des R[eichs]bahntarifs zusammengefaßt werden.

Die Trennung nach Tarifgebieten ist also notwendig. Be[i der] Bemessung ihrer Anzahl ist einmal zu berücksichtigen, da[ß die] Zahl der Tarifhefte nicht zu groß werden soll, andererse[its] darauf Bedacht zu nehmen, daß die einzelnen Hefte nic[ht zu] stark und damit unübersichtlich werden. Die Grenzen [der] Tarifgebiete möchten aus praktischen Erwägungen möglichs[t mit] den Grenzen von Direktions- und Kontrollbezirken zusam[men]fallen. Es möchte im allgemeinen vermieden werden, das G[ebiet] einer Reichsbahndirektion oder eines Kontrollbezirkes vers[chie]denen Tarifgebieten zuzuteilen. Der hier unterbreitete [Vor]schlag sieht bei voller Berücksichtigung der oben angefüh[rten] Gesichtspunkte eine Teilung in sechs Tarifbezirke mit folge[nder] Gliederung vor:

Tarifgebiet I (Osten): Reichsbahndirektionen Bre[slau,] Königsberg (Pr.), Oppeln, Osten in Frankfurt (Oder), Ste[ttin.] (Kontrollbezirke Breslau, Königsberg, Osten.)

Tarifgebiet II (Norden): Reichsbahndirektionen Al[tona,] Berlin, Hannover, Oldenburg, Schwerin, Münster i. W. (K[on]trollbezirke Berlin, Hannover, Oldenburg, Schwerin.)

Tarifgebiet III (Mitteldeutschland): Reichsbahndirek[tio]nen Dresden, Erfurt, Halle (Saale), Magdeburg, Cassel. (K[on]trollbezirke Dresden, Erfurt, Magdeburg.)

Tarifgebiet IV (Westen): Reichsbahndirektionen K[öln,] Elberfeld, Essen, Trier. (Kontrollbezirke Elberfeld, Köln.)

Tarifgebiet V (Südwesten): Reichsbahndirekti[onen] Frankfurt (Main), Karlsruhe, Ludwigshafen (Rhein). M[ainz,] Stuttgart. (Kontrollbezirke Frankfurt (M), Karlsruhe, L[ud]wigshafen, Stuttgart.)

Tarifgebiet VI (Süden): Gebiet der Gruppenverwalt[ung] Bayern.

II. Einrichtung des Tarifes.

Der Kilometerzeiger besteht aus den Heften B—D des D[eut]schen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil II, und zwar sind vorgese[hen]

1 Heft B,

6 Hefte C (I—VI),

30 Hefte D (I^2, I^3, I^4, I^5, I^6, II^1, II^3 usw.).

(Die bisherigen Hefte C Ia, C Ib, C Ic, C II und D werd[en] Hefte E Ia usw.)

1. Das Heft B.

Heft B ist gleichzeitig Stationsverzeichnis und Entfer-
eiger. Es soll zunächst einmal ermöglichen, die Zuge-
eit einer Station zu einem Tarifgebiet festzustellen. Das
enthält daher ein vollständiges Verzeichnis aller Reichs-
ationen in Buchstabenfolge mit Angabe der Zugehörig-
den Direktions- und Kontrollbezirken (Spalte 2) und
Tarifgebieten (Spalte 3). Die Nummer des Tarifgebietes
net gleichzeitig die Nummer des etwa benötigten Heftes C.
n ist das Heft B bereits als Entfernungszeiger zu be-
, aus dem die Anstoßentfernungen an die Knotenstationen
echselverkehr mit einem anderen Tarifgebiet und die
r des zur weiteren Entfernungsbildung nötigen Heftes D
nehmen sind. Die Form des Heftes möge das folgende
veranschaulichen.

Handelt es sich um die Entfernung zwischen zwei Stationen des gleichen Tarifgebietes, so ist die Entfernung aus dem Heft C, das die gleiche Nummer wie das Tarifgebiet aufweist, zu entnehmen.

Ist die Entfernung zwischen zwei Stationen verschiedener Tarifgebiete zu ermitteln, so dient das Heft B gleichzeitig als Entfernungszeiger.

Man sucht in diesem Falle, von der Versandstation im Hefte B ausgehend, in Sp. 4—9 des Heftes B das bereits vorher ermittelte Tarifgebiet der Zielstation. In der betr. Spalte findet man die Nummer des benötigten Heftes D und gleichzeitig die Anstoßentfernung(en) an die Knotenstation(en). Aus dem betr. Heft D sind dann nur noch die Entfernungen von der Zielstation nach den Knotenstationen zu entnehmen; durch Ausrechnung der kürzeren Gesamtentfernung erhält man die Tarifentfernung.

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Muster.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
nsname	Direktions- und Kontroll-Bezirk	Tarif-Gebiet (Heft C)	Anstoßentfernungen an Tarifgebiet					
			I	II	III	IV	V	VI
inz . . .	Kar 8	V	Heft D V^1 Anstoß an Nr. . . . . . km „ „ „ . . . . km	Heft D V^2 Anstoß an Nr. . . . . . km „ „ „ . . . . km	Heft D V^3 Anstoß an Nr. . . . . . km „ „ „ . . . . km	Heft D V^4 Anstoß an Nr. . . . . . km „ „ „ . . . . km	s. Heft C V	Heft D V^6 Anstoß an Nr. . . . . . km „ „ „ . . . . km
n	Köl 9	IV	Heft D IV^1 Nr.	Heft D IV^2 Nr.	Heft D IV^3 Nr.	s. Heft C IV	Heft D IV^5 Nr.	Heft D IV^6 Nr. . . . . . .

Heft B würde außerdem die Bestimmungen und die Er-
ungen über die Einrichtung des Entfernungszeigers ent-
.

2. Die Hefte C (I—VI).

e Hefte sind die Binnentarife der einzelnen Tarifgebiete.
Bezeichnung geht mit der Nummer des Tarifgebiets, dessen
nentfernungen sie enthalten, überein. Sie würden etwa
dem Muster des heutigen Kilometerzeigers für das bay-
e (rechtsrhein.) Netz anzulegen sein, würden also im
Teile die Anstoßentfernungen an die Knotenstationen und
usnahmen, im zweiten Teil ausgerechnete Entfernungen
cher Stationen mit sämtlichen Knotenstationen aufweisen.

3. Die Hefte D.

Hefte sind zum Gebrauch bei der Ermittlung von Ent-
gen zwischen Stationen eines Tarifgebietes mit denen
anderen bestimmt. Zu jedem der sechs Tarifgebiete ge-
also fünf Hefte D, die die ausgerechneten Entfernungen
Stationen der anderen Tarifgebiete nach den für den Ver-
mit dem betreffenden Tarifgebiet notwendigen Knoten-
nen enthalten. Zum Beispiel enthält das Heft D I^2 die
rechneten Entfernungen der Stationen des Tarifgebietes II
en) mit den für den Verkehr mit dem Tarifgebiet I
n) notwendigen Knotenstationen.

Anstoßentfernungen bis zu den Knotenstationen sind dem
B, Spalten 4—9 zu entnehmen.

Hefte D enthalten also durchweg nur eine Kilometertafel.
Stärke ist verschieden; sie richtet sich nach der Anzahl der
lerlichen Knotenstationen.

III. Handhabung des Tarifs.

jeder gesuchten Stationsverbindung ist zunächst die Zu-
igkeit der Tarifgebiete beider Stationen im Heft B fest-
len.

der Ermittlung der Entfernung ist sodann von der Ver-
tation im Heft B auszugehen.

Das soeben geschilderte Verfahren ermöglicht mit 37 Heften die Ermittlung der Tarifentfernungen zwischen sämtlichen in den Reichsbahntarif aufgenommenen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Diese knappe Fassung ist in erster Linie dadurch ermöglicht worden, daß im Gegensatz zum preuß. Binnentarif, bei dem sämtliche Entfernungen zweimal erscheinen, ein beträchtlicher Teil der Entfernungen, und zwar die Binnenentfernungen der einzelnen Tarifgebiete (also alle Entfernungen in den Heften C) nur einmal vorhanden ist. Die Auswirkung ist deshalb beträchtlich, weil es sich durchweg um Nahentfernungen handelt, für die erfahrungsgemäß eine große Anzahl von Knotenstationen benötigt wird. Es bliebe nur noch zu beweisen, inwieweit das Verfahren den diesen Ausführungen vorangestellten Richtlinien entspricht und welche Vorzüge es gegenüber einem nach dem Muster des preuß. Binnentarifs eingerichteten Reichsbahntarif aufzuweisen hat.

a) Einheitlichkeit.

Durch Aufnahme aller Stationen und gleichmäßige Form und Bezeichnung der einzelnen Hefte ist dem Verlangen nach Einheitlichkeit vollauf genügt.

b) Übersicht und Handlichkeit.

Der Tarif ist durch die Zusammendrängung auf 37 Hefte für jedermann leicht zu übersehen. Die verhältnismäßig geringe Gesamtzahl aller Hefte erleichtert das Auffinden eines bestimmten Teilheftes bedeutend. Die Handhabung ist denkbar einfach und nicht nur für den Fachmann, sondern auch für den Verkehrtreibenden leicht verständlich.

Beim Gebrauch des Tarifes wird gegenüber dem preuß. Binnentarif unbedingt an Zeit gespart. Das Aufsuchen der Stationen im Heft B und die Feststellung ihres zugehörigen Tarifgebietes erfordert keinesfalls mehr Zeit, als die Feststellung der zur Entfernungsermittlung notwendigen Hefte B I und B II im Ergänzungsblatt zum preuß. Binnentarif. Beim Aufsuchen von Binnenentfernungen besteht der Vorteil, daß alle Teilentfernungen aus einem Hefte entnommen werden können, während

beim preuß. Binnentarif stets mindestens zwei Hefte vorgenommen werden müssen. Auch beim Aufsuchen einer Entfernung zwischen Stationen verschiedener Tarifgebiete wird im Gegensatz zum preuß. Binnentarif nur ein Heft — und zwar nur zur Ermittlung einer Entfernung — gebraucht, da die Anstoßentfernung sofort an gleicher Stelle wie die Zugehörigkeit zum Tarifgebiet im Heft B gefunden wird. Die tabellarische Form dieses Heftes bietet für den Verkehrtreibenden keinerlei Schwierigkeiten, sie hat aber den großen Vorteil aufzuweisen, daß die gewünschten Entfernungen schnell und ohne die Notwendigkeit, mehrere Hefte auszuwählen und aufzuschlagen, ermittelt werden können. Dieser Vorteil dürfte von allen Kreisen lebhaft begrüßt werden.

c) Knappe Fassung; Ersparnisse an Arbeits- und Druckkosten.

Über die voraussichtliche Stärke der einzelnen Hefte ist folgendes zu sagen:

Heft B.

Das jetzige Heft D (Stationstarif) enthält ein Verzeichnis sämtlicher Stationsnamen auf 332 Seiten. Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß dieses Heft zweispaltig gedruckt ist, müßte an sich das neue, einspaltig zu druckende Heft B den doppelten Umfang erhalten. Dieser Umfang wird jedoch bedeutend vermindert durch Ausnutzung des beträchtlichen, im Heft D für Fußnoten und Anmerkungen gebrauchten Raumes. Der Umfang des neuen Heftes B wird somit mit ungefähr 400 Druckseiten angenommen werden können.

Hefte C.

Als Vorbild für das Muster dieser Hefte wurde der Kilometerzeiger für das bayerische (rechtsrhein.) Netz angenommen. Dieses Tarifheft benötigt für ungefähr 800 Stationen 145 Druckseiten. Für 10 500 Stationen würden also ungefähr 1890 Druckseiten gebraucht, für jedes Heft C also durchschnittlich 315 Druckseiten.

Hefte D.

Die 30 Hefte D werden verschieden im Umfange sein, der sich nach der Zahl der benötigten Knotenstationen richtet. Für benachbarte Tarifgebiete wird der Umfang eines Heftes mit ungefähr 180 Seiten veranschlagt werden müssen (berechnet für 1650 Stationen mit 120 Knotenstationen), während man im Verkehr zwischen räumlich entfernten Tarifgebieten mit Heften von ungefähr 40 Seiten (berechnet für 1650 Stationen 12 Knotenstationen) auskommen wird. Die durchschnit Stärke eines Heftes D dürfte somit 110 Seiten betragen. nach ist der Gesamtumfang aller Hefte D mit 3300 Drucks anzunehmen.

Gesamtumfang des Tarifes.

1 Heft B	400 S.	= 400
6 Hefte C je	315 S.	= 1890
30 Hefte D je	110 S.	= 3300
Gesamtumfang	5590	= rund 5600 Drucks

Der heutige preuß. Binnentarif umfaßt 24 Hefte B I durchschnittlich 18 Druckseiten = 450 Seiten und 64 Hefte mit je 130 Druckseiten = 8320 Seiten. Gesamtumfang 8770 Druckseiten. Nach der bereits angegebenen Berech wonach sich der Umfang des preuß. Binnentarifs bei seinem bau zum Reichsbahntarif auf 36 B I-Hefte von je 18 Seiten fang und rund 90 B II-Hefte von je 195 Seiten Umfang größern würde, würde der Umfang des Reichsbahntarifes 18 200 Druckseiten ausmachen. Der hier gebrachte V schlag kann also 11 600 Druckseiten sparen.

Erwähnt werden möchte noch, daß die vorhergehenden Be nungen zwar den stärkeren Umfang der B II-Hefte bei der wandlung des preuß. Binnentarifs zum Reichsbahntarif, aber die infolge Vermehrung der Knotenstationen auße notwendige Erhöhung der Stückzahl der Hefte B II be sichtigen. Dadurch würde der Reichsbahntarif nach dem M des preuß. Binnentarifs noch größeren Umfang, als ange men, erhalten. Die berechneten Ersparnisse an Druckseiten also sehr vorsichtig erstellt und können unbedenklich als destangaben angenommen werden.

Bei der Berechnung der Ersparnisse an Arbeitszeit bei Tarifrechnung lassen sich bestimmte Zahlen kaum nennen. Ersparnis gegenüber einem Reichsbahntarif nach dem M des preuß. Binnentarifs dürfte aber immerhin beträchtlich wenn man berücksichtigt, daß im preuß. Binnentarif sämt Entfernungen zweimal zu rechnen sind, während bei de Rede stehenden Vorschlag die in den Heften C enthalt Binnenentfernungen der einzelnen Tarifgebiete — also ge die Nahentfernungen mit zahlreichen Knotenstationen — einmal gebracht werden und gerechnet werden müssen.

Beförderung von Wintersportgeräten.

Zu den Aufsätzen in Nr. 15 und Nr. 19 dieser Zeitung.

Dr. Fischl befürwortet das Schweizer Verfahren der unentgeltlichen Beförderung von Schi und Rodel im Packwagen auf Grund von Anhängeadressen, will daneben aber die heutigen Bestimmungen betr. Mitnahme dieser Sportgeräte in die Personenwagen und betr. Beförderung als Reisegepäck unverändert lassen. Hildebrandt wünscht die Beförderung auf Fahrradkarte und hält es für das Richtige, Schi und Rodel von der Mitnahme als Handgepäck auszuschließen.

Meines Erachtens muß man die Reisenden, die Schi und Rodel mitführen, in zwei Gruppen einteilen: einmal die Reisenden, die Wintersportplätze für längeren Aufenthalt aufsuchen, zum andern die große Gruppe der Sportler, die am Sonnabendnachmittag oder Sonntag mit bestimmten Personenzügen oder mit besonderen Sportzügen das Gebirge zu kurzem Aufenthalt zu erreichen streben.

Was die erste Gruppe anlangt, so kommt für den größten Teil der Reisenden wohl die teilweise Benutzung von Schnellzügen in Frage. Sie sind also schon dadurch gezwungen, ihr Sportgerät als Reisegepäck aufzugeben. Auch wenn sie Personenzüge benutzen, wählen sie doch gern mit Rücksicht auf die Umständlichkeit beim Umsteigen die Aufgabe als Reisegepäck, um so mehr, als es bei ihnen nicht so wichtig ist, beim Aussteigen sofort Schi und Rodel zur Hand zu haben. Sollten auf einzelnen Strecken trotzdem Unzuträglichkeiten bestehen, so könnte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch schärfere Bestimmungen gegen die Mitnahme in die Personenwagen vorgehen, ohne daß dies die betr. Reisenden als besondere Härte empfinden würden. Zuzugeben ist, daß hierdurch der von Dr. Fischl geführte Hauptgrund, nämlich die verschiedenartige Handha der Sportgeräte-Beförderung in Deutschland, Österreich und Schweiz, nicht gebessert ist. Die gegen Österreich verschie artige Behandlung der Sportgeräte würde aber auch nach weiteren Ausführungen von Dr. Fischl nicht behoben sein. mir möchte im Verkehr mit den genannten Ländern die mittelbare Aufgabe als Reisegepäck bis zum Zielpunkt als einfachste Lösung erscheinen.

Was die zweite Gruppe der Wintersportler anlangt, so zunächst auf folgendes aufmerksam gemacht werden. Ein Schneeschuhe wiegt etwa 5 kg. Wenn Hildebrandt wün Schi und Rodel von der Mitnahme als Handgepäck überh auszuschließen, so glaube ich kaum, daß der Sportler ihm Gefallen tun wird, die Schneeschuhe dann auf Fahrradkarte befördern. Bekanntlich fährt der Schiläufer nur selten al Außerdem gehört er in der Regel zu denjenigen, die sehr den Pfennigen rechnen. Er wird deshalb, wenn er sich von sei Sportgerät trennen muß, lieber mit seinem Partner zwei Schneeschuhe zusammen als 10 kg Reisegepäck aufgeben als viel teueren 2 Fahrradkarten lösen, da beispielsweise kosten 25 km zwei Fahrradkarten 2 × 30 = 60 Pf., 10 kg Reisegep aber nur 20 Pf.; bis 100 km zwei Fahrradkarten 1 M., 10 k Reisegepäck nur 60 Pf.; bis 150 km zwei Fahrradkarten 1,60 10 kg Reisegepäck nur 80 Pf.

Aber auch praktisch erscheint es außerordentlich bedenk einen Zwang zur Beförderung der Schneeschuhe (Rodel k

als Sportgerät nur noch in geringem Umfange in Frage) verlangen. Ein Wintersportzug befördert nach meinen Er-ungen etwa 250 Reisende ohne Sportgeräte, 50 mit Rodel 500 mit Schi. Man bedenke, welche Schwierigkeiten schon Verladen der 500 Paar Bretter am Zuge entstehen, welche mehrung der Packwagen und Fahrladeschaffner notwendig wird und welche Unzuträglichkeiten bei der Herausgabe Sportgeräte auf Unterwegsbahnhöfen sich ergeben werden, n aus der Menge von 500 Schneeschuhen vielleicht 20 oder 30 den Abgang auf einer oder mehreren Vorstationen bereit lten werden sollen. Und die Herausgabe der 400 Schnee-ihe auf der Zielstation, dies verspricht ein Kapitel zu wer-das nicht zu den verkehrswerbenden zu rechnen ist, be-lers wenn man bedenkt, daß von keiner Art von Gepäck die änger so leicht abzureißen pflegen als von Schneeschuhen. möche daher dringend vor einem Versuch in dieser Richtung nen, um so mehr, als der Schneelauf heute noch in der Blüte er Entwicklung steht und ein Sportzug, der bisher vielleicht Schiläufer beförderte, in den nächsten Jahren wohl 700 bis fassen wird. Gewiß, die Mitnahme der Wintersportgeräte ie Personenwagen bringt manche zerbrochene Fensterscheibe Lichtglocke mit sich, auf der Heimfahrt pflegen die Wagen tauenden Schnee zu „schwimmen", im großen ganzen darf aber wohl sagen, daß die Sportler diese und sonstige Un-uemlichkeiten mit gutem Humor auf sich nehmen. Will man aber ein übriges für die Reisenden ohne Sportgeräte tun, so bestimme man ähnlich wie für die Reisenden mit Traglasten auch solche für Reisende mit Wintersportgeräten.

Sollte aber die Beförderung von Wintersportgeräten auf irgendwelche Anhängekarten eingeführt werden, ohne die Mitnahme in die Personenwagen 3. und 4. Klasse auszuschließen, so glaube ich mit Bestimmtheit sagen zu können, daß eine solche Einrichtung sich nicht bewähren wird. Selbst wenn — wie Dr. Fischl wünscht — die Anhängekarte für 20 Pf. auf beliebige Entfernung ausgegeben wird, so bedeutet dies doch für Hin- und Rückfahrt 40 Pf., vor allen Dingen bedeutet es aber, daß der Sportler sich ohne Zwang von seinem Sportgerät trennen soll und daß er Unbequemlichkeiten bei der Aufgabe und großen Unannehmlichkeiten beim etwaigen Umsteigen und am Ziel ausgesetzt ist, die ihm diese Art der Beförderung sicher recht bald verleiden werden.

Wohl sind die Hildebrandschen Ausführungen richtig, daß jeder Eisenbahner die Sportgeräte aus den Personenwagen herausbringen möchte; ob er dafür aber ihre Beförderung im Packwagen als das Zweckmäßigere erachtet, möchte mir doch zweifelhaft erscheinen. Meines Erachtens sollte man das heutige Verfahren nicht ändern, wenn man nicht etwas zweifellos Besseres an seiner Stelle einführen kann.

J o c h m a n n, Erfurt.

Beförderungssteuergesetz.

Von Amtsgerichtsrat **W. Coermann**, Stuttgart.

ie schlechten Erfahrungen mit einer Schlagbaumsteuerpolitik Mitte des vorigen Jahrhunderts und der ungeheure Ver-rsaufschwung nach Beseitigung der steuerlichen Hemmungen en lange die Verkehrseinrichtungen vor neuen Abgaben be-rt. Das Verbot der alten Reichsverfassung, irgend welche gaben auf deutschen Wasserstraßen zu erheben, ging jedoch lem allgemeinen Streben nach Verkehrsfreiheit weit über die kehrsbedürfnisse hinaus. Erst nach vielen Kämpfen gelang dieses Hindernis einer gesunden Entwicklung des Wasser-aßenverkehrs zu beseitigen und von der Schiffahrt diejenigen träge zu erheben, welche zur Deckung der Kosten notwen-er Verbesserungen der Wasserstraßen und Hafeneinrich-gen erforderlich sind. Die Schiffahrt bleibt ja trotzdem in-ern vor der Bahn bevorzugt, als das Reich bei ihr die Kosten Unterhaltung der Fahrstraße allein übernimmt, die bei der n ebenso allein die Benutzer zu tragen haben

ie Zeiten voller Steuerfreiheit des Verkehrs haben schon dem Weltkriege ihr Ende erreicht. Im Reichsstempelgesetz 15. Juli 1909 fanden sich Bestimmungen über eine Stem-abgabe von Frachturkunden sowie von Personenfahrkarten Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge. Die Abgabe von Fracht-kunden wurde nach der Fracht berechnet, sie betrug 20 bzw. Pf., je nachdem, ob der Frachtbetrag über oder unter 25 M. r. Im Personenverkehr blieben Fahrkarten bis zu 50 Pf. uerfrei; bei höherem Fahrpreise war die Mindeststeuer je h der Wagenklasse 5—20 Pf.

m Kriege hat ein Gesetz vom 8. April 1917 die Besteuerung Personen- und des Güterverkehrs neu geregelt und die Be-nmungen auf die Kraftfahrlinien ohne Gleise erstreckt. Der ftverkehr wird nicht berührt; der Brief- und Paketverkehr Post war schon im Jahre vorher mit Abgaben belastet rden. Das Gesetz bildet die Grundlage für das neue, am Juni d. J. erlassene B e f ö r d e r u n g s s t e u e r g e s e t z.

nzwischen ist der Kraftfahrverkehr vom Reiche besteuert. r die Schiffahrt im Inlande und zur See bleibt das neue Ge-z einstweilen ohne Bedeutung, da die Steuererhebung bei die-Verkehrszweigen auf Grund des Gesetzes vom 5. März 21 bis auf weiteres ausgesetzt bleibt. Von den Steuerbefrei-gen, die insbesondere die ermäßigten Schüler-, Arbeiter- und litärkarten sowie den nichtöffentlichen Verkehr betreffen, sei nur die allgemein bedeutsame Steuerfreiheit von Kohlen und Koks bei Beförderung im Bahnverkehr hervorgehoben.

Die Steuer wird nach den Beförderungskosten berechnet und für ihre Erhebung dem Beförderungspreise bzw. der Fracht zugeschlagen. Zu zahlen hat sie derjenige, der den Beförderungspreis bzw. die Fracht entrichten muß. Die Steuersätze sind seit dem Gesetze von 1917 nicht geändert. Der Steuerzuschlag beträgt:

1. im Personenverkehr je nach der Wagenklasse I—IV: 16, 14, 12 und 10 % des Beförderungspreises, bei D- und L-Zug-Zuschlägen in den beiden ersten Klassen 15 %, in den beiden anderen Klassen 12 %. Im Straßenbahnverkehr ist der Zuschlag auf 6 % herabgesetzt;
2. im Gepäckverkehr 12 % der Gepäckfracht;
3. im Güterverkehr 7 % der Fracht.

Private Beförderungsunternehmen haben die Steuer binnen 14 Tagen nach der Ausführung der Beförderung an das zuständige Steueramt zu entrichten. Auf Verlangen der Steuerbehörde müssen sie über ihre Beförderungen Anschreibungen führen und der Behörde vorlegen.

Eine weitere Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs der Bahnen und Schiffahrtsunternehmen durch die Länder ist unzulässig.

Neu ist die Regelung des einzuschlagenden Verfahrens bei Tarifvereinbarungen mehrerer Verkehrsunternehmen. Grundsätzlich hindert eine solche Vereinbarung nicht den Zuschlag der Steuer zum Tarifpreise. Entstehende Streitigkeiten sind durch ein Schiedsgericht von drei Schiedsrichtern zu entscheiden, die, in üblicher Weise von beiden Parteien bestellt, selbst ihren Obmann wählen. Wird eine Einigung der Parteien nicht erzielt, so bestellt die Aufsichts- bzw. die höhere Verwaltungsbehörde den oder die Schiedsrichter.

Bereitet die Berechnung der Steuer unverhältnismäßige Kosten, so kann der Reichsfinanzminister die Steuerentrichtung durch eine Abfindungssumme zulassen.

Die Anpassung des Gesetzes an die Reichsabgabenordnung hat die bisherigen Sonderstrafbestimmungen für Hinterziehungen überflüssig gemacht, sie sind daher in das neue Gesetz nicht mehr aufgenommen.

Allgemeines.

— **Bequemlichkeit im Hotel.** Das Hotel Bristol in Berlin hat, den Eigenheiten jedes Fremden zu entsprechen, eine Neue-ng eingeführt: In jedem Hotelzimmer findet der ankommende st vor der Nachttischlampe eine kleine B i l d t a f e l, auf der rch Zeichnungen illustriert ist, wie man verschieden das tt herrichten kann. Der Gast wird in deutscher, englischer d französischer Sprache aufgefordert, sich an das Zimmer-idchen zu wenden, falls das Bett nicht so gemacht ist, wie er gewohnt sei. Er könne Kopfrolle oder Kopfkeilkissen, Wolldecke oder Daunendecke je nach Wunsch haben, „denn" — so heißt es in der Aufforderung — „wir legen Wert darauf, daß dieses Bett Ihnen das gewohnte ersetzt".

Gleichzeitig hat das Hotel Bristol folgende vorteilhafte Neuerung übernommen: Der Gast, der vorübergehend nicht gestört zu werden wünscht, hängt eine kleine Karte an die Außenseite der inneren Zimmertür. Diese Karte trägt den Vermerk „Nicht stören" und macht das Dienstpersonal darauf aufmerksam, daß der Gast während dieser Zeit nicht in Anspruch genommen werden will.

Das Beschaffungswesen der Österreichischen Bundesbahnen.

Ein Beitrag zu seiner Entwicklung und zur Frage der Lieferungsvergebungen.

Von **Dr. Stephan Mayer**, Wien.

Anfangs Februar d. J. erschien im Selbstverlag der ÖBB. eine Schrift über „Das Beschaffungswesen der Unternehmung ‚Österreichische Bundesbahnen‘ seit ihrer Errichtung (1. Oktober 1923)“.

Aus den Vorbemerkungen erfährt der Leser, daß das Beschaffungswesen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB.) in der letzten Zeit der Zielpunkt mannigfacher Angriffe aus der Öffentlichkeit war, die sich mit der Materialbeschaffung der Unternehmung befaßten und ihr insbesondere den Vorwurf machten, daß sie auf die heimische Produktion keine oder zu wenig Rücksicht nehme. Diese Angriffe haben die Generaldirektion der ÖBB. veranlaßt, in der Sitzung der Verwaltungskommission vom 16. Januar 1926 über den ganzen Fragenkomplex ausführlich Bericht zu erstatten. Um auch die Öffentlichkeit über dieses wichtige Thema aufzuklären, hat die Verwaltungskommission beschlossen, den Bericht des Beschaffungsdirektors und Vorstandmitgliedes, Ing. Rudolf Foest-Monshoff, in Druck zu legen.

Dieser Bericht gibt zunächst einen Überblick über die Entwicklung der Dienstgüterbeschaffung und -verwaltung, soweit er zum Vergleich der früheren und der gegenwärtigen Verhältnisse notwendig ist; er zeigt dann an einer Reihe von Beispielen, wie sich die ÖBB. das Interesse der heimischen Industrie angelegen sein lassen, und weist dann nach, welche Vorteile die seit der Errichtung eines selbständigen Unternehmens eingeführte Methode der Beschaffung für die ÖBB. und die Allgemeinheit gebracht hat. Ein besonderer Teil des Berichtes ist schließlich der Vergebung der Kohlenlieferungen gewidmet.

Die Diskussion, die sich um die Jahreswende in verschiedenen Kreisen und in der Presse über die Lieferungsvergebungen der ÖBB. entwickelt hatte, war hauptsächlich durch die Vergebung der Kohlenlieferungen für das Jahr 1926 ausgelöst worden, die teilweise eine Herabsetzung der Aufträge auf Inlandkohle gewisser Sorten im Vergleich zum Vorjahre mit sich gebracht hatte. Im Zusammenhang damit wurde auch die Forderung erhoben, daß die Bundesbahnen verhalten werden, sich an die Vorschriften über die Vergebung staatlicher Lieferungen und Arbeiten zu halten, die für sie vor Errichtung eines eigenen Wirtschaftskörpers verbindlich waren. Man hat diese Forderung insbesondere mit der Vorschrift des Bundesbahngesetzes zu begründen versucht, die die Unternehmung nicht nur zur kaufmännischen Geschäftsführung, sondern auch zur Wahrung allgemeiner Interessen verpflichtet.

Die Aufgabe dieser Zeilen soll es nicht sein, die erschienene Schrift kritisch zu besprechen; es soll nur der Versuch unternommen werden, an der Hand dieser Schrift, auch über ihren Rahmen hinausgehend, einen Überblick über die Entwicklung der gegenwärtigen Organisation des Beschaffungsdienstes und der Dienstgüterverwaltung bei den ÖBB. zu geben und dann die Berechtigung der daran geübten Kritik zu prüfen.

I.

Bis zum Jahre 1907 war die Beschaffung der Dienstgüter und die Vergebung von Lieferungen und Arbeiten ausschließlich Sache der Staatsbahndirektionen, die in dieser Beziehung durchaus selbständig waren. Dieses System der Dezentralisation der Beschaffung befriedigte aber nicht. Es ergaben sich schon damals Mängel und Beschwerden, die dringend Abhilfe erheischten und eine Zentralisierung des Vergebungswesens notwendig erscheinen ließen.

Anläßlich der Verstaatlichung der Nordbahn wurde zunächst die Kohlenbeschaffung im Eisenbahnministerium vereinigt; gleichzeitig wurde bei der ehemaligen k. k. Nordbahndirektion eine eigene Abteilung für Beschaffung und Übernahme von Materialien als Keimzelle der in Aussicht genommenen vollkommenen Zentralisierung der Dienstgüterbeschaffung errichtet. Diese Absicht konnte aber aus verschiedenen Gründen zunächst nicht verwirklicht werden, doch sah sich das ehemalige Eisenbahnministerium unter dem wachsenden Druck der Öffentlichkeit gezwungen, die Bewirtschaftung einzelner Artikel zu übernehmen.

Bei der Errichtung der Unternehmung am 1. Oktober 1923 waren bereits mehr oder minder zentral bewirtschaftet: Kohlen und Brennmaterialien, Oberbaumaterialien aller Art, Schmiermaterialien, Fahrbetriebsmittel, sowie maschinelle Einrichtungen.

Ferner waren Rahmenverträge vorhanden für Gußwaren, Radreifen, Federn, Stab- und Fassoneisen, Holz- und Schnittwaren usw.

Die Beschaffung aller anderen Artikel war aber noch den BBDionen überlassen, deren Abteilungen für den Bahnerhaltungs- und Baudienst, für den Zugförderungs- und Werkstä[...] dienst und für den Verkehrsdienst eigene Materialbüros [...]saßen, die sich auch mit der Dienstgüterbeschaffung und mi[t der] Vergebung von Lieferungen und Arbeiten befaßten. Dan[eben] bestand weiter die Abteilung X bei der BBDion Wien No[rd] (früher Nordbahndirektion) für Warenübernahme und An[kauf] bestimmter Artikel.

Bei Bahnbauten wurden fallweise eigene Bauleitungen [er]richtet, die auch mit einem eigenen Vergebungsrecht ausgest[attet] waren. Dagegen haben für andere Bauten die BBDionen [die] Ausschreibung und Vergebung vorgenommen.

Auch das mit dem Beginn der Elektrifizierung der Bu[ndes]bahnen errichtete Elektrisierungsamt im Bundesministerium [für] Verkehrswesen war in der Vergebung selbständig. Diese [Selb]ständigkeit wurde der Elektrisierungsdirektion der ÖBB. w[egen] der speziellen Materie auch nach der Errichtung der Unter[neh]mung belassen.

Von der Kohlenbeschaffung abgesehen, war der Beschaffu[ngs]dienst also fast durchaus dezentralisiert. Die BBDionen ha[tten] sogar ein Recht zum Einkauf zentralisierter Artikel und [die] Dienstvorstände hatten in gewissen Grenzen das Recht [des] Handeinkaufes.

Die normative Grundlage des Einkaufdienstes bildete [die] schon früher erwähnte Verordnung des Gesamtministeriums [vom] 3. April 1909 über die Vergebung staatlicher Lieferungen [und] Arbeiten. Ihre Vorschriften gerieten während der Krieg[szeit] immer mehr ins Wanken und wurden in der Nachkriegszeit, [ins]besondere während der größten Waren- und Geldnot, völlig [un]haltbar. Die Selbständigkeit der BBDionen beim Einkauf fü[hrte] unter diesen Umständen oft dazu, daß sie sich gegenseitig [in] ihren Einkäufen überboten. Das Ministerium sah sich zur [Ab]stellung dieser Uebelstände gezwungen, für die BBDionen [Be]zugsgebiete abzugrenzen, doch hatte auch diese Maßnahme n[icht] den gewünschten Erfolg.

Die BBDionen kauften meist bei verschiedenen Quellen [und] nach anderen Gesichtspunkten ein; sie waren über die Ma[rkt]lage nicht genau informiert, was oft zur Folge hatte, daß [von] den verschiedenen Stellen für die gleichen Artikel verschie[dene] Preise, nur selten die günstigsten, erzielt wurden. Die Bed[arfs]deckung durch verschiedene Stellen brachte es auch mit [sich,] daß bisweilen jeder Bezirk für denselben Artikel andere Syst[eme] und Typen verwendete. Dadurch wuchs die Zahl der Mate[rial]typen ins unendliche, erschwerte Materialausgleiche und [die] ganze Materialwirtschaft und machte, was besonders ins Gew[icht] fiel, die Materialgebarung sehr kostspielig. Von einer Norm[ung] konnte unter diesen Verhältnissen keine Rede sein.

Nach der Errichtung der Unternehmung sind die ÖBB. so[fort] energisch daran gegangen, die Dienstgüterbeschaffung straff [zu] zentralisieren, wobei sie sich auf das Statut, das die zent[rale] Dienstgüterbeschaffung vorsieht, und auf die guten Erfahr[un]gen anderer Bahnverwaltungen gestützt haben. Die Befugn[isse] der BBDionen zur Materialbeschaffung wurden aufgehoben [und] alle Vollmachten zum Einkauf eingezogen. Die Erfassung des [ge]samten Dienstgüterbedarfes, die Beschaffung der Dienstgü[ter] und ihre Verwaltung, ferner die Erfassung und Veräußer[ung] der Rückgewinne werden **heute zentral** von einer St[elle,] der **Beschaffungsdirektion**, besorgt.

Die Beschaffungsdirektion, an deren Spitze der Beschaffu[ngs]direktor steht, ist eine von den sieben Fachdirektionen der [Ge]neraldirektion. Sie gliedert sich in zwei Abteilungen, von de[nen] jeder die Beschaffung einer gewissen Gruppe von Dienstgüt[ern] obliegt. Die Abteilung 1 besorgt den Einkauf von Eisen, [Me]tallen, Fahrbetriebsmitteln und allgemeinen Artikeln, die [Ab]teilung 2 von Brenn-, Schmier-, Beleuchtungs- und B[au]materialien.

Die beschafften Dienstgüter werden, sofern sie nicht sofort [an] die verbrauchenden Stellen übergeben oder zweckmäßigerwe[ise] bei diesen eingelagert werden, in den der Beschaffungsdirekt[ion] unmittelbar unterstehenden Materialmagazinen als Hauptvorr[at] auf Lager gestellt.

Der Materialdienst umfaßt im allgemeinen drei wichtige Fu[nk]tionen: die Beschaffung und Übernahme der Güter, ihre Lag[er]haltung, Verwaltung und Verteilung sowie die Materialbu[ch]haltung.

Die Beschaffungsdirektion besorgt die Beschaffung [der] Dienstgüter und ihre Verwaltung bis zur Übergabe an die v[er]brauchenden Stellen. Ein Teil der Dienstgüterverwaltung, [die] Materialbuchhaltung, ist aber nicht in den Materialdienst ein[be]zogen worden und wird gegenwärtig von der finanziellen Dir[...]

besorgt. In dieser Beziehung ist also die Organisation des haffungsdienstes der ÖBB. wohl noch nicht als vollendet sehen.

e Übernahme und Prüfung der angeschafften Dienstgüter grundsätzlich von Organen des Materialdienstes besorgt, bei gewissen Materialien fachkundige Beamte der anderen stzweige heranziehen.

ie schon früher erwähnt, besteht hinsichtlich der für die trifizierung der Strecken notwendigen Materialien eine Ausne. Die zur Einrichtung der Strecken für den elektrischen ieb notwendigen Anschaffungen werden von der Dion für Elektrisierung besorgt. Selbstverständlich werden die von beschafften Materialien und Lokomotiven auch von ihren Orn übernommen und geprüft.

aterialanforderungen der verbrauchenden Stellen werden llgemeinen an die zuständigen Materialmagazine geleitet, die Bedarf zu befriedigen und die Ergänzung ihrer Vorräte ler Beschaffungsdirektion anzufordern haben. Für gewisse kel, insbesondere für solche, die nicht ständig auf Lager gen werden, sind diese Anforderungen unmittelbar an die haffungsdirektion zu richten.

e Verwaltung und Verrechnung der zum Verbrauch von den rialmagazinen übernommenen oder von der Beschaffungsktion beschafften und zum unmittelbaren Verbrauch benten Materialien obliegt den verbrauchenden Dienstzweigen. den BBDionen werden die einschlägigen Geschäfte von den nungs- und Materialgruppen der Fachabteilungen und von Rechnungsabteilungen besorgt. Für die zentrale Verarbei- und Überprüfung des Rechnungswerkes der der Beschafsdirektion unterstehenden Vorratslager besteht bei der Geldirektion im Verbande der finanziellen Dion ein Büro für rialbuchhaltung.

e Personalangelegenheiten für das Personal der Materialazine werden gegenwärtig noch von den Bundesbahndirekn, sozusagen im übertragenen Wirkungskreis, geführt, doch ine stärkere Befassung der Beschaffungsdirektion auch mit n Geschäften in Aussicht genommen.

as ist in großen Zügen die gegenwärtige Organisation des rialdienstes der ÖBB. Sie ist, wie schon früher angedeutet le, noch nicht abgeschlossen, sie wird aber nach n Ausbau das Bild einer (vertikal) richtig organisierten stabteilung zeigen. Das frühere, seit langer Zeit bestandene em konnte in kurzer Zeit (eine Zeit des Überganges hat es nicht gegeben) nicht sofort von Grund auf geändert und so erichtet werden, daß es in jeder Hinsicht als entsprechend ichnet werden konnte. Es hat in der ersten Zeit wohl verdene Mißverständnisse und Widerstände gegeben, es sind manche Fehler vorgekommen. Man kann aber mit Befriedng feststellen, daß die Kinderkrankheiten bald aufhörten daß auch die Angestelltenschaft das neue System als das schaftlich richtige erkannt und sich mit ihm befreundet hat.

ußer einer Verringerung des Personalstandes und großen parnissen in sachlicher Beziehung brachte das neue System iger Zentralisierung auch die Ausschaltung verschiedener außen kommender Einflüsse, die ihm allerdings auch eine e neuer Gegner schuf. Heute hat sich der neue Beschafsdienst bereits eingelebt, arbeitet rasch und verläßlich und mit Erfolg bestrebt, sein System, insbesondere auf dem Ge- der reinen Dienstgüterverwaltung weiter auszubauen. che der noch notwendigen Maßnahmen werden allerdings im Zusammenhang mit der fortschreitenden Reorganisation anderen Dienstzweige durchgeführt werden können.

e Grundsätze, die bei der Beschaffung eingehalten wer- sind kurz folgende:

e Bundesbahnen decken ihren Bedarf an den verschiedenen keln womöglich durch Einkauf unmittelbar beim Produen. Dadurch kann meist billiger und besser eingekauft wer- weil die volkswirtschaftlich oft unökonomischen Spesen und inne der Zwischenhändler erspart und durch den unmitteln Kontakt mit dem Erzeuger bessere Qualitäten erzielt len können. Ein sehr gut funktionierender Meldedienst inniert die Beschaffungsdirektion über die Leistungsfähigkeit Güte aller für die Lieferungen in Betracht kommenden Fir-, sowie über die Preisverhältnisse der Weltmarkt- und senartikel im In- und Ausland. Ein besonderer Wert wird uf gelegt, Qualitätsfirmen, auch solche, die sich früher aus chiedenen Gründen an den Lieferungsausschreibungen der desbahnen nicht beteiligten, zur Anbotstellung einzuladen. Preise, die bewilligt werden können, müssen der jeweiligen ktlage und der geforderten Qualität angepaßt sein. Bei der gebung der Lieferungen ist durchaus nicht immer das niete Anbot ausschlaggebend. Unter den vielen Gründen, die die Bewilligung höherer Preise mitbestimmend sein können, lt unter Umständen auch das Verhältnis eines Unternehmens Verfrächter eine gewisse Rolle. Es kann gewiß nur als billig eichnet werden, wenn Unternehmungen, von denen die Bunbahnen größere Transporte zu erwarten haben, bei der Vergebung von Lieferungen berücksichtigt werden, um sie leistungsfähig zu erhalten.

Soweit es die Verhältnisse erlauben, werden Unternehmungen, die sich um Lieferungen bewerben, gleichmäßig berücksichtigt, wobei allerdings auf bewährte Lieferfirmen Bedacht genommen wird. Die Lieferungen für den in einem Bundesland auftretenden Bedarf werden, schon um die Verteilungsfracht zu ersparen, womöglich an Firmen dieses Bundeslandes vergeben. Allerdings mahnen die Erfahrungen, die in gewissen Branchen gemacht worden sind, zu einer gewissen Vorsicht.

Einen vielleicht berechtigten Grund zur Klage mögen die Zwischenhändler haben, deren Gewinne und Regien jetzt durch Verminderung der Eigenkosten der ÖBB. der Allgemeinheit zugute kommen. Auch der kleine Gewerbetreibende kann von den ÖBB. natürlich weniger oft, als früher, berücksichtigt werden, weil er mit dem Großbetrieb gewöhnlich nicht konkurrenzfähig ist. Das ist aber eine allgemeine Erscheinung, die, so bedauerlich sie für die Betroffenen sein mag, durch die Entwicklung der Volkswirtschaft und der Technik bedingt ist.

Um den Lieferfirmen entgegenzukommen, wurde bald darangegangen, einzelne drückende, zum Teil aus der Kriegszeit stammende Bestimmungen aus den allgemeinen und besonderen Bedingnissen aufzulassen. In den Lieferungsverträgen wurden die gegenseitigen Rechte und Pflichten genau und den Verhältnissen entsprechend umschrieben. Die Bundesbahnen haben ihren Kontrahenten unbedingte Wahrung der übernommenen Verpflichtungen, insbesondere pünktliche Bezahlung, zugesichert, sie verlangen aber auch die volle Wahrung ihrer Rechte und Ansprüche.

Den Vertretern der wichtigsten Industrien wurde in Aussicht gestellt, gemeinsam die allgemeinen und besonderen Bedingnisse bei Wahrung der beiderseitigen Interessen neu zu redigieren, sobald nur die Verhältnisse eine solche Aktion aussichtsreich erscheinen lassen. Dagegen wurde bei Ablehnung der Lieferbedingungen der Konzerne und der einzelnen Firmen die Anerkennung der eigenen Lieferungs- und Zahlungsbedingungen verlangt.

Mit den Kohlenlieferanten wurden Halbmonatszahlungen vereinbart, die Rechnungen aller übrigen Lieferanten werden am 20. des der Lieferung und der Übernahme folgenden Monats bezahlt. Der pünktlichen Erfüllung der Zahlungsverbindlichkeiten wird ein besonderes Augenmerk zugewendet.

Den von außen kommenden seriösen Anregungen wird soweit als möglich Folge gegeben; es werden auch Preisopfer zugunsten von Firmen in den einzelnen Bundesländern gebracht, um, soweit es eben geht, die Lieferungsvergebungen aufzuteilen. Es wird sich aus den folgenden Ausführungen auch zeigen, daß sogar beträchtliche Preisopfer zugunsten der heimischen Industrie übernommen wurden. Darüber hinaus können aber die Bundesbahnen, wenn sie die ihnen übertragenen Aufgaben gewissenhaft erfüllen wollen, nicht gehen. Insbesondere können sie dem Wiederaufleben der öffentlichen Ausschreibung von Lieferungen um so weniger zustimmen, als die Erfahrungen, die damit nicht nur bei der Deutschen Reichsbahn, sondern auch anderwärts gemacht wurden, ebenso schlecht waren wie bei ihnen.

II.

Was die Vorwürfe gegen die Bundesbahnen wegen angeblich mangelnder Berücksichtigung der heimischen Industrie anlangt, wollen wir den Bericht des Beschaffungsdirektors selbst sprechen lassen:

„Man wirft uns mangelnde Rücksichtnahme auf die Interessen der heimischen Industrie vor. Wie ungerecht uns dieser Vorwurf trifft, soll im nachstehenden dargetan werden.

Wir haben vorhin erwähnt, daß wir Preisopfer auf uns nehmen, um dieser oder jener Firma, in diesem oder jenem Bundeslande Aufträge überschreiben zu können. Weit größer aber sind die Opfer, die wir bringen, um dem Inlandsmarkte überhaupt die Aufträge zu erhalten.

Wir zahlen Fahrbetriebsmittel, Brückenkonstruktionen u. a. um 15 bis 25 und mehr Prozent teurer, als wir sie uns im Auslande zu verschaffen vermögen, Zoll und Fracht bis zur Grenze inbegriffen, zahlen weiters Werkzeuge, Spiralbohrer, Metallsägeblätter u. a. gleichviel teurer. Wir bringen Preisopfer den inländischen Ölraffinerien, aber auch den Grau-, Weich- und Stahlgußerzeugern Opfer, die in einzelnen Fällen 40 und mehr Prozent erreichen. Ein durchaus gleiches gilt für Gummi und hundert andere Artikel, die anzuführen ermüden müßte. Eine Einsichtnahme in unsere Bücher würde genügen, um zu erkennen, daß wir, von Kohle und im Inlande überhaupt nicht erzeugten Artikeln abgesehen, auch ohne Anerkennung der Lieferungsverordnung kaum 0,01 % unserer bisherigen Lieferungen an das Ausland vergeben haben.

In dem Bestreben, die Inlandserzeuger zu schützen, haben wir in nicht seltenen Fällen das Maß des Zulässigen und Wirtschaftlichen weit überschritten.

Ein Einzelfall der letzten Zeit:

Wir hatten für das laufende Jahr 225 000 m Dienstkleiderstoffe zu vergeben. Die gesamte Angestelltenschaft ist mit den bisherigen Stoffen wenig zufrieden. Wir bemühten uns um Muster und Preise erster Stoffabriken des Auslandes und überantworteten erstere unter einem mit den Inlandsmustern der Untersuchung durch die Prüfungsanstalt, nachdem vorher Herkunftsbezeichnungen und auch Randleisten entfernt worden waren. Ließ schon das äußere Ansehen der ausländischen Stoffe und die Appretur derselben keinen Zweifel über ihre Höherwertigkeit, so erwiesen die Untersuchungsergebnisse so bedeutende Unterschiede der Wollwerte, daß die Unzufriedenheit der Angestellten mehr als begreiflich ist. Wir bemühten uns, die Inländer zur Verarbeitung besserer Wolle zu bewegen und retteten den Auftrag nach wochenlangen Verhandlungen dem Inlande zu Preisen, die uns ein Opfer von nicht viel weniger als 500 000 S. auferlegten, während dem Bundesministerium für Finanzen ein annähernd gleicher Zollentgang daraus erwuchs. Nachdem diese beiden Beträge sich für die österreichische Volkswirtschaft additiv auswirken, verursachten wir letzterer ein Opfer von 1 000 000 S. bei einem Auftragswert von wenig über 2 300 000 S.

Nachdem die Gesamtzahl der für Spinnen, Weben und Appretieren notwendigen Schichten von den inländischen Erzeugern selbst ziemlich übereinstimmend mit 40 000 bis 45 000 Schichten beziffert wird und aus dieser dem Inlande geretteten Schichtenzahl eine weitere Konsumkraft von 5000 bis 10 000 Schichten abgeleitet werden kann, bedeutet die Erhaltung dieser Aufträge für das Inland ein Opfer von 20 S. für jede Schicht.

Nicht mit Unrecht könnte uns in diesem und in ähnlichen Fällen der Vorwurf gemacht werden, daß wir hierbei den Schutz der Inlandsinteressen gegenüber unserer Hauptaufgabe, die Bundesbahnen zu sanieren, allzusehr in den Vordergrund gestellt haben.

Schrifteneinsicht wird weiter erkennen lassen, daß wir unausgesetzt bemüht sind, Erzeuger zu bestimmen, die Erzeugung bisher im Neuauslande erzeugter Artikel aufzunehmen. Wir konnten bisher verpflanzen: die Erzeugung von Titanriemen aus Frankreich nach Rohrbach und Prinzersdorf, von Karten für amerikanische Statistikmaschinen von Amerika nach Lenzing, von Federringen aus dem Siegerlande nach Floridsdorf.

weiter aus dem Auslande die Erzeugung von:

Siederohren nach Amstetten,
Steingutwaren aller Art nach Gmunden,
Draht-, Tafel- und Hohlglas nach Feistritz, Saxen und Bürmoos,
Federweichen nach Zeltweg,
Gußöfen nach Wien und Feldkirch,
Waggonvorhangstoffen nach Moosbrunn,
Waggonüberzugstoffen, Moquette und Velours nach Ebergassing, usw.

Selbstverständlich haben sich all diese Erzeugungsübertragungen durchaus nicht so glatt abgespielt, als sie hier berichtet werden, vielmehr mußten über jeden einzelnen Artikel wochen- und monatelange Verhandlungen gepflogen und in einzelnen Fällen Zusicherungen für Dauerbestellungen gegeben werden.

Als Beweis, wie weit wir gehen, um für die inländischen Erzeuger neuen Absatz zu schaffen, mag wohl dienen, daß wir mit Bestellungen auf Federweichen gegen den Wunsch der zuständigen Fachdirektion so lange zurückgehalten haben, bis wir die nunmehrige Lieferfirma zur Aufnahme dieser Fabrikation bewegen und ihr einen Auftrag auf 250 Stück im ungefähren Werte von 2 Millionen Schilling überschreiben konnten. Der Wert der vorerwähnten Artikel allein ergibt für die inländischen Erzeuger einen neugeschaffenen Dauerabsatz von 5 Millionen Schilling jährlich.

Darüber hinausgehend, suchen wir unausgesetzt nach anderen Möglichkeiten, für die inländischen Erzeuger Verbilligung der Erzeugung und neuen Absatz zu schaffen. Wir waren es, die die Wiederinbetriebsetzung der Werke unseres größten Verfrachters durch vorzeitige Hinausgabe größerer Bestellungen ermöglichten, wir sorgten, um die Rücksendung leerer Kohlenwagen zu vermindern, für deren Beladung mit Inlandserzen, und förderten dadurch den Abbau des Hüttenberger Erzberges. Trotzdem der größte Koksverbraucher Österreichs den Kampf um die Verbilligung seiner Koksfrachten bis zu unserer Grenze als aussichtslos aufgegeben hatte, ließen wir nicht locker, veranlaßten den kommerziellen Dienst, seinen tüchtigsten Spezialisten an Ort und Stelle zu senden, der die Herabsetzung der Koksfrachten auf das Maß der Kohlenfrachtsätze durchsetzte. Wir bemühen uns auch, wenn auch bisher ohne Erfolg, die vollbeschäftigten Qualitätspapiererzeuger nach Übersee zu leiten, um den nahen Osten für die übrigen Papierfabriken frei zu bekommen und dadurch ihre Erzeugungskapazität zu vermehren.

Es würde zu weit führen, alles aufzuzählen, was wir auf diesem Gebiete versucht haben, um auch unsererseits zur Milderung der Krise beizutragen.

Vielfach ist es das Verhalten der Unternehmer selb uns unsere Tätigkeit erschwert.

Der durch die Krise immer heftiger werdende Konku kampf zeitigt Auswüchse, die nicht selten in dem Ver gipfeln, wir sollen diesen oder jenen Konkurrenten aussch und die endliche Stillegung seines Unternehmens mitherbei helfen. Keiner gönnt dem anderen einen Auftrag, jede jeden einschlägigen Auftrag um jeden Preis erstehen. Di schiedensten Stellen und Interessenvereinigungen werden Zuschlagserteilung an einen oder den anderen mobilisie man verlangt von uns auch dann eine Begründung de schlagserteilung, wenn wir, um weiteren ruinösen Min Lizitationen Einhalt zu gebieten, von jedem der Konkur für dieselbe Minute ein letztes Wort verlangen und da Auftrag vergeben.

Jeder Beschwerde, die an uns herantritt, gehen wir in hafter Weise nach. Wir unterhalten Beziehungen zum Ge sekretariat des Hauptverbandes der Industrie und pflege unausgesetzt, ...

Wenn wir also aus zwingenden Gründen die örtlich ziehungen zu Handel und Gewerbe lösen, zweite und s Hände ausscheiden, die Urerzeuger aufsuchen und von soweit als nur möglich, immer unmittelbar beziehen, we einvernehmlich mit ihnen von öffentlichen Ausschreibung gehen und eben bewiesen haben, daß wir auch ohne Handh der Lieferverordnung das Allgemeininteresse und dami insbesondere das Interesse der Industrie besser w als je, wenn wir weiter erwiesen haben, daß wi ausgesetzt bemüht sind, unser Teil beizutragen zur Bel der Krise, und wenn wir unzweifelhaft erwiesen haben, d bisherigen Einsprüche einzelner Industrieller ungerecht waren, und wenn es endlich keinem Zweifel unterliegen daß die frühere Übung den Bundesbahnen schädlich wa ein gründlicher Systemwechsel längst als zwingend notw erkannt wurde, was also sind die Gründe des letzten Vors

Die Tatsache, daß wir über einen ausgezeichneten dienst verfügen und Auslandsangebote einholen, um die In angebote überprüfen zu können, die Tatsache, daß wir nich Preisforderung willig hinnehmen, die Tatsache, daß wir a Blütezeit der Kartelle erübrigte örtliche Preisverschieden bekämpfen und in letzter Zeit sich bildende Vereinigung Durchsetzung nicht gerechtfertigter Hochpreise gleichfa kämpfen, kann doch nicht Anlaß sein, die Angriffe zu schärfen.

Wenn die Erzeuger für sich das Recht immer wach Preisforderungen in Anspruch nehmen, so daß wir heu Händlern billiger kaufen könnten, dann muß wohl auc Bundesbahnen das Recht gewahrt bleiben, diese Forder nach Möglichkeit zu bekämpfen, soweit sie dies vermöge sie pflichtgemäß den Betrieb des Unternehmens so öko als möglich und infolgedessen auch die Materialbeschaffu -verwertung kaufmännisch zu gestalten haben.

Wenn wir seriöse Auslandsangebote einwenden, wird u geworfen, daß wir Dumpingpreise benützen. Die Werksv gung, die Alteisenvereinigung, die Kupfer- und Altmetal ler aber scheuen sich nicht, uns die jeweils billigsten S und Altmetallpreise von irgendeinem Orte des Weltmarkt gegenzuhalten.

Man kann also nur annehmen, daß die geplante Min des Inlandskohlenbezuges Hauptanlaß zu dem letzten V gewesen. . . . .

Durch all dies war der gesamte jährliche Kohlenaufwa Bundesbahnen (Hausbrandkohlen usw. inbegriffen) au über eine Billion Kronen (100 Mill. Schilling), d. i. au 70 % des gesamten Dienstgüteraufwandes angeschwollen. .

Wir behielten die vom ehemaligen Eisenbahnministeriu gestellte Wertigkeitstabelle, fußend auf einer mittleren mischen Braunkohle zu 4400 Kalorien als Normalkohle, b erachten uns hierzu um so mehr berechtigt, als diese Bew nur unwesentliche Unterschiede gegenüber den Bewert der früheren Privatbahnen aufweist und ihr auch die Sü tabelle annähernd gleicht.

Das Ergebnis unserer bisherigen Tätigkeit in der K wirtschaft ist folgenden Aufstellungen zu entnehmen, we Normalkohle mit 1,0 angenommen wird:

Durchschnittliche Wertigkeit der Kohlen:

1923	1,265
1924	1,333
1925	1,397
voraussichtlich	
1926	1,430

Kohlenbezug in Effektivtonnen:

1923	1 924 000 t
1924	1 877 000 t
1925	1 697 000 t

Kohlenverbrauch in Effektivtonnen:

1923	2 000 000 t
1924	1 917 000 t
1925	1 745 000 t
veranschlagter Bezug:	
1926	1 600 000 t

aus ist zu ersehen, daß wir die Wertigkeit der Kohlen seit n über 12 % erhöhten, dadurch und durch zweckdienlichere e Verteilung die Vorräte um 165 000 t vermindern konnten aß der voraussichtliche Kohlenverbrauch im laufenden trotz der wesentlich gesteigerten Leistung (für 1926 veragt: 13 400 000 Tausend Bruttotonnenkilometer gegen 000 Tausend Bruttotonnenkilometer im Jahre 1923) um rnd 400 000 t geringer veranschlagt wird als der Kohlenuch aus 1923.

Gutteil der Minderung des Kohlenverbrauches ist eine der Einführung kohlensparender Apparate, ein weiterer echt auf das Konto der fortschreitenden Elektrisierung, esentlicher Teil an dem Erfolge gebührt aber auch den ellten unseres Zugförderungsdienstes und nicht zuletzt n Lokomotivführern und -heizern, deren wertvolle und itige Mitarbeit wir auch bei diesem Anlasse dankbar anien.

die Preisentwicklung der Auslandskohlen gibt die nachde Zusammenstellung Aufschluß:

Kosten der Normaltonne:

	Schilling	Goldkronen
1923	41,31	28,7
1924	34,40	23,9
1925	26,15	18,16
1926	23,00	16,00

Preise gelten loko jener Stationen, in denen die einzelnen sorten auf die Bundesbahnlinien eintreten.

e Tabelle zeigt, daß es gelungen ist, den Preis der Kohlen nähernd 45 % zu verbilligen.

stehende Preise enthalten, weil ab Einbruchsstationen gelmehr oder minder große Vorfrachten, weshalb eine Geerstellung der Vorkriegspreise nur verwirrend wirken . Es kann aber festgestellt werden, daß die heutigen Ausrubenpreise höchstens gleich, meist aber bedeutend niedrid als die Vorkriegsgrubenpreise, während aus der später den, das Inland betreffenden Tabelle zu ersehen sein wird, e Inlandskohlenpreise 1925 durchschnittlich um 40 % höher als die Vorkriegspreise.

buchen auch diese materiellen Erfolge durchaus nicht voll seren Gunsten, glauben aber das Verdienst für uns in uch nehmen zu können, daß wir die Konjunktur rechtzeitig it und die sich daraus ergebenden Möglichkeiten im Interler Bundesbahnen ausgeschöpft haben. Wir freuen uns berichten zu können, daß immer mehr staatliche Stellen Gutachten über Kohlenpreise einholen und daß auch Großverbraucher diesbezüglich mit uns Fühlung genomaben. Jedenfalls steht fest, daß unsere Preise auch dien aller übrigen Verbraucher mehr oder minder beeinn und daß diese anderen Verbraucher, welche zusammenein annähernd Vierfaches unserer Mengen beziehen, zust das Doppelte unserer Ersparnisse erzielt haben müssen. in letzter Zeit erhobenen Beschwerden können sich also nur auf Inlandsverbrauch und die hierfür bewilligten beziehen.

iesem Belange verweisen wir auf die folgenden Tabellen:

Inlandskohlenbezug 1912 und 1913:

. .	24 000 t	Köflacher Preis loko Graz 12,3 S.
. .	25 000 „	jetzt 21 S. (Oberdorf)
. .	10 000 „	St. Stefaner Preis loko St. Stefan 14,5 S.
. .	11 500 „	jetzt 20 S.
. .	50 000 „	Fohnsdorfer loko Zeltweg 19 S.
. .	keine	jetzt 28 S.
. .	70 000 „	Wolfsegg-Traunthaler 10,20 S.
. .	70 000 „	jetzt 14,40 S.

nd in Summe zuzüglich des Südbahnbezuges, gekürzt um r den Betrieb der Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft n Mengen:

1912	203 000 t
1913	155 500 t
dagegen	
1923	296 000 t
1924	315 000 t
1925	411 000 t
1926	326 000 t

n ersieht hieraus, daß die Österreichischen Bundesbahnen n letzten Jahren ein Vielfaches jener Inlandskohlenmenezogen haben, welche die früheren Staatsbahnen den Bergbauen des heutigen Österreichs abnahmen. Daraus ergibt sich, und wir wären auch in der Lage, dies nachzuweisen, daß wir in den letzten Jahren alle Inlandsgruben stärker beschäftigt haben, als in der Vorkriegszeit, und nur für dieses Jahr die unerträglich gewordenen Mengen des Köflacher Revieres entsprechend vermindert haben . . . .

Wir haben im Vorjahre bedeutende Mengen der beiden besten Köflacher Sorten aufgenommen und über den Semmering nach Wien geschleppt, um sie hier zu propagieren, doch ist uns der Erfolg versagt geblieben . . . .

Was speziell Lignite anlangt, so steht fest, daß diese normale Zugleistungen überhaupt nicht ermöglichen, daher nur für Nebenleistungen Verwendung finden können und auch diese nur möglich sind, wenn von den Lokomotivheizern ein Mehr als die Heizerleistungsgrenze von mehr als 2500 kg in der Stunde gefordert wird. Wir wissen, daß zur Förderung von jährlich 120 000 t Köflacher Kohle höchstens 600 Bergarbeiter notwendig sind, aber wir wissen auch, daß wir derentwegen nicht die Lebenskraft einer fast zehnfachen Zahl unseres Lokomotivpersonals auf das Spiel setzen dürfen.

Wir bringen auch bei der für heuer in Aussicht genommenen Abnahme von 326 000 t Inlandskohlen zu Preisen, die die Vorjahrspreise durchaus nicht überall, jedenfalls aber nur um wenige Prozente unterschreiten, den Inlandsbergbauen ein Opfer, das erwiesenermaßen mit 20 Milliarden (2 Millionen Schilling) nicht zu hoch veranschlagt ist. Rechnet man hierzu unsere Verluste aus der Lignitbeförderung auf weite Strecken und rechnet man weiter die auf Netto 3 Milliarden Kronen (300 000 Schilling) zu veranschlagende neue Kohlenauflage dazu, dann gelangt man auf ganz gewaltige Beträge, die wir jährlich dem Inlandsbergbaue zum Opfer bringen.

Ein Wort noch in diesem Zusammenhange über unsere Kohlentarife. Es ist allgemein bekannt, daß unsere Kohlentarife noch der Zeit der Kohlennot entstammen, auch heute noch zu den niedersten Tarifen in ganz Europa zählen und wir damit den österreichischen Verbrauchern, nicht zuletzt der Industrie, ein Tarifopfer bringen, das kaum wesentlich geringer zu veranschlagen ist, als die vorerwähnten Ersparnisse.

Wir verraten kein Geheimnis mit der Mitteilung, daß in Kreisen, die den österreichischen Bergbaubesitzern sehr nahestehen, eine ausgiebige Erhöhung unserer Auslandskohlentarife erwogen wurde, in der unverhüllten Absicht, die Erträgnisse des Inlandsbergbaues zu steigern.

Die nunmehr folgende Tabelle wird zeigen, daß nicht nur unsere Auslandskohlen, sondern auch unsere Lignittarife eine ausgiebige Erhöhung vertragen würden, weil letztere auf größere Entfernungen nicht nur weit unter unseren Selbstkosten liegen, sondern auch die reinen Traktionskosten mehr oder minder weit unterschreiten.

Kohle.

Einheitssätze für das Tonnenkilometer in Pfennigen.

	50	100	150	200	350	500
Schweiz, fremde	12,20	10,60	9,—	7,85	5,34	4,18
Schweiz, einheimische . . .	10,—	8,39	7,26	6,35	4,37	3,42
Tschechoslowakei, Steinkohle, fremde	9,46					
Niederlande, fremde . . .	8,80					
Tschechoslowakei, Steinkohle, einheimische . . .	8,71	5,79	4,77	4,03	3,31	2,86
Niederlande, einheimische	6,80					
Italien, fremde	6,30					
Deutschland, fremde . . .	5,80					
Polen, fremde	5,61					
Tschechoslowakei, Braunkohle	5,60					
Österreich, Stein-, Braunkohle, einheimische, fremde	5,45	3,97	3,44	3,20	2,79	2,43
Frankreich, fremde . . .	5,40					
Deutschland, einheimische	5,20					
Italien, einheimische . . .	4,94					
Frankreich, einheimische .	4,40					
Österreich, Lignit, einheim.	4,39	3,08	2,61	2,37	1,86	1,75
Belgien, einheimische . . .	3,80					
Polen, einheimische . . .	3,20					

Die früher erwähnte Anregung einer ausgiebigen Tariferhöhung würde vielleicht den Interessen Einzelner dienen, aber sie wäre unvereinbar mit der uns gesetzlich auferlegten Pflicht der Wahrung und Sicherung der allgemeinen Interessen.

Man wirft uns vor, daß wir auch für Inlandskohlen nur völlig unzulängliche Preise bezahlen, verschweigt aber dabei, daß die von uns zugestandenen Preise noch immer um durchschnittlich 40 % höher sind als in der Vorkriegszeit, und verschweigt weiter die Tarife der Graz-Köflacher Bahn, die auf der 41 km betragenden Strecke von Köflach bis Graz, der Einbruchstation auf

unser Netz, 66,— S. für den 10 tonnigen Wagen fordert, weit mehr als das Doppelte dessen, was die Bundesbahnen für dieselbe Entfernung verlangen.

Zum Schlusse noch eine kurze Tabelle über die Entwicklung des Kohlenbezuges aus der Tschechoslowakei, der zu entnehmen ist, daß dieser in den Jahren 1924/25 um mehr als ein Drittel verringert wurde.

1923	752 000 t
1924	711 000 t
1925	450 000 t

1926 gleichhoch veranschlagt.

Wenn trotz dieser Verminderung des Kohlenbezuges aus der Tschechoslowakei weiter eine tschechische Orientierung der Bundesbahnen behauptet werden sollte, dann müßte dies als eine grobe Entstellung der Tatsachen bezeichnet werden.

Wir erachten daher auch die gegen unsere Inlandskohlenwirtschaft erhobenen Vorwürfe für ungerechtfertigt, dies um so mehr, als wir gegebenenfalls unter Beweis stellen könnten, daß wir allen Inlandsbergbauen dauernd besonderes Entgegen men bewiesen haben, daß wir aber in der Art der Lieferab lung seitens bestimmter Inlandsbergbaue eine Anerkennun unser Entgegenkommen nicht erblicken können.

Es ist jedenfalls charakteristisch, daß, obwohl die behau Mißwirtschaft bei den Bundesbahnen nicht zuletzt der . war, um einen eigenen Wirtschaftskörper zu schaffen, g die im Vorgesagten erwiesene Ordnung in der Kohlenwirt der Bundesbahnen wieder Beschwerden auslöst.

Wir glauben, durch vorstehende Ausführungen dargeta haben, daß der Beschaffungsdienst des neuen Unternehmens mit Erfolg bemüht hat, seiner Aufgabe gerecht zu werden. glauben aber insbesondere auch den Nachweis erbrach haben, daß der Vorwurf einer mangelnden Rücksichtnahm die heimische Produktion unbegründet ist, daß wir vielmeh ausgesetzt — vielfach sogar unter Hintansetzung der Inter unseres eigenen Unternehmens — bestrebt sind, die Inter der inländischen Erzeuger zu schützen und zu fördern."

(Schluß folgt.)

Die Verkehrsüberlastung in den Straßen des Stadtinnengebietes von Berlin.

Von Oberregierungsbaurat a. D. **Sarrazin**, Berlin.

A. Die Verkehrsentwicklung Berlins.

I. Der Ortsverkehr im allgemeinen.

Berlin zählte im Jahre 1600 kaum 10 000 Einwohner. Damals konnte niemand ahnen, daß die kleine Stadt sich einmal zu einer Riesenstadt von 4 Millionen Einwohnern entwickeln würde. Es ist daher verständlich, wenn sie in ihren Anfängen und auch späterhin ihr Straßennetz den örtlichen Verhältnissen, der herrschenden Geschmacksrichtung und den damals bescheidenen Verkehrsansprüchen anpaßte. Auch im weiteren Verlauf der Jahrzehnte geschah wenig oder nichts, um der fortschreitenden Verkehrsentwicklung in bezug auf entsprechend geführte und ausreichend bemessene Straßenzüge vorauszueilen. Aus diesen Umständen läßt sich die völlige Unzulänglichkeit der Straßenoberflächen für die Aufnahme des Massenverkehrs der Jetztzeit zur Genüge erklären.

Die Verkehrsentwicklung größeren Stils beginnt in Groß-Berlin mit dem Jahre 1870 und macht sich etwa vom Jahre 1890 ab in steigendem Maße geltend. Die folgenden Verkehrsziffern (Fahrten) geben hiervon ein anschauliches Bild.

Es wurden zurückgelegt

im Jahre 1890[1]):

auf der Straßenbahn	143 Mill. Fahrten	= 61,1 %	d. Gesamtverkehrs
„ den Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen	63 „ „	= 26,9 %	„ „
„ dem Omnibus	28 „ „	= 12,0 %	„ „
zus.	234 Mill. Fahrten	= 100,0 %	d. Gesamtverkehrs

im Jahre 1913, dem letzten vollen Friedensjahre:

auf der Straßenbahn	652 Mill. Fahrten	= 50,6 %	d. Gesamtverkehrs
„ den Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen	395 „ „	= 30,6 %	„ „
„ dem Omnibus	170 „ „	= 13,2 %	„ „
„ d. Schnellbahnen	73 „ „	= 5,6 %	„ „
zus.	1290 Mill. Fahrten	= 100,0 %	d. Gesamtverkehrs

Der Gesamtverkehr hat also in 23 Jahren um das 5,5 fache = 24 % durchschnittlich für das Jahr, und der Oberflächenverkehr (Straßenbahn und Omnibus) um das 4,8 fache = 20,9 % durchschnittlich für das Jahr zugenommen.

Zum Teil erhebliche Verkehrsverschiebungen traten in der Zeit zwischen den Jahren 1918 und 1925 ein. Krieg, Umsturz und vor allem eine falsche Tarifpolitik trugen die Schuld daran.

Aus der folgenden Verkehrsübersicht sind die Verschiebungen zu ersehen.

Jahr 1918:

Straßenbahn	1057 Mill. Fahrten	= 70,5 %	d. Gesamtverkehrs
Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen	318 „ „	= 21,2 %	„ „
Omnibus	8 „ „	= 0,5 %	„ „
Schnellbahn.	116 „ „	= 7,8 %	„ „
zus.	1499 Mill. Fahrten	= 100,0 %	d. Gesamtverkehrs

Jahr 1923:

Straßenbahn	290 Mill. Fahrten	= 24,2 %	d. Gesamtverk
Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen	717 „ „	= 59,9 %	„ „
Omnibus	23 „ „	= 1,9 %	„ „
Schnellbahn.	168 „ „	= 14,0 %	„ „
zus.	1198 Mill. Fahrten	= 100,0 %	d. Gesamtverk

Jahr 1924:

Straßenbahn	759 Mill. Fahrt.[2])	= 51,4 %	d. Gesamtverk
Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen	488 „ „	= 33,0 %	„ „
Omnibus	47 „ „	= 3,2 %	„ „
Schnellbahn.	183 „ „	= 12,4 %	„ „
zus.	1477 Mill. Fahrten	= 100,0 %	d. Gesamtverk

Jahr 1925[3]):

Straßenbahn	1006 Mill. Fahrt.[2])	= 59,8 %	d. Gesamtverk
Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen	425 „ „	= 25,3 %	„ „
Omnibus	78 „ „	= 4,6 %	„ „
Schnellbahn.	173 „ „	= 10,3 %	„ „
zus.	1682 Mill. Fahrten	= 100,0 %	d. Gesamtverk

Aus den vorstehenden Übersichten sind noch zwei bemerk werte Tatsachen zu entnehmen,

1. daß trotz der ungünstigen Zeitverhältnisse der Gesamt kehr in dem Zeitraum 1913—1925 um das 1,3 fache = 10 durchschnittlich jährlich gestiegen ist, und
2. daß der Oberflächenverkehr (Straßenbahn und Omni oder mit anderen Worten die Verkehrsbelastung Straßen um mehr als das 1,3 fache = 11 % durchschnit jährlich zugenommen, und damit im Verhältnis zur nahme des Gesamtverkehrs die erste Stelle eingenom hat, während in der Vorkriegszeit das umgekehrte hältnis bestand (Gesamtverkehrsannahme = 24 %, O flächenverkehrszunahme = 20,9 %). Jene stärkere nahme der Verkehersbelsatung ist im wesentlichen auf unverhältnismäßig gestiegenen Straßenbahnverkehr zur zuführen.

Neben den im öffentlichen Verkehrsdienste tätigen Verke mitteln (Straßenbahn und Omnibus) üben auch die Kraftwa (einschl. der Pferdedroschken) einen nicht unbedeutenden fluß auf die Straßenbelastung aus. Polizeilich zugelassen w in Berlin an Personenkraftwagen (Kraftdroschken und O busse, Lastkraftwagen, Motorräder und Pferdedroschken — deren Zahl immer mehr abnimmt —)

am 1. Januar 1914	12 064 Stück
am 1. Januar 1925	30 160 „
am 1. Juli 1925	35 958 „
am 1. Januar 1926	39 600 „

Die Zahl dieser Fahrzeuge hat also seit 1914 um das 3,3 fa zugenommen. Mit weiterer starker Zunahme ist zu rechnen

[1]) Schnellbahnen bestanden noch nicht.

[2]) einschl. eines Zuschlages von 30 % (vergl. die Ausführun gen unter C III).

[3]) Nach zuverlässigen Schätzungen.

Die örtliche Verteilung des Verkehrs.

früheren Zeiten hat man sich kaum darum gekümmert, wie
welchem Umfange der Verkehr an den einzelnen Stellen
adt sich abspielte. Später hat man gelegentlich, wenn ein
lerer Anlaß vorlag, den Verkehr in bestimmten Straßen
auf bestimmten Plätzen durch Zählungen ermittelt. Seit
Reihe von Jahren hat man jedoch, durch die immer zu-
nden Verkehrsbedrängnisse gezwungen, der örtlichen Ver-
ntwicklung größere Aufmerksamkeit geschenkt und durch
äßig angestellte Zählungen die Verkehrsdichte auf den
hrsreichsten Plätzen und Straßen zu ermitteln versucht.
r Auffassung nach genügen Zählungen allein nicht, um
ine klare Vorstellung von der Verkehrsbelastung einer
oder eines Platzes zu verschaffen. Wesentlich in Frage
t auch die Größe der Fläche, auf der der gezählte Verkehr
bspielt. Das Verhältnis der Summe der von den Fahr-
n innerhalb eines bestimmten Straßenabschnitts und in
bestimmten Zeitpunkte beanspruchten Einzelflächen
hl. Schutzflächen) zur Gesamtfläche des Straßenabschnitts
stungsziffer) wäre ein geeigneter Maßstab für die Beur-
g der Verkehrsdichte in jenem Straßenabschnitt und zum
eich der Verkehrsdichten verschiedener Straßen oder Stra-
le. Wenn man dann die Verkehrszählung durch eine
lfolge von Lichtbildaufnahmen für eine gewisse Zeitspanne
nmt, so ist man jederzeit in der Lage, aus der Wiedergabe
ildaufnahmen Art und Zahl der Fahrzeuge für jeden
blick jener Zeitspanne zu entnehmen und damit die Be-
gsziffer genau festzustellen, da ja die Flächengröße der
chteten Straßenfläche leicht zu ermitteln ist. Die Bild-
hmen gewähren auch, wenn sie nach Art der Lichtspiele
ndet werden, ein getreues Abbild des Verkehrs, wie er
hlich vor sich gegangen ist. Sie bieten daher manches
nswerte über Geschwindigkeiten und Aufenthalte der
euge, über ihr Verhalten während der Fahrt, über gegen-
e Behinderungen und ähnliche Dinge, das für den Ver-
techniker und für die Verkehrspolizei gleichmäßige Bedeu-
hat.

onders schmerzlich empfundene Verkehrsanhäufungen
n sich seit längerer Zeit mit immer mehr zunehmendem
nge im nordöstlichen Teile der Potsdamer Straße und im
ichen Teile der Leipziger Straße einschließlich des da-
hen liegenden Potsdamer Platzes, sowie in der König-
. Eine am Montag, den 9. November 1925, von 5.30 bis
Uhr nachmittags, vorgenommene Zählung des Straßenver-
(Straßenbahnwagen[4]) und Omnibusse und sonstige Fahr-
) hatte folgendes Ergebnis für beide Fahrrichtungen zu-
en genommen:

Potsdamer Straße (zwischen Eichhornstraße und Potsdamer
Platz) 1252 Stück,

Leipziger Straße (zwischen Wilhelm- und Mauerstraße)
)20 Stück,

Königstraße (am Rathaus) 850 Stück.

se Zahlen sind mit den Verkehrsziffern aus der Vergan-
eit (zum Nachweis der Verkehrssteigerung) nicht ohne
res vergleichbar. Immerhin gewähren sie einen gewissen
blick über die Größe der Verkehrsströme, die durch jene
en und Straßenteile hindurchfluten.

B. Ursachen der Verkehrsanhäufungen.

I. Die Bebauungsweise der Innenstadt.

on ein flüchtiger Blick auf die Karte von Berlin zeigt
ich die unglücklichen Straßenverhältnisse im inneren Stadt-
te. Unzureichende Straßenbreiten im allgemeinen und das
n aufnahmefähiger Durchgangsstraßen im besonderen
n einer ungehemmten Abwicklung des Verkehrs im Wege.
der gesamte Verkehr zwischen der Innenstadt und den
ich und südwestlich gelegenen Stadtteilen fließt von der
damer Straße her durch den Engpaß am Potsdamer Platz
Leipziger Straße und umgekehrt. Am 12. Dezember 1907
g im westlichen Teile der Leipziger Straße der Verkehr
hen 6 Uhr vormittags und 10 Uhr abends, also innerhalb
tunden, zusammen für beide Richtungen mehr als 16 000
enbahnwagen, Omnibusse, Fahrräder und sonstige Fahr-
. Ähnliche Verhältnisse bestehen im Verkehre der Innen-
mit den östlich und nordöstlich gelegenen Stadtteilen. Hier
t der Verkehr von der Außen- zur Innenstadt über den
nderplatz in den engen Schlauch der Königstraße und
kehrt. Hier zählte man am 12. Dezember 1907 in 16 Stunden
hernd 14 700 Fahrzeuge aller Arten für beide Richtungen
nmen.

[4]) Es wurden die Straßenbahnzüge gezählt. Die Anzahl der
enbahnwagen ergab sich aus der Annahme, daß jeder Wa-
ug durchschnittlich aus 1,9 Wagen besteht.

II. Die Belastung der Straßen durch die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (Omnibusse und Straßenbahnen).

Die Omnibusse in dem Umfange, wie sie jetzt verkehren, üben keinen bestimmenden Einfluß auf die Größe der Straßenbelastung aus. Sie haben die Vorteile der Freizügigkeit und der Fähigkeit, dem übrigen Straßenverkehr sich leicht anzupassen. Das Ein- und Aussteigen geht verhältnismäßig schnell vonstatten. Die Fahrgäste belasten den Straßendamm wenig, da diese Fahrzeuge an den Haltestellen dicht an den Rand des Bürgersteiges fahren.

Einen wesentlichen Anteil an der Straßenbelastung haben hingegen die Straßenbahnwagen. Schon der Umstand, daß die an den Schienenweg gebundenen Straßenbahnen weder sich untereinander überholen noch anderen Fahrzeugen ausweichen können, ist für den Straßenverkehr eine lästige Beigabe. Es ist heute keine seltene Erscheinung, daß die Straßenbahnzüge, insbesondere vor den Haltestellen, in langen Reihen sich ansammeln, sich wie eine Schranke zwischen die beiden Straßenhälften legen und nicht nur den Quer-, sondern auch den Längsverkehr hindernd oder einschränkend beeinflussen. Als störende Begleiterscheinung tritt hinzu, daß beim allmählichen Vorrücken die Wagenzüge mehrfach zum Halten kommen und ebenso oft wieder anfahren müssen, bis sie zur Haltestelle gelangen. Dadurch entstehen Zeitverluste, die sich in einem längeren Besetzthalten der Straßenflächen ausdrücken und die lähmend auf die Durchführung des Fahrplans einwirken. Anlaß zu den Aufenthaltsüberschreitungen an den Haltestellen gibt nicht selten die namentlich in den starken Verkehrszeiten eintretende Überfüllung der Wagen, die das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste erschwert und verzögert, während andererseits die in größerer Zahl aus- und einsteigenden Fahrgäste den Straßendamm länger als zuträglich in Anspruch nehmen. Vor dem Kriege war die polizeilich zulässige Besetzung der Wagen wesentlich geringer als heute. Eine Überschreitung dieser Besetzung wurde nicht zugelassen. Der Verkehr spielte sich infolgedessen glatt ab. In der Nachkriegszeit, seit der Neuordnung der Straßenbahn nach ihrem Zusammenbruch im September 1923, steigerte sich die Platznachfrage außerordentlich. Da eine merkliche Vermehrung der Zugfahrten, namentlich in den Hauptverkehrsstraßen, mit Rücksicht auf den übrigen Verkehr nicht zulässig erschien, suchte man der gesteigerten Platznachfrage durch stärkere Wagenbesetzung zu begegnen mit den erwähnten üblen Folgeerscheinungen. Den Anreiz für die bevorzugte Benutzung der Straßenbahn gab die mit der Neuordnung der Straßenbahn eingetretene, für die Fahrgäste überaus günstige Gestaltung des Tarifs[5]). Neben dieser Tarifpolitik aus jüngster Zeit trägt die bereits in der Vergangenheit einsetzende und bis auf den heutigen Tag fortgesetze Verkehrspolitik die Hauptschuld an der Straßenüberlastung im inneren Berlin, die Politik nämlich der Zusammendrängung der öffentlichen Verkehrsmittel in einige wenige Hauptverkehrsstraßen. Diese Politik wurde begründet mit der Rücksichtnahme auf die Fahrgäste, deren Wunsch es sei, auf der Fahrt von und zur Innenstadt die Hauptverkehrsstraßen zu berühren. Diese Anschauung ist aber eine irrige, das haben maßgebende Verkehrstechniker längst erkannt. Die Fahrgäste wollen in der überwiegenden Mehrzahl ihr Ziel möglichst schnell erreichen. Welchen Weg sie dabei einschlagen, ist ihnen im allgemeinen gleichgültig. Jenes Ziel aber liegt für die meisten nicht an den Hauptverkehrsstraßen. Wenn sie trotzdem die Hauptstraßenzüge durchfahren, so geschieht es deshalb, weil die Verkehrsunternehmungen sie zur Wahl dieser Wege zwingen.

C. Mittel zur Beseitigung der Verkehrsnöte.

I. Verkehrspolizeiliche Maßnahmen.

Die immer mehr zunehmenden Verkehrsschwierigkeiten, die an manchen Stellen der Innenstadt beängstigende Formen anzunehmen drohten, hat das Berliner Polizeipräsidium zum Eingreifen veranlaßt. Seine auf die planmäßige Verkehrsregelung und auf die Verkehrsteilung gerichteten Bestrebungen fanden ihren Niederschlag in einer Polizeiverordnung, die am 1. März 1925 in Kraft getreten ist. Es war dringend nötig, der „Verkehrspolitik auf eigene Faust“, die seit dem Umsturz in den Straßen Berlins sich breit gemacht hatte, ein Ende zu bereiten, die allgemeinen Verkehrsgrundsätze der Vorkriegszeit wieder zur Geltung zu bringen und sie in Anpassung an die örtlichen Verhältnisse zu ergänzen und zu verbessern. Wertung der Hauptverkehrsstraßen nach ihrem Verkehrsumfang (Straßen erster und zweiter Ordnung), Einrichtung von Eisenbahnstraßen (Fahrverkehr nur in einer Richtung erlaubt) zur Teilung des Verkehrs, Einführung des Kreisverkehrs auf ausreichend großen Plätzen, Verkehrsregelung an Straßenkreuzungen durch Arm- oder Lichtsignale, das Verbot für Last- und Handwagen, die

[5]) Vgl. hierzu die Ausführungen unter C III.

Verkehrsstraßen erster Ordnung zu durchfahren, und das Verbot für die zugelassenen Fahrzeuge, in diesen Straßen zu wenden, Beschränkung des Ent- und Beladens von Last- und Handwagen auf gewisse Stunden in den Straßen erster Ordnung und der Ausschluß der Zweiräder von diesen Straßen, das Verbot, in Verkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung mit Rollern und Rollschuhen zu fahren, ebenso die Vorschrift, mit Fahrzeugen nur in Schrittgeschwindigkeit in solche Straßen einzufahren, Anlage von Parkplätzen an geeigneten Stellen der Nebenstraßen und auf Plätzen zur Aufnahme wartender Personenfahrzeuge, Regelung des Fußgängerverkehrs an verkehrsreichen Punkten, deuten die Hauptrichtungen an, in denen sich die Neuordnung des Verkehrs vollzogen hat. Besonders bemerkenswert ist die Regelung des Kreuzungsverkehrs der Straßenzüge Potsdamer Straße—Leipziger Straße und Königgrätzer Straße—Budapester Straße auf dem Potsdamer Platz von einem hier errichteten Verkehrsturm aus. Leider ist es nicht möglich, im Rahmen dieses Schriftsatzes auf Einzelheiten der Neuregelung des Verkehrs näher einzugehen.

Voraussetzungen dafür, daß die verkehrspolizeilichen Maßnahmen zur vollen Auswirkung kommen, sind natürlich das Vorhandensein einer hinreichenden Zahl von gut ausgebildeten Verkehrspolizeibeamten und das zuchtgewohnte Verhalten der Fahrzeugführer und Fußgänger. Die Beamten der Verkehrspolizei haben sich überraschend schnell mit den neuartigen Dienstobliegenheiten vertraut gemacht und in mancher Hinsicht erzieherisch auf das Verhalten der Straßengänger und Straßenfahrer eingewirkt. Es wird indessen noch einige Zeit dauern, bis sich die Bevölkerung an die strenge Befolgung der verkehrspolizeilichen Vorschriften gewöhnt hat. Man kann aber schon jetzt mit Fug und Recht behaupten, daß das Vorgehen des Polizeipräsidiums einen durchaus günstigen Einfluß auf die Regelung des Straßenverkehrs ausgeübt hat. Der vordem plan- und regellos verlaufende Verkehr ist in geordnete Bahnen gelenkt. Die planmäßige Verkehrsteilung hat eine merkliche Entlastung der Hauptstraßenzüge herbeigeführt. Die Straßenunfälle haben im Verhältnis zum Verkehrsumfang abgenommen. Dieser Umstand allein schon beweist, daß die Behörde richtige Wege gegangen ist. Die bisherigen Erfolge dürften sie ermuntern, jene Wege weiter zu verfolgen und weiter auszubauen.

Man muß sich indessen darüber klar sein, daß polizeiliche Anordnungen allein die Verkehrsnöte Berlins nicht beseitigen können. Dazu gehören Maßnahmen außergewöhnlicher und großzügiger Natur, die teils auf die Schaffung neuer Verkehrswege hinauslaufen, teils aber auch in das Gebiet der Tarifpolitik hineinspielen.

II. Schaffung neuer Verkehrswege.

a) Straßendurchbrüche.

Vorschläge zur Entlastung des Straßenzuges Potsdamer Straße-Leipziger Straße und der Königstraße, der beiden Hauptschmerzenskinder im Verkehrsleben Berlins, tauchten schon vor mehr als 20 Jahren auf. Allmählich verdichteten sich jene Vorschläge zu bestimmten, fest umrissenen Plänen, die in der Nachkriegszeit bei Staatsbehörden und städtischen Körperschaften, in Fachkreisen und in der Tagespresse noch in jüngster Zeit Anlaß zu lebhaften Erörterungen gegeben haben. Die Pläne beabsichtigen, zur Entlastung des Straßenzuges Potsdamer Straße—Leipziger Straße im Norden und Süden je eine Durchgangs-(Umgehungs-)straße zu schaffen und zu dem Zwecke die folgenden Straßendurchbrüche vorzunehmen:

1. Für die nördliche Entlastungsstraße Durchbruch der Französischen Straße zur Budapester Straße unter Kreuzung der Mauer- und der Wilhelmstraße. Hierdurch entsteht ein ziemlich schlank verlaufender Linienzug Tiergarten- — Lenné- — Französische- — Werder- — Königstraße. Der Plan hat gewisse Vorzüge, aber auch den Nachteil, daß der ebenfalls überlasteten Königstraße neuer Verkehr zugeführt wird.

2. Für die südliche Entlastungsstraße Durchbruch der Schöneberger Straße unter dem Potsdamer Außenbahnhof hindurch zur Kurfürstenstraße und östliche Fortsetzung der Schöneberger Straße durch den Park des Prinzen Albrecht von Preußen bis zur Mündung der Kochstraße in die Wilhelmstraße. Der hierdurch entstehende Straßenzug Kurfürstenstraße — Schöneberger Straße — Askanischer Platz (Anhalter Bahnhof) — Kochstraße führt zur südlichen Innenstadt. Über die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit dieses Straßenzuges sind die Meinungen geteilt. Jedenfalls werden durch die Untertunnelung des Potsdamer Außenbahnhofs für den Verkehr nicht gerade günstige Straßenverhältnisse geschaffen.

Die beiden Umgehungsstraßen werden zweifellos erhebliche Erleichterungen für den Verkehr im nördlichen Teile der Potsdamer Straße, auf dem Potsdamer Platz und in der Leipziger Straße bringen. Insbesondere gilt das für die nördliche jener beiden Straßen, denn der nicht unbeträchtliche größtenteils den Verkehrsstraßen südlich des Zoologischen Gartens st mende Verkehr der Tiergartenstraße wird künftig unter V meidung der zum Potsdamer Platz führenden Budapester Str durch die verlängerte Französische Straße in das Stadtinr gelangen. Ebenso wird ein großer Teil des im südwestlic Stadtteil aufkommenden Verkehrs Anschluß an die Tiergar straße suchen, um von hier aus ebenfalls über die Französis Straße das Stadtinnere zu erreichen.

Für die Entlastung der Königstraße im Nordosten Ber ist die Herstellung eines mit ihr gleichlaufenden Straßenzu Rathausstraße — Grunerstraße — Alexanderplatz — Elisab straße zwischen Spandauer Straße und Kleine Frankfu Straße vorgeschlagen. Die Durchführung verlangt Straßenv breiterungen und zwei Straßendurchbrüche (der Gruner- u der Elisabethstraße).

Straßendurchbrüche und Straßenverbreiterungen sind ge wertvoll, um durch Teilung und Umlenkung des Verkehrs st belastete Straßen und Plätze zu entlasten. Der Wert darf dessen nicht überschätzt werden. Einmal liegt es in der Na der Dinge, daß derartige Durchbrüche keine vollkommenen Z stände herbeiführen können. Mehr oder minder große Nachte werden immer haften bleiben. Sodann ist wohl zu beachten, d Verkehrsteilung und Verkehrsumlenkung nicht gleichbedeute sind mit der Verringerung des Oberflächenverkehrs im gan genommen. Auch Verbesserung und Vermehrung der Dur gangsstraßen haben nur bedingten Wert. Die neugeschaffen Durchgangsstraßen verlieren ihre entlastende Wirkung mit d Augenblicke, wo sie und die alten den zugenommenen Verke nicht mehr aufzunehmen vermögen. Eine vorausschauende V kehrspolitik muß daher nach Mitteln und Wegen suchen, die i stande sind, eine dauernde und durchgreifende, alle Stadtte umfassende Straßenentlastung herbeizuführen. Hierzu vorzü lich geeignet sind die Schnellbahnen, die unter Vermeidung d Straßenoberfläche ihre Fahrgäste befördern und damit in auße gewöhnlichem Maße zur Verminderung des Straßenverkeh beitragen.

b) Ausbau des Schnellbahnnetzes.

Die hervorragenden Eigenschaften der Schnellbahnen sind b kannt. Ihre Bahnhöfe saugen den Verkehr an bestimmten St len von der Straßenoberfläche ab und fördern ihn an ander Stellen wieder zutage, ohne daß eine merkliche Inanspruc nahme des Straßendammes an diesen Punkten eintritt; währe der Fahrt werden die Reisenden der Außenwelt entzogen. D Aufnahmefähigkeit der Schnellbahnen ist groß; sie läßt si innerhalb weitester Grenzen steigern. In bezug auf die Reis geschwindigkeit sind die Schnellbahnen den anderen auf d Straßenoberfläche verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitte (Omnibussen und Straßenbahnen) überlegen.

Folgende Gegenüberstellung zeigt die große Aufnahmefähi keit der Schnellbahnen. Ein Schnellbahnwagen der Hochbah gesellschaft faßt rd. 80 Sitz- und Stehplätze und ein Sechswage zug $6 \times 80 = 480$ Plätze. Bei einer Zugfolge von 1,5 Min. könne stündlich daher $40 \times 480 = 19\,200$ Personen befördert werde Die neueren Bauarten der Omnibusse und Straßenbahnwage haben 54 und 70 Plätze. Die Reisegeschwindigkeit der Schnel bahnen ist unter Zugrundelegung des bestehenden Verkehr netzes 1,3 mal so groß, als die der Omnibusse und 1,8 mal s groß, als die der Straßenbahnen[6]). Hiernach sind zur Beförd rung jener 19 200 Personen nötig $\frac{19\,200}{54} = 356$ Omnibusse b einer Fahrtdauer von 1,3 Stunden oder $\frac{19\,200}{70} = 274$ Straßen bahnwagen bei einer Fahrtdauer von 1,8 Stunden. Omnibusse un Straßenbahnwagen müßten dabei in unmöglichen Zeitabständen vo $\frac{1,3 \times 60 \times 60}{356} =$ rd. 1,3 Sekunden und von $\frac{1,8 \times 60 \times 60}{274} = 5,$ Sekunden einander folgen. Übrigens ist die Aufnahmefähigke der Schnellbahnen unter Zugrundelegung von Sechswagenzüge noch keineswegs erschöpft. Es besteht die Möglichkeit, mit lä geren Zügen zu fahren, wenn die Bahnsteige durchweg ent sprechende Längen erhalten. Dann läßt sich die Leistungs fähigkeit der Schnellbahnen noch um mindestens 33⅓ % steigern

Jüngst wurden während der Hauptverkehrszeit recht lehr reiche Vergleichsreisen ausgeführt. Es sollten die Zeiten ein schließl. Umsteige- und Wartezeiten ermittelt werden, die ein Fahrgast bei Benutzung der Schnellbahn, des Omnibusses un der Straßenbahn gebraucht, um von einem Punkt der Stadt zu einem anderen zu gelangen. Die Zeitergebnisse der Vergleichs reisen sind aus den folgenden Zusammenstellungen zu ent nehmen.

---

[6]) Vergl. die Ausführungen unter C II 6. 3.

ergleich der Reisezeiten von Schnellbahn und Omnibus.

(Ausführung der Reisen 11. bis 13. November 1925.)

…r …us- …e	Strecke:	Reisezeiten in Minuten Schnell-bahn:	Omnibus:
	Wittenbergpl.-Friedrichstraße	14,5	15,0
	Stettiner Bahnhof-Hauptstraße	32,9	36,8
	Uhlandstraße-Alexanderplatz	27,0	32,8
	Senefelderplatz-Hasenheide	25,8	27,9
	Bayerischer Platz-Alexanderpl.	27,1	31,8
	Friedrichstraße-Kottbuser Tor	11,9	13,8
	Uhlandstraße-Alexanderplatz	27,0	35,8
	Hallesches Tor-Alexanderplatz	16,2	16,3
	Stettiner Bahnhof-Hallesches Tor	10,0	25,0
	Im Durchschnitt:	21,3	26,1

Reisezeiten des Omnibusses sind Mittelwerte aus je 8 Fahr-
Die Reisezeiten der Schnellbahn verstehen sich von Bahn-
zu Bahnsteig. Sie werden stark beeinflußt durch die ver-
smäßig langen Übergangszeiten auf den Umsteigebahn-
Friedrichstadt, Nollendorfplatz, Wittenbergplatz und Hal-
s Tor. Nach der Zusammenstellung verhalten sich die
zeiten wie 21,3 : 26,1, oder wie 1 : 1,2, d. h. die Reise-
windigkeit der Schnellbahn ist 1,2 mal größer als die des
busses.

ergleich der Reisezeiten von Schnellbahn und Straßenbahn.

(Ausführung der Reisen 11. bis 13. November 1925.)

. der …enbahn- …nien	Strecke:	Reisezeiten in Minuten: Schnell-bahn	Straßen-bahn
…4, 60, …2, 71, …59	Ecke Bülowstraße-Alexanderplatz (Neue Königstraße)	18,0	30,5
…, 93, …32	Wittenbergplatz-Oranienstraße	21,3	36,0
	Kottbuser Tor-Reinickendorfer Straße	23,9	35,9
…29	Kottbuser Tor-Alexanderplatz-Seestraße	27,9	47,4
…14	Oranienstr.-Stettiner Bahnhof	20,9	34,4
…32	Stettiner Bahnhof-Hausvogteiplatz-Hallesches Tor	11,0	26,3
	Im Durchschnitt:	20,5	35,1

Reisezeiten der Straßenbahn sind Mittelwerte aus der
e der Mittelwerte von 7 Fahrten auf jeder Straßenbahn-
Die Reisezeiten der Schnellbahn verstehen sich von Bahn-
zu Bahnsteig. Sie werden auch hier stark beeinflußt durch
bergangszeiten auf den Umsteigebahnhöfen Gleisdreieck,
richstadt und Hallesches Tor. Nach der Zusammenstel-
verhalten sich die Reisezeiten wie 20,5 : 35,1 oder wie
d. h. die Reisegeschwindigkeit der Schnellbahn ist 1,7 mal
r, als die der Straßenbahn.

ergleich der Reisezeiten von Schnellbahn, Straßenbahn und Omnibus.

usführung der Reisen am 4., 7. und 8. Dezember 1925.)

wurden gleichzeitig je 6 Fahrten auf der Schnellbahn, dem
bus und der Straßenbahn zwischen Bülowstraße (Normal-
und Alexanderplatz (Berolina) während der stärksten Ver-
zeit zurückgelegt. Die damit beauftragten Personen trenn-
ch an der Normaluhr und gingen nach der Beendigung der
zur Berolina. Von hier aus ging die Reise in gleicher
zum Ausgangspunkte zurück. Die Fahrten beanspruch-
n Reisezeiten einschl. Ab- und Zugang durchschnittlich

auf der Schnellbahn	22,6	Minuten
auf dem Omnibus	30.2	„
auf der Straßenbahn	40,0	„

Reisezeiten stehen im Verhältnis wie 22,6 : 32,2 : 40, oder
1 : 1,3 : 1,8. Hiernach ist die Reisegeschwindigkeit der
llbahn 1,3 mal größer, als die des Omnibus und 1,8 mal
r, als die der Straßenbahn.

Benutzung der Schnellbahnen bringen also wesentliche
ewinne, namentlich gegenüber der Straßenbahn, ein Um-
, der besonders in der Großstadt ins Gewicht fällt, wo der
ruch „Zeit ist Geld" mehr als anderswo hervorragende Be-
ng hat.

großen Vorteile der Schnellbahnen, ihre beinahe unbe-
te Aufnahmefähigkeit, die bevorzugt schnelle Beförderung
eisenden, vorzüglich aber die ihr eigentümliche besondere
keit, den Straßenoberflächen überflüssigen Verkehr ge-
wandt und reibungslos zu entziehen, führten zwingenderweise zu der Erkenntnis, daß die durchgreifende und dauernde Beseitigung der Verkehrsnöte Berlins auf dem Wege über die Schnellbahnen gesucht werden muß. Der beschleunigte Ausbau des Schnellbahnnetzes gehört daher zu den dringlichsten Bedürfnissen des gegenwärtigen Gemeindewesens, zu deren Befriedigung selbst in dieser geld- und kreditarmen Zeit kein Mittel unversucht bleiben darf.

Das vorhandene Schnellbahnnetz umfaßt zur Zeit rd. 50 km im Betriebe befindlicher Strecken. In Angriff genommen sind weitere 10 km Streckenlängen. Nach ihrer Inbetriebnahme verfügt das Schnellbahnnetz über rd. 60 km Bahnlänge. Damit ist schon ein Schritt vorwärts getan. Es muß aber noch mehr geschehen. Das zukünftige Schnellbahnnetz Groß-Berlins in seiner allerdings noch nicht überall festliegenden Gestaltung sieht eine Vermehrung der Strecken um 110 bis 120 km Länge vor. Hiervon müssen die für den innerstädtischen Verkehr in Betracht kommenden Linien und Linienteile schon jetzt für den Bau vorbereitet und bei Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Grade der Dringlichkeit mit tunlichster Beschleunigung ausgeführt werden.

III. Tarifmaßnahmen.

Voraussetzung für die glatte und reibungslose Abwicklung des Gesamtverkehrs ist dessen Verteilung an die einzelnen Verkehrsunternehmungen nach einem Verhältnis, das den berechtigten Ansprüchen dieser Unternehmungen und der reisenden Bevölkerung in gleichem Maße gerecht wird. Diese Verteilung wird ohne Zutun erreicht durch eine gesunde und vernünftige Verkehrspolitik. Aus der Entwertungszeit wissen wir, welche unglücklichen Folgewirkungen die damals geübte unzweckmäßige Tarifpolitik ausgelöst hat, die ja nach der Tarifgestaltung zur Überbürdung bald der einen, bald der anderen Verkehrsunternehmung führte. Ähnliche Erscheinungen zeigen sich seit einiger Zeit bei der Berliner Straßenbahn. Diese hat seit etwa 2 Jahren den Einheitstarif mit der Berechtigung zum einmaligen Umsteigen eingeführt. Man kann mit einem Fahrschein für 15 Pf. zwei getrennte Fahrten von unbegrenzter Streckenlänge zurücklegen. Etwa 50 % aller Fahrgäste machen von der Umsteigeberechtigung Gebrauch. Auf 100 Fahrscheine entfallen also 50 Fahrten zu je 15 Pf. und 100 Fahrten zu je 7,5. Im Durchschnitt kostet demnach jede der 150 Fahrten 10 Pf. Will man die kurzen Umsteigefahrten (Kurzfahrten) mit etwa 20 % nicht als zwei Fahrten gelten lassen, dann werden von 130 Fahrten 70 zu je 15 Pf. und 60 zu je 7,5 Pf. ausgeführt. In diesem Falle ist der Durchschnittspreis für jede Fahrt rd. 11,5 Pf. Der angebliche 15-Pf.-Tarif ist also in Wirklichkeit ein 10-Pf.-, im besten Falle ein 11,5-Pf.-Tarif. Diese Zahlen, die auch durch die Zeitkarten, die die Straßenbahn ausgibt, die aber nur wenig benutzt werden, keine grundsätzliche Verschiebung erleiden, bedürfen, wenn wir sie mit dem Tarif der Vorkriegszeit vergleichen wollen, noch der Berichtigung, weil die allgemein eingetretene Geldentwertung berücksichtigt werden muß. Legt man eine Entwertung von 50 % zugrunde, so entsteht aus dem oben berechneten 10-Pf.- und 11,5-Pf.-Tarif, im Spiegel der Vorkriegszeit betrachtet, ein 6,7-Pf.- und 7,7-Pf.-Tarif gegenüber dem damals geltenden 10-Pf.-Tarif. Es ist klar, daß eine derartige Unterbietung der Tarife der übrigen für den Straßenverkehr in Betracht kommenden öffentlichen Verkehrsmittel zu einer bevorzugten Benutzung der Straßenbahn anreizen mußte, und daß sie zum größten Teil mit schuld ist an der Überfüllung der Straßenbahnwagen, wie wir sie täglich zu beobachten Gelegenheit haben. Bezeichnend ist auch der Umstand, daß der Anteil der Schnellbahn, die in früheren Jahren eine stetige sich aufwärts bewegende Verkehrsentwicklung zeigte, von 12.4 % im Jahre 1924 im Jahre 1925 auf 10.3 % des Gesamtverkehrs gesunken ist[7]). Die Straßenbahn hat ihre Tarifbildung auch nur deshalb ermöglichen können, weil die Entwertungszeit ihr Kapital beseitigt und sie dadurch vom Zinsendienst befreit hat. Ihre vertragsmäßige Abgabeverpflichtung besteht lediglich in der Abführung von 5 % der Einnahmen an die Stadt Berlin. Diese Abgabe betrug im Jahre 1924 3,6 Millionen Goldmark. Die entsprechenden Einnahmen müssen demnach 3,6 . 20 = 72 Mill. M. betragen haben. Die Straßenbahn war daher in der Lage, aus den laufenden Einnahmen bedeutende Goldwerte in Bauten aller Art, Netzerweiterungen, Betriebsmittelbeschaffungen usw. anzulegen. Es widerspricht aber einer gesunden und durchsichtigen Geldwirtschaft, diese Goldwerte unverzinslich zu lassen. Vielmehr wird die Stadtverwaltung eine angemessene Verzinsung der Anlagewerte, die man sonst im Anleihewege aufzubringen, zu verzinsen und abzutragen pflegte, zur Wahrung der allgemeinen Belange der Bevölkerung Berlins verlangen müssen. Schon eine solche Maßnahme würde die Straßenbahntarife preisregelnd beeinflussen. Jedenfalls

[7]) Vgl. die Ausführungen unter B II.

werden Maßnahmen zu prüfen sein, die verhindern, daß ungerechtfertigte, nur durch die Tarifbildung hervorgerufene, Abwanderungen von anderen Verkehrsunternehmungen auf die Straßenbahn eintreten. Eine in diesem Sinne vorgenommene Regelung wird nicht nur eine Milderung der bestehenden Verkehrsschwierigkeiten herbeiführen. Sie wird auch der Schnellbahn die Mittel an die Hand geben zum beschleunigten Ausbau des Schnellbahnnetzes mit dem Endziel einer weitergehenden und dauernden Entlastung der Straßen Berlins. Und den Stadt- und Vorortbahnen wird die Aufgabe der Elektrisierung ihrer Linien erleichtert.

D. Schlußbemerkungen.

Zur Beseitigung der Verkehrsnöte in den Straßen des inn Stadtgebietes von Berlin kommen nach den vorstehenden örterungen in Betracht

1. Ergänzung des bestehenden Schnellbahnnetzes und Ein rung verkehrsausgleichender Tarife;
   daneben
2. Ausbau der vom Polizeipräsidium erlassenen Verke ordnung und Straßendurchbrüche zur Vermehrung Durchgangsstraßen.

Anweisung für Zeitaufnahmen bei der Deutschen Reichspost.

Im Gebiet der Deutschen Reichspost bestehen sechs Dienststellen (eine Postversuchsabteilung in Berlin und fünf Postversuchsstellen in Breslau, Frankfurt a. M., Köln, Leipzig und Stuttgart), denen die Durchforschung und die Weiterentwicklung von Arbeitsverfahren obliegt, so daß wir diese Dienststellen als die Träger der wissenschaftlichen Betriebsführung in der Reichspost anzusehen haben.

Die Postversuchsabteilung bei der Oberpostdirektion Berlin hat vor kurzem eine „Anweisung für Zeitaufnahmen bei der Deutschen Reichspost" fertiggestellt, die jetzt im Druck zum Dienstgebrauch vorliegt. Diese Anweisung ist auch für den Bürogeschäftsbetrieb anderer großer Unternehmungen von großem Interesse und nicht zum wenigsten für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Wer die „Anweisung für die Ausführung von Zeitaufnahmen in den Eisenbahnausbesserungswerken" kennt und die postalische Anweisung mit ihr vergleicht, wird feststellen müssen, daß die letztere von der erstgenannten zweifellos stark in ihrem Aufbau beeinflußt worden ist. Diese Feststellung vermindert keineswegs die Bedeutung der postalischen Anweisung, denn es wäre falsch, wenn es anders wäre, wenn sich nicht die Post bei diesen Arbeiten der wissenschaftlichen Betriebsführung auf die Vorarbeiten, die gerade auf diesem Gebiete bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bereits geleistet worden waren, gestützt hätte.

Bei der Post spielt der Bürobetrieb eine überragende Rolle. Da diese Büroarbeit zum größten Teil von Beamten geleistet wird, so beeinflußt diese Tatsache auch die praktische Vornahme der Zeitaufnahmen nicht unerheblich. So tritt z. B. in die Erscheinung, daß nach der Anweisung in der Regel nur Beamte von Besoldungsgruppe A VIII aufwärts, möglichst Beamte der Besoldungsgruppe A IX als Zeitaufnehmer verwendet werden dürfen. Nur zu Hilfeleistungen können Angehörige niedrigerer Besoldungsgruppen herangezogen werden. Durch diese Anordnung kommt aber auch die Bedeutung der Zeitaufnahmen zum Ausdruck, die ihnen von der Reichspost beigelegt wird. Der Beamten- oder Betriebsrat wirkt bei den Zeitaufnahmen nicht mit, er hat auch kein Mitbestimmungsrecht, weder bei den Zeitaufnahmen selbst, noch bei ihrer Auswertung. Dagegen wird es als nützlich bezeichnet, die örtlichen Beamten- oder Arbeitervertretungen über den Zweck der Zeitaufnahmen aufzuklären und Einzelheiten mit ihnen zu erörtern, eine Maßnahme, die in heutiger Zeit als selbstverständlich gilt, wenn erfolgreiche Gemeinschaftsarbeit geleistet werden soll.

Bemerkenswert ist auch die Vorschrift über die Aufklärung der zu beobachtenden Personen. Der Zeitaufnehmer soll vor Beginn der Zeitaufnahme überzeugend darlegen, „daß mit der Zeitaufnahme nicht beabsichtigt wird, die besondere Leistungsfähigkeit gerade des beobachteten Beamten usw. festzustellen oder die Leistung hochzutreiben, sondern daß ein klares Bild von der Arbeit selbst und der Möglichkeit ihrer Vereinfachung, Verbesserung usw. gewonnen werden soll". Dabei wird noch besonders betont, daß geheime Beobachtungen vollständig verfehlt und daher verboten sind.

Die Anweisung bringt in fünf Hauptabschnitten, denen eine kurze Schlußbemerkung folgt, alles, was für die Durchforschung von Zeitaufnahmen erforderlich zu wissen ist. Sie ist dabei vollständig in dem Stile gehalten, den die vorgenannte eisenbahnliche Anweisung trägt. Sie ist kein Lehrbuch, enthält keine langen Betrachtungen und auch keine Theorien, sondern sagt einfach und klar: So werden die Zeitaufnahmen gemacht, ausgewertet, und nicht anders! Sie ist also ein Handbuch für den unmittelbaren praktischen Gebrauch. Dieser Zweck, sie praktisch zu gebrauchen, wird noch besonders erreicht durch die 14 Anlagen, die der Anweisung angeheftet sind und welche die erforderlichen Vordrucke darstellen, in die Beispiele eingetragen sind.

Der erste Abschnitt A erläutert den Begriff und Zweck der Zeitaufnahmen und die Mittel, deren man sich bei ihnen bedient.

Der Abschnitt B behandelt die Vorbereitung von Zeitaufnahmen und beginnt dabei mit dem Hinweis auf die Notwendigkeit, daß sich der Zeitaufnehmer über die Arbeitsv hältnisse zunächst genau unterrichten muß. Dann wird Arbeitszerlegung, diese wichtigste Vorstufe jeder Zeitaufnah in den Begriffen und mit Beispielen für diese beschrieben. I Schluß bildet die Beschreibung des Zeitbogens an Hand ei Beispiels.

Der Hauptabschnitt C bringt die „Ausführung von Zeita nahmen". Bemerkenswert sind hieraus die Ausführungen ü die Auswahl der zu beobachtenden Personen, über die beitsweise bei der Zeitaufnahme und über die Eintragungen den Zeitbogen. Dabei wird besonderer Wert darauf gelegt, d der Beobachtete arbeiten soll, wie er es gewohnt ist, und d alle Umstände unverändert bleiben, so wie sie bestehen, wo keine Zeitaufnahme stattfindet.

In dem Abschnitt D wird die „Auswertung" der Zeitbo erläutert. Als besonderes Ziel der Zeitaufnahmen erkennt m die Ermittlung einer allgemein gültigen Durchschnittszeit, zur Verrichtung eines beobachteten Arbeitsganges bei zwe mäßiger Regelung und durchschnittlich gutem Personal forderlich ist. Aus Einheitszeit und Zuschlagszeit, welche s aus den Rüstzeiten und unvermeidbaren Verlustzeiten zusamm setzten, wird die Normzeit berechnet, die als Unterlage zur rechnung des Personalbedarfs dient. Um gewisse Zuschläge vermeiden, wird für besondere Leerzeiten die Normzeit un Umständen nach genau gegebener Weisung vermehrt.

Der nächste Abschnitt zeigt die geschäftliche Behandlung d Auswertungsergebnisse. Auch die Anlegung von Arbeitskart den Unterweisungskarten in industriellen Betrieben e sprechend, wird empfohlen. Die Postversuchsstellen legen Ergebnisse abgeschlossener Untersuchungen durch Vermittlu der vorgesetzten Oberpostdirektion dem Reichspostministeri vor. Um eine Übersicht über alle Untersuchungsergebnisse gewinnen, werden diese bei der Postversuchsabteilung in Ber gesammelt und einer Nachprüfung unterzogen. Die so be beiteten Unterlagen werden in Karteiblätter aufgenommen, v denen diejenigen Postversuchsstellen Abschriften erhalten, f deren Arbeiten sie in Betracht kommen. Erforderliche Beri tigungen und Ergänzungen sind der Postversuchsabteilung i Berlin von Fall zu Fall mitzuteilen.

Die kurze Schlußbemerkung enthält den amtlichen Auftra nach der Anweisung bei allen Zeitaufnahmen zu verfahr soweit nicht andere Umstände zu Abweichungen zwingen. Si solche eingetreten, so ist darüber an die vorgesetzte Stelle berichten.

Rein äußerlich zeigt sich die Anweisung in übersichtlich Druck in der Din-Form A 4, die sich schon wegen der Zeitaufnahmen erforderlichen Vordrucke empfiehlt. Zu merken wäre, daß die Anlagen zum praktischen Handgebrau lieber lose beizufügen wären, da in dem angehefteten Zustan das Studium des Textes und der Anlagen recht unbequem i Ferner wäre vorzuschlagen, die Anlagen im Text auf dem Ra ersichtlich zu machen, da dann die Textstellen, die zu den A lagen gehören, leichter auffindbar sind.

Der dem Postdienst Fernstehende kann zu der Zweckmäßi keit von Einzelheiten des Verfahrens kaum Stellung nehm Immerhin darf man die Post beglückwünschen, daß es i ebenso wie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gelungen i eine Anweisung für Zeitaufnahmen zu schaffen, die im wese lichen der planmäßigen Durchforschung des Bürogeschäf betriebes dienen soll.

Es steht zu hoffen, daß diese postalische Anweisung nun ihre seits wieder die Durchforschung des Bürobetriebes bei d Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wirksam befruchten wird u daß aus weiteren wechselseitigen Beziehungen zwischen wisse schaftlicher Betriebsführung der Eisenbahn und der Post, d zu pflegen ich für meinen Teil stets für sehr ersprießlich g halten habe, neue Erfolge in der Rationalisierung beider B triebe entspringen werden. Die gemeinsame Weiterarbe scheint auch amtlich auf dem Gebiete der wirtschaftlichen Ve waltung in einem besonderen Ausschuß angestrebt zu werd und auch wohl gesichert zu sein. Dr. Hans A. Marten

Die Frachtberatung im internationalen Güterverkehr[1]).

[..]e Tarifkämpfe, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft [..]rdings führt, offenbaren allen denen, die diese Kampfmaß-[..]en verfolgen, die schwierige Lage, in der sich die Deutsche [..]sbahn befindet. Neben der Befriedigung und Pflege der [..]nalen Verkehrspolitik einerseits zur Erfüllung ihrer Ver-[..]ungen, andererseits zur Befriedigung der Interessen von [..]el und Industrie, die nach Unterstützungstarifen verlangen, [..]Binnen- und Seeschiffahrt, die Binnenumschlagstarife oder [..]fentarife fordern, der Verbraucher, die nach Nottarifen [..], hat die Deutsche Reichsbahn einen schweren Konkurrenz-[..]f um die Bedienung des mitteleuropäischen Transitverkehrs [..]stehen.

[..] ist natürlich, daß der Einnahmeausfall, den die Reichs-[..] durch die Befriedigung der nationalen Verkehrsbedürf-[..] und durch den geschwächten Verkehr als Folge der wirt-[..]tlichen Stagnation erleidet, darauf hinweist, mit allen [..]n den Deutschland auf Grund seiner natürlichen geogra-[..]hen Lage als Herz Europas zukommenden mitteleuropäi-[..] Transitverkehr zu gewinnen und seinen Verkehrswegen [..]halten. Das Lebensinteresse der Deutschen Reichsbahn er-[..]rt, darauf bedacht zu sein, daß neben der Schwächung des [..]nen Verkehrs nicht auch noch eine Schmälerung ihres An-[..] am internationalen Verkehr eintritt, sondern daß alle [..]sporte, deren kürzeste Route über deutsche Verkehrswege [..], auch diesen Weg nehmen und daß alles Überseegut in der [..]essensphäre der deutschen Seehäfen auch nur über deutsche [..]n ein- oder ausgeführt wird.

[..]e Bemühungen der Deutschen Reichsbahn um die ihr zu-[..]nende Beteiligung am mitteleuropäischen Transit- und Ein- [..] Ausfuhrverkehr treten in einer großen Zahl von Tarif-[..]ahmen zutage. Über 80 Ausnahmetarife sind für den Ex- [..] oder Import über deutsche Seehäfen und trockene Gren-[..]geschaffen worden und rund 100 Durchfuhrausnahmetarife [..]en um die Gewinnung internationaler Transporte zwischen [..] Ländern, die Deutschland umschließen. Hierzu kommen [..] Sondermaßnahmen verschiedenster Art, sogenannte Fracht-[..]bungen, wonach von der Deutschen Reichsbahn fast allge-[..] Frachtgleichheit für die deutschen Bahnwege gegenüber [..]ausländischen Umwegslinien eingeräumt wird.

[..]esen schwierigen Konkurrenzkampf wird die Deutsche [..]sbahn wohl noch längere Zeit zu führen gezwungen sein, [..] eine die deutschen Interessen wie in der Vorkriegszeit ge-[..]nd berücksichtigende Verkehrsteilung ist in absehbarer [..] kaum in Aussicht zu nehmen. Es dürfte daher der Reichs-[..]-Gesellschaft jeder ernsthafte Hinweis auf Mittel und Wege, [..]iesem Konkurrenzkampf dienstbar gemacht werden können, [..] willkommen sein. Aus dieser Erwägung heraus soll hier [..]Vorschlag auf Einrichtung einer **Frachtberatungs-[..]lle** für den internationalen Güterverkehr zur Erörterung [..]llt werden. Das Fehlen dieser Frachtberatungsstelle kann [..]Lücke gelten, die hinsichtlich der Gewinnung internationaler [..]sporte für die deutschen Eisenbahnwege und Häfen noch [..]bar besteht.

[..]e hundert deutschen Durchfuhrtarife und die zahlreichen [..]afentarife sind gehörig publiziert, das Werbebüro der Deut-[..]n Reichsbahn-Gesellschaft macht auf das Bestehen dieser [..]ahmetarife in ausreichender Weise aufmerksam, aber für [..]nationale Transporte fehlt es wohl an einer hinreichenden [..]richtung darüber, ob der Gesamttransport von der aus-[..]ischen Versandstation bis zur ausländischen Empfangs-[..]on sich bei Inanspruchnahme der deutschen Ausnahmetarife [..]ger stellt, und ob die Beförderung sowie die sonstigen [..]sportverhältnisse über Deutschland im gesamten betrachtet [..]stiger liegen als bei Benutzung ausländischer Verkehrswege. **[..]ehlt in Deutschland an einer Stelle, die in neu-[..]ler Weise für einen internationalen Transport [..] Ausland zu Ausland eine Frachtauskunft [..]eilen kann.**

[..]n einigen Beispielen wird dieser Mangel deutlich erkennbar [..]. Der süddeutsche Getreidegroßhandel verkauft jugoslawi-[..]n Mais sowie ungarisches und rumänisches Getreide direkt [..] dem Elsaß, Saargebiet usw. Für diese Transporte kommen [..]r den verschiedenen Routen über Österreich-Tschechoslowa-[..]Deutschland auch noch die Transportwege über Österreich-[..]veiz und Italien-Schweiz in Betracht. Der Spediteur kann den Interessenten zwar die Frachtkalkulation herausmachen, welches die billigste Route ist, die Gewähr, daß diese Information absolut richtig ist und die für ihn vorteilhafteste Beförderung darstellt, hat aber der Kunde nicht. Der Münchner Getreidegroßhändler wendet sich etwaigenfalls an seinen Münchner Spediteur, der nur an den schweizerischen Grenzen eigene Niederlassungen hat. Selbstverständlich wird dann dieser Spediteur versuchen, die Transporte über seine Filialen in Lindau, St. Margrethen oder Buchs zu ziehen, um an der Grenzabfertigung zu verdienen, und wenn der Frachtvorteil des deutschen Weges nicht ganz erheblich ist, wird er dies auch unbedenklich tun können. Würde der Münchner Getreidehändler die Möglichkeit haben, sich selber in neutraler Weise über die Frachtenlage zu unterrichten, dann könnte er seine Disposition an den Spediteur entsprechend erteilen.

Ähnlich verhält es sich in dem folgenden Falle: Eine Firma im Ruhrgebiet hat einen Transport nach Italien zu verfrachten. Da die Firma keine andere Möglichkeit hat, sich über die Frachtenlage zu unterrichten, wendet sie sich an ihren Spediteur. Wenn dieser nun eine eigene Niederlassung in Aachen unterhält, aber keine Filialen an den deutsch-schweizerischen Grenzen hat, wird der Transport zweifellos über Aachen-Frankreich geleitet werden, trotz der im Reklamationsweg zugesagten Frachtgleichstellung der Deutschen Reichsbahn.

Ein drittes Beispiel: Der jugoslawische Eierexporteur ist vielleicht unterrichtet, daß die Deutsche Reichsbahn billige Durchfuhrfrachtsätze für Eier von Salzburg bis Aachen und nach Hamburg/Bremen gewährt, er kann aber nicht wissen und von keiner Stelle in objektiver Weise Auskunft erhalten, ob seine Eiertransporte nach Brüssel oder London billiger und beförderungstechnisch vorteilhafter den Weg über Aachen bzw. Bremen nehmen oder günstiger über Schweiz-Frankreich und evtl. Antwerpen oder Ostende usw. reisen. Er ist vielleicht auch durch jahrelange Übung gewohnt, seine Eierwagen an eine auf diese Transporte besonders eingestellte Spezialfirma in Basel zu adressieren und wird natürlich erst dann eine Umstellung des Verkehrs erwägen, wenn ihm vor Augen geführt wird, daß der Transportweg Zagreb-London über Salzburg-Bremen eine wesentliche günstigere Gesamtfracht ergibt als die bisher übliche Route via Basel-Antwerpen. Auch kann es sich darum handeln, daß der Zagreber Spediteur vielleicht binnenländischer Vertragsspediteur einer Danziger oder Fiumer Seehafenspeditionsfirma ist, und dieser wird dann natürlich bemüht sein, die Transporte nur nach diesen Seehäfen zu leiten.

Ein weiterer Fall: Im österreichisch-adriatischen Tarif bestehen nach den österreichisch-deutschen Grenzstationen zwei verschiedene Frachtsätze, solche die bei gebrochener Abfertigung zur Anwendung kommen und außerdem ermäßigte Sätze im Falle direkter Aufgabe bis zu einer deutschen Bestimmungsstation. Der deutsche Importeur von Reisfuttermehl oder ägyptischer Baumwolle ist gewohnt, sich Frachtanstellung bis deutsche Grenze machen zu lassen. Er ist auch nicht uninteressiert, die Grenzabfertigung durch einen Spediteur vornehmen zu lassen, insbesondere um nicht schon in Triest, sondern bei Eintreffen an der deutschen Grenze disponieren zu brauchen. Der Spediteur kann natürlich die Frachtanstellung bis deutsche Grenze nur auf Basis der höheren Frachtsätze des adriat.-österreichischen Tarifs vornehmen. Würde der deutsche Importeur unterrichtet sein, daß er bei direkter Aufgabe bis zur deutschen Bestimmungsstation einen wesentlichen Frachtvorteil genießt, dann würde er wohl oft auf die mit der Reexpedition an der Grenze verbundenen Annehmlichkeiten verzichten. Die beteiligten Spediteure sind natürlich darauf bedacht, daß es bei dem altgewohnten Verfahren bleibt, da sie sonst ausgeschaltet werden. Die Interessen der Reichsbahn werden aber bei diesem Verfahren oft verletzt. Beispielsweise errechnet sich für eine Sendung Reisfuttermehl von Triest nach Ulm im gebrochenen Verkehr die billigste Gesamtfracht über Lindau. Unter Berücksichtigung des billigeren Transitsatzes des österreichisch-adriatischen Tarifs würde sich aber die billigste Gesamtfracht Triest-Ulm über Kufstein-München ergeben, also für einen wesentlich längeren deutschen Weg.

Diese ganz verschiedenartigen Beispiele ließen sich leicht durch andere interessante Fälle vermehren. Die wenigen Beispiele aber dürften schon erkennen lassen, wie mannigfaltig die Fälle sind, in denen eine neutrale, objektive Frachtauskunft und Beratung sehr not tut. Es könnte der Einwand erhoben werden, die Konkurrenz der Spediteure sorge schon dafür, daß die billigsten Frachtwege offeriert werden müßten. Wer in der Speditionspraxis steht, weiß, daß dies aber keineswegs der Fall ist. Teils kommt eine Interessensolidarität der Spediteure in Frage, wie das zuletzt genannte Beispiel erkennen läßt, andererseits halten viele Verfrachter an eingelebten Transportwegen

---

[1]) Wenn wir auch die Schwierigkeiten, die der Durchführung [..] nachfolgenden Vorschlags entgegenstehen, nicht verkennen, [..]lauben wir doch die Anregungen um so eher veröffentlichen [..]sollen, als sie sich insbesondere auch mit der Frage des [..]chfuhrverkehrs befassen, der gegenwärtig in tarifarischer [..]sicht von besonderer Bedeutung ist.

Die Schriftleitung.

oder Vermittlungsadressen aus Unkenntnis der Frachtenlage fest. In manchen Fällen sind es auch Vertrauensverhältnisse oder Bindungen durch Inkassogeschäfte und Bevorschussungen seitens einer Speditionsfirma, die den Verfrachter davon abhalten, bei anderen Spediteuren Konkurrenzofferten einzuholen. Weiter ist zu bedenken, daß, wenn zwei Spediteure Offerten über verschiedene Transportwege abgeben, dennoch nicht immer ein Frachtvorteil zugunsten des billigeren Weges herauskommt, weil die beiden Spediteure verschieden hohe Verdienstzuschläge und Nebenkosten einkalkulieren. Ähnliche und andere in Betracht kommende Gesichtspunkte zu erörtern, würde wohl zu weit führen.

Eine uninteressierte, neutrale, objektiv eingestellte, internationale Tarifauskunftsstelle würde in der Lage und berufen sein, solche Verkehrsablenkungen, wie sie vorstehend angedeutet wurden, zu verhindern. Das Fehlen einer Stelle, die Frachtkalkulationen für Transporte von Ausland zu Ausland oder von Ausland zu den Seehäfen und vice versa aufstellen kann, wird nicht nur im eigenen Interesse der Deutschen Reichsbahn und der deutschen Häfen, sondern auch im Interesse der Verfrachter internationaler Transporte als ein Mangel betrachtet werden müssen. Gegenüber den bestehenden Auskunftbüros für den Reiseverkehr ist der Auskunftsdienst im Fracht- und Güterbeförderungswesen noch sehr vernachlässigt. Die Schweizerischen Bundesbahnen, die sich hinsichtlich Wettbewerbskampf gegen Umwegsbahnen in ähnlicher Lage wie die Deutsche Reichsbahn befinden, erteilen über internationale Frachten Auskunft, während die Tarifauskunftstellen der Deutschen Reichsbahn hierauf nicht eingerichtet sind[2]).

Aus den bisherigen Beobachtungen über die Auswirkung der Durchfuhrausnahmetarife dürfte die Reichsbahn-Gesellschaft schon die Erfahrung gewonnen haben, daß den Verfrachtern gar nicht so leicht beizukommen ist, um sie für eine Verkehrsumstellung zu gewinnen. Zum Beispiel wird die ungarische Exportfirma, die bisher gewohnheitsmäßig nach Südamerika über Triest oder nach Paris über Buchs/Basel exportiert hat, durch einen Hinweis in der Presse, daß die Deutsche Reichsbahn billige Durchfuhrfrachtsätze von Passau nach den deutschen Seehäfen, sowie nach belgischen und französischen Landesgrenzen eingeführt hat, noch nicht veranlaßt werden, an eine Umstellung ihres Exportes heranzugehen. Wesentlich wirksamer wird schon sein, wenn der Firma eine Frachtofferte vorgelegt wird, aus der hervorgeht, daß die Verfrachtung über die deutschen Eisenbahnwege und Häfen nicht teurer oder vielleicht noch billiger zu stehen kommt, dabei raschere Laufzeiten erzielt werden, insbesondere ab deutschem Hafen mehr Schiffsabfahrten bestehen, eine geringere Versicherungsprämie zu zahlen ist, die Hafenkosten geringer sind, und die gewohnte Speditionsvermittlung in Basel für die Pariser Sendungen entbehrt werden kann.

Über alle diese Dinge müßte die internationale Frachtberatungsstelle ausreichend unterrichtet sein und den Verfrachtern internationaler Transporte mit Frachterstellung und Beförderungsberatung dienen können[3]).

Bei der Propagierung dieses Planes auf Einrichtung eines internationalen Frachtauskunftbüros dürfen die Schwierigkeiten, die sich der Verwirklichung entgegenstellen, nicht verkannt werden. Dieses internationale Tarifbüro erfordert einen großen Apparat, um als wirksames Verkehrswerbemittel dienen zu können. Das neue internationale Tarifbüro müßte erstens, um seine Neutralität zu wahren, ein selbständiges Unternehmen se[in,] das aber wohl mit Hilfe und Unterstützung der Deutsch[en] Reichsbahn und der Deutschen Schiffahrtsgesellschaften zu e[ta]blieren und zu unterhalten wäre (also etwas Ähnliches wie [das] MER-Reisebüro); sodann müßte das Büro so auf der Höhe se[in,] daß dort über alle Fragen des internationalen Frachtverkeh[rs] zuverlässige Auskunft und Beratung erteilt werden kann, u[nd] ferner müßte das Büro eine solche Informations-Organisati[on] bekommen, daß es hinter keinem Zentraltarifbüro der groß[en] Speditionskonzerne zurückstehen darf.

Es dürfte angebracht sein, ausdrücklich hervorzuheben, d[aß] die Schaffung dieses neutralen internationalen Tarifbüros kein[es]wegs ein Mittel sein soll, den Spediteuren Konkurrenz zu biete[n.] Im Gegenteil, da das internationale Tarifbüro der Heranziehu[ng] größerer Transportmengen für die deutschen Eisenbahnwe[ge] dienen soll, werden jedenfalls die deutschen Speditionsfirmen n[ur] Nutzen aus diesem gesteigerten Verkehr ziehen. Da es sich u[m] Transit- oder Überseetransporte handelt, wird irgend einmal d[er] deutsche Spediteur sich mit diesen Transporten zu befass[en] haben, sei es an der deutschen Eintritts- oder Ausgangsgren[ze] oder im Seehafen. Die Frachtkalkulation, durch ein deutsch[es] Büro geliefert, über deutsche Wege erstellt, wird auch dazu be[i]tragen, den ausländischen Verfrachter auf die Inanspruchnahm[e] einer deutschen Speditionsfirma hinzuweisen. Mit der Tra[ns]portführung soll sich jedenfalls die vorgeschlagene neue Ins[ti]tution nicht befassen, denn die muß in den Händen der Sped[i]teure bleiben. Die Frage einer reichsbahnseitigen Spediti[on] kann ja jetzt, nachdem eine Zeitlang mit diesem Gedanken g[e]spielt wurde, dann aber die Unzweckmäßigkeit ihrer Verwir[k]lichung festgestellt worden ist, als ganz und gar abgetan gelte[n.] Der Verfasser dieser Zeilen denkt nicht daran, eine totgelaufe[ne] Sache in anderer Gestalt oder auf Umwegen wieder aufleben z[u] lassen. Eine gewisse Gegensätzlichkeit gegenüber den Spe[di]teurinteressen ergibt sich nur insoweit, als das neue Büro d[as] Bestreben haben muß, daraul hinzuwirken, daß Ablenkung[en] von deutschen Verkehrswegen nach Tunlichkeit vermieden we[r]den, während die Spedition nicht immer dieses Interesse wah[r]nimmt. Das Büro soll natürlich dazu beitragen, daß nicht be[i]spielsweise ein Regensburger Spediteur einen Transport Regen[s]burg-Breslau über Furth i. W.-Tschechoslowakei abfertigt, od[er] daß ein Gut von Aachen nach Freiburg i. B. über französisch[e] Routen reist, zumal die Wirtschaft in der Regel davon keine[n] Vorteil hat, denn der Frachtvorsprung der fremden Linien wi[rd] meist durch die Kosten der Speditionsvermittlung aufgewoge[n] werden.

Im übrigen muß anerkannt werden, daß die Spediteure dur[ch] ihre Tarifbüros wertvolle Werbearbeit für die Deutsche Reich[s]bahn leisten, denn solange eine neutrale oder reichsbahnseiti[ge] Einrichtung für internationale Frachtberatung nicht geschaffe[n] ist, kommt es allein den Spediteuren zu, die Verfrachter inte[r]nationaler Transporte zu beraten.

Die vorgeschlagene internationale Frachtauskunftstelle wür[de] sicher zu einer werbenden Einrichtung für die Deutsche Reich[s]bahn-Gesellschaft gestaltet werden können. Das privatwir[t]schaftliche Interesse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft e[r]fordert eine gesteigerte Beteiligung am mitteleuropäische[n] Durchgangsverkehr, und dazu werden immer neue werbend[e] Maßnahmen nötig werden, gerade so wie sonst in der Priva[t]wirtschaft ein Ausbau des Geschäftes fast immer den Ausba[u] der Werbeorganisation zur Voraussetzung hat.

Eine Ergänzung dieser Ausführungen und gewissermaßen ein[e] Vervollkommnung des hier unterbreiteten Vorschlags dürften di[e] Anregungen bilden, die Regierungsrat Dr. Zeitler in der Nr. 7/2[6] der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen unte[r] dem Titel „Verkehrswerbung" gemacht hat.

R. M., München.

[2]) Dies ist nicht richtig; in allen großen Auskunftsstellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wird auch über internationale Transporte Auskunft gegeben. Die Schriftleitung.

[3]) Dies geschieht schon jetzt durch die im Ausland eingerichteten Vertretungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Schriftleitung.

Bücherschau.

— **Repetitorium der Experimentalphysik** von Dr. Johannes Wiesent. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 86 Textabbildungen und 3 Tabellen. Stuttgart 1926. Verlag von Ferdinand Enke. XII, 178 Seiten. Preis geh. 8,50 M.

Daß der vorliegende kurzgefaßte Leitfaden der Physik bereits in zweiter Auflage erscheint, beweist, daß er seinem Zweck in vollem Maße entspricht, was eine genaue Prüfung des Inhaltes auch bestätigt. In knapper, aber erschöpfender Darstellung wird das ganze Gebiet der Experimentalphysik behandelt, wobei von höherer Mathematik fast kaum Gebrauch gemacht wird. Gegenüber der ersten Auflage ist eine wesentliche Erweiterung vorgenommen worden; die universellen Naturkonstanten und die Maßeinheiten wurden besonders sorgfältig dargestellt. Das handliche Buch kann allen Studierenden wegen seiner klaren Schreibweise und guten Übersichtlichkeit, die durch ein ausführliche[s] Sachverzeichnis noch wesentlich erhöht wird, nur empfohle[n] werden, zumal der Verlag für eine mustergültige Ausstattun[g] Sorge getragen hat.

Sch.

— **Hilfsmittel für die Tarifierung.** Zu der in Nr. 26 S. 69[.] unserer Zeitung veröffentlichten Besprechung der Erscheinun[]gen des Verlages Fritz Riegler, Wien V, teilt uns der Heraus[]geber mit, daß er die Übelstände, welche die Kartothekform mi[t] sich bringt, durch ein neues System zu beseitigen hofft. Gegen[]über den Veröffentlichungen der Amtsblätter bedeuten seine Be[]helfe insofern einen Vorteil, als die tschechoslowakischen un[d] ungarischen Amtsblätter nur in der Staatssprache und in zwei[]seitig bedruckter Ausgabe erscheinen, während die Kartothek[]blätter und die Aufklebestreifen in deutscher Sprache heraus[]gegeben werden und letztere sich dem Tarif besser anpassen.

Eintragung von Fahrten auf falschem Gleis in das Zugmeldebuch (FV. §§ 28 und 29)[1].

Von Bahnhofsinspektor **Neißner**, Glaubitz b. Riesa.

;ach den Fahrdienstvorschriften sind sowohl die Meldungen auch die Zeiten der Annahme der das falsche Gleis aus-ımsweise befahrenden Züge auf der für die Züge der Gegen-ıtung bestimmten Seite einzutragen, das Abläuten hingegen der der Fahrrichtung entsprechenden Seite. Das gleiche gilt Teilfahrten auf falschem Gleis, sofern für die Teilstrecke ondere Läuteeinrichtungen vorhanden sind, andernfalls das läuten bekanntlich zu entfallen hat.

)iese Bestimmungen sind nachträglich in die FV. aufgenom-n worden. Bis dahin wurden auch die auf falschem Gleis renden Züge auf der für die Zugrichtung bestimmten Seite getragen.

)er Anlaß zu der Änderung mag gewesen sein, daß man dem herigen Buchungsverfahren die Schuld gegeben hat, wenn ge aus der Gegenrichtung in Streckenabschnitte, die bereits ·ch Fahrten auf falschem Gleis besetzt waren, abgelassen rden sind. Vielleicht hat man auch nur derartigen Versehen ·ch obige Maßnahme vorbeugen wollen. Der Eintrag auf der die Züge der Gegenrichtung bestimmten Seite soll den un-ıtelbaren Überblick über die Zuglage gewährleisten.

)er Gedanke, eine Warnung auf der Gefahrseite des Zug-ldebuches anzubringen, ist gewiß gut, weil er die Verhütung ı Unfällen bezweckt. Ob jedoch seine Verwirklichung den ıstigen Anforderungen des Betriebsdienstes gerecht wird, und lcher Art Bedenken gegen das vorliegende Verfahren be-hen, soll des Näheren erörtert werden. — Es mag zwar viel-cht den Eindruck erwecken, als ob einer belanglosen Sache viel Wert beigelegt wird. Haben aber nicht die kleinsten sachen oft recht erhebliche Störungen und sogar Unfälle im ısenbahndienst gebracht? —

)bwohl die Nummern der in den Zugmeldebüchern enthaltenen alten für die auf der Seite der Gegenrichtung zu erfolgenden iteinträge in den FV. genau angeführt sind, so tragen trotz ıen Zuhilfenahme erfahrungsgemäß selbst sonst zuverlässige dienstete die Zeiten an unrichtiger Stelle ein, sofern nicht ein r die fragliche Dienststelle deutlich ausgearbeitetes Muster r Hand ist. Da Fahrten auf falschem Gleis zu den Ausnahmen ıören, werden sich solche Versehen dauernd wiederholen. Die lge ist, daß der Fahrdienstleiter auf die betreffenden Zeit-ıträge nicht den gebührenden Wert legen kann, sondern sich r Vornahme der fahrdienstlichen Handlungen diesfalls nur f sein Gedächtnis und auf die in der Spalte 11 (Bemerkungen) rbuchten Meldungen verläßt. Den beteiligten Bediensteten ın man nicht allgemein die Schuld geben. Der Grund der ızuverlässigkeit des Verfahrens liegt anderwärts.

Angenommen, es fährt ein Zug von A nach B ausnahmsweise f falschem Gleis. Beide Stationen haben im Zugmeldebuch ɔ Annahmezeiten der Fahrt auf der Seite der Richtung von nach A, also der entgegengesetzten Richtung, zu verbuchen, ıd zwar in Spalte 2 die anbietende und in Spalte 6 die an-nehmende Stelle, d. h. in denjenigen Spalten, die für die Zugfahrten von B nach A maßgebend sind. Das Verfahren erfordert sonach bei beiden Meldebuchführern eine doppelte Umstellung des Denkens, erstens „als ob" der Zug, der von A nach B fährt, von B nach A führe, zweitens „als ob" die Meldung, die A gibt, von B käme. Ein drittes mit der Wirklichkeit in Widerspruch stehendes Denken verursacht das Verfahren bei Teilfahrten, nämlich „als ob" der Zug, der von einem Punkte zwischen A und B nach seiner Ausgangsstelle A zurückkehrt, von B die Rückfahrt anträte.

Wenn gesagt ist, daß der Fahrdienstleiter die Zeitnotierungen zum mindesten nicht als unbedingt glaubwürdige Unterlagen ansieht, so steht anderseits fest, daß der Zugmeldebuchführer, der in vorliegenden Fällen oft der Fahrdienstleiter selber ist, gegen dieses gekünstelte Verfahren eine berechtigte Abneigung empfindet. Es macht ihn unsicher und lenkt ab. Die Vorbereitungen für die Fahrten auf falschem Gleis beanspruchen aber eine starke Anspannung und rasches umsichtiges Handeln. Natürlich wird der beteiligte Bedienstete die vorgeschriebenen Buchungen im Sinne der FV. vornehmen wollen, jedoch werden seine Bemühungen, einen Zuglauf in der dem wirklichen Lauf entgegengesetzten Richtung sich zu denken, an dem Ungewohnten und an der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit vielfach scheitern. Die Buchungen mißlingen oder werden zunächst unterlassen, um sie späterhin in Ruhe nachzuholen, der beabsichtigte Nutzen der Anordnung geht mithin verloren. Schließlich werden gar noch wichtige Dienstobliegenheiten dabei außer acht gelassen. Nebenbei bemerkt gelten die Bestimmungen nur für „Züge", nicht auch für Kleinwagenfahrten, die sich auf falschem Gleis bewegen. Das Gedächtnis hat also hier eine größere Rolle zu spielen als bei jenen.

Man hat vielleicht beabsichtigt, die erforderlichen Buchungen den für die Anbringung der Sperrschilder vorgeschriebenen Plätzen am Zugmeldeapparat, am Zustimmungskontakt und am Blockwerk anzupassen, dabei aber übersehen, daß die Schilder nur örtliche Andeutungen tragen: „Strecke gesperrt! G l e i s von B", nicht aber Richtungsandeutungen, wie etwa „Strecke gesperrt! Z u g von B".

Die Warnung darf also nicht wie jetzt der Form nach den Tatsachen widersprechen. Sie soll vor allem wirken, auffällig sein. Es kann z. B. der auf der Seite der Gegenrichtung in der anschließenden Zeile des Zugmeldebuches angebrachte Vermerk „Achtung! Gesperrtes Gleis von B!", der über sämtliche Spalten 2 bis 10 hinweggeht, nicht übersehen werden. Die gewechselten Telegramme und die Zeiteinträge für die Annahme des Zuges, Abgabe des Läutesignales usw. gehören sachlich auf die der Fahrrichtung entsprechende Seite.

Die vorgeschlagene Änderung beseitigt die inneren Widerstände gegen das jetzige Verfahren, da jede Handlung verständlich ist. Zeitversäumnisse durch Heraussuchen der einschlägigen Bestimmungen, durch mangelndes Zurechtfinden in diesen fallen weg. Insbesondere aber werden Mißverständnisse beim Dienstwechsel von vornherein vermieden, da der Übernehmende auch aus dem Zugmeldebuch unzweifelhaft den Stand der Zuglage abzulesen vermag. Dies letztere ist ja der Hauptzweck des Zugmeldebuches.

[1]) Wenn die jetzt gültige Fassung der Fahrdienstvorschriften ch erst bei der im Dezember 1921 in Würzburg abgehaltenen itten Beratung des Fahrdienstausschusses eingehend behan-lt und als zweckmäßig anerkannt worden ist, halten wir den chfolgenden Vorschlag doch für beachtenswert und haben ihn .her veröffentlicht. Die Schriftleitung.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Das Eisenbahnunglück bei Leiferde (siehe Nr. 34 S. 916 Ztg.) hat nunmehr seine Aufklärung gefunden. Zwei unter m Verdacht der Täterschaft festgenommene Männer, der usiklehrer Otto Schlesinger und der Techniker Willi Weber, ıben ein volles Geständnis abgelegt, den Zug durch Lösen der :hwellen- und Laschenschrauben zur Entgleisung gebracht zu ıben. Hierdurch ist der frivolen Hetze, die vielfach gegen die eichsbahnverwaltung eingesetzt hatte, endlich die Spitze ab-ebrochen worden.

— Eröffnung von Eisenbahnstrecken. 1. Am 3. August d. J. st im Bezirk der Reichsbahndirektion Elberfeld die vollspurige ahnstrecke H e i l i g e n h a u s - K e t t w i g als Nebenbahn für en Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr owie für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. An ihr liegt der Bahnhof Isenbügel, der vorläufig nur als Haltepunkt ausgebaut ist und nur Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen erhalten hat.

2. Am 15. August d. J. ist im Bezirk der Reichsbahndirektion Köln die 5,70 km lange Teilstrecke N i e d e r a u ß e m - Q u a d r a t h der geplanten vollspurigen Hauptbahn Holzheim-Rommerskirchen-Liblar-Ahrtal für den Durchgangs-Güter- und Tierverkehr eröffnet worden. Sie schließt in Quadrath (alter Bahnhof) an die Nebenbahn Bedburg-Horrem und in Niederaußem an die Nebenbahn Elsdorf-Rommerskirchen an. Stationen liegen an der neuen Strecke nicht.

3. Am 23. August d. J. ist im Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden die 8,26 km lange Teilstrecke W u r z e n - Z s c h e p a - H o h b u r g der Nebenbahn Wurzen-Eilenburg mit den Stationen Lüptitz und Zschepa-Hohburg, vorläufig für den Wagenladungsverkehr in Betrieb genommen worden.

4. Am 1. Oktober d. J. wird im Bezirk der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) von der vollspurigen Nebenbahnstrecke Schlobitten-Wormditt die 16,45 km lange Reststrecke D ö b e r n (O s t p r.)-W o r m d i t t mit dem Bahnhof 4. Klasse Basien (für

den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Tierverkehr) und der Ladestelle Wagten (nur für Eil- und Frachtgut und Tiere in Wagenladungen) behelfsmäßig eröffnet werden. Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Vieh in mehrbödigen Wagen.

— **Durchgehende Fahrkarten nach Rußland.** Aus Anfragen, die in letzter Zeit aus dem Publikum an die Reichsbahn gerichtet worden sind, ist zu entnehmen, daß das Bestehen eines direkten deutsch-russischen Personen- und Gepäcktarifs noch nicht hinreichend bekannt ist. An den Fahrkartenschaltern in Königsberg (Pr.) und Eydtkuhnen werden direkte Fahrkarten nach Moskau und Leningrad verkauft. Auch die zur Fahrt auf den russischen Bahnen erforderlichen Platzkarten werden durch die Fahrkartenausgaben Königsberg (Pr.) und Eydtkuhnen für die Reisenden bestellt. Selbstverständlich wird auch das Gepäck durchgehend abgefertigt.

— **Die bayerische Zugspitzbahn.** Aus Garmisch-Partenkirchen wird der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung geschrieben: Über den Stand der Angelegenheit der bayerischen Zugspitz-Zahnradbahn und der Konzession Cathrein kann jetzt Näheres mitgeteilt werden. Zunächst ist der große Unterschied hervorzuheben, der zwischen einer Seilschwebebahn, wie der bereits ausgeführten österreichischen Bahn, und der in der Konzession Cathrein vorgesehenen Zahnradbahn besteht. Für einen so bedeutenden Fremdenverkehrsort, wie es Garmisch-Partenkirchen ist, kommt vor allem eine Bahn in Frage, die an einem guten Tage eine möglichst große Anzahl Reisender auf einmal befördern kann. Die Cathreinsche Zahnradbahn wird in der Lage sein, mit zweien ihrer Züge einen Zug der Reichsbahn mit etwa 1000 Personen in die Höhe zu befördern. Da aber auf dem Zugspitzgipfel selbst eine so große Anzahl von Menschen keinen Platz finden würde, hat man sich auf Grund der Erfahrungen Schweizer Fachleute entschlossen, den Hauptbetrieb auf das etwa 8 qkm große Platt in 2400 m Höhe zu verlegen. Dabei ist von besonderer Wichtigkeit, daß sich das Platt ganz vorzüglich als Skigebiet eignet und als solches auch noch im Frühsommer befahren werden kann. Die bayerische Zugspitz-Zahnradbahn wird die Erreichung des Platts von München ab mit einmaligem Umsteigen in Garmisch-Partenkirchen in drei Stunden ermöglichen. Nur wenn die technische Anlage solcher Bahnen es gestattet, den gewinnbringenden Stoßverkehr an solchen Tagen auszunützen, rentieren sie sich trotz ihrer hohen Anlage gut, wie die Geschäftsberichte der Schweizer Bergbahnen beweisen. Die Zahnradbahn wird außerdem mit geheizten Aussichtswagen auch bei eintretendem Sturm alle Sicherheiten und Bequemlichkeit verbürgen, sowie die Mitnahme von Gepäck und Sportgerät wie bei der Reichsbahn gestatten.

Es war ursprünglich vorgesehen, die Bahn mit 1 m Spurweite zu bauen, inzwischen ist man davon abgekommen und hat die für die bayerischen Schmalspurbahnen vorgesehene Einheitsschmalspur von 75 cm übernommen. Es wird mit Trieb- und Beiwagen gefahren werden, wobei die Triebwagen vereinigten Reibungs- und Zahnradantrieb besitzen werden. Die gegen früher etwas abgeänderte Trasse führt von Garmisch-Partenkirchen zum Eibsee, geht bald hinter dem Eibsee in einen Tunnel, kommt am Platt wieder heraus und geht von dort aus wieder durch einen Tunnel bis zum Gipfel. Die Führung des oberen Teils im Tunnel gestattet einwandfreien Winter- und Sommerbetrieb.

Die Konzession schreibt vor, daß die Strecke bis zum Eibsee noch im Jahre 1927 betriebsfertig werde. Für die Fertigstellung der Strecke Eibsee-Platt gewährt die Konzession weitere drei Jahre. Für die Strecke Platt-Gipfel abermals ein Jahr. Die ausführende Gesellschaft hat jedoch das größte Interesse daran, den Bau möglichst zu beschleunigen, und hofft, die Strecke bis zum Platt bis 1929 betriebsfertig herstellen zu können.

Über den Stand der Finanzierung und über die in Frage kommenden Kapitalgruppen kann augenblicklich noch keine Mitteilung gemacht werden. Nach Vollendung aller Unterlagen sollen nunmehr die eigentlichen Finanzierungsverhandlungen zum Abschluß gebracht werden. Die baren Auslagen für die bisher geleisteten Vorarbeiten haben die Summe von 100 000 M. bereits überschritten; diese Beträge wären gewiß der Sache nicht zugeflossen, wenn nicht die Persönlichkeiten, die Einblick haben, von der Verwirklichung überzeugt wären.

— **Die Psychotechnik in der Behördenverwaltung und in Verkehrsbetrieben.** In Verbindung mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und dem Institut für Industrielle Psychotechnik an der Technischen Hochschule in Charlottenburg veranstaltet das Deutsche Institut für wirtschaftliche Arbeit in der öffentlichen Verwaltung (Diwiv) in der Zeit vom 20. bis 25. September d. J. Vorlesungen und Übungen. Durch letztere wird in dem Kursus Gelegenheit geboten, auch praktisch psychotechnische Arbeiten auszuführen. U. a. haben auch Eisenbahnfachleute Vorlesungen und Übungen in Aussicht genommen, und zwar Reichsbahnrat Dr.-Ing. Heydt, Dezernent für Psychotechnik be Deutschen Reichsbahn, Reichsbahndirektion Berlin, a) Aufgaben und Organisation der psychotechnischen Labo rien in Großbetrieben; b) die Psychotechnik bei der Deut Reichbahn (drei Stunden) und Dr. Couvé, Psychotechn Versuchsstelle bei der Reichsbahndirektion Berlin, über a) bau der Eignungsuntersuchungen und b) Anlernverfahren Stunden). Die Übungen (fünf Stunden) werden mit den be Reichsbahn in Gebrauch befindlichen Tasten und Appa durchgeführt.

Besichtigungen geben Gelegenheit, die Einrichtung und nisation einiger bedeutender psychotechnischer Laborat kennen zu lernen. Näheres durch die Geschäftsstelle der D Berlin W. 8, Charlottenstraße 50.

— **Die Verwaltungsakademie Berlin** veranstaltet vom 4 9. Oktober d. J. den ersten systematisch aufgebauten fachl Ferienkursus für auswärtige Reichsbahnbeamte. Kurse wiederholen sich unter systematischem Ausbau der zelnen Studiengebiete jährlich im Frühjahr und Herbst. regelmäßigem, erfolgreichem Studiengang von 3 Jahren, sechs solcher Kursuswochen, wird ein Kursuszeugnis er Hierdurch wird auch den außerhalb des Sitzes einer Ve tungsakademie tätigen Beamten die Möglichkeit gegeben Wissen zu erweitern, um den gesteigerten Anforderungen Neuzeit gerecht zu werden. Der Studienplan ist gegen sendung von 10 Pfg. Porto vom Sekretariat der Akad Berlin W 8, Charlottenstraße 50/51, zu haben.

In der ersten Kursuswoche vom 4. bis 9. Oktober 1926 fi folgende Vorlesungen statt: Kaskel, Dr., Professor Universität Berlin: Rechtliche Grundbegriffe (bürgerliches öffentliches Recht) — 10 Stunden. Meerwarth, Dr., fessor a. d. Universität Berlin: Einführung in die Volks schaftslehre — 12 Stunden. Kittel, Dr., Reichsbahndire und Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsl Gesellschaft: Eisenbahnrecht — 8 Stunden.

Österreich.

— **Radiovorträge im Eisenbahnzuge.** Am 27. August w auf der Strecke Wien-Graz Vertretern der Presse diese auf Österreichischen Bundesbahnen probeweise mit 1. Septembe die Fahrgäste zur Einführung gelangte Neuerung gezeigt. der Fahrt nahmen Vertreter des Bundesministeriums für Ha und Verkehr und der Generaldirektor der Österreichischen desbahnen teil. Die Fahrt wurde von Direktor Stöger einer Begrüßungsansprache mittels des Radioapparates ei leitet.

Die Schwierigkeiten der technischen Durchführung wa nicht zu unterschätzen. Vor allem fehlte es an Interesse die für eine solche Einrichtung die Mittel zur Verfügung stel Die Bundesbahnverwaltung selbst wartete aber mit Rück darauf, daß sie weder das geschulte Personal noch die M für eine solche Anlage zur Verfügung hatte, die private regung ab. Mit Rücksicht auf die Bodengestaltung Österre mußte ein Empfänger von ganz hervorragender Leistungsfä keit verlangt werden. Dieser war nicht ohne weiteres zu langen, denn die österreichische Radioindustrie hatte sich den ersten Rückschlägen ganz auf den Bau von einfachen A raten mit Massenabsatz verlegt.

Hofrat Nouackh von der Generaldirektion der Ös reichischen Bundesbahnen stellte seine ersten Versuche im Sa wagen auf der Strecke Wien-Innsbruck in diesem Frühjahr einem selbstgebauten Ultradyne an. Sie führten lediglich Feststellung, daß ein Empfang überhaupt möglich ist. Da wäre es vermutlich geblieben, denn das Echo dieser Versu war ein geringes. Erst Nachrichten aus Amerika und gen Berichte über diese Einrichtung und ihre Ertragsfähigkeit ten Direktor Stöger an, bei der Generaldirektion der Bun bahnen einen Antrag zu stellen, auch in Österreich diese E führung aufzunehmen. Nach einigen Verhandlungen kam Vertrag zustande, der zwar nur eine vorläufige Regelung einige Monate vorsieht, aber sich dazu versteht, falls die Sa bei den Reisenden Anklang findet und sich ertragreich erwe daraus ein endgültiges Vertragsverhältnis auf viel breite Grundlage werden zu lassen, indem statt einiger Radiowa alle Wagen mit Abhörmöglichkeiten eingerichtet werden. fanden vier Versuchsfahrten statt, welche so viele wertv Anregungen zu Verbesserungen brachten, daß man endlich sa konnte, nun sei die Einrichtung reif für die Einführung. Versuche fanden mit dem von Chefingenieur J. Sliskov konstruierten und selbst bedienten Regenodyne, einem verb serten Superheterodyne, statt. Dieser Apparat wurde von Firma Tesig hergestellt. Für den Empfang erwies sich am bes eine isolierte Eindrahtantenne längs einer Wagenfront von gefähr 16 m Länge, 40 cm über dem Dach zwischen zwei Ho pflöcken in ehemaligen Laternenstützen ausgespannt, als E

…le eine Verbindung zum massiven Wagenunterbau ver-…iet, der in metallischer Berührung bis zu den Schienen steht. … Hochleistungsempfänger arbeitet mit sieben Lampen regel-…ig, gibt aber schon mit acht Lampen eine Lautstärke, daß …AEG.-Lautsprecher im Nebenwagen hörbar wird. Die Emp-…ichkeit des Apparates ist so weit hinaufgetrieben, daß es …en merkbaren Lautstärkenunterschied zwischen stärkeren … schwächeren Fernstationen gibt, so daß z. B. auf der …ke über den Semmering Bern, Breslau, Budapest und Agram … mit der gleichen Lautstärke gehört werden können. Dazu …nen noch zwei abschaltbare Verstärkerstufen, die es er-…ichen, den fünfzigfachen Wert der Lautstärke zu erzielen. …r die Proben sind nur einzelne Wagen als Radiowagen mit …) Sitzplätzen eingerichtet, die, als solche den Fahrgästen …tlich gemacht, einstweilen bei einigen Zügen der Westbahn … Südbahn mitrollen werden. Die Inneneinrichtung wurde so …offen, daß unsichtbar zu jedem Sitz die Leitung führt, wo …r dem Sitzpolster der Steckkontakt für den Kopfhörer an-…acht wurde, wobei nur die ausgegebenen Kopfhörer ver-…lbar sind. Die Kopfhörersorte soll bis zur Messezeit in …en Mengen fertiggestellt sein. Durch die nötigen gesund-…ichen Maßregeln ist einer Übertragung von Krankheiten …h die Benutzung der Kopfhörer vorgebeugt.

…ne sinnreiche Einrichtung macht es möglich, daß der be-…ende Radiotechniker ständig zu den Reisenden sprechen … und Störungen, wie sie z. B. durch die Richtwirkung der …nne, Abschirmung durch eine hohe Berglehne, Dämpfung …h eine große Metallbrücke oder die Eisenmassen eines vor-…ahrenden Zuges entstehen, sofort in ihrer Ursache aufklären …. Die Versuche erzielten ein vorzügliches Ergebnis. Wenn … Reisenden von dieser in Europa bisher noch nicht einge-…ten Einrichtung eines Unterhaltungsrundfunks Gebrauch …en, wird sie im Spätherbst in allen Zügen eingeführt …len.

…ährend der Probezeit wird für die Benutzung des Radio-…ns ein Betrag von 1 Schilling eingehoben, wobei die Fahr-… mit einer Karte dritter Klasse im Radio zweiter Klasse …en können.

…ährend der Fahrt sandte die Ravag in Wien Musikstücke … Gesangseinlagen. Zu Beginn der Fahrt gab die Ravag Wien … Marktberichte. Von Bruck an sandte der Grazer Sender. … Teilnehmer an dieser Probefahrt trafen mittags in Graz ein, … sie von der steirischen Landesregierung begrüßt wurden. … dem Nachmittagseilzug wurde die Rückfahrt nach Wien an-…eten, wobei der Grazer und der Wiener Sender sowie auch …ändische Sender gehört wurden.

…m 1. bis einschließlich 12. September d. J. läuft ein Radio-…n auf der Strecke W i e n - P a s s a u und zurück bei den …n D 55 (Wien-Westbahnhof ab 9 Uhr 5 Min.) und D 54 …en-Westbahnhof an 21 Uhr 30 Min.), ferner ein zweiter …owagen auf der Strecke W i e n - G r a z und zurück bei den …n D 181 (Wien-Südbahnhof ab 8 Uhr 15 Min.) und D 182 …en-Südbahnhof an 21 Uhr 55 Min.). Während dieser Zeit …l Radio-Wien wegen der Wiener Messe auch ein Vormittags-…ramm senden.

… **Frachturkunden.** Durch Verordnung der Bundesministerien … Finanzen und für Handel und Verkehr vom 12. August 1926, …effend Frachturkunden, wird die Stempelgebühr für Fracht-…unden von 2 g auf 5 g und von 20 g auf 50 g erhöht. Die …ordnung enthält weiterhin Bestimmungen hinsichtlich des zu …nbahnfrachtbriefen zu verwendenden Papiers, der Form der …chturkunden sowie des Umtausches verdorbener Eisenbahn-…htbriefe und Beförderungsscheine, ferner die Bedingungen, …r denen nach den bisherigen Vorschriften gestempelte …chturkunden weiterverwendet werden können.

…e Verordnung ist in dem 51. Stücke des Bundesgesetz-…es unter Nr. 245 enthalten.

… **Eröffnung der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang.** Am …August hat die polizeitechnische Prüfung der neuerrichteten, …elektrischer Kraft betriebenen Lokalbahn Payerbach-Hirsch-…g stattgefunden. Der Lokalbahnverwaltung wurde die Be-…igung erteilt; die Lokalbahn dem öffentlichen Güter- und …sonenverkehr zu übergeben. Dementsprechend wurde der …ntliche Güter- und Personenverkehr am 1. September d. J. …enommen. Die Bahn stellt die Verbindung zwischen der …ahnstation Payerbach-Reichenau und der vor einigen Mo-…n eröffneten Rax-Bergbahn her.

… **Innsbrucker Lokalbahnen.** In der Generalversammlung der …onäre der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn-A.-G. wurde u. a. …hlossen, mit den anderen Lokalbahnen (Haller Bahn und …aitalbahn) in Fühlung zu treten, um eine gemeinsame Ge-…schaft für Kraftwagenverkehr zu gründen und den Kraft-…enverkehr einzuführen, weiter um die Möglichkeit eines …mmenschlusses der drei Bahnen zu prüfen und die An-…ffung von Schienenkraftwagen zu erwägen.

— **Schlafwagenverkehr Wien-Villach.** Mit Rücksicht auf die starke Inanspruchnahme wird der Schlafwagen Wien-Villach bei dem beschleunigten Personenzuge 411 (ab Wien-Südbahnhof 22.10, an Villach-Hbf. 7.24) ab Wien jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag bis 11. September d. J. in Verkehr bleiben. In der Gegenrichtung wird der Schlafwagen Villach-Wien beim beschleunigten Personenzug 420 (ab Villach-Hbf. 22.00, an Wien-Südbahnhof 7.35) bis 12. September d. J. ab Villach jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag geführt werden.

— **Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger und Ostrau-Friedländer Bahn.** In der abgelaufenen Woche fand in W i e n eine Sitzung des Verwaltungsrates der Ostrau-Friedländer Bahn statt, an der sich vorwiegend Vertreter des tschechoslowakischen Eisenbahn- und Finazministeriums beteiligten, da sie über die Mehrheit der Aktien verfügen. Es wurde beschlossen, die Kupons der Prioritäten dieser Bahn auf Grund der österreichischen Gerichtsentscheidung in tschechischen Kronen ohne Rücksicht darauf einzulösen, ob der Sitz der Bahn in Wien ist. Infolgedessen wird auch die Frage der Verstaatlichung der Bahn spruchreif. Sie dürfte gleichzeitig mit der Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn durchgeführt werden. Alle finanziellen Fragen der Kaschau-Oderberger Bahn in Ungarn wurden bereits erledigt, und es sind nur noch einige Pensionsangelegenheiten der Angestellten zu regeln. Die Durchführung der Verstaatlichung beider Bahnen dürfte noch im Laufe dieses Jahres erfolgen.

— **Österreichischer Straßentag.** In Bregenz wurde am 26. August die Ausstellung für Straßenbau eröffnet; sie ist reich beschickt und bietet einen Überblick über Straßenmaterial und Maschinen. Damit hat der erste österreichische Straßentag seinen Beginn genommen, zu dem sich über 280 Fachleute aus Österreich, Deutschland und der Schweiz angemeldet haben.

Übrige europäische Länder.

— **Rundreisefahrkarten in Südschweden.** Seit diesem Sommer haben sich drei südschwedische Privatbahnen: Hälsingborg-Hässleholms, Östra Skånes und Ystads järnvägar, zusammengeschlossen, um gemeinsam Rundreisen durch Südschweden zu ermöglichen. Der Versuch ist günstig ausgefallen und soll den Bahnen neuen Verkehr zugeführt haben. Die Fahrkarten haben eine Geltungsdauer von einem Monat und berechtigen den Inhaber zu beliebigem Aufenthalt auf jeder Station. Die Rundreiselinien sind folgende: 1. Hälsingborg-Klippan-Kristianstad-Ystad-Malmö-Hälsingborg; 2. wie zu 1, doch von Ystad über Eslöv zurück nach Hälsingborg und 3. Hälsingborg-Åstorp-Hässleholm-Kristianstad-Eslöv-Klippan-Hälsingborg. Die Rundreiselinien ermöglichen den Besuch der alten Städte in der Provinz Schonen wie Simäshamn, Ystad und Kristianstad. Die Preisermäßigung der Rundreisekarten beträgt 25 %.

— **Jahresbericht der finnischen Staatsbahnen für 1924.** Offenbar in Anlehnung an Einrichtungen des benachbarten Schweden besitzen die finnischen Staatsbahnen einen geotechnischen Ausschuß, der wie in den früheren Jahren, so auch im Berichtsjahre hauptsächlich Untersuchungen von Grund und Boden auf Tragvermögen und Verlässigkeit anstellte, besonders an solchen Stellen, an denen man die Sicherheit der Eisenbahndämme anzuzweifeln Veranlassung hatte. 6900 m Bohrungen, auf 792 Sondenbohrlöcher verteilt, wurden angestellt, 77 Profile im Feld untersucht und 115 Querschnitte aufgezeichnet. In neun Fällen wurden besondere Verstärkungen und Sicherheitsmaßnahmen vorgeschlagen. Im ganzen standen neun Bodenpegel oder sogen. Setzungsmesser und zwei elektrische Rutschungswarnvorrichtungen unter ständiger Beobachtung. (Vgl. Organ 1924, S. 301.)

Die Oberbauverstärkungsmaßnahmen, auf die wir schon im letzten Bericht hinzuweisen Gelegenheit nahmen, sind weiter vorgeschritten. Der Austausch von 30-kg/m-Schienen gegen solche von 43,567 kg/m hat sich zwar nur auf die Kleinigkeit von 1,8 km erstreckt, dagegen wurden in größerem Umfange 22,343-kg/m-Schienen gegen solche von 30 kg/m ausgetauscht.

Insbesondere infolge der großen Holzausfuhr haben die Staatsbahnen ständig mit vergrößernden Aus- und Umbauten von vorhandenen Verkehrsplätzen und mit Anlage neuer Ladeplätze an fast allen Bahnen und an vielen Binnenseen zu tun.

An Eisenbahnbauten gingen im Berichtsjahre vor sich: Jisalmi-Ylivieska, Åbo-Nystad, Uleåborg-Nurmes, Viborg-Koivisto, Fortsetzung der Suojärvi Eisenbahn von Suojärvi Station bis Kaipaa, Harlu-Läskelä. Die Erweiterung der Bahnstationen in Helsingfors und Frederiksberg und der Umbau der Bahnstrecke Haapamäki-Jyväskylä schritten vorwärts.

Das Wirtschaftsergebnis des Staatsbahnbetriebes war im Berichtsjahr weniger vorteilhaft als in den vorausgehenden Jahren. Das Gesamteinkommen, das im Vorjahre rund 631,3 Millionen

Finnmark betrug, stieg zwar auf 641,6 Millionen, also um 10,3 Millionen oder 1,6 %, aber die Betriebs- und Unterhaltungskosten steigerten sich gleichzeitig von 505,8 Millionen auf 570,2, also um nicht weniger als 64,4 Millionen oder 12,7 %. Infolgedessen ging der Betriebsüberschuß, der 1923 noch 125,6 Millionen Mark betrug, auf 71,4 Millionen zurück, also um 54,2 Millionen oder 43,1 %. Beteiligt am Einkommen ist der Personenverkehr mit 34,07 % (gegen 33,56 % i. V.), der Güterverkehr mit 61,77 % (gegen 63,54 % i. V.) und Verschiedenes mit 4,16 % (gegen 2,9 % i. V.). Der Betriebsüberschuß stellt eine 1,48 prozentige Rente des zu 4 836 894 000 Finnmark berechneten mittleren Kapitalwertes dar.

Die Gesamtlänge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen betrug Ende 1924 4295 km gegen 4004 km Ende 1923. Die Länge der Privatbahnen ist im Berichtsjahre unverändert geblieben. 96 km Breitspur und 204 km Schmalspur. Die gesamte Bahnlänge der im Betriebe befindlichen Staats- und Privatbahnen betrug am Ende des Betriebsjahres 4595 km, und zwar entfallen 1,21 km auf 100 qkm Grundfläche und 13,1 km auf 10 000 Einwohner. Im Jahre 1900 waren die betreffenden Zahlen noch 0,79 und 10,69 gewesen.

Finnland heizt nach wie vor hauptsächlich noch mit Holz. Die Staatsbahnen schlagen teilweise ihr Holz selbst und kaufen zu diesem Zwecke Wälder, doch ist dieser Wälderkauf, insbesondere in Karelen im Berichtsjahr zurückgegangen.

Die geleisteten 1 062 389 000 Personenkilometer bedeuten eine Zunahme von 3,74 % gegen das Vorjahr, das seinerseits mit 12,39 % Zunahme geglänzt hatte. Die Anzahl der Reisenden verteilt sich mit 0,02, 10,15 und 89,83 % auf die drei Wagenklassen, gegen 0,03, 8,73 und 91,24 % im Jahre 1923. Es hat also eine kleine Abwanderung auf die 2. Wagenklasse stattgefunden. Die Anzahl der Reisenden hat gegen das Vorjahr um 13,32 % zugenommen. Auf jeden Einwohner in Finnland treffen 8,2 jährliche Reisen gegen 7,3 i. V.

Die Anzahl der im Jahre 1924 geleisteten Tonnenkilometer war 1 336 897 000 gegen 1 350 592 000 im Vorjahre, was einer Abnahme um 1 % gegenüber dem Vorjahre entspricht, das seinerseits mit 19 % Steigerung geglänzt hatte. Für die Beurteilung des finnischen Erwerbslebens ist die Verteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Zweige von Belang. Holzwaren behaupteten sich mit 54,05 % (gegen 57,5 i. V.) an erster Stelle, dann folgen die übrigen Industrien mit 24,99 (23,3), die Landwirtschaft mit 14,83 (13,64) und sonstige Nahrungs- und Genußmittel mit 2,92 (2,56) %.

Die Anzahl der Angestellten betrug 15 524, die der auf Taglohn Beschäftigten 10 826, zusammen also 26 350. Im Vorjahre waren die betreffenden Zahlen 15 162, 9097 und 24 259. Es ist also eine nicht unwesentliche Mehrung eingetreten, die bei nicht in gleichem Maße zunehmenden Verkehr das Wirtschaftsergebnis mit beeinflußt haben mag.

Soviel bekannt, besitzen die finnischen Staatsbahnen auch eine gute Schienenbruchstatistik, die sich selbst von denen mancher vorgeschrittenen Länder vorteilhaft unterscheidet. Schade, daß sie in den Jahresberichten nicht ebenso zur allgemeinen Kenntnis gebracht wird, wie dies z. B. in Schweden längst der Fall ist.

— Die Jekatherinen-Bahn und ihre wirtschaftliche Entwicklung. Die Jekatherinen-Bahn umfaßt ein Netz von 2255 W. (= 2406 km) und bedient das Gebiet südlich und östlich von der Strecke Snamenka-Jekatherinslaw mit den Häfen Mariupol und Berdjänsk. Sie reicht damit bis ins Donez-Becken. Die Bahn gehört daher zu den Verkehrswegen, die mit ihrem Verkehr einen gewissen Maßstab liefert, an dem gemessen es möglich wird, sich ein Urteil zu bilden, wie die wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes, das die Bahn erschließt, fortschreitet. Es darf aber nicht übersehen werden, daß die Bahn außer sehr fruchtreichen landwirtschaftlichen Ländergebieten auch das Donez-Becken mit seinen reichen Kohlen- und Erzlagern bedient.

Es ist daher interessant zu erfahren, daß im Tagesdurchschnitt bis zum Juni 1925 beladen wurden 1800 Wagen, im Juni bereits 2224 Wagen, im Oktober 3304, im Februar 1926 3058, im März 3210 Wagen, und daß an berufenen Stellen mit Bestimmtheit auf ein weiteres Anwachsen des Verkehrs gerechnet wird. Das ist zweifellos eine sehr lebhafte Zunahme und gleichzeitig ein deutliches Zeichen dafür, daß das von der Jekatherinen-Bahn bediente Gebiet in der gleichen Zeit sich wirtschaftlich recht lebhaft entwickelt haben muß.

Nun liegen die Verhältnisse in jenem Gebiet so, daß die Vorgänge während der Revolution ganz besonders schwer die Bahn und ihre Anlagen trafen und daß die Folgen der Verwüstungen und Zerstörungen sich auch bis heute geltend machen und sich in der ungenügenden Durchlaßfähigkeit der Bahn zeigen. Dazu tritt dann noch der Mangel an genügendem rollenden Inventar. Die Quelle, der die Darstellung entnommen ist, das „Organ des Rates der Direktion des Transportes der Ss. Ss. Ss. R.: T[...]port und Wirtschaft, Heft 5", meint, gewiß mit Recht, da[...] der gegenwärtigen Lage auf der Jekatherinen-Bahn mit or[...]satorischen Maßnahmen allein nichts zu erreichen ist, weil [...] mit schon das Äußerste versucht und zum Teil auch err[...] worden ist. So ist z. B. zu der Zeit, in der der Verkeh[...] 78,98 % angewachsen ist, der Mehrverbrauch überhaupt nu[...] 65,9 % und im besonderen an Wagen um 61 % gestiegen[...] vorhandenen Mittel haben also unter verständiger Ausnut[...] dazu hingereicht, um einen Teil der Mehrleistung zu decke[...]

Eine andere Seite wird mit der Frage berührt, ob auc[...] Benutzer der Bahn und ihrer Anlagen das ihre dazu beitr[...] um ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen. In dieser Bezie[...] wird als Beispiel darauf hingewiesen, daß im Dezember [...] allein auf den Fabriken des „Jugostahl" 1500 nicht entla[...] Wagen angesammelt waren, und daß jeder Wagen, der de[...] brik zugeführt wurde, vier Tage *über* die zulässige Zeit [...] zurückgehalten worden ist.

Oder — während der Ausfuhr-Kampagne 1925 wurde d[...] schnittlich jeder zugeführte, beladene Wagen im Hafen [...] Mariupol, angesammelt waren 657 Wagen, 6 Tage, von [...] jänsk, angesammelt waren 280 Wagen, 10 Tage über die zulä[...] Zeit zurückgehalten.

Oder — in der Zeit vom August 1925 bis zum Februar [...] wurden dem Hafen von Mariupol 1559 beladene Wagen mit [...] treide zugeführt, die nicht verkauft waren, dort Käufer suc[...] diese nicht fanden und sodann nach längerer Wartezeit [...] expediert werden mußten.

Das sind alles Dinge, die von den Benutzern der Bahn [...] vermieden werden können, zur Zeit aber den Verkehr, wi[...] Verhältnisse nun einmal bestehen, schwer belasten. Wi[...] maßgebender Stelle selbst anerkannt wird, kann, selbst wen[...] vorbezeichneten Erschwernisse mit Hilfe der Benutzer a[...] schaltet werden würden, eine Erhöhung der Leistungsfähi[...] der Bahn nur durch bauliche Wiederherstellung zerst[...] zweiter Gleise usw. erfolgen. Aber schon die Erfüllung d[...] nicht sehr großen Arbeiten erfordert 9 Mill. Rubel. Das [...] aber nur der Anfang; es kommt hinzu, daß in Kriwoi-Bog [...] großes leistungsfähiges Eisenwerk errichtet und die dort be[...] bestehenden Fabriken vergrößert werden sollen. Um diese W[...] ausreichend bedienen zu können, ist ein grundlegender Ne[...] des Knotenpunktes Jekatherinoslaw und eine zweite Br[...] über den Dnjepr Voraussetzung, da die bestehende eingle[...] Brücke schon in der allernächsten Zeit dem Verkehr die grö[...] Hindernisse bereiten wird.

Das erfordert aber auch wieder Geld, und zwar viel [...] Daneben macht die Herstellung des erforderlichen rollenden [...]ventars nicht geringe Ansprüche an die finanziellen K[...] geltend. Wie das geleistet werden wird, berührt hier wenig[...] es an dieser Stelle darauf ankam, an der Entwicklung der [...]katherinen-Bahn zu prüfen, ob eine Aufwärtsbewegung in [...] wirtschaftlichen Entwicklung des durch die Bahn erschloss[...] Gebiets beobachtet werden kann. Diese Entwicklung sch[...] aber offenbar vorhanden zu sein, was nicht nur der steig[...] Umfang des Verkehrs, sondern auch die wachsende Indu[...] zeigt, die zur Befriedigung der an sie gestellten Forderu[...] nicht nur den Aufbau der zerstörten Werke, sondern auch [...] Neubau solcher mächtig betreibt. Gerade das Donez-Be[...] mit seinen reichen Kohlen- und Eisenschätzen ist hierzu [...]fen wie kaum ein zweites Gebiet im weiten Reich. Hieraus [...]gibt sich aber auch die Möglichkeit, an dem Verkehr auf [...] Jekatherinen-Bahn einen Maßstab zu finden, an dem gemessen [...] Aufwärtsschreiten des Landes überhaupt erkannt werden k[...] Und es scheint, daß ein solches Aufwärtsschreiten festges[...] werden kann, wenngleich es durch ungezählte Hindernisse, [...] Geldmangel, herrschende Bevormundung durch Regierungsm[...]regeln, wenig leistungsfähige Verkehrsmittel usw., beeinf[...] wird.

— Schwächere Betriebseinnahmen der tschechoslowakis[...] Staatsbahnen. Die Staatsbahnen haben im *Juli* um 18,5 [...] Kronen weniger vereinnahmt als im gleichen Monat des [...]jahres. Von diesem Ausfall entfallen auf den Personen- [...] Gepäckverkehr 5,7 Mill. und auf den Güterverkehr 12,8 [...] Für die Monate *Januar* bis *Juli* liegt ein *Ausfall* [...] 39,5 Mill. Kronen vor, dessen Ursache vor allem in der h[...]schenden Wirtschaftskrise zu suchen ist.

— Die Einlösung der Obligationen der österr.-ungar. Sta[...]eisenbahngesellschaft. Die gemeinsame Kasse der Eigentü[...] von Wertpapieren der österreichischen und ungarischen öff[...]lichen Vorkriegsschuld (mit dem Sitze in Paris) fordert [...] Eigentümer der 3prozentigen (altes und nachträglich au[...]bautes Netz) und der 4prozentigen Obligationen der öst[...]ungar. Staatseisenbahngesellschaft (St. E. G.) vom Jahre [...] auf, ihre Stücke vom September 1926 ab bei der Zemska ba[...] in Prag zur Auszahlung vorzulegen. Die ordentlich vorgeleg[...]

;ücke werden auf Grund des Prager Abkommens vom 15. No-
›mber 1925 mit Stempel versehen und die erschöpften Kupon-
›gen durch neue ersetzt, bei denen die während der Fälligkeit
›r Stücke eintretenden Änderungen berücksichtigt werden.

Ausgezahlt werden folgende Kupons: 1. bei Vorlage der
;ücke: Kupon vom 1. September 1919 der 3prozentigen Obli-
ıtionen zu 0,39 Dollar brutto, Kupon vom 1. September 1919
›r 4prozentigen Obligationen zu 10 Frank brutto; 2. bei Vor-
ge des neuen Kuponbogens: Kupon vom 1. März 1926 der
›rozentigen Obligationen zu 0,39 Dollar brutto, Kupon vom
Februar 1926 der 4prozentigen Obligationen zu 10 Frank
:utto. Die Auszahlung wird gleichzeitig unter den gleichen
edingungen in Belgien, Deutschland, Großbritannien, Holland,
sterreich, in der Tschechoslowakei und der Schweiz erfolgen.
usnahmsweise wird bei der Auszahlung des ersten Kupons
›r Betrag von 0,06 Dollar von jedem Wertpapier zur Deckung
›r Reparationsauslagen (Stempel und ähnliches) in Abzug ge-
racht werden.

Auf Grund des Prager Abkommens wird daran erinnert: 1. daß
ie durch die gemeinsame Kasse zur Auszahlung gelangenden
upons nach fünf Jahren, vom Tage der Fälligkeit an v e r -
ä h r e n ; 2. daß im Falle eines Wechsels des Eigentümers seit
em 1. Juli 1919 für die erwähnten Obligationen nur das f r a n -
ö s i s c h e Gesetz gilt. Infolgedessen muß ein Wechsel bei
›r gemeinsamen Kasse in Paris und beim Syndikat des Agents
e Change" in Paris angezeigt werden. Um den Bedingungen
es französischen Gesetzes zu entsprechen, müssen die Eigen-
imer der Stücke ihre Nummern in Paris anmelden. Wenn sie
icht in Paris ansässig sind und die Wohnung nicht angeben,
ird als ihr Aufenthaltsort die gemeinsame Kasse geführt
erden.

— Eisenbahntarife und Wirtschaftslage in der Schweiz. Am
. Januar 1927 werden auf den Schweizerischen Bundesbahnen
ie Frachtsätze der Wagenladungsklassen A und B und der
pezialtarifklasse I ermäßigt werden.

Eine Herabsetzung der Gütertarife war seit langem ein dring-
ches Begehren der schwer ringenden schweizerischen Verkehrs-
nd Handelskreise. Der allgemeinwirtschaftlichen Notwendigkeit
iner Verbilligung der Frachtkosten hatte sich auch die Ver-
altung der Schweizerischen Bundesbahnen keineswegs ver-
chlossen. Wenn sie von der Durchführung von Fracht-
rmäßigungen bisher absah, so geschah das lediglich mit Rück-
icht darauf, daß die finanziellen Abschlüsse der Bundesbahnen
rößte Vorsicht mit solchen Maßnahmen ratsam erscheinen ließen.
Ian kann jetzt vielleicht insofern von einer gewissen Besserung
es Güterverkehrs sprechen, als die beförderten Gütermengen in
en sieben ersten Monaten des Jahres 1926 9 508 311 t gegen
076 200 t des Vorjahres, sohin 432 121 t mehr, betragen haben,
renn sich auch die entsprechenden Einnahmen gesenkt haben
120 187 336 Fr. zu 122 754 533 Fr. im Jahre 1925). Der Per-
onenverkehr ist zwar auch rein beförderungsmäßig im Jahre
926 bisher schwächer (57 065 985 zu 57 393 071 Personen im Jahre
925). Dieser letztgenannte Unterschied ist jedoch an sich nicht
ehr bedeutend (— 331 086 Personen), und es wird der Ausfall
rohl auf die schlechte Witterung des Juni und Juli, die dem
'remdenverkehr ungünstig war, zurückzuführen sein. Im Monat
August, der in dieser Hinsicht günstig war, dürfte der Ausfall
vieder ausgeglichen werden.

So wird man vielleicht doch für 1926 mit einem besseren finan-
iellen Ergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen rechnen und
ich der Hoffnung hingeben können, daß die 1927 aus den Fracht-
rmäßigungen sich ergebenden Ausfälle durch eine Verkehrs-
teigerung ausgeglichen werden. Auf jeden Fall wird aber die
chweizerische Gesamtwirtschaft einen Gewinn aus der Fracht-
rmäßigung ziehen. Für Monat Juli hat die Einfuhr 220,4 Mil-
ionen, die Ausfuhr 147,7 Millionen Franken betragen. Nun
st allerdings die Passivität der schweizerischen Handelsbilanz
ine ständige Erscheinung. In den ersten sieben Monaten betrug
iber der Wertüberschuß der Einfuhr gegen die Ausfuhr im
Jahre 1925 213 Millionen, im Jahre 1926 jedoch schon 388,9 Mil-
ionen Franken. Auch der Arbeitsmarkt hat sich Juli gegen Juni
926 etwas verschlechtert, was in Saisonverhältnissen keine Be-
gründung findet. Die Stellenlosenzahl betrug Ende Juli 11 000
gegen 10 300 Ende Juni und 9750 Ende Juli 1925. Der schwei-
zerische Außenhandel wird daher die Tarifermäßigungen, die ihn
wettbewerbsfähiger machen können, ebensosehr begrüßen, wie
ler schweizerische Handel und die Industrie überhaupt. Wie
us der in Nr. 32, S. 871 d. Ztg. mitgeteilten Beteiligung an der
neuen schweizerischen Expreß A.-G. (Sesa), eine Gründung, die
übrigens in schweizerischen Speditionskreisen nicht ohne Wider-
spruch bleibt, hervorgeht, zeigen die schweizerischen Bundes-
bahnen eine großzügige Initiative in der Behandlung der Tarif-
fragen.

**— Fortschreitende Elektrisierung der Schweizerischen Bundes-
bahnen.** Wie die Ende August geführten Verhandlungen des
Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen, bei denen
die Kredite für die Elektrisierung dreier Liniengruppen bewilligt
wurden, ersehen lassen, schreiten die Schweizerischen Bundes-
bahnen in der Durchführung der Elektrisierung ihrer Linien ziel-
bewußt weiter. Unter den Strecken befinden sich zwei, die be-
sonders die Ostschweiz und auch Deutschland interessieren. Es
sind das die Linie Richterswil-Sargans-Chur und die Linie Sar-
gans-Buchs, mit welch letzterer der Anschluß an das Netz der
Österreichischen Bundesbahnen hergestellt werden soll. Im Pro-
gramm von 1923 über die beschleunigte Elektrisierung war nur
die Strecke Richterswil (am Züricher See)-Sargans-Chur ge-
nannt. Mit Rücksicht darauf jedoch, daß die Österreichischen
Bundesbahnen die Elektrisierung der Arlberglinie rascher als
vorgesehen durchführen und bereits Ende dieses Jahres mit den
elektrischen Lokomotiven in den Grenzbahnhof Buchs einfahren
werden, erschien es geboten, gleichzeitig mit der Linie Richters-
wil-Chur auch die in Sargans nach Norden abzweigende Strecke
Sargans-Buchs, die nur eine Länge von 15,7 km hat, zu elektri-
sieren. Mit der Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der
Strecke Richterswil-Sargans-Buchs erhält man zwischen Basel
und Innsbruck eine zusammenhängende elektrische Vollbahn von
372 km Länge und, wenn auch die bereits beschlossene und auch
eingeleitete Elektrisierung der 252 km langen Strecke Innsbruck-
Salzburg beendet sein wird, eine Linie von 624 km Länge. Sie
wird ganz besonders gegenüber der süddeutschen Strecke Straß-
burg-Karlsruhe-Stuttgart-München-Wien eine Wettbewerbslinie
bilden. Die Elektrisierungsarbeiten sollen so beschleunigt
werden, daß die Strecke Richterswil-Buchs schon von Beginn
des Jahres 1928 an elektrisch betrieben werden kann. Im Bahn-
hof Buchs jedoch werden bereits im November dieses Jahres 8 km
Fahrleitung betriebsfertig sein, damit die Österreichischen Bun-
desbahnen diesen Grenzbahnhof mit ihren elektrischen Loko-
motiven benutzen können. Die schweizerische Strecke, entlang
des Züricher- und Walensees, vorbei an dem alten Sargans und
den Lichtensteiner Bergen, führt durch eine der reizvollsten
Gegenden der Schweiz.

Ein zweites Projekt betrifft die Elektrisierung der Linie
Winterthur-Romanshorn-Rorschach, die nach dem Programm
von 1923 mit dem Fahrplanwechsel 1928 aufgenommen werden
soll. Die Strecke hat eine Länge von 68 km, wovon 56 km zwei-
gleisig. Mit Fahrleitungen sind im ganzen 176 km Gleis aus-
zurüsten.

Ein dritter Kredit ist vom Verwaltungsrat für die Linien Bern-
Biel und Münster-Delsberg bewilligt. Im Programm für die be-
schleunigte Elektrisierung war vorgesehen, die Strecken Bern-
Biel und Münster-Delsberg auf Ende 1928 zu elektrisieren.
Wegen der durch Rauchgase im Grenchenbergtunnel (Strecke
Biel-Delsberg) vorgekommenen Zuggefährdungen — wegen Be-
täubung des Zugpersonals durch Gase blieben Züge stecken —
wurde mit der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-
Simplon, welcher das Verbindungsstück Lengnau-Grenchenberg-
tunnel-Münster gehört, vereinbart, diese Strecken schon Mitte
Mai 1928 für den elektrischen Betrieb einzurichten.

Die Voranschläge belaufen sich für die Strecken Richterswil-
Sargans-Chur und -Buchs auf 10 950 000 Fr., für die Strecken
Winterthur-Romanshorn-Rohrschach auf 9 850 000 Fr. und für
die Strecken Bern-Biel und Münster-Delsberg auf 3 630 000 Fr.

— Bau der neuen direkten Bahnverbindung Bologna-Florenz. Es
dürfte nicht allgemein bekannt sein, daß sich gegenwärtig in
Italien eine der größten bahntechnischen Bauten in Ausführung
befindet. Es handelt sich um einen 18 510 m langen, durch die
Apenninen gezogenen T u n n e l. Der längste Tunnel ist bekannt-
lich der Simplon-Tunnel (19 803 m). Zweck des Baues ist die
Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen der Poebene
und dem Arnotale.

Die erste Eisenbahnlinie zwischen Bologna und Florenz über
den Porrettapaß (la Porrettana) wurde vom französischen In-
genieur Protche im Auftrag der damaligen „Societa francese
delle Ferrovie dell' Alta Italia" erbaut und im Jahre 1854 er-
öffnet; sie hat sich aber schon lange als unzureichend erwiesen.

Der Ing. Protche selbst war seinerzeit beauftragt worden,
eine zweite Verbindung zu studieren, die mit Hilfe eines langen
Tunnels ermöglichen würde, die vielen Krümmungen und die
großen Steigungen der Porrettana zu vermindern. Diese Auf-
gabe war für die damaligen Zeiten technisch sehr schwer, so
daß zu dem Auswege des Ausbaues anderer kürzerer und leichter
ausführbarer Linien von der Poebene über die Apenninen ge-
griffen wurde. So wurden die Strecken Parma-Spezia (mit einem
Tunnel von 8 km) und Faenza-Florenz erbaut. Aber auch diese
Linien erwiesen sich als ungenügend.

Erst im Jahre 1904 wurden die Studien begonnen, um eine
Bahnverbindung zu schaffen, die, der geographischen Richtung
der Porrettana folgend, kürzer und ebener sein sollte. Nur der
Bau eines sehr langen Tunnels konnte diese beiden Anforderun-
gen erfüllen.

Die im Bau befindliche neue Linie wird hauptsächlich folgende
zwei bedeutende Vorteile bieten:

a) Die Entfernung zwischen Bologna und Florenz, die auf der Porrettanabahn ungefähr 132 km beträgt, wird auf 97 km herabgesetzt.

b) Während der höchste Punkt der Porrettana 616 m erreicht, wird der Scheitelpunkt der neuen Linie nur 323 m betragen, daher um 293 m niedriger liegen. Infolgedessen wird die gegenwärtige Höchststeigung von 26 ‰ auf 12 ‰ herabgemindert, und es wird eine Lokomotive von 2000 PS, die auf der Porrettana kaum eine Zugbelastung von 500 t bei einer Geschwindigkeit von 30 km/St führen kann, auf der neuen Bahnverbindung leicht das Doppelte ziehen können.

Die sehr bedeutenden Vorteile der neuen Bahnlinie liegen auf der Hand und rechtfertigen zweifellos das Geldopfer des Tunnelbaues, das noch nicht feststellbar ist, aber sicher sehr groß sein und etwa 90 % der gesamten Ausgaben des Bahnbaues ausmachen wird.

Die Arbeiten wurden bereits im Jahre 1913 begonnen, mußten aber während des Krieges unterbrochen werden. Erst im Jahre 1923 wurden sie fortgesetzt, und man hofft, sie im Jahre 1930 zu vollenden.

— **Französische Eisenbahngesetzgebung.** Im Laufe des August hat der französische Senat zwei Gesetze genehmigt, die die Abgeordneten schon vorher angenommen hatten und die den Präsidenten ermächtigen, die Berner Abmachungen vom 23. Oktober 1924 über den Personen- und den Güterverkehr und die Genfer Abmachungen vom 3. November 1923 über Vereinfachungen im Zollverkehr zu unterzeichnen und durchführen zu lassen. An den erstgenannten Abmachungen sind außer Rußland alle Staaten Europas, an der zweiten Gruppe von Abmachungen auch eine ganze Anzahl Staaten anderer Erdteile beteiligt. In Frankreich sind bereits Maßnahmen getroffen, die neuen Grundsätze für die Abfertigung der Zollgüter, die die Behandlung dieser Güter durch die Dienststellen der Zollverwaltung beschleunigen sollen, durchzuführen, indem namentlich bei leicht verderblichen Gütern die Zollabfertigung auch außerhalb der bisherigen Dienststunden und an Feiertagen ermöglicht wird.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife in Frankreich.** Nach den Abmachungen zwischen der Regierung und den Eisenbahnen vom Jahre 1921, die durch das Gesetz vom 29. Oktober 1921 zur Grundlage für die neue Regelung des französischen Eisenbahnwesens gemacht worden sind, war der Minister der öffentlichen Arbeiten befugt, eine Erhöhung der Personentarife um 100 % und der Gütertarife um 180 % zu genehmigen. Erhöhungen, die über diese Beträge hinausgehend vom Eisenbahnrat vorgeschlagen werden, ohne daß der Minister Widerspruch erhebt, erlangen zwar auch einstweilige Gültigkeit, sie müssen aber nachträglich vom Parlament genehmigt werden, um endgültig angewendet zu werden. Die genannten Grenzen sind, der sonstigen Teuerung folgend, bereits überschritten; die Erhöhungen der Tarife betragen schon seit dem 1. Mai 1926 210 % im Personen- und 250 % im Güterverkehr. Ein Gesetzentwurf, der der Kammer vom Finanzminister und vom Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt worden ist, soll diesem das Recht verleihen, Erhöhungen bis 350 und 270 % zu genehmigen.

— **Ein Film zur Förderung der Landwirtschaft.** Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn hat auf Anregung des Ackerbauministers einen Lehrfilm herausgebracht, der den Landwirten und Gärtnern ihres Verkehrsgebiets die zweckmäßigste Art der Verpackung ihrer Erzeugnisse für den Versand zeigen soll. Vorausgegangen sind dieser Belehrung durch den Film Vorträge über denselben Gegenstand, die schon seit einigen Jahren in den südfranzösischen Departements gehalten worden sind. Das Ziel der Belehrung ist unter anderem, die Erzeuger darüber zu unterrichten, in welcher Form die Abnehmer die Früchte, das Gemüse usw. zu sehen wünschen. Die Bilder aus dem Film sind noch in einem Heft zusammengestellt, das den vorübergehenden Eindruck des Films zu einem dauernden machen soll. Man erwartet von dieser aufklärenden Tätigkeit der Eisenbahn erheblich verbesserte Absatzmöglichkeiten für die Bodenerzeugnisse ihres Verkehrsgebiets.

— **Eisenbahnunglück bei Tortosa (Spanien).** Der Postzug Barcelona-Valencia ist am 1. d. M. in der Nähe von Tortosa infolge eines durch starke Regengüsse hervorgerufenen Erdrutsches entgleist. Dabei wurden 24 Reisende getötet, 88 verletzt. Mehrere Wagen wurden buchstäblich zertrümmert. In einem Wagen dritter Klasse wurden allein 17 Tote und 36 Verletzte festgestellt.

Fremde Erdteile.

— **Abkommen über die Eisenbahnen in Abessinien.** Das A kommen zwischen England und Italien über die beiderseitig Einflußgebiete in Abessinien und die Beschwerde dieses Lan darüber beim Völkerbund lenken unter anderem die Aufmer samkeit auf die Vereinbarungen, die betreffs der Eisenbahn von Abessinien gelten. Diese sind im Jahre 1906 zwischen E land, Italien und Frankreich getroffen worden und werd durch das neue Abkommen bestätigt. England erhielt dadur die Berechtigung, von der es aber noch keinen Gebrauch g macht hat, eine Eisenbahn vom Weißen Nil nach Addis-Abel der Hauptstadt des Landes, zu bauen und die Kap-Cairo-Eis bahn durch Abessinien zu führen. Frankreich sollte eine Eis bahn von Dschibuti nach Addis-Abeba bauen, auf der die War anderer Länder ebenso behandelt werden, wie diejenigen Fran reichs; diese Bahn ist gebaut. Italien wurde die Berechtigu zugesprochen, seine Besitzung Eritrea mit dem italienischen T von Somaliland durch eine Eisenbahn in Verbindung zu bring die westlich um die Hauptstadt herumgeführt werden soll Auch von dieser Berechtigung ist noch kein Gebrauch gemac worden.

— **Eisenbahn Nemours-Marnia.** Durch Gesetz vom 8. Apr d. J. ist, nach Zustimmung der französischen Kammer, für d Stichbahn Nemours-Marnia im Departement Oran in Westalgeri die Gemeinnützigkeit erklärt und die Ermächtigung zum B in Vollspur über Sidi Boujenane und Zoudj el Bralt ausg sprochen. Die Eisenbahnlinie, durch die Nemours zum V schiffungshafen für Ostmarokko gemacht wird, soll dem Ne der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn angegliedert werden. Marn liegt nordöstlich von Udjda, das in letzter Zeit viel genan wurde. Das Gesetz ist im Journal officiel vom 10. April ve öffentlicht. (Vgl. auch die Mitteilung S. 1003 Jahrg. 1924 d. Ztg

— **Herabsetzung der amerikanischen Eisenbahntarife.** D Interstate Commerce Commission hat für den 10. September Chicago eine Konferenz einberufen, um die Frachttarife säm licher Eisenbahnen im Mittelwesten und Westen Amerikas revidieren. Man beabsichtigt eine Herabsetzung der Tarif und zwar besonders für Lebensmittel und Rohstoffe.

— **Die dritte Untergrundbahn in New York.** Die erste Unte grundbahn in New York, 44 km lang, wurde 1904 eröffnet; s genügte nur kurze Zeit den Anforderungen des Verkehrs, un schon 1913 folgte ihr das zweite Schnellbahnnetz mit 164 k Streckenlänge. Durch den Krieg aufgehalten, wurde der Ba erst 1918 vollendet. Auch in ihrer jetzigen Form sind die Ne Yorker Schnellbahnen überlastet, und ein drittes Netz, das di bisherige Streckenlänge ungefähr verdoppeln wird, ist zur Ze im Bau. Es wird vier von den fünf „Boroughs“, aus denen sic New York zusammensetzt, berühren. Die Kosten, die a 400 Mill. Dollar für den eigentlichen Bau und auf fast 200 Mil für die Ausrüstung veranschlagt sind, werden von der Stad verwaltung getragen; sie stellen den höchsten Betrag dar, d von einer Stadt für ein einheitliches Unternehmen aufgewend worden ist. Die neue Schnellbahn wird ebenso wie die b stehenden besondere Gleise für den Ortsverkehr, auf denen di Züge alle Haltestellen anlaufen, und für den Schnellverkeh haben, bei dem gewisse Haltestellen unterwegs überschlage werden. Die Betriebseröffnung ist im Jahre 1931 zu erwarte

Wasserverkehr.

— **Steigerung des tschechoslowakischen Güterverkehrs auf de Donau.** Die veröffentlichten Daten über die Gütertransporte au der Donau während des ersten Halbjahres zeigen einen bedeu tenden Aufstieg im Vergleich zum Vorjahr, was um so beachtens werter ist, als heuer über die tschechoslowakischen Donauhäfe um ein Drittel ausländischer Waren weniger befördert wurde als im Vorjahr. Infolge der Frachtermäßigung für Passau un Regensburg geht deutsche Ware, die früher über Preßburg ge leitet wurde, heute über die beiden genannten Häfen. Die tsche choslowakische Donauschiffahrt, die ein Gegenseitigkeitsabkom men über die Warentransporte mit dem Bayrischen Lloyd besitzt verzeichnet jedoch ein Ansteigen der Transporte. So wurden au den Fahrzeugen der tschechoslowakischen Donau-Dampfschiff fahrtsgesellschaft A.-G. von Januar bis Juni d. J. an Stück gut 25 903 t (im Vorjahr 15 110 t), tschechoslowakisches Stück gut auf Schiffen des Bayrischen Lloyd 4249 t (951 t), bayerisch Güter auf tschechoslowakischen Schiffen 823 t (631 t), insgesamt also 30 975 t (16 696 t) befördert. Auch der tschechoslowakische Schleppverkehr ist bedeutend gestiegen, denn es wurden heuer 79 311 t (59 097 t im Vorjahr) befördert, insgesamt ist also der Güterverkehr um 31 613 t gestiegen, d. i. um mehr als 30 %.

— **Fortschritt des Baues des Budapester Freihafens.** Die rbeiten für den Bau des Budapester Freihafens, die infolge der ngünstigen finanziellen Lage Ungarns in den Jahren 1923 und 924 eine erhebliche Verzögerung erlitten hatten, sind seit der esserung der Wirtschaftslage wiederum aufgenommen worden. an rechnet damit, daß der Freihafen und die auf dem Hafenlände zu errichtenden Bauten (Lagerhäuser usw.) noch im aufe des Jahres 1927 dem Verkehr übergeben werden können.

Die Hafenanlagen erstrecken sich über etwa 233 Hektar, die Vasseroberfläche des Haupthafenbeckens beträgt 11 ha, die des etroleumhafens 4 ha. Das Becken für den Petroleumhafen ist ur Zeit fast fertiggestelt und bereits für den Verkehr geffnet. Bisher haben vier Petroleumgesellschaften den Bau der ir die Einlagerung und Umladung des Petroleums erforderchen Einrichtungen in Angriff genommen. Diese gestatten bereits eine Einlagerung von 30 000 m³ Petroleum.

Die Tiefe der Hafenbecken beträgt 2,60 m unter dem tiefsten Vasserstand; eine spätere Vertiefung auf 3 m ist vorgesehen. ie Breite der Becken beträgt 116 m im Petroleumhafen und 60 m für zwei Drittel des Haupthafenbeckens bzw. 100 m für as dritte Drittel.

An der zum Zwecke des Baues des Hafens im April 1923 erchteten Aktiengesellschaft (Société Anonyme du Port Franc Budapest — Budapesti Vammentes Kikötö R.T.) war der ngarische Staat mit 60 % und eine französische Gruppe Schneider & Cie., Paris) mit 40 % beteiligt. Eine ursprünglich Frankreich ausgegebene Obligationsanleihe ist im Juni 1924 urch den ungarischen Staat zurückgekauft worden.

Luftverkehr.

— **Flugverkehr Teplitz-Triest.** Die tschechoslowakische Handelsfluggesellschaft in Prag, die sich in der letzten Zeit gebildet at, beabsichtigt, zunächst die Flugstrecke Teplitz-Prag-Brünn-reßburg-Agram-Triest einzurichten.

Rechtspflege.

— **Grobes Verschulden (§§ 95, 97, Abs. 2, Z. 1 EVO.) der isenbahn liegt vor, wenn sie lose verladenes „frisches Obst" infolge Heißlaufens des Wagens) umschaufelt.** Das Prozeßericht sprach den eingeklagten Schadenersatzbetrag zu, indem es eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn darin erblickte, daß e die durch Heißlaufen des Wagens notwendig gewordene mladung der Sendung (Äpfel) in der Station B. durch Umchaufeln, wodurch der geltend gemachte Schaden entstanden ei, und nicht durch Übertragung in Körben bewerkstelligte. as Berufungsgericht war gegenteiliger Anschauung nd wies die Klage ab. Der Oberste Gerichtshof gab er Revision der klagenden Partei Folge und stellte das erstrichtliche Urteil wieder her.

Entscheidungsgründe:

Streitentscheidend ist die Frage, ob im gegenständlichen Falle e infolge Heißlaufens des Wagens notwendig gewordene Umdung der Äpfel mittels Schaufeln, wodurch der geltend geachte Schaden verursacht wurde, als eine grobfahrlässige Handlung der Bahn oder ihrer Organe anzusehen sei oder nicht. Denn nur dann, wenn das erstere anzunehmen ist, erweist sich das Klagebegehren nach den §§ 95 und 97, Abs. 2 Z. 1 EVO. als gerechtfertigt. Das Berufungsgericht vermeint, sich der diese Frage bejahenden Rechtsauffassung des Erstgerichtes nicht anschließen zu können, wobei es darauf verweist, daß in dem Frachtbriefe vom 23. September 1923 die Äpfel nicht als Tafelobst bezeichnet sind, sondern vielmehr nur als „frisches Obst, lose verladene Äpfel" und daß die Äpfel in dem Wagen nur lose verladen waren, woraus ersichtlich sei, daß der Aufgeber keine besondere Sorgfalt bei Verladung der Äpfel beobachtete, da er sie sonst in Kisten oder Fässer verpackt hätte. Diese Rechtsauffassung des Berufungsgerichtes wird von der Revision mit Recht bekämpft. Nach dem gemäß § 57 EVO. maßgebenden Inhalte des Frachtbriefes vom 23. September 1923 hat der Kläger „frisches Obst, lose verladene Äpfel" zum Transporte aufgegeben. Die Organe der beklagten Bahn mußten schon aus dem Inhalte dieses Frachtbriefes erkennen, daß es sich hier nicht um Preßobst, sondern um höherwertiges Obst handelte. Es kann wohl keinem Zweifel begegnen, daß es völlig ungehörig war, solches Obst mit Kohlen- oder Holzschaufeln umzuladen und die Organe der beklagten Bahn mußten sich bewußt gewesen sein, daß die frischen Äpfel bei einem Umladen mit Schaufeln naturgemäß derart beschädigt werden, daß sie für den unmittelbaren menschlichen Genuß nicht mehr in Betracht kommen können. Es steht demnach außer Frage, daß den Organen der Beklagten ein grobfahrlässiges Verhalten zur Last fällt und daß die Beklagte dafür aufzukommen hat. Wenn die Beklagte in der Revisionsbeantwortung darauf verweist, daß nach dem Gutachten des Sachverständigen das Umladen von lose verladenem Obst in der Regel durch Umschaufeln vorgenommen wird, so mag eine solche Übung bei Preßobst möglicherweise zulässig sein, bei frischem Obst jedoch kann ein solcher Vorgang wegen der damit notwendigerweise verbundenen Beschädigung und Wertverminderung der Ware unmöglich gebilligt werden. Auch ein etwaiger Mangel an Körben zum Umladen des Obstes könnte die Beklagte im vorliegenden Falle nicht entschuldigen, da das Umladen in einem der größten Bahnknotenpunkte Steiermarks vorgenommen wurde und es bei dem starken Obstfrachtverkehre in dieser Gegend Sache der Beklagten war, für die Bereitstellung geeigneter Umlademittel Vorsorge zu treffen. Übrigens hat die Beklagte in erster Instanz nicht eingewendet, daß ihr Körbe zum Umladen nicht zur Verfügung standen, in der Revisionsbeantwortung hat sie aber zugegeben, daß die Bereitstellung solcher Körbe vorgeschrieben sei. (Entsch. des Obersten Gerichtshofes in Wien, vom 18. März 1925. Ob. II 166/25.)

— **Eine französische Gerichtsentscheidung über rumänische Eisenbahnobligationen.** Die rumänische Privatbahn Buseu-Nehoiasch hatte sich geweigert, ihre aus der Zeit vor dem Kriege stammenden, auf Goldlei lautenden Obligationen in Gold zu verzinsen und einzulösen, und zwar unter Berufung auf den Zwangskurs des französischen Franken.

Der Gerichtshof des Seine-Departements, an den sich die Anleihebesitzer wandten, hat nun entschieden, daß die Bezahlung in Gold zu erfolgen hat, da der Zwangskurs des Franken nur für den Verkehr zwischen Franzosen gilt, nicht aber für den Verkehr zwischen Franzosen und Ausländern.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

efreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ).

Mitteilung der Reichsbahndirektion Dresden vom 1. September 926, Nr. II Wb. 774. 26. Wegen Dammrutsches ist der Betrieb er Linie Meuselwitz-Ronneburg zwischen dem Haltepunkt Koizt und dem Bahnhof Dobitschen vom 28. August bis 31. August ittags eingestellt gewesen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektion Osten. Der an der Strecke Flatow-Jastrow gelegene Bahnhof 4. Klasse Petzewo erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Deutsch Fier".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 129 vom 1. September 1926 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. Antrag auf Anschluß der Montafonerbahn Bludenz-Schruns an den Verein.

Nr. IV 137 vom 31. August 1926 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betr. Übersicht über die Internationalen Eisenbahnverbände.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eröffnung von Stationen, Strecken und Betrieb.

Am 1. Oktober 1926 wird von der regelpurigen Nebenbahnstrecke Schlobitten-Wormditt die Reststrecke Döbern (Ostpreußen)-Wormditt mit dem Bahnhof 4. Klasse Basien links der Bahn für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Tierverkehr und der Ladestelle Wagten links der Bahn nur für Eil- und Frachtgut und Tiere in Wagenladungen behelfsmäßig eröffnet werden.

Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Vieh in mehrbödigen Wagen. Die Ladestelle Wagten hat keine Rampe.

Für die neue Bahnstrecke gelten: die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-

Verkehrsordnung vom 23. November 1908. Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (904)
Königsberg (Pr.), den 10. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Eröffnung des Haltepunktes Ritschedorf.
Am 15. November 1926 wird der Haltepunkt Ritschedorf für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet. Ritschedorf liegt an der Bahnstrecke Breslau-Korsenz zwischen den Stationen Obernigk und Gellendorf-Stroppen.
Breslau, den 30. August 1926. (898)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Strecke Flatow-Jastrow gelegene Bahnhof 4. Klasse Petzewo erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung (901)
„Deutsch Fier".
Frankfurt (Oder), den 28. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Bahnhof Rohnstadt (Oberlahnkreis) an der Bahnstrecke Weilburg-Weilmünster-Laubuseschbach wird ab 1. November 1926 für den Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Ladungen), für den Leichen- und Tierverkehr sowie den Expreßgutverkehr geschlossen. Die Abfertigung von Personen und Gepäck bleibt bestehen. Der bisher in Rohnstadt (Oberlahnkr.) abgefertigte Verkehr geht auf den nahe gelegenen Bahnhof Weilmünster über. (900)
Frankfurt (Main), 31. August 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Frankfurt (M.).

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. 502.
Mit Gültigkeit vom 6. September 1926 wird im Abschnitt D, Seite 31, des Tarifs bei der Station Groß Schlamin (Kr. O.) das Wort „einböd." gestrichen.
Berlin, den 1. September 1926. (902)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.
Ab 15. 9. 26 wird die dänische Station Bolderslev in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 2. September 1926. (911
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Verbands-Güterverkehr.
Ab 15. 9. 26 werden die Sonderbestimmungen für die Stationen Aarhus H, Esbjerg, Hojer, Kopenhagen Güterbahnhof und Österbro geändert und die Station Bolderslev in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 2. September 1926. (905)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1926 wird im Ausnahmetarif 127 (bedeckte Eisenbahngüterwagen usw.) der Abschnitt Frachtberechnung geändert.
Berlin, den 1. September 1926. (903)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abteilung B.
Ab 15. 9. 1926 wird u. a. die Fracht für gebrauchte Packmittel auf der deutschen Strecke nach Klasse I, mindestens für 20 kg, berechnet.
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 2. September 1926. (909)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.
Mit sofortiger Gültigkeit wird der nachstehende Ausnahmetarif 105 H eingeführt.

Ausnahmetarif 105 H
für
Schwefelsäure in Behälterwagen zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach den Niederlanden.
(Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf.)

Anwendungsbedingungen:
1. Erfüllung der Kontrollvorschriften unter B III im Reichsbahngütertarif, Heft A, Tfv. 2.
2. Die Fracht wird sogleich bei der Abfertigung der Sendungen nach dem nachstehenden Ausnahmefrachtsatz berechnet, wenn die Erklärung zu 3 a vorliegt.
3. Der Ausnahmefrachtsatz wird nur dann gewährt, wenn von einem Versender durch schriftliche Erklärung an die Reichsbahndirektion Oldenburg die Verpflichtung übernommen ist, innerhalb 12 aufeinanderfolgender Monate mindestens 8000 t Schwefelsäure nach diesem Tarif zu verfrachten. Ist die Menge innerhalb der angegebenen Frist nicht erreicht, so wird für die fehlende Menge die Fracht nach diesem Tarif zum Satz von 44 Rpfg. nacherhoben. Ist jedoch der Unterschied zwischen der bezahlten Fracht für die beförderte Menge und der Fracht nach dem Frachtsatz der Klasse C niedriger, so wird dieser erhoben. Außerdem hat der Versender neben der Unterschiedsfracht 8 % jährliche Zinsen vom Zeitpunkt der Auflieferung der Sendungen bis zum Tage der Zahlung zu entrichten.

Frachtberechnung
und Geltungsbereich.
Die Fracht wird gemäß § 6 (1) und § 53 (5 und 6) der Allgemeinen Tarifvorschriften nach folgendem Stationsfrachtsatz berechnet:
Stationsfrachtsatz in Reichspfennig für 100 kg.

nach / von	Weener Grenze Hauptklasse
Nordenham	44

Köln, den 31. August 1926. (899)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 9. Septem[ber] 1926 wird im Ausnahmetarif 130 (Ei[sen]bahnfahrzeuge) die Station Karlsr[uhe] Hbf. in Karlsruhe West geändert.
Berlin, den 4. September 1926. (9[..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr.
In der Tarif- und Verkehrsanzei[ger] Verfügung lfd. Nr. 776 in der 2. Z[eile] sind die Worte „Fraustadt Gruppe" [in]
Fraustadt Grenze
zu ändern.
Altona, den 2. September 1926. (9[..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 9. September 1[926] Ergänzung der Warenverzeichnisse [der] A.-T. 20 und 35. Aufnahme von Sta[tio]nen in die A.-T. 20, 31, 33, 34, 35, 3[.], 38, 41, 49, 59, 60, 63, 85 und 122. Än[de]rungen in den A.-T. 35, 49, 61 und [..] Näheres durch Reichsbahntarifanzei[ger].
Altona, den 3. September 1926. (9[..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 25. August 1926 [ist] ein Ausnahmetarif für Bier von L[..] nach Hamburg Hgbf. und Hamburg St[..]schanze eingeführt worden.
Schwerin, den 27. August 1926. (9[..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Schwerin.

Deutsch- und Litauisch-Russischer Expreßguttarif.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1[926] werden die Stationen Smolensk Zentr[al]bahnhof, Odessa Hbf., Rostow/Don, Ba[..], Astrachan, Nowo-Sibirsk, Omsk, Irku[tsk] und Wladiwostok der Sowjetbahnen [in] den deutsch- und litauisch-russisch[en] Expreßguttarif aufgenommen.
Vom gleichen Zeitpunkt erscheint [ein] Berichtigungsblatt zum Tarif und [ein] neuer Frachtsatzzeiger, durch den a[lle] bisherigen Ausgaben aufgehoben werd[en]. Beide sind zum Preise von zusamm[en] 0,30 RM. bei der Auskunftei der De[ut]schen Reichsbahn-Gesllschaft, Berl[in] Bahnhof Alexanderplatz und bei der A[us]kunftsstelle bei den Fahrkartenausgab[en] Königsberg (Pr.) Hbf. zu haben. (90[.])
Königsberg (Pr.), den 19. August 19[26].
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 15. September 19[26] sind auf Seite 7 unter 7 Südeisenba[hn] die Station Schumakowo, auf Seite 7 unter 8 Donez-Eisenbahn die Station[en] Almasnaja und Tschistjakowo nachzutragen. Das alphabetische Verzeichnis ist ebenfalls zu berichtigen. (90[.])
Königsberg (Pr.), den 3. Sept. 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

\r. 37. Berlin, den 16. September 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahn und Jagdrecht im rechtsrheinischen Bayern.

Von Reichsbahnoberrat **Dr. Eccardt** in Nürnberg.

)ie Eisenbahn steht zur Jagd und zum Jagdrecht in mancher- Beziehungen. Nach Art. 2 des bayerischen Jagdgesetzes B. ist die Ausübung des Jagdrechtes durch den Grundeigenner selbst u. a. nur zulässig auf allen völlig abgeschlossenen fräumen und Hausgärten, auf allen dichteingezäunten Grundcken und auf einem zusammenhängenden Grundbesitz von ndestens 240 bayr. Tagw. (= 81,77 ha). Öffentliche Straßen d Flüsse unterbrechen und verbinden nach der Breitseite den sammenhang eines Jagdbezirkes nicht; das gleiche hat zu ten von öffentlichen Eisenbahnlinien. Das Nichterwähnen r öffentlichen Eisenbahnlinien im Absatz 2 des Art. 2 des Gezes vom 30. März 1850 scheint mehr oder weniger ein Vernen zu sein. Unter öffentlichen Eisenbahnen sind die dem gemeinen Verkehr dienenden, also jedermann zur tarifmäßigen nutzung freistehenden Eisenbahnanlagen in dem weiter unten schilderten Sinne zu verstehen. Mithin gilt ein privater Eigenzdbezirk, der sich auf beiden Seiten einer öffentlichen Eisenhnlinie hinzieht, durch die Gleise, den Bahnkörper, die Schutzeifen und Bahnstationsanlagen als nicht unterbrochen und rd es auch nicht durch die Neuanlage einer solchen Bahn. — e Eisenbahn ist Eigentümerin vieler Grundstücke, z. B. von bäuden, Ödländern, Kiesgruben, Steinbrüchen, Wäldern, ldern, Wiesen, Wegen, Höfen, Gärten, Schuppen, Lagerplätzen, werblichen Anlagen und vor allem vom Bahnkörper samt Zuhör. In dieser Eigenschaft ist die Eisenbahn im allgemeinen, das Gesetz nichts anderes bestimmt, wie jeder private Grundgentümer zu behandeln. Sie ist also zur selbständigen Jagdsübung berechtigt, wenn die Voraussetzungen des Art. 2 des gdgesetzes gegeben sind. Sie kann z. B. auf einem durch eine uer abgeschlossenen Hof einer Betriebswerkstätte oder eines mitten einer Ortschaft stehenden bahneigenen Wohngebäudes e Jagd ausüben. Eine besondere Betrachtung erfordert jedoch die Eisenbahn mit Bezug auf Ziffer 3 des Art. 2 (zusammenhängender Grundbesitz von 240 bayr. Tagw. im Flachland).

Hinsichtlich ihrer Breitseite wurde bereits erwähnt, daß öffentliche Eisenbahnen keine Trennung und keine Verbindung des als Jagdbezirk in Betracht kommenden Grundbesitzes bewirken. Nach seiner Längenausdehnung ist das Bahngrundeigentum innerhalb des rechtsrheinischen Bayerns als ununterbrochen zusammenhängend zu beurteilen. Nicht im Bahneigentum stehende öffentliche Wege und Brücken bedeuten keine Unterbrechung; private Wege, die die Bahn überkreuzen und auf Bahnbreite nicht der Bahn selbst gehören, wird es nur ganz ausnahmsweise geben. Und wenn sie es gibt, würde dadurch nur die Zahl der Bahneigenjagdbezirke gemindert. Die Bahnhöfe, welche die Verbindung zwischen freier Strecke und Bahnhof herstellen, schaffen gleichzeitig auch die Verbindung von der freien Strecke zu der freien Strecke. Der Flächeninhalt der vielen, ganz Bayern nach allen Himmelsrichtungen durchquerenden Bahnlinien samt unbeweglichem Zubehör beträgt weit mehr als 240 Tagwerk, wenigstens soweit die früheren bayerischen Staatseisenbahnen in Betracht kommen. Die Länge der letzteren im rechtsrheinischen Bayern (ohne Koburg), bestehend aus ein- und zweigleisigen Haupteisenbahnen, sowie Nebenbahnen einschließlich von rund 1800 Bahnhöfen aller Art, beträgt mehr als 7000 km. Rechnet man ganz roh für jedes Kilometer eine Breite von 10 m, so ergibt sich — es ist dies vermutlich zu niedrig gegriffen — ein Flächeninhalt von 7000 ha, also fast 90mal die für eine Eigenjagd nötige Grundfläche von 81,77 ha[1]). Wir haben demnach einen ununterbrochenen riesigen Grundbesitz der Eisenbahn, der einen riesig großen Eigenjagdbezirk der Eisen-

[1]) Nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der Reichsbahnen liegt im Hochgebirge der Alpen.

bahn ausmachen kann, vorausgesetzt, daß zu seiner Entstehung nicht noch weitere Erfordernisse von ihm zu Recht verlangt werden. Daß der zusammenhängende Eisenbahngrundbesitz der nicht zur Reichseisenbahn gehörigen Privateisenbahnen Bayerns (z. B. der Lokalbahn A.-G.) eine Gesamtfläche von 81.77 ha ausmacht, wird zu bezweifeln sein; desgleichen wird es von keiner rechtlichen Bedeutung sein, daß der Eisenbahnkörper sich ohne Unterbrechung über die bayerischen Grenzen hinaus erstreckt. Für Bayern gilt auf alle Fälle das bayerische Jagdrecht.

Wer ist nun aber Eigentümer der Bahnflächen der Reichseisenbahnen? Die Eisenbahnen Bayerns standen bis 31. März 1920 im Eigentum des bayerischen Staates; ab 1. April 1920 gingen gemäß dem Gesetz betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 die Staatseisenbahnen Bayerns als Ganzes mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten in das Eigentum des Reiches über; alle Grundstücke, die — kurz gesagt — Eisenbahnzwecken gewidmet sind, sind kraft Gesetzes Eigentum des Deutschen Reiches geworden. Die Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924 hat an diesem Rechtszustand, daß das Deutsche Reich Eigentümer der früheren bayerischen Staatsbahnen in Bayern ist, nichts geändert; denn das Reich ist Eigentümer der Reichseisenbahnen geblieben und neue Bauten und Beschaffungen fielen in das Eigentum des Reiches. Auch das zur Zeit und bis auf weiteres maßgebende Reichsbahngesetz vom 30. August 1924, laut dem das Deutsche Reich zum Betrieb der Reichseisenbahnen eine Gesellschaft mit der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" errichtet hat, beläßt die Reichseisenbahnen im Eigentum des Reiches. Das Reich hat jedoch der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft das ausschließliche Recht zum Betrieb der Reichseisenbahnen sowie das Eigentum an den Betriebsvorräten und Kassabeständen übertragen; Grundstücke fallen, wenn die Gesellschaft sie — was wohl stets der Fall ist — für Zwecke der Reichseisenbahnen erwirbt, mit dem Erwerb durch die Gesellschaft kraft Gesetzes in das Eigentum des Reiches und werden auch so in das Grundbuch eingetragen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die gesamten Reichseisenbahnanlagen nebst Zubehör gut zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Diese kurze geschichtliche Darstellung zeigt, daß das Deutsche Reich zur Zeit das Eigentum an den früheren bayerischen Staatseisenbahnen, soweit sie unbeweglich sind, hat und daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den gesamten Betrieb auf eigene Rechnung als treuer Haushalter für das Deutsche Reich führt. Da im Grundeigentum die Berechtigung zur Jagd auf eigenem Grund und Boden liegt, ist jagdberechtigt hinsichtlich der früheren bayerischen Staatseisenbahnen das Deutsche Reich, jagdausübungsberechtigt ist es nur, wenn die Bedingungen des Art. 2 des bayerischen Jagdgesetzes erfüllt sind. Die mit dem Jagdrecht und Jagdausübungsrecht verbundenen Geschäfte werden vom bevollmächtigten Betriebsführer des Reiches besorgt, nämlich von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, d. h. von deren zuständigen Stellen und Bediensteten. Wird z. B. auf dem Dachboden eines bahneigenen Wohnhauses ein Marder gefangen, so gehört er als bewegliches Betriebsgut (dieses Wort im weitesten Sinne aufgefaßt) nicht dem Reich, sondern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Das gleiche gilt, wenn sich in einem dicht eingezäunten bahneigenen Pflanzgarten ein Feldhase verirrt und erlegt wird. Jagdpachtzinsen fallen in das Eigentum der Gesellschaft. Wer zur tatsächlichen Jagdausübung berechtigt ist und ermächtigt wird, ist eine innere Gesellschaftsangelegenheit. Die Gesellschaft kann z. B. auch das dem Reich zustehende persönliche Jagdausübungsrecht in dem ringsummauerten Hof einer Betriebswerkstätte an einen Reichsbahnbeamten oder Privaten verpachten.

Wie steht es nun aber, wie bereits oben angeschnitten, mit dem Bahngrundeigentum hinsichtlich Art. 2 Ziffer 3 des Jagdgesetzes? Die bayerische Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO.), in Kraft seit 1. Mai 1905, und auch heute noch fi Haupt- und Nebeneisenbahnen Bayerns gültig, kennt den B „Bahnkörper", gibt jedoch keine Umschreibung dieses W sie kennt ferner den Ausdruck „Bahnanlagen" und bestimm zu den Bahnanlagen alle beim Bau einer Bahn vorkomm Anlagen einschließlich der Betriebseinrichtungen aber schließlich der Fahrzeuge gehören, sowie daß man die anlagen der freien Strecke und der Stationen unterscheidet Betreten der Bahnanlagen der freien Strecke und der Stat soweit sie nicht zugleich zur Benutzung als Weg bestimmt dem Publikum bestimmungsgemäß geöffnet sind[2]), ist ohn laubniskarte bei Strafe verboten; ausgenommen hiervon z. B. die Beamten der Staatsanwaltschaft, der Gericht Forstschutzes und der Polizei, wenn es zur Ausübung hoheitsrechtlichen Befugnisse notwendig ist. Der Jagdausüb berechtigte z. B. eines anstoßenden Bezirks ist hiernach ohne weiteres befugt, die Bahnanlagen zu betreten oder do Jagd auszuüben. Der Begriff Bahnanlagen ist der weiter griff und schließt den Begriff Bahnkörper in sich. Bahnk bezeichnet den Grund und Boden, auf dem der Eisen oberbau (das sind die Gleise samt Bettung) liegt, und b in der Hauptsache aus Einschnitten, Dämmen, Brücken, D lässen, Stützungsmauern. Der Begriff Bahnanlagen umfaß Bahnkörper mit dem, was drauf liegt, und sonstige unmitt dem Betrieb dienende Bahneinrichtungen (ohne Lokomotive Wagen), also neben den Gleisen samt Bettung Signale mi behör, Telegraphenstangen mit Drähten, Böschungen, Gr Brücken, Bahnhofgebäude, Werkstätten, Lade- und Zu straßen, Lagerplätze, Bahnschutzstreifen usw., jeweils mit dazugehörigen Grund und Boden. Das Betreten aller diese mittelbar dem Bau und Betrieb dienenden Sachen ist, wi wähnt, strafbar, soweit nicht eine besondere Erla vorhanden oder ausnahmsweise nicht nötig ist. Letz trifft auch zu auf die Eisenbahnbediensteten, die Dienst die Bahnanlagen betreten müssen. Der zusam hängende Grund und Boden, soweit er durch die Bahnan beansprucht ist, bildet nach obigen Darlegungen einen ung ten Grundbesitz, der über 240 Tagwerke groß ist, und von mangels gegenteiliger gesetzlicher Bestimmungen zunächs genommen werden dürfte, daß er einen Eigenjagdbezirk stellt, den die Bahnverwaltung auch im Wege der eigener gie bejagen könnte. Würde sie mit der Jagdausübung oder mehrere Bahnbedienstete beauftragen, so wären die diesem Dienst, auch mit Hund, zum Betreten der Bahnan ohne weiteres berechtigt. Das gleiche wäre anzunehmen, die Bahn einen privaten Jäger in eigener Regie aufstellen w Sie könnte aber auch die Jagdausübung verpachten; sie kö z. B. aus ihrem zusammenhängenden Grundbesitz so viele E jagdbezirke machen, als die Einheit von 240 Tagwerken Flachland) in der Gesamtfläche enthalten ist; Art. 5 des J gesetzes steht dem nicht entgegen. Für jeden Jagdbezirk kön höchstens 3 Pächter zugelassen werden, also bei Zugrundele der obigen rohen Annahme jeweils für einige 80 km Bahnlä die sich je nach der Breite und Verzweigung der Bahnlinien eine mehr oder weniger große Fläche erstrecken würde; A Krafträder, Bahnzüge u. dgl. würden allerdings hierbei Jagdbetrieb kaum entbehrt werden können. Als Pächter kön wohl z. T. die Pächter der angrenzenden Gemeindejagde Frage kommen, denen die Bahnverwaltung zur Ausübung Jagd das Recht zum Betreten der Bahnanlagen besonders räumen müßte; sie hätte hierbei ihre weitgehende Haftung dem Reichshaftpflichtgesetz vorsichtig zu erwägen.

Doch halt! Wir gehen bei unseren letztgemachten Ausführ gen schon davon aus, daß die Bahnanlagen ein Eigenjagdbe sind. Diese Frage ist vielmehr bestritten. Vor allem spricht Entscheidung des bayerischen Verwaltungsgerichtshofes

---

[2]) Z. B. Zufuhr- und Ladestraßen, Zugangswege zu A räumen, Schaltern, Personenzügen, Warte- und Wirtsch räumen.

ktober 1912[3]) davon, daß die Jagd auf dem Bahnkörper nicht geübt werden darf, weil er weder ein zur Jagdausübung geeter Jagdgrund noch ein zur Jagdpflege und Wildernährung licher Grundbesitz ist, ebenso weil der Bahndamm nur an hierfür bestimmten Brücken und Übergängen überschritten den darf. Das Jagdrecht der Bahn als Grundeigentümer und it das Vorliegen eines bahneigenen Jagdbezirkes ist hiermit ntlich gar nicht bestritten. Das Gesetz sieht auch keine nahme in dieser Richtung vor und verlangt auch nicht ausklich, daß der Grund und Boden zur Jagdausübung tauglich müßte. Die vorgebrachten Gründe und der weitere verchsweise Hinweis auf die öffentlichen Wege sind u. E. nur Teil richtig und halten auch die verschiedenen Begriffe: nlinien, Bahnkörper, Bahnanlagen nicht auseinander. Wie n erwähnt, könnte die Eisenbahnverwaltung einen ihrer Anörigen oder auch einen Nichteisenbahner mit der Ausübung Jagd betrauen; außerdem kann das Betreten der Bahnann ohne weiteres dadurch ermöglicht werden, daß die Eisenn, soweit dies überhaupt noch erforderlich ist, eine Erlaubkarte ausstellt. § 79 Bau- und Betriebsordnung verfügt lediglich, daß nur das Publikum die Bahn nur an den zu Übergängen immten Stellen überschreiten darf usw. Daß unbefugte nbeschädigungen und Betriebsstörungen für jedermann vern sind, ist klar. Ebenso wird das Schießen über die Gleise : (BO. § 80, RStGB. §§ 367 Ziffer 8, 368 Ziffer 7) nur dann issig sein, wenn der Bahnbetrieb und Bahnverkehr, das npersonal oder die Bahnanlagen nicht ernstlich gefährdet den würden. Zulässig ist es z. B. im allgemeinen auf Lagerzen oder toten Gleisen. Zudem besteht das Jagen nicht aus Schießen mit dem Schießgewehr allein; es kann gegraben, Netzen, Fallen u. dgl. gefangen, es kann erschlagen, Falld in Besitz genommen werden usw. Dies ist auch innerhalb Bahnanlagen, ja sogar auf dem Bahnkörper möglich. Vorhin rde bereits gesagt, daß die Bahnanlagen die Böschungen, nme, Gräben, Brandstreifen usw. mit umschließen; an sie nzt vielfach noch sonstiger bahneigener Grundbesitz, z. B. esen, Felder, Ödungen, Büsche, Altwässer, Gärten. Nutz- Raubwild, Feld- und Wasserwild, Feder- und Haarwild let da häufig ein passendes Unterkommen und mancherlei rung. Wie oft benützen Rebhühner und Hasen den Bahnm zur Äsung und als Schutz gegen Wind! Kaninchen, Mar-, Wiesel, Iltis machen es sich im oder am Bahndamm bem. Raubvögel tun sich an den Abfällen aus den Bahnzügen lich. Oder von den Zügen werden Rehe und Hasen überren; angeschossenes Wild geht auf dem Bahnkörper ein. bhühner und sonstiges jagdbares Getier verletzt sich tötlich Telegraphendraht. Kurz gesagt, gar so unmöglich oder auglich sind die Bahnanlagen in jagdlicher Hinsicht nicht, l dies namentlich im Zusammenhalt mit etwa anschließendem stigen bahneigenen Grundbesitz, mögen auch die praktischen raussetzungen für die Jagdausübung erschwert sein; sie ten vielleicht doch mit dem oder jenem ausgeschossenen und ftig bewachsenen Jagdbezirk, der trotzalledem noch als jagdglich erscheint, den Vergleich aus. Das auf den Bahnanen befindliche Wild, das durch Pflege und Futter noch mehr e bisher zu Standwild gemacht werden kann, fällt in den gdbereich der Bahnverwaltung. Der Bahnbedienstete darf h nichts von dem aneignen, was er im Bereich der Verkehrsrwaltung „findet"; nur letztere wäre, wenn sie von ihrem genjagdrecht Gebrauch machen würde, zur Inbesitznahme behtigt, auch nicht etwa der angrenzende Jagdpächter.

Es läßt sich also wohl die Ansicht vertreten, daß die Bahnlagen zuzüglich des etwa anstoßenden sonstigen Bahngrundsitzes Eigenjagdbezirke sind und als solche bejagt werden nnten, und dies selbst dann noch, wenn man vielleicht den gentlichen Bahnkörper oder bloß die Bahnkrone (d. i. die berfläche der Bahnbettung) ausscheiden wollte. Für eine anderweitige Auffassung scheinen uns auch die Bestimmungen über die Ausübung des ärarialischen Jagdrechtes, wie sie in dem bayerischen Finanzministerialreskript vom 6. Mai 1850 Nr. 9676 und in späteren bayerischen Erlassen enthalten sind, keine ausreichende Handhabe zu bilden; sie könnten wohl auch für das Reichsbahneigentum rechtlich nicht entscheidend sein. Die Vorschrift des Absatz 2 des Artikel 2 des Jagdgesetzes, daß öffentliche Wege und ebenso öffentliche Schienenwege einem als Eigenjagd in Betracht kommenden Grundstückskomplex nichts schaden und nichts nützen, wird durch diese unsere Ansicht nicht beeinträchtigt. Nach wie vor kann angenommen werden, daß die öffentlichen Eisenbahnanlagen als öffentliche Verkehrsstraßen den Zusammenhang der gemeindlichen Jagdbezirke oder der Eigenjagdbezirke und den Umschließungszusammenhang bei Inklaven nicht unterbrechen und nicht herstellen. Ebenso bleibt Artikel 3 unberührt; er bleibt unanwendbar, weil die Eisenbahnanlagen nicht als ein Gutskomplex in dem dort geforderten Sinn zu erachten sind. Gleichgültig ist es auch, ob und in welchem Umfang das Bahnareal zu Steuern und Umlagen herangezogen wird. Der Eisenbahn gebührt, wenn sie ihre Eigenjagd der Gemeinde zur Verpachtung mit überläßt, ein der Tagwerkzahl ihres in Frage stehenden Besitzes entsprechender Teil des Jagdpachtschillings.

Der Standpunkt der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung war bisher wohl der: für die Ausübung der Jagd kommt lediglich das außerhalb der eigentlichen Bahnanlagen gelegene Grundeigentum der Eisenbahnverwaltung in Betracht. Die Bahn, d. h. der Bahnkörper einschließlich der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist kein Jagdgrund für dritte, auch die Eigenjagdausübung ist wegen der damit verbundenen Gefahr bedenklich, daher nicht angebracht; folglich macht die Bahnverwaltung von einem Eigenjagdrecht keinen Gebrauch. Ein solcher Verzicht ist rechtlich zulässig, wenn er auch die auf dem Gesetz gegründete Rechtseigenschaft des Eigenjagdbezirkes nicht aufhebt, und ist jederzeit widerruflich. Die weitere Folge dieses Standpunktes war, daß die rechts und links der Bahn anliegenden Gemeinden ohne weiteres und selbstverständlich den Bahnkörper und die übrigen Bahnanlagen in gleicher Weise wie den außerhalb der letzteren gelegenen Bahngrundbesitz mit zu ihren Jagdbezirken hinzunahmen und darauf die Jagd mit ausüben oder ausüben ließen. So ist es auch noch gegenwärtig, obwohl eine Änderung, wenn man sich unseren Ausführungen anschließt, möglich wäre, und zwar so, daß sie sich auch wirklich in der Praxis auswirken würde.

Die bayerische Staatsbahnverwaltung und ihre Rechtsnachfolgerin, die deutsche Reichsbahnverwaltung (im rechtsrheinischen Bayern — abgesehen vom Bezirk Koburg — die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Gruppe Bayern in München, sowie die fünf Reichsbahndirektionen Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg und Würzburg als die Grundeigentum verwaltenden Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft) haben entsprechend dem bisherigen Standpunkt auch bisher keinen Anspruch auf die Anerkennung ihres Eigenjagdrechtes hinsichtlich der zu den Bahnanlagen zu rechnenden bahneigenen Grundflächen erhoben und anscheinend auch keinen allzu großen Wert auf die Jagdausübung auf den Grundflächen ihrer Gebäude und ihrer ummauerten oder eingezäunten Gärten und Anlagen gelegt. Ihre Beteiligung an den Jagderträgnissen hat sich beschränkt auf einen geringen Bruchteil der Bahnanlagen und auf die außerhalb der überbauten oder eingezäunten Grundflächen liegenden Bahngrundstücke, welche entweder den gemeindlichen Jagdbezirken oder in ausnahmsweisen Fällen als Inklaven den zur selbständigen Jagdausübung berechtigenden Grundkomplexen zufallen. Aber auch hinsichtlich dieser eingeschränkten Beteiligung hat die Reichsbahn bisher gegenüber politischen Gemeinden in bestimmten Fällen auf die Pachterträgnisse verzichtet, wobei jedoch zugegeben werden muß, daß es der Bahnverwaltung möglich ist, z. B. wegen ihrer schwierigen Finanzlage den Umfang ihres als Jagdgrund anzusehenden

---

[3]) Die Entscheidung zielt zwar in erster Linie auf Art. 2 bs. 2 des Jagdgesetzes ab, wendet sich offenbar aber auch zueich gegen Abs. 1 Ziffer 3.

Grundbesitzes und damit ihrer Beteiligung am Pachterträgnis auszudehnen. Wenn man auch der Ansicht ist, daß der Bahnkörper im engeren Sinne, also der Teil der Bahnanlagen, auf dem die Schienen liegen, kein „jagdbares Grundstück“ ist, wie der österreichische Verwaltungsgerichtshof einmal entschied, so wird sich doch dies von den übrigen Bahnanlagen und dem sich unmittelbar daran anschließenden Bahngrundbesitz nicht sagen lassen; er wird — die Endentscheidung liegt beim bayerischen Verwaltungsgerichtshof — als Eigenjagdbezirk gelten dürfen, wenn er die gesetzlich geforderte Größe hat und insoweit er ununterbrochen ist, was auf alle Fälle bei der Reichsbahn zutrifft. Da dies kaum bei den übrigen dem öffentlichen Verkehr dienenden bayerischen Privatbahnen zutrifft, gehören die Grundstücke der letzteren jagdrechtlich zu den Jagdbezirken der anliegenden Gemeinden oder gegebenenfalls zu einem angrenzenden Eigenjagdbezirk.

Die Entscheidung darüber, ob und in welchem Umfang die Reichsbahn-Gesellschaft ihr Eigenjagdrecht behauptet und selbst ausübt, oder auf Ruf und Widerruf der Gemeinde mit zur Verpachtung oder einem Eigenjagdberechtigten überläßt, liegt lediglich in ihrem Ermessen; ebenso ob und in welchem Umfang sie ihre Beteiligung an der Entschädigung für die Jagdnutzung auf ihrer Eigenjagd und auf ihrem sonstigen Grundbesitz bei den Gemeinden oder Eigenjagdberechtigten geltend macht. Der bayerische Staat durfte als solcher auf dauernde Einkünfte, wie es Jagdpächte sind, grundsätzlich nicht verzichten. Es ist klar, daß bei dieser Frage verschiedene Umstände mit entscheidend sein werden, z. B. die Erwägung, ob die Jagdpachtschillinge verteilt oder zur Deckung allgemeiner Gemeindeausgaben verwendet werden; ob die Reichsbahn-Gesellschaft (d. h. das Reich) zu Gemeindeumlagen herangezogen wird; ob die mit der Feststellung, Berechnung, Einhebung und rechnerischen Durchführung geringer Geldbeträge verbundenen Verwaltungskosten den Aufwand lohnen; ob die Verpachtung von Jagdgründen, die sich an den Bahnlinien entlang weit hinziehen, möglich und zweckmäßig ist. Hauptsächlich wird sich die Reichsbahn-Gesellschaft klar legen müssen, ob es für sie einträglicher ist, die Handhabung so zu lassen, wie sie bisher war — zum mindesten im großen und ganzen —, oder entweder ganz oder teilweise von ihrem Eigenjagdrecht Gebrauch zu machen. Bejahendenfalls würde letzteres in mancher Beziehung eine Erschwernis für die gegenwärtigen Jagdausübungsberechtigten bedeuten; das Recht zum Betreten der Bahnanlagen würde freilich die jetzigen rechtlichen Schwierigkeiten erleichtern, die zu überwinden sind, wenn jetzt ein Stück Wild sich auf den Bahnanlagen befindet. Angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Jagd sollten finanzielle Gründe nicht allein ausschlaggebend sein, mag auch die Umstellung der bayerischen und deutschen Staatsbahnen ein begründeter Anlaß sein, letztere nicht völlig außer Acht zu lassen.

Die von uns für das rechtsrheinische Bayern behan[...] Fragen werden auch für außerbayerische Länder von [...]deutung sein.

Die für den Aufsatz hauptsächlich in Betracht komm[...] Bestimmungen des bayerischen rechtsrheinischen Gesetzes [...] 30. März 1850, die Ausübung der Jagd betr., lauten:

Art. 1. Im Grundeigentum liegt die Berechtigung zur [...] auf eigenem Grund und Boden . . .

Art. 2. Die Ausübung des Jagdrechtes durch den G[...] eigentümer selbst ist nur zulässig:

1. auf allen unmittelbar an die Behausung stoßenden [...] räumen und Hausgärten, sobald sie durch irgendeine [...] friedung begrenzt oder sonst vollständig abgeschl[...] sind;
2. auf allen und jeden Grundstücken, welche mit einer M[...] einer zusammenhängenden Hecke oder mit einer di[...] Umzäunung und mit verschließbaren Türen versehen [...] — worunter die gewöhnlichen, zunächst nur die Ab[...] oder den Einschluß des Weideviehes bezweckenden [...] zäune nicht begriffen;
3. auf einem zusammenhängenden Grundbesitz von [...] destens 240 bayerischen Tagwerken im Flachlande [...] 400 Tagwerken im Hochgebirge;
4. auf Seen und Fischteichen von mindestens 50 [...] werken. —

Straßen und Wege, sowie Flüsse und Bäche unterbrechen [...] die Kontinuität des Jagdbezirkes.

Art. 3. Sind von einem solchen Gutskomplex ein [...] mehrere Grundstücke, welche nicht unter die Bestimmung[...] Art. 2 fallen, und auch nicht zusammenhängend 240 bezw. [...] Tagwerke betragen, vollständig umschlossen, so steht [...] Eigentümer des ersteren auch die Jagdbefugnis auf d[...] Grundstücken (Inklaven) gegen Entschädigung der Eigent[...] zu . . .

Art. 4. In allen übrigen Fällen übt die politische Gem[...] namens der Grundeigentümer innerhalb ihres Bezirkes [...] Jagdrecht durch Verpachtung aus.

Art. 5. Die Gesamtflur jeder politischen Gemeinde b[...] einen selbständigen Jagdbezirk. . . . Gemeinden, deren [...] 480 bayerische Tagwerke oder mehr umfaßt, können meh[...] die Zahl von 6 nicht überschreitende, wenigstens 240 Tagw[...] haltende Jagdbezirke bilden.

Art. 6. Die in Art. 2 benannten Jagdberechtigten könne[...] ihnen zustehende Selbstbenützung der Jagd auf ihrem in [...] an dem betreffenden Jagdbezirke liegenden Besitztum mit in [...] Verpachtung geben.

Art. 7. Die Verpachtung geschieht durch die Gemeind[...] waltung . . .

Art. 8. Die Pachtschillinge werden in die Gemeindeka[...] einbezahlt und den beteiligten Grundbesitzern verrechnet, [...] zu den sie treffenden Gemeindeausgaben verwendet.

Art. 9. In dem Fall des Art. 6 geschieht die Verteilung [...] erzielten Pachtschillings nach den Bestimmungen der hier[...] getroffenen Übereinkunft, in Ermangelung einer solchen [...] der Tagwerkzahl der Grundstücke.

Art. 10. Für einen Jagdbezirk können nicht mehr als [...] Pächter zugelassen werden. . . .

Art. 11. Die Gemeinden sind ausnahmsweise befugt, die [...] in Selbverwaltung . . . auszuüben. . . .

Allgemeines.

— **Kraftwagen und Eisenbahn.** In einem Vortrag vor Fachleuten hat einer der Vizepräsidenten der Illinois Central-Eisenbahn, Clift, bemerkenswerte Äußerungen über die Stellung von Eisenbahn und Kraftwagen zueinander getan. Er nimmt den Standpunkt ein, daß die neuzeitliche Entwickelung des Kraftwagenverkehrs den Eisenbahnen Nutzen gebracht habe; freilich sei ihnen dadurch Verkehr entzogen worden, aber dieser Schaden werde durch den Nutzen, den der Kraftwagen auch den Eisenbahnen bringt, überwogen. Der Verkehr, der von der Eisenbahn auf den Kraftwagen abgewandert ist, sei der Personenverkehr auf nahe Entfernung und die Beförderung von Gütern in kleinen Mengen ebenfalls auf nahe Entfernungen. Die Eisenbahn sei aber der Großhändler im Verkehrswesen, dem an kleinen Geschäften nichts liegt, während der Kraftwagen die Rolle des Einzelhandels mit kleinen Posten spiele. Der Großverkehr werde nie der Eisenbahn verlorengehen. Man brauche nur zu bedenken, daß ein Güterwagen bei der Illinois Central-Eisenbahn im Durchschnitt mit 36 t beladen werde; um eine solche Menge Frachtgut zu befördern, bedürfe es allein der Gestellung von 7 Lastkraftwagen, und um die Ladung eines Zuges von 50 Güterwagen zu befördern, w[...] 350 Lastkraftwagen mit 350 Fahrern nötig. Die 2 400 000 [...] kraftwagen, die voriges Jahr in den Vereinigten Staaten [...] Verkehr zugelassen waren, haben nur eine Ladefähigkeit [...] 2,28 % des Ladegewichts der Güterwagen der amerikanis[...] Hauptbahnen. Der Vortragende fürchtet also den Wettbe[...] der Kraftwagen für die Eisenbahnen nicht, dagegen ist er [...] Ansicht, daß sie den Eisenbahnverkehr sehr gefördert ha[...] teils als Zubringer, teils aber auch weil Ersatzteile, Betri[...] stoffe für die Kraftwagen selbst, ferner Maschinen und [...] stoffe zum Bau von Kraftwagenstraßen in großer Menge [...] der Eisenbahn versandt werden.

Beide Verkehrsmittel, Eisenbahn und Kraftwagen, mü[...] zusammenarbeiten, und das heutige Verkehrswesen bietet [...] beide genügenden Raum zur Betätigung. Wo sie miteina[...] in Wettbewerb treten, muß eins auf das andere Rücks[...] nehmen. Beide müssen aber in bezug auf ihre Rechte [...] Pflichten von der Gesetzgebung auch gleichmäßig behan[...] werden. Jedenfalls haben aber die Eisenbahnen die Pfli[...] den Straßenverkehr zu fördern, weil dessen Entwickelung ih[...] selbst zugute kommt.

Lokomotivbekohlungsanlagen unter 100 t Tagesumschlag.

(Vgl. Nr. 5 S. 113/116 dieser Zeitung.)

a die Lokomotivbekohlungsanlagen unter 100 t Tages-
chlag viel zahlreicher sind als die in letzter Zeit öfter be-
iebenen Musteranlagen von größerem Kohlenumschlag, ist es
zu begrüßen, daß von Reichsbahnoberrat Pontani in
slau auf Grund von Kostenberechnungen für erstere An-
n Richtlinien in der obengenannten Veröffentlichung auf-
ellt sind. Die Bauart A (Abb. 1) stellt die seit vielen
ren und in großer Anzahl bei der Deutschen Reichsbahn aus-
ihrten Bekohlungsanlagen mit ortsfesten Drehkränen und
denhunden dar. Sie ist nach den Berechnungen von Pontani

Abb. 1.

h noch für Bahnhöfe mit einer Kohlenausgabe von weniger
45 t/24 h am Platze. Für größere Umschlagmengen kommen
h Pontani nur noch Anlagen nach Bauart B (Abb. 2) mit
schlag der Kohlen und Schlacken durch Greiferdrehkräne
Frage. Bei der Bauart B dürften aber die neuesten tech-
chen Fortschritte noch nicht gebührend berücksichtigt sein
der Aufsatz daher einer Ergänzung bedürfen.

Abb. 2.

Zunächst fällt bei Bauart B auf, daß der Greiferdrehkran,
nach dem neuesten Stande der Technik bis zu 12 m Aus-
lung noch nicht breitspurig gebaut zu werden braucht, mit
mpf, dagegen das fahrbare Bunkergerüst offenbar elektrisch
rieben werden soll.

Bei dem altbewährten Dampfbetrieb ist man von Störungen
der elektrischen Anlage völlig unabhängig; diese Betriebs-
ise ist also unbedingt sicherer. Auch können die Lokomotiven,
ls das Bunkergerüst bei Ausbleiben des elektrischen Stromes
cht mehr verfahren werden kann, unter Ausschalten des Bun-
rs mit dem Greifer unmittelbar bekohlt werden, oder der
mpfkran kann jedesmal mit einer Greiferfüllung an das nicht
hr fahrbare Bunkergerüst heranfahren. Es erscheint mir
aber zweifelhaft, ob die unbedingt größere Betriebssicherheit des Dampfkranes die Nachteile des Dampfbetriebs aufwiegt. Kessel mit umsteuerbaren Dampfmaschinen sind teurer als Elektromotoren. Es ist trotzdem jedoch nicht ausgeschlossen, daß die meist in Reihen angefertigten Dampfdrehkräne ebenso billig oder sogar billiger als die meist einzeln angefertigten elektrischen Drehkräne verkauft werden können. Das Anheizen eines Kessels dauert etwa eine Stunde, und ein Kessel bedarf dauernder Wartung, z. B. Übernehmen von Wasser und Kohlen, Speisen des Kessels und Unterhalten des Feuers. In den kalten Winternächten muß, um Einfrieren des Wassers zu verhüten, entweder alles Wasser abgelassen werden, wodurch die Kesseldichtungen leiden sollen, oder der Kessel muß durchgeheizt werden. Da die elektrische Stromversorgung auch bei Anschluß an Überlandwerke, die wohl meist Ringleitungen besitzen, heute einen hohen Grad der Betriebssicherheit erlangt hat, so dürfte ein elektrisch betriebener Greiferdrehkran einem solchen mit Dampfbetrieb wohl stets vorzuziehen sein. Da die von Pontani für Bauart B als Aushilfe vorgesehenen ortsfesten Drehkräne nach Bauart A (Abb. 1), die zwar für gewöhnlich elektrisch betrieben, auch für Handbetrieb eingerichtet sind, so dürfte selbst bei mehrstündigem Ausbleiben des Stromes diese Aushilfe für das Bekohlen ausreichend sein. Man kann überdies noch die elektrischen Greiferdrehkräne zum Aufstecken von Handkurbeln einrichten und so eine weitere Aushilfe schaffen.

Da bei der Bauart B zum Vermeiden unnötigen Hin- und Herfahrens Greiferkran und fahrbares Bunkergerüst stets nebeneinander stehen müssen, liegt es nahe, den Greiferdrehkran

Abb. 3.

nach dem Vorgang der „Demag" in Duisburg (vgl. Maschinenbau 1923/24, Seite 890/894) unmittelbar am Bunkergerüst anzubringen, wie dies als Bauart C (Abb. 3) dargestellt ist, die im übrigen der Abb. 2 (Bauart B) entspricht. Da das Eigen- (= tote) Gewicht des Kranbunkers in angemessenem Verhältnis zu der Nutzlast (60 t Kohlen) steht, und da der Wirkungsgrad des elektrischen Fahrwerkes sehr hoch ist, so kostet das Verfahren des gefüllten Kohlenbunkers kaum mehr, als wenn die Kohlen etwa durch Wagen und Lokomotive befördert würden. Auch für die Fahrt des leeren Kranbunkers etwa zum oder vom Schlackenbrunnen h (höchstens einmal in der Woche) spielt der Stromverbrauch keine Rolle. Der Greiferkran ist drehbar, jedoch ortsfest an einem seitlichen Ausleger

des fahrbaren Bunkers angebracht. Bei dieser Bauart fallen das Fahrwerk und das Gleis für den Drehkran fort, während die Mehrkosten für den Ausleger und die Verstärkung des Bunkergerüstes nicht viel ausmachen. Ein solcher Kranbunker nach Bauart C kostet in guter Ausführung ohne Wiegeeinrichtung etwa 54 000 RM. Da die elektrische Zuleitung für das Fahrwerk des Bunkers für das Hub- und Drehwerk des Kranes mitbenutzt wird, so entstehen gegenüber dem Dampfdrehkran nach Bauart B keine Mehrkosten für die elektrische Zuleitung zu dem Greiferdrehkran.

Bei Bauart C überspannt der Kranbunker, weil er dadurch sehr standfest wird, zwei Gleise a, die beide für Lokomotivbekohlung gedacht sind. Es steht jedoch für kleine Anlagen betrieblich nichts im Wege, nur das rechte Gleis a für Lokomotiven und das linke Gleis a für Kohlenwagen zu benutzen, wobei der Schlackenbrunnen h leicht einseitig ausgeführt werden kann. Durch diese Änderung wird erstens der Ausleger für den Drehkran kürzer oder kann ganz fortfallen, zweitens wird der Kranbunker viel niedriger und drittens wird das Gleis b überflüssig. Die Kosten für Kranbunker und Gelände werden also ganz erheblich billiger, und die Anlage braucht nicht mehr Platz als Bauart A, was für enge Bahnhöfe ausschlaggebend sein kann.

Bei Bauart C, ähnlich wie bei Bauart B, liegen im Bereich des Drehkranes, ohne daß der Bunker bzw. der Kran verfahren zu werden braucht, alle Kohlen beiderseitig des vom Greifer beschriebenen Kreisumfanges. Will man ohne Verfahren des schweren Kranbunkers nach Bauart C den Kranbereich vergrößern, wie das für große Anlagen, z. B. die für den Cottbuser Bahnhof geplante mit einer Kohlenausgabe von 250—350 t/24 h und mit rechts und links des Kranbunkergleises belegenen Kohlenbansen, zweckmäßig ist, so muß man den Greiferdrehkran auf dem Bunkergerüst wippbar oder am besten fahrbar anordnen. Ein fahrbarer Drehkran allein bestreicht dann nicht mehr einen Kreisumfang, sondern zwei halbe Kreisflächen mit dazwischenliegender Rechteckfläche. Nach Abb. 3 hat der Kranführer von dem hochgelegenen Steuerhause aus einen ohne Zweifel viel besseren Überblick als nach Abb. 2, in der Kohlenbansen, Kohlenwagen, Bunkergerüst und manchmal auch die Lokomotiven die Aussicht stark beeinträchtigen können. Bauart C wird also leistungsfähiger sein und weniger Ausbesserungskosten erfordern als Bauart B.

In Abb. 3 ist der Kranbunker so hoch gebaut gezeichnet, daß später bei Bezug der Kohlen in Güterwagen mit Seitenentladung ohne weiteres in der Mitte des Kohlenbansens eine Hochbahn angelegt werden kann, von der aus die Kohlen durch Schwerkraft aus Seitenentladern in wenigen Minuten in den Bansen abgestürzt werden können. Da der Greiferkran von dem viel Zeit und Strom kostenden Entladen der Kohlenwagen entlastet wird, und der Greifer dann stets aus dem Vollen (Bansen) greift und ins Volle (Bunker) wirft, so wird die Bekohlungsanlage durch den Einbau des an sich recht teuren und meist einer langen Rampe bedürfenden Hochbahngleises um ein Vielfaches leistungsfähiger. Man sollte daher bei derartigen wichtigen Anlagen stets so weitsichtig sein, genügend Platz für die spätere Rampe vorzusehen, und die geringen Mehrkosten, die in dem vorher angegebenen Preise von 54 000 RM. bereits enthalten sind, für einen erhöhten Kranbunker nicht scheuen, da später bei Verkehrszunahme die Leistung der Bekohlungsanlage mit billigen Mitteln erheblich gesteigert werden kann.

Die heutzutage dringend erforderliche sparsame Kohlenwirtschaft setzt unbedingt voraus, daß den Lokomotivführern die Kohlen nicht nach Hohlraum, sondern nach Gewicht zugemessen werden. Zum Wiegen der Kohlen bei Bauart A wird eine Wage zwischen Kranhaken und Kohlenhund gehängt. Bei gleichem Gewicht aller Hunde kann die Wage sofort das Kohlengewicht anzeigen. Eine solche Wage von etwa 600 kg Gesamttragkraft wird zwar billig, aber das Abwiegen von z. B. 5 t Kohlen ist zeitraubend. Be Bauarten B und C lassen sich die Kohlen in der Weise w daß die Kohlentaschen in den Bunkergerüsten in Wagen gehängt werden, und der Unterschied der Wagenangaben und nach der Kohlenabgabe das Gewicht der vom Loko führer empfangenen Kohlen darstellt. Für jede Loko braucht die Wage also nur einmal eingestellt zu werden eine Wage für eine 60 t fassende Kohlentasche etwa 10 00 kostet, so kann sie bei dem von Pontani mit nur 19 00 angegebenen Preise des Bunkergerüstes nach Bauart B i letzteren nicht vorhanden sein. Da wie ohne weiteres während der Kohlenabgabe an die Lokomotiven die Kohlent im Bunkergerüst nicht mit dem Greifer weitergefüllt w kann, so empfiehlt es sich zwecks flotten Greiferbetriebs getrennter Ausgabe verschiedener Kohlensorten, bei Bau und C zwei getrennte Taschen von 30 t Inhalt anzuordne abwechselnd gefüllt und entleert werden können. Durc dann erforderlich werdenden zwei Wagen von je 30 t Trag werden die Bauarten B und C gegenüber A weiter vert Um die hohen Kosten für zwei Wagen großer Tragkra sparen, und um genauer wiegen zu können, läßt sich auc Bauarten B und C eine besondere kleine Tasche von etw Inhalt (gleich der größten Einzelabgabe an eine Lokomo unter einer großen 60 t Tasche anordnen. Diese kleine T hängt in einer viel billigeren Wage und wird für jede L motive besonders gefüllt aus der großen Tasche, die fe Bunkergerüst sitzt. Die im Vergleich zu Bauart A t Wiegeeinrichtungen der Bauarten B und C werden also rechnerisch das Anwendungsgebiet der Bauart A erwe Im praktischen Betrieb dürften aber wohl die leistungsfähi Wagen der Bauarten B und C sich als ebenso wirtscha erweisen.

Bei Bauart A werden Schlacken und Rauchkammerlö deren Menge etwa 10 % und mehr der ausgegebenen Ko menge beträgt, mit Schippen von Hand verladen, was natü sehr teuer und obendrein gesundheitschädlich ist. Bei den arten B und C besorgt der Greiferkran das Verladen der R stände aus den in seinem Bereich liegenden Schlackengruben Brunnen in Wagen, die im Kohlenzufuhrgleis aufgestellt Zu den Anlagen für das Ausschlacken der Lokomotiven wohl die übelste im Eisenbahnbetrieb vorkommende Arbeit dürfte, ist folgendes zu bemerken. An Stelle des bei Bau verwandten, einfachen Kanals zwischen den beiden Sch des Lokomotivgleises sind mehrfach in den letzten Jahre der Reichsbahn seitlich des Ausschlackgleises gelegene, 2—3 m tiefe Gruben ausgeführt, in die die Schlacken au Kanälen zwischen den Schienen teils durch Schwerkraft schrägen Flächen hinabrutschen, teils mit Schippen von geworfen werden müssen. Diese langen Gruben mit durch heißen Schlacken leicht zerstörbaren Pfeilerbahnen, die Pontani für die Bauart B vorgesehen haben dürfte, sind i schen durch die amerikanischen runden Schlackenbrunnen etwa 5—6 m Tiefe überholt worden, die keiner teuren un sundheitsschädlichen Handarbeit bedürfen. Solche Brunnen m. W. in Deutschland erstmalig in Dillenburg von der E betonfirma Schäffer & Co. in Duisburg ausgeführt. Diese F hat inzwischen die Brunnen weiter vervollkommnet u. a. d daß der Spiegel des Löschwassers bis nahezu an den Rand Brunnens reicht, und ein Abstürzen von Personen in den B nen unmöglich gemacht ist. Ferner wird die Schlacke, di Brünnen nach dem in Abb. 3 punktiert gezeichneten Sc kegel nur teilweise ausfüllen würde, durch Preßluft aus Rohren i von Zeit zu Zeit fortgespült, so daß sie den Bru etwa nach der strichpunktierten Linie, also nahezu restlos, füllt. Die Ausschlacker gelangen auf ihre Plätze unter Lokomotivaschkästen auf kürzestem Wege und gefahrlos d Tunnel unter den Gleisen.

Wie Pontanis Rechnung sehr anschaulich zeigt, führt die benutzung des sehr billig arbeitenden und dafür besonders geeigneten Greifers für das Verladen von Rückständen zu

chen Ersparnissen. Man darf nun aber nicht auf halbem e stehen bleiben, sondern soll vielmehr den Greiferdreh- nach den Bauarten B und C noch weiter — gewissermaßen lädchen für alles — ausnutzen. Es kommt eben heutzutage uf an, nicht etwa nur den Kohlenumschlag, sondern vor auch den gesamten Betrieb in den Lokomotivbehandlungs- gen ins Auge zu fassen und soweit wie möglich zu verbil- ; ähnlich wie man früher alle Sorgfalt auf sparsamen neverbrauch hauptsächlich der Dampfmaschinen verwandte, dagegen die gesamte Wärmewirtschaft von Fabrikanlagen erbessern bestrebt ist.

So eignet sich der Greifer auch sehr gut zum Befördern von m Lokomotivstreusand aus den Eisenbahnwagen in Vor- ansen und von dort in über den Sanddarren befindliche behälter. Benutzt man die bekannten, mit Schwerkraft tenden Darren, etwa der Maschinenfabrik De Limon, me & Co. in Düsseldorf, so fällt der Rohsand ohne weiteres n vom Rohsandhochbehälter in die Darre und sammelt sich etrocknet und gesiebt — lotrecht oder seitlich unter ihr. Befördern des fertigen Sandes von den Darren zu den kensandhochbehältern, aus denen er durch Rohre in die kästen auf den Lokomotivkesseln mittels der bekannten de 'schen Sandventile (Hersteller: Maschinenfabrik Carl nk in Darmstadt) abgezapft wird, empfehlen sich Greifer , da sie nicht dicht genug schließen, um ein Herausrieseln Trockensandes zu verhüten, und da ferner die großen ebedeckel oben auf den Trockensandbehältern nicht dauernd n- und schneedicht zu bekommen sind. An Stelle der bisher endeten Becherwerke u. dergl. mit starkem Verschleiß te hier allein die neue, sehr billig arbeitende Preßluftsand- erung von Pohle (Hersteller: Kesselfabrik Bartl in Cott- am Platze sein, bei der der Trockensand aus einem unter Darre befindlichen Sammelkessel mittels Preßluft durch Steigerohr (ähnlich wie Wasser in einer Mammutpumpe) in Trockensandhochbehälter befördert wird.

s weiteres Anwendungsgebiet für den Greiferbetrieb ist Beförderung der Anheizkohlen zu bezeichnen. Nach dem gang von Cottbus empfiehlt es sich, zwecks Brennstoff- arnis, die Lokomotiven an der Ausschlackstelle (Brunnen) lichst ohne Brennstoff, also nur mit glühenden Schlacken, dem Rost ankommen zu lassen. Es läßt sich dann der Rost ürzester Zeit völlig reinigen, und nur wenige Meter hinter Ausschlackstelle wird der Rost alsbald mit neuen ange- nten Kohlen beschickt. Die Anheizkohlen (Braunkohlen- striebriketts) werden mit dem Greifer aus Eisenbahnwagen Vorratsbansen und von dort in Hochbehälter befördert, aus n sie durch Schwerkraft in Anheizöfen fallen, die sich mit Führerhaus-Fußböden der Lokomotiven in gleicher Höhe nden. Nach Versuchen beim Bahnbetriebswerk Cottbus und Eintracht-Braunkohlenwerken in Welzow ist es gelungen, durch Gebläseluft betriebenen, einfachen Öfen etwa 50 kg striebriketts (ausreichend für einen Lokomotivrost) in der zen Zeit von nur etwa 5 Minuten soweit anzubrennen, daß Briketts mit Schippen auf den Lokomotivrost geworfen an Rohrwand mit Flamme weiter brennen. Wegen der Be- ung durch das Führerhaus — besonders durch das Dach — en sich die Anheizkohlen vom Ofen auf den Rost leider nicht hanisch befördern.

Wenn auch Streusand und Anheizkohlen je nach den Strecken- Witterungsverhältnissen zusammen nur etwa 2,5—4 % der nkohlenausgabe erreichen dürften, so erkennt man doch aus Vergleich mit dem Schlackenumschlag, daß ihre Beförde- g mittels Greifers nach Bauarten B und C weiter dazu bei- t, die Gesamtkosten der Lokomotivbehandlungsanlagen zu ringern. Die Baukosten für die zweckmäßig aus Eisenbeton gestellten und zu einem Bauwerk vereinigten Hochbehälter Sand und Anheizkohlen lassen sich in kurzer Zeit heraus- tschaften, besonders, wenn noch die Abhitze der Anheizöfen Sandtrocknen ausgenutzt wird. Infolgedessen dürfte die tschaftliche Grenze für das Anwendungsgebiet der Bauart A gegenüber der dann auf nur ein Lokomotivgleis zu beschränkenden Bauart C noch weiter unter eine Steinkohlenausgabe von 45 t/24 h sinken. Allgemein, d. h. für jede Anlage passend, lassen sich die Ersparnisse durch technische Verbesserungen nicht berechnen wohl dagegen für einzelne Fälle. Aber auch hierbei lassen sich manche Vor- oder Nachteile, z. B. ideeller Art, nicht zahlenmäßig erfassen, so daß auch die rein rechnerische Bewertung niemals ganz richtig ist. Im übrigen sollte man mit Rücksicht auf das heutige schnelle Tempo des technischen Fortschritts bei Neuanlagen für kleine Betriebsverhältnisse niemals von den bisherigen veralteten und unzulänglichen Vorbildern ausgehen, sondern vielmehr versuchen, von den mit den leistungsfähigsten Einrichtungen ausgestatteten Großanlagen nur soviel wegzulassen, daß auch die kleine Anlage noch wirtschaftlich arbeitet. Eine solche Großanlage stellt z. B. das Projekt Cottbus dar.

Für Bahnhof Cottbus mit einer Kohlenausgabe von etwa 300 t/24 h und drei getrennten Bekohlungs- und Ausschlackstellen nach Bauart A sowie 91 Mann Bedienung ist 1924/25 unter Verwendung von Hochbahngleisen zum Entladen der im Großraumgüterwagen anrollenden Kohlen sowie eines Kranbunkers nach Bauart C, der Kohlen, Lösche, Schlacken, Sand und Anheizkohlen umschlägt, und drei Schlackenbrunnen bei der Reichsbahn-Hauptverwaltung ein Neubau nach meinen Entwürfen beantragt, der bei nur 23 Mann Bedienung rund 750 000 RM kostet und sich durch eine jährliche rein rechnerische Ersparnis von etwa 230 000 RM in rund drei Jahren bezahlt machen wird.

Dr.-Ing. Osthoff - Cottbus.

* * *

Wir haben den vorstehenden Aufsatz dem Reichsbahnoberrat Pontani zur Kenntnis vorgelegt und erhalten von ihm darauf folgende Entgegnung:

Ich begrüße die Ausführungen des Dr. Ing. Osthoff, und zwar umso mehr, als sie nicht nur das Ergebnis meiner Untersuchungen bestätigen, sondern sogar auf mir zwar bekannte, jedoch von mir in meinen Veröffentlichungen nicht erwähnte Vorteile der Greiferkrananlage hinweisen und ferner eine noch weitergehende Ausgestaltung in technischer Beziehung befürworten.

Bezüglich der Äußerungen zu der Wahl der Kranantriebsart muß ich sagen, daß es mir ferngelegen hat, etwa dem Dampfantrieb irgend einen Vorzug geben zu wollen, denn nicht die Hervorhebung einer Betriebsart des Kranes, sondern überhaupt der Verwendung des Greiferkranes für Lokomotivbekohlungszwecke sollten meine Ausführungen gelten. Ich hätte ebenso einen elektrisch oder mittels Ölmotor angetriebenen Kran meinen Ausführungen zugrunde legen können; ich habe absichtlich die Frage der Antriebsart offen gelassen, weil der Lokomotivbehandlungsausschuß sich mit eingehenden Untersuchungen über die günstigste Antriebsart der Krane beschäftigt hat, und die Ergebnisse dieser Untersuchungen in der demnächst erscheinenden Niederschrift über diese Beratung allgemein zugänglich werden. Beeinflußt wurde die Annahme des Dampfkranes indessen durch eine Zuschrift des Eisenbahn-Zentralamts, in der vollspurige Dampfkrane wegen ihrer Freizügigkeit und der Unabhängigkeit von der Stromzuführung auf allen Bahnhofsgleisen für Lokomotivbekohlungszwecke empfohlen wurden.

Einen Eigenantrieb für das Bunkergerüst habe ich nicht vorgesehen, vielmehr soll das Bunkergerüst, dem Abbau der Kohlen aus dem Bansen folgend, von den zu bekohlenden Lokomotiven gezogen werden, was nur einige Minuten beansprucht. Bei einer täglichen Kohlenausgabe von 100 t wäre das Gerüst bei dem von mir angegebenen Bansenquerschnitt (30 m²) nur um etwa 2,6 m und bei 50 t- Ausgabe nur 1,3 m innerhalb 24 Stunden zu verfahren. Diese Art der Fortbewegung für das Gerüst zu wählen, hängt auch mit der Wahl des Dampfantriebes für den Kran zusammen, und ich verspreche mir davon, außer der Unabhängigkeit von der Stromlieferung, Vorteile durch den Fortfall jeglicher Fahrleitung, die mit ihren erforderlichen Schutzvorrich-

tungen bei einem so rauhen Betriebe, wie ihn das Bekohlungsgeschäft darstellt, erhebliche Unterhaltungskosten erfordert.

Ich habe s. Z. auch die von der Firma Demag vorgeschlagene Bauart — Kran auf dem Bunkergerüst — erwogen, bin aber wegen der langen Fahrwege des Bunkergerüstes beim Ausräumen der Schlacken und der Lösche wieder davon abgekommen. Ein zweites Gerüst für den Bunker verteuerte die Anlage derart, daß die Wirtschaftlichkeitsgrenze bedeutend hinaufschnellte, auch die Mehrkosten für das Gerüst, das den Kran tragen sollte, dürften schon die Wirtschaftlichkeitsgrenze über die von mir behandelten Anlagen hinaus verlegen. Gerade die Erwägungen wirtschaftlicher Natur haben mich dazu veranlaßt, bei den Anlagen mit Umschlagsmengen unter 100 t von einem hochstehenden Kran abzusehen. Der Preisunterschied zwischen der von mir als Bauart B bezeichneten und der von Garlepp in Abb. 7 (Maschinenbau, Heft 24/1924) dargestellte Anlage beträgt nach Gegenüberstellung der den gleichen Erfordernissen dienenden Einrichtungen 23400 RM., ein Betrag, dessen Verzinsung und Tilgung, auf die verhältnismäßig geringe Kohlenumschlagsmenge bezogen, die Wirtschaftlichkeitsgrenze erheblich beeinflußt.

Zu den weiteren Ausführungen bemerke ich, daß mir die Verwendung des Greifers für die Besandung der Lokomotiven schon von der ersten Ausführung des Dr. Haas in Oberhausen her bekannt war und, daß ich die hierfür erforderlichen Einrichtungen in den hier vorliegenden Entwürfen für Neu- und Umbauten von Lokomotivbehandlungsanlagen vorgesehen habe. Da ich überzeugt bin, daß auch das Greifen des trockenen Sandes mittels des Greifers bei einer guten Bauart keine Schwierigkeiten bietet, ebensowenig der regensichere Abschluß des Hochbunkers, wie die Glogauer Anlage zeigt, habe ich keine Bedenken, auf jede weitere maschinelle Einrichtung zum Fördern des trockenen Sandes in die Hochbunker zu verzichten. Allerdings ist der Trockensandbansen in bezug auf den Hochbunker so zu legen, daß Fahrwege mit dem Sande im Greifer vermieden werden. Beim Heben und Drehen allein ist der Verlust an Sand durch Herausrieseln unerheblich, die Stöße beim Fahren des Kranes begünstigen allerdings den Sandverlust. In meiner Betrachtung habe ich auf die Verwendung des Greifers für die Besandung absichtlich verzichtet, weil ich diese Erwähnung als zu weitgehend für meine Ausführungen hielt. Die Wiegeeinrichtung für die Kohlenausgabe ist zwar nicht berücksichtigt, es könnte aber durch Unterteilung der Bunker in Einzeltaschen die Raummessung in der gleichen Weise vorgenommen werden, wie bei den Kohlenhunden.

Auch die Behinderung der Übersichtlichkeit des Bansens bei etwaigem Einbau eines Hochgleises auf den in der Gesamtanordnung Rücksicht genommen wurde, für die Entladung von Selbstentladewagen war ich mir bewußt, glaubte aber doch die wendung für den hochstehenden Kran angesichts des geri Kohlenumschlags für die von mir betrachtete Anlage nicht antworten zu können.

Als Ausschlackgruben habe ich allerdings die Einzelschlac gruben, ähnlich der Würzburger Anlage angenommen und damit den Beratungen des Lokomotivbehandlungsausschusse folgt. Einen besonderen Vorteil der von Dr.-Ing. Osthof wähnten Schlackenbrunnen nach amerikanischem Muster ich nicht ohne weiteres einsehen. Die Träger über den von geplanten Gruben haben nur freitragende Längen von 2 : 3, mit einem Zwischenpfeiler; teure und gesundheitsschädl Handarbeit ist hier, ebenso wie bei den Schlackenbrunnen erforderlich. Bei den im Heft 21/23 (1922) des Organs Fortschritte des Eisenbahnwesens erwähnten Schlackenbru kommt man auch nicht ohne Träger, die als Sehnen auf Peripherie der Gruben liegen, aus. Die neuerdings angewen Torkretierung schützt vor schneller Abnutzung.

Die Verwendung der Selbstentladung ist eine Sache für und bedarf besonderer wirtschaftlicher Erwägungen. Ich gl kaum, daß bei den Anlagen, bei denen die tägliche Ausgabe gleich dem Fassungsvermögen eines oder zweier Selbstentl wagen ist, die Aufwendung für die Herstellung der Pfeiler und der Rampe gerechtfertigt ist, zumal gerade bei klein Anlagen ein größerer Anteil an der Tagesumschlagsmenge bei größeren Anlagen unmittelbar vom Wagen auf den Bu geladen wird. Für diesen Anteil ist also eine doppelte Beh lung nicht erforderlich.

Zusammenfassend möchte ich nochmals anführen, daß es nicht auf die Antriebsart des Kranes, sondern vor allem da ankam, die Vorteile des Greiferkranbetriebes für die Loko tivbehandlung hervorzuheben, ferner, daß ich absichtlich Bauart mit dem hochstehenden Kran, die die Anlage zu gunsten des Greiferkranbetriebes verteuert, nicht gewählt h weil ich mir bewußt war, daß bei den von mir betracht kleinen Anlagen eine Wirtschaftlichkeit nur durch äuße Beschränkung der Anlagekosten zu erzielen sein wird. Von Erwähnung der übrigen von Dr.-Ing. Osthoff angeführten E richtungen habe ich in meinen früheren Ausführungen abg hen, weil diese außerhalb des von mir gewollten Rahmens me Betrachtungen liegen.

In den Auffassungen des Problems: Ausgestaltung von Lo motivbekohlungsanlagen mit geringem Umschlag von Dr.-I Osthoff und mir besteht m. E. ein grundsätzlicher Untersch Ich war bestrebt, mit möglichst einfachen, aber noch ausreich den Hilfsmitteln zum Ziele zu kommen und glaube in mein Ausführungen den Weg dazu bezeichnet zu haben.

Berichtigung.

In dem Aufsatz der Nr. 35: „Schnellgüterverkehr" ist ein Satz (Seite 935, linke Spalte, Zeile 6—8) durch Auslassung mehrerer Worte unvollständig wiedergegeben worden, so daß der Sinn ein anderer wird. Der Satz muß richtig lauten:

Wenn wir einen Vergleich aus der Mechanik verwenden wollen, so ist eine Eisenbahn ein System mit ganz wenigen, eine Kraftverkehrslinie ein System mit vergleichsweise unendlich vielen Freiheitsgraden.

Allgemeines.

— **Hotels auf Rädern.** Bei der Tagung einer logenartigen Vereinigung in Philadelphia im Juni galt es, für eine große Anzahl Teilnehmer für wenige Tage Quartier zu beschaffen. An mehr als einem Dutzend Stellen fuhren die Pennsylvania- und die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn zu diesem Zweck Schlafwagen auf, so daß, wie Railway Age berichtet, eine Anzahl „Dörfer" entstanden. Eins dieser Dörfer wurde z. B. auf acht Gleisen eines Werkstättenbahnhofes aufgebaut, die von den zur Instandsetzung dort stehenden Wagen geräumt waren. In fünf Schlafwagenzügen wurden hier 1750 Personen untergebracht. Zwischen den Gleisen wurden behelfsmäßige Bahnsteige angelegt, um d Zugang zu den Wagen zu erleichtern; ferner wurden Leitung für warmes und kaltes Wasser, elektrische Leitungen zur B leuchtung und für Fernsprecher bis in die Wagen geführt. D Züge trugen Nummern und waren außerdem durch Farben g kennzeichnet, um den Bewohnern das Auffinden ihres Quartie zu erleichtern. Einige besondere Wagen waren als Badewag ausgebaut; einer von ihnen war für den Gebrauch der Dam vorbehalten. Jeder Badewagen hatte zwölf Abteile, eine Warmwasserbereitungsanlage usw. Diese Wagen fanden besonde Anerkennung bei den Bewohnern der Schlafwagensiedelung. E Wagen diente als Erfrischungsraum, ein anderer als Schneide werkstatt, in der man seine Kleider aufbügeln lassen konn Auch ein Friseurladen war in einem benachbarten Gebäude ei gerichtet, und auch ein Postamt fehlte nicht. Sieben Speisewag sorgten für die Hauptmahlzeiten; zu ihrem Betrieb waren 1 Personen gestellt; dazu kamen noch 22 Mann zur Bedienu der Wasser- und Eisversorgung. Es wurde täglich eine Ton Eis verbraucht. Die ganze Anlage war von außen elektris beleuchtet, und besondere Maßnahmen waren für den Fall d Versagens der Beleuchtung getroffen. 24 Stunden nach Abfah der Schlafwagenzüge waren die Gleise von allen einstweilig Bauten geräumt und standen der Werkstatt wieder zur Ve fügung.

Das Beschaffungswesen der Österreichischen Bundesbahnen.

Ein Beitrag zu seiner Entwicklung und zur Frage der Lieferungsvergebungen.

Von Dr. Stephan Mayer, Wien.

(Schluß.)

III.

r Bericht des Beschaffungsdirektors an die Verwaltungs- mission hatte in erster Linie die Aufgabe, den Nachweis führen, daß die ÖBB. auch ohne Bindung an das für staat- Verwaltungszweige geltende Reglement der Lieferungs- rdnung auf die heimische Produktion nicht nur genügend ksicht nehmen, sondern sie auch nach Kräften fördern. Da- ist eigentlich auch schon zum Ausdruck gebracht, daß die . die an sie gestellte Forderung, ihre Lieferungen nach staatlichen Liefervorschriften zu vergeben, ablehnen.

der über die Lieferungsvergebungen in der Öffentlichkeit hrten Diskussion ist aber mit Nachdruck die Forderung reten worden, daß sich die ÖBB. an die staatliche Liefer- chrift halten. Man hat dieses Verlangen damit begründet, das Bundesbahngesetz der Unternehmung ausdrücklich die rung allgemeiner Interessen vorschreibt. Durch diese ge- liche Bestimmung seien die Bundesbahnen in der ihnen etragenen kaufmännischen Geschäftsführung insoweit be- änkt, als sie die im Interesse der Allgemeinheit, insbeson- zum Schutze der heimischen Wirtschaft erlassenen, für den t und seine Unternehmungen gültigen Liefervorschriften an- den müßten.

entsteht nun die Frage, ob die Forderung nach Anwendung staatlichen Liefervorschrift durch die Unternehmung ÖBB. tlich begründet ist, ferner ob und inwieweit durch die Er- ng dieser Forderung der Allgemeinheit, der Volkswirt- ft und den ÖBB. gedient wäre.

ur Frage der Verbindlichkeit der staatlichen efervorschriften für die ÖBB. muß man sich ihre ige Rechtsstellung kurz vergegenwärtigen.

ie Bundesbahnen bildeten vor ihrer Umgestaltung in eine ständige Unternehmung besonderer Art einen Zweig un- elbarer staatlicher Verwaltungstätigkeit. Die Vereinigung Hoheits- und Betriebsverwaltung in einer Hand, die Organi- on des Dienstes und die Art der Geschäftsführung befriedig- aber vielfach nicht. Die Notwendigkeit von Reformen wurde t nur in der Öffentlichkeit häufig erörtert, sondern auch von Verwaltung selbst erkannt, die sich schon lange vor Aus- h des Weltkrieges mit verschiedenen Reformplänen be- e.

n ehemaligen Staatseisenbahnrat haben insbesondere die treter der Industrie wiederholt die Kommerzialisierung der tsbahnen und ihre Ausscheidung aus dem staatlichen Ver- tungsapparat gefordert. Die Staatsbahnen könnten nur dann großen volkswirtschaftlichen Aufgaben voll erfüllen, wenn frei von den Bindungen staatlicher Verwaltungstätigkeit, wie ein industrieller Großbetrieb verwaltet würden. Die desbahnreform vom Jahre 1923 brachte endlich die Durch- rung dieser Reformpläne in einer Weise, die vielfach sogar bildlich geworden ist.

urch das Bundesbahngesetz wird das gesamte Vermögen der desbahnen aus dem Bundesschatz ausgeschieden und einer ernehmung zur treuhändigen Verwaltung übergeben. Diese ernehmung bildet einen eigenen Wirtschaftskörper mit ju- ischer Persönlichkeit, mit eigenen Organen und eigener ma, sie ist Vollkaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuches als solcher handelsgerichtlich protokolliert.

urch die Errichtung eines eigenen Wirtschafskörpers mit ner Rechtspersönlichkeit und mit eigenen Organen, durch Ausscheidung der Bundesbahnen aus der unmittelbaren desverwaltung und durch die Übergabe der Geschäftsfüh- g an einen Treuhänder, der im eigenen Namen und für Rechte erwirbt und Verbindlichkeiten eingeht, die den d oder den Bundesschatz nicht unmittelbar berühren, sind Bundesbahnen aus dem Kreis der staatlichen oder vom te verwalteten Anstalten und Unternehmungen ausge- ieden.

iese juristische Verselbständigung soll nach den erläutern- Bemerkungen zum Regierungsentwurf u. a. „die Bundes- nen durch Loslösung aus der behördlichen Eingliederung Beseitigung ihrer bürokratischen Geschäftsform zu schmieg- erer Anpassung an die gesteigerten Anforderungen des mo- nen Wirtschaftslebens befähigen." Der Einfluß der Bundes- ierung beschränkt sich „auf die Besorgung der staatshoheit- en und staatsaufsichtsbehördlichen Aufgaben in dem Um- g, in dem sie auch Privatbahnen gegenüber besorgt werden ssen." Jede weitergehende Einflußnahme der Regierung auf Betrieb (außer der Überwachung der widmungsmäßigen rwendung der Zuschüsse) hält der Gesetzentwurf „im Interesse einer ungehinderten Auswirkung kaufmännischer Handlungsfreiheit von dem Unternehmen . . . . fern." An anderen Stellen hebt der Motivenbericht die Unabhängigkeit des Betriebes vom übrigen Regierungsapparat und „die grundsätzliche Änderung des Charakters der Bundesbahnverwaltung" hervor.

Die Bundesbahnen bleiben natürlich Eigentum des Staates (Bundes), doch hat sich der Bund als Rechtssubjekt des Bundesvermögens seines Verfügungsrechtes hinsichtlich der ÖBB. (mit gewissen, hier außer acht zu lassenden Ausnahmen) bewußt und mit der Absicht auf ein wirtschaftliches Ziel begeben. Die Bundesbahnen können daher auch nicht staatliche Lieferungen nach der Ministerial-Verordnung über die Vergebung staatlicher Lieferungen und Arbeiten vergeben. Diese selbst hat für sie seit der Errichtung eines eigenen Wirtschaftskörpers ihre verbindliche Kraft verloren.

Der Argumentation, daß die gesetzliche Verpflichtung zur Wahrung allgemeiner Interessen auch die Anwendung der staatlichen Lieferverordnung einschließt, fehlt jede überzeugende Kraft. Für die rechtliche Beurteilung der Gültigkeit oder Anwendbarkeit einer Verordnung reicht das Vorhandensein eines allgemeinen Interesses noch nicht aus. Übrigens ist der Versuch, die Verbindlichkeit der Lieferungsverordnung auf einem Umwege aus der Verpflichtung zur Wahrung allgemeiner Interessen abzuleiten, sogar ein indirektes Zugeständnis, daß eine rechtliche Verpflichtung der Bundesbahnen zur Anwendung dieser Verordnung nicht besteht.

Trotzdem soll noch untersucht werden, ob die Anwendung der staatlichen Liefervorschriften auf die Vergebung der Lieferungen der Bundesbahnen im Interesse der Allgemeinheit liegt.

Es würde zu weit führen, hier den Kreis der allgemeinen Interessen zu umschreiben, die von den Bundesbahnen wahrzunehmen sind. Im allgemeinen kann man innerhalb der von den Bundesbahnen zu wahrenden allgemeinen Interessen zwei Gruppen unterscheiden.

Die erste Gruppe bezieht sich unmittelbar auf den Betrieb und die Betriebsleistungen und beeinflußt die allgemeine Verkehrspolitik der Unternehmung, zum Teil auch die Tarifpolitik; die zweite Gruppe betrifft den Betriebserfolg und ist maßgebend für die innere Geschäftspolitik der Unternehmung und zum Teil auch für die Tarifpolitik.

Die erste Gruppe erfordert eine positive Leistung der Unternehmung: die Anpassung des Betriebes an die Ansprüche der Allgemeinheit, zum Nutzen der Allgemeinheit; die zweite Gruppe ist eher negativer Art und verlangt, daß die Unternehmung ihre Geschäftsführung so einrichtet, daß sie ihre Eigenkosten selbst zu decken imstande ist und die Allgemeinheit durch einen Betriebsabgang nicht belaste.

Mit den allgemeinen wirtschaftlichen Anforderungen an den Eisenbahnbetrieb hat der Einkauf des Betriebsmaterials und die Art, wie es beschafft wird, nichts zu tun. Die Materialbeschaffung berührt aber die Allgemeinheit im zweiten Kreis der von den Bundesbahnen zu berücksichtigenden allgemeinen Interessen, die sich auf die Geschäftsführung beziehen.

In diesem Sinne haben die ÖBB. zunächst insoweit auf das allgemeine Interesse Rücksicht zu nehmen, daß sie nach gesunden und bewährten Geschäftsgrundsätzen einkaufen; daß sie so einkaufen und solche Materialien beschaffen, daß den allgemeinen Anforderungen an den Betrieb und die Betriebsleistungen entsprochen wird, schließlich, daß sie beim Einkauf auf einen im Interesse der Allgemeinheit liegenden eigenen Geschäftserfolg Rücksicht nehmen. Sofern also die staatlichen Liefervorschriften der Erfüllung dieser Aufgabe gegenüber der Allgemeinheit nicht entgegenstehen, könnten sie zur Anwendung übernommen werden, obwohl sie für die ÖBB. nicht verbindlich sind. Nun enthalten aber diese Vorschriften solche Bestimmungen und solche Bindungen, die eine ernste Gefahr für die Erfüllung der Aufgabe der Unternehmung, d. i. für die Führung der Bundesbahnen im Interesse der Allgemeinheit, bedeuten.

Die staatliche Lieferungsverordnung sieht allgemein die öffentliche Ausschreibung der Lieferungen vor; sie schließt die Kumulierung umfangreicher Lieferungen in einer Ausschreibung aus; sie schränkt den oft notwendigen Vorbehalt der Vermehrung oder Verminderung der zu vergebenden Lieferung ein; sie bindet die Ausführung der Lieferungen oder Arbeiten an behördliche Vorschriften oder an die Ausführungsvorschriften der Fachvereinigung der betreffenden Branche; sie verbietet die

Vorschreibung solcher Bedingungen, die im Inland nicht erfüllt werden können; sie sieht die öffentliche Angeboteröffnung vor und reglementiert die Zuschlagserteilung; sie fordert für die Vergebung von Lieferungen ans Ausland in umständlicher Weise die Herstellung des Einvernehmens und die Genehmigung staatlicher Zentralstellen; sie verbietet im allgemeinen besondere Verhandlungen mit den Angebotstellern, die auf eine Ermäßigung der Preise ausgehen usw.

Kann ein industrieller Betrieb solche Bindungen bei der Vergebung seiner Aufträge auf sich nehmen, wenn er nicht Gefahr laufen will, daß der Aufwand für die Deckung seines Materialbedarfes gewaltig anwächst, die Produktion verteuert und die Absatzfähigkeit seiner Erzeugnisse verringert? Wird auf diese Weise nicht auch die Qualität der benötigten Materialien oder Leistungen beeinträchtigt, was sich wieder im Erzeugnis oder schon beim technischen Erzeugungsprozeß auswirkt? Von einer Ausnützung der Preisschwankungen und sonstigen Vorteile, die die Marktlage bietet, kann natürlich keine Rede sein.

Mit solchen Bindungen kann kein industrieller Betrieb, können auch die Bundesbahnen nicht erfolgreich arbeiten. Solche bis ins Detail gehende staatliche Reglements haben schon früher der Gebarung der österreichischen Staatsbahnen großen Schaden zugefügt, sie finanziell stark belastet. Ihre weitere Anwendung würde dem Geiste der Bundesbahnreform, die solche Bindungen von der neuen Unternehmung im Interesse einer ungehinderten Auswirkung kaufmännischer Handlungsfreiheit fernhalten will, widersprechen.

Die Bundesbahnen wurden eben als industrieller Betrieb bezeichnet. Durch die Errichtung eines eigenen Wirtschaftskörpers für die Bundesbahnen haben diese aufgehört, ein staatlicher Verwaltungszweig zu sein. Wie aus den früher schon erwähnten Ausführungen des Motivenberichtes zum Bundesbahngesetz hervorgeht, hat sich die Regierung im vollen Bewußtsein der Auswirkungen zur Auffassung entschlossen, daß auch die Bundesbahnen, wie jeder Eisenbahnbetrieb, ein eigener Industriezweig der Volkswirtschaft sind, der nach industriellen Gesichtspunkten geführt werden soll.

Die Beurteilung des Eisenbahnbetriebs als industrielle Unternehmung hängt keineswegs von den Eigentumsverhältnissen ab, sondern folgt aus der Natur des Betriebes. Deshalb sind auch staatlich geführte Eisenbahnen trotz allem industrielle Betriebe. Die verschiedenen Eigentumsverhältnisse können nur die Art der Geschäftsführung beeinflussen; aber auch vom Staate unmittelbar betriebene Eisenbahnen müssen sich, wenn sie ihre volkswirtschaftliche Aufgabe voll erfüllen wollen, den gewerblichen Grundsatz so weit zu eigen machen, daß sie zumindest die gesamten Eigenkosten aus dem Betrieb zu decken imstande sind. Eine Zuschußwirtschaft ist ein Luxus, den sich auf die Dauer nur reiche Staaten mit blühender Volkswirtschaft leisten können.

Und nun hat man, noch dazu in einem Zeitpunkt, wo es allgemein bekannt ist, daß die Leitung der Bundesbahnen die größten Anstrengungen macht, die Allgemeinheit von den Lasten staatlicher Zuschüsse sobald als möglich zu befreien, Zumutungen an sie gestellt, durch die sie um einem ihrer wichtigsten Stützpunkte für eine wirtschaftliche und kaufmännische Gebarung auf dem Wege zum Ziele, zur Erreichung voller Ertragsfähigkeit, beraubt werden sollen. Und was besonders auffällt, ist, daß diese Forderungen aus Kreisen stammen, die gerade das größte Interesse daran haben sollten, daß die Bundesbahnen je eher je lieber zu ihrem Ziel gelangen. Denn die Zumutung, daß sie ihre Aufträge und Lieferungen nicht mehr nach den bei Großbetrieben bewährten Grundsätzen vergeben sollen und daß sie die inländischen Kreise selbst dann unbedingt vorziehen sollen, wenn dadurch ein unverhältnismäßig großer Mehraufwand entsteht, bedeutet wegen der daraus entstehenden ganz wesentlichen Mehrbelastung ihres noch nicht ganz ausgeglichenen Budgets eine einseitige Begünstigung einzelner Unternehmer oder Unternehmerkreise auf Kosten der Gesamtheit. Diese Kreise verlangen mit ihren Wünschen eine versteckte Subvention vom Staate, deren Lasten einer anderen inländischen Unternehmung und der volkswirtschaftlich vielleicht empfindlichsten, den Bundesbahnen, aufgebürdet werden sollen.

Daß sich bloß durch die öffentliche Ausschreibung und Vergebung der Lieferungen durch die Bundesbahnen die Arbeitslosigkeit vermindern würde, ist nicht anzunehmen, weil sich dadurch allein die Lieferungen und Aufträge noch nicht vermehren würden. Übrigens ist schon früher gezeigt worden, wie die ÖBB. bestrebt sind, die heimische Produktion zu fördern und ihr durch Verpflanzung der Erzeugung von Artikeln, die bisher nur aus dem Auslande bezogen werden konnten, aus dem Auslande ins Inland neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen. Und all das konnte ohne Bindung an die Lieferungsverordnung zuwege gebracht werden, vielleicht auch nur deswegen.

Auf einen sehr wichtigen Umstand muß noch aufmerksam gemacht werden. Wie schon zu Anfang der Ausführungen gesagt wurde, hat die Forderung nach Anwendung der staatlichen Liefervorschriften von den Kohlenbestellungen den Ausgang nommen. Dabei übersehen aber die Verfechter dieser Forde offenbar, daß sogar die Lieferungsverordnung für Kohlen freihändige Vergebung vorsieht, somit gerade für diesen strittenen Artikel des Bedarfes der ÖBB. ihre Anwendung s ausschließt.

Obwohl also schon früher die Nachteile der für die e Staatsbahnen verbindlichen Art der Lieferungsvergebung deren ungünstige Auswirkungen auf die Staatsfinanzen un mit auch für die Allgemeinheit bekannt waren, haben die die Vorteile der bei Großbetrieben geübten Art der zent len Materialbeschaffung und -verwaltung praktisch voll erkannt, als sie sich von den für den Staat stehenden Bindungen lossagen und den privatwirtschaftli Methoden der Materialgebarung zuwenden konnten. Die sitive finanzielle Auswirkung des Unt schiedes, die zwischen diesen beiden Metho besteht, ist ein Aktivum, das durch die Bund bahnen der Allgemeinheit zugute kommt.

Die höheren Kosten, die sich durch die Vergebung der L rungen auf Grund der staatlichen Lieferungsbestimmungen geben würden, müßten die Eigenkosten der Bundesbahnen höhen und in irgendeiner Form (erhöhter Staatszuschuß, hö Tarife u. dgl.) die Staatsfinanzen, den Steuerzahler, das b benützende Publikum und jeden Konsumenten belasten. Sie den auch das Ziel der Bundesbahnreform und der Geschäfts rung, die Erzielung der Ertragsfähigkeit der Bundesba oder doch wenigstens die volle Eigenkostendeckung auf stimmte Zeit vertagen. Der Vorteil, den einzelne an die desbahnen liefernde Unternehmungen erzielen würden, m von der Allgemeinheit getragen werden. Die große Zahl Unternehmer, die mit den Bundesbahnen in keiner Geschäfts bindung stehen, würde aber leer ausgehen und hätte nur La zugunsten einer verhältnismäßig kleinen Zahl Bevorzugter tragen.

IV.

Wenn man noch einmal zu der am Beschaffungswesen ÖBB. geübten Kritik Stellung nimmt, so kommt man zu fol dem Ergebnis:

1. Die staatlichen Liefervorschriften haben für die ÖBB. der Errichtung eines eigenen Wirtschaftskörpers ihre verb liche Kraft verloren.

2. Die Anwendung dieser ministeriellen Vorschriften wü die Geschäftsführung der ÖBB. ungünstig beeinflussen ihren Geschäftserfolg gefährden.

3. Ihre Anwendung wäre dem Interesse der Allgemeinl nicht nur nicht förderlich, sondern würde ihm geradezu widerlaufen.

4. Durch die Anwendung der staatlichen Liefervorschrif wäre weder der Volkswirtschaft als Ganzes noch der heimisc Industrie geholfen; die Vorteile würden nur einzelnen Un nehmern oder Industriezweigen auf Kosten der Allgemeinl zugute kommen.

5. Die ÖBB. haben sich für die Vergebung ihrer Lieferun die Grundsätze zu eigen gemacht, wie sie im allgemeinen den Großbetrieben eingehalten werden. So wie sich diese thode im einzelnen Betrieb zu seinen Gunsten bewährt, so reicht ihre Anwendung durch die Bundesbahnen der Allgem heit zum Besten.

6. Die ÖBB. haben, auch ohne an eine staatliche Reglemen rung gebunden zu sein, die Interessen der heimischen Prod tion nicht nur wahrgenommen, sondern zu ihren Gunsten Op gebracht, die bisweilen mit einer streng kaufmännischen schäftsführung nicht einmal in Einklang zu bringen sind.

Man kann also leicht verstehen, daß sich die Bundesbahn energisch gegen die Bindung an die staatlichen Lieferv schriften zur Wehr setzen müssen, wenn sie ernstlich die A gaben, die ihnen im Interesse der Allgemeinheit übertragen si wirklich und erfolgreich erfüllen wollen.

Die ÖBB. haben es sich, wie wir schon früher gehört hab zur Aufgabe gemacht, die heimische Produktion durch V gebung ihrer Lieferungen zu unterstützen; sie müssen aber st darauf Bedacht nehmen, ob die Mehrbelastung, die sie in vie Fällen auf sich nehmen, noch im Interesse der Allgemeinh gerechtfertigt ist und ob sie der großen Allgemeinheit nic besser nützen würden, wenn sie diese Mehrbelastung vermeid insbesondere dann, wenn es zweifelhaft ist, ob der Vorteil wirklich der großen Allgemeinheit zugute kommt.

Wenn man übrigens glaubt, daß die öffentliche Ausschreibu und Vergebung der Lieferungen und die anderen Vorschrift der staatlichen Lieferungsverordnung wirklich im Interesse Allgemeinheit liegen und der Gesamtwirtschaft in Österrei helfen können, warum verlangt man nicht im Interesse der F bung der österreichischen Volkswirtschaft, daß sich alle inl dischen Betriebe ohne Ausnahme an diese Vorschriften halten

ÖBB., deren Sanierung erst vor kurzem eingeleitet wurde, nnen die österreichische Volkswirtschaft durch die Änderung er Einkaufsmethoden nicht sanieren. Es könnte ihr aber geß sehr zustatten kommen, wenn man sich auch auf der anderen te derselben Bedachtnahme auf die heimische Produktion beißigen würde, die ihr die ÖBB. angedeihen lassen. Die Kreise, in ihrem Interesse von den Bundesbahnen die Anwendung staatlichen Liefervorschriften verlangen, sind zweifellos über klar, daß sie, schon aus Gründen der Selbsterhaltung, che Methoden für sich ablehnen müßten.

Die Erfolge, die durch die Neuordnung des Beschaffungswesens erzielt wurden, sind auch ein Beweis, daß der von den B. gewählte Weg straffster Organisation und renger Zentralisierung des Beschaffungswesens der richtige war. Schließlich ist für ein kaufmännisch geführtes Unternehmen der Erfolg der Prüfstein für die htige Wahl der Mittel. Die Zentralisierung des Materialnstes, die zentrale Zusammenfassung des Einkaufdienstes und des Vergebungswesens sowie der Materialverwaltung, gewährleistet nicht nur in hohem Grade die Wahrung der Wirtschaftlichkeit und Einheitlichkeit bei der Geschäftsführung dieser Dienstabteilung, sondern erleichtert auch die Kontrolle und schafft verschiedene notwendige Sicherungen in persönlicher und sachlicher Beziehung.

Es wird vielleicht nicht unangebracht sein, zum Schlusse noch an eine Warnung Sir W. M. Acworths aus seinem Gutachten über die Reorganisation der ÖBB. zu erinnern; es heißt dort an einer Stelle: Wenn der Bund den Besitz der Bundesbahnen behalten soll, müssen sie als ein Erwerbsunternehmen im Interesse der Allgemeinheit als solches verwaltet werden. Man darf örtlichen und Sonderinteressen nicht gestatten, die Verwaltung zu hemmen. Falls es ihr durch politische Einflüsse, örtliche Eifersucht und Sonderwünsche der Länder, durch industriellen Druck . . . . . unmöglich gemacht wird, die Organisation so zu gestalten und so zu führen, wie sie es im Interesse der Allgemeinheit am besten erachtet, wird ein Erfolg unmöglich sein.

Der Rundfunk als Verwaltungsinstrument.

Eine Entgegnung von K. Schade, T.-E.-Insp. Halle (Saale).

Herr Dr. Martens hat in seinem Aufsatz „Der Rundfunk als Verwaltungsinstrument" in Nr. 47/1925 dieser Zeitung Wege gegeben, wie der Rundfunk für die Zwecke der Reichsbahn tzbar gemacht werden könnte. Er schlägt vor, den öffentlichen Rundfunk für die Verkehrswerbung zu benutzen, für Unterrichtserteilung an das Eisenbahnpersonal aber einen sonderen drahtlosen Nachrichtendienst einzurichten. Die rchführung des ersteren Gedankens dürfte technisch ohne iteres möglich sein und wäre zu begrüßen, denn es sollte hts unversucht gelassen werden, um den Verkehr zu steigern. e zweite Anregung hat jedoch bei dem Eisenbahnpersonal ffnungen erweckt, deren Erfüllung unmöglich ist, denn:

1. würde die Einrichtung besonderer Senderanlagen und vieler Empfangsanlagen, die nötig würden, um den Unterricht einer zahlreichen Hörerschaft zugute kommen zu lassen, außerordentlich kostspielig werden;
2. könnte der Zuhörerkreis, selbst wenn die Empfänger von der Verwaltung geliefert würden, aus technischen Gründen, auf die weiter unten eingegangen werden soll, nicht beliebig vergrößert werden. Er würde vielmehr immer beschränkt bleiben;
3. ist es fraglich, ob eine Unterrichtserteilung lediglich durch Vortrag überhaupt die Gewähr für Erfolg bietet.

Betrachten wir zunächst die finanzielle Seite:

Der Wirkungsgrad der drahtlosen Nachrichtenübertragung ist ßerordentlich klein. Die bekannten Rekordleistungen des entlichen Rundfunks sind im allgemeinen nur mit großen ndern erreichbar. Die Maximalleistungen dieser Sender sind och nur beim Telegraphieren zu erzielen. Die Beträge ssen für Telephonieübertragung auf ihren 0,6fachen Betrag niedrigt werden, da man hierbei den Sender, wenn er verrungsfrei arbeiten soll, nicht voll aussteuern kann. Die triebsenergie ist das 50 fache der Maximalleistung. Für n täglichen Gebrauch kann man eben nur eine Durchschnittsstung zugrunde legen. Demnach wird der Nutzeffekt einer lage, die bei jeder Jahreszeit und bei allen Witterungseinssen sicher arbeiten soll, um ein Vielfaches geringer sein. Soll der Sender des Verwaltungschefs an allen Stellen der ichsbahn gehört werden, so muß er dem Deutschlandsender Königswusterhausen gleichen, der etwa 3 000 000 RM gekostet . Die Bezirkssender müßten eine Reichweite von 150 bis)km haben, um von den Eisenbahnern eines Direktionsbezirkes hört zu werden. Sie müßten die Größe der öffentlichen Rundnksender haben, die bei 3 kW Antennenleistung etwa 450 000 ichsmark kosten.

Daß Sender in diesen Ausmaßen tatsächlich nötig sind, ergibt h aus der Betrachtung der Empfangsmöglichkeiten.

Wenn der in der Empfangsantenne aus dem freien Raum aufangene Teil der Senderenergie klein ist, kann man ihn verrken. Dieses geschieht mit besonderen Verstärkereinrichtun, wie sie unter den Namen Hoch- und Niederfrequenzverrker bekannt sind. Daß man hierbei aber nicht nur die auffangene Senderenergie, sondern auch die dieser sich zusellenden atmosphärischen und sonstigen Störungen mitverrkt, ist allgemein bekannt. Je nach der geographischen Lage s Empfangsortes und den Witterungseinflüssen sind die Stöngen verschieden. In einem Empfangsort sind sie aber immer n gleicher Stärke, einerlei, ob sie zu den geringen Senderergien entfernter oder den großen naher Sender addiert rden müssen. Das verhindert also, daß man die Empfangsapparate bis zu unbegrenzter Empfindlichkeit steigern kann. Je kleiner die Empfangsenergie ist, um so größer ist die Störungsempfindlichkeit des Empfanges.

Die Reichweite eines Senders ist abhängig von der Größe der Energie, die man mit der maschinellen Anlage zu erzeugen imstande ist und von der Höhe der Antenne, und zwar ist das Produkt Energie × Antennenhöhe für die Reichweite maßgebend. Der Deutschlandsender in Königswusterhausen hat eine Strahlungsenergie von 18 kW und eine Antenne in 200 m Höhe. Er ist mit einer 50 m langen Empfangsantenne in einem Umkreis bis 200 km mit einfachen Detektorapparaten hörbar. Die übrigen Rundfunksender, die mit 3 kW Antennenenergie und mit niedrigeren Antennen arbeiten, sind mit gleichen Empfangsanlagen nur bis zu einer Entfernung von 30 km zu hören. Diese Reichweiten sind jedoch nur im ebenen Gelände erzielbar, je hügeliger das Gelände ist, desto geringer werden sie.

Außerhalb dieses Bereiches kann man nur mit Röhrengeräten arbeiten, in denen die empfangene Sendeenergie durch die Wirkung der Elektronenröhren und durch Ausnutzung der Rückkopplung verstärkt wird. Je mehr Röhren man zur Verstärkung verwenden muß, um so teurer werden die Empfangsapparate.

Einschließlich Antennenanlage kosten etwa:

1 Detektorgerät mit 1 Hörer	50 RM
1 Einröhrengerät mit 1 Hörer	100 RM
1 Zweiröhrengeräte mit 1 Hörer . . .	160 RM
usw.	

Eine solche oder noch teurere Anlage braucht jeder Hörer je nach Lage seines Wohnortes. Berücksichtigt man ferner noch die Unterhaltungskosten, die sich mit der Anzahl der verwendeten Röhren steigern, so sieht man, daß auch die Empfangsanlagen in ihrer Gesamtheit ebenfalls außerordentlich teuer sein müssen.

Es wäre nun noch zu untersuchen, inwieweit der Empfang mittels Lautsprecher in einem Vortragssaal möglich ist, in dem man eine größere Anzahl Bediensteter zum Unterricht zusammenziehen könnte. Die erste Bedingung hierzu wäre, daß die Wiedergabe des Vortrages klar und deutlich sein müßte, um die Hörer nicht zu ermüden. Das setzt aber einen ziemlich störungsfreien Empfang voraus. Der Lautsprecher verlangt eine sehr große Verstärkung der empfangenen Energie, die nur mit Röhrengeräten erreichbar ist. Aus diesem Grunde kann man Lautsprecher, wenn man mit einiger Sicherheit von Störungen unabhängig sein will, im allgemeinen nur für den Empfang naher großer Sender verwenden, und zwar kann man als Maßstab annehmen, daß die in der Antenne aufgefangene Energie noch groß genug sein muß, um mit einem Detektorapparat aufgenommen werden zu können. Demgemäß ist also der Anwendungsbereich für den Lautsprecher ziemlich beschränkt. In größerer Entfernung vom Sender muß man zum Einzelempfang übergehen.

Nahe beieinandergelegene Empfangsanlagen beeinflussen sich aber gegenseitig. Schon heute kann man beim Unterhaltungsrundfunk merken, wie leicht eine Anlage die andere durch Rückstrahlungen stört, obgleich von einer allzu großen Dichte der Anlagen im allgemeinen nicht gesprochen werden kann.

Wo also die Eisenbahnerwohnungen in Siedlungen und Genossenschaftshäusern dicht beieinander liegen, ist nur eine beschränkte Anzahl störungsfreier Empfangsanlagen möglich.

Vor allen Dingen aber muß bezweifelt werden, ob der einseitige Vortrag überhaupt als zweckmäßiger Unterricht für das Eisenbahnpersonal anzusehen ist. Eine richtige Unterrichtsstunde mit Gedankenaustausch durch Frage und Gegenfrage wird für die Eisenbahner immer noch das Vorteilhafteste bleiben, während der reine Vortrag den das Hören nicht Gewöhnten leicht ermüdet, besonders wenn die persönliche Einwirkung des Lehrers fehlt. Schließlich können Vortragskurse überhaupt kaum von einem sich regelmäßig einstellenden Hörerkreis aufgenommen werden, weil sich die Vortragsstunden mit dem unregelmäßigen Dienst der Eisenbahnbediensteten, die wechselnden Tag- und Nachtdienst haben, nicht in Einklang bringen lassen.

Die Anregungen des Herrn Dr. Hans Martens sind nach Vorstehendem undurchführbar.

* * *

Wir haben vorstehende Entgegnung dem Verfasser des angegriffenen Aufsatzes zugesandt und erhalten folgende Erwiderung:

Auf vorstehende, einseitig eingestellte Ausführungen erwidere ich mit Schopenhauer, daß jedes Problem bis zu seiner Anerkennung drei Stufen zu durchlaufen hat; in der ersten erscheint es lächerlich, in der zweiten wird es bekämpft, und in der drit gilt es als selbstverständlich. Der Verfasser ist in seiner urteilung meiner Ausführungen auf der zweiten Stufe angelan Wenn der Rundfunk in wenigen Jahren Leistungen zeigen wi von denen wir alle heute noch kaum etwas ahnen, aber an zu glauben der rasende Fortschritt der Technik alle Berechtigu uns gibt, so wird der Verfasser vorstehenden Aufsatzes au die dritte Stufe erreichen.

Sachlich stütze ich meine Zukunfts-Hoffnungen hinsichtli des Funk-Personal-Unterrichts mit den besten Erfahrungen d Hans-Bredow-Schule, des „Pädagogischen Rundfunks, den d Verfasser doch gewiß kennt, und mit der Tatsache der Erö nung des ärztlichen Rundfunks im Februar d. J., der in erst Linie dazu bestimmt ist, den Ärzten auf dem Lande und in d kleineren Städten eine Fortbildungsgelegenheit zu schaff Wichtiger als der Lehrrundfunk ist mir der Rundfunk als I strument der Verwaltungskunst.

Man darf nur wünschen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gese schaft in vollstem Umfange den Rundfunk in ihre Dienste ste und an der Spitze marschiert, wenn die großen Behördenbetrie ernstlich dazu übergehen, den Rundfunk für ihre besonder Zwecke zu verwenden. Dr. Hans A. Martens.

Hörbiger und Spengler, die Schöpfer neuer deutscher Lebensgrundlagen?[1])

Von Reichsbahnrat Dipl.-Ing. **W. Richard**, Rotenburg (Hann.).

Im Jahre 1916 (Heft 67) erschien in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ein äußerst anregend geschriebener kurzer Aufsatz des Geheimen Baurat Kemmann über Hörbiger-Fauths Glazialkosmogenie. In fesselnden Worten wurde Hörbigers Lösung des Geheimnisses umrissen, das über der Entstehung und der Schichtenbildung unserer Erde ruht, — der Schichtenbildung, die uns allen vom Bau so manches Rätsel aufgibt, so manche trübe Überraschung bereitet; sei es nun, ob wir Verkehrswege entwerfen oder Bahnen bauen oder unterhalten und betreiben, oder ob wir Brunnen niederbringen und ihr Wasser in unseren Diensträumen und Wohnungen verbrauchen müssen, oder ob wir nach Bodenschätzen suchen. Die überraschendsten Ausblicke auf Vergangenes und Künftiges gibt uns Hörbiger und rückt unser Menschendasein plötzlich in den Ablauf elementarster und erhebendster Geschehnisse im Weltall. Manchem Leser dieser Blätter werden daher die Kemmannschen Zeilen einen tiefen unvergänglichen Eindruck gemacht haben, und es erscheint als Ehrenpflicht gegen die gewaltige Geistesarbeit und -tat Hörbigers und gegen den Verfasser jener Zeilen aus dem Jahre 1916, heute auf das auch fachlich für uns Eisenbahner an Offenbarungen und schlüssigen, glaubhaften Erklärungen so reiche Werk Hörbigers einzugehen, weil die von dem Besitzer der Landstuhler Sternwarte und Mondforscher Ph. Fauth bearbeitete Glazialkosmogenie Hörbigers, nachdem sie jahrelang vergriffen war, im Voigtländerschen Verlage zu Leipzig im Neudrucke wiedererschienen ist.

Wenn hier von Offenbarungen gesprochen wird, will das begründet sein, oder der Verfasser käme in den Verdacht unangemessener Lobrede. Er wagt diesen Versuch der Begründung, bittet aber den Leser, folgendes berücksichtigen zu wollen. Auf dem knapp verfügbaren Raume ist nur ein kurzer Abriß möglich; ein solcher kann aber nur die wesentlichsten Grundlagen und im übrigen nur Ergebnisse Hörbigers bringen und muß daher dem forschenden Leser überlassen, alle Zwischenentwicklungen in dem genannten Werke oder dem übrigen angegebenen Schrifttume nachzulesen. Wenn die folgenden Zeilen dem in alten Lehrmeinungen erzogenen Leser romanhaft erscheinen sollten, möge er also dieses bedenken und auch daran sich erinnern, daß zu den Anhängern der Glazialkosmogenie oder wie sie heute heißt, „Welteislehre", hervorragende Männer unseres heutigen Wirtschaftslebens und der Wissenschaft gehören. Hörbiger ist es gelungen, wissenschaftliche Zusammenhänge zu entwickeln und aufzudecken, von denen uns teils Ursprünge geläufig waren, oder deren Ausgänge wir wohl kannten, deren doppelte Rätsel aber — die Folgen jener Ursprungserscheinungen und die Ursachen dieser Ausgänge — uns verschlossen und verdeckt waren. Ihre Lösung schafft der Geologie ganz neue überaus sinnfällige Unterlagen und setzt sie in den Stand, die Lage der Bodenschätze zu erklären, ja vorauszubestimmen; sie erklärt die Rätsel der Wetterkunde und läßt dunkle Sagen und Überlieferungen, die bisher als Märchen angesehen wurden, als Tatsachenberichte erscheinen (z. B. die Offenbarung Johannes). Unerklärbare und uns rätselhafte Tatsachen erhalten plötzlich eine einleuchten Begründung, und große Lücken unseres Wissens schließen si nunmehr ohne weiteres. Die Grenze des uns Unfaßbaren wi von Hörbiger etwas weiter gerückt und auf dem gewonnen Gebiete unseres Wissens Ordnung und Geschlossenheit g schaffen.

Während die Astronomie bisher folgende Grundgedank vertrat:

1. der Weltenraum ist leer und die glühenden Himmelskörp strahlen außer Licht auch Wärme in ihn aus,
2. die Schwerkraft pflanzt sich daher auch auf größte En fernungen geradlinig fort, und die Sternenwelt hält si gemäß den Newtonschen Gesetzen durch Anziehungskräf im heutigen Zustande,
3. es gibt im Weltall nur Körper erdig-metallischer Mas allerdings in allen Aggregatzuständen,

vertritt Hörbiger, der als weitbekannter Hütten- und Kra maschineningenieur reiche Erfahrungen mit hochgespannten u hocherhitzten Gasen, mit festen, flüssigen und vergasten M tallen und Erden gewonnen hatte, folgende Grundgedanken:

1. der Weltenraum ist mit einem, wenn auch ungemein fein Stoffe angefüllt, dem Träger der Schwerkräfte und d Hemmung aller Bewegungen,
2. die Schwerkräfte pflanzen sich nur begrenzt fort, dah müssen die Sternbewegungen Trägheitsbewegungen, al durch äußeren Anstoß entstanden sein,
3. außer obigen Körpern gibt es auch solche aus Eis in all Größen von Weltraumkälte (— 270 Grad); es stürzt in d glühenden Massen und der Ausgleich der Gegensätze: E und Gluten ist der Ursprung alles Werdens und Vergehe im Weltall.

Neben Hörbiger tritt Spengler mit seinen dank unglücklich Titelwahl für sein Hauptwerk im allgemeinen so falsch ber deten Gedanken. Die beiden Männer weisen dem Geiste, d ihnen zu folgen willig ist, neue Wege zu einer bisher uns u bekannten Geschlossenheit der Bildung und zeigen unser Leb und Geschichte und all unser Arbeiten und Handeln eingebund in das Werden und Vergehen unseres Sonnensystems.

Vor undenkbaren Zeiten schwebte ein Riesenstern von vie hundertfacher Sonnenmasse durchs All. Er zog einen erkaltete wasserdurchtränkten und übereisten Himmelskörper im Lau der Jahrmillionen dank dem Flugwiderstande, den der Weltrau füllstoff im Laufe der endlosen Zeiten bot, näher und näh an sich und schließlich in seinen Glutkörper hinein. A der Berührung zwischen Glutgasen und Eishülle entstand Schlackenkrusten um den Eindringling und schützten ihn vor z schnellem Auftauen. Er sank tiefer und tiefer bis in die seine spezifischen Gewichte eigentümliche Tiefe, das Wasser wur erhitzt, überhitzt und harrte dann im Siedeverzuge als furch barer Sprengkörper auf eine Störung des Gleichgewichtsz standes. Diese trat dann einmal ein. In furchtbarer Explosio sausten Reste des Eindringlings und feuerflüssige Massen d Riesensternes in dichter Wolke ins All. Die größeren langsam fliegenden Stücke zogen die kleineren schneller fliegenden a sich und wuchsen oder zwangen sie infolge des Geschwindigkeit

---

[1]) Auszug aus dem gleichnamigen Aufsatze in der Verkehrstechnischen Woche 1926, Hefte 10 und 11. In Heft 10 sind sinnentstellende Druckfehler unterlaufen, die mit einem Nachtrage in Heft 21 S. 252 berichtigt worden sind.

erschiedes zum Umlaufe, ein Schauspiel, wie es sich noch in eren Zeiten wahrscheinlich in der Nova Persei ebenfalls ab-lte. In der Explosionsmasse wurde die Sonne Mittelpunkt eine ganze Anzahl kleinerer Planeten und flog mit ihnen ter den leichtesten und schnellsten Auswurfmassen her. Das drehende Sonnensystem, das im Entstehen, wie alle von ßem Drucke befreiten Metallgemische, große Mengen Sauer-f abgab, der sich mit Weltraumwasserstoff zu Wasserstaub r Eisstaub verband, schob den sich bewegenden Staub zentri-al zu flacher Linse nahe der Umlaufebene der Planeten zusam-und sog dadurch neuen Wasserstoff zu den Polen heran. Dampf- bzw. Eisstaubbildung nahm bis zur Sauerstoff-höpfung ihren Fortgang und die äußersten Teilchen gelang-schließlich außer Reichweite der Sonnenschwerkraft und en als hellglänzendes Gewölk mit dem Sonnensysteme weiter. ses im schwachen Sonnen- und Sternenlichte schwach leuch-le Gewölk ist der Schleier der Eismilchstraße, während jene losionsreste zum Teil erkaltet, übereist, als Kometen, zum als rote Sterne vor und hinter der Eismilchstraße mit der ne fliegend, den Übergang zur Fixsternwelt bilden. Die lchstraße gehört also nicht zur Fixstern-, ndern zur Sonnenwelt. Zwischen Erde und Mars liefen ächst noch fünf sehr kleine Planeten um.

ie Laufbahnen aller Weltkörper werden, wie schon gesagt, ndlich leicht gehemmt. Diese verschwindenden Hemmungen men erst im Laufe der Jahrmillionen meßbare oder merkbare ße an und zwingen die umlaufenden Körper in feinspiralige alen, die langsam zum Hauptsterne schrumpfen. Je leichter Planet, desto stärker die Schrumpfung, und so waren im fe der Zeiten drei von den zwischen Erde und Mars umlaufen-Planeten von der Erde als Mond eingefangen und dann von verschlungen. Die Erdkruste bestand aus den Formationen zur Jura und Kreide mit einem Di- und Alluvium. Das Ende vierten Planeten, des Tertiärmondes, sei nun kurz verfolgt.

ie Erde zog wieder einmal mondlos ihre Bahn. Ihre Achse e sich aus im folgenden angedeuteten Gründen aufgerichtet, Jahreszeiten waren weniger verschieden als heute, es rschte fast „ewiger Frühling". Da traf die Sonnenferne der e mit der Sonnennähe des kleinen Planeten zusammen, dieser fiel ihrer Schwerkraft und wurde gezwungen, statt außerhalb Erdbahn um die Sonne zu ziehen, nunmehr wechselnd sonnen-ig der Erde oder marsseitig mit ihr um die Sonne zu laufen. e Anziehungskraft sog die am Erdpole vorhandenen Wasser-sen zum Teil und in großen Flutwellen nach den Tropen hin. beben erschütterten die Erde. Die Menschen hatten plötzlich der einen Mond, der ihre Nächte erhellte. Im Laufe der Jahr-derttausende schrumpfte seine Bahn, seine Umlaufzeit ver-zte sich, er rückte der Erde näher und näher. Vorübergehend er auch einmal in 24 Stunden um, das heißt, er stand stets r demselben Längengrade, einen Flutberg unter sich und n auf der Gegenseite der Erde haltend und mit diesen auf- und endelnd. Die Erde ächzte in allen Fugen, Zeiten geologischer ßgeschehen (Verwerfungen, Schichtungen) kamen über die e. Die Lufthülle an den Polen wurde dünner wegen des Ab-zens nach dem Gleicher und die Weltraumkälte konnte noch e Breiten unter Eis und Schnee legen. Eine der Eiszeiten für ere Breiten war angebrochen. Der Mondumlauf wurde dann neller und schneller, dank der hohen Kreiselgeschwindigkeit tete sich die Erdachse langsam auf. Schließlich löste sich der enmond auf und wurde der Erde einverleibt. Die Wasser-en strömten zum Pole zurück und rissen die alluvialen ichten früherer Zeiten mit sich fort. Eine Sintflut brach her-Ihre Schrecken blieben im Gedächtnisse der Menschheit en, auch als wieder ruhige, mondlose, glückliche Zeiten heran-ommen waren. Ein neues Diluvium hatte sich abgelagert und Alluvium setzte sich ab. Millionen von Jahren vergingen, reiche Kultur entwickelte sich, die sagenhafte Atlantis nte, bis die Erde auch den letzten kleinen Planeten zwischen und dem Mars einfing und zu ihrem Trabanten machte, un-n heutigen Mond. Die Ereignisse des letzten Mondeinfanges derholten sich. Atlantis versank in den vom Pole heran-menden Fluten, ebenso wie im Indischen Ozean das Land schen Madagaskar und Indien und im Stillen Ozean das Oster-lreich.

Unsere graue Vorzeit begann. Die alten Ägypter schufen ihr Reich, ihre Kultur, die alten Babylonier ebenfalls. Jeden Welt-volkes Geschichte und Kultur, die wir nunmehr im einzelnen verfolgen können, lief nach Spengler in wesensgleicher Entwick-lung ab. Es folgte die Hochkultur der Chinesen, der Mexikaner, der alten Welt, des Morgenlandes und des Abendlandes. Spengler zerschlägt die anmaßende Lehre von Altertum, Mittelalter und Neuzeit, die sich selbst als Krone der Schöpfung ansieht und vergißt, was frühere Zeiten Größeres als wir geschaffen haben. Jede Hochkultur führt nach Spengler ein eigenes Leben und ist jeder anderen gleichwertig. Erhaben zwecklos wachsen nach Spengler diese Hochkulturen.

Hier arbeitet Frobenius weiter und verfolgt eine über die Erde pendelnde Kulturwelle, pendelnd zwischen Occident (West-europa) und Orient (Indien). Unbekannt sind ihm noch Hör-bigers Lehren und er schließt daher nicht weiter, daß seine Kulturwelle in Atlantis entsprang und durch kosmisches Gesche-hen geleitet ihren Weg durch unsere Geschichte nahm. Sie wird nach Spengler und Frobenius unser Volk ergreifen, dessen Lebensziel noch nicht erfüllt ist. Sie wird dann weiter wandeln über die Erde und einst die Auflösung unseres Mondes, also eine neue Sintflut erleben. Millionen Jahre mondloser Nächte fangen wiederum an, das Leben blüht, bis der Mars eingefangen wird und der Ablauf der Ereignisse, nur in stärkerem Maße, sich wiederholt. Das Leben erlischt, wenn die Erde sich den Mars mit seiner rd. 450 km starken Wasserhülle einverleibt. Sie wird überflutet und erkaltet. Luftlos und lebensbar zieht sie ihre Kreise und endet im Schoße der Sonne, die dann nach dem Ver-schlingen der übrigen Planeten vielleicht als Eindringling an einer neuen Fixsternexplosion beteiligt wird.

Tief greifen diese Lehren in unser heutiges Leben ein. Hörbiger zeigt, wie das Wetter von der Planetenstellung beeinflußt wird, wie sich die Geheimnisse der Meteorologie lösen. Er bahnt neue Wege zur Vorausbestimmung des Wetters, das unsere Ern-ten, ihren Nahrungsgehalt und damit das Wohl und Wehe eines jeden von uns bestimmt. Er sagt uns, woher in unseren Bau-gruben und Einschnitten die merkwürdigen Schichtungen kom-men, er gibt eine Erklärung für die tiefen kiesgefüllten Erd-spalten, in denen das Grundwasser rinnt, dessen Fließen die Wünschelrute ausschlagen läßt. Er hat es sogar vermocht, die 1916 erbohrten Erdölquellen von Oklahama schon 1906 als vor-handen zu vermuten. Spengler verlangt von uns den Mut, unserem Schicksale ins Antlitz zu sehen und auf die unerfüll-baren Sehnsüchte nach romantischen Zeiten, nach Blütezeiten der Künste zu verzichten; er zeigt uns als Ideal unserer Zeit den weltpolitisch denkenden, willensstarken Menschen, der männlich zum Kampfe bereit ist und den Staatsgedanken zur höchsten Blüte bringt.

In skizzenhaftem Umrisse sollten die neuen Gedanken die Aufmerksamkeit der Leser erwecken und zum Nachdenken und Forschen anregen. Die Stellung der Wissenschaft ist zwar sehr geteilt, sie sei hierbei nicht weiter erörtert; es darf gebeten wer-den, darüber Näheres in der Verkehrstechnischen Woche 1926, Hefte 10/11, nachzulesen. Es ist ja bekannt, daß jeder neue Ge-danke zunächst bekämpft wird, und der Verfasser befindet sich in der guten Gesellschaft von Besten unserer Zeit, wenn er be-hauptet, daß beider Männer Werk einen tiefen Einfluß auf unsere Bildung, unser Tun und Handeln gewinnen wird.

Schrifttum (vgl. auch Verkehrstechnische Woche 1926, Heft 2).
Hörbiger-Fauth, Glazialkosmogenie, 1912 (Neuabdruck 1925), Gzl. rd. 50 RM.
H. Fischer, Weltwenden, Gzl. 6,00 RM.
H. Fischer, Rätsel der Tiefe, Gzl. 5,00 RM.
H. Fischer, Rhythmus des kosmischen Lebens, 6,00 RM.
P. Fauth, Mondesschicksal, Gzl. 6,00 RM.
Voigt, Die Welteislehre und ich, 0,60 RM.
und die übrigen Bücher der Welteisbücherei, Verlag Voigtländer-Leipzig.
Die Zeitschrift „Der Schlüssel zum Weltgeschehen". Herausgegeben von Hanns Fischer.
O. Spenglers Schriften, Verlag H. Beck-München.
Frobenius, Vom Kulturreich des Festlandes, Wegweiserverlag, Charlottenburg (vergriffen).

Allgemeines.

Neuzeitliche Bürotechnik in der öffentlichen Verwaltung. er dieser Bezeichnung ist das Deutsche Institut für wirt-ftliche Arbeit in der öffentlichen Verwaltung — Diwiv — in amtlichen Abteilung der Großen Polizei-Ausstellung ver-en. Beteiligt sind hieran nur amtliche Stellen, und zwar: Reichsministerium des Innern, die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Reichspost. Unter anderem werden dort vorgeführt: Neuzeitliche Registraturen, Büroförderanlagen, automatische Bürofernsprechbetriebe, Lochkartenverfahren (im Betrieb vorgeführt) und ihre Anwendungsmöglichkeiten nebst Nummerungsaufbau und Spezialkarteien, Arbeitsuntersuchungen auf betriebswissenschaftlicher Grundlage. Es wird beabsichtigt, diese Ausstellung später als Dauerausstellung einzurichten und durch Beteiligung weiterer amtlicher Stellen nutzbringend für Behörden und Beamtenschaft auszugestalten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 31. August d. J. ist § 72 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bis auf weiteres dahin geändert worden, daß der Tarif für Nachnahmen nach Eingang einen Mindestbetrag festsetzen kann. Bei Nachnahmen dieser Art hat der Absender dem Frachtbrief einen Nachnahmebegleitschein nach dem von der Eisenbahn vorgeschriebenen Muster beizugeben. Diese Regelung ermöglicht es, dem schon lange gehegten Wunsch der Geschäftswelt auf beschleunigtere Auszahlung der Nachnahmen unter 150 RM. zu entsprechen. Denn während jetzt solche Nachnahmen erst nach 2 oder 3 Wochen (je nach der Länge der Beförderungsstrecke) ausgezahlt werden, wird dies künftig sofort geschehen, nachdem der Nachnahmebegleitschein mit der Bestätigung der Empfangsstation über die erfolgte Einzahlung der Nachnahme durch den Empfänger an die Versandstation zurückgelangt ist. Die Beigabe des Nachnahmebegleitscheins durch den Absender, worauf im Interesse einer schnellen Abfertigung eisenbahnseitig nicht verzichtet werden kann, fällt gegenüber dem gebotenen Vorteil als neue Belastung der Verfrachter nicht so sehr ins Gewicht, zumal da der durch den Tarif festzusetzende Mindestbetrag auf 20 RM. bemessen werden wird, so daß bei uns nur etwa 14 % aller Nachnahmesendungen ein Nachnahmebegleitschein mitzugeben ist. Außerdem kann Auflieferern von Massensendungen die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen auf Antrag erlassen werden. Geringere Nachnahmebeträge (bis 20 RM.) sind in der Regel sofort bei der Auflieferung des Gutes als Barvorschüsse auszuzahlen. Ausgenommen hiervon sind lediglich Nachnahmen auf Güter, für die Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann, auf Güter, die bahnlagernd gestellt sind, sowie solche, deren Wert nach dem Ermessen der Versandstation den Nachnahmebetrag nicht sicher deckt.

— **Außerordentliche Sicherheitsmaßnahmen der Reichsbahn.** Die wie eine Epidemie in letzter Zeit auftretenden Unfälle im Bereich der Deutschen Reichsbahn, die an ähnliche Unfallperioden z. B. im Jahre 1898 erinnern, haben der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach ernsten Beratungen zu außerordentlichen Maßnahmen Veranlassung gegeben.

Für die Reichsbahn gilt ebenso wie für jede andere Verkehrsverwaltung als Richtschnur, daß die Wahrung der Betriebssicherheit vor allen finanziellen Bedenken stehen muß. Die Reichsbahn ist sich ihrer Verantwortung voll bewußt, daß sie kein frevelhaftes Spiel mit Menschenleben treiben darf. Alle menschenmöglichen Mittel müssen für die sichere Transportführung erschöpft werden.

Nun mußte während der Kriegszeit Raubbau an Gleisen, an Brücken und am Wagenpark wie überhaupt an allen Bahnanlagen getrieben werden. Diese Schäden können erst in ernster langwieriger Arbeit ausgemerzt werden. Um trotzdem die Betriebssicherheit zu wahren, mußte die Geschwindigkeit der Züge stark verringert werden. Mit dem Umbau des Oberbaues geht es rüstig voran, so daß bald wieder der Friedenszustand erreicht ist und auch die Geschwindigkeit der Züge auf Friedensstand gebracht werden kann. Zwar sind durch ständige Mechanisierung der Arbeit Köpfe erspart worden, jedoch ist der Personalstand heute noch trotz geringeren Verkehrs höher als im Jahre 1913.

Obgleich der Hauptverwaltung der Reichsbahn allmonatlich Berichte über die Betriebsführung und den Zustand der Anlagen vorgelegt werden und obgleich in diesen Berichten, die direkt aus der Praxis stammen, stets betont worden ist, daß die Betriebssicherheit durchaus gewahrt ist, hat sich die Hauptverwaltung zu folgenden Maßnahmen entschlossen:

1. Der Streifdienst ist in starkem Maße auf den Strecken und Bahnhöfen auch bei Nacht zu verstärken. Ist es doch eine alte Erfahrung, daß einmal verübte Anschläge in der ersten Zeit zu Wiederholungen Anreiz geben.

2. Die besten Praktiker der Reichsbahnverwaltung treten sofort mit Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und fachkundigen Vertretern des Beamten- und Arbeiterpersonals zu Kommissionen zusammen, die das gesamte Reichsbahngebiet zur Kontrolle bereisen. Sie sollen feststellen: den Zustand des Oberbaues, den Zustand des rollenden Materials, die Handhabung des Betriebsdienstes, die Beanspruchung des Personals.

Die Kommissionen haben sich bereits am 6. d. M. auf den Weg begeben und werden die ersten Berichte über die Hauptstrecken bereits in dieser Woche erstatten.

Die Unfälle und ihre Erörterung in der Öffentlichkeit hab naturgemäß Unruhe und Nervosität ins Publikum und auch das Reichsbahnpersonal getragen. Es wird erste Aufgabe a l l Stellen sein, beruhigend zu wirken. Die Unterstützung d Öffentlichkeit hierbei wird nicht entbehrt werden können u wird erbeten.

— **Eisenbahnelektrisierung in Bayern und Schlesien.** Wie a München mitgeteilt wird, ist die Elektrisierung der Eisenbal strecke München-Ulm grundsätzlich bereits beschlossen word Der Zeitpunkt für die Ausführung der Arbeiten kann zwar no nicht festgesetzt werden, man hofft jedoch, mit den Vorarbeit im Laufe des nächsten Jahres beginnen zu können. — Auf d schlesischen Gebirgsstrecke Görlitz-Hirschberg-Breslau wird 50 km lange Reststrecke Königszelt-Breslau im nächsten Jah mit der elektrischen Fahrleitung ausgerüstet, so daß dann ei große, in sich geschlossene Betriebseinheit von insgesamt 310 l Länge elektrisch betrieben wird.

— **Landeseisenbahnrat Hannover.** Die 8. Sitzung des Land eisenbahnrats findet am 22. September d. J., vormittags 11½ U in Braunschweig im Sitzungssaale der Handelskammer sta Auf der Tagesordnung stehen geschäftliche Mitteilungen sow Mitteilungen über die Tariflage und Betriebsfragen.

— **Neuer Verschluß an den zweiflügligen Schiebetüren d Berliner Nordsüdbahn.** Die Wagen der Berliner Nordsüdbal sind an jeder Langseite mit drei Türen versehen, die nach d Muster ausländischer Schnellbahnen als zweiflüglige Schiel türen ausgebildet sind. Das Türschloß mit seinen Klinken in üblicher Höhe — etwa Brusthöhe— angebracht. Die Tür hängen in Rollen und sind vermöge einer sinnreichen Kette übertragung so leicht beweglich, daß sie mit nur e i n e r Ha geöffnet und geschlossen werden können.

Es ist wiederholt vorgekommen, daß unachtsame Fahrgäs beim Schließen einer solchen zweiflügligen Tür an den Händ durch Einklemmen verletzt wurden, weil sie auf das Mitgeh des zweiten Flügels beim Bewegen des einen Flügels nicht g nügend Obacht gegeben hatten. Um diesem Umstande, der si übrigens auch auf ausländischen Schnell- und Straßenbahnen b Verwendung handbedienter zweiflügliger Türen bemerkbar g macht hat, abzuhelfen, findet jetzt eine Änderung der Schlie vorrichtung statt; sie besteht darin, daß das Schloß an das ei Ende der Tür, und zwar an das o b e r e Ende, verlegt wird, wä rend die Türklinke selbst unverändert in ihrer jetzigen Höhe lage verbleibt. Es werden also Schloß und Klinke räumlich au einandergelegt und durch eine einfache Steuervorrichtung mi einander verbunden. Auf diese Weise sind die Türkanten fa in ihrer ganzen Höhe, insbesondere aber in ihrem mittleren Te für die Anbringung einer nachgiebigen Armierung (beispiel weise Hohlgummileiste oder federnde Metalleiste) frei gewo den. Hierdurch werden bei etwaigem Einklemmen von Glie maßen Verletzungen der Fahrgäste beim Türschließen vermi den. Beschmutzungen von Kleidungsstücken durch überöl Schlösser oder ein Zerreißen von Kleidern an den Schloßschne pern können nicht mehr vorkommen. Wie eingehende Versucl mit der zum Patent angemeldeten Vorrichtung ergeben habe ist auch bei der o b e r e n Lage des Schlosses ein zuverlässig Schließen der Tür verbürgt. **W. M.**

— **Verwaltungsakademie Berlin.** In dem Studienplan fi das Winterhalbjahr sind folgende Vorlesungen aufgenommen A. S t a a t s - und W i r t s c h a f t s w i s s e n s c h a f t e J a s t r o w : Enzyklopädischer Überblick über die Studien gebiete; E u l e n b u r g : Theoretische Nationalökonomie B o e s e : Nationalökonomische Übungen; M o t s c h m a n n Geld- und Kreditprobleme der Gegenwart; W a g e m a n n Bank- und Börsenwesen; B r i n k m a n n : Die kaufmännisc Bilanz und ihre Bewertung. B. R e c h t s w i s s e n s c h a f L u c a s : Bürgerliches Recht I, allgemeiner Teil; T i t z e Bürgerliches Recht II, Schuldverhältnisse; K a s k e l : Übunge im bürgerlichen Recht; H ü l s e n : Handelsrecht, Teil V o l k m a r : Zivilprozeß; K o h l r a u s c h : Strafrecht, allge meiner Teil; K i e s o w : Strafrecht, besonderer Tei P o e t z s c h : Staatsrecht; v. D u l t z i g : Verwaltungsrech M e n d e : Beamtenrecht. C. A u s l a n d s w i s s e n s c h a f H o e t z s c h : Das neue Staatenbild Europas seit dem Ver sailler Vertrag; M a r t i u s : Organisation und Aufgabe d Völkerbundes; B e r g s t r ä ß e r : Gegenwartsfragen der Po litik; (Dozent noch unbestimmt): Die deutsche Handels- un Vertragspolitik; v o n B e l i g a n d : Das Verwaltungsrecht i zwischenstaatlichen Verkehr; K r a s k e : Staatsangehörigkeit J a h n : Die Bilanzen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft S o m m e r l a t t e : Güterverkehr und Wirtschaft; K i t t e l Rechtsstellung und Verfassung der deutschen Eisenbahnen W e c h m a n n : Neues und Geplantes in der Reichsbahn-Elek trisierung; S p i e ß : Fortentwicklung der Gütertarife; (Dozen wird später bestimmt): Großraumgüterwagen; (Dozent wir

iter bestimmt): Betriebslehre; Gaier: Die Wirtschaftlich-
it in der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn; Saller:
uzeitlicher Bahnbau und Bahnunterhaltung. E. Allge-
·ines. Lietzmann: Einführung in das wissenschaft-
he Arbeiten; Maier: Einführung in die Philosophie und
ınz: Praktische Redeübungen.
)as Vorlesungsverzeichnis ist gegen Voreinsendung von
Pfg. vom Sekretariat der Verwaltungsakademie, Berlin W 8.
arlottenstr. 50/51, zu beziehen.

Österreich.

— Die österreichischen Bundesbahnen im ersten Halbjahr 1926.
e Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen hat am
September Vertretern der Presse Mitteilung über die Ge-
äftsergebnisse der Bundesbahnen im ersten Halbjahr 1926 ge-
cht.

)er Direktor der Bundesbahnen Ingenieur Foest-Mons-
·ff gab im einzelnen folgende Aufklärungen: Der unbedeckte
hlbetrag des ersten Halbjahres beträgt bei den Bundesbahnen
nd 26 Millionen Schilling. Man muß aber bei dieser Gelegen-
it bedenken, daß auch die österreichischen Staatsbahnen im
sten Halbjahr immer passiv waren und erst im zweiten
lbjahre durch den Ernteverkehr und die Kohlentransporte
tiv werden konnten. Es handelt sich also um eine ständig
ederkehrende Tatsache, der auch in dem vom Generalkom-
ssär und der Regierung genehmigten Voranschlag der Bundes-
hnen Rechnung getragen ist. Freilich übersteigt der Abgang
n veranschlagten Fehlbetrag um 6 Millionen Schilling, weil
r bei Erstellung des Voranschlags im vorigen Sommer nicht
· Auswirkungen der heurigen Wirtschaftskrise, und schon gar
·ht den unangenehmen Zuwachs durch die Wetterkrise vor-
rsehen konnten.

Die rückläufige Bewegung ist aber nicht nur in Österreich zu
rzeichnen. Die schweizerischen Bundesbahnen geben sowohl
r Mai als auch für Juni 1926 an, daß die Zahl der Reisenden
ı mehr als 10 % gegenüber dem Stande von 1925 zurückge-
eben ist. Die Österreichischen Bundesbahnen haben ähnlich
e die schweizerischen Bundes- und die deutschen Reichsbahnen
ıe jährliche Steigerung von 3 % der Zahl und dem Werte nach
ranschlagt. Wenn man bei den schweizerischen Bundesbahnen
gibt, daß die Steigerung nicht nur ausgeblieben, sondern, daß im
·genteil eine so starke Senkung eingetreten ist, so kann man
raus ersehen, daß der Rückgang eine Tatsache ist, die alle in
rselben Wettersphäre liegenden Bahnen trifft. Denn das
ılechte Ergebnis der Österreichischen Bundesbahnen im ersten
ılbjahr ist ausschließlich auf den verringerten Personenverkehr
rückzuführen, der eine Folge der Wirtschaftskrise und der
·ichzeitig aufgetretenen Wetterkrise ist. Es scheint, als ob im
li der Ausfall gegenüber dem Voranschlag sich vermindert
tte und die Augusteinnahmen des Reiseverkehres den Erwar-
ngen entsprechen, doch liegt für diese Monate noch kein ab-
hließendes Urteil vor.

Die Bundesbahnen haben vor einigen Monaten eine Betriebs-
editvereinbarung mit einem Bankenkonsortium getroffen. Der
eneraldirektor der Bundesbahnen hat in einer Pressekonferenz
ı 7. Mai erklärt, daß wir, um uns über den jeweiligen Ultimo-
darf hinwegzuhelfen, einen Betriebskredit bei den Banken auf-
hmen mußten. Bei Errichtung des Wirtschaftskörpers „Öster-
ichische Bundesbahnen" haben wir nicht etwa wie die Post-
arkasse einen Betriebskredit erhalten, sondern nur ein Grund-
ıpital von 200 Millionen Schilling, das sich aus Beständen in den
ıhnhof- und Direktionskassen und aus gewissen Materialvor-
ten zusammensetzte. Unter solchen Verhältnissen waren wir
·zwungen, bei den Banken einen Kredit im Höchstausmaße von
ı Millionen Schilling aufzunehmen. Wir haben diesen Kredit
ı ersten Halbjahr 1926 zuhöchst bis 44 Millionen Schilling in
ıspruch genommen. Der Vorgang ist folgender: Wir haben am
), jedes Monats die Käufe an Kohle zu decken, am 26. und 27.
nd die Bundesbahndirektionen und sonstigen Dienststellen für
e Verpflichtungen gegenüber dem Personal zu beteilen. Viele
illionen Schilling müssen zur Verfügung stehen. Für diese
ahlungen wird dann der Bankenkredit herangezogen. Vom
eines jeden Monats werden die Eingänge langsam wieder an-
·sammelt. Wir haben heute bereits wieder bei den Banken ein
uthaben von 12,6 Millionen Schilling. Die Verschuldung an die
anken ist also keine Verschuldung als solche, sondern nur eine
ushilfe für den Ultimo.

Wie die Gesamtentwicklung des Jahres 1926 ab-
·hließen wird, kann man heute nicht sagen. Wir leben in einer
ıruhigen Zeit, hoffen aber doch, daß die Einnahmen aus dem
ersonenverkehr sich bessern, und daß jene, welche ihre Reisen
egen des Wetters bisher nicht unternommen haben, nunmehr
ı Herbst fahren werden. Wir hoffen auch, daß der reichere
urchfuhrverkehr noch einige Zeit andauern wird. Selbst nach
eendigung des englischen Kohlenausstandes wird ein Teil der
ıglischen Gruben noch längere Zeit zum Stillstand verurteilt
sein, ein gewisser Hundertsatz des Bergbaues dürfte überhaupt
nicht mehr in Betracht kommen. Die Erreichung der vollen
Förderung in England wird sich jedenfalls unmöglich von heute
auf morgen erreichen lassen, und während dieser Monate werden
die Transporte Ruhrrevier über Brenner oder Ostrau-Bernhards-
tal-Tarvis bzw. Oberschlesien-Bernhardstal-Tarvis andauern und
unseren Ausfuhrverkehr beschäftigen. Ein solcher kann freilich
nicht mit hohen Tarifen erstanden werden, denn es handelt sich
hier um einen Wettbewerb von Fahrleistungen an das Ausland,
die nur nach gewissen Zugeständnissen an den Wettbewerb er-
reicht werden kann. Immerhin beschäftigt dieser Durchfuhrver-
kehr das Personal und wirkt einer weiteren Verödung der Bahn-
höfe entgegen.

Von großer Wichtigkeit für die Entwicklung des Bahnverkehrs
überhaupt ist auch die Frage des Flug- und Kraftwagenwett-
bewerbes. Wir haben Unmögliches geleistet, denn wenn man
heute in viereinhalb Stunden von Wien nach Salzburg und in
sieben Stunden von Wien nach München fahren kann, so hätte
man das im Frieden für undenkbar gehalten. Es gibt aber Leute,
die lieber fliegen. Dagegen sind alle Bahnen machtlos. Dieser
Wettbewerb wird immer stärker, und es kann keinem Zweifel
unterliegen, daß die Bundesbahnen da ebenso wenig mitkönnen
wie eine andere Bahn. Genau so verhält es sich beim Kraftwagen,
der von Haus zu Haus fährt, der jeden Augenblick abgehen kann
und auf welchen man nicht zu warten braucht. Hier liegt be-
kanntlich ein schwieriges Problem. Ferner ist die Bahn durch
die Unfallshaftpflicht belastet. Ein Autobus der Stadt Wien
ist ein Lastfahrzeug, das keine Haftpflicht trägt, und wenn ein
Unglück geschieht, wird die Gemeinde Wien jeden Entschädi-
gungsanspruch zurückweisen. Wenn wir aber mit einem Last-
zug irgendein Unglück haben, erwachsen uns aus der Haft-
pflicht große Kosten.

Auf der einen Seite die Straßenerhaltung, auf der anderen
die Haftpflicht — hier liegt ein Versagen der Gesetz-
gebung vor. Die Gesetzgebung in Österreich muß sich sehr
bald darüber klar werden, daß in den Bahnen, ob es nun die
Bundesbahnen oder private Lokalbahnen sind, der weitaus größte
Teil des Volksvermögens steckt, und daß dieses Volksvermögen
nicht einfach vernichtet werden kann, weil man gegenwärtig
mehr Freude am Fliegen oder Kraftwagen hat. Das Verhältnis
der Bahnen zum Kraftwagen- oder Flugwettbewerb wäre am
zweckmäßigsten so zu ordnen, daß derjenige, der die Bahn be-
treibt, auch die Flug- und Kraftwagenlinien zu betreiben hat.
Alle drei Stellen müssen sich gegenseitig als Zubringer von
Fracht und Reisenden unterstützen, nicht aber in einer Weise
Wettbewerb bereiten, die schließlich am Volksvermögen ausgeht.

**— Verwaltungsübertretungen nach der Eisenbahnbetriebsord-
nung.** Einzelne politische Bezirksbehörden haben aus den Be-
stimmungen der neuen Verwaltungsverfahrensgesetze eine
Änderung des bisherigen Rechtszustandes in bezug auf die Straf-
barkeit von Übertretungen der Eisenbahnbetriebsordnung ab-
geleitet, wonach insbesondere das Auf- und Abspringen der
Reisenden auf den und von dem fahrenden Zug überhaupt nicht
mehr oder nur unter gewissen Voraussetzungen strafbar sei.

Auf Einschreiten der Generaldirektion der Österr. Bundes-
bahnen hat nunmehr das Bundeskanzleramt allen Landesregie-
rungsämtern und Polizeidirektionen eröffnet, daß Zuwiderhand-
lungen gegen die Vorschriften des II. Abschnitts der Eisenbahn-
betriebsordnung unzweifelhaft den Tatbestand einer Ver-
waltungsübertretung bilden, demnach gemäß Artikel VII des
Einführungsgesetzes zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen
von den politischen (Polizei-) Behörden (mit Geld bis 200 S
oder Arrest bis zu 2 Wochen) zu bestrafen seien.

Insbesondere im Falle des Auf- und Abspringens auf einen
oder von einem fahrenden Zuge (§ 95 EVO.) könne auch die
Berufung darauf, daß der Übertreter das Verbot nicht gekannt
habe (§ 5, Abs. 2, des Verwaltungsstrafgesetzes), niemals
die Einstellung des Strafverfahrens oder einen Freispruch recht-
fertigen, weil das Verbot des § 95 EVO. als vollkommen ein-
gelebt bezeichnet werden müsse und heute weder von einer un-
verschuldeten Unkenntnis dieser Vorschrift, noch auch ange-
sichts der außerordentlichen Gefährlichkeit des Aufspringens
davon gesprochen werden könne, daß der Täter die Unerlaubt-
heit seines Verhaltens ohne Kenntnis der Verwaltungsvorschrift
nicht einzusehen vermochte. Der Umstand, daß auch Eisen-
bahnbedienstete bei ihren dienstlichen Verrichtungen während
der Zugbewegung auf- und absteigen, rechtfertige nicht die
Auffassung bei Fahrgästen, daß ihnen ein Gleiches erlaubt sei.

— Österreichische Wanderbewegung. Im ersten Vierteljahr
1926 sind aus Österreich 1007 Personen nach außereuropäischen
Ländern ausgewandert gegen 781 im gleichen Vierteljahr
1925. Von den diesjährigen Auswanderern gingen 309 nach Bra-
silien, 150 nach Argentinien, 111 nach Kanada und 97 nach den
Vereinigten Staaten von Amerika. Als neues Zielland ist
diesmal das asiatische Rußland zu verzeichnen, wohin in diesem

Jahre 217 Österreicher ausgewandert sind. Während bis zum Jahre 1923 die größte Zahl der Auswanderer aus dem Burgenland stammte, stand im ersten Vierteljahr 1926 Wien mit 276 Personen an der Spitze; dann folgten Steiermark mit 212, Niederösterreich mit 201 und Oberösterreich mit 129 Auswanderern. Während im Vorjahre noch 4429 Ausländer zur Berufsausübung nach Österreich eingewandert waren, geht die Zahl dieser Einwanderer infolge des seit dem 1. Januar d. J. in Kraft stehenden Inlandarbeiterschutzgesetzes bedeutend zurück, das die Beschäftigung ausländischer Arbeitnehmer an eine behördliche Bewilligung knüpft. Im ersten Viertel dieses Jahres wurde eine solche Bewilligung in 330 Fällen gewährt, doch handelt es sich hier nicht nur um neu eingewanderte Personen, sondern auch um solche Ausländer, die sich schon früher hier aufgehalten, jedoch ihre Stelle gewechselt haben. Durchgewandert sind durch Österreich im ersten Viertel dieses Jahres 25 043 Ausländer, darunter 17 135 Rumänen, 2694 Südslawen, 2310 Polen und 1389 Ungarn. Zumeist handelt es sich hier um Auswanderer nach überseeischen Gebieten; es gingen nach Südamerika 18 900 und nach Palästina 1077 Personen.

Niederlande.

— **Eisenbahnunglück bei Leyden.** Einer Meldung aus Amsterdam zufolge ist am 9. d. M., nachmittags, der Personenzug 218, der 2,48 Uhr den Haag in Richtung Amsterdam verlassen hatte, nahe bei Leyden entgleist. Mehrere Personenwagen wurden schwer beschädigt. Von den umliegenden Städten wurden Rettungsmannschaften und Hilfszüge herbeigerufen. Es wurden drei Tote und zehn Schwerverletzte gezählt. Zahlreiche Leichtverletzte und Verwundete wurden ins Akademische Krankenhaus nach Leyden gebracht.

Übrige europäische Länder.

— **Bevorstehende Tariferhöhung in Polen.** Der „Allg. Tarif-Anz.", Wien, teilt in Nr. 27 folgende ihn zugegangene Nachricht mit:

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 ab wird eine Erhöhung der Gütertarife um 10 % in Aussicht genommen; die Genehmigung zu dieser Tariferhöhung ist zwar noch nicht erteilt worden, doch dürfte an ihrer Einführung nicht mehr zu zweifeln sein. Ebenfalls vom 1. Oktober 1926 ab sollen die Personentarife, und zwar bei Entfernungen bis 100 km um 20 %, von 100 bis 200 km um 13 %, von 200 bis 300 km um 10 % und darüber hinaus um 6 % erhöht werden.

— **Polnische Kohlenausfuhr über Danzig im Juli 1926.** Infolge des fortdauernden englischen Kohlenarbeiterstreiks war den Zeitungsnachrichten zufolge die Nachfrage nach polnischer Kohle so stark, daß der Bedarf wegen Beförderungs- und Verladeschwierigkeiten sowie wegen Wagenmangels im Monat Juli d. J. nicht gedeckt werden konnte. Mehr als bisher war man gehindert, die Häfen von Danzig (268 000) und Gdingen (35 000 t) voll auszunutzen, weil diese durch die Erzeinfuhr zum Teil in Anspruch genommen wurden. Im Berichtsmonat wurden daher größere Mengen Kohle über Stettin (89 000 t) und Hamburg (414 000 t) geleitet. Die polnische Kohle ging sogar über Harburg (23 000 t) und Bremen (49 000 t). Alle neu eingerichteten Weichselhäfen in Dirschau (32 000 t), Thorn, Schulitz, Karldorf sowie der Warthehafen bei Posen und der Oderhafen Kosel wurden nach Möglichkeit ausgenutzt. So wuchs die gesamte Juliausfuhr zu Wasser und auf sonstigem Wege auf 1 835 000 t gegenüber 1 395 000 t im Juni an. Das Mehr beträgt 440 000 t oder rd. 30 %.

Über den Danziger Hafen gingen im Monat Juli d. J. 268 000 t gegenüber 272 000 t im Monat Juni d. J., über Gdingen 35 000 t (38 000 t), über Dirschau 32 000 t (33 000 t). Im Monat Juli 1925 wurden erst 31 000 t polnischer Kohle über den Hafen von Danzig ausgeführt, eine Kohlenmenge, die jetzt von jedem der beiden Häfen Gdingen und Dirschau bewältigt wird.

— **Verkehrswerbung für polnische Steinkohlentransporte nach Italien über die Tschechoslowakei.** Die polnischen, tschechoslowakischen und österreichischen Bahnverwaltungen bewilligen seit dem 1. d. M. für die Beförderung von Steinkohle und Steinkohlenbriketts von polnischen Grubenstationen nach Tarvis den besonders ermäßigten Frachtsatz von 303 österreichischen Groschen. Bedingung ist die Auflieferung von mindestens 700 t auf einmal in geschlossenen Zügen und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Der ermäßigte Frachtsatz gilt nur für Sendungen, die mit direktem Frachtbrief in den namentlich genannten Kohlenversandstationen aufgeliefert werden und für Italien bestimmt sind. Der Absender muß schon bei Auflieferung die Anwendung dieses ermäßigten Frachtsatzes beantragen. Die Sendungen werden über Granica-Petrowitz und über Oderberg-Lundenburg geleitet. Die Ermäßigung gilt im Kartierungswege bis 31. August 1927 und erstreckt sich auf ganzen polnisch-tschechoslowakisch-österreichischen Durchl

Im Falle der Auflieferung von mindestens 18 000 t monat ermäßigt sich der Frachtsatz auf 289 österreichische Grosc für 100 kg. Diese Begünstigung gilt im Rückvergütungsw Wenn die vorgeschriebene Menge nicht erreicht würde, k dies im Folgemonat ausgeglichen werden. Bei Auflieferung mindestens 400 000 t in der Zeit vom September 1926 31. August 1927 durch einen und denselben Absender ermäß sich der Frachtsatz auf 263 österreichische Groschen.

— **Zur Reform der tschechoslowakischen Eisenbahntarife.** Ergänzung der in Nr. 33, S. 896 d. Ztg., mitgeteilten Richtli zur bevorstehenden Reform des tschechoslowakischen Gü tarifes wird berichtet, daß von den Interessenten immer la der Wunsch ausgesprochen wird, die gebrochene Fra berechnung, die noch bei Sendungen im Verkehr zwisc Stationen der Hauptstrecke und vielen Lokalbahnstrecken Anwendung ist, noch vor Durchführung der Reform aufzuhe und die bisher nur bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bei drei slowakischen Lokalbahnen eingeführte Durc rechnung der Frachtsätze auf alle Lokalbahnen a zudehnen, um dadurch die Frachtberechnung im gesamten Ta gebiet der tschechoslowakischen Bahnen zu vereinheitlic Mit der Tarifreform hängt weiter die Umarbeitung d Eisenbahnverkehrsordnung zusammen. Das Ei bahnministerium hat bereits einen entsprechenden Vorsch ausgearbeitet. Die Verfrachter verlangen die Beschleunigu der Tarifverhandlungen, wobei sie betonen, daß bei den A nahmetarifen die tschechoslowakischen Tarife nicht höher s dürfen als die Tarife jener Länder, die in diesen Artikeln den heimischen in Wettbewerb stehen, gleichgültig, ob es s um Ganz- oder Halbfabrikate oder um Rohprodukte handelt.

— **Vergleichsvorschlag für die Aussig-Teplitzer Markpric täten.** Die Vertrauensmänner der Besitzer der Aussig-Teplit Markprioritäten von 1896 und 1909, von welchen noch ein Ne betrag von 4 768 000 ℳ in Umlauf ist, haben sich bereit erklä die Schuld gegen Zahlung eines Betrages von 2 861 tschechische Kronen zu quittieren. Die Stellungnahme tschechoslowakischen Finanzbehörden zu dem Vergleic vorschlag ist für die nächste Zeit zu gewärtigen. Wird er genommen, so verbleibt die endgültige Entschließung den Pri tätenbesitzern, welche dann zu beschließen haben werden, ob den von den Vertrauensmännern vorgeschlagenen Vergleich nehmen, oder ob sie es auf den Prozeß ankommen lassen.

— **Änderung der Bestimmungen über die tschechoslowakisch Zollmanipulationsgebühren.** Das Eisenbahnministerium in Pr hat mit Gültigkeit vom 1. September neue Bestimmungen üb die Gebühren für die bahnseitige Erfüllung der Zollvorschrif erlassen. Insbesondere sind die neuen Manipulationsgebühr die Gebühren für die Teilnahme des bahnamtlichen Z deklaranten, die Gebühren für besondere Ausübungen neu geregelt. Der Erlaß enthält auch grundsätzliche Bestimmung über die Verpflichtung der Verfrachter zur Zahlung der Z manipulationsgebühren bei Durchfuhrsendungen und bei S dungen, die in den Grenzstationen ohne Umladung neu a geliefert werden.

— **Der Kampf um den Schweizer Ausfuhrverkehr.** Die Schw ist hinsichtlich ihres überseeischen Ein- und Ausfuhrverkeh zweifellos das am meisten umworbene Land. Die deutsc Schiffahrt hatte lange Zeit mit Rücksicht auf die hohen de schen Bahnfrachten keine Möglichkeit, sich an diesem Verke zu beteiligen. Seitdem nun aber die Deutsche Reichsbahn dur Ermäßigung ihrer Transitfrachten nach den deutschen Seehäf der deutschen Schiffahrt die Möglichkeit gegeben hat, sich a Schweizer Überseeverkehr mit Erfolg zu beteiligen, werden vo italienischer Seite immer wieder Klagen laut über den Rü gang des Schweizer Ausfuhrverkehrs über Genua. Man schre von italienischer Seite diesen Rückgang dem Wettbewerb d deutschen Häfen zu, verkennt aber dabei, daß die deutsch Bahnfrachten nur mit Rücksicht auf die französischen Inflatio frachten ihren augenblicklichen Tiefstand erreicht haben. We Genua in letzter Zeit erheblich an schweizerischem Ein- u Ausfuhrverkehr eingebüßt hat, so ist dies letzten Endes nur d Entwicklung der französischen Währung und der französisch Bahnfrachten zuzuschreiben. Die Sorge um den schweizerisch Überseeverkehr hat die beteiligten Kreise veranlaßt, in geme samen Beratungen über die Rückgewinnung des schweizerisch Verkehrs für Genua einzutreten. Beteiligt an diesen Berat gen sind die schweizerischen Bundesbahnen, die italienisch Staatsbahnen, die Lötschberg-Simplon-Bahn und das autonom Hafenkonsortium von Genua. Außerdem hat man eine Rei von Fachleuten aus Spedition und Schiffahrt zugezogen. M hat in Genua im eingehenden Verkehr besonders die Abwand rung von Getreide, amerikanischer und ägyptischer Baumwo

d Benzin, im ausgehenden Verkehr von Aluminium, Schoko-
lle, Käse, kondensierter Milch usw. beobachtet. Trotzdem alle
ile den entschiedenen Willen zur Wiedergewinnung dieses
rkehrs zum Ausdruck brachten, haben die Verhandlungen bis-
doch nicht zu einem greifbaren Ergebnis geführt. Von
weizerischer Seite verlangt man die Herabsetzung der ita-
nischen Bahnfrachten, da Italien durch die Steigerung des
fenverkehrs von Genua doch der Hauptnutznießer dieses Ver-
rs sei. Man konnte jedoch von italienischer Seite ein Ent-
genkommen nur in ganz beschränktem Umfange zusagen. Das
fenkonsortium von Genua jedoch hat in Aussicht gestellt, die
näßigung der Umschlagkosten und die Erweiterung der
gerfreiheit im Hafen von Genua für Schweizer Güter zu
ifen. Die italienischen Bahnen haben erklärt, daß sie bei wei-
er Ermäßigung ihrer Transitfrachten die Garantie bestimmter
ndestmengen von den schweizerischen Bundesbahnen ver-
gen müßten. Letztere glauben dieses Risiko, das vollkommen
der Entwicklung der wirtschaftlichen Lage zusammenhängt,
werlich auf sich nehmen zu können, haben jedoch eine Prü-
g dieses Punktes zugesagt. Das einzig Positive, was bei den
ten Besprechungen herausgekommen ist, ist die Wahl eines
ernden Ausschusses, der den schweizerisch-italienischen Ver-
r überwachen soll und im einzelnen Maßnahmen zu seiner
haltung und Belebung vorzuschlagen hat.

— **Eisenbahnverkehr und Wirtschaftslage nach dem Ausstand England.** Die Ende August erschienene amtliche Statistik
er den Verkehr der englischen Eisenbahnen im letzten Mai
gt mit erschreckender Deutlichkeit, welchen verderblichen
nfluß der allgemeine Ausstand in jenem Monat nicht nur auf
Eisenbahnverkehr im besonderen, sondern auch auf das
rtschaftsleben Englands im allgemeinen gehabt hat. Die Zahl
Reisenden betrug fast 48 Mill., die Menge der beförderten
ter über 21 Mill. t weniger als im gleichen Monat des Vor-
res, und die Einnahmen sind um 8 Mill. Pfd. Sterl. zurück-
gangen. Dieser Rückschlag ist um so bemerkenswerter, als
Ende April der Personenverkehr um 7 Mill. Reisende, der
terverkehr um 3,5 Mill. t, die Einnahmen um 1 Million Pfd.
rl. gegen das Vorjahr gestiegen waren. Da der Ausstand in
Kohlenbergwerken immer noch nicht beendet ist und durch
auch fast alle anderen Zweige des Gewerbes mehr oder
niger in ihrer Betätigung gehindert werden, bleibt der Eisen-
nverkehr auch weiter noch erheblich hinter dem von 1925
ück, und man schätzt den Einnahmeausfall bis zum 1. Sep-
nber auf 19 Mill. Pfd. Sterl. Der Ausfall ist im wesentlichen
die verminderte Beförderung von Kohle zurückzuführen.
itende Eisenbahnbeamte sind selbst erstaunt, daß der Rückgang
übrigen Güterverkehr nicht größer ist und sehen diese Er-
einung als ein günstiges Zeichen an. Der Ferien- und Ur-
bsverkehr ist dieses Jahr in England ganz besonders lebhaft
wesen und hält bis in den September an. Um nur ein Bei-
el anzuführen, sei erwähnt, daß am letzten Sonnabend im
gust auf der Südbahn von 10 Uhr 25 Min. bis 11 Uhr 15 Min.
5 Minuten ein Schnellzug von London nach den Badeorten
Südküste abfahren mußte und daß ein nahezu ebenso
hter Verkehr bis in den Nachmittag anhielt. — Einen ge-
ssen Ausgleich für die fehlende Beförderung einheimischer
hle bildet die Einfuhr von Kohle, und diese hat auch an
len Stellen die gewerbliche Tätigkeit gefördert. Sie er-
glicht den Eisenbahnen, nicht nur ihre vollen Fahrpläne wieder
chzuführen, sondern auch, wie aus dem oben angeführten
ispiel hervorgeht, den ungewöhnlichen Ansprüchen des
mmerlichen Reiseverkehrs zu genügen, nachdem sie in der
ten Zeit nach dem Ausstand im Mai wegen Kohlenmangels
sehr erheblichen Einschränkungen gezwungen waren.

Fremde Erdteile.

— **Schadenersatz bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Im
re 1925 haben die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten
772 097 Dollar Entschädigung für verlorene und beschädigte
ter und zur Abgeltung ähnlicher Ansprüche zu bezahlen ge-
bt. Gegen das Jahr 1924 war das eine Verminderung dieser
meidbaren Ausgabe um 9 490 446 Dollar, ein Fortschritt, den
amerikanischen Eisenbahnen mit Genugtuung verzeichnen.
f Entschädigungen im Frachtgutverkehr entfällt der bei
item größte Anteil des genannten Betrags, nämlich 36 760 941
llar, bei einem Verkehr von 51 Mill. Wagenladungen ein Be-
g, der nach amerikanischen Begriffen auf weitgehende Sorg-
t im Umgang mit den Gütern schließen läßt. Die Entschädi-
ngen machten 1925 0,81 % der Einnahmen aus dem Güterver-
r aus gegen 1,06 % im Vorjahre, 2,36 % im Jahre 1921 und
5 % im Jahre 1919. 1920 waren 120 Mill. an Entschädigungen
zahlen, und es ist damals gelungen, diesen Betrag innerhalb
resfrist auf die Hälfte herabzudrücken.

— **Fertigstellung der Philadelphia-Camden-Brücke.** Am 1. Juli
die zur Zeit weitestgespannte Hängebrücke der Welt, die
Brücke über den Delaware zwischen Philadelphia und Camden
N. J., dem Verkehr geöffnet worden. Wie die Schweizer Bau-
zeitung berichtet, beträgt die Spannweite des Überbaues der
Mittelöffnung 534 m, jene der Seitenüberbauten 229 m. Die
eisernen Turmpfeiler haben eine Höhe von 106 m über den
massiven Fundamentsockeln. Die Höhe der Versteifungsträger
beträgt 8,55 m, d. i. $^1/_{64}$ der größten Spannweite, bei einem Ab-
stand der Hauptträger von 27,2 m. Es fanden nur zwei Trag-
kabel, an Stelle der sonst vielfach üblichen Anordnung mit vier
und mehr Tragkabeln, Anwendung. Demzufolge ergab sich für
die Kabel ein Durchmesser von je 76,2 cm, jedes Kabel besteht
aus 16 500 Paralleldrähten, die nach dem in Amerika zu beson-
derer Entwicklung gelangten Luftspinnverfahren aufgebracht
wurden. Die Brücke besitzt eine Hauptfahrbahntafel in Höhe
der Untergurte der fachwerkförmigen Versteifungsträger mit
einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 17,4 m für den Fuhrwerk-
bzw. Motorwagenverkehr in Brückenmitte, während zu beiden
Seiten dieses Verkehrstreifens noch je zwei Stadtbahngleise an-
geordnet sind. Zwei Fußwege von je 3 m nutzbarer Breite sind
in Höhe der Obergurte der Versteifungsträger eingebaut worden.

Die einschließlich der Anfahrtrampen rund 2½ km lange
Brücke sieht in ihrer Linienführung der 1909 fertiggestellten
Manhattanbrücke über den Eastriver in New York mit einer
Spannweite von 448 m sehr ähnlich.

Wasserverkehr.

— **Warum keine Riesenschiffe?** Von seiten des Reisepublikums
und der Verlader, in Unterhaltung mit Männern der Presse,
tritt dem deutschen Reeder immer wieder die Frage entgegen,
warum die großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften nicht wie-
der den Bau jener größten Schiffe vom Typ der „Vaterland" in
Erwägung ziehen. Die Tatsache, daß von berufener oder un-
berufener Seite immer wieder derartige Baupläne zur Er-
haltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flotte
empfohlen werden, deutet darauf hin, daß man sich in der wei-
teren Öffentlichkeit über die Rentabilität solcher Schiffe völlig
im unklaren befindet. Die Riesendampfer der Hapag in der Vor-
kriegszeit waren von Albert Ballin mehr oder weniger aus
Prestigegründen gebaut worden. Sie sollten das vornehme Re-
lief für die damals größte Schiffahrtsgesellschaft der Welt ab-
geben; zum mindesten hatte man sich von vornherein keinen
Illusionen über die Verdienstmöglichkeiten mit derartigen
Dampfern hingegeben. Die finanziellen Verhältnisse unserer
Reedereien in der Vorkriegszeit haben einen derartigen Auf-
wand gerechtfertigt; heute kann von einem solchen Aufwand
keine Rede sein. Ein Dampfer vom Typ der „Vaterland" würde
heute etwa 55 bis 60 Millionen Mark kosten, das bedeutet etwa
vier Fünftel des Aktienkapitals der Hamburg-Amerika Linie.
Die zu erwartende Rentabilität kennt man aus den Betriebs-
ergebnissen der englischen und amerikanischen Reedereien, die
unsere früheren deutschen Dampfer fahren; besonders beim
„Leviathan" (früher „Vaterland") weiß man genau, daß jede
einzelne Reise dieses Dampfers einen gewaltigen Verlust bringt.
Wenn dies schon auf Reiserouten der Fall ist, auf
denen das zahlungsfähige amerikanische Publikum häufig
bis zur vollen Aufnahmefähigkeit der Kajüten die Schiffe
bevölkert, so kann man daraus einmal den Schluß
ziehen, daß der heute fehlende Auswanderer III. Klasse
für die Rentabilität dieser Fahrzeuge einfach unent-
behrlich und daß ihre Verwendung in der doch mehr auf das
heute weniger zahlungsfähige mitteleuropäische Publikum ein-
gestellten deutschen Fahrt zur Zeit noch undenkbar ist. Die
Beschäftigungsmöglichkeit dieser Riesenschiffe, die Passagier-
schiffe reinsten Typs mit einer Ladungskapazität von nur
wenigen tausend Säcken Post sind, wird stets eine proble-
matische sein, da sie auch in den teuren Schiffsklassen nur in
den Hauptreisezeiten, also im amerikanisch-europäischen Ost-
wärtsverkehr in den Frühjahrs- und ersten Sommermonaten, im
Westwärtsverkehr im ausgehenden Sommer und im Herbst voll
besetzt sein können. Für die deutsch-amerikanische Fahrt kom-
men tatsächlich heute nur jene kombinierten Fracht- und Passa-
gierdampfer in Frage, wie sie unsere großen Reedereien, be-
sonders die Hapag mit „Ballin-Typ", gebaut haben und noch
bauen. Die Richtigkeit dieser Einstellung des Bauprogramms
ist aus den Fahrtdispositionen all jener Dampfer zu ersehen, die
wie „Resolute" und „Reliance" der Hapag und „Columbus" des
Norddeutschen Lloyd als Luxusdampfer ohne Ladungskapazität
zu bezeichnen sind und die daher in der toten Pause des at-
lantischen Reiseverkehrs teils mit Weltreisen, teils mit West-
indienfahrten, aber stets von amerikanischen Häfen ab, be-
schäftigt werden. Für die Wirtschaftlichkeit im nordatlanti-
schen Verkehr kommt für die deutsche Schiffahrt nur die enge
Verbindung von Fracht- und Personenschiffahrt in Frage, wo-
bei der Warenaustausch von der Schnelligkeit der ihm zur Ver-
fügung stehenden Passagierdampfer erhebliche Vorteile hat.

Dr. Botsch.

Rechtspflege.

— Keine Haftung der Eisenbahn bei Verstoß gegen Versandvorschriften. Für die Klägerin, eine Edelsteinschleiferei in Idar, wurde am 23. Januar 1920 von einer Speditionsfirma in Amsterdam eine Kiste im Gewicht von 17,5 kg bei der Eisenbahn aufgeliefert. Als Inhalt wurden im Frachtbriefe Halbedelsteine angegeben, der Wert war auf 10 000 M. beziffert. Die Kiste wurde an der Grenze zollamtlich behandelt, ist jedoch auf der Weiterbeförderung in Verlust geraten. Die Klägerin verlangt Ersatz von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, da der wahre Wert der Sendung am Auflieferungstage 228 165 M. betragen habe. In allen drei Instanzen wurde die Klage abgewiesen. Das Reichsgericht führt aus: Maßgebend sind hier die Verbandsbestimmungen nach dem I. Ü., die die Bezeichnung der Sendung als „Kostbarkeit" im Frachtbriefe verlangt. In Nr. 5 dieser Bestimmungen ist aber eine große Anzahl von Bedingungen aufgeführt. Das Gut muß als Eilgut aufgegeben werden, der Wert muß in Buchstaben angegeben sein, das Mindestgewicht muß 25 kg betragen; es muß ein Begleitmann gestellt werden. Diese Bedingungen scheinen von der Absenderin zum größten Teile nicht erfüllt worden zu sein. Ausdrücklich festgestellt ist es vom Landgericht bezüglich des Fehlens des Mindestgewichts. Infolgedessen kommt gemäß Art. 43[I] IÜ eine V e r t r a g s h a f t u n g der Bahn nicht in Betracht. — Die a u ß e r v e r t r a g l i c h e Haftung wird verneint, weil ein Verschulden der Bahn oder ihrer Vertreter nicht erwiesen ist. Es ist zu beachten, daß es sich um die Nachkriegszeit handelt, als die Bahn nicht mehr über das alte, zuverlässige Personal verfügte. Bei solchem Zustande mußten auch die schärfsten Überwachungsmaßnahmen zu einem nicht unbeträchtlichen Teile wirkungslos bleiben. Dem ist Rechnung zu tragen für das Maß der Anforderungen, die man billigerweise an die allgemeine außervertragliche Obhutspflicht der Eisenbahn in jener Zeit stellen kann. (I 253/25. — 16. Juni 1926).

Bücherschau.

— Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1925. Die deutsche Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd, 312 Seiten, 25 Bildtafeln. Kommissionsverlag Franz Leuwer, Bremen. Preis 10 RM.

Das Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd für 1925 wird besondere Beachtung finden, da es in eingehender Weise die im verflossenen Jahre geleistete Wiederaufbauarbeit in der deutschen Seeschiffahrt würdigt. In dem Geleitwort des Buches bespricht Geh. Oberregierungsrat a. D. C. J. Stimming die Erfolge der von deutschen Großreedereien in positiver Richtung unternommenen Wiederaufbau-Bestrebungen, die Zusammenschlüsse Schiffahrtslinien, die schwierige Lage der deutschen We dustrie und die daraus naturnotwendig erwachsenen Prob ferner aber auch die günstige Entwicklung der wirtschaftli Verhältnisse Amerikas, die nicht ohne Einwirkung au deutsche Seeschiffahrt geblieben sind und die daher eine lebung des transatlantischen Reiseverkehrs zur Folge h Wenn auch mit der Fertigstellung des Dampfers „Berlin" vorläufige Wiederaufbauprogramm des Norddeutschen Lloyd Abschluß gebracht worden ist, so bedeutet doch dieser Abs nicht Stillstand. Die Ausführungen Stimmings lassen d schließen, daß neue Entschließungen im Rahmen des Wi aufbaues gefaßt werden müssen, wenn die deutsche Sees fahrt im internationalen Wettbewerb ihren alten Platz w behaupten will.

Aus dem weiteren Inhalt des Jahrbuchs erwähnen wir gendes: Die Seeschiffahrts-Bestimmungen der deutschen Han und Industrie-Verträge, ein sehr instruktiv gehaltener Au von Ministerialrat Dr. Lahr, Berlin. Dreißig Jahre Ka Wilhelm-Kanal, von Dr. Hans Henningsen, Halle a. d. Saale. Jahrhunderte deutscher überseeischer Auswanderung, von phil. Hans Hecht, Berlin. Der Präsident des Norddeuts Lloyd, Dr. h. c. Philipp Heineken, schildert seine südan kanischen Reiseeindrücke, die in weitesten Kreisen große teresse erwecken werden. Über die Entwicklung der bremis Auswandererfürsorge schreibt Pastor Heyne, Bremen, der L der Evangelischen Auswanderermission in Bremen. Sehr gehend hat Dr. H. Flügel, Bremen, über den bremischen Sch und Güterverkehr im Jahre 1925 berichtet. Für jeden Nau ist der Aufsatz von Kapitän Johannes Müller, Bremerhaven, den auf dem Dampfer „Berlin" eingebauten Funkpeiler großem Interesse. Über den Telefunken-Bildfunk ist ein Au von Dr. Fritz Schröter, Berlin, enthalten, während E. G. Fre von Hünefeld über das Dampfschiffplakat im Wandel der Z plaudert. Über die Entwicklung des Schiffsantriebes der F des Norddeutschen Lloyd schreibt Direktor Carl Wip Bremerhaven.

Der besondere Teil des Jahrbuches gibt u. a. eine Über über die Geschäftslage des Norddeutschen Lloyd im Jahre und über die erfolgten Zusammenschlüsse mit der Roland-l A.-G., der Hamburg-Bremer-Afrika-Linie und der Dampfsc fahrts-Reederei Horn A.-G., ferner eine Übersicht über die F des Norddeutschen Lloyd und der ihm angeschlossenen üb Reedereien.

Ein reichhaltiges Bildmaterial unterstützt auf das zw mäßigste den Text des trefflich ausgestatteten Buches.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken § 10 1a VWÜ.

Mitteilung der Reichsbahndirektion Karlsruhe vom 7. September 1926. C 34 Bb. 30. Wegen Umbaus der Flutbrücke zwischen der Station Lusshof und der Speyerer Rheinbr auf der Strecke Schwetzingen-Speyer wird ab Montag, 13. tember 1926, der Zugverkehr über die Flutbrücke auf die D von etwa 14 Tagen gesperrt. Der Güterverkehr wird über wigshafen und Germersheim umgeleitet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 8. September d. J. verstarb in Cassel im 82. Lebensjahre der

Geheime Baurat

Herr **Otto Beckmann.**

Der Verstorbene trat im Jahre 1868 in den Eisenbahndienst und war vom Jahre 1884 ab in Cassel in verschiedenen Stellungen tätig. Vom 1. April 1895 ab bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Januar 1912 bekleidete er die Stelle des Vorstandes des Betriebsamts 2. Er hat sich durch seine Leistungen sowohl als durch seine Charaktereigenschaften die Achtung und Liebe aller erworben, die mit ihm in Berührung gekommen sind. Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Cassel, den 19. September 1926. (927)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Cassel.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Zulassung des Wagenladungsverkehrs auf dem Personenhaltepunkt Alt Sanskow.

Vom 1. September 1926 ist auf dem bisherigen Personenhaltepunkte Alt Sanskow in km 26,24 der Strecke Falkenburg-Polzin (Nebenbahn) der Wagenladungsverkehr zugelassen. Frachtberechnung geschieht von und nach den Tarifstationen Polzin oder Alt Hütten. Versender schreibt eine der beiden Stationen als Empfangsstation vor. Für die Weiterbeförderung zum Anschluß wird Anschlußgebühr durch die Empfangsstation besonders erhoben. Wagenbestellungen sind an die Güterabfertigung Polzin zu richten. Güter, zu deren Ent- und ladung eine Rampe erforderlich ist, Tierverkehr sind ausgeschlossen.

Stettin, im September 1926. (8

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C1 (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Septem 1926 werden verschiedene Sta frachtsätze in dem Ausnahmetari nachgetragen.

Berlin, den 10. September 1926. (3

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

Rheinisch-bayerischer Güterverke Tarif vom 1. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 15. September wird der Nachtrag I ausgegeben. selbe kann zum Preise von 0,50 RM. Regie- und Materialbüro der Reichs direktion München bezogen werden.

München, den 6. September 1926. (

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye

. 1a. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A.

lit Gültigkeit vom 1. September 1926 zu streichen:
der zweite Satz in der Ausführungsbestimmung I zu § 72 EVO.,
der zweite Satz in der Ausführungsbestimmung III zu § 72 EVO.
erlin, den 8. September 1926. (919)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

lit Gültigkeit vom 13. September 5 werden im Ausnahmetarif 130 senbahnfahrzeuge usw.) die Staien Bochum Hbf., Dortmunderfeld und ndau Gbf. als Versandstationen nachagen.
erlin, den 7. September 1926. (917)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

. 401. Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Kohlenausnahmetarif 6).

uf Seite 2 ist der Abschnitt III, Andungsbedingungen, unter Ziffer 3 Tarif- und Verkehrsanzeiger 1925, e 249) mit Wirkung vom 16. Sepber 1926 durch folgende Bestimmung ergänzen:
Von den unter IV A 3 und B 3 aufihrten tschechoslowakischen Übergsstationen gelten die Frachtsätze für Sendungen tschechoslowakischer kunft."
ie sofortige Gültigkeit dieser Ergäng ist durch die Aufsichtsbehörde gemigt.
ssen, den 10. September 1926. (936)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

---

echselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

it sofortiger Wirkung sind auf S. 14 Tarifheftes B (Entfernungen) die timmungen über die für Eger anzudenden Anstoßentfernungen geändert den. Näheres ist aus dem Tarif- und kehrsanzeiger für den Güter- und rverkehr (T. V. A. I) zu ersehen, geben die beteiligten Abfertigungslen Auskunft.
resden, am 7. September 1926. (914)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Dresden.

---

tsch-Tschechoslowakischer Güterkehr (Kohlenverkehr von tschechoakischen Gewinnungsstätten nach el-, nord- und ostdeutschen Stanen), Eisenbahngütertarif, Heft 10.

ir Braunkohlen von Hološice-Erce nach Riesa wird bei Erfüllung stehender Bedingungen folgender erigter Frachtsatz gewährt:
hnittfrachtsatz I . . . 23 Rpf.
„ II . . . 51 „
r gilt im Rückvergütungswege vom August 1926 bis 31. Dezember 1926 Aufgabe von mindestens 2000 t in m Kalendermonat. Die Bestimmundes angeführten Tarifs bleiben unndert. Die Sendungen sind über zenhain zu leiten. Die Erstattungsäge sind vom Absender nebst einem zeichnis über die aufgelieferten Senzen binnen drei Monaten nach Abjedes Beförderungsmonates bei der tsbahndirektion Prag Nord einzuien. Sie sind mit den Frachtbriefikaten zu belegen.
esden, am 9. September 1926. (929)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Dresden
iens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 215. Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Bk. 26. —

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. Im Tarif Nr. 1 (S. 52) ist bei der Post 3 (Ammoniak) das Wort „reines" („čistý") zu streichen.

2. Im Tarif Nr. 1 (S. 62) wird die Post 95 wie folgt gefaßt:

Säcke aus gewebten Stoffen zur Verpackung von Waren:	Pytle z látek tkaných k balení zboží:					
a) neue,	a) nové	I	A	II	A	A
b) gebrauchte.	b) upotřebené .	D	.	A	D	

3. Im Tarif Nr. 4 (S. 115) ist die Verpackungsvorschrift für Güter der Abt. B 1 des Warenverzeichnisses „sämtliche in Fässern" zu ändern in „sämtliche in andrer Verpackung als in Flaschen oder Kisten" („všecky v libovolném obalu mimo v lahvích nebo v bednách").

4. Im Tarif Nr. 43 (S. 239) wird die Abt. D des Warenverzeichnisses wie folgt gefaßt:

D. 1. Steinkohlenteeröle, die bei 20° C ein Eigengewicht (spezifisches Gewicht) von mindestens 0,95 und bei 50° C eine Dickflüssigkeit von höchstens 1,7 haben.

D. 1. Oleje z dehtu kamenouholného, mají-li při 20° C specifickou váhu nejméně 0,95 a při 50° C vazkost nejvýše 1,7.

2. Braunkohlenteeröle, die bei 20° C ein Eigengewicht (spezifisches Gewicht) von mehr als 0,835, bei gleicher Wärme eine Dickflüssigkeit von höchstens 2,6 und einen Flammpunkt von mehr als 50° C haben.

2. Oleje z dehtu hnědouhelného mají-li při 20° specifickou váhu větší než 0,835, při stejné teplotě vazkost nejvýše 2,6 a zápalnou teplotu větší než 50° C.

5. Im Tarif Nr. 4 (S. 116) ist in der Schnittariftafel A der Schnittpunkt 28 Ad mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

			28 Ad				28 Ad
Bremen	A, B, C	5 t	2922	Stettin . .	A, B, C	5 t	2721
		10 t	2504			10 t	2333
		15 t	2085			15 t	1946
	D	5 t	2581		D	5 t	2403
		10 t	2209			10 t	2062
		15 t	1845			15 t	1721
Hamburg	A, B, C	5 t	2899	Warnemünde	A, B, C	5 t	2984
		10 t	2480			10 t	2558
		15 t	2070			15 t	2132
	D	5 t	2566		D	5 t	2643
		10 t	2201			10 t	2263
		15 t	1837			15 t	1884

6. Im Tarif Nr. 70, Schnittariftafel B (S. 328—349) sind bei nachstehenden Stationen in der ersten Zeile der zweiten Spalte (Güter der Abteilung) die Abteilungen F^2 und G^3 zu streichen und diese zwischen der dritten und vierten Zeile mit folgenden Frachtsätzen aufzunehmen:

			9 Hat/Mm	13 Sbg	15 Rbg/Lbo	19/20 Te/Bo/Dě/Po	22 Rz	27 Eg/Ch
Lénors-Kunzvart	F^2, G^3	5 t	.	.	.	1800	1720	1437
Poděbrady lázně	F^2, G^3	5 t	.	928	729	814	.	.
Polná-Štoky	F^2, G^3	5 t	1191	1396	1232	1314	.	.
Smíchov	F^2, G^3	5 t	.	1113	914	890	.	.

7. In den Tarifen Nr. 2, 4, 21 und 52 sind in der Schnittariftafel B folgende Stationen und Frachtsätze nachzutragen:

Tarif Nr. 2 (S. 109 u. 112)

		1 Od/Boh	7 Mw/Ml	9 Hst/Mm	10 Li/La	13 Sbg	15 Rbg/Lbc	19/20 Te/Bo/Dě/Po
Chrudim město	A, B, C	.	.	714	.	1124	953	1067
Turčiansky Sv. Martin	„	680	1455	.	1943	.	.	2350

(Tarif Nr. 4 (S. 117, 119 und 121)

			1 Od/Boh	7 Mw/Ml	10 Li/La	13 Sbg	15 Rbg/Lbo	17 Eb/Ge	19/20 Te/Bo/Dě/Po	28 Ad
Aš město . . .	A	5 t	.	.	.	.	.	.	.	411
		10, 15 t	.	.	.	.	.	.	.	393
	B	5, 10, 15 t	.	.	.	.	.	.	.	304
	C, D	5 t	.	.	.	.	.	.	.	304
		10, 15 t	.	.	.	.	.	.	.	249
Horní Růžodol-Janův Důl . .	A	5 t	.	.	.	554	213	878	923	.
		10, 15 t	.	.	.	520	206	819	860	.
	B	5, 10, 15 t	.	.	.	393	161	620	651	.
	C, D	5 t	.	.	.	393	161	620	651	.
		10, 15 t	.	.	.	317	137	497	522	.
Liptovský Sv. Mikuláš . . .	A	5 t	1711	3325	3996	.	.	.	4601	.
		10, 15 t	1573	3019	3617	.	.	.	4156	.
	B	5, 10, 15 t	1176	2210	2683	.	.	.	3112	.
	C, D	5 t	1176	2210	2683	.	.	.	3112	.
		10, 15 t	908	1606	1910	.	.	.	2185	.

Tarif Nr. 21 (S. 192)

			19/20 Te/Bo Dě/Po
Trmice	A¹	St/kus	493
	A², B, C	„	428
	A	5 t	428
		10, 15 t	404
	B	5, 10, 15 t	305
	C, D, E	5 t	300
	C, D, F	10, 15 t	300
	E, G, H	10, 15 t	243

Tarif Nr. 52 (S. 261)

			5 Zl/Ill	13 Sbg	15 Rbg/Lbo	19/20 Te/Bo/Dě/Po
Sandhýbl-Supíkovice	A	5 t	219	1650	1502	1687
		10, 15 t	161	800	744	814
	B	5 t	229	1922	1730	1970
		10, 15 t	190	1414	1286	1446

Dresden, den 4. September 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. (928)
Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 13. September 1926 wird das Warenverzeichnis des Durchfuhrausnahmetarifs S. D. 5 durch Aufnahme von „Holzplatten, verleimte oder abgesperrte, wie in Tarifstelle „Holzwaren“ in Klasse C genannt“, ergänzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 7. September 1926. (915)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. September 1926: Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 119 wird bis längstens 31. August 1927 verlängert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. September 1926. (926)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A (Tfv. 2).

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Abschnitt B. I. 4 (Seite 26 des Tarifs) die Bestimmung unter c) wie folgt neu gefaßt:

„c) für die Fracht für Privatwagendecken und Deckenträger ohne Gut, sofern die Berechnung nach den Bestimmungen für Frachtstückgut keine niedrigere Fracht ergibt, ... 3,2 tschech. Kronen.“

Berlin, den 8. September 1926. (920)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. September 1926 wird der Ausnahmetarif 41 auf Ammoniaksuperphosphat und Superphosphat ausgedehnt.

Berlin, den 8. September 1926. (930)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 5a wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1926 verlängert.

Berlin, den 10. September 1926. (931)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif Tfv. 6).

Am 1. November 1926 erscheint eine Neuausgabe. Näheres über Verkaufspreise usw. wird durch eine der nächsten Nummern dieser Zeitung bekanntgegeben.

Berlin, den 8. September 1926. (921)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 403. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. (Kohlenausnahmetarif 6b vom 1. April 1926) Bk. 2 (27).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 wird zum Ausnahmetarif 6b für Steinkohlen und Steinkohlenkoks zur Förderung und Verhüttung inländischer Kupfererze der Nachtrag 1 herausgegeben. Der Nachtrag bringt eine Erhöhung der Frachtsätze.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt. (937)

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und das Tarifbüro der Reichsbahndirektion Magdeburg.

Magdeburg, den 13. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Magdeburg.

Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1926 gelten die Frachtsätze des A. T. 33 bis auf Widerruf auch für Sendungen von Hülsenfrüchten — siehe Warenverzeichnis —, die in den Donauumschlagstellen mit Schiff aus Szeged eintreffen.

München, den 30. August 1926. (924)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahngütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 12. September 1926 wird der Artikeltarif Nr. 50 durch Aufnahme von kalkfreier Sulfitablauge erweitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 2. September 1926. (925)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. September 1926 wird unter den Versandstati der Abteilung a C des Ausnahmetari nachgetragen: Harburg Hbf.

Berlin, den 10. September 1926. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Bin und Wechselverkehr der früheren P ßisch-Hessischen usw. Staatsbahnen

Mit sofortiger Gültigkeit wird über Hagenow Land gebildete fernung zwischen Warnemünde Leipzig M. Th. Bf. für Fischsendu eingeführt. Näheres enthält die näc Nummer des Tarif- und Verke anzeigers.

Berlin, den 11. September 1926. (9
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Litauisch-Lettisch-Estische Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit ist unter schnitt I, A, d die Station Tel (Telšiai) nachzutragen. (9

Königsberg (Pr.), den 7. Sept. 1926
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisch Russischer Gütertarif.

Die Station Jekaterinoslaw der J terinenbahn ist umbenannt worden „Dnjepropetrowsk“, die Jekaterinenb hat die Bezeichnung „Dnjepropetrows Eisenbahn“ erhalten. (9

Königsberg (Pr.), den 9. Sept. 192
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (I

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisch Russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1 wird die Station Nikitowka der Do Eisenbahn in den deutsch- und litaui russischen Gütertarif einbezogen. (9

Königsberg (Pr.), den 9. Sept. 192
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Königsberg (I

4. Verdingungen.

Die Ausführung der Zimmerarbe für die 174 m lange einstielige eis Bahnsteigüberdachung auf dem ne Bahnhof Hennigsdorf soll öffentlich dungen werden.

Die Angebote sind bis zum Doners den 23. September 1926, mittags 12 U portofrei, versiegelt mit der Aufschi „Angebot auf die Ausführung Zimmerarbeiten Bahnsteigüberdach Bahnhof Hennigsdorf“ versehen, an Berlin W 35, Schöneberger Ufer 4 Zimmer 233, einzureichen.

Die Angebote werden um 12½ Uhr Dienstgebäude der Reichsbahndirek Berlin W 35, Schöneberger Ufer 4 Zimmer 267, geöffnet.

Angebotshefte sind, soweit Vorrat handen ist, bei uns, Berlin W 35, Schö berger Ufer 1/4, Zimmer 233, ge portofreie Einsendung von 1.80 (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen lie im technischen Büro, Tempelhofer U Nr. 28, Zimmer 38, von 10 bis 1 Uhr Einsicht aus.

Zuschlagsfrist bis 1. Oktober 1926.

Berlin, im September 1926. (9)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 38. Berlin, den 23. September 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Großschiffahrtskanal des Staates New York und die Eisenbahnen.

Von Professor **Dr. v. der Leyen**, Wirkl. Geh. Rat.

I.

er Kanal, über den ich nach neueren Veröffentlichungen ges mitteilen will, ist allgemein bekannt unter dem Namen ie-Kanal, der im Jahre 1919 den Namen: New York te Barge Canal erhalten hat. Der Erie-Kanal ist einer ältesten Kanäle der Vereinigten Staaten von Amerika. Er bindet den östlichen Hafen des Erie-Sees (bei Buffalo) und it das ganze Gebiet der großen Seen in den mittleren Vergten Staaten mit der am Hudson gelegenen Stadt Albany. dort aus ist der Hudson bis zu seiner Mündung in den ntischen Ozean bei New York für Seeschiffe befahrbar. ch das Mittelglied des Erie-Kanals wird also das Gebiet der ßen Seen mit dem größten Handelsplatz der Vereinigten ten, New York, verbunden. Für die in den Uferstaaten des ebiets erzeugten landwirtschaftlichen Produkte und die der Bergwerke am Oberen See (Lake Superior) war damit Weg zur Ausfuhr über See geschaffen, der gleichfalls der fuhr von Übersee und aus den Oststaaten nach den mittleren westlichen Staaten der Union diente. Der Erie-Kanal mit en drei Zweigkanälen, dem Champlain-, dem Oswego- dem Cayuga-Seneca-Kanal, hat eine Länge von 590 km. Er blickt zurück auf eine lange Geschichte. Schon rge Washington soll seine Bedeutung als eine wichtige Verstraße zur Erschließung der fruchtbaren Gebiete des Wes erkannt und seinen Bau ins Auge gefaßt haben. Mit dem wurde aber erst 1807 begonnen, und der Kanal war im Jahr fertiggestellt und für Schiffe von höchstens 600 t benutz- Seine Bedeutung für die Entwicklung des Hafens New k trat alsbald in die Erscheinung. New York überflügelte bis dahin bedeutendsten Seehafen an der Atlantischen Küste, adelphia, und er hat seine Überlegenheit auch über die gen atlantischen Häfen (Baltimore, Boston usw.) auch im alter der Eisenbahnen aufrechterhalten, das im Anfang der ßiger Jahre des vorigen Jahrhunderts in den Vereinigten ten beginnt. Dem Erie-Kanal verblieb seine überragende Bedeutung als Verkehrstraße so lange, bis die größeren Eisenbahnen ihr Schienennetz nach Westen bis an die großen Seen ausdehnten. Dies war zunächst die von dem bekannten Eisenbahnkönig Cornelius Vanderbilt durch den Zusammenschluß kleiner aneinander grenzender Eisenbahnen geschaffene New York, Central and Hudson river Bahn, wozu später die Pennsylvania-, die Erie-, die Michigan Central-, die Lehigh Valley und andere Bahnen hinzutraten.

Die Eisenbahnen hatten alsbald die Bedeutung besonders der Getreidetransporte aus dem fruchtbaren Westen, für ihren Verkehr erkannt und bemühten sich, sie von dem Kanal auf ihre Linien zu ziehen. Das war nicht schwer während der Winterszeit, mindestens 5 Monate, solange der Kanal zugefroren und für die Schiffahrt nicht benutzbar war. Aber auch in der Zeit der offenen Schiffahrt waren die Eisenbahnen überlegen durch ihre größere Schnelligkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit, ihre Unabhängigkeit vom Wetter usw. Dagegen waren die Frachten auf dem Kanal zunächst bedeutend niedriger, als die Eisenbahnfrachten. Erst allmählich begannen die Eisenbahnen auch unter dem Druck des Wettbewerbes untereinander ihre Tarife herabzusetzen. In den bekannten wilden Tarifkriegen der großen westöstlichen Hauptbahnen (Trunk Lines) spielte die Fracht für die Transporte von dem Seengebiet nach der Atlantischen Küste eine entscheidende Rolle. Dazu kam der Wettbewerb der atlantischen Häfen untereinander[1]). Dem Wettbewerb der Eisenbahnen begegnete die Regierung des Staats New York dadurch, daß zunächst der Kanal durch Vertiefung und gewisse Änderungen der Linienführung leistungsfähiger gestaltet wurde, was wenig half. Eine radikalere Maßnahme war die Aufhebung der Schiffahrtsgebühren auf dem Kanal seit dem Jahr 1883. Seitdem war der Kanal eine freie Verkehrstraße; auf eine Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten wurde verzichtet, die

[1]) Vgl. v. der Leyen, Die nordamerikanischen Eisenbahnen (1885), S. 273 ff.

Unterhaltung des Kanals erfolgte auf Staatskosten. Aber auch diese Maßregel war nur vorübergehend von Erfolg. Die Regierung gab daher den Kampf gegen die Eisenbahnen nicht auf. Sie beschloß, den Kanal vollständig umzubauen, neue Lösch- und Ladeplätze einzurichten und ihn so zu erweitern und zu vertiefen, daß Schiffe bis zur Tragfähigkeit von 1500 t ihn befahren, und auch Seeschiffe unmittelbar zwischen dem Hafen von New York und dem Erie-See verkehren konnten. Nach heftigen Kämpfen kam ein Gesetz des Staats New York vom 7. April 1903 zustande, durch das 101 Millionen Dollars zum Umbau des Kanals zu einem Großschiffahrtsweg bewilligt wurden. Das Gesetz wurde durch Volksabstimmung genehmigt. Der Umbau sollte in höchstens 10 Jahren vollendet werden. Tatsächlich war er im Jahre 1919 im wesentlichen fertig. Eine Reihe von Ergänzungsbauten fehlten jedoch noch.

II.

Mit der finanziellen und wirtschaftlichen Entwicklung des Erie-Kanals hat sich seit 1911 das Bureau of economics in Washington, eine von den großen Eisenbahnen seiner Zeit zum wissenschaftlichen Studium der Verkehrsverhältnisse eingesetzte Körperschaft, beschäftigt. Auf einem im Jahre 1911 veröffentlichte Abhandlung: The cost oft transportation on the Erie canal and by rails folgte im Jahr 1925 eine Studie unter dem Titel: Comparison of transportation costs by Railroad and Barge Canal, und 1926 eine solche (eine Art Fortsetzung) unter dem Titel: Transportation costs on the New York State Barge Canal. Die drei Studien beruhen auf amtlichen Quellen, den amtlichen Berichten des Gouverneurs des Staats New York, der Commission of canals and waterways des Staats New York und des Superintendent of public works des Staats New York. — Die Kosten des ursprünglichen Kanals und seine Erweiterungen haben 57.6 Millionen Dollar betragen[2]). Die Kosten der Erweiterung nach dem Gesetz von 1903 waren mit 101 Millionen Dollar veranschlagt. Sie sind um mehr als das Doppelte überschritten. Denn von 1905 bis 1925 sind tatsächlich rund 231 Millionen Dollar (230 881 013,64 $) für den Kanal aufgewendet. Die reinen Baukosten für die Erweiterung und Vertiefung des Hauptkanals und der Zweigkanäle haben rund 170 Millionen Dollar betragen. Dazu kommen rund 21 Millionen Dollar für Unterhaltung und Betrieb von 1918 bis 1924, ferner die Zwischenzinsen usw. für die vom Staat zur Beschaffung des Anlagekapitals ausgegebenen Obligationen in Höhe von rund 41 Mill. Dollar. Über die Berechnung dieser Kosten im einzelnen kann ich hinweggehen, zumal ihre Nachprüfung nicht möglich ist. Dagegen ist es für das Verständnis der Kanalpolitik des Staats New York von Wert, die Lasten zu kennen, die dem Staat oder richtiger den Steuerzahlern durch den Bau des Kanals erwachsen sind. Zu diesem Zwecke wird von dem Staatskommissar für Kanäle und Wasserstraßen folgende Rechnung aufgestellt:

Gesamtkosten des Kanalbaus von seiner Eröffnung bis zum Jahr 1883 (Aufhebung der Kanalgebühren)	$ 78 862 154
Einnahme des Staates aus den Kanalgebühren bis 1883	$ 121 461 871
Reinüberschuß zugunsten des Staats	$ 42 799 717
Ausgaben des Staats für den Kanal nach Aufhebung der Kanalgebühren bis 1899 (soll wohl heißen 1919) rund	$ 22 000 000
Der Wert des Kanals beim Beginn der Erweiterung (1903) zusammen	$ 20 000 000

[2]) Die in der nachstehenden Darstellung aufgeführten statistischen Zahlen weichen vielfach voneinander ab, was sich wohl daraus erklärt, daß sie nach verschiedenen Grundsätzen berechnet sind. Ich halte mich hauptsächlich an die Zahlen der beiden letzten Studien. Für das Gesamtbild der Entwicklung des Kanals geben die mitgeteilten Zahlen eine ausreichende Unterlage.

Wie oben gesagt, betragen die reinen Baukosten der Erv rung des Kanals rund 170 Millionen $. Die Zinsen (5 %) von sind 8 502 698 $., die die Steuerzahler zugunsten der Sch aufbringen müssen. Außerdem waren für Unterhaltung Ausbesserung der gesamten Anlage erforderlich

im Jahre 1922: $ 3 092 811
„ „ 1923: $ 3 805 167
„ „ 1924: $ 4 099 976
„ „ 1925: $ 2 817 508,

welche Beträge gleichfalls den Steuerzahlern zur Last f. wobei in dem Bericht bemerkt wird, daß der auffallende gang dieser Beträge im Jahre 1925 damit zusammenhängt, die Unterhaltung nicht mit der nötigen Sorgfalt ausgeführ was sich voraussichtlich in den folgenden Jahren durch St rung der Unterhaltungskosten unangenehm bemerklich ma werde. Nimmt man nach den Erfahrungen der letzten 4 Jahr Betrag dieser Kosten auf durchschnittlich rund 3,2 Mill. D an, so würden jährlich etwa 11 Mill. Dollar (in der Studie 1926 wird der Betrag auf 10 573 627 Doll. angegeben), das rund 45 Mill. Goldmark von den Steuerzahlern zugunsten Personen aufzubringen sein, die den Kanal als gebühren Wasserstraße benutzen.

Verteilt man diese Beträge auf die gefahrene Tonnen (448 399 607 im Jahr 1924, 543 860 257 im Jahr 1925), so k man zu dem weiteren Ergebnis, daß für die Beförderung Tonnenmeile auf dem Kanal die Steuerzahler zugun der Schiffer im Jahre 1924: 2,810 Cents, im Jahre 1925: Cents aufgebracht haben, während die von den Benutzern Kanals gezahlten Frachten nach den angestellten Ermittlu sich in jedem Jahr nur auf 0,450 Cents belaufen haben.

III.

Will man nun die Kanalfrachten mit den Frachten der ihm in Wettbewerb stehenden Eisenbahnen vergleichen, so man, wie das Bureau of economics sehr zutreffend bemerkte wägen, daß, wenn die tatsächlich erhobenen Kanalfrachten i driger sind als die Eisenbahnfrachten, dies darin seinen G hat, daß die Kanalfrachten nur die reinen Beförderungsk einschließlich der Gebühren für Be- und Entladung auf einer fr Wasserstraße darstellen. Dagegen enthalten die Eisenbahnta nicht allein die Beförderungskosten, sondern auch die Ko für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, der Unter tung und Ausbesserung des Oberbaus, der Gebäude und der triebsmittel. Mit andern Worten, „bei einer wirklich brauchb Schätzung der Beförderungskosten auf dem Großschiffahrts des Staats New York müssen berechnet werden: 1. die Zinsen Anlagekapitals, 2. die Kosten der Unterhaltung und die schreibung, 3. die unmittelbaren Beförderungskosten, d. h. Löhne der Schiffer usw. Nur durch Zusammenrechnung die drei Bestandteile kommt man zu einer richtigen Feststel der Gesamtkosten der Kanalschiffahrt.“ Diese Ausführun sind ja nicht neu. Es ist daher immerhin beachtenswert, sie auch von einer wissenschaftlichen Körperschaft der V einigten Staaten mit solcher Klarheit und Entschiedenheit gesprochen werden, während leider unsere Kanalfreu bei ihren oft recht abenteuerlichen Plänen und Ertragsber nungen die Anlage- und Unterhaltungskosten meist außer satz lassen.

Und das Ergebnis einer solchen Vergleichung bei dem er terten Erie-Kanal? Es stellt sich in folgenden Zahlen dar:

Es betrugen die Beförderungskosten in Cents (1 Cent = 4.2 für die Tonnenmeile

	auf dem Kanal	auf den Eisenbahn
1922	3,684	1,172
1923	3,481	1,104
1924	3,260	1,122
1925	2,533	1,108

Also in den Jahren 1922 bis 1924 waren die Beförderungsko auf dem Kanal ungefähr dreimal so hoch, als auf den das

...iet durchfahrenden Eisenbahnen. Im Jahr 1925 hat sich das ...hältnis zugunsten des Kanals etwas gebessert, aber die Kanal...en sind immer noch mehr als doppelt so hoch. Der Grund ... Verminderung der Kanalkosten des letzten Jahrs liegt einmal ...Ersparnissen bei der Unterhaltung, sodann in der Verkehrs...mehrung. Eine Ersparnis an Unterhaltungskosten ist für ... Zukunft unwahrscheinlich, eine Steigerung des Verkehrs ...e immerhin möglich. Aber, so bemerkt unsere Quelle, es ist ...höchsten Grad unwahrscheinlich, daß die Kanalkosten so tief ...en, daß sie den Eisenbahnkosten gleichstehen. Schon der ...ptbestandteil der Beförderungskosten, die Zinsen und die ...ung des Anlagekapitals, sind sozusagen unveränderlich. Von ... Kosten fällt immer nur ein geringer Teil (0,150 c.) den ...iffern zur Last, während die Eisenbahnkosten von den Ver...htern ganz zu tragen sind.

...iese Zahlen beziehen sich auf die letzten Jahre, in denen ... Erweiterung des Erie-Kanals zum Großschiffahrtsweg fertig...ellt war. Wie war das Verhältnis der Kanalfrachten ...den Eisenbahnfrachten in der früheren Zeit, für die aller...s nur die tatsächlich auf beiden Verkehrstraßen erhobenen ...chschnittsfrachten miteinander verglichen werden kön...? Eine einigermaßen genaue Berechnung des vom Staat ...ahlten Anteils war früher nicht möglich, da die ursprünglichen ...agekosten und die Unterhaltungskosten des Kanals nicht ...istisch festgestellt waren. Beim Vergleich der nachfolgenden ... den obigen Zahlen ist dies zu beachten.

...s betrugen die Frachten für die Tonnenmeile in Cents:

	Erie-Bahn	New York Centralb.	Michigan Centralb.	Pennsylvania[3]	Kanäle d. Staates New York
...)	1,564	1,955	1,735	1,538	0,65
...5	1,001	1,119	1,018	0,989	0,58
...[4])	0,656	0,688	0,560	0,695	0,26
...5	0,604	0,726	0,662	0,565	0,15

...eit dieser Zeit ist eine Art Beharrungszustand sowohl für ... Eisenbahnfrachten, als auch für die Kanalfrachten eingetre... bis zu der Zeit, in der der Umbau des Erie-Kanals sich aus...kt. In die zwischenliegenden Jahre fällt auch die Kriegszeit ... der völligen Unsicherheit der Frachtverhältnisse. Die Eisen...nfrachten bewegen sich in dieser Zeit durchschnittlich um ... c. herum. Auf der Wasserstraße ist die Fracht von 0,15 c. ... niedrigste überhaupt vorkommende; die Jahre 1895 bis 1905 ...sen eine Fracht von 0,17 c. auf. In einzelnen Jahren steigt die ...cht bis auf 0,25 c.

...ieselbe Erscheinung begegnet uns bei den Frachten für den ...leicht wichtigsten Beförderungsgegenstand dieser Gebiete, ... Weizen zwischen Chicago — wohin der Weizen aus den ...tlichen fruchtbaren Getreidegebieten zusammenströmt — und ...w York. Hier läßt sich die Fracht auf den Wasserstraßen ...en von Chicago bis zum östlichen Hafen vom Erie-See — Erie...nal, Hudson) mit der kombinierten Seen- und Eisenbahnfracht ...hicago bis Buffalo Seen, von Buffalo bis New York Eisenbahn) ...gleichen. Auf dem ersteren Weg betrug die Fracht für den ...shel Weizen im Jahr 1869: 17,20 c., in den Jahren 1891 bis ...1 ging sie z. T. herunter bis auf 1,35 c., um im Jahr 1907 ...der auf 6,64 c. zu steigen. Die kombinierte Seen- und Eisen...nfracht steilte sich 1869 auf 18,80 c., 1907 auf 6,93 c., war also ... noch 0,29 c. höher als die reine Wasserfracht.

...ie vorstehenden, amerikanischen Quellen entnommenen, ...den sind ein vollgültiger Beweis dafür, daß sich die Frachten ... mit dem Erie-Kanal in Wettbewerb stehenden Eisenbahnen ...nterbrochen ermäßigt haben, bis auf einen Stand, der die ...bstkosten der Eisenbahnen kaum überschritten haben dürfte. ...se ununterbrochene Herabsetzung hat ihren Grund ...erseits in dem Bestreben, möglichst viel Verkehr vom Kanal auf die Eisenbahn zu ziehen, anderseits ist sie aber auch, wie bereits oben bemerkt, die Folge des bis zum Tarifkriege sich steigernden Wettbewerbs der Eisenbahnen untereinander. Die ersten Verbesserungen des Kanals und die Aufhebung der Kanalgebühren im Jahr 1883 haben nur ganz vorübergehend auf die Entwicklung der Tarife Einfluß ausgeübt.

[3]) Diese vier Bahnen waren in den früheren Statistiken dem ...al gegenübergestellt. Der Umstand, daß die Netze einzelner ...nen erweitert und umgewandelt sind, ist auf die Höhe der ...chtsätze ohne wesentlichen Einfluß.

[4]) 1883 Aufhebung der Kanalgebühren.

IV.

Über die Entwicklung des Verkehrs auf den beiden Verkehrstraßen unter dem Einfluß dieser Tarife finden wir in der Zeit vor dem Umbau folgende Zahlen:

Es betrug die Anzahl der gefahrenen Tonnenmeilen in Millionen:

	Kanäle u. Flüsse	Eisenbahnen	% Kanäle	% Eisenb.
1853	1075	171	86	14
1863	1524	790	66	34
1873	1564	2571	26	74
1880	1833	5117	26	74
1895	890	11167	7	93
1898	770	14439	5	95

Seit 1898 hat sich an diesem Verhältnis wenig geändert. Im Jahr 1853, in dem zum erstenmal der Wettbewerb der New York Central und Hudson river Bahn sich zeigt, beförderte der Kanal noch 86 % der Tonnenmeilen. Bis zum Jahr 1880 steigt zwar der Kanalverkehr noch langsam, er erreicht 1880 seinen höchsten Umfang. Der Eisenbahnverkehr steigt aber viel bedeutender, und endlich hat sich das Verhältnis so gestaltet, daß auf dem Kanal nur noch 5 % der Tonnenmeilen gefahren werden.

Ähnlich gestaltete sich der Getreideverkehr zwischen Chicago und New York. Während im Jahr 1868 von den in New York angekommenen Getreidemengen 44 Millionen Bushel zu Wasser gefahren waren, und die Eisenbahnen noch fast nichts beförderten, gingen 1876 auf dem Wasserweg 32 Millionen, auf dem Eisenbahnweg 40 Millionen Bushel ein, 1898 auf der Wasserstraße rund 19½ Millionen, auf dem Eisenbahnweg 141,6 Millionen Bushel ein usw. Auch dieses Verhältnis hat sich in der Folgezeit wenig geändert.

Über den Vergleich des Verkehrs auf dem Großschiffahrtsweg mit dem der Eisenbahnen liegen Zahlen nicht vor. Dagegen sind Aufzeichnungen vorhanden über die auf dem Großschiffahrtsweg beförderten Tonnen von 1919 bis 1925 und über die gefahrenen Tonnenmeilen von 1922 bis 1925. Bei den Umbauplänen war davon ausgegangen, daß die Leistungsfähigkeit des Großschiffahrtswegs 20 Millionen Tonnen, an einer andern Stelle heißt es 15 Millionen, jährlich betragen werde. Dagegen sind befördert:

1919 . . .	1 238 844 t	1923 . . .	2 006 284 t
1920 . . .	1 421 434 t	1924 . . .	2 032 317 t
1921 . . .	1 270 407 t	1925 . . .	2 344 013 t.
1922 . . .	1 873 434 t		

Hiernach ist die Leistungsfähigkeit des Großschiffahrtswegs in den letzten Jahren ungefähr zu einem Zehntel ausgenutzt worden. In den voraufgeführten 7 Jahren ist sie zwar ein wenig gestiegen, aber ohne daß dies von Bedeutung sein kann.

Die Anzahl der gefahrenen Tonnenmeilen betrug:

1922 . . .	362 442 277,
1923 . . .	405 925 906,
1924 . . .	448 399 607,
1925 . . .	543 860 257.

Auch hier eine langsame Steigerung des Verkehrs, aber ein recht trauriges Ergebnis, wenn, wie wir oben gesehen haben, auf dem alten Erie-Kanal im Jahr 1898 noch 770 Millionen tm befördert sind.

Noch trauriger, ich möchte fast sagen, erschütternder, wirkt das Bild, wenn man die Anzahl der auf dem Erie-Kanal und dem Großschiffahrtskanal beförderten Tonnen vergleicht. In den sechs Jahren vor Abschaffung der Kanalgebühren (1877 bis

1882) wurden auf dem alten Erie-Kanal 32 593 646 Tonnen, d. s. durchschnittlich jährlich 5 434 474 Tonnen gefahren. In den sechs Jahren seit Fertigstellung des Großschiffahrtskanals, 1919 bis 1924, betrug die Gesamtzahl der beförderten Tonnen 9 842 884, also durchschnittlich jährlich 1 640 481 Tonnen, d. s. etwas mehr als der dritte Teil der Tonnen des Erie-Kanals. Und dabei darf man nicht vergessen, daß die Leistungsfähigkeit des Großschiffahrtskanals auf das Vierfache des Erie-Kanals veranschlagt war!

V.

Bei dieser Sachlage darf man sich nicht wundern, wenn die Wasserstraßen-Aufsichtsbehörde den Großschiffahrtskanal als eine große Enttäuschung (great disappointment) bezeichnet. Keine der Erwartungen, die man beim Bau des Barge canal hegte, ist eingetroffen. Die finanziellen Lasten des Staats sind bedeutend gestiegen, der Verkehr auf dem Kanal hat sich durchaus nicht gehoben. Die Gründe dieses Mißerfolgs werden untersucht. Einige davon mögen hier angeführt werden.

Bei dem Ausbau zum Großschiffahrtsweg sind grobe Fehler gemacht und der Kanal ist noch nicht fertiggestellt. Zur Vollendung der Arbeiten sind noch etwa 23 Millionen Dollar erforderlich. Ein besonderer Fehler ist, daß die festen Brücken über den Kanal zu niedrig liegen, so daß nur Schiffe von bescheidener Größe unter den Brücken durchfahren können. Ferner sind mit großem Kostenaufwand viel zu viel Ladungs-, Anlegestellen und Lagerhäuser gebaut worden. Von den 66 Anlegestellen sind in den letzten zwei Jahren überhaupt nur 53 benutzt worden, darunter 49, in denen kein Güterumschlag für den Kanal stattgefunden hat. Die sehr teuren Getreide-Elevatoren sind z. T. überhaupt nicht in Betrieb genommen. Alle diese Umstände haben natürlich die Anlagekosten erhöht, ohne daß der Verkehr gefördert wurde, der nicht entfernt die Erwartungen erfüllt hat, die man bei der Erweiterung hegte. Der Hauptgrund für die mangelhafte Entwicklung des Verkehrs ist, das wird immer wieder hervorgehoben, daß der Kanal fünf Monate wegen des Eises gesperrt ist. Das hätte man, wie ich bemerken möchte, bei den Ausbauplänen berücksichtigen müssen, denn daß ein solches Hindernis vorlag, war nach den Erfahrungen beim Erie-Kanal nicht unbekannt. Es war mindestens leichtsinnig, daß man sich über dieses Hindernis hinweggesetzt hat. Nun ist vielfach behauptet worden, die Anlage des Kanals habe eine Ersparnis von 50 Millionen Dollar an Fracht für die Bewohner des Staats New York zur Folge gehabt, weil der Kanal die Eisenbahnen zu einer derartigen Ermäßigung ihrer Frachten gezwungen habe. Mit Recht wird darauf erwidert, daß das Bundesverkehrsamt schwerlich so hohe Frachtsätze genehmigt hätte, wenn kein Kanal vorhanden gewesen wäre und dann gefragt, ob etwa in andern Gebieten der Vereinigten Staaten, die keine Kanäle haben, die Verfrachter durch die Eisenbahntarife überlastet seien, weil keine Kanäle in Wettbewerb treten konnten? „Eine mit einem Kostenaufwande von 10½ Millionen Dollar jährlich hergestellte Peitsche ist jedenfalls ein sehr teures Instrument zur Niederhaltung der Eisenbahntarife". — Ein weiterer beachtenswerter Vergleich ist der folgende: Im Jahr 1923 bezahlte der Staat für den Kanal rund 12 Millionen Dollar ohne alles Entgelt. In demselben Jahr zahlten die Eisenbahnen des Staats New York an Staats- und Gemeindeabgaben rund 21 Millionen Dollar; wogegen sie vom Staat nichts erhielt. Der Staat, der jetzt 4,51 $ durchschnittlich für jede auf dem Kanal beförderte Tonne bezahlt, würde billiger davonkommen, wenn alle jetzt auf dem Kanal beförderten Güter auf Eisenbahnwagen verladen wären und der Staat die Fracht dafür bezahlt hätte. — Schließlich wird auch noch bemerkt, daß die Verwaltung des Kanals viel zu bürokratisch sei und daß dabei auch politische Rücksichten mitspielten. Durch eine rein kaufmännische Verwaltung könnten bedeutende Ersparnisse erzielt werden.

Gegen eine solche Kritik einer angesehenen unparteiischen wissenschaftlichen Körperschaft sowie unabhängiger staatlicher Behörden wird sich kaum etwas einwenden lassen. Ob durch Beseitigung der gerügten Mißstände und Steigerung des Verl eine wirklich nachhaltige Besserung in diesen Verhältnissen beigeführt werden könnte, so daß die staatlichen Zusch wenn auch nicht ganz aufhörten, so doch wesentlich vermi würden, scheint kaum denkbar, mindestens sehr zweife. Jedenfalls würde durch die verschiedenen technischen schläge, wie die Höherlegung der Brücken, den Erwerb leist fähiger Maschinen (besonders Bagger) für die Unterhaltun Kanals, die notwendigen Erweiterungsbauten am Kanalbett wieder sehr erhebliche Kosten entstehen, die der Staat w zahlen müßte. Ein wirksameres Mittel — wovon aber in un Quelle nicht die Rede ist — wäre die Wiedereinführung Schiffahrtsabgaben, mit denen ja der Staat bis zum Jahr wo sie aufgehoben wurden, recht gute Geschäfte gemach haben scheint. Eine solche Maßnahme würde wohl eine E hung des Wasserstraßen-Tarifs und damit eine weitere lenkung des Verkehrs auf die Eisenbahnen zur Folge haben, diese nicht etwa die Gelegenheit zur Erhöhung ihrer — niedrigen — Tarife benutzten. Über die Schwierigkeit, daß Bundesverkehrsamt eine solche Erhöhung nicht genehm würde man unter den besonderen Umständen vielleicht hin kommen. Daß solche Maßnahmen einen nachteiligen Einfluß auf den Verkehr, besonders den Getreideverkehr in diesem kehrsreichen Gebiet der Vereinigten Staaten haben wi wäre wohl zu erwarten, und selbstverständlich würde es Protesten der Verfrachter nicht fehlen. Es liegt mir fern, diese sehr schwierige Frage weiter einzugehen. Dazu bedi es eines sehr tiefen Eindringens in die wirtschaftlichen Verl nisse dieser Gebiete, einer Untersuchung, die nur an Ort Stelle vorgenommen werden könnte.

Einstweilen wird — ein recht schwacher Trost — ni übrigbleiben, als daß der Staat New York die Suppe, die er mit der Herstellung des Barge-Kanals eingebrockt hatte, aufißt, und nach den vorliegenden Berichten wird man sich darauf gefaßt machen müssen, daß auch der Betrag von jähr 10½ Millionen Dollars sich nicht erheblich ermäßigt. Die groß teils recht wohlhabenden Einwohner des Staats New York den dadurch nicht verarmen, daß sie einem einzelnen Gewe zweig alljährlich ein so zweck- und nutzloses Geschenk mac

VI.

Vielleicht wird man mich fragen, ob es einen Zweck hat, deutsche Publikum mit dieser Episode aus dem Verkehrs- Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten von Amerika beka zu machen. Ungeachtet der reichen Literatur und der vi Berichte auch deutscher Sachverständiger über die Verkehrs mittel der Vereinigten Staaten, fehlt es m. E. bei uns nur sehr an einem Verständnis der Wasserstraßenfrage Union. Ein neuer Beweis dafür war mir das (von im Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1925 S. schon besprochene) Buch von Esch über die Binnensch fahrt der Vereinigten Staaten von Amerika. Esch handelt die Kanäle des Staats New York auf S. 53 bis und gibt eine ausführliche Darstellung über die Entstehung Erie-Kanals mit einer Reihe von Einzelheiten, besonders a über die Befugnisse der Wasserstraßen-Aufsichtsbehörde. Es Buch enthält zwar eine fast vollständige Übersetzung des a von mir benutzten Jahresberichts der Wasserstraßen-Aufsich behörde des Staats New York für das Jahr 1924. Der Bericht ü das Jahr 1925 konnte ihm noch nicht bekannt sein. Dieses g ßenteils recht wertvolle Material ist aber nur äußerlich zusa mengestellt und es fehlt an jeder kritischen Beleuchtung. N ist meiner Meinung nach die Entwicklung des Erie-Kan geradezu ein Schulbeispiel für die Lehre von den Wasserstraß und ihrem Verhältnis zu den Eisenbahnen nicht nur in den V einigten Staaten, sondern ich möchte sagen, auf der ganzen Er Wir sehen hier vor uns eine große, ein verkehrsreiches a begrenztes in sich geschlossenes Gebiet durchziehende kün liche Wasserstraße, deren Entwicklung wir ein Jahrhundert la beobachten können. Wir sehen, wie diese Wasserstraße den V

des durchzogenen Gebiets, besonders aber den Handel Welthafens New York befruchtet und fördert und etwa 30 ‚ d. h. solange ausschließlich beherrscht, bis die Eisenen sich in ihr Wirtschaftsgebiet ausdehnen; wie dann die bahnen ganz allmählich einen immer größeren Teil des ehrs auf ihre Linien ziehen, bis der Staat, dem der Kanal t, nach Mitteln sucht, dem Kanal den Verkehr zu erhalten. chst wurde sein baulicher Zustand etwas verbessert — ohne g. Es folgt der Versuch, durch Ermäßigung der Wasserten dem Wettbewerb der Eisenbahnen zu begegnen, der verzichtet zu diesem Zweck auf die Schiffahrtsabgaben, m bis zum Jahr 1883 eine Einnahme von 141 Mill. Dollar cht haben. Dieses Mittel ist nur vorübergehend von itung, der Verkehr geht von der Wasserstraße nach und fast ganz auf die Eisenbahnen über, der Kanal verödet. Nun vielleicht das vernünftigste gewesen, wenn der Staat den l seinem Schicksal überlassen und ihn schließlich, wie das vielen amerikanischen und englischen Kanälen geschehen ugeschüttet hätte. Das ist nicht geschehen. Statt dessen beschlossen, den Kanal sozusagen zu modernisieren, den 00 Jahren gebauten, den damaligen Bedürfnissen voll geden bescheidenen Erie-Kanal in einen großen Barge-Kanal bauen, der, wie man bestimmt glaubt, den Eisenbahnen ürtig sei, so daß der Wasserstraße der ihr gebührende Verweiter zugeführt werde. Zu diesem Zweck werden 170 Mil- Dollar (fast 700 Millionen Mark) aufgewendet. Auch at nichts geholfen. Der Verkehr hat sich, wie wir gesehen , aller Bemühungen ungeachtet, nicht gehoben, obgleich der ehrsweg, ähnlich wie ein natürlicher Strom, ohne alles Entvon jedem Schiffer benutzt werden kann. Die Eisenbahnen hten nicht einmal ihre Tarife neu zu ermäßigen.

s Schicksal des Erie-Kanals zeigt uns m. a. W., daß heute die Eisenbahnen, trotz aller Begünstigungen der Wasseren durch die öffentlichen Gewalten, selbst in *diesem* den Wasserstraßen überlegen sind.

tte dieser geschichtliche Vorgang nicht auch für uns und lle die Wirtschafts- und sonstigen Politiker lehrreich sein, Deutschland ununterbrochen den Ausbau des Netzes der lichen Wasserstraßen immer wieder befürworten? Auch utschland hat sich bis jetzt gezeigt, daß die künstlichen erstraßen sich nicht selbst unterhalten können. Ich ere an den Ludwig-Kanal (Main-Donau-Kanal), an die sehr eiche Zusammenstellung von Peters (Schiffahrtsabgabe II. ff.), an den Dortmund-Ems-Kanal (vgl. z. B. Archiv für bahnwesen 1925, S. 777). Dieselben Erscheinungen ben uns in Frankreich, Großbritannien (z. B. den Manchesterkanal, diesem Schmerzenskind der Stadt Manchester), von ren Ländern zu schweigen. Bei den immer wieder aufenden Kanalplänen in Deutschland wird ernstlich an eine bilität der Wasserstraßen kaum noch gedacht. Es ert sogar selbstverständlich, daß der Staat oder das Reich beide Teile die Anlagekosten tragen, die sie, soweit nicht die Einnahmen aus den Kanälen ausreichen, verzinsen ilgen müssen. Für Deutschland hat die Frage des Verisses der Wasserstraßen zu den Eisenbahnen noch eine ganz eigenartige, von der des Erie-Kanals abweichende, Entwicklung genommen. Ich erinnere mich noch gut der Zeiten, wo die Eisenbahnen über den Wettbewerb der Wasserstraßen durch ihre zu niedrigen Tarife bitter klagten, wo von ihnen Ausnahmetarife aller Art eingeführt wurden, um diesem Wettbewerb zu begegnen. Schon seit Jahrzehnten ist der Spieß umgedreht. Die Wasserstraßen verlangen immer dringlicher von der Eisenbahn die Aufstellung von Tarifen, durch die die Wasserfrachten nicht unterboten werden. Sie verlangen dies sogar für Verkehrsgebiete, in denen Wasserwege nicht vorhanden sind. Ich denke dabei z. B. an die im Jahr 1901 erfolgte Ermäßigung der Zuckerausfuhrtarife, gegen die die Wasserstraßen auf das lebhafteste Verwahrung einlegten[5]). Auf die fiskalische Tarifpolitik der Wasserstraßen während des Kriegs will ich nicht eingehen. Die Eisenbahnen hatten ihre Tarife aus politischen oder aus wirtschaftlichen Gründen ermäßigt, der Hunger-Blockade wegen ermäßigen müssen. Die Wasserstraßen bekämpften diese Maßnahme, weil ihnen angeblich dadurch Verkehr entzogen würde! In dieses Gebiet gehört auch das z. T. leidenschaftliche Verlangen nach billigen Umschlagstarifen nach den Binnenwasserstraßen. Die Eisenbahnen sollen ihre Tarife herabsetzen, damit die Schiffer ihre Tarife beibehalten oder gar erhöhen können. Mit anderen Worten, es wird allen Ernstes gefordert, daß die Eisenbahnen durch Verzicht auf eigene Einnahmen, ihrem Konkurrenten den Wettbewerb gegen sie erleichtern! Die Widersinnigkeit eines solchen Verlangens ist ja wiederholt dargelegt worden. Die ganze Frage ist eine sehr ernste. Die Deutsche Reichsbahn ist durch die Reparationszahlungen auf das äußerste belastet. Sie muß mit allen Kräften dahin streben, daß ihre Einnahmen ausreichen, um diese Lasten zu tragen. Nun würde eine Wasserstraßenpolitik mit dem Ziel der Begünstigung der Wasserstraßen selbstverständlich eine Verminderung der Eisenbahneinnahmen zur Folge haben. Dieselben Kreise fordern dann noch eine Ermäßigung der Eisenbahngütertarife. Das Faß würde von zwei Seiten angezapft. Wie sollten da die Eisenbahnen ihren Reparationsverpflichtungen weiter genügen? Auf die durch Vertrag und Gesetz festgelegten verhängnisvollen Folgen einer Nichteinhaltung dieser Verpflichtungen brauche ich hier nicht einzugehen.

Das sind Fragen, die mit der Kanalpolitik des Staats New York nicht unmittelbar zusammenhängen. Auf die Tarife der Eisenbahnen hat die Regierung des Staats New York keinen Einfluß. Die dortigen Eisenbahnen sind reine, vom Staat unabhängige Privatbahnen. Gleichwohl möchte ich annehmen, daß eine Einsicht in das von mir geschilderte Kapitel der amerikanischen Wirtschaftsgeschichte doch auch einen oder den anderen deutschen Wirtschaftspolitiker stutzig macht in seinen Wünschen nach Erweiterung des deutschen Wasserstraßennetzes oder gar Unterstützung der Wasserstraßen durch die Eisenbahn. Heute, in unserer jetzigen Finanz- und Wirtschaftslage, sind ja die weitesten Kreise bemüht, auch von den Vereinigten Staaten von Amerika zu lernen.

[5]) Denkschrift über die Tätigkeit des preußischen Landeseisenbahnrats in den ersten 25 Jahren seines Bestehens. S. 57/58.

Allgemeines.

Touristenverkehr in Südafrika. Südafrika wird schätzungs- jährlich von 6000 Ausländern bereist, die sechs bis acht en im Lande bleiben und dabei etwa je 150 £ ausgeben. der Gewinnung von Gold und Diamanten, nach der Erzeuvon Wolle und Mais kann nach einem Ausspruch des Leiers Staatsbahnen von Südafrika, der für einen hervorragenden hrsfachmann gilt, die Bedienung des Fremdenverkehrs der wichtigste Zweig der Gewerbe von Südafrika werden. Allersteht diesem Besuch von Ausländern die Auswanderung abender Südafrikaner gegenüber, und es wird als Aufgabe Eisenbahnverkehrs angesehen, den eigenen Einwohnern solche Annehmlichkeiten zu bieten, daß sie es auch vorziehen, im Lande zu bleiben. Dazu bedarf es nicht einmal der Aufwendung erheblicher Mittel, aber es können dadurch sehr beträchtliche Einnahmen erzielt werden, die einen Ausgleich bilden, wenn einmal gewisse Zweige des südafrikanischen Wirtschaftslebens Erschütterungen durchmachen. Eine Entwickelung des Touristenverkehrs würde auch die internationalen Beziehungen verbessern und dadurch die Ausfuhr beleben. Sie würde Geld in Umlauf bringen und zur Schaffung besserer Unterkunftsmöglichkeiten sowie zum Ausbau des Straßennetzes führen. Dadurch würde das gesamte Wirtschafsleben gehoben werden. Man sieht auch hieraus, wie aus vielem anderen, was in Südafrika vorgeht, daß dieses aufstrebende Land große Anstrengungen macht, seine wirtschaftliche Lage zu verbessern.

Europäische Zollunion.

Von Geh. ORR. R. v. Kienitz, Berlin.

Die zeitige Lage Europas hat manche Vorstellungen, die früher nur als phantastische Anwandlungen einer theoretischen Konstruktion in verhältnismäßig wenigen Köpfen lebten, jetzt namentlich bei den leidtragenden Völkern durch weite Schichten verbreitet, wo sie denn von der Hoffnung zum Range des Strohhalms erhoben werden, an den sich der Ertrinkende anklammert. Aber auch in den denkenden Kreisen der siegreichen Völker gewinnen sie mehr und mehr Raum, weil die Einsicht, sich totgesiegt zu haben, allmählich deutlicher hervortritt und jede Aussicht, noch etwas retten zu können, begierig ergriffen wird. Wie auf politischem Gebiete die Idee der Befriedung der ganzen Menschheit, so soll auf wirtschaftlichem Gebiete die Idee der brüderlichen Vereinigung aller Schaffenskraft eine Erlösung bringen. So ist die Lehre von der Europäischen Zoll-Union entstanden, die darauf hinausläuft, die mit der Versailler Balkanisierung Osteuropas hervorgerufene wirtschaftliche Not durch Beseitigen der Zollschranken unter den balkanisierten Völkern — oder auch weiter — abzuschaffen oder wenigstens zu mildern und auf diese Weise das alte Europa unter Aufhebung des inneren Wirtschaftskrieges wieder als beachtlichen Mitstreiter im Wettbewerbe der Weltwirtschaft auftreten zu lassen. Auch wer diesen Glauben nicht teilt, wird ihn doch als eine bedeutsame Erscheinung der heutigen Denkart näher betrachten und sich mit ihm auseinandersetzen müssen, und deshalb ist eine neuerliche Veröffentlichung sicherlich zu begrüßen, die Dr. Hanns Heimann im Verlage von Reimar Hobbing (Mai 1926) unter dem Titel „Europäische Zollunion" herausgegeben hat, als „Beiträge zu Problem und Lösung". Es ist eine Sammlung von 22 Aufsätzen literarisch bekannter Verfasser, die von allen möglichen Seiten, mit Begeisterung oder Zweifel, an die Sache herangehen, wobei schon die geistvolle Art der Darlegung das Lesen belohnt. Ein bestimmtes Ziel ist nicht gesteckt worden; auch das vom Herausgeber skizzierte Vorhaben, „die Erkenntnis der im Gedanken einer europäischen Zollunion ruhenden wirtschafts- und staatspolitischen Zukunftsaufgabe und ihrer Bedeutung, aber auch die Erkenntnis der Gegenwartspflicht zu klärender Prüfung der Vorbedingungen und Möglichkeiten" zu fördern, scheint mindestens insofern einer klareren Fassung zu bedürfen, als die „Zukunftsaufgabe" den Nachweis ihrer Existenz doch wohl zunächst in der „Prüfung der Vorbedingungen" wird suchen müssen. Aber das macht nichts weiter aus: die tatsächlich gebotene Belehrung über die Möglichkeiten einer europäischen Zollunion trägt ihren Wert in sich.

Das Buch beginnt mit einer Abhandlung von Prof. Dr. Julius Wolf-Berlin, die in klarer geschichtlicher Darlegung die „Vorläufer und Parallelen einer europäischen Zollunion" bespricht. Naturgemäß bildet den Angelpunkt der frühere deutsche Zollverein, bei dessen Beurteilung aber der Satz, es habe „bei seiner Gründung das nationale Einheitsbewußtsein eine viel kleinere Rolle gespielt, als nachher angenommen und ausgesprochen wurde", doch wohl etwas zu formalistisch gefaßt worden ist. Allerdings haben sich damals die Regierungen teilweise nicht sehr bereitwillig angeschlossen, Sachsen suchte in Österreichs Interesse nach einer andern Gestaltung, die Nordweststaaten zögerten wegen ihrer maritimen Rücksichten lange mit dem Beitritt usw. Aber das Ganze wurde schließlich doch ein Werk des einheitlichen Nationalbewußtseins, dem sich die Regierungen auf die Dauer nicht widersetzen konnten, und — dabei ist es auch geblieben. Wenn Bismarck, wie der Verfasser erwähnt, gegen den Anschluß der damaligen österreichisch-ungarischen Monarchie geltend machte, daß „er Zollvereinigungen nur zwischen Völkern verwandter Rasse für möglich halte", so hat er wohl wieder einmal den Nagel auf den Kopf getroffen, und deshalb wird auch die geplante E. Z. U. mit dem früheren deutschen Zollverein überhaupt nicht in Vergleich gestellt werden können. Der verein entsprach einer nationalen Bewegung, und diese wirtschaftlich auf Freihandel gerichtet. Die E. Z. U. würd einen internationalen Verband hinauslaufen, der ohne ge samen Schutzzoll gar nicht leben könnte. Daß auch dieser schaftliche Gegensatz in Frage kommt, muß um so mehr b werden, als die Anhänger der E. Z. U. darüber, ob sie eiger Freihandel oder Schutzzoll im Auge haben, untereinander überall einig zu sein scheinen. Indessen brauchte die E. daran vielleicht noch nicht zu scheitern. Die eine oder a Meinung würde wohl im Interesse der Rettung Europas le Endes hier zurücktreten, wenn der gangbare Weg zu di Ziele über jene Frage hinweg führen sollte, und daß der irgendwie gefunden, das Ziel unter allen Umständen err werden müsse, wollen die nächstfolgenden Aufsätze zur kennung bringen.

Es handelt sich zunächst um die Betrachtungen von Theodor Heuß-Berlin über „den Einfluß von K und Frieden auf das europäische Prob (Mitteleuropa-Paneuropa)", von Dr.-Ing. Goth Berlin über „Deutsch-französische Zollunion Vorstufe der europäischen Zollunion" und Gouverneur Dr. Heinrich Schnee-Berlin über „ europäische Zollunion und die deutsche Au politik". Nicht nur diese, sondern auch viele der nachfo den Verfasser geben zur Begründung ihrer Ausführunge nächst eine Schilderung der jetzigen europäischen Wirtsch lage, und da wäre es — das könnte man allenfalls an der ordnung aussetzen — vielleicht zweckmäßiger gewesen, ein sparen der Wiederholung zu vereinbaren und dafür hie schon den Schlußaufsatz von Prof. Dr. Arthur Blaust Mannheim über „die Lage Europas und die eu päische Zollunion" zu setzen, der in der knappen K eines Auszugs aus anderweit gehaltenem Vortrage nicht eine freilich erschütternde Statistik der Lage aufstellt, son auch die allgemeinen Ursachen des Niederganges andeutet: Menschenverlust, die weitere Auswanderung, das politische reißen der Völkerschaften und die Unterdrückung der Mi heiten, die Krisis der weißen Rasse in den Kolonien usw. „ Herz der Weltwirtschaft schlägt nicht mehr in Europa". das alles ist leider nur allzu richtig, und daß sich die Ge dahin drängen, eine Beseitigung des Elends zu versuchen ebenso verständlich wie verdienstlich. Heuß legt Friedr Naumanns bekanntes Werk „Mitteleuropa" seinen Erwä gen zugrunde und leitet zu Coudenhove-Kalergis „ europa" über; die „Solidarität der Armut" wird seiner Mei nach schließlich Europa zusammenschweißen müssen. Goth schließt an Coudenhove an und kommt nach eingehe wirtschaftlicher Einzelbetrachtung dazu, die E. Z. U. einfach Notwendigkeit zu setzen: „Da ist kein Wollen, ist kein Dr das ist ein Müssen, ist ein Zwang". Als ersten Schritt und aussetzung des Ganzen verlangt er freilich erst einmal e deutsch-französischen Zollverein, der mit seiner Wucht dann anderen im Wege der natürlichen Anziehungskraft sich binden würde. Schnee geht aus von der finanziellen hängigkeit Europas gegenüber Nordamerika und betont, daß außenpolitische Stellung der Völker letzten Endes durch wirtschaftliche Stellung bestimmt werde, daher das wirtsch liche Solidaritätsgefühl der europäischen Völker einmal d führen müsse, die inneren Schranken der Zölle niederzule um durch Schaffen eines umfassenden europäischen Absat bietes die Freiheit in der Weltwirtschaft wieder zu erkämpf „trotz aller Schwierigkeiten, die einer E. Z. U. im Wege steh sei doch ein Fortschreiten auf diesem Wege aussichtsreich als die Bestrebungen zu umfassenden politischen europäisc Kombinationen ohne vorherige oder gleichzeitige wirtschaftl

'erständigung". Den Gedankengängen aller dieser Schriften n und für sich beizupflichten, ist kaum bedenklich. Be-enklicher aber ist die Frage, ob es möglich sein wird, einen Boden für sie zu finden, den die Beteiligten in gleichmäßiger Einigkeit betreten wollen und betreten können. Daß insbe-ondere Naumanns Anschauung hier nicht ohne weiteres An-wendung finden kann, gibt Heuß selbst zu. Denn Naumann ing noch von der Möglichkeit aus, daß der Krieg im wesent-ichen mit dem status quo ante enden werde, ohne Sieger und hne Besiegte, und wollte dann die Spannungen, die zum Kriege eführt hatten, durch wirtschaftlichen Frieden lösen. Seine Grundlage ist durch die Versailler Lösung vollkommen ver-choben worden, und dazu sind ganz andere Anschauungen zu rhöhter Geltung gelangt, die zwar ebenfalls eine „Union" er-treben, aber die Union einer neuen Wirtschaft, die mit der E. Z. U. schon deshalb sehr wenig zu tun haben würde, weil diese uf den Anschauungen der bisherigen Wirtschaft fußt.

Indessen ist zuzugeben, daß das alles eine theoretische Unter-uchung nicht zu hindern braucht. Wäre der Gedanke der E. Z. U. begrifflich richtig, so würde er es schon darum ver-ienen, selbst auf die Gefahr einer vorläufigen Undurchführ-arkeit hin als ein erstrebenswertes Ziel aufgestellt zu werden. Ob das aber der Fall ist, wird ziemlich zweifelhaft, wenn man die nächste Abhandlung von Dr. Gustav Stolper-Berlin über „Staat — Nation — Wirtschaft" betrachtet. Diese Schrift ist übrigens gerade in der reinen Theorie vielleicht die bedeutendste der Sammlung, weil sie wie keine andere an das igentliche Fundament der Sache herangeht. Sie weist zunächst ie übliche Schlagwortpropaganda der Gegenüberstellung von Paneuropa" und „Panamerika", von „Vereinigten Staaten Europas" und „Vereinigten Staaten Amerikas" zurück: Pan-merika ist überhaupt keine sachlich greifbare Einrichtung, und ie vereinigten Staaten der nordamerikanischen Union sind icht Staaten, sondern Provinzen eines Einheitsstaates. Daran chließt sich dann die Ausführung, daß auch in Sachen der E. Z. U. nicht die wirtschaftliche Lage (das „wirtschaftliche Ar-ument"), sondern die staatliche und nationale Besonderheit der Völker entscheidet. Das ist in der Tat des Pudels Kern, wie uch Bismarcks obenerwähntes Wort zeigt. Denn die Wirt-chaft ist immer nur Erscheinungsform des Staates, und so lange ie Staaten nicht vereinigt, die staatenbildenden Völker nicht zu iner nationalen Legierung verschmolzen sind, können auch die Wirtschaften nicht „uniert" werden. Wenn Stolper daneben on der Auffassung ausgeht, daß die E. Z. U. freihändlerisch sein olle, so ist das, wie oben schon gesagt, ein vorläufig noch unkler Punkt. Aber er hat nicht unrecht, wenn er der E. Z. U. orwirft, sachlich in sich doch wohl eine freihändlerische Einrichtung sein zu wollen, bei der es dann nicht recht ver-tändlich sei, daß die anderen Völker — (gedacht ist namentlich n England) — ausgeschlossen werden sollen. Er kommt wie Gothein zu dem Schlusse, daß erste Voraussetzung der E. Z. U. ein deutsch-französischer Zollverein sein müßte; aber r verfolgt den Gedanken nicht weiter, weil sein Erkennen auf as Gegenteil hinausläuft. Denn was er als „administrativen Protektionismus" bezeichnet und als eine heute auch ohne Schutzzoll allgemein geltende Abschrankung hinstellt, ist bei Lichte besehen nichts weiter als der Ausdruck der nationalen Eigenart, die ihre Wirtschaft schützt, und die nach der ganzen Art des Kriegsabschlusses viel schärfer als früher gezüchtet und demgemäß entwickelt worden ist. Das alles müßte aufge-eben werden. Eine Zollunion könnte nicht bloß theoretisches Gebilde bleiben, sondern müßte naturgemäß eine praktische Ein-eitlichkeit in gemeinsamer Gesetzgebung und Vollstreckung bringen, die durch ihr Einwirken auf das ganze innere und äußere Verhalten der Völker deren Selbständigkeit bis zur Be-eitigung einengen würde. Man braucht hier nur an die frühere Unmöglichkeit zu erinnern, die deutschen Staatsbahnen zu einer gemeinsamen Wirtschaft zu vereinigen. Der Hinderungsgrund war allein der, daß schon dies Vorgehen trotz aller eigenen Be-triebsführung und aller Verteilungsgarantien das Reich damals bereits soweit unitarisch gemacht hätte, wie es heute ist. Des-halb ist der Schluß ganz unbestreitbar, den Stolper in fol-genden Sätzen zusammenfaßt: „Eine europäische Zollunion er-fordert nicht nur die Entstaatlichung der europäischen Staaten, sie erfordert auch die Entnationalisierung der Nationen (im Sinne des modernen Nationsbegriffs)." „Sie ist entweder wertlos, wenn sie eine bloße zollpolitische Aktion ist, deren Ziel sich durch Freihandelspolitik rascher und einfacher erreichen läßt, oder sie ist ein anderer Ausdruck für überstaatliche Verbindung der europäischen Nationen." Wieweit eine solche Verbindung Wirklichkeit werden kann oder Utopie bleiben muß, wird sich jeder allein beantworten.

Ist damit eigentlich schon das ganze Problem gelöst, so ver-lieren die weiteren Abhandlungen deshalb doch nicht an Wert. Sie zeigen vielmehr zumeist, wie auch die praktische Ergrün-dung des Sachverhalts zum selben Ergebnis gelangt. Prof. Dr. Franz Eulenburg-Berlin spricht „Gegen die Idee einer europäischen Zollunion", sehr energisch und mit guten Gründen. Er fühlt richtig heraus, daß die Anhänger der E. Z. U. regelmäßig einen umfassenden europäischen Schutz-zoll im Auge haben, bei dem „sie immer nur an den Fortfall der anderen, niemals aber an die eigenen Schranken denken", und hält die dabei allgemein geplante Ausschließung Englands, das freilich mit seinen Dominions in eine europäische Einrichtung nicht leicht hineingeschnürt werden könnte, schon deshalb für praktisch undurchführbar, weil der Warenaustausch mit dieser Wirtschaftsgruppe dafür viel zu groß ist; gerade Deutschland sei auf den englischen und amerikanischen Handel vor allem angewiesen. Noch wichtiger ist aber die Klarstellung, wie boden-los das ständige Betonen einer Erweiterung des europäischen Absatzes hier bleiben muß, weil die Absatzmöglichkeit ledig-lich Sache der materiellen Wirtschaftskraft ist, aber nicht eine Zollfrage, wie ja auch die groß-artigen asiatischen Märkte, die längst von Zollschranken nichts mehr wissen, dadurch in ihrer Entwicklung weder nach der einen noch nach der anderen Richtung beeinflußt worden sind. Auch die Sicherheit einer stabilen Währung, die schon Gothein als selbstverständliche Voraussetzung der E. Z. U. hingestellt hatte, erscheint Eulenburg als ein Problem, das nicht von außen, sondern nur durch eigenes Vorgehen jedes Landes bei sich geordnet werden kann, und hinsichtlich einer intereuropäischen Arbeitsteilung stößt er auf dieselben Bedenken wie oben Stolper. Im wesentlichen einig mit beiden geht Prof. Dr. Alfred Weber-Heidelberg in seiner Abhandlung über „Europa als Weltindustriezentrum und die Idee der Zollunion". Weber hat seine eigene Theorie, die Lehre von den „industriellen Standorten", deren Herrschaftsmacht die Zollfrage bestimmt, nicht von ihr be-stimmt wird. „Die durch die Wirtschaftskräfte selbst vorge-nommene Verteilung der Produktions- und Absatzgebiete macht die Zölle innereuropäisch überflüssig. Sie können ohne weiteres durch Preis- und Absatzkonventionen ersetzt werden." Und hinsichtlich der Außenzölle wird ebenso wie bei Stolper ge-sagt: „Ein Europa mit aufgehobenen Zollschranken im Innern und gemeinsamen Zöllen nach außen ... wäre nur auf der Basis einer völligen politischen Umwälzung möglich, die den heutigen europäischen Staaten ihre selbständige Bedeutung ent-zöge zugunsten einer europäischen Übersouveränität wirtschaft-lichen Inhalts. So etwa konnte das Schlußresultat des schließ-lich mit Zollparlament und Zollexekution ausgestatteten deut-schen Zollvereins sein, der damit in den deutschen nationalen Einheitsstaat einmündete. Für Europa ist das einstweilen utopische Phantasie." Im übrigen weist Weber einen anderen Ausweg für die Zukunft: ein „freihandelsoffensives Kooperie-ren" wie zur Zeit der Kobdenära mit England, das auch an einer von Amerika etwa aufgenötigten Anti-Dumping-Ver-einigung interessiert sein würde.

Bevor auf die weiteren Abhandlungen eingegangen wird, die das Problem der E. Z. U. weniger vom Standpunkte der allge-meinen Wirtschaftslehre als unter bestimmtem praktischen Ge-

sichtswinkel erörtern, müssen noch die Schriften von Prof. Dr. August Müller-Berlin über „Die europäische Zollunion als soziale Forderung“ und von W. Eggert-Berlin über „Gewerkschaftsprobleme zur europäischen Zollunion“ genannt werden, die zwar ebenfalls die E. Z. U. im ganzen nehmen, sie aber nicht als solche untersuchen, sondern schon als Postulat der allgemeinen sozialen Rücksichten voraussetzen. Die Auffassung einer gemeinsamen „europäischen Sozialpolitik“ wird indes erst zu Platze kommen können, wenn die Entstaatlichung und Entnationalisierung der europäischen Völker durchgeführt sein wird, und das liegt nach dem Obigen kaum im Bereiche der vorläufig greifbaren Möglichkeit. Damit soll dem Gehalte der Schriften an sich keineswegs zunahe getreten werden. Namentlich die von Müller gebrachten Gedanken sind nicht nur sehr beachtlich, sondern auch wohl geeignet, bei der inneren Entwicklung der einzelnen Völker schon eine Rolle zu spielen. Aber sie werden weder eine europäische Zollunion herbeiführen, noch gerade in dieser zu besonderer Geltung kommen können, und hier haben sie ihren Wert mehr im Sinne der Bestätigung der obigen Ausführungen von Eulenburg und Weber, daß die Wirtschaft mit der Zollfrage als solcher nichts zu tun haben braucht. Bemerkenswert ist dabei Eggerts Verwahrung gegenüber einer etwa schutzzöllnerischen Entwicklung: „Würde sich aber die europäische Zollunion gegenüber der Weltwirtschaft schutzzöllnerisch abschließen wollen, statt das große Ziel der Einheit mit ihr anzustreben, dann würden die Gewerkschaften sicherlich gegen sie Stellung nehmen und sie bekämpfen.“ Bei einem weiteren Aufsatz von Paul Goehre-Buchholz bei Ratzeburg über „Die Zollunion als geopolitische Vorbedingung Kontinentaleuropas“ erscheint schon die Fassung des Titels nicht ganz glücklich; es soll nämlich zum Ausdruck kommen, daß, wenn Europa noch eine eigene kontinentale Selbständigkeit behaupten will, die E. Z. U. aus „geopolitischen“ Gründen geschaffen werden müsse, was man im allgemeinen nicht kausal als „Vorbedingung“ zu bezeichnen pflegt. Aber auch ohne dies geht der Gedanke, aus der Gestaltung der Erdrinde die E. Z. U. herzuleiten, allzusehr in den Bereich der rein konstruktiven Phantasie über.

Es folgen nun drei Sonderuntersuchungen. Graf Eberhard Kalkreuth-Berlin bespricht unter dem Titel „Westeuropäische Zollunion — osteuropäische Zollunion?“ das Interesse Deutschland an der E.Z.U. und verneint es in der grundsätzlichen nüchternen Erwägung, daß es „ein Irrtum sei, ein geschichtliches Ereignis von so ungeheurer Tragweite wie den Weltkrieg ungeschehen machen zu wollen“. Er weist auf die Bedeutung Englands hin, das mit seinen Dominions am Welthandel fast in gleichem Maße beteiligt ist wie das ganze übrige Europa zusammen, und gerade darum in eine E. Z. U. nicht einbezogen werden kann, weil es sie von vornherein auflösen würde. Dann aber erscheint ihm, wie er mit großer Gründlichkeit belegt, ein besonderer Zusammenschluß Deutschlands mit den Weststaaten nachteilig, weil er „eine wesentlich verstärkte Ausfuhrmöglichkeit unserer Industriewaren oder eine wesentlich verbesserte Rohstoffzufuhr nicht bringen würde, wohl aber eine gesteigerte Konkurrenz für wertvolle Betriebe und damit eine Verringerung, nicht eine Vermehrung der Lebensmöglichkeiten bei uns“. Den Weg nach Osten hält er trotz aller Schwierigkeiten eher für gangbar, aber immer unter der Voraussetzung: „Befreiung von den Fesseln des heutigen Weltkapitalismus und dazu möglichste Loslösung von der wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Weltmarkte, dafür aber zielbewußte Stärkung des Binnenmarktes“. Unter den beiden weiteren Schriften von Dr. Leon Zeitlin-Berlin über „Die europäische Zollunion als deutsches handelspolitisches Problem“ und von Max Cohen-Reuß-Berlin über „Schutzzoll und Freihandel innerhalb und außerhalb einer europäischen Zollunion“ bietet die erste, abgesehen von einer allgemeinen Befürwortung des Freihandels, besonders greifbare Anhaltspunkte für die vorliegende Betrac tung nicht, während die andere wichtig ist. Cohen-Reu geht von dem Gedanken aus, mit dem allein nur eine E. Z. begründet werden könnte, daß nämlich die europäischen Völk bereit seien, an Stelle des jetzigen wirtschaftlichen Kampf eine gegenseitge Verständigung über die zweckmäßige Vert lung der Arbeit untereinander zu setzen, und fordert dann ga folgerichtig vorläufig einen starken Schutzzoll für die Vertrag schließer nach außen, weil hier der Freihandel ein en geltloses Opfer bedeuten würde, das, wenn die Sache geh soll, gerade vermieden werden muß. Es ist in der Tat v wunderlich, wie dies Erkentnis immer noch von neuem gebrac werden muß, daß der Freihandel in diesem Sinne allemal u entgeltlich und der berühmte englische Freihandel der Kobdenä in Wirklichkeit ein Freihandel gar nicht war, weil Englan in den damaligen Verhältnissen die Produktion für ganz Europ dermaßen in der Hand hatte, daß es schon die unbeschränk Möglichkeit des Absatzes als genügendes Entgelt, zumal b eigener Preisbestimmung, gelten lassen konnte. In solcher Lag aber ist Europa gegenüber der anderen Welt nicht nur jet nicht, sondern wird es nie wieder sein. Trotzdem läßt sic auch so die E. Z. U. nicht halten. Denn ganz abgesehen v den grundsätzlichen Hindernissen, die oben bei Stolper un Weber betont wurden, ist auch die Voraussetzung vo Cohen-Reuß nicht erfüllbar: „Konzentration der industriel len Produktion in den besten Betrieben, Konzentration der A beitskraft der einzelnen Nation in der Hauptsache auf die Ge biete, bei denen sie, auf Grund ihrer geistigen und körperliche Eigenart, der vorhandenen Rohstoffe, des Klimas und andere natürlicher Bedingungen, am meisten zu leisten vermag.“ Di heutigen staatlichen Neubildungen sind ja gerade durch die Tat sache ihrer sinnwidrigen Einrichtung zu dem Glauben ge zwungen worden, auf allen Gebieten „am meisten leisten zu können. Also wird aus der Konzentration und der hier ge dachten gegenseitigen Verständigung nicht viel werden.

Ein interessantes Gegenstück bildet die schon mehr resigniert Betrachtung von Richard Riedl-Wien über „Möglich Wege zu einer europäischen Wirtschafts gemeinschaft“, der mit Recht darauf hinweist, daß man statt jetzt bereits mit einer Zollunion zu operieren, erst einma einen wirklichen Wirtschaftsfrieden für Europa wiederher stellen, namentlich das Fremdenrecht erst wieder einigermaßen mit der Zivilisation in Einklang bringen solle. Er denkt dabe an den „Abschluß eines langfristigen Kollektivvertrage zwischen einer Gruppe europäischer Staaten, wobei jedem Lande das diesem System sich anschließen will, der Beitritt offenge halten werden könnte“, also an einen zunächst mehr rechtlich formellen Mantelvertrag, unter dessen Schutze die Menschheit erst einmal unbefangen das vernünftige Maß der eigenen Inter essen mit der Rücksicht gegen den anderen abwägen lernt, un der deshalb materielle Bindungen wirtschaftlicher Art zunächst noch nicht enthält. Das soll nach Riedl die „zweite Stufe“ werden, auf der sich dann eher eine Verständigung über Art und Höhe von Zollschranken usw. entwickeln kann. Der Vorschlag, dessen eingehende Würdigung hier zu weit führen würde, ist außerordentlich beachtenswert und kann den Anhängern der Unierungsphantasie wohl zur Erwägung empfohlen werden. Hier wird ein Weg gezeigt, auf dem die nüchterne Notwendigkeit auch ohne große Anfangsziele etwas Brauchbares zustande bringen, vielleicht sogar den Völkerbund moralisch ersetzen könnte.

Den Schluß der Sammlung bilden mehrere Aufsätze, die sich für den Fall der Bildung einer E. Z. U. mit ihrer Durchführung befassen. Dr. von Koerner-Berlin spricht „Über die territoriale Abgrenzung einer europäischen Zollunion“, Dr. J. Friedensburg-Berlin über „Verwaltungsmöglichkeiten der europäischen Zollunion“ und Hans Flach-Berlin über „Die internationale Vereinheitlichung des Zolltarifschemas in der europäischen Zoll-

nion". Nach dieser Gruppe von Schriften, die auf die Gestaltung der E. Z. U. selbst eingehen, folgen endlich Abhandlungen, die die Einwirkung der E. Z. U. auf verschiedene einzelne Rechts- und Wirtschaftsgebiete zum Gegenstand haben, von Dr. Rudolf Isay-Berlin über den „Einfluß der europäischen Zollunion auf das Wirtschaftsrecht, insbesondere auf das Kartellwesen", von Dr. S. Tschierschky-Berlin über „Internationale Kartelle und europäische Zollunion", von Dr. Rudolf Dalberg-Berlin über „Europäische Zollunion und Währungsentwicklung" und von Enderes-Wien über „Die Wirkung der europäischen Zollunion auf die Verkehrsmittel". Wenn alle diese Arbeiten hier nur kurz genannt werden, so geschicht dies keineswegs etwa deshalb, weil sie für das Ganze weniger als die vorhergehenden bedeuteten. Im Gegenteil, sie zeichnen sich nicht nur durch mindestens gleiche geistige Sorgfalt und Klarheit, sondern vor allem noch dadurch aus, daß sie in dem Hervorkehren der tatsächlichen Wirkungen und der daraus folgenden Notwendigkeiten die Schwierigkeiten des Weges erst richtig beleuchten. Um nur ein Beispiel zu geben: die scheinbar ganz formalistische Erörterung des Zolltarifschemas läuft hier auf das volkswirtschaftliche Problem der Bewertung der Güter hinaus, die nicht nur vom jeweiligen Bedürfnis des einzelnen, sondern auch von der schwer bestimmbaren Volksanschauung abhängt; ein gleichmäßiges Tarifschema, wie es ein Zollverein doch wohl erfordern müßte, setzt seinerseits wieder ein Abstimmen der danach reichlich verschiedenartigen Bewertungen voraus. Aber gerade dieser Gang der Ergründung in die unbegrenzte Möglichkeit der Einzelheiten würde für die vorliegende Betrachtung zu weit führen, die sich mit der Andeutung darauf beschränken muß, die weitere Forschung dem Leser zu überlassen.

Nur auf den letzten Beitrag von Enderes muß noch näher eingegangen werden, und zwar aus einem eigenen Grunde. Daß der Verfasser die in seinem Thema gestellte Aufgabe beherrscht, wird jeder Eisenbahnfachmann gern anerkennen. Aber das ist es nicht, was der Schrift ihren besonderen Wert verleiht, sondern der geschickte Griff des Beispiels, in dem Enderes seine Ausführungen über die gegenseitige Beeinflussung von wirtschafts- und verkehrspolitischer Vereinigung ausklingen läßt, nämlich einer gedachten Zollvereinigung von Deutschland und Österreich. Das läßt sich hören. Ist schon das politische Selbstbestimmungsrecht, unter dessen Fanfare Osteuropa zerstückelt wurde, gerade den mitteleuropäischen Deutschen für ihren Zusammenschluß durch die Angst der Sieger entzogen worden, so läßt sich doch vielleicht im Wege einer wirtschaftlichen Gemeinschaft annähernd dasselbe erreichen, was eine politische Vereinigung vorläufig tatsächlich bedeuten könnte. Es ist eine eigenartige Beobachtung, daß hier die beiden Verfasser, die in der schwanken Phantasie einer E. Z. U. wenigstens praktisch greifbare Ziele stecken, zwei Österreicher sind: Riedl und Enderes. Die alte habsburgische Monarchie war ja eigentlich berufen, in der geschichtlich nun einmal verfahrenen Lage Osteuropas als Widerstand gegen die Balkanisierung auf einen Zusammenschluß der verschiedenartigen Glieder hinzuarbeiten, und wenn das der Regierung nicht gelungen ist, so merkt man doch, daß die geistigen Kräfte des österreichischen Deutschlands die systematische Schule einer derartigen Arbeit durchgemacht haben. Wer nicht bloß an dem zunächst ziemlich nebelhaften Plane einer E. Z. U. kleben bleibt, sondern in ihrem Geiste eine tatsächliche Grundlage schaffen will, auf der eine wirtschaftliche und weiter kulturelle Verbindung der europäischen Völker entstehen soll, der wird mit Enderes anfangen und mit Riedl fortfahren müssen. Dann wird sich immerhin die Möglichkeit ergeben, den Plan dereinst in verständigen Grenzen zu verwirklichen.

Allerdings scheint alles darauf hinzudeuten, daß bis zu solcher Verwirklichung noch viel Wasser vom Berge laufen wird, vielleicht sogar ein Hochwasser, das manche Vorstellungen und Einrichtungen der uns bekannten Wirtschaft hinwegschwemmt. So verständlich es sein mag, wenn jeder sich bemüht, das Chaos zu umgehen, so bewegen sich doch alle diese Bemühungen, wie auch die vorliegende der E. Z. U., immer in den gewohnten Bahnen, und wieweit diese reichen, hat man bei uns gesehen, als die Lehren der Volks- und Finanzwirtschaft auf einmal nicht mehr helfen wollten und eine wirtschaftliche Auflösung anbrach, für die man zwar eine nachträgliche Bestätigung mit allen möglichen weisen Erfahrungssätzen zu geben versuchte, die aber doch trotz dieser vorher schon bekannten Erfahrungssätze nicht im entferntesten vorausgesehen wurde. Und das war immerhin noch kein weltbewegender Vorgang; seine Wirkungen sind größtenteils schon wieder geheilt worden. Daß für viel ernstere Vorgänge zum mindesten die Vorbedingungen ihrer Möglichkeit bereits bestehen, wird schwerlich bestritten werden können. Die Gelegenheit, das alte Europa noch zu retten, scheint durch den Versailler Frieden verpaßt worden zu sein, und Geschehenes kann nicht wieder ungeschehen gemacht werden. Man wird also auch im wirtschaftlichen Denken etwas umlernen müssen.

Dessen sollten sich aber auch die Verfechter der E. Z. U. allmählich bewußt werden, und sie sollten dabei bedenken, wie auch die verlockende Vorstellung, wenn sie vorläufig Phantasie bleiben muß, mit ihrer Propagierung den natürlichen Gang der wirtschaftlichen Entwicklung geradezu schädlich beeinflussen kann. Auch in der vorliegenden Sammlung sind die gewichtigsten Stimmen gegen den Plan gerichtet, und soeben noch bringt das Augustheft der „Weltwirtschaft" (Monatsschrift für Weltwirtschaft und Weltverkehr, Verlag Reimar Hobbing) einen — leider namenlosen — Aufsatz „Zur Frage einer europäischen Zollunion", der in trefflicher Sachlichkeit die Mängel des bisherigen Aufbaues der E. Z. U. darlegt. Aber selbst wenn das ganze Gebilde in sich haltbarer wäre, fehlt immer noch der Nachweis, daß der erwartete Erfolg mit ursächlicher Notwendigkeit eintreten müsse, d. h. mehr als eine erfreuliche Selbstsuggestion bedeutet. In dem oben besprochenen Aufsatze von Schnee wird der Ausspruch eines Amerikaners zitiert, der den Weltkrieg als den Peloponnesischen Krieg der europäischen Völker bezeichnet. Diese Erkenntnis, die bei uns auch ohne Herholen aus Amerika bereits genügend deutlich ist, scheint hier in der Tat nicht unangebracht zu sein, zumal Griechenland in der Antike etwa dasselbe war, was Europa für die heutige Welt ist. Es wäre offenbar irrig, anzunehmen, daß das auf den Peloponnesischen Krieg folgende Schicksal Griechenlands nur deshalb so, wie geschehen, verlaufen sei, weil man versäumt habe, rechtzeitig eine „griechische Zollunion" zu gründen. Die Kräfte, die damals den weiteren Gang der Ereignisse bestimmten, lagen auf ganz anderem Gebiete, und so scheint es auch heute zu sein.

Allgemeines.

— **Ein französisches Erholungsheim für Eisenbahnlehrlinge.** Die Orléansbahn hat auf der Halbinsel Quiberon im vorigen Jahr ein Erholungsheim für ihre Lehrlinge aus dem Werkstättendienst errichtet und es in diesem Jahre erheblich erweitert. Der Aufenthalt im Erholungsheim ist als eine Belohnung für strebsame Lehrlinge gedacht, von denen 168 aus einer Gesamtzahl von 1200 in drei Gruppen je 15 Tage dort aufgenommen werden können. Die Lehrlinge stehen im Erholungsheim unter Aufsicht, und es wird dabei weiter an ihrer Ausbildung, namentlich in bezug auf ihre sittliche Eigenschaft, gearbeitet. Im übrigen genießen sie weitgehende Freiheit und treiben vor allem viel Sport. Das Erholungsheim ist zum großen Teil von den Lehrlingen selbst gebaut, und zwar aus Beständen, die das amerikanische Heer in Frankreich zurückgelassen hat.

Über die Bedeutung der Arbeitsgeschwindigkeit im stationären Dienst.

Von Betriebsingenieur **Steinberg**, Halle (S.).

Die individuelle Arbeitsgeschwindigkeit spielt besonders in den Industrien eine große Rolle, die das Taylor-System der Betriebsleitung eingeführt haben. Hier ermöglicht sie auf der Grundlage von Arbeits- und Zeitstudien durch Produktionssteigerung in der Regel so beträchtliche Einnahmen, daß nicht nur hohe Akkordlöhne gezahlt werden können, sondern auch Jahresgewinne verbleiben, die weit größer zu sein pflegen, als bei Unternehmen mit den älteren Formen der Betriebsleitung. So grundsätzliche Bedeutung kann diesem wichtigen Faktor menschlicher Arbeitsintensität im stationären Betriebsdienste der Eisenbahnen naturgemäß nicht zukommen. Hier hängt die Arbeitsgeschwindigkeit der Dienstposten, Ablauf- und Stoßbetriebe, sowie der sonstigen Rangierkolonnen nicht allein vom Willen der Betriebsleitung ab — wie bei der Taylor-Organisation —, sondern auch erheblich von der Stärke des aufkommenden Verkehrs. Man hat im allgemeinen höhere Arbeitsgeschwindigkeiten in den Brennpunkten des Betriebes und geringere auf Strecken mit schwachem Zugverkehr. Dabei pflegen — um eine Überanstrengung des Bahnhofspersonals zu vermeiden — große Geschwindigkeiten kurze Dienstschichten und geringe, lange Schichten zu bedingen. Die Arbeitsgeschwindigkeiten der Dienstposten und Rangierbetriebe stehen daher mit dem anfallenden Zugverkehr, der Dienstdauer und somit auch mit den diese festlegenden Dienstplänen in mehr oder weniger engem Zusammenhange. Naturgemäß werden sie sich — den Verkehrsschwankungen folgend — öfter ändern und dann auch eine entsprechende Umgestaltung der Dienstpläne nötig machen. Daß dies bei Verkehrsrückgang immer rechtzeitig und in ausreichendem Maße geschieht, pflegt wirtschaftlich von großer Bedeutung zu sein, wie denn überhaupt möglichste Anpassung des Betriebsaufwandes an die Verkehrsschwankungen mit Hil[fe] rationeller Diensteinteilungen als einer der Hauptgrundsät[ze] wirtschaftlicher Betriebsführung gilt. Die hiernach von Ze[it] zu Zeit erforderlichen Änderungen der Dienstpläne, sowohl d[es] des Bahnhofspersonals als auch der der Rangierlokomotiven m[it] Personal, werden im allgemeinen dem jeweiligen, von der A[b-] und Zunahme des Verkehrs mitunter recht oft und stark beei[n-] flußten Arbeitsanfall entsprechend, von den zuständigen ör[t-] lichen Dienststellen einzuführen sein. — Erfahrungsgemäß g[e-] lingt es den Außenstellen nicht immer, den Betriebsaufwa[nd] dem Verkehr mit seinen Schwankungen in ausreichendem Ma[ß] anzupassen. Hieraus ergibt sich dann mitunter für den Betrieb[s-] leiter die Notwendigkeit, Dienstposten und Ra[n-] gierbetriebe mit dem Ziele des wirkungsvoll[e-] ren Einsatzes und der Konzentration der auf[-] gewendeten Arbeitsenergien zu untersuchen, womit im Ergebnis in der Regel auch eine Steigerung der Ar[-] beitsgeschwindigkeit verbunden zu sein pflegt. Derartige Unter[-] suchungen mögen hier kurz betrachtet werden.

Beobachtungsbogen Nr. *1a.*
(Weichen-Stellwerks- und Bahnhofsdienst)

Arbeits- und Zeitstudien im Eisenbahnbetriebsdienst.		
R. B. D. *X* B. A. *Y*	Laufende Beobachtung	Dienststelle: *Z* Teilbetrieb: *Stellwerk Am*
Tätigkeit: *Fahrdienstleiterdienst*		Beobachtungszeit von 2^{00} bis 10^{00}
Tag der Beobachtung: *16. Juli 1925* Wetter: *Klar* Temperatur: *26°* Windverhältnisse: *Ostwind*		Beobachter: *Schulze, Obersekretär* Ausführende: *Meyer, Eis. Sekretär*
Bemerkungen (Vorschläge für Verbesserungen):		

Arbeitszeitberechnung:

Zeit	Planmäßige Arbeitszeit	Zeit	Planmäßige Arbeitszeit	Zeit	Planmäßige Arbeitszeit	Zeit	Planmäßige Arbeitszeit
	Sek.		Sek.		Sek.		Sek.
2^{00}—3^{00}	2845	10^{00}—11^{00}		6^{00}—7^{00}		2^{00}—10^{00}	
3^{00}—4^{00}		11^{00}—12^{00}		7^{00}—8^{00}		10^{00}—6^{00}	
4^{00}—5^{00}		12^{00}—1^{00}		8^{00}—9^{00}		6^{00}—2^{00}	
5^{00}—6^{00}		1^{00}—2^{00}		9^{00}—10^{00}			
6^{00}—7^{00}		2^{00}—3^{00}		10^{00}—11^{00}			
7^{00}—8^{00}		3^{00}—4^{00}		11^{00}—12^{00}		=...... Std.	...... Min.
8^{00}—9^{00}		4^{00}—5^{00}		12^{00}—1^{00}			
9^{00}—10^{00}		5^{00}—6^{00}		1^{00}—2^{00}			
2^{00}—10^{00}		10^{00}—6^{00}		6^{00}—2^{00}			

Abb. 1.

Verhältnismäßig einfach gestalten sie sich bei den Dienst[-] posten und beim Rangierpersonal der Bahnhöfe. Vielfach wer[-] den hier schon einfache Beobachtung, ein Vergleich mit in Eisenbahnbetriebe zahlreich vorhandenen Erfahrungswerten, Zeitformeln oder Aufgabenverzeichnisse genügen, um zu er[-] kennen, ob die Änderungen im Arbeitsanfall etwa höhere, mitt[-] lere oder geringe Arbeitsgeschwindigkeiten erfordern und ob die vorhandenen Schichtensysteme mit diesen im Einklang ste[-] hen oder Dienstplan-Änderungen nötig werden. In weniger übersichtlichen Fällen ist man bei Dienstposten mit durch[-] gehendem Dienst in der Regel auf die Ermittlung der Arbeits-

während eines 24-Stunden-Pensums angewiesen, was u. a. r Weise geschehen kann, daß die Pausen und die nicht auf Arbeitszeit anzurechnenden Zeiten der Dienstbereitschaft ler Pensumszeit abgezogen werden. Hierbei versteht man · Dienstbereitschaften im allgemeinen Dienstunterbrechun- bis zu 20 Minuten Dauer. Wird zur so erhaltenen „reinen itszeit" ein angemessener Prozentsatz der Dauer der stbereitschaft (in der Regel 50 %) hinzugeschlagen, so er- sich die „planmäßige Arbeitszeit". Nimmt man diese zum er und die Pensumszeit zum Nenner eines Bruches und pliziert diesen mit 100, so wird ein „Beschäftigungsgrad"

die bei dem unter Ia genannten Dienst am stärksten und bei dem mit II bezeichneten am schwächsten ausfallen wird. Das Dreischichtensystem erfordert im allgemeinen höhere Arbeitsgeschwindigkeit und der zweischichtige Dienst mittlere. Geringe Arbeitsgeschwindigkeiten finden sich hauptsächlich bei unterbrochenem Dienst auf Posten mit längeren als 12 stündigen Schichten.

Zur Ermittlung der innerhalb der Schichtzeit befindlichen Arbeitszeit dürften in erster Linie Arbeits- und Zeitstudien zu empfehlen sein. Sie bilden ein Mittel, das einzelne auf seine tiefsten und weitesten Gründe zurückzuführen

nnung der Arbeiten	2.00–05	05–10	10–15	15–20	20–25	25–30	30–35	35–40	40–45	45–50	50–55	55–3.00
fende Tätigkeit Sekunden:	110	160	70	180	60	80	60 240		170	70 100	130	30
ichtung A-B Sekunden:	180	20	240	60	180		60 60	120	60	60	60	240
„ B-A Sekunden:	10	120	110	230	60		40 60		60 50	80	110	30 10
otivfahrten Sekunden:						180						
ierfahrten Sekunden:					150							120
ige Arbeiten Sekunden:			180									
e der Arbeitszeit:	190	140	240	230	180	180	160	120	130	140	110	270
e der Dienstbereitschaften ausen:	110	160	60	70	120	120	140	180	170	160	190	30
rbeitszeit (schematisch)	2090											
ereitschaften „ :	1510											
ßige Arbeitszeit „ :	2845											

Abb. 2.

rozenten erhalten, wie er meistens auf der Grundlage von stdauer-Vorschriften angewendet wird und welcher — der eitsgeschwindigkeit oft annähernd verhältnisgleich — einen gleichsmaßstab für letztere auf den verschiedenen Dienst- en, nötigenfalls in Verbindung mit geeigneten Betriebs- zahlen zu bilden und zur Bestimmung der entsprechenden chtensysteme im allgemeinen auszureichen pflegt. Erläu- d sei bemerkt, daß man bei diesen in der Regel — unter der aussetzung ununterbrochenen Dienstes — zwei Haupttypen, lich I. das Dreischichtensystem und II. den zweischichtigen nst, unterscheidet. Bei ersterem kann wiederum eine Unter- ng nach zwei Arten erfolgen, und zwar nach dreischich- n Dienst mit a) besonderer Ablösung und b) Selbstab- ng. Zu diesen drei hauptsächlicheren Dienstschichten- emen werden häufig — der großen Mannigfaltigkeit der chen Betriebsverhältnisse entsprechend — Varianten tre- Jedes System erfordert eine bestimmte Personalbesetzung,

und durch rationellen Einsatz, sowie Konzentration der aufgewendeten Arbeitsenergien den Leerlauf in der Betriebsarbeit des stationären Dienstes auf ein Minimum zu beschränken. Durch ihre Einführung bei den Betriebsverwaltungen ist insbesondere die Untersuchung der Dienstposten und die Durcharbeitung der Rangierbetriebe auf Wirtschaftlichkeit auf eine neue Grundlage gestellt und hiermit eingehender, sowie erfolgreicher als vorher durchzuführen. Von den Bahnhöfen werden Zeitstudien indessen oft wegen Personalmangels nicht ausgeführt werden können. In der Regel wird sich daher nur die Betriebsleitung ihrer bedienen; zur Untersuchung von Dienstposten hauptsächlich dann, wenn die aufgewendeten Arbeitsenergien wirkungsvoller gestaltet werden sollen, wenn Dienstpläne schärfer nachzuprüfen sind, sei es, um Verschiedenheiten in der Arbeitsbewertung durch die Dienstvorsteher auszugleichen, sei es, um Anträge auf Personalvermehrung seitens der Außenstellen zu prüfen oder Meinungsverschiedenheiten

zwischen Dienststelle und Personalvertretung über die Dienstplangestaltung zu schlichten. Bei der Ermittlung betrieblicher Leistungsanteile von Gemeinschaftsposten und -bahnhöfen größerer Anschlußbetriebe und fremder Bahnen können Zeitstudien der Betriebsleitung ebenfalls viel nützen. Erfahrungsgemäß pflegt auch eine Nachprüfung in dieser Beziehung schon bestehender Vertragsverhältnisse auf der Grundlage von Arbeits- und Zeitaufnahmen zu finanziellen Vorteilen für die Betriebsverwaltungen zu führen.

Hinsichtlich des Elementaren und der Methode der Zeitstudien auf Dienstposten sei auf die einschlägige Literatur Bezug genommen.

(Vgl. u. a. Pirath V. W. 1925, Nr. 13 und 14.) Allgemein wäre noch zu bemerken, daß die Vorteile, die Zeitstudien bringen sollen, die aufgewendete Arbeit und Zeit rechtfertigen müssen. Ergänzend möge hier ein Formblatt für laufende Beobachtungen mitgeteilt werden, welches sich insofern als sehr brauchbar erwiesen hat, als bei seiner Benutzung nicht nur mühsame zeichnerische Arbeiten zum Anfertigen von Arbeitsdiagrammen usw., sondern auch zeitraubende Normungen wegfallen können. Beschriftung und Spaltenbau sind aus beistehenden Abbildungen 1 und 2 ersichtlich. Für die Bezeichnung der Arbeitsgänge, die sich beliebig überdecken dürfen, kommen zunächst die Zeilen Nr. 2—6 (Abb. 2) in Betracht, jede Zeile besitzt aber oben einen schmalen Flächenstreifen, auf dem durch verschiedenartige

Zug Nr. od. Wagengruppe	Ankunft		Wagenzahl	Abgedrückt		Zahl der Abläufe	Bemerkungen — (Verzögerungsursachen beim Ablaufen, Arbeiten in der Gruppe usw.)
	Zeit Std. Min.	Gleis Nr.		von Std. Min.	bis Std. Min.		

Abb. 3.

Schraffur noch eine Reihe von Teilarbeiten bildlich dargestellt werden kann. Wollte man beispielsweise einen Dienstposten mit 25 verschiedenartigen Arbeitsgängen und Teilarbeiten untersuchen, dann wären für jede der fünf Zeilen Nr. 2—6 fünf verschiedene Schraffuren zu wählen, für deren Erklärung die Rückseite 4 des Formblattes bestimmt ist. In der Regel wird es sich aber bei Dienstpostenuntersuchungen nur um eine Ermittlung der planmäßigen Arbeitszeit innerhalb der Schichtzeit oder in einem 24-Stundenpensum handeln, wobei so weitgehende Unterteilung der Arbeitsgänge im allgemeinen nicht nötig erscheint. In Zeile 9, Abb. 2, wird das Arbeitsdiagramm mit Buntstift — schichtstundenweise — eingetragen. Das hierfür angegebene Schema ist nur für vorerwähnten, normalen Untersuchungsfall bestimmt. Die untere Hälfte der Titelseite des Formblattes (Abb. 1) bietet Raum für eine sich in der Regel über ein 24-Stundenpensum erstreckende Arbeitszeitberechnung, in der die im Arbeitsdiagramm schichtstundenweise ermittelten, planmäßigen Arbeitszeiten tabellarisch zusammengestellt und addiert sind. Die Summe derselben liefert dann nach kurzer Rechnung den schon erwähnten Beschäftigungsgrad. Alles übrige dürfte aus den für eine Stunde eingetragenen Aufnahmen und Berechnungen hervorgehen. Für eine sich über ein 24-Stundenpensum erstreckende Zeitstudie sind hier drei Beobachtungsbögen erforderlich, die gleichzeitig auch die Auswertung gestatten; zeichnerische Arbeiten für diese entfallen ganz. Die Eintragungen auf Zeile 1 und 9 liefern die Unterlagen für die Berechnung eines Beschäftigungsgrades, die Aufzeichnungen in Zeile 2—6 geben in ihrer Gesamtheit einen guten Anhalt für den Grad der auf dem Dienstposten vorhandenen Arbeitsgeschwindigkeit. Verfasser hat gefunden, daß die Beobachter bei dieser Anordnung des Stoffes dem Betriebsablauf mit den Aufschreibungen im allgemeinen gut nachkommen können.

Während die Zusammenhänge zwischen Arbeitsanfall, Arbeitsgeschwindigkeit und Schichtensystem bei den Dienstposten verhältnismäßig klar zu Tage liegen, ist dies bei den R gierbetrieben weniger der Fall. Die Ursache hie wird man vorwiegend in dem größeren Einfluß zu erbli haben, den das Rangierpersonal hier auf die Arbeitsgeschwi keit auszuüben vermag. Während auf diese bei den Di posten in der Hauptsache der anfallende Verkehr und noch die Leitung — gegebenenfalls unter Mitwirkung der sonalvertretung — maßgebenden Einfluß ausüben und geleg lichem Bestreben der Bediensteten und Dienstgruppen, s auf die Geschwindigkeit, mit welcher die Arbeit zu leisten einzuwirken, unschwer begegnet werden kann, läßt sich di bei Rangierbetrieben nicht immer ohne weiteres ausschal So würde z. B. bei einer Ermittlung der Arbeitsgeschwin keit zur Bestimmung des Darfverbrauches an Lokomotiv-Die stunden für die Tagesleistung einer Rangierkolonne auf Gr einfacher Beobachtung oder an der Hand von Aufgabenverze nissen usw. die Lokomotiv-Stundenzahl oft zu hoch ausfal Zeitstudien pflegen hier nur dann zum Ziele zu führen, w sie gründlich vorbereitet und von Fall zu Fall entsprech variiert werden. Wollte man z. B. zur Rationalisierung ei Ablaufbetriebes hinsichtlich des Lokomotiv-Dienststunden brauches lediglich die Drucklokomotive einer Zeitstudie terwerfen und dann einen Rangiertag auftragen, wie dies unter wohl geschieht, so würde man meist auch nur zu dem erwähnten, zu ungünstigem Ergebnis kommen. Wenn näm ein Beobachter eine Rangierlokomotive begleitet, so wird die sofern sie bei normalem Betriebsablaufe nur mittlere Arbe geschwindigkeit besaß, für die Dauer der Zeitstudie wa scheinlich eine dem meist vorhandenen Dreischichtsysteme sprechende, gesteigerte Arbeitsgeschwindigkeit einzuha trachten. Denn nicht nur in der Industrie, sondern auch den Eisenbahnen hat das Betriebspersonal gelegentlich das streben, Vorgesetzten und Beobachtern gegenüber eine m lichst große Arbeitsgeschwindigkeit zu zeigen. Durch Zuw sung einiger Aufgaben einer nicht beobachteten Nachbar-R gierlokomotive durch den Rangierleiter läßt sich dies im v liegenden Falle oft leicht erreichen. Man würde hier also der Zeitstudie vermutlich eine Tagesleistung der Lokomoti bei künstlich gesteigerter Arbeitsgeschwindigkeit, aber kei normale für mittlere Geschwindigkeit erhalten. Ersterer wü im allgemeinen das Dreischichtensystem, letzterer aber nur zweischichtige Dienst mit erheblich geringerer Personalbes ung entsprechen. Derartige, die wirkliche Arbeitsgeschwind keit verschleiernde Einflüsse dürfen bei der Rationalisieru von Rangierbetrieben auf der Grundlage von Zeitstudien ni übersehen werden. Will man daher eine planvolle Durcharb tung derselben auf Wirtschaftlichkeit hinsichtlich des Lokom tiv-Stundenverbrauchs mit Hilfe von Arbeits- und Zeitstudi vornehmen, so wird zunächst gründliche Vorbereitung letzter erforderlich. Es müssen insbesondere Unterlagen angeferti werden, die jedem beteiligten Zeitstudienbeamten ermögliche sämtlichen Arbeitsgängen, die oft in verwickelter Weise denen der Nachbarbetriebe und dem Zugverkehr verflocht sind, genau nachzukommen. An einem Beispiele möge der Ga einer solchen Untersuchung näher skizziert werden. Es hand sich um die Rationalisierung eines Hauptablaufbetriebes a einem Flachbahnhofe. Um zunächst ein ungefähres Bild d werktäglichen Belastung zu erhalten, wird man einige Z vor Beginn der örtlichen Aufnahmen die Anlegung und Führu

ıes Bergbuches (Wagenablaufbuches) veranlassen, das über Tagesleistungen des Ablaufberges genaue Auskunft zu geben te. Oft sind derartige Bücher mit den erforderlichen Anıen auch schon vorhanden. Für solche Aufschreibungen kann : beistehende Formblatt, Abb. 3, empfohlen werden. Als weie Vorbereitung der Zeitstudien käme die Anfertigung von ngieraufgabenverzeichnissen nach gegebenem Muster für die dem Ablaufsystem arbeitenden Lokomotiven, nötigenfalls auch in Nachbar-Rangierbezirken tätige Verschiebelokomotiven, ·ch den Bahnhof in Betracht. Diese Verzeichnisse enthalten ɔen einer ausführlichen, chronologisch geordneten Zergliedeıg der Pensen der Lokomotiven auch Angaben über die Peralbesetzung der Rangierkolonne, die Schichtwechselzeiten, ı werktäglichen Istverbrauch an Lokomotiv-Verschiebedienstnden, die durchschnittliche, tägliche Leistung des Ablaufges (Anzahl der abgedrückten Wagen) in der verkehrswachen Zeit des Jahres (Belastungsstufe I) und während Herbstverkehrs (Belastungsstufe II) und anderes mehr.

sum und Mehrarbeiten bestehen wird, die vorübergehend der zweiten Lokomotive oder sonstigen Nachbar-Rangierlokomotiven abgenommen wurden. Da bei Hauptablaufbetrieben auf größeren Bahnhöfen in der Regel dreischichtiger Dienst eingeführt sein wird, kann von der Drucklokomotive auch eine diesem entsprechende gesteigerte Arbeitsgeschwindigkeit verlangt werden. Bei der Auswertung der Zeitstudien läßt sich daher oft die beobachtete und vorübergehend künstlich erhöhte Tagesleistung der Drucklokomotive ohne weiteres als planmäßige festsetzen. Während der später folgenden Beobachtung der zweiten Lokomotive finden sich dann in deren Pensum die vorerwähnten Mehrarbeiten in der Regel wieder vor, oft auch noch solche Arbeiten, die im normalen Betriebe die Drucklokomotive ausgeführt haben würde. Man braucht dann nur in den Beobachtungsbögen der zweiten Lokomotive oder sonstiger Nachbarlokomotiven alle etwa doppelt vorkommenden Arbeiten zu streichen, um die Dauer der in dem 24-Stunden-Pensum dieser Lokomotive liegenden Pausen und Bereitschaften zu erhalten

Beobachtungsbogen Nr. ....
(Rangierdienst)

Arbeits- und Zeitstudien im Eisenbahnbetriebsdienst.

R. B. D. — Dienststelle:
B. A. — Laufende Beobachtung. — Teilbetrieb:

Tätigkeit: — Dienstschicht von bis

Tag der Beobachtung:
Wetter: Temperatur: — Beobachter:
Windverhältnisse: — Ausführende:

Bemerkungen: (Vorschläge für Verbesserungen)

Gleis Nr.	Gesamtzeit (Arbeits- und Wartezeit) von Std.	Min.	bis Std.	Min.	Dauer Min.	Fahrzeit Min.	Tätigkeit, erforderlichenfalls mit Einzelzeiten.	Bemerkungen

Abb. 4.

ɔh Prüfung der Aufgabenverzeichnisse wird man jeden beigten Beobachter für die Ausführung der örtlichen Aufımen mit je einem Abdruck ausrüsten. Ist dann den Zeitdienbeamten vor Beginn der Beobachtungen noch Gelegent gegeben worden, sich über die örtlichen Betriebsverhältse zu unterrichten, so wird stets mit einem vollen Erfolg Zeitstudien gerechnet werden können. Voraussetzung hierbleibt, daß in dem Ablaufbetriebe eine wirkungsvollere Geltung des Lokomotivfaktors überhaupt erwartet werden ınte. Hier immer die richtige Auswahl zu treffen, erfordert gere Betriebserfahrung. Mehrfach haben auch schon die vorchriebenen Rangieraufgabenverzeichnisse die Dienststellenstcher zur sofortigen Änderung des Lokomotivdienststundenbrauchs veranlaßt.

ı einer Hauptablaufanlage werden in der Regel alle zusamarbeitenden Rangierlokomotiven Zeitstudien zu unterwersein. Hauptsächlich kommt in solchen Systemen hierfür zuhst die Drucklokomotive und dann evtl. eine für Nebenaren vorhandene zweite Lokomotive in Frage. Zeigt nun ere während der 24 Stunden dauernden Beobachtung künstgesteigerte Arbeitsgeschwindigkeit, was unschwer durch gleichen des Beobachtungsbogens mit dem vorerwähnten gabenverzeichnis herauszufinden ist, so erhält man zunächst nal zwanglos ein zuverlässiges Bild von der überhaupt dlichen Tagesleistung, wobei diese aus dem normalen Pen-

und eine genaue Ermittlung des Darfverbrauchs an Lokomotivdienststunden, sowie der erforderlichen Schichtensysteme in der Ablaufanlage zu ermöglichen.

Als Beobachtungsbogen hat sich ein Formblatt nach Abb. 4 bewährt. In der Spalte „Fahrzeit" wird hier im allgemeinen nicht die Dauer einer Einzelbewegung, sondern einer Arbeitsbewegung, d. h. die durch zwei Arbeitsleistungen eingegrenzte Bewegung, vermerkt (s. a. Neuhahn, Z. d. V. D. E. 1925, Nr. 50.) Der Lokomotiv-Stundendarfverbrauch eines Hauptablaufsystems wird sich in der Regel schon auf Grund der Beobachtungsbögen ermitteln lassen. In sehr unübersichtlichen Fällen kann dies auch an der Hand einer Betriebsübersicht nach Abb. 5 geschehen, in welcher der verbesserte Betriebsablauf nach weg- und kraftökonomischen Gesichtspunkten aufgetragen wird. Zur Erläuterung dient dann noch eine Arbeitsübersicht nach gegebenem Muster mit einer Berechnung des Beschäftigungsgrades des Rangierpersonals und des Darfverbrauches an Lokomotiv-Verschiebedienststunden, sowie gegebenenfalls mit einem Vermerk über die mögliche Abdrückgeschwindigkeit. Diese pflegt bei normalen Ablaufverhältnissen in der Regel 0,6—0,8 m/sek nicht zu überschreiten. In unübersichtlichen und kurvenreichen Ablaufsystemen ist sie geringer. Erwähnt verdient hier noch zu werden, daß sich, besonders auf größeren Bahnhöfen, außer ganzen Lokomotivdienstschichten nicht nur halbe zurückziehen lassen, sondern oft auch einzelne Lokomotivstunden, sobald

in der Diensteinteilung des Lokomotivpersonals an einen Zugdienstplan noch Rangierdienst in geeigneter Weise angehängt werden kann.

Erfahrungsgemäß brauchen in der Regel nur die Hauptablaufbetriebe auf Wirtschaftlichkeit untersucht zu werden, bei deren Tagesleistung auf 100 Wagenabläufe mehr als 1,5—1,8 Lokomotivstunden — je nach der mehr oder weniger vollkommenen Anlage des Ablaufsystems — entfallen. Auf mittleren Bahnhöfen empfiehlt es sich dann oft, die Betriebsarbeit aller Rangierlokomotiven einer Zeitstudie zu unterwerfen. Man kommt

vereinfachungen noch herunterbringen lassen werden, so kön doch meines Erachtens in der Hauptsache nur durch tarifaris Maßnahmen die Verkehrseinnahmen aus den Anschlußgebühr der Verkehrsgruppe I zu den Betriebsaufwandskosten in besseres Verhältnis gebracht werden. Daß die Betriebszif des Anschlußbetriebes auf den Bahnhöfen in angemesse Grenzen bleibt, wird als Forderung wirtschaftlicher Betrie führung bezeichnet werden können, selbst dann, wenn gr Anschlußbetriebe teilweise Gewinne bringen, die vielleicht ei ansehnlichen Teil der erheblichen Zuschüsse decken. Bei

Zeichenerklärung: planmäßige Rangierarbeiten, Bedarfs-Rangierarbeiten, Dienstbereitschaft u. Pausen } der 1. Rangierlokomotive.
Für die 2. Rangierlokomotive sind die vorstehenden Zeichen punktiert.

Abb. 5.

hierbei gelegentlich auch zu anderen bemerkenswerten Ergebnissen, so z. B. zu dem, daß die Selbstkosten der Anschlußbetriebe der Verkehrsgruppe I (1—3000 Wagen Jahresverkehr) auf den Bahnhöfen recht oft von den Verkehrseinnahmen aus den Anschlußgebühren auch nicht annähernd gedeckt werden. Schon in den Jahren 1921 und 1922 hatte ich in den Aufsätzen „Anschlußfrachten und Selbstkosten“ und „Beiträge zur Anschlußfrachtenbildung“ in dieser Zeitung auf die teilweise Unzulänglichkeit der damaligen Anschlußgebührentarife hingewiesen. Bruttobilanzen auf der Grundlage von Zeitstudien und der Aufzeichnungen der Güterabfertigungen beweisen erneut, daß auch der jetzt gültige, inzwischen etwas erhöhte Anschlußgebührentarif bei weitem noch nicht hinreicht, um die Betriebskosten für die Bedienung der Bahnhofsanschlüsse vorbezeichneter Verkehrsgruppe wenigstens annähernd zu decken. Wenn sich auch in manchen Fällen die Selbstkosten durch Betriebs-

Bahnhofsanschlüssen der Gruppen II und III (3001—10 000 u mehr als 10 000 Wagen Jahresverkehr) wird man annehm dürfen, daß Verluste bei der Bedienung an einer Stelle dur Überschüsse an anderer ausgeglichen werden.

Ist mit Hilfe der angegebenen Näherungswerte von 1,5—1 Lokomotivstunden für je 100 Wagenabläufe in einer Hau ablaufanlage die Möglichkeit einer wirkungsvolleren Gestaltu des Lokomotivfaktors festgestellt, so wird manchmal auch v der skizzierten, genauen Untersuchungsmethode abgesehen u der erforderliche Darfverbrauch schon durch praktische V suche ermittelt werden können. — Mitunter läßt es sich bei a schließenden Betriebsvereinfachungen, — um geschlossene Au gabenkreise für die Verschiebelokomotiven zu behalten — nic vermeiden, einfache Rangierbewegungen Zuglokomotiven pla mäßig zu übertragen.

In ähnlicher Weise wie bei den Ablaufbetrieben erscheint auc

en übrigen Rangier- und Anschlußbetrieben
Bahnhöfe oft eine planvolle Durcharbeitung auf Wirtschaft-
eit mit Hilfe von Arbeits- und Zeitstudien möglich und not-
ig. In jedem Falle hätte man zuvor die Rationalisierungs-
chkeit festzustellen, was am besten durch einen erfahrenen
udienbeamten an der Hand der erwähnten Rangieraufgaben-
ichnisse geschieht. Eine Verbesserung der Wirtschaftlich-
hinsichtlich des Personalaufwandes läßt sich dann im Ein-
le bei unrationellen Rangierbetrieben und Dienstposten in
Regel auf zweierlei Weise erreichen, man kann die Arbeits-
windigkeit durch Arbeitsverdichtung in gewissem Umfange
ien oder aber ein der vorhandenen Arbeitsgeschwindigkeit
rechendes Schichtensystem mit geringerer Personalbesetzung
hren. Beide Wege führen zum gleichen Ziele, einer wir-
svolleren Gestaltung der aufgewendeten Arbeitsenergien.
tenswert bleibt, daß man bei der Durcharbeitung von Ran-
etrieben auf Wirtschaftlichkeit u. a. nicht nur die Dienst-
des Rangierpersonals, sondern auch die des beteiligten
motivpersonals und der Rangierlokomotiven in den Kreis
Betrachtungen zu ziehen hat. Um Berufungen zu vermeiden,
man nach Möglichkeit bestrebt sein müssen, bei den Dienst-
ien desselben Teilbetriebes das gleiche Schichtensystem zu
i. Im Anschluß an derartige Untersuchungen werden die
ebsverwaltungen in vielen Fällen bei Rangierbetrieben den
motivfaktor durch Einschränkung des Lokomotivdienst-
enverbrauches rationeller gestalten und so die Ausgaben
en stationären Dienst nicht unwesentlich verringern können.
die Frage der örtlichen Ausführung der Untersuchung von
ierbetrieben auf der Grundlage von Zeitstudien anbetrifft,
äre es wohl oft erwünscht, wenn derartige Arbeiten von
zu Fall durch Kräfte der beteiligten Bahnhöfe ausgeführt
en. Manche Gründe sprechen indessen dagegen. So dürfte
sehr oft Personalmangel einen Hinderungsgrund bilden. Auf
eren Stationen würden zwar die erforderlichen Kräfte mit-
verfügbar gemacht werden können, wenn man auf die in
Ausbildung befindlichen Bediensteten zurückgriffe. Ob dann
die Eignungsfrage genügend gewürdigt werden könnte, er-
nt zweifelhaft, dies um so mehr, als Erfolge bei Zeitstudien
ine reine Personenfrage zu sein pflegen. Im allgemeinen
daher, wie schon bei der Untersuchung der Dienstposten,
ch hier wieder nur die Betriebsleitung sich der Zeitstudien
Hilfe berufsmäßiger, gewandter Beobachter bedienen. Bei
r Gelegenheit möge noch auf den grundsätzlichen
erschied hingewiesen werden, der zwischen einer Ver-
erung des Betriebsaufwandes im stationären Dienste infolge
ehrsrückganges einerseits und durch Rationalisierung auf
Grundlage von Zeitstudien andererseits besteht. Während
en infolge Verkehrsschwankungen verursachten Verände-
en im Energieverbrauch die Arbeitsgeschwindigkeit im all-
inen die gleiche bleibt, wird diese in der Regel bei Ratio-
erungen gesteigert oder ihr korrespondierendes Schichten-
m nach der Seite der Wirtschaftlichkeit hin verändert. Die
gehörte Befürchtung, die durch Rationalisierung erreichten
eile könnten bei der nächsten Verkehrszunahme wieder ver-
gehen, erscheint daher völlig unbegründet, solange eine
ichende Kontrolle des gesamten Energieverbrauches über-
: stattfindet. Hierzu dürfte freilich nicht nur eine — wohl
ll vorhandene — gründliche Personalkontrolle gehören,
rn auch eine ebensolche Überwachung des Verbrauchs an
motiv-Verschiebedienststunden, zumal diese ein Vielfaches
Personalstunden kosten.

en der im vorstehenden betrachteten Arbeitsgeschwindig-
r von Dienstposten und Rangierbetrieben ist die der Zug-
otiven im stationären Dienst von untergeordneter Bedeu-
In den Pensen dieser Energieträger befinden sich mit-
Zeitabschnitte, die z. B. bei Lokomotiven, die Züge über-
en, von der Abfahrt aus dem Lokomotivbahnhofe und der
bfahrt, bei Züge anbringenden Lokomotiven von der Zug-
ift und der Ankunft im Lokomotivbahnhofe begrenzt wer-
und in denen oft auf der Grundlage von Zeitstudien durch
Vermeidung unproduktiver Zeiten eine Steigerung der Arbeits-
geschwindigkeit und somit eine bessere Ausnutzung der Zug-
lokomotiven erzielt werden kann.

Aus dem Bisherigen darf ersehen werden, daß die Arbeitsgeschwindigkeit betrieblicher Einheiten im stationären Dienste infolge anders gearteter Bindungen nicht die grundsätzliche Bedeutung wie in Industriebetrieben mit Taylor-Organisation haben kann. Wollte man im stationären Betriebsdienste der Eisenbahnen den menschlichen Faktor an einzelnen Stellen nach Taylorscher Art wirkungsvoller gestalten, so wäre dies wohl nur unter zeitlicher Ausweitung, also ohne Steigerung der Arbeitsgeschwindigkeit, möglich. Es käme u. a. in Betracht, eventuell bei geeigneten Dienstposten und Rangierbetrieben das verhältnismäßig häufig vorhandene, an anderer Stelle mit I b bezeichnete Dreischichtensystem in ein verbessertes Zweischichtensystem umzuwandeln und etwa bis zu zwei Dritteln der dann in jedem Falle eintretenden Gesamtersparnisse als „Schichtzulagen“ an das beteiligte, nach physiologischen und psychologischen Gesichtspunkten auszuwählende Personal zu verteilen. Diese Zulagen müßten wenigstens 20 bis 30 % des Gesamteinkommens ausmachen, weil sie anderenfalls den Bediensteten keinen genügenden Anreiz bieten würden, freiwillig Mehrleistungen zu übernehmen. Das vorgenannte Schichtensystem dürfte sich für derartige Umwandlungen ganz besonders eignen, einmal, weil es verhältnismäßig oft vorkommt, häufiger, als man im allgemeinen anzunehmen geneigt ist, und andererseits, weil dann meistens — bei geschickter Dienstplangestaltung — die Ersparnisse so groß werden, daß auch Zulagen in der erforderlichen Höhe gezahlt werden könnten. Das häufige Vorkommen des Dreischichtensystems mit Selbstablösung ist in der Regel auf die Notwendigkeit zurückzuführen, auch in den Fällen die volle Systembesetzung zu beschäftigen, wo theoretisch ein geringerer Personalbedarf ausreichen würde, praktisch aber keine Gelegenheit vorhanden ist, die nicht voll beanspruchten Bediensteten in der übrigen Zeit zweckmäßig noch in anderer Weise zu verwenden. Die durch Einrichtung von Dienstposten und Rangierbetrieben mit besonderen Zulagen für geeignete Bedienstete sich bietende Gelegenheit, gegen Mehrleistungen zu einem entsprechenden Mehrverdienst zu kommen, würde meines Erachtens von manchem Eisenbahner gern benutzt werden, zumal die Aussichten, im Beförderungswege zu einem höheren Einkommen zu gelangen, zur Zeit gering sind. Die Zahl der zur Umstellung geeigneten Dienstposten und Rangierbetriebe wird auf etwa 20 % aller Stellen mit dem Schichtensystem I b veranschlagt werden können. Auf großen Eisenbahnnetzen würde hierbei auch dann, wenn den Betriebsverwaltungen von den im Einzelfalle eintretenden Gesamtersparnissen nur ein Drittel zugute käme, immer noch ein ansehnlicher Jahresgewinn verbleiben.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß die Arbeitsgeschwindigkeit betrieblicher Einheiten im stationären Dienste eine wichtige Rolle spielt. Sie ist hier zwar keine mathematische Größe, die sich durch Zahlen darstellen läßt, besitzt aber einen Grad, dem man sich auf mancherlei Wegen nähern kann, so z. B. mit Hilfe von Beschäftigungsgraden, auf der Grundlage von Zeitstudien ermittelten Betriebswertzahlen, Leistungsziffern usw. Von den Betriebswertzahlen wird beispielsweise bei Stellwerksposten oft der Quotient Zeitaufwand für mechanische Arbeit: Pensumszeit von Bedeutung sein. Der Grad der Arbeitsgeschwindigkeit bildet ein sicheres Kriterium für die betriebliche Belastung der Dienstposten und Rangierbetriebe, ein weit besseres Kennzeichen, als ein auf der Grundlage von Dienstdauervorschriften ermittelter Beschäftigungsgrad, der zwar über das Verhältnis der Dauer der Arbeitszeit zur Schicht- oder Pensumszeit Auskunft gibt, aber keinen Anhalt über die Intensität der Betriebsarbeit selbst gewährt. Es kann beispielsweise sehr wohl vorkommen, daß man auf einem verhältnismäßig ruhigen Stellwerke einen hohen Beschäftigungsgrad, aber nur mittlere Arbeitsgeschwindigkeit vorfindet. Mit dem korrespondierenden Schichtensysteme verglichen, gestattet der Grad der Arbeitsge-

schwindigkeit eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der Dienstposten und Rangierbetriebe. Einer wichtigen Forderung wirtschaftlicher Betriebsführung kann man hiermit genügen. Die Wirtschaftlichkeit betrieblicher Einheiten im stationären Dienst ließe sich zwar noch besser mit Erfolgsbilanzen (dynamischen Bilanzen) messen, wie dies beispielsweise bei den Anschlußbetrieben möglich ist, wo die Selbstkosten den Verkehrseinnahmen aus den Anschlußgebühren gegenübergestellt werden können. Diese Teilbetriebe dürften indessen einstweilen das einzige Anwendungsgebiet für derartige Brutto-Bilanzen im stationären Dienste bleiben. Dem gegen die Aufstellung von Brutto-Bilanzen bei den Anschlußbetrieben oft gehörten Einwand, daß Zuschüsse bei der Bedienung der kleinen Anschlüsse durch Überschüsse bei den großen Anschlußbetrieben ausgeglichen würden, wird

man mit der Forderung wirtschaftlicher Betriebsführung
nen müssen, daß die Betriebszahl des Anschlußbetriebes a
Bahnhöfen nicht jede beliebige Höhe annehmen darf, sond
gewissen Grenzen bleiben muß, selbst dann, wenn die sehr
Minderzahl befindlichen großen Anschlußbetriebe teilweis
winne abwerfen, die vielleicht einen ansehnlicheren Tei
erheblichen Zuschüsse bei der Bedienung der außerorde
zahlreichen, kleinen Anschlüsse decken. Nur wenn
Teilbetriebe rationell arbeiten, ist beim
samtbetriebe wirtschaftlich ein Maximum
reichbar. Bei den übrigen Rangierbetrieben und be
Dienstposten ließen sich wohl die Selbstkosten ermitteln, sc
lich aber die Verkehrseinnahmen, welche diese Einheiten n
bar bringen.

Sondertagung der Weltkraftkonferenz in Basel vom 31. August bis 8. September 1926.

Entsprechend dem Beschluß auf der ersten Tagung der Weltkraftkonferenz im Sommer 1924 in London, wegen der Fülle des Materials in bestimmten Zeitabschnitten Sondertagungen über ein engeres einschlägiges Gebiet abzuhalten, kam die in der ersten Septemberwoche abgehaltene Tagung zustande. Zu ihr gab auch die derzeitig daselbst stattfindende Ausstellung „Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung" einen guten Anlaß, da sie vielfach als vorzügliche Illustrierung zu den Verhandlungen dienen konnte. Die Tagung wurde unter Vorsitz des Präsidenten der Weltkraftkonferenz D. N. Dunlop und des Präsidenten des Schweizerischen Nationalkomitees Dr. E. Tissot am 31. August feierlichst eröffnet. 39 Staaten waren offiziell vertreten und 588 Teilnehmer erschienen, worunter sich 117 deutsche befanden. Aus 17 Ländern lagen 82 Berichte vor, die für die Besprechungen in den Sitzungen von Generalberichterstattern bearbeitet waren. Die Aussprache erfolgte in englischer, französischer und deutscher Sprache, wichtige Punkte wurden durch Dolmetscher übersetzt.

Die ersten beiden Sitzungstage befaßten sich mit der Wasserkraftnutzung und der Binnenschiffahrt. Die Anlage der Niederdruckkraftwerke in ihren Einzelteilen, wie Stauwehr mit Schwellensicherung, Schützen, Wehrpfeilern, die Hochdruckwerke mit der wichtigen Frage des Baus der Schwergewichtsmauern, der Druckstollen u. a. wurden besprochen. Bei den Maschinen und Schaltanlagen kam der Unterschied in amerikanischen und europäischen Angaben für den Wirkungsgrad gleicher Wasserturbinen zur Sprache. Es wurde beschlossen, daß die Internationale Elektrotechnische Kommission hierzu Studien anstellt. Besonderes Interesse boten die Ausführungen über die zum Teil recht entgegengesetzten Interessen von Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung. Welche von beiden hier den Vorzug haben, ist in den Ländern verschieden. In Deutschland sind die Schiffahrtsinteressen die primären auf den Wasserstraßen und die Wasserkraftnutzung ist Nebenprodukt.

Am Abend des ersten Tagungstages waren die Kongreßteilnehmer zu einem Bankett vereinigt, an dem u. a. auch Generaldirektor Dr. Köttgen, Vorsitzender des deutschen Nationalkomitees, das Wort ergriff und hervorhob, den weiteren Ausbau der Wasserkräfte der Erde so rationell wie möglich zu gestalten, um nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich die besten Ergebnisse zu erzielen. Die Tagung des zweiten Tages schloß eine Besichtigung des neuen Baseler Rheinhafens Kleinhüningen und ein Empfang im Rathaus der Stadt Basel.

Der dritte und vierte Verhandlungstag galt der Elektrisierung der Eisenbahnen. Zu diesem Punkt waren aus 8 Ländern 13 Berichte eingegangen, die von Dr. Huber-Stockar, Zürich, zu einem Generalbericht zusammengefaßt waren. Von Deutschland lag ein Bericht über den gegenwärtigen Stand und über Betriebserfahrungen im elektrischen Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vor, der von Reichsbahndirektor Wechmann und einer Anzahl Mitarbeitern, die der Reichsbahn wie der Industrie angehören, verfaßt worden ist. Der Generalberichterstatter stellt fest, daß die Elektrisierung der Eisenbahnen noch nicht umfangreich ist, doch rege in den durch den Versailler Vertrag der Zahl nach vermehrten Wirtschaftsgebieten das Streben nach Unabhängigkeit von ausländischer Kohle zur Elektrisierung an. Die technischen Erfahrungen sind gute. Da die Anlagekosten hohe sind, so betrifft die Elektrisierung in der Hauptsache Staatsbetriebe, indem auch den Staat noch andere wirtschaftliche Gründe, wie Verringerung der Kohleneinfuhr zur Besserung der Handelsbilanz, Beschäftigung der Industrie usw. zur Elektrisierung veranlassen können. In vielen Ländern ist bereits ein Einheitssystem für die Elektrisierung der Bahnen geschaffen, was die weitere Entwicklung der-

selben fördern dürfte. Gleichwohl ist Italien, das als
Land zur elektrischen Lokomotive überging, heute u
schlossen, ob es bei weiteren Elektrisierungen beim ers
wählten System verbleiben soll. Ende dieses Jahres sol
Betrieb mit Drehstromlokomotiven für 10 000 V Fahrd
spannung und 45 Perioden in unmittelbarem Anschluß a
Industriestromnetz aufgenommen werden. Die neuen Lok
tiven, je eine für den Personen- und Güterzugdienst, sin
der Ausstellung zu sehen. In den Vereinigten Staaten ist
Einigung auf ein bestimmtes System noch nicht erzielt, da
keine Privatgesellschaft auf ein solches festlegen will, wie
es bei der Landesversorgung mit Elektrizität gelungen ist.

In einer Parallelsitzung wurde die Anwendung der Ele
zität in der Landwirtschaft behandelt, die dem Landwirt in
Verringerung der Hilfskräfte wie in der Steigerung der
duktion Vorteile bringt. Die Möglichkeit der Anwendung
sehr groß und noch in der Steigerung begriffen. Beso
Richtlinien für ihre Verwendung lassen sich nicht aufstelle
die landwirtschaftlichen Verhältnisse in allen Ländern
schieden sind. Viel zu ihrer Verbreitung können die Elekt
tätswerke selbst durch richtige Tarifierung beitragen.

Der folgende Tag war einer Fahrt auf den Schwe
rischen Bundesbahnen nach dem St. Gotthard gewidmet, mit
eine Besichtigung des die Bahnen zum Teil mit elektris
Energie versorgenden Wasserkraftwerkes Amsteg und der z
hörigen Wasserfassung der Reuß am „Pfaffensprung" mit e
Ausgleichbecken von 200 000 cbm Inhalt verbunden war.
Betriebswasser wird mittelst eines 7,5 km langen Druckst
von der Wasserfassung zum Wasserschloß oberhalb Ams
geleitet, von dem es in drei Druckrohrleitungen von je
Durchmesser und 450 m Länge in grader Richtung
Maschinenhaus gelangt. Durch einen Unterwasserkanal f
das ausgenutzte Wasser in die Reuß zurück. Das Nettogefäll
trägt 270 m, mit dem an über 225 Tagen im Jahr 30 000 PS a
Turbinenwelle erzeugt werden. Für den Bahnbetrieb sind
Maschinengruppen für Einphasenstrom von je 15 000 PS
15 000 V Spannung, 16⅔ Perioden/sec. aufgestellt. Im Wi
arbeitet das Werk mit dem Speicherwerk Ritom zusammen,
dem es durch eine 66-kV-Leitung verbunden ist. Die an
für die Bahnen arbeitende Kraftwerksgruppe ist das Flußkr
werk Vernayaz und das Speicherwerk Barberine. Aus be
Werksgruppen werden 350 Millionen kWh gewonnen, die
den Betrieb der bis Ende 1928 fertigzustellenden Hauptli
mit 1566 km Länge genügen. Das gesamte Netz der S. B
beträgt 2874 km, von denen gegenwärtig etwa 1000 km el
trisch betrieben werden.

An den beiden letzten Sitzungstagen lag
Schwerpunkt auf dem wirtschaftlichen Gebiet im Zusamm
arbeiten hydraulisch und thermisch erzeugter Energie und
Austausch elektrischer Energie zwischen Ländern. Der wes
liche Unterschied in den Gestehungskosten der elektrisc
Energie bei hydraulischen und thermischen Kraftwerken be
darin, daß bei den ersteren die Kosten der kWh nahezu
gleichen bleiben, ob das Werk voll oder nur teilweise au
nutzt wird, da das Betriebswasser nichts kostet, während
Kosten bei den Wärmekraftwerken mit der Belastung durch
zunehmenden Verbrauch an Brennmaterial steigen. Da
die Anlagekosten der Wasserkraftwerke wesentlich höher
die der Wärmekraftwerke sind, so arbeiten bei geringer
lastung die ersteren teurer als die letzteren. Dies führt da
daß ein Zusammenarbeiten beider von Vorteil sein muß, in
man die Wasserkraftwerke zur Deckung der Grundbelast
die Wärmekraftwerke für die Spitzenbelastung wählt, und
beide an dieselben Sammelschienen legt. Dieselbe Wirkung

Värmekraftwerken kann man auch mit Speicher-Wasserwerken erreichen. Mit der Zusammenlegung der Werke ne Leitung hat man gleichzeitig den Vorteil des Vernsausgleichs. Diese Erkenntnis der vorteilhaften Zuenschaltung der verschiedenen Stromerzeugungsstätten hat n Landessammelschienen geführt, die heute bis zu 220 V ung führen. Ein besonders gutes Beispiel für einen dern Zusammenschluß von Wärme- und Wasserkraftwerken s Bayernwerk und Badenwerk in Deutschland.

liegt auf der Hand, daß sich die angeführten Betriebsvoruch beim Zusammenschluß der Netze von Ländern ermüssen, besonders wenn in dem einen Lande die Wassere, in dem anderen die Kohlenenergie vorherrschend ist. erartiges Projekt ist jetzt in Baden im Gange, wo bei nburg a. Rh. die überschüssige schweizerische Sommerrenergie auf die 110-kV-Leitung des Badenwerks übern wird, während die Schweiz im Winter bei Wasserl Braunkohlenenergie aus dem Goldenbergwerk am rhein erhält, zu welchem Zweck eine 220-kV-Leitung nach u bei Mannheim im Bau ist. Dieser Austausch von ie ist erst im Anfangsstadium, während einseitige Beliefeschon seit längerer Zeit von der Schweiz nach Deutsch-Frankreich und Italien, von Schweden nach Dänemark und anada nach den Vereinigten Staaten erfolgt. In diesen handelt es sich immer um die Abgabe überschüssiger ie. Dies ist sehr wesentlich für die Preisstellung, da der am Gebrauchsort niedriger sein muß, als gegebenenfalls sten bei eigener Erzeugung. Verteuernd wirkt der Transer Energie über Leitungen, was den Bezug schon erhebEnergiemengen voraussetzt, um lohnend zu sein. Es wird mäß bei dem Bezug und Austausch von elektrischer e zwischen Ländern auf eine Menge lokaler und wirticher Fragen ankommen, damit seine Vorteile voll zur rkung gelangen. Zu diesen Schwierigkeiten treten solche r Landes- und internationalen Gesetzgebung, deren Handhabung häufig von dem guten Willen der ausübenden Organe abhängig ist. In Anbetracht aber, daß die Nützlichkeit der nationalen und internationalen Zusammenschlüsse der Leitungsnetze anerkannt werden muß, welche eine bessere und vollständigere Ausnutzung der natürlichen Wasserkräfte zur Folge haben, wurde auf der Tagung eine Resolution gefaßt, „die Regierungen aller Länder dringend zu bitten, die Ausführung aller notwendigen Arbeiten auf nationalem Boden zu erleichtern, damit überall die Gesetze auf diesem Gebiet im Sinne der Freiheit angewendet werden, unter Vermeidung unnötiger Formalitäten, welche die Kosten der elektrischen Energie verteuern und die Entwicklung der nationalen zu internationalen Netzen hemmen". Das Exekutivkomitee der Weltkraftkonferenz wurde beauftragt, sich hierzu mit anderen bereits bestehenden Kommissionen ins Einvernehmen zu setzen, um entsprechende Schritte zum Nutzen der Allgemeinheit zu tun. Gleichzeitig soll eine Statistik der verfügbaren und ausgenutzten Wasserkräfte der Welt auf internationaler einheitlicher Grundlage aufgestellt werden.

So ist ersichtlich, daß die Aussprachen auf der Tagung nicht nur einen Überblick über den Stand der Technik in der Erzeugung elektrischer Energie und ihrer Verwendung auf wichtigen Gebieten der Wirtschaft gegeben haben, sondern es wurden auch Beschlüsse zu fördernder Tätigkeit im weiteren Ausbau der Energiequellen der Länder gefaßt. Jedes Land hat natürlich seine Eigentümlichkeiten und allgemein gültige Rezepte werden sich nie finden lassen, aber der Austausch von Erfahrungen regt zu Gedanken und Vergleichen an und manches Gehörte kann sinngemäße Anwendung finden. Je größer aber die in Frage kommenden Anlagen sind, um so wichtiger ist es, da sie in jedem Lande nur vereinzelt vorkommen können und somit die Grundlage für Erfahrungen allgemeiner Art klein ist. Wie verlautet, wird im Jahre 1928 eine Sondertagung der Weltkraftkonferenz stattfinden, die sich mit den Brennstoffen befassen wird.

P r z y g o d e, Regierungsbaumeister a. D.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im August 1926. kehr und Betrieb. Die Anforderungen an den Güterpark der Reichsbahn sind, besonders in der zweiten des Monats August, weiter gestiegen. Arbeitstäglich beie Mehranforderung durchschnittlich 4800 Wagen, das ist unahme von 3¼ % gegenüber dem Vormonat. Diese Verteigerung entfällt in der Hauptsache auf den wegen des hen Bergarbeiterausstandes immer noch lebhaften Kohlen-, vor allem nach dem Auslande, und in geringerem Umfang ärkeren Versand von künstlichen Düngemitteln, Kar-, Getreide und Baustoffen. Wegen der starken Inannahme des Güterwagenparks wurde auf Reservewagen eservelokomotiven zurückgegriffen und der Wagenumlauf eunigt.

werktägliche K o h l e n f ö r d e r u n g im R u h r g e b i e t eg mit 396 000 t die Höchstleistung vor dem Kriege — t im Jahre 1913 — um 1,7 %. Dementsprechend wurden Ruhr im August 1926 arbeitstäglich 29 727 Wagen ge(höchste Zahl am 28. August 32 505 Wagen), gegenüber Wagen im Juli und 31 656 Wagen im August 1913. Dabei berücksichtigen, daß der Rhein-Herne-Kanal 1913 noch bestand und in den 31 656 Wagen vom August 1913 fast nze arbeitstägliche Absatz enthalten ist. Die Abbeförde- aus O b e r s c h l e s i e n sind hinter den Mengen des nats zurückgeblieben, weil die Ausfuhr nach den Seehäfen 000 t zurückging. Dieser Ausfall wurde teilweise ausen durch stärkeren Absatz im Inlande, namentlich an die irtschaft und Industrie, daneben auch zu Hausbrandn. Die Nachfrage nach B r a u n k o h l e n b r i k e t t s, ers aus dem Mitteldeutschen Braunkohlengebiet, war mit cht auf eine am 1. September einsetzende Preiserhöhung, ers von Mitte des Monats ab, stärker.

starke Kohlenversand stellte den hauptsächlich beteiligten bahndirektionen Altona, Berlin, Breslau, Dresden, Essen, Hannover, Magdeburg, Münster, Oppeln, Osten und Stettin betriebliche Aufgaben. Die Zugbildungsbahnhöfe und uptabfahrstrecken der Kohlen-, Voll- und Leerzüge waren elastet. So wurden im Bezirk Essen von den Zechen nach ein-, Ruhr- und Kanalumschlagplätzen bis zu 177 Kohlenzüge täglich gefahren. Ferner verkehrten an geschlosseohlenzügen während des Monats:

von der Ruhr nach Hamburg, Altona und Harburg	70 Züge
von Oberschlesien nach Hamburg, Altona u. Harburg	625 „
von Oberschlesien nach Bremen	184 „
von Oberschlesien nach Stettin	423 „
von Niederschlesien nach Hamburg, Altona und Harburg	18 „
von Niederschlesien nach Stettin	60 „
von Sachsen nach Hamburg, Altona und Harburg	150 „
von Polen nach Lübeck	2 „
von Polen nach Wismar	3 „
von Polen nach Königsberg	102 „
von der Tschechoslowakei nach Wismar	2 „
von der Tschechoslowakei nach Rostock	14 „
insgesamt	1653 Züge.

Das sind arbeitstäglich im August durchschnittlich 64 geschlossene Kohlenzüge.

Die Ausfuhr von Ruhrkohle nach h o l l ä n d i s c h e n H ä f e n ging mit 101 500 t gegen 133 000 t im Juli, die Ausfuhr von Ruhrkohle nach b e l g i s c h e n H ä f e n mit 36 000 t gegen 52 500 t im Juli zurück. Dagegen verstärkte sich der Mehrversand von der Ruhr nach den deutschen Nordseehäfen auf 331 000 t gegenüber 275 000 t im Juli. In den Ruhr- und Rheinhäfen war der Kohlenumschlag um etwa 5,7 % geringer als im Vormonat; Nachtarbeiten und Überschichten an den Kippern wurden entsprechend eingeschränkt, Zulaufsperren waren nicht nötig. Dagegen führte der s t a r k e Z u l a u f zu den N o r d s e e h ä f e n von der Ruhr, aus Oberschlesien, Polen und der Tschechoslowakei zum Rückstau von Zügen, da die Umschlagleistungen zu gering und noch durch Schiffsraummangel beeinträchtigt wurden. Von allgemeinen Sperren konnte jedoch abgesehen werden, der Zulauf wurde nur für einzelne Versender und Empfänger, letztere besonders im Hamburg-, Altona- und Harburger Gebiet, gesperrt, im übrigen auf bestimmte tägliche Zugzahlen aus Oberschlesien, Polen und der Tschechoslowakei rationiert.

In den wichtigsten deutschen Kohlengebieten wurden im August 55 203 Wagen mehr gestellt als im Juli, und zwar:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mittel-Deutschland	Sachsen	Niederrhein. Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
August 1926	797 397	144 820	215 778	107 356	83 166
Juli 1926	780 160	153 118	181 256	91 947	86 833
August 1925	621 258	127 172	235 099	87 102	79 596

Der O b s t - u n d G e m ü s e v e r k e h r entwickelte sich stark. Zu seiner Bedienung mußten oft besondere Züge gefahren werden, so beispielsweise noch bis zum Monatsschluß regelmäßig drei Obst- und Gemüsezüge vom Rhein und zwei von Holland in das

Ruhrgebiet. Die Einfuhr ausländischer Frühkartoffeln und von Gemüse ist entsprechend der fortschreitenden Ernte in Deutschland immer weiter zurückgegangen, dagegen nahm der Versand deutscher Kartoffeln zu. Die Bewegungen von Brotgetreide und Mehl konnten wegen der verspäteten Ernte nur in geringem Umfange zunehmen. Auch der Fischverkehr erholte sich. So gingen in Wesermünde und Bremerhaven 163 000 Zentner ein (im Vormonat 109 700 Zentner). Die lebhaftere Nachfrage im Binnenland ließ allerdings mit Zunahme der warmen Witterung wieder nach, so daß die Zufuhren von Massenfischen an die Klippfischwerke usw. abgesetzt werden mußten. Es wurden 98 Fischzüge abgelassen. Der Versand von Kali stieg hauptsächlich unter dem Einfluß drohender Preissteigerung um mehr als 50 %. Auch der Stickstoffversand gestaltete sich infolge der noch für August gültigen hohen Barzahlungsvergütung reger. Der Versand von Baustoffen war wegen der stärkeren Bautätigkeit lebhafter.

Der Personenverkehr gestaltete sich auch im Berichtsmonat weiter lebhaft. Insbesondere zu Anfang des Monats, der für Baden und das Rheinland den Schulferienbeginn brachte, und gegen Monatsende mit dem allgemein einsetzenden Ferienrückverkehr wurden Sonderzüge, Vor- und Nachzüge in großer Zahl nötig. Darüber hinaus stellten örtliche Veranstaltungen (Ausstellungen in Düsseldorf und Dresden, Herbstmessen in Königsberg und Leipzig, Kriegerfeste, Sport- und Turnfeste) sowie günstiges Ausflugswetter an den Sonntagen starke Ansprüche an die Betriebsleistungen im Personenverkehr. Insgesamt wurden im August 5155 Züge gegen 5374 im Vormonat über Plan gefahren. Die Besetzung der Züge war durchweg gut. Zahlreiche Verstärkungswagen wurden bereitgestellt.

Zwei schwere Betriebsunfälle trafen die Reichsbahn: Am 13. August, vormittags 9.28 Uhr, entgleiste bei der Einfahrt in den Bahnhof Langenbach zwischen Landshut und München der beschleunigte Personenzug 858 Regensburg-München. Hierbei wurden 8 Personen getötet und 76 Personen verletzt. Der eingleisige Betrieb konnte um 3 Uhr nachmittags, der zweigleisige Betrieb um 10 Uhr abends wieder aufgenommen werden. Am 19. August, nachts 2.10 Uhr, entgleiste infolge verbrecherischen Anschlags der Schnellzug D 8 Berlin-Köln zwischen den Bahnhöfen Leiferde und Meinersen. Durch den Unfall verloren 21 Menschen das Leben, 3 wurden schwer verletzt. Während das Hauptgleis Hannover-Berlin bereits am 19. August vormittags 7.30 Uhr wieder fahrbar war, konnte das Gleis Berlin-Hannover erst am 21. August vormittags 7.30 Uhr wieder in Betrieb genommen werden.

Die Betriebsabwicklung ist durch folgende Angaben gekennzeichnet:

	Juli 1926	Juni 1926
Geleistete Zugkm:		
a) Personenverkehr	31 564 000	29 492 000
b) Güterverkehr	19 658 000	17 635 000
c) Dienstzüge	426 000	439 000
	51 648 000	47 566 000
Wagenachskm:		
a) Personenverkehr	888 207 000	800 582 000
b) Güterverkehr	2 582 075 000	1 392 429 000
c) Dienstzüge	11 272 000	11 938 000
	2 481 554 000	2 204 949 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im täglichen Durchschnitt):

	August 1926	Juli 1926
Hamm Verschiebebahnhof	5 200 Wagen	4 800 Wagen
Mannheim	3 700 „	3 700 „
Wustermark	3 400 „	3 700 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	1 600 „	1 300 „
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	30 600 „	38 700 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	26 800 „	28 600 „

II. Tarifwesen. Güter- und Tiertarife. Im August wurden eine Anzahl Ausnahmetarife des Reichsbahngütertarifs gegen Widerruf neu eingeführt. Der Änderung der Wettbewerbsfrachten ausländischer Wege ist bei verschiedenen west- und süddeutschen Ausnahmetarifen Rechnung getragen worden. Die vorübergehenden besonderen Ermäßigungen einzelner Seehafenausnahmetarife sind bis zum 30. September d. J. verlängert worden.

Von sonstigen wichtigeren Tarifmaßnahmen sei hervorgehoben, daß Erzeugnisse der Uhrenindustrie zur Ausfuhr über See unter Streichung im A. T. 33 in den A. T. 35a aufgenommen wurden und damit zum Teil eine weitergehende Frachtermäßigung genießen. Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 7f (Eisenerz von Dittersbach nach Deutsch-Oberschlesien) und 113 (Chlorkalzium usw. in wässeriger Lösung von Leipzig-Leutzsch) ist gegen jederzeitigen Widerruf bis 31. Dezember d. [J. ver]längert worden. Im Verkehr mit Österreich und It[alien] wurden neue Tarife herausgegeben.

III. Finanzen. Für den Monat Juli 1926 haben sich [die Be]triebsergebnisse folgendermaßen gestaltet:

I. Einnahmen:

1. Personen- und Gepäckverkehr	139 293 0[00]
2. Güterverkehr	238 627 0[00]
3. Sonstige Einnahmen	32 675 0[00]
zusammen	410 595 0[00]

II. Ausgaben:

1. Persönliche Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- u. Werkstättenarbeiter)	205 510 0[00]
2. Sächliche Ausgaben	133 865 0[00]
3. Dienst d. Reparationsschuldverschreibungen	49 977 0[00]
4. Feste Lasten:	
Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	8 211 0[00]
Rückstellung für die Vorzugsdividende	3 388 0[00]
zusammen	400 951 0[00]

Im Juli 1926 haben sich die Einnahmen den erfahrungs[gemäß] in den Sommermonaten stärker ansteigenden Verkehrsleist[ungen] entsprechend fortentwickelt. Lebhafter Ferienverkehr un[d ver]mehrte Kohlentransporte trugen im wesentlichen zu den [gestei]gerten Einnahmeerträgnissen bei. Nach Deckung der e[ntsprechen]den Ausgabeverpflichtungen verblieb im Juli 1926 ers[tmalig] für das Geschäftsjahr 1926 eine Mehreinnahme, die jedo[ch er]heblich geringer ist als der Überschuß im Juli 1925. Sie [dient] zum Ausgleich der in schlechteren Verkehrsmonaten ents[tehen]den Mehrausgaben.

Für werbende Anlagen wurde der Erlös aus der Beg[ebung] von Vorzugsaktien mit 19 861 000 RM in Anspruch genomm[en].

Die monatliche Zahlung für den Reparationsschuldver[schrei]bungsdienst wurde geleistet. Daneben ist der Steuerertr[ag aus] den Beförderungen im Monat Juni 1926 an den Generala[gent] für Reparationszahlungen abgeführt worden.

IV. Personalfragen. Der Personalbestand betrug

Juni 1926	659 277 Köpfe	
außerdem	51 325 „	Zeit- und Aushilfsarbeiter
zusammen	710 602 Köpfe,	
Juli 1926	657 100 Köpfe	
außerdem	56 966 „	Zeit- und Aushilfsarbeiter
zusammen	714 066 Köpfe.	

Die Vermehrung der Zeitarbeiter erfordert in der Haup[tsache] die Bahnunterhaltung, für die in der Zeit der günstigen [Bau]periode Arbeiter eingestellt worden sind, die nach läng[stens] 6 Monaten wieder ausscheiden. Bei den ständigen Kräft[en ist] wiederum eine Verminderung eingetreten.

— Verbandsstoffe in D-Zugwagen. Die der Personenbe[förde]rung dienenden Züge waren seither schon mit den für die [erste] Hilfeleistung notwendigen Verbandsmitteln ausgerüstet. Da[r]über hinaus ist neuerdings die Mitführung von Verbandsstoff[en in] jedem D-Zugwagen zur Ergänzung und Verbesserung [der] bisherigen Maßnahmen angeordnet worden. Damit diese [Ein]richtung in Notfällen allen Reisenden leicht zugänglic[h ist,] werden die Verbandsstoffe in flache Schränkchen [die] im Seitengang der D-Zugwagen in die Wand eingelassen we[rden,] untergebracht. Der Verschluß wird durch eine Glasscheib[e ge]schützt; in Notfällen können dann die Verbandsmittel nach [Zer]trümmerung der Scheibe entnommen werden. Der Inha[lt ist] von den Vertrauensärzten der Reichsbahn-Gesellschaft unte[r Be]rücksichtigung ihrer Erfahrungen bei der Hilfeleistung [zu]sammengestellt worden. Keimfreie Schnellverbände sind [aus]reichend vorgesehen.

— Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen u[nd] Privateisenbahnen. Am 24. und 25. September findet in D[...] die 23. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Str[aßen]bahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen e. V. statt. Die T[ages]ordnung sieht eine größere Anzahl von Vorträgen und Beri[chten] vor. U. a. werden sprechen Professor Petersen-Danzig [über] Verkehrsfragen bei den künftigen Stadterweiterungen Da[...] Generaldirektor Baurat Schmid aus Dortmund und Dir[...] Regierungsrat a. D. Quarg aus Berlin über Kraftomnibus[...] Straßenbahn, Direktor Pforr aus Berlin über die Zukunf[t der] Straßenbahn im Großstadtverkehr.

— Zur Aufhebung des Visums mit Schweden. Zu de[r am] 1. Oktober in Kraft tretenden Aufhebung des Visumzwang[es im] Verkehr zwischen Deutschland und Schweden ist noch zu [be]merken, daß Ausländer, die in Schweden eine Arbeitsanste[llung]

ben wollen, hierzu eine besondere Erlaubnis einholen müssen. Pässe werden in diesem Fall mit einem besonderen Verk versehen. Für Einreise und Aufenthalt der Ausländer die Anmeldepflicht vorgeschrieben, und die bisherigen Bemmungen über etwaige Abweisung und Ausweisung von Ausdern aus Schweden bleiben bestehen.

— **Staatswissenschaftlicher Fortbildungskursus für obere Bete in Stettin.** Der Arbeitsausschuß für staatswissenschaftle Fortbildungskurse in Stettin, zu dem sich im Herbst v. J. pommerschen Reichs- und Staatsbehörden in Stettin sowie Reichsbahndirektion Stettin zusammengeschlossen haben, veranstaltet in Stettin vom 27. September bis 13. Oktober 1926 nen III. Fortbildungslehrgang, an dem auch alle Reichsmbeamten von Gruppe IX an aufwärts teilnehmen können. skunft erteilt Steuerinspektor Lewinsky im Landesfinanzamt.

— **Verwaltungsakademie Berlin.** Anläßlich ihres siebenrigen Bestehens veranstaltet die Verwaltungsakademie rlin am 11. Oktober 1926, nachmittags 5½ Uhr, eine Festzung in der Neuen Aula der Berliner Universität. Es sprechen: Reichsminister a. D. Schiffer, Präsident der Akademie: grüßungsansprache. 2. Universitätsprofessor Dr. Wiedenld, Ministerialdirektor z. D., Leipzig: „Staatsverwaltung und rtschaftsführung". Die gesamte Beamtenschaft sowie Freunde Förderer der Verwaltungsakademie sind herzlich eingeen. Karten sind in der Geschäftsstelle, Berlin W 8, Chartenstr. 50/51, kostenlos zu haben.

— **Geheimer Rat Dr.-Ing. ehrenh. Manfred Krüger †.** Am August d. J. ist in Dresden der Geheime Rat Dr.-Ing. ehrenh. ns Manfred Krüger nach einem reichen, tatenfrohen ben verschieden. Der Verstorbene war am 7. Oktober 1852 Dresden als Sohn des Hofbaumeisters Krüger geboren. Nachm er in seiner Vaterstadt die Annen-Realschule besucht hatte, zog er im Alter von 17 Jahren die polytechnische Schule zu esden, um die Bauingenieur-Wissenschaften zu studieren. 0 unterbrach er sein Studium und eilte in jugendlicher Besterung zu den Fahnen; als Einjährig-Freiwilliger der tillerie machte er den Krieg gegen Frankreich mit, der utschland die Einigung brachte. Nach dem Kriege nahm er n Studium wieder auf und schloß es 1875 mit der Hauptüfung erfolgreich ab.

Noch im selben Jahre trat er bei den vorm. Kgl. sächsischen atseisenbahnen als Hilfstechniker in Dienst. Die Amtsbechnungen, die Krüger im Anfang seiner Laufbahn nach und h führte, lassen Entwicklungen und Entfaltungen im genieurberuf wieder lebendig werden: Krüger wurde 1877 genieur-Assistent, 1888 Bau-Ingenieur-Assistent 1. Klasse, 9 Sektions-Ingenieur, 1893 Bauinspektor, 1898 Baurat. Krüger n bei seinem Dienstantritt in eine Zeit starken Aufschwungs, Sachsen ging damals die Verstaatlichung der Privatbahnen einer lebhaften Neubautätigkeit Hand in Hand. So kam es, ß Krüger, dessen hervorragende Fähigkeiten an leitender Stelle d erkannt wurden, schon in jugendlichem Alter vor bedeutende fgaben gestellt wurde. Unter den Bauentwürfen, die er beim hnischen Hauptbüro der Generaldirektion bearbeitete, sind bedeutendsten die Pendelpfeiler-Brücke über das Oschütztal Weida und die Gerüstpfeiler-Brücke bei Mittweida im Erzbirge. Diese Brücken, die jetzt auf eine Lebenszeit von rund Jahren zurückblicken, bilden heute noch eine Zier der hsischen Bahnen: von gediegenster technischer Durchbilng, sind sie zugleich mit künstlerischem Feingefühl in antige Landschaften gestellt. Nachdem sich Krüger weiterhin verschiedenen Stellen des Landes beim Neubau von Bahnen ätigt hatte, zog ihn der Geheime Baurat Köpcke, damals wohl hervorstechendste Gestalt unter den sächsischen Ingenieuren, sich heran. Krüger entwarf nach Köpckes Grundgedanken bekannte Straßenbrücke über die Elbe zwischen Loschwitz d Blasewitz, die als in sich steife Hängebrücke in der Gechichte des deutschen Brückenbaues eine Besonderheit bildet. chdem Krüger noch den Bau dieser Brücke erfolgreich rchgeführt hatte, übernahm er 1893 die Leitung des Bahnfsbauten in Dresden-Neustadt, eines wichtigen Teiles der naligen Dresdener Bahnhofsumbauten. In diesem Rahmen stellte Krüger — wieder unter dem Einflusse Köpckes — ein enartiges, wohlgelungenes Bauwerk, nämlich die viergleisige senbahnbrücke über die Elbe in Dresden, die als durchlaufen-, eiserner Bogenbalken mit gleichbleibendem Horizontalub ausgebildet ist. Auch die Bahnhofshallen in Dresden-N. gen rühmlich von Krügerschem Geiste: von sicherstem tischen Gefühl eingegeben, fallen sie besonders durch eine re, folgerichtige, wohltuende Linienführung angenehm auf. ch der Beendigung der Dresdener Bahnhofsbauten wurde üger die Leitung des Brückenbaubüros bei der Generalektion der Sächsischen Staatseisenbahnen übertragen; in ser Tätigkeit hat er so manche eigenartige Lösung für ückenbauten ins Leben gestellt, aber auch wichtige neue undlinien für Regelbauweisen gezogen.

Das Jahr 1903 bedeutete für Krüger einen Wendepunkt. Als Nachfolger Köpckes trat er in diesem Jahre in die Eisenbahnabteilung des Kgl. sächsischen Finanzministeriums über, wurde dabei Oberbaurat, 1905 Geheimer Baurat (vortragender Rat) und 1915 Geheimer Rat. Für einen großen Teil des sächsischen Bahnnetzes war er richtunggebend im Linienneubau, für Betriebsumbauten wie in der Betriebsführung. Weitausschauende Planungen hat sein reger Geist hervorgebracht, fast alle fanden den Weg vom Wunsch zur Erfüllung. Wieder waren es die Dresdener Verkehrsverhältnisse, denen seine besondere Sorge galt. Daher konnte, als Krüger im Jahre 1921 mit dem Übergange der sächsischen Staatseisenbahnen auf das Reich Stift und Feder aus der Hand legte, beim Abschied ein geistreicher Redner mit Recht jene Inschrift auf Krüger anwenden, die auf einer Gedenktafel in der St. Paulskirche zu London steht und das Gedächtnis des Erbauers feiert: si monumentum requiris, circumspice!

Selbstverständlich beschränkte sich das Wirken eines so reichen Geistes nicht auf den Dienst allein. Seine Tätigkeit als Mitglied (später als stellvertretender Vorsitzender) des Technischen Oberprüfungsamtes stand noch in einer gewissen Bindung zu seinem Amte; gerade als Prüfender war er so manchem jungen Fachgenossen Antrieb und Anregung in einer Eindruckstiefe, die fürs Leben vorhält. Als Gutachter und Preisrichter war er nicht nur in seinem engeren Vaterlande, sondern weit darüber hinaus gesucht und geschätzt.

Die allgemeine Wertschätzung, deren sich Krüger zu erfreuen hatte, fand einen Niederschlag in zahlreichen Ordensauszeichnungen, ferner darin, daß ihn die Technische Hochschule Dresden in Würdigung seiner Verdienste um den Brückenbau und den Eisenbahnbau zum Dr.-Ing. ehrenhalber ernannte.

Ein Lebensbild Krügers wäre unvollständig, gedächte man nicht auch seines Geistes- und Charakterbildes. Als Ingenieur war er mit scharfem, streng sichtendem Verstande, mit feinem Formgefühl, mit echt wissenschaftlichem Geiste begabt. Als Beamter war er von einer Entschlußfreudigkeit, die jedem Reiterführer Ehre gemacht hätte; schwierigen Fragen und Entscheidungen ist Krüger nie ausgewichen. Als Vorgesetzter hielt er es mit jenem guten Klange, den es dort gibt, „wo Starkes sich und Mildes paarten". Als Mensch war er von lauterster, ehrenhaftester Gesinnung.

So steht sein Bild in unserem Gedenken fest. Sein Wirken ist mit seinem Tode nicht zu Ende: ein Hauch von seinem Geiste, seinem Wesen wirkt in allen fort, die je in seinen Bannkreis traten. Dr. Bloss.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Reichsbahnoberrat Boehme, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Opladen, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Köln, — die Reichsbahnräte Riemenschneider, bisher beim Eisenbahn-Betriebsamt 1 Nordhausen, als Vorstand zur bautechnischen Eisenbahn-Bauabteilung Dessau, Werner Fischer, bisher beim Eisenbahn-Betriebsamt 2 Stettin, zur Reichsbahndirektion Berlin, Knipper, Vorstand der bautechnischen Eisenbahn-Bauabteilung Dessau, in den Bezirk der Reichsbahndirektion Halle (Saale), Fabian, bisher Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts Glogau, zur Reichsbahndirektion Cassel, Oberbeck, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungsamt Cassel, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Lauban, Wolfframm, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Lauban, in gleicher Eigenschaft zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Schneidemühl, Dr.-Ing. Neesen, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnwerk Brandenburg West, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen, und Dönges, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Schneidemühl, nach Brandenburg West als Leiter einer Abteilung beim dortigen Eisenbahnwerk.

Übertragen ist dem Direktor bei der Reichsbahn Zander die Leitung einer Abteilung bei der Reichsbahndirektion Berlin.

Bestellt sind die Reichsbahnräte Fabarius bei der Reichsbahndirektion Cassel zum Leiter einer Abteilung beim dortigen Eisenbahn-Ausbesserungswerk, Rechenbach, beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und Ebel bei der Reichsbahndirektion Berlin zum Vorstand von Eisenbahn-Bauabteilungen für die Stadtbahnelektrisierung.

Gestorben ist Reichsbahnamtmann Huisken, Leiter des Bahnhofs Osterfeld Süd.

Österreich.

— **Fremdenverkehrswerbung.** In der Zeit vom 6. bis 16. September fand in Utrecht die internationale Messe statt. Dank dem Entgegenkommen der Messeleitung ist es den Bemühungen des Generalvertreters der Österreichischen Bundesbahnen gelungen, bei dieser Gelegenheit einen würdigen Rahmen für eine österreichische Reisewerbungsausstellung zu schaffen. Die durch

die Generaldirektion der Bundesbahnen zur Beschickung eingeladenen Fremdenverkehrsfaktoren hatten reichliches Bilder- und Werbematerial zur Verfügung gestellt.

— Die Kohlenwirtschaft Österreichs im ersten Halbjahr 1926. Nach den bisherigen amtlichen Erhebungen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr auf dem Gebiete der Kohlenwirtschaft Österreichs betrug der Gesamtbezug an mineralischen Brennstoffen im ersten Halbjahr 1926 3 945 836 t, und zwar 2 076 883 t Steinkohle, 1 613 451 t Braunkohle und 255 502 t Koks. Gegenüber der gleichen Vorjahrszeit ist ein Rückgang um 57 142 t zu verzeichnen, der sich durch einen Minderbezug an Braunkohle (— 110 235 t) bei einer Zunahme des Bezuges von Steinkohle und Koks (+ 25 206 t bzw. + 27 887 t) ergibt. An inländischer Kohle wurden im abgelaufenen Halbjahre zuzüglich des Eigenverbrauches der Bergbaue 1 476 596 t (in der gleichen Vorjahrshälfte 1 550 022 t) abgesetzt, und zwar an Steinkohle 80 830 t (65 142) und an Braunkohle 1 395 766 t (1 484 880 t). Die Förderung belief sich auf 1 506 925 t, und zwar 81 188 t Steinkohle und 1 425 737 t Braunkohle (gegenüber 1 565 332 t, wovon 65 548 t auf Steinkohle und 1 499 784 t auf Braunkohle entfielen). Die Einfuhr aus dem Auslande ist von 2 452 956 t auf 2 469 240 t gestiegen, und zwar ist eine Mehreinfuhr von Steinkohle (1925: 1 986 535 t, 1926: 1 996 053 t) und von Koks (1925: 227 615 t, 1926: 255 502 t) zu verzeichnen, während die Braunkohleneinfuhr von 217 685 t gegenüber der gleichen Vorjahrszeit (238 806 t) geringer war. In der Verteilung der Brennstoffe auf die einzelnen Verbrauchergruppen zeigt sich, daß gegenüber dem Hausbrande und der Industrie, welche im Vergleiche mit der ersten Vorjahrshälfte um je 70 000 t größere Brennstoffmengen bezogen, bei den Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerken um 92 052 t und beim Verkehr um 103 165 t weniger verbraucht wurden. Der letztere Bezugsrückgang betrifft in überwiegendem Maße (ungefähr 67 000 t) inländische Braunkohle.

Ungarn.

— Die Pengö-Banknoten. Seit 25. August setzt die ungarische Nationalbank ihre auf Kronenwährung lautenden Banknoten mit auf Pengöwährung lautender Überstempelung in Verkehr. Es erhalten z. B. die 1 Millionen Kronennoten eine Überstempelung auf 80 Pengö und die übrigen Noten bis zu 1000 Kronen herunter die entsprechende Überstempelung. Vorläufig bleiben sowohl die nichtüberstempelten als auch die überstempelten Noten im Verkehr. Neue Pengöbanknoten werden Ende d. J. oder Anfang 1927 in Umlauf gesetzt werden.

Übrige europäische Länder.

— Keine Tariferhöhung in Polen. Der „Allg. Tarif.-Anz.", Wien, dem wir die Nachricht einer bevorstehenden Tariferhöhung in Nr. 37 S. 388 entnommen hatten, berichtet in seiner Nr. 28 nunmehr hierzu, daß diese Tariferhöhung vorderhand unterbleibt, da der Ministerrat der vom Eisenbahnministerium vorgeschlagenen Tariferhöhung die Genehmigung nicht erteilt hat. Der Ministerrat hat eine Reorganisation der polnischen Eisenbahnen dahingehend beschlossen, daß eine auf kaufmännischer Grundlage beruhende polnische Eisenbahngesellschaft ins Leben gerufen werde. Gleichzeitig wird die Errichtung eines Verkehrsministeriums in Aussicht genommen, welches nebst dem Eisenbahnwesen auch die Agenten von Post und Telegraph, Fluß-, See- und Luftschiffahrt sowie das Straßenwesen umfassen soll.

— Polens Kohlenausfuhr im August — ein Rekord. Die in der zweiten Hälfte des Monats August aus Polen ausgeführte Kohlenmenge wird auf 1 050 000 t geschätzt, was zusammen mit den 955 000 t der ersten Monatshälfte eine Monatsausfuhr von rund 2 Millionen Tonnen gibt. Nach England allein sind im August 900 000 t ausgeführt worden. Die englischen Bestellungen für den Monat September betragen etwa zwei Drittel des Augustbetrages.

— Durchschlag des längsten Tunnels der Tschechoslowakei. Am 12. d. M. wurde in feierlicher Weise der Tunnel durch den Berg Polano der neuen Strecke Wesely-Nove Mesto nad Vahom (Vagujhely) in der Slowakei durchstoßen. Diese Strecke wird die zweite wichtige Verbindung quer durch die Republik von Osten nach Westen bilden. Zur Feier begaben sich am 11. d. M. mittels Sonderzuges zahlreiche Vertreter der Behörden von Prag, mit Eisenbahnminister Dr. Riha an der Spitze. Der Tunnel ist 2421,5 m lang. Mit den Arbeiten begann man am 8. Juli 1923. Manchmal waren bis 1500 Arbeiter beschäftigt. Mehr als 3 Mill. Kubikmeter Gesteinsmassen mußten beseitigt werden. Der Bau forderte auch seine Opfer; es verloren sechs Arbeiter ihr Leben und zahlreiche andere wurden mehr oder minder schwer verletzt.

— Die tschechoslowakische Kohlenförderung im zweiten Vierteljahr 1926. Nach einer amtlichen Statistik wurde Steinkohle auf 107 Gruben mit 56 629 Arbeitern gefördert, Braunkohle auf 182 Gruben mit 36 700 Arbeitern. Die Steinkohlenförderung betrug 2 813 879 t, die Braunkohlenförderung 4 145 362 t. Die Kokserzeugung belief sich auf 481 707 t, die Steinkohlenbrikett-erzeugung auf 36 555 t, die Erzeugung von Braunkohlenbriketts auf 42 698 t.

— Ermäßigung der tschechischen Adriafrachten. Im tschechoslowakischen Adriaverkehr bestehen bekanntlich zum Ausgleich der Kursschwankungen sogenannte Kurszuschläge, die je nach dem Stand der Tarifwährung (italienische Lira) sich verändern. Die letzten Zuschläge betrugen seit 1. August 1926 für die nördlichen Schnittfrachtsätze 30 %, für die südlichen 25 %. Für verschiedene im Kundmachungswege festgesetzte Frachten waren sie mit 15 % bzw. 10 % festgesetzt. Sämtliche Kurszuschläge sind nunmehr infolge der Kurssteigerung der Lira seit 13. September 1926 um 10 % ermäßigt worden.

— Der neue rumänische Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 15. September 1926 ist in Rumänien der lange angekündigte Reformtarif an Stelle des bisherigen, einigermaßen primitiven Tarifes getreten. Er lehnt sich im wesentlichen an das Vorbild des österreichischen Tarifes an und weicht nur in der Klassenbezeichnung stark davon ab. An Stelle der bisherigen Frachtgutklassen Ia, Ib, II, III und der Spezialtarife I und II treten nunmehr die Klassen A, B, C, D und die Spezialtarife I—II. Für jede dieser Klassen sind Frachtsätze für Stückgüter (Mengen unter 5000 kg), bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, 10 000 kg und für mehr als 15 000 kg vorgesehen. Für sperrige Güter (im Tarif mit einem Kreuz bezeichnet) wird die Stückgutfracht um 50 % erhöht. Die Klasse A gilt auch für Güter, die im Tarif nicht besonders erwähnt sind, die Klasse B für solche Güter, die bei bestimmter Verpackungsart den Klassen C oder D zugehören würden, falls die Güter anders verpackt sind. Für Eilgut sind zwei verschiedene Klassen (gewöhnliches und ermäßigtes Eilgut) vorgesehen, die je zwei Frachtsatzreihen haben, und zwar für Mengen unter und über 5000 kg.

Die Aufrundung des frachtpflichtigen Gewichtes erfolgt bei Eilgütern von 5 zu 5 kg, bei Frachtgütern der Klassen A, B und C von 10 zu 10 kg, bei Klasse D und den Spezialtarifen von 100 zu 100 kg. Die Frachtberechnungsbestimmungen für den Fall der Zusammenladung verschieden tarifierter Güter lehnen sich an das deutsche System an (§ 14 des deutschen GTIB), und zwar werden die 5000-kg-Frachten angewendet, wenn die gesamte mit dem gleichen Frachtbrief in einem Wagen aufgegebene Menge mindestens 5000 kg beträgt; eine entsprechende Bestimmung für Sendungen von mindestens 10 000 kg bzw. 15 000 kg fehlt.

Für den Fall des Antrages auf Beistellung eines besonderen Wagens, ohne ihn vollständig räumlich auszunutzen, sind nach dem Fall höhere Mindestsätze anzuwenden. Für Güter, welche die Bahn auf offenem Wagen befördern darf, wird ein Zuschlag von 20 % berechnet, falls sie auf Veranlassung des Verfrachters in gedeckten Wagen befördert werden. Die Liste dieser Güter wurde wesentlich erweitert. Im Verkehre mit dem Auslande gelten diese Bestimmungen mit bedeutenden Erleichterungen.

Die „Besonderen Bestimmungen" sowie die Gütereinteilung schließen sich im Wortlaute stark an den österreichischen Tarif an, auch die Bestimmung, daß zur frachtbriefmäßigen Deklaration die Anführung des Schlagwortes der Gütereinteilung sowie der Postnummer genügen, stammt aus dem österreichischen Tarif.

Besondere Begünstigungen sieht der Tarif für Einfuhrsendungen über gewisse Hafenorte nach Binnenstationen vor, ferner für begünstigte Industrien.

Der Tarif ist in rumänischer Sprache in einem Hefte gedruckt (Preis 100 Lei); bei der Anwendung muß auf die zahlreichen Druckfehler geachtet werden — so ist beispielsweise in der Frachtsatztabelle eine ganze Seite verdruckt —, die, wie verlautet, in einem Berichtigungsblatte beseitigt werden sollen.

Dr. L.

— Polnische und ungarische Wagen für Rumänien. Zwischen der rumänischen und polnischen Regierung wurde eine Vereinbarung getroffen, nach welcher rumänische Güter nach Polen in polnischen, eigens zu diesem Zweck herangeführten Güterwagen befördert werden. Die Versender werden als Gebühr 3 Lei für den Wagen und 1 km von der Versandstation bis zur polnischen Grenze bezahlen. Von Ungarn erhält Rumänien zum Ausgleich auf einen halben Monat 4000 Wagen für die Beförderung der Ernte.

— Das Eisenbahnunglück in Bellinzona. Wie in Nr. 50/192[illegible] unserer Zeitung mitgeteilt worden war, hatte das Gericht des schweizerischen Kantons Tessin in seiner Sitzung vom 24. No[illegible]

r 1925 beschlossen, die Akten über das Eisenbahnunglück llinzona, das sich am 23. April 1924 ereignet hatte, und unter anderen der deutsche Parlamentarier und Staats- Dr. Helfferich zum Opfer gefallen war, an die Staats- tschaft zur neuerlichen Prüfung zurückzugeben. Der anwalt hatte daraufhin die Einvernahme weiterer Zeugen rdnet.

olge Nachrichten aus Tessiner Blättern hat nunmehr der anwalt eine Verfügung erlassen, wonach die neuen naussagen und die weiteren Akten den Sachverständigen erichts, der Zivilpartei (den schweizerischen Bundes- n) und der Verteidigung zur Einsichtnahme überlassen n. Zugleich werden die vom Gericht bestellten Sachver- gen aufgefordert, ein neues Gutachten einzuliefern und klären, ob sie ihre früheren Gutachten aufrechterhalten. die Sachverständigen der Zivilpartei und der Verteidigung veranlaßt worden, etwaige Abweichungen von ihren en Gutachten bekanntzugeben.

nach dem Eingang der Antworten wird die Staatsanwalt- über die Aufrechterhaltung, die Zurückziehung oder die erung der Anklage befinden.

Das Löwensteinsche Darlehen für Belgien. Das Anerbieten, er belgische Bankier Löwenstein der belgischen und der sischen Regierung gemacht hat, nämlich jeder von ihnen illionen zu leihen, soll in Belgien den Eisenbahnen zugute en. Löwenstein, von dessen märchenhaftem Reichtum und euren Geldgeschäften die Spalten der Tageszeitungen be- n, knüpft nämlich an sein Anerbieten die Bedingung, daß Gesellschaft, der Société Internationale d'Energie Hydro- ique, die Arbeiten zum Ausbau des ganzen belgischen bahnnetzes für elektrischen Betrieb und die Stromlieferung esen Zweck übertragen werden, daß ferner die dazu nö- Arbeiten innerhalb von zwei Jahren begonnen werden. dieser Bedingung ist er sehr wohl in der Lage, auf Zinsen rzichten, während er von Frankreich eine Verzinsung, ings nur mit 2 % verlangt. Löwensteins Société Inter- ale ist ein großes belgisches Unternehmen, das in den zwei bis drei Jahren große Mengen von Aktien und en Werten von Gesellschaften erworben hat, die sich mit Bau von Kraftwerken, der Erzeugung und Lieferung von ischem Strom u. dgl. befassen.

Zunahme des Londoner Verkehrs. London hat bekanntlich einen ungewöhnlich lebhaften Stadtverkehr gehabt, in- ort schon vor Jahrzehnten die Trennung zwischen Wohn- Geschäftsvierteln weiter gediehen war als wohl in irgend- anderen Großstadt der Welt. Dabei nimmt der Londoner hr unter dem anderer Großstädte insofern eine Sonder- ng ein, als der Omnibus einen überragenden Anteil an at, als die Straßenbahn dagegen stark zurücktritt und n Untergrundbahnnetz vorhanden ist, wie es in ähnlicher telung nur an wenigen anderen Stellen, wohl nur in Ame- gefunden wird. Die Verteilung des Verkehrs hat sich in den letzten Jahren sehr erheblich verschoben, und eine fentlichung der Untergrundgruppe, die den Verkehr von lem von 1925 gegenüberstellt, bietet ein interessantes Bild dieser Verschiebung. 1913 beförderten die Londoner enbahnen 812 Mill., die Omnibusse 736 Mill., die Eisen- n 725 Mill. Fahrgäste; 1925 waren die entsprechenden n beim Omnibus 1671 Mill., bei den Eisenbahnen 1049 Mill., en Straßenbahnen 979 Mill. 1913 war also der Verkehr lle drei Verkehrsmittel ungefähr gleichmäßig verteilt, 1925 hatte der Omnibus die beiden anderen weit überflügelt und nicht viel weniger Personen befördert als jene zusammen. Der Gesamtverkehr hat von 1913 bis 1925 um 63 % zugenommen, der Omnibusverkehr aber um 127 %, der Straßenbahnverkehr dagegen nur um 21 %; die Eisenbahnen stehen mit ihrem Anteil an dieser Zunahme mit 45 % in der Mitte.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnunglück in Australien.** Wie der DAZ. aus Sydney gemeldet wird, ereignete sich am 13. d. M. kurz vor Mitternacht bei Murrurundi in Neu-Südwales ein schweres Eisenbahnunglück. Der Postzug Moree-Sydney fuhr auf fünf schwerbeladene Wagen auf, die sich von einem Güterzug losgerissen hatten und mit großer Geschwindigkeit eine Neigung der Bahnlinie hinabsausten. Es wurden 26 Personen getötet und 50 verletzt. Unter den Verunglückten befinden sich mehrere Frauen mit ihren Kindern und eine Anzahl Schüler und Schülerinnen, die nach Beendigung der Ferien auf dem Wege zur Schule waren. Es ist dies das größte Eisenbahnunglück in Australien, das seit dem Zusammenstoß bei Sunshine im Jahre 1908 stattgefunden hat.

Wasserverkehr.

— **Binnenschiffahrtstagungen.** Die diesjährige (57.) Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. findet am Sonnabend, den 25. September, nachmittags 4.30 Uhr im Festsaale der Industrie- und Handelskammer zu Berlin statt. Im Mittelpunkt der Tagesordnung steht neben einem Vortrag des Regierungsbaumeisters a. D. Müller, Hamburg, über „Die Treidelschwebebahn. Ein neuer Weg zur Lösung des Problems des mechanischen Schiffszuges von fester Bahn", die Erörterung des Fragenkomplexes „Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung und die Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes", wozu Ministerialdirektor Gährs vom Reichsverkehrsministerium ein einleitendes Referat halten wird.

Am Sonnabend abend wird die Tagungsteilnehmer ein zwangloses Beisammensein im Kaiserhotel vereinigen. Für Sonntag, den 26. September ist eine gemeinsame Besichtigung der im Bau befindlichen Hafen- und Schleusenanlagen in Fürstenberg (Oder) unter der technischen Oberleitung des Wasserbaudirektor Frentzen, Potsdam, vorgesehen.

— **Regelmäßiger Frachtverkehr Lübeck-Leningrad.** Die Lübeck-Linie hat neuerdings den regelmäßigen Frachtverkehr zwischen Lübeck und Leningrad und umgekehrt wieder aufgenommen. Seit Ausbruch des Krieges bestand keine regelmäßige Frachtverbindung zwischen den beiden Hafenstädten.

— **Ausscheiden der Hamburg-Amerika-Linie aus der Kuba-Mexiko-Passagierfahrt.** Dieser Dienst wurde von der Hapag bisher fünfwöchentlich mit den Dampfern Toledo und Holsatia unterhalten. Wie verlautet, soll er von Ende Oktober aufgegeben werden, weil diese Linie nicht genügend benutzt wird. Der Grund hierfür wird darin erblickt, daß die Passagiere immer mehr den Weg über New York wählen, weil sie hierbei einmal Zeit sparen, außerdem aber auch ihre geschäftlichen Aufgaben, die sie von den Vereinigten Staaten abhängig machen, vorteilhafter erledigen können. Es wird angenommen, daß die beiden Schiffe in Zukunft im West-Indien-Dienst benutzt werden sollen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse.

ichsbahndirektionsbezirk Stettin. Vom ptember 1926 ist auf dem bisherigen Personenhaltepunkte anskow in Kilometer 26,24 der Strecke Falkenburg-Polzin nbahn) der Wagenladungsverkehr zugelassen. Frachtbe- ung geschieht von und nach den Tarifstationen Polzin oder lütten. Versender schreibt eine der beiden Stationen als angsstation vor. Für die Weiterbeförderung zum Anschluß Anschlußgebühr durch die Empfangsstation besonders er- . Wagenbestellungen sind an die Güterabfertigung Polzin hten. Güter, zu deren Ent- und Verladung eine Rampe er- rlich ist, und Tierverkehr sind ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

ichsbahndirektionsbezirk Köln. Durch die rung des Namens des an der Strecke Aachen-Landesgrenze nen Bahnhofs Ronheide in „Aachen Süd", ändern sich gsläufig die Bezeichnungen der Gütertarif-Übergangs- e Ronheide (Montzen) Grenze in „Aachen Süd" (Montzen) ze und Ronheide (Hergenrath) Grenze in „Aachen Süd genrath) Grenze".

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Vom 15. September 1926 ab wird die Schreibweise des Stationsnamens Godesberg in „Bad Godesberg" geändert.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster. Am 6. September 1926 ist der rechts der Bahnstrecke Diepholz-Sulingen zwischen den Stationen Rehden-Wetschen und Barver neuerrichtete Haltepunkt Hemsloh für den Personenverkehr eröffnet worden.

Die Entfernungen betragen: zwischen Hemsloh und Rehden-Wetschen 3,50 km, zwischen Hemsloh und Barver 4,57 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 158 vom 13. September 1926 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betr. Antrag auf Auslegung des Art. 17 des Übk. zum VBR. über die Haftungsgemeinschaft für Entschädigungen. Antragsteller: Reichsbahndirektion Berlin.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 16. ds. Mts. verschied in Altona, wo er im Ruhestande lebte,

Herr Oberregierungsbaurat, Geheimer Baurat

Julius Merling

im Alter von 72 Jahren.

Der Verstorbene war mehr als 43 Jahre im Eisenbahndienste, davon 35 Jahre bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand im Juli 1923 bei der Reichsbahndirektion Altona tätig.

Als Brückenbaudezernent der Direktion hat er sich ein Menschenalter lang seinen vielseitigen Aufgaben mit großer Sachkenntnis und unermüdlichem Pflichteifer erfolgreich gewidmet.

Sein Andenken werden wir stets hoch in Ehren halten.

Altona, den 16. September 1926. (943)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Altona.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 18. September 1926 wird in km = Station 68,510 der Nebenbahn von Osterode (Ostpr.) nach Liebemühl zwischen den Bahnhöfen Osterode (Ostpr.) und Liebemühl der neuerrichtete Haltepunkt Pillauken für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäck wird am Packwagen angenommen und ausgegeben. Es wird auf dem nächstgelegenen Bahnhof nachträglich abgefertigt. Der Haltepunkt bleibt unbesetzt. Fahrkarten werden im Zuge verkauft. Pillauken liegt 7,42 km von Osterode (Ostpr.) und 3,97 km von Liebemühl entfernt. (951)

Königsberg (Pr.), 15. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Am 6. September 1926 ist der rechts der Bahnstrecke Diepholz - Sulingen zwischen den Stationen Rehden-Wetschen und Barver neuerrichtete Haltepunkt Hemsloh für den Personenverkehr eröffnet worden.

Die Entfernungen betragen: zwischen Hemsloh und Rehden-Wetschen 3,50 km, zwischen Hemsloh und Barver 4,57 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden alle Züge anhalten. (941)

Münster (Westf.), 13. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 4. Oktober 1926 wird die normalspurige Hauptbahnstrecke Witten West-Bommern-Höhe-Wengern für den Güter- und Tierverkehr eröffnet.

Der an der Neubaustrecke gelegene Bahnhof Bommern-Höhe wird einstweilen nicht ausgebaut.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Elberfeld, den 16. September 1926. (950)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1926 werden im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 22 die Stationen Saarau (nicht für Sendungen von Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau) und Keltsch als Empfangsstationen nachgetragen. Mit dem 20. November 1926 werden die Empfangsstationen Brockau und Vossowska gestrichen. (946)

Berlin, den 15. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1 b. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B. Nebengebührentarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 sind im Nebengebührentarif folgende Änderungen vorzunehmen:

1. Im Abschnitt I, Ziffer 3 (Seite 168 des Tarifs) ist hinter „Frachtbriefen“ nachzutragen: „oder Nachnahmebegleitscheinen“.
2. Im Abschnitt XI (Seite 177 des Tarifs) ist zu streichen:
   a) in der Überschrift: das Komma hinter Barvorschüsse, die Worte „**für die Benachrichtigung von der Einzahlung der Nachnahme**“ und „II zu § 72 und“,
   b) die Ziffer 2 mit allen Angaben.

Die bisherige Ziffer 3 erhält die Bezeichnung „2“. (947)

Berlin, den 15. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. September 1926 tritt der Ausnahmetarif 131 für Erdöl, roh, unverarbeitet in Kraft. (958)

Berlin, den 18. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Güterverkehr.

Im Ausnahmetarif 14 für Benzin wird die Mindestmenge ab 27. 9. 1926 von 5000 t auf 4000 t herabgesetzt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. September 1926. (955)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-Ungarischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 werden im Verkehr zwischen den Niederlanden und Ungarn Nachnahmen und Interessedeklaration zugelassen. Näheres durch Reichstarifanzeiger.

Köln, den 13. September 1926. (939)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. (Verkehr Deutsche Seehäfen — [illegible] und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 20. Septemb[illegible] werden die Grenzübergänge Freyh[illegible] Costau Grenze in den Geltungsb[illegible] der Abteilungen VI, VII, XIV, [illegible] XXXV und XXXVI des S. D. 5 [illegible] zogen. Näheres durch Reichsbahn[illegible] anzeiger.

Altona, den 14. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[illegible]
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer und deutsch-s[illegible] disch-norwegischer Güterverke[illegible]

Ab 25. September 1926 werde[illegible] Ausnahmetarife 6 bzw. 3 durch die [illegible] nahme von Ammoniaksuperphospha[illegible] Superphosphat ergänzt.

Auskunft durch Abfertigungen.

Altona, den 17. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[illegible]
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltung[illegible]

Reichsbahngütertarif, Heft C II [illegible] nahmetarif).

Mit Gültigkeit vom 16. Septembe[illegible] ist ein Ausnahmetarif für Tabak [illegible] von allen Stationen der Deut[illegible] Reichsbahn-Gesellschaft nach Ba[illegible] beran eingeführt worden.

Schwerin (Meckl.), 20. September [illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[illegible]
Reichsbahndirektion Schwerin.

Donauumschlagverkehr über Regen[illegible] Donauumschlagstelle, Deggendorf [illegible] und Passau Donauumschlagstelle. ([illegible] tarif, Teil II, vom 15. Februar 1[illegible]

Mit Gültigkeit vom 16. September [illegible] werden Änderungen und Ergänzung[illegible] Tarif vorgenommen. Näheres dur[illegible] Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 15. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bay[illegible]

Nordisch-Jugoslawischer Güterverk[illegible]
Umbehandlungstarif vom 1. Oktober [illegible]

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober [illegible] wird für den Güterverkehr zwi[illegible] Dänemark, Norwegen und Schw[illegible] einerseits und dem Königreich der [illegible] ben, Kroaten und Slovenen ander[illegible] über Deutschland, Österreich, [illegible] Tschechoslowakei und Ungarn ein [illegible] behandlungstarif eingeführt. Der [illegible] ermöglicht zwischen den genannten [illegible] dern die Aufgabe und Abfertigung [illegible] Sendungen auf Grund durchgeh[illegible] internationaler Frachtbriefe. Di[illegible] Frachtsätze enthält er nicht.

Zu beziehen von der Regieverwa[illegible] der Reichsbahndirektion München. [illegible] 40 Reichspfennig.

München, 17. September 1926. ([illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye[illegible]

Deutsch- und litauisch-russische Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. Septe[illegible] 1926 wird die Station Orechowo der [illegible] kau-Kursker Bahn in den deutsch-litauisch-russischen Gütertarif [illegible] zogen. ([illegible]

Königsberg (Pr.), 14. September [illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Tfv. 215. Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Bk. 28.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. Im Tarif Nr. 1 ist auf S. 59 folgende neue Post nachzutragen:
   78 a Melasse — Melasse . C (Lg*)) . . . . C (Lož*))
   Am Fuße derselben Seite ist folgende Anmerkung aufzunehmen:
   *) Siehe Anmerkung auf Seite 52 — *) Poznámku viz na str. 52
2. Im Tarif Nr. 1 auf S. 62 bei der Post 98 (Samen) folgende neue Ziffer d) nachzutragen:
   d) andere, soweit nicht besonders genannt — d) jiná, pokud nejsou zoláště jmenovaná . II B II II III
3. Im Tarif Nr. 22 sind folgende Änderungen durchzuführen:
   a) das Warenverzeichnis (S. 196; Nr. III, S. 44) ist durch folgende neue Abteilung zu ergänzen:
   D. Molkereimaschinen (s. auch Abt. B 3) — D. Mlékařské stroje (viz též odd. B 3)
   b) Der Gültigkeitsvermerk (S. 196; N. III, S. 44) erhält folgende Fassung:
   Gültig für Güter der Abt. A, B u. C im Verkehr nach den Seehafenstationen, für Güter der Abt. D im Verkehr von den Seehafenstationen. — Platí pro zboží odd. A, B a C v dopravě do stanic námořních přístavů, pro zboží odd. D v dopravě ze stanic námořních přístavů.
   c) in der Schnittariftafel A (S. 196/197, N. II, S. 28) sind die Angaben in den ersten beiden Zeilen der 2. Spalte (Güter der Abteilung) zu ändern in „A, B, D".
   d) in der Schnittariftafel B (S. 208; N. III, S. 45) sind für die Station Zábřeh na Moravě vorgesehenen Frachtsätze durch folgende zu ersetzen:

			7 Mw/Ml	10 Li/La	15 Rbg/Lbc	19/20 Te/Bo/Dě/Po
Zábřeh na Moravě	D	St/kus	734	1619	2261	2489
		5 t	519	1116	1534	1681
		10, 15 t	417	864	1154	1253

4. Im Tarif Nr. 102 (S. 424; N. II, S. 58) sind die Frachtsätze der nachstehenden Stationen wie folgt zu ersetzen:

		1 Od/Boh	7 Mw/Ml	9 Hst/Mm	10 Li/La	15 Rbg/Lbc	19/20 Te/Bo/Dě/Po	27 Eg/Ch
Břechav státní hranice †	10, 15 t	628	655	.	744	.	978	.
České Velenice státní hranice †	10, 15 t	.	.	.	.	842	842	791
Horní Dvořiště státní hranice †	10, 15 t	.	.	.	.	910	910	808
Petržalka štátna hranice (smer Oroszvár) †	10, 15 t	774	808	.	944	.	1131	.
Šatov státní hranice †	10, 15 t	.	706	808	.	859	893	.

5. Im Abschnitt H (Tariftabellen mit Anstoß- und Kürzungsbeträgen) sind auf S. 454 im Kopf hinter Nordenham die Stationen Wilhelmshaven und Wilhelmshaven Industriehafen und beim Tarif Nr. 1, Abt. C, an entsprechender Stelle (Bremen erhöht um) je der Frachtsatz „70" für 15 t nachzutragen. Ferner sind beim Tarif Nr. 22 (S. 456) die Angaben in den ersten beiden Zeilen der 2. Spalte (Güter der Abteilung) zu ändern in „A, B, D".
6. Im Abschnitt J (Entfernungszeiger) sind auf S. 466/467 in der Schnittafel A die Stationen Wilhelmshaven und Wilhelmshaven Industriehafen mit folgenden Entfernungen nachzutragen:

	1 Od/Boh	3 Tr/Op	4 Jä/Kr	5 Zl/Hl	6 HeiO/Hyn	7 Mw/Ml	8 Mst/St-S	9 Hst/Mm	10 Li/La	11 Pol	13 Sbg	15 Rbg/Lbc	16 Wa/Va
Wilhelmshaven Oldenburg	955	952	925	868	847	852	802	776	761	770	659	693	665
Wilhelmshaven Industriehafen Oldenburg	947	944	917	860	839	844	794	768	753	762	651	685	657

	17 Eb/Ge	18 Se	19/20 Te/Bo/Dě/Po	21 Mo	22 Rz	23 Wp/Vp	24 Joh	25 Kl	26 Fr	27 Eg/Ch	30 Fu/Bd	31 Eis/Zr	32 Haid
Wilhelmshaven Oldenburg	645	631	647	627	621	627	623	639	653	660	803	915	960
Wilhelmshaven Industriehafen Oldenburg	637	623	639	619	613	619	615	631	645	652	795	907	952

(953)

Dresden, am 17. September 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

9 Heft B. Entfernungen für den ...innen- und Wechselverkehr der ...iheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

...t Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 ...en die Entfernungen für einige ...onen der Krefelder Eisenbahn er... (957)

...rlin, den 16. September 1926.
...eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

...sch-italienischer Gütertarif über ...ie Schweiz. Teil III v. 16. 8. 26.

...e Stationen Kleinfurra und Sonders...en werden mit Geltung vom 1. Ok... 1926 in die Ausnahmetarife ... 1751—1757 und 1800—1802 (Kali ...) einbezogen. Die näheren Angaben ...ilt der Berliner Tarifanzeiger I. ...kunft erteilen die beteiligten Güter...rtigungen und die Auskunfts...s. (962)

...ankfurt (M.), 20. September 1926.
...eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
...ichsbahndirektion Frankfurt (M.).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. September 1926 werden im Ausnahmetarif 130 (Eisenbahnfahrzeuge) die Stationen Elbing und Königswusterhausen als Versandstationen nachgetragen. (960)

Berlin, den 20. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 werden folgende Stationen der Sowjeteisenbahnen in den deutsch- und litauisch-russischen Gütertarif aufgenommen.

a) Donez-Eisenbahn: Altschewskoje, Golubowka, Krindatschewka, Krinitschnaja, Warwaropolje,
b) Dnjepropetrowsk-Eisenbahn: Muschketowo,
c) Südost-Eisenbahn: Korotojak. (945)

Königsberg (Pr.), 15. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. September 1926 werden die Stationen Belecke, Immigrath, Köln-Kalk Nord, Schmin-Husten, Warstein und Wissen (Sieg) als Versandstationen (Ziff. 1) in den Ausnahmetarif 18 (Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen) aufgenommen. (959)

Berlin, den 19. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Niederländisch-Österreichischer Eisenbahn-Gütertarif. Umbehandlungsverkehr durch Deutschland vom 1. Juli 1925.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 ist auf Seite 1 die besondere Zusatzbestimmung zu Art. 13 Nachnahmen zu streichen und durch die folgende zu ersetzen: „Der Betrag der Nachnahme ist in der Währung des Versandlandes anzugeben." (941)

Köln, den 11. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 25. September 1926 tritt folgender neuer Tarif in Kraft:

Tarif Nr. 12 / Tarif čís. 12

Pflaumen, gedörrte. / Švestky, sušené

Gültig im Verkehr nach den Seehafenstationen. / Platí v dopravě do stanic námořních přístavů.

Schnittariftafel / Dílčí tarifní tabulka **A**

Frachtsätze in Heller (tschechoslow.) für 100 kg / Sazby v haléřích (českoslov.) od 100 kg

Nach / Do stanice	für / od	Von den Schnittpunkten / Od dílčího tarifního bodu				
		1 Od / Boh	7 Mw / Ml	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Bremen	10 t	1620	1543	1333	1395	1318
	15 t	1295	1233	1070	1109	1054
Hamburg	10 t	1581	1504	1256	1341	1287
	15 t	1264	1202	1008	1070	1031
Stettin	10 t	1295	1202	892	992	1008
	15 t	1039	961	713	791	806
Warnemünde	10 t	1527	1442	1171	1256	1217
	15 t	1225	1155	938	1000	977

Schnittariftafel / Dílčí tarifní tabulka **B**

Frachtsätze in Heller (tschechoslow.) für 100 kg / Sazby v haléřích (českoslov.) od 100 kg

Von / Ze stanice	für / od	Nach den Schnittpunkten / Do dílčího tarifního bodu				
		1 Od / Boh	7 Mw / Ml	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Helemba štátna hranica ✦	10, 15 t	791	964	987	977	974
Komárno štátna hranica ✦	„	798	904	946	933	933
Petržalka štátna hranica (smer Oroszvár) ✦	„	658	713	813	746	800

Dresden, am 16. September 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen. (952)

Tfv. 1a. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil 1 Abt. A. Änderung des § 72 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen.

Laut Bekanntmachung des Herrn Reichsverkehrsministers vom 31. August 1926 — Reichsgesetzblatt, Teil II, vom 10. September 1926 — tritt mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 bis auf weiteres eine Änderung des § 72 Eisenbahn-Verkehrsordnung ein. Mit dem gleichen Zeitpunkt werden auch die Ausführungsbestimmungen zu § 72 EVO. geändert. Die Änderung der Ausführungsbestimmungen ist gemäß § 2 EVO. genehmigt.

§ 72 nebst Ausführungsbestimmungen erhält danach mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 folgende Fassung:

„§ 72.

Nachnahme nach Eingang. Barvorschuß.

(1) Der Absender kann das Gut bis zur Höhe des Wertes mit Nachnahme nach Eingang belasten. Der Tarif kann bestimmen, daß Nachnahmen erst von einem Mindestbetrag an zulässig sind.

I. Nachnahmen nach Eingang sind erst von einem Betrage von über 20 Reichsmark zulässig, es sei denn, daß es sich um Güter handelt, für die nach § 69 EVO. Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann oder die bahnlagernd gestellt sind.

Ob im übrigen eine Nachnahme in der angegebenen Höhe zulässig ist, entscheidet die Versandabfertigung.

(2) Als Bescheinigung über die Belastung mit Nachnahme dient der abgestempelte Frachtbrief, das Duplikat oder die sonst zugelassene Bescheinigung über die Auflieferung des Gutes. Auf Verlangen sind außerdem besondere Nachnahmescheine gebührenfrei auszuhändigen.

(3) Der Absender hat dem Frachtbrief einen Nachnahmebegleitschein nach dem von der Eisenbahn vorgeschriebenen Muster beizugeben. Absendern von Massensendungen kann die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen auf Antrag erlassen.

II. Der Absender hat in den Frachtbrief einzutragen: „Nachnahmebegleitschein beigefügt".

In den Fällen, wo ihm die Beigabe erlassen ist, hat er einzutragen:

„Beigabe des Nachnahmebegleitscheins von (Angabe des Namens der den Erlaß genehmigenden Stelle) erlassen".

Auf Antrag des Absenders übernehmen die Güterabfertigungen die Ausfüllung der Nachnahmeb[...] scheine gegen die im Nebengeb[...] tarif (Teil I, Abteilung B) [...] setzte Gebühr.

(4) Die Eisenbahn hat die Nach[...] an den Absender auszuzahlen, wen[...] Versandstation die Anzeige der B[...] mungsstation über die Zahlung der [...] nahme durch den Empfänger erhalt[...] Die Bedingungen, unter denen Na[...] men ausgezahlt werden, für welc[...] Eisenbahn die Beigabe von Nachn[...] begleitscheinen erlassen hat, werde[...] der Eisenbahn bei Entscheidung üb[...] Antrag auf Erlaß des Nachnahmeb[...] scheins (vergleiche Abs. [3]) festg[...]

(5) Ist das Gut ohne Einziehun[...] Nachnahme ausgeliefert worden, s[...] die Eisenbahn dem Absender den Sc[...] bis zum Betrage der Nachnahme [...] setzen, vorbehaltlich ihres Ansp[...] gegen den Empfänger.

(6) Die Eisenbahn kann einen Ba[...] schuß gewähren, wenn er nach der[...] messen der Versandstation durch[...] Wert des Gutes sicher gedeckt wir[...]

III. Barvorschüsse werden bis zur [...] von 20 Reichsmark für eine Se[...] gewährt, wenn sie nach den [...] messen der Versandstation durc[...] Wert des Gutes sicher gedeckt [...]

Auf Güter, wofür nach § [...] Vorausbezahlung der Fracht [...] werden kann, und auf bahnlag[...] Güter werden keine Bauvorsc[...] gewährt.

(7) Der Betrag der Nachnahme [...] des etwa gewährten Barvorschusse[...] vom Absender in dem Frachtbrief a[...] hierfür vorgesehenen Stelle mit [...] staben einzutragen. Dieser Eintra[...] auch bei einer Abweichung von e[...] Eintrag in Ziffern maßgebend.

(8) Für die Belastung einer Sen[...] mit Nachnahme oder mit Barvors[...] darf die Eisenbahn die tarifmäßige [...] bühr (Provision) erheben.

IV. Die Gebühr für Nachnahme, sowi[...] Preise der Nachnahmebegleitsch[...] und die Gebühren für ihre Au[...] lung sind im Nebengebühren[...] (Teil I, Abteilung B) festgesetz[...]

V. Bei Umbehandlung einer Sen[...] oder bei Änderung der Bestimm[...] station auf nachträgliche Verfü[...] des Absenders wird die Nachna[...] gebühr nicht nochmals erhoben.

Die Anlage V zum Deutschen E[...] bahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A [...] mit Gültigkeit vom 1. Oktober 192[...] streichen.

Berlin, den 15. September 1926. (8[...]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Ungarischer und Nordisch-[...] garischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober [...] werden im deutsch-ungarischen und [...] disch-ungarischen Güterverkehr N[...] nahmen und Interessedekleration [...] Maßgabe der Bestimmungen des In[...] nationalen Übereinkommens über [...] Eisenbahnfrachtverkehr unbeschr[...] zugelassen. Die besonderen Bestimm[...] gen der einschlägigen Umbehandlu[...] tarife wurden geändert. Der [...] Wortlaut sowie einige Namensände[...] gen von Grenzübergangstationen sind[...] Reichsbahntarifanzeiger veröffentlich[...]

München, den 17. September 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt (9[...]
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

r. 39. Berlin, den 30. September 1926. LXVI. Jahrgang

Inhalt:

Die internationalen Güterwagenübereinkommen[1]).

Von Dr. Simon, Berlin.

orge Stephenson hat seine erste, 1825 eröffnete Eisenbahn- von Darlington nach Stockton mit einer Spurweite von ½" = 1435 mm erbaut. Diese ist mit wenigen Ausnahmen allgemeine europäische Spur geworden, nicht ohne Kampf, h im allgemeinen mit überraschender Schnelligkeit. In and waren zunächst sieben verschiedene Spurweiten im Ge- ch. Erst ein Gesetz von 1846 schrieb einheitlich das Maß 1435 mm vor. In Preußen beschäftigte sich das Staats- sterium schon 1837 mit der Frage, ob man dem Beispiel hensons folgen solle. Von militärischer Seite wurden Be- en im Hinblick auf die Möglichkeit des Übergangs von ndem Material feindlicher Staaten geltend gemacht. Die cheidung folgte aber den wirtschaftlichen Notwendigkeiten. preußische Eisenbahngesetz von 1838 schrieb die 1435-mm- vor. Dem preußischen Vorgehen folgten in kurzem Ab- de die anderen deutschen Staaten, auch da, wo zunächst, wie der Strecke Mannheim-Basel, eine andere Spur gewählt wor- war. Abweichungen, die einen Übergang des rollenden Ma- ls von einer Bahn auf die andere unmöglich machten, wur- nur in Rußland, Spanien und Portugal durchgeführt. Für russische Sondervorgehen, das ein Maß von 1524 mm vor- ieb, scheinen mehr wirtschaftliche als militärische Gründe chlaggebend gewesen zu sein. Man glaubte, auf dieser brei- n Spur leistungsfähigere und standfestere Lokomotiven ver- en lassen zu können. Eine noch größere Spurweite haben nien und Portugal, nämlich 1670 bis 1672 mm.

[1]) Aus dem „Jahrbuch für Eisenbahnwesen 1925/26", Richard um, Druckerei und Verlags-A.-G., herausgegeben von hsbahndirektionspräsident z. D. Wulff, Berlin, und Reichs- rat Dr. Zeitler.

I. Geschichtliche Entwicklung des Wagenrechts in Europa und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die Einheitsspur war, wie in Preußen schon 1837 richtig erkannt wurde, die wesentlichste Voraussetzung für einen Wechselverkehr zwischen den einzelnen Bahnnetzen, die sich in den vierziger und fünfziger Jahren in schneller Folge zunächst unabhängig voneinander entwickelten. Es wurde zuerst der Versuch gemacht, Güter nur auf den einzelnen Bahnnetzen zu befördern und sie der Nachbarbahn im Wege der Umladung zu übergeben. Die völlige Unwirtschaftlichkeit eines solchen Verfahrens und die praktische Unmöglichkeit seiner Durchführung führte aber schon bald zu Vereinbarungen über einen durchgehenden Wagenverkehr. Die ältesten Wagenübereinkommen reichen bis über das Jahr 1850 zurück. Sie wurden in dieser Zeit zwischen den Köln-Minden-Hannoverschen, Rheinisch-Belgischen, Französischen, Schlesisch-Österreichischen, Sächsisch-Böhmischen und einigen anderen Bahnen geschlossen. Schon die ersten Wagenübereinkommen gehen von der juristisch richtigen Erkenntnis aus, daß das Verkehren von Wagen einer Verwaltung auf den Strecken einer anderen Verwaltung als Sachmiete aufzufassen sei, freilich nicht im gewöhnlichen zivilrechtlichen Sinne, sondern als ein durch die Besonderheiten des Eisenbahnverkehrs bedingtes Mietverhältnis. Es ergab sich aus dieser Erwägung der Grundsatz, daß jede Bahn, deren Wagen auf fremden Strecken verkehren, hierfür von der benutzenden Bahn einen Mietzins erhalten müsse, einmal als Vergütung für die ihr zeitweilig entgehende Möglichkeit der Benutzung der Wagen auf dem eigenen Netz, sodann als Entschädigung für die Abnutzung der Wagen und Verzinsung des darin angelegten Kapitals für die Dauer des Verkehrens der Wagen auf den fremden

Linien, schließlich als Anreiz, einen dem Verkehrsaufkommen des eigenen Netzes entsprechenden Wagenpark zur Bedienung auch des Verkehrs nach fremden Strecken laufend vorrätig zu halten. Aus der Notwendigkeit, Vereinbarungen über die gegenseitige Wagenbenutzung zu treffen, ergab sich von vornherein auch das Erfordernis, einheitliche Bestimmungen über den Bau der Wagen als Voraussetzung für die Übernahme durch die anschließende Verwaltung, Benutzungsvorschriften für die Wagen und Abrechnungsvorschriften zu vereinbaren. Eine der ersten Aufgaben, die der im Jahre 1846 gegründete Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen übernahm, war daher die Frage der Schaffung eines einheitlichen Wagenrechts.

Im Jahre 1850 wurde ein „Übereinkommen zwischen den zum Deutschen Eisenbahnverein gehörenden Verwaltungen über den direkten Güterverkehr" veröffentlicht, das schon den Grundsatz der Vermeidung der Umladung beim Übergang der Güter von einer Bahn auf die andere aussprach. Allerdings sollte es den benachbarten Bahnen überlassen bleiben, sich über die näheren Bedingungen des Überganges zu einigen. Einheitliche Bestimmungen in dieser Beziehung waren also nicht vorgesehen. Aber dieser erste Schritt führte bald zu der Erkenntnis, daß eine grundsätzliche Gleichheit der Bestimmungen für den Wagenübergang unentbehrlich sei. So entstanden 1855 die „Normalbestimmungen für die wechselseitige Wagenbenutzung im Bereich der dem Übereinkommen über den direkten Güterverkehr beigetretenen Eisenbahnverwaltungen". Schon dieses sogenannte Wagenregulativ unterschied eine Zeitmiete als Verzinsung des Wagenkapitals, die sich also nach dem Zeitablauf bemessen mußte, und eine Laufmiete für die Abnutzung der Wagen entsprechend der Länge der von ihnen auf fremder Bahn durchlaufenen Strecken. Auch diese Bestimmungen schufen für die beteiligten Bahnen noch kein bindendes Recht. Die in den einzelnen Wagenübereinkommen festgesetzten Vereinbarungen behielten ihre Gültigkeit neben den „Normalbestimmungen". Diese sahen zum erstenmal die grundsätzliche Zulassung der Rückbeladung von Wagen vor. Dagegen waren Weiterabfertigungen nicht zulässig. Strafbestimmungen für vertragswidrige Benutzung fremder Wagen enthielten die „Normalbestimmungen" noch nicht. Zeitweilig müssen aber namhafte Mengen von Wagen den Eigentumsverwaltungen durch ihre Benutzung auf fremden Bahnen entzogen worden sein, denn Mitte der sechziger Jahre wurden im Verein Anträge auf Festsetzung von empfindlichen Bußen für mißbräuchliche Benutzung von Wagen gestellt. Diese Anträge fanden ihre Erledigung durch das „Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" von 1868. Es ist von Interesse, festzustellen, daß die Buße für übereinkommenswidrige Benutzung der Wagen damals, als eine große Anzahl kleinerer Verwaltungen mit eigenem Wagenpark einander gegenüberstanden, unter Ablehnung noch weitergehender Anträge höher bemessen wurde als heute. Sie betrug fünf Taler gegenüber zehn Reichsmark des jetzt geltenden Vereinswagenübereinkommens. Das „Regulativ" von 1868 wurde für alle beteiligten Verwaltungen für verbindlich erklärt, jedoch blieben Sondervereinbarungen zulässig. Grundsätzlich gilt diese Regelung bis heute fort. Das „Regulativ" brachte Erleichterungen für die Wagenbenutzung auf dem Rückwege und im Binnenverkehr fremder Bahnen sowie eine Regelung der gegenseitigen Wagenaushilfe. Es nahm ferner für sämtliche Vereinsbahnen eine zentrale Abrechnungsstelle in Aussicht. Die Einrichtung einer solchen ist jedoch in dem damals vorgesehenen Sinne nicht verwirklicht worden. Für die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen wurde die ursprünglich am Sitz der Direktion Erfurt errichtete und sodann mit dem Wagenabrechnungsbureau in Magdeburg vereinigte „Zentralwagenkontrolle" als gemeinsame Abrechnungsstelle geschaffen. Sie ist seit 1911 als „Hauptausgleich für Wagenmieten" in das Eisenbahnzentralamt Berlin (Hauptwagenamt) verlegt worden.

Die Reichsverfassung von 1871 sah zwar im VII. Abschnitt die Verpflichtung der Bundesregierungen vor, die deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu verwalten, jedoch sollte die Schaffung von Reichseisenbahnen, trotzdem Bismarck sich a haltig dafür eingesetzt hat, noch für ein halbes Jahrhund unerfüllter Plan bleiben. Daher waren auch nach 1871 bes Vereinbarungen für den innerdeutschen Verkehr notw denen die Entwicklung des Vereinswagenrechts Rechnung Das Regulativ von 1873 brachte dementsprechend eine Rei Neuerungen. Es bezog sich auch auf Personenwagen, erwe die Vorschriften über die Benutzung von zurückkehr Wagen, indem es Bedingungen für deren Ablenkung zu winnung von Rückladung und Umwegsvorschriften fest und führte insbesondere die Verpflichtung aller beförde Verwaltungen zur Durchführung von Wagen bis zur Be mungsstation durch. Die Umladung war wie auch heute n bestimmt umschriebenen Fällen zulässig. Das System der gangszettel zur Kontrolle der auf fremde Bahnen übergehe Wagen wurde geschaffen, die Verpflichtung der Nachba zur Übernahme von Wagen innerhalb bestimmter Zeitr festgelegt.

Im Jahre 1889 erhielt das Vereinsregulativ die noch bestehende Bezeichnung Vereinswagenübereinkommen (V Für Streitigkeiten, die sich aus der Wagenbenutzung erg wurde der Vereinsausschuß für Angelegenheiten der g seitigen Wagenbenutzung für zuständig erklärt, der s Streitfragen unter Ausschluß des Rechtsweges zu ent den hat.

Das Vereinswagenrecht galt, für die außerhalb des Ve stehenden Verwaltungen als Vertragsrecht, in der letzten vor dem Weltkriege für Deutschland, Österreich-Ungarn Niederlande, Luxemburg, Rumänien, die Warschau-Wiener und die Belgischen Bahnen, ferner für Dänemark und Schw sowie zeitweilig für die Schweiz.

Eine über die Wagenübereinkommen weit hinausgehend meinschaftliche Benutzung des Wagenparks mehrerer Ve tungen eines Landes wurde, auch zugunsten fremder Ve tungen, denen die Rückleitung und Rückbenutzung der W dadurch erleichtert wurde, durch den Preußischen Staatsb wagenverband (Preußisch-Hessische Staatsbahnen, Reichse bahnen, Oldenburgische und Mecklenburgische Staatse bahnen) 1881, den Deutschen Staatsbahnwagenverband 1909, außer den vorgenannten die Bayerischen, Sächsischen, Würt bergischen und Badischen Staatseisenbahnen beitraten, und lich durch den Schweizerischen Wagenverband 1884 gescha

Es war nach dem oben Ausgeführten selbstverständlich, für den Verkehr mit den übrigen europäischen Bahnen sich Bedürfnis herausstellen mußte, ähnliche wagenrechtliche Bes mungen einheitlich für größere Verbände zu schaffen. So stand das „Internationale Wagenreglement" und das „Deut Italienische Wagenregulativ" von 1894. Dem Deutsch-Itali schen Wagenverbande gehörten die Italienischen Bahnen, Schweizer Bahnen, die Belgischen Staatsbahnen und der gr Teil der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltu an. Das Regulativ stimmte im wesentlichen mit dem Vere wagenrecht überein. Unterschiede von Belang blieben hinsi lich der Benutzungsfristen für Wagen bestehen. Diese wa wiederum noch andere in dem „Reglement für die Benutzung Fahrmaterials (Internationalen Wagenreglement), das von 1876 gegründeten „Internationalen Verband zum gegenseiti Austausch der Wagen" vereinbart wurde. Das Reglement auch für Personen- und Gepäckwagen. Zugleich wurde „Technisches Reglement für die gegenseitige Zulassung Fahrzeuge und die Haftpflicht für Beschädigungen zwischen Verwaltungen des internationalen Verbandes" geschaffen. I Verbande gehörten die Belgischen, die Dänischen Staatsbah die Französische Nordbahn und die meisten Bahnen des Vere Deutscher Eisenbahnverwaltungen, sowie für das „Technis Reglement" die Französische Ostbahn an.

Von bestimmender Bedeutung wurden die 1886 von einer int nationalen Eisenbahnkonferenz in Bern geschaffenen „Best mungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen". mußten für alle Wagenübereinkommen für die Folge ein

ntlichen Bestandteil bilden. 1908 wurden sie in neuer
ung herausgegeben; gegenwärtig werden sie einer erneuten
hprüfung unterzogen.

s „Übereinkommen betreffs die Behandlung der Güterwagen
sterreichisch-ungarisch-schweizerisch-französischen Ver-
' von 1890 beruhte auf dem Vereinswagenübereinkommen.
s hat ferner wesentlichen Einfluß gehabt auf das Wagen-
inkommen der nordischen Bahnen von 1891, die sich zu
n nordischen Wagenverband zusammengeschlossen hatten.
er bestand zwischen den Reichseisenbahnen Elsaß-Lothrin-
und der anschließenden Französischen Ostbahn eine be-
re Konvention, nach der die übergehenden Wagen stets als
e der zuführenden Verwaltung galten, so daß diese beiden
en sich gegenseitig Wagen aller hintergelegenen Bahnen
reben konnten.

Rußland wurde 1889 das „Übereinkommen über die gegen-
e Benutzung der Güterwagen für alle russischen Bahnen"
affen. Das russische Wagenrecht beruht auf dem Natural-
eich. Die beteiligten Bahnen müssen für jeden beladen
gehenden Wagen einen beladenen oder leeren Wagen im
usch zurückgeben, widrigenfalls hohe Vertragsstrafen
ubel für je 24 Stunden) zu zahlen sind. Die auf diese Weise
eine fremde Bahn übergehenden Wagen gelten als Wagen
r Verwaltung und dürfen von ihr beliebig benutzt werden.
bei Ablauf der auf drei Jahre bemessenen Untersuchungs-
müssen die Wagen der Heimatbahn zurückgegeben werden.
Spezialwagen (Wagen mit besonderen Einrichtungen, wie
- und Kesselwagen) kannte das russische Wagenrecht die
istete Rückgabe", eine dem westeuropäischen Wagenrecht
che Verpflichtung zur beschleunigten Rückgabe des ein-
n Wagens.

r den Wechselverkehr zwischen Rußland und Deutschland
e zur Überwindung des Spurunterschiedes ein Wagenpark
twa 1500 sogenannten Breidsprecher-Wagen geschaffen, von
n die kleinere Hälfte Deutschland, die größere Rußland ge-
, und die von einer Spur auf Achsen der anderen Spur mit
von Umsetzgruben gebracht werden konnten. Für den Ver-
dieser Wagen wurde 1906 ein besonderes, im wesentlichen
dem Grundsatz des russischen Wagenrechts beruhendes Ab-
nen, das Breidsprecher-Abkommen, geschlossen.

r die englischen Bahnen ergab sich schon sehr früh die Not-
igkeit, eine Vereinbarung über die gegenseitige Wagen-
tzung und den Ausgleich der hierfür zu zahlenden Ver-
ngen zu treffen. Diese Arbeiten besorgte das Londoner
way clearing house", das schon 1842 gegründet wurde und
r das Recht verliehen erhielt, alle in seinen Bereich fallen-
Streitigkeiten der englischen, schottischen und teilweise auch
nen Bahnen unter Ausschluß des Rechtsweges zu ent-
den. Das clearing house hat auch einheitliche Vorschriften
den Betriebsdienst aufgestellt und Entscheidungen über
tigkeiten wegen Beschädigung des Betriebsmaterials ge-
en.

außereuropäischen Auslande machte sich das Erfordernis
Vereinbarungen über Wagenbau und Wagenausgleich vor
auf dem weiten Gebiet der nordamerikanischen Bahnen
nd. Zwei Vereine haben dort ausschlaggebende Bedeutung
gt, zunächst die „American railway association" von 1891,
twa dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gleich-
llen und aus der 1883 geschaffenen „General time asso-
on" zur Schaffung einer Einheitszeit hervorgegangen ist. Sie
ßt in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Kanada und
ko weit über 300 Eisenbahnverwaltungen. Ein besonderer
chuß des Vereins regelt die gegenseitige Wagenbenutzung.
in Fachkreisen vielgelesene „railway age gazette" berichtet
mäßig über die Vereinstätigkeit. Der zweite Verein ist
„master car builders association", der 1882 gegründete Ver-
ler Wagenbauer. Die von ihm getroffenen Bestimmungen
Durchgang, Instandhaltung und Ausbesserung der Güter-
n für den Durchgangsverkehr gelten für alle größeren
nen der Vereinigten Staaten.

Die Notwendigkeit, internationale Vereinbarungen über den Güterwagenverkehr zu besitzen, führte nach dem Weltkriege schon im Jahre 1919 dazu, daß die Italienischen Staatsbahnen eine internationale Sitzung nach Rom einberiefen, um über die Schaffung eines neuen internationalen Wagenrechts Beschluß zu fassen. Die Beratungen, die unter Beteiligung Italiens, Frankreichs, der Schweiz, Belgiens, der Tschechoslowakei und Österreichs, dagegen ohne Beteiligung der deutschen Bahnen stattfanden, führten zu dem grundsätzlichen Beschluß, ein in einigen Punkten von den früheren internationalen Abkommen wesentlich abweichendes Wagenrecht zu schaffen. In Aussicht genommen wurde in dieser Beziehung eine Einheitszeitmiete, sowie der Grundsatz, daß nur schwerste Beschädigungen auf Kosten der benutzenden Verwaltung beseitigt werden sollten. Kostenerstattung sollte nur in den Fällen stattfinden, in denen die Beschädigungen mehr als 25 % des Inventarwerts der beschädigten Wagen betragen würden, während alle kleineren Schäden von der Heimatbahn unentgeltlich ausgebessert werden sollten. Dieser letztere Grundsatz war vom Deutsch-Italienischen Wagenregulativ in der Fassung von 1914 zuerst ausgesprochen worden. Die Wagenmiete sollte nach einem von der Versammlung angenommenen Vorschlag der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen durch Probeermittlungen für eine Durchschnittsbenutzungsfrist einheitlich festgestellt werden. Es wurden Lauffristen nach der Länge der durchlaufenen Strecke und Stationsfristen für Ent- und Wiederbeladung und Erledigung der Verzollung festgesetzt, ferner Zuschlagsfristen für Reparaturen usw. Das neue Übereinkommen sollte sich auch auf Personenwagen erstrecken. Der Vorsitz in dem neuen Wagenverbande wurde der Schweiz angeboten.

Der in Rom grundsätzlich beschlossene neue Wagenverband trat jedoch erst im April 1921 in Stresa zu seiner ersten grundlegenden Sitzung zusammen. An der Versammlung nahm dieses Mal auch Deutschland teil. Der Verband legte in dieser Konferenz seine Satzungen fest und vereinbarte nach eingehenden Beratungen das „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr" (RIV = Règlement international des wagons). Man ging hierbei Wege, die von den Beschlüssen der Konferenz in Rom von 1919 zum Teil abwichen, so insbesondere in der Frage der Wagenmieten. Während man in Rom eine pauschale Abrechnung auf Grund ermittelter Durchschnittsaufenthalte für möglich hielt, kam man nunmehr auf die Einzelabrechnung über jeden Wagen zurück, die in den Wagenübereinkommen der Vorkriegszeit die Regel gebildet hatte. Dagegen entschied man sich für eine gestaffelte Wagenmiete, gab also das in den früheren Übereinkommen meist verbreitete System der Berechnung besonderer Zeit- und Laufmiete auf. Durch die Staffelung der Mietsätze für längere Benutzung der Wagen sollte eine beschleunigte Rückgabe fremder Wagen erreicht werden ohne die umständlichen Berechnungen, die das frühere Verfahren notwendig machte. Der Grundsatz der Haftung nur für schwere Schäden ging in das neue Übereinkommen über.

Man war sich klar darüber, daß dieses Übereinkommen wegen seiner grundsätzlichen Neuerungen und in Ansehung der durch den Weltkrieg geschaffenen veränderten Verhältnisse zwar dem Wagenaustausch für die nächste Zeit zugrunde zu legen sei, jedoch nur den Wert des Versuchs einer großzügigen Lösung dieser schwierigen Fragen haben könne. Es wurde daher in Aussicht genommen, die Versuchszeit auf drei Jahre zu bemessen und dann das Übereinkommen einer eingehenden Nachprüfung zu unterziehen. Diese hat im Jahre 1924 in zwei arbeitsreichen Sitzungen des Ausschusses des Verbandes und sodann der Vollversammlung im März in Vevey und im Juni in Perugia stattgefunden. Das Ergebnis der Beratungen ist das am 1. Januar 1925 in Kraft getretene neue Übereinkommen, welches das alte von 1921 aufhebt und für einen Zeitraum von fünf Jahren unabänderliches Recht zwischen den beteiligten Verwaltungen schaffen soll.

In den 1924 ebenfalls neu aufgestellten und wesentlich erweiterten Satzungen des Verbandes ist neben den Bestimmungen

über die Mitgliedschaft und die Zuständigkeit der Verbandsorgane die Ermächtigung des Verbandsausschusses zu schiedsrichterlichen Entscheidungen, in Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung unter Ausschluß des Rechtsweges, neu und von großer Bedeutung.

Neben diesem internationalen Verbande nahmen nach dem Weltkriege auch die im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen verbliebenen Verwaltungen Deutschlands, Österreichs, Ungarns und der Niederlande die Arbeiten zu einer den veränderten Verhältnissen entsprechenden Abänderung des Vereinswagenübereinkommens auf. Sie führten zu dem vom 1. Januar 1922 ab geltenden Vereinswagenübereinkommen. Auch in diesem Kreise ging man davon aus, daß die neue Zeit den Verwaltungen die Pflicht auferlege, Ersparnisse zu machen, wo immer solche möglich sind, und entschloß sich zu gewissen Vereinfachungen, die im wesentlichen in derselben Richtung lagen wie die Beschlüsse des RIV-Verbandes. Man war sich auch hier darüber klar, daß die neu beschrittenen Wege eine baldige Nachprüfung der Bewährung des Übereinkommens erforderten, und beschloß daher, dessen Neubearbeitung schon in zwei Jahren, also im Jahre 1923, vorzunehmen. Das auf Grund der Erfahru dieser Versuchszeit zum 1. Februar 1924 nach eingehenden ratungen, die in Villach, Blankenburg (Harz) und Wildba Jahre 1923 stattfanden, erstellte neue Vereinswagenübe kommen sah eine große Anzahl grundlegender Änderungen vor allem auch eine Neuordnung des gesamten Stoffes Nachdem dann der RIV-Verband im Jahre 1924 das RIV in n Fassung beschlossen hatte, wobei die Beschlüsse des Ver Deutscher Eisenbahnverwaltungen besonders hinsichtlich Anordnung des Stoffes, aber auch in sachlicher Beziehung wesentlichem Einfluß waren, ergab sich für den Verein u kehrt die Notwendigkeit, das Vereinswagenübereinkom äußerlich nach Möglichkeit dem neuen RIV anzupassen, um Dienststellen, die mit beiden Übereinkommen zu arbeiten ha nicht bei der Durchführung derselben vor unmögliche Aufga zu stellen. Das Ergebnis der hierauf bezüglichen Sitzunge Bad Tölz, Balatonfüred und Altona im Laufe des Jahres war das mit dem 1. Januar 1925 in Kraft getretene Vere wagenübereinkommen.

(Schluß folgt.)

Das Werbebüro für den Güterverkehr.

Von Reichsbahnoberrat **Tramnitz**, Leiter des Werbebüros.

Deutschland ist durch seine geographische Lage das begünstigte Durchfuhrland. Die Einrichtungen seiner Eisenbahnen und Häfen sind vorbildlich. Dank dieser Vorzüge müßte es der unbestrittene Vermittler des gesamten Durchgangsverkehrs seiner unmittelbaren und mittelbaren Nachbarländer sein. Deutschland war es vor dem Weltkriege, solange die Beförderungswege der Güter durch die Tarifverbände nach dem Grundsatze des kürzesten Weges festgelegt wurden und ein Wettbewerb zwischen den Eisenbahnen der einzelnen Länder nicht stattfand. Der gleiche Zustand dauerte auch noch an, solange die Inflation nach dem unglücklichen Kriegsausgange das deutsche Geld entwertete. Als dann aber unsere Valuta gesundete, suchte sich der Durchgangsverkehr den Weg über die valutaschwächeren Länder. Deutschland wurde umfahren. Die Verkehrsunternehmungen der Nachbarländer förderten die Abwanderung von Deutschland durch weitgehende Wettbewerbsmaßnahmen.

Direkte Tarife konnten wegen der Valutaschwankungen einzelner Länder zunächst nicht erstellt werden. Der Frachtberechnung wurden daher die Binnentarife der am Transport beteiligten Eisenbahnen zugrunde gelegt. Der Spediteur, der den internationalen Güterverkehr fast ausschließlich besorgte, ermittelte für seine Kunden den frachtgünstigsten Weg, ohne sich durch nationale Empfindungen beeinflussen zu lassen. Der Verfrachter selbst bevorzugte natürlich den tarifkundigsten Spediteur, um die Transportkosten so niedrig als möglich zu halten. Die Fracht ist bei langen Reisewegen der Güter — abgesehen von sehr hochwertiger Ware — für die Preisbildung von Bedeutung. Auf dem Weltmarkte kann sich aber nur höchste Qualitätsware bei billigsten Preisen behaupten.

Die Verkehrsabwanderung führte, namentlich bei Wagenladungsgütern, zu empfindlichen Einnahmeverlusten, die sich bei längerem Fortbestehen zum Nachteil der deutschen Wirtschaft auswirken mußten. Die Nichtaufbringung der drückenden Reparationslasten durch die Reichsbahn hätte einen andern Ausgleich zur Folge gehabt. Erschwerend fiel ins Gewicht, daß infolge schlechter Wirtschaftslage auch der allgemeine Verkehr dauernd schwach blieb. Unter diesen Umständen durfte nichts unversucht gelassen werden, um die Einnahmen aus dem verlorenen Durchgangsverkehr zurückzugewinnen.

Als Werbemittel kommen in Betracht:

1. Die Annäherung der deutschen Fracht an die der Wettbewerbslinien,
2. die schnelle und zuverlässige Verkehrsbedienung.

An dem Verkehr von Ausland zu Ausland sind in erhebl Maße Spediteure und Außenhandeltreibende beteiligt, de Stammhäuser sich in Berlin befinden. Ebenso sind zahlre Agenten in Berlin ansässig, die den Lauf großer Durchfu transporte beeinflussen. Die Sendungen dieser Interessen für Deutschland zu gewinnen oder zu erhalten, ist die Aufg des Werbebüros für den Güterverkehr.

Das Werbebüro nimmt die persönliche Fühlung mit den Betracht kommenden Außenhandeltreibenden auf und sorgt für, daß die angeknüpften guten Beziehungen dauernd erhal bleiben. Es sucht also seine Kunden auf und wartet nicht, sie zu ihm kommen. Abgesehen von Sonderfällen erstreckt s die Verkehrswerbung auf den Massenverkehr oder zumind auf Wagenladungen, die in bestimmten Zeiträumen regelmä befördert werden. Das Werbebüro arbeitet hierbei unmittel nach den Weisungen der Hauptverwaltung. Angegliedert ist dem Eisenbahn-Zentralamt.

Wird für die Rückgewinnung des Durchgangsverkehrs Frachtausgleich notwendig, so benutzt das Werbebüro zur nachrichtigung der geschäftsführenden Tarifverwaltung ei besonderen Vordruck, der überflüssiges und unübersichtlic Schreibwerk vermeidet und zeitraubende Rückfragen ersp In ihm befinden sich neben den Spalten für die genaue Adre des Antragstellers und für die Güterart auch Spalten für vom Absender garantierten Gütermengen. Weiter sind Spal für die Transportkosten auf den Wettbewerbs- und den de schen Wegen vorgesehen. Das Werbebüro ermittelt oder pr die vom Antragsteller angegebenen Transportkostenberechn gen und gibt den vollständig ausgefüllten Vordruck an zuständige, geschäftsführende Tarifverwaltung mit der Bi um Bearbeitung weiter.

Die gesamten tarifarischen Gegenmaßnahmen der Deutsc Reichsbahn finden sich wieder in den Durchfuhrausnah tarifen. Diese Tarife übernehmen lediglich die ausländisc Wettbewerbsfrachten, in keinem Falle unterbieten sie Gegenseite. Die Durchfuhrsendungen werden mithin über deutschen Wege zu den Sätzen befördert, die auch bei U fahrung Deutschlands erreicht werden. Um jede Schädigung heimischen Industrie und des Handels zu vermeiden, werd sämtliche Anträge der Auslandsagenturen und des Werbebür ausnahmslos durch die zuständige, geschäftsführende Tarifv waltung bearbeitet, die beurteilen kann — nötigenfalls im nehmen mit den Wirtschaftsverbänden — ob die beantragte mäßigung zu irgend welchen Nachteilen führt. Es ergibt si

us, daß die Reichsbahn trotz schwierigster Verhältnisse lt ist, den von ihr verlangten Ertrag herauszuwirtschaften Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft. dem werden die Durchfuhrtarife immer wieder angen mit dem Hinweise,

aß sie die deutsche Wirtschaft schädigen, und daß zuindest die gleichen Frachtsätze auch für deutsche Ausuhrsendungen gewährt werden müßten.

an dieser Stelle ist deshalb kurz auf diese unrichtigen uptungen einzugehen.

Durchfuhrtarife verfolgen zunächst den Zweck, den Zul vor dem Kriege wieder herbeizuführen, wo durch gegenge Vereinbarungen der gesamte Durchgangsverkehr geaufgeteilt und damit der Wettbewerb fast gänzlich ausaltet war. Des weiteren ist die frachtgünstigere Behandder Durchfuhrsendungen gegenüber den Binnentransporten aus nicht neu. Auch in den früheren internationalen rtarifen wurden für die Durchgangsverwaltungen nur die n Streckensätze eingestellt. Maßgebend hierfür war die ere Arbeitsleistung der Anfangs- und Endverwaltung durch hren und Bereitstellen des leeren Wagens, erhöhte Raneistungen usw., während die Durchgangsverwaltungen lich das Gut von Grenze zu Grenze fuhren. Nicht aufrecht lten kann schließlich die Behauptung werden, daß die htkosten in allen Fällen für die Festsetzung des Verkaufses ausschlaggebend sind. Das Gut des ausländischen Verters wird lediglich zu den Sätzen befördert, die auch bei ahrung des deutschen Eisenbahnnetzes erreichbar sind. Ehe Sendung die deutsche Grenze erreicht, ist sie schon mit r mehr oder minder beträchtlichen Vorfracht belastet. Hier auch an die erheblichen Unterschiede zwischen Erzeuger-Händlerpreis bei den wichtigsten Nahrungsmitteln errt. Trotz denkbar billigster Frachten beträgt beispielse der Erzeugerpreis für einen Zentner Kartoffeln 70 Pf., Verkaufspreis dagegen 4 RM. Fest steht, daß die Aufng der Durchfuhrausnahmetarife der deutschen Wirtschaft keinen Fall Vorteile bringen würde. Sie würde dagegen Überseeschiffahrt und damit den deutschen Handel schwer schädigen, denn der Durchfuhrverkehr umfaßt auch den recht erheblichen Verkehr über deutsche Nord- und Ostseehäfen.

Das vorerwähnte zweite Werbemittel zur Rückgewinnung des Auslandsverkehrs ist die schnelle und zuverlässige Verkehrsbedienung auf deutschen Strecken. Zur Bekanntgabe der günstigsten Beförderungsgelegenheiten sind Werbeblätter, bildliche Darstellungen und das Güterkursbuch herausgegeben worden. In neuester Zeit werden auch unter Mitwirkung des Werbebüros interessante Verkehrsfilme gedreht, die die schnelle und sorgsame Behandlung der Güter auf der Deutschen Reichsbahn zeigen. Das Werbebüro nimmt von seinen Kunden auch Klagen über langsame Beförderung, ungünstige Zuganschlüsse, verzögerte Zollabfertigung und dergl. in jeder Form entgegen und sorgt für Beseitigung der Unregelmäßigkeiten durch sofortiges Benehmen mit der zuständigen Reichsbahndirektion.

Das junge Büro sollte sich aus sich selbst heraus entwickeln und seine Daseinsberechtigung nachweisen. Infolgedessen hat es auch bis jetzt — abgesehen von einer Schreibkraft — mit den im Dezernat des Büroleiters bereits vorhandenen drei Arbeitskräften auskommen müssen. Es hat seine Tätigkeit im Oktober vorigen Jahres aufgenommen. Bis zum 31. Dezember 1925 wurden für etwa 180 Güterarten Anträge auf Gewährung von Frachtermäßigungen behandelt. Unter anderem waren es

Automobile von Frankreich nach den nordischen Ländern,
Butter von Rußland nach der Schweiz,
Garn von England nach Jugoslavien,
Getreide von Rumänien nach der Schweiz,
Rohkupfer von Amerika nach Österreich,
Sammelgut von England nach Rumänien,
Wolle von Belgien und Frankreich nach Polen,
Zucker von der Tschechoslowakei nach Amerika.

Das Werbebüro betrachtet sich als Verkehrszubringer und damit als Helfer der Reichsbahndirektionen, deren Pflicht es sein muß, das aufstrebende Büro in jeder Weise zu unterstützen. Es würde zu weit führen, an dieser Stelle auf die großzügige Unterstützung der Reichsbahndirektionen näher einzugehen. Dem Eingeweihten ist sie bekannt.

Eröffnung der Morden-Erweiterung der City- und Südlondonbahn

Nr. 15 auf Seite 404 des lfd. Jahrg. d. Ztg. ist berichtet, daß er Eröffnungsfeier des Hermannplatz-Bahnhofes und der anießenden Neuköllner Strecke der Berliner Nordsüdbahn auch treter der Verkehrsunternehmungen teilgenommen haben, zu der Londoner „Underground"-Gruppe vereinigt sind. se umfaßt bekanntlich das umfangreiche Netz der elektrisch iebenen Metropolitan Distriktbahn, nahezu die Gesamtheit der „Röhrenbahnen" — tubes — bekannten Tiefbahnen, das gesamte nibuswesen, mehrere Straßenbahnbetriebsgesellschaften und ferner an einer in Walthamstow gelegenen Bauanstalt für ftfahrzeuge beteiligt, die insbesondere Omnibusse herstellt. Repräsentant der Tatkraft, Geschicklichkeit und Ausdauer, den glänzenden Aufstieg und den Zusammenschluß der behneten Unternehmungen zustande gebracht und das Loner Verkehrswesen in seinen mannigfaltigen Formen maßend beeinflußt haben, ist Lord Ashfield, dessen bahnchende Tätigkeit im Londoner Verkehrsleben wir auch in tschland aufmerksam verfolgt haben. Wir kennen die großige und doch besonnene Art, wie er das gewaltige Werk zude brachte, die gewinnende heitere Liebenswürdigkeit, mit er sich überall Freunde schafft, wir wissen, wie in ihm sich ungewöhnliche Arbeitskraft mit der Fähigkeit verbindet, vorragende Mitarbeiter heranzuziehen, — mit denen von Aninn seines Wirkens in fruchtbringendem sachlichem Meigsaustausch und in den freundschaftlichsten persönlichen iehungen zu stehen, ich mir als Vorzug anrechnen darf.

Unter den großen Aufgaben, die die Gruppe der Untergrundellschaften seit 1918 mit einem Kostenaufwande von rund 13 Mill. £ (260 Mill. GM) durchgeführt hat, und deren Abschluß noch etwa 2,4 Mill. £ (48 Mill. GM) erfordern wird, war die bedeutendste der Umbau der City- und Südlondonbahn, deren Profil von 3,2 auf 3,56 m Röhrendurchmesser und damit auf die gleiche Weite gebracht wurde, wie sie die Bakerloo-, Hampstead- und Piccadilly-Tiefbahnen aufweisen. Diesem Schritte folgte die Verschweißung der City- und Südlondonbahn mit der Hampstead-Tiefbahn derart, daß beide Bahnen nunmehr ein einheitlich betriebenes Ganzes bilden. Das vereinigte Unternehmen — zu vergleichen die beistehende Abbildung — besteht aus einer innerstädtischen Schleife, an die sich im Norden bei Euston die beiden Linienzweige nach Edgware und Highgate, im Süden bei Kennington die Linie nach Morden anschließen. Die letzten Glieder in diesem neu geformten Betriebsnetz sind die in der beigefügten Skizze punktiert angedeutete Strecke von Charing Cross nach Kinnington und die Erweiterung von Clapham Common nach Morden. Eine nach Westen ausholende Verbindung zwischen Euston und Camden Town ist vor kurzem in Betrieb gesetzt.

Die rund 9 Kilometer lange Strecke Clapham Common-Morden wurde am 13. September d. J. feierlich eröffnet. Die Verbindung zwischen Charing Cross und Kinnington steht vor der Vollendung; nach ihrer Fertigstellung werden Züge in mannigfachster Abstaffelung vom Morden-Zweig über die westliche Seite der Innenschleife (Charing Cross) nach Highgate und über die östliche (Bank) nach Edgware und umgekehrt geführt werden. Die Morden-Erweiterungslinie ist mit einem unter staatlicher Zinsgarantie ausge-

gebenen Schuldverschreibungskapital von rd. 5 Mill. £ (100 Mill. Goldmark) fast durchweg als tiefliegende Röhrenbahn hergestellt, die über eine Unterpflasterbahnstrecke in die im offenen Gelände angelegte Station Morden ausläuft.

Die Eröffnung der Linie fand entsprechend ihrer Bedeutung mit besonderer Feierlichkeit statt. Auf Grund der persönlichen Beziehungen zwischen den englischen Fachleuten der Untergrundgruppe und den leitenden Persönlichkeiten der Berliner und Hamburger Verkehrsunternehmungen waren zu der Feier Vertreter der Reichsbahn, der Berliner und Hamburger Hoch- und Untergrundbahngesellschaften und der Berliner Nordsüdbahngesellschaft, der Berliner Straßenbahn-Betriebsgesellschaft sowie der Berliner Omnibusgesellschaft eingeladen, von denen von seiten der Berliner Unternehmungen die Direktoren Pavel (Hochbahn), Lüdke (Straßenbahn), Kaufmann (Omnibus), von

Die City- und Südlondonbahn mit ihrer neuen Erweiterung nach Morden.

Hamburgischer Seite Direktor Stein (Hamburger Hochbahn) und ferner die Herren Müller (Berliner Nordsüdbahn) und Dr. Lademann (Berliner Straßenbahn) an der Feier teilnehmen konnten. Auch der Unterzeichnete war in der Lage, der Veranstaltung beizuwohnen.

Die Einladung umschloß außer dem Eröffnungstage selbst auch den Vortag, einen Sonntag, an dem die Londoner Herren für die deutschen Gäste unter Führung unseres getreuen Eckart Mr. Barber und der Herren Agnew und Carr einen Ausflug mit Kraftwagen in die reizvolle südwestliche und südliche weitere Umgebung von London vorbereitet hatten, eine Fahrt, die denen, die die malerischen Umgebungen Londons nicht kannten, deren Schönheiten eindringlich einprägen mußte; sie werden Orte und Landschaftspunkte wie Kingston, Newlands Corner, Godalming, Hindhead, Abinger Hammer, Milford, Leith Hill, Cold Harbor und vor allem den entzückenden Rastpunkt des Burford Hotels bei Boxhill nicht so bald vergessen.

Den Eröffnungsfeierlichkeiten des 13. September ging ein Besuch bei Lord Ashfield voraus, der die Deutschen, eingeführt von Mr. Barber, dem Commercial Manager der sämtliche[n ver]einigten Unternehmungen, zu begrüßen wünschte. Nachde[m] der Unterzeichnete den Dank der Geladenen und her[zliche] Wünsche zu dem festlichen Anlaß ausgesprochen hatte, ent[spann] sich eine anregende Unterhaltung über großstädtische Ver[kehrs]fragen, in denen vom Unterzeichneten die Berliner Verkeh[rsver]hältnisse, vom Direktor Stein die Hamburger Verkehrsve[rhält]nisse in ihren wesentlichen wirtschaftlichen und politische[n Grund]senszügen dargelegt wurden. Lord Ashfield gab weit[er] seiner Genugtuung über die zwischen den Londoner, Be[rliner] und Hamburger Fachleuten bestehenden Fühlungen Ausdruc[k, die] beiden Teilen zum Vorteil gereichen müßten und wies [auf die] Anregungen hin, die seine Herren bei ihren Besuchen in B[erlin] und Hamburg erfahren hätten. Die aus seinen Worten kling[ende] Anerkennung gab dann dem Unterzeichneten Anlaß, seine[rseits] der befruchtenden Anregungen und tätigen Beihilfe zu [ge]denken, die die Deutschen den Londoner Unternehmungen [ver]danken.

Einer der neuen Omnibusse, die bestimmt sind, in Morde[n der] neuen Untergrundbahn den Verkehr zuzubringen, führte die [deut]schen Gäste nach dem Clapham South Bahnhof der neuen Erw[eite]rungslinie, wo der Staatssekretär des Verkehrsministeri[ums] Oberstleutnant Moore-Brabazon, mit einem für den Zweck [her]gerichteten kleinen Stellhebel das Ausfahrsignal nach Mo[rden] freigab und dann mit einem ihm von Lord Ashfield überhä[ndig]ten silbernen Schalter selbst den Eröffnungszug steuerte, de[r die] zahlreichen geladenen Gäste nach Morden führte. Hier wa[r in] der mit grün-weißen Zeltbahnen festlich geschmückten [und] mit Teppichen ausgelegten geräumigen Wagenhalle für [etwa] 600 Teilnehmer an blumengeschmückten Tischen unter dem [Vor]sitz von Lord Ashfield das Lunch vorbereitet, nach dessen [Ab]schluß, dem Trinkspruch auf den König folgend, Herr Mo[ore-] Brabazon die Bahngesellschaft feierte. Die neue Linie sei [ein] Vorläufer für künftige Vororterweiterungen der Röhrenba[hnen], gewissermaßen eine Probestrecke — test tube —, der [not]wendigerweise weitere Röhrenbahnen gleicher Art, nam[ent]lich in nordöstlicher Richtung, folgen müßten. Es verstehe [sich] von selbst, daß, wenn der Verkehr beschleunigt werden s[olle,] die Bevölkerung von den Straßen fortgebracht und auf stra[ßen]freie unabhängige Wege verwiesen werden müsse. Er mö[chte] nicht gerade einem Luftverkehr das Wort reden, aber a[uch] Hochbahnen wie in Amerika könne er nicht empfehlen. Für [die] Entlastung der Straßen seien vielmehr die Untergrundbah[nen] die geeigneten Transportmittel. Es sei erwiesen, daß mit [der] Zunahme des Straßenverkehrs die Fahrgeschwindigkeit [ab]nehme, die heute in den Londoner Straßen im Mittel nur 13 [km,] in den Tiefbahnen dagegen etwa 30 km in der Stunde betr[age.] Die ihm von Verkehrsleuten vorgelegte Frage, ob nicht [die] Regierung für den Bau weiterer Röhrenbahnen Geldbeihilfe[n in] Aussicht stellen könne, müsse er dahin beantworten, daß er [die] Verwendung allgemeiner Steueraufkommen für die Verke[hrs]zwecke einzelner Städte nicht für gerechtfertigt halte. Er gla[ube,] auf das Verkehrswesen weiter eingehend, nicht an ungehin[der]ten Wettbewerb. Straßen- und Röhrenbahnen suchten zur Z[eit] einander umzubringen (to cut one another's throat). Wenn [das] Verkehrsproblem künftig notwendigerweise als ein einheitlic[hes] angesehen werde, und die Unternehmungen einander helfen w[ür]den statt sich gegenseitig zu vernichten, so sei nach seiner [An]sicht nicht nur für die Tiefbahnen und Omnibusse, sondern au[ch] für die Straßenbahnen Raum.

In seiner Erwiderungsrede führte Lord Ashfield aus, daß [die] jetzige Röhrenbahn-Erweiterung einen Kapitalaufwand v[on] 5 Mill. £ (100 Mill. GM) erfordert habe. Im ganzen seien in d[en] Londoner Verkehrsunternehmungen 125 Mill. £ (2,5 Milliard[en] GM) festgelegt, und davon stellen 82 Mill. £ (1,64 Milliard[en] GM) den Anteil der Untergrundbahngesellschaften dar. Um [die] jetzige Erweiterung zu rechtfertigen, müßten die Gesellschaft[en] im Jahre nicht weniger als 14 Mill. Personen auf die Bahnme[hr] befördern. Die Erweiterungslinie habe nicht weniger a[ls] 20 000 Personen Arbeit verschafft. Er wünsche dem Werkshil[f]

huß (Trade Facilities Committee) zu danken, ohne dessen stützung — die Zinsgarantie auf die Baukapitalien be-nd — der Bau nicht möglich gewesen wäre, aber auch denen, die das Werk zur Ausführung gebracht gefördert hätten, insbesondere auch seinem ver-vollen Vertreter, Mr. Pick. Wenn andere Groß-her Bezirke ebenfalls Schnellbahnerweiterungen wün-sollten, so ständen doch für die Erfüllung solcher che zur Zeit keine Mittel mehr zur Verfügung, und er auch gegen die vom Regierungsvertreter geäußerte Zu-altung in betreff von Geldbeihilfen keine Einwendungen en. Wenn sämtliche Verkehrsmittel — die in all ihren en für den Verkehr notwendig seien — einträchtig zu-narbeiteten, würden den auf Schnellverkehrsmittel hoffen-emeinden bessere Aussichten eröffnet werden können. bei einem derartigen Zusammenarbeiten müsse nach den lsätzen der Billigkeit verfahren werden; es dürfe nicht personen oder Gruppen solcher überlassen bleiben, eigen-ig zu entscheiden, welche Formen des Verkehrs sie selbst ben und welche sie anderen überlassen möchten; es dürfe zugelassen werden, daß einige die Sahne abschöpfen und n die Reste überlassen; vollständiges Zusammenarbeiten nüsse die feststehende Grundlage bilden.

An die Gäste wendete sich im Anschluß an Lord Ashfields Ausführungen Lord Farrer; zum Schluß gelangten die Vertreter einzelner Gemeinwesen zu Worte, die ihrer Genugtuung über das Zustandekommen der Schnellbahn glückwünschend Ausdruck gaben.

Für die deutschen Gäste schloß sich eine Besichtigungsfahrt wichtiger Innenstadtbahnhöfe — Bank, Piccadilly Circus, Oxford Circus — an, auf denen von Vertretern der Londoner Untergrundbahnen die neuesten Abfertigungseinrichtungen, Fahrtreppen usw. gezeigt und erläutert wurden. Der Abend brachte noch ein Beisammensein mit den englischen Kollegen bei gemeinsamem Mahle und im Theater.

Bei allen deutschen Teilnehmern an der Eröffnungsfeier werden die Herzlichkeit der Aufnahme und die reichen Eindrücke, die sie mit nach Hause genommen haben, unvergeßlich bleiben. Allen englischen Freunden, voran Lord Ashfield, die unseren Aufenthalt in London so fruchtbringend und genußreich gestaltet haben, sei an dieser Stelle im Namen aller deutschen Festteilnehmer nochmals aufs herzlichste gedankt. Über die Einrichtungen der Bahn wird demnächst besonders berichtet.

Dr. Kemmann.

---

as Recht der Eisenbahn auf Ersatz der nach Auslieferung eines Gutes an den Empfänger in Erfüllung der Zoll- und Steuervorschriften gemachten Auslagen.

Von Eisenbahn-Inspektor **Jakob Becker**, Saarbrücken.

nachstehenden Ausführungen sind als Erwiderung auf den tz des Güterinspektors Bertold Pechtold, Wetzlar, in Nr. 19 eitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, be-„Die Haftung der Eisenbahn für Zölle und Zollnachfor-gen", gedacht. Ich glaube, die Ausführungen unter C (Re-echte der Eisenbahn aus dem Frachtvertrag) nicht un-sprochen lassen zu dürfen. Es hat zwar keinen Zweck, e hier zitierte Reichsgerichtsentscheidung selbst näher ein-en, denn der in dieser Entscheidung behandelte konkrete muß als erledigt gelten. Ich glaube nur darauf hinweisen ssen, daß eine (wenn selbst Reichsgerichts-) Entscheidung nicht berechtigt, in einer für die Eisenbahn so wichtigen ein abschließendes Urteil allgemeiner Natur zu fällen, diese Entscheidung betont, daß sie sich in Widerspruch er diesbezüglich zahlreich vorhandenen Literatur setzt. die erwähnte Entscheidung nicht restlos überzeugt, be-auch die am Schlusse meiner Ausführungen aufgeführten e von Gerichten, die durch ihre geographische Lage mit igen Fällen sehr häufig befaßt werden.

n Artikel 17 des Internationalen Übereinkommens ist der tbriefempfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Fracht-ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen. Hieraus e man tatsächlich schließen, daß der Empfänger voll-en außerhalb des Frachtvertrages stehe, und daß lediglich nhalt des ihm bei Bezug des Gutes übergebenen Fracht-s ihn verpflichte. Diese Folgerung zu ziehen, hieße der bahn grundsätzlich jegliches Recht absprechen, an den nger mit Nachforderungen irgendwelcher Art, d. h. mit rungen, die im Frachtbriefe bei der Übergabe an den nger nicht ziffernmäßig festgelegt waren, heranzutreten. Lösung der Frage wäre sehr einfach, wenn nicht el 12 I. Ü. bestimmte, daß der Absender die Wahl hat, die t und sonstigen Kosten entweder selbst zu zahlen oder f den Empfänger zur Zahlung zu überweisen. Hat im nen Falle sich der Absender zu letzterem entschlossen, so er billigerweise annehmen, daß nach Auslieferung des an den Empfänger der mit der Eisenbahn geschlossene tvertrag für ihn erloschen ist, daß also keinerlei Nach-ungen aus dem Frachtvertrage an ihn gestellt werden n. Die notwendige weitere Folgerung des eingangs Gesagten wäre jetzt, daß weder der Absender noch der Empfänger zum Ersatz der Nachforderungen passiv legitimiert wären.

In grundsätzlichem Widerspruch mit dem nackten Wortlaut des Artikels 17 bestimmt Artikel 12 in Absatz 4 weiter, daß, wenn der Tarif unrichtig angewendet worden ist, oder wenn Rechenfehler bei der Festsetzung von Frachtgeldern und Gebühren vorgekommen sind, das zuviel Erhobene erstattet und das zuwenig Erhobene nacherhoben werden soll. Sind die Nachforderungen jetzt unter Berufung auf Artikel 17 abzulehnen oder muß ihnen nach Artikel 12[4] (Freivorschrift des Absenders und grundsätzliche Berichtigungsmöglichkeit) stattgegeben werden? Ich will auf diese Frage nicht näher eingehen; ich stelle nur die Tatsache fest, daß das Recht der Eisenbahn, Nachforderungen an Fracht und Nebengebühren geltend, und zwar mangels entgegenstehender Freivorschrift des Absenders bei dem Empfänger geltend zu machen, unbestritten ist. Begründet man die Nachzahlungspflicht (Nachforderungsrecht!) des Empfängers mit Artikel 12[4] in Verbindung mit Artikel 17 I. Ü., so darf aber nicht mehr gesagt werden, daß der Empfänger stets außerhalb des Frachtvertrages bleibe und lediglich durch den Frachtbrief verpflichtet werde. Die bei Abschluß des Frachtvertrages zwischen dem Absender und der Eisenbahn getroffenen Vereinbarungen wären allein nicht imstande, den Empfänger auch nach Bezug des Gutes und Zahlung der im Frachtbrief angegebenen Beträge noch weiter zu verpflichten. Wenn diese Verpflichtung aber im Grundsatze zugegeben ist, so kann die Passivlegitimation nur mit dem Frachtvertrag selbst begründet werden, wie auch das Nachforderungsrecht nur dem Empfänger als Vertragskontrahenten gegenüber geltend gemacht werden kann. Diese Überlegungen führen zu der Erkenntnis, daß der Empfänger mit der Einlösung des Frachtbriefes und der Annahme des Gutes tatsächlich in den Frachtvertrag eintreten muß. Nur auf dieser Grundlage kann er eine Haftpflicht nicht nach dem Frachtbrief, sondern nach dem Frachtvertrag, so wie sie der Absender im Frachtbrief durch seine Freivorschriften näher umschrieben hat, übernehmen. Eine Benachteiligung des Empfängers kann aus dem Eintritt in den Frachtvertrag schon deshalb nicht entstehen, weil er es in seiner Macht hat, nötigenfalls durch Annahmeverweigerung den Absender zur entsprechenden Änderung der Frachtbriefvorschrif-

ten, also des für ihn (Empfänger) später maßgebenden Vertragsinhaltes, zu zwingen, um sich so von jeder späteren Haftpflicht auszuschließen. Bei unbeschränktem Freivermerk des Absenders übernimmt der Empfänger keinerlei Verpflichtungen dem Transportführer gegenüber.

Wie verhält es sich nun mit Nachforderungen barer Auslagen? Artikel 11 Abs. 2 bestimmt, daß die Eisenbahn berechtigt ist, neben den im Tarif angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere Leistungen den Ersatz ihrer baren Auslagen zu verlangen. Als bare Auslagen werden besonders hervorgehoben Ein-, Aus- und Durchfuhrgebühren, kurz gesagt Zölle. Ich habe bereits ausgeführt, daß der Wortlaut des Artikels 17 I. Ü. zur erfolgreichen Geltendmachung der Nachforderungen von Frachtkosten und Gebühren kein Hindernis bietet, der Empfänger also für verpflichtet gehalten wird, derartige Beträge, obwohl sie bei Einlösung des Frachtbriefes in diesem nicht ziffernmäßig bezeichnet waren, später noch zu begleichen. Zu dieser Erkenntnis konnte man allerdings nur kommen, wenn man davon ausging, daß Empfänger selbst in den Frachtvertrag eintrete. Sind aber Barauslagen nicht ebenso Frachtbriefbeträge, wie Frachtkosten, Nebengebühren und Gebühren für besondere Auslagen? Sicherlich, denn Artikel 11 betont ja das Recht der Eisenbahn auf Ersatz der Barauslagen. Nunmehr stellt die von dem Verfasser des eingangs bezeichneten Aufsatzes zitierte Reichsgerichtsentscheidung die Behauptung auf, Nachforderungen von Zöllen seien nicht zulässig, weil Artikel 12[4] nur von Frachtkosten und Gebühren, nicht von Barauslagen, spricht. Diese Behauptung läßt sich mit dem Sinne der Bestimmungen keineswegs in Einklang bringen. Was will denn Artikel 12 anders, als festlegen, daß bei der Abwicklung des Frachtvertrages jede Partei das zahlen soll, was ihr nach Fug und Recht zu zahlen obliegt? Überhobene Beträge erstatten — zu wenig erhobene Beträge nachzahlen — das ist die sittliche Forderung des Artikels 12 I. Ü. Es wird niemand annehmen können, daß der Gesetzgeber die Berichtigungsmöglichkeit nur bei Barauslagen ausschließen wollte. Bei der gewaltigen Bedeutung einer solchen Maßnahme hätte sie zweifellos durch Aufnahme in das Gesetz besondere Betonung erfahren. Hinzu kommt noch, daß die Eisenbahn diese Auslagen auf Grund gesetzlicher Bestimmungen zu leisten gezwungen ist, und daß sie an dem Entstehen der Nachforderungen absolut kein eigenes Verschulden trifft, während man bei Frachtnachforderungen, die rechtlich zugelassen werden, immerhin ein gewisses Maß eigenen Verschuldens voraussetzen kann. Ich gehe davon aus, daß der Empfänger auf Grund des Frachtvertrages die ihm vom Absender zur Zahlung überlassenen Frachtbriefbeträge begleichen muß. Es besteht auch kein Zweifel, daß er die richtigen Beträge zahlen muß, ebenso wie er nicht mehr als die tarifmäßig richtigen Beträge zu zahlen braucht und die Erstattung gegebenenfalls überhobener Beträge verlangen kann. Barauslagen sind aber auch Frachtbriefbeträge. Hierin liegt der Kern der Sache. Hat also der Absender dem Empfänger die Zahlung dieser Art Frachtbriefbeträge zugedacht, so übernimmt der Empfänger mit der Einlösung des Frachtbriefes, was ihm immerhin anheimgestellt ist, auch die Verpflichtung zur Zahlung der richtigen Auslagen, der Zölle in ihrer richtigen Höhe, wie sie nach den in Kraft befindlichen Gesetzen beim Verbringen der Ware über die Zollgrenze rechtlich bereits fällig geworden ist. Wo würde es auch hinführen, wenn der Eisenbahn das Recht abgesprochen würde, für Zollbeträge, die sie an die Zollbehörde zu zahlen gezw ist, von dem Zahlungspflichtigen Ersatz zu verlangen? sicherlich, daß im umgekehrten Falle der Empfangsberec bei angestrebter Erstattung von Zollbeträgen, die der Eise wieder gutgebracht worden sind, aus dem Internationalen einkommen einen Anspruch auf Herausgabe gegen die Eise nicht geltend machen könnte. Die letzte Frage führt daz Bestimmungen des BGB. zur Prüfung mit heranzuziehen. § 196 BGB. verjähren in zwei Jahren die Ansprüche der Eise wegen des Fahrgeldes, der Fracht mit Einschluß der Aus Daß hierunter auch verauslagte Zölle fallen, ist wohl zw ohne. Wenn hier der Gesetzgeber der Eisenbahn das zugesteht, verauslagte Zollbeträge innerhalb zweier Jahre zufordern, so kann ihm bei Bemessung des Verjährung raumes doch nur die Geltendmachung der Forderung nac lieferung des Gutes an den Empfänger vorgeschwebt habe.

Bei dem Nachweis, daß die Eisenbahn

zur Erledigung der Zollvorschriften verpflichtet ist tikel 10 I. Ü.),

die Nachzahlung an die Zollbehörde nicht verwe kann (zollgesetzliche Bestimmungen) und

die geforderten Beträge tatsächlich gezahlt hat quittungen),

dürfte sie nach Artikel 11 I. Ü. in Verbindung mit § 196 innerhalb zweier Jahre vom Zeitpunkt der Zahlung an die behörde Ersatz verlangen können. Es liegt für die Eise auch nicht die Notwendigkeit vor, die Ersatzklage auf rechtfertigte Bereicherung des Empfängers zu stützen, der Zahlungspflicht der Eisenbahn gegenüber ist nach Artik eine absolute. Für ebenso selbstverständlich halte ich es die Eisenbahn erstattete Zollbeträge dem Empfangsberech zur Verfügung stellt, ohne auch nur zu prüfen, ob durch Erstattung eine ungerechtfertigte Bereicherung des Empfä herbeigeführt wird. (Verkauf der Ware unter Einbezie der höheren Zollsätze.)

Auch die Wahrung des schutzwürdigen Interesses der E bahn, die bei der Erhebung der Zölle nur eine Vermittle spielt, verlangt die uneingeschränkte Bejahung der Erstatt pflicht des Empfängers.

Das schutzwürdige Interesse des Empfängers kann mit in Höhe der Nachforderung (zwischenzeitlicher Verkau der Grundlage der niedrigen Zollgebühren) entstandenen den nur der Zollbehörde gegenüber aufrechnen, denn diese verschuldet die Nacherhebungen und ist letzten Endes ja der wirkliche Gläubiger.

Ich habe bereits eingangs erwähnt, daß die zitierte Re gerichtsentscheidung die vorhandene Fachliteratur, sowei der von mir vertretenen Ansicht zuneigt, verwirft. Hi Bezug zu nehmen, halte ich deshalb für zwecklos. Ich be schränke mich nur darauf, zum Schlusse zu bemerken, folgende rechtskräftige Gerichtsentscheidungen der le Zeit mit meinen Ausführungen bezüglich des Rechts der E bahn, Zollnachforderungen ebenso wie Frachtnachforderu bei dem Empfänger geltend zu machen, einig gehen:

Amtsgericht Homburg/Saar 316/24, 333/24,
Amtsgericht Landau/Pfalz 394/24,
Landgericht Saarbrücken 5. O. 77/22, 163/22 und 267/23.
Oberster Gerichtshof Saarlouis 1 U 458/24.

Bücherschau.

— **Ein Buch über Schweden.** Von Gustav Asbrink. 207 S. mit 151 Bildern, 31 Spezialkarten und einer farbigen Verkehrskarte. Herausgegeben vom Schwedischen Verkehrsverband. Stockholm 1926. Nordiska Bokhandel A. B. (in deutscher Sprache).

Das Buch bezweckt einen Überblick über die wichtigsten Tatsachen zu verbreiten, die der Fremde von Schweden, dessen Natur, Geschichte, kultureller Entwicklung, Wirtschaftsleben und Hauptsehenswürdigkeiten kennen sollte. Der Propaga charakter dieser Schrift tritt ganz zurück. Man gewinnt mehr den Eindruck eines kleinen Nachschlagebuches Schweden. Die Bilder sind sorgfältig ausgewählt, beim Tex nur auf Wesentliches und Charakteristisches Wert gelegt. wäre sehr zu begrüßen, wenn sich die Reichszentrale Deutsche Verkehrswerbung auch zu der Herausgabe solchen Büchleins zur Unterrichtung des Ausländers deutsche Verhältnisse entschließen würde. Das Buch kann der nach Schweden reisen oder sich über schwedische Ver nisse unterrichten will, warm empfohlen werden. Dr.

Die Bedeutung der Randstaaten für den osteuropäischen Transitverkehr.

Von Dr. C. Poralla, Dezernent am Osteuropa-Institut in Breslau.

s Streben nach Umgehung der Schwierigkeiten, die schon Jahren die Entwicklung des deutsch-russischen Transits n Polen hemmen, hat dem Verkehr nach dem Osten neue e gewiesen und — soweit nicht gerade Südrußland in Frage nt — die baltischen Randstaaten in den Mittelpunkt des rkehrsproblems gestellt. Als die wichtigsten Durchgangsr gelten Litauen und Lettland, beides ehemals russische ebiete, die in bezug auf das Verkehrswesen seitens Rußs stets stiefmütterlich behandelt wurden und daher auch e noch infolge technischer Mängel einem geregelten Durchsverkehr manche Hindernisse in den Weg legen.

auen gehörte in russischer Zeit zu den vom verkehrspolien Standpunkt als eine Art Festungsrayon betrachteten zgebieten, wo es nur eingleisige Bahnlinien gab. Die einbedeutendere Durchgangslinie ist die Strecke Wirballenno-Riga. Die übrigen Bahnlinien haben für den deutschischen Transitverkehr keine größere Bedeutung. Nicht tiger liegen die Transitverhältnisse für den Nord-Südehr. Auch hierfür kommt lediglich eine einzige Eisenbahn in Frage, und zwar die Strecke Wilna-Kowno-Wirballen, die uen nur in seinem Südzipfel durchquert. Eine direkte Verngsstrecke zwischen dieser Linie und dem litauischen Aushafen Memel besteht noch nicht, so daß Memel als Ausgangsn des litauischen Durchgangsverkehrs fast ganz ausltet. Um diesem Übelstande abzuhelfen, ist seit September der Bau einer Verbindungsbahn von Amaliai über Telschi Memel im Gange, von der Anfang Mai d. J. bereits eine strecke (Amaliai-Telschi) fertiggestellt und dem Verkehr geben worden ist. Wann die gesamte Strecke bis Memel ebaut sein wird, hängt im wesentlichen von den litauischen nzverhältnissen ab. Die litauische Regierung setzt mit ksicht auf die Bedeutung dieser Verbindung für die Hebung Durchfuhrverkehrs alle Kräfte an, um dieses Eisenbahnekt sobald als möglich zu verwirklichen. Damit ist aber litauische Tansitproblem noch nicht gelöst. Um den Durchgsverkehr in vertikaler Richtung überhaupt in Fluß zu brinist in erster Linie die Aufhebung des latenten Kriegsandes, der seit der Annektion von Wilna zwischen Polen Litauen besteht, notwendig. Diesem anormalen Zustand s zuzuschreiben, daß der Eisenbahnverkehr auf der Strecke na-Kowno-Wirballen vollständig lahmgelegt ist. Die umreichen Transporte aus den polnischen Randgebieten werunter Umgehung litauischen Territoriums nach dem Danr Hafen geleitet, so daß sowohl Litauen wie Polen jährlich ionensummen verlieren, die in den Zahlungsbilanzen beider der eine wichtige Rolle spielen könnten. Es besteht demzue auch kein Transitverkehr auf der Linie Minsk-Wilnavno und ebensowenig von Moskau-Smolensk über Wilna nach vno und Memel oder Wirballen nach Königsberg.

ieraus geht zur Genüge hervor, daß Litauen als Transit die Vorteile seiner geographischen Lage noch nicht voll utzen und daher nur für den Ost-West-Verkehr auf dem wege über Lettland eine gewisse Bedeutung erlangen kann. ser Verkehr, der sich in der Hauptsache auf der Linie Wiren (Tilsit)-Schaulen-Riga abwickelt, nimmt allerdings stän an Umfang zu und zeigt besonders seit 1924 sprunghafte gerungen. Während im Jahre 1924 auf den litauischen nen noch 20 167 t befördert wurden, stieg die entsprechende fer 1925 bereits auf 108 943 t.

en Anschluß an das litauische Eisenbahnnetz stellen nach den einige lettländische Verkehrslinien her, die in Mitau h drei Richtungen abzweigen. Auch die Eisenbahnen Lettls sind noch unzulänglich entwickelt. Eigentümlich ist hier die Verschiedenheit der Spurweiten in den einzelnen Landesteilen. Während beispielsweise die kurländischen Linien seit dem Kriege auf deutsche Spurweiten umgenagelt sind, weisen die übrigen Strecken noch die russische Spurbreite auf. Treffpunkt beider Spurbreiten ist Riga, der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt des Landes. Von dort führt eine Linie nach Süden und bildet die Verbindung über Mitau, Schaulen nach Ostpreußen, eine zweite über Tukkum nach dem lettländischen Hafen Windau. Die Verbindung nach dem andern Seehafen Libau zweigt bei Mitau nach Westen ab. Besondere Schwierigkeiten ergeben sich dadurch, daß eine Teilstrecke der letztgenannten Linie über litauisches Gebiet führt (Mosheiki) und von der litauischen Zoll- und Tarifpolitik abhängig ist, die alles daran setzt, den eigenen Hafen Memel auf Kosten Libaus zu begünstigen. Um Libau wieder an das russische Eisenbahnnetz anzuschließen und in den Transitverkehr einzuschalten, befindet sich eine breitspurige Eisenbahnlinie Libau-Mitau im Bau. Diese Linie dürfte aber keine wesentliche Besserung der Verkehrslage Libaus herbeiführen, weil der Transitverkehr und die Absatzmöglichkeiten Libaus weit mehr nach Mosheiki und Wilna gravitieren, als in Richtung auf Kreutzburg oder Dünaburg.

Nördlich der Düna führen zwei wichtige Transitlinien nach Rußland, eine im Dünatal über Dünaburg-Polozk, die andere über Kreutzburg-Rositten-Sebesh nach Moskau. Die größte Bedeutung für Lettland hat natürlich der Verkehr von und nach Rußland. Die Verbindung nach Estland wird durch die Linie Riga-Wenden-Walk aufrechterhalten, die weiterhin den Durchgangsverkehr über Reval nach Helsingfors vermittelt. Eine direkte Verbindung zwischen Polen und Estland besteht augenblicklich noch nicht, doch sind die Hauptschwierigkeiten zwischen Polen und Lettland in einigen hiermit zusammenhängenden Fragen bereits überwunden, so daß in naher Zukunft mit dem Abschluß einer Konvention gerechnet werden kann. Es ist möglich, daß sich auch die Tschechoslowakei an die Bahnverbindung Estland-Polen anschließen wird, womit ein langerstrebtes Ziel beider Länder in Erfüllung gehen wird.

Internationale Vereinbarungen über den Transitverkehr bestehen im übrigen bereits zwischen Deutschland, den Randstaaten und Sowjetrußland. Eine diesbezügliche Konvention ist im August 1925 abgeschlossen, die eine einheitliche Regelung des direkten Personen- und Güterverkehrs gebracht hat. Es wurde eine Anpassung der Fahrpläne erzielt, eine Vereinbarung über den direkten Verkehr zwischen Ostpreußen und Rußland durch Umsetzung der Güterwagen ohne Umladung in Dünaburg getroffen und direkte Tarife für die hauptsächlichsten Waren festgesetzt. Nach den von der Konferenz angenommenen Bestimmungen wird der Güterverkehr mit der auf den Bahnen höchstzulässigen Geschwindigkeit abgewickelt, so daß z. B. der Expreßgutverkehr Königsberg-Moskau und umgekehrt nicht länger als drei Tage dauert. Die vereinbarten Frachtermäßigungen sind so gehalten, daß sie die entsprechenden Tarife der Seeschiffahrt nicht übersteigen. Auf Grund der Konvention werden nicht nur Güter der beteiligten Staaten, sondern alle, die mit Eisenbahndokumenten und Plomben versehen sind, angenommen. Spezialabmachungen zwischen Deutschland und den Randstaaten betreffen schließlich noch das Verfahren der Güteravisierung, das bisher in Lettland und Estland bahnamtlich noch nicht vorgenommen wurde. So sind nunmehr sowohl die Fragen des direkten Gütertransports durch die baltischen Staaten als auch wichtige Vereinheitlichungen im osteuropäischen Eisenbahnverkehr überhaupt einer internationalen Regelung entgegengeführt worden.

Das Recht des Absenders bei der Verzollung auf der Bestimmungsstation.

Von Güterinspektor **Bertold Pechtold**, G.-A. Wetzlar.

In meinen Ausführungen über die Haftung der Eisenbahn für Zölle und Zollnachforderungen in Nr. 19/1926 dieser Zeitung habe ich unter Abschnitt B II, letzter Satz, darauf hingewiesen, daß bei dem Begleitzettelverfahren der Absender nicht das Recht hat, auf der Bestimmungsstation das Gut in Besitz zu nehmen oder die Verzollung zu betreiben, sondern daß ihm nur das Recht zusteht, entweder selbst oder durch seinen Bevollmächtigten der Zollbehandlung beizuwohnen und erforderliche Aufklärungen zu geben.

In einer beachtenswerten Abhandlung über Zollgut in Nr. 13 der Zeitschrift „Der Eisenbahnfachmann" vom 1. Juli 1926, S. 335, wird darauf hingewiesen, daß auf der Bestimmungsstation, je nach der Frachtbriefvorschrift, die Zollabfertigung entweder von dem Absender, von einem Dritten oder durch die Eisenbahn ausgeführt werden kann.

Zwischen diesen Ausführungen besteht ein scheinbarer Widerspruch, der sich widerspiegelt in den §§ 65 (4) und 65 (5) EVO. und Art. 10 (4 und 5) IÜ.

§ 65 (4) EVO. lautet: „Der Absender kann erklären, daß er selbst oder ein namhaft gemachter Bevollmächtigter der Zoll- oder Steuerbehandlung beiwohnen wolle. Auf Antrag und gegen Erstattung der Kosten ist der Absender oder sein Bevollmächtigter von der Ankunft des Gutes auf der Station, wo diese Behandlung stattfindet, zu benachrichtigen. Der Absender oder sein Bevollmächtigter ist berechtigt, die nötigen Aufklärungen über das Gut zu geben. Das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst zu betreiben, sind sie nicht befugt."

Die Station, wo diese Behandlung stattfindet, muß nicht die Bestimmungsstation des Gutes sein, aber sie kann gleichzeitig Bestimmungsstation sein.

§ 65 (5) EVO. gibt im Anschluß an die vorstehend aufgeführte Bestimmung folgende Sondervorschrift für die Bestimmungsstation: „Auf der Bestimmungsstation kann der Empfänger die zoll- oder steueramtliche Behandlung betreiben, wenn der Absender im Frachtbrief nichts anderes bestimmt hat. Wird diese Behandlung weder durch den Empfänger noch gemäß einer Erklärung im Frachtbrief durch den Absender oder einen Dritten betrieben, so hat die Eisenbahn sie zu veranlassen."

Ehe ich auf die Auslegung des § 65 (5) EVO. eingehe, halte ich es für erforderlich, auf die in Frage kommenden Zollvorschriften kurz hinzuweisen. Aus der Kundmachung 6, Abschnitt I, Einführung in das Eisenbahnzollwesen (§§ 6 (1) und 7 (1)) geht hervor, daß das Begleitzettelverfahren dann Anwendung findet, wenn eine Vorschrift über Art und Ort der Zollabfertigung vom Absender im Frachtbrief nicht gegeben ist und wenn ferner eine der Voraussetzungen des § 6 (1) a oder b nicht erfüllt ist, d. h. entweder wenn sich am Bestimmungsort ein zur Abfertigung zuständiges Zollamt befindet, oder wenn die Verzollung an der Grenze für den Empfänger keine besonderen Vorteile aufweist. Bei der Abfertigung auf Begleitzettel wird nach Abschnitt I, § 7 (3) der Zollvorschriften das Erledigungsamt nicht im Begleitzettel bestimmt, sondern es bleibt der Eisenbahnverwaltung überlassen, das Erledigungsamt nach eigenem Ermessen[1]) — ohne Verständigung des Absenders — auszuwählen. Da der Absender im Frachtbrief nicht die Abfertigung auf Begleitzettel auf der Bestimmungsstation vorschreiben kann, weil eine derartige Vorschrift, abgesehen von der Unzulässigkeit, die Abfertigung auf Begleitzettel ausschließen würde, so ist die Verzollung auf der Bestimmungsstation durch den Absender im Begleitzettelverfahren praktisch unmöglich.

Mit § 65 (5) EVO. stehen diese Bestimmungen der Zollvorschriften aus folgenden Gründen nicht in Widerspruch. Das Begleitzettelverfahren gilt nur für den Verkehr vom Zollausland nach dem deutschen Reichsgebiet und nicht für den innerdeutschen Zollverkehr (vgl. § 45 (3) Ausf.-Best. zur EVO. und Abschnitt III der Zollvorschriften über reichssteuerpflichtige Gegenstände). Hierfür kommen nur Begleitscheine I und II in Betracht.

Nach § 26 (4) Ausf.-Best. zur EVO. handelt es sich [illegible] bei den auf Begleitzettel abgefertigten Sendungen um d[illegible] laufende Sendungen, die auf internationalem Frachtbrief [illegible] fertigt sind und die an der Grenze nicht umbehandelt und deutschen Frachtbrief weitergesandt werden können. Infolgedessen gilt für Sendungen, die auf Begleitzettel abgefertigt werden, nie die Eisenbahnverkehrsordnung, sondern immer das Internationale Übereinkommen. Art. 10 (5), der hierfür in Betracht kommt, lautet: „Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist. Falls diese Behandlung weder durch den Empfänger noch gemäß anderweiter Festsetzung im Frachtbrief durch einen Dritten erfolgt, ist die Eisenbahn verpflichtet, sie zu besorgen."

Es fällt hierbei auf, daß der Absender im Gegensatz zur EVO. (§ 65 (5) nicht erwähnt ist. Abgesehen hiervon, bezieht sich der erste Satz vorwiegend auf das Begleitzettelverfahren, während die Einschränkung im 2. Satz „noch gemäß anderweiter Festsetzung im Frachtbrief durch einen Dritten ..." für das Begleitzettelverfahren nicht in Betracht kommt. Das Recht des Absenders, bei auf Begleitzettel abgefertigten Zollsendungen die Verzollung auf der Bestimmungsstation selbst zu betreiben, ist daher unbedingt zu verneinen.

Der Grundgedanke des § 65 (5) EVO. ist der: Auf der Bestimmungsstation kann der Empfänger verzollen, ausnahmsweise der Absender oder Dritte, wenn gewisse rechtliche und tatsächliche Erfordernisse erfüllt sind. Machen Absender, Dritte oder Empfänger von diesen Rechten keinen Gebrauch, so verzollt die Reichsbahn oder ihr Beauftragter.

§ 65 (5) EVO. stellt daher — in Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen — zunächst fest, daß nur der Empfänger oder die Eisenbahn, nicht aber der Absender, auf der Bestimmungsstation, falls hier eine endgültige Verzollung stattfindet, die zoll- oder steueramtliche Behandlung dann betreiben kann, wenn der Absender im Frachtbrief nicht etwas anderes festgesetzt hat. Liegt eine solche Vorschrift des Absenders jedoch vor, so ist die Abfertigung auf Begleitzettel ausgeschlossen, nicht aber auf Begleitschein I oder II. Erfolgt dagegen die Abfertigung zufolge einer Vorschrift des Absenders auf Begleitschein, so können Empfänger, Absender oder ein im Frachtbrief bezeichneter Dritter auf der Bestimmungsstation, falls hier ein zuständiges Zollamt sich befindet, die Verzollung betreiben,

1. wenn es sich um Verzollung reichssteuerpflichtiger Gegenstände handelt, die innerhalb des deutschen Reichsgebiets befördert werden, oder
2. wenn das Gut an der Grenze anläßlich der Zollabfertigung umbehandelt und auf deutschen Frachtbrief (EVO.) weitergesandt wird.

Geschieht dies nicht und wird die Weitersendung auf dem ursprünglichen internationalen Frachtbrief vorgenommen, so kann die Zollbehandlung auf der Bestimmungsstation, abgesehen von der Eisenbahn, nur durch den Empfänger oder einen im Frachtbrief bezeichneten Dritten vorgenommen werden. (I. Ü.)

In der Praxis kommt der Sonderfall, daß der Absender auf der Bestimmungsstation selbst verzollt, nur ganz selten bei Abfertigung auf Begleitschein I vor; denn dieses Recht des Absenders entfällt beim Begleitzettelverfahren; es wird gegenstandslos beim Begleitschein II verfahren, weil hier die Abfertigung an der Grenzzollstation eine endgültige ist. Zu beachten ist daher, daß aus § 65 (5) EVO. ein für alle Arten der Zollabfertigung allgemein gültiges Recht des Absenders, die Verzollung auf der Bestimmungstation zu betreiben, nicht abgeleitet werden darf. Dieses Recht des Absenders ist überdies im Gesetz nur als mögliche Ausnahme in Form eines einschränkenden Nebensatzes mittelbar zum Ausdruck gebracht.

[1]) Diese Eisenbahnzollstellen sollen nach Vfg. Tar.-Anz. 22/1925 allerdings am Beförderungswege liegen.

Bücherschau.

— **Adreßbuch der europäischen Waggon- und Lokomotivfabriken, Eisen-, Privat- und Straßenbahnen.** Ausgabe 1926. Bruno Volger Verlagsbuchhandlung, Leipzig. Preis in Ganzleinen 10 RM.

Das Buch enthält die Adressen: 1. der Lokomotivfabriken (Dampf-, elektrische, feuerlose, Motor-Lokomotiven), Triebwagenfabriken, Reparaturwerkstätten, Leihanstalten; 2. der Eisenbahnwagen-Fabriken, -Reparaturwerkstätten und -Leihanstalten; 3. der sämtlichen staatlichen und privaten Eisenbahnen; 4. der Straßenbahnen, und zwar zu 1 bis 4 von Deutschland und allen übrigen europäischen Ländern. Da diese Adressen oft mit Schwierigkeiten beschafft werden müssen, darf das Buch als ein brauchbares Hilfsmittel für den Geschäftsverkehr der interessierten Kreise bezeichnet werden.

Lesbarkeit der Kursbücher.[1])

Von Regierungsrat Dr. Emil Weinberg, Wien.

…s ist bekannt, daß in Österreich, wahrscheinlich auch in …tschland, ein großer Teil der ländlichen Bevölkerung, aber … der städtischen, darunter viele sonst recht gebildete …en, das Kursbuch nicht lesen kann. Die Ursachen hiervon … folgende: 1. Der auf der ersten Seite des Kursbuches ge…kte Kursbuchschlüssel und die Zeichenerklärung bleiben …achtet. 2. Stehen die Stationsnamen in der Mitte des Fahr…es, so sind bekanntlich die Fahrzeiten links von oben nach …n, die rechts davon stehenden von unten nach oben zu …. Dies weicht von unserem ganzen übrigen Schrifttum ab … deshalb bleibt das Kursbuch für viele unverständlich. 3. Das …rreichische Kursbuch kennt 32 verschiedene Arten von klei… Zeichen als Hinweise auf Anmerkungen. Die betreffenden …erkungen sind nicht an einer bestimmten Stelle des Fahr…es gedruckt, sondern wo es gerade der Raum gestattet, bald …iner Spalte rechts, bald links, einmal am Anfang, einmal am … des Fahrplanes, oder in irgend einer Ecke. 4. Nicht ständig …ehrende Züge, die durch eine Wellenlinie und schräg …ende Ziffern kenntlich gemacht sind, werden nicht als solche …nnt.

…ie sind andere Kursbücher angelegt, um diese Schwierigkeiten …ermeiden? Zu Vergleichszwecken diene das deutsche Reichs…buch, das schweizerische, das tschechoslowakische, das ita…sche, das französische und mehrere englische Kursbücher …erer Eisenbahngesellschaften, so der Great Western Rail… der London Midland and Scottish Railway Company und London and North Eastern Railway. Alle diese Kursbücher …en, wenn sie auch im allgemeinen in ihrer Anlage überein…men, doch in den oben angedeuteten Einzelheiten große Ver…denheiten auf. Man kann sie in zwei Gruppen einteilen: …as österreichische, das deutsche, schweizerische, tschechoslo…ische, das italienische, b) das französische und das englische …buch. Dies zeigt sich schon im Äußern: Gruppe a hat ein …es, Gruppe b ein großes Format. Gruppe a hat einen Kurs…schlüssel und eine Zeichenerklärung, Gruppe b kennt diese …lfe nicht. Bei der Gruppe a werden die Fahrzeiten ent…hend der Fahrtrichtung, die durch einen Pfeil angedeutet …von oben nach unten und von unten nach oben gelesen. …der Gruppe b werden die Fahrzeiten immer von oben nach … gelesen.

…ie der Gruppe a angehörigen Kursbücher haben, abgesehen …Anfangsbuchstaben als Abkürzungen für Erläuterungen … S = Schnellzug, P = Personenzug usw.) eine große An… verschiedenartiger Zeichen als Hinweise für Anmerkungen …Monde, Halbmonde, Viertelmonde, Quadrate, Punkte, Sterne, …ze usw. Das italienische Kursbuch kennt 15 derartige Zei…, das schweizerische 19, das österreichische 32, Stiepels …choslowakisches Kursbuch in deutscher Sprache 17 und …rdem ungefähr 20 besonders kenntlich gemachte Ziffern …eringelt). Das deutsche Reichskursbuch hat sogar 50 Zei…

…ngegen vermeidet das französische amtliche Kursbuch diese …en. Ausnahmsweise werden 3 oder 4 Zeichen verwendet, …r Regel kleine Buchstaben (a—z). Die englischen Kurs…er gebrauchen in der Regel nur große und kleine Buch…n als Zeichen für Hinweise auf Anmerkungen.

… großer Unterschied besteht in der Art der Unterbringung …r oft sehr wichtigen Anmerkungen. Das österreichische …buch bringt sie im betreffenden Fahrplane dort unter, wo …le ein freier Raum ist, das deutsche in der Regel oberhalb des Fahrplanes, aber auch nach Maßgabe des Platzes rechts oder links im betreffenden Fahrplane. Das schweizerische Kursbuch bringt diese Erläuterungen unterhalb des betreffenden Fahrplanes. Sind dazu mehrere Zeilen erforderlich, so werden behufs leichterer Auffindbarkeit vor jeder Zeile die darin erläuterten Zeichen vorangestellt. Selbstverständlich ist die Deutlichkeit und Lesbarkeit dieser Fahrpläne bei all diesen Systemen mehr oder minder erschwert.

Unvergleichlich übersichtlicher sind in dieser Richtung die französischen und englischen Kursbücher. Beide bedienen sich hierbei, wie erwähnt, in der Regel nur der Buchstaben. Das französische amtliche Kursbuch bringt diese Anmerkungen unterhalb des betreffenden Fahrplanes zwischen zwei Linien oder seitwärts eingerahmt.

Die weitaus größte Deutlichkeit auf dem Gebiete der Zeichen als Hinweise auf Anmerkungen zeigen die englischen Fahrpläne, die Anmerkungen stehen in der Regel unterhalb des betreffenden Fahrplanes, und zwar in alphabetischer Reihenfolge nach dem als Zeichen verwendeten Buchstaben, z. B. tta, cDd, EegHh. Von den oben angeführten drei englischen Kursbüchern ist das am leichtesten lesbare das der London Midland and Scottish Railway Company. Alle Kursbücher der Gruppe b sind jedoch so deutlich, daß ein Kursbuchschlüssel und eine Zeichenerklärung überflüssig ist.

Aus dem Angeführten ergibt sich: Eine Verbesserung der Kursbücher der in der Gruppe a genannten Länder wäre erstrebenswert. Mindestens sollte jedoch eine einheitliche Form des deutschen und österreichischen Kursbuches angestrebt werden. Gewiß wäre es hierbei wünschenswert, daß die Kursbücher nach dem Muster der englischen und französischen so angelegt werden, daß das Lesen eines Teiles der Fahrpläne von unten nach oben vermieden wird. Man kann doch nicht von dem Durchschnitt der deutschen Bevölkerung mehr Verständnis als von dem der französischen und englischen Bevölkerung verlangen. Selbstverständlich würde man dagegen einwenden, daß dadurch die Kursbücher größer und kostspieliger würden. Bleibt man bei dem bisherigen System, so wäre im österreichischen Kursbuche die Bemerkung, die das deutsche beim Kursbuchschlüssel enthält: „Vor dem Gebrauche zu lesen" in recht augenfälliger Weise, womöglich öfters, zu übernehmen.

Was die Zeichen als Hinweise auf Anmerkungen anbelangt, so ließen sich die im deutschen und österreichischen Kursbuche vorkommenden Arten (50 bzw. 32) auf eine weit geringere Zahl vermindern. Viel deutlicher würde das deutsche und österreichische Kursbuch werden, wenn man statt der erwähnten Zeichen als Hinweise für Anmerkungen sich in erster Linie großer und kleiner Buchstaben bedienen würde, sie stets am selben Platze des Fahrplanes bringen und in aphabetischer Reihenfolge daselbst anreihen würde.

Nicht ständig verkehrende Züge werden im deutschen und österreichischen Kursbuch durch eine Wellenlinie gekenzeichnet. Viel deutlicher ist die in der Schweiz und in Italien in einem solchen Falle übliche starke Einrahmung. Noch besser wäre es, solche Züge durch ein farbiges Zeichen, z. B. durch eine rote Linie oder einen roten Punkt zu kennzeichnen, selbst wenn sich anfangs gewisse technische Schwierigkeiten ergeben sollten. Diese Ausführungen betreffen bloß formelle Eigenarten der Kursbücher, die dem beruflich oder häufig damit Beschäftigten keine Schwierigkeiten machen. Nichtsdestoweniger würden Einheitlichkeit und Verbesserungen behufs leichterer Lesbarkeit der Kursbücher viele nützliche Folgen mit sich bringen. Zeitgewinn, Erleichterung für jeden Benützer des Kursbuches, Entlastung der Eisenbahnbeamten und Auskunftsstellen von zahlreichen Anfragen und endlich Vermeidung zahlreicher Irrtümer beim Lesen der Kursbücher durch die Reisenden.

[1]) Wenn wir auch die Einwendungen des Verfassers, soweit …ich auf das „Reichskursbuch" beziehen, nicht in vollem Um… teilen können, da sich dieses Buch allseitiger Beliebtheit …Benutzung erfreut, halten wir doch die Ausführungen für …tenswert für den Ausbau und die einheitliche Gestaltung …ursbücher. Die Schriftleitung.

Bücherschau.

Der Leipziger Verkehr im Jahre 1925. Von P. Weigel, …ktor des Statistischen Amtes. Leipzig, August 1926.

…hr und mehr haben sich die großen Städte in den letzten …n der Pflege und Förderung ihres Verkehrs in der Erkennt…ngenommen, daß dieser in erster Linie zur Wiederbelebung …Wirtschaft dient. Die Verkehrspolitik steht überall im …lpunkt des öffentlichen Interesses. Eine Reihe von Städten …ereits dazu übergegangen, nachdem sie eine besondere … für den Verkehr geschaffen haben (Verkehrsamt usw.), …orm von Statistiken, Darstellungen usw. Aufschluß über …n, Bedeutung und Umfang ihres Verkehrs zu geben. In … der Schriftenreihe des Rats-Verkehrsamtes Leipzig „Leipziger Verkehr und Verkehrspolitik", herausgegeben von Stadtrat Dr. Leiske, gibt Dr. Weigel in einem 71 Seiten starken Beitrag die Unterlagen für die Beurteilung des gesamten Leipziger Verkehrswesens nach allgemeinen und insbesondere nach verkehrspolitischen Gesichtspunkten. Es handelt sich hier um eine sehr beachtenswerte Untersuchung, in der die sämtlichen Zweige des Leipziger Verkehrs (Eisenbahn-, Post-, Luft-, Fremden- und Straßenverkehr) eingehend behandelt werden. Die Ausführungen geben Zeugnis von dem lebhaften Verkehr und der regen Verkehrspolitik Leipzigs. Die Schrift kann jedem, der sich beruflich oder aus Interesse mit dem Verkehrswesen, insbesondere der Städte, beschäftigt, zum Studium empfohlen werden. W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 11. d. M. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 39 des Reichsgesetzblattes, Teil II, hervor.

— Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hielt vom 20. bis 22. September 1926 in Berlin eine Tagung ab.

Die Verkehrsentwicklung, zumal in letzter Zeit, hat die finanzielle Lage der Reichsbahn etwas entspannt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind besonders infolge des starken Kohlenverkehrs gestiegen, ohne freilich die vorjährige Höhe zu erreichen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind nach wie vor unbefriedigend und bleiben erheblich hinter dem Voranschlag zurück.

Der Verwaltungsrat nahm den Bericht über das Eisenbahnunglück bei Leiferde entgegen. Er brachte seinen Dank und seine Anerkennung allen denen zum Ausdruck, die an der Aufklärung des Verbrechens mitgewirkt haben. Die Untersuchung ist leider dadurch erschwert worden, daß die Zurückführung des Unglücks auf ein Attentat angezweifelt und dadurch die so notwendige Mitarbeit der Bevölkerung bei der Auffindung der Täter ertötet wurde. Die weitere Folge war, daß eine unberechtigte Unruhe über die Betriebssicherheit der Reichsbahn im In- und Auslande entstand und sich ungünstig auf den Reiseverkehr in und nach Deutschland auswirkte.

Der Verwaltungsrat hat die ihm vorgelegten Unterlagen über Eisenbahnunfälle und ihre Folgen geprüft und die vorläufigen mündlichen Berichte von Vertretern der besonderen Kommissionen zur Prüfung der Betriebssicherheit entgegengenommen. Über die weiteren Untersuchungsergebnisse wird der Verwaltungsrat weiter auf dem laufenden gehalten werden. Aus den Berichten ging hervor, daß die Betriebssicherheit mindestens ebenso günstig ist wie in der Vorkriegszeit, und daß ein Vergleich mit den ausländischen Bahnen in keiner Weise zu scheuen ist. Zur Bekämpfung von Anschlägen soll der Streif- und Überwachungsdienst der Reichsbahn (der unvermutet auftritt) noch weiter ausgebaut werden.

Die Elektrisierung der Berliner Stadt- und Vorortbahnen ist in Angriff genommen und wird beschleunigt durchgeführt.

Eine Reihe von Tarifermäßigungen auf Einzelgebieten wurde genehmigt.

Um den Verwaltungsbehörden der durch Wetterschäden und Überschwemmungen betroffenen Landesteile die Zuwendung von Frachterstattungen an besonders schwer betroffene Personen zu ermöglichen, wurde dem Reichsverkehrsminister ein Betrag von 150 000 RM zur Verfügung gestellt.

— Sicherheitsdienst der Reichsbahn. Nach dem Attentat von Leiferde sind weitere Bahnfrevel verübt worden. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat daher die Reichsbahndirektionen usw. angewiesen, den Streifdienst überall alsbald so zu verstärken, daß alle Strecken des Bezirks wöchentlich mindestens einmal bei Nacht vom Streifdienst möglichst mit Polizeihund begangen werden können. Die Streifdienstkräfte müssen bei diesen Streifzügen auch eine Signalpfeife, elektrische Taschenlampe und Knallkapseln bei sich führen, um bei Gefahr Züge anhalten zu können. Ihre Ausbildung muß sich, soweit sie nicht Betriebsbeamte sind, auch auf das Auslegen von Knallkapseln und auf die Signalordnung erstrecken (Haltsignale, Zugdeckung u. dgl.). Ebenso müssen die Streifdienstkräfte mit der Bedienung der Streckenfernsprecher und ihrer örtlichen Lage bekanntgemacht werden.

Die bisherige stille Arbeit des Streifdienstes soll jetzt auch nach außen in Erscheinung treten. Neben den Streifdienstkräften, deren Tätigkeit zur Verhinderung von Verbrechen oder Diebstählen das Tragen von Zivilkleidern erfordert, müssen sich Streifdienstbeamte in besonderer Schutzkleidung zeigen, um lichtscheue Elemente abzuschrecken und den Reisenden das Gefühl der Sicherheit zu geben. Die Ausrüstung ist, soweit vorhanden, den Beständen des Bahnschutzes zu entnehmen. Sie besteht aus Windjacke oder Regenmantel, blauer einreihiger Joppe aus Wollstoff mit verdeckter Knopfleiste, Hose, Wickelgamaschen, Dienstmütze und kurzem Winterschutzmantel. Die weiße Armbinde mit dem Aufdruck „Bahnpolizei" soll die Streifdienstkräfte außerdem kenntlich machen. Auf allen größeren Bahnhöfen, auf der Strecke und in den der Personenbeförderung dienenden Zügen müssen die so eingekleideten Streifdienstkräfte zur ständigen Erscheinung werden.

Es wird ferner erneut darauf hingewiesen, daß der Str dienst im engen Zusammenwirken mit Kriminal- und Sch polizei vom Bahnschutzdezernenten zu regeln ist, dessen Aufgaben die Sicherheit auf Bahngebiet gehört. Die zirke sind in Streifdienstunterbezirke aufzuteil an deren Sitz sich je ein ständig besetzter Wachraum findet. Wo die Vorbedingungen zur raschen Beweglic keit des Streifdienstes (Fahrräder, Motorräder mit Beiwag noch fehlen, ist, soweit erforderlich, alsbald für Abhilfe sorgen. Mit der bereits begonnenen ärztlichen Ausbildu in der ersten Hilfeleistung ist fortzufahren; auch ein Alarmsystem einzurichten (elektrische Klingelleitu Fahrradalarm oder dgl.), durch das Streifdienstkräfte innerh kürzester Frist jederzeit herbeigerufen werden können. Öft Probealarme sind vorzunehmen. Der Eifer der Streifdien kräfte ist durch namhafte Belohnungen für beso dere Erfolge zu vergrößern. Auch an Privatperson die an der Aufdeckung von Bahnfreveln usw. mitgewirkt hab sollen entsprechende Belohnungen gegeben werden.

— Ausfall des D-Zuges München-Paris im Winterfahrpl Im Winterfahrplan 1926/27 werden die Züge München-Ka ruhe-Paris und Frankfurt (M.), D 56 (München ab 9.10 nach und D 69 (München an 7.00 vorm.) nicht mehr verkehren. in diesen Zügen beförderte Schlafwagen zwischen Mü chen und Saarbrücken verkehrt letztmals von Münch nach Saarbrücken in der Nacht vom 1. auf 2. Oktober und Saarbrücken nach München in der Nacht vom 2. auf 3. Okto

— Eisenbahnkraftwagenverkehr. Am 19. September zwischen den Orten Neundorf (Anh.)-St.-Leopoldshall-Rathm zwischen den Orten Neundorf (Anh.)-St.-Leopoldshall-Ra mannsdorf-Ilberstedt-Bernburg-Aderstedt-Plötzkau und Be burg-Nienburg (Saale) versuchsweise ein Eisenbahnkraftwag verkehr für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet word Die Linien dienen teils dem Zubringerverkehr, teils verbess sie die Verkehrsverhältnisse zwischen den Reichsbahnstatio Neundorf (Anh.), Staßfurt-Leopoldshall, Bernburg und Ni burg (Saale). Die Betriebsausführung liegt in Händen Kraftverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt in Magdeburg.

— Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Priv eisenbahnen. Am 24. September begannen die Beratungen 23. Hauptversammlung des Vereins in Danzig. Nach Begrüß durch den Vereinspräsidenten Generaldirektor Lehmann Köln erklärte Oberregierungsrat Dr. Hain als Vertreter Preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe, daß an Verdrängung der Kleinbahnen durch Kraftfahrlinien vorläu nicht zu denken sei. Die preußische Regierung werde jed falls die Kleinbahnen in ihrem Wettbewerb mit den Autobus schützen und unterstützen. Der Vorsitzende wies auf die gro Schwierigkeiten und Sorgen hin, mit denen die Kleinbahnen Straßenbahnen zu kämpfen haben, und legte den Vertretern deutschen Reichsbehörden und preußischen Behörden mehr dringende Wünsche ans Herz, insbesondere betreffend Beförrungssteuer, Kraftwagenwettbewerb und behördliche Aufsic Zum Vorstandsbericht machte der Vereinsdirektor Prof. Helm-Berlin einige Ausführungen über den Wettbewerb Kraftwagenverkehrs und die Beförderungssteuer. Es wickelte sich im Anschluß hieran eine Erörterung der Beförrungssteuer. Es wurde beschlossen, diese Frage noch besond zu behandeln. Eisenbahndirektor Dr. Köhler-Hannover unt zog das Verhalten der Aufsichtsbehörden gegenüber den Kle bahnen einer Kritik. Sodann sprach Direktor Albert aus Cref über Normung bei dem Bau von Straßenbahnfahrzeugen. 25. September folgten Vorträge in den Gruppenversammlung

— Mitropa Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewa A.-G. Die Generalversammlung genehmigte den Abschluß 1925. Aus dem nach satzungsmäßiger Auffüllung des Reser fonds verbleibenden Reingewinn von 1 027 976 RM werden wie 5 % Dividende gezahlt und 51 976 RM vorgetragen. In dem schäftsbericht wird darauf hingewiesen, daß die Mitropa für Unterhaltung ihres Wagenparks 3 908 000 RM hat aufwen müssen, und daß sie für Steuern, Abgaben und soziale Last, einschließlich der Beförderungssteuer, mit mehr als 2,1 Million Mark belastet war.

— Auslandsbesucher mit eigenen Kraftwagen in Deutschla In dem Zeitraum von Juli 1925 bis Juni 1926 ist die Anz der zu vorübergehendem Aufenthalt in Deutschland zugelassen ausländischen Kraftfahrzeuge um 15 % gestiegen gegenüber d gleichen Zeitraum 1924/25. An diesem Verkehrszuwachs wa die Krafträder mit 24 %, die Personenwagen mit 16 % und Lastkraftwagen mit 1 % beteiligt. Den bedeutendsten Anteil dem Verkehr dieses Zeitraums hatte — nach einer Mitteilu

„Wirtschaft und Statistik" — wie im Vorjahr Danzig; es lgen die Niederlande, die Schweiz und Frankreich. Der Verhr aus der **Schweiz** hat gegenüber dem Vorjahr bei weitem m **meisten zugenommen**. Für die einzelnen Monate erbt sich ein sehr verschiedener Umfang des Verkehrs. Aus st allen Ländern kamen die meisten Kraftfahrzeuge in der auptreisezeit von Mai bis August. In diesen Monaten erichte der Gesamtverkehr mehr als den dreifachen Umfang der onate Dezember und Januar.

Österreich.

— **Mitteleuropäische Verkehrstagung in Wien.** Vom 2. bis Oktober findet in Wien eine mitteleuropäische Verkehrstagung att, deren Ehrenschutz Bundespräsident Dr. Hainisch übermmen hat.

— **Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.**

	Mai	Juni
etriebsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Zugkilometer	3 739	3 820
1000 Wagenkilometer	69 530	71 865
erkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer		
der personenführenden Züge	47 702	47 177
der Güterzüge	314 603	332 540
erkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der Verkehrssteuern (Vorläufiges Ergebnis): 1000 S	42 955	42 562
Davon Personen- und Gepäckverkehr	16 955	15 921
Güterverkehr	26 000	26 641

— **Psychotechnische Methoden im Bundesbahnbetriebe.** Die sterreichischen Bundesbahnen bedienen sich seit mehreren ahren der psychotechnischen Eignungsuntersuchungen für Verkstättenlehrlinge und wurden hierbei wesentlich von Ing. ildner und anderen Beamten des Ausschusses für wirtschaftche Betriebsführung sowie in jüngerer Zeit von Professor r. Rupp unterstützt. Wegen der Bedeutung der psychotechischen Methoden für die Sicherheit, Regelmäßigkeit und Wirthaftlichkeit des gesamten Eisenbahndienstes beabsichtigt die undesbahnverwaltung, ihre Anwendung auf den ganzen Beiebsdienst auszudehnen. Führend auf dem Gebiete der Eisenahnpsychotechnik ist die Deutsche Reichsbahn, die in eigenen ahnpsychotechnik ist die Deutsche Reichsbahn, die in eigenen hung und praktische Auswertung betreibt. Dem Entgegenommen ihrer Hauptverwaltung ist es zu danken, daß zwei beannte deutsche Eisenbahnpsychotechniker Reichsbahnrat Dr.-ng. C. Heydt und Dr. Richard Couvé zu aufklärenden Vorägen nach Wien entsendet wurden. So sprach am 9. Septemer Dr. Heydt über den Aufbau der psychotechnischen Versuchsnstalt der Deutschen Reichsbahn, die Organisation der Eigungsuntersuchungen, ihre Durchführung und Ergebnisse. Dr. ouvé trug am 10. September über die psychotechnischen Anrnverfahren und Rationalisierungsmethoden im Eisenbahnienst vor.

— **Österreichs Außenhandel im Juni 1926.** Im Monat Juni urden Waren im Werte von 224 Millionen Schilling aus dem usland eingeführt (freier Verkehr und Veredlungsverkehr) nd Waren im Werte von 143 Millionen Schilling dorthin ausefürht. Gegenüber dem Vormonat war der Umsatz etwas reger, a die Einfuhr um 11 Millionen Schilling, die Ausfuhr um Millionen Schilling zugenommen hat.

Der Einfuhrüberschuß (das Bilanzpassivum) betrug daher im uni 81 Millionen Schilling gegenüber 89 Millionen Schilling im urchschnitt der ersten fünf Jahresmonate.

Übrige europäische Länder.

— **Die Dänische Staatsbahn im Betriebsjahr 1925/26.** Das änische Staatsbahnnetz wies am 31. März 1926 eine Länge von 457 km (22 km mehr als 1925) auf. 479 km werden zweileisig betrieben.

Mit der Neuordnung des dänischen Staatsbahnwesens im Feruar 1925 wurden auch neue Bestimmungen über die Abschreiung und Verzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen, das m 1. April 1925 von 557,8 auf 407,1 Mill. Kr. abgeschrieben urde, getroffen. Der Abschreibungsprozentsatz betrug für 924/25 und die vorhergehenden Jahre 1 % für das gesamte nlagekapital, wurde seitdem aber auf 2,3 % erhöht. Eine erzinsung des Anlagekapitals fand früher nicht statt. Bei er Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben wurde bei etzteren nur der Abschreibungsprozentsatz berücksichtigt, während jetzt auch die Zinsen für den überwiegenden Teil des nlagekapitals als Betriebsausgaben verrechnet werden. Der insatz beträgt 5 % sowohl für das zu verzinsende Kapital (1925/26: 362,8 Mill. Kr.) als auch für die Betriebsmittel, die der Staat der Eisenbahn zur Verfügung stellt. Das Kapital, das in den Linien mit schwachem Verkehr steckt (1925/26: 44,3 Mill. Kr.), ist im Haushalt der Staatsbahn nicht zu verzinsen. Bei einem Vergleich der Zahlen über das Betriebsergebnis ist zu berücksichtigen, daß im vergangenen Jahre wohl 5,6 Mill. Kronen bei den Ausgaben für Abschreibung, nichts aber für Zinsen in Abzug gebracht war. Für 1925/26 sind 28,8 Mill. Kr. für Abschreibung und Zinsen bei den Ausgaben berücksichtigt worden. Es ergibt sich für 1925/26 dann allerdings ein Zuschuß von 29,2 Mill. Kr. Das **finanzielle** Ergebnis war im einzelnen folgendes:

Betriebsjahr	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß
	Millionen Kronen		
1923/24	142,43	139,13	3,30
1924/25	144,46	144,55	— 0,09
1925/26	137,63	166,78	— 29,15

Der erhebliche Rückgang der Einnahmen ist auf den großen Arbeitskonflikt Anfang 1925, auf das schnelle Steigen der dänischen Krone, die Deflationskrisis und die Maul- und Klauenseuche zurückzuführen, infolge deren erheblich weniger Beförderungen von lebenden Tieren und verschiedenen landwirtschaftlichen Artikeln stattfanden.

Die Einnahmen verteilten sich folgendermaßen (in Kr.):

	1924/25	1925/26
Gesamteinnahmen	144 458 500	137 631 700
Davon Personenverkehr	58 857 900	59 715 700
Güter- u. Tierverkehr	76 990 800	68 491 400
Post	5 193 900	5 574 100
Andere Einnahmen	3 415 900	3 850 500

Während der Personenverkehr gegen das Vorjahr eine Steigerung um 1,7 % aufweist, ist der Güter- und Tierverkehr um 10,9 % zurückgegangen.

Der **Personalbestand** betrug durchschnittlich 22 203 Köpfe.

Die **Betriebsleistungen** sind wieder gestiegen. Die Zahl der Zugkilometer betrug 17,7 Mill. gegen 17,3 Mill. im Vorjahre, die Zahl der Wagenachskilometer 534,8 Mill. gegen 539,5 Mill. im Vorjahre. Während erstere also gegen das Vorjahr eine Steigerung um 2,5 % erfuhren, wiesen diese einen Rückgang um 0,9 % auf.

— **Bevorstehende Ermäßigung der Personentarife in Norwegen.** Die norwegische Staatsbahn hat bei der norwegischen Regierung beantragt, die Genehmigung zur Ermäßigung der Personentarife zu erteilen. Bei Entfernungen bis zu 50 km soll eine Herabsetzung um 20 %, bei weiteren Entfernungen eine geringere Ermäßigung der Fahrpreise eintreten. Die Einnahmen aus dem Personen- wie Güterverkehr gehen von Monat zu Monat zurück, ohne daß die Ausgaben in gleichem Maße eine Herabsetzung erfahren konnten. Man hofft daher, durch Tarifermäßigung eine Verkehrsbelebung herbeizuführen. Vor Anfang nächsten Jahres ist jedoch, wie wir erfahren, nicht mit der Durchführung der Tarifherabsetzung zu rechnen.

— **Neue schwedische Verkehrsordnung.** Am 1. Januar 1926 ist in Schweden eine neue Eisenbahnverkehrsordnung in Kraft getreten. Sie ist vom König am 12. Juni 1925 genehmigt worden und an die Stelle der Verkehrsordnung von 1914 getreten. Schon 1919 begann man die Arbeiten für eine Änderung der damaligen Verkehrsordnung. Inzwischen fand jedoch die Revisionskonferenz für das Berner Übereinkommen im Mai 1923 in Bern statt, so daß man sich entschloß, erst noch die Änderungen des Berner Übereinkommens abzuwarten, um auch diese in der neuen schwedischen Eisenbahnverkehrsordnung zu berücksichtigen. Die wesentlichsten neuen Bestimmungen sind folgende:

Entsprechend dem I. Ü. bestimmt auch die neue schwedische EVO, daß die Eisenbahn, sofern sie ihre Beförderungspflicht verletzt, zivilrechtlich schadensersatzpflichtig ist (§ 3). Die Haftung für erteilte Frachtauskünfte, die der deutschen EVO ganz unbekannt ist, ist geändert worden (§ 5). Jemand, der der Eisenbahn die tariflich festgelegte Gebühr dadurch entzieht, daß er Gepäck aufgibt, ohne selbst mitzufahren, hat als Strafe eine Zuschlagfracht von 5 Kr. für das Kilogramm, mindestens 25 Kr. zu zahlen (§ 28). Die Mitnahme von Hunden und anderen Tieren, selbst in Behältern, in die Schlafwagen ist verboten (§ 38). Der Versender haftet auch dafür, daß die Angaben im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle gemacht sind (§ 60). Die Eisenbahn soll sich nur in beschränktem Umfange auf den Anerkennungsvermerk des Versenders über mangelhafte Verpackung berufen können (§ 62). Die Verlade-, Entlade- und Lieferfristen sind geändert worden. So brauchen lebende Tiere erst 3 (anstatt bisher 2) Stunden nach Ankunft auf der Bestimmungsstation entladen zu werden. Ganz allgemein ist die Zeit von 2 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends an den Tagen vor Sonn- und Feiertagen nicht in die Ver- und Entladefrist von 12 Tages-

stunden einzurechnen. Als Tagesstunden gelten die Stunden von 7 Uhr morgens bis 7 Uhr abends (§ 63). Die Eisenbahn braucht das Gut nicht mit bestimmten Zügen zu befördern, sondern hat lediglich die Lieferfrist innezuhalten. Die Lieferfristen sind denen des internationalen Frachtrechts für Frachtgut angepaßt worden (§ 73), während sie für Eilgut schon nach der alten schwedischen EVO sich günstiger für den Verkehrtreibenden stellten. Für Frachtgut betragen sie jetzt in Stunden:

Beförderungsstrecke	bisher Std.	km	jetzt Std.
höchstens 100 km	72		72
101—300 „	96		96
301—600 „	144	301—500	120
601—900 „	192	501—700	144
		701—900	168

Bei einer Entfernung von über 300 km werden für je angefangene 200 km 24 Stunden gerechnet gegenüber bisher 48 Stunden für je angefangene 300 km.

— **Erhebliche Verkürzung der Fahrzeit auf der Linie Stockholm-Gotenburg.** Mit Einführung des Sommerfahrplanes am 15. Mai 1927 wird die durch die Einführung des elektrischen Betriebes ermöglichte erhebliche Fahrzeitverkürzung auf der seit diesem Sommer bereits elektrisch betriebenen Linie Stockholm-Gotenburg durchgeführt werden. Der Nachtschnellzug wird Stockholm 10^{27} (statt 9^{20}) verlassen und Gotenburg bereits 7^{25} morg. (statt 7^{34}) erreichen. In umgekehrter Richtung erfolgt die Abfahrt von Gotenburg 10^{30} abends (statt 10^{00}), die Ankunft in Stockholm 7^{45} morg. (statt 7^{49}). Der Tagesschnellzug von Stockholm nach Gotenburg wird um 1 Std. 35 Min., in entgegengesetzter Richtung um 1¼ Std. beschleunigt: Stockholm ab 2^{04}, Gotenburg an 9^{12}, Gotenburg ab 1^{20}, Stockholm an 8^{51}. Der beschleunigte Personenzug wird Gotenburg sogar 2¼ Std. früher als jetzt erreichen, in umgekehrter Richtung in Stockholm 1¾ Std. eher ankommen: Ankunft in Gotenburg 5^{00} statt 7^{15} abends, Gotenburg ab 7^{33} morg. (statt 7^{00}), Stockholm an 5^{18} (statt 6^{30}). Auch die übrigen, den internationalen Verkehr aber weniger interessierenden Züge auf dieser Strecke werden verkürzte Fahrzeit erhalten.

— **Russische Wagenbestellungen im Auslande.** Zu dem Beschluß des russischen Verkehrskommissariats über Bestellungen von 4000 Wagen im Auslande wird berichtet, daß die vom Arbeits- und vom Verteidigungsrat bereits genehmigten Aufträge in Amerika, England und Deutschland untergebracht werden sollen. Den größten Teil der Bestellungen (2200 Wagen) sollen die Baldwin-Philadelphia- und Sheffield-Werke in England erhalten. Nach Deutschland sollen 1200 Wagen vergeben werden, wobei es sich ausschließlich um Güterwagen handelt.

— **Zur Verstaatlichung der Privatbahnen in der Tschechoslowakei.** Die auf dem Gebiete der tschechoslowakischen Republik gelegenen zahlreichen Privat- (Buschtehrader, Außig-Teplitzer Eisenbahn) und Lokalbahnen, deren Aktien sich zum großen Teil in reichsdeutschem Besitz befanden, wurden bald nach der Selbständigerklärung der Tschechoslowakei verstaatlicht. Diese Aktion ging in den Jahren 1922 und 1923 vor sich. Der damalige tschechische Eisenbahnminister Stříbrný führt nun in einer von ihm herausgegebenen Broschüre, die jüngst in der in Prag erscheinenden tschechischen Wochenschrift „Lech" wiedergegeben wurde, aus, daß die Anteilbesitzer dieser Bahnen, unter denen sich zahlreiche Ausländer befunden haben, nur ein zehntel des Wertes bekommen haben. Er sagt wörtlich: „Ich habe durch freiwilligen Kauf ein Drittel aller tschechoslowakischen Bahnen zu außerordentlich günstigen Bedingungen verstaatlicht, was selbst von meinen Gegnern anerkannt worden ist. Nur ein Beispiel hierfür: Ein Kilometer der von mir verstaatlichten Bahnen (Buschtehrader, Außig-Teplitzer und einige Lokalbahnen) bezahlten wir samt dem Wagenpark genau mit einem Zehntel dessen, was von uns die Verbündeten für ein Kilometer der aus österreichischen Besitz übernommenen Bahnen ohne Wagenpark verlangen. Wir haben also die Bahnen für ein Zehntel des Preises gekauft, den von uns unsere Befreier fordern."

— **Die Markprioritäten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Bekanntlich hat der Kurator der reichsdeutschen Prioritätenbesitzer der genannten Bahn (siehe Nr. 37, S. 988 d. Ztg.) einen Vergleichsvorschlag in der Frage der Honorierung der Markprioritäten überreicht. Im Hinblick auf das nunmehr in Vorbereitung befindliche Gesetz über die Honorierung sämtlicher von der Tschechoslowakei übernommenen Eisenbahnprioritäten, deren Dienst noch nicht geregelt ist, erscheint es jedoch, wie die tschechoslowakische Regierungspresse meldet, unwahrscheinlich, daß die Aussig-Teplitzer Obligationen aus dem Komplex der übrigen Markprioritäten ausgeschieden und gesondert von den übrigen Prioritäten behandelt werden. Die Frage dürfte vielmehr gemeinsam mit den übrigen Titres behandelt werden.

— **Die Bezahlung der rückständigen Ferdinands-Nordbah. Annuitäten in der Tschechoslowakei.** Die Frage der rückstä digen Annuitäten der Ferdinands-Nordbahn nähert sich ihrer en gültigen Bereinigung. Die Annuitäten machen bekanntlich etv 40 000 000 Kc. aus.; Es ist bereits im Verlaufe der bisherig Verhandlungen eine grundsätzliche Einigung in dem Sinne e zielt worden, daß diese Summe in 11 Jahresraten vom Staate g tilgt werden wird. Das Übereinkommen bedarf noch der fo mellen Genehmigung des zuständigen Ministeriums wie auch d Verwaltung der Nordbahn. Die Zahlungen dürften sodann ba aufgenommen werden.

— **Neue elektrische Riesenlokomotiven der Lötschberg-Bah** Zwei neue elektrische Riesenlokomotiven — die größten in d Schweiz — hat die Lötschberg-Bahn (Spiez-Kandersteg-Brig) den Dienst gestellt. Diese von mit 6 von einander unabhängig Triebachsen mit Einzelantrieb und zwei Laufachsen, sowie m mechanisch-pneumatischer Steuerung, System Secheron, ve sehenen Lokomotiven weisen eine Normalkraftleistung v 4500 Pferdestärken auf (die stärksten jetzt in der Schweiz i Betriebe stehenden elektrischen Lokomotiven besitzen 2500 PS Für den Fall eines Motorschadens kann immer noch mit fü Triebachsen gearbeitet und der Zug ohne Anstand weite befördert werden. Damit besitzt die Lötschberg-Bahn Lokom tiven, die auch mit den größten amerikanischen Lokomotive jeden Vergleich aushalten können. Im Schnell- und Persone zugdienst kann die Geschwindigkeit bis auf 75 km gesteige werden. Die neue Lokomotive besitzt eine Gesamtlänge vo 20,2 m und ein Eigengewicht von 141 t. Die Kosten eine Lokomotive belaufen sich auf 600 000 Fr.

— **Italienische Ein- und Ausfuhr.** In den ersten fünf M naten des laufenden Jahres betrug die italienische Warenau fuhr 6 634 000 000 Lire gegen eine Einfuhr von 11 600 000 0 Lire. Der Überschuß der Einfuhr gegenüber der Ausfuhr b trägt somit 4 966 000 000 Lire, während sie in den ersten fün Monaten des vorigen Jahres 4 735 000 000 Lire ausmachte.

— **Schlafwagenverkehr in Italien.** Auf Veranlassung des it lienischen Verkehrsministers hat die Internationale Schlafwage gesellschaft für die wichtigsten Bahnverbindungen zwischen de Hauptstadt und den übrigen bedeutendsten Städten Italiens b sondere Züge eingeführt, die ausschließlich aus Schlafwage 1. und 2. Klasse bestehen. So wurden, vorläufig mit vollem E folge, vier solche Züge aufgestellt, die Rom mit Mailand, Genu Venedig und Triest und mit Calabrien und Sizilien verbinde Die Gesellschaft hat zwei Arten von Schlafwagen gewählt: di eine zu 16 Plätzen ausschließlich für 1. Klasse und die ander zu 24 Plätzen für Reisende 2. Klasse. Die Gesellschaft ha ferner neue Speisewagen mit 56 Plätzen in Bau gegeben. Da gesamte Material, bestehend aus 38 Schlafwagen zu 16 Plätzer 25 Schlafwagen zu 24 Plätzen und 40 Speisewagen, ist entwede schon fertig oder befindet sich in vorgeschrittenem Bau in de italienischen Werkstätten. Es wird teilweise im inneren, teil weise im internationalen Dienste Verwendung finden.

— **Eisenbahnpläne im Elsaß.** In der französischen Kamme hat ein Abgeordneter den Minister der öffentlichen Arbeite darauf aufmerksam gemacht, daß es nötig sei, eine Bahnverbin dung mit Schnellzugverkehr zwischen Belfort und Colmar z schaffen, die den Umweg über Mülhausen vermeidet; eine solch Eisenbahn wird mit einer Verkürzung der Entfernung um 22 kn gegenüber der jetzigen Bahnverbindung für möglich gehalten Der Minister erwiderte, daß schon im Jahre 1921 Vorarbeiter für eine solche Eisenbahn gemacht worden seien; die Koster seien damals auf 80 Mill. Franken geschätzt worden, würde aber heute viel höher sein. Man könne heute eine solche Eisen bahn aus wirtschaftlichen Gründen nicht bauen, zumal von ih ein Ertrag nicht zu erwarten sei; im Gegenteil würde sie zu Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals noch Zuschüsse erfordern.

Ebenso ablehnend verhielt sich der französische Minister der öffentlichen Arbeiten gegenüber einer Anfrage, die ein anderer Abgeordneter wegen eines Durchstichs der Vogesen zwischen Saint-Dié und Markirch an ihn richtete. Der Abgeordnete berief sich dabei auf Versprechungen, die frühere Minister gemacht hatten. Die Antwort des jetzigen Ministers lautete aber dahin, daß der Plan zwar erwogen, aber abgelehnt worden sei. Wegen der nahen Nachbarschaft anderer Eisenbahnen könne es sich hier nur um eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung handeln, die also nur örtlichen Wert haben könnte, und ehe man über ihren Bau eine Entscheidung treffen könne, müsse man erst abwarten, wie sich der Verkehr auf den neuen Eisenbahnen Saint Dié-Saales und Saint Maurice-Wesserling gestalten werde. Die Pläne für den Bau der Eisenbahn Saint Dié-Markirch seien daher zur Zeit zurückzustellen.

— Anleihe der französischen Staatsbahnen. Vor kurzem ben die französischen Staatsbahnen, und zwar die alte Westhn ohne die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen, eine Anleihe n 250 Mill. Franken aufgenommen; die Schuldverschreibungen irden von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erworben, die auf se Weise Gelder aus ihren Rücklagen zinstragend unterpracht hat. Neuerdings haben sich die französischen Staatsnen wieder an den Geldmarkt gewendet, und sie haben in Schweiz eine Anleihe von 60 Mill. Schweizer Franken und Holland eine solche im Betrage von 30 Mill. Gulden aufommen. Beide Anleihen sind zu 94 % begeben worden und ssen mit 7 % verzinst werden. Die Schweizer Schuldverreibungen sind in 25 Jahren, die holländischen in 35 Jahren zulösen. Durch diese Maßnahmen in der Wirtschaft der atsbahnen will die Regierung ihren eigenen Kredit erhöhen l die französische Währung stützen.

– Übergang der belgischen Staatsbahnen in Gesellschaftsrieb. Um Mitternacht vom 31. August zum 1. September sind belgischen Staatsbahnen der neugegründeten Gesellschaft, sie nunmehr betreiben und verwalten soll, übergeben worden Nr. 30, S. 814 d. Ztg.). Alle Kassen sind um Mitternacht abschlossen worden, ebenso alle Schriftstücke, um die Auseinlersetzung zwischen Staat und Gesellschaft vorzubereiten. rner ist der Stand aller Bauten festgestellt worden, da sie nmehr auf Rechnung der Gesellschaft fortgeführt werden und Tätigkeit des Staates auf diesem Gebiet aufhört. Die Aufme der Vermögensteile, sowohl der festen wie der bewegen, die an die Gesellschaft übergehen, wird allerdings noch ige Zeit dauern.

)ie neue Gesellschaft muß aus dem Betriebe der belgischen enbahnen jährlich 600 Mill. Franken herauswirtschaften. Der uldendienst, Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erdern 270 Mill., einen ebenso hohen Betrag verschlingt ein Zulag zum Gewinnanteil von Vorzugsaktien, und außerdem ist h eine Rücklage für Erneuerungen usw. zu machen. Man vartet mit Bestimmtheit, daß es der Gesellschaft gelingen wird, nötigen Überschüsse zu erzielen. Allerdings bedarf es dazu visser Einschränkungen in den Ausgaben, die aber für möglich alten werden, und einer Erhöhung der Tarife, deren Neuregeg im Gange ist.

– Die Aussichten der englischen Eisenbahnen. Eine Denkrift, als deren Verfasser eine bekannte englische Maklerna bezeichnet wird, behandelt eingehend die wirtschaftliche ge der englischen Eisenbahnen und ihre Aussichten für die kunft. Nach dem englischen Eisenbahngesetz von 1921 soll Eisenbahnen bekanntlich ein bestimmtes Einkommen gerleistet werden, dessen Höhe das Tarifgericht festsetzt. Die ife sollen so bemessen werden, daß bei wirtschaftlicher Bebsführung und bei ausreichenden Leistungen dieses Einmen erreicht wird; es beträgt zur Zeit etwas über 49 Mill. Sterl. Seine Höhe muß natürlich von Zeit zu Zeit, dem ehmenden Anlagekapital folgend, neu festgesetzt werden. jetzt ist das Eisenbahngesetz noch nicht voll in Kraft gen, und die Neuregelung der Tarife steht noch aus. Infolge sen ist das tatsächliche Einkommen der englischen Eisennen bisher noch hinter dem Betrag, den ihnen das Taricht zugebilligt hat, zurückgeblieben; es betrug im Jahre 4 etwas über 44 Mill., im Jahre 1925 rd. 41,7 Mill. Der hverständige auf dem Gebiete der Geldwirtschaft, der die kschrift verfaßt hat, glaubt aber, daß es in Zukunft drei den vier Eisenbahngruppen möglich sein wird, ihr Regeleinmen zu erreichen, ja von der Südbahn, bei der es 6,3 Mill. rägt, wird es sogar überschritten werden, und nur die Lon- und Nordostbahn, der 14 Mill. zugebilligt sind, wird diesen rag nicht aus dem Betrieb herauswirtschaften können. Die räge, auf die es die London, Midland und Schottische Eisenn und die Große Westbahn bringen müssen, sind 20 Mill. 8 Mill. Pfd. Sterl. Die bisher erzielten Fehlbeträge können ch Sparmaßnahmen beseitigt werden. Dazu gehört ein Abüberflüssiger Arbeitskräfte, überflüssig deshalb, weil nach Ausstand dieses Jahres längere Zeit vergehen wird, ehe das Wirtschaftsleben erholt und damit der Eisenbahnverr auf die frühere Höhe kommt. Ein Abbau um 4 % würde Ausgaben um 4 Mill. Pfd. Sterl. vermindern. Die viel umttene Frage, ob der Zusammenschluß der englischen Eisennen zu vier großen Gruppen vorteilhaft gewesen ist, glaubt Denkschrift bejahen zu sollen; bis jetzt hätten sich nur die dem Zusammenschluß verbundenen Nachteile gezeigt, jetzt r fingen die Eisenbahnen an, einträchtig zusammenzuarbeiund in jeder Gruppe würden jetzt allgemein die Formen einährt, die sich bei der leistungsfähigsten Gesellschaft bewährt en.

- Eisenbahn und Kraftwagen in Irland. Die Eisenbahnen von nd klagen sehr über den Wettbewerb, den ihnen der Kraftibus in stets steigendem Maße bereitet. Die Einrichtung einer Omnibusverbindung zwischen Dublin und Cavan hat sie gezwungen, ihre Fahrpreise sehr erheblich herabzusetzen, und eine Verminderung ihrer Einnahmen können die irischen Eisenbahnen ebensowenig vertragen, wie die anderer Länder. Dublin und Cavan sind sowohl durch die Große Südbahn, wie durch die Große Nordbahn miteinander verbunden, durch die letztgenannte allerdings auf einem Umweg, so daß die Entfernung 138 km gegen 49 km auf der Südbahn beträgt. Eine Rückfahrkarte Dublin-Cavan kostete bisher 38 Sh. 4 P. in der 1. und 24 Sh. 10 P. in der 3. Klasse. Der Omnibus leistet dasselbe für 13 Sh. Beide Eisenbahnen geben, um dem Wettbewerb zu begegnen, neuerdings Fahrkarten Dublin-Cavan und zurück zu einem Preise aus, der in der 1. Klasse etwas höher, in der 3. niedriger als der Fahrpreis im Omnibus ist; sie kosten 15 und 10 Sh. Ähnlich sind die Preise für Fahrten nach den Zwischenorten neu geregelt worden. Die Neuerung besteht noch nicht lange genug, als daß ein Urteil über ihre Wirkung abgegeben werden könnte. Die geschilderten Verhältnisse sind aber ein interessantes Beispiel für den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen im Fernverkehr.

Fremde Erdteile.

—Kraftwagenverkehr der Südafrikanischen Eisenbahnen. In Südafrika gibt es Gegenden, deren Verkehr zwar den Bau einer Eisenbahn noch nicht lohnend erscheinen läßt, in denen aber doch der langsame und wenig leistungsfähige Ochsenwagen nicht mehr ausreicht, um die Bodenerzeugnisse abzufördern. Die rührige Verwaltung der Südafrikanischen Eisenbahnen hat daher in solchen Gegenden Kraftwagenverkehr für Personen und Güter mit Omnibussen und Lastkraftwagen eingerichtet. Sie hat dadurch einen solchen Aufschwung der Landwirtschaft herbeigeführt, der wieder auf ihren Kraftwagenverkehr zurückwirkt, daß sie ihr Kraftverkehrsnetz im Laufe der letzten zwei Jahre von 584 km auf 4235 km Länge hat erweitern müssen. Auf diesem Netz verkehren 75 Wagen, die neben Fahrgästen alle Arten von Gütern, außer Getreide in großen Mengen, befördern. Die Zeitersparnis gegenüber dem hergebrachten Ochsenwagen beträgt 80 %, und es können deshalb auf diesem Wege leicht verderbliche Nahrungsmittel, wie Milch und Molkereierzeugnisse, versandt werden, die früher wegen der Langsamkeit der Beförderung vom Verkauf auf entfernter gelegenen Märkten ausgeschlossen waren.

— Verbesserungen bei den amerikanischen Eisenbahnen. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten gehen heute viel sparsamer mit der Lokomotivkohle um als früher. Im Jahre 1925 sind im Durchschnitt 45,8 kg Kohle verbraucht worden, um 1000 t der Güterzüge 1 km weit zu befördern. Im Jahre 1920 waren zur gleichen Leistung 55,6 kg nötig, so daß die Ersparnis an Kohle etwa 19 % ausmacht. Ähnliche Ergebnisse sind im Personenverkehr erzielt worden; hier machte der Minderverbrauch, bezogen auf ein Zugkilometer, 14 % aus. Da mittlerweile auch die Kohle im Preis gesunken ist, ist der Aufwand für die Beschaffung des Brennstoffs für die Lokomotiven, auf die Leistungsfähigkeit bezogen, sehr erheblich zurückgegangen. Dabei sind die Leistungen im Güterverkehr noch dadurch erhöht worden, daß die Geschwindigkeit gesteigert worden ist. Die Reisegeschwindigkeit der Güterzüge betrug 1925 im Durchschnitt 19 km gegen 16,6 km im Jahre 1920. Da außerdem schwerere Zugeinheiten gefahren worden sind, kam die Stundenleistung eines Güterzugs im Jahre 1925 der Beförderung von 14 125 t auf 1 km Entfernung gleich, während 1920 die entsprechende Zahl nur 11 756 t war.

— Lautsprecher im Verschiebedienst. Auf dem Gemeinschaftsbahnhof in St. Paul, Minn., wird der Verschiebedienst neuerdings durch Lautsprecher geregelt. Bisher bezeichnete der den Betrieb leitende Beamte von seinem Turm aus durch Winken dasjenige Gleis, in das ein herannahender Güterzug einfahren sollte. Da es sich dabei um 23 Gleise handelt, kamen namentlich bei unsichtigem Wetter häufig Mißverständnisse vor, die wieder dazu führten, daß einfahrende Züge aufgehalten werden mußten. Es kamen dabei Aufenthalte von einer Stunde Dauer vor. Überdies dauerte es Wochen, ehe neu eintretenden Weichenstellern die Winksignale geläufig waren. Neuerdings werden ihnen die Befehle zum Einstellen der Weichen von dem betriebsleitenden Beamten, dem ein herannahender Güterzug durch Fernsprecher vorgemeldet wird, durch Lautsprecher erteilt, indem ihnen auf diesem Wege die Nummer des Zugs und des Gleises, in das er einfahren soll, angesagt wird. Zu diesem Zweck sind 29 Lautsprecher über den Bahnhof verteilt; ihre Stimme kann überall deutlich gehört werden. Die Anlage hat 6000 Dollar gekostet. Ihre Einrichtung hat den Erfolg gehabt, daß fast alle Güterzüge glatt einfahren können; nur ausnahmsweise kommt es vor, daß ein einfahrender Zug angehalten werden muß; der Aufenthalt dauert dann aber höchstens zwei Minuten.

— Die Dienstlaufbahn der Leiter amerikanischer Eisenbahnen. Eine Untersuchung der Dienstlaufbahn von 29 leitenden Beamten der bedeutendsten amerikanischen Eisenbahnen hat ergeben, daß 28 von ihnen „von der Pike auf“ gedient und eine längere Lehrzeit in untergeordneter Stellung durchgemacht haben. Elf von ihnen traten in den Betriebsdienst ein, anscheinend ohne fachliche oder gar wissenschaftliche Vorbildung, sechs sind aus dem Verkehrsdienst hervorgegangen, sieben hatten eine technische Vorbildung, vier waren rechtskundig vorgebildet. Der 29. war eine Ausnahme; er wurde schon mit 26 Jahren in den Aufsichtsrat berufen, gehörte also vermutlich dem Kreis der Geldgeber an. Von den 29 hatten 13 amerikanische Hochschulbildung und traten trotzdem in die untersten Lohnklassen der Eisenbahn ein, 16 hatten nur Mittelschulbildung und begannen ihre Laufbahn als Streckenarbeiter, Bremser oder im Bureaudienst. Früher berief man zum Leiter einer Eisenbahn gern einen Mann, der nahe Beziehungen zu Banken und ähnlichen Kreisen hatte, dem also deren Geldmittel zur Verfügung standen, neuerdings hält man es für richtiger, an die leitende Stelle einen Mann zu setzen, der sich emporgearbeitet hat. Ähnliche Anschauungen hat man in England in bezug auf die Beamten in leitender Stellung; im Aufsichtsrat sind dagegen die Kreise vertreten, die den Eisenbahnen die nötigen Geldmittel zur Durchführung ihrer Aufgaben verschaffen. Bei der in beiden Ländern üblichen Auffassung, nach der die Entscheidung in wichtigen Fragen in der Hand des Leiters liegt, ruht auf ihm höhere Verantwortung, als wenn eine Körperschaft das letzte Wort spricht, und man muß deshalb ganz besonderen Wert auf die Tüchtigkeit des leitenden Kopfes legen, wenn auch andererseits die Bewährung der Leitung eines Unternehmens durch eine Körperschaft stark davon abhängt, wer an ihrer Spitze steht.

— Die Eisenbahnen von Argentinien. Die erste Eisenbahn in Argentinien wurde, 10 km lang, im Jahre 1857 gebaut und mit einer Ausstattung versehen, die ursprünglich zur Verwendung im Krimkrieg bestimmt gewesen war. Aus dieser kurzen Strecke hat sich ein Eisenbahnnetz entwickelt, das stellenweise mit engen, an anderen allerdings mit recht weiten Maschen das ganze Land bedeckt und das bis 1924 auf 38 600 km angewachsen war. Die Eisenbahnen haben, so sagt ein Bericht des Handelsministeriums, der kürzlich erschienen ist, viel zur Entwicklung des Landes beigetragen, und die Geschichte der Eisenbahnen ist zugleich eine Geschichte des Wirtschaftslebens von Argentinien. Von den 24 Einzelnetzen, in die die argentinischen Eisenbahnen gegliedert sind, sind zehn mit mehr als der Hälfte der Gesamtlänge in britischen Händen. Die bedeutendste unter ihnen ist die Südbahn, die, von Buenos Aires ausgehend, den am höchsten entwickelten Teil des Landes mit Verkehr bedient. Sie berührt alle wichtigen Häfen des Landes. Die Zahl der Reisenden, die sie benutzen, beträgt jährlich 40 Millionen, und ihr Güterverkehr umfaßt 5,5 Mill. t.

Da Argentinien keine einheimische Kohle besitzt, steht der Aufwand für die Beschaffung von Kohle, die meist aus England bezogen wird, in der Betriebsrechnung der argentinischen Eisenbahnen an erster Stelle. Während des Krieges konnte England keine Kohle abgeben, und die Eisenbahnen Argentiniens haben daher trotz der weiten Entfernung von den Kriegsschauplätzen, schwer unter dem Kriege zu leiden gehabt.

In den letzten Jahren sind in Argentinien umfangreiche Versuche mit Ölfeuerung der Lokomotiven gemacht worden. Drei von den englischen Eisenbahngesellschaften haben zusammen Ölquellen gepachtet, die monatlich 14 000 Faß Öl liefern. Ende 1923 hatte die Südbahn bereits 236 Lokomotiven für Ölfeuerung umgebaut und fast die Hälfte des Brennstoffs, den sie verbrauchte, war Öl. Vor einiger Zeit war der Preis des Öls gestiegen, die Kosten der Beschaffung von Kohle sind jedoch zurückgegangen, und das hat der weiteren Verwendung von Öl Abbruch getan. In der allerletzten Zeit wird der Ausstand in England wieder die Lieferung von Kohle nach Südamerika unterbunden haben, und so wird die Verwendung von Brennöl wieder Fortschritte gemacht haben. Der englische Kohlenbergbau wird sich aber auf diese Art einen Markt verschließen, auf dem er seine Erzeugnisse absetzen könnte.

Wasserverkehr.

— Binnenschiffahrtstagung. Am 25. d. M. fand die 57. Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt in Berlin statt, zu der sich zahlreiche Vertreter von Behörden eingefunden hatten. Auch der Verkehrsminister Dr. Krohne nahm teil. Nach Begrüßungsworten durch den Vorsitzenden, Ministerialdirektor Dr. Ott, hielt Regierungsbaumeister a. D. Müller, Hamburg, über ein neues von ihm erfundenes System einen Vortrag, das er als „Treidel-Schwebe-Bahn“ bezeichnete und zum Schleppen von Schiffen, hauptsächlich auf Kanälen, bestimmt ist. Es handelt sich hier um die Vereinigung einer Drahtseilbahn und einer Schwebebahn. Unterstützt wurden diese Ausführungen durch das Korreferat von Regierungsbaurat Skalweit. Ministerialdirektor Gährs, als Vertreter des Reichsverkehrsministeriums sprach sodann über „das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung und die Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes“. Der Vortragende schilderte die zunehmende Erwerbslosigkeit und das von der Reichsregierung zu ihrer Milderung aufgestellte Arbeitsbeschaffungsprogramm. Insbesondere verbreitete er sich über den Plan zum Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes. Er führte aus, daß bei einem großzügigen Arbeitsbeschaffungsprogramm Kanalbauten nicht fehlen dürften, da sie geeignet sind, eine große Zahl gelernter und ungelernter Arbeiter zu beschäftigen. Das Programm beschränke sich auf die wichtigsten Unternehmungen und halte so die weise Mitte zwischen den Forderungen der Kanalenthusiasten und den Forderungen der Kanalgegner. Wie er ausführte, sieht das Programm außer einer Reihe kleinerer Arbeiten den Mittellandkanal mit einem Teil des Südflügels, die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, die Neckarkanalisierung, die Verbesserung der Oder unterhalb Breslau, das Staubecken bei Ottmachau, den Lippekanal Hamm-Lippstadt, den Hansakanal über Minden, den Küstenkanal, die Umkanalisierung des Untermains sowie die Lahnkanalisierung vor.

Am folgenden Tge besichtigten die Teilnehmer die interessanten Bauarbeiten der Oderschleuse bei Fürstenberg.

— Ausbau des Gdinger Hafens durch die ostoberschlesische Schwerindustrie. Ein großer Teil der ostoberschlesischen Schwerindustrie, darunter die Firmen Progreß, Robur, die Akt.-Ges. Giesches Erben, die Warschauer Kohlengrubengesellschaft, das polnische Eisensyndikat u. a. haben sich, wie die B. B. Ztg. mitteilt, an das Handelsministerium mit dem Vorschlag gewandt, eine Aktiengesellschaft zwecks Ausbaus und Ausbeutung des Hafens Gdingen ins Leben zu rufen. Danach sollen für 3 Mill. Zloty namentliche Aktien herausgegeben werden, wobei dem polnischen Staate die Hälfte überlassen bleibt. Dafür erhält die Gesellschaft das Recht der Ausbeutung des Hafens für die Zeit von 36 Jahren. Wie verlautet, steht die Regierung der Angelegenheit wohlwollend gegenüber, da der Plan einer Beschleunigung des Hafenbaues in letzter Zeit infolge der erhöhten Ausfuhr dringlich wurde und man sich nur noch nicht schlüssig war, ob der Plan von Staats wegen ausgeführt werden oder privatem Vorgehen überlassen bleiben sollte.

— Die günstigen Betriebsergebnisse des tschechoslowakischen Umschlagverkehres in Preßburg (Bratislawa). Die großen Investitionen in den Preßburger Donauhafen tragen bereits Früchte. Infolge der modernen Einrichtung des Hafens ist der Verkehr ständig im Steigen begriffen. Die jährliche Zunahme beträgt durchschnittlich 70 000 t, so daß der Gesamtumschlag des Hafens bereits 450 000 bis 500 000 t beträgt. Die Einlagerungs- und Umladegebühren betragen für das vergangene Jahr ungefähr 1 Million tschechische Kronen, die Einnahmen der Eisenbahn und Zollbehörden rund 100 Millionen. Auch in dem benachbarten Hafen von Komorn wächst der Verkehr ungeheuer. Die Bedeutung dieses Hafens liegt neben seiner Bestimmung, den Preßburger Hafen zu entlasten, auch in dem großen Wirkungsfeld, daß sich der Hafen der slowakischen Holzindustrie, der Kohlenausfuhr aus dem Ostrauer Revier und als Umschlagplatz für oberschlesische Kohle erschließt. Der Umschlag betrug gegen 40 000 t, stieg schließlich auf 80 000 t und beträgt gegen 150 000 t jährlich.

Ausstellungen und Messen.

— Kraftwagenausstellung Köln 1927. Die internationale Automobil-Ausstellung, die vom 20. bis 29. Mai in Köln stattfindet, wird Sonderabteilungen zeigen für Lastwagen zum Güterverkehr, für Verkehrsfahrzeuge, namentlich Autobusse und Aussichtswagen und für Kraftwagen für Kommunalbetriebe, also für Straßenreinigung, Müllabfuhr, Krankenwesen, Feuerwehr und Polizei zu Land und zu Wasser. Auch Kraftfahrzeuge für Landwirtschaft sollen zur Ausstellung kommen, und ebenso Material und Modelle aller Art, um über Zubehör und Autostraßenbau zu unterrichten.

Allgemeines.

— Neue Versuche mit schweren Diesellokomotiven. Wie „Glasers Annalen“ im Band 99, Heft 3, und die „Verkehrstechnik“ im Heft 33 des laufenden Jahrgangs melden, haben auf der Strecke Güsten-Mansfeld der Deutschen Reichsbahn kürzlich Probefahrten einer neuartigen, für Rußland bestimmten 12[illegible]-pferdigen Dieselgetriebe-Lokomotive mit elektromagnetischer Schaltung und Kupplung stattgefunden.

Das Problem der Diesellokomotive beschäftigt die Fachleute nunmehr etwa 20 Jahre. Die Schwierigkeiten beim Betr[illegible]

cher Lokomotiven lagen bisher darin, eine geeignete Übergung der Leistung des Dieselmotors auf die Treibräder zu den. Die in den Jahren 1909 bis 1912 in dieser Richtung vorommenen ersten Versuche hatten den schlüssigen Beweis ercht, daß der unmittelbare Angriff der Dieselkolben an Treibachsen die unbedingt notwendige weite Veränderlicht des Drehmomentes nicht hergeben konnte. Man wurde klar darüber, daß zwischen Dieselmotor und Lokomotive Übertragungsmittel eingeschaltet werden muß. Es wurden im Laufe der Zeit die verschiedensten Übertragungen ausrobt, z. B. Abgas, Dampf, Luft und Gemische dieser Stoffe schließlich auch Druckwasser (Lentzgetriebe). Am besten währt hat sich jedoch die elektrische Übertragungsart, der im Jahre 1917 die ersten Versuche angestellt wurden. Zeit laufen in den Vereinigten Staaten einige Maschinen mit ser Übertragung bis zu 1000 PS. Bei diesen sogenannten sel-elektrischen Lokomotiven wird durch den Dieselmotor ein ktrischer Stromerzeuger angetrieben, der seinerseits Elektrotoren speist, die die Umdrehung der Treibräder bewirken. h diesem Grundsatz wurde vor einigen Jahren auch von fessor Lomonossoff und der Hohenzollern A.-G. für Lokotivbau, Düsseldorf, eine 1E1-Dieselelektrische Lokomotive 1200 PS — als zur Zeit stärkste Diesellokomotive — entrfen und gebaut, die auf den russischen Bahnen bereits gere Zeit im Güterzugbetriebe steht, und sich gut bewährt en soll.

Auf Grund der dort gesammelten Erfahrungen beauftragte fessor Lomonossoff wiederum die Hohenzollern A.-G. für comotivbau mit dem Bau einer wesentlich einfacher gestaln Dieselgetriebe-Lokomotive, die ebenso wie die bezeichnete Diesel-elektrische Lokomotive von einem MANrtaktdieselmotor von 1200 PS und 450 Umdrehungen in der ute getrieben wird. Der Antrieb der Treibräder erfolgt, lich wie bei Kraftwagen, durch ein mehrstufiges Zahnradriebe unter Vorschaltung einer sehr elastischen elektrognetischen Gleitkupplung für das Anfahren und von elektrognetischen Lamellenkupplungen für die verschiedenen Überungen. Die Fahrversuche, sowohl auf dem Fabrikgelände auch im Bezirk der Reichsbahndirektion Elberfeld und auf eingangs erwähnten Strecke Güsten-Mansfeld, sollen einen ht befriedigenden Verlauf genommen haben. Die Lokomotive nach dem angezogenen Bericht, Güterzüge bis zu 1350 t ernd und anstandslos befördert und soll selbst nach Stillnd in einer Steigung von 1:100 den Zug mit bemerkensrter Beschleunigung wieder in Bewegung gebracht haben. e solche Dieselgetriebe-Lokomotive soll nur ein Viertel bis Fünftel der Brennstoffmenge einer gleich starken, ölgeerten Dampflokomotive verbrauchen. Die Brennstoffauszung der Maschine ist mit 30,5 % gegen 6 bis 8 % einer mpflokomotive angegeben.

Als ein großer Vorteil der Diesellokomotive ist anzuführen, mit ihr das Durchfahren längster Bahnstrecken ohne schinenwechsel möglich ist. „Glasers Annalen" reiben hierzu: Wie in den ortsfesten oder Schiffs-Dieseltralen ein ununterbrochener, unter Umständen monatelanger, nst stattfindet, so kann auch ein und dieselbe Diesellokotive die planmäßigen Züge jeweils von der Anfangs- bis Endtion befördern. Das Personal wäre entweder unterwegs zu wechn oder auch in Sonderfällen im Packwagen, ähnlich dem Dienst Wachen auf Schiffen, mitzunehmen. Es stände danach nichts Wege, besondere Züge, z. B. von Berlin bis Konstantinopel zurück mit einer Lokomotive und Wechselpersonal zu ren.

Die Diesellokomotive ist gleich der Dampflokomotive — im gensatz zur elektrischen Lokomotive — vollkommen unabgig. Da sie auch nicht teurer wird als eine elektrische Lokotive, jedoch einer Zentrale, Unterwerke, Fahrleitungen usw. behrt, so wird sie — sollte die Frage des Ersatzes der mpflokomotiven akut werden — als erste berufen sein, die mpflokomotive zu ersetzen. Aber auch heute schon hat die sellokomotive ein großes Anwendungsgebiet, z. B. auf wasseren Strecken, auf Strecken mit schlechten Wasserverhältsen und in Ländern mit billigem Öl.

Für den Eisenbahndienst ist es nun vor allem wichtig, Lokotiven von wachsender Leistung zu erhalten. Ein Betrieb, der Ganze im Auge hat, sieht nicht auf Ersparnisse allein, sonn ihm muß es auf das Gesamtergebnis ankommen, und bei htiger Würdigung wird stets diejenige Lokomotive, die die ßere Leistung erzeugt, die dem Betriebe willkommenere sein. e heute vor uns stehende Diesellokomotive entspricht — immer h „Glasers Annalen" — diesen Anforderungen noch nicht. r Grund hierfür sei in dem noch zu schweren Dieselmotor zu hen, er weist eine Höchstumlaufzahl von 450 in der nute auf, und wiegt infolgedessen je Pferdestärke etwa 24 kg. e Versuche mit schnellaufenden Dieselmotoren von etwa 800 1000 Umläufen in der Minute, die an mehreren Stellen vorommen werden, lassen aber einen betriebsicheren Motor mit etwa 800 bis 1000 Umläufen in der Minute und etwa 10 kg Gewicht je Pferdestärke bald erwarten. Mit einem solchen Motor wird die Leistung der heutigen Heißdampflokomotive mit Vorwärmung erheblich übertroffen werden. M.

— **Zur Unfallversicherung.** Auf dem Berufsgenossenschaftstage in Wiesbaden am 22. September d. J. wurden zwei Fragen erörtert, die auch für die Deutsche Reichsbahn und sonstigen Eisenbahnverwaltungen von Bedeutung sind, nämlich die erweiterten Aufgaben, welche in der Heilfürsorge durch die neuen Gesetze nicht nur den Berufsgenossenschaften, sondern in gleichem Maße auch den Eisenbahnverwaltungen übertragen worden sind. Wir Deutsche haben die Fürsorge für unsere Unfallverletzten bekanntlich nicht, wie unsere alten Feinde fordern oder erwarten, eingeschränkt, sondern der Reichstag hat es für geboten gehalten, sie in einem nicht unerheblichen Maße weiter auszubauen. Einer der angesehensten Wortführer auf dem Gebiete der gewerblichen Unfallversicherung, der Verwaltungsdirektor der Süddeutschen Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft, Dr. h. c. Meesmann in Mainz, äußerte sich auf dem Genossenschaftstage u. a. dahin: Die Absicht des Gesetzes, die Heilbehandlung und die Berufsfürsorge gegenüber der Geldrente in den Vordergrund zu stellen, finde den vollen Beifall der Berufsgenossenschaften. Aber dieser Gedanke sei durchaus nicht neu. Wenn sich jetzt Mängel im Heilverfahren zeigten, besonders insofern, als die Wiederherstellung des Verletzten und dessen Wiederzuführung zu seinem oder einem ähnlichen Berufe vielleicht etwas zurückgesetzt sei, so habe das seinen Grund oft in besonderen Umständen. Wenn ferner die neuen Gesetze gleichzeitig die Leistungen den Krankenkassen in erweitertem Maße abnähmen oder wenigstens dies sehr nahe legten, so sei es vorläufig noch abzuwarten, ob dies einen Fortschritt bedeute. Um einen solchen zu erreichen, sei ein engeres Zusammenwirken zwischen dem Versicherungsträger und den Ärzten nötig. Dr. Meesmann empfahl, daß von den Berufsgenossenschaften bestimmte Verletzungsarten aufgestellt würden, deren Behandlung sie von vornherein bestimmten Heilanstalten und Fachärzten überwiesen zu sehen wünschten.

Das zweite, auch die Eisenbahnverwaltungen berührende Thema war: die amerikanischen Unfallverhütungsmethoden. Es ist ja allbekannt, daß bei unseren Arbeitern die Unfallverhütungsvorschriften vielfach nicht beliebt sind und nicht befolgt werden. Der Verband der gewerblichen Berufsgenossenschaften hat deshalb seinen Angestellten, Gewerbeassessor a. D. Michels, beauftragt, die Unfallverhütung in den amerikanischen Betrieben zu studieren, um zu sehen, ob die dortigen Methoden sich auch in Deutschland bewähren würden. Er hat dort beobachtet, was man übrigens schon wußte, daß in den amerikanischen Betrieben die Betriebskontrolleure, welche von den Versicherungsgesellschaften in die Betriebe geschickt werden, gern in den Betrieben gesehen werden. Unternehmer wie Arbeiter begrüßen den Kontrolleur mit Freude. Assessor Michels führt dies darauf zurück, daß jeder Amerikaner schon von Kindheit an zu einem größeren Selbstverantwortungsgefühl erzogen werde. Bei uns vertraue der Einzelne zu sehr auf die Fürsorge der Vorgesetzten. Er empfiehlt, die Unfallverhütung, ebenso wie in Amerika, schon in der Volksschule als Pflicht jedes Einzelnen gegen sich und die Mitmenschen hinzustellen. Großes Gewicht legte er auch darauf, daß den amerikanischen Unternehmern für gute Unfallverhütungsmaßnahmen ein Nachlaß an Versicherungsbeiträgen gewährt wird.

Dr. jur. W. Brandis, Berlin.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1024, 1026 u. 1027.)

— **Reise ohne Gefahr! Die Betriebssicherheit auf der Deutschen Reichsbahn.** Berlin 1926. E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Das folgenschwere Eisenbahnunglück bei Leiferde hat die Öffentlichkeit in außergewöhnlich starkem Maße beschäftigt. Insbesondere war es die Tagespresse, die sich mit diesem Falle befaßte. Mit Bedauern muß aber festgestellt werden, daß ein Teil der deutschen Presse eine gänzlich unsachliche Kritik übte und die Leitung der Reichsbahn und insbesondere ihren Generaldirektor in einer geradezu unerhörten Weise verunglimpfte. Nicht nur, daß hierdurch die öffentliche Meinung im Inlande irregeführt wurde, auch im Auslande mußte das Vertrauen zur Reichsbahn verloren gehen. Wohltuend sticht von einer solchen Berichterstattung eines Teils der deutschen Presse dagegen ab, was bei dem Eisenbahnunfall am 9. September 1926 in Leiden eine angesehene holländische Zeitung, Algemeen Handelsblad vom 10. September 1926, fordert:

„Über die Ursache des Unglücksfalls wird am Platze selbst verschieden geurteilt. Die meisten Menschen sprachen von einer Erdverschiebung. Wir meinen jedoch, besser zu tun, die offi-

ziellen Mitteilungen der Niederländischen Eisenbahnen abzuwarten, denn die Äußerungen der Eisenbahnleute der verschiedensten Rangstufen, die dort noch an der Arbeit waren, ergaben kein klares Bild."

Es ist nun zu begrüßen, daß in der vorliegenden Schrift in anschaulicher und allgemein verständlicher Weise dem Publikum Kenntnis von der Unfallstatistik und den Sicherheitsmaßnahmen gegeben wird, die zum Schutze der Reisenden von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft getroffen sind und noch weiter getroffen werden sollen. Das reiche Material der Unfallstatistik zeigt, daß die deutschen Bahnen an Betriebssicherheit den Bahnen anderer Länder nicht nachstehen. Im Gegenteil kann festgestellt werden, daß Deutschland eine geringere Unfallquote hat als die meisten Bahnen anderer Länder. Die Gestaltung des Schienenweges und seine Kontrolle durch die Streckenbegehungen, das Signalwesen und die neuesten Maßnahmen auf dem Gebiete der Signaleinrichtungen, die Organisation des Unfalldienstes usw. werden in der Schrift erläutert. Zum Schluß wendet sich die Schrift an die Öffentlichkeit, besonders an die Presse, mit der Bitte um Mitarbeit, die am besten dadurch getätigt wird, daß bei Unglücksfällen Ruhe und Sachlichkeit bewahrt werden. W.

— **Allgemeine und spezielle Wirtschaftsgeographie** von Dr. Ernst Friedrich, a. o. Professor an der Universität Leipzig. Dritte vollständig neubearbeitete Auflage. (Berlin und Leipzig, Walter de Gruyter & Co. 1926.)

Von diesem Werke liegt uns zunächst der erste Band über Allgemeine Wirtschaftsgeographie vor (Preis 12 RM.). Nach einer bekannten Begriffsbestimmung hat die Wirtschaftsgeographie auf geographischer Grundlage die ganze Erde als einen wirtschaftlichen Organismus und die einzelnen Staaten und Länder als dessen ineinandergreifende Teile zu betrachten, sie hat somit die Aufgabe, den Zusammenhang des wirtschaftlichen Lebens mit der natürlichen Ausstattung der Erdräume und der Eigenart ihrer Bewohner nachzuweisen. Wie eng alle Teile der Erde durch die Wirtschaft untereinander verbunden waren, haben die vernichtenden Schäden des großen Krieges gezeigt. Die Durchforschung dieser engen Verflechtung ist gerade jetzt eine besonders lohnende Aufgabe der Wirtschaftsgeographie. Die genaue Abgrenzung dieses Wissenschaftsgebietes ist erst vor wenigen Jahrzehnten erfolgt. Jedoch zählt mit Recht Professor Dr. Schmidt in St. Gallen Männer wie Alexander von Humboldt, Karl Ritter, Adam Smith und Malthus schon zu den klassischen Vorläufern einer wissenschaftlichen Wirtschaftsgeographie, die sehr genau erkannten, daß in der großen Verkettung der Ursachen und Wirkungen kein Stoff, keine Tätigkeit isoliert betrachtet werden darf, und selbst G. von Thünen gehört zu ihnen, der bekanntermaßen in verwegenster Abstraktion seinen „isolierten Staat" schuf, um die geheimnisvollen Gebilde des menschlichen Tauschverkehres zu entschleiern, andererseits aber neben dieser abstrakten Forschung sich auch der empirischen, alle Zusammenhänge berücksichtigenden empirischen Wirtschaftsforschung zuwandte. Professor Friedrich will nun, wie er im Vorwort sagt, mit seinem Werk ein handliches Lern- und Nachschlagebuch für die Bedürfnisse von Studierenden, zumal der Handelshochschule, und für Lehrer, Kaufleute, Industrielle, Landwirte, Arbeiter usw. geben. Bei der außerordentlichen Vielseitigkeit des Stoffes war der Verfasser selbstverständlich mit darauf angewiesen, in weitem Umfange zu kompilieren und reiches Material aus zahlreichen Quellen zusammenzutragen; das beigefügte ausführliche Literaturverzeichnis, in dem übrigens auch die von Wulff herausgegebene Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgeführt ist, gibt hierfür näheren Anhalt. Natürlich liegt aber das Hauptverdienst des Verfassers in der vollen Bewältigung und Durchdringung des ungeheuren Stoffes, in der Zurückführung der tatsächlichen Verhältnisse auf die wirtschaftlichen Begriffe und Gesetze, sowie in der übersichtlichen Darstellung der leitenden Gesichtspunkte. Auch in Eisenbahnerkreisen wird man das Buch mit Vorteil benutzen können, zu[...] da neben den Produktionsverhältnissen dem Handel und Verk[...] bedeutsame Ausführungen gewidmet sind und in Fragen der [...]renkunde mancher willkommene Aufschlüsse finden wird: ei[...] dem ausführlichen Sachregister entnommene Stichworte, [...] Baumwolle, Braunkohle, Gerste, Kupfer, Mais, Steinkohle, W[...]zen, Zuckerrohr usw. mit ihren zahlreichen Verweisungen mö[...] den reichen Inhalt des Buches auf diesem Gebiet wenigstens [...]deuten. Während die allgemeine Wirtschaftsgeographie die w[...]schaftlichen Erscheinungen allgemein und über die ganze E[...] hin zu betrachten hat, ist es Aufgabe der speziellen Wirtscha[...]geographie, die einzelnen Wirtschaftsräume der Erde nach[...]ander zu behandeln; dieser Aufgabe sollen der zweite und dr[...] Band des vorliegenden Werkes dienen. Dr. [...]

— **Im Zauber der mexikanischen Gewässer.** Von George H[...] Banning. Mit 69 Abbildungen und einer Karte. Leip[...] F. A. Brockhaus, 1926. Preis in Leinen gebunden 9,50 *M.*

Der Verfasser beschreibt in dem Buch seine Reise, die er [...] zweiter Steuermann und Gast auf einer Dieseljacht mit ele[...]schem Antrieb an der Küste des Stillen Ozeans zurückgel[...] hat. Der Eigentümer dieser Jacht hatte sie für eine E[...]deckungsfahrt in die mexikanischen Gewässer besonders ba[...] lassen. Das Schiff besuchte eine Reihe von Inseln, die abs[...] von der gewohnten Straße liegen (Guadalupe, Clairon us[...]) Banning schildert hier die ganze Wunderwelt der Inseln [...] des Meeres, insbesondere die Tierwelt. Nach diesen Inseln w[...]den Seitenpfade in Mexiko (Manzanillo, Mazatlan, La Paz us[...]) eingeschlagen, die das ursprüngliche Mexiko mit seinen rom[...]tischen Eigentümlichkeiten zeigen. Auch eine Eisenbahnfa[...] landeinwärts wird, wie manche andere Erlebnisse, mit vie[...] Humor beschrieben. Wir entnehmen dieser Schilderung folge[...] Stelle: „Wenn man bedenkt, daß die Eisenbahnschwellen [...] echtem Mahagoni bestehen, so überkommt einem wohl das [...]fühl unsagbarer Üppigkeit. Nicht so, wenn man die nähe[...] Umgebung mustert. Die aus den Kehrichthaufen amerikanisc[...] Lagerhäuser zusammengelesenen Wagen sind an der ei[...]umzäunten Plattform kenntlich, an der hängenden Petrole[...]lampe, an der schwingenden Notleine und an den geflochte[...] Sitzen."

Das Buch ist flott geschrieben und kann zur Unterhaltu[...] empfohlen werden. W.

— **Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt.** [...] Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte der Gegenwart. Von Dr. [...] pol. Hans Priester. Berlin 1926. Preis 10,50 RM.

Der Verfasser geht von der Bedeutung eines hochentwickel[...] Verkehrswesens für die Volkswirtschaft aus und schildert, [...] durch Kriegsverluste und die Abgaben in Ausführung des F[...]densvertrags die einst blühende deutsche Seeschiffahrt fast v[...]ständig zerstört wurde. Die zur Verfügung gestellten Reic[...]mittel und die private Finanzierung der Reedereien haben [...] einem Wiederaufbau von etwa $^3/_5$ des verlorenen Schiffsra[...] geführt, der durch technische Rationalisierung in weitestem U[...]fang in der Lage ist, den Wettbewerb mit den Handelsflot[...] der Welt aufzunehmen. Die Reedereien haben es verstand[...] durch die Anbahnung von Verträgen auf Betriebsgemeinsch[...] z. T. mit ausländischen Reedereien und durch Wiedereintritt [...] die internationalen Seeschiffahrtsverbände den Eintritt in [...] Weltverkehr ohne verlustreiche Kämpfe zu vollziehen. Sie [...]fen den mühsam errungenen Platz trotz der staatlichen Beihil[...] der meisten fremden Staaten auch unter den augenblickli[...] Schwierigkeiten des Weltfrachtenmarkts zu behaupten. [...] Text des Buches wird durch eine Menge statistischen Materi[...] erläutert; als Anlage ist der in der Presse vielbesproch[...] Hapag-Harrimann-Vertrag und eine Zusammenstellung der fin[...]ziellen Lage der Deutschen Reedereien nach der Goldumstell[...] beigefügt. Das sehr klar geschriebene Buch verdient Beacht[...] über die Kreise der eigentlichen Verkehrswirtschaftler hina[...]. Dr. Pantlen

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 4. Oktober 1926 wird die vollspurige Hauptbahnstrecke Witten West-Bommern-Höhe-Wengern für den Güter- und Tierverkehr eröffnet. Der an der Neubaustrecke gelegene Bahnhof Bommern-Höhe wird einstweilen nicht ausgebaut. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) Am 1. Oktober 1926 wird die 16,45 km lange Reststrec[...] Döbern (Ostpr.) - Wormditt der Nebenbahn Schlobitt[...]-Wormditt für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr [...] Betrieb genommen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind [...]lassen worden:

Nr. III 160 vom 25. September 1926 an die Mitglieder des V[...]einswagenausschusses, betreffend Antrag auf Änderung [...] Fassung des § 12 Ziff. 2 Abs. 2 des VWÜ.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der bisher nur dem Personen-, ...ichen-, Gepäck-, Wagenladungs- und ...rverkehr dienende unbesetzte Bahnhof ...uhringen wird vom 1. Oktober 1926 ... Personen, Leichen, Gepäck, Expreß-..., Eil- und Frachtgüter als Stückgut ...l Wagenladungen und Tiere einzeln ...r in einbödigen Wagen abfertigen ...l Bahnagentur werden. Nicht abgefer...t werden Sprengstoffe, Fahrzeuge und ...h in mehrbödigen Wagen. Guhringen ... keine feste Rampe, aber eine fahr...e Rampe zur Tierverladung. (973)
Königsberg (Pr.), den 23. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
...chsbahndirektion Königsberg (Pr.).

2. Güterverkehr.

...ft B: Entfernungen für den Binnen-...l Wechselverkehr der früheren Preu...ch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.
Voraussichtlich am 1. Oktober 1926 ...d die Reststrecke der Neubaustrecke ...lobitten-Wormditt für den Gesamt...kehr eröffnet werden. Näheres ent...t die nächste Nummer des Tarif- und ...rkehrsanzeigers.
Berlin, den 20. September 1926. (968)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

...chsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
...lit Gültigkeit vom 27. September 1926 ...t der Ausnahmetarif 132 für Tabak...ub zur Herstellung von Nikotin in ...ft.
...erlin, den 22. September 1926. (967)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

...chsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
...lit Gültigkeit vom 30. September 1926 ...den die Stationen Berlin Anh. Gbf., ...lin Hamb. und Lehrter Bf., Bremen, ...nover-Möhringsberg, Hannover Nord, ...eck, Münster (Westf.), Osnabrück ... und Stettin Hgbf. als Empfangs...ionen in dem Ausnahmetarif 121 ...laumen, gedörrte usw.) nachgetragen.
...erlin, den 24. September 1926. (979)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

...chsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
...er Ausnahmetarif 101 wird bis auf ...rzeitigen Widerruf, längstens bis ...1 31. Dezember 1926, verlängert.
...erlin, den 25. September 1926. (989)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
...it sofortiger Gültigkeit:
...nderung der Anwendungsbedingungen ... A. T. 119 für Zucker.
...äheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
...ltona, den 24. September 1926. (978)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.
...ie Stationen der Nordeisenbahn ...ogda Stadt, Wologda und Jaroslawl ...lt sind abzuändern in Wologda I, ...ogda II und Jaroslawl. (972)
...önigsberg (Pr.), den 23. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
...hsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.
In dem Tarif treten mit sofortiger Gültigkeit folgende Veränderungen ein:
I. Auf Seite 15 erhält zu Art. 13 des I. Ü. die Einheitliche Zusatzbestimmung 3 („Die Eisenbahn hat, sobald usw.") folgende neue Fassung: „Die Eisenbahn hat die Nachnahme an den Absender auszuzahlen, wenn die Versandstation die Anzeige der Bestimmungsstation über die Zahlung der Nachnahme durch den Empfänger erhalten hat. Die Bedingungen, unter denen Nachnahmen ausgezahlt werden, für welche die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen erlassen hat, werden von der Eisenbahn bei Entscheidung über den Antrag auf Erlaß des Nachnahmebegleitscheins (vergleiche Besondere Zusatzbestimmung 3) festgesetzt."
II. Auf Seite 15/16 erhalten zu Art. 13 des I. Ü. die Besonderen Zusatzbestimmungen folgende neue Fassung:
„1. Nachnahmen nach Eingang sind erst von einem Betrage von über 20 Reichsmark zulässig, es sei denn, daß es sich um Güter handelt, für die nach diesem Tarif (vgl. zu Art. 12 des I. Ü. Bes. Zus. Best. 3 und 4) Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann oder die bahnlagernd gestellt sind.
Ob im übrigen eine Nachnahme in der angegebenen Höhe zulässig ist, entscheidet die Versandabfertigung.
2. Als Bescheinigung über die Belastung mit Nachnahme dient der abgestempelte Frachtbrief, das Duplikat oder die sonst zugelassene Bescheinigung über die Auslieferung des Gutes. Auf Verlangen sind außerdem besondere Nachnahmescheine gebührenfrei auszuhändigen.
3. Der Absender hat dem Frachtbrief einen Nachnahmebegleitschein nach dem von der Eisenbahn vorgeschriebenen Muster beizugeben. Absendern von Massensendungen kann die Eisenbahn die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen auf Antrag erlassen.
4. Der Absender hat in den Frachtbrief einzutragen: ‚Nachnahmebegleitschein beigefügt'. In den Fällen, in denen ihm die Beigabe erlassen ist, hat er einzutragen:
‚Beigabe des Nachnahmebegleitscheins von (Angabe des Namens der den Erlaß genehmigenden Stelle) erlassen.'
Auf Antrag des Absenders übernehmen die Güterabfertigungen die Ausfüllung der Nachnahmebegleitscheine gegen die im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil 1, Abteilung B festgesetzte Gebühr.
5. Barvorschüsse werden bis zur Höhe von 20 Reichsmark für eine Sendung gewährt, wenn sie nach dem Ermessen der Versandstation durch den Wert des Gutes sicher gedeckt sind.
Auf Güter, für die Vorausbezahlung der Fracht (vgl. Bes. Zus. Best. 1.) verlangt werden kann, und auf bahnlagernde Güter werden keine Barvorschüsse gewährt.
6. Der Betrag der Nachnahme und des etwa gewährten Barvorschusses ist vom Absender in den Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen. Dieser Eintrag ist auch bei einer Abweichung von einem Eintrag in Ziffern maßgebend.
7. Die Gebühr (Provision) für Nachnahmen und Barvorschüsse, sowie die Preise der Nachnahmebegleitscheine und die Gebühren für ihre Ausfüllung sind im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I Abteilung B festgesetzt.
8. Bei Umbehandlung einer Sendung oder bei Änderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Verfügung des Absenders wird die Nachnahmegebühr nicht nochmals erhoben.
9. Leichensendungen dürften nicht mit Nachnahme belastet werden."
III. Die Anlage III des Tarifs ist zu streichen. (998)
Frankfurt (Oder), den 25. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 2.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 treten im Abschnitt D. II. c unter I (Bahnhofsgebühr), Ziffer 4, II (Umstellgebühr), Ziffer I und IV (Stellgebühr), Ziffer 4 Änderungen und Ergänzungen ein. Etwaige Erhöhungen oder Erschwerungen gelten erst vom 1. Dezember 1926.
Berlin, den 24. September 1926. (988)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.
Die zum 30. September 1926 ausgesprochene Aufhebung bestimmter Abteilungen des genannten Tarifs tritt erst mit Ablauf des 31. Oktober 1926 in Kraft.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 23. September 1926. (970)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Nottarif. Tfv. 7.
Der Nottarif wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1926, verlängert.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 tritt die Härtsfeldbahn diesem Tarif auch für die Güter unter Ziffer 1 und 2 des Warenverzeichnisses bei.
Berlin, den 23. September 1926. (981)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten), Heft 11.
Mit sofortiger Gültigkeit ist auf S. 100 des Nachtrages I bei der Station „Sered" in der laufenden Nummer 1 der Schnittfrachtsatz II von „468" in „1168" richtigzustellen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten), Heft 12.
Mit sofortiger Gültigkeit ist auf S. 6 des Nachtrags I bei der Station „Helemba štátna hranica" in der laufenden Nummer 21 der Schnittfrachtsatz II von „176" in „1176" zu berichtigen.
Dresden, am 24. September 1926. (974)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 189. Deutsch-Litauischer Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 27. September 1926 ist unter Abschnitt A 1 B die Station Telžiai (Telsche) nachzutragen. (966)
Königsberg (Pr.), den 21. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 wird das Teilheft B II 17 unter Berücksichtigung der Nachträge 1 bis 28 neu herausgegeben. Preis 4,30 RM.

Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. September 1926. (977)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande—Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 werden die nicht durch * Stern gekennzeichneten allgemein gültigen Frachtsätze der Abteilung I bei allen Stationsverbindungen ermäßigt:

I. für See-Einfuhrgut über Rotterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Vlaardingen und Vlissingen um
  81 Reichspfennig bei 5 t
  66 „ „ 10 t
  64 „ bei den Hauptklassen

II. für sonstiges Gut um
  43 Reichspfennig bei 5 t
  32 „ „ 10 t
  31 „ bei den Hauptklassen.

Die so gebildeten Frachtsätze der Abteilung I gelten, soweit sie billiger sind als die Frachtsätze anderer Abteilungen, auch in diesen. Für die bei Richterich Grenze und Herzogenrath Grenze namentlich aufgeführten Waren bleibt die einheitliche Ermäßigung der Frachtsätze um 44 Reichspfennig unverändert bestehen.

Köln, den 23. September 1926. (982)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 Schweiz-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 1. bis 31. Oktober 1926 werden die Frachtsätze der Abteilung I bei allen Stationsverbindungen ermäßigt:

I. für See-Ausfuhrgut über Rotterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Vlaardingen und Vlissingen um
  81 Reichspfennig bei 5 t
  66 „ „ 10 t
  64 „ bei den Hauptklassen

II. für sonstiges Gut um
  43 Reichspfennig bei 5 t
  32 „ „ 10 t
  31 „ bei den Hauptklassen.

Die dadurch erhaltenen neuen Frachtsätze der Abteilung I gelten, soweit sie billiger sind als die Frachtsätze anderer Abteilungen, auch in diesen.

Karlsruhe, den 24. September 1926. (975)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Tfv. 383 Polnisch-Schweizerischer, Tfv. 384 Polnisch-Tschechoslowakischer und Tfv. 385 Polnisch-Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr.

Ab 1. Oktober 1926 Änderung der besonderen Bestimmungen zu Artikel 12 I. Ue. — Erhebung der Fracht — (Abschnitt C, Ziffer 7 der Tarife). Näheres Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. (T. V. A. I.)

Breslau, den 23. September 1926. (969)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Bei dem Ausnahmetarif 16a (Kartoffeln, frische usw.) wird der Vermerk über die Gültigkeitsdauer geändert in: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1926.“

Berlin, den 23. September 1926. (980)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 7 (Durchfuhrverkehr über Deutsche Seehäfen).

Mit Gültigkeit vom 27. September 1926 wird eine neue Abteilung (XXII) für Garne und Gewebe aus Wolle und Baumwolle, aus Frankreich, zur Durchfuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach Rußland eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 21. September 1926. (964)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Verbands-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 ab werden bis auf weiteres, längstens bis zum 31. Dezember 1926, für frisches Rindfleisch von Horsens auf der dänischen Strecke ermäßigte Schnittfrachtsätze eingeführt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 26. September 1926. (985)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 197. Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif. (983)

Mit dem 1. Oktober d. J. werden folgende Stationen der Nordkaukasischen Eisenbahn in den deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif aufgenommen:

Grosny	Newinnomisskaja
Isobilnaja	Petrowskoje Sselo
Kisljar	Spizewka
Kurgannaja	Starominskaja I
Labinskaja	Temir-Chan-Schura
Maikop	Timoschewskaja
Mosdok	Chassow-Jurt

Königsberg (Pr.), den 25. Sept. 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahngütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 werden die Artikeltarife Nr. 9, Nr. 10 und Nr. 20 durch Aufnahme verschiedener Stationen erweitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (971)

München, den 21. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahngütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1926 werden die Artikeltarife Nr. 53 und Nr. 61 durch Aufnahme neuer Stationen erweitert. Zum gleichen Zeitpunkte werden im Artikeltarif Nr. 18 die österreichischen Frachtsätze „von Spitz a. d. Donau nach“ geändert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 24. September 1926. (987)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (... nahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 27. September 19.. Ergänzungen der Ausnahmetarife 4.. und 99 durch Neuaufnahme von Statio..

Näheres durch Reichsbahntarifanzei..

Altona, den 21. September 1926. (..
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (... kehr Deutsche Seehäfen-Polen und ... gekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober .. wird Zinkstaub in die Abteilung .. des Durchfuhrausnahmetarifs S. D. .. aufgenommen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzei..

Altona, den 25. September 1926. (..
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-italienischer Güterverkehr ... Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und ... visio. Direkter Tarif vom 16. Au... 1926, Teil I.

Im Tarif, Teil I, sind mit sofort... Gültigkeit folgende Änderungen du... zuführen:

1. Auf Seite 7 ist im Abschnitt B (... rifvorschriften) der erste Satz der Zi... (7) zu § 4 wie folgt zu ergänzen: „... Frachtstückgutsendungen der itali... schen Stückgutklassen 41—87 (Seite ... bis 307 des Tarifteils V), für welche ... der Frachtberechnung zugrunde zu le... des Mindestgewicht nicht angegeben ... beträgt dieses 50 kg.“

2. In der Tarifstelle „Beeren, fris... folgende:“ ist in der Abteilung 2 des ... schnittes C (Eilgut) unter Nr. ... (Seite 28) und in der Abteilung 3 (... bensmittel aus Italien) unter N... (Seite 32) in der alphabetischen Rei... folge nachzutragen: „Preißelbeeren“. ... italienischen Wortlaut der Güterei... lung sind auf Seite 181 unter 2. B N... und auf Seite 183 unter 3. B Nr. 3... Worte: „mirtilli rossi“ nachzutrage...

3. In der Tarifstelle „Schienen ... Schwellen“ auf Seite 68 hat der Vor... zu Nr. 520 zu lauten: „a) neue und ... brauchte“. Im italienischen Wortlau... unter Nr. 886 auf Seite 210 nach a) ... zuzusetzen: „e usato“.

4. Auf Seite 115 sind unter Nr. ... und 1220 und auf Seite 135 unter Nr. ... die außeritalienischen Tarifnummern ... Wagenladungen von 305 auf 364 a... ändern.

5. Auf Seite 210 sind unter Nr. 889 ... italienischen Wortlauts die Worte „... teriale di armamento ferroviario us... zu streichen. (9..)

München, den 24. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayer...

---

3. Personen- und Gepäckverkeh...

Deutsch- und litauisch-russischer Expreßguttarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober ..26 wird Nachtrag I zum Frachtsatzze... herausgegeben, der unentgeltlich bei ... Auskunftei der Deutschen Reichsb... Berlin, Bf. Alexanderplatz, und der A... kunftsstelle bei den Fahrkartenausga... Königsberg (Pr.) Hbf. zu haben ist. (9..)

Königsberg (Pr.), den 24. Sept. 19..
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

r. 40. Berlin, den 7. Oktober 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Kraftwagen als Zubringer.

Von Geh. Oberreg.-Rat **R. v. Kienitz**, Berlin.

ie Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure vom 24. Juli 6 (Bd 70, Nr. 30) bringt eine Abhandlung von Reichsbahnrat -Ing. Kümmell, Berlin, über „Großbetrieb im senbahngüterverkehr", die zur besseren Verwerg des Eisenbahnapparates eine durchgreifende betriebliche gestaltung des Güterverkehrs vorschlägt. Daß bei dem behenden Verfahren des Aufsammelns und Abgebens der einnen Wagen an den vielen großen und kleinen Verkehrsstellen Wagenumlaufe viel Zeit und Arbeit ohne verhältnismäßigen enwert verbraucht wird, daß dabei die Kraft der modernen komotiven verhältnismäßig lange Zeit brachliegt, und daß rnach eine schärfere Zusammenfassung von Zu- und Abfuhr wenigen größeren Verarbeitungsstellen im Interesse einer nelleren Bildung brauchbarer Zugeinheiten erwünscht sein rde, kann an und für sich, wie die Dinge sich entwickelt en, dem Verfasser zugegeben werden, und wenn er hier den aftwagen zu Hilfe nehmen will, der die Güter zu den gehten großen Verarbeitungsstellen bringen und umgekehrt ihnen aus verteilen soll, so sind diese Darlegungen in ihrer ssung wohl beachtlich und auch theoretisch wichtig. Denn Untersuchung, wo eigentlich im Verkehr die „Berufsgrenze" ischen Eisenbahn und Kraftwagen liegt, hat allemal ihre Betung. Ein Ankämpfen gegen wirtschaftliche Notwendigkeiten rde auf die Dauer weder nützlich noch überhaupt möglich n. Kann die Eisenbahn in der Tat ohne Hilfe des Kraftgens nicht mehr auskommen, so muß sie insoweit zurücktreten d sich zu seiner Mitarbeit bequemen.

Kümmell geht davon aus, daß die wirtschaftlich gerechttigte, d. h. der Leistungskraft der Maschine angepaßte Zugheit nur an großen Ordnungsstellen (Rangierbahnhöfen) gebildet werden könne und deshalb zwischen diesen — er nimmt deren etwa 50 für ganz Deutschland, für Berlin beispielsweise 2 bis höchstens 3 an — insoweit glatt durchgeführt werden müsse, als daneben nur noch, in Entfernung von etwa 50 km untereinander, erheblichere Unterstellen, d. h. immer noch nennenswerte Bahnhöfe, bestehen bleiben sollen, die als nächste Zubringer und Verteiler tätig bleiben und demgemäß bei jenem glatten Laufe noch berührt werden. Mit diesen Unterstellen soll aber der spezifische Eisenbahnbetrieb abgeschlossen sein. Zu und von ihnen soll der Verkehr sowohl innerhalb der Großstädte, Industriezentren usw., wie für die Mittelstädte und das platte Land durch den Kraftwagen besorgt werden, der nach bekannten Berechnungen Tecklenburgs bis rund 20 oder 30 km Entfernung billiger arbeite als die für solche Verhältnisse allzu kostspielige Eisenbahn. Nun mögen wohl Tecklenburgs Studien vom rein wissenschaftlichen Standpunkte aus ohne weiteres hingenommen werden können. Ob deshalb aber die hier abgeleiteten Schlüsse praktisch ebenso unbedingt hingenommen werden dürfen, ob namentlich die bisher von der Eisenbahn selbst besorgte Zubringerarbeit im ganzen volkswirtschaftlich so wenig richtig sei, daß der Kraftwagen eintreten müsse, scheint doch der näheren Prüfung wert zu sein. Auch wenn der Plan vorläufig kaum Aussicht auf Verwirklichung hat, wird er dadurch doch nicht weniger bedeutsam. Gerade den theoretischen Ausführungen gegenüber ist eine rechtzeitige Stellungnahme nach dem Grundsatze „principiis obsta" angezeigt, zumal jeder Anfang des Vorgehens in der gedachten Richtung auf die Frage hinweist, wo sich jene Berufsgrenze zwischen Eisenbahn und Kraftwagen herausstellen solle.

Im großen und ganzen wird in der Tat eine praktische Durch-

führung des Gedankens zunächst nicht erwartet werden können. Bei aller Achtung vor weiter Voraussicht stehen wir nun einmal doch im Leben, wie es ist, nicht wie es sein könnte. Denkt Kümmell an die Entwicklung eines Jahrhunderts, wie etwa des vergangenen „Eisenbahnjahrhunderts", so ließe sich in diesem Sinne wohl über die Sache reden. Nur würde auch dann nicht übersehen werden dürfen, daß die Möglichkeiten eines solchen Verlaufs im Wechsel der Bedürfnisse und der Anschauungen von uns jetzt kaum mit brauchbarer Sicherheit beurteilt werden können, und daß inzwischen auch noch andere kommen, die sich den Kopf zerbrechen. Wieviel ist in den letzten Jahren über eine bessere Einrichtung unserer Rangierbahnhöfe geschrieben worden, wie wenig hat wegen Mangels der Mittel geschehen können, und wieviel ist dabei inzwischen immer wieder an beachtenswerten neuen Vorschlägen gebracht worden! Kümmell rechnet selbst mit Aufwendungen, die „vielleicht auch in die Hunderte von Millionen gehen". In Wirklichkeit wird es sich um Milliarden handeln. Denn bis auf einzelne Teile der freien Strecke würden unsere Eisenbahnen vermutlich von Grund aus neu angelegt werden müssen. Die bei weitem größte örtliche Anlage unserer Reichsbahnen, der „Bezirk Berlin", würde nach dem Plane allenfalls den Bahnhof Seddin richtig verwerten können; bei den anderen Rangierbahnhöfen ist das nach ihrer Ausdehnungsfähigkeit mindestens zweifelhaft, und sie würden auch der Anzahl nach zu viel und der Lage nach kaum geeignet sein. Berechnet man den Aufwand für den Großbahnhof des Planes nur mit 30 Millionen, so erfordern schon die rd. 50 Großbahnhöfe 1,5 Milliarden, und das ist erst ein kleiner Teil des Ganzen. Dazu kommt nämlich die zweckmäßige Einrichtung der Unterstellen, in deren System kaum einer der bisherigen Bahnhöfe ohne weiteres hineinpassen würde, und vor allem der Bau der Verbindungsstrecken zum bisherigen Netz — soweit das überhaupt noch bestehen bleiben kann — Ansiedelung der Menschen, Verlegung von Werkstätten usw. Kurz, von der bisherigen Eisenbahn würde kaum allzu viel übrigbleiben. Der Wert unserer Reichsbahn ist im Dawesplan auf 26 Milliarden angenommen worden, aber dieser Ansatz, der dem durch ein Jahrhundert fortgeschriebenen „statistischen Anlagekapital" entsprechen mag, bleibt sicherlich weit zurück hinter dem, was dieselbe Anlage heute kosten würde; denn die Arbeitskraft ist bekanntlich neuerdings gegenüber dem Golde im Wert außerordentlich gestiegen. Danach mag man schätzungsweise ermessen, was es finanziell bedeuten würde, die gesamte Anlage zum größeren Teile neuzugestalten.

Daß das dazu erforderliche Kapital im heutigen Deutschland überhaupt verfügbar sein sollte, ist kaum anzunehmen. Die unabsehbare Reparation wird eine brauchbare Kapitalsanlage bei uns, soweit wir vorausdenken können, nicht möglich machen, und mit einem hier nennenswerten auswärtigen Kredit wird um so weniger gerechnet werden können, als wir bei der langen Sicht nicht einmal die viel nötigeren kleinen Kredite der regelmäßigen Wirtschaft leicht finden werden, vollends wenn der Auslandsmarkt durch die Mobilisierung unserer Eisenbahnhypothek belastet wird. Aber selbst bei Verfügbarkeit des Kapitals hängt seine Bereitschaft doch immer von dem Nutzen ab, der herausgebracht werden kann, und der hier nur in der Ersparnis liegen würde, die sich aus der Neuerung ergibt. Nach Kümmells eigener Schätzung, die bei der rechnerischen Ungewißheit der Anhaltpunkte auf ihren Optimismus nicht geprüft werden kann, soll diese Ersparnis etwa 100 Millionen ausmachen, also eine ganz unzulängliche Verzinsung des Kapitals, das in Wirklichkeit angelegt werden müßte, und dabei sind derartige Ersparnisberechnungen, so haltbar sie theoretisch sein mögen, bekanntlich nicht in gleichem Maße geeignet, den Kredit anzulocken. Wir pflegen freilich bei der kleinsten Bahnhofserweiterung zu berechnen, was „durch sie erspart werde"; aber niemals ist der gleichmäßige Gang der Jahresrechnungen dadurch aus der Kurve gebracht worden, daß derartige „Sparmaßnahmen" getroffen wurden. Und vor allem kann eine Ersparnis überhaupt nur im Zusammenhange mit der organischen Fortentwicklung des bestehenden Betriebes und seines Nutzen[s zu]stande kommen. Diese Fortentwicklung aber — das ist [das] Entscheidende — würde mit der Durchführung des Kümm[ell]schen Planes nicht gefördert, sondern der Betrieb würde [ent]wertet und der Nutzen verkürzt werden. Daß das nicht [die] Absicht ist, wird ohne weiteres vorausgesetzt. Aber es [wäre] die Wirkung sein.

Der Gedanke des Kraftwagens ist allerdings älter als der eisernen Bahn. Diese kam erst nachher hinzu, lediglich [als] Mittel der Kraftersparnis und damit der Beschleunigung, [und] bekanntlich sollte anfangs diese eiserne Bahn zur Erleichter[ung] für jeden auf die Straßen gelegt werden, wie bei manc[hen] neueren Chausseen die U-Eisenspur. Sogar nach Herstell[ung] der besonderen Eisenbahn blieb zuerst noch die Vorstell[ung,] daß jeder mit seinem Kraftwagen diese Bahn benutzen s[olle.] Nur war der Kraftwagen noch so schwerfällig, daß ein eig[ener] „Dampfwagen" nötig wurde, der neben der toten Last nur [noch] den Überschuß aufbrachte, einige andere Wagen zu ziehen, [und] wenn auch lange noch jene Vorstellung bestand, daß jeder sei[nen] Dampfwagen mit angehängtem Schleppzug auf die Bahn s[oll] setzen dürfen — noch das preußische Eisenbahngesetz von [18..] rechnet mit dieser Möglichkeit — so ist ein solches Verfa[hren] doch niemals praktisch geworden. Warum eigentlich nic[ht?] Gerade als sich die Eisenbahnen immer großartiger entwicke[lten] und den Verkehr monopolistisch zu beherrschen begannen, h[ätte] der Versuch eines Wettbewerbes wohl nahegelegen, wenn n[icht] für die ganze Strecke und die gesamte Transportleistung, s[o] doch für Teilstrecken und Einzelleistungen. Freilich störte [das] Bahngeld, das der wirkliche Eisenbahnunternehmer für die [Be]nützung seiner Bahn erheben durfte, und die Möglichkeit [der] Chikane, mit der er aus Gründen seines Betriebes den ande[ren] belästigen konnte, aber dagegen hätte schließlich, z. B. n[ach] jenem preußischen Gesetze, die staatliche Aufsicht angeru[fen] werden können. Es war doch wohl ein tieferer Grund, nämli[ch] der wirtschaftliche Zwang des sog. Gesetzes vom steigen[den] Ertrage. Der wirkliche Eisenbahnunternehmer konnte i[n] seinem Apparat, wie dieser nun einmal im ganzen eingericht[et] sein mußte, ohne weiteren Kraftaufwand auch Teilleistung[en] besorgen, die ihren Gegenwert an sich nicht aufbrachten, w[eil] seine Kraft insoweit sonst ohne Grund nutzlos geblieben wä[re;] bei ihm war „reiner Ertrag", was beim andern besondere Kr[aft] erfordert hätte. Eine Verwertungsmöglichkeit von dieser [A]rt ihm zu nehmen, war unvernünftig, eine volkswirtschaftlic[he] Vergeudung.

Nun trifft das natürlich für den heutigen Kraftwagen, [der] ohne die Eisenbahn läuft, nicht wörtlich zu. Aber der berüh[rte] wirtschaftliche Gesichtspunkt hat seine Bedeutung damit keineswegs verloren. Ob und wieweit er bei den neueren Berechnungen der Wettbewerbsmöglichkeit berücksichtigt wurde, [ist] jedenfalls nicht überall klar, ebensowenig, ob dabei genügen[d] bedacht worden ist, daß die augenblickliche „freie Studentenzeit" des Kraftwagens einmal aufhört, sobald sich die Last [des] Wegekörpers fühlbarer machen wird und dadurch das volkswirtschaftliche Konto im ganzen ein anderes Gesicht annimm[t.] Jedenfalls geht Kümmells Annahme viel zu weit, daß [die] Eisenbahn innerhalb eines Aktionsradius von rd. 25 km v[on] vornherein das Rennen aufgeben müsse. Selbst wenn bei sein[en] grundlegenden Berechnungen die obige Erwägung erschöpfe[nd] gewürdigt wäre, würde auch bei der gedachten Beschränkung a[uf] den Großbetrieb die Kraftfülle der gesamten Einrichtung imm[er] noch Überschüsse aufweisen, die besser in jenem 25-km-Gebie[t] mit geringerem Nutzen verwertet werden, als daß sie ohne jed[en] Gegenwert verkümmern. Zugegeben, daß bei derart allgemein[er] volkswirtschaftlicher Erwägung ein exakter Beweis nicht [er]bracht werden kann, so gilt das auch für die Gegenseite, auf d[er] nichts ersichtlich ist, was hier die Eisenbahn zu einem fre[i]willigen Verzicht veranlassen könnte. Übrigens beziehen si[ch] auch Kümmells Berechnungen nur auf die Reichsbahn selb[st.] Die kleineren Eisenbahnen, die Privatbahnen und die Klei[n]

en behaupten, ihre Arbeit im kleinen Gebiete viel billiger .eisten, und für diese Behauptung spricht zum mindesten, sie sich trotz der bisherigen ungerechtfertigten Begünsti- des Kraftwagens immer noch zu halten vermochten. Diese nen Bahnen sind aber zugleich die organisch verbundenen ringer und Abholer der Reichsbahn, deren Aufgabe es viel- r sein wird, sich im Kleinbetriebe nach ihnen zu richten, vor dem Kraftwagen zu kapitulieren und jene seiner Macht uliefern

as führt zu dem wichtigsten Bedenken gegen Kümmells . Sind seine Ausführungen schon bei der Zubringerarbeit t überzeugend, so scheint die weitere Folge überhaupt nicht nnt worden zu sein. Die eigentlichen Eisenbahnverkehrs- en sollen nach dem Plane je 50 km auseinander liegen. Da- wird aber innerhalb der Kreise von je 50 km Durchmesser t nur die Zubringerarbeit, sondern der ganze Verkehr Kraftwagen überlassen. Jene naturgemäßen Zubringer, Privatbahnen und die Kleinbahnen, werden dann, ebenso wie lie Reichsbahn in diesen Grenzen tun soll, ihren Betrieb haupt einstellen müssen. Denn wenn sie jetzt schon nur evoll den Wettbewerb mit dem Kraftwagen durchhalten, so t ihnen doch die wirtschaftliche Kraft, sich an die 50 km einander entfernten Eisenbahnverkehrsstellen heranzubauen vollends die neuen unergiebigen Streckenlängen zu be- ben, und ein Umladen auf den Kraftwagen und von diesem die Eisenbahn und umgekehrt kann füglich nicht in Betracht gen werden. Viel besser würde es aber auch der Reichs- nselbst nicht ergehen. Nicht nur innerhalb der einzelnen m-Kreise würde der Kraftwagen für sie eintreten, sondern n natürlich auch im Nachbarverkehr dieser Kreise unter- nder. Ja, wenn erst einmal der Kraftwagenverkehr infolge Verzichts der Eisenbahn soweit entwickelt ist, daß er den hbarverkehr der Kreise untereinander besorgt, dann ergibt ganz von selbst die weitere Ausdehnung seiner Wirksam- bis zu dem Maße, bei dem es sich erst verlohnt, seinen ein- lichen Transport zu brechen und das Gut der zweimaligen ladung zu und von der Eisenbahn auszusetzen. Eine ein- ende Statistik der Längen und Mengen der bisherigen Eisen- ntransporte fehlt freilich; im allgemeinen steht nur fest, daß die Durchschnittslänge dieser Transporte etwa um 150 km herum bewegt. Aber auch das macht schon den Schluß wahrscheinlich, daß die Eisenbahn, wenn Kümmells Plan verwirklicht würde, annähernd die Hälfte ihrer Transporte an den Kraftwagen abgeben müßte. Und dabei handelt es sich wiederum gerade um die wertvollen, tarifarisch nutzbringenden Güter. Bekanntlich sind es die billigen Massengüter, die regelmäßig längeren Lauf haben und dadurch jenen Durchschnitt hochschrauben, und auch bei diesen fragt es sich, wieweit sie das vielfache Umladen ihrer Art und ihrem Werte nach vertragen. Also wird sich der Verlust der Eisenbahn an Transporteinnahmen vermutlich noch höher stellen. Wird dann die großartige Fernbahn mit ihrem gewaltigen Apparat überhaupt noch leben können?

Der Plan der eigenartigen Neuerung scheint wesentlich durch die Besorgnis hervorgerufen worden zu sein, daß die Maschinen der Reichsbahn für die zeitige Lage des Verkehrs verhältnismäßig zu hohe Leistungsfähigkeit haben und deshalb nicht genügend ausgenutzt werden können. Sollte das der Fall sein, so ist es immer noch kein rechter Grund, im Wege des Rückschlusses auf eine grundsätzliche Änderung des Betriebes mitsamt seiner ganzen baulichen Einrichtung herauszukommen, zumal die Änderung jene oben erörterte Wirkung im Gefolge hat. Auch wenn die Verkehrslage nicht besser würde, was doch nicht ausgeschlossen ist, müßte vielmehr die Folgerung gezogen werden, das Maschinenmaterial dieser Lage anzupassen. Den Kraftwagen künstlich zu fördern, hat die Eisenbahn um so weniger Veranlassung, als der natürliche Weg dahin geht, ihn auf die Grenzen zu verweisen, die durch den Stand unserer Volkswirtschaft vorgezeichnet werden (vgl. die Ausführungen über „Eine volkswirtschaftliche Gefahr“ in Nr. 34 d. Ztg. und „Eisenbahn und Kraftwagen“ in Nr. 51 des vor. Jahrg.). Selbst wenn wir nicht gebunden wären, unsere Reichsbahn als Quelle der Reparationsleistung in ihrem Stande zu erhalten, wäre es volkswirtschaftlich nicht erträglich, diese Grundlage des gesamten Verkehrs einem Risiko zugunsten des Kraftwagens preiszugeben, der außerstande ist, sie zu ersetzen. Wegen dieser Unmöglichkeit braucht allerdings der Kümmellsche Plan auch nicht gleich befürchtet zu werden. Es ist zunächst eine rein theoretische Konstruktion. Ebenso rein tritt ihm die nackte Wirklichkeit entgegen.

Zum kommenden Einheits-Kilometerzeiger für den Güterverkehr.

Eine Entgegnung auf den Aufsatz gleichen Titels in Nr. 36 dieser Zeitung.

Von Eisenbahn-Oberinspektor **Bastiansen**, Reichsbahndirektion Berlin.

er über den Stand der Vorarbeiten zur Erstellung des ge- nsamen Entfernungszeigers der deutschen Eisenbahnen nicht ig Eingeweihte wird beim Lesen des Aufsatzes „Zum kom- den Einheits-Kilometerzeiger für den Güterverkehr“ in 36 der Vereinszeitung den Eindruck gewinnen, als seien die neuen Tarif beteiligten Eisenbahnverwaltungen sich über e äußere Anordnung noch nicht einig. Ich möchte daher ächst darauf hinweisen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesell- aft, Hauptverwaltung, die Reichsbahndirektion Berlin durch fügung vom 23. Juli 1925 — 13 Nr. 2442 — beauftragt hat, Vorarbeiten für die Erstellung eines gemeinschaftlichen fernungszeigers nach den in dem Erlasse des Herrn Reichs- kehrsministers vom 16. Januar 1922 — E. V. g. 51 Nr. 4054 gegebenen Richtlinien in Angriff zu nehmen.

iese Richtlinien sind:

Zusammenfassung der im Bereiche der einzelnen, früher selbständigen Netze bestehenden Binnen- und Wechseltarife zu einem das gesamte Gebiet der Reichsbahn unter Berücksichtigung der angeschlossenen Privatbahnen umfassenden gemeinsamen Binnengütertarif;

b) bei der Aufstellung des neuen Entfernungszeigers grundsätzlich nach der im geltenden preußisch-hessischen Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II befolgten Darstellungsweise, die auch in dem Binnentarif der vormals bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins durchgeführt ist, zu verfahren.

Hiernach steht die Frage einer etwaigen Teilung des deutschen Binnengütertarifs in Gruppen- und Gruppenwechseltarife und die Wahl des Tarifsystems nicht mehr zur Erörterung. Die zur Zeit noch schwebenden Verhandlungen im Ausschuß zur Neuordnung des Entfernungszeigers der deutschen Gütertarife haben daher nicht mehr die Form des neuen Tarifs zum Gegenstand, sondern sie betreffen lediglich die Aufstellung einheitlicher Grundsätze für die Entfernungsbildung. Es ist also nicht nur der Gedanke an die Einrichtung des „Reichsbahntarifs“ nach dem Muster des „preußischen Binnentarifs“ nicht fallen gelassen worden, sondern diese Lösung ist beschlossene Sache.

Wenn der Verfasser nun trotzdem meint, mit einem Vor-

schlage zur anderweitigen Gestaltung des neuen Entfernungszeigers hervortreten zu müssen, so soll ihm das Recht dazu keinesfalls bestritten werden. Sein Vorschlag würde auch wohl allerseits, insbesondere aber von der geschäftsführenden Direktion Berlin begrüßt werden, wenn er gegenüber der beschlossenen Form eine Verbesserung bringen würde. In diesem Fall würde es noch nicht zu spät sein, dem Vorschlage näher zu treten und ihn zur Annahme zu empfehlen. Das Hängenbleiben am Alten und der bürokratische Standpunkt der Durchführung einmal angeordneter höherer Weisungen wäre dann ein Vorgehen, das verurteilt werden müßte.

Wie steht es nun aber mit dem „Vorschlag Kretzschmar", bringt er etwas Neues und Besseres? Diese Fragen sind zu verneinen. Kretzschmar will nichts anderes, als die im Jahre 1910 zum Altpapier gelegten preußisch-hessischen Gruppen- und Gruppenwechseltarife wieder einführen. Dabei sieht er allerdings insofern eine Neuerung vor, als — im Gegensatz zu der Einrichtung der früheren Gruppenwechseltarife — die Kilometertafeln I (Anstoßentfernungen) nicht gebietsweise in die einzelnen Tarife aufgenommen, sondern in alphabetischer Reihenfolge zu einem besonderen Heft (vgl. das Muster — Heft B auf Seite 951 —) vereinigt werden sollen. Diese Neuerung kann wegen ihrer Kompliziertheit und Künstelei nicht einmal gegenüber den früheren Wechseltarifen als Verbesserung angesehen werden. Gegenüber der Darstellungsweise des „preußischen Binnentarifs" bedeutet sie aber eine erhebliche Verschlechterung. Nach der Anordnung dieses Tarifs haben die Stationen nur mit den Anstoßentfernungen bis zu ihren Nachbarknoten zu rechnen. Die Zerlegung in Gruppen- und Gruppenwechseltarife bedingt aber für jede Station die Bildung von 5 bzw. 6 Doppel-Anstoßentfernungen bis zu den verschieden weit abgelegenen Knoten, worin nicht nur eine Erschwerung der Entfernungsberechnung, sondern auch eine bedenkliche Fehlerquelle liegt. Im übrigen gewinnt der Vorschlag durch das Heft B nur den Anschein eines einheitlichen Tarifs, in Wirklichkeit sollen 36 voneinander unabhängige Einzeltarife geschaffen werden. Wir sollen also nach Kretzschmar auf dem Wege der Fortbildung der Tarife Halt machen und zu dem Zustand von 1895 zurückkehren. Es ist aber m. E. wohl ganz ausgeschlossen, daß man diesen rückschrittlichen Weg betreten wird.

Um die Zweck- oder Unzweckmäßigkeit von Gruppen- und Gruppenwechseltarifen beurteilen zu können, muß man sich die Gründe ihres Werdens und Vergehens bei den früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen vor Augen führen. Ich darf in dieser Hinsicht wohl verweisen auf die Entwicklungsgeschichte der „Staatsbahn-Gütertarife" in der Sammlung von Vorschriften betreffend die Güter- und die Tiertarife (Berliner Sammlung G. T., Ausgabe vom 1. August 1916, Seite 162/177), die den Lesern der Vereinszeitung bekannt sein dürfte. Aus dieser Darstellung ist folgendes hervorzuheben:

Bis zum Jahre 1895 bestand für jeden preußisch-hessischen Eisenbahndirektionsbezirk ein besonderer Lokaltarif in Form eines Kilometertarifs. Für den Wechselverkehr der preußischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen sowie der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen wurden ebenfalls Kilometertarife erstellt, die unabhängig von den Lokaltarifen der einzelnen Bezirke den Verkehr zwischen je zwei Bezirken in einem Heft umfaßten. Im ganzen waren 11 Lokal- und 51 preußische Staatsbahnwechseltarife vorhanden.

Im Zusammenhang mit der am 1. April 1895 eingeführten Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung wurden auch die Gütertarife wesentlich umgestaltet und vereinfacht. Benachbarte, zu einem größeren Verkehrsgebiet gehörige Direktionsbezirke wurden zu Tarifgruppen vereinigt und für den inneren Verkehr der Staatsbahnen untereinander 8 Gruppen- und 21 Gruppenwechseltarife herausgegeben.

Verschiedene Mißstände, die sich bei der Handhabung dieser Gruppen- und Gruppenwechseltarife im Laufe der Zeit ben[illegible] bar gemacht hatten und die darin bestanden, daß

1. die Tarife in der Form vielfach voneinander abwichen
2. die Benutzung amtlicher Tarife den kleineren Gew[illegible] treibenden erschwert wurde,
3. für wirtschaftliche Körperschaften, Speditionsfirmen usw fortlaufende Berichtigung der Tarife fast unmöglich war
4. die Bekanntgabe der Tarifänderungen an die Dienstst[illegible] unverhältnismäßigen Arbeits- und Kostenaufwand v[illegible] sachten,

gaben Veranlassung zu einer weiteren Zusammenlegung [illegible] Tarife, und zwar wurden am 1. Mai 1904 an Stelle der 8 Gru[illegible] und 21 Gruppenwechseltarife 4 Gruppen- und 6 Gru[illegible] wechseltarife eingeführt.

Bei der Neuauflage am 1. Oktober 1907 machte die Re[illegible] bahndirektion Berlin bei dem ihrer Geschäftsführung u[illegible] liegenden Gruppentarif den Versuch einer weiteren Ve[illegible] fachung. Von der Erwägung ausgehend, daß für die einze[illegible] Stationen und für den einzelnen Verkehrsinteressenten nu[illegible] verschwindend kleiner Bruchteil des ganzen Tarifs erfor[illegible] lich sei, wurde eine Zerlegung in Teilhefte vorgenom[illegible] Dieser erste praktische Versuch, das Tarifmaterial zu [illegible] ringern und seine Beschaffung den einzelnen Verkehrtrei[illegible] den zu verbilligen, wurde von allen Seiten als eine a[illegible] ordentliche Verbesserung und Erleichterung im Tarifwese[illegible] gesehen und gab der Reichsbahndirektion Berlin Veranlas[illegible] zu einem Antrag auf einheitliche Anlegung der Tarife für [illegible] Gesamtbereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Der [illegible] schlag wurde vom damaligen Ministerium der öffentlichen [illegible] beiten gutgeheißen und die Prüfung der Frage einem Auss[illegible] übertragen, der nach eingehender Erörterung aller Einzelh[illegible] für die Einführung eines Binnengütertarifs für den Ge[illegible] bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen einstimmig

einen einzigen Gesamtbinnentarif für [illegible] Gesamtbereich der preußisch-hessisch[illegible] Staatsbahnen für durchführbar, zweckdi[illegible] lich und im Zuge einer folgerichtigen E[illegible] wicklung der Staatsbahntarife erklärte [illegible] seine Herstellung nach dem Berliner Antr[illegible] befürwortete.

Der daraufhin vom Minister der öffentlichen Arbeiten [illegible] nehmigte neue Tarif umfaßte den Binnenverkehr der preußi[illegible] hessischen Staatsbahnen, einschließlich der Farge-Vegesack[illegible] Hoyaer-, Ilme- und Kreis Oldenburger Eisenbahn und [illegible] Binnenverkehr der Militärbahn, sowie den Wechselverk[illegible] dieser Bahnen untereinander mit den Oldenburgischen St[illegible] bahnen, der Cromberger- und der Kerkerbach-Eisenbahn u[illegible] trat am 1. Januar 1910 in Kraft. Durch diesen Tarif wur[illegible] die früheren Gruppen- und Gruppenwechseltarife aufgeho[illegible] Damit entfiel zugleich die Unterscheidung und die Rücks[illegible] auf Direktionsbezirke und Gruppengrenzen.

Der neue Tarif (preußischer Binnentarif), der als einz[illegible] großer Gruppentarif anzusehen ist, nahm im Jahre 1911 [illegible] die sämtlichen norddeutschen Privatbahnen auf. Er hat [illegible] im Dienstgebrauch und im Wirtschaftsleben ausgezeichnet [illegible] währt und es ist nicht zu verstehen, wie der Verfasser zu ei[illegible] abfälligen Urteil kommen kann. Seine Auslassungen [illegible] Seite 950 sind durch nichts begründet. Der preußische Binn[illegible] tarif ist in seinen praktischen und wirtschaftlichen Vorzü[illegible] bisher von keinem anderen deutschen Tarif übertroffen wor[illegible]

Um dem Nichtkenner die Einfachheit und Zweckmäßigkeit [illegible] Anwendung dieses Tarifs zu zeigen, sei er in folgenden [illegible] spielen kurz skizziert. Er besteht aus den Kilometertafel[illegible] und II.

Die Kilometertafel I (Teilhefte B I 1—24) enthält [illegible] Kilometer von jeder Zwischenstation nach benachbarten [illegible] tionen und Anstoßkilometer nach den Knotenstationen, [illegible] für die Ermittlung der Entfernungen nach den übrigen [illegible] tionen in Betracht kommen, oder einen Hinweis, unter w[illegible] cher Nummer die Station in der Kilometertafel II (Hefte B [illegible] als Knotenstation enthalten ist.

Beispiel 1

von — nach Station	km
ıdau Gbf.	
Kilometertafel II	
Nr. 427 Heft B II 17	

e Kilometertafel II (Teilhefte B II 1—64) enthält meter von jeder Knotenstation nach sämtlichen Stationen.

Beispiel 2
(entnommen aus dem **Teilheft B I 1.**)

von — nach Station	km
Seegefeld	
Nauen	15
Spandau Gbf.	9
übrige Stationen*) Nr. **427** Heft **B II 17**	9
übrige Stationen*) Nr. **429** „ **B II 17**	15

Beispiel 3

von — nach Station	km
Hennigsdorf (Kr. Osthavelland)	
Heiligensee	3
Kremmen	18
Meyenburg K. W. E.	111
Reinickendorf	14
Schönholz-Reinickendorf	16
Schwante	14
Tegel	9
Vehlefanz	12
Velten (Mark)	6
übrige Stationen*) Nr. **422** Heft **B II 17**	16
übrige Stationen*) Nr. **457** „ **B II 18**	18

Kilometertafel II. (Entnommen aus dem Teilheft B II 17.)

zwischen	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435
	Scheune	Altdamm	Gollnow	Piepenburg	Plathe	Treptow (Rega)	Regenwalde Nord	Wietstock (Pom.)	Ducherow	Pasewalk	Prenzlau	Britz (Kr. Angermünde)	Eberswalde	Pankow-Schönhausen	Schönholz-Reinickend.	Templin	Fürstenberg (Meckl.)	Strelitz Alt	Ruhleben	Spandau Gbf.	Dallgow-Döberitz	Nauen	Friesack	Zernitz	Wusterhausen (Dosse)	Dannenberg Ost	Anstoßpunkt	Hollenbek
ıen	750	765	787	822	830	863	837	818	777	746	727	671	666	626	**626**	688	689	680	612	**609**	599	**600**	614	608	604	527	527	545
e (Saale)	304	318	341	375	383	416	390	371	337	306	282	224	219	180	**179**	253	254	271	172	**175**	183	189	216	225	221	238	248	300
gsberg (Pr.) Eilg. Hbf. (für t u. Süd)	494	480	488	454	450	439	438	480	562	531	555	574	579	597	**597**	595	622	603	607	**609**	619	**632**	658	680	676	757	757	784
enhals Hbf.	470	472	494	529	537	564	529	525	535	505	481	437	432	435	**435**	480	509	527	442	**445**	454	**467**	494	515	512	608	608	660

Kilometertafel II. (Entnommen aus dem Teilheft B II 18.)

zwischen	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460
	Kaltenkirchen (Holst.) Zu 3	Elmshorn	Ulzburg Zu 3	Anstoßpunkt	Eidelstedt	Bad Oldesloe	Anstoßpunkt	Hamburg L. B.	Lübeck	Eutin	Ratzeburg	Mölln (Lauenbg.)	Büchen	Neustadt (Dosse) Reichsb.	Neuruppin Zu 88a			Paulinenaue	Meyenburg	Wittstock (Dosse)	Kremmen	Anstoßpunkt	Meyenburg Privatb. Zu 88a	Löwenberg (Mark) Reichsb.	Oranienburg
ıen	511	500	506	509	476	509	466	†	532	565	532	523	504	588	625			614	626	626	621	621	.	655	638
e (Saale)	382	372	377	374	347	342	338	†	335	368	313	312	311	209	234			203	255	255	210	210	.	220	202
igsberg (Pr.) Eilg. bf. (für Ost u. Süd)	852	870	847	844	852	812	843	†	873a	821	797	796	795	672	660			646	679	651	631	631	679	628	620
enhals Hbf.	742	745	737	734	720	702	711	†	695	728	673	672	671	507	498			481	562	535	469	469	.	476	458

; gibt hiernach im „preußischen Binnentarif" zwei Arten der 'ernungsermittlung. Die einfachste ist die nach Beispiel 1. ındau Gbf. ist Knotenstation und hat im Heft B II 17 kte Entfernungen nach allen preußisch-hessischen Stationen,

nach Aachen . . . . 609 km
„ Halle (Saale) . . . . . 175 „
„ Königsberg (Pr.) . . . . 609 „
„ Ziegenhals Hbf. . . . . . 445 „.

ie Entfernungen sind, wie der vorstehende Tarifauszug zeigt, abzulesen.

twas umständlicher ist die Entfernungsermittlung von einer ıtknotenstation (Beispiele 2 und 3): Seegefeld hat als ıtknotenstation direkte Entfernungen nur mit den Nachbarionen Nauen und Spandau Gbf. In allen übrigen Verkehrsbindungen ergibt sich die Entfernung durch Anstoß

von 9 km an Knoten Nr. 427, }
von 15 km an Knoten Nr. 429, } Heft B II 17.

Berechnung der Entfernung ist indes sehr einfach: z. B.

1. Seegefeld-Aachen 609 + 9 = 618 km oder
600 + 15 = **615** km.

niedrigste Entfernung ist die Tarifentfernung (615 km).

2. Seegefeld-Königsberg (Pr.) 609 + 9 = **618** km oder
632 + 15 = 647 km.

Tarifentfernung 618 km.

Die Arbeit der Entfernungsermittlung vermehrt sich um ein Geringes, wenn die Anstoßknoten sich auf zwei Hefte B II verteilen (Beispiel 3).

Hennigsdorf (Kr. Osthavelland) hat
16 km Anstoß an Knoten 422, Heft B II 17 und
18 km Anstoß an Knoten 457, Heft B II 18.
Z. B. Hennigsdorf-Aachen 626 + 16 = 642 km
621 + 18 = **639** km.

Tarifentfernung 639 km usw.

Diese Beispiele widerlegen die Behauptung des Verfassers, daß bei der Entfernungsermittlung nach dem preußischen Binnentarif mindestens zwei Hefte vorgenommen werden müssen. Die Versandstationen brauchen die Kilometertafel I überhaupt nicht im täglichen Dienst, da ihnen die knappen Angaben — die Anstoßentfernungen — im Gedächtnis sind.

Der kommende Generaltarif, der nach dem vorstehenden Schema aufzustellen ist, wird übrigens in der Knotenfolge so eingerichtet werden, daß die Anstoßknoten einer Nichtknoten-

station sich durchweg in nur einem Heft B II befinden. In ihm werden etwa 2000 Knotenstationen, darunter die wichtigsten deutschen Wirtschaftsplätze direkte, d. h. ausgerechnete Entfernungen nach allen deutschen Eisenbahnstationen haben. Diese 2000 Stationen brauchen für den gesamten deutschen Verkehr lediglich ein Heft B II, das etwa 200 Seiten stark sein wird. Sie lesen ihre Entfernungen wie im Beispiel 1 (Spandau) nur ab. Zu rechnen brauchen sie überhaupt nicht.

Die übrigen Nichtknotenstationen benötigen neben dem B II Heft (für eine geringe Anzahl von Stationen kommen auch zwei B II Hefte in Frage) nur den sie betreffenden Ausschnitt aus der Kilometertafel I (vgl. die vorstehenden Beispiele 1 bis 3), der auf das B II Heft aufgeklebt werden kann.

Es kann wohl nicht bestritten werden, daß ebenso wie früher, die Schaffung eines einheitlichen preuß.-hessischen Binnen-Gütertarifs eine Notwendigkeit war, jetzt, nachdem ein einheitliches Reichsbahnnetz besteht, die Erstellung eines gemeinsamen Entfernungszeigers für alle deutschen Eisenbahnen unabweisbar ist. Wie sehr der Gedanke daran durch die bisherige Entwicklung nahegelegt wird, beweist die Einmütigkeit der sämtlichen deutschen Eisenbahnverwaltungen in dem Verzicht auf die Beibehaltung der Ländertarife und im Willen zur Durchführung einer Reform auf fortschrittlicher und bewährter Grundlage. Das nicht nur im preußischen Binnentarif, sondern auch im Binnentarif der vormals bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins zum Ausdruck kommende Zweiknotensystem ermöglicht die weitgehendste Zerlegung des Tarifs. Der frühere gewaltige Tarifumfang hat seine Schrecken verloren, nachdem feststeht, daß der Tarif sich in einer Weise zerlegen läßt, die jeder Dienststelle und jedem Interessenten das für sie Nötige in einem Bruchteil von ihm in die Hand gibt, der weit zurückbleibt hinter dem, was sie bei den heutigen Verhältnissen erhalten oder erstehen müssen. Auch das wirtschaftliche Bedürfnis spricht für die Erstellung eines gemeinsamen einheitlichen Reichsbahn-Binnentarifs. Jede Zerlegung des Reichsgebiets in Tarifgruppen, seien es solche nach Direktions- oder Kontrollbezirken, seien sie nach wirtschaflichen oder politischen Gesichtspunkten gebildet, stellt mehr oder weniger willkürliche Grenzen und Einschnitte her, an die sich der Verkehr nicht binden kann. Das Bedürfnis des Verfrachters ist deshalb auf tunlichst wenige Tarife und tunlichst weiten Geltungsbereich gerichtet. Der Gruppentarif allein genügt nur sehr selten einem Verfrachter. Die überwiegende Mehrzahl bedarf auch der Gruppenwechseltarife. Sein Bedarf geht indes in den allermeisten Fällen nur nach den Frachtsätzen seines Geschäftssitzes, von diesem aus wünscht er sie mit dem gesamten Reichsbahngebiet. Alles andere ist für ihn unnützer Ballast. Aus diesem Grunde wird auch heute noch der Versuch unternommen, dem Bedürfnis durch Privatarbeiten gerecht zu werden, d. h. durch Zusammenstellungen der Frachtsätze einzelner Versandorte, wie sie für die meisten Großstädte und größeren Handelsplätze bestehen und starken Absatz finden. Sie bieten indes insofern nur Unvollkommenes, als sie meist schon beim Erscheinen nicht mehr ganz stimmen und schwer oder wenigstens nicht in dem erforderlichen Maße auf dem laufenden zu erhalten sind. Sie lassen deshalb das Verlangen nicht verstummen, das die Geschäftswelt immer wieder nach einer Tarifreform erhebt, die dem bestehenden Bedürfnis Rechnung trägt. Der kommende Generaltarif, wie er von der Hauptverwaltung angeordnet ist, wird diese Tarifreform vorstellen und deshalb zweifellos dem lebhaften Beifall der gesamten Wirtschaft begegnen, der er die gesamten Tarifentfernungen auf kleinstem Raum, und zwar der einzelnen Stationen mit jeder der rund 10 500 Reichs- und Privatbahnstationen in einem einzigen dünnen Heft in die Hand gibt.

An Stelle dieses langjährig erprobten und allerseits als praktisch befundenen Tarifs will der Verfasser die Eisenbahn und die Wirtschaft mit einem Tarifsystem beglücken, das weniger dem dienstlichen und wirtschaftlichen Bedürfnis als dem Wunsche nach Aufteilung der Geschäftsführung Rechnung trägt.

Der „Reichsbahntarif" entlastet die Dienststellen die Verfrachter von allem entbehrlichen Tarifmat die Gruppen- und Gruppenwechseltarife dagegen ihnen über das Sechsfache des Nötigen. Eine zu begründende Verschlechterung gegenüber dem jet Zustand würde aber noch dadurch eintreten, daß die tionen künftig nur zum geringen Teil mit direkten Entfernu ausgerüstet würden. Direkte Entfernungen würden nur die stationen (Knotenstationen) des Gruppentarifs bringen nac Stationen der Gruppe, in allen übrigen Verbindungen mi die Entfernungen durch Anstoß und unter Zuhilfenahme d Frage kommenden Gruppenwechseltarife gebildet werden.

Die großen Stationen des vom Verfasser vorgesel Tarifgebiets II (vgl. Seite 950), zum Beispiel Berliner Bahnhöfe, Altona, Hamburg, Hannover, Br Lübeck usw. würden direkte Entfernungen nur nach den tionen dieses Gebietes erhalten, während sie sich die üb Entfernungen aus dem Heft B und den Heften D zusam stückeln müßten. Ich glaube nicht, daß — wie der Verf hofft — dieser „Vorteil" von allen Kreisen begrüßt w würde. Es ist unnütz, über die Möglichkeit einer derar rückschrittlichen Regelung noch ein Wort zu verlieren.

Nun noch einiges über die vom Verfasser errechneten sparnisse an Arbeits- und Druckkosten bei Einführung s Vorschlages.

Der angegebene Umfang des Tarifes ist ohne weiteres, ohne nähere Unterlagen nicht nachprüfbar. Ich nehme abe daß die Zahlen ungefähr richtig sein werden. Die Sch folgerungen des Verfassers stimmen indes mit den Tatsa nicht überein. Die folgende Gegenüberstellung ergibt den wand an Druckseiten für den Bedarf der Dienststellen. für den Verwaltungsdienst benötigten Stücke fallen nich Gewicht und die von den Interessenten bezogenen Tarife bri der Verwaltung noch einen bescheidenen Gewinn.

a) Bei Erstellung des neuen Tarifs nach de Muster des preußischen Binnentarifs.

1. Die Kilometertafel I, die im Binnen- und Wechselver der früheren Preußisch-Hessischen Staatsbahnen bezirksw und zwar in 24 Hefte (B I 1—24) eingeteilt und in den übr Binnen- und Wechseltarifen mit der Kilometertafel II in e Heft vereinigt ist, wird künftig, den Bedürfnissen der Zen stellen (Tarif- und Verkehrsbüros usw.), größerer Firmen Wirtschaftsverbände entsprechend, zweckmäßig alle Reichsb und Privatbahnstationen in alphabetischer Reihenfolge in ei Band zusammenfassen. Die einzelnen Abfertigungen würden gegen, wie schon an anderer Stelle erwähnt, nur die Angabe ihre Station, also einen Ausschnitt aus der alphabetischen Zu menstellung, erhalten. Die Kilometertafel I kann daher hi weil belanglos — für die Berechnung ausscheiden.

2. Das Teilheft der Kilometertafel II wird etwa 200 Dr seiten stark. Jede der 10 500 Stationen erhält durchweg nur solches Heft, d. s. 10 500 × 200 = 2 100 000 Druckseiten.

b) Bei Erstellung des neuen Tarifs nach de Vorschlage des Verfassers.

Jede Station muß erhalten: 1 Heft B mit 400 Druckse 1 Heft C mit 315 Druckseiten, 5 Hefte D (je 110 Seiten) 550 Druckseiten, zusammen 1265 Druckseiten. Das 10 500 × 1265 = 13 282 500 Druckseiten.

Der Vorschlag Kretzschmar erfordert also einen Mehraufw von rd. 11 182 500 Druckseiten.

Diese Feststellung dürfte genügen, um die Freude an gro Ersparnissen etwas einzudämmen. Auch von anderer Seite bei den früheren Verhandlungen über die Erstellung eines meinschaftlichen Entfernungszeigers die „gewaltigen M kosten" eines solchen Zeigers als Schreckmittel benutzt wor Diese Ansicht geht vollständig irrig. Je mehr der Tarif legt, also je weniger Material den Dienststellen gegeben w desto größer sind die Arbeits- und Druckkostenersparungen.

eitsverminderungen müssen bei den Güter-
ertigungen und nicht im Verwaltungsdienst
ucht werden. Es wäre widersinnig, auf die Einführung
einfachen und handlichen Tarifs zu verzichten, lediglich
Verwaltungsarbeit zu ersparen. Im übrigen sind die Tarif-
llungsarbeiten bei Gruppen- und Gruppenwechseltarifen
n der unregelmäßigen Knotenbildung nicht abzuschätzen.
gunsten des preußischen Binnentarifs wird vom Verfasser zum Schluß noch angeführt, daß sämtliche Entfernungen dieses Tarifs doppelt gerechnet werden müßten. Demgegenüber ist festzustellen, daß keine einzige Entfernung doppelt gerechnet werden muß. Doppelentfernungen bekommen nur die Knotenstationen untereinander, sie werden aber nicht für beide Richtungen besonders errechnet, sondern es wird die für die eine Richtung festgestellte Entfernung auf die andere Richtung übertragen, also abgeschrieben.

Die internationalen Güterwagenübereinkommen.

Von Dr. Simon, Berlin.

(Schluß.)

Vereinswagenübereinkommen und Übereinkommen für die nseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr von 1925.

a) Geltung der Übereinkommen.

e beiden Übereinkommen, die den Güterwagenverkehr der ten europäischen Verwaltungen untereinander regeln, das Ü und RIV, sind wie gesagt nach Möglichkeit einander nähert worden. Bei der folgenden Besprechung des Inhalts Übereinkommen sollen daher nur, soweit notwendig, die rschiede beider und deren Gründe erörtert werden.

n grundlegender Unterschied liegt in den Bestimmungen der einkommen über ihren Geltungsbereich. Dem Verein tscher Eisenbahnverwaltungen gehören die Deutschen nen, die Saarbahnen, die Österreichischen, Ungarischen und erländischen Bahnen an, dem RIV-Verband nahezu alle päischen Bahnverwaltungen von einiger Bedeutung, soweit die Normalspur haben. Das VWÜ gilt für alle Vereinsvaltungen, das RIV für die diesem Verbande angehörigen waltungen dagegen nur, soweit die einzelne Verwaltung ert, im Verkehr mit bestimmten anderen Verwaltungen das anwenden zu wollen. Inwieweit dies der Fall ist, ergibt aus dem Anhang I.

eben beiden Übereinkommen stehen besondere Abkommen den Übergang von Personenwagen, für das Gebiet der einsverwaltungen das „Übereinkommen für die gegenseitige utzung der Personen- und Gepäckwagen im Bereiche des eins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" (VPÜ), für die -Verwaltungen das Übereinkommen für die gegenseitige Beung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen kehr" (RIC), beide seit dem 1. Januar 1923 in Kraft. VWÜ RIV gelten auch für Wagen solcher Verwaltungen, die dem reinkommen nicht beigetreten sind, sowie im Verkehr zwin den dem Übereinkommen angehörenden Bahnen, wenn sie gen dieser Verwaltungen an andere Bahnen übergehen lassen. e Bestimmungen haben zur Zeit keine erhebliche praktische eutung, könnten jedoch eine solche in naher Zukunft dann ngen, wenn das zwischen Deutschland, den Randstaaten und jetrußland beabsichtigte Abkommen über den Übergang von gen der Breitspur auf Normalspur und umgekehrt in Kraft . (Vergleiche hierzu den Schluß dieses Artikels.)

ie in allen früheren Wagenübereinkommen sind Sondervervarungen zwischen den Verwaltungen für ihre eigenen gen zulässig geblieben. Praktisch ist hiervon wohl nur im e von Vereinfachungen in der Handhabung des Wagentausches oder Ermäßigungen der Mietsätze Gebrauch geht worden. Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Geschäftssprache deutsch, im RIV-Verbande deutsch, zösisch und italienisch mit Gleichberechtigung dieser achen.

Benutzung der Wagen auf fremden Bahnen.

ährend vor dem Weltkriege die verschiedenen interonalen Wagenabkommen hinsichtlich der Verpflichtung zur chführung von Wagen auf dem Hinwege verschiedenartige timmungen hatten, ist jetzt jeder Wagen, dessen Ladung tarifmäßig eine Wagenladung bildet, bis zur Bestimmungsstation, bei Weiterabfertigung und auch bei Neuaufgabe bis zur neuen Bestimmungsstation durchzuführen. Diese Beförderung gilt als Hinweg. Da eine einheitliche Umschreibung des Begriffs der Wagenladung nicht möglich erschien, wurde als Voraussetzung für die Behandlung eines Wagens als Ladung im Sinne der Übereinkommen vorgeschrieben, daß der Tarif die Ladung als solche behandeln müsse. Innerhalb des Gebiets der Übereinkommen dürfen Wagenladungen nur entladen werden wegen Wechsels der Spurweite (Schmalspurbahnen), wegen unzulässigen Achsstandes oder Achsdruckes oder wegen in der Beschaffenheit des Wagens liegender zwingender Umstände, insbesondere im Falle von Beschädigungen, die einen Weiterlauf des Wagens verhindern. Die oben erwähnte Neuaufgabe oder Weiterabfertigung hat auf Verlangen des Verfügungsberechtigten zu geschehen. Man hat durch diese Fassung die einheitlich nicht mögliche Entscheidung der Frage vermieden, ob der Versender, der Empfänger oder ein Dritter verfügungsberechtigt ist. Hinsichtlich der Stückgutwagen ist die frühere Fassung, welche die Übernahme solcher Wagen von der Ausnutzung eines größeren oder geringeren Teiles des Ladegewichts des Wagens abhängig machte, aufgegeben worden, und man hat in Erweiterung des im Deutsch-Italienischen Wagenregulativ früher geltenden Grundsatzes das Mindestgewicht der Ladung bei Frachtgut auf 3000, bei Eilgut auf 2000 kg festgesetzt. Zu übernehmen ist ferner das in einem Wagen verladene Tagesaufkommen der übergehenden Bahn, auch wenn diese Gewichtsgrenze nicht erreicht wird, sowie Stückgutwagen, deren Ladung den Wagen räumlich ausfüllt oder in denen lebende Tiere verladen sind. Im Gegensatz zu Wagenladungen besteht für alle Stückgutwagen keine Verpflichtung, wohl aber eine Berechtigung der übernehmenden Bahn, die Wagen weiter zu führen. Sie kann sie demnach jederzeit umladen.

Während in den früheren internationalen Übereinkommen die Mindestzahl der täglichen Übernahmen zwischen Nachbarbahnen festgelegt war, ist jetzt nur der Grundsatz aufgestellt, daß die Nachbarbahnen die Zeiten für die Wagenübergabe und Wagenübernahme zu vereinbaren haben. Die Unmöglichkeit der Übernahme von Wagen haben die Verwaltungen einander mitzuteilen. Ausdrücklich ist ausgesprochen, daß als Übernahmeverweigerung auch die Ablehnung der Übernahme eines Teiles der einer Verwaltung angebotenen Wagen gilt. Diese Bestimmung hat ihren Grund in den Nachkriegsverhältnissen. Es mußte eine große Reihe von Grenzbahnhöfen geschaffen werden an Stellen, die betrieblich für derartigen Verkehr in keiner Weise eingerichtet waren. Den hierdurch entstandenen Schwierigkeiten haben die Verwaltungen oft nur durch teilweise Übernahmeverweigerungen begegnen können. Besonders geregelt ist das Verfahren bei Übernahmeverweigerungen von kurzer Dauer oder von einzelnen Zügen, eine Notwendigkeit, die sich ebenfalls aus der Praxis der Nachkriegszeit ergeben hat. Als kurze Dauer wird im allgemeinen eine Frist bis etwa 24 Stunden anzusehen sein, jedoch wurde es in den Verhandlungen des RIV-Verbandes abgelehnt, sich auf eine bestimmte Zeitdauer festzulegen. Die Verwaltungen sind verpflichtet, Übernahmeverweigerungen

fremder Bahnen ihren Dienststellen schleunigst mitzuteilen. Wagen nach gesperrten Strecken, die nach Ablauf von drei Tagen nach Eingang der Sperrmitteilung beladen werden, sind nach einer neuen Bestimmung des VWÜ und RIV zu Lasten der Verwaltung mietepflichtig, welche die Beladung zugelassen hat. Die seit Jahrzehnten (vergleiche S. 1018) zur Kontrolle des Wagenübergangs auf fremde Bahnen üblichen Übergangszettel dürfen nach der Bestimmung der neuen Übereinkommen nicht nur auf den Beklebetafeln, sondern auch an den Langträgern der Wagen angebracht werden, weil es sich herausgestellt hat, daß die klimatischen Verhältnisse bei einer Reihe von Bahnen es wünschenswert machen, die Bezettelungen an dieser weniger den Wetterunbilden ausgesetzten Stelle anzubringen.

Für die Rücksendung entladener fremder Wagen gilt als oberster Grundsatz auch in den neuen Übereinkommen, daß sie nach der Entladung unverzüglich zurückzuleiten sind. Die Eisenbahnverwaltungen bemessen ihren Wagenpark nach ihrem Gesamtverkehr und haben daher ein wesentliches Interesse daran, daß ihre auf fremden Bahnen befindlichen Wagen dort nicht ungebührlich zurückgehalten und benutzt werden. Trotzdem ist durch die neuen Übereinkommen eine wesentliche Erleichterung für die Wiederbenutzung und Rücksendung fremder Wagen geschaffen worden. Eingehende Berechnungen, die verschiedene Verwaltungen unabhängig voneinander über die Betriebskosten angestellt haben, führten übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß man bei der bisher geltenden Regel, fremde Wagen so schnell als möglich zur Heimatbahn zurückzusenden, nicht genügend den Umstand gewürdigt habe, daß die Beförderung auch leerer Wagen ganz unverhältnismäßig hohe Betriebskosten veranlasse, es daher wirtschaftlicher sei, einen fremden Wagen auf dem Rücklauf auszunutzen, auch auf die Gefahr hin, dafür erhöhte Miete zahlen zu müssen, als ihn leer zurückzusenden. Hinzu kam, daß die bisherigen Übereinkommen Bestimmungen über die auf dem Rückwege zulässigen Umwege enthielten, die umständliche Berechnungen notwendig machten und trotzdem ungeeignet waren, mißbräuchliche oder irrtümliche Benutzungen zu verhindern. Nach dem VWÜ (alte Fassung) durfte der Rückweg gegen den Hinweg um 200 km verlängert werden, nach dem Deutsch-Italienischen Wagenregulativ (bis 1896 auch nach dem VWÜ) um 25 %. Auch gegenüber der Fassung des VWÜ und RIV vom 1. Januar 1922 ist die Wiederbenutzungsvorschrift erleichtert worden, indem grundsätzlich, wenn nicht die Beladung nach Stationen der Heimatbahn oder jenseits derselben im Durchlauf über diese möglich ist, die Wagen nach allen Stationen beladen werden dürfen, wenn der Wagen dadurch der Heimat nähergebracht wird. Bedingung ist nur, daß die Entfernung zwischen der Wiederbeladestation und der nächsten Übergangsstation zur Heimatbahn größer ist, als die zwischen der neuen Bestimmungsstation und der ihr nächsten Übergangsstation zur Heimatbahn. Zur Schaffung weiterer Möglichkeiten einer Wiederbeladung ist ausdrücklich zugelassen, Wagen auch über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus leer abzulenken, wenn sie dadurch für Sendungen nach einem anderen Lande oder nach der Heimatbahn verwendet werden können. Durch diese Fassung sollte dem vorgebeugt werden, daß eine Bahn wegen zeitlichen Wagenmangels fremde Wagen über die Bestimmungsstation ablenkt, um sie, wie es früher vorgekommen ist, zu wiederholten Malen im Binnenverkehr zu verwenden.

Auch für die Rücksendung leerer Wagen ist gegenüber den früheren Übereinkommen der Grundsatz mehr in den Vordergrund gestellt worden, daß Wagen, deren Lauf auf dem Hinwege über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus verlängert worden ist, der Heimatbahn auf dem nächsten Wege zurückgegeben werden dürfen. Dasselbe gilt bei Abhandenkommen der Übergangszettel, die in diesem Falle durch Heimatzettel zu ersetzen sind.

Durch die neue Regelung der Benutzung zurücklaufender Wagen ist die Möglichkeit vergrößert worden, daß sie auf dem Rücklauf nach solchen Bahnen beladen werden oder diese leer durchlaufen, die sie auf dem Hinwege nicht berührt h Bahnen, die durch den gesamten Umlauf eines Wagens vo Heimatbahn über die fremden Bahnen zu ihr zurück Frachtvorteile durch Beförderung des Wagens im beladene stande haben, sollen durch die Verwaltungen, die solche g haben, gemeinschaftlich entschädigt werden. Die Leerla schädigung, die 0,07 Mark oder 0,10 Franken für das kilometer beträgt, tragen die auf dem Hin- und Rückweg beladenen Lauf beteiligten Verwaltungen zu gleichen T Der weitergehende Vorschlag, die Leerlaufgebühr nach Verhältnis der auf jeder Bahn beladen zurückgelegten meter zu verteilen, wurde wegen der zu großen Berechn arbeit verworfen. Damit nicht die im Stückgutverkehr h naheliegende Beladung eines fremden Wagens zur Grenz gangsstation einer Nachbarverwaltung, die nicht Heima ist, zu ungerechtfertigten Belastungen dieser Nachbarbahn f ist solchen Bahnen die Beteiligung an der Leerlaufents gung in diesem Falle zugestanden worden. Die Sätze des sind Goldfrankensätze (vergleiche Abschnitt d).

In den internationalen Verbänden ist vielfach angeregt den, daß für internationale Transporte alle an diesen beteil Verwaltungen entsprechend ihrem Anteil Wagen beist sollen. Dieser auch in der Konferenz zu Rom 1919 v schlagene Grundsatz ist als zu weitgehend nicht in die ge den Übereinkommen aufgenommen worden. Die Verwaltu haben sich lediglich zugesichert, nach Möglichkeit für gen schaftliche Güterbeförderung Wagen auf Anforderung b stellen. Zur Vermeidung der betrieblich ungünstigen Leer dürfen jedoch die zwischenliegenden Verwaltungen für dera Transporte Wagen anbieten, und die Wagen der Bahn, di anfordernden Verwaltung am nächsten liegt, haben den zug. Für ungedeckte Leerläufe ist im Falle der Beiste von der anfordernden Verwaltung dieselbe Vergütung zu za wie für sonstige Leerläufe; im Falle der Anmietung von W anderer den Übereinkommen beigetretener Verwaltungen z liebigem Gebrauch ist für die Leerbeförderung die dop Entschädigung für das Tarifkilometer zu bezahlen. Durch Anordnung ist der vielfach besonders in der Zeit nach Kriege eingerissene Mißbrauch ausdrücklich beseitigt, Bahnen zur Beförderung von Wagen der Waggonleihanst und anderer Privater zu den geringen Sätzen des VWÜ und veranlaßt werden sollten.

In den Übereinkommen, die vor dem Weltkriege galten, die Regelung der Folgen übereinkommenswidriger Benut von Wagen ziemlich umständlich. Sie bestanden zum Te einer Verdoppelung der Zeit- und Laufmiete (Internatio Reglement), zum Teil in einer erhöhten Laufmiete und Geldbuße von 4 Mark für jeden Wagen und jeden Tag (Deu Italienisches Wagenregulativ und VWÜ). Die neuen Ab men sehen eine Geldbuße von 14 Mark oder 20 Franken n der Miete vor.

Für verschollene Wagen ist deren Wert nach den Grundsä über abgebrochene Wagen nebst 5 % Zinsen vom Tage Wagenüberganges zu ersetzen. Der Anspruch auf Ersatz ginnt 18 Monate nach Ablauf des Monats, in dem der Wagen au benutzende Bahn überging. Da erfahrungsgemäß verschol Wagen sich oft nachträglich auf dem Netz der Eigentums waltung einfinden, eine Erscheinung, die sich besonders in Nachkriegszeit häufig gezeigt hat, ist diese verpflichtet, Jahre nach einem verschollenen Wagen Nachforschungen halten.

c) Lademittel.

Hinsichtlich der Behandlung der bahneigenen Ladem (Wagendecken usw.) bestehen zwei Möglichkeiten; entweder können so behandelt werden wie das rollende Material, ode wird grundsätzlich die sofortige Heimsendung und nur in schränktem Umfange die Wiederausnutzung auf dem Rüc förderungswege vorgeschrieben. Die erste Lösung ist bei Neubearbeitung des RIV vorgeschlagen, aber nicht angenom worden. Die Verhältnisse liegen bei den einzelnen Ver

...en zu verschieden. Manche Verwaltungen verwenden nur eigene Lademittel, insbesondere Decken, während andere, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, im Verhältnis zu ...n Wagenpark nur einen geringfügigen Bestand an Lade... ...ln haben. Die Benutzung der Lademittel nach denselben ...dsätzen wie Wagen würde eingehende Aufschreibungen Kontrollmaßnahmen erfordern. Die Mehrzahl der an den ...tungen Beteiligten war nicht der Ansicht, daß der aus ... erhöhten Benutzungsmöglichkeit sich ergebende Vorteil durch die Kontrolle bedingten Belastungen entsprechen ...e. Deshalb sind, wie dies schon im Deutsch-Italienischen ...enregulativ und grundsätzlich auch im Internationalen ...ement sowie im Vereinswagenübereinkommen vor dem ...kriege vorgeschrieben war, Lademittel nur zu Sendungen der Heimatbahn zu verwenden. Die Rücksendefristen sind ...lie Empfangsbahn, um den durch die Entladung leicht ent...nden Verzögerungen Rechnung zu tragen, abweichend von früheren Übereinkommen auf neun Tage, für die sonst an Rückbeförderung beteiligten Bahnen auf fünf Tage be...en. Eine Verzögerungsgebühr von 0,35 Mark nach VWÜ 0,50 Franken nach RIV für den Tag wird nur gezahlt, ... die Gesamtfrist für die Rücksendung überschritten ist. ...prüche wegen verzögerter, verlorener oder unrichtig abge...gter Lademittel müssen innerhalb drei Monaten nach Ver...n der Heimatbahn bei einer an der Beförderung beteiligten ... geltend gemacht werden. Durch diese von der früheren ...eichenden Regelung soll es den Eigentumsverwaltungen er...tert werden, die Frist zu wahren. Der Rechtsverlust durch ...tablauf tritt demnach auch dann nicht ein, wenn die Eigen...verwaltung sich nicht an die schuldige, sondern an eine ...re an der Beförderung beteiligte Bahn wendet. Um die ...tzansprüche wegen der Lademittel innerhalb möglichst ...er Frist zur Erledigung zu bringen, müssen die Rechnungen ... diese innerhalb von sechs Monaten nach Austritt der Lade...el aus der Heimatbahn der schuldenden Verwaltung zuge...t werden und gelten als anerkannt, wenn sie nicht innerhalb ...er Monate beanstandet werden. Für kleinere Deckenbe...digungen und Beschädigung anderer Lademittel wird nichts ...ütet; nur wenn eine Decke so beschädigt ist, daß sie nicht ...r wiederhergestellt werden kann, ist für sie ebenso Ersatz ...eisten, als ob sie verloren wäre, d. h. in Höhe der halben ...ten der Ersatzbeschaffung.

d) Vergütung und Abrechnung.

...e Abkommen vom 1. Januar 1922 hatten die Wagenmieten 10 bis 20 M. und 2,50 bis 6 Fr. und die übrigen in den Ab...men vorgesehenen Beträge in denselben Währungen fest...tzt. Die in der Folgezeit einsetzende Inflation machte zu...st die Markbeträge, sodann aber auch die in französischen ...nken festgesetzten Beträge derart wertlos, daß man dazu ...gehen mußte, eine wertbeständige Währung zu wählen. ... wertbeständig ist eine Währung anzusehen, die folgenden ...ingungen entspricht:

... Die Einlösbarkeit der Papierwerte in Gold muß gewährleistet sein.
... Der Staat muß die Goldausfuhr gestatten.

... Währung der Vereinigten Staaten von Amerika ist die ...ige, die zurzeit beide Bedingungen erfüllt. Es wurde da...für die Berechnung des Goldfranken und der Goldmark die ...densparität von 10 000 Dollar = 51 825 Franken = 79,22 Mark, abgerundet 1 Goldfrank = $^1/_{5,18}$, 1 Goldmark ...$_{4,20}$ Dollar, gewählt. Die Goldmark wurde dem VWÜ vom ...Februar 1924, der Goldfrank dem RIV vom 1. Januar 1925 Währung zugrunde gelegt. Da inzwischen die Stabilisierung Mark erreicht wurde, konnten die Vereinsverwaltungen mit ... 1. Januar 1925 zur Festsetzung der im VWÜ vorgesehenen ...räge in Reichsmark zurückkehren.

...Wie schon im ersten Teil ausgeführt wurde, ging das Be...ben der Verwaltungen nach dem Weltkriege dahin, auf dem ...biet der Vergütung und Abrechnung Vereinfachungen zu erzielen. Man hat deswegen auf das früher herrschende System der Benutzungsfristen (Lauf- und Ladefristen) und der getrennten Berechnung von Lauf- und Zeitmieten nicht zurückgegriffen, sondern die Vergütung nach steigenden Zeitstaffeln festgesetzt. Diese gelten für den 1. bis 7., 8. bis 10., 11. bis 15. und jeden weiteren Tag. Die erste Staffel wurde auf sieben Tage bemessen in der Erwägung, daß unter normalen Verhältnissen bei Bahnen mittlerer Größe auf den Hinweg, die Entladung und die Rücksendung je zwei Tage zu rechnen seien, und daß auf je sechs Wochentage ein Feiertag durchschnittlich entfalle. Im RIV-Verbande hat man weiter zur Entlastung kleinerer Verwaltungen, die in der Lage sind, die Wagen in ganz kurzer Frist zurück- oder weiterzugeben, die erste Staffel in eine Vorstufe bis zum dritten und eine Stufe vom vierten bis zum siebenten Tag zerlegt. Nach dem VWÜ steigen die Sätze in den einzelnen Staffeln um je 40 Pfennig. Sie betragen 0,60, 1,—, 1,40 und 1,80 Mark. Im RIV sind die Staffeln um je 0,50 Franken steigend auf 1,—, 1,50, 2,— und 2,50 Franken und für die Vorstufe auf 0,80 Franken festgesetzt. Durch die höheren Mietbeträge, die sich bei längerem Verbleiben eines Wagens auf fremder Bahn ergeben, glaubte man einen genügend starken Druck im Sinne grundsätzlich beschleunigter Rückgabe fremder Wagen auf die benutzenden Verwaltungen ausüben, den Anreiz zur Beschaffung eines dem eigenen Verkehrsaufkommen entsprechenden Wagenparks geben und die Eigentumsverwaltungen für das Anlagekapital entschädigen zu können. Die auf einen Tag im Durchsnitt entfallenden Mieten betragen

	nach VWÜ	RIV
bei einem Aufenthalt von 3 Tagen	0,60 RM.	0,80 Fr.
„ „ „ „ 7 „	0,60 „	0,91 „
„ „ „ „ 10 „	0,72 „	1,09 „
„ „ „ „ 15 „	0,95 „	1,40 „
„ „ „ „ 20 „	1,16 „	1,67 „
„ „ „ „ 25 „	1,30 „	1,84 „
„ „ „ „ 100 „	1,67 „	2,33 „

Die Entwicklung des internationalen Wagenrechts ist stets in der Richtung gegangen, zur weitergehenden Ausnutzung des fremden Wagenmaterials anzuregen. Demgegenüber ist in der Theorie immer wieder der Zweifel aufgeworfen worden, ob eine nur hierauf eingestellte Regelung nicht das Interesse der Wageneigentümer an unbeschränkter Verfügungsmöglichkeit über ihren Wagenpark zu sehr außer acht läßt. Die Erfahrung muß lehren, ob dieser Einwand begründet ist. Die Benachteiligung der Eigentumsverwaltungen könnte aber erst in einer Zeit starken wirtschaftlichen Aufschwungs zutage treten, wenn die Mehrzahl der Verwaltungen gezwungen ist, ihren Wagenpark aufs äußerste auszunutzen.

In den neuen Übereinkommen wird weiter den Verhältnissen der Bahnen Rechnung getragen, die durch Zwischenstrecken anderer Bahnen getrennte Netze haben und dadurch in die Lage kommen, denselben Wagen an einem Tage oder zwei aufeinanderfolgenden Tagen mehrmals übernehmen zu müssen. Zur Vermeidung der Belastung unbeteiligter Verwaltungen mit Mietekosten für die Beförderung schwerbeschädigter Wagen ist die neue Vorschrift gegeben, daß solche, sobald sie auf einen anderen verladen werden müssen, nur auf Wagen der schuldigen Verwaltung oder der Eigentumsbahn befördert werden dürfen. Das Bestreben, nach Möglichkeit Vereinfachungen herbeizuführen und die Wagen im allgemeinen auf Kosten der Eigentumsverwaltung im Falle von Beschädigungen instandsetzen zu lassen, ferner die Absicht, die Rückgabe beschädigter Wagen an die Eigentumsverwaltung tunlichst zu beschleunigen, hat zu einer Einschränkung der Fälle einer Befreiung von Miete geführt. Die alte Streitfrage, ob höhere Gewalt oder Arbeitsverweigerung, die noch im Deutsch-Italienischen Wagenregulativ als Befreiungsgründe galten, Mietebefreiung zur Folge haben, ist dadurch entschieden worden, daß nach den neuen Übereinkommen lediglich die Tatsache maßgebend ist, ob die Strecke, die der Wagen zu durchlaufen oder zu benutzen hat, unfahrbar oder die Fähre unbrauchbar wird. Zur Benutzung von Umleitungswegen soll die Bestimmung anregen, daß Wagen, die

umgeleitet werden können, in solchen Fällen nur zehn Tage mietefrei bleiben. Voraussetzung für den Anspruch auf Mietebefreiung ist die Veröffentlichung der Behinderungen in den Verbandszeitschriften. Die Beschleunigung von Ausbesserungsarbeiten an fremden Wagen soll dadurch erreicht werden, daß die Frist für Ausbesserungen, die einen Anspruch auf Mietebefreiung geben, auf sieben Tage von der Aussetzung des Wagens bis zur Rückgabe an den Betrieb beschränkt ist, und daß im Falle der Anforderung von Ersatzstücken von der Heimatbahn eine mietefreie Frist für die Vornahme der Ausbesserungsarbeiten überhaupt nicht gewährt wird. Die unumgänglich notwendigen Ausbesserungen sollen demnach nach Möglichkeit ohne Inanspruchnahme von Ersatzteilen der Heimatverwaltung in kürzester Frist vorgenommen werden. Entstehen einer Verwaltung durch Übernahmeverweigerung der Nachbarbahn Mieten, so tritt hierdurch keine Mietebefreiung, sondern die Verpflichtung der Zahlung durch die Bahn ein, welche die Übernahme verweigert. Diese Bestimmung ist daher in den Abschnitt über die Benutzung der Wagen auf fremden Bahnen übernommen worden.

In der Abrechnung der Wagenmieten ist im Interesse der Vereinfachung und der Beschleunigung der Zahlungen eine wesentliche Änderung dadurch eingetreten, daß nach den neuen Übereinkommen alle aus der Anwendung derselben sich ergebenden Beträge in die monatlichen Schuldzusammenstellungen innerhalb bestimmter Fristen aufzunehmen sind. Verspätete Anmeldung verpflichtet zur Zahlung von 5 % Verzugszinsen. Sind derartige Schuldbeträge in die Monatsrechnung aufgenommen, so geschieht deren Begleichung zwangsläufig durch die Bearbeitung der Beträge in den Ausgeichsstellen. Das Verfahren des Ausgleichs an sich ist gegenüber der Vorkriegszeit nur unwesentlich geändert. Während grundsätzlich die aus den Übereinkommen sich ergebenden Schuldbeträge von Verwaltung zu Verwaltung zu begleichen sind, haben tatsächlich zur Erleichterung der Abrechnung die meisten Verwaltungen besondere Vereinbarungen für die Abrechnung, zum Teil auch für die Bezahlung dieser Beträge getroffen. Der Hauptausgleich für Wagenmieten (oben, Seite 1018) nimmt den Ausgleich der aus dem Vereinswagenübereinkommen sich ergebenden Schuldbeträge für die Vereinsverwaltungen und für eine große Anzahl anderer Verwaltungen wahr. Er stellt nicht nur die Spitzenbeträge, die sich aus der Gegenüberstellung der einzelnen Schuldposten ergeben, fest, sondern veranlaßt auch deren Zahlung durch die Vereinsabrechnungsstelle und für die außerhalb des Vereins stehenden Verwaltungen durch die Devisenstelle des Eisenbahnzentralamts Berlin. Daneben ist für die RIV-Verwaltungen zur Abrechnung der aus dem RIV sich ergebenden Beträge eine Ausgleichstelle in Bern geschaffen worden. Diese übernimmt jedoch nur den Ausgleich der Beträge und überläßt die Zahlungen den schuldenden Verwaltungen. Die im Jahre 1924 vom Internationalen Eisenbahnverband ins Leben gerufene Ausgleichstelle in Brüssel soll nach ihren Satzungen den Ausgleich von Forderungen aller Art, also auch der aus den Wagenübereinkommen sich ergebenden Forderungen und deren Zahlung für die Verwaltungen, die es wünschen, bewirken.

Eine besondere Regelung erforderten die Fälle, in denen Wagen das Netz kleinerer Verwaltungen innerhalb eines Kalendertages durchlaufen und in denen die Erleichterung vorgesehen ist, daß solche Bahnen gemeinschaftlich mit einer Nachbarverwaltung über diese Wagen abrechnen dürfen, ferner die Anforderung der Entschädigung für ungedeckte Leerläufe und der Absetzung von Miete im Falle der Übernahmeverweigerung.

Prüfungsbemerkungen über die Schuldnachweise konnten früher noch nach sehr langer Zeit gezogen werden, wenn der Eingang aller auf den Wagenlauf bezüglichen Nachweise bei der Eigentumsbahn sich verzögerte. Um nicht auf Zeiträume zurückgreifen zu müssen, deren Verhältnisse sich nicht mehr übersehen lassen, ist jetzt bestimmt, daß Prüfungsbemerkungen spätestens zwölf Monate nach Austritt der Wagen au[s der] Heimatbahn zu stellen sind. Nicht beantwortete Prüfu[ngsbe]merkungen gelten nach sechs Monaten als anerkannt.

Eine grundlegende Neuerung im Abrechnungswesen wi[rd die] Einführung des Lochkartenverfahrens bedeuten. Die De[utsche] Reichsbahn-Gesellschaft hat ihre Abrechnung seit dem 1[. Ok]tober 1924, die Österreichischen Bundesbahnen haben die [ihre] seit dem 1. Januar 1925, die Niederländischen Eisenbahn[en die] ihrige seit dem 1. Februar 1926 nach dem Lochkarten-(Po[wers-]) System eingerichtet. Das Verfahren ermöglicht eine w[esent]liche Vereinfachung der Nachweisung des Ein- und Ausg[anges] der eigenen und der fremden Wagen durch die Grenzüber[gänge]. Die für jeden Wagen im Ein- und Ausgang gelochten Karte[n wer]den durch Sortiermaschinen mechanisch zusammengebrach[t und] dadurch in einfachster Weise Ein- und Ausgang nachgew[iesen]. Dadurch, daß infolge der Sortierung die Wagen jeder Ve[rwal]tung für die einzelnen Übergänge in arithmetischer Reihe[nfolge] aufgeführt werden, ist die Prüfung der Schuldnachweise fü[r die] Heimatverwaltungen leicht. Verschiedene Verwaltungen [des] RIV-Verbandes prüfen zur Zeit die Frage, ob sich für si[e die] Einführung dieses Verfahrens nicht auch wirtschaftliche [Vor]teile ergeben. Es ist daher mit einer Erweiterung dieses [zeit]gemäßen Abrechnungsverfahrens zu rechnen.

e) Beschaffenheit und technische Behand[lung] der Wagen.

Für die Beschaffenheit der Wagen zur Zeit des Über[gangs] von einer Bahn auf die andere sind die Bestimmungen der „[Tech]nischen Einheit im Eisenbahnwesen" (oben, Seite 1018) [maß]gebend. Für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen [sind] neben der Technischen Einheit (Anlage I zum VWÜ und [RIV]) die gewisse Erleichterungen gegen diese zulassenden „[Tech]nischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebsei[nrich]tungen der Haupt- und Nebenbahnen" (TV) maßgebend. [Die] „Technische Einheit im Eisenbahnwesen" enthält Bestimmu[ngen] über Spurweite, über Bauart und Unterhaltungszustand d[er] Eisenbahnfahrzeuge sowie über Beladung der Güterwagen. [Die] letzteren Vorschriften sind vom Verein Deutscher Eisen[bahn]verwaltungen mit den vom RIV-Verbande als Anlage II [zum] RIV herausgegebenen besonderen Vorschriften der Eisen[bahn]verwaltungen über die Beladung der Wagen zusammeng[efaßt] worden. Auch sonst hat man es im Verein Deutscher E[isen]bahnverwaltungen für zulässig erachtet, die Bestimmungen [der] Technischen Einheit durch einige Ergänzungen und Erlei[chte]rungen für den Vereinsbereich zu erweitern. Die demnac[h im] VWÜ und RIV geschaffenen Anlagen I und II geben die [Vor]aussetzungen für die Übernahmefähigkeit der Wagen an. I[n Frage] kommen die Vorschriften über die zollsichere Einrichtun[g der] Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr (Anlage III). [Der] Verein hat ein Achsdruckverzeichnis herausgegeben, in de[m die] zulässigen größten Achsdrücke und Achsstände, sowie die [Lade]maße für die Vereinsbahnstrecken und die vereinsfre[mden] Bahnen enthalten sind. Auch diese Vorschriften sind für [den] Wagenübergang maßgebend. Auf die politischen Verhält[nisse] der Nachkriegszeit ist die Bestimmung zurückzuführen, [daß] Wagen nach Bekanntgabe an die beteiligten Verwaltungen [zu]rückgewiesen werden dürfen, wenn eine zuständige Beh[örde], also insbesondere eine politische oder militärische Behörd[e an]ordnet, daß die Übernahme ausgeschlossen ist.

Ordnungsvorschriften, die der Erleichterung des Verkehr[s der] Wagen auf den verschiedenen Bahnen dienen, sind die, daß [lose] Bestandteile an ihrem Platz anzubringen sind, Rungen, s[o]e[weit] Rungenkästen vorhanden sind, in diesen verwahrt werden s[ollen]. Können die Bestandteile wegen der Art des Gutes nicht an i[hrem] Platz angebracht werden, so sollen sie den Wagen, zu dene[n sie] gehören, möglichst sichtbar beigegeben werden. Viehwagen [sind] zu entseuchen. Bei unterbliebener oder ganz ungenügend [vor]genommener Entseuchung kann eine andere beteiligte Bahn [sie] gegen eine Entschädigung von 7 Mark oder 10 Franken für j[eden] Wagen nachholen. Die nachträgliche Entseuchung auf K[osten] der schuldigen Bahn soll nur vorgenommen werden, wenn es d[...]

t um ganz geringfügige Rückstände von dem Viehtransport
elt. Streitigkeiten, die sich an diese Frage geknüpft haben,
ten schon in den vor dem Weltkriege geltenden Übereinnen zu der Bestimmung, daß eine Belohnung Bediensteter
die Entdeckung nicht vorschriftsmäßig gereinigter Wagen
nzulässig erklärt wurde. Der in früheren Zeiten allgemein
kannte Grundsatz der Haftung für lose Wagenbestandteile,
m Wagen angeschrieben sein oder durch Beigabe eines Bescheines kenntlich gemacht werden mußten, wurde in den
andlungen des RIV-Verbandes als unwirtschaftlich von
r Reihe von Verwaltungen angefochten mit der Begründung,
die Aufschreibungen und Nachforschungen nach losen Bedteilen und der sich daranschließende Schriftwechsel mit
den Bahnen teurer werde, als der Ersatz der etwa abhandenmenden losen Wagenbestandteile. Andere Verwaltungen
rsprachen diesem Standpunkt nachdrücklich mit der Bedung, daß die bisher vielleicht erträglichen Erfahrungen, die
in bezug auf das Abhandenkommen loser Wagenbestandgemacht habe, nur dadurch ihre Erklärung fänden, daß die
iensteten befürchten mußten, für das Abhandenkommen
ier Bestandteile persönlich haftbar gemacht zu werden.
e dieses erzieherische Moment fort, so werde in kurzer Zeit
Abhandenkommen von Bestandteilen so zunehmen, daß die
nen den kostenlosen Ersatz solcher Teile nicht ertragen
nten. Ein Ausgleich beider Meinungen wurde schließlich in
Vereinbarung gefunden, daß zunächst für Wagenbestandnicht gehaftet werden solle, es jedoch jeder Verwaltung
enommen bleibe, Aufschreibungen über ihre Erfahrungen
der Beseitigung der Haftung zu machen. Falls nach diesen
das neue Verfahren als unwirtschaftlich erweisen sollte,
n nach Ablauf eines Versuchsjahres jede Verwaltung von
Verwaltungen, „im Verkehr, mit denen sie es für nötig eret", beanspruchen, daß die Haftung wieder eingeführt
d. Nachbarverwaltungen müssen diese Forderung ohne weis anerkennen. Bei anderen Verwaltungen ist ein Schiedsch des Ausschusses gegen diese Forderung zulässig. Im
ein glaubte man, die Bedenken, die der Beseitigung der Hafg entgegenstehen, so hoch einschätzen zu müssen, daß im
einswagenübereinkommen die Haftung für lose Wagenbendteile beibehalten wurde.

ine besondere Regelung wurde auf Grund praktischer Errungen für die Fälle getroffen, in denen bei Übergang von
gen Bestandteile derselben nicht sichtbar sind, weil sie sich
er der Ladung oder unter Deckenschutz befinden. In solchem
le wird angenommen, daß sie bei dem Übergang vorhanden
en. Der Gegenbeweis, daß die Teile beim Eingang degens gefehlt haben, ist jedoch zulässig.

er in Rom 1919 aufgestellte Grundsatz, im internationalen
genverkehr den benutzenden Verwaltungen nur im Falle
werer Beschädigung die Kosten für die Wiederherstellung
r den Wert der beschädigten Wagen aufzuerlegen, dagegen
htere Schäden von der Heimatverwaltung auf eigene Kosten
eitigen zu lassen, ist in das neue VWÜ und RIV aufgenomn. Wie die Erfahrungen mit der Fassung von 1922 erwiesen,
es jedoch notwendig, den Begriff der schweren Beschädigung,
sen Klärung man zunächst der Praxis überlassen wollte,
ier zu umschreiben. In der Anlage V zu dem vor dem Kriege
tenden Vereinswagenübereinkommen waren sehr eingehend
Preise der Wiederherstellung von Wagen und aller einnen Teile derselben festgelegt. In Anlehnung an diese ist
neuen VWÜ und RIV ein wesentlich vereinfachtes Verchnis aufgestellt worden (Anlage IV), in dem die am häufign vorkommenden Wagenbeschädigungen in 37 Nummern zunmengestellt sind und für jede Nummer die Zahl der Beschäungseinheiten festgesetzt ist. Überschreitet hiernach die Beädigung des Wagens 300 Einheiten, so gilt er als schwer
schädigt, und die schuldige Verwaltung hat die Kosten der
ederherstellung zu tragen. Als Wiederherstellungskosten
d die Selbstkosten der verwendeten Baustoffe und die Artslöhne sowie ein Lohnzuschlag von 100 % in Rechnung zu
llen. Dieser Zuschlag wurde unter Ablehnung wesentlich
weitergehender Vorschläge entsprechend den Bestimmungen der
vor dem Kriege geltenden Übereinkommen festgesetzt.

Kann der Wagen nicht wiederhergestellt werden, sondern muß
er abgebrochen werden, so ist nach RIV die Vergütung nach
dem Buchwerte unter Abzug von 2 % Wertverminderung für
jedes volle Dienstjahr des Wagens, höchstens jedoch 60 %, zu
bemessen. Hierbei ist entsprechend den Kriegsverhältnissen
ein Unterschied für die vor 1916, die in den Jahren 1916 und
1917 und die nach dieser Zeit in Dienst gestellten Wagen gemacht. Im Vereinswagenübereinkommen glaubte man von
dieser umständlichen Feststellung Abstand nehmen zu können
und den Wertsatz nach dem Preise eines gleichartigen neuen
Wagens zur Zeit der Beschädigung bemessen zu sollen. Berücksichtigt wird hierbei jedoch die durch das Alter des Wagens
eintretende Wertverminderung desselben durch Herabsetzung
der Entschädigung nach seinem Alter um 2 % für jedes volle
Dienstjahr des Wagens, jedoch nicht unter zwei Fünftel des
Neuwertes.

f) Privatwagen.

Die Bestimmungen über Privatwagen sind wesentlich durch
die Beschlüsse eines gemischten Ausschusses des RIV-Verbandes und von Vertretern des Tarifwesens, der im Dezember 1922
in Venedig Bestimmungen für die Beförderung der leeren und
beladenen Privatwagen aufstellte, beeinflußt worden. Im Anschluß an die Venediger Beschlüsse hat der Internationale
Eisenbahnverband (IEV/UIC) sich der gleichen Frage angenommen und ein internationales Reglement für Privatwagen
(IRP) ausgearbeitet. Entsprechend der Stellung des IEV mußten die Beschlüsse dieses Verbandes bei der Fassung der betreffenden Vorschriften der Wagenübereinkommen berücksichtigt werden. Die Übereinkommen setzen die Voraussetzungen,
unter denen Privatwagen im internationalen Verkehr zugelassen
werden, die Art der darin zu verladenden Güter und die Verfügungsberechtigung über die Wagen grundsätzlich fest, berücksichtigen auch die neueste Entwicklung der Privatwagenindustrie, die Wagen mit Wärmevorrichtungen, Pumpenbetrieb,
Entlüftern und ähnlichen Einrichtungen geschaffen hat, und
fassen in einem besonderen Paragraphen die technischen Vorschriften für den Bauzustand der Privatwagen, insbesondere im
Hinblick auf die Sicherheit bei gefährlichen Sendungen, zusammen.

g) Währung und Zahlung.

In zwei kurzen Schlußabschnitten fassen die Übereinkommen
die im vorstehenden schon erörterten Bestimmungen über Währung, Anmeldung, Ausgleich und Zahlung der auf den Übereinkommen beruhenden Beträge und den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Übereinkommen zusammen. Die Tatsache, daß als
Währung im Sinne des RIV der Goldfranken gewählt werden
mußte, führte zu der Notwendigkeit, bei den einzelnen Zahlungen anzugeben, in welcher Weise, insbesondere nach welchen
Kursen, die Goldfranken zur Zahlung in die Währung des forderungsberechtigten Landes umgerechnet werden sollen. Hierbei
sind je nach der Art der in Betracht kommenden Forderungen
Monatsdurchschnittskurse oder der Kurs eines bestimmten Tages
für maßgebend erklärt worden. Ebenso ist festgelegt, welche
Börsennotierung anzuwenden ist. Der Regel nach soll dies die
der maßgebenden Börse des Gläubigerlandes sein. Für die Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erübrigten sich solche Bestimmungen, weil man eine wirkliche,
nicht eine errechnete, Währung anwenden konnte. Es waren
daher nur Bestimmungen über Umrechnung der Reichsmark in
die Landeswährung für den Fall der Zahlung in einer anderen
Währung zu treffen.

III. Die weitere Entwicklung.

Der RIV-Verband hat beschlossen, für fünf Jahre — vom
1. Januar 1925 an — keine Änderungen des Übereinkommens vorzunehmen. Die weitere Entwicklung wird daher in diesem Verbande bis 1930 nötigenfalls nur durch Auslegungsbeschlüsse

möglich sein. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat nicht geglaubt, sich derartige Fesseln auferlegen zu sollen; jedoch ist anzunehmen, daß nur zwingende Änderungen auf Grund praktischer Erfahrungen in den nächsten Jahren durchgeführt werden.

Die Entwicklung des Internationalen Wagenrechts kann aber an den Grenzen der bestehenden Verbände nicht Halt machen. Wenngleich Sowjetrußland sich zunächst wirtschaftlich aus innerpolitischen Gründen zurückgehalten hat, wurde auch dort schon seit Jahren mit der Möglichkeit und Notwendigkeit gerechnet, in gewissem Umfange in einen Güteraustausch mit dem Westen einzutreten. Es ist nach dem Kriege festgestellt worden, daß es nicht nötig ist, zur Überwindung des Unterschieds zwischen russischer und normaler Spur, deren Grenze jetzt auf lettischem Gebiet an der Düna liegt, wie früher Breidsprecherwagen zu benutzen; vielmehr hat es sich als möglich erwiesen, alle breitspurigen Wagen ohne Bremse durch Abheben von ihren Achsen und Setzen auf Achsen, deren Räder auf Normalspurweite zusammengepreßt sind, auf diese übergehen zu lassen. Ebenso ist grundsätzlich auch schon festgestellt, daß es technisch keinen großen Schwierigkeiten begegnen wird, bestimmte Arten vorhandener Wagen durch einen nicht allzu kostspieligen Umbau umsetzfähig zu machen und normalspurige Wagen zu bauen, deren Umsetzung auf Breitspurachsen in wenigen Minuten möglich ist. Der künftige gedeckte Normalgüterwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft soll nach diesem Grundsatz gebaut werden. Von diesen Tatsachen ausgehend sind durch Verhandlungen im Anfang 1925 in Königsberg, die zwischen Vertretern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der litauischen, der lettischen, estnischen und Sowjetbahnen stattgefunden haben, die Bedingungen festgestellt, unter denen wagenrechtlich ein Übergang von Wagen der Breitspur auf Normalspur und umgekehrt stattfinden soll. Da zwischen den Bahnen, die russische Spur haben, die Grundsätze des russischen Wagenrechts (oben, Seite 1019) grundsätzlich weitergelten, hat man die Lösung der hierdurch bedingten Schwierigkeiten darin gefunden, daß im Verkehr zwischen Litauen und seinen östlichen Nachbarn das russische Wagenrecht, im Verkehr Litauens mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft das RIV gelten soll. Hierzu wurden Sonderabmachungen erforderlich, um dem Umstand Rechnung zu tragen, daß nach russischem Wagenrecht die Haftung für Wagenschäden eine grundsätzlich andere ist, als nach Nach russischem Wagenrecht haftet die benutzende Verwa für alle an einem Wagen verursachten Schäden. Die vor gen Abmachungen sind am 15. Juli 1925 in Kraft getreten, aber zunächst nur für den Verkehr nach dem Reichsbahnd tionsbezirk Königsberg. Im Herbst 1925 sind die Verhan gen in München, im Frühjahr 1926 in Moskau fortgesetzt den. Sie dürften bei der nächsten Tagung, die Ende 19 Riga stattfindet, zu einem besonderen Umsetzabkommen de teiligten Bahnen führen.

Eine weitere Neuerung auf wagenrechtlichem Gebiet e sich aus der Tatsache, daß seit 1924 zwischen England und gien ein Fährverkehr von Harwich nach Zeebrügge zur führung von Güterwagen eingerichtet ist. Diese Wagen sprechen den Anforderungen der englischen Eisenbahnen gegen nicht in allen Beziehungen den für das Festland gebenden Bestimmungen der Technischen Einheit. Der zun von den an dem Unternehmen beteiligten belgischen St bahnen im RIV-Verbande gestellte Antrag, diese Wagen Privatwagen zuzulassen, wurde in den Sitzungen des RIV- schusses zu Graz und Luzern im September und November abgelehnt. Es wurde anheimgegeben, Sondervereinbaru mit den Verwaltungen zu treffen, auf deren Strecke die „F bootwagen" verkehren sollten. Solche Vereinbarungen ha mit englischem und belgischem Kapital gegründete Fährb gesellschaft mit Frankreich, der Schweiz und Italien, sodann der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Tschechoslow und den Österreichischen Bundesbahnen geschlossen. Grund dieser Vereinbarungen ist es jetzt möglich, Sendu ohne Umladung nach England zu senden. Die Deutsche Re bahn-Gesellschaft wird eine Anzahl von Wagen, die für di dem Fährverkehr häufiger vorkommenden Transporte bo ders geeignet sind, in diesen Verkehr einstellen.

Die internationalen Übereinkommen über das Wagenr und die Abkommen, die es ermöglichen, Wagen unmittelbar England und Sowjetrußland verkehren zu lassen, sind wich Hilfsmittel für die Lösung der großen Aufgabe der Eisenbah an einer friedlichen Verbindung der Völker durch Austa ihrer wirtschaftlichen Interessen mitzuwirken, und es darf genommen werden, daß die getroffenen Vereinbarungen durch die neuen Verhältnisse entstandenen Forderungen vollem Umfange gerecht werden.

Die Bildtelegraphie und ihre Anwendbarkeit im Eisenbahnwesen.

Von Professor **Dr. Arthur Korn.**

Die telegraphische Übertragung von Bildern hat zweifellos für viele Zwecke wesentliche Vorteile vor der gewöhnlichen telegraphischen Übertragung von Buchstabenzeichen voraus, von denen wir hier nur die Vorteile näher betrachten wollen, die für das *Eisenbahnwesen* in Betracht kommen. Mit einem weiten Abstand vor allen anderen Anwendungen ist hier der Vorteil der *selbstschreibenden* Übertragungen zu nennen; man kann Schriftstücke in *Handschriftnachbildung* in wenigen Minuten, ja Sekunden auf große Entfernungen durch Leitungen und drahtlos übermitteln und den Übertragungen *durch die bildliche Darstellung* eine ganz andere Sicherheit und Echtheit geben, als dies mit Hilfe von gewöhnlichen telegraphischen Zeichen möglich ist. Für die sichere Ausführung von Anordnungen, für die Sicherheit der Reisenden muß daher die Bildtelegraphie von Bedeutung werden. Solange die Vorrichtungen der Bildtelegraphie sehr verwickelt und kostspielig waren und mit vielen Fehlversuchen gerechnet werden mußte, war es nicht zu verwundern, daß dem neuen Zweig der Fernschreibtechnik noch mit viel Vorurteil und Zweifel begegnet wurde, aber man kann wohl sagen, daß diese Bedenken gegenüber der neuen Entwickelung der Bildtelegraphie nicht mehr zu Recht bestehen und so wird sich auch die Verwaltung der Eisenbahnen früher oder später dazu entschließen müssen, bei der telegraphischen Übermittelung ihrer Anordnungen von der Bildtelegraphie Gebrauch zu machen, zuerst vielleicht gelegentlich, gewissermaßen tastend, bis die Anwendungen klar erkannt werden und den bildtelegraphischen Hilfsmitteln ihren wichtigen Platz anweisen.

Die hier in Betracht kommende telegraphische Übertrag von Schriftstücken in Handschriftnachbildung, von Zeichnun Plänen und — wenn es gewünscht wird — auch von Ph graphien ist mit Hilfe der beiden folgenden Sendearten am w sten gediehen.

1. *Die telautographische Sendeart.* Das zu ü tragende Bild (Schrift, Zeichnung, Photographie als Rasterb wird in einem die Elektrizität nichtleitenden Stoffe auf eine taliplatte aufgetragen; Schrift wird mit einer metallfreien T unmittelbar auf die Platte oder ein metallisiertes Papier schrieben, ebenso irgendeine Zeichnung; auch sehr ra photographische Verfahrungsweisen können für die Herstell der Sendeplatten benützt werden, im besonderen, wenn es um Lichtbilder handelt, deren Übertragung im übrigen für Eisenbahnwesen weniger in Betracht kommt. Die Platte w um einen Zylinder gewickelt, der drehbar eingerichtet ist; der Platte schleift ein metallischer Stift von der Art ei Sprechmaschinenstiftes, der sich bei jeder Drehung des Zylin ein klein wenig in der Richtung der Zylinderachse verschi Je nachdem der Stift eine leitende oder nichtleitende Stelle Platte berührt, geht ein Strom vom Sender zum Empfänger, es wird ein drahtloses Zeichen auf einer bestimmten Well länge zum Empfänger gesandt.

2. *Die Sendeart der lichtelektrischen Zell* Es gibt Präparate (lichtelektrische Zellen), welche imsta sind, je nachdem sie belichtet werden oder nicht, elektris Ströme auszulösen, ja sogar quantitativ je nach der Stärke Belichtung stärkere oder schwächere Ströme auszulösen.

...nntesten dieser lichtelektrischen Zellen sind die Selen-...n, welche auf der Erscheinung beruhen, daß das chemische ...nent Selen in gewissen Modifikationen den elektrischen ...om besser oder schlechter leitet, je nachdem seine Oberfläche ...chtet wird. Andere lichtelektrische Zellen (die sogenannten ...kalizellen) beruhen auf der Erscheinung, daß von einer ...tiv geladenen Elektrode in einer luftleer gepumpten Röhre ...stärkerer oder schwächerer negativer Elektronenstrom aus...andt wird, je mehr oder weniger die Elektrode belichtet wird. ... zu übertragende Bild wird bei der Sendeart, welche auf den ...nschaften der lichtelektrischen Zellen beruht, derart abge...et, daß ein Lichtstrahl jeden kleinen Baustein des Bildes — ... durchscheinend, z. B. als Film, vorgelegt ist — durchleuch... und bei dem Auffallen auf eine lichtelektrische Zelle einen ...keren oder schwächeren elektrischen Strom auslöst bzw. ... der drahtlosen Fernschreibung entsprechende drahtlose ...chen.

...n jüngster Zeit ist es sogar durch genügende Verstärkung ... photoelektrischen Wirkungen gelungen, die Abtastungen im ...fallenden Lichte vorzunehmen, so daß es möglich ist, Schrift...ke und Bilder im allgemeinen ohne weitere besondere ...chierung unmittelbar abzutasten und zur Auslösung der ...toelektrischen Zeichen zu verwenden.

...ie im Sender das Bild, Element für Element, abgetastet wird, ...ß das Bild im Empfänger, Element für Element, wieder...eben werden, entsprechend den ankommenden telegraphischen ...chen. Es ist klar, daß hierfür zunächst ein genau gleich...fender Gang der Vorrichtungen im Empfänger mit den Vor...tungen des Senders vorgesehen werden muß; die Gleichlauf...timmungsvorrichtungen sind ein wesentlicher Teil der bild...graphischen Einrichtungen; es wird auf die Bedeutung des ...ichlaufs (der Synchronisierung) in nachstehendem noch zu...kgekommen; vorweg sei nur bemerkt, daß der Gleichlauf mit ... gewünschten Genauigkeiten technisch durchführbar ist. Für ... Wiedergabe der Bilder im Empfänger kommen verschiedene ...fahren in Betracht, von denen die sogenannten sichtbaren ...fahren (der elektrochemische Empfang und der ...ktromechanische Empfang) bis in die Mitte des ...igen Jahrhunderts zurückgehen. Bei dem elektrochemischen Verfahren wandert ein metallischer Empfangsstift (zeitgleich mit der Abtastung im Sender) über ein mit einer geeigneten chemischen Lösung getränktes Papier und macht jedesmal einen farbigen Eindruck, wenn ein telegraphisches Zeichen ankommt, während die Färbung ausbleibt, wenn kein Zeichen ankommt; bei dem elektromechanischen Empfang wird ein Schreibstift in dem einen Falle an das Empfangspapier gedrückt, während es in dem anderen Falle keinen Eindruck macht. Für rasche Übertragungen sind diesen sichtbaren Empfangsverfahren die photographischen Empfangsverfahren überlegen, die gestatten, zu außerordentlichen Übertragungsgeschwindigkeiten zu gelangen; bei Eintreffen der telegraphischen Zeichen wird mit Hilfe geeigneter elektrischer Vorrichtungen auf einem photographischen Empfangspapier oder Film, der sich zeitgleich mit dem Senderzylinder bewegt, ein photographischer Eindruck hervorgebracht, während dieser Eindruck unterbleibt, wenn kein Zeichen ankommt; entsprechend den Zeichen können auch die photographischen Eindrücke in ihrer Stärke abgestuft werden, was im übrigen nur bei der Übertragung von Photographien in Betracht kommt.

Wenn trotz der Einfachheit der bildtelegraphischen Einrichtungen und der hervorragenden Ergebnisse, die schon erzielt wurden, die Benützung der Bildtelegraphie (für Zeitungen, für die Polizei, für militärische Anwendungen, für die Übertragung von meteorologischen Karten, für die autographische Telegraphie und Schnelltelegraphie usw.) bisher noch selten war, so lag das daran, daß bisher für den Gleichlauf der Sende- und Empfangsvorrichtungen für jedes Apparatepaar eine besondere Einrichtung getroffen werden mußte. Es ist zu erwarten, daß nun bald — etwa durch Einführung eines Bildrundfunks — ein Wandel eintritt, und daß von einer besonderen drahtlosen Station aus der Gleichlauf aller beliebigen bildtelegraphischen Vorrichtungen erreicht werden kann. Die übrige Einrichtung wird dann so einfach, daß einer weitgehenden Einführung der Bildtelegraphie keine wesentliche Schwierigkeit mehr entgegensteht; sie wird auch im Eisenbahnwesen durch die rasche und sichere Übertragung von Anordnungen der Verwaltungen, die autographische Übertragung von Fahrplänen usw. recht nützlich werden können.

Große Polizei-Ausstellung Berlin 1926.

...ie am 25. September eröffnete „Große Polizei-Ausstellung" ... die erste internationale Schau, die nach dem Kriege in Ber... stattfindet. Sie bildet gleichsam den Hintergrund zu der in ... Zeit vom 25. September bis 3. Oktober stattfindenden All...meinen Polizeikonferenz, in deren Rahmen der Internationale ...lizeikongreß und die Internationale Kriminalpolizeiliche ...ommission ihre Tagungen abhalten. Die Ausstellung ist von ...r Preußischen Staatsregierung unter Mitwirkung des Berliner ...esseamtes veranstaltet und will den Ausbildungsstand und die ...eitverzweigten Aufgaben der neuzeitlichen Polizei zeigen, ...n hierüber das Publikum aufzuklären und seine Neigung und ...itarbeit zu gewinnen, wie das Ausland zu überzeugen, daß nur ... Gemeinschaftsarbeit aller Kulturstaaten das internationale ...erbrechertum mit Erfolg bekämpft werden kann.

...Wenn auch schon früher jedem mehr oder weniger bekannt ...ar, wie die Polizei als Verwaltungs- und Exekutivorgan des ...aates in der vielfältigsten Weise ihre Tätigkeit ausübt, so schafft doch erst diese Ausstellung einen richtigen Überblick über diese Tätigkeit. Dementsprechend ist auch die Menge der Darbietungen, für deren Aufstellung einschließlich der Sonderbeteiligung der Industrie, die für den Bedarf der Polizei beschäftigt ist, die drei großen auf dem Berliner Ausstellungsgelände befindlichen und etwa 20 000 qm Raum einnehmenden Hallen nicht genügt haben, so daß noch Freigelände überdacht werden mußte. Gleichwohl ist es gelungen, der Ausstellung einen einheitlichen Fluß zu geben und das umfangreiche Material eindrucksvoll zur Geltung zu bringen, wenn auch vielleicht eine kleine Beschränkung die Wirkung an sich nicht geschmälert hätte. Es ist für die neuzeitlichen Ausstellungen typisch, besonders viel in Photographien, Abbildungen, Zeichnungen, Statistiken zu bieten, die aber unmöglich alle bei einem gewöhnlichen Ausstellungsbesuch im einzelnen betrachtet werden können, und so liegt die Gefahr vor, daß für die Beurteilung einer Gruppe gerade wichtige Darstellungen besonders vom

Abb. 1. Hansa Lloyd Express Polizei-Streifwagen, tiefliegend für 39 Mann.

Laienpublikum übersehen werden oder frühzeitig eine Ermüdung Platz greift, unter der die Wirkung folgender Darbietungen leidet.

Die Ausstellung gliedert sich nach den drei Fachsäulen der Polizei: die eigentliche Verwaltungspolizei (Innendienst), die uniformierte bzw. Exekutivpolizei und die Kriminalpolizei. Mit jeder Abteilung ist die einschlägige Industrie, Gewerbe und Handwerk verbunden, woraus die große Bedeutung der Polizei in ihren Bedürfnissen für die Beschäftigung und den Erwerb der Bevölkerung ersichtlich ist. Dies zeigt sich auch besonders im Zusammenarbeiten der modernen Polizei mit der Technik, ohne deren Schöpfungen und Erzeugnisse ihr eine befriedigende und durchgreifende Erfüllung ihrer Aufgaben unmöglich wäre. Durch die technischen Hilfsmittel wird an Beamten und Zeit gespart, die Nachrichtenmittel neuester Art beschleunigen den Verkehr mit dem Publikum.

Auf die Aufgaben der Verkehrspolizei ist hier vornehmlich hinzuweisen, die den Verkehr auf dem Lande, auf dem Wasser, in der Luft, wie in Draht und Äther zu regeln hat, und die Ausstellung gibt hier ein treffliches Bild der engen und vielseitigen Beziehungen zwischen moderner Polizei und Technik. Wie die modernen Verkehrsmittel, Straßenbahn und Kraftfahrzeug, den Verkehr in ungeahnter Weise entwickelt haben, so bedient sich heute die Polizei selbst im weitgehendsten Maße der Kraftfahrzeuge als Schnellpatrouillenwagen, Mannschaftswagen und Spezialwagen, um überall schnell zur Stelle zu sein, wo es die Aufrechterhaltung der Ordnung erfordert. Ein Bild, wie sich die Industrie der Kraftfahrzeuge hier den Erfordernissen der Polizei mit ihren Leistungen angepaßt hat, gibt die Kollektivausstellung des Reichsverbandes der Automobil-Industrie. Um nur einiges anzuführen, sei auf den Hansa Lloyd Expreß-Polizei-Streifwagen (Abb. 1) hingewiesen, der für 29 Mann Platzgelegenheit bietet und eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h hat, so daß er schnellen Mannschaftsersatz auch an entfernter gelegenen Stellen gewährleistet. Die M. A. N. Nürnberg hat einen Mannschafswagen mit Niederrahmenfahrgestell für 32 Sitzplätze und mit einem einachsigen Anhänger ausgestellt. Büssing zeigt seinen Dreiachser mit 60 PS und 35 festen Sitzen. Die Brennaborwerke haben ihr Eintonner-Chassis mit einer Pritsche versehen, auf deren Boden Querbänke für 18 Beamte aufgeschraubt werden können. Die Bordwände können heruntergeklappt werden und sind innen mit Auftritt zum bequemen Besteigen versehen. Ein N. A. G.-Schnell-Patrouillenwagen der Berliner Schupo, der sich bei schnellem Heranführen von Überfall-Kommandos und bei der Verfolgung flüchtiger Verbrecher bewährt, hat zu Fahrten während der Nacht hinter dem Führersitz einen teleskopartigen Scheinwerferhalter, der einen großen Scheinwerfer betätigt.

Die Verkehrsregelung in den Großstädten ist durch Beamte allein nicht mehr durchführbar. Hier sind besondere technische Hilfsmittel, wie Straßenverkehrssignale, Blinkfeuer, Schildkröten, Hängesignale, Verkehrstürme, erforderlich. In der Mitte der Halle 2 steht ein Verkehrsturm (Abb. 2), der voraussichtlich auf dem Alexanderplatz zur Aufstellung gelangen soll und in vieler Beziehung gegenüber dem auf dem Potsdamer Platz nach den dort gemachten Erfahrungen und den Fortschritten in anderen Ländern verbessert ist. Er ist quadratisch, und gleichzeitig ist der Turmkopf so ausgebildet, daß die Lichter richtig zur Straßenachse angeordnet werden können. Die Lichter haben 35 cm Durchmesser gegen 22 cm bei dem Turm auf dem Potsdamer Platz. Wesentlich verbessert ist die Anordnung der Schalthebel, die Einführung der zahlreichen Leitungen, der Aufstieg, die Heizung und Lüftung.

Aus den Darbietungen über Verkehrsstatistik ist auf das interessante Modell zu der Zählung am 6. Juli d. J. zwischen 4—7.30 Uhr nachmittags der Anzahl der Wagen und der beförderten Personen auf der Potsdamer und Leipziger Straße zwischen der Bülowstraße und Spittelmarkt hinzuweisen, aus dem die Entlastung des Straßenzuges durch die Untergrundbahn und die hohe Beanspruchung der Straßenfläche durch die Privatwagen mit wenigen Insassen gegenüber Straßenbahn und Omnibus hervorgeht. Welchen Platz die 6000 Automobile der Innung vereinigter Droschkenbesitzer Groß-Berlins einnehmen, zeigt eine Karte auf dem Stande dieser, indem die hintereinander aufgestellten Autos alle Straßen der Stadtfläche zwischen dem Großen Stern bis Alexanderplatz und von der Weidendammer Brücke bis zum Halleschen Tor einnehmen. Auf einem Weltkugelrelief ist dargestellt, daß die 6000 Wagen in einem Jahre 6750mal den Weg um die Erde zurücklegen, aber leider 3375mal ohne Fahrgast. Hier sind auch die Einrichtungen vorgesehen, die im November d. J. für Bestellung eines Autos durch Fernsprechvermittlung in Betrieb kommen sollen. Beim Anruf „Autoruf" meldet sich ein von der Privat-Telephongesellschaft (Priteg) eingerichtetes Vermittlungsamt in der Markgrafenstraße und gibt nach Entgegennahme des Auftrages diesen an den der Wohnung des Angerufenen nächst gelegenen Parkplatz weiter. Zu diesem Zweck werden an den Parkplätzen — zunächst 200 — Anruf-Säulen aufgestellt, die in ihrer Einrichtung auf der Ausstellung zu sehen sind.

Abb. 2. Der Turm im Bild des Alexanderplatzes.

Sehr beachtenswert sind die Darstellungen zur Unfallverhütung und Belehrung des Publikums. Aus einer großen Karte, die mit bunten farbigen Stecknadeln bedeckt ist, kann ersehen werden, welche Unfälle auf Personen über und unter 14 Jahren entfallen und wo Zusammenstöße zwischen Fahrzeugen stattgefunden haben. Hieraus ergeben sich besondere Gefahrstellen und es wäre vielleicht gut, diese, wie es schon im Ausland geschieht, durch warnende Hinweise an Ort und Stelle stets besonders zur Achtsamkeit ins Gedächtnis zu rufen.

Für den Autoverkehr in Deutschland hat sich eine Gesellschaft gebildet, Deutscher Verkehrs-Kompaß, Schwelm i. W., die durch Aufstellung von Wegweisersäulen in den Städten und Ortschaften statt der jetzigen primitiven Pfähle und Wegweiserschilder an Häusern, Zäunen u. ä. mit farbigen Streckentafeln am Kopf ein „Nach-Farbe-Fahren" ermöglichen will. Die großen Strecken erhalten, wie Aachen-Berlin, München-Hamburg, Köln-Breslau usw., einheitliche Farben, wobei im ganzen Deutschen Reich alle rot bezeichneten Strecken nach Berlin, alle gelb bezeichneten nach Hamburg, und alle blau bezeichneten nach München führen. Gleichzeitig werden die Säulen dazu benutzt, um Möglichkeiten für Reparaturen, Betriebsstoffeinnahme, Reifenwechsel, Unterkunft usw. anzugeben. Die Anregung ist wohl beachtenswert und könnte den Automobilverkehr erleichtern und beschleunigen.

Aus der vom Polizei-Präsidium gezeigten Statistik ist zu entnehmen, daß der Kraftwagenbestand der Welt am 1. Januar 1926 insgesamt 24 270 452 Wagen aller Art war und hiervon in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika 19 843 936 sind. Am 1. Juni 1926 waren in Berlin 48 000 Kraftfahrzeuge. Auf verschiedenen Plänen der Länder werden die Umänderungen verkehrsreicher Plätze in den Städten nach neuzeitlichen Gesichtspunkten gezeigt. Mit gleichem Material ist auch vielfach das Ausland vertreten, so die Niederlande mit einem schönen Modell des Großverkehrs in Amsterdam am Leidscheboschje.

..n der Abteilung „Verkehr auf dem Wasser" bieten ..i Anregung die Modelle der Polizeiboote für die Strom- und ..fenpolizei. In der Gruppe „Luftverkehr" interessiert das ..dell einer Nachtflugstrecke, die mit Polizeiwachen besetzt .. ein Luftverkehrsturm mit Signalgebung, eine Polizei-Flug..che u. a.

..ie Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat in .. Halle 1 unter den Reichsbehörden ausgestellt, indem sie die ..ganisationseinrichtungen des Eisenbahnstreif- und Über..chungsdienstes, die Bekämpfung des Gepäck- und Taschen..bstahls u. a. wie Ausrüstungsgegenstände des diesen Dienst ..übenden Personals zur Schau gestellt hat. Beim Streifdienst ..d die Vorzüge der Benutzung eines Kraftwagens gegenüber .. Streife zu Fuß beachtenswert, wie größere Schnelligkeit, ..sere Ausnutzung des Personals, beliebige Wege, unvermute.. Eintreffen, leichte Verfolgung von Verbrechern u. a. Beim ..tistischen Material bieten viel Interesse die Angaben zum ..folg des Sicherungsdienstes bei der RBD. Essen, die in Zahlen ..d Bildern dargestellt sind, sowie die Übersicht der Deutschen ..ichsbahn-Gesellschaft für die Jahre 1921—26 über die ver..ten und aufgedeckten Diebstähle.

Mit der Polizei-Ausstellung ist eine Ausstellung der Deutschen Feuerwehr verbunden, da letztere mit der Polizei bei der Feuerbekämpfung wie in der Feuerverhütung zusammen arbeiten muß. Besonderen Anlaß gab aber auch die Feier des 75jährigen Bestehens der Berliner Feuerwehr am 28. September. Die gewaltige Entwicklung der Feuerwehr in ihren Fahrzeugen von der einfachen Handdruckspritze bis zur Motorspritze und mechanischer Drehleiter, in der Ausrüstung der Leute bis zur neuen Gasmaske und Sauerstoffapparat, in den vorbildlichen Feuer-Meldeeinrichtungen, die gerade in letzter Zeit noch weitere Vervollkommnungen erfahren haben, ist hier zu sehen.

Die Ausstellung dürfte als eine Fundgrube neuzeitlicher Organisation zu bezeichnen sein. Denn was hier geboten wird, ist nicht allein für einen so umfassenden Betrieb, wie es die Polizeibehörde ist, brauchbar und förderlich, sondern für die Wirtschaft von allgemeiner Bedeutung. Es sei hier nur auf die Einrichtung neuzeitlicher Büroräume mit den Hilfsmitteln für Registratur, Aktenhaltung, Anfertigung der Brief- und Druckformulare, Büromöbel usw. hingewiesen. Der Polizei wird aber sicher die Ausstellung die gewünschte Popularisierung bringen und damit einen Hauptzweck erfüllen, zu dem ihre Veranstaltung Anlaß gab.

Przygode.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Wettbewerb der deutschen Nordseehäfen gegen Triest und ..ume. In der Frage des Wettbewerbs der deutschen Nordsee..fen und der Adriahäfen fanden vom 17. bis 20. September in ..mburg erneut Verhandlungen der am tschechoslowakisch..riatischen und österreichisch-adriatischen Verkehr beteiligten ..senbahnverwaltungen von Italien, Jugoslavien, Österreich ..d der Tschechoslowakei sowie der Donau-Save-Adria Eisen..hn-Gesellschaft mit Vertretern der Deutschen Reichsbahn-Ge..llschaft statt. Sie bildeten die Fortsetzung der vor einigen ..naten in Fiume abgehaltenen Besprechungen, nach deren Er..bnis, wie mitgeteilt wurde, zunächst nur eine vorläufige Re..lung und erst für einen späteren Zeitpunkt eine grundsätz..he endgültige Schlichtung der gesamten Streitfrage in Aus..ht genommen werden sollte.

Auf Grund der in Fiume beschlossenen und in der Zwischen..it durchgeführten Prüfung des gesamten umfänglichen Tat..chenmaterials haben nun die erneuten Beratungen über diese ..gewöhnlich schwierige und verwickelte Angelegenheit zu ..er Klärung der Durchführungsmöglichkeit der provisorischen ..egelung geführt. Hiernach sollen, um vor allem dem Wett..werbskampf seine bisherige Schärfe zu nehmen, die gegen..rtig bestehenden gegenseitigen Auslobungen — d. s. die Über..hme der für die deutschen Seehäfen gültigen Frachtsätze durch ..e am adriatischen Verkehr beteiligten Verwaltungen für die ..rfrachtungen nach Triest und die Übernahme der für Triest ..ltigen Frachten durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ..r Verfrachtungen nach den Deutschen Seehäfen — für ein ..hr suspendiert und, soweit notwendig, durch feststehende ..rifsätze ersetzt werden. Der endgültige Verzicht auf die ..uslobung wird von dem Fortgang der demnächst einsetzenden ..f die endgültige Regelung der Wettbewerbstariffrage ab..elenden Verhandlungen abhängen. Diese vorläufigen Verein..rungen unterliegen noch der Genehmigung der vorgesetzten ..hörden. Die Interessenten können aber dann damit rechnen, ..ß auch eine vorläufige Außerkraftsetzung der Auslobung erst ..ch Ablauf einer Bekanntmachungsfrist von zwei Monaten ..irksam werden würde.

— Bahnfrevel. Wie die Reichsbahndirektion Köln mitteilt, er..gneten sich in den letzten 1½ Jahren im Bezirk Köln insgesamt ..0 Fälle von Bahnfrevel, wie Beschädigung der Bahnanlagen, ..uflegen von hemmenden Gegenständen auf die Schienen, Schie..n und Werfen auf fahrende Züge usw. Darunter befinden sich ..lein 110 Fälle der letztgenannten Art, die meist von Kindern ..sgeführt wurden.

— Elektrischer Betrieb der Strecke Landshut-Neufahrn. Mit ..eginn des Winterfahrplanes ist auf der Strecke Landshut-Neu..hrn der elektrische Betrieb aufgenommen worden.

— Inbetriebnahme der Neubaustrecke Neuhaldensleben-Neu..aldenslebener Werke. Als Erweiterung der Neuhaldensleber ..isenbahn wird am 15. Oktober d. J. die 3,6 km lange voll..purige Neubaustrecke Neuhaldensleben-Neuhaldenslebener ..erke für den Wagenladungsverkehr eröffnet und nach den ..estimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom .. November 1904 betrieben.

— Neuer Lokomotivbahnhof. Nach Durchführung der Erweiterungsbauten des Personenbahnhofs Fulda ist nunmehr ein umfangreicher Lokomotivbahnhof mit Verwaltungsgebäude, Betriebswerkstätte und Schuppen für 27 Lokomotiven in der Anlage begriffen und ein zweiter gleichgroßer Lokomotivschuppen vorgesehen. Der Zweck der Anlage ist, die von der Fahrt kommenden Lokomotiven wieder betriebsfertig zu machen; sie umfaßt neben den Kohlenlagern eine Besandungsanlage, Schlackengruben und Wasserkräne, ferner Übernachtungsräume mit Bad- und Waschraum. Sie ist in allen Teilen mit modernsten Einrichtungen versehen und soll, wie die Umladestation bei Lispenhausen und der neue Güterbahnhof Bebra, eine Musteranlage der Reichsbahn werden.

— Denkschrift des Langnamvereins. Der Verein zur Warung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, der sogenannte Langnamverein, hat anläßlich seiner Tagung am 1. Oktober d. J. in Düsseldorf beachtenswerte Mitteilungen zur deutschen Wirtschafts- und Finanzpolitik herausgegeben. Der Verein, der als Mitglieder nicht nur die industriellen Kreise, Verbände, Handelskammern usw., sondern auch andere Wirtschafskreise, insbesondere auch die Banken umfaßt, bildet die gemeinsame Interessenvertretung der gesamten rheinisch-westfälischen Wirtschaft. Seinen Veröffentlichungen darf daher besondere Bedeutung beigemessen werden.

Aus dem reichen Inhalt des Berichts sind folgende Ausführungen über das Verkehrswesen besonders beachtenswert:

„Angesichts der Tatsache, daß Wirtschaft und Verkehr in unzertrennlicher Wechselwirkung zueinander stehen und infolgedessen auch der Verkehr in Verbindung mit der gesamten Tarifgestaltung im Verkehrswesen zu seinem Teile zu einer Ankurbelung der schwer daniederliegenden Wirtschaft Anlaß geben kann, sind zahlreiche wirtschaftsfördernde Verkehrs- und Tarifmaßnahmen gewünscht worden. Wenn der Erfolg zum größten Teil und gerade auch in den wichtigsten Fällen versagt geblieben ist, so darf hierbei aber gerechterweise nicht übersehen werden, daß die öffentlichen Verkehrsunternehmungen zunächst einmal selbst unter den gleichen ungünstigen Verhältnissen zu leiden hatten, wie die Wirtschaft, und sie zum Teil sich neuen, besonders schweren Lasten gegenübergestellt sahen, denen sie zwangläufig gerecht werden mußten.

Hinsichtlich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist zunächst auf die Tatsache hinzuweisen, daß die heutige Gesellschaft und ihre gesamte Politik nicht mehr nach den Gesichtspunkten beurteilt werden darf, wie es dem früheren Hoheitsbetrieb des Staates gegenüber berechtigt war. Zweifellos bedauert gerade die Wirtschaft diese Tatsache, an der aber gerechterweise nicht vorbeigegangen werden darf, am meisten. Die Einspannung der Reichsbahn in den Dawesplan, die Dawesbelastung an sich, die Überführung des Unternehmens in die Gesellschaftsform, die Loslösung vom Parlament und vom Reichs- oder Staatshaushalt usw. hatten dazu geführt, daß der freien wirtschaftspolitischen Betätigung der Reichsbahn schwere Fesseln angelegt sind. Der Umstand, daß die Reichsbahngesellschaft trotz der großen Sonderbelastungen geldlich völlig auf sich selbst gestellt ist, hat zur Folge, daß sie heute gezwungen ist, stets für eine bestimmte, zur Deckung ihrer notwendigsten Ausgaben ausreichende Mindesteinnahme Sorge zu tragen, ganz ohne Rücksicht darauf, ob der Eisenbahnverkehr, der den weitaus größten Teil ihrer Einnahmen einbringt, besonders schwach ist oder nicht. Die Gesellschaft ist auch nicht in der Lage, wie es bei anderen wirtschaftlichen Unternehmungen der Fall ist, den Betrieb gegebenenfalls stillzulegen, oder derart wirkungs-

voll einzuschränken, daß sich das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben stets erträglich gestaltet. Gerade die konstanten Ausgaben sind bei der Reichsbahn von ganz besonderer Höhe, so daß irgendwelche Einschränkungsmaßnahmen, wie z. B. der Ausfall einiger Züge usw., geldlich verhältnismäßig wenig ins Gewicht fallen. Die stärkste der der Reichsbahn angelegten Fesseln, die die Leitung der Gesellschaft am meisten an der Erfüllung ihrer Aufgaben zum Wohle der deutschen Volkswirtschaft hindert, ist geldlicher Natur."

Sehr eingehend befaßt sich der Bericht mit der Frage der Wettbewerbstarife. Er bemerkt zu dieser Frage:

„Die verkehrsgeographisch zentrale Lage Deutschlands bestimmt die Reichsbahn zur Pflegerin eines starken Durchgangsverkehrs. Das Valutadumping zahlreicher Nachbarstaaten Deutschlands und auch die Wettbewerbsmaßnahmen der Verkehrsunternehmungen in den angrenzenden Ländern hatten zur selbstverständlichen Folge, daß der starke frühere Durchgangsverkehr durch Deutschland im direkten Verhältnis zu dem weiteren Sinken der Nachbarwährungen abnahm und um Deutschland herumgeleitet wurde. Hierdurch ging der Reichsbahn ein nicht unerheblicher Verkehr verloren, auf den sie vermöge der geographischen Lage Deutschlands geradezu einen Anspruch hatte. Aber nicht nur im Durchfuhrverkehr von Ausland zu Ausland, sondern auch im Wechselverkehr zwischen dem Ausland und Deutschland trat dieselbe Erscheinung ein. Während es früher z. B. im Verkehr zwischen Belgien und Süddeutschland selbstverständlich war, daß die belgischen Güter sofort über deutsch-belgische Übergänge und dann über die längeren deutschen links- oder rechtsrheinischen Strecken nach den süddeutschen Bestimmungsstationen liefen, wurden in letzter Zeit in zunehmendem Maße die Sendungen über Belgien-Frankreich und weiter über sehr kurze deutsche Strecken nach den Bestimmungsstationen geleitet.

Auf diese Art und Weise hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den starken Verkehr verloren und damit natürlich auch nicht unerhebliche Einnahmen. Daß die Reichsbahn Anstalten trifft, um diesen verlorenen Verkehr und die Einnahmen wiederzugewinnen, ist notwendig und auch insoweit vom Standpunkt der Wirtschaft aus zu begrüßen, als diese nicht selbst unter den Wettbewerbstarifen leidet. Die Beschleunigung der Güterbeförderung, die inzwischen in dankenswerter Weise von der Reichsbahn durchgeführt worden ist, hat es allein nicht vermocht, den auf fremde Strecken abgewanderten Verkehr zurückzugewinnen. Als weitere Maßnahmen, die zu diesem Ziel führen, bleiben der Reichsbahn nur solche auf tarifarischem Gebiet übrig. Diesen Weg hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beschritten, an sich zweifellos mit Recht; denn wäre der Verkehr nicht zurückgewonnen worden, so hätten vielleicht die dadurch entstehenden Einnahmeausfälle aus der deutschen Wirtschaft herausgeholt werden müssen. Aus diesen Gründen haben wir uns häufig veranlaßt gesehen, gegen die in der Öffentlichkeit erhobenen grundsätzlichen Angriffe gegen die Wettbewerbstarife Stellung zu nehmen und auf die Notwendigkeit solcher Tarife vom Standpunkt der Wirtschaft aus hingewiesen.

— **Straßenbahn- und Kleinbahntagung.** Aus dem wissenschaftlichen Teil der am 24. und 25. September in Danzig veranstalteten Hauptversammlung des Vereines Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen, und Privateisenbahnen (vgl. Nr. 39, S. 1028 d. Ztg.) entnehmen wir noch recht bemerkenswerte Angaben über die letzte Entwicklung dieser Verkehrsmittel. Wie Dipl.-Ing. Müller, Danzig, berichtete, hat seine Verwaltung recht gute Erfahrungen mit der Umstellung der Stromversorgung auf Gleichrichterbetrieb gemacht. Die Gleichrichter erfordern geringe Wartung, haben hohe Betriebssicherheit und schlagen auch in bezug auf Wirtschaftlichkeit die bisher gebräuchlichen rotierenden Umformer. Die Stromabnehmerfrage behandelte Direktor Siegmann, Rostock, im Zusammenhang mit den durch verschiedene Stromabnehmerarten verursachten Störungen des Rundfunkempfanges. Wegen seines hohen Gewichts und des hohen Anpreßdruckes scheint der Scherenstromabnehmer für Straßenbahnen nicht mehr in Frage zu kommen, und so standen besonders der Bügel mit Kohleschleifstück und der mit Metallschleifstück (Messing oder Zink) zur Erörterung, ohne daß ein endgültiger Beschluß gefaßt wurde.

Das Thema Straßenbahn und Autobus behandelten Generaldirektor Schmidt, Dortmund, und Direktor Quarg, Berlin. Ersterer wehrte sich als Straßenbahnfachmann gegen die vielfach aufgetauchte Meinung, die Straßenbahn sei veraltet, während als Autofachmann Direktor Quarg für seinen Omnibus freiere Entwicklungsmöglichkeiten forderte. Beide Vorträge gipfelten darin, daß die Großstadtverkehrsfrage nur durch Zusammengehen beider Verkehrsmittel zu lösen sei.

Aus den Vorträgen von Direktor Albert, Krefeld, und Direktor Pforr, Berlin, hörten wir, daß der Straßenbahnwagenbau im Zeichen der Normung und des Leichtbaues stehe. Die Schaffung eines Einheitswagens sei zwar vorläufig noch zurückgestellt, da es auch sehr schwer sei, die einzelnen Ver tungen von den bei sich historisch begründeten Wagenformen zubringen. Recht brauchbar erschienen die Normungsvorsch für Achsen, Radsätze, Federn, Bremsteile u. a., bei denen d Anwendung hochwertigen Materials und durch konstruk Maßnahmen erhebliche Gewichtsersparnisse erzielt worden Aus Gründen der Gewichtsersparnis wird bei einzelnen Bah auch der zweiachsige Wagen bevorzugt, der sich in der I stellung und Unterhaltung billiger als der Vierachser ste soll. Trotz der vielfachen Beliebtheit der Wagen eiserner I art, zieht man noch in Erwägung, ob man nicht dem hölzer Wagen in Zukunft den Vorzug geben soll, denn die Rostgef der bei eisernen Wagen schwer zugänglichen Verbindu stellen sei nicht zu unterschätzen. Eine ideale Lösung stellt Wagen aus rostfreiem Stahl dar, der z. B. in Krefeld läuft, doch in seiner Herstellung noch zu teuer ist. Gegenüber alten Dachbauart mit Oberlichtaufbau gibt man heute allgem dem Tonnendach den Vorzug. Zur Schonung des Wagenmater ergibt sich dann noch die Notwendigkeit eines guten Oberba der möglichst auf eigenem Bahnkörper oder in Kopfsteinpflas niemals aber in Asphalt, zu verlegen sei.

Über Verkehrsfragen bei künftigen Stadterweiterungen D zigs sprach Prof. Petersen, Danzig, während Dr.-I Mattersdorff, Hamburg, die Verkehrsstatistik behande

— **Der Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der Deutsc Industrie** tagte am 3. d. M. in Düsseldorf, um zu Verke fragen, insbesondere zu den Verkehrsbedürfnissen und V kehrswünschen des Rheinisch-westfälischen Industriegeb Stellung zu nehmen. Der Vorsitzende, Generaldirek Waibel, verwies auf die seit Mitte des Jahres sich besser finanzielle Lage der Reichsbahn. Die Vorarbeiten für die gemeine Gütertarifreform seien abgeschlossen und würden d nächst der Ständigen Tarifkommission zugeleitet werden. neraldirektor Dr. Springorum-Dortmund verbreitete über Verkehrswünsche und Verkehrsbedürfnisse unter bes derer Berücksichtigung der Lage im Ruhrgebiet. Zum Schlu empfahl er eine engere Zusammenarbeit zwischen der Rei bahn und den größeren Wirtschaftsvertretungen, wodu manche Leerlaufarbeit fortfallen könne. Reichsbahndirektio präsident Marx-Essen erklärte in bezug auf den zu erwar den Herbstverkehr, die Reichsbahn habe umfangreiche M nahmen getroffen, um diesen bewältigen zu können. Der P sonenverkehr sei leicht zurückgegangen und infolgedessen t im Winter eine kleine Einschränkung der Personenzüge ein.

— **Verschmelzung in der Beamtenbewegung.** Verhandlun zwischen dem Deutschen Beamtenbund und christlichen Gewerkschaften haben zu dem Ergebnis führt, daß der Gesamtverband der deutschen B amtengewerkschaften, der insgesamt etwa 200 000 M glieder umfaßt, sich bereit erklärte, auf den Boden der Satz gen des Deutschen Beamtenbundes zu treten, der bekanntl Neutralität in parteipolitischer und konfessioneller H sicht auf seine Fahnen geschrieben hat.

— **Exzellenz Peters 70 Jahre alt.** Der erste Staatssekre der neuen Wasserstraßenabteilungen des Reichsverkehrsminis riums, Wirkl. Geheimer Rat Max Peters, begeht heute 7. Oktober seinen 70. Geburtstag. — Durch scharfsinnige lite rische Untersuchungen über den Rahmen seines engeren Fa gebietes hinaus bekannt geworden, hat Peters besonders in Verwaltung der Wasserstraßen und der Pflege und Beobacht ihres Verkehrs an seiner amtlichen Stelle bahnbrechend gewir

Als Sohn des bekannten Geschichtsmalers Peters 1856 in Bern geboren, ist er aus dem Wilhelmsgymnasium hervorgegangen u hat in Berlin und Tübingen die Rechte studiert. Seit 1877 nächst als Referendar im Staatsdienst, trat er im Dezember 18 in die Preußische innere Verwaltung über und arbeitete von 18 bis 1892 an den Regierungen in Schleswig und Marienwerd Am 1. März 1892 wurde er als Hilfsarbeiter in die Bauabteil des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten einberufen, in d er schnell aufrückte. Schon am 7. April 1896 wurde er V tragender Rat und im März 1906 Wirklicher Geheimer Ob regierungsrat mit dem Range eines Rates erster Klasse. A 23. März 1908 wurde er zum Ministerialdirektor ernannt, welcher Stellung ihm im April 1916 der Rang eines Wirklich Geheimen Rates verliehen wurde. Am 30. Dezember 1918 wu er zum Unterstaatssekretär des Ministeriums ernannt. In dies Eigenschaft hat er besonders segensreich wirken können, die Schöpfer der Weimarer Reichsverfassung sich bei ihm fa lichen Rat zur Frage der Gestaltung des Überganges der Wass straßen und ihrer Verwaltung auf das Reich erbaten. Die genannte Petersche Denkschrift ist für die endgültige Gestaltu der Art. 97 ff der Verfassung von maßgebendem Einfluß worden, so daß die Möglichkeit, in Deutschland eine einheitlic und großzügige Verkehrs- und Wasserstraßenpolitik zu treiben, in hohem Maße der reichen Verwaltungserfahrung dies

preußischen Beamten zu verdanken ist. Als der Versailler Vertrag durch die Internationalisierung der deutschen Ströme e bedenkliche und angesichts der von jeher geübten liberalen handlung der ausländischen Schiffahrt auf deutschen Wasser-aßen überflüssige Einmischung ausländischer Elemente in die utsche Wasserstraßenverwaltung brachte, wurde seitens des chsverkehrsministeriums, dessen Staatssekretariat Exzellenz ers zunächst nebenamtlich mitverwaltete, dieser als Sach-lter der deutschen Belange in den Internationalen Strom-nmissionen am Rhein, Donau, Elbe und Oder herausgestellt. . Reichskommissar für die internationalisierten Ströme und hrer der preußisch-deutschen Stimmen ist Exzellenz Peters ch nach seinem am 1. April 1921 aus Anlaß der Auflösung des nisteriums der öffentlichen Arbeiten erfolgten Übertritt in Ruhestand tätig geblieben und waltet zurzeit des Amtes als äsident der internationalen Elbekommission. Seine hervor-gende Kenntnis des Schiffahrtbetriebes auf allen deutschen asserstraßen und sein weiter Überblick auf dem ganzen Ge-te des Wasserstraßenverkehrs besonders in seiner inter-tionalen Verflechtung hat dem Jubilar schnell auch die Hoch-tung der ausländischen Mitglieder der Kommissionen einge-gen. Möge er seines schwierigen Amtes auch weiterhin in un-rochener Arbeitskraft und Zähigkeit walten zum Segen des utschen Volkes.

— **Oberregierungsrat a. D. Pitsch †.** Am 24. v. M. entschlief 78. Lebensjahr zu Grenzach (Baden) der Oberregierungsrat D. Hermann Pitsch. Der Verstorbene war von 1890 bis 19 mit der Leitung des Verkehrsamtes der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen in Basel betraut. 1917 feierte er sein jähriges Amtsjubiläum. 1920 wurde er in den Ruhestand ver-zt.

Der Verstorbene hat es insbesondere verstanden, die schwieri-n Aufgaben, die ihm in seiner Stellung in Basel gestellt waren, hervorragender Weise zu erfüllen. Er hat hierdurch seiner rwaltung große Dienste geleistet. Seine Tüchtigkeit wie seine rsönliche Liebenswürdigkeit sichern ihm bei den vielen Men-hen, mit denen er dienstlich oder außerdienstlich auf seinem benswege in Berührung kam, ein bleibendes Andenken. Der hriftleitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen r er längere Zeit ein treuer Mitarbeiter über Verkehrs- und ganisationsfragen.

Österreich.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

	Juni	Juli
Betriebsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Zugkilometer	3 820	4 079
1000 Wagenkilometer	71 865	75 532
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer		
der Personen führenden Züge	47 177	58 305
der Güterzüge	332 540	308 535
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der Verkehrssteuern 1000 S. (vorläufiges Ergebnis)	42 562	50 662
Davon Personen- und Gepäckverkehr	15 921	22 574
Güterverkehr	26 641	28 088

— **Platzanweisungen auf den Bundesbahnen.** Die Österreichi-chen Bundesbahnen geben seit 3. Oktober d. J. bei einigen igen versuchsweise Platzanweisungen für die erste und zweite agenklasse aus, jedoch in beschränktem Umfange und aus-hließlich durch die Vorverkaufskasse der Generaldirektion r Österreichischen Bundesbahnen in Wien, 1. Bez. Schwarzen-rgplatz 3. Zunächst erfolgt die Platzanweisungsausgabe nur r einige Wagen der folgenden, von Wien abfahrenden D-Züge, d zwar: ab Wien-Westbahnhof bei Zug D 113 (ab 11 Uhr) ien-München und Salzburg sowie bei Zug D 155 (ab 18 Uhr Min.) Wien-Berlin, ab Wien-Ostbahnhof bei Zug D 7 b 14 Uhr) Wien-Budapest. Bei Platzbestellungen wird auf ünsche wegen Freihaltung von Plätzen in der Fahrtrichtung er gegen die Fahrtrichtung, von Plätzen bei der Tür oder beim nster sowie im Raucher- oder Nichtraucherabteile Rücksicht nommen werden. Die Ausgabe der Platzanweisungen beginnt eben Tage vor dem Abreisetag und endet im allgemeinen drei unden vor der Abfahrt des Zuges vom Wiener Ausgangsbahn-of. An Sonntagen findet keine Ausgabe statt. Der Preis einer atzanweisung beträgt 1 Schilling 50 Groschen.

— **Eisenbahnunfall bei Aich.** Am 26. September um 13 Uhr Minuten entgleiste nächst der Haltestelle Aich der Salz-mmergut-Lokalbahn der Schnellzug Nr. 2. Der Lokomotiv-hrer war auf der Stelle tot, ein Reisender wurde schwer und r Zugführer leicht verletzt. Das Unglück ereignete sich in ner Kurve und dürfte dadurch hervorgerufen worden sein, ß der Lokomotivführer zu schnell bremste, so daß die Lokomotive aus dem Gleis geschleudert wurde. Die Maschine stürzte 1½ m über die Böschung, ohne daß die mitgeführten Wagen aus dem Gleis kamen. Der Materialschaden ist bedeutend.

— **Die Raxbahn** hat im Laufe des 26. September den 100 000. Fahrgast befördert.

— **Der Winterfahrplan 1926/27** ist am 3. Oktober d. J. in Kraft getreten. Im allgemeinen ist die Zahl und Lage der Schnell- und Fernpersonenzüge des Winterfahrplanes 1926/27 dem vorjährigen Winterfahrplane gleichgehalten, die im letzten Sommer eingeführten Verbesserungen in der Lage der Züge bleiben auch im Winter bestehen. Wegen geringer Benutzung mußten zwischen Kufstein und Brenner die Züge D 265 und D 266, zwischen Summerau bzw. Budweis und Linz die Züge D 221 und D 222 und zwischen Wien-Nordbahnhof-Lundenburg die Züge D 97 und D 98 aufgelassen werden. Die Kurs- und Schlafwagen Wien-Prag-Berlin der beiden letztgenannten Züge werden mit den Zügen D 99 und D 100 ab und nach Wien-Ostbahnhof befördert.

Zwischen Wien-Südbahnhof-Wiener Neustadt-Ödenburg werden die Schnellzüge 201/202 aufgelassen; es wird die Verbindung nach Steinamanger-Kanizsa durch die Personenzüge 813/1723 und 1312/748 (Wien-Südbahnhof ab 8.20, an 20.05) hergestellt. Die im Sommerdienst bei den Zügen D 77 und D 78 bestandene direkte Verbindung Vlissingen-Rheinland-Stuttgart-Lindau-Bregenz-Innsbruck wurde trotz Entfall dieser Schnellzüge beibehalten und auf die beschleunigten Personenzüge 313 und 312 verlegt. In der Richtung nach Wien wurde die Fahrzeit des Expreß E 130 neuerlich verkürzt, so daß er um 25 Minuten früher in Wien eintrifft. Hierdurch wird in Innsbruck der Anschluß an den Zug D 261 nach Meran erreicht.

Für den Wintersportverkehr wurde vorgesehen in der Strecke Wien-Selzthal mit Anschluß nach Bischofshofen der Zug mit der gleichen Fahrordnung wie bisher (ab Wien-Westbahnhof 15.00) am 18., 24. und 31. Dezember, ferner an allen Sonntagen vom 8. Januar bis 16. April und in der Gegenrichtung Zug 1028 (an Wien-Westbahnhof 23.40) am 19. und 26. Dezember, 18. April und an allen Sonntagen vom 2. Januar bis 10. April. Weiter wird am 24. und 31. Dezember und am 16. April ein beschleunigter Zug (ab Wien-Westbahnhof 22.45) über Selzthal nach Bischofshofen verkehren. Nach Bedarf wird in der Gegenrichtung ein beschleunigter Zug (an Wien-Westbahnhof 6.25) geführt werden.

Auf der Tauernbahn verkehrt im Anschlusse an Zug D 135 der Westbahn im Oktober und ab 1. April täglich, ferner am 24. und 31. Dezember und an allen Sonntagen vom 8. Januar bis 26. März Zug 727 bis Mallnitz (ab Schwarzach 21.25, an Bad Gastein 22.34, an Mallnitz 23.10).

Für den bayerisch-tirolischen Wintersportverkehr wird der beschleunigte Zug München-Kufstein-St. Johann in Tirol, ab Kufstein 16.18, an Kitzbühel 17.48, an St. Johann 18.00, vom 18. Dezember bis 16. April an allen Werktagen vor Sonn- und Feiertagen (jedoch am 19. März nicht) und am 5. Januar und 18. März und in der Gegenrichtung ein beschleunigter Zug ab St. Johann in Tirol 17.45, ab Kitzbühel 18.05, an Kufstein 19.25, an allen Sonn- und Feiertagen vom 19. Dezember bis 18. April (jedoch nicht am 25. Dezember, 1. Januar, 19. März und 17. April) und am 6. Januar gefahren. Weiter wird auf der Mittenwaldbahn je ein Wintersportzug Richtung München-Scharnitz-Innsbruck, ab München 6.30, Scharnitz 9.44, an Innsbruck 11.15, und in der Gegenrichtung von Innsbruck nach Scharnitz ab 16.40, an 17.57, zum Anschluß an den täglich nach München verkehrenden Personenzug, und zwar ab 19. Dezember an Sonntagen, ferner am 25. Dezember, 1. und 6. Januar, 19. März und 18. April geführt.

In der Strecke Wien-Südbahnhof-Mürzzuschlag bzw. Neuberg in Steiermark verkehren an allen Sonn- und Feiertagen Zug 713, ab Wien 7.25, an Mürzzuschlag 10.12, und in der Gegenrichtung Zug 714, ab Mürzzuschlag 16.55, an Wien 19.25. Ferner wird an allen Sonn- und Feiertagen vom 12. Dezember bis 31. März Zug 715 von Wien bis Mürzzuschlag und Anschluß nach Neuberg i. St. (ab Wien 5.35, an Mürzzuschlag 8.25) gefahren. In der Strecke Payerbach-Wien-Südbahnhof wird der bereits gegenwärtig verkehrende Sportzug 638 an allen Sonn- und Feiertagen geführt werden und am 26. Dezember, 2. Januar und 18. April bereits ab Bruck a. d. Mur verkehren.

Die Sonntagszüge Wien F. J. B.-Krems a. d. D.-Wachau verkehren noch bis 1. November.

— **Amtlicher österreichischer Taschenfahrplan** (Winterdienst 1926/1927). Von dem durch das Bundesministerium für Handel und Verkehr (Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung) herausgegebenen Amtlichen österreichischen Taschenfahrplan ist die Winterausgabe 1926/1927 im Verlage der

Staatsdruckerei erschienen. Das 518 Seiten umfassende Kursbuch enthält sämtliche Eisenbahn-, Kraftwagen- und Schiffahrtsverbindungen in Österreich und im südlichen Bayern sowie die Eisenbahntarife und kostet 1 Schilling 40 Groschen.

Übrige europäische Länder.

— Durchgehender Personen- und Gepäckverkehr Skandinavien-Polen und Danzig. Vom 1. Januar 1927 an wird eine durchgehende Abfertigung von Personen und Gepäck im Verkehr über Deutschland zwischen Schweden, Norwegen und Dänemark einerseits und Polen und Danzig andererseits stattfinden. An dem Verkehr werden Danzig und mehrere Stationen in Polen beteiligt sein, schwedischerseits Stockholm, Gotenburg, Malmö und Trälleborg. Die Umbehandlung und Neuaufgabe des Gepäcks auf den Grenzstationen kommt damit in Wegfall.

— 24-Stunden-Rechnung auch bei den nordischen Eisenbahnen. Auch die dänischen, schwedischen und norwegischen Eisenbahnverwaltungen werden mit Einführung des Sommerfahrplanes am 15. Mai 1927 die 24-Stunden-Rechnung einführen.

— Untersuchung über den Bau neuer Privatbahnen in Dänemark. In Dänemark hatte ein vom dänischen Verkehrsministerium eingesetzter Ausschuß ein Gutachten darüber abzugeben, welche von den 1908 und 1918 vom Reichstag bereits bewilligten Privatbahnen unter Berücksichtigung der Entwicklung des Kraftwagenverkehrs und der heutigen Notlage der Privatbahnen überhaupt noch ausgeführt oder etwa durch Kraftwagenlinien ersetzt werden sollen. In dem nunmehr vorliegenden Gutachten sind Wirtschaftlichkeitsberechnungen angestellt, die allgemeines Interesse verdienen. Wir entnehmen dem Dansk Jernbaneblad darüber folgendes:

Als Grundlage für die Untersuchung, in welcher Weise man am besten in einer eisenbahnlosen Gegend dem Verkehrsbedürfnis gerecht wird, hat der Ausschuß die Anlagekosten und das Betriebsergebnis für eine 30 km lange Eisenbahn mit hinreichendem Verkehr, so daß die Betriebsausgaben gedeckt und die erforderlichen Abschreibungen vorgenommen werden können, und Anlage- wie Betriebskosten für eine 30 km lange Personen- und Güterkraftwagenlinie in der gleichen Gegend und auf derselben Linie wie die Eisenbahn einander gegenübergestellt. Die Anlagekosten einer 30 km langen Eisenbahn werden auf 2 550 000 Kr. veranschlagt. Auf Grunderwerb entfallen davon 300 000 Kr., auf eine Anschlußstation, zwei größere und zwei kleinere Stationen, zwei Haltepunkte 1 670 000 Kr., Betriebsmittel und Inventar 435 000 Kr., auf unvorhergesehene Ausgaben 148 000 Kr. Die Betriebseinnahmen einer solchen Bahn bei den allgemeinen Privatbahntarifen (6 Öre für 1 Personenkm und 25 Öre für 1 tkm) — berechnet nach dem Betriebsergebnis von 26 in Betrieb befindlichen Privatbahnen — werden auf 198 000 Kr., die Betriebsausgaben auf 173 000 Kr. jährlich geschätzt. Für die Abschreibung verbleiben danach 25 000 Kr., d. h. 1 % des Anlagekapitals, während für die Verzinsung bzw. Dividende nichts verbleibt.

Demgegenüber stellen sich die Kosten für die Einrichtung einer 30 km langen Kraftwagenlinie für Güter- und Personenbeförderung bei gleichem Verkehr und gleichen Beförderungsmöglichkeiten auf 2 310 000 Kr., wobei 1 700 000 Kr. auf den Umbau von 15 km vorhandenen Weg und Anlage von 15 km neuen Weg entfallen, 100 000 Kr. auf Stations- und Garagebauten, 466 000 Kr. auf Ausgaben für Beschaffung der Betriebsmittel (8 Omnibusse, 14 Kraftwagen und 7 Anhängerwagen). Die Betriebsausgaben einschließlich Abschreibung werden auf 426 000 Kr. jährlich veranschlagt. Die entsprechenden Betriebseinnahmen werden bei einem Tarif von 9 Öre für 1 Personenkm und 66 Öre für 1 tkm erzielt.

Der Vergleich zeigt, daß bei einer Eisenbahn etwa 2,1 Mill. Kronen für Bahnkörper und Stationsgebäude fest gebunden und nur für den Eisenbahnbetrieb von Nutzen sind. Die Errichtung einer Kraftwagenlinie erfordert 1,7 Mill. Kronen für die Anlage eines auch für Zwecke des allgemeinen Verkehrs nutzbaren Weges. Während der Oberbau der Eisenbahn eine Lebensdauer von 40 Jahren (Schienen) bzw. 25 Jahren (Schwellen) hat, ist bei dem Fahrweg für den Kraftwagen nur mit einer Lebensdauer von 8 Jahren, abgesehen von den jährlichen Unterhaltungsausgaben, zu rechnen. Die Betriebsmittel der Eisenbahn können 40 Jahre lang verwandt werden, während beim Kraftwagen 75 % innerhalb von 5 Jahren abzuschreiben sind. Die Betriebsausgaben sind erheblich geringer bei der Eisenbahn als beim Kraftwagen, weshalb die Eisenbahn auch mit dem Satze von 6 Öre für 1 Personenkm und 25 Öre für 1 tkm auskommen kann gegenüber 9 bzw. 66 Öre beim Kraftwagen.

Natürlich können diese Berechnungen nur einen rohen, ungefähren Anhalt geben. Denn sie berücksichtigen nicht die Eigenheiten, die natürlich jedes Projekt aufweist.

Der Ausschuß hat sein Gutachten dahin abgegeben, daß Bau 37 geplanter Bahnen Abstand genommen werden soll. Anlagekosten würden nach den Anfang 1926 üblichen Pr (inzwischen ist allerdings ein Preisrückgang eingetreten) 95 Kronen betragen, von denen der dänische Staat 44 Mill. au bringen hätte. Nur der Bau von drei Linien (Vanlöse-Jyll 29 km, Holbäk-Vedde 27 km und Lohals-Rudkjöbing 27 km) empfohlen (vgl. hierzu auch unsere Mitteilung auf S. 208 d.

Dänemark besitzt leider schon zu viel Privatbahnen, die großen Teil auch erst in den letzten Jahren gebaut worden die aber unter normalen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht mehr als lebensfähig zeigen können. Man rechnet d mit dem Zusammenbruch vieler Gesellschaften. So steht die ostseeländische Privatbahn mit ihren Linien Köge-F und Rödvig unmittelbar vor der Krisis. Personen- und G verkehr ist auf die Kraftwagenlinien abgewandert. In glei Lage befinden sich die drei Privatbahnen im Kreise Aalb die ebenfalls mit Zuschuß arbeiten. Zu einer besonderen von Selbsthilfe griffen die Bediensteten der Gillelejebahn. sandten den Kaufleuten in den von der Bahn berührten O Aufforderungen zu, die Bahn zu benutzen. Falls dies nicht schähe, sie sich etwa des Kraftwagens bedienten, würden Bediensteten in diesen Geschäften keine weiteren Eink tätigen. Auch dieser Vorfall charakterisiert den Ernst der L

— Fährverbindung Dänemark-Norwegen. Der mit der fung der geplanten Fährverbindung beauftragte Ausschuß nach mehrjähriger Tätigkeit zu einem Abschluß seiner Ar gekommen. Die Ansicht des Ausschusses, die in einer an Presse gerichteten Mitteilung zum Ausdruck gebracht ist, dahin, daß eine Fährverbindung ohne Zweifel so große Vort vom Verkehrsstandpunkte aus wie auch in wirtschaftlicher kultureller Hinsicht bietet, daß man aus allgemeinen Gesic punkten der Schaffung der Verbindung sympathisch gegenü stehen muß. Die vorgenommenen, in das Einzelne geher Untersuchungen haben jedoch gezeigt, daß selbst noch im fün Betriebsjahr seit Eröffnung der Fährverbindung mit einem beblichen Betriebszuschuß gerechnet werden muß, nämlich etwa 1 Mill. Kronen dänischerseits und etwa ½ Mill. Kr norwegischerseits (Verzinsung und Tilgung des Anlagekapi ist dabei berücksichtigt). Unter Berücksichtigung dieses gebnisses und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage stellt Ausschuß, dem namhafte dänische und norwegische Vertr angehört haben, keinen positiven Vorschlag für die Erricht einer Fährverbindung, sondern überläßt die Entscheidung zuständigen Behörden.

Als Ausgangspunkte sind dänischerseits Fredrikshavn, H shals und Skagen untersucht worden. Die Anlagekosten wür sich auf 3,8 Mill., 9,3 Mill. bzw. 10,3 Mill. Kronen stellen. wegischerseits sind erheblich mehr Orte als Ausgangspunkt die Fährverbindung untersucht worden, besonders jedoch P grund, Larvik und die Skjebergbucht. Die Baukosten wer auf 6,08 Mill., 2,7 Mill. bzw. 3,13 Mill. Kronen veranschlagt. Ausschuß empfiehlt daher Fredrikshavn als Ausgangspunkt der dänischen und Larvik als Ausgangspunkt auf der norw schen Seite.

Der Ausschuß schlägt ferner vor, daß die Linie mit gro dreispurigen Fährschiffen — ob Dampffährschiffe oder Die motorschiffe eingestellt werden sollen, läßt der Ausschuß da gestellt —, und zwar täglich zweimal in jeder Richtung befah werden soll.

Die Überfahrtzeit Larvik-Fredrikshavn wird auf 7 Stun berechnet, die Reisezeit Oslo-Hamburg auf 24 Stunden. Die kunft in Oslo für die Nachtverbindung mit dem Fährschiff 9,15 Uhr vorm., die Abfahrt 7,40 Uhr nachmittags erfolgen.

In absehbarer Zeit ist also mit der Einrichtung der seit J zehnten projektierten Eisenbahnfährverbindung Dänemark-N wegen nicht zu rechnen.

— Tarifherabsetzung für landwirtschaftliche Erzeugnisse Norwegen. Seit dem 28. September d. J. hat die norwegis Staatsbahn die Frachtsätze für Heu, Stroh und Kartoffeln her gesetzt, indem der provisorische Zuschlag von 120 % auf 10 ermäßigt wurde. Dieser ermäßigte Tarif gilt für jede Wag ladung bis zu 5 t herunter. Die bereits vor einiger Zeit dur geführte Ermäßigung der Frachtsätze für Holzsendungen nur für Wagenladungen von 10 t bei Vollspur und 6,5 t Schmalspur.

— Zur Valorisierung der Eisenbahnprioritäten in Polen. Z Ausgleich der auf Polen entfallenden ehemaligen österrei schen und ungarischen Eisenbahnschulden wird eine 5prozent Konversionsanleihe im Betrage von 50 Mill. Zloty ausgeget Die Frist zur Durchführung des Umtausches der Wertpapi beginnt am 1. November d. J. und läuft bis zum 31. Dezem 1927; sie bezieht sich vorderhand nur auf die Wertpapiere Galizischen Karl-Ludwigsbahn und der Albrechtsbahn; was

.en die Stückwerte der Ferdinands-Nordbahn und der Unga-
h-Galizischen Eisenbahn (Lupkover) betrifft, so werden die
sten hierfür noch bekanntgegeben werden.

— **Die Markprioritäten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Wie
lautet, wird der von den Besitzern der Markprioritäten der
ssig-Teplitzer Eisenbahn überreichte Ausgleichsvorschlag
der Tschechoslowakei abgelehnt werden. Seine Bedin-
gen sind nicht annehmbar und gehen über das in Vorberei-
g befindliche Gesetz über die Bezahlung der übrigen Pri-
äten weit hinaus. Entgegen den in letzter Zeit verbreiteten
hrichten (siehe Nr. 39, S. 1030 d. Ztg.) werden die Aussig-
litzer Eisenbahn-Prioritäten nicht betroffen werden, da sie
h vor der Verstaatlichung dieser Bahn gekündigt wurden
daher nicht als unter die vom Staate übernommenen Pri-
äten angesehen werden. Demgemäß wird die Frage der
oritäten nicht im Finanzministerium, wo das Gesetz über die
igen Prioritäten vorbereitet wird, behandelt, sondern im
enbahnministerium, weil die Staatsbahnen seinerzeit die
ssig-Teplitzer Eisenbahn übernommen haben.

— **Die Verstaatlichung der slowakischen Lokalbahnen.** Im
sammenhange mit der Verstaatlichung der Lokalbahnen wur-
der tschechoslowakischen Staatsverwaltung in letzter Zeit
mehreren Seiten Angebote für den Ankauf von Prioritäts-
ien der slowakischen Lokalbahnen gemacht, die sich um den
rchschnittspreis von 60 % bewegten. Im Laufe der letzten
che wurden Verhandlungen über den Ankauf der Prioritäts-
ien von 4 slowakischen Lokalbahnen, darunter auch der
wakischen Westbahn eröffnet. Die Verhandlungen machen
geringe Fortschritte, da bei den meisten der in Betracht
nmenden Bahnen die Verstaatlichungsaktion durchaus nicht
chleunigt werden braucht. Die Verhandlungen, die sich
mlich schwierig gestalten, werden fortgesetzt.

— **Südslawisch-ungarische Eisenbahnverhandlungen.** In der
gelaufenen Woche fanden zwischen den Vertretern der süd-
wischen und ungarischen Regierung, der Staatsbahnen, der
st- und Zollbehörden Verhandlungen in Angelegenheit der
gelung des Grenzverkehres statt. Bei dieser Gelegenheit
rden auch wichtige technische und Verkehrsfragen berührt.

— **Tarifänderung in Südslawien.** Mit Gültigkeit vom 1. Ok-
ber 1926 treten bei den südslawischen Bahnen einige Änderun-
n in den Tarifen ein, die durch einen Nachtrag zum Eisen-
hngütertarif Teil II (entsprechend dem deutschen GTIB) und
rch Neuaufgabe des Lokaltarifs durchgeführt werden. (In
tscher Übersetzung von Insp. Cugmus, dem Chef des süd-
wischen Tarifwesens, herausgegeben vom Verlag Allgemeiner
rifanzeiger, Wien).

Der Nachtrag I zum Tarif II enthält zum größeren Teil die
sammenfassung der im Kundmachungswege bereits getroffe-
n Änderungen des Tarifes vom 1. Oktober 1925, die insbeson-
re die Textil- und Papiererzeugnisse betreffen.

Der Lokaltarif der südslawischen Staatsbahnen erscheint neu
d zerfällt nunmehr in zwei Teile, dem Teil A, Lokaltarif und
m Teil B, Hafentarif. Hervorzuheben von den darin enthalte-
n Änderungen ist die tarifarische Behandlung der Lokal-
hnen. Bereits in der Tarifreform vom 1. Oktober 1925 wurde
e einheitliche Behandlung aller Staatsbahnen angebahnt und
r die Beförderung über die Lokalbahnen, welche mit den
uptbahnen durchgerechnet werden, lediglich eine Surtaxe ein-
hoben. Dieser Zuschlag fällt nun ebenfalls weg, so daß Haupt-
d Lokalbahnen in jeder Hinsicht gleichgestellt sind. Der zu er-
rtende Ausfall in den Einnahmen wird durch mäßige Erhö-
ng der übrigen Frachten auf alle Linien umgelegt. Die Aus-
hme- und Ausfuhrtarife werden mit einigen Änderungen bei-
halten.

Neu ist die Einführung des Hafentarifes. Während bisher für
nige Seehäfen begünstigte Frachtsätze bestanden, die für den
rkehr mit diesen Stationen galten ohne Rücksicht darauf, ob
sich um Lokotransporte oder um Ein- oder Ausfuhr über See
ndelte, gilt der neue Hafentarif nur für Sendungen, die auf
m Seeweg in den Stationen Bakar, Dubrovnik, Metkovic, Solin,
lit, Susak pristaniste, Sibenik, Zelenika eingehen und von dort
it der Eisenbahn weiterbefördert werden, oder für Sendungen,
e mit Eisenbahn in diesen Stationen ankommen und auf dem
eweg weiter befördert werden. Für die südlichen und die nörd-
chen Hafenplätze gelten je besondere Frachtentafeln. Bei den
rdlichen Seehafenplätzen besteht in der Regel tarifarische
leichstellung untereinander und mit Susak pristaniste.

— **Eisenbahnunglück im Rickentunnel.** Nach einem Bericht
r D. A. Z. verunglückte am 4. d. M. in dem 8603 m langen
ckentunnel auf der Strecke St. Gallen-Wattwil-Rapperswil-
irich durch Rauchgasvergiftung das 6 Mann starke Zug-
rsonal eines Güterzuges und drei zur Rettung ausgesandte
Arbeiter. Auch das Vieh, das der Güterzug mit sich führte, er-
stickte. Einen Personenzug, der eine halbe Stunde später als
der Güterzug den Tunnel passieren mußte, konnte man recht-
zeitig vor der Einfahrt aufhalten.

Das Unglück entstand dadurch, daß infolge atmosphärischer
Einflüsse der Abzug des Rauches im Rickentunnel dermaßen
gehemmt wurde, daß das Personal des vor 12 Uhr die Station
Kaltbrunn in der Richtung nach Wattwil verlassenden Güter-
zuges durch die Kohlengase betäubt wurde und der Zug im
Tunnel stecken blieb. Die von der Station Wattwil mit Sauer-
stoffapparaten eingeleiteten Rettungsversuche mußten aufge-
geben werden, weil das bei der Rettung beteiligte Personal der
Gasvergiftung zu erliegen drohte. Immerhin gelang es, den
Heizer des Zuges in bewußtlosem Zustande nach Wattwil zu
bringen. Es wurden darauf vom Südeingang her neue Rettungs-
versuche mit Gasmasken unternommen. Nach den neuesten
Feststellungen sind neun Mann des im Tunnel befindlichen
Zuges den Vergiftungen erlegen.

— **Die Bekämpfung der Teuerung in Frankreich.** Die Maß-
nahmen zur Bekämpfung der Teuerung, die der französische
Ministerrat im August beschlossen hat, berühren auch die Eisen-
bahnen. Die Regierung ist bestrebt, die Versorgung der Be-
völkerung mit Nahrungsmitteln zu erleichtern und namentlich
die Lieferung von Lebensmitteln nach Paris zu fördern. Der
Minister der öffentlichen Arbeiten läßt daher die Einführung
gestaffelter, mit der Entfernung abnehmender Tarife für die Be-
förderung von Lebensmitteln mit der Eisenbahn erörtern, damit
auch die Erzeugnisse entfernt gelegener Gegenden in den grö-
ßeren Städten, namentlich in den Markthallen von Paris wett-
bewerbfähig werden. Der Zweck dieser Bestrebungen ist, an-
nehmbare Großhandelspreise an diesen Stellen zu erzielen. Für
gewisse Verkehrsbeziehungen bestehen schon solche Tarife, und
sie haben es möglich gemacht, daß der Pariser Markt mit den
Erzeugnissen der Vendée, der Charente und der Limagne ver-
sorgt wird. Die Eisenbahntarife sind aber nicht die einzigen
Einflüsse, die den Großhandelspreis bestimmen. Die Arbeits-
löhne beim Verladen, die städtischen Eingangssteuern spielen
dabei eine wesentliche Rolle, und die Regierung müßte daher bei
ihren Bestrebungen zur Senkung der Preise ihr Augenmerk
auch auf diese Kosten richten. Die Händler mit Obst und jungem
Gemüse verlangen, daß für ihre Waren wieder Tarife ein-
geführt werden, die nur zu gewissen Jahreszeiten gelten, sowie
daß bei Frachtgut wieder die Einhaltung der Lieferfrist ge-
währleistet wird, eine Einrichtung, die im Jahre 1920 abgeschafft
worden ist. Geschieht dies nicht, so würden die Erzeuger
dazu gedrängt, ihre Ländereien zu Betrieben auszunutzen, die
einen schnelleren Ertrag bringen; dadurch würde nicht nur der
Handel mit Obst und Gemüse zeitweilig unterbunden, sondern
auch seine Quelle dauernd verstopft werden. Zugleich wird von
der Handelskammer Toulouse zur Förderung der Gütererzeu-
gung der Wunsch ausgesprochen, daß die gesetzlichen Bestim-
mungen über den Achtstundentag in großzügiger Weise ausge-
legt und angewendet werden.

Fremde Erdteile.

— **Reisegeschwindigkeit der Güterzüge in den Vereinigten
Staaten.** Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten rühmen als
eine ihrer bedeutendsten Leistungen der letzten Zeit die Er-
höhung der Geschwindigkeit, mit der die Güterzüge verkehren.
Die Reisegeschwindigkeit betrug im Jahre 1925 19 km in der
Stunde, gegen 16,6 km im Jahre 1920. Diese Zahlen erscheinen
an sich nicht hoch, man muß bei ihrer Würdigung aber die
langen Aufenthalte im Güterverkehr beim Absetzen und Auf-
nehmen von Wagen, beim Verschieben usw. richtig bewerten.
Zugleich ist das Durchschnittsgewicht der Güterzüge erhöht
worden, und so entspricht neuerdings eine Zugstunde der Be-
förderung von 1412 t auf 1 km Entfernung, während 1920 die
entsprechende Leistung 1176 tkm war. Die Zunahme von 1920
bis 1925 ist ziemlich stetig gewesen, nur das Jahr 1922 hat einen
kleinen Rückschlag gebracht; dafür hat dann die Aufwärts-
bewegung um so lebhafter eingesetzt.

Internationaler Verkehr.

— **Tagung der internationalen Eisenbahnunion in Prag.** Die
dritte Kommission der Eisenbahnunion (Union internationale
des chemins de fer), in welcher 52 Eisenbahnverwaltungen
Europas vertreten sind, hielt ihre diesjährige Konferenz am
27. und 28. September in Prag ab. Die Beratungen wurden
unter Vorsitz des Direktors der belgischen Eisenbahngesell-
schaft Mr. Scohy geführt und hatten Fragen der Abrechnung im
internationalen Eisenbahndienst und der Eisenbahnstatistik zum
Gegenstande. — An der Erörterung beteiligten sich insbesondere
die Vertreter von England, Belgien, Frankreich, Deutschland,
Italien, Österreich und Holland.

Wasserverkehr.

— **Vereinbarung der österreichischen und ungarischen Donau-Schiffahrtsgesellschaften.** Neben den vielen Behinderungen für den Schiffsverkehr auf der Donau, die aus dem Friedensvertrag stammen, war es naturgemäß der Rückgang des Beschäftigungsgrades, der diese ungünstigen Ergebnisse hervorgerufen hatte. Denn die außerordentliche Länge des Donaustromes — ungefähr 2400 km gegenüber 860 km des Rheins und 900 km der Elbe — erfordert im Gegensatz zu den deutschen Strömen eine der Eisenbahn ähnliche Organisation des Betriebes, also insbesondere die Einführung regelmäßiger, fahrplanmäßiger, geordneter Fahrten. Nun betreiben fünf große Schiffahrtsunternehmungen auf der Donau ihre Geschäfte unabhängig und meistens nebeneinander. Die Erfahrung hat aber gezeigt, daß gewisse Abmachungen in loser Form den angestrebten Zweck nur unzureichend erfüllen, also noch nicht geeignet sind, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben zu sichern. Diese Sachlage hat nun zu erfolgreichen Verhandlungen zwischen der ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Königlich Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts A.-G. geführt, nach welchen eine für Jahre hinaus gesicherte Zusammenarbeit erreicht worden ist. Durch dieses Übereinkommen werden die Warenboote besser ausgenützt, Leerfahrten im höheren Umfang vermieden und überdies der Umlauf der Betriebsmittel wesentlich beschleunigt werden. Das führt zu einer Verminderung der Betriebsauslagen bei gleichzeitiger Steigerung der Leistungsfähigkeit.

— **Schiffsverkehr in den Häfen Fiume und Suschak.** Die wichtigsten Verkehrszahlen für den alten Hafen Fiume waren im Durchschnitt der Jahre 1909—1913 die folgenden:

Angelaufener Schiffsraum	2 503 409 B. R. T.
Entladene Wagen	823 045 t
Geladene Wagen	943 993 t
Gesamtverkehr zur See	1 755 044 t

Will man einen brauchbaren Vergleich mit den heutigen Verhältnissen ziehen, so muß man außer den heutigen Zahlen von Fiume die Zahlen des Porto Baros, des heutigen Suschaker Hafens, mitrechnen, dessen Hinterland sich, trotzdem das ganze Südslawien jetzt dazu gehört, kaum wesentlich vergrößert haben dürfte. Im Jahre 1925 waren die entsprechenden Zahlen die folgenden:

	Angelaufener Schiffsraum	Entladene Waren	Geladene Waren	Gesamtverkehr zur See
Fiume	1 579 856	411 533	307 411	718 944
Suschak	529 106	176 716	163 421	340 137
Insgesamt	2 108 962	588 249	470 832	1 059 081

In Prozenten des Vorkriegsdurchschnitts ausgedrückt ergeben sich für:

Fiume	63	50	32	41
Suschak	21	21,5	18	19
Insgesamt	84	71,5	50	60

Der Fiumer Verkehr hat seit Anfang 1926 eine rückläufige Bewegung von etwa 20 % zu verzeichnen. Noch größer scheint der Rückgang in Suschak zu sein, wo er bereits im Oktober letzten Jahres so stark eingesetzt hat, daß das letzte Vierteljahr 1925 im ganzen wenig mehr Verkehr gebracht hat als der beste Monat des Jahres 1925 (Mai) allein. Als Grund dafür wird angenommen, daß Südslawien, um das Italien gemachte Zugeständnis, Fiume tarifarisch ebenso zu behandeln wie Suschak, zu paralysieren, seine anderen Häfen, insbesondere Spalato und Sebenico seit Oktober v. J. tarifarisch erheblich begünstigt, so daß die Tarife Belgrad-Spalato, Agram-Spalato und sogar Laibach-Spalato trotz der viel längeren Strecke tatsächlich noch etwas billiger sind als die Tarife nach Suschak. In einem Aufsatz der Fiumer Vedetta d'Italia sind dazu folgende Einzelheiten angeführt:

1 Wagen	Eilgut	Agram-Suschak	7960	Dinare
1 „	„	Agram-Spalato	7320	„
1 „	Holz	Laibach-Suschak	1210	„
1 „	„	Laibach-Spalato	1170	„
		(früherer Tarif:	1790	„)
1 „	Getreide	Belgrad-Suschak	4020	„
1 „	„	Belgrad-Spalato	3926	„
		(früherer Tarif:	4760	„).

Allgemeines.

— **Eine Rohstahlgemeinschaft** ist am 30. September d. J. zwischen Deutschland, Frankreich, dem Saargebiet, Belgien und Luxemburg geschlossen worden. Bei dieser Gemeinschaft kam es darauf an, die Quotenfrage zwischen den einzelnen Beteiligten zu regeln und dadurch die Produktionsfähigkeit einigermaßen in Einklang zu bringen mit den Absatzmöglichkeiten, gleichzeitig aber auch durch entsprechende Abmachungen wieder geordnete Preisverhältnisse auf dem Weltmarkt zu bekommen. Im Falle der Erreichung rund 29 Millionen Tonnen Absatz sind etwa folgende Q vorgesehen: Deutschland 43,18 %, Frankreich 31,19 %, B 11,63 %, Luxemburg 8,23 %, Saar 5,77 %.

— **Das europäische Fernsprechnetz.** Bei der Bedeutung internationalen Fernsprechdienstes auch für das internati Verkehrswesen dürfte der nachstehende, von der Zeits für den Internationalen Eisenbahntransport in gekürzter der Zeitschrift „Europäischer Fernsprechdienst", Heft 1, 1926, entnommene Aufsatz interessieren:

Das Jahr 1926 kann ein Erfolgsjahr für die Entwicklung europäischen Fernsprechnetzes genannt werden. Bis vorigen Jahre bestand noch kein Zusammenschluß der päischen Fernsprechnetze. Es gab zwar schon eine nicht beträchtliche Anzahl von Leitungen für den zwischenstaatl Verkehr. Von einem Zusammenschluß zu einem gemeins Netz kann aber erst die Rede sein, wenn die Kabelanlagen einzelnen Länder ausgebaut und für den internationalen kehr zu einem Ganzen verbunden sind.

Das erste Beispiel dafür, nicht nur in Europa, sondern der Welt überhaupt, ist die Verbindung der Kabelnetze Deu lands und der Schweiz im März 1926, die der Märztagung Völkerbundes zugute kam. In gleicher Weise sind inzwi das deutsche und das holländische Netz miteinander verbu worden. Ferner ist ein neues (drittes) Fernsprechseek zwischen Holland und England ausgelegt, das hauptsächlich den englisch-deutschen Verkehr (über Holland) bestimmt Damit haben wir ein zusammenhängendes Netz Schw Deutschland—Holland—England. Frankreich wird im F sommer 1926 zunächst mit einer Linie Basel bzw. Appenwei Straßburg—Paris—Boulogne ebenfalls den Anschluß nach Schweiz und nach Deutschland vollziehen. Die Verbin Frankreich—England besteht schon. Belgien hat mit dem einer Kabelanlage von La Panne am Kanal über Brüssel Aachen begonnen, die Ende 1926 vollendet und durch ein kabel bis nach England fortgesetzt wird. Das belgische erhält gleichzeitig durch neue Kabellinien Anschluß nach land und Frankreich. Auf diese Weise sind dann auch Fr reich und Belgien in das Liniengeflecht des europäischen F sprechverkehrs einbezogen. Dänemark und Deutschland we noch in diesem Jahre durch ein neues Seekabel miteinander bunden. Die vorhandene Verbindung zwischen Schweden Deutschland wird im nächsten Frühjahr durch ein neues adriges Seekabel vervollständigt, damit von Schweden aus ein Verkehr über Deutschland hinaus möglich wird. Fe darf man darauf rechnen, daß im Frühjahr 1927 auch die Ha stadt der Tschechoslowakei durch eine Kabellinie Prag—Dre Anschluß an Deutschland und damit an das europäische erhält. Vielleich noch früher wird die bereits im Bau griffene Linie Nürnberg—Wien vollendet sein und Österr sich dem europäischen Fernsprechmassiv angliedern. Un wird mit einer Linie Budapest—Wien bald nachfolgen. wegen hat keinen Kabelanschluß an das europäische Netz. Italien bedarf es noch einer Linie von Mailand nach der Schwe die sicher nicht mehr lange auf sich warten lassen wird. nien, die Oststaaten und der Balkan sind noch zu verkehrsm um die schon ausgearbeiteten Kabelanschlußpläne schnell du setzen zu können.

Zusammengefaßt: Um die Jahreswende 1926/27 oder w später wird der europäischen Welt ein zusammenhänge Fernsprechkabelnetz mit den Gliedern England, Holland, gien, Frankreich, Dänemark, Schweden, Deutschland, Tsche slowakei, Österreich, Ungarn, Schweiz und Italien zur fügung stehen.

Bücherschau.

— **Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, insbesond sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schien bahnen.** Von Dr. Emil Merkert, Dipl.-Kaufmann. Bern Verlag von Julius Springer 1926. 112 Seiten, 6,60 RM.

Die Arbeit hat es sich zur Aufgabe gesetzt, die rasche wicklung des Lastkraftwagenverkehrs seit dem Kriege da stellen und das Gesamtgebiet dieses Verkehrs in volks- betriebswissenschaftlicher Hinsicht wissenschaftlich zu un suchen. Sie will dabei eine geschlossene, wenn auch nur um artige Darstellung von der Fülle der Probleme, die der Ge stand umfaßt, geben.

Der Verfasser beseitigt damit einen Mangel, der dem Pr tiker, der sich mit dem Lastkraftwagen und seinem Verhäl zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere zur Eisenbahn, beschäftigen hat, auf Schritt und Tritt fühlbar wird. Ist d bei der Neuartigkeit des Lastkraftwagenverkehrs auf die Gebiet noch alles in Fluß und fehlte es bisher noch an der sammenfassenden Behandlung der Fragen, deren Beantwort für jede praktische Entschließung eine zwingende Notwen

ist. Die bisher erschienenen Einzeldarstellungen geben ;ir keine ausreichende Grundlage, so dankenswert sie auch ;en. Wenn auch die vorliegende Arbeit nicht überall zu ·höpfenden und unbestreitbaren Lösungen führt, so kann sie ı das Verdienst für sich in Anspruch nehmen, daß sie in ematischer Darstellung die Mehrzahl der Probleme aufzeigt damit dem Praktiker eine Handhabe für seine Entschließung dem Wissenschaftler ein Gerüst für eine Erfolg versprende Weiterarbeit gibt. So kommt das Buch einem doppelten ürfnis entgegen.

ı der Einleitung werden zunächst die Umstände dargestellt, nach dem Kriege dem Lastkraftwagenverkehr zu seinem hen, nicht geahnten Aufschwung brachten. Dabei wird rdings wohl der Wert, den der Lastkraftwagen in den Transkrisen während des Krieges hatte, zu hoch veranschlagt. e erhebliche Bedeutung dürfte er damals insbesondere zur rnahme von Aufgaben, welche die Eisenbahn nicht erfüllen nte, nicht gehabt haben.

er Verfasser legt sodann die verkehrswirtschaftliche Betung des Lastkraftwagens dar. Er zeigt, wie seine ökonochen Vorzüge zu einer Verkehrsteilung zwischen ihm und Pferdefuhrwerk führen mußten. Mit Recht stellt er den ndsatz auf, daß der Kleinverkehr dem letzteren vorbehalten ben müsse, und zwar sowohl im ländlichen wie im städtischen kehr, insbesondere für die Güterverteilung und Gütersammz in den Städten. Versuche, den Pferdefuhrverkehr hier ch den Lastkraftwagen zu ersetzen, müssen zu Mißerfolgen ren. Wohl aber wird der Lastkraftwagen da seine Überheit zeigen, wo größere Mengen von Gütern zu verfrachten il und durch schnelle Lademöglichkeit lange Wartezeiten verden werden können.

s folgt eine Darstellung der Organisationsformen und Aufen des öffentlichen Lastkraftwagenverkehrs, die die Entung der Kraftverkehrsgesellschaften und ihren Zusammenluß in der „Kraftverkehr Deutschland m. b. H." wiedergibt. Werden und Wesen als gemischtwirtschaftliche Unternehgsform ist Gegenstand der sich hieran schließenden Ausrungen. In diesem Zusammenhang wird der Abschluß des llschaftsvertrages zwischen der Kraftverkehr Deutschland der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und die Errichtung Geschäftsstelle für den deutschen Eisenbahnkraftwagenverr behandelt. Bei der Schilderung der Tätigkeit der Kraftkehrsgesellschaften gewinnt es den Anschein, als ob der fasser ihre Beschäftigung für die Reichsbahn sehr wesentüberschätzt.

ei der Erörterung der gesetzlichen Regelung des Lastkraftenverkehrs beschränkt sich der Verfasser im wesentlichen das öffentliche Recht. Er bejaht das Recht der Deutschen chsbahn-Gesellschaft zum Betriebe von Kraftverkehrslinien, t dabei aber nicht auf die Frage ein, ob die Reichsbahn bet ist, die Beförderung von Personen oder Gütern innerhalb es abgeschlossenen E i s e n b a h n frachtvertrages auszuren. Das könnte je nach Lage des Falles immerhin strittig , solange nicht eine ausdrückliche gesetzliche Regelung geen ist. Ebenso fehlt jede Behandlung der Fragen, die sich der Tatsache ergeben, daß die Eisenbahnverkehrsordnung tz des Auftretens des Kraftwagens als Wettbewerbers der enbahn bisher unverändert geblieben ist.

ie Prüfung der Wettbewerbsfähigkeit des Lastkraftwagens der Eisenbahn, der sich die Arbeit alsdann zuwendet, führt sichtlich der Beförderungsweise nach eingehenden Unterhungen, auf die im einzelnen nicht eingegangen werden kann, Bestätigung der schon bisher herrschenden Auffassung, daß Fernverkehr (über 200 km) vorwiegend in den Verkehrseich der Eisenbahn fällt, daß aber im Nahverkehr der Lastftwagen seine volkswirtschaftliche Berechtigung hat. Auch in dürfte dem Verfasser beizupflichten sein, daß es unrichtig der Eisenbahn wäre, den Wettbewerb des Kraftwagens in Nahverbindungen, die er wirtschaftlicher bedienen kann als Eisenbahn, zu bekämpfen, daß übrigens ein solches Beginnen h wenig Erfolg versprechen würde. Daneben werden auch Momente der Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung andelt. Nicht zuzustimmen dürfte der Auffassung sein, daß Lastkraftwagenbeförderung die transportsicherere ist. Das lerspricht jeder praktischen Erfahrung.

m letzten Hauptabschnitt findet das Zusammenarbeiten der ichsbahn und der Kraftverkehr Deutschland eine nähere Darstellung. Wenn der Verfasser in dieser Verbindung einen Erfolg sieht, den kein anderes Land wie Deutschland erreicht habe, so darf doch diese befriedigende Feststellung nicht zu einer Verkennung der Tatsache führen, daß sich, wie auch aus der Übersicht über die Eisenbahnkraftwagenverkehre auf Seite 108/109 deutlich genug hervorgeht, diese Zusammenarbeit noch im Anfangsstadium befindet.

Den Schluß der Arbeit bildet ein kurzer Blick auf das Ausland. Es wäre wünschenswert gewesen, daß die ausländische, insbesondere die Entwicklung in den Vereinigten Staaten von Amerika, eine eingehendere Darstellung gefunden hätte. Dabei hätte sich dann auch die Gelegenheit geboten, auf die Frage der Beförderung von containers einzugehen, ein Problem, an dem auch die Reichsbahn nicht wird vorübergehen dürfen.

K l e w i t z.

— **Die neueste Entwicklung der Welterdölwirtschaft und die Mineralöllage Deutschlands.** Von Dr. Alfred F a b e r. Verlag: Wilhelm Knapp, Halle (S). 1926.

Das kleine Buch ist als allgemeinverständliches Nachschlagebuch gedacht und erfüllt diesen Zweck vollkommen. Die technisch-wirtschaftlichen Zusammenhänge, die für die Beurteilung der künftigen Entwicklung und der politischen Triebkräfte bekannt sein müssen, werden in gefälliger Form an Hand von Zahlenangaben dargestellt. Bei den außergewöhnlichen Fortschritten der Ölwirtschaft und Öltechnik bedarf es allerdings einer fortlaufenden Verfolgung der statistischen Angaben, die in dem vorliegenden Buche mit dem Jahre 1923, zum Teil 1924 abschließen. Von diesem Jahre an beginnt eine gewisse Umstellung hinsichtlich Förderung und Verbrauch, die voraussichtlich in den nächsten Jahren zu vollkommenen Umwälzungen auf dem Weltmarkte führen wird.

Die Schrift ist als Grundlage für diese weiteren Ergänzungen allen an der Erdölfrage Beteiligten warm zu empfehlen. Sie ist in der Abhandlung über „Eisenbahnwesen und Ölwirtschaft", die in dieser Zeitung in Kürze erscheinen wird, mit Vorteil benutzt worden.

Dr. Landsberg.

— **Geologie der Heimat.** Grundlinien geologischer Anschauung von Johannes W a l t h e r, Professor der Geologie und Paläontologie. 3. ergänzte Auflage. 8.—10. Tausend. Mit zahlreichen Abbildungen im Text und auf 32 Tafeln sowie einer geologischen Karte. Leipzig 1926. Verlag von Quelle & Meyer, XII und 222 Seiten. Preis in Leinenband 12 M.

Ein prächtig ausgestattetes Werk liegt vor uns, das innerhalb weniger Jahre bereits die dritte Auflage erlebt. Der bekannte Geologe der Universität Halle will in ihm den Gebildeten, dessen Zeit ein besonderes Studium der Geologie nicht gestattet, mit den Hauptproblemen und Forschungsergebnissen dieser Wissenschaft vertraut machen, und zwar vor allen Dingen vom Standpunkte der Heimatkunde aus. Von dem gewohnten Vorbilde der Lehrbücher weicht der Aufbau des Werkes wesentlich ab. Nach einer kurzen Einleitung über die Geologie als Heimatlehre wird zunächst die Form und Darstellung des Geländes behandelt. Dann folgen Abschnitte über Grund und Boden, geologische Vorgänge der verschiedenen Jahreszeiten, den Kreislauf des Lebens und des Wassers, die Bildung der Gesteine, die Mineralien, Trümmer- und Magmagesteine, Fossilien, Schichtenfolge, Störungen der Lagerung und Bodenschätze. Interessant ist der Vergleich des Schöpfungsberichtes der Genesis, der großen Flut im babylonischen Gilyamesch-Epos und des biblischen Sintflutberichtes mit den Ergebnissen geologischer Forschung. Die letzten Abschnitte bringen Betrachtungen über Naturdenkmäler der Vorzeit, Standort und Siedelung, die geologische Karte und geologische Wanderziele. Ausführliche Literaturangaben zur Weiterbildung und ein Sachregister bilden den Schluß.

Die formvollendete, von warmer Heimatliebe getragene Darstellungsweise gewährt beim Studium des Werkes einen vollen Genuß und bringt die in wahrem Sinne des Wortes bodenständige Wissenschaft der Geologie dem Gebildeten aller Berufe näher. Keiner kann in seiner Tätigkeit als Verwaltungsbeamter, Rechtsanwalt, Arzt, Land- und Forstwirt, Techniker, Lehrer usw. einer gewissen Summe bodenkundlich-geologischer Kenntnisse entraten und jeder findet in diesem schönen Buche wertvolle Anregungen zur geologischen Anschauung, die ihm sein Heimatbild weitet und die Liebe zur deutschen Heimat immer mehr weckt und vertieft.

Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

lfreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1 a VWÜ).

Auf den Linien der Österreichischen Bundesbahnen waren gende Strecken unfahrbar:

Strecke G s t a t t e r b o d e n - A d m o n t der Linie Selzthal-Amstetten am 22. und 23. September infolge Felssprengung.

Strecke E b e n s e e - T r a u n k i r c h e n der Linie Attnang-Steinach-Irdning am 24. und 25. September infolge Entgleisung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden: die 4,55 km lange Hauptbahnstrecke Witten West-Bommern-Höhe-Wengern (RBD. Elberfeld), und die 16,45 km lange Reststrecke Döbern (Ostpr.)-Wormditt der Nebenbahn Schlobitten-Wormditt (RBD. Königsberg (Pr.).

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Am 4. Oktober 1926 ist der zwischen den Stationen Karthaus und Wellen (Mosel) links der Bahnstrecke Trier-Perl Landesgrenze gelegene Haltepunkt Oberbillig, der bisher nur dem Personen- päck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abferti von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht 500 kg eröffnet. Mit demselben Tage wird Oberbillig in Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen. Über die Höhe der Fr sätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nord. In dem bisher nur für Umschlaggüter der Süddeutschen D Dampfschiffahrtsgesellschaft geöffneten Bahnhof Wi Zwischenbrücken werden mit sofortiger Wirksa auch Umschlaggüter der Kgl. ung. Fluß- und Seeschiffa Aktiengesellschaft zugelassen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 25. September 1926 verschied in Hannover der

Geheime Baurat i. R.

Herr Carl Rizor

im 78. Lebensjahre.

Fast vierzig Jahre hat der Verstorbene im Eisenbahndienst gestanden und sich insbesondere als Vorstand der Werkstätteninspektion Arnsberg bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand am 1. April 1915 verdient gemacht. Durch seine vortrefflichen Eigenschaften hat er sich die Wertschätzung und Achtung aller, die mit ihm in Berührung gekommen sind, in reichem Maße erworben.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Elberfeld, den 29. September 1926. (1016)

Reichsbahndirektion Elberfeld.

Am 30. September 1926 verschied nach kurzer schwerer Krankheit im 58. Lebensjahre der

Reichsbahnamtmann

Herr Otto Mehlhose.

Der Verstorbene war seit dem Jahre 1898 im Eisenbahndienst tätig. In den zwei Jahren seines Wirkens bei der Reichsbahndirektion Oppeln hat er sich durch eifrigste Pflichterfüllung und durch sein stets freundliches, liebenswürdiges Wesen die volle Anerkennung seiner Vorgesetzten und die Freundschaft und Liebe seiner Kollegen und Untergebenen im reichsten Maße erworben.

Alle, die ihn gekannt und mit ihm gearbeitet haben, werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Oppeln, den 1. Oktober 1926. (1014)

Der Präsident, die oberen Beamten, Bürovorstände, Kontrolleure und Rechnungsrevisoren der Reichsbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober 1926 wird der zwischen den Stationen Karthaus und Wellen (Mosel) rechts der Bahnstrecke Trier-Perl Landesgrenze gelegene Haltepunkt Wasserliesch, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eröffnet.

Trier, im September 1926. (1010)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Am 4. Oktober 1926 wird der zwischen den Stationen Karthaus und Wellen (Mosel) links der Bahnstrecke Trier-Perl Landesgrenze gelegene Haltepunkt Oberbillig, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 500 kg eröffnet.

Mit demselben Tage wird Oberbillig in den Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Trier, im September 1926. (1020)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 wird die Station Neuhaldenslebener Werke der Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft in die direkten Tarife aufgenommen. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Erfurt, den 2. Oktober 1926. (1021)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Zum 1. Oktober 1926 werden die Nachträge 2 und 3 ausgegeben.

Berlin, den 25. September 1926. (996)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1 b. Deutscher Eisenbahn-Güter Teil I Abt. B, gültig vom 1. August

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober treten im vorgenannten Tarif folg Änderungen ein:

a) Maschinen und sonstige Eisen- Stahlwaren der Klasse A mit nahme einiger besonders hochw ger Maschinen werden nach Kla versetzt;
b) bestimmte landwirtschaftliche schinen und Geräte, auch in Ve dung mit anderen Stoffen, auc weit zerlegt, als es zur Beförde auf der Eisenbahn erforderlich ohne dazugehörige oder eingeb Kraftmaschinen werden als Ziffer 10 a in die Klasse C der rifstelle „Eisen und Stahl" a nommen;
c) sämtliche bis jetzt in Klasse B findlichen Positionen der Tarifs „Eisen und Stahl" einschließlich Überschrift werden gestrichen;
d) durch den Wegfall der Einzel tionen der Klasse B der Tarifs „Eisen und Stahl" erhält die fer 10 der ermäßigten Stück klasse (Klasse II) eine neue sung;
e) Felle und Häute von Pferden, dern, Kälbern, Schafen, Schwe und Ziegen werden in die Klass aufgenommen;
f) „Spalte von ungegerbten Häu naß, gekalkt, auch gesalzen, verladen" werden in die Klass versetzt.

Wegen der Einzelheiten zu den Ta maßnahmen zu a bis f wird auf die dernummer 104 des Tarif- und Verke Anzeigers für den Güter- und Tier kehr der Deutschen Reichsbahn-Ge schaft und der deutschen Privatei bahnen vom 1. Oktober 1926 verwie

Berlin, den 29. September 1926. (1[illegible])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 192 Änderung der Fußanmerkung XX Warenverzeichnis des Ausnahmetarif und Neuausgabe des Ausnahmetarifs für ausländische Eisenbahnfahrzeuge. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 28. September 1926. (10[illegible])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Durch Tarif 167 miterledigt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. Oktober 1926. (10[illegible])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

sch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.
Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1926 sind im Nachtrag I auf den Seiten 44/45 und 70/71 die Angaben und Frachtsätze der Station vald-Vranov" zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

1	2	3	4	5	6	7
Hst/Mm 144 819	9 Hst/Mm 160 819	1 Od/Boh 376 805	1 Od/Boh 368 805	9 Hst/Mm 160 819	1 Od/Boh 360 805	5 Zl/Hl 256 862
8	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**
Od/Boh 352 805	9 Hst/Mm 160 819	9 Hst/Mm 144 819	9 Hst/Mm 152 819	1 Od/Boh 352 805	1 Od/Boh 368 805	1 Od/Boh 352 805
15	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**
Hst/Mm 176 819	7 Mw/Ml 198 762	1 Od/Boh 376 805	9 Hst/Mm 168 819	1 Od/Boh 352 805	1 Od/Boh 344 805	9 Hst/Mm 152 819
22	**23**	**24**	**25**	**26**	**27**	**28**
Od/Boh 344 805	7 Mw/Ml 206 762	1 Od/Boh 336 805	9 Hst/Mm 168 819	9 Hst/Mm 176 819	7 Mw/Ml 222 762	7 Mw/Ml 86 762

Dresden, den 28. September 1926. (999)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

sch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil IV
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 ist nachzutragen:

auf Seite 199 und 200:

nach Kufstein / von	Tarif Nr. 947—953: Frachtzahlung für mindestens 5 t	10 t	15 t	Tarif Nr. 954: 5 t	10 t	15 t
	Reichspfennig für 100 kg					
Kleinfürra	237	196	158	237	150	116
Zuschlag†)	12	10	8	12	8	6
Sondershausen	235	195	157	235	149	115
Zuschlag†)	12	10	8	12	7	6

auf Seite 627 und 628:

Außeritalienische Leitungsgruppe	nach Salzburg / von	947—953 a: 5 t	b: 10 t	c: 15 t	954 a: 5 t	b: 10 t	c: 15 t
		Reichspfennig für 100 kg					
9	Kleinfürra	232	194	155	232	147	113
	Zuschlag†)	12	10	8	12	7	6
9	Sondershausen	230	191	153	230	146	113
	Zuschlag†)	12	10	8	12	7	6

München, den 23. September 1926. (992)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

sbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 4. Oktober 1926 en als Versandstationen einbezogen n Ausnahmetarif 11 b Horchheim b. ns Zu 101 und in den Ausnahme- 41 (Zu Ziffer 2 C des Warenvernisses) Ludwigshafen (Rhein) Hbf. Ludwigshafen-Giuliniwerk.
rlin, den 28. September 1926. (1009)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

eichsbahn-Gütertarif, Heft CI b (Tfv. 4 a).

Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 en im Abschnitt „II. Zuschlags- und oßfrachten" die Unterabschnitte 17, 3, 60, 66, 92 und 93 geändert. Näheres ilt die am 1. Oktober 1926 erscheie Nummer des Tarifanzeigers.
rlin, den 28. September 1926. (1007)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

t Gültigkeit vom 5. Oktober 1926 die Station Igel Grenze als fangsstation in den Ausnahmetarif 56 ktrodenkohlen) aufgenommen.
rlin, den 30. September 1926. (1005)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

r Ausnahmetarif 108 (Dolomit zur uhr) wird bis 31. Dezember 1926 ingert.
rlin, den 1. Oktober 1926. (1017)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 werden die Bestimmungen für Wismar (Meckl.) geändert. Näheres enthält die am 1. Oktober 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.
Berlin, den 28. September 1926. (1006)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 4. Oktober 1926 werden nachgetragen
a) in dem Verzeichnis der Grubenholzsammellager usw. unter den Grubenholzsammellagern: Grevenbrück (Westf.);
b) in dem Ausnahmetarif 2 d unter den Empfangsstationen: Treuenbrietzen Brand. St. E. Zu 10.

Berlin, den 29. September 1926. (1013)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 ist im Tarif Nr. 43 (S. 240) in der Schnittariftafel B bei der Station Teplice Lesní brána die Abt. D mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

	19/20 Te/Bo Dě/Po	21 Mo	22 Rz
Teplice Lesní brána D	240	384	412

Dresden, am 28. September 1926. (997)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Württemberg.

Am 10. Oktober 1926 werden verschiedene Stationen der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen; auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Dresden, am 2. Oktober 1926. (1019)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Druckfehlerberichtigung zum Nachtrag I:

Seite 16: Entfernung Gmünden (Main)-Mürlenbach 336 km statt 386 km.
Seite 21: Entfernung Ingolstadt Hbf.-Schwabenheim-Bubenheim 388 km statt 838 km.
München, d. 27. September 1926. (1012)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. Oktober 1926 tritt zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. November 1924 der Nachtrag V in Kraft, der einige Änderungen der Tarifvorschriften, u. a. auch eine Änderung der Frachtberechnung für Holz, sowie teilweise neue Umladesätze für das Ein-, Aus- oder Umladen bei Sendungen von der Hauptbahn zur Schmalspurbahn und umgekehrt, enthält.
Der Nachtrag ist bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen (Oberschles.) zu haben.
Oppeln, den 29. September 1926. (1011)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Nordisch-Italienischer Güterverkehr über Deutschland-Schweiz und Deutschland-Österreich. Direkter Tarif vom 1. April 1926.

Im Tarif sind mit Wirkung vom 1. Oktober 1926 folgende Ergänzungen und Änderungen durchzuführen:

1. Seite 15: In der Fußnote * zu Tarif Nr. 67 für die außeritalienischen Strecken ist nach Ponte d'Adda die Station Settimo nachzutragen.
2. Die Seite 16 des Nachtrages I enthaltenen Sätze der Frachtgutklassen Nr. 1, 2, 24, 29, 36 und 40 für Cismon sind zu streichen.
3. Seite 72-87 des Tarifs sind nachzutragen:

		km	Frachtgutklassen für Sendungen in Wagenladungen 1	2	24	29	36	40
			Frachtsätze in Centesimi für 100 kg					
Cismon	Chiasso	298	2595	2391	1110	1051	879	834
	Brennero	220	1994	1841	907	867	719	678
	Tarvisio	247	2210	2039	980	933	776	734
Settimo	Chiasso	185	1717	1587	805	772	638	599
	Pino	167	1570	1451	745	713	590	552

4. Auf Seite 20 und 21 des Nachtrages I ist in der Tarifklasse Nr. 72a die Station Gävle mit nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen nachzutragen:

km			Tarifklasse Nr. 72a
2213	Gävle	Pino	1052
2251		Chiasso	1052
1996		Brennero	1052
2053		Tarvisio	1052

München, den 23. September 1926. (991)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 sind bis auf Widerruf die Schnittfrachtsätze II wie folgt abzuändern:

Auf Seite 107:

			23	27	28
Broumov	HK	II	8 Mst/StS 98	8 Mst/StS 98	8 Mst/StS 98

Auf Seite 121:

			23	27	28
Hěrmánkovice-Olivětin	HK	II	8 Mst/StS 115	8 Mst/StS 115	8 Mst/StS 115

Im Nachtrag I auf Seite 67:

			23	27	28
Otovice	HK	II	8 Mst/StS 75	8 Mst/StS 75	8 Mst/StS 75

Dresden, den 29. September 1926. (998)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 wird der Verkehr mit Kupfer-, Messing- und Aluminiumblech sowie mit Messingstangen auf die Richtung Schweiz-Deutsche Seehäfen beschränkt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 28. September 1926. (995)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 381. Polnisch-Italienischer, Tfv. 382. Polnisch-Österreichischer Güter- und Kohlenverkehr.

Ab 1. Oktober 1926 Änderung der besonderen Bestimmungen zu Art. 12 I. Ü. — Erhebung der Fracht — (Abschnitt C, Ziffer 7 der Tarife). Näheres Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (T. V. A. I.).
Breslau, den 27. September 1926. (1003)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1926 werden im Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate) die Stationen Eydtkuhnen und Eydtkuhnen Grenze als Empfangsstationen nachgetragen. Ferner werden mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1926 mehrere Stationen als Versandstationen gestrichen.
Berlin, den 30. September 1926. (1004)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 197. Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 werden folgende Stationen der Südwestbahn in den deutsch- und litauisch-sowjetischen Gütertarif aufgenommen:
Raigorod, Swenigorodka, Schpola, Ssmela und Nowomirgorod. (994)
Königsberg (Pr.), den 28. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Reichsbahn-Gütertarif. Heft D (Stat[ionen-]tarif) vom 1. Dezember 1922.

Mit sofortiger Gültigkeit treten [bei] mehreren Stationen Änderungen un[d Er]gänzungen ein. Näheres enthält di[e am] 4. Oktober 1926 erscheinende Numme[r des] Tarifanzeigers.
Berlin, den 29. September 1926. (1[...])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[t]
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 ([Ver]kehr Deutsche Seehäfen-Polen und [um]gekehrt).

Mit Gültigkeit vom 6. Oktober [1926] wird das Warenverzeichnis des S. [D. 5] durch Aufnahme von Glaubersalz i[n] Abteilung XII erweitert.
Näheres durch Reichstarifanzeiger
Altona, den 1. Oktober 1926. (1[...])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[t]
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-schwedisch-norwegischer [und] deutsch-dänischer Güterverkehr.

Ab 15. Oktober 1926 werden die fü[r die] Stationen Friedrichsfeld (Baden) [...] Grünstadt, Muggensturm und Sch[...] berg besonders ermäßigten Schnittfr[acht]sätze in den Ausnahmetarifen 7 bz[w. ...] gestrichen und durch andere ersetzt.
Auskunft durch die Abfertigungen
Altona, den 2. Oktober 1926. (1[...])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[t]
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltunge[n]

4. Personen- und Gepäckverke[hr].

Deutscher Eisenbahn-Personen- u[nd] Gepäcktarif Teil I und Tarif für di[e Be]förderung von Personen, Reisegepäck [und] Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- u[nd] Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober [1926] werden für die Überführung von R[eise]gepäck und Expreßgut in Berlin erho[ben]
für 1—10 kg 30 Pfennig
für 11—20 kg 50 Pfennig
für je weitere 10 kg 25 Pfennig m[ehr]
Berlin, den 27. September 1926. (1[...])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[t]
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Litauisch-Lettisch-Estisch[er] Expreßguttarif.

In dem vom 1. September 1926 gült[igen] Frachtsatzzeiger sind folgende Beri[chti]gungen durchzuführen:
Seite 2 Königsberg Hbf.-Riga 181—19[0] k[g] ist statt 1186 zu setzen 1185.
Seite 2 Königsberg Hbf.-Riga 191—20[0] k[g] ist statt 1246 zu setzen 1245.
Seite 3 Königsberg-Dünaburg 431—44[0] k[g] ist statt 2764 zu setzen 2774.
Seite 4 Königsberg-Riga 131—140 k[g] ist statt 731 zu setzen 721.
Seite 12 Tilsit-Riga 171—180 kg ist statt 643 zu setzen 633.
Seite 13 Tilsit-Libau 391—400 kg ist statt 1156 zu setzen 1154. (..3[...])
Königsberg (Pr.), den 28 September [1926].
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Königsberg (P[r.]).

Deutsch- und Litauisch-Russische[r] Expreßguttarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober [1926] wird die Station Charkow Stadt der ru[ssi]schen Südbahn in den Tarif aufgenom[men]. Die Frachtsätze sind die gleichen [wie] für Charkow. (1[...])
Königsberg (Pr.), den 2. Oktober 19[26].
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Königsberg (P[r.]).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 41. Berlin, den 14. Oktober 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Das Eisenbahnwerk Brandenburg-West.

Ein Rückblick und Ausblick.

Von Oberregierungsbaurat a. D. **Crayen**, Berlin.

[B]ald nach Beginn des Krieges stellte es sich heraus, daß der [Ver]brauch an Munition einen so außerordentlichen Umfang an[nah]m, daß ihre Herstellung ganz wesentlich erweitert werden [mu]ßte. Infolge der Veränderung der Art und Weise der Kriegs[füh]rung entstand auch bald das Bedürfnis zur Herstellung neuer [Spr]engstoffarten.

[D]eshalb verfolgte die Militärverwaltung den Plan, als Er[gän]zung und später als Ersatz der Munitionsfabrik in Spandau, [mö]glichst im Herzen Deutschlands, außerhalb des derzeitigen [B]ereichs von Luftangriffen, eine neue Munitionsfabrik zu er[rich]ten. Nach längerem Suchen fiel die Wahl auf das Gelände [nörd]lich des Städtchens Plaue a. d. Havel. Hier befindet sich, [im] Süden von der Bahnstrecke Berlin-Magdeburg begrenzt, sonst [gan]z vom Plauer See umgeben, ein wenig bebautes etwa 500 ha [gro]ßes Ödland. Dieses eignete sich vorzüglich zu dem gedachten [Zw]eck; rings vom Wasser umgeben, inmitten großer Wälder, [lag] es abseits, war einfach zu bewachen und brachte keine Ge[fäh]rdung für größere Städte. Andererseits lag es aber günstig [an] einer wichtigen Bahnlinie, an der Wasserstraße der Havel [un]d dem Plauer Kanal, einer direkten Verbindung der Havel [mit] der Elbe. Ein Erlaß der Militärverwaltung aus dem No[vem]ber 1914 genehmigte endgültig die Errichtung dieser Fabrik [in] der Gemarkung Möser am Plauer See. Hier wurden nun mit [grö]ßtem Kräfteaufwand in kürzester Zeit die militärischen Be[trie]be errichtet, die kurz „die Pulverfabrik bei Plaue a. d. [Ha]vel" genannt wurden. Während die Stadt Plaue zur Provinz [Bra]ndenburg gehört, lag die Gemarkung Möser mit dem 500 [Ein]wohner zählenden Dorf im Gebiet der Provinz Sachsen. [Die]ser wurde eine Bahnstation der Strecke Berlin-Magdeburg [un]d zur Vermeidung von Verwechselungen mit einer Station gleichen Namens an derselben Strecke wurde sie fortan Kirchmöser genannt.

Die gesamte Anlage bestand eigentlich aus drei gesonderten Betrieben (Abb. 1). Westlich befand sich das Feuerwerkslaboratorium; es enthielt die mechanischen Betriebe zur Herstellung von Zündern usw. Im Osten waren die besonderen Sprengstoffabriken errichtet, da sich das Gelände dort seiner Art und Beschaffenheit nach besonders dazu eignete. Den mittleren Teil nahm die eigentliche Pulverfabrik ein mit allen besonders erforderlichen Instandsetzungswerkstätten und dem Kraftwerk.

Diese Betriebe bestanden aus folgenden Teilfabriken:

1. die Schießwollfabrik,
2. die Schießwollpulverfabrik,
3. die Nitroglyzerinfabrik,
4. die Nitroglyzerinpulverfabrik,
5. die Trinitrotuolfabrik,
6. die Säuredenitrierung und Konzentration.

Die Anfeuerung des ersten Dampfkessels erfolgte schon am 1. Juli 1915 und bald darauf wurde auch ein sogenannter Versuchsbetrieb mit der Herstellung von Pulver begonnen.

Mit aller Energie wurden die Bauten fortgeführt. Ein Teil nach dem anderen wurde in Betrieb genommen und trotz aller Schwierigkeiten, verursacht aus Mangel an Menschenkräften und an Baustoffen, wurde das Werk noch der Kriegsführung nutzbar gemacht.

Eine größere Siedlung war damals noch nicht nötig, denn die meisten dort beschäftigten Leute waren zunächst in Baracken untergebracht. Es waren, abgesehen von vielen Kriegs-

gefangenen, hilfsdienstpflichtige und abkommandierte Soldaten aus allen Gegenden Deutschlands und eine große Zahl Mädchen aus dem Vogtlande, die dort zur Zeit keine Beschäftigung hatten.

Doch entstanden infolge der Anlage der staatlichen Pulverfabrik b. Plaue a. d. Havel in der Nähe der Stadt Plaue und auf dem Gelände der Gemeinde Groß-Wusterwitz in der Nähe des Bahnhofs Siedlungen auf genossenschaftlicher Basis.

Stadt Plaue (Verbindung der beiden Seeufer durch eine g Straßenbrücke) und durch ihre reizvolle Umgebung am W ganz besonders für die Bebauung mit Wohnhäusern geeigne schien. Die von der Pulverfabrik erbauten Wohnungen w im Herbst 1916 bezugsfertig.

Nun kam das Ende des Krieges und mit ihm der F densvertrag von Versailles. Das stolze Werk brach zusam

Abb. 1. Lageplan des Eisenbahnwerks Brandenburg-West (Zustand Mitte 1926).

Die Notwendigkeit zur Schaffung eines Wohnviertels für die Aufsichtsbeamten und Arbeiter bestimmter Betriebe wurde damals auch schon anerkannt.

Durch kriegsministeriellen Erlaß vom 12. Januar 1915 wurde zunächst die Errichtung von 22 Offiziers- und Beamten- sowie 20 Arbeiterwohnungen genehmigt.

Um die Einheitlichkeit dieser Wohnkolonie auch bei einer späteren Erweiterung zu gewährleisten, wurde gleich bei Beginn der Bebauung ein vollständiger Lageplan nach den neuesten städtebaulichen Grundsätzen durch das Militärneubauamt aufgestellt.

Als Platz für die Siedlung wurde die Nordwestecke des Baugeländes der Pulverfabrik gewählt, die durch ihre Lage zur

die Masse der Arbeiter zerstob in alle Winde. Die wenig Zurückbleibenden mußten, so gut es ging, beschäftigt werd Damals schon übernahm die Militärverwaltung die Ausbes rung von Lokomotiven und Wagen der Reichsbahn. Die li dieser Gelegenheit stattgefundenen Besprechungen und Besi tigungen mögen Anlaß dazu gegeben haben, der Frage näh zu treten, wie man das Reichswerk Plaue für die Eisenba nutzbar machen könnte. Das Reichsverkehrsminist rium trat mit dem Reichsschatzministerium in Verbindu Nach längerem Verhandeln erwarb es die gesamten A lagen mit allem Inventar, allen Stoffen (abgesehen von d der Reichstreuhand-Gesellschaft übergebenen Sprengstoffen u Rohstoffen) und allen Lasten.

.. Hauptlast war die Bedingung der Ententekommis-
. bestimmte Anlagen des Werkes zu entfernen, Maschinen
. ganze maschinelle Anlagen zu vernichten und Spezialma-
. en durch Verkauf zu zerstreuen. Ferner wurde verlangt,
. die übrigbleibenden Fabrikgebäude einschließlich aller Ver-
. ungsgebäude bis zu einem bestimmten Termin, und zwar
. zum 1. April 1925 in Friedensbetrieb genommen werden
. en. Was bis zu diesem Zeitpunkt nicht in Betrieb war,
. mit allen dazugehörigen Anlagen, Dampfleitungen, Wasser-
. ngen, Kabeln usw. beseitigt werden.

. 9. Februar 1920 übernahm die Eisenbahn-
. waltung den Betrieb. Es wurde ein Teil der Beamten
. Arbeiter übernommen und die Ausbesserung von Lokomoti-
. und Güterwagen weiter fortgeführt und zum Teil erweitert.
. erdem wurde das weite Gelände mit den zahlreichen Lager-
. uden und Lagerplätzen dazu benutzt, um überzählige Stoffe
. Geräte aus den räumlich beengten älteren Werkstätten und
. zu räumenden besetzten Gebieten zunächst zu lagern, um
. r nach Prüfung und Sortierung derselben wirtschaftlich
. sie verfügen zu können.

. günstig die Zeit für den Kauf des Werkes war, so schwer
. es damals schon, die Mittel aufzubringen, die erforderlich
. n, um die Forderungen der Entente zu erfüllen.

. e Unsicherheit der Lage der gesamten Eisenbahn, die Not-
. digkeit des Personalabbaus und sparsamste Geldwirtschaft
. mmen mit der beginnenden Geldentwertung, ließen wieder-
. die Frage auftauchen, zur Vermeidung weiterer Geldfest-
. ngen, das ganze Werk wieder zu verkaufen, zumal günstige
. ebote vorlagen.

. mals bedurfte es der großen Energie der Freunde des
. kes, um dieses wenigstens zu vermeiden.

. Werkes bedeutete aber besonders mit Rück-
. illegung des Werkes bedeutete aber besonders mit Rück-
. auf die Forderungen der Entente auch Vernichtung der
. n brauchbaren Anlagen. Man erkannte auch bald, daß nur
. elles Handeln, schnelles Schaffen wirtschaftlicher Betriebe
. wirtschaftliche Vorteile bieten konnte und entschloß sich
. Ausbau des Werkes.

. eser Entschluß wurde im Dezember 1921 gefaßt. Inzwischen
. n verschiedene Ausbaupläne aufgestellt und zum Teil wie-
. verworfen. Jetzt erhielt die Werkleitung Auftrag zur Auf-
. ung eines endgültigen Entwurfes, der dann auch sofort ge-
. nigt wurde und zur Ausführung gelangte.

. zwischen hatte das Werk seinen Namen gewechselt. Aus den
. tärisch-technischen Instituten bei Plaue (Havel) — abge-
. t Pulverfabrik b. Plaue (Havel), ist das Reichseisenbahn-
. k Plaue (Havel) geworden.

. m 1. Mai 1921 wurde es dann, um die Zugehörigkeit zu der
. liegenden Stadt Brandenburg, besonders in industrieller
. wirtschaftlicher Beziehung auch äußerlich zum Ausdruck
. bringen, als „Eisenbahnwerk Brandenburg-
. st" bezeichnet.

. ei der Prüfung der Verwendungsmöglichkeit der verschie-
. n Anlagen mußte man zunächst feststellen, daß die weite
. dehnung der Anlagen, die zerstreute Lage der Gebäude, die
. fernung derselben voneinander, ihre Trennung durch Wälle
. Betonmauern eine zweckmäßige Verwendung und einen
. tschaftlichen Betrieb sehr erschwerten. Andererseits stan-
. doch aber Anlagen von großen Werten zur Verfügung, deren
. ckmäßige Ausnutzung geboten und wirtschaftlich sein mußte.
. o besitzt das Kraftwerk eine Dampfkesselleistung von
.) qm Heizfläche und eine Maschinenleistung von 8500 KVA.
. s ist zugleich Überlandzentrale und versorgt den umliegen-
. Kreis mit elektrischer Energie. Das ganze Gelände ist vom
. ftwerk aus mit Kabelleitungen versehen; überall befinden
. große Verteilungsstellen. Die Beleuchtungsanlagen sind
. lkommen. Kilometerlange Dampfleitungen durchziehen das
. ände. Über das ganze Gelände ist eine Warmwasseranlage
. teilt, die den größten Teil der Gebäude mit Heizung ver-
. gt. Wasserleitung und Kanalisation sind angelegt und Bade-,
. sch- und Abortanlagen sind überall geschaffen.

Außerdem ist zur Ausnutzung des Wasserweges eine vollständige Hafenanlage mit Kränen und Bekohlungsanlagen vorhanden und im Anschluß an die Bahnstation ist ein ausgedehntes Schienennetz im Werk angelegt. Es war somit alles gegeben, was für ein Industriegelände erforderlich ist.

Bei Aufstellung des Umbauentwurfs mußte zunächst geprüft werden, welche Anlagen ohne Störung der Baupläne weiter betrieben werden konnten und welche Arbeiten zur Erfüllung der Ententeforderungen durchgeführt werden mußten.

Zur Zeit der Aufstellung des Entwurfs im Dezember 1921 waren einige Hundert Mann mit den durch die Ententekommission angeordneten Aufräumungs- und Vernichtungsarbeiten beschäftigt. Sie mußten die vorhandenen Sprengstoffe verpacken und verladen oder vernichten. Andere Kolonnen waren mit der Abmontage der Maschinen und maschinellen Einrichtungen beauftragt. Zur Veräußerung dieser Teile wurde eine G. m. b. H. gegründet, an der die Reichsbahnverwaltung durch das Eisenbahn-Zentralamt beteiligt war, das auch im Aufsichtsrat vertreten war. Die aus dem Verkauf gewonnenen Beträge sollten dem Baufond zugute kommen. Leider fielen die Verkäufe hauptsächlich in die Zeit der stärksten Inflation, so daß bei der Anwendung des Bruttoprinzips die Einnahmen zwar dem Betriebe der Eisenbahn zugute kamen, für das Werk und seinem Ausbau aber so gut wie nichts herauskam. Produktive Arbeit wurde durch die Wiederherstellung von Eisenbahnbetriebsmitteln geleistet, womit etwa 5—600 Mann beschäftigt waren. Ferner wurde eine große Zahl von Arbeitern zur Bewirtschaftung der aus anderen Bezirken eingelagerten Stoffe gebraucht. Mit dem Werk wurde schließlich noch ein größerer landwirtschaftlicher Betrieb übernommen. Er besaß 16 Pferde, etwa 30 Kühe, einen Schweinestall und sonstiges landwirtschaftliches Gerät. Er diente zur Bewirtschaftung der zwischen den ausgedehnten Anlagen befindlichen Waldstücke, Wiesen und Felder. Bewirtschaftet wurde etwa 300 Morgen Wiesen, 300 Morgen Felder und 500 Morgen Wald.

Da zur Bewachung der Anlagen insbesondere während der Umbauzeit ein großes Wächterpersonal und zum Schutze gegen Feuer eine Berufsfeuerwehr vorhanden und erforderlich war, läßt sich leicht erkennen, daß schon jetzt ein sehr großer und teuerer Verwaltungsapparat für diese Anlage erforderlich war, der zu den vorhandenen produktiven Betrieben in sehr ungünstigem Verhältnis stand, und daß schneller Ausbau zu einem großen Betriebe dringend geboten war, um die Gesamtlage auch wirtschaftlich zu gestalten.

Hatte man sich zum Ausbau des Werkes entschlossen, so mußten nunmehr zunächst Wohngelegenheiten geschaffen werden, denn jetzt waren die Verhältnisse ganz andere geworden, als sie im Kriege für die Pulverfabrik vorlagen.

Wenn auch ein Teil der Handarbeiter aus der nächsten Umgebung und ein Teil der Handwerker aus dem 12 km entfernten Brandenburg herangezogen werden konnten, ein großer Teil mußte unbedingt noch angesiedelt werden, vor allem dann, wenn man sich entschloß, hier ein großes Lokomotivausbesserungswerk zu schaffen und dafür ältere Werkstätten im Reiche zu schließen; denn es war das Gegebene, die verfügbar werdenden eingearbeiteten bewährten Spezialhandwerker durch Ansiedlung in Kirchmöser für das neue Werk nutzbar zu machen.

Bei der Aufstellung des Planes für die Umstellung des Werkes für Eisenbahnzwecke wurde daher auch ein großzügiger Siedlungsplan berücksichtigt (Abb. 2 und 3). Zuerst wurde der bereits von der Pulverfabrik aufgestellte Siedlungsplan im westlichen Teil des Werkes durchgeführt (Abb. 4 und 5), außerdem aber noch mit dem Bau einer großen Siedlung im Osten, zwischen dem Heiligen See und Plauer See sofort begonnen. Dazu kamen noch die zum Umbau geeigneten Baracken, die zu Dauerwohnungen ausgebaut wurden. Ein in der Nähe des Bahnhofs Groß-Wusterwitz gelegenes Sanatorium wurde preiswert gekauft, wodurch nach Umbau noch 46 Wohnungen für Beamte und Arbeiter gewonnen wurden.

Auch wurden Fabrikgebäude, die nach Lage und Grundriß geeignet waren, zu Wohnhäusern eingerichtet (Abb. 6). Unter anderem wurde ein großes Pulverpackhaus, dessen Beseitigung von der Ententekommission gefordert war, zur Volksschule umgebaut. (Abb. 7.)

So sind in mehreren Bauabschnitten bereits etwa 850 Wohnungen entstanden und bezogen und noch 300 Wohnungen geplant.

Die westliche Gruppe liegt bequem zur Stadt Plaue und teilweise auch zum Bahnhof Wusterwitz, während die östliche näher dem Dorf Kirchmöser mit der gleichnamigen Bahnstation liegt. Unmittelbar von der Westsiedlung aus führt eine Straßenbahn über Plaue nach Brandenburg, und außerdem ist durch eine Werkbahn von hier aus eine Verbindung mit der Station Kirchmöser geschaffen.

Die zur Gemarkung gehörige Dorfgemeinde Kirchmöser zählt etwa 500 Einwohner. Durch die Siedlung ist die Zahl der Einwohner bereits auf annähernd 4000 gestiegen und nach vollem Ausbau wird mit einer Einwohnerzahl von 5000 zu rechnen sein.

Nächst der Siedlung war nun die Hauptfrage, inwieweit das Werk für die weitere Ausbesserung von Fahrzeugen in Frage kam. Da mußte man nun sofort die Güterwagen ausschalten, da die Lage des Werkes mitten an einer Bahnstrecke ohne Station mit nennenswertem Güterverkehr zu ungünstig zum Anfallgebiet von Schadwagen war. Die Ausbesserung von Güterwagen wurde daher aufgegeben.

Anders lag es hinsichtlich der Lokomotiven.

Ein nach modernen Gesichtspunkten errichtetes Lokomotiv-Ausbesserungswerk verlangt einen gleichmäßigen Arbeitsanfall, um die Arbeitsverfahren fabrikationsmäßig (Fließarbeit) durchführen zu können. Es kamen also nur wenige Lokomotivtypen in großer Anzahl in Frage. Ihre Stationierung durfte daher vom Ausbesserungswerk nur soweit entfernt sein, daß die Anmarschwege zur Werkstatt noch in wirtschaftlichen Grenzen blieben.

Die Lage von Brandenburg-West erfüllt diese Bedingungen. Da sich außerdem die Anlage des ehem. Feuerwerkslaboratoriums gut zum Ausbau in ein Lokomotivausbesserungswerk eignete, wurde bestimmt, den westlichen Teil des Werkgeländes, das Gebiet des ehem. Feuerwerklaboratoriums, zu einem modernen Ausbesserungswerk für Lokomotiven auszubauen.

Mit dem Umbau wurde im Herbst 1922 begonnen.

Am 1. Dezember 1923 konnte die Belegschaft von 300 Köpfen, die bereits zur Zeit der Übernahme des Werkes an der Wiederherstellung von Lokomotiven arbeitete, in die Neuanlage übersiedeln und im Frühjahr 1924 war die Anlage mit geringen Ausnahmen vollendet. Es werden hier nur drei Lokgattungen wiederhergestellt. Über die Betriebsweise nach ganz neuen Grundsätzen in diesem Lokomotiv-Ausbesserungswerk ist bereits wiederholt geschrieben. (Siehe u. a. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens Heft 18, 1925.) Die Leistung des Werkes beträgt in dem jetzigen Umfange täglich 1,5 Lok. mit großer Ausbesserung.

Das östliche Gelände, das Gebiet der Nitroglyzerin- und glyzerinpulverfabrik, in dem schon Stoffe in großem Um gelagert waren, sollte nach dem Bauprogramm diesem Z erhalten bleiben.

Hier entstanden die großen Lager des Eisenbahn-Zentral Es sind Überbestandslager, Sammellager, Verteilungs- Durchgangslager für Holz, Eisen, Oberbauteile, wertvoll terialien und für Teile zum Einbau der Kunze-Knorr-Brem Güterwagen. Während der Inflation und dem Ruhreinbruc Franzosen gewannen sie große Bedeutung, da die vielen bäude und das umliegende Gelände Raum für Lagerung großen Bestände bot. Ob und inwieweit die genannten An hier später noch zu demselben Zweck gebraucht werden,

Abb. 2. Westsiedlung des Eisenbahnwerks Brandenburg-West (Teil 1).

sich noch nicht übersehen; jedenfalls wird sich der Einkau Zukunft nur auf den Bedarf weniger Monate beschränken.

Auch werden nach Erledigung des Einbaues der Kunze-Kn Bremse viele Lagerräume verfügbar. Diese können dann ohne weiteres für das in Aussicht genommene Oberbaus lager, das noch später erwähnt wird, mit verwendet werden.

Es sind insgesamt 87 Lagergebäude, 48 Lagerschuppen 15 Lagerplätze vorhanden. Der tägliche durchschnittliche gang und Ausgang an Wagenladungen und Stückgut um insgesamt 385 t.

Bisher war die Aufstellung des Bauprogramms einfach. Zu die Siedlung, dann Ausbau des westlich gelegenen Feuerwe laboratoriums zu einem Lokomotivausbesserungswerk, we Verwendung der östlichen Anlage für die Lagerzwecke Eisenbahnzentralamts.

Es mußte nun noch über das gesamte mittlere G lände, das Gebiet der ehemaligen Pulverfabrik ver werden.

Das Verwaltungsgebäude in diesem Teil des Werkes wu wegen seiner günstigen Lage an der durch das Werk führen Nord-Südstraße, am Haupteingang zum Werk von Norden und wegen seiner passenden Form und Größe zum Sitze Werkleitung gewählt. (Abb. 8.)

r befindet sich auch das Kraftwerk, das, wie erwähnt, im be übernommen und als Überlandzentrale für den Kreis iow weitergeführt wurde. (Abb. 9.)

weiteren vorhandenen Gebäude und Anlagen konnten alle ür Sonderzwecke in Frage kommen, und es mußte nun eind geprüft werden, wie man die Forderung der Entente, die netheit der Gebäude und die Bedürfnisse der Eisenbahn, ıander in Einklang bringen konnte. Hierbei entstanden g Schwierigkeiten dadurch, daß Anlagen, die auf Drängen Entente vorzugsweise behandelt werden mußten, nicht in eb genommen werden konnten, weil die dafür vorgesehenen ebe aus anderen Werken aus bestimmten Gründen noch überführt werden konnten. Andererseits wurde häufig ingt, Anlagen aus anderen Werken zu übernehmen, ehe die erforderlichen Umbauten und Einrichtungen fertiggestellt en konnten.

nige Anlagen konnten ihrer Beschaffenheit nach ohne eres wieder in Betrieb genommen werden.

die Wäscherei, in der die Schutzkleider der in der Pulverk beschäftigten Arbeiter gewaschen wurden. Diese wurde bringend für die Eisenbahnverwaltung derart verwandt, daß len Bezirken mehrerer Direktionen die Mäntel, Schutzkleider Bettwäsche des Fahrpersonals gewaschen werden.

rner war eine Tischlerei vorhanden, die ursprünglich zur tellung der Munitionskisten verwandt wurde. Sie ist jetzt Möbel- und Bautischlerei in Betrieb.

nn ist eine Schlosserei- und Instandsetzungswerkstatt im iebe geblieben, die zur Überholung der maschinellen An- n in der Pulverfabrik verwendet wurde und jetzt denselben cken dient. Nur ist zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit ihr ragsgebiet wesentlich erweitert, so daß durch Schaffung Serienarbeit eine Verbilligung der Fabrikation herbeigeführt len kann.

us derselben Überlegung heraus konnte man ohne weiteres Schaffung von weiteren Sonderwerkstätten an dieser e rechtfertigen. Bekanntlich haben sich allerorten die ptwerkstätten Sonderbetriebe eingerichtet, deren Wirtschaftlichkeit nachher nicht ohne weiteres nachweisbar war. Ihr Arbeitsauftrag war viel zu klein, so daß eine wirtschaftliche Ausnutzung der Maschinen und Anlagen nicht möglich war. Auch waren die zu bearbeitenden Teile ihrer Art nach oft wohl geeignet, die bei der Zentralisierung der Arbeit entstehenden höheren Kosten des Transportes zu ertragen.

Durch Zentralisierung, deren Zweckmäßigkeit natürlich von Fall zu Fall gewissenhaft nachgeprüft werden mußte, konnten große Ersparnisse in der Fabrikation und besonders auch durch Ersparnis in der Zahl der Arbeiter erzielt werden.

Auf diese Weise konnte eine Zahl von Sonderwerkstätten in Brandenburg-West errichtet und wirtschaftlich betrieben werden: Zuerst eine Lichtpatronen-Herstellungs- und Füllanlage.

Abb. 3. Westsiedlung des Eisenbahnwerks Brandenburg-West (Teil 2).

Diese ist ein Musterbeispiel dafür, wie günstig die Zentralisierung wirken kann und welche großen wirtschaftlichen Ersparnisse, besonders an Löhnen, dadurch erzielt werden können. Während vorher an vielen Stellen der Reichsbahn derartige kleine Anlagen vorhanden waren, in der ständig eine größere Anzahl von Menschen beschäftigt wurde, ist hier durch zweckmäßige Anordnung der Arbeitsmethoden und Einführung von Fließarbeit unter ausschließlicher Verwendung der aus den einzelnen zerstreuten Betrieben gesammelten Maschinen und Einrichtungen erreicht worden, daß der Gesamtbedarf für die gesamte Reichsbahn in kurzer Zeit gedeckt werden kann und daß beliebige Mengen jederzeit hergestellt werden können. Da die Gesamtanlage nur geringer Wartung bedarf und zur Bedienung der Anlage besondere Fertigung nicht erforderlich ist, ist es auch unbedenklich, die Anlage nur vorübergehend bei Bedürfnis in Betrieb zu nehmen.

Weiter entstand die Schaffner-Lochzangenwerkstatt. Auch die Entwicklung dieser Anlage ist bezeichnend für die Vorteile, die eine sachgemäße Zentralisierung bietet. Die Schaffner-Lochzangen wurden bisher von den einzelnen Direktionen ja meist auch von den Verkehrsämtern beschafft und von den Dienststellen unterhalten. Infolgedessen gab es eine große Anzahl der verschiedensten Systeme, deren Unterhaltung auch darum sehr kostspielig war, weil bei Verschleiß bestimmter Teile oft teuere Ersatzteile oder gar Ersatzzangen beschafft werden mußten. Auch war die Konstruktion einzelner Zangenarten derartig mangelhaft, so daß sie überhaupt zur Wiederherstellung ungeeignet, ganz abgesehen davon, daß sie in der Handhabung unbequem waren.

Hier setzte die neu errichtete Werkstatt ein. Unter Benutzung der Erfahrungen der Dienststellen und unter Berücksichtigung der Wünsche derselben, ist in verhältnismäßig kurzer Zeit eine Normalzange für diese Zwecke entstanden, die nach längerer Erprobung als allen berechtigten Ansprüchen genügend, anerkannt und für die ganze Reichsbahn eingeführt worden ist. Jetzt ist der Austauschbau in großem Umfange möglich. Die Fabrikation ist vereinfacht und das Ergebnis eine ganz wesentliche Ersparnis, abgesehen von der Vermeidung vieler Unzuträglichkeiten.

Um die Wiederherstellung von Laternen aller Art, die im Eisenbahnbetriebe in großem Umfang erforderlich sind, wirt-

schaftlich zu gestalten wurde ferner durch Zusammenlegen mehrerer kleinerer Betriebe aus anderen Bezirken eine gemeinsame Werkstatt für Blechbearbeitung geschaffen. Sie übernimmt die Herstellung von Lokomotiv-, Oberwagen- und Schaffnerlaternen sowie von Ölkannen aller Art unter Wiederbenutzung der gewonnenen Altmaterialien.

Abb. 4. Marktplatz der Westsiedlung.

Auch eine Feilenhauerei ist hier auf dieselbe Weise entstanden.

In dieser werden Feilen aus mehreren Direktionsbezirken gesammelt und wieder aufgehauen. Da die Gewichte der Feilen sehr verschieden sind, wurde diese Arbeit an die Privatfirmen nach Kilogramm-Aufhaugewicht bezahlt. Ein Umstand, der Anlaß dazu gab, möglichst viele von den Feilen wiederherzustellen, ohne Berücksichtigung, daß mangelhaft aufgehauene, nicht genügend gehärtete oder gesprungene Feilen nur kurze Zeit oder gar nicht mehr brauchbar sind.

Dadurch, daß diese Arbeit jetzt in eigenen Werken ausgeführt wird, tritt dieser Übelstand nicht mehr auf. Durch sorgfältige Arbeitsprüfung nach jedem wichtigen Arbeitsvorgang werden schadhafte Feilen so rechtzeitig ausgemerzt, daß Kosten und Zeit erspart werden.

Es folgen dann Betriebe. die mittelbar mit der Fahrzeugausbesserung in Verbindung stehen.

Eine große Werkstatt zur Wiederherstellung von Schraubenkupplungen und Heizkupplungen. Für letztere, die für mehrere Direktionsbezirke errichtet ist, kam Brandenburg-West deswegen vor allem in Frage, weil es über ausreichende und geeignete Räume verfügt, um die durchgesehenen und ausgebesserten Heizschläuche während des Sommers ordnungsmäßig zu lagern.

In der Schraubenkupplungswerkstatt sind die Arbeitsvorgänge so methodisch durchgebildet, daß sie bei bester Arbeitsaus rung mit jedem Privatunternehmen in Wettbewerb treten k Sie ist mit zahlreichen, leistungsfähigen Spezial-Maschinen -Einrichtungen versehen, so daß sie eine Leistungsfähigkeit 12 000 Stück im Monat besitzt. Viel Platz erfordern ferner mit der Wiederherstellung der Kupplungen verbundenen und Nacharbeiten, das Sam und Lagern der alten K lungen, das Auseinanderneh derselben und Sortieren Teile nach ihrer Brauchbar Dann nach der eigentlichen arbeitung das Zusammense Lagern und Verladen der K lungen.

Für alle diese Vorgänge n sen geeignete große Räume handen sein, die in den a Werkstätten nicht zur Verfüg standen. Deshalb wurde d Werkstatt zur Versorgung Berliner Werkstätten nach Br denburg-West verlegt und sich als wirtschaftlich erwie trotzdem sie von dem Ha anfallgebiet etwas entf liegt.

Ein weiterer mit der Fahrze ausbesserung mittelbar in V bindung stehender Sonderbet ist die Gelbgießerei. ist aus der zuerst errichteten Versuchsgießerei hervorgegan und gehörte zunächst zu einer der noch zu erwähnenden V suchsabteilungen.

Es hatte sich bei der Eisenbahnverwaltung in der Nachkrie zeit das Bedürfnis herausgestellt, das gesamte Gießereiwe wissenschaftlich durchzuarbeiten.

Abb. 5. Straße der Westsiedlung.

Es bestanden große Unklarheiten über die zweckmäßige Zusammensetzung der Rotgußlegierungen und über die besten Gie und Formmethoden. Um hier Abhilfe zu schaffen, wurde die Ve suchsabteilung gegründet und in geeigneten Anlagen untergebrach

Die Abteilung hat die Aufgabe, die bei der Formerei, Gießer sowie den damit zusammenhängenden Betrieben, wie Model

lerei, Modellschlosserei, auftretenden Betriebsfragen zu en und den Werken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft dem Gebiete des Metallgießereiwesens beratend beizustehen. das Gebiet der Formerei kommt die Einführung neuzeit-er Formmethoden, Erprobung der auf dem Markt befindlichen mmaschinen, Erforschung der zweckmäßigsten Formart ie der für Naß- und Trocken- geeignetsten Formsande in ge. Weiterhin sind noch Ar-en wirtschaftlicher Art über Prüfung der Formsande und erer Gießereibetriebstoffe zuführen, die eine Verbesse-g des Arbeitsverfahrens und e einheitliche Verwendung Rohstoffen bei allen Werken wecken. Für das Gebiet der ßerei kommen die Prüfun- der Legierungen sowie ihre rwendungsmöglichkeiten für verschiedensten Eisenbahn-ecke in Frage. Weiterhin ist r die Erforschung der Gießvor-ge, soweit sie physikalischer tur sind, vorzunehmen. Im sammenhang hiermit sind die schiedensten Ofenarten sowie en Beheizungsanlagen, ein-ließlich der Betriebsstoffe, zu roben und entsprechende htlinien für den Gebrauch selben aufzustellen. Die Ar-ten der Versuchsabteilung auf dem Gebiet des Modellwesens streckt sich sowohl auf die zweckmäßigste Herstellung als h Formgebung der Modelle, sowie Herstellung der für die rmmaschinen erforderlichen Modellplatten.

Abb. 7. Gemeindeschule in der Westsiedlung.

Die Ergebnisse der Versuche bzw. die gesammelten Erfahrunen werden halbjährlich in einem Versuchsbericht niedergelegt, elcher der Hauptverwaltung, dem Eisenbahnzentralamt und ämtlichen Direktionen vorgelegt wird.

Um diese Versuche auch zugleich nutzbringend zu machen, ieferte die Gießerei die erforderlichen Gußteile zunächst für den eigenen Betrieb, insbesondere für das inzwischen in Betrieb genommene Lokomotivausbesserungswerk.

Jetzt ist sie soweit ausgebaut, daß sie den Rotgußbedarf für den gesamten Werkstättenbezirk 2 liefert, so daß alle vorhandenen Gießereien (mit einer unwesentlichen Ausnahme, für deren vorübergehende Beibehaltung besondere Gründe vor-

Abb. 6. Zu Wohnungen umgebaute Fabrikgebäude.

liegen) stillgelegt sind. Dadurch ist schon jetzt eine wesentliche Personalersparnis erreicht, die noch größer werden wird, sobald nach Normung der zu gießenden Teile und maschinenmäßigen Herstellung der Formen die Möglichkeit gegeben ist, durch Massenherstellung und Fließarbeit die vorhandenen Einrichtungen voll auszunutzen.

Mit der Gelbgießerei ist eine Modelltischlerei verbunden, deren Hauptaufgabe es ist, die verschiedenen Modellarten zu vereinheitlichen.

Geplant ist, im Anschluß an die Gelbgießerei eine Armaturwerkstatt zu errichten, in der die gegossenen Teile soweit als möglich bearbeitet werden. Eine solche Anlage wird auch zweifellos dann wirtschaftlich sein, sobald nach Durchführung der Normung die gleichzeitige Herstellung von Rotgußteilen in großen Mengen möglich ist. Es würden dann die bestellten Teile gebrauchsfertig bearbeitet versandt werden und so der Rücktransport der Späne und des Fehlgusses vermieden werden. Auch hier würde wieder eine Zentralisierung geschaffen, die zweifellos große wirtschaftliche Vorteile bietet. In allen belieferten Werkstätten würden die mit der Bearbeitung dieser Teile jetzt beschäftigten Personen und Maschinen erspart werden, und es wird sehr bald ein Teil derselben zur Bewältigung der aufkommenden Arbeiten an der zentralen Stelle erforderlich sein.

Noch zu erwähnen ist ferner die Anlage zur Herstellung von Sauerstoff, die in einem sehr geeigneten Ge-

bäude mit Gasometern und Leitungsanlagen untergebracht werden konnte. Sie versorgt das Werk mittelst einer Rohrleitung mit Sauerstoff, außerdem liefert sie auch noch den Sauerstoff in Flaschen an mehrere Direktionsbezirke.

Im östlichen Teil des mittleren Geländes befindet sich eine Gruppe großer Gebäude mit anschließendem großen freien Gelände, die für eine umfangreiche Anlage zur Lagerung und Bearbeitung von Oberbaustoffen vorgesehen ist. Hier ist bisher eine große Werkstatt für Weichenbau errichtet und im Bau befindet sich eine Anlage zur Aufarbeitung von Laschen und Klemmplatten sowie Auffrischung sonstigen Kleineisenzeuges. Eine große Zahl weiterer Gebäude und das umliegende Gelände sollen nach Aufschließung durch umfangreiche Gleisanlagen zur Lagerung von Oberbaustoffen verwendet werden.

Nach Vollendung der geplanten Arbeiten wird hier ein Oberbaustofflager- und eine Aufbearbeitungsanlage größten Stiles geschaffen. Sie bietet die Möglichkeit, in günstiger Lage zu den Verbrauchsstellen, alle für den Bau und die Unterhaltung des Eisenbahnoberbaues erforderlichen Stoffe in der notwendigen Menge anzuliefern, zu lagern, zu sortieren und in Gebrauchsmengen zu versenden.

Abb. 8. Hauptverwaltungsgebäude.

Ebenso alle aufkommenden Altstoffe zu sammeln und, soweit sie nicht wieder verwendet werden, bis zum günstigen Verkauf als Schrot zu lagern.

Die vorhandenen Weichenwerkstätten, die den Hauptwerkstätten angegliedert waren, aber ihrer ganzen Art wegen — vor allem wegen des großen Raumbedarfs — nicht in den Rahmen einer Werkstatt zur Wiederherstellung von Betriebsmitteln hineinpaßten, sind aus verschiedensten Gründen den Hauptwerkstätten sehr unbequem geworden. Außerdem waren sie nicht leistungsfähig und arbeiteten wegen ihres geringen Umfangs unwirtschaftlich. Andererseits ist es aber auch unerwünscht, die umfangreichen Ausbesserungsarbeiten an Weichen nur durch die Privatindustrie ausführen zu lassen, da man alsdann nicht mehr in der Lage ist, die geforderten Preise nachzuprüfen.

In Brandenburg-West ist nun eine Weichenbauwerkstatt geschaffen, die allen berechtigten Anforderungen genügen wird. Alle Erfahrungen auf dem Gebiete neuer Arbeitsverfahren, die Sonderung der Fertigungsgänge, der Vorbereitungs- und Zusammenbauarbeiten, sind in weitestem Umfange berücksichtigt, so daß sie in jeder Weise mit der Privatindustrie konkurrieren kann. Sie hat eine Leistung von zunächst 260 We pro Monat, einschließlich einer größeren Anzahl neuer Wei Ihre Leistung kann aber noch wesentlich gesteigert werden

Außer der bei der Beschreibung der Gelbgießerei scho wähnten Gießerei-Versuchsabteilung haben in Brandenburg- noch zwei weitere Versuchsabteilungen ihr gefunden.

Das eine ist die chemische Versuchsabteilung früher dem Eisenbahnzentralamt angegliedert war. Für dies sich in der neuerworbenen Pulverfabrik in Gestalt des dort handenen chemischen Laboratoriums mit allen Einrichtungen räten und Chemikalien eine Unterkunftsmöglichkeit, wie sie b und bequemer nicht gedacht werden konnte. Infolgedessen sie auch diese Anstalt sehr bald als Abteilung in das Eisenbahn Brandenburg-West über und konnte sich nun so ausdehnen organisieren, wie es im I esse der Sache wünschens war. Die Tätigkeit der ch schen Versuchsabteilung um Untersuchung und Begutacht der verschiedensten Stoffa und Bearbeitung aller hie entspringenden Fragen. Die achten dienen als Unterla einerseits für die Entscheid von Tariffragen, andererseits die Beschaffung der Stoffe deren Abnahme.

Die dritte Versuchsabteil ist die Werkstättenv suchsabteilung. Sie wu durch Erlaß des Reichs kehrsministers im März 1923 Leinhausen nach dem Ei bahnwerk Brandenburg-W verlegt. Sie erhält ihre Auftr vom Eisenbahnzentralamt ist, ebenso wie die übrigen V suchsabteilungen, eine zentr Stelle für den gesamten Reic bahnbetrieb. Mehrere geeign Fabrikgebäude, versehen mit verschiedensten Versuchseinri tungen, und die erforderlich Büroräume, stehen ihr zur Verfügung. Ihre Tätigkeit beste im wesentlichen darin, die vorhandenen technischen Werkeinrichtungen, die Verbesserungen und Änderungen auf dem Gebiete Werkstättenwesens mit Ausnahme der Gießerei und Schweißer, die von besonderen Versuchsstellen bearbeitet werden, auf il Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit hin zu prüfen, die den einzelnen Werken gemachten Erfahrungen zu sammeln u ihre Ergebnisse für alle Werke nutzbar zu machen.

Zu erwähnen wäre nun noch die Verwendung des Verw tungsgebäudes des ehemaligen Feuerwerklaboratoriums zu ein Zentralschule. Das Feuerwerkslaboratorium selbst zu einem Lokomotivausbesserungswerk geworden. Die hierf nötigen Büros und Verwaltungsräume sind in dem eigentlich Werk mit untergebracht, so daß ein großes Verwaltungsgebäu mit großen Nebenanlagen, Sälen, Gesellschafts- und Wirtschaft räumen sowie Wohnungen verfügbar blieb. Die Anlagen soll nun zu Unterrichtszwecken benutzt werden. Gedacht ist, d hier Beamte und Dienstanfänger aller Fachrichtungen Unte richtskurse nehmen sollen, um an Hand wertvollen Unterricht und Anschauungsmaterials in landschaftlich schöner Umgebun nicht abgelenkt durch die Zerstreuungen der Großstadt, imme wieder mit den Neuerungen und Fortschritten der Technik ve traut gemacht zu werden, und so zum Nutzen der Verwaltu zur vollsten Leistungsfähigkeit in ihrem Berufe erzogen z werden.

Einige Anlagen eigneten sich ihrer Art und Lage nach nic

direkten Verwendung für die Verwaltung. Hier wurde dann Verpachtung geschritten. So ist eine Schwefelsäurefabrik eine chemische Gesellschaft verpachtet.

ckerland und Wiesen werden z. T. noch selbst bewirtschaftet, n aber jetzt auch in Pacht gegeben werden.

ne ehemalige Kantine mit großem Saal nebst Bühne, Rerations- und Wirtschaftsräumen, Sportplatz und Dampfergestelle ist verpachtet und zu einem offenen Resaurationsiebe geworden, der infolge seiner schönen Lage eine beliebter flugsort werden und bald eine hohe Pachtsumme bringen i. Ferner ist die Gewinnung einer sehr guten, im Gelände Werkes vorkommenden Tonerde an eine Ziegelei verpachtet, sie zur Herstellung bester Klinkersteine verwendet.

benso sind die Fischnutzung eines im Gelände des Werkes nden Sees und eine Anzahl in der Siedlung errichteter Kaufn verpachtet.

ie vorhandenen Anlagen genügen aber, ohne daß noch nenswerte Summen angelegt werden müßten, um die doppelte ahl von Arbeitern zu beschäftigen. Vor allem könnte durch nehrung der Belegschaft Lokomotivwerkes die Leigsfähigkeit desselben und it die Rentabilität der geten Anlage wesentlich ert werden.

er Ausbauplan sieht verschiedene Anlagen vor. ächst eine große Anlage Zerschrotung der aususterten Lokomotiven und zen. Gelände und geeignete äude dazu sind reichlich vorden. Die Zerschrotung im nen Betriebe könnte sehr tschaftlich gestaltet werden, man könnte, da die Lagermögkeit der gewonnenen Stoffe egrenzt ist, die Konjunktur rzeit ausnutzen. Ebenso ach ist die Durchsortieg der gewonnenen Stoffe, daß hochwertige Stoffe er verwertet werden können.

Zusammenhang hiermit käme der Ausbau der Altstoffvertung, und zur Ausnutzung der sehr billigen elektrischen rgie während der Nachtzeit, die Errichtung eines Elektrolwerkes in Frage.

dasselbe Gebiet gehört die Durchführung der bereits geten Errichtung einer Eisengießerei, für die sehr geeignete äude vorhanden sind. Nach Schließung der Tempelhofer ßerei ist im Bezirk der Werkstättenabteilung nur noch die ßerei in Potsdam in Betrieb. Auch diese könnte dann geossen werden und die moderne neueingerichtete Gießerei randenburg-West könnte unter allen Umständen konkurrenzg mit der Privatindustrie als Preisprüfungsstelle und zur kung dringenden Bedarfs bei Hochkonjunktur benutzt den.

Im Februar 1920 wurde das Werk mit etwa 500 Arbeitern und wenigen Beamten übernommen. Mit dem Jahre 1922 begann die eigentliche Umbauarbeit und der Aufbau des Eisenbahnwerkes. Vier Jahre sind inzwischen vergangen. Die Siedlungsbauten sind soweit gefördert, daß 850 Familien Wohnung erhalten haben. Das Lokomotivwerk ist fast völlig ausgebaut worden. Die Sonderwerkstätten sind in Betrieb genommen und zum Teil erweitert worden, so daß zur Zeit etwa 2700 Arbeiter und 180 Beamte beschäftigt werden.

Moderne und zweckmäßige Anlagen sind geschaffen, vieles bleibt noch zu schaffen. Es wäre zu hoffen, daß sich die Verhältnisse im Wirtschaftsleben und damit die der Reichsbahn soweit bessern, daß für das noch zu Schaffende die erforderlichen Mittel verfügbar gemacht werden könnten.

Noch befindet sich das Werk wie seit 5 Jahren im Zeichen des Aufbaus, ein Zustand, der die Wirtschaftlichkeit naturgemäß sehr beeinträchtigt.

Das Eisenbahnwerk Brandenburg-West hat in weitesten Kreisen Beachtung gefunden. Es ist nicht nur von anderen Reichsbahndirektionen und Vertretern der Privatindustrie besichtigt worden, sondern auch von Angehörigen fremder Nationen, so z. B. der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Japan, Rußland, Finnland, Bulgarien, Freistaat Danzig und von den Niederlanden.

Abb. 9. Kraftwerk mit Hafenanlage.

Alle Besucher haben wohl den Eindruck gewonnen, daß hier die Reichsbahn eine Anlage besitzt, die an sich einzigartig, schon in dem jetzigen Umfange ihr in vieler Beziehung von großem Nutzen ist, die aber ihrer ganzen Art und Beschaffenheit nach geeignet ist, den steigenden Bedürfnissen bei Vermehrung des Arbeitsanfalles für die Unterhaltung der Betriebsmittel und Ergänzung ihrer Ersatzteile mit Leichtigkeit wirtschaftlich gerecht zu werden.

Möchte sich die Durchführung des Gesamtaufbauplanes bald verwirklichen lassen!

Allgemeines.

Unfälle und selbsttätiges Anhalten der Eisenbahnzüge. Das ische Verkehrsministerium veröffentlicht alljährlich die Bete seiner eigens zu dem Zwecke eingesetzten Beamten, Eisenunfälle zu untersuchen. In dem kürzlich veröffentlichten icht über diejenigen Unfälle des Jahres 1925, in denen eine ersuchung durch das Ministerium stattgefunden hat, findet eine interessante Bemerkung über die Notwendigkeit von richtungen zum selbsttätigen Anhalten der Züge bei auf Halt endem Signal. Der englische Bericht folgert aus den Vorzen des Jahres 1925, daß selbsttätige Sicherungsanlagen, die Zug bei besetzter Strecke ohne Mitwirkung des Lokomotivführers zum Halten bringen, heute nicht mehr ein so dringendes Bedürfnis sind wie früher; der technische Ausschuß, den die Eisenbahnen im Jahre 1923 eingesetzt haben, soll aber seine Arbeiten fortsetzen, damit er für den Fall, daß das Bedürfnis auftritt, eine geeignete Vorrichtung zu dem genannten Zweck vorschlagen kann.

In den Vereinigten Staaten hat bekanntlich das Bundesverkehrsamt den Eisenbahnen aufgegeben, ihre Strecken nach und nach in einem vorgeschriebenen Umfang mit Vorrichtungen zum zwangsweisen Anhalten der Züge auszustatten. Auch in Deutschland unterliegt bekanntlich diese Frage eingehender Prüfung und ist bereits in das Stadium der Versuche eingetreten.

Der Wert der Arbeitsforschung.

Von Eisenbahninspektor **Neuhahn**, Görlitz.

Das im Verwaltungsbetriebe der Reichsbahn, auch nach ihrer Überführung in die Gesellschaftsform unverändert, nur verschärft fortgesetze Sparsystem besteht darin,

daß die Betriebseinnahmen und Ausgaben von den Entstehungsstellen über den Instanzenzug gesammelt zur Zentralstelle gleiten,

daß bei der Zentralstelle die Gesamtausgaben entsprechend den zu erwartenden Gesamteinnahmen gekürzt werden,

daß die gekürzten Ausgaben als Bewilligung über den Instanzenzug verteilt zu den Entstehungsstellen zurückgleiten.

Die Kürzung stellt die Ersparnis dar, die von den Betriebsstellen notwendig aufgebracht werden muß. Das System ist rein finanztechnischer Natur und läßt zunächst das Sachbedürfnis unberücksichtigt. Ersparnisse aber können sachlich nur dort erzielt werden, wo bisher Ausgaben unnütz geleistet wurden, also auf dem Personalgebiete dort, wo Leerarbeit oder geringwertige Nutzarbeit entgolten wurde, auf dem Sachgebiete dort, wo Unterhaltung, Ergänzung oder Erneuerung der Sache den zu erwartenden Nutzen nicht rechtfertigt. Hieraus folgt, daß der einzusparende Betrag ausschließlich die erwähnten Sparmöglichkeiten treffen darf — Ersparnis an rechter Stelle —. Tut er das nicht, sondern trifft er, z. B. auf dem Personalgebiete, notwendige Nutzarbeit, so verwandelt er sich zwangsläufig später wieder in eine meist höhere Ausgabe — Ersparnis an falscher Stelle.

Die Eigenart des Verwaltungsbetriebes aber besteht hier darin, daß den zentralen Mittelverteilungsstellen die rasche Übersicht über die Ersparnismöglichkeiten bei den ausführenden Stellen häufig fehlt und meist nur unzureichend auf schwerfälligem Schriftwege beschafft werden kann, und daß den ausführenden Stellen oft der Sinn für Wirtschaftlichkeit, d. h. für die Abwägung jeder Ausgabe nach Aufwand und Nutzen, fehlt. Diese Tatsachen können, weil sie im System begründet sind, den Beamten nicht ohne weiteres zum Vorwurf gemacht werden. Sie führen jedoch folgerichtig dazu, daß die zu erzielenden Ersparnisse meist nicht die Sparmöglichkeiten — Leerarbeit und unnützen Sachbedarf —, sondern oft genug die Arbeitssubstanz erfassen und sich deshalb in späteren vermehrten Ausgaben auswirken.

Die Folge solcher Unwirtschaftlichkeit im äußeren Betriebe ist rückwirkend eine Zersplitterung der zentralen Organisation in Büros, Abteilungen, Dienstposten usw., die durch Vermehrung der Verfügungstätigkeit und der Büroarbeit, im Grunde also durch eigene Unwirtschaftlichkeit, den Schaden zu heilen bestrebt sind.

Die Arbeitsforschung setzt nun ihre Hebel bei der Masse der mechanischen Arbeit des äußeren Geschäftsbetriebes in der Zuversicht an, damit zugleich automatisch rückwirkend den inneren Geschäftsbetrieb zu vereinfachen und einheitlich zu gestalten — Büroreform.

Sie ist ein sinnreich durchdachtes und planvoll aufgebautes System

zur „Erkenntnis“ des bestehenden Zustandes mit dem Ziele nach Beseitigung vorhandener Leerarbeit, nutzloser Arbeit und nutzlosen Sachbedarfs,

zur „Verbesserung“ des bestehenden Zustandes durch zweckmäßige Umgestaltung — Konzentration — der Nutzarbeit, die zu ihrer Abkürzung und Verringerung führt und damit neue Sparmöglichkeiten schafft.

Die Arbeitsforschung untersucht die Masse der ausführenden, mechanischen Arbeit in ihren geringsten Einzelheiten auf Zweckmäßigkeit und Normalzeitumfang, vermehrt und verbessert dabei auf Grund der gewonnenen Erkenntnisse die Leistung der Einzelkraft, und bildet an Stelle des schwerfälligen Schriftwechsels im Instanzenzug, Zeitwertzahlen oder Normen, mit deren Hilfe sich rasch, mühelos und sicher der Bedar Arbeitszeit und Stoff für jeden Einzelbetrieb, wie für di samtheit der Betriebe bestimmen, überwachen und den je veränderten Verhältnissen rasch und eng anpassen läßt. D Rationierung der Einzelbetriebe und fortschreitende, zw mäßige Umstellung der Arbeit — Arbeitskonzentratio müssen in natürlicher Weise Ersparnisse entstehen.

Geldsparsystem und Arbeitssparsystem gehen also einen gegengesetzten Weg. Das Geldsparsystem sucht, unter Zu stellung des Sachbedarfs, mit diktatorischer Kraft von der S der Verwaltungspyramide aus nach ihrer Grundfläche v dringen, das Arbeitssparsystem baut sich auf der Arbeitsm also auf der Grundfläche der Pyramide, auf und wirkt natürlicher Kraft nach ihrer Spitze zu.

Durch bloße Einschränkung der Mittel wird nicht notw eine Einschränkung des Arbeitsumfanges und damit des bedarfs erzielt. Es wird jedoch stets durch Einschränkun Arbeitsumfanges der Geldbedarf gekürzt. Darum ist das sungswort der Arbeitsforschung nicht Geldersparnis, son Arbeitsverminderung.

Das Geldsparsystem und das Arbeitssparsystem werden Erkenntnis ihres Wesens, einander gegensätzlich wie gegenübergestellt:

Das Geldsparsystem sucht den Geldbedarf, nicht Arbeit fang und Leerarbeit zu vermindern.

Das Arbeitssparsystem tilgt die Leerarbeit und vermi den Arbeitsumfang und damit rückwirkend den Geldbedar

Die aus dem Geldsparsystem erwartete Ersparnis triff notwendige Nutzarbeit, nicht allein die Leerarbeit, verwa sich daher in spätere, erhöhte Ausgaben und bedeutet vie nur eine Hinausschiebung und Vermehrung der Ausgabe Sparen an falscher Stelle.

Das Arbeitsparsystem beseitigt die Leerarbeit, verringert Umfang der Nutzarbeit und verhindert dadurch spätere, erh Ausgaben — Sparen an rechter Stelle.

Das Geldsparsystem nutzt, infolge des umfangreichen zeitraubenden Verwaltungsapparates, die Konjunktur, d. h. für Einnahmegewinnung und Ausgabenverminderung geeig Zeitpunkt nicht rasch und intensiv genug.

Das Arbeitsparsystem läßt durch rasch und mühelos verw bare Wertzahlen einen tiefen Einblick in die örtlichen Betr bedürfnisse und damit eine rasche Erfassung der Konjunktu

Das Geldsparsystem ermöglicht nur eine, auf Stichprobe ruhende, daher unzureichende Überwachung der Wirtsc lichkeit in den Betrieben, trotz hohen Bedarfs an Kont personal.

Das Arbeitsparsystem gestattet eine fortlaufende wachung der Wirtschaftlichkeit in den Betrieben durch matisch wirkende Wertzahlen, die einen erheblichen Teil Kontrollpersonals verdrängen.

Wie der in Geldersparnis umzuwandelnde Nutzen der beitsforschung praktisch erzielt wird, lehrt nur die Bes tigung mit dieser Wissenschaft selbst. Allgemeine Erörteru genügen nicht, weil ihnen die Beweiskraft fehlt. Es soll nur an einem allerdings bedeutenden Beispiele das Interess die Forschung und die Erkenntnis ihres Wertes geweckt wer

Die wissenschaftliche Betriebsführung ist ein grundlege Teil der Arbeitsforschung im Eisenbahnbetriebe. Die Betr arbeit wurde nach ihrem Wesen in Bedienungsarbeit — gierdienst, Weichendienst, Zugfahrtendienst usw. — un Unterhaltungsarbeit — Bahnhofs- und Bahnunterhaltung — trennt. Im Mittelpunkte der Forschungsarbeit auf dem biete der Betriebsbedienung, als dem wesentlicheren Teile Betriebes, steht das Betriebsbild. Es wird durch augensc liche Beobachtung des Betriebes eines Bahnhofs mit Hilfe

..ln und einfacher Zeichen für die Bewegungsvorgänge in ein ..ma eingezeichnet, das aus senkrechten Fahrstraßen- und ..slinien und wagerechten Zeitlinien für Stunden und Mi..n besteht. In diesem aus Ort und Zeit gebildeten Schema ..len alle Betriebsvorgänge ununterbrochen fortlaufend durch ..hen dargestellt — Lokomotivbewegung, Mitbewegung der ..zeuge mit der Lokomotive, Eigenbewegung der Fahrzeuge: ..uf und Abstoß, Holung, Zuführung, Zahl, Richtung und ..immung geholter und zugeführter Fahrzeuge, zu kurze, zu ..e Abläufe, Abstöße und Zugfahrten, Druckfahrten, Anprall .. — Die Fahrzeuge werden, mit Hilfe eines Schlüssels, nach ..tung und Bestimmung durch Farben und Buchstaben unter..den.

..er Verfasser hat die Beobachtungsmethode im Laufe der ..rsuchungen soweit verfeinert, daß sie jetzt eine vollkom..e Wiedergabe des Zug- und Rangierbetriebes eines Bahnhofs .. in die geringsten Einzelheiten gestattet. Jede Bewegung .. Züge, Zugteile, Einzelfahrzeuge und Lokomotiven kann auf .. Bilde zusammenhängend verfolgt werden, die Zugbildung .. für jeden Zug besonders in augenfälliger Weise aus dem ..e herausgehoben, damit sie auf Richtigkeit und Zweck..igkeit leicht geprüft werden kann. In einem übertragenden ..ne ähnelt das Betriebsbild in bezug auf die Genauigkeit des ..zelvorgangs der Photographie, hinsichtlich des Wechsels der ..riebsvorgänge dem Film, unterscheidet sich jedoch zu ihrem ..teil von beiden dadurch, daß sie den Wechsel der Vorgänge ..ernd festhält und daher einen raschen Überblick über den ..schen Zusammenhang örtlich und zeitlich getrennter Bewe..gen und die Nachprüfung ihrer Zweckmäßigkeit und Rich..eit ermöglicht.

..er Betrieb gleicht einer rasch wechselnden und flüchtigen ..cheinung, die sich scheu verschließt, das Betriebsbild fesselt .. Fliehende an Ort und Zeit und so erst kann sie geprüft und .. ihrem Wesen erkannt werden.

..as Betriebsbild ist, als die unveränderliche Darstellung eines ..änderlichen Zustandes, der Bewegung, von hervorragender ..leutung und unschätzbarem Werte für die Reichsbahnver..ltung, weil es einen tiefen Einblick in alle Vorgänge des ..ßeren Betriebes gewährt. Der Verfasser hat den hohen Wert .. Betriebsbildes für die Lösung bedeutender betrieblicher und ..hnischer Probleme bereits in einer Reihe von Abhandlungen ..eigt. So wurde bewiesen, daß aus dem Betriebsbilde ein kon..nter Zeitwert für eine Nutzbewegung — die Betriebszeitnorm .. abgeleitet werden kann, die zu dem Betriebsmaßstabe führt, ..h. zu einer Einheit, mit deren Hilfe Arbeitskraft — Personal..larf — und Arbeitsstoff allen Betrieben gleichmäßig und ..rtschaftlich zugeteilt werden kann. An anderer Stelle wurde ..örtert, wie das Betriebsbild zur Schaffung zweckmäßiger, dem ..triebsumfang eng angepaßter Betriebsanlagen zu verwerten ... Es wurden hierbei die Hemmpunkte der Betriebsanlage ..ch Zahl und Bedeutung erkennbar gemacht und es wurde ge..igt, mit wieviel Prozent des gesamten Betriebsumfanges jeder ..ganisch zusammengehörende Teil der Betriebsanlage und jedes ..triebsgleis belastet wird.

..Endlich wurden durch umfangreiche, mühsame Unter..chungen die im Rangierbetriebe regelmäßig wiederkehrenden, .. erheblichen Zeitverlusten führenden Fehler ermittelt, ihre ..ellen wurden aufgedeckt und systematisch nach leitenden Ge..htspunkten geordnet. Aus der so entstandenen Übersicht ..rden dann Arbeitsgrundsätze für zweckmäßige Rangierarbeit ..wonnen, deren Beachtung nachweisbar im Untersuchungs..triebe 30 % an Arbeitszeit, also auch das entsprechende Maß .. Arbeitskraft und Stoff erspart hätte. Die weitere Auswer..ng des Betriebsbildes ist öffentlich noch nicht erörtert worden.

..Die vorliegende Betrachtung beschränkt sich auf die Verwer..ng des Bildes zur Erzielung einer zweckmäßigen Arbeitsfüh..ng, also auf Leistungsverbesserung durch Lehre und Lei..ungsprüfung, durch die ein hochwertiges Personal heran..bildet werden soll.

Der Leiter eines größeren Betriebes, der den Außendienst nicht selbst wahrnimmt, war bisher auf eine längere Beobachtungspraxis, auf häufige, mitunter peinliche Rückfragen bei dem ihm nachgeordneten Personal angewiesen, ehe er in dem ihm neu übertragenen Betriebe eine allgemeine Übersicht über die im Zusammenhang mit dem Fahrplane regelmäßig vorkommenden Betriebserscheinungen gewann. Die sinnliche Beobachtung rollender Fahrzeuge gibt an sich zunächst keinen Aufschluß über den Zweck der Bewegung und wirkt verwirrend, das Bewegungsbild drängt sich dem Gedächtnis auf und zwingt zu Kombinationen und Schlüssen. Mit seiner Hilfe kann sich der Dienstvorsteher mühelos in kürzester Zeit in seinem Betriebe einrichten, besonders dann, wenn er es in seine organischen Teile zerlegt und jeden dieser Teile besonders untersucht. Er findet so im Zusamenhange die bei normalem Betriebe regelmäßig in gleicher Form und Folge wiederkehrenden Teile der Betriebsarbeit — die Arbeitsregel.

Auch den höheren Betriebsleitern wird mit dem Bewegungsbilde ein untrügliches Mittel an die Hand gegeben, den äußeren Betrieb mühelos und zeitsparend nach leitenden Gesichtspunkten zu überwachen. Sie sind nicht mehr auf die unsicheren, mitunter von Eigennutz oder Unkenntnis diktierten Berichte der Dienststellen, noch auf zeitraubende Dienstreisen angewiesen, die nur flüchtige Prüfungen ermöglichen, sie können sich vielmehr den äußeren Rangierbetrieb in Bildern, die nach festen Weisungen gefertigt werden, zur sorgfältigen Untersuchung auf den Schreibtisch legen lassen.

Als Beispiele für solche leitenden Gesichtspunkte seien genannt:

Die wichtige Frage nach dem Ausnutzungsgrade der Rangiermaschinen kann durch einige Vergleichsbilder spielend gelöst werden. Es können ohne Beanspruchung der Dienststelle durch Vergleich des Zeitumfangs der Rangierbetriebskreise mit dem der Zugbetriebskreise Maßnahmen gefunden werden, die eine möglichst hohe Ausnutzung der Rangiermaschinen herbeiführen.

Die im Zusammenhang mit dem Wagenumlauf hochbedeutende richtige Bemessung der Zugaufenthalte nach der für den Zug aufzuwendenden Rangierarbeitszeit kann an leitender Stelle nachgeprüft, ja sogar ohne unzuverlässige Umlaufsberichte sicher und zuverlässig selbständig geregelt werden. Die Betriebsuntersuchung kann dabei sowohl auf ganze Arbeitstage, wie auf Einzelschichten oder auch nur auf einzelne Zugbetriebskreise angewendet werden.

Durch die systematische Anwendung des Betriebsbildes bei allen Betrieben und für alle Züge müßte der denkbar wirtschaftlichste Gesamtfahrplan und der günstigste Wagenumlauf erzielt werden.

Zur dauernden Überwachung des örtlichen Betriebes läßt der Dienstvorsteher in kürzeren Zeitabständen durch das Bild Arbeitsproben aus dem Betriebe schöpfen, untersucht diese sorgfältig nach bestimmten Gesichtspunkten und legt die Fehler in der Form eines Prüfungsblattes unter Hinzufügung der Namen des beteiligten Personals fest. Er ist dabei in der Lage, erhebliche Fehler — mangelhafte Krafteinteilung und Ausnutzung, Unterlassung der Voraus- oder Parallelarbeit usw. — so zu berichten, wie der Lehrer ein Schulheft, in dem er die richtige Lösung einzeichnet. Durch Aufrechnung der durch die Fehler verursachten Zeitverluste und Vergleich mit der Gesamtarbeitszeit wird der prozentuale Grad der Unzweckmäßigkeit in der Arbeitsführung genau errechnet und als zuverlässige Zensur für die Befähigung des Personals vermerkt.

Die Arbeit wird alsdann mit dem Personal eingehend und sachlich besprochen, Vorwürfe werden dabei zunächst nicht erhoben. Bei solcher Gelegenheit wird es, wie der Verfasser selbst bemerkte, interessant sein, die Verblüffung des Personals darüber zu beobachten, daß ihm seine Fehler bis ins einzelne nachgewiesen und von ihm nicht bestritten werden können. Auch über Ungerechtigkeit in der Bewertung seiner Arbeit kann es sich nicht beklagen, weil diese dem Willen des Dienstvorstehers

selbst entzogen ist und sich aus der prozentualen Berechnung des Zweckmäßigkeitsgrades von selbst ergibt. Solche Besprechungen müssen zwangsläufig erzieherisch auf das Personal wirken, weil es sich nicht, wie bisher, durch Einwendungen, Entstellungen und Lügen gegen den wahren Sachverhalt schützen kann.

Die Untersuchung wird weiter auch auf die übrigen Betriebszweige ausgedehnt werden können, so auf die Arbeit des Fahrdienstleiters, des Lokomotivführers, des Stellwerkswärters und des Telegraphisten im Zugmeldedienst. So zeigt das Bild die regelmäßig wiederkehrenden Arbeitspausen des Weichenwärters im Stellwerke und regt zu ihrer kraftsparenden Ausnutzung durch andere Arbeiten — Bezirksweichendienst, Reinigungsarbeit u. dgl. — an. Vergleicht man die Ankunfts- und Abfahrzeiten der Züge in den Betriebsbildern mit denen in den Zugmeldebüchern, so kann man, was bisher nicht möglich war, erkennen, ob der Zugmeldebeamte die Fahrzeiten richtig und vorschriftsmäßig nach der Uhr oder vorschriftswidrig und oft falsch aus dem Gedächtnis in die Bücher einträgt. Durch solche Untersuchungen wird eine wesentliche Fehlerquelle verstopft, weil der Streckenfahrdienst zum großen Teile auf der Richtigkeit der Eintragungen in die Zugmeldebücher beruht.

Untersuchungen und Besprechung werden dem Dienstvorsteher Stoff geben, allgemein gültige Anordnungen für die künftige Vermeidung zeitraubender Fehler zu geben.

Die Wiederholungsprüfungen müssen sich besonders auf das qualitativ geringer wertige Personal erstrecken und werden zeigen, in welchem Maße es seine Fehler abgelegt hat. Unfähige Kräfte können dann mit Recht aus dem Betriebe entfernt werden.

Die höheren Betriebsstellen können Fleiß und Eifer der Dienstvorstände erzwingen, wenn sie in größeren Zeitabständen umfangreiche Betriebsprüfungen mit Hilfe des Betriebsbildes, ähnlich den regelmäßigen Kassenprüfungen, vornehmen. Durch Vergleich der Betriebsbilder von Bahnhöfen gleicher oder ähnlicher Betriebsverhältnisse werden sie genau den Wert der geleisteten Arbeit und damit den Grad der Befähigung und des Eifers der Dienstvorstände feststellen und dafür sorgen können, daß nur hochwertige Kräfte an verantwortungsvollen und wichtigen Stellen verwendet werden. Auch flüchtige Betriebsproben kann der höhere Betriebsleiter jederzeit aus jedem Betriebe entnehmen.

Bei den Studien in den Untersuchungsbetrieben wurde die Erfahrung gemacht, daß die mit der Anfertigung der Bilder nach bestimmten, festen Weisungen beauftragten Bediensteten sich rasch und sicher im äußeren Betriebe einrichteten, den sie bis dahin gar nicht oder nur mangelhaft kannten. Da sie mit dem Zweck der Arbeiten vertraut gemacht worden waren, prägten sich ihnen nicht nur die Erscheinungen selbst fest ein, sie gewannen zugleich auch einen klaren Blick für Betriebsfehler und Mängel. Das Betriebsbild dient also als anregender und wertvoller Ausbildungsstoff für Anwärter auf Stellen der Fahrdienst- und Rangierleitung und ist von ihnen selbst zu fertigen. Dadurch wird zugleich der Vorteil gewonnen, da[ß die] Ausbildner sich mit dem praktischen Betriebe eingehend [ver]traut machen, noch ehe sie ihren Dienst selbst wahrne[hmen] müssen — Verhütung von Arbeitsfehlern — und daß sie [wäh]rend der Ausbildung nicht praktisch selbst in den Betrie[b ein]greifen brauchen — Verhütung von Betriebsunfällen.

Endlich wird man sich des Bildes mit Vorteil bei amtl[ichen] Personalprüfungen bedienen. Bisher wurden Bedienstete[, die] für Fahrdienst- und Rangierleitung zu prüfen waren, meist[ens] theoretisch über das Maß des von ihnen erworbenen Wi[ssens] abgefragt und das Prüfungsergebnis wurde hiernach besti[mmt.] Viele von ihnen versagten in der Praxis, nicht immer des[halb,] weil Fleiß und Eifer, sondern oft genug, weil ihnen die [Gabe] rascher Geistesgegenwart und das Talent zu disponieren f[ehlte.] Man fügt der theoretischen Prüfung einen praktischen Tei[l an] und läßt einen für die Rangierleitung zu prüfenden Bea[mten] ein Rangiergeschäft ausführen, das man im Bilde festhält. [Man] gewinnt damit eine sichere Grundlage für die Beurteilung [der] praktischen Befähigung des Prüflings, die als Prüfungsa[rbeit] und Talentprobe zu seinen Akten genommen werden kann.

Der Verwaltung bliebe eine gewaltige Summe von Ver[lusten] und Nachteilen erspart, die durch Verwendung theoretisch [ge]schulter, aber praktisch unbefähigter Kräfte entsteht, die [auf] Grund der ihnen zuerkannten Befähigung nicht mehr a[bge]schüttelt werden können. Die Beamten selbst blieben vor [dem] verbitternden Gefühle eines verfehlten Lebenszieles bew[ahrt.]

Vorstehende Abhandlung will, am Beispiele des Betri[ebs]bildes, Zweck und Ziel der Arbeitsforschung zeigen, soweit [sie] sich mit der Verbesserung, Vermehrung und Prüfung der [Lei]stung beschäftigt. Man hat geglaubt, die Arbeitsforschung [und] ihren unleugbaren wirtschaftlichen Wert mit dem Schlagw[ort] von der Entseelung der Arbeit abtun zu können, weil sie [die] Arbeitshandlungen in strenger Reihenfolge aneinander bi[ndet,] die Innehaltung eines bestimmten Arbeitstempos fordert [und] daher dem Menschengeiste keine Seitensprünge gestattet. [Ein] solches Urteil ist an der Oberfläche, nicht im Kern der [For]schung geschöpft. Die bisherige Arbeitsführung überließ [Ar]breitsreihe und Arbeitstempo dem Arbeitenden selbst und [ver]führte ihn damit zur Verzögerung und Unterbrechung [der] Arbeit, wobei der Geist weit rascher erlahmt, als wenn er du[rch] Arbeitsregel und Arbeitstempo zu Höchstleistungen angesp[ornt] wird. Die Arbeitsforschung, als die Lehre von der Ar[beit] selbst, weckt die Freude an ihr und verspricht damit zugl[eich] höchsten, wirtschaftlichen Nutzen. Sie scheidet die Tüchti[gen] scharf von den Untüchtigen, weil sie die Leistung jeder ein[zel]nen Arbeitskraft zahlenmäßig genau bewertet.

Sie räumt alle Hindernisse beiseite, die eine veraltete [Ar]beitsführung dem Arbeitenden bergehoch entgegentürmt [und] schafft damit dem Wettbewerb der Kräfte Raum. Sie zücht[igt] die Widerspenstigen, rüttelt die Trägen wach, ermuntert die [Er]lahmenden und hilft den Willigen. Sie spornt alle Kräfte [an] und schwingt sich endlich zum Preisrichter in ihrem W[ett]kampfe um die Palme der Arbeit auf.

Bücherschau.

— **Die Rheinschiffahrt nach Basel.** Im Auftrage des „Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein“, in Basel verfaßt von Jean Richard Frey. Verlag Orell Füßli, Zürich, Leipzig, Berlin. Preis 2 M.

Nach dem Vorwort soll die vorliegende Schrift keine Fachschrift im engen Sinne dieses Wortes sein, sondern eine kurz gefaßte Zusammenstellung aller bedeutenden Ereignisse und Daten in der Nutzbarmachung der Oberrheinstrecke Straßburg-Basel und eine Schilderung der Bestrebungen zum Anschluß der Schweiz an das internationale Wasserstraßennetz. Diese Aufgabe hat die Schrift erfüllt, indem sie die wechselvollen Schicksale, die mit der Rheinstrecke Straßburg-Basel verknüpft sind, in interessanter und anregender Weise eingehend darlegt. I[ns]besondere finden die geschichtliche Entwicklung und die rec[ht]lichen Verhältnisse der Schiffahrt bis Basel sowie die E[nt]stehung der Baseler Hafenanlagen eine eingehende Würdigu[ng.] Der Kanton Basel-Stadt verfügte mit Beginn des Jahres 19[..] über drei Hafenanlagen. Der Gesamtrheinumschlagverke[hr] (Berg- und Talfracht) stieg im Jahre 1924, trotzdem der Rhe[in] noch nicht reguliert ist, auf 286 595 t. Es ist dies die höchs[te] Fracht, die erreicht worden ist. Sie fiel im Jahre 1925 wied[er] auf rd. 90 000 t. Gründe für diesen Rückgang sind nicht ang[e]geben. Interessante Ausführungen über die volkswirtschaftlic[he] Seite der schweizerischen Rheinschiffahrt bilden den Schluß d[es] Buches. Dasselbe ist mit vorzüglichen Abbildungen, die sich a[uf] Basel und seine Schiffahrt beziehen, ausgestattet. Es bietet f[ür] jeden Verkehrsmann Interesse.

W.

Der Arbeiter in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Von Reichsbahnoberamtmann **W. Paschasius**, Berlin.

ımerika, richtiger die Vereinigten Staaten von Nordamerika, ıd heuzutage nicht nur für Europa die große Mode. Der be-ınnte Umstand, daß Amerika das Geld und Europa die Schulden — vor dem Kriege war es anders — erhöht in mehr oder ıiger zwangläufiger Weise das gegenseitige Interesse. Daß übrigen Länder, also auch Deutschland, mehr und mehr ıuldner Amerikas geworden sind, ist eine Sache für sich und hier nicht erörtert werden. Uns geht hier vielmehr die ge an, wie es kommt, daß wir nicht allein auf dem Weltmarkt, ıdern jetzt auch auf unserem Inlandsmarkt mehr und mehr Wettbewerb amerikanischer Waren zu spüren bekommen, Tatsache, die bei der an und für sich schon geminderten nahmefähigkeit unseres Marktes geeignet ist, die Aus-zung und den Ausbau unserer Fabrikationsmöglich-ıen sowie die Beschäftigung unserer Arbeitskräfte ter zu beeinträchtigen. Fordsche und andere ame-ınische Kraftwagen und Traktoren, Wrigleyscher Kau-ımi, Filme und andere Dinge finden immer mehr gang bei uns und tragen zur Verschlechterung unserer Han-bilanz bei. Unsere Ausfuhr an Fertig- und Halbfertigfabri-ın kann den wünschenswerten Ausgleich nicht schaffen, ıal wir gezwungen sind, einen nicht unerheblichen Teil der uns benötigten Rohstoffe aus dem Auslande, z. B. Baum-le aus Amerika, zu decken.

s wird so viel davon gesprochen, auch drüben, daß Europa ı viel wirtschaftlicher als bisher arbeiten könne und müsse, daß die europäischen Länder sich zu diesem Zweck die rikanischen Wirtschafts- und Arbeitsmethoden zu eigen hen müßten, denn nur so hätten sie Aussicht auf Hebung r Wirtschaft. Und damit kommen wir zum Kernpunkt des resses, das auch Deutschland an Amerika nehmen muß. ches haben wir schon von dort übernommen, was gut und ktisch ist, namentlich in organisatorischer Hinsicht. Es steht er Zweifel, daß der Amerikaner sehr praktisch veranlagt ist es versteht, diese Veranlagung in ausgezeichneter Weise in Tat umzusetzen. Ich denke hierbei vor allem an die muster-ige Verkehrsregelung in den großen Städten, der auch wir näher kommen, an die zweckmäßige Straßenbenennung, die lem Ortsfremden im Handumdrehen ermöglicht, sich in der ßten Stadt ohne fremde Hilfe zurechtzufinden, an die viel-so vorzügliche Einteilung und Einrichtung der sogenannten rtementshäuser und nicht zuletzt an gewisse Fabrikations-ıoden. Alles dies muß man aber gesehen und geprüft haben, es an Ort und Stelle wirkt, ehe man sich die Frage vor-hat es Zweck und ist es vorteilhaft, diese amerikanischen ichtungen auch auf deutsche Verhältnisse zu übertragen. diesen Erwägungen sind so viele Voraussetzungen in Rech-g zu stellen, daß in der Regel eigentlich nur der, der drüben und sich ein eigenes Urteil bilden konnte, hierüber ent-iden kann.

aatsmänner und Finanzleute, führende Köpfe aus Handel und ıstrie, Gelehrte, Volkswirtschaftler, Fachleute der großen kehrsunternehmungen und der Städteverwaltungen, Arbeiter-er und viele andere haben ehrlich geprüft, was dort für uns es und Nützliches zu holen ist. Die Ergebnisse dieser Reisen die sich für uns daraus ergebenden Schlußfolgerungen sind ahlreichen Veröffentlichungen in der Fachpresse und in Ta-eitungen sowie in Büchern niedergelegt worden, die uns volle Fingerzeige geben, ob und in welchen Grenzen wir elne Zweige unseres Wirtschaftslebens nach amerikanischem ter umstellen können.

ın den in letzter Zeit erschienenen Büchern dieser Art ist besonders eins aufgefallen durch seine streng sachliche und höpfende Behandlung des Stoffes und der sich für die schen Verhältnisse ergebenden Folgerungen, belegt durch fältig ausgesuchte und lückenlose statistische Unterlagen, lich „Das wirtschaftliche Amerika" von Dr.-. e. h. Carl Köttgen (Berlin 1925 VDI-Verlag, 183 S.). Verfasser, der als stellvertretender Vorsitzender des Reichs-toriums für Wirtschaftlichkeit zu den besten Kennern un-s Wirtschafslebens zählt, vermittelt uns in seinem Buch ı Überblick über die wirtschaftlichen Verhältnisse in den inigten Staaten, wie er sie gesehen hat, vergleicht sie mit n Deutschlands und zieht daraus die Nutzanwendung für Ihrer Bedeutung entsprechend, nehmen die Abschnitte über Lohn- und Arbeitsverhältnisse, auch in ihrem Zusammen-zur Gesamtwirtschaft, einen breiten Raum ein. Das Buch ıir ein treuer Begleiter auf meiner Reise gewesen und hat in vieler Hinsicht das bestätigt, was ich gesehen und gehört und nachfolgend näher ausführen will.

Löhne.

Eine der interessantesten Fragen, die uns die amerikanische Wirtschaft zu lösen aufgibt, ist die, wie es möglich ist, daß Amerika trotz seiner hohen Löhne, die die deutschen Löhne um das Mehrfache übersteigen, immer noch billiger liefern kann als die übrigen Weltwirtschaftsvölker mit erheblich niedrigeren Arbeitslöhnen. Man wird auf der Suche nach Gründen in der Hauptsache zu folgendem Ergebnis kommen: Einmal ist Amerika ein reiches Rohstoffland; Kohle, Erze, Erdöl, Baumwolle, Holz fördert es beispielsweise weit über den eigenen Bedarf hinaus. Weiter schaltet es im Herstellungsprozeß, soweit irgend möglich, die teure menschliche Arbeitskraft aus und ersetzt sie durch die billigere Maschinenarbeit und schließlich ist die preismindernde Massenerzeugung, die Serienherstellung, auch besserer Qualitäten, in den meisten Betrieben in geradezu erstaunlicher Weise ausgebaut. So ist es zu verstehen, daß große Werke, wie z. B. Ford, ihren ungelernten Arbeitern 5 bis 6 Dollar täglich zahlen und trotzdem wettbewerbslos billig liefern können. Hierzu kommt noch, daß immer mehr dazu übergegangen wird, alles zur Herstellung Notwendige in eigenen Betrieben zu gewinnen und auf eigene Rechnung zu betreiben, zu befördern und bis zur Fertigware zu verarbeiten. Dadurch werden alle Zwischengewinne Dritter ausgeschaltet und auf der eigenen Habenseite gebucht und dienen so ebenfalls dazu, den Preis der Fertigware herabzusetzen.

Ford, der heute in den Vereinigten Staaten allein annähernd 150 000 Angestellte und Arbeiter beschäftigt, ist hierfür ein typisches Beispiel. Mit Ausnahme der Rohgummigewinnung — es fehlen nur noch eigene Gummiplantagen — erzeugen und verarbeiten die Fordbetriebe alles selbst, was sie zur Herstellung ihrer Kraftfahrzeuge benötigen. Die Rohstoffe wie Kohle und Erze werden in eigenen Gruben gefördert, auf eigene Bahnen und Schiffe verfrachtet und in eigenen Fabriken bis zum verkaufsfertigen Fahrzeug verarbeitet. Auch in diesen Betrieben werden natürlich nur die Arbeiten von Menschenhand ausgeführt, für die Maschinen noch nicht erfunden sind. Die Massenerzeugung ist hier unter Ausschluß der Qualitätsarbeit, auf das höchste entwickelt. Sie ermöglicht es, die Menschen gleich Maschinen auf eine sich immer gleichbleibende mechanische, möglichst einfache Teilverrichtung einzustellen. In all diesen, den Herstellungsprozeß verbilligenden Umständen liegt zum großen Teil der Ausgleich der hohen Löhne. Wer solche Betriebe mit eigenen Augen gesehen hat, weiß aber auch, daß es dieser hohen Löhne bedarf, um dem Menschen, wenigstens dem der weißen Rasse, einen Anreiz zu dieser geisttötenden, rein maschinenmäßigen Arbeit im beschleunigten, durch das laufende Band zwangsläufig bestimmten Tempo zu bieten. Auch andere große Betriebe wie z. B. die Schlächtereien in Chicago, Kleiderfabriken, Eisenbahnwagenfabriken usw. haben ihre Serienherstellung in gleicher Weise auf höchste Leistung bei billigstem Herstellungspreis eingestellt. Eine große Kleiderfabrik, die Anzüge und Mäntel herstellt und damit 2500 Arbeiter, darunter 85 % weibliche, beschäftigt, bringt 25 Serien Anzüge und 15 Serien Mäntel auf den Markt. Die Herstellung geschieht in der Weise, daß ein elektrisch geführtes Messer eine dicke Schicht übereinanderliegender Stoff- und Futterlagen nach Schablone mit einer Führung zuschneidet; die zugeschnittenen Teile werden dann zusammengepaßt und in einer Unmenge Einzelverrichtungen schließlich zum Anzug oder Mantel zusammengebaut. Die wichtigste Arbeit hierbei ist das Einpassen der Ärmel, das von besonders geschickten Arbeiterinnen besorgt wird, die auch am besten bezahlt werden und je nach ihrer Gewandtheit bis zu 46 Dollar in der Woche verdienen. Ein in dieser Fabrik hergestellter Anzug kostet etwa 3 Dollar reinen Macherlohn und wird im Laden mit 10 Dollar verkauft. Er hält zwar nicht lange, aber das schadet weiter nichts; ist er unansehnlich geworden, so wird eben ein neuer gekauft, denn er kostet ja nur zwei, höchstens drei Tagesverdienste eines ungelernten Arbeiters. Daher kommt es wohl auch, daß man in Amerika verhältnismäßig selten schlecht angezogene Männer sieht. Im übrigen will es mir jedoch scheinen, als ob der amerikanische Inlandsmarkt für gewisse Serienartikel nicht mehr so recht aufnahmefähig sei, und daß man daher versucht, diese Artikel jetzt mehr als bisher in andern Ländern abzusetzen.

Ganz anders sieht die Sache jedoch aus, wenn die Vorbedingungen für eine fabrikmäßige Herstellung ausfallen, wenn es sich also beispielsweise um die besondere Erstellung eines Einzelstücks oder die handwerksmäßige Wiederherstellung eines Gegenstandes handelt. Dann wirken sich die hohen Löhne in geradezu erschreckender Weise aus, und die Kosten wachsen ins Ungemessene. So ist z. B. die Anfertigung eines Anzugs

nach Maß durch den Schneider eine sehr kostspielige Sache, denn solch ein Anzug kostet das Vielfache des deutschen Preises. Schuhebesohlen ist auch nicht billig. Man überlegt sich daher sehr, ob es bei dem Preis von durchschnittlich nur 5 bis 6 Dollar für ein Paar neue Schuhe nicht ratsamer ist, sich lieber neue Schuhe zu kaufen, anstatt für das Besohlen der alten 4 Dollar zu bezahlen, selbst wenn einem das Schuhbesohlen, wie in den großen Städten, so bequem gemacht wird, daß man gleich darauf warten kann. Einzelne Handwerkergruppen erhalten Löhne — gelernte Maurer, auch Gärtner, in New York, z. B. täglich 15, 18 Dollar und noch mehr —, deren Höhe sich nur durch den Mangel an solchen gelernten Arbeitern erklären läßt. Dieser Mangel hat seine besonderen Gründe. Einmal ist das weit hinter der Nachfrage zurückbleibende Angebot dieser Arbeitskräfte auf die Drosselung der Einwanderung in den letzten Jahren zurückzuführen, zum anderen aber vergrößern gewisse Handwerkergruppen künstlich die Knappheit noch dadurch, daß sie nicht allein für Nachwuchs aus dem Lande selbst nicht sorgen, sondern ihn durch die Weigerung, Lehrlinge anzunehmen, geradezu unmöglich machen. Eine solche selbstsüchtige Lohnpolitik wird sich natürlich auf die Dauer nicht halten lassen, immerhin trägt sie jetzt zu einer erheblichen Verteuerung der Lebenshaltung, z. B. der Mieten, nicht unwesentlich bei.

Man darf nun nicht etwa glauben, daß alle Arbeiter in Amerika die bisher erwähnten hohen Löhne verdienen. Das ist durchaus nicht der Fall. Nach Köttgen werden nur 8 % der gesamten Lohnfestsetzungen in Tarifen vereinbart, im übrigen richtet sich die Lohnhöhe nach der jeweiligen Lage auf dem Arbeitsmarkt und beruht auf freier Vereinbarung, so daß auch Stundenlöhne von 30 Cents oder gar 20 Cents, namentlich für die aus osteuropäischen Ländern Eingewanderten und für Farbige nicht zu den Seltenheiten gehören. Auch die Lohnverhältnisse in den südlichen Baumwollstaaten, wo ein nicht unbeträchtlicher Teil der Arbeiterbevölkerung aus Farbigen, hauptsächlich Negern, besteht, sehen ganz anders aus; hier sind durchschnittliche Tagesverdienste in Höhe eines Dollars, und zwar bei einer Arbeitszeit bis zu 12 Stunden, die Regel.

Gehen wir nunmehr zu einer Betrachtung über die Kaufkraft der Löhne der organisierten Arbeiter über, so finden wir, daß, wenn wir für das Jahr 1913 eine Kaufkraft von 100 annehmen, sie bis zum Jahr 1920, teilweise recht erheblich, bis zu 24 % sinkt. Ab 1921 steigt sie wieder an und steht 1925 um 37,1 % höher als 1913, wobei zu beachten ist, daß der Lohnindex in weit stärkerem Maße steigt, als die Lebenshaltungsziffer. Monthly Labor Review vom Januar 1926 veröffentlicht dazu folgende Übersicht:

Jahr	Index der Stundenlöhne der Gewerkschaftsmitglieder	Lebenshaltungsindex[1])	Relative Kaufkraft der Löhne, gemessen an Lebenshaltungskosten	Vergleich der Kaufkraft der Löhne, verglichen mit 1913 %
1913	100,0	100,0	100,0	0,0
1914	101,9	103,0	98,9	— 1,1
1915	102,8	105,1	97,8	— 2,2
1916	107,2	118,3	90,6	— 9,4
1917	114,1	142,4	80,1	— 19,9
1918	132,7	174,4	76,1	— 23,9
1919	154,5	188,3	82,0	— 18,0
1920	199,0	208,5	95,4	— 4,6
1921	205,3	177,3	115,8	+ 15,8
1922	193,1	167,3	115,4	+ 15,4
1923	210,6	171,0	132,2	+ 23,2
1924	228,1	170,7	133,6	+ 33,6
1925[2])	237,9	173,5	137,1	+ 37 1

Ich darf bei dieser Gelegenheit auch auf die ausführlichen Tabellen E 1—E 5 im Köttgenschen Buche verweisen.

Derjenige, keineswegs überwiegende Teil der amerikanischen Arbeiterschaft, der hohe Löhne verdient, wird sich naturgemäß mit seiner ganzen Lebenshaltung darauf einstellen, kurz gesagt, er lebt gut. Das Streben dieser Arbeiter geht in der Regel in erster Linie nach dem Besitz eines Motorwagens, dann nach einem eigenen Hause und schließlich, nicht zuletzt, nach einer Versorgung für das Alter und bei Arbeitsunfähigkeit. Bei den niedrigen Preisen ist er sehr bald Besitzer eines „Ford car", für den Anfang genügt ja ein gebrauchter Wagen aus zweiter, dritter Hand, teurer ist schon das ersehnte Haus, selbst w es so schlecht gebaut wird, wie ich es vielfach gesehen h und für die soziale Versorgung sind in der Hauptsache privaten Versicherungsgesellschaften da.

[1]) Nach den Ausgaben von 12 096 Arbeiterfamilien mit einem Einkommen von weniger als 2000 Dollar in 92 Orten im Jahre 1918 berechnet und auf die Basis 1913 zurückgeführt.

[2]) Die Zahlen für 1925 umfassen 717 916 Arbeiter (nur männliche) in 78 Gewerbezweigen und 66 Hauptstädten.

Der sehr naheliegende Vergleich der amerikanischen mit deutschen Löhnen ist bei den in beiden Ländern so durc verschiedenen Arbeits- und Lebensverhältnissen nur sehr dingt möglich. Man wird schon mit Rücksicht auf die vers denen Arbeitszeiten, Leistungen und Akkordsysteme, die fälle durch Urlaub usw., die andere Lebenshaltung und and mehr, nur die auf Reallöhne zurückgeführten Einkommen ßerer Zeiträume, am besten Jahresverdienste, einander ge überstellen müssen, und auch dann noch werden solche gleiche mangels gleicher Unterlagen nur annähernd Ansp auf Wahrscheinlichkeit machen können.

Arbeitszeit.

Die Vereinigten Staaten haben das Washingtoner Übe kommen bis jetzt nicht ratifiziert. Die Arbeitszeit ist schieden. Sie beträgt im Durchschnitt etwa 44 bis 48 Stu in der Woche und 8 Stunden im Tag, und richtet sich in Regel nach den Betriebsbedürfnissen. Das in Amerika st durchgeführte „weekend", der arbeitsfreie Sonnabendn mittag, eine meines Erachtens sehr segensreiche Einricht die sich mehr und mehr auch bei uns einbürgert, bedingt Erfüllung des nicht überall einheitlichen Wochensolls ein den übrigen Arbeitstagen über 8 Stunden hinausgehende r mäßige Arbeitszeit, die so bis zu 9 Stunden und auch dar betragen kann.

Das „National Industrial Conference Boa ist in seinen Untersuchungen über die Länge der Arbeitsze verschiedenen Industrien (vgl. Köttgen Anlagen F 1 und zu dem Ergebnis gekommen, daß im Jahre 1924 13,7 % der beiter 44 Stunden und weniger, 37,8 % über 44 und 48,5 %, nahezu die Hälfte aller Arbeiter, über 48 bis über 60 Stu in der Woche arbeiteten. In den Industriebezirken und We die ich gesehen habe, und die organisierte Arbeiter nicht schäftigen, ist mir auf meine Frage nach der Zulässigkeit Häufigkeit und der Höchstgrenze der über die übliche Ar zeit hinausgehenden Überzeitarbeit, von Unternehmer- wie Arbeiterseite übereinstimmend geantwortet worden, daß stunden ohne weiteres geleistet werden, wenn der Betrieb der Arbeitsanfall es erfordern.

Die Arbeitszeit der Angestellten und Arbeiter der Eisen gesellschaften ist durch die Anfang September 1916 in getretenen Bundesgesetze „Hours of service act" „Adamson act" festgelegt worden. Ein zu gleicher eingesetzter Ausschuß „The Eight-Hour Commissi der den Auftrag bekam, die Auswirkungen dieser Gesetz beobachten, hat das Ergebnis seiner außerordentlich sorgfäl und erschöpfenden Ermittlungen in einem 500 große D seiten umfassenden Bericht Ende des Jahres 1917 dem P denten, dem Senat und dem Parlament vorgelegt.

Gewerkschaften, Personalvertretunge

Der Gewerkschaftsgedanke ist bekanntlich noch nicht entwickelt. Die große Masse der Arbeiter ist nicht organi Nach Feiler[3]) berechnet Leo Wolman für 1920 bei insg 26,08 Millionen Lohnempfängern die Zahl der Gewerksch mitglieder auf 18,7 % (gegen nur 9,4 % im Jahre 1910) wenn man selbst die landwirtschaftlichen Lohnarbeiter scheidet, auf 20,8 % (1910: 10,9 %). Und dabei war 192 Jahr des Höchststandes. Seitdem wird sich die Zahl der beiter erhöht haben, die Zahl der Organisierten aber hat dagegen um mehr als ein Viertel vermindert.

Die größte Gewerkschaftsorganisation[4]), die American deration of Labor (A. F. of L.), die ungefähr 80 % organisierten Arbeiter in sich vereinigt, hatte im abgelau Berichtsjahr 1925 durchschnittlich 2 877 297 voll eingezahlt glieder gegen 2 865 799 im Jahre 1924 und 4 078 740 im Jahr Man sieht, daß auch im Jahr 1925 die Gewerkschaftsbewe nicht nennenswert zugenommen hat und die Mitgliederzah 1920 bei weitem noch nicht wieder erreicht ist. Die A. F. umfaßt 31 261 örtliche Organisationen (Local unions je nach der Berufszugehörigkeit wieder in Bezirksverbänd Zwischenstufe zusammengefaßt sind. Nicht ganz unintere und bezeichnend für die grundsätzliche Einstellung größten amerikanischen Gewerkschaftsvereinigung ist fol in ihren Satzungen enthaltene Bestimmung: „Politische Par seien es nun demokratische, republikanische, sozialistische

[3]) Amerika — Europa, Erfahrungen einer Reise, Fran (M) 1926, Verlag der Frankfurter Sozietätsdruckerei.

[4]) Vgl. auch zu den folgenden Ausführungen „Nordame von v. Kienitz Nr. 30 S. 805 d. Ztg. Die Schriftleitu

he, schutzzöllnerische oder irgend welche andere, haben zu Versammlungen der A. F. of L. keinen Zutritt." Man erkennt aus den Willen, durchaus unpolitisch bleiben zu wollen. Der ptzweck der Vereinigung, deren stolzer Wahlspruch „Labor nia vincit" schon darauf hinweist, ist das Bestreben, die n- und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder zu regeln und verbessern.

us der Einstellung des amerikanischen Arbeiters zum Ge-kschaftsgedanken kann man auch ohne weiteres auf das hältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer schließen. den Betrieben, die organisierte Arbeiter beschäftigen (Clo-l Shops), werden Vereinbarungen über Arbeitslohn und eitsbedingungen nach den von den Gewerkschaften auf-ellten Tarifen oder Richtlinien getroffen. Die anderen Be-be, in denen Nichtorganisierte arbeiten (Open Shops), ießen freie Vereinbarungen entweder mit dem einzelnen Ar-er oder mit ganzen Gruppen. Wie ich mir sagen ließ, voll-en sich die freien Vertragsabschlüsse zur beiderseitigen riedenheit und wirken völlig reibungslos, namentlich wenn olchen Betrieben (z. B. bei Ford, Pullman) die gewerkschaft-en Richtlinien nicht nur eingehalten werden, sondern, zum desten in bezug auf die Lohnhöhe, noch darüber hinaus-angen wird.

er Vollständigkeit halber muß ich hier noch der vier großen üderschaften" der Eisenbahner mit zusammen etwa ½ Mil-Mitglieder gedenken, obwohl sie eigentlich in unserem Sinne t mehr zu den Arbeiterorganisationen rechnen, da ihre Mit-der nach deutschen Begriffen fast ausschließlich Beamte l. Diese gleichfalls völlig unpolitischen Vereinigungen stehen ralisch und ethisch sehr hoch. Ihre ganze Sorge gilt der wirt-aftlichen und vor allem der sittlichen Hebung ihrer Mitglieder. onders erwähnenswert ist die Brüderschaft der Lokomotiv-rer wegen ihrer ganz vorzüglichen Arbeiterbankorganisation l ihrer auch auf sonstigen Gebieten hervorragenden, vor-lichen Wirtschaftseinrichtungen.

on einigen kleineren Organisationen muß ich schließlich hier h die Industrial Workers of the World, die V. W., wie sie allgemein genannt wird, erwähnen. Über diese ikale Organisation, die etwa 200 000 Mitglieder zählen soll, sich einer meiner amerikanischen Freunde, der die Ver-tnisse durch seine Stellung im öffentlichen Leben gründlich nt, etwa wie folgt aus: „Der Radikalismus spielt heutzutage nserem Lande ein unbedeutende Rolle. Wohl sind hie und da, urgemäß hauptsächlich in den großen Industriestädten, kleine ippen mit radikalen Anschauungen zu finden, doch sind sie e Einfluß. Sie setzen sich hauptsächlich aus Angehörigen lecht oder nichts verdienender Arbeiterkreise und einigen nigen Mitgliedern anderer Gesellschaftsklassen, darunter auch paar Schriftsteller, zusammen, dazu kommt gelegentlich auch Sprößling einer reichen Familie, der nichts zu tun und den nsichtlichen Wunsch hat, von seinen Gefährten abzustechen.

ie J. W. W. ist eine äußerst radikal eingestellte Kampforgani-ion gegen das Kapital; sie hat keinerlei Verbindung mit den igen Gewerkschaften, ist sehr locker organisiert, und man n bezweifeln, ob sie überhaupt klare Richtlinien über ihre sichten herausgegeben hat. Wenn auch eine gewisse Werbe-igkeit dieser Organisation in Arbeiterkreisen nicht zu verken-ı ist, so wird sie doch, abgesehen bei einigen vorübergehend ihrem Schicksal Unzufriedenen, nicht von Erfolg sein können. ange nämlich, so schloß mein Freund, die jetzige Wirtschafts-te Amerikas andauert, d. h. solange unser Arbeiter gute hne verdient, sein eigenes Haus, seinen Motorwagen und sein dio hat, gut essen, sich anständig kleiden und ins Kino gehen n, mit andern Worten, solange der amerikanische Arbeiter den jetzigen Verhältnissen zufrieden ist, wird er kein un-stümes Verlangen haben, diese durch den Beitritt zur J. W. W. lern zu wollen."

Venig Ähnlichkeit mit unserer Betriebsräteeinrichtung haben, veit sie überhaupt vorhanden sind, die Personalver-etungen in den einzelnen Werken, im allgemeinen orks committee" genannt. Die Zusammensetzung und Befugnisse dieser der einheitlichen gesetzlichen Grundlage behrenden Ausschüsse sind sehr verschieden. In manchen Wer-n, die Nichtorganisierte beschäftigen, sind ihnen weitgehende chte eingeräumt, so z. B. ein Mitwirkungsrecht bei Festsetzung Löhne und der Arbeitsbedingungen, in anderen wieder be-ränkt sich ihre Tätigkeit auf die Weitergabe von Einzel-schwerden aus der Belegschaft an die Werkleitung. Vielfach d die Ausschüsse, namentlich wenn ihnen weitergehende Be-nisse eingeräumt sind, paritätisch, d. h. zur Hälfte aus Ver-tern der Werkleitung und zur andern Hälfte aus Arbeiter-rtretern zusammengesetzt. Auf jeden Fall schienen mir die ternehmer immer noch lieber mit dem aus Leuten ihres erks bestehenden Ausschuß als mit den betriebsfremden An-örigen einer Gewerkschaft verhandeln zu wollen.

Sozialversicherungen.

Unsere in den Kranken- und Pensionskassen gesetzlich geregelte soziale Fürsorge legt die Frage nahe, was in dieser Hinsicht in den Vereinigten Staaten geschieht. Es sei vorausgeschickt, daß es eine durch Bundesgesetz festgelegte Sozialversicherung, wie wir sie kennen, nicht gibt. Es bleibt den Einzelstaaten überlassen, ob und in welcher Weise sie hier durch Gesetz eingreifen wollen. Das ist der Grund, daß die Altersversicherung nur in wenigen Staaten durch Gesetz bestimmt wird. Eine gesetzliche Kranken- und Arbeitslosenversicherung gibt es überhaupt nicht. Vielfach sorgen daher große Betriebe, wie z. B. Ford, für die Kranken aus ihren Werken insoweit, als sie die erkrankten Werkangehörigen in eigenen, sehr gut ausgestatteten Krankenhäusern, meist nur gegen Ersatz der Selbstkosten, behandeln lassen. Eine allgemeine Arbeitslosenversicherung ist zur Zeit nicht notwendig, da bei der noch guten Beschäftigung der Industrie und bei der künstlichen Abschnürung der Einwanderung die Zahl der Arbeitslosen nicht groß ist.

Am besten ausgebaut ist das Gesetz über die Entschädigung bei Betriebsunfällen. Fast alle Einzelstaaten haben ihr besonderes Entschädigungsgesetz; Staat und private Gesellschaften gehen hierbei nicht selten Hand in Hand.

Von vornherein schon sucht man aber die Unfallgefahren auf alle möglichen Arten zu bekämpfen. Fast überall, wo Unachtsamkeit gefährlich werden könnte, selbst auf kleinen Streichholzbehältern, stößt man auf die Warnung „Safety first" (zuerst die Sicherheit). Beim Einsteigen in die Eisenbahnwagen haftet das Auge des Reisenden unwillkürlich auf der auf dem Wagentritt aufgemalten Mahnung: „Watch your step" (sei vorsichtig beim Einsteigen). Trotz aller dieser Warnungen und Schutzmaßnahmen lassen sich natürlich bei dem Riesenverkehr in den amerikanischen Großstädten und dem beschleunigten Arbeitstempo Unfälle nicht vermeiden.

Die staatliche Fürsorge, die, wo sie besteht, sich nur auf Berufsunfälle erstreckt, wird durch die Versicherung bei privaten Gesellschaften ergänzt. So versichern einzelne Werkleitungen ihre ganze Belegschaft nicht nur gegen Unfälle, auch außerhalb des Betriebes, sondern auch auf Krankheit und Leben, und zwar teils unter Übernahme der gesamten Beiträge auf die Werkkasse, teils unter Heranziehung der Versicherten zu einer teilweisen Beitragsleistung. Wo das Werk nicht sorgt, bleibt es dem Arbeiter überlassen, sich bei einer der großen privaten Versicherungsgesellschaften selbst zu versichern.

Schlichtung von Streitigkeiten; Schlichtungsverfahren.

Meinungsverschiedenheiten in bezug auf Lohnhöhe und Arbeitsbedingungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer werden in der Regel, wenn es sich um unorganisierte Arbeiter handelt, zwischen diesen oder ihrer Vertretung (committee) und den Werkleitungen und, wenn die Arbeiter Mitglieder von Gewerkschaften sind, durch Vermittlung der letzteren ausgetragen. Die Schlichtung von Streitigkeiten wird für beide Teile fraglos erleichtert und vereinfacht durch den Umstand, daß keine der Parteien an die Einhaltung einer Kündigungsfrist gebunden ist, der Arbeiter vielmehr jederzeit mit Schluß der Arbeitsschicht ausscheiden kann.

Im Eisenbahnverkehrsgewerbe ist das Verfahren zwecks beschleunigter Beilegung der Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer durch besonderes Bundesgesetz geregelt. In einem neuen am 20. Mai 1926 vom Präsidenten genehmigten als „Railway Labor Act" bezeichneten Gesetz ist das bisherige im „Transportation Act of 1920" festgelegte Verfahren, in dem als oberstes Schiedsgericht das Eisenbahnarbeitsamt der Vereinigten Staaten in Chicago vorgesehen war, durch die Schaffung mehrerer Ausschüsse mit bestimmter Verfahrensordnung ersetzt worden. Das Arbeitsamt hebt bei der Bekanntgabe des neuen Gesetzes hervor, daß es die Einführung eines neuen Gesetztyps in den Vereinigten Staaten bedeute. Die Neuheit liegt nämlich darin, daß das Gesetz selbst nicht vom Kongreß entworfen wurde, wie dies sonst bei Gesetzen üblich ist, sondern eine Kollektiv-Verständigung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern darstellt, die erst nach ihrem endgültigen Zustandekommen durch Annahme in Gesetzesform zum materiellen Recht der Vereinigten Staaten gemacht wurde. Es ist dies der erste Fall in der Geschichte der Vereinigten Staaten, daß einer kollektiv zustande gekommenen Vereinbarung über die Beilegung von Streitigkeiten Gesetzeskraft verliehen und damit die größtmöchlichste Verbindlichkeit für beide Teile gegeben worden ist. Das Gesetz sieht, wenn die Ausschüsse eine Einigung zwischen den Parteien nicht erzielen können, als letzte Berufung die an den Präsidenten selbst vor.

Schlußbetrachtung.

Gewiß ist in Amerika auch nicht alles gut und schön, ich erinnere hierbei nur an die bis jetzt noch durch kein Gesetz geregelte Kinderarbeit. Immerhin kann man aus dem kurzen Überblick entnehmen, daß die Vereinigten Staaten es verstanden haben, das ihnen nach dem Kriege auf politischem Gebiet zugefallene Übergewicht auch auf die Weltwirtschaft zu übertragen. Sehr zustatten kommt ihnen hierbei, daß der eigene Inlandsmarkt infolge der Geldflüssigkeit im Lande außerordentlich aufnahmefähig und durch hohe Zölle auf Auslandswaren geschützt ist. So lange die jetzige Wirtschaftsblüte andauert, werden sich die derzeitigen Arbeiterverhältnisse im wesentlichen wohl kaum ändern.

Wie schon mehrfach erwähnt, sind die Lohn- und Arbeitsverhältnisse durchaus nicht einheitlich, wie ja das Land und seine Bevölkerung selbst kein einheitliches Ganzes bilden. Das Land kann auch in dieser Hinsicht in vier große, sehr voneinander verschiedene Wirtschaftsgebiete unterschieden werden, in den Osten, den Mittelwesten, den Westen und den Süden. Inwieweit die Rassenfrage auf die Entlohnung und überhaupt auf die Arbeitsverhältnisse von Einfluß ist, wurde schon gestreift.

Zu erwähnen bleibt jetzt noch die so Vieles erklärende besondere Einstellung der Menschen zueinander, nicht nur die des Arbeitnehmers zum Arbeitgeber und umgekehrt, sondern die vom Menschen zum Menschen überhaupt. Wohl ist diese Einstellung im Gesetz begründet, aber nicht ausschließlich, sie beruht meines Erachtens in der Hauptsache auf der inneren und äußeren Selbstzucht jedes Einzelnen, der den Zweck des Ganzen und damit auch seinen eigenen Vorteil erkannt hat.

In Amerika gilt nur das Können. Wer was kann, kann werden. Nur die Leistung ist entscheidend, das Wissen und Schulung kommen erst in zweiter Linie und auch dann wenn sie wirklich zur Förderung des Könnens beitra Wenn auch die Pionierzeiten vorüber sein werden, wo in dem Zeitungsjungen den künftigen millionenschweren benbesitzer vermuten konnte, so ist doch die Achtung vor Arbeit und damit vor dem, der sie leistet, geblieben. einem Menschen deswegen geringer zu denken, weil er weniger gut bezahlte Arbeit verrichtet, ist in Amerika verständlich. Der Begriff „Freiheit", wie ihn der Amerik auslegt, will sich aber auch sonst nicht immer mit den päischen Anschauungen hierüber decken. So verstößt es drüben durchaus nicht gegen die persönliche Freiheit, daß Name des Schalterbeamten, sei es nun bei der Eisenbahn, der oder bei den Banken, am Schalter, für jeden Kunden les angebracht ist und daß jeder Schaffner, Polizist usw., so er im Dienst ist, ein Schild mit seiner Nummer trägt. diese Maßnahme spart Zeit und trägt zu einer schnelle reibungsloseren Verkehrsabwicklung mit dem Publikum ohne dem Ansehen der Angestellten auch nur im allermind zu schaden.

Wenn wir nun zum Schluß aus alledem die Nutzanwen für unsere Verhältnisse ziehen wollen, so wird man mir R geben müssen, wenn ich es für ebenso verfehlt halte, nun die amerikanischen Verhältnisse in Bausch und Bogen zu ü nehmen, wie sie auf der anderen Seite in ihrer Gesamtheit zulehnen. Man wird, wie ich schon eingangs betonte, prüfen müssen, was im Einzelfall für uns paßt und was n wobei die Frage „Massenerzeugung oder Qualitätsarbeit" nicht geringer Bedeutung sein wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Jugendliche Eisenbahnattentäter.** In letzter Zeit haben sich die Fälle gemehrt, in denen Steinwürfe und vereinzelte Schießereien auf Züge zu verzeichnen waren, und als Täter Jugendliche, sogar schulpflichtige Kinder, ermittelt oder beobachtet worden sind. Auch noch weitergehende Eingriffe haben den Betrieb der Reichsbahn gefährdet. Die Reichsbahn wird jetzt durch die Unterrichtsministerien der Länder auf die Schulkinder mit allem Nachdruck dahin einwirken, daß ihnen die Folgen solcher unverantwortlichen Handlungen klar gemacht werden. Es soll eine Tafel hergestellt werden, die in einem eindrucksvollen Bild die Gefahren zeigt, die Steinwürfe auf Züge mit sich bringen. Man erwartet von dieser psychologischen Einwirkung auf die Jugendlichen, daß sie sich von derartigen leichtsinnigen Handlungen abhalten lassen werden.

— **Weitere Verkehrszunahme auf der Fährschifflinie Warnemünde-Gjedser.** Wie die Reichsbahndirektion Schwerin uns mitteilt, ist auch in dem III. Vierteljahr (Juli—September) d. J. eine erhebliche Verkehrssteigerung auf dieser Linie zu verzeichnen. Die Zahl der in beiden Richtungen im durchgehenden Verkehr beförderten Personen ist auf 52 686 gegenüber 43 605 im gleichen Vierteljahr 1925 gestiegen. Noch auffallender ist die Zunahme gegenüber dem II. Vierteljahr 1926, da in diesem nur 34 237 Personen befördert wurden. Zu der erstgenannten Zahl kommen noch rund 3500 (1925 = rund 3100) Personen hinzu, die in den Monaten Juli bis September im täglichen Ausflugsverkehr von Warnemünde nach Gjedser und zurück, für den besonders ermäßigte Tagesrückfahrkarten herausgegeben wurden, gefahren sind. Dieselbe Erscheinung zeigt sich im Güterverkehr; auch hier ist eine weitere erfreuliche Steigerung eingetreten. 6116 beladene Güterwagen im III. Vierteljahr 1925 und 6694 im II. Vierteljahr 1926 steht im III. Vierteljahr d. J. die Zahl von 7718 beladenen Güterwagen gegenüber. Rechnet man noch die unbeladenen Güterwagen sowie die vierachsigen Personen-, Post- und Gepäckwagen hinzu, so ergibt sich, daß im letzten Vierteljahr rund 13 000 Wagen auf den Fährschiffen übergeführt worden sind. Gegen Ende des Vierteljahrs war der Wagenverkehr so stark, daß zu dessen Bewältigung das dritte Fährschiff mit eingesetzt werden mußte.

— **Ausfall der Schlafwagenzüge Berlin-München.** Die im Winterfahrplan beibehaltenen Schlafwagenzüge D 70/71 (Berlin ab 9.00 nachmittags, München an 8.05 vormittags und München ab 9.18 nachmittags, Berlin an 7.29 vormittags) fallen vom 1. November 1926 bis 30. März 1927 aus. Sie verkehren letztmalig in beiden Richtungen in der Nacht vom 31. Oktober auf 1. November und werden in der Nacht vom 31. März auf 1. April 2 wieder aufgenommen.

— **Zugfunk Berlin-München.** Unter der Voraussetzung, die gegenwärtigen Einrichtungsarbeiten keine Störung erlei wird der Betrieb der Zugtelephonie auf der Strecke Berlin-M chen noch in diesem Jahre, und zwar am 1. Dezember, au nommen werden können. Es ist beabsichtigt, außer den unmi bar an der Strecke liegenden Orten zu diesem Termin auch abseits liegenden wie Leipzig, Erfurt, Würzburg usw. in Betrieb mit einzubeziehen. — Die Einrichtung der Wagen von der bisherigen insofern abweichen, als die beiden Ab die Vermittlungsstelle und Sprechzelle enthalten, miteina vertauscht werden. Dadurch wird der Einbau einer regelr ten isolierten Fernsprechzelle ermöglicht, die eine noch bes Verständigung gewährt.

— **Benutzung der Berliner Feriensonderzüge.** Nach den Fest lungen der Reichsbahndirektion Berlin haben in diesem J 85 000 Berliner für ihre Urlaubsreise die Feriensonderzüge nutzt, die in einer Gesamtzahl von 124 von Berlin abgefa sind. Gegenüber dem Vorjahre ist eine Steigerung um 9 Reisende und 17 Feriensonderzüge zu verzeichnen; 1925 wa es 76 000 Reisende und 107 Sonderzüge. In der Verteilung die einzelnen Verkehrsgebiete ergibt sich folgendes Bild: N Oberbayern fuhren 27 000 Reisende, an die Ostsee 19 000, Ostpreußen 10 000, nach Baden und Württemberg 7500 und das Riesengebirge 7000 Reisende. Im Durchschnitt war je Sonderzug mit 680 Reisenden besetzt. Besonders zu Beginn großen Ferien machte sich die Benutzung am stärksten bem bar, so daß außer den vorgesehenen Zügen noch einige V stärkungszüge eingelegt werden mußten. So sind in der Zei vom 2. bis 5. Juli insgesamt allein 56 Feriensonderzüge Berlin abgefahren.

— **Erfolge der neuen Bergbahnen.** Die in diesem Jahre öffneten Seilschwebebahnen auf die Zugspitze, auf Kreuzeck und auf die Rax haben eine glänzende Benutz aufzuweisen. Die Zugspitzbahn hatte am 11. September ber den 30 000. Fahrgast zu verzeichnen. In dem Projekt der Z spitzbahn war mit einem Jahresverkehr von 20 000 Reisen gerechnet worden. Die tatsächliche Benutzung dürfte demn den Voranschlag um das Fünf- bis Sechsfache übertreffen. Anlagekapital der Zugspitzbahn dürfte sich mit etwa 50 % zinsen. Auch der Verkehr der Kreuzeckbahn, der mit dem setzen des Wintersports wohl noch eine Steigerung erfah wird, ist außerordentlich gut. An verkehrsreichen Tagen die Bahn 2000 bis 2500 Fahrgäste befördert. Die Raxbahn h sogar in einem Monat 30 000 Fahrgäste zu befördern und Wochentagen durchschnittlich 800 bis 1000, an Sonntagen 20 bis 2500 Fahrgäste.

. **Jahrestag der Berliner Verwaltungsakademie.** Die Feier
siebenjährigen Bestehens beging am 11. d. M. die Verwal-
sakademie in der Aula der Berliner Universität. Nach einem
kalischen Vortrag begrüßte der Präsident der Akademie,
sminister a. D. Schiffer, die zahlreich versammelten Gäste
Freunde, unter denen sich Vertreter der Reichs- und Staats-
den, des Magistrats Berlin, der Parlamente und der Uni-
tät befanden. Insbesondere hieß er die Abgeordneten der
tenorganisationen willkommen, als deren großes, gemein-
s Ziel er den Gedanken der Verwaltungsakademie feierte.
. Studiendirektor der Akademie gab alsdann Universitäts-
ssor Dr. Kaskel einen Rückblick auf die bisherige und
Ausblick auf die zukünftige Arbeit der Akademie.
Hörer haben im letzten Winterhalbjahr und 1450 im ver-
nen Sommerhalbjahr die 53 Vorlesungen und zahlreichen
rkurse der Akademie besucht. Die Diplomexamen für
munal- und Sozialbeamte sind bisher nur von wenigen Be-
n abgelegt worden. Das wird sich aber ändern, wenn den
ten, die ein solches Examen bestehen, größere Aufstiegs-
chkeiten gegeben werden. Hierzu sind, wie der Vortra-
ausführte, Anfänge vorhanden und weitere Aussichten
en. Den akademischen Teil der Feier bestritt Universitäts-
ssor Wiedenfeld mit einem Vortrag über Staatsverwaltung
Wirtschaftsführung. Mit einem Musikstück schloß die ein-
svolle Feier.

-**Eisenbahnwissenschaftliche Woche in München.** Neben den
s in Nr. 35, S. 942 d. Ztg. angekündigten fachwissen-
ftlichen Vorträgen in der Zeit vom 25. bis 30. Oktober
n auch noch allgemeinwissenschaftliche Vor-
gehalten, und zwar am 25. und 26. Oktober, von 9—10 bzw.
2 Uhr, von Prof. Dr. Nawiasky über Föderalismus
Demokratie im neueren Staatsrecht, und Dr. Helfrich
. Oktober, von 8—9 Uhr, über die gegenwärtige Lage der
chen Volkswirtschaft unter besonderer Berücksichtigung
ns. Ferner finden Führungen statt, und zwar am 25. Ok-
von 3—5 Uhr, zur Besichtigung der Eisenbahn-Zentral-
in Freimann, und am 27. Oktober, von 3—5 Uhr, durch
rößeres Industrieunternehmen (voraussichtlich die Löwen-
rei). Am 29. Oktober erfolgt eine Besichtigung des Wal-
ewerkes in Kochel (gemeinsame Fahrt; Abfahrtszeit in
en wird rechtzeitig bekannt gegeben). Die Vorträge und
ngen finden im allgemeinen in der Zeit von 8—12 und
Uhr statt.

-**Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Ge-
haft sind ernannt zum Reichsbahnoberrat: Reichsbahnrat
ger, Mitglied der Reichsbahndirektion Stuttgart; — zum
sbahnrat: Regierungsrat a. D. Dr. jur. Brändle bei der
sbahndirektion Elberfeld, — die Reichsbahnamtmänner
er bei der Betriebs- und Bauinspektion Kaiserslautern,
ffer bei der Reichsbahndirektion Essen, Brückel-
r, Leiter der Verkehrsagentur in Wien, und Franz
rs beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, sowie Eisen-
Oberinspektor Nickel bei der Hauptverwaltung in Ber-
- zum Reichsbahnamtmann: die Eisenbahn-Oberinspektoren
h in Breslau, Schubert in Dresden, Baumann und
r in Hannover, Knoche in Köln, Redmann in Berlin
eumayer in München, Güteroberinspektor Kirchner
ankfurt (Main), Bahnhofsoberinspektor Kapell in Halle
), Maschinenoberinspektor Lange in Lehrte, Werkober-
tor Eick in Sebaldsbrück und die technischen Eisenbahn-
spektoren Herrmann in Mainz und Lohr in Trier.
rsetzt sind: Reichsbahnoberrat Klewitz, Mitglied der
bahndirektion Altona, als Abteilungsleiter zur Reichs-
rektion Elberfeld, — die Reichsbahnräte Nitschmann,
tionsmitglied und Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts
rg, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Altona, Dr. jur.
erbach, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona, unter
ung in dieser Stellung als Vorstand zum Eisenbahn-Ver-
mt Hamburg, Kloninger, Vorstand des Eisenbahn-Be-
mts 3 Dortmund, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebs-
Essen, Daub, bisher bei der Reichsbahndirektion Essen,
rstand zur Eisenbahn-Bauabteilung Wesel, Dr.-Ing. Adal-
aumann, bisher bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe,
isenbahn-Zentralamt in Berlin, Friedrich Werner, Vor-
des Eisenbahn-Maschinenamts Eisenach, als Vorstand zum
ahn-Maschinenamt 1 Berlin, Hans Stephan, Vorstand
isenbahn-Maschinenamts Worms, als Vorstand zur Ma-
nverwaltung Oldenburg und Karl Weber, Vorstand der
nenverwaltung Oldenburg, als Vorstand zum Eisenbahn-
nenamt Eisenach, und Reichsbahnassessor Debbert,
bei der Reichsbahndirektion Berlin, zur Reichsbahndirek-
ltona.
erwiesen sind: die Reichsbahnräte Dr. jur. Wehde,
nd des Eisenbahn-Verkehrsamts Altona, zur Reichsbahn-
on Altona als Mitglied (auftrw.) und Dr. jur. Ernst
mann, bisher bei der Reichsbahndirektion Altona, als
nd zum Eisenbahn-Verkehrsamt Altona.

In den Ruhestand getreten ist der Reichsbahnamtmann Julius Hoffmann beim Eisenbahn-Verkehrsamt Trier.

Übertragen ist: dem Reichsbahnrat Consbruch in Bremen in seiner Eigenschaft als Vorstand des dortigen Eisenbahn-Verkehrsamts die Stellung als Mitglied der Reichsbahndirektion Hannover.

Versetzt sind: Reichsbahnoberrat Maser, Referent der Reichsbahndirektion Augsburg, als Referent zum Baukonstruktionsamt bei der Gruppenverwaltung Bayern in München, — die Reichsbahnräte Trabert, bisher bei der Reichsbahndirektion Würzburg, als Vorstand zur Betriebsinspektion Fürth (Bayern), Dr. jur. Janz, bisher bei der Reichsbahndirektion Regensburg, als Vorstand zur Betriebsinspektion Hof, Ebert, Leiter einer Abteilung des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Nürnberg, als Vorstand zur Maschineninspektion Aschaffenburg, Leykamm, bisher bei der Reichsbahndirektion Nürnberg, als Hilfsreferent zur Gruppenverwaltung Bayern in München, Leonhard Schmidt, Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Amberg, als Vorstand zur Bauinspektion Hof, Staudinger, bisher bei der Reichsbahndirektion Regensburg, nach Kaiserslautern als Vorstand der Neubauinspektion für die Weiterführung der Bauarbeiten der Eistalbahn, Scherer, bisher bei der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein), als Vorstand zur Betriebsinspektion Plattling, Meißner, vom Bauamt Chemnitz I, als Vorstand zum Neubauamt Flöha (Sa.), Siegel, Vorstand des Neubauamts Flöha (Sa.), als Vorstand zum Neubauamt Bad Lausick, König, von der Reichsbahndirektion Dresden zum Bauamt Chemnitz I, Wiedemann, vom Neubauamt Dresden Altstadt, zur Abteilung II der Reichsbahndirektion Dresden und Zillinger vom Bauamt Pirna zum Neubauamt Dresden-Altstadt, — sowie der Reichsbahnbaumeister Martin Herrmann, vom Eisenbahn-Betriebsamt 4 Essen zum Eisenbahn-Betriebsamt Frankfurt (Oder).

Übertragen sind: den Reichsbahnräten Otto Müller in Dresden-Altstadt die Stellung als Vorstand beim dortigen Neubauamt, Stinner, bisher bei der Hauptverwaltung, die Geschäfte des Vorstandes bei der neuerrichteten maschinentechnischen Bauabteilung für den Bau eines Ausbesserungswerks in Niederschöneweide und Dr. jur. Trierenberg in Frankfurt (Oder), die Stellung eines Mitgliedes bei der Reichsbahndirektion Osten.

Gestorben sind: die Reichsbahnamtmänner Neuffer bei der Reichsbahndirektion Stuttgart, Karl Bürger, Vorstand der Bahnmeisterei 113 in Hameln (Westf.) und Ferdinand Huber beim Baukonstruktionsamt der Gruppenverwaltung Bayern in München.

Österreich.

— **Fremdenverkehrstagung in Ischl.** Am 4. und 5. Oktober fand in Ischl die achte Tagung des Ausschusses für Fremdenverkehrsangelegenheiten statt. Bundesminister Dr. Schürff stellte in seinem Bericht fest, daß in der diesjährigen Reisezeit in viel größerem Maße als bisher durch weitgehende Erleichterungen die Einreise nach Österreich gefördert worden sei. Von der Einholung des Sichtvermerkes wurde nicht nur bei den Teilnehmern an größeren österreichischen Messen, sondern auch bei den Besuchern der zahlreichen Kongresse und Sportfeste, die in Österreich stattgefunden haben sowie bei bestimmten Reisegesellschaften abgesehen.

Auf das Verkehrswesen übergehend, gab der Minister bekannt, daß mit der Eröffnung der im Bau befindlichen Bahnlinie Ruprechtshofen-Gresten im nächsten Frühjahre gerechnet werden könne, während die Fertigstellung der Lokalbahn Feldbach-Gleichenberg bis Ende nächsten Jahres erhofft werde. Die zu Beginn der diesjährigen Reisezeit dem Verkehr übergebenen Seilschwebebahnen auf die Rax und auf die Zugspitze haben, was den Besuch anlangt, alle Erwartungen bei weitem übertroffen. So habe die Raxbahn kürzlich den 100 000. Fahrgast gemeldet, während die Zugspitzbahn von ungefähr 60 000 Personen benutzt worden sei. Durch die Eröffnung der elektrischen Lokalbahn Payerbach-Hirschwang für den Personenverkehr wurde die Anziehungskraft der Raxbahn neuerlich erhöht. Für das nächste Jahr stehe die Fertigstellung der Seilschwebebahnen von Ebensee auf den Feuerkogel im Höllengebirge, von Bregenz auf den Pfänder sowie von Maria-Zell auf die Bürgeralpe in Aussicht.

Die planmäßigen Umbauten am Innsbrucker Hauptbahnhof seien beendet und haben sich in der Hauptreisezeit bereits bewährt. Durch die Freigabe eines Teiles des Völkerbundkredits sei die planmäßige Fortsetzung der Elektrisierung der Bundesbahnen ermöglicht worden, so daß die Einführung des elektrischen Betriebes auf allen Hauptlinien westlich von Salzburg bis Ende 1928 beendet sein werde. Die Regierung habe nicht unbeträchtliche Geldmittel zur Anschaffung von Triebwagen für Privatlokalbahnen im Jahre 1926 sichergestellt, und es konnten im letzten Frühjahr elf solche

Wagen bestellt werden, die im Laufe des Herbstes zur Ablieferung kommen sollen.

Hinsichtlich des Postkraftwagenverkehres sei festzustellen, daß im Sommer über 100 Postkraftwagenlinien nebst zahlreichen Gesellschaftsfahrten geführt wurden, wodurch insbesondere Teile der Tauern, der Karnischen Alpen, des Salzkammergutes, Tirols und des Burgenlandes an das Netz des internationalen Reiseverkehrs angeschlossen wurden. Für das Jahr 1927 sei die Errichtung von weiteren Postkraftwagenlinien in Aussicht genommen.

Der Flugpostverkehr habe im letzten Sommer eine bedeutende Vermehrung erfahren. Es wurden die Verbindungen auch auf bisher nicht berührte Staaten ausgedehnt. Eine Hauptfrage von größter Bedeutung für die Entwicklung des österreichischen Fremdenverkehrs sei die Instandhaltung der Straßen, die noch nicht auf den wünschenswerten Stand gebracht sei. Die wichtigste Voraussetzung sei die Bereitstellung der erforderlichen sehr bedeutenden Geldmittel.

Unter den ungünstigen Witterungsverhältnissen des letzten Sommers habe die österreichische Binnenschiffahrt dort gelitten, wo es sich um Sommerbetriebe gehandelt habe.

Der österreichische Luftverkehr habe im abgelaufenen Sommer sehr günstige Verkehrszahlen aufzuweisen. Bis Ende August wurden über 500 000 Kilometer zurückgelegt und 5000 Personen sowie 170 t Güter befördert. Da es bisher nicht möglich war, die österreichischen Luftfahrunternehmungen in Form von Flugkilometerbeihilfen, wie sie andere Staaten gewähren, zu unterstützen, so konnte auch die Einrichtung eines innerösterreichischen Luftverkehres, der die Landeshauptstädte untereinander verbunden hätte, nicht zustande kommen. Es müßten sich auch in Österreich, ähnlich wie dies mit großem Erfolg in Deutschland geschehen ist, alle Luftverkehrsinteressenten und die für den Luftverkehr in Betracht kommenden Städte zu einheitlichem Schaffen zusammenschließen.

Sehr erfreulich sei es, daß Wien als Kongreßstadt so große Erfolge zu verzeichnen hatte. Mehr als in früheren Jahren konnten in diesem Jahre Gesellschaftsreisen nach Österreich gebracht werden.

Für die Bundesbahnen erstattete Generalsekretär Dr. Steyrer einen eingehenden Bericht. Er erwähnte zunächst die Schaffung neuer Verbindungen, die Führung durchlaufender Wagen und die Kürzung der Fahrzeiten im letzten Sommerfahrplan und hob bei Besprechung des Winterfahrplanes die Verbesserungen für den Wintersportverkehr besonders hervor. Hierauf erörterte der Berichterstatter die Ursachen der Zugverspätungen und die Maßnahmen zu deren Vermeidung. Zur Aufrechterhaltung der Reinlichkeit ist ein eigener Dienst in den Zügen eingerichtet. Der Versuch der Wiedereinführung von Platzanweisungen soll eine Bequemlichkeit für das Publikum bedeuten, ein Platzkartenzwang ist nicht beabsichtigt. Durch die Werbetätigkeit der Bundesbahnen wird nicht nur eine Verdichtung des Verkehrs angestrebt, sondern auch überhaupt der Zustrom von Reisenden nach Österreich gehoben. Die Bundesbahnen haben die Bekanntmachung von Reisegelegenheiten in Wort und Bild in ihr Tätigkeitsgebiet einbezogen, sie haben ferner eigene Auslandagenturen zur Förderung des Fremdenverkehrs nach Österreich errichtet. Die schon bestehenden Agenturen der Bundesbahnen in Holland und in Paris werden immer mehr in Anspruch genommen. Nunmehr wird auch eine eigene Werbestelle in London errichtet. Das Londoner Büro wird noch im Laufe dieses Monats seine Tätigkeit aufnehmen. Es soll zu einer ständigen österreichischen Werbeausstellung ausgestaltet werden.

— Die Lage der österreichischen Privatbahnen. Der Arbeitgeberverband der österreichischen Privatbahnen, dem nahezu sämtliche Privat-, Lokal- und Kleinbahnen angehören, hielt am 30. September 1926 seine diesjährige Verbandsversammlung in Innsbruck unter zahlreicher Beteiligung ab. Auch der Arbeitgeberverband der deutschen Klein- und Straßenbahnen war durch Abgeordnete vertreten. Auf dieser Verbandsversammlung kam erneut die schwierige Lage der österreichischen Privatbahnen zum Ausdruck. Die Höhe der Personallasten, die unzureichenden Tarife, die Belastung mit Steuern und Abgaben, der gefahrdrohende Wettbewerb durch Kraftwagenunternehmungen machen es den meisten Betrieben unmöglich, eine auch nur bescheidene Verzinsung ihres Aktienkapitals herauszuwirtschaften. Dieser Zustand wird durch das Ergebnis vieler Goldbilanzen auf das krasseste beleuchtet und rückt die Gefahr der Stillegung mancher Betriebe in bedrohliche Nähe.

— Der österreichisch-italienische Verbandsgütertarif. Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1926 ist der neue österreichisch-italienische Verbandsgütertarif in Kraft getreten. Er besteht aus 3 Heften, deren erstes, Teil I, die reglementarischen und allgemeinen tarifarischen Bestimmungen enthält (Preis 2 Schilling, 8 Lire). Der Verbandsgütertarif gilt nur für den unmittelbaren Verkehr, nicht dagegen bei Leitung über Südslawien oder die Schweiz. Der gewünschte Grenzübergangspunkt ist vorzusc ben, dagegen ist die Vorschreibung des Tarifes selbst nicht forderlich, wenn für die ganze mit einem Frachtbrief aufgege Sendung von der frachtbrieflichen Versandstation bis zur stimmungsstation über die vorgeschriebene Linie Frachts bestehen. Die Vorschreibung der Umbehandlung in einer bandsstation wird berücksichtigt; bei Sendungen in der Rich von Italien darf die Umbehandlung in einer italienischen St nur dann erfolgen, wenn die vorgeschriebene Station auf kürzesten Strecke zwischen Versandstation und Grenzüberga punkt gelegen ist. Die Frachtsätze sind nicht in einheitli Währung erstellt, sondern für den italienischen Durchlau Lire, für den außeritalienischen in österreichischer Schil währung berechnet. Die Bestimmungen über die Frachtbe nung lehnen sich im allgemeinen an die entsprechenden Be mungen der Lokaltarife an. Hervorzuheben wäre die italieni Gebühr von 50 Centesimi für Stückgutsendungen bzw. 5 Lire Wagenladungen, welche dann eingehoben wird, wenn die it nische Fracht nicht frankiert wird.

Teil II Heft A enthält den Tarif Nr. 1 für Sendungen besti ter Lebensmittel italienischer Erzeugung, einschließlich V und Wermutwein (Preis 4,40 Schilling oder 17,60 Lire). In Tarif sind folgende Waren aufgenommen, für welche Öster im Handelsvertrag prozentuelle Frachtnachlässe zugestanden frische Beeren, Butter, Eier, getrocknete Feigen, Schwein und Schweineschmalz, Fleisch, totes Geflügel, frisches Gem grüne Hülsenfrüchte, Käse, frische Kartoffeln, eßbare K nien, getrocknete Mandeln, Melonen, Nüsse, frisches Obst, Ol öl zu Speisezwecken geeignet, Reis, Speck, saure Südfrü Teigwaren, tote kleine Tiere (und zwar Kälber, Lämmer, kel), Tomatenkonserven, Wein, Weinmost, Weintrauben, mutwein, Wildbret.

Teil II Heft B enthält den Tarif Nr. 2 für Holz und waren, Holzstoff, Holzzellstoff und Packpapier nach It (Preis 3 Schilling oder 12 Lire), der ebenfalls die lokal mäßigen Sätze mit entsprechender Kürzung enthält. Die Er rung dieser Tarife durch Aufnahme neuer Artikel und Stationen ist vorgesehen.

Die bestehenden Verbandstarife, an denen Österreich und lien beteiligt sind, wie der österreichisch- bzw. tschechos kisch-adriatische Verbandstarif usw., werden durch diesen Tarif nicht berührt.

Niederlande.

— Die Elektrisierung der Strecke Amsterdam-Haag-Rotte Die Erfahrungen, die man mit den jetzt auf der Scheveni Rotterdamer Bahn verkehrenden Triebwagen gemacht hat, es angezeigt erscheinen, auf der Strecke Amsterdam-Rotte die erst kürzlich 46 kg schwere, 18 m lange Schienen erh hat, den Oberbau abermals zu verstärken. Statt 24 Schw wie bisher, sollen jetzt auf 18 m 30 Schwellen verlegt we Der neue Oberbau soll bis zum 1. Januar 1927 fertig sein.

Übrige europäische Länder.

— Neue Eisenbahnkraftwagenlinie in Schweden. In der s dischen Provinz Bohuslän (nordwestlich von Gotenburg) kehren bereits die Eisenbahnkraftwagenlinien Dingle-Gra Dingle-Fjällbaka und Dingle-Hedekos-Medbön (zus. 97 Kürzlich wurde noch die Linie Stenungssund-Orust-Ell öffnet. Der Personenverkehr auf diesen Linien hat in d Jahre einen Rückgang erfahren, dagegen hat sich der verkehr sehr günstig entwickelt. Es wurden befördert im 1926 3600 Personen (im Vorjahr 3500 Personen), im Juli 4000 Personen (i. V. 3500 Personen). In Anbetracht, daß weitere Linie verkehrte, ist also in diesem Jahre ein Ver rückgang zu verzeichnen. Um so erfreulicher hat sic Güterverkehr gehoben, und zwar im Juni 1926 auf 467 (nur 48 000 kg i. V.) und im Juli 1926 auf 406 000 kg (55 i. V.). Teilweise hat sich sogar der Massenverkehr des wagens bedient. Zur Hebung des Personenverkehrs erwäg eine Tarifherabsetzung. Zur Zeit werden 10 Öre für das meter erhoben. Rückfahrkarten kosten nur 25 % mehr a einfache Fahrt.

Die schwedische Postverwaltung dagegen kann in diesem eine erhebliche Steigerung des Personenverkehrs verzei Es verkehrten 17 Linien auf einem Netz von 1912 km.

— Einnahmen der polnischen Bahnen im ersten Halbjahr Nach den vom polnischen Eisenbahnministerium veröffe ten Angaben betrugen die Einnahmen beim

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli
	Millionen Zloty						
Personenverkehr	17,5	16	18	21	20	23	25
Güterverkehr . .	27	28	48	36	34	42	46
im ganzen	44,5	44	66	57	54	65	71

· **Neubauten von Eisenbahnlinien in der Tschechoslowakei.** den auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1920 in Angriff ommenen Bahnen ist bisher eine einzige vollendet worden. st die Bahn Zwolen-Krupina in der Slowakei, die im Januar . dem Betriebe übergeben wurde. Der Bau von weiteren nbahnlinien hat durch die im Sommer erfolgte Kürzung des gets eine starke Einschränkung erfahren. Während nämlich 1926 diese Bauarbeiten auf Grund des oben erwähnten Ge- es vom Staate finanziert wurden, müssen sie von diesem e an von der S t a a t s b a h n v e r w a l t u n g allein, im blick auf ihre Umstellung auf eine kaufmännische Unterneh- g, gedeckt werden. Ob dies auf die Dauer durchführbar sein l, ist sehr zweifelhaft. Ein wichtiger Abschnitt konnte bei Bahnbau der Linie Vesely-Neustadt mit dem Durchstoß des sten Tunnels in der Tschechoslowakei erreicht werden (siehe 38, S. 1012 d. Ztg.). Die neue Bahn Vesely-Neustadt, deren endung für das Ende des Jahres 1928 zu erwarten ist, wird einsam mit den gleichfalls im Bau befindlichen Strecken dlova-Hornistubna, Cervenaskala-Margitany eine direkte t-östliche Bahnverbindung durch die Slowakei und Mähren Brünn nach Rumänien ermöglichen und so den Durchgangs- Deutschland-Rumänien-Ukraine bedeutend abkürzen. Da- h sollen Transporte, die den südlicheren Weg Schweiz- rreich-Ungarn oder den nördlicheren Deutschland-Polen nen, über die tschechoslowakischen Strecken geleitet werden. chzeitig wird die Slowakei verkehrsgeographisch nach Prag ntiert. Die letztgenannte Strecke Cervenaskala-Margitany eine Länge von 95 km. Eine weitere seit 1923 im Bau be- liche Eisenbahnlinie ist die Strecke Vsetin-Bilnice, deren ge 38 km ist und mit deren Vollendung im nächsten Jahre chnet wird.

· **Die Erhöhung der Paßgebühren in der Tschechoslowakei.** Finanzministerium wird an einem Gesetzentwurf über die i t e r e Erhöhung der Paßgebühren, aus deren Erträgnis ein der erhöhten Staatsbeamtengehälter gedeckt werden soll, beitet. Als Nebenzweck dieser Maßnahme wird auch das reben nach Einschränkung der Valutaausfuhr ins Ausland eführt. Die Erhöhung wird danach abgestuft sein, je nach- die Reise aus geschäftlichen, gesundheitlichen oder aus Ver- gungsabsichten unternommen wird. Diese Maßnahme dürfte Gegensatz zu den sonstigen Abbaubestrebungen der Be- änkungen im Reisendenverkehr stehen.

· **Bevorstehende Einführung des Eilgutverkehrs aus der hechoslowakei nach dem Orient.** Die tschechoslowakische tsbahnverwaltung beabsichtigt die Einführung eines Eilgut- kehres mit Personenzügen nach dem Orient. Der Tarif soll jenigen für den mitteleuropäischen Orientverkehr für Per- n und Güter angegliedert werden. Zum Zwecke der Be- eunigung dieser Maßnahme wurden die Spediteure, welche lem in Vorbereitung befindlichen Eilgutverkehr nach Sofia Konstantinopel ein Interesse haben, durch die Handels- mern aufgefordert, bald die Stationen in der Tschechoslowa- und die Waren anzuführen, welche für diesen Verkehr in ge kämen.

· **Die südslawische Pflaumenernte und die internationalen ife.** Der günstige Stand der südslawischen Pflaumenernte irkt es, daß ein großer Teil der Erzeugnisse in gedörrtem tand den Weg ins Ausland nimmt. Naturgemäß bemühen nun alle in Betracht kommenden Bahn- und Schiffsverwal- gen, ihren Anteil an diesen Transporten zu erlangen. Daß südslawischen Bahnen einen besonderen Ausnahme- und Aus- tarif für Dörrpflaumen einführten, ist ja schon mit dem tlichen Interesse an dem Außenhandel zu erklären. Außer- ist noch eine Quantumsrefaktie für die Ausfuhr über die rreichisch-südslawischen Grenzen bei Spielfeld-St. Ilji und enbach-Jesenice geplant, um die Transporte nach Tunlichkeit r die längere südslawische Strecke zu lenken. Dieser Maß- me entsprechen Frachtbegünstigungen der österreichischen desbahnen, welche das Bestreben zeigen, die Transporte Passau und Simbach über Spielfeld, die nach Salzburg über lfeld oder Rosenbach und die Sendungen nach der Schweiz Südwestdeutschland über Rosenbach zu leiten. In den tsch-österreichischen Verbandstarif wurden diese begünstig- Sätze ebenfalls teilweise eingerechnet.

esonders kräftig bemüht sich die Donauschiffahrt um diese gtransporte und die österreichischen, deutschen und ungari- n Schiffahrtsgesellschaften, denen die Befahrung der — t internationalen — Save verwehrt ist, müssen die niedrige- Frachten, welche sich beim Umschlag über die Savehäfen er- n, auch über die ungünstiger gelegenen Donau- und Drau- chlagsplätze halten. Die tschechoslowakische Schiffahrt r Bratislava wird durch begünstigte Frachtsätze zwischen tislava einerseits und den Elbe-Moldau-Umschlagsplätzen ererseit begünstigt.

Ungarn ermäßigte auf Grund der Handelsverträge die Frachten für südslawische Pflaumentransporte um 30 %, außerdem wurde im Rahmen des österreichisch-ungarischen Verbandstarifs ein besonders ermäßigter Frachtsatz von Kelebia nach Passau geschaffen.

Die deutschen Bahnen begünstigen einerseits die Donauschiffahrt über die bayerischen Umschlagsplätze (Ausnahmetarif 31 des Donauumschlagtarifs), andererseits enthält der Seehafendurchfuhrausnahmetarif SD 4 besonders niedrige Frachten nach den deutschen Seehäfen und auch in den tschechoslowakisch-deutschen Verbandstarif (Seehafentarif) sind ganz besonders günstige Sätze von den ungarisch-tschechoslowakischen Grenzen nach den deutschen Seehäfen eingerechnet.

— **Wechsel im Präsidium der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.** Der Präsident der Schweizerischen Bundesbahnen Z i n g g ist am 1. Oktober 1926 aus Gesundheitsrücksichten in den Ruhestand getreten. Zingg, geboren im Jahre 1863, studierte in Bern, München und Straßburg Rechtswissenschaft, trat im Jahre 1886 als Volontär in den Dienst der Gotthardbahn und nach ihrer Verstaatlichung in den der Bundesbahnen. Nach dem Ausscheiden des Präsidenten Dinkelmann im Jahre 1922 wurde Zingg das Präsidium der Generaldirektion übertragen. Er übernahm damit gleichzeitig das Finanz- und Personaldepartement, wo ihn besonders die durch den Weltkrieg und seine Nachwirkungen schwierig gewordene Finanzlage der Bundesbahnen vor große und schwere Aufgaben stellte.

Mit dem Präsident Zingg scheidet, wie das SBB-Nachrichtenblatt schreibt, „einer der bedeutendsten Eisenbahnfachmänner der Schweiz aus dem Dienst der Bundesbahnen. Durch seine großen Fähigkeiten, sein klares und treffendes Urteil, den weiten Blick und die umfassende Kenntnis der einzelnen Dienstzweige hat er während vier Jahrzehnte im Bereiche des Flügelrades dem Lande wertvolle Dienste geleistet."

Als Vorstand des Betriebsdepartements hat Zingg auf den internationalen Fahrplankonferenzen auch mit deutschen Herren Fühlung und gute Beziehung gehalten. Nach dem Kriege hat er die internationalen Fahrplankonferenzen in der Schweiz mit Geschick und Takt geleitet und in diesem Jahr noch in München eine Sitzung des Internationalen Transportkomitees in Vertretung von Generaldirektor Niquille geleitet. Alle Deutschen, die mit Präsident Zingg in Berührung gekommen sind, werden sich des Scheidenden stets gern erinnern.

Zu seinem Nachfolger als Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen ist der bisherige Generaldirektor S c h r a f l gewählt. Schrafl, geboren im Jahre 1873, erhielt im Jahre 1896 an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich sein Diplom als Bauingenieur. Nachdem er verschiedene Stellen an der Rhätischen Bahn und der Gotthardbahn bekleidet hatte, wurde er im Februar des Jahres 1922 zum Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen gewählt. Als solcher führte er das Bau- und Betriebsdepartement bis zum 1. Oktober d. J. Seit diesem Tage hat er als Präsident der Generaldirektion das Finanz- und Personaldepartement übernommen.

— **Das Eisenbahnunglück im Rickentunnel vor dem schweizerischen Parlament.** Das Eisenbahnunglück, dem am 4. Oktober neun Angestellte der Schweizerischen Bundesbahnen zum Opfer gefallen sind (s. Nr. 40, S. 1055 d. Ztg.), fand am 7. Oktober seinen Widerhall vor dem schweizerischen Nationalrat sowie dem Ständerat. In beiden Körperschaften waren Interpellationen eingebracht worden. Namens des schweizerischen Bundesrates beantwortete sie der Leiter des eidgenössischen Eisenbahndepartements Bundesrat Haab eingehend. Seinen Ausführungen ist folgendes zu entnehmen:

Im Rickentunnel hätten sich allerdings schon früher einige Unfälle ereignet, die, wie der gegenwärtige, auf im Tunnel vorhandene schädliche Gase zurückgeführt worden seien. Der letzte, und zwar einer mit tödlichem Ausgang, hätte sich vor schon sieben Jahren ereignet. Es seien inzwischen alle Sicherungs- und Vorsichtsmaßregeln getroffen worden, die man billigerweise verlangen könne.

Die bisherigen Unfälle, die sich im Rickentunnel ereigneten, hätten bisher stets das Bahnbewachungs- und -Unterhaltungspersonal getroffen. Zu dessen Sicherheit seien eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen gewesen, wie acht Fernsprecher im Tunnel, stets bereite Draisinen an einem Tunnelausgang und Sauerstoffapparate an beiden Ausgängen. Das leider nachher verunglückte Rettungspersonal (drei Mann) habe anscheinend von den Apparaten nicht den richtigen Gebrauch gemacht. Das Zugpersonal, das ja die Gefahrzone im allgemeinen schnell passiere, habe man auf Grund der bisherigen Erfahrungen nicht für gefährdet erachtet.

Was der Grund des Liegenbleibens des Zuges im Tunnel gewesen sei, sei noch nicht aufgeklärt. Um ein, früher im Tunnel

ausströmendes, Grubengas habe es sich allem Anschein nach nicht gehandelt, sondern um Rauch- und Verbrennungsgase der Lokomotive selbst.

Zur Verhütung weiterer Unfälle werde nun auch das Zugpersonal mit Sauerstoffapparaten ausgerüstet und der Zugverkehr durch den Tunnel durch Umleitungen beschränkt. Im übrigen werde die Generaldirektion der Bundesbahnen sofort einen Kredit zur Elektrisierung der Strecke Rapperswil-Wattwil anfordern. Diese könne dann in sieben Monaten durchgeführt sein. Solange diese Strecke isoliert gewesen sei und nicht, wie erst jetzt, den Anschluß an die sonstigen elektrisierten Linien in Rapperswil gehabt hätte, wäre die Durchführung dieser Maßnahme durchaus unrationell gewesen, so daß keinerlei Versäumnis hier vorliege. Der Beantworter der Interpellation gedachte selbstverständlich auch in ehrender Weise der Opfer des Unfalls. Die Interpellation wurde in durchaus würdevoller, jeder Sensation entbehrender Weise behandelt.

— **Brieftaubenverkehr der englischen Eisenbahnen.** Der Versand von Brieftauben stellt die englischen Eisenbahnen vor Aufgaben, die nicht immer ohne Schwierigkeiten zu lösen sind. So mußten kürzlich zu einem Flugwettbewerb zwei Sonderzüge mit 50 Wagen, in denen etwa 30- bis 40 000 Brieftauben befördert wurden, gefahren werden. Während der Jahreszeit, in der diese Flüge stattfinden, werden etwa 20 000 Körbe mit je 20 Tauben versandt. Der Verkehr nimmt stark zu; 1925 hat eine Vermehrung um etwa 4400 Körbe gegen 1924 und um etwa 7000 Körbe gegen 1923 gebracht. Die Ausgangspunkte dieser Sendungen liegen zum großen Teil in Durham und Northumberland, so daß die Bewältigung des Brieftaubenverkehrs hauptsächlich der London und Nordost-Eisenbahn zufällt. Das Ziel der Brieftaubensendungen liegt häufig an der Südküste von England, nicht selten aber auch in Frankreich. Größere Sendungen werden von einem Wärter begleitet, der die Tauben unterwegs tränkt und sie am Ausgangspunkt des Wettflugs freiläßt. Bei kleineren Mengen werden diese Obliegenheiten von der Eisenbahn übernommen.

Die London und Nordostbahn besitzt 44 Sonderwagen zur Beförderung von Brieftauben in Körben. Die Wagen werden mit Dampf beheizt und sind mit besonders wirkungsvollen Lüftungsvorrichtungen versehen. Ihre Borde sind zum niederklappen, so daß die Wagen auch zur Beförderung anderer Güter als von Tauben benutzt werden können.

Fremde Erdteile.

— **Aus Niederländisch-Ost-Indien.** Den Plan, auf Borneo Eisenbahnen anzulegen, hat man zunächst aufgegeben. Der Verkehr ist noch nicht stark genug, als daß sich das Kapital genügend verzinsen würde. Man wird sich zunächst mit dem Ausbau eines Wegenetzes begnügen. — In Südsumatra sind die Arbeiten zur Verbindung der Lampong- und der Palembanglinien so weit gefördert, daß sie Ende des Jahres 1926 beendet sein werden, und der öffentliche Verkehr vielleicht schon Februar 1927 aufgenommen werden kann. Obwohl alle Linien als Kleinbahnen angelegt sind und im allgemeinen nur eine Geschwindigkeit von 30 km zulassen, ist beabsichtigt, einzelne Züge mit 45 km Stundengeschwindigkeit fahren zu lassen. Dadurch würde es möglich werden, in einer Tagesfahrt von Tandjong Karang und Lahat nach Palembang zu gelangen, wozu sonst, da nachts in Indien nicht gefahren wird, zwei Tage nötig werden. In Martapoera bleibt dann immer noch Zeit genug, ein Frühstück einzunehmen. — Auf Java schreiten die Arbeiten an der neuen für die Staatsbahnen herzustellenden 60 km langen Verbindung zwischen Djokjakarta und Soerakarta rüstig voran, so daß anzunehmen ist, daß die javaspurige Verbindung der beiden bislang nur durch die 1,435 m spurige Niederländisch-Indische Strecke verbundenen Staatsbahnbezirke 1929 fertig sein wird. Bislang hatte die Niederländisch-Indische Bahn auf ihrer Strecke eine dritte Schiene, auf der sie einzelne Staatsbahnzüge beförderte.

Internationaler Verkehr.

— **Die Mitteleuropäische Verkehrstagung in Wien.** Vom 2. bis 5. Oktober d. J. fand in Wien die mitteleuropäische Verkehrstagung unter zahlreicher Beteiligung von Vertretern des Auslandes, besonders Deutschland und der Nachfolgestaaten, statt. Schon im Vorjahre hatte eine mitteleuropäische Wirtschaftstagung stattgefunden, die den Zweck hatte, einen Ausweg aus der mitteleuropäischen Wirtschaftskrise zu finden. Als eines dieser Mittel sollte auch die Einberufung der mitteleuropäischen Verkehrstagung dienen. Verkehr war hierbei im weitesten Sinne genommen. Es sprachen daher bei dieser Tagung die Vertreter der verschiedensten Wirtschaftsgebiete, der Eisenbahnen, der Schiffahrt, der Luftfahrt, des Kraftfahrwesens, der Post, des Geldverkehres, des Fremdenverkehres, der Reisebü[illegible] und des Radios. Die Eröffnungsrede hielt Dr. Richard Rei[illegible] Präsident der österreichischen Nationalbank. Sodann sprach Dr. Ignaz Seipel, Altbundeskanzler über den Mitteleuropage[illegible] ken; Dr. Elemér Hantos, Staatssekretär a. D., Budapest, ü[illegible] das mitteleuropäische Verkehrsproblem; Heinrich Reinhardt, [illegible] nisterialrat, Mitglied der Verkehrskommission des Völkerb[illegible] des, Wien, über die Tätigkeit der Verkehrskommission des V[illegible] kerbundes; Staatsrat Dr. von Grassmann, Rhein-Main-Do[illegible] A.-G., München, über die Donau als Verkehrsweg; Direktor [illegible] gel, Weserbund, Bremen, über Wasserstraßenverbindung [illegible] deutschen Seehäfen; Dr. Georg Gothein, Reichsminister a. [illegible] Berlin, über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen; [illegible] Roscher, Postrat a. D., Berlin, über Post- und Schnellnachr[illegible] tenverkehr; Dr. Karl Uhlig, Karlsbad, über Verkehrsstatis[illegible] Dr. Sandor Böszörményi, Klausenburg, über rumänische Ve[illegible] kehrspolitik. Dr. Ottokar Lankas, Sektionschef im tschecho[illegible] wakischen Eisenbahnministerium, Prag, sprach über das in[illegible] nationale Eisenbahnregime und seine Bedeutung für die mitt[illegible] europäische Volkswirtschaft. Der Redner schilderte die Af[illegible] lösung des ganzen europäischen Verkehrswesens im Jahre 1[illegible] und die allmähliche Wiederanknüpfung der Eisenbahnverb[illegible] dungen von Land zu Land. Unter anderem gedachte er [illegible] alten Verkehrsbeziehungen und der großen Verdienste, die s[illegible] auf diesem Gebiete der Verein Deutscher Eisenbahnverw[illegible] tungen in einer rühmlichen 80jährigen Tätigkeit erworben [illegible]

Es sprachen ferner: Ministerialrat Dr. Viktor Hiller, W[illegible] über die Internationalen Eisenbahnverbände; Ingenieur Jo[illegible] Schwarzl, Bielitz, über die Verbesserung des europäisch[illegible] Eisenbahnverkehrs; Dr. Max Smolensky, Zürich, über den [illegible] bau der Paßschwierigkeiten in Mitteleuropa; E. M. Haisr[illegible] Oberbahnrat a. D., über die Reisebüros und den Fremdenv[illegible] kehr.

Außerdem ergriff das Wort der Generalsekretär des Int[illegible] nationalen Eisenbahnverbandes in Paris, Leverve, der im La[illegible] seiner Rede erklärte, sein Verband werde sich in seiner nächst[illegible] Verhandlung mit den Beschlüssen dieser Tagung eingehend [illegible] schäftigen.

Die Tagung faßte als Ergebnis ihrer Verhandlungen e[illegible] Reihe von Beschlüssen. Wir behalten uns vor, auf die Tag[illegible] zurückzukommen.

Wasserverkehr.

— **Schiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerp[illegible]** Der Eingang an Seeschiffen betrug im 3. Vierteljahr:

	1926		1925	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.[illegible]
Hamburg	4 331	4 974 618	3 336	4 149 3[illegible]
Nieuwe Waterweg .	6 576	9 132 637	3 858	5 592 7[illegible]
Rotterdam	4 507	5 710 351	3 065	4 431 6[illegible]
Antwerpen	3 158	5 175 782	2 593	4 435 9[illegible]

In den ersten neun Monaten betrug der Eingang an S[illegible] schiffen:

	1926		1925	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-[illegible]
Hamburg	10 629	12 916 066	10 076	12 640 8[illegible]
N. Waterweg . . .	14 626	21 215 932	10 463	15 408 3[illegible]
Rotterdam	10 462	15 558 476	8 378	12 589 1[illegible]
Antwerpen	8 353	14 323 819	7 435	12 690 0[illegible]

— **Der Ausbau des Hafens von Antwerpen.** Die Regierung hat erklärt, daß an der Ausführung der großen Erweiterungspläne unter allen Umständen festgehalten werden soll.

Rechtspflege.

— **Wissentliche Übertreibung bei Geltendmachung eines Schadens stellt versuchten Betrug dar!** Es gehört leider nicht [illegible] den Seltenheiten, daß Geschädigte, die gegen die Eisenbahn irgendwelche Ersatzansprüche geltend machen (z. B. aus dem Haftpflichtgesetz, der Eisenbahnverkehrsordnung, dem BGB. usw.) stark übertreiben und ihren Schaden schlimmer darstellen, [illegible] er in Wirklichkeit ist, um bei dem Geschäfte möglichst v[illegible] herauszuschlagen. Nur die allerwenigsten sind sich dabei wo[illegible] bewußt, daß sie sich damit des versuchten Betruges (§§ 2[illegible], 43 StGB.) schuldig machen und Gefahr laufen, zu empfindlich[illegible] Geld- und Freiheitsstrafen verurteilt zu werden, sobald ihnen die Unrichtigkeit ihrer Angaben nachgewiesen wird. Hier[illegible] sei folgender Fall mitgeteilt:

Dem Landwirt X, der in der Nähe der Bahn Rohrbündel a[illegible] gestapelt hatte, war — angeblich durch Funkenflug der Lokomotive — das Rohr verbrannt. Er stellte Ersatzansprüche gegen die Bahn aus § 25 des Eisenbahngesetzes von 1838 mit der [illegible]

ltung, es seien ihm im ganzen rund 170 000 Bündel durch Brand vernichtet worden. Die Feststellungen ergaben, daß Angaben des X stark übertrieben waren, und daß in Wirklichkeit nur ein geringer Bruchteil der genannten Menge verbrannt sein konnte, da X niemals die von ihm angegebene Menge überhaupt besessen hatte. Es wurde Anzeige erstattet, und X wurde von der großen Strafkammer Elbing (Akt.-Zeichen 2 I. 65) in der Berufungsinstanz wegen versuchten Betruges im Rückfall zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt. Die Revision des Angeklagten wurde durch Urteil des Reichsgerichts vom Mai 1926 (Akt.-Zeichen $\frac{2\text{ D. } 276/26}{\text{VIII. } 402}$) verworfen. In den Entscheidungsgründen des Reichsgerichtsurteils heißt es:

„Nach den das Revisionsgericht bindenden tatsächlichen Feststellungen der Strafkammer hat der Angeklagte aus dem Ergebnis seiner Berechnung des ihm vermeintlich durch Funkenflug verursachten Brandschadens erkannt, daß er die Zahl der verbrannten Bunde Rohr und ihren Wert bei weitem zu hoch angesetzt hatte. Wenn er trotzdem die Berechnung mit diesen unrichtigen Angaben unter Forderung von Ersatz des so aufgestellten Schadens der Reichsbahn-Gesellschaft überreichte, so liegt mindestens in der falschen Angabe über die Zahl der verbrannten Bunde die Vorspiegelung einer falschen Tatsache vor. Der Angeklagte ist dabei, wie im angefochtenen Urteil weiter festgestellt ist, davon ausgegangen, „daß die Reichsbahn-Gesellschaft auf Grund seiner Angaben über die Zahl der verbrannten Bunde (und den Wert) die aufgestellte Schadensersatzforderung begleichen werde“, sich auch bewußt gewesen, daß sie dadurch in ihrem Vermögen geschädigt werden würde, und daß der von ihm erstrebte Vermögensvorteil rechtswidrig war. Die Reichsbahn-Gesellschaft hat aber ihre Verpflichtung zur Schadensersatzleistung weder dem Grunde noch der Höhe nach anerkannt und nichts gezahlt.

Darin hat die Strafkammer mit Recht den Tatbestand des Betrugsversuches erblickt. Ein Betrugsversuch liegt vor, wenn der Täter eine Täuschungshandlung begangen hat, die nach seinem Willen den Irrtum des Gegners und nach seiner Annahme vermöge dieses Irrtums die Vermögensbeschädigung zur Folge haben wird; auch im übrigen ist die Verurteilung wegen versuchten Betruges im Rückfall nicht zu beanstanden.“ Br.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1072.)

— **Zur Hebung der Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetriebe.** Von Prof. Dr.-Ing. Wentzel, Aachen. **Betrieb, Verkehr und Wirtschaftlichkeit bei der früheren preuß.-hessischen Staatseisenbahn.** Von Regierungsbaurat Dr.-Ing. Derikartz, Jülich. Sonderdruck aus der „Verkehrstechnischen Woche“ Heft 28.

Der erste Aufsatz bildet gewissermaßen die Einleitung zu dem zweiten. Es werden darin Betrachtungen über die Möglichkeit einer Überwachung der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes angestellt, um das Verhältnis „Nutzleistung zu Aufwand“ in allen Teilen des weitverzweigten Betriebes feststellen und danach an richtiger Stelle eingreifen zu können. Zur Darstellung dieses Verhältnisses wird für den Eisenbahnbetrieb nach dem Vorschlage von Derikartz als „Aufwand“ (Nenner) die Lokomotivstunde an Stelle des Lokomotivkilometers, und zwar unterschieden gemessen, je nach ihrer Leistung als Stunde im Beförderungs-, Verschiebe- oder Bereitschaftsdienst und nach der Art der Lokomotive vorgeschlagen. Aus dem Verhältnis „Nutzleistung zu betrieblichem Aufwand“ entwickelt der Verfasser „Güteziffern“, die für beliebige Bezirke und Zeitabschnitte aufgestellt werden können.

Die hieran anschließende Abhandlung von Derikartz beginnt mit einer Erläuterung der wichtigsten Begriffsbestimmungen des Eisenbahnbetriebes nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und legt den Zweck der folgenden Untersuchungen dahin fest, „an Hand der Entwicklung der Verkehrsaufgaben bei den ehemaligen preuß.-hessischen Staatseisenbahnen die Ausgestaltung der leitenden Beeinflussung des Betriebes zu verfolgen und zu versuchen, allgemeine Gesichtspunkte für die Einrichtung und Handhabung einer neuzeitlichen Verkehrsanforderungen genügenden Eisenbahnbetriebsleitung und Ausblicke auf die Zukunft, besonders nach der wirtschaftlichen Seite hin, zu geben.“ Durch eine charakteristische Schaulinien wird dann die Entwicklung der Verkehrsaufgaben dargestellt unter Würdigung der diesen zur gemachten Aufzeichnungen anhaftenden Mängel. Unter den aus den Schaulinien gezogenen Schlüssen interessiert besonders die Tatsache, daß trotz fortlaufender Verbesserung der Verschiebeanlagen sich das Verhältnis der Lokomotivstunden zur Nutzleistung nicht gebessert hat, ja daß sogar der Anteil des Verschiebedienstes für ein Güterzugkilometer von $^1/_9$ Lokomotivstunde in den Friedensjahren auf $^1/_6$ Lokomotivstunde 1915 bis 1917 steigt, um in den Nachkriegsjahren auch nur geringfügig zu sinken. Nach dieser Darstellung schildert der Verfasser den Einfluß der Verkehrsentwicklung insbesondere auf die Betriebsleitung, die in früherer Zeit den Betrieb allein durch Vorschriften aller Art (Fahrdienstordnung, Fahrpläne, Bahnhofsdienstanweisungen usw.) festlegte, so daß sich abgesehen von einigen kleineren Zwischenfällen und Störungen eine regelmäßige Abwicklung ergab. Erst spät erkannte man, daß darüber hinaus eine Beeinflussung des Betriebes nach großen, wirtschaftlichen Gesichtspunkten notwendig war, die zunächst innerhalb der Direktionen zur Einrichtung der Zug- und Oberzugleitungen und später der Generalbetriebsleitungen und der Betriebsabteilung im Ministerium führte.

Hierauf wird die Entwicklung der Eisenbahnbetriebsleitung nach den drei Hauptpunkten — Beeinflussung der Ausgestaltung der Anlagen und Einrichtungen in allgemeiner und wirtschaftlicher Hinsicht, ständige leitende Beeinflussung des Ablaufs der Betriebsvorgänge und Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung — kritisch besprochen. Die hier dargelegten Gedankengänge beleuchten klar die der heutigen Organisation anhaftenden Mängel und geben zugleich Anregungen zu Verbesserungen, um sich auf die in Zukunft zu lösenden Aufgaben rechtzeitig einrichten zu können. Es wird dann der schon im ersten Aufsatz erwähnte Vorschlag gemacht, durch „Prüfzahlen“ oder „Güteziffern“, die aus dem Verhältnis der Nutzleistung des Betriebes zum betrieblichen Aufwand gewonnen werden, die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdurchführung zu überwachen. Als Einheiten werden für die Nutzleistung Nettotonnenkilometer, für den Aufwand Lokomotivdienststunden unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven gewählt, wodurch Beförderungs-, Verschiebe- und Bereitschaftsarbeit in gleicher Weise auch zeitlich besser erfaßt werden als bisher durch Zug- oder Achskilometer.

In entsprechender, nur angedeuteter Weise wären auch die anderen Zweige des Gesamtunternehmens (Verkehrs-, Werkstättendienst, Bahnunterhaltung usw.) durchzuarbeiten, um auch hier in allen Teilen Klarheit über den wirtschaftlichen Verlauf zu erhalten. Natürlich setzt dieses Vorgehen eine Umgestaltung der Buchführung voraus, die in großen Zügen vom Verfasser skizziert wird.

Zur Einschränkung der Verschiebearbeit werden dann zum Teil recht einschneidende Vorschläge gemacht, die wohl von den Wirtschaftskreisen nicht ohne Widerspruch hingenommen werden dürften. Die Ergebnisse der ganzen Untersuchung werden dann zu Ausführungen über die organisatorische Ausgestaltung für die Anwendung der neuen Vorschläge benutzt, und es wird nach einigen allgemeinen Gedanken über wirtschaftliche Untersuchungen bei Eisenbahnen die Folgerung gezogen, daß die Staatsbahnen die ihnen durch ihr Monopol zustehenden Rechte überprüfen sollen, um allen Verkehr, der sich trotz wirtschaftlichster Durchführung als nicht lohnend erweist, den Privat- und Kleinbahnen sowie den Lastkraftwagen zu überlassen.

Die von großen Gesichtspunkten ausgehenden Ausführungen der beiden Verfasser seien jedem zum Studium empfohlen, der sich mit den interessanten Aufgaben der wirtschaftlichen Betriebsführung befaßt. Wenn sie auch vielleicht in mancher Hinsicht Widerspruch begegnen werden, so bieten sie doch zweifellos für die Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Umgestaltung der Reichsbahn viele wertvolle Anregungen. Dr.-Ing. Busse.

— **Erläuterungen zu den Eisenbeton-Bestimmungen 1925 mit Beispielen.** Von Prof. Dr.-Ing. W. Gehler. Dritte vollständig neubearbeitete Auflage. Mit 80 Textabbildungen. Berlin 1926. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis 6,30 RM.

Infolge des schnellen Absatzes mußte der im Jahre 1916 erschienenen ersten Auflage der Erläuterungen zu den Eisenbeton-Bestimmungen im Jahre 1918 bereits die zweite Auflage folgen. Die vorliegende dritte Neuauflage ist in der Hauptsache durch die Herausgabe der neuen Eisenbeton-Bestimmungen 1925 bedingt.

Die bei der Ausführung vieler Bauwerke aus Beton und Eisenbeton in der Zwischenzeit gesammelten Erfahrungen sowie die Fortschritte in der Erkenntnis der Baustoffe, so auch des hochwertigen Zements, und die Forschungsergebnisse der Statik und Festigkeitslehre sind wie in den neuen Bestimmungen, so auch in diesen Erläuterungen berücksichtigt und in den betreffenden Abschnitten ausführlich behandelt.

Wie in der zweiten ist auch in der Neuauflage der Wortlaut der Bestimmungen den Erläuterungen vorangesetzt; dadurch ist die Übersichtlichkeit und Brauchbarkeit des Werkes wesentlich erhöht.

Der Umfang des Heftes mußte gegenüber der zweiten Auflage erweitert werden, da die neuen Bestimmungen 1925 nicht nur wie bisher die Eisenbeton-Bestimmungen, sondern auch die Vorschriften für Steindecken, die Betonbestimmungen und die Grundsätze für Würfeldruckversuche enthalten und demzufolge auch in den Erläuterungen außer den Eisenbeton-Bestimmungen auch die Vorschriften für Steindecken behandelt werden mußten. Besondere Erläuterungen zu den Betonbestimmungen erübrigten sich, da die Vorschriften selbst sehr ausführlich gehalten sind.

Bezüglich der Bestimmungen für Druckversuche an Würfeln bei Ausführung von Bauwerken aus Beton und Eisenbeton ist in den Erläuterungen als Ergänzung zu den Bestimmungen nur auf die Notwendigkeit der Normung eines Probebalkens hingewiesen und ein solcher in einer Abbildung dargestellt. Diese Ergänzung schien deshalb dem Verfasser notwendig, weil nach den neuen Eisenbeton-Bestimmungen bei kühler Witterung die Baupolizeibehörden die Ausschalungsfristen von dem Ausfall von Festigkeitsversuchen mit Probebalken abhängig machen und deshalb die Herstellung solcher Probebalken verlangen können.

Als Grundlagen dieser Erläuterungen dienten nicht nur die eigenen großen Erfahrungen des Verfassers, sondern auch diejenigen einer Reihe anerkannter Fachleute. Sie geben in allen Zweifelsfällen eingehende Auskunft; jedem Benutzer der Eisenbeton-Bestimmungen sind diese Erläuterungen unentbehrlich.

J. Kuhnke-Berlin.

— **Die elektrischen Maschinen.** Einführung in ihre Theorie und Praxis von Dr.-Ing. M. Liwschitz, Oberingenieur der Siemens-Schuckertwerke. Mit 284 Abbildungen und 13 Tafeln. (Teubners Technische Leitfäden, Band 24.) Leipzig und Berlin 1926. Verlag von B. G. Teubner. VIII, 337 Seiten. Preis geb. 14 *M.*

An ausführlichen Werken über die Theorie und Praxis der elektrischen Maschinen herrscht kein Mangel. Der im Rahmen der Teubnerschen Sammlung technischer Leitfäden hier vorliegende Band will in weiser Selbstbeschränkung dem Anfänger, Studierenden und jüngeren Ingenieur das Fundament für das tiefere Eindringen in die Theorie der elektrischen Maschinen geben, indem es ihm den Zusammenhang zwischen den Vorgängen in den elektrischen Maschinen und den Naturgesetzen darlegt, dessen Verständnis erfahrungsgemäß hauptsächlich Schwierigkeiten bereitet. Aus diesem Grunde sind Nebenerscheinungen außer acht gelassen und nur die wichtigsten Vorgänge, die sich in den elektrischen Maschinen abspielen, behandelt worden. Die Theorie wurde soweit entwickelt, daß der Studierende die für die Berechnung der Maschine und den Entwurf der Wicklung notwendigen Grundlagen erhält. Die Konstruktion ist nur soweit berücksichtigt, als es für das Verständnis der physikalischen Vorgänge wünschenswert war.

In den ersten drei Kapiteln sind die Grundgesetze aus Theorie der Wechselströme, der magnetische Kreis, Verluste Erwärmung der elektrischen Maschine und der einfachste trische Apparat, der Transformator, behandelt. Das v Kapitel bringt die Wicklungen der elektrischen Maschinen, w sich ein Abschnitt über die induzierte EMK und die Feldk einer Wechselstrom- und einer Gleichstromwicklung anschl Es folgen die nach den Transformatorgesetzen arbeitenden trischen Maschinen, die Asymchronmaschine und deren Son fall, die Synchronmaschine. Erst dann kommen die Kommut maschinen (die Gleichstrommaschine, der Einankerumfo und die Wechselstrom-Kommutatormaschine) an die Reihe.

Die ganze Anordnung des Stoffes entspricht dem gestec Ziel. Das anregend geschriebene Werk zeigt den erfahr Praktiker, der die theoretischen Grundlagen seines Fa glänzend beherrscht und — was besonders hervorzuheben i es auch versteht, den schwierigen Gegenstand bei aller d den beschränkten Umfang des Buches gebotenen Knappheit und verständlich vorzutragen. Ein ausführliches Literatur zeichnis ermöglicht ein tieferes Studium der Quellen, wäh das beigegebene Sachverzeichnis die Benutzung wesentlich leichtert. Ein empfehlenswertes Buch!

Sc

— **Zivilprozeßordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz.** Adolf Baumbach, Senatspräsident beim Kammerger Dritte, wesentlich veränderte und vermehrte Auflage. Ve von Otto Liebmann in Berlin. In Ganzleinen gebunden 16 für Abonnenten der „Deutschen Juristen-Zeitung“ Vorzugs 14,50 M.

Darf ein Buch innerhalb von 2 Jahren die dritte Auflag leben, so spricht es ohne weiteres für sich selber. Sein V wird aber, ohne daß man den Namen Baumbach in den Vor grund zu stellen braucht, noch dadurch erhöht, daß es in e geradezu vorbildlichen Gründlichkeit und Kürze die gegen tig gültige und wohl beizubehaltende Zivilprozeßordnung Schaden für die Handlichkeit (Taschenkommentar) darbi Das von der zweiten Auflage Gesagte (vgl. Nr. 23 dieser Zeit vom 4. Juni 1925, S. 661, 662) kann man also unbedenklich un streichen. Die dieser beigefügten Nebengesetze, wie z. B. Gerichtskostengesetz, werden wohl nunmehr als besond Buch erscheinen, da sonst die Handlichkeit nicht mehr gew sein dürfte.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinsdrucksachen.

Das seit längerer Zeit neubearbeitete Achsdruckverzeichnis (AV.) ist nunmehr herausgegeben und mit Schreiben Nr. I 168 vom 21. September 1926 versandt worden. Hierdurch wird das bisherige Radstandsverzeichnis (RV.) aufgehoben. Nachträge zum neuen AV. sollen, wenn nötig, im April und Oktober j. J. erscheinen. Die Verwaltungen werden ersucht, bis zum 15. März und 15. September etwaige Änderungen an uns einzusenden.

Verlegung einer Personenverkehrsstelle.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 11. Oktober 1926 ist die besonders gelegene Personenverkehrsstelle des Bahnhofs Schwarzenberg-Neuwelt an der Hauptbahn Schwarzenberg-Zwickau (Sa.) verlegt und mit der Güterverkehrsstelle des Bahnhofes vereinigt worden. Hierdurch ändert sich die Entfernung Schwarzenberg-Schwarzenberg-Neuwelt von 2,46 auf 2,07 km und Schwarzenberg-Neuwelt-Lauter (Sa.) von 1,90 auf 2,29 km.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Am 1. tober 1926 ist der zwischen den Stationen Karthaus und We (Mosel) rechts der Bahnstrecke Trier-Perl Landesgrenze legene Haltepunkt Wasserliesch, der bisher nur dem P sonenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck u Expreßgut eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind lassen worden:

Nr. III 163 vom 4. Oktober 1926 an die Mitglieder des Te nischen Ausschusses und des Wagen-Ausschusses, betreffend Vereinswagenübereinkommen; Antrag auf Änderung des Ziff. 1 Abs. 2 der Anlage II (Befestigung der Wagende durch Stricke);

Nr. IV 161 vom 8. Oktober 1926 an die Mitglieder des Gü verkehrsausschusses, betreffend Herausgabe der Übergan kilometerzeiger und Änderung des Art. 17 Ziff. 5 des Übk. VBR. (abges. am 8. Oktober 1926).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Kunau für den beschränkten Stückgutverkehr.

Am 15. Oktober 1926 wird der an der Strecke zwischen Halbau und Hansdorf, Kreis Sagan, gelegene Haltepunkt Kunau für den beschränkten Stückgutverkehr (bis 500 kg) eröffnet.

Breslau, den 11. Oktober 1926. (1057)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Vom 1. November d. J. ab erhält die dem öffentlichen Verkehr dienende Personenhaltestelle und Güterladestelle Wesseling-Provinzialstraße die Bezeichnung „Wesseling-Nord“.

Köln, den 9. Oktober 1926. (1051)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Tfv. 502. Reichsbahn-Tiertarif.

Im Abschnitt A, Seite 7, unter Zu § 49 Ziffer 4. a) II wird die Station „Breslau Ost“ gestrichen. (Druckfehl berichtigung.)

Berlin, den 2. Oktober 1926. (10
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 14. Oktober 19 werden bei den Ausnahmetarifen 1 1 b Frachtsatzzeiger in Kronenwähr nachgetragen.

Berlin, den 9. Oktober 1926. (10
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

4. Nachruf.

Am 10. d. Mts. verschied nach längerem Leiden im 50. Lebensjahre in [O]berschreiberhau, wo er Genesung suchte,

Herr Reichsbahnoberrat

Dr. Hugo Schrödter.

20 Jahre ist der Entschlafene mit Erfolg im Eisenbahndienst tätig [g]ewesen. Wir verlieren in ihm einen befähigten Mitarbeiter, der in vorbild[li]cher Weise ein stets liebenswürdiges und kameradschaftliches Wesen mit [g]ewissenhaftester Pflichterfüllung zu verbinden wußte. Schmerzlich beklagen [w]ir daher seinen allzufrühen Heimgang und werden ihm allzeit eine treue [E]rinnerung und ein ehrendes Gedenken bewahren.

Oppeln, den 11. Oktober 1926. (1055)

**Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes der Reichsbahndirektion Oppeln.**

[…] Güterverkehr (Fortsetzung).

[Reich]sbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

[Mit] Gültigkeit vom 11. Oktober 1926 [tritt] ein neuer Ausnahmetarif 11e für [A]mmonsalpeter, phosphorsaurer, in [Kraft]. Außerdem wird das gleiche Gut [unter] Ziffer 1 des Warenverzeichnisses [des] Ausnahmetarifs 11 nachgetragen.
[Ber]lin, den 6. Oktober 1926. (1031)
[D]eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

[Reich]sbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

[Mit] Gültigkeit vom 11. Oktober 1926 [tritt] der Ausnahmetarif 133 für Nickel[oxydul]sulfat in Kraft.
[Ber]lin, den 6. Oktober 1926. (1044)
[D]eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

[…] B.: Entfernungen für den Binnen- [und] Wechselverkehr der früheren Preu[ßisch]-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

[Mit] Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 [werd]en die Anstoßangaben der Stationen [Crossen]au Oderhafen und Wehrse Grenze [geänd]ert. Ferner treten mit dem glei[chen] Tage in den Tarifheften der Kilo[meter]tafel II Entfernungsänderungen [ein]. Diese Änderungen werden durch [die] nächsten Tarif- und Verkehrsan[zeige]r bekanntgegeben werden. Erhöhun[gen g]elten erst vom 15. Dezember 1926.
[Ber]lin, den 7. Oktober 1926. (1046)
[D]eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

[Entfe]rnungen für den Binnen- und [Wech]selverkehr der früheren Preußisch[-Hessi]schen usw. Staats- und Privatbahnen.

[Mit] Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 [wird] die Station „Neuhaldenslebener [Werk]e“ für den Eilgut- und Frachtgut[wage]nladungsverkehr der angeschlosse[nen] Werke und Lagerplätze eröffnet. [Die] Station erhält die Dienstbeschrän[kung]szeichen OR, WA, Zn. Die Ent[fernu]ngen sind zunächst durch Anstoß [von …] km an die Entfernungen der Sta[tion] Neuhaldensleben zu bilden.
[Ber]lin, den 8. Oktober 1926. (1045)
[D]eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

[Durc]hfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

[…] Abänderung der Position 17 der [Abtei]lung III des Warenverzeichnisses [in o]bigem Tarif in „Melasse“ ist als [Druc]kfehlerberichtigung erfolgt.
[Nä]heres durch Reichsbahntarifanzeiger.
[Alt]ona, den 6. Oktober 1926. (1036)
[D]eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A (Tfv. 2).

Die Stationen der Augsburger Lokalbahnen sind mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 und die Stationen der Lokalbahn Lam-Kötzting A.-G. mit Gültigkeit vom 1. April 1926 in den direkten Güterverkehr mit den am Reichsbahn-Gütertarif beteiligten Bahnen einbezogen.
Berlin, den 2. Oktober 1926. (1026)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 wird die Station Neuhaldenslebener Werke in den Tarif einbezogen. Ferner wird zum gleichen Zeitpunkt für die Verbindung Schwiebus-Chemnitz Hbf. bei Wegevorschrift über Cottbus-Dresden eine besondere, nur für den Eilgutverkehr geltende Entfernung eingeführt.
Berlin, den 4. Oktober 1926. (1032)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1926: Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 30, 33, 33a, 35, 35a, 38, 49, 52, 61, 88, 122, 126 und 130. Ergänzung der Warenverzeichnisse der A. T. 35 und 61. Einführung von 5-t-Sätzen für A. T. 38, von 10-t-Sätzen für Holz des A. T. 69.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 5. Oktober 1926. (1028)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober 1926 wird die Station Niederdorf (Erzgeb.) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 1f, die Station Vechta-Falkenrott als Versandstation in den Ausnahmetarif 10a einbezogen.
Berlin, den 6. Oktober 1926. (1041)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif.

In die Ausnahmetarife 57 bzw. 11 bzw. 13 für Chlorkalk wird mit sofortiger Gültigkeit „Chlor, verflüssigt“ aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 9. Oktober 1926. (1056)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 14. Oktober 1926 wird in dem Ausnahmetarif 22 bei der Versandstation Keltsch die Gültigkeit auf Abfallschwefelsäure der Sprengstoffherstellung eingeschränkt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist vom Herrn Reichsverkehrsminister genehmigt. In dem Ausnahmetarif 2d ist als Versandstation Beuthen (Oberschles.) Hbf. nachzutragen.
Berlin, den 9. Oktober 1926. (1053)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 14. Oktober 1926 tritt bis auf jederzeitigen Widerruf längstens bis zum 31. März 1927 ein neuer Ausnahmetarif 16d für Kohl (Kraut), frisch, ausgenommen Blumen- und Rosenkohl zwischen allen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Kraft.
Berlin, den 11. Oktober 1926. (1058)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 wird die schwedische Station Karlstad östra in den Tarif einbezogen.
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 6. Oktober 1926. (1039)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1926 werden in das Warenverzeichnis des oben genannten Tarifs „Patronen für Handfeuerwaffen“ unter Abteilung I eingereiht.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 6. Oktober 1926. (1034)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926. Druckfehlerberichtigung der besonderen Wettbewerbssätze des Ausnahmetarifs 31 (Nachtrag 3, Seite 2) nach Gingen (Fils).
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 6. Oktober 1926. (1037)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Güterverkehr.

Die 33⅓prozentige Ermäßigung für frisches Fleisch nach Deutschland — vgl. unsere Bekanntmachung vom 26. September 1926 — wird ab 10. Oktober 1926 auf Sendungen von Aarhus H., Odense und Randers ausgedehnt. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, im Oktober 1926. (1025)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 197. Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Bei Tarif Nr. 152 ist hinter Zichorie nachzutragen: aller Art, auch Zichorienmehl. Die Ergänzung tritt mit dem 15. Oktober 1926 in Kraft. (1042)
Königsberg (Pr.), den 6. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Im Ausnahmetarif 129 (Bauxit), dessen Gültigkeit bis zum 31. Mai 1927 verlängert worden ist, werden die Anwendungsbedingungen entsprechend geändert.

Berlin, den 5. Oktober 1926. (1035)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Bestimmungen über die Frachtvergünstigung für Feld- und Gartenfrüchte einschließlich Obst und Südfrüchte bei Neuaufgabe in Frankfurt (Main) Osthafen.

Die Bestimmungen in der Bekanntmachung Nr. 1945 des Berliner Tarifanzeigers Nr. 146/1924 werden mit sofortiger Geltung durch eine Neufassung ersetzt.

Nähere Angaben enthält der Berliner Tarifanzeiger I. Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (1024)

Frankfurt (Main), den 2. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz. Umbehandlungsverkehr. Kundmachung vom 1. September 1924. Bk. 8 (92).

1. Die Bestimmung auf Seite 3 „Zu Artikel 14, Lieferfristen" erhält mit Geltung vom 16. Oktober 1926 folgende Fassung:

„Den Transportfristen sind die in den einzelnen Ländern gültigen besonderen Zuschlagsfristen zuzurechnen."

2. Die Zusatzbestimmung „Zu Artikel 15. Verfügungsrecht des Absenders" auf Seite 3 wird mit Geltung vom 16. Oktober aufgehoben. (1048)

Frankfurt (Main), d. 8. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Frankfurt (M.).

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 wird für den Güterverkehr Saarbahnen-Niederländische Eisenbahnen der Verbandsgütertarif Teil II, Heft 2, neu ausgegeben. Er enthält die besonderen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen, die besonderen Vorschriften für Privatwagen und das Verzeichnis der Grenzübergänge nebst Entfernungszeiger für die deutschen Durchgangsstrecken.

Außerdem treten mit dem gleichen Zeitpunkte die Dienstanweisung über die Abfertigung und Rechnungslegung und die Vorschriften für den Kontroll- und Abrechnungsdienst im Güterverkehr Saarbahnen-Niederländische Eisenbahnen in Kraft.

Die Frachten werden für die deutschen Strecken und die Saarbahnstrecken durch die Saarbahnstationen nach dem Gütertarif für den Verkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen, für die niederländischen Strecken durch die niederländischen Stationen nach dem Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif berechnet. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt mit direkter, auf die endgültige Bestimmungsstation lautender Frachtkarte.

Nachnahmen sind bis zur Höhe des Wertes des Gutes in der Währung des Versandlandes zugelassen.

Köln, den 9. Oktober 1926. (1052)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1926 werden für den deutsch-niederländischen Güterverkehr ausgegeben:

1. Nachtrag 1 zum Verbandsgütertarif Teil I, Preis 0,30 RM,
2. Nachtrag 2 zum Verbandsgütertarif Teil II Heft 1, Preis 0,30 RM.

Der Nachtrag 1 zum Verbandsgütertarif Teil I enthält in der Hauptsache Änderungen der besonderen Zusatzbestimmungen, der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung. Der Nachtrag 2 zum Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 enthält Änderungen der Entfernungen und der Ausnahmetarife, Aufnahme der Ausnahmetarife 91 für Ammoniak usw., 105 H für Schwefelsäure, 106 für Kartoffelstärkefabrikate, Aufnahme des Spezialtarifs Nr. 21 für Braun- und Steinkohlen usw., Ergänzung der Barêmes für die Spezialtarife sowie Änderungen im Verzeichnis der Stationen mit Sonderbestimmungen.

Köln, den 6. Oktober 1926. (1040)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil I.

Im Tarif, Teil I, Abschnitt B, § 14 II, erhält auf Seite 17 der 2. Absatz der Ziffer (85) folgende Fassung:

„Eisen und Stahl, Eisen-, Stahl- und Gußeisenwaren und sonstige metallurgische Erzeugnisse aller Art (auch Maschinen, Apparate usw.), mineralische Brennstoffe (Stein- und Braunkohlen, Briketts und Koks), chemische Erzeugnisse aller Art sowie Sammelladungen. (Güter verschiedener Art.)"

München, den 24. September 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt (1029)
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Österreich usw. Umbehandlungsverkehr. Kundmachung vom 16. April 1925.

1. Die Zusatzbestimmung „Zu Art. 14, Lieferfristen" auf Seite 4 erhält mit Geltung vom 16. Oktober 1926 folgende Fassung:

„Den Transportfristen sind die in den einzelnen Ländern gültigen besonderen Zuschlagfristen zuzurechnen."

2. Die Zusatzbestimmung „Zu Art. 15. Verfügungsrecht des Absenders" im Abschnitt I auf Seite 4 wird mit Geltung vom 16. Oktober 1926 aufgehoben.

München, den 5. Oktober 1926. (1047)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 14. Oktober 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 7. Oktober 1926. (1043)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-nordischer Verbands-Güte[…] Teil I, Abteilung B.

Ab 15. Oktober 1926 wird die [l…] für Umzugsgut in Wagenladunge[…] den dänischen Strecken von Kla[…] nach Klasse 5 herabgesetzt.

Auskunft durch die Abfertigung[…] Altona, im Oktober 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[…]
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltun[…]

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B[…] 1. März 1925. Änderungen.

Mit 10. Oktober 1926 ist Kalk, k[…] saurer, natürlicher (Kreide, Bergk[…] Wienerweiß), geschlämmt und [… ge]schönt, in die Tarifklasse VII ve[…] Mit gleichem Tage sind die Lage[…] ansätze in Leiwährung ermäßigt. N[…] Auskunft erteilen die gesellschaft[…] Dienststellen.

Wien, am 5. Oktober 1926. ([…]
Erste Donau-Dampfschiffahrts-
Gesellschaft.

Csl. Donauumschlagverkehr über B[…] lava und Komàrno. Gütertarif T[…] vom 13. Mai 1924. Änderungen bzw[…] gänzungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober […] sind im obgenannten Tarif folgend[…] derungen bzw. Ergänzungen du[…] geführt:

Seite 11. Im Abschnitt I […] (Zwischenlagerung) ist im erste[…] satze nach den Worten „Magazinen[…] Lagerplätzen" zugesetzt:

„, auch wenn die Sendungen inn[…] dieser Zeit zwecks Weiterbeförd[…] ausgepackt, umgepackt, verpackt […] einem einfachen Veredlungsverf[…] durch Sortierung, Reinigung, K[…] vierung (z. B. Sterilisieren, Dörren […] nochmaliger Verpackung unterw[…] werden."

Seite 66 des Tarifes (Sei[…] 21 und 24 des Nachtrages IV).

Die Stationsbezeichnung Georgsw[…] Ebersbach ist auf „Ebersbach v S[…] abgeändert.

Die Stationen Hodonin statni to[…] na tabàk und Liberec dolni nadraz[…] mit allen Angaben gestrichen.

Regensburg, den 4. Oktober 1926. ([…]
Bayerischer Lloyd,
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Lokalgütertarif Teil III für die [Bef]derung von Getreide usw., gültig [vom] 1. März 1926. Erhöhung der W[…] gelder.

Mit Gültigkeit vom 11. Oktober [19…] bis auf Widerruf werden die Wa[…] bühren um 100 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die [D]i[…] tion und die Dienststellen.

Regensburg, den 9. Oktober 192[…]
Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-
Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil I, Abteilung B, [vo…] 1. März 1925. Änderungen.

Mit 10. Oktober 1926 ist Kalk, k[…] saurer, natürlicher (Kreide, Bergk[…] Wienerweiß), geschlämmt und [… ge]schönt, in die Tarifklasse VII ver[…] Mit gleichem Tage sind die Lage[…] ansätze in Leiwährung ermäßigt. N[…] Auskunft erteilen die gesellschaft[…] Dienststellen.

Regensburg, d. 7. Oktober 1926. ([…]
Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-
Aktiengesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 42. | Berlin, den 21. Oktober 1926. | LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die optische Signalübertragung.

Von Reichsbahnrat **Dr.-Ing. Bäseler**, München.

Der folgenschwere Eisenbahnunfall am Münchner Ostbahnhof, so jäh die Pfingstfreude brach, lenkt mit erneuter Wucht Aufmerksamkeit auf das Königsproblem der Sicherungshnik, den Schutz gegen das Überfahren von Haltesignalen. e Deutsche Reichsbahn hatte schon vorher die Aufgabe ergisch in Angriff genommen.

Über die Frage ist soviel geschrieben und gedacht worden, ß es nahezu unmöglich ist, eine vollständige Darstellung der strebungen zu geben. Daß unter den Erfindungen, die istens von Laien stammen, nur sehr wenige vielleicht brauchre sind, ist bekannt. Einen Überblick über das ganze Gebiet kürzlich Aust[1]) veröffentlicht.

Ich muß mich im folgenden darauf beschränken, darzulegen, lche Gesichtspunkte für mich bei dem Versuch, die Aufgabe lösen, leitend waren.

Die Aufgabe wird von fast allen Laienerfindern, aber auch n vielen Eisenbahnern unzulänglich beurteilt. Sie läge unmein einfach, wenn der lange Bremsweg nicht wäre; Güterge brauchen bei voller Fahrt unter ungünstigen Verhältssen 700 m und mehr. Dann brauchten wir nur das Vorbeiren am Hauptsignal zu hindern und könnten eine der unhligen, höchst einfachen „Zerstörungsvorrichtungen" betzen, bei denen ein ins Profil ragender Stab auf der Lokotive ein in die Luftleitung eingeschaltetes Glasrohr oder nen stromführenden Draht zerschlägt oder dergleichen. Daß lche Einrichtungen nicht versagen würden, ist sicher. Da s Überfahren des Hauptsignals selten und fast immer per fas geschieht, könnte man die kleine Störung schon ertragen. an könnte auch ruhig zulassen, daß der Stab, oder was es sonst , selber dabei zerbricht, wenigstens bei hohen Geschwindigiten; das wird er nämlich häufig tun. Aber mit der ganzen Einrichtung ist eben nur verzweifelt wenig erreicht, denn 50 bis 100 m hinter dem Einfahrsignal liegt häufig schon der Gefahrpunkt.

Man könnte zwar alle Einfahrsignale um den Bremsweg hinausrücken. Aber die Verlängerung der Stelleitungen, die Hemmung des Betriebes, die Verschlechterung der Übersicht scheinen diese Lösung tatsächlich auszuschließen, so daß sie nie ernstlich erwogen wurde.

Daraus folgt der wichtige, für alle Konstruktionen entscheidende und erst die wirklichen Schwierigkeiten verursachende Schluß, daß die Einwirkung auf den Zug schon *vor dem Hauptsignal, also etwa in der Höhe des Vorsignals*, stattfinden muß, also betriebsmäßig, weil das Überfahren eines Vorsignals in Warnstellung alle Augenblicke vorkommt. Die Teile müssen deshalb so gebildet sein, daß sie betriebsmäßig aushalten und nicht brechen.

Wenn man das festhält, dann schränken sich die möglichen Lösungen sofort auf einen kleinen Bruchteil ein. Das Problem hat zwei Unterfragen:

A. Wie kann ich vom Gleis auf die Lokomotive wirken?

B. Wozu benutze ich auf der Lokomotive diese Einwirkung (Zeichengebung, Bremsung)?

Auf die erste Frage gibt es mehrere Antworten, die sich, je nachdem, ob Berührung stattfindet oder nicht, gliedern lassen in

1. körperliche Übertragungen
   a) mechanische Bewegung,
   b) elektrische Berührung (Kontakt);
2. unkörperliche Übertragungen
   a) Magnetismus,
   b) elektrische Wellen,
   c) Licht.

[1]) Der Bahnbau, 1926, Nr. 9.

Von den Lösungen mit mechanischer Bewegung (1 a) ist besonders die van Braamsche seit langem bekannt. Es ist freilich eine eben so alte und eingewurzelte Überzeugung der Fachleute, daß es auf die Dauer mechanisch nicht geht, weil bei den großen Geschwindigkeiten die Teile nicht halten. Ob das unbedingt zutrifft, ist schwer zu sagen; jedenfalls hat die van Braamsche Einrichtung, wo sie eingebaut wurde, weniger Versager und Störungen gezeigt, als man im allgemeinen angenommen hat, und Verbesserungen scheinen möglich. Leider sind alle solche Einrichtungen in den nur 50 mm hohen neutralen Raum über dem Gleis hineingezwängt. Die mechanische Übertragung wäre weit leichter lösbar, wenn man einen genügend großen und nicht gerade im Gleis liegenden, überdies gegen ungewollten Anstoß geschützten Raum dafür freigeben könnte, aber den gibt das Normalprofil nicht her, und Änderungen daran erscheinen ausgeschlossen.

Ganz ähnlich steht es mit der elektrischen Berührung (1 b). Es gibt schnellfahrende elektrische Bahnen mit dritter Schiene, deren Stromabnehmer auch sicher Kontakt geben muß und gibt, der auch durch das Verlassen und Wiederfassen der dritten Schiene, die manchmal unterbrochen ist, nicht beschädigt wird. Aber auch dafür brauchte es besonderen Raum im Profil. So werden die Teile wiederum gedrängt, sie nutzen sich schnell ab und können nicht witterungsfrei gebaut werden. Daß in günstigeren Klimaten, z. B. Frankreich, immerhin achtbare Erfolge damit erzielt wurden, ist bekannt.

Es ist nicht zu verkennen, daß unter diesen Umständen die unkörperlichen Übertragungen in den Vordergrund treten. Die drei genannten, Magnetismus, elektrische Wellen und Licht, sind physikalisch nahe verwandt. Man könnte auch an Wärmestrahlen und Röntgenstrahlen denken, die sich von elektrischen Wellen und Lichtstrahlen nur durch die Wellenlänge unterscheiden; doch scheint es dafür einstweilen keine günstige technische Anwendung zu geben.

In der Mitte zwischen den körperlichen und unkörperlichen Übertragungen steht gewissermaßen der Schall, oder die Luft überhaupt (Preßluft). Sie wird in der Tat erwogen.

Es scheint schwer, unter diesen vielen Möglichkeiten einen bestimmten Weg zu finden. Aber da helfen gewisse Betriebsrücksichten. Die Reichsbahn hat, mit vollem Recht, die Bedingung gestellt, daß

1. auf der Strecke keine großen Kraftquellen nötig sind;
2. die Signaldrahtzüge durch die notwendigen Umstellungen der Einwirkungsgeräte nicht erheblich belastet werden dürfen.

Besonders die Bedingung 1 ist klar. Man kann nicht auf jeder entlegenen Blockstelle z. B. eine drahtlose Sendestation einrichten.

Daraus folgt, daß die Kraftquelle auf der Lokomotive sein muß, wo sie leicht gespeist und unterhalten werden kann, und von der Strecke her nur ein Reflex, eine Rückwirkung stattfindet.

Damit scheidet bei der Luftübertragung zunächst Preßluft aus. Anders wäre es mit Schallwellen. Zwar kann man nicht eine große Sirene oder dergleichen ans Gleis stellen; das würde, abgesehen vom Kraftverbrauch, auch einen unerträglichen Lärm verursachen, denn die Sirene muß bei geschlossenem Signal immer tönen — sie vom Zuge ein- und ausschalten zu lassen, birgt schon wieder große Fehlermöglichkeiten —, aber man könnte sie auf der doch lärmenden Lokomotive haben und vom Gleis her eine Rückwirkung machen. Aber wie? Eine Schallwand (Echo)? Solche gibt es auf der Strecke viele, jedes Haus und Brückenwiderlager bildet eine. Auch müßte die Rückwirkung sehr konzentriert sein, damit das auf der Lokomotive zu denkende Resonanzorgan nur dann anspricht. Der Lärm wäre immer noch groß. Zwar könnte man über die Hörgrenze (20 000 Schwingungen pro Sekunde) gehen. Aber ob die Oberschwingungen der bewegten Lokomotivteile nicht stören? Zudem: Die größte Fahrgeschwindigkeit ist 30 m/sec, die Schallgeschwindigkeit ist 300 m/sec. Daraus folgt, daß die Tonh beim Ankommen um $\frac{30}{300} = 10\,\%$ steigt, beim Entfernen um gleiche Maß sinkt; man kennt die Erscheinung vom Vor fahren einer pfeifenden Lokomotive. (Es ist das auch v Licht aus der Astronomie bekannte Dopplersche Prinzip.) Abstimmung wird also um 20 % unscharf. Und wie will m es verhindern, daß sich die Züge gegenseitig beeinflussen?

Aus diesen Gründen habe ich die Ausnutzung des Schal nicht weiter verfolgt.

Es bleiben also, falls wir mechanische Bewegung und el trische Berührung als nicht sicher lösbar ausschließen dürf überhaupt nur noch die drei Lösungen 2 a—c, deren Refl organe gegeben sind:

a) Magnetismus — eiserner Anker,
b) elektr. Wellen — Gegenantenne,
c) Licht — Spiegel.

Hiervon erscheinen die beiden ersten recht geeignet, weil von der Witterung nahezu unabhängig sind. Wählt man Lic so wird die Witterungsfrage noch eingehend zu untersuchen se

Hält man ferner die Bedingung fest, daß die Umstellung n geringe Kraft erfordern soll, so folgt, daß bei 2a und 2b ziemlich schweren Teile im Gleis nicht bewegt, sondern nur ihren wirkenden Eigenschaften verändert werden dürfen. D macht man bei 2a so, daß der Anker eine Induktionswicklu erhält, die beim Umstellen des Signals geöffnet und geschloss wird. Dasselbe geschieht bei 2b mit dem Schwingungskreis d Gegenantenne. Bei 2 c wird der Spiegel durch eine Blende a gedeckt.

Die Empfänger auf der Lokomotive sind gegeben. Bei 2 ist es die Primärwicklung selbst oder eine Sonderwicklung a Primärmagneten, ebenso bei 2 b die Sendeantenne. Beide e fahren von dem Gleis her eine Rückwirkung. In den Einz heiten der Schaltung besteht hier noch mancher Spielrau Bei 2 c ist es eine Selen- oder Photozelle, die bekanntlich ele trisch leitend wird, wenn sie von Lichtstrahlen getroffen wir

Jetzt sehen wir schon klarer. Wir erhalten für die drei mö lichen Lösungen folgendes Schema:

Nr.	Strahlenart	Reflexorgan in od. am Gleis	Empfänger auf d. Lokomotive	Umstellung durch
2a	Magnetismus	eis. Anker mit Indukt. Wicklg.	Wicklung am Magneten	Öffnen der Indukt. Wicklg
2b	elektr. Wellen	Gegenantenne	Wicklung an d. Sendeantenne	Öffnen der Gegenantenn
2c	Licht	Spiegel	Lichtempfindliche Zelle	Verdecken des Spiegels

Daß 2 a und 2 b auch praktisch die Möglichkeit einer Lösun bieten, scheint außer Zweifel; sie stehen heute im Vordergrun Besonders einfach scheint zunächst die in Amerika viel ange wendete magnetische Beeinflussung.

Für die drahtlose Übertragung ist in jüngster Zeit eine seh gedrungene und bei aller Einfachheit hochempfindliche Lösun von Professor Gaede unter Mitwirkung von Professor Thom herausgekommen.

Demgegenüber erscheint das Licht etwas problematisch. Wen ich es trotzdem besonders verfolgt habe, so bewogen mich daz die Anforderungen des Betriebes, wie ich sie sehe; mit dieser müssen wir uns jetzt näher beschäftigen.

Wir kommen damit zur zweiten Unterfrage: Was soll, wenn eine sichere Einwirkung auf den Zug geschaffen ist, auf der Lokomotive geschehen?

Das einfachste ist ein hörbares oder sichtbares Zeichen im Führerstand — oder beides zusammen —, wenn ein Zug sich einem Vorsignal in Warnstellung nähert oder an einem solchen vorbeifährt. Das kann so stark gehalten werden, daß es gewiß nicht übersehen wird. Wenn erst eine sichere Übertragung da ist, macht das keine Schwierigkeiten. Damit scheint wohl ein

r Teil der Überfahrungen verhindert. Wir wollen die ng als „Warnzeichen am Vorsignal" bezeichnen.

ist freilich nicht zu verkennen, daß sich das technische inden damit nicht recht zufrieden gibt. Gewiß, der Führer ewarnt, aber er kann weiterfahren. Es könnte ihm etwas ert sein? „Nun, dann ist der Heizer da." Aber, wo wir ännig fahren? Denn dahin müssen wir doch kommen. n hilft die Totmannkurbel." Hilft sie schnell genug? man muß nicht die Häufung aller ungünstigen Momente usetzen."

. dem, wie ihm sei. Wir wissen gar nicht, was die Zukunft Eisenbahnbetriebes für Anforderungen bringt. Die Eisen- kämpft heute noch nicht um ihre Existenz, gottlob, aber en wir, ob wir es nicht einmal müssen? Ob wir nicht Auto Flugzeug durch einen ungeahnt scharfen und flotten Betrieb bieten müssen, wobei wir die immanenten Schwächen der mensionalen Spurbahn aufs äußerste zu mildern suchen en. Es werden dann unsere Sicherungseinrichtungen der eren, doppelten Forderung genügen müssen, zugleich sehr r und doch nicht betriebhemmend zu sein. (Was sie jetzt nntlich oft sind.) Wobei sich für diesen ganzen Zweig der nbahntechnik vielleicht eine neue Entwicklung ergibt? Denn die technischen Mittel sind inzwischen gewachsen.

r allem spricht aber gegen das Warnzeichen am Vorsignal Bedenken, daß der Führer geneigt sein könnte, namentlich schlechtem Wetter, überhaupt nicht mehr hinauszusehen, ern b l i n d zu fahren, in dem Bewußtsein, daß ihm ein Vor- al in Warnstellung ja angekündigt wird. Das Warnzeichen lann nur ein Ersatz des Vorsignals. Selbst wenn die Über- ung „bombensicher" arbeitete, wäre das sehr schädlich; der Führer soll ja auch sonst die Strecke beobachten, und Signale sind dazu eine recht erwünschte Veranlassung.

urz, es scheint nach allem doch unerträglich, daß man den nicht wirklich in der Gewalt hat, daß es nicht möglich sein die anscheinend so ungeheuer einfache Forderung zu er- n, nämlich zu verhindern, daß ein Zug an einer bestimmten e überhaupt vorbei kann. Dieses Empfinden ist allgemein, man kann nicht sagen, daß es unrecht hat.

ie tausendmal gegebene Antwort der Erfinder lautet: Wenn schon sicher auf den Zug einwirken können, so geben wir t nur ein Zeichen, sondern lassen auch die Bremse selbst- anziehen.

eider ist die Frage ungleich schwieriger, als es den meisten int. Wann soll die Bremse gezogen werden? Antwort: An kurz hinter dem Vorsignal.

as ist damit erreicht? Zunächst entsteht die Frage: Soll Führer die Bremsung sofort wieder aufheben dürfen? Dann t sie nicht viel mehr als ein tüchtiges Warnzeichen, ist recht oft, wenn z. B. ein Güterzug eine Steigung herauf- cht, recht störend, wenn nicht gefährlich. Oder soll sie erst st werden können, wenn der Zug zum Halten gekommen ist? n wird das sehr oft geschehen, auch wenn im nächsten enblick das Signal auf Fahrt geht, zur größten Hemmung sogar Gefährdung des Betriebes.

ut, antworten darauf viele, die Bremse soll nur ausgelöst den, wenn der Führer dieses versäumt hat. Dann sind die mungen selten.

uch das genügt nicht. Der Führer kann doch im Gefälle Bremse sowieso angezogen haben, ohne das Warnsignal zu erken. An dieser Stelle wird das Problem tatsächlich sehr vierig.

an könnte die Fahrgeschwindigkeit zu Hilfe nehmen. Über- eitet der Zug am Vorsignal eine gewisse Geschwindigkeit, wird er selbsttätig gebremst. Aber wenn ein Führer am signal aus anderer Rücksicht langsamer fährt, und es doch rsieht?

ie Schwierigkeit liegt im folgenden. Am Vorsignal läßt sich einer Weise dem Zuge anmerken, ob der Führer das Warn- al beachtet hat, und ob er weiter die Absicht hat, am Hauptsignal zu halten, weder am Bremsen, noch an der Geschwindigkeit; es gibt, am Vorsignal, k e i n K r i t e r i u m f ü r d e n r i c h t i g e n F a h r w i l l e n d e s F ü h r e r s.

Wenn es keins gibt, so könnte man es vielleicht künstlich schaffen. Man könnte ihn zwingen, am Vorsignal einen besonderen „Wachsamkeitshebel" zu bedienen, andernfalls Bremsung eintritt. Aber damit ist wieder nichts erreicht. Denn im nächsten Augenblick ist er wieder frei, und kann bei erneuter oder jetzt erst eintretender Irrung — über deren Möglichkeit später — doch das Hauptsignal überfahren; der Hebel ist nicht viel mehr wert als ein kräftiges Warnzeichen, hat aber erhebliche Nachteile. Man zwingt nämlich den Führer gerade dann zu einer besonderen Handlung, wo er die Bremse betätigen, den Regler zurücknehmen, die Steuerung verlegen und häufig noch Sand streuen muß. Das wird den „Wachsamkeitshebel" nicht sehr beliebt machen. Es ist zudem gar nicht einfach, ihn gegen Mißbrauch zu schützen. Ein einfacher Hebel, der eine bestimmte Stellung haben muß, genügt auf keinen Fall; der Führer kann ihn vorher bedienen oder festbinden. Es geht nicht mit einer Stellung, sondern nur mit einer B e w e g u n g. Wenn man den Führer einige Sekunden lang eine recht schwergängige Kurbel drehen lassen könnte, wäre man einigermaßen sicher. Aber etwas so Unbequemes ist nach obigem ausgeschlossen. Man muß es wohl so machen, daß er durch einen einmaligen Griff für einige Sekunden eine Bewegung in Gang setzt, die von selbst abläuft. (Um eine Anschauung zu haben, denken wir uns eine Luftpumpe, mit der er Druckluft erzeugt, die dann durch ein Ventil ausströmt. Der Apparat selbst ist plombiert.) Aber wenn man es so bequem macht, wie will man sich dagegen schützen, daß der Führer, um keine Strafpunkte zu bekommen, die Einrichtung recht oft bedient, mindestens in allen irgendwie zweifelhaften Fällen, so daß die Bedienung des Wachsamkeitshebels nicht die geringste Gewähr dafür bietet, daß er die Stellung des Signals überhaupt beobachtet oder gar in sich aufgenommen hat. Man weiß doch, wie das Personal unsere anscheinend unangreifbaren Sicherungseinrichtungen zu umgehen versucht, und hier ist es so einfach!

Geht es am Vorsignal selbst nicht, so geht es vielleicht etwas dahinter. Schieck[2]) hat in Einklang und unter Verwendung amtlicher Untersuchungen gezeigt, daß etwa 350 m vor dem Hauptsignal ein Punkt liegt, bei dem alle Züge bei richtigem Fahren ihre Geschwindigkeit in etwa gleichem Verhältnis, nämlich um rund 40 %, vermindert haben müssen, und wo eine nunmehr einsetzende Schnellbremsung noch hinreicht, um den Zug am Hauptsignal zu stellen, außer bei den ganz schnellen Zügen. Man hat an dieser Stelle in der verhältnismäßigen Geschwindigkeitsminderung des Zuges gegenüber der fahrplanmäßigen ein Kriterium für den, wenigstens in diesem einen Augenblick, richtigen Fahrwillen des Führers. Bringt man an diese Stelle zwei Einwirkungspunkte in kurzem Abstand, die damit eine Prüfstrecke einschließen, setzt auf die Lokomotive einen Mechanismus, der mit der Zeit abläuft, gewissermaßen eine Uhr in einfachster Form, und läßt diesen durch den ersten Punkt einschalten, so kann man, wenn die zweite Einwirkung kommt, ehe der Zeitmesser an das Ende seines Hubes gelangt ist, was überschnelle Fahrt bedeutet, die Schnellbremse auslösen. Lage und Länge der Prüfstrecke ändern sich je nach Gefälle oder Steigung.

Es ist das, soviel ich sehen kann, eine der am besten durchdachten Lösungen der Aufgabe. Aber ist sie befriedigend? Der Zeitmesser muß bei Abfahrt des Zuges je nach der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit verschieden eingestellt werden. Wer soll das tun und wer hat dafür die Verantwortung, wenn sie dem Führer — das ist doch der Sinn — entzogen sein soll? Wie oft wird der Zeitmesser falsch eingestellt sein? Zudem braucht die Prüfstrecke schon zwei spezifisch verschiedene Einwirkungen. Man könnte zwar mit einer Qualität auskommen bei sogenannter „Schrittschaltung", bei der die erste Einwirkung

---

[2]) Z. d. V. d. E. v. 1926 Nr. 21, S. 565.

das Empfangsgerät so verändert, „weiterschaltet“, daß die folgende, an sich gleiche Einwirkung einen anderen Erfolg hervorruft. Aber „Schrittschaltungen“ sind bei Sicherheitseinrichtungen sehr unbeliebt, weil Versagen eines „Schrittes“ die ganze Abhängigkeitsfolge stört. Zudem will Schieck, weil der Führer ja die Bremsung sofort wieder aufheben kann, am Hauptsignal auch die absolute Fahrsperre anbringen. Dann hätten wir schon drei verschiedene Einwirkungen, und doch ist das Überfahren um 200 m leicht, um die fast volle Bremsstrecke keineswegs unmöglich. Bei an sich langsamer Fahrt tritt die Bremsung überhaupt nicht ein. Schieck meint, das käme so selten vor, daß man nicht damit zu rechnen brauchte. Zugegeben; der überwiegende Teil der Überfahrungsfälle wäre damit gefaßt; man muß nicht alle ungünstigen Möglichkeiten kombinieren. Aber wenn man weiß, wie Unfälle zustande kommen, bleiben doch noch erhebliche Zweifel. Vieles, was der vorausrechnende Verstand als unwahrscheinliche Zufallshäufung ausscheidet, bringt häufig die Praxis als Kausalkette zustande. Ist es so unmöglich, daß ein Führer wegen einer Langsamfahrstrecke die Geschwindigkeit mäßigt, dabei aber seine Aufmerksamkeit auf die Gleisarbeiten richtet und gerade dadurch, trotz der langsamen Fahrt, das Signal überfährt, vielleicht auch infolge der so leicht möglichen Verwechslung der Langsamfahrsignale mit dem Vorsignal? Vor allem aber: Der Führer hat sofort nach der einsetzenden Zwangsbremsung den Zug wieder frei. Man mag es für unbegreiflich, ja unmöglich halten, daß der Führer dann noch das Signal überfährt und erst die absolute Fahrsperre ihn zum Halten zwingt, aber stimmt das wirklich? Es sind im letzten Jahr eine Anzahl Überfahrungen an Blocksignalen vorgekommen, hinter denen in kurzer Entfernung schon das Einfahrsignal folgt. Es scheint, daß diese Vorkommnisse damit zu erklären sind, daß der Führer das für einen vorhergehenden Zug auf „Fahrt“ gehende Einfahrvor- und Hauptsignal sah, es auf sich bezog und das auf „Halt“ zeigende Blocksignal überfuhr. In einem Fall mußte das Einfahrsignal wegen der raschen Zugfolge hinter dem Vorzuge schleunigst herabgelassen werden und der Zug wurde noch vor diesem gestellt. Hätte diese Führer wohl die kurz vorher eintretende Zwangsbremsung mit Sicherheit aufgehalten? Ist es nicht genau so möglich, daß die Führer in dem Glauben, das sie soeben gebremst habende Signal sei nun frei geworden, die Zwangsbremsung sofort wieder aufgehoben hätten? Hiergegen könnten wir uns freilich dadurch schützen, daß die Bremsung erst nach eingetretenem Stillstand wieder aufgehoben werden kann. Aber selbst dann kann der Führer noch überfahren. Angenommen, er habe das Blocksignal zunächst gesehen und gebremst, und überfährt die Prüfstrecke infolgedessen ohne Einwirkung; dann sieht er plötzlich das auf Fahrt gehende Einfahrvor- und -hauptsignal, vergißt das noch vor ihm stehende Blocksignal, das er ja im Unterbewußtsein durch das Bremsen schon respektiert hat, und fährt los. Man wende nicht ein, daß mit derartig unglaublichen Fehlern nicht zu rechnen sei, die Handlungen der Menschen in solchen Fällen sind keine logischen Ketten, sondern ziemlich unwillkürliche Sinnes- und Empfindungsfolgen; das lehrt die Psychologie sowohl wie die Unfallstatistik. Gegen den geschilderten Gefahrfall könnte zwar der Grundsatz des sächsischen Signalwesens ein Schutz sein, wonach Vor- und Hauptsignal durch getrennte Hebel bedient werden und das Vorsignal bei auf „Halt“-Stehen des vorhergehenden Blocksignals nicht mit gezogen wird; aber der Schutz ist auch nicht sicher, und der allgemeine Einbau des zweiten Hebels recht teuer und schwierig. Die amtlichen Richtlinien schreiben infolgedessen unter Nr. 12 mit Recht folgendes vor.

„Anordnungen, bei denen eine Beeinflussung nur in der Gegend des Vorsignals stattfindet, können nicht verhindern, daß Unfälle infolge Irrtums über die Stellung des Hauptsignals entstehen. Derartige Anordnungen kommen daher nur in Frage, wenn sie sich durch besondere Einfachheit auszeichnen. Nach Möglichkeit soll die Zugbeeinflussung so durchgebildet sein, daß sie nicht nur Mängel in der Vorsignalbeobachtung, sondern auch Irrtümer bei der Hauptsignalbeobachtung auf dem Wege z schen Vor- und Hauptsignal unschädlich macht.“

Diese Forderung ist bei dem Schieckschen Vorschlag n nicht voll erfüllt.

Der praktische Betriebsmann ist nicht in Verlegenheit, n mehr Gefahrfälle beizubringen, z. B. den gar nicht selte außerordentlich kritischen, wenn das auf Fahrt stehende Sig wegen eines plötzlich bemerkten Hindernisses zurückgenom wird, während der Zug sich nähert und die Prüfstrecke sc überfahren hat. Wir dürfen uns darauf verlassen, daß Führer in Zukunft die Prüfstrecke — wenn Umgehung der K trolle sicher ausgeschlossen werden kann — heilig respekti weil ihr zu schnelles Überfahren einen Strafpunkt gibt, daß a alles, was dahinter kommt, namentlich das Hauptsignal für an Interesse verliert. Die Prüfstrecke tritt — für ihn — die Stelle der Signale. Immer aufmerksam zu sein, ist schw Die Überfahrungen, die durch Irrtümer oder Nachlässigkeit k vor dem Hauptsignal entstehen, werden häufiger sein als jet der im ganzen erzielte unstreitige Gewinn wird dadurch e findlich eingeschränkt. Den Führer in solchen Fällen noch v antwortlich zu machen, ist praktisch ausgeschlossen; er hat vor Gericht nicht einmal nötig, sich mit dem Hinweis auf Unbilligkeit des Verlangens zu entlasten, ein im letzten Aug blick zurückgenommenes Signal beachten zu sollen, sondern wird die Tatsache, daß er die Prüfstrecke unbeeinflußt dur fahren konnte, einfach als Beweis für das Freisein des Sign anführen, was nicht zu widerlegen ist. Letzteres gilt ganz gemein von allen Zugbeeinflussungseinrichtungen, die Lück übrig lassen oder nicht unbedingt sicher sind: Die Verantwo lichkeit des Führers hört praktisch auf. Das ist nicht e scheidend; es ist wichtiger, Gefahren zu vermeiden, als dar abzuzielen, bei geschehenem Unglück einen Schuldigen zu hab Aber es ist erfolgmindernd. Man stelle sich vor, was entste wenn nach eingeführter Zugbeeinflussung doch noch ein U glück geschieht und wir zugeben müssen, daß der Apparat es einer ganzen Reihe von Fällen, ohne daß er gestört ist, zulä ja wir nicht einmal feststellen können, wie es in gegeben Falle war. Man kennt doch die Anzweiflung des Blocksyste in so vielen Gerichtsverhandlungen, wo für uns die Sache ga klar liegt.

Aus diesen großen Schwierigkeiten heraus ventiliert man f gende Lösung. Die Einwirkung geschieht nicht unmittelbar a die Bremse, sondern auf einen Zwischenmechanismus. Man ste sich wieder eine Art Uhrwerk vor, nur daß es nicht nach d Zeit, sondern, von den Rädern angetrieben, mit dem Weg fo schreitet. Es steht mit dem Geschwindigkeitsmesser in Ve bindung und bewirkt, daß nach Zurücklegung bestimmter We strecken bestimmte Geschwindigkeiten eingehalten werd müssen, widrigenfalls Bremsung eintritt. Es wird an einer b stimmten Stelle, etwa am Vorsignal, oder etwas später, dur die Streckeneinwirkung in Gang gesetzt, sofern dieses War stellung zeigt. Dann ist dem Zuge, der sich dem Hauptsign nähert, eine abnehmende Geschwindigkeit vorgeschrieben.

Man sieht, das ist eine verlängerte Zwangsbremsung. Ab schon entsteht wieder ein Dilemma. Soll die Geschwindigke am Hauptsignal Null sein? Unmöglich; dann geht durch d langsame, in den allermeisten Fällen — weil inzwischen d Signal auf Fahrt geht — doch gar nicht notwendige Bremsu noch mehr Zeit verloren, als bei der unmittelbaren Bremsun Also — hat man gefolgert — drosseln wir die Geschwindigke nur so weit ab, daß am Hauptsignal noch eine gewisse, mäßi Geschwindigkeit herrscht. Dann ist der Zeitverlust gering Gegen das Überfahren schützt am Hauptsignal die absolute Fah sperre, eine gewisse Überfahrlänge wird in Kauf genomme die amtlichen Richtlinien lassen 200 m zu. Ist das Hauptsign auf Fahrt, wird der Zug hier durch Ablauf des Wegmesse wieder frei.

Augenscheinlich ist auch das ein nicht sehr erfreuliches Kor promiß, das wir nur annehmen werden, wenn wir nichts Besser

n. Denn Zeit wird immer noch verloren, und innerhalb 200 m liegt in vielen, wohl sogar den überwiegenden Fällen n der Gefahrpunkt. Es werden dem Betrieb in zahlreichen en Behinderungen auferlegt, ohne daß im Ernstfall die Gewirklich ausgeschlossen wird. Ich glaube nicht, daß der ieb sich damit abfindet, und selbst wenn er es täte, wäre es Verstoß gegen das Gesetz der höchsten Intensivierung, das e für die Eisenbahn gelten muß.

gibt nur den Ausweg, daß wir stark drosseln, damit die rfahrlänge sozusagen verschwindend wird, andererseits, dafür den Fall, daß inzwischen die Fahrt frei wird, nicht zu-Zeit verloren geht, eine dritte Einwirkungsstelle zwischen signal und Hauptsignal schaffen, die gegebenenfalls den Zug ler frei gibt.

ele werden nachgerade das unangenehme Empfinden haben, die Sache immer verwickelter und künstlicher wird. Aber Schlüssen ist nicht auszuweichen.

e Lage ist in der Tat recht unbefriedigend. Wir haben n drei qualitativ verschiedene Einwirkungsstellen nötig, dem ist auf der Lokomotive noch ein nicht ganz einfacher anismus, der etwa dem bekannten Haushälterschen Geindigkeitsmesser gleich zu setzen ist, der auch nie befriehat; gewisse häufige Zeitverluste haben wir immer noch auch die ziemlich große Überfahrlänge ist noch nicht begt. Gibt es keinen Ausweg?

Offenbar lautet die ideale Forderung so: Die Einrichtung soll in der ganzen Strecke zwischen Vorsignal und Hauptsignal genügend Verbindung zwischen Strecke und Zug herstellen, damit beim „Auf Fahrt gehen" des Signals der Zug sofort wieder frei in der Hand des Führers ist und keine Zeit verloren geht; sie soll andererseits die Geschwindigkeit zwangsweise so drosseln, daß der Zug ungefähr am Hauptsignal, an manchen Stellen sogar schon etwas vorher sicher und unabhängig vom Führer zum Halten kommt, selbst bei der rücksichtslosesten, irrigsten und vom Vernunftsstandpunkte unwahrscheinlichsten Bedienung; sie soll jedoch den Führer zu keiner weiteren Tätigkeit zwingen, ihn in der vorschriftsmäßigen und gewohnten Führung des Zuges nicht im mindesten behindern und ihm die Verantwortung in keiner Weise nehmen, und sie soll endlich, trotz allem, sehr einfach sein.

Ist das überhaupt zu lösen? Ich glaube ja. Diese Rücksichten haben mich zur Verwendung des Lichtes geführt. Ich will die Einrichtung beschreiben, wie sie durch eine Zusammenarbeit mit den Zeißwerken in Jena und der C. Lorenz A.-G. in Berlin entstanden und zur Zeit probeweise ausgeführt wird.

(Schluß folgt.)

Eisenbahnwesen und Ölwirtschaft.

Von **Dr. Landsberg**, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin.

I. Allgemeines.

as Verkehrswesen ist an den Fragen der Ölwirtschaft sol als Beförderungsunternehmen als auch als Verbraucher ressiert. Hinsichtlich der Beförderung handelt es sich die Frage, in welchem Umfange Kohle durch Öle ersetzt den wird. Es ist kein Zweifel, daß die Entwicklung der nik dahin geht, sich von dem verhältnismäßig ursprüngen Vorgang bei der Verbrennung fester Brennstoffe frei zu hen und die Verbrennung mehr als bisher den theoretisch ündeten Bedingungen durch vorherige Zerkleinerung, Verng, Verflüssigung anzupassen. Diese Entwicklung wird fluß auf die Beförderung des wesentlichsten Massengutes, Kohle haben; aber sie wird kaum dazu führen, wie bereits einigen Jahren prophezeit worden ist, daß in absehbarer Leitungen für flüssige Brennstoffe das Land durchziehen, daß man bereits jetzt mit der Verringerung der offenen zen beginnen müßte. Solche Prophezeihungen gehen auch len wirtschaftlichen Grundlagen der Beförderung vorbei, da stens in engerem Umkreise des Erzeugungsgebietes und bei em Jahresbedarf die Versorgung mittels Leitungen wirtftlich sein dürfte. Zu erwarten ist aber eine Zunahme der zialwagen, sowohl für brennfähigen Staub wie für flüssige nnstoffe.

eit mehr im Vordergrund steht für das Verkehrswesen der rbraucherstandpunkt, und zwar in Deutschland zust hinsichtlich der Schmieröle; denn sowohl dem Gewichte dem Preise nach machen diese neben den Benzinen den ptteil der Einfuhr aus, wie die Statistik 1924 zeigt: Ein- an Mineral- und Erdölerzeugnissen insgesamt rund 832 000 nen im Werte von 136 Millionen ℳ, davon Benzin 240 000 t Werte von 50 Millionen ℳ, Schmieröle 250 000 t im Werte 57.8 Millionen ℳ. Für Schmieröle ist das Eisenbahnwesen größte einheitliche Abnehmer. Die andere Sorte von Öl, jedoch voraussichtlich erst in Zukunft (und auch dann wohl wenn sie im Lande erzeugt wird) für das Eisenbahnwesen wichtig werden wird, ist das Treiböl, da selbstverständlich technische Lösung der Öl-Lokomotiven sich ohne entchende Ölversorgung nicht auswirken kann.

II. Die Grundlagen der Ölverwendung.

Über die engeren Beziehungen zwischen Eisenbahnwesen und Ölwirtschaft hinaus verdient die letztere besondere Aufmerksamkeit, weil sie mehr als bisher künftig den Ländern im Rahmen der gesamten Energie — und Brennstoffwirtschaft das Gepräge geben wird. Der Zusammenhang kann nur durch Betrachtung der Weltwirtschaft des Erdöles erfaßt werden. Wir folgen hierbei hinsichtlich der statistischen Angaben dem Buch von Dr. A. Faber: „Die neueste Entwicklung der Welt-Erdölwirtschaft und die Mineralöllager Deutschlands"[1]), das in Nr. 40 S. 1057 dieser Zeitung besprochen ist, ferner dem „Handbuch der Kohlenwirtschaft"[2]) und den Angaben der Fachzeitschriften und Tageszeitungen. Da es in dem vorliegenden Rahmen nicht möglich ist, erschöpfend zu sein, beschränken wir uns auf die wichtigsten Zahlenangaben.

Über die Entstehung der verschiedenen Ölsorten ist kurz folgendes zu sagen: Die Erzeugnisse aus Erdöl sind im wesentlichen:

Leichtöle (Benzine verschiedener Schwere bzw. von verschiedenem Flammpunkt und Siedecharakter) für Verpuffungs- oder Explosionsmotoren, in denen ein Gemisch des vergasten Leichtöles mit Luft zur Explosion gebracht wird;

Gas- oder Treiböl für Verbrennungsmotoren; in diesen wird der mittels Preßluft oder ohne Luft nur durch Flüssigkeitsdruck eingespritzte Brennstoff verbrannt (Dieselmotoren oder kompressorlose Ölmotoren);

Heizöle für Verfeuerung unter Dampfkesseln oder zu industriellen Zwecken (z. B. für die Verflüssigung und Erwärmung von Metallen);

Leuchtöl (Petroleum) für Beleuchtung, zuweilen auch für Kraftzwecke, wie Treiböl;

Schmieröle für die verschiedensten Betriebsbedingungen, ferner

Paraffin und Asphalt für besondere Zwecke.

---

[1]) Bei Wilh. Knapp, Halle/Saale 1926.
[2]) Herausgeber Karl Borchard, Berlin 1926.

Aus festen Brennstoffen werden Öle, die die oben genannten z. T. ersetzen können, hergestellt, und zwar durch die übliche Verkokung der Steinkohle in Gasanstalten und Kokereien:

Benzol, verwendet wie Benzine; ferner aus dem zunächst erhaltenen Gas- und Kokereiteer:

Teeröl mit besonderen Hilfsmitteln wie Treiböl zu verwenden, aber im wesentlichen für andere Zwecke und im geringen Umfange zur Herstellung von Treiböl (Gasöl) benutzt, ferner Pech.

Neuerdings durch die sogenannte Tieftemperatur-Verkokung (bisher in geringem Umfange): Benzine, Treiböle und Heizöle, Pech, aus Braunkohle, ebenfalls Benzine, Teeröl, Treiböl, Pech und das besonders wertvolle Paraffin.

Bekanntlich sind die sämtlichen genannten Stoffe, insbesondere diejenigen aus Steinkohle, die Unterlage für die bedeutende Farb- und Chemische Industrie Deutschlands. Diese Stoffe werden hier als die letzten Ausläufer der Ölindustrie nicht weiter erwähnt.

Für die Energie-Wirtschaft kommen im wesentlichen nur die Leicht-, Treib- und Heizöle in Betracht, denen wir uns besonders zuwenden. Die Vorzüge der unmittelbaren Krafterzeugung werden nur bei den beiden ersten ausgenutzt. Die Verwendung des Heizöles zur Energieerzeugung bedarf eines zweiten Stoffes, des Wassers, das als Dampf die Arbeit verrichtet. Diese Notwendigkeit hat das Heizöl mit den festen Brennstoffen gemeinsam. Diesen gegenüber liegt der Vorteil bei der Verwendung des Heizöles neben einer gewissen Verbesserung des wärmetechnischen Wirkungsgrades, die durch die Eigenart der flüssigen Brennstoffe bei ihrer Verfeuerung gegenüber den festen hervorgerufen wird, im wesentlichen in anderer Richtung, wie in der einfachen und sauberen Handhabung und Verwendung, der leichten Uebernahme (insbesondere bei Fahrzeugen aller Art), vor allem aber in der größeren Wärmekapazität. (WE oder kcal/m³). In einem m³ Heizöl sind 8 bis 9 Millionen kcal gegenüber rd. 5,5 bis 6,5 bei Steinkohle enthalten, oder eine 10 t-Ladung Heizöl enthält rd. 100 Millionen kcal gegenüber 75 bei Steinkohle, wobei jedoch der Unterschied in der Praxis noch größer ist, weil flüssige Brennstoffe bei ihrer Beförderung und Verladung kaum Verluste an Menge und Güte erleiden, die bei festen Brennstoffen nur unter besonderen Umständen zu vermeiden sind.

Wesentlich anders liegt dieser Vergleich für Treiböl, wegen des höheren Wirkungsgrades bei seiner Umsetzung in Kraft, der demjenigen der festen Brennstoffe 2,5 bis 3 mal überlegen ist. Nach diesen Gesichtspunkten muß — auf ortsfeste Anlagen bezogen, die die Brennstoffe besser ausnutzen können als Landfahrzeuge — eine 10 t-Ladung Treiböl etwa mit 33 000 kwh (Kilowattstunden), eine gleiche Ladung Steinkohle mit etwa 9000 kwh bewertet werden. Die größte Bedeutung hat der Ersatz der Kohle durch Treiböl bisher bei der Schiffahrt gefunden. Der folgende Vergleich, der von einer großen deutschen Schiffahrts-Gesellschaft auf Grund von eingehenden Versuchen bei Schwesterschiffen bekannt gegeben worden ist, macht diese Tatsache verständlich. Hiernach waren die Betriebskosten (einschließlich Verzinsung, Abschreibung, Instandhaltung

mit Kohle = 100 } Dampfkessel und Maschinen
für Heizöl = 102 }
für Treiböl = 80 Ölmotoren.

Es ist ohne weitere Rechnung ersichtlich, daß die Wirtschaftlichkeit der Schiffe mit Ölfeuerung (also Dampfmaschinenbetrieb) außerordentlich von dem Preisverhältnis zwischen Kohle und Heizöl abhängt, insbesondere auch nur für große Fahrtbereiche durch den Einfluß der besseren Raumausnutzung haltbar ist; tatsächlich werden seit dem Anziehen der Heizölpreise bereits wieder bisherige Ölfeuerungen auf Kohle umgestellt. Das sind Erscheinungen, die auf die Frage der Ölfeuerung der Lokomotiven übertragen werden können und mit Recht die bisher periodisch auftretenden, von der Konjunktur beeinflußten Anstrengungen der Teer-Verarbeiter bezüglich Verwendung von Heizölen scheitern ließen.

Der geringe spezifische Verbrauch des Treiböles, zusammen mit der höheren Wärmekapazität, ist maßgebend den wesentlich höheren Fahrtbereich der Schiffe mit Ölmot Interessant ist von diesem Gesichtspunkt die zunehmende wendung des Öles in der Weltschiffahrt. Bezogen auf die der Schiffe wurden betrieben:

	mit Ölfeuerung	Ölmotoren	Kohle	Segelsch
1914	2,6	0,5	89,0	7,9 %
1925	27,4	4,2	64,8	3,5 %

Jedoch muß man hierzu bemerken, daß — bezogen Br.-R.-T. — in dieser Zeit zunahmen: Schiffe mit Ölfeue von 1,528 Millionen auf 17,00 Millionen; Schiffe mit Ölmot von 194 000 auf 1,60 Millionen.

Die Verwendung der Leichtöle wird bekanntlich von Entwicklung der Kraftwagen beherrscht. Die Statist hierüber sind, als allgemein interessant, durch die Tagesze gen bekannt geworden. Es sollen daher nur einige kennz nende Zahlen wiedergegeben werden: Von dem Weltbestan Kraftwagen 1923 (18 Millionen) entfielen 84 % auf U.S.A., 9,15 % auf Europa, und hiervon weniger als 1/10 auf Deut land; an der Zunahme 1923/1924 (3,5 Millionen Wagen) a U.S.A. noch mit 2,5 Millionen beteiligt. In den letzten Jal scheint sich allerdings eine Sättigung des amerikanis Marktes bemerkbar zu machen, was zu den bekannten Anst gungen der Kraftwagenindustrie führt, fremde Märkte zu e winnen. (1925 war die Erzeugung in U.S.A. auf 4,325 Milli Wagen gestiegen, wobei 40 % von Ford geliefert wurden). besteht kein Zweifel, daß mit der Gesundung der europäis Wirtschaft, die Kraftwagen auch hier eine viel größere deutung erlangen werden, wenn man sich auch eine so v kommene Durchdringung der ganzen Bevölkerung wie Amerika vorläufig noch nicht vorstellen kann. Dort entfie 1924 auf 1 Kraftwagen 6 Bewohner, dagegen in England 70 wohner, in Frankreich 90 Bewohner, in Deutschland 316 wohner. In unmittelbarem Zusammenhang hiermit steht na lich der Verbrauch an Leichtöl, der auf den Kopf der völkerung in U.S.A. 265 Liter, in Kanada 107 Liter, in E land 49 Liter, in Frankreich 29 Liter, in Italien 5 Liter, Deutschland 2,8 Liter betrug.

In diesem Zusammenhang ist das starke Bestreben zu wähnen, die Leichtöle durch die billigeren Treiböle auch Kraftwagen zu ersetzen. Bekanntlich werden heute schon weniger schnell laufenden stärkeren Motoren, wie bei la wirtschaftlichen Maschinen, Traktoren usw. als kompressorl Ölmotoren betrieben, während diese Frage für die rasch lau den kleineren Fahrzeugmotoren noch in der Entwicklung griffen ist. Es ist für einen 3 t-Lastwagen tatsächlich bei stimmten Annahmen über die Jahresleistung bei Verwend von Treiböl mit einer Betriebskostenersparnis von 16—20 % rechnen. Es ist erklärlich, daß gerade in Deutschland die te nische Durchführung der hierfür nötigen Verfahren bereits w fortgeschritten ist, da vorläufig noch die Treiböle leichter Benzine im Inland gewonnen werden können.

III. Weltwirtschaft des Öles.

Die Schätzungen über die Größe der Vorkommen an Er sind sehr unsicher, sogar in Amerika. Als gesamter Weltvor werden etwa 6 Milliarden Tonnen angegeben; hiervon entfal auf U. S. A. 16,3 %, auf Rußland 15,7 %, auf Mexiko 10,5, auf Persien und Mesopotamien 13,5 %, auf Südamerika (nö lich) 13,5 %, auf Südamerika (südlich) 8,8 %, auf Ostindi 8,1 %, auf Rumänien, Galizien 2,1 %. In noch höherem Ma unsicher sind die Berechnungen über die Zeitdauer, für man mit den einzelnen Vorkommen noch rechnen kann, de hierbei kommt noch in Betracht, daß ja auch der künftige Jahr bedarf noch unbestimmt ist. Andererseits ist aber zu berüc sichtigen, daß die neuzeitlichen Abbauverfahren, die besond im Elsaß entwickelt worden sind, künftig zu einer höheren A

te der Vorkommen führen werden, die bisher nur 20—30 % rägt. Immerhin muß erwähnt werden, daß die zuversichtsten Gutachten als längste Lebensdauer der U. S. A.-Ölfelder einer Jahresförderung von 98,5 Millionen Tonnen nur Jahre angeben.

n der vorstehenden Zusammenstellung sind die wesentlichen öl liefernden Länder genannt. Vollkommen anders als nach Vorkommen sind sie jedoch an der Erdöllieferung beteiligt. der Spitze steht natürlich U. S. A., das an der Steigerung Weltförderung von 44 Millionen t im Jahre 1914 auf 152 Millen t im Jahre 1925 in der Hauptsache beteiligt ist. Andere ölreiche Länder, wie Rußland und vor allem Persien, sind egen noch wenig erschlossen und bilden somit eine Reserve die Weltwirtschaft.

Vie sich infolge des Weltkrieges die Förderverhältnisse verobeп haben, erkennt man aus den Anteilen der bedeutendsten inder an der Weltförderung.

	U. S. A.	Mexiko	Rußland
1913	64,7	6,6	15,7
1924	71,5	13,9	4,8

aussichtlich wird sich jedoch die Beteiligung der Länder ftig wieder verschieben, da mit einer stärkeren Förderung Rußland und Mexiko sowie mit Aufschluß von Persien zu hnen ist. Bemerkenswert ist, daß schon heute U. S. A. nur en geringen Ausfuhrüberschuß für Benzine hat und diesen dadurch erzielen kann, daß Rohöl aus Mexiko eingeführt d. Trotzdem sind seine während des Krieges stark verßerten Raffinerien nicht voll ausgenutzt. Bei dem außerentlich großen und weiter steigenden Benzinbedarf Amerikas d es immer mehr Öl einführen müssen und in gewissem Umge zu einem ölverarbeitenden Lande werden.

m Zusammenhang hiermit wird dauernd danach gestrebt, bei Verarbeitung des Rohöles die Ausbeute an Benzin, das im fang nur ein Nebenprodukt bei der Leuchtölerzeugung war, erhöhen. Im ersten Vierteljahr 1925 ist bereits in Amerika bisher höchste Ausbeute 33,6 % bezogen auf das verarbeitete öl erzielt, während die Gesamterzeugung von Benzin auf das benfache gegenüber 1913 gestiegen war.

Eine Gegenüberstellung der Erzeugung und des Verbrauches einzelnen Länder zeigt, daß Mexiko die erste Stelle als Ausrland gewonnen hat; ihm folgen U. S. A. und Asien. Ferner nen nur Rußland, Rumänien, Niederländisch Indien ihren larf durch eigene Erzeugung decken. Alle anderen Länder d bisher auf Einfuhr angewiesen, an der Amerika meistens Hauptanteil hatte. Für Frankreich wird ein Gesamtveruch an Erdölerzeugnissen von 1,577 Mill. t, für England ein cher von 3,38 Mill. t angegeben, wobei bemerkenswert ist, daß Gegensatz zu allen anderen Ländern der Verbrauch an Heizöl England ebenso groß ist wie an Leichtöl (etwa 1,2—1,25 l. t), was auf den Ölbedarf der Schiffahrt zurückzuführen ist. eser spielt in der Weltwirtschaft überhaupt eine große Rolle, n 15 % des Weltbedarfes an Mineralöl entfallen auf Bunkeröl.

IV. Ölwirtschaft Deutschlands.

Die Stellung Deutschlands der Ölwirtschaft gegenüber ist darch gegeben, daß es als eines der entwickeltsten Industrieder einen großen Reichtum an Kohle, aber keine nennensrte Ölerzeugung hat. Durch die wirtschaftlichen und polichen Krisen der letzten 10 Jahre ist es zu erklären, daß sein dölverbrauch noch so gering ist; aber die Tatsache, daß der rbrauch bei dem auch nur schwachen Anlauf zur Gesundung der letzten Zeit eine bedeutende Steigerung (in erster Linie Leichtöl) erfahren hat, weist darauf hin, welche Entwicklung dieser Beziehung zu erwarten ist. Daher kommt der aus hle bereits erzeugten und künftig noch zu erwartenden Ölnge eine besondere Bedeutung zu.

Zunächst sei der Bedarf genauer betrachtet, sodann die Art ner Deckung und die Aussichten auf die weitere Entcklung.

Für 1924 wird der Bedarf an den wesentlichsten Ölerzeugnissen für Deutschland wie folgt angegeben: Schmieröl 270 000, Leuchtöl 98 000, Benzin 311 000, Treiböl 270 000 t. Der Leuchtölverbrauch ist seit dem Jahre 1913 etwa auf den 8. Teil zurückgegangen, worin sich die umfassende Versorgung des Landes mit elektrischer Energie ausprägt. Benzin und Schmierölverbrauch halten sich 1924 etwa auf der Höhe von 1913, während der Gasölverbrauch sich etwa auf das Doppelte gehoben hat. Die Betrachtung des Jahres 1924 würde aber an Hand dieser Vergleichszahlen zu Folgerungen führen, die infolge der gehemmten Entwicklung der Zukunft jedenfalls nicht gerecht werden. 1925 und 1926, für die noch keine endgültigen Zahlen vorliegen, weisen bereits einen bedeutenden Aufschwung des Ölverbrauches auf. Jetzt schon wird der Bedarf an Leichtöl einschl. Benzol, das oben nicht berücksichtigt ist, auf 500 000 bis 600 000 t geschätzt.

Unter Bezug auf das Jahr 1924 kann über die Verteilung des Bedarfs folgendes gesagt werden: Für Schmieröl ist der bei weitem größte Abnehmer die Reichsbahn (mit etwa 10 % der Einfuhr), erst in weitem Abstand folgen Schiffahrt und Reichspost. Allerdings muß dabei berücksichtigt werden, daß die Überseeschiffahrt wahrscheinlich ihren Bedarf an Schmieröl ebenso wie an Treiböl bei Anwesenheit im Ausland dort unmittelbar deckt, so daß diese Mengen in der Statistik nicht erscheinen. Als Verbraucher von Treiböl kamen 1924 etwa 2 Millionen installierte Pferdekräfte in Dieselmaschinen in Frage, wovon mindestens $^2/_7$ auf die deutsche See- und Binnenschiffahrt entfallen sollen. Hierzu ist zu bemerken, daß die Motorschiffe in Deutschland außerordentlich stark zunehmen. 1925 waren 68 % der vom Stapel gelaufenen Schiffstonnage Motorschiffe gegenüber 25 % in U. S. A. und 40 % im Weltdurchschnitt. Maßgebend für den Verbrauch in ortsfesten Anlagen sind in erster Linie wirtschaftliche, daneben betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte, wie die rasche Betriebsbereitschaft gegenüber Dampfkraftanlagen und die daraus folgende Eignung der Dieselkraftanlagen zur Spitzendeckung in Elektrizitätswerken und als Bereitschaft für besondere Fälle. Jedenfalls steht heute noch das ungünstige Preisverhältnis zwischen Treiböl und Kohle einer allgemeineren Entwicklung auf dem Lande gegenüber; denn trotz der Zollermäßigung für Öle, die zu Kraftzwecken verwendet werden, ist der Preis noch zu hoch. Man zahlt etwa 14 M/100 kg Treiböl und erzielt hiermit (bei Vernachlässigung aller anderen, auch der Frachtkosten) 330 kwh, während für etwa 16 M. 1000 kg Kohle und mindestens 900 kwh erhalten werden. Die Frachtbelastung, die infolge des höheren Energieinhaltes bei Öl viel weniger zu Buche schlägt, ist also für die wirtschaftliche Möglichkeit der Verwendung von Dieselmaschinen ausschlaggebend.

Der Bedarf an Leichtöl hängt von dem Kraftwagenbestand ab. Dieser ist in Deutschland von rund 78 000 Wagen im Jahre 1913 auf rund 295 000 im Jahre 1924 gewachsen (darunter etwa 100 000 Krafträder, ein für Deutschland kennzeichnender hoher Anteil). Die weitere Zunahme wird voraussichtlich wesentlich stärker sein. Als größter einheitlicher Verbraucher an Leichtöl tritt bisher die Reichspost auf, die 1924 etwa 6000 t verbrauchte. Demgegenüber spielen die anderen Fahrzeuge (See- und Luftfahrt) noch keine große Rolle; der Verbrauch der Flugzeuge wird für 1924 auf 1000 t geschätzt.

Hinsichtlich der Deckung des Bedarfes seien zuerst die inländischen Quellen erwähnt; diese sind fast ausschließlich in der Verarbeitung der festen Brennstoffe zu finden, und zwar standen 1924 an Treiböl zur Verfügung:

aus 350—400 000 t Steinkohlenteeröl etwa 25 000 t, aus 140 000 t Braunkohlen-Schwel- und Generatorteeröl etwa 72 000 t. Ferner ist noch das deutsche Erdöl zu erwähnen: Im Jahre 1913 wurden 140 000 t gefördert, wovon zwei Drittel aus dem Elsaß stammten. Obwohl nach dessen Verlust sich die Förderung in Hannover gehoben hat (auf 70 000 t im Jahre 1925) spielt diese vorläufig keine wesentliche Rolle. Auch scheint

dieses Erdöl, das sehr benzinarm ist, im wesentlichen auf Schmieröl verarbeitet zu werden.

Der Bedarf an Schmieröl ist fast ausschließlich auf Einfuhr angewiesen; die Bestrebungen, die besonders im Kriege sehr dringend waren, Schmieröl aus Teeren herzustellen, haben bisher nicht zum Ziele geführt.

Bei Leichtöl dagegen hat Deutschland durch seine hoch entwickelte Kokerei und die im Kriege auch für Leuchtgas eingeführte (bis dahin nicht gebräuchliche) Benzolgewinnung, eine ganz erhebliche Stütze an Benzol, dem idealen Kraftstoff für Explosionsmotoren. Die Benzolerzeugung wird etwa 160 000 t betragen, so daß es zur Zeit (nach Abgabe der Reparationslieferung von 30 000 t im Jahre) etwa ein Viertel des Leichtölbedarfes decken dürfte. Seine Menge ist durch den unten angegebenen Zusammenhang mit der Verwertung von Koks begrenzt.

Das Heizöl spielt keine große Rolle, weder der Menge noch der wärmetechnischen Bedeutung nach; letztere ist im wesentlichen für industrielle Zwecke (Erwärmen und Schmelzen von Metallen) zu beachten.

Die gekennzeichneten, im Inland gewonnenen Ölmengen entstehen fast ausschließlich durch Verarbeitung der Kohle (Verkoken, Entgasen, Schwelen), bei der auch ein fester Rückstand erhalten wird (Hüttenkoks, Gaskoks, Grudekoks). Durch die Absatzfähigkeit dieser Erzeugnisse ist auch die Erzeugung von Ölen aus festen Brennstoffen begrenzt. Um eine Vorstellung von diesen Verhältnissen zu geben, sei angeführt, daß im groben Durchschnitt aus 1000 kg Steinkohle neben 10 kg Teeröl (also bereits eine Fraktion des ursprünglich erhaltenen Teeres) und 10 kg Benzol als fester Rückstand 700 kg Koks, aus 1000 kg Rohbraunkohle neben 60—100 kg Teer (der erst noch auf Benzin und Treiböl verarbeitet werden muß) 300 kg Grudekoks erhalten werden.

Von diesem Gesichtspunkte aus müssen die neueren technischen Fortschritte gewürdigt werden, die die Erdölerzeugnisse ersetzen und daher die Einfuhr verringern sollen. Hierfür bedarf es einer, wenn auch nur oberflächlichen kurzen chemisch-technischen Erklärung.

Die Erdölerzeugnisse sind Kohlenwasserstoffe, in denen Kohlenstoff und Wasserstoff in außerordentlich mannigfachen Bindungen zusammentreten; die Art der Bindung ist für den jeweiligen Verwendungszweck kennzeichnend und Bedingung (also für die hier im Vordergrund stehenden Leicht-, Treib- und Schmieröle). Im Erdöl sind diese bereits in gewissen Anteilen vorhanden und können durch Einwirkung von Wärme abdestilliert, d. h. von einander getrennt werden. Man kann aber auch — und dies geschieht in Amerika in zunehmendem Maße — bei Bedarf an Leichtölen (die weniger Kohlenstoff und mehr Wasserstoff enthalten) den ersteren durch besondere Behandlung (unter Einfluß von Wärme und Druck) abspalten, wobei man also mehr Benzin sowie kohlenstoffreichere Rückstände erhält. Dieses abbauende Verfahren kommt in Deutschland nicht in Betracht, weil nicht die geeigneten Rohstoffe vorhanden sind. Hier muß vielmehr der Weg der Synthese eingeschlagen werden. Drei Richtungen können zur Zeit hierfür unterschieden werden:

1. Die Anlagerung von Wasserstoff an kohlenstoffreiche feste oder flüssige Stoffe, die durch hohen Druck und gleichzeitig hohe Temperatur erzwungen wird (Verfahren nach Bergius). Die hiermit verknüpfte überaus schwierige technische Aufgabe dürfte als gelöst betrachtet werden, wie in einer größeren Versuchsanlage in Rheinau bei Ludwigshafen nachgewiesen ist. Zur Zeit wird die erste Betriebsanlage gebaut, die voraussichtlich wohl mit flüssigen Ausgangsstoffen arbeiten wird.
2. Das Verfahren der I. G. Farbenindustrie besteht darin, zwei Gase, von denen das eine Kohlenstoff — das andere Wasserstoff enthält, durch Anwendung von hohem Druck und hoher Temperatur zur Reaktion und zur Bildung von Kohlenwasserstoffverbindungen zu zwinge Über den praktischen Stand dieses Verfahrens ist no nichts Sicheres an die Öffentlichkeit gelangt.
3. Das Verfahren des Kaiser-Wilhelm-Institutes für Kohle forschung in Mülheim/Ruhr (Prof. Fischer u Tropsch) bedient sich ebenfalls der Reaktion zwei Gase, die die oben genannten Eigenschaften haben, ve meidet aber die besonders hohe Temperatur und auße gewöhnlichen Druck durch Anwesenheit von bestimmte Metallverbindungen, durch deren Mitwirkung die g wünschte Kohlenwasserstoffbindung eintritt. Hierüber sin bereits genauere Angaben mit wissenschaftlichen Erkl rungen gemacht worden. Versuchsanlagen größeren Un fanges fehlen noch.

Das Verfahren nach Bergius (Berginverfahren) hat den Vo zug, von kohlenstoffhaltigen flüssigen Rückständen oder gepu verten festen Brennstoffen ausgehen zu können. Die beid anderen Verfahren müssen erst Gase herstellen; aber vo größter Bedeutung ist hierbei, daß zur Herstellung dieser Ga die bei der Kokerei usw. entstandenen festen Rückstände, d Koks, benutzt werden. Diese neuen Verfahren würden also d schon bestehenden in ihrer Lebensfähigkeit und Wirtschaftlic keit fördern.

Die Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Verfahren und ih Bewährung im Groß- und Dauerbetrieb sind noch Gegensta von Erörterungen und werden voraussichtlich erst durch d Tat erwiesen werden können. Auch über die Eigenschaften d zu gewinnenden Kohlenwasserstoffe und die Notwendigkeit ihr weiteren Verarbeitung, die ebenfalls eine wesentliche Rolle f die Wirtschaftlichkeit spielen wird, wird wohl erst der wir liche Betrieb entscheiden.

Welche Bedeutung den soeben geschilderten Bestrebunge auch im Auslande beigemessen wird, vielleicht gerade mit Rüc sicht auf die unsichere Zukunft der ausländischen Erdölförd rung, zeigt die geschäftliche Entwicklung der deutschen a Erdöl interessierten Konzerne.

Auf der einen Seite haben die Deutsche Erdöl A.-G. und d Rütgerswerke als Instrument ihrer gemeinsamen Interessen d „Olex, Deutsche Petroleum-Verkaufs-Ges." gegründet, an d die Anglo Persian[3]) mit 40 % beteiligt ist. Auf der andere Seite hat die I. G. Farbenindustrie, die die Ölinteressen d Stinnes-Konzerns bei dessen Liquidation übernommen hat, d „Deutsche Gasolin Aktiengesellschaft" gegründet, an der sich d beiden bedeutenden Erdölkonzerne Standard Oil und Roy Dutch durch Übernahme von 50 % beteiligt haben. Die Motiv für diese Auslandsbeteiligung lassen sich nicht eindeutig fe legen; sie können einerseits auf die Sicherstellung der Einfu ausländischer Erdölerzeugnisse, andererseits aber auch auf d Schutz des Ölpreises auf dem Weltmarkte bei einer etwa ei tretenden erheblichen Ausfuhr synthetischer Öle aus Deutsc land abzielen.

Schlußbetrachtung.

Die Ölwirtschaft steht hinsichtlich der technischen und g schäftlichen Entwicklung unter Hochspannung. Die komme den Jahre werden zweifellos einschneidende Änderungen bri gen, die von Deutschland ausgehen und auch in erster Linie d deutsche Wirtschaft beeinflussen werden. Dem Eisenbah wesen fallen bei dieser Entwicklung ganz bestimmte Aufgabe zu. Als Verbraucher wird es sein Augenmerk einerseits darau zu richten haben, die festen Rückstände bei der Verarbeitun der Kohle, insbesondere der Braunkohle für die Lokomotivfeu

[3]) Die Standard Oil Cy besitzt 40 % des in der Öl industrie in U. S. A. investierten Kapitals, hat mit 25 % an de Förderung und 45 % an den Raffinerien Anteil; kontrollier weitaus den größten Teil der Tanks und Verladeeinrichtunge

Royal Dutch Shell Trust vertritt holländisch-eng lische Interessen.

Anglo Persian Cy hat engl.-asiatischen Besitz und wir von England kontrolliert.

nutzbar zu machen und hierdurch die Treibölgewinnung ırdern, andererseits die großen Vorteile der Verwendung Treiböl für die Zugförderung durch Ausbildung zweck-ger Öllokomotiven vorzubereiten. Als Beförderungsunter-en muß es sein Augenmerk auf die bevorstehende starke ıhme an Leichtölverbrauch in Deutschland richten. Bei der n Kapitalmacht, die hinter der Bearbeitung der Leichtöl-ese steht, kann diese Zunahme überraschend schnell vor ichen. Ein Vorbild hierfür gibt die Geschichte der Stick-rzeugung und der von ihr beeinflußten Beförderungsauf-n. Daß die Verteilung von Leichtöl sich in gewissem Umfange künftig von der Beförderung auf Schienen unabhängig machen wird, ist nicht von der Hand zu weisen. Ist dies doch auf anderen Gebieten bereits in großem Umfange eingetreten, und zwar auf dem Gebiete der Gasversorgung, deren Reichweite durch eine Fernleitung vom Ruhrgebiet nach den süddeutschen Verbrauchszentren, die zur Zeit ernsthaft beraten wird, außerordentlich vergrößert werden dürfte. Diese Maßnahmen werden aber stark von den Eisenbahntarifen beeinflußt; die Tarifpolitik wird daher in gewissen Grenzen bestimmen, ob, in welchem Umfange und wie lange einzelne Beförderungsaufgaben der Eisenbahn erhalten werden können.

„Cif."

Von Dr. H. **Botsch.**

führenden und weitblickenden Kreise des deutschen Wirt-tslebens versäumen keine Gelegenheit, auf die außerordent-Bedeutung der Cif-Offerte im Überseegeschäft hinzuweisen. Erfolge, die mit diesen Bemühungen bisher gezeitigt wurden, jedoch keineswegs befriedigend. Es sind nur wenige Grup-der deutschen Wirtschaft, die im Überseehandel die Ver-ngsberechtigung bis zum Wohnsitz des Käufers in der Hand ten, in der Hauptsache der eigentliche Export und die erne der Düngemittel-, Elektrizitäts-, Farben- und Schwer-trie, bei denen die Ausdehnung ihrer Organisation dies ge-u bedingt. Die mittlere und kleinere Industrie sieht in der ferung eine Reihe von Gefahrmomenten und Unsicher-faktoren, deren Inkaufnahme sie nicht durch größere Ge-tsmöglichkeiten aufgewogen glaubt. Ein großer Teil der chen Exportindustrie verkauft heute noch grundsätzlich aus und sieht schon im Fobverkauf so viele Unannehmlich-n, daß sie nicht in Erwägung zieht, ob durch Ciflieferung doch ihre Chancen im Überseehandel erheblich zu steigern Wer täglich mit offenen Augen im Umschlaggeschäft eines chen Seehafens steht, findet unverkennbar immer wieder Tatsache bestätigt, daß die Firmen, die vielleicht auch erst htern mit Ciflieferungen begonnen haben, eine Ausdeh-ihrer Geschäftsbeziehungen erzielen, die fast durchweg der neuen Art ihrer Verkaufsbedingungen basiert. Die ältnisse im Überseeverkehr sind heute derart durchorga-rt, die Spedition und die Schiffahrt sorgt allein schon durch Konkurrenz innerhalb beider Berufsgruppen für eine derart ertreffliche Information ihrer Kundschaft, daß dem Expor-dadurch ohne viel Mühe die Grundlagen für die Ciflieferung lezu ins Haus getragen werden. Man erwidere nicht, daß Geschäft in vielen Fällen auf den Verkaufsbedingungen ne, mit denen es ursprünglich angeknüpft wurde und daß Umstellung eine Beunruhigung bedeuten würde, die das häft selbst gefährden könnte. Es ist wirtschaftlich logisch, der überseeische Käufer, vor allem soweit er in einer ger durchorganisierten Wirtschaft steht, der Offerte den ug gibt, bei der er sich weder um die Transportverhältnisse Versandlandes, noch um Umschlagsfragen, noch um die See-t zu kümmern hat, da ihm die genaue Kenntnis dieser e fernerliegt und er zu ihrer Beherrschung entweder eine e Organisation oder der teuren Mitarbeit von Vertrauens-n bedarf. Alle diese Faktoren in Rücksicht gezogen, wird sorgfältig durchgearbeitete Cifofferte dem überseeischen fer rein rechnerisch vorteilhafter darzubieten sein, als derselbe aus den Einzelfaktoren des Fobkaufes seine z zieht, und zwar aus dem Grund, weil die Einzelheiten Cifverkaufes der Kenntnis und der Beeinflussung des Ver-ers näherliegen, als dem auf eine kostspielige Organisation Information angewiesenen Käufer.

ben diesen privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten, die für Erweiterung des Cifgeschäftes sprechen, darf aber nicht volkswirtschaftliche Bedeutung der Verkaufsbedingungen wähnt bleiben. Wer in überseeische Handelsbeziehungen gend Einblick hat und wer speziell in den letzten Wochen Fachblätter verfolgte, wird beobachtet haben, daß in einer e anderer Länder die wirtschaftliche Tragweite der Ver-sbedingungen in weit größerem Umfang erkannt ist als bei Wenn man bedenkt, daß über den Transport und die Ver-erung einer Ware jeweils d i e Partei zu verfügen hat, der Lieferung obliegt, so erkennt man, ohne weiteres die tigkeit der ganzen Frage, die darin besteht, daß diejenige swirtschaft über ein größeres Aktivum an Transportge-ften und Versicherungsaufträgen verfügen wird, deren Einzelglieder überwiegend auf den Cifverkauf eingestellt sind. Es ist ganz selbstverständlich, daß ein Exporteur seine Verladungen mit d e n Reedereien und d e n Versicherungsgesellschaften schließt, mit denen er volkswirtschaftlich und gefühlsmäßig zusammengehört und deren Bearbeitung er mehr unterliegt als der ausländischer Gesellschaften. — In Italien hat man die Bedeutung dieses Problems in seiner vollen Klarheit erkannt und die politische Einstellung dieses Landes hat es so weit gebracht, daß man den eigenen Überseehandel zunächst durch einen sanften Druck auf die Einstellung der Überseeverkäufe auf Cifbasis und der Überseekäufe auf Fobbasis hingewiesen hat. Teilerfolge im Sinne der italienischen Wirtschaft sind bereits erzielt; man hat aber keinen Zweifel darüber gelassen, daß man gegebenenfalls auch die Regierung in Bewegung setzen werde, wenn sich einzelne Berufsgruppen der Notwendigkeit einer solchen Umstellung auf die Dauer verschließen sollten. Man denkt hierbei vor allem an die erhebliche italienische Kohlen- und Getreideeinfuhr. Derartige Dinge durch Gesetzesparagraphen zu regeln, wäre selbstverständlich das denkbar Verfehlteste, da man die Beziehungen des internationalen Handels nicht in nationale Gesetze zwängen kann und da jeder Druck Gegendruck erzeugen und damit auf die eigene Wirtschaft schädigend rückwirken müßte. Eine derartige Umstellung kann nur aus der wirtschaftlichen Erkenntnis des einzelnen Kaufmannes heraus erfolgen, ja man kann fast sagen, sie ist ohne die Überzeugung ihres privatwirtschaftlichen Nutzens nicht denkbar. Die Interessendeckung von Volks- und Privatwirtschaft unterliegt jedoch in diesem Punkte keinem Zweifel. Wir haben Italien als das Beispiel eines Landes erwähnt, das die Bedeutung der Frage zwar in vollem Umfange erkannt hat, in der Konsequenz ihres Erkenntnisses aber entschieden zu weit zu gehen droht. Wir greifen demgegenüber den japanischen Kaufmann heraus, bei dem die Einstellung auf die anderen Berufsgruppen seiner heimischen Wirtschaft außerordentlich stark ausgeprägt ist und der in der entsprechenden Tätigung seiner Überseegeschäfte auch sehr stark ein gefühlsmäßiges Moment zum Ausdruck bringt, indem er im Fobkauf oder Cifverkauf die fortschreitende Emanzipation seiner Wirtschaft erblickt. Es ist ferner bekannt, daß der Amerikaner durch die Erfassung des Geschäfts an der Quelle, d. h. durch den Kauf ab Haus und durch eine weitgehende Risikotragung im Überseeverkauf die Verfrachtung und Versicherung seines Außenhandels in einem Umfange beherrscht, wie kein anderes Land. Wer im amerikanischen Transportgeschäft erfolgreich sein will, muß, sei er Spediteur, Reeder oder Versicherer, über eine gutarbeitende Organisation im Lande selbst verfügen, da er sich dort an verfügungsberechtigter Stelle das Geschäft sichern muß. Das Speditionsgewerbe eines Landes wird es stets um so schwieriger haben, je weniger sich die heimische Wirtschaft um Frachtfragen des Überseeverkehrs kümmert, mit anderen Worten, je mehr die Cifofferte in der Ausfuhr und der Fobkauf in der Einfuhr in den Hintergrund tritt. Die umfangreiche Organisation, die die Reederei und Spedition aller Länder beispielsweise in den Vereinigten Staaten unterhalten muß, ist ein deutlicher Tatsachenbeweis für diese Behauptung. Man kann im allgemeinen sagen, daß die Cifofferte im Überseehandel eines Volkes um so mehr überwiegt, je besser seine Wirtschaft durchorganisiert, je leistungsfähiger die einzelnen Gruppen seines Transportgewerbes und je unternehmungsfreudiger seine Industrie und sein Handel ist. Es ist daher kaum zuviel gesagt, wenn man die Cifofferte im internationalen Handel als ein Hauptkennzeichen der gesamtwirtschaftlichen Überlegenheit eines Landes bezeichnet.

Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung 1926 in Basel.

Von Reichsbahnoberrat **Dr. Becker**, Bern.

Soeben hat die Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung, die vom 1. Juli bis 15. September d. J. in den Räumen der Basler Mustermesse abgehalten wurde, und über deren Eröffnung wir seinerzeit berichtet hatten, ihre Tore geschlossen. Damit ist eine Schau beendet, die in umfassender Weise es verstanden hat, alles Interessante und Lehrreiche aus den beiden Gebieten des Ausstellungszweckes auch dem Nichtfachmann anschaulich und verständlich vor Augen zu führen, ohne daß dadurch der technische Wert der Ausstellung hätte leiden müssen. Fünfzehn Länder haben sich an der großen Veranstaltung offiziell beteiligt: Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei, Ungarn und Vereinigten Staaten.

An das große Verwaltungsgebäude des Ausstellungsbaues mit seinen Konferenzräumen und großen Sälen schließen sich eine weitgespannte Betonausstellungshallen an, in deren erster dem Beschauer beim Eintritt die Länderzeichen entgegenleuchten, geradeaus die Schau der Schweiz, rechts der deutsche Reichsaal, links eine Nachbildung der großen Statue, die an der Einmündung der Gironde in den Atlantischen Ozean steht, umgeben von einer Reihe von Blinkfeuern aus zusammengestellten Leuchtturmlichtern.

Die **deutsche Abteilung** — das drängt sich jedem unbefangenen Beobachter auf — ist der Schwerpunkt der Ausstellung. Das Bild deutscher wissenschaftlicher und tätiger Arbeit muß jeden Deutschen mit Stolz auf die Leistungen seines Landes erfüllen. Schon am Eingang der deutschen Abteilung erhält man einen Einblick in die ungeheuren Kräfte, die sich am Rhein in Deutschland zusammengefunden haben. Auf dem Boden ausgebreitet liegt ein riesiges — 2?m langes — Übersichtsbild, das die gesamten, vom Bodensee bis zur holländischen Grenze längs des Rheines angesiedelten deutschen Industrien durch verschiedenfarbige abwechslungsweise aufleuchtende Lichtpunkte darstellt. Ein großes Wandgemälde zeigt die Hafenanlagen von Mannheim und Ludwigshafen, ein anschließendes die Duisburg-Ruhrorter Häfen, die mit ihren riesigen Hafenquais, Lagerhäusern, Kranen und Verladebrücken, der dahinter sich zeigenden deutschen Schwerindustrie einen eindringlichen Begriff von der Bedeutung dieses Hafens geben, der der größte Binnenhafen der Welt ist. Die Entwicklung der technischen Anlagen am Rhein kann man an einer Reihe von Modellen verfolgen: Schiffsschleusen, Baggerschiffe, Taucherschächte, Eisbrecher und das Schiffshebewerk Niederfinow sind Erzeugnisse neuester Technik. Wenn wir hier gerade auf das Modell des Schiffshebewerkes näher eingehen, so hat das seinen Grund darin, daß das interessante Problem der Überwindung der Steigungen durch einen Kanal durch Schiffshebewerke sowohl in der deutschen wie in der französischen als in der belgischen Ausstellung in verschiedenen Modellen zum Ausdruck gelangt. Das deutsche Schiffshebewerk mit Trockenförderung, das vielleicht den Besuchern der Münchener Verkehrsausstellung noch in Erinnerung ist, enthält einen Schiffstrog, dessen Boden als wasserdurchlässiger Rost ausgebaut ist. Der Trog wird in das untere Kanalstück eingetaucht, so daß der Schleppkahn schwimmend einfahren kann. Durch Motoren wird er an Drahtseilen in die Höhe gewunden, das Wasser läuft durch den Rost ab, so daß nur die Last des Schiffes gehoben wird. Ist die Höhe des oberen Kanalstückes erreicht, so wird der Schiffstrog in d

Abb. 1. Schiffshebewerk mit Trockenförderung.
Projekt für die Kanalstufe Niederfinow (bei Berlin), des Hohenzollern-Kanals, Hubhöhe 36 m.
Aussteller: Aug. Klönne, Dortmund.

n eines Laufkranes eingehängt und auf zwei wagrechten
nen in die obere Kanalstufe geschoben. Vgl. Abb. 1.[1])
sei gestattet an dieser Stelle gleich auf das französische
verk bei Les Fontinettes einzugehen. Dies ist ein älteres
shebewerk mit Naßförderung, bei dem der Schiffstrog mit
ulischem Druck in die Höhe gebracht wird. In der Mitte
dem Schiffstrog ist ein eiserner Zylinder, der durch das
wasser von unten in die Höhe gedrückt wird und das
verk gleichzeitig nach oben bringt. Die drei Türme sind
ührungsschienen zur Führung des freischwebenden Schiffs-
s versehen. Eiserne Konstruktionen an den Enden des
en und oberen Kanalstückes heben und senken die Ab-
ßwände des Kanals und des Schiffstroges. (S. Abb. 2.)
ierte Hebewerk hat in der belgischen Landesschau seinen
: die sogenannte Schaukelschleuse. Sie besteht aus zwei

Abb. 2. Schiffshebewerk bei Les Fontinettes.
Aussteller ist das Office de la Navigation: Canaux du Nord, Frankreich.

n, die durch Querbalken verbunden sind und um eine feste
achse hinauf- und hinunter bewegt werden können. Die
Tröge sind mit Wasser gefüllt und heben den Lastkahn
mmend. Liegt der eine Trog auf der Höhe des oberen
stückes und schließt sich an dieses wasserdicht an, so
ßt der untere Trog das untere Kanalstück ab. Durch
der Abschlußwände der Kanalstücke und der beiden
können die Kähne vom oberen und vom unteren Stücke
die mit Wasser gefüllten Tröge einfahren, dann werden
bschlußwände wieder geschlossen, die Schaukel in Bewe-
gesetzt; der obere Trog kippt in die Tiefe, der untere
gleichzeitig in die Höhe.

h dieser Abschweifung zu einer interessanten, verschie-
lösten technischen Aufgabe, komme die deutsche Abteilung
r zu ihrem Rechte. Viele Beachtung fand ein sorgfältig
ausgearbeitetes Modell der für den Schiffsverkehr schwierigsten
Strecke des schiffbaren Rheines: der Bingerlochstrecke, die in
den Jahren 1830 und 1860 durch Sprengung der mächtigen Felsen-
riffe aus hartem Quarzitgestein zwei Fahrrinnen erhielt. Der
Beschauer des Modelles kann die automatisch geführten Schlepp-
züge beobachten, wie sie getreu den Kursen der wirklichen
Schiffe sich in langsamer Fahrt durch die Felsenklippen hin-
durchwinden, und erhält so ein genaues Bild der Schwierigkeiten
der Rheinschiffahrt und der Art und Weise, wie sie überwunden
werden.

Sehr starkes Interesse fanden die Zeichnungen, Diagramme,
Leuchtbilder und Pläne, die Geräte, Versuchsanordnungen und
Modelle — im Betrieb vorgeführt — der deutschen Versuchs-
anstalten (Preußische, Hamburgische) und der Laboratorien der
Technischen Hochschulen. Es seien herausgegriffen: ein Modell,
das vergleichend darstellt, wie die Flußsohle durch Schlepp-
dampfer mit einer einzigen Schiffsschraube stark angegriffen
wird, während bei Einbau zweier Schiffsschrauben mit Zwischen-
wand keine Veränderung der Flußsohle zu bemerken ist — oder
ein anderes, das zeigt, wie durch verschiedene Stellung von
Stauwehren und andern Einbauten in den Fluß sowohl die
Flußgeschwindigkeit als das Flußbett reguliert bzw. verändert
werden können.

Sorgfältig ausgearbeitete Karten legen die deutschen Binnen-
schiffahrtspläne klar: den Ludwigs-Kanal zwischen Bamberg-
Main und Kehlheim an der Donau über Nürnberg, die Verbin-
dung von Rhein-Main-Donau durch den Rhein-Main-Donaukanal
mit Flußkorrektionen, Wasserkraftwerken, Schleusen und
Kanalstrecken — u. a. einem Modell der Wehr- und Kraftwerk-
anlagen „Kachlettstufe" bei Passau — endlich die Verbindung
zwischen Neckar und Donau über Plochingen mit den bestehen-
den Hafenanlagen in Heilbronn und den geplanten in Ulm. Die
Verbindung Donau-Bodensee findet Berücksichtigung in einer
Übersichtskarte der südwestdeutschen Kanäle im internationalen
Binnenwasserstraßennetz (Verbindung Nordsee-Schwarzes- und
Mittelmeer). Auch die westdeutschen Kanäle sind in Bild und
Statistik vertreten: Rhein-Herne-, Dortmund-Ems- und Ems-

[1]) Ein zweites deutsches Modell in der Halle IV zeigt ein
shebewerk mit Naßförderung, bei dem der Schiffstrog, in
as Schiff einfährt, ein geschlossenes Bassin enthält, das
also in seinem Wasser gehoben wird. Die Beanspruchung
hiffes ist dadurch geringer, das zu hebende Gewicht bleibt
dasselbe.

Hannover-Kanal. Ein Schaubild der Kreuzung des Ems-Hannover-Kanals mit der Weser bei Minden fand starke Beachtung.

Die norddeutschen Flüsse sind in Lageplänen, Karten und Bildern von Weser, Elbe und Oder dargestellt. Von der Verbindung Elbe und Oder und den dort zu überwindenden Schwierigkeiten zeugt das oben erwähnte Schiffshebewerk Niederfinow.

Eine besondere Abteilung ist der deutschen Wasserkraftnutzung gewidmet. Hier stehen an erster Stelle die Pläne Süddeutschlands, während Preußen nur durch die preußischen Kraftwerke Oberweser und die Stauanlagen und Kraftwerke aus dem Bezirk der Wasserstraßendirektion Hannover und der Elbstrombauverwaltung in Magdeburg (interessante Schaubilder der Edertalsperre und der Kraft- und Stauanlagen in Werra und Weser), Sachsen durch Pläne und Zeichnungen über den Stand der gegenwärtigen Wasserkraftnutzung, die Niederdruckanlage Wurzen und die Hochdruckanlage bei Tharandt-Dresden vertreten sind. Baden, dem Kohlen und Erze fehlen, ist mit Wasserkräften reich ausgestattet. Von den im Deutschen Reich ausbaufähigen Wasserkräften von rund 30 000 Millionen kwh im Jahr entfallen auf Baden 4800 Millionen kwh, das ist beinahe ein Sechstel. Den Hauptteil liefert der Oberrhein, dessen Nutzbarmachung einen Bestandteil der schweizerischen Abteilung bzw. der Gruppe „wasserwirtschaftliche Verbände" bildet. Baden selbst zeigt deshalb nur die Schwarzwaldwasserkräfte, die durch ihre Hauptwasserzuführung in Monaten schwachen Rheinwassers eine wertvolle Ergänzung der Rheinwerke darstellen. Gezeigt wird neben dem Stromnetz des „Badenwerkes" das Schalthaus in Rheinau und eine Darstellung des Murg-, des Schwarzenbach- und des Schluchseewerkes. Bayern gibt einen Überblick über den Wasserhaushalt von Iller und Inn, den Jahresverlauf der Nutzbarkeit der Wasserführung der bayerischen Flüsse, einen Generalplan für den Ausbau der Großwasserkräfte und eine Übersicht über die Großkraftverteilung in Bayern, den Energiebedarf und seine Deckung durch Brennstoffe und Wasserkraft. Zwei geplante Großkraftwerke sind in Plänen, Modellen, Vogelschau und Lichtbildern zur Schau gestellt: die Talsperrenanlage Roßhaupten am Lech unterhalb Füssen und die Ausnützung der Ammer zwischen Oberammergau und Weilheim. Das Walchenseewerk und die Werke der mittleren Isar sind sowohl einzeln vertreten als auch in der Zusammenfassung der beiden Energien durch das Bayernwerk, das die großen Stromerzeugungsanlagen in Bayern unter sich und den Hauptverbrauchsgebieten zusammenschließt, wobei außer den Energiemengen des Walchenseewerkes und der mitt Isar die überschüssige Leistung der übrigen Wasserkräfte s die mit Kohle erzeugten Dampfkräfte aufgenommen werde

Gegenüber der deutschen Schau liegt, wie erwähnt, die fr zösische Abteilung, in ihrer Ausdehnung ebenfalls der bedeutenderen der Ausstellung, wenngleich weit hinter deutschen und schweizerischen Beteiligung zurückstehend. die Blinkfeuergruppe herum ist die französische Binnens fahrt auf Rhone, Seine und dem Rhein in Modellen, Plänen farbigen Bildern ausgestellt. Der Lauf der Rhone Genfersee bis zur Mündung ist auf einem kolorierten W gemälde dargestellt, in dem Kraftwerke und Umgehungsk eingezeichnet sind, besonders anschaulich der 81 km lange K der die Verbindung zwischen dem Mittelländischen Meere, Hafen von Marseille und dem schiffbaren Teile der Rhon Arles herstellt. Die Seine von Paris abwärts bis zur Atl wird mit den Hafenanlagen von Rouen und Havre gezeigt. allem interessant sind der riser Hafen und die Weh lagen der Seine. Das g französische Binnenschiffa projekt, auf das Frankreich politisch starken Nachdruc den letzten Jahren gelegt die Ausnutzung der Kräfte Oberrheines von Base Straßburg, findet seinen Nie schlag in den Entwürfen ersten Staustufe des „G canal d'Alsace", des Umgehu kanals bei Kembs und Plänen des dortigen K werkes. Ein großes Relief ein Bild der gesamten Hafe lagen von Straßburg; die St burger Schiffahrtsgesellsch treten auf mit Modellen Hafeneinrichtungen, Lager ser, Schleppdampfer und Kr

In die Augen fällt bei französischen Gruppe die st Beteiligung der französis Eisenbahnen. Die Elsaß-Lothr gischen Bahnen, die Gesells ten der Midi, der Nord und Paris-Orleans-Bahn stellen Elektrisierungspläne zur Sc und geben einen Einblick in Stand der bisherigen Elektri rungsarbeiten. Die französi Industrie, soweit sie mit Sch fahrt und Wasserkraftnutz zusammenhängt, ist in die Raume gleichfalls vertre Werften mit Schiffs- und K modellen, Ausrüstungsge stände und Betriebsmateria Signale und Sicherheitsvorr tungen, Photographien Schleusen, Schiffsaufzü Traktionseinrichtungen, ladequais, Schützen, Weh Röhrenleitungen, Turbinen und Pumpen und Generato Motoren, Verteilungseinrichtungen sind der Hauptbestand der französischen Gruppe.

Abb. 3. Schwimmkran mit Dampfantrieb zum Umladen von Erz und Kohlen im Hafen von Rotterdam.

Dem Flußlaufe des Rheines folgend ist die Belgis Landesschau zu erwähnen, die in Modellen und Bildern Binnenschiffahrt, Reliefs vom Hafen von Antwerpen, Pläne Bilder vom Hafen von Gent und endlich Skizzen und Ansic aus den belgischen Kolonien zeigt.

Die Niederländische Schau stellt große Modelle Seehäfen von Rotterdam, Amsterdam und Dortrecht aus, die schaulich die modernen Verlade- und Entladeeinrichtun schwimmende Getreidesauger (vgl. Abb. 3), eiserne Verl brücken, Schiffstypen und Lagerhäuser zur Darstellung brin In Plänen werden die bekannten Arbeiten zur Trockenleg und Eindeichung der Zuidersee vorgeführt. Die Schiffal gesellschaften zeigen Dampfer und Radschlepper sowie Schu mit modernen Löschvorrichtungen in Modellen. Gleichfalls Modellen zu sehen sind Quaimauern, früherer und heutiger führung, solcher auf Caissons und auf Pfählen.

Österreich gibt ein geschlossenes Bild von all dem, was den Gebieten der Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung der Vor- wie in der Nachkriegszeit geschaffen worden dessen, was bereits fertiggestellt und dessen, was auch nur Projekt vorhanden ist. Ein knappes übersichtliches Str erzeugungsschaubild läßt erkennen, daß die Stromproduk aus Wasserkraft zur Versorgung des Hauptverbrauchsgebi

ien von wenig über 3 % im Jahre 1918 auf 32 % im Jahre 1925 ıgewachsen ist, die Stromerzeugung aus Kohle entsprechend ›n 97 % im Jahre 1918 auf 68 % im Jahre 1925 fiel. Insgesamt ird Österreich nach Fertigstellung der im Bau bestehenden raftwerke, etwa Ende 1928, rund 2 Millionen PS an installierter ›istung besitzen. Die Kraftwerke sind in der Kollektivaus-.llung des Wasserwirtschaftsverbandes der österreichischen dustrie in zahlreichen Modellen und Schaubildern gezeigt. ›n Interesse ist der Raumplan des Wasserleitungskraftwerkes ıming, der den Längsschnitt durch den Wasserleitungsstollen, ɘ Druckrohrleitung und das Krafthaus zeigt. In dieser Wasser-aftanlage muß das Trinkwasser, das der Versorgung der adt Wien dient, bevor es zur Stadt gelangt, durch die Turbinen ufen und 5000 PS an das Kraftwerk abgeben. Große Relief-rstellung des Spullerseewerkes, der Kraftwerke im Stubach-l, des Illwerkes und des Bärenwerkes geben einen Einblick die Anlagen, die insbesondere die Strommenge für die Öster-ichischen Bundesbahnen liefert. Schiffswerften und Schiff-hrtsgesellschaften geben mit zahlreichen Modellen von Luxus-ımpfern, Passagierschiffen, Schleppkähnen und Schwimm-ıggern, Raddampfern und Doppelschraubendampfern einen berblick über ihren Schiffspark; besonderes Interesse fand ıs beleuchtete Modell einer Luxuskabine der Donaudampf-hiffahrtsgesellschaft auf ihren Schiffen von Wien nach Bel-rad. Die Wiener schiffsbautechnische Versuchsanstalt führte ne Reihe von Apparaten und Diagrammen und Erläuterungen or über Verbesserung der Schiffsformen, für Messung von assergeschwindigkeiten usw.

Die Tschechoslowakei hat sich auf bildliches Aus-ellungsmaterial über den Ausbau ihres Binnenschiffahrtsnetzes ›schränkt. Im Bilde vorgeführt sind die wichtigsten tschecho-owakischen Wasserstraßen, wie die kanalisierten Strecken der lbe und Moldau bis Prag, die projektierten Verbindungskanäle vischen Elbe, Moldau und Donau.

Spaniens Anlagen erstrecken sich in der Hauptsache auf e Gegenden am Fuße der Pyrenäen und am Oberlauf des Ebro. Nicht allein elektrische Energie soll aus der Wasserkraft gewonnen, vielmehr für die Bewässerung der trockenen Gegenden gesorgt werden. Der Ebro, der heute zu verwildert ist, als daß er der Schiffahrt im ganzen dienen könnte, soll dem Schiffsverkehr wenigstens bis Caspe wieder erschlossen werden. Niederdruckkraftwerke sollen neben dem für Industriezwecke erforderlichen Strom der Schiffahrt dienen, indem die Schiffsschleusen die Überwindung des Flußgefälles ermöglichen. Überall im Einzugsgebiete des Ebro sind Staubecken eingebaut, die der Wasserkraftnutzung und der Bewässerung des Landes dienen. Die fertigen Anlagen und die Baustadien, die Talsperren und Aquädukte sind in zahlreichen Photographien und Modellen ausgestellt.

Italien hat seine — ausgedehnte — Ausstellungsgruppe gesondert von den übrigen im ersten Stock aufgebaut. Am weitesten fortgeschritten ist der Ausbau des oberitalienischen Wasserstraßennetzes, jedoch zeigt das Ausgestellte, daß auch in Mittel- und Süditalien eifrig an dem Ausbau der Flußläufe gearbeitet wird, die auf verhältnismäßig kurzer Strecke, dafür mit starken Gefälle zum Meere fließen. Auf einem großen Relief der italienischen Halbinsel kann man an aufleuchtenden Lichtpunkten verfolgen, wie sich die italienischen Wasserkraftwerke im Laufe der letzten 20 Jahre verdichtet haben. Die stärkste Gruppe liegt selbstverständlich am Fuße der Alpen, jedoch durchziehen zahlreiche Lichtpunkte den ganzen Apennin und auch Sizilien. Das oberitalienische Wasserstraßennetz wird beherrscht durch die drei Zentren von Schiffahrt und Handel, Mailand, Genua und Venedig. Die Wasserwege, die von den oberitalienischen Seen nach der Hauptwasserstraße des Po führen, sind in großangelegten Projekten zusammengefaßt, die diese Seen über Navarra und Turin durch einen Kanal mit dem Mittelländischen Meere verbinden sollen, wie anderseits auch der Po zwischen Pavia und Alessandria einen Anschluß nach dem Hafen von Genua erhalten soll. Die großen italienischen Elektrizitätsgesellschaften führen eine Reihe ihrer Anlagen im Relief vor, mit eingebauten Stauseen, mit Stollen, Hochdruck-

Abb. 4. Diorama der Entwicklung der Gotthardlinie bei Giornico. (Aussteller: Schweizerische Bundesbahnen.)

leitungen und Kraftwerken, so besonders die der Adamellogruppe, der Gegend zwischen Chiavenna und dem Splügen, der Ortlergruppe, die Anlagen am Gardasee und am Lago Santa Croce mit der Kraftwerkgruppe an der künstlichen Abzweigung des Piave.

Die Ausstellungsgruppe der Vereinigten Staaten gibt lediglich farbiges Bildmaterial über die Werke zur Gewinnung elektrischer Energie aus Wasserkräften. Die amerikanische Bundeskraftkommission zeigt unter anderem ein Fordsches Projekt bei Muscle Shoals. Ein Fliegerbild gibt einen Gesamtüberblick über die Flußstrecke des Lorenzostromes bei den Niagarafällen, weitere Abbildungen zeigen Staumauern, Talsperren, Hochdruckleitungen und Innenansichten von Maschinenhäusern, Karten die geographische Verteilung der ausnutzbaren Wasserkräfte der Vereinigten Staaten und das Verhältnis der Elektrizitätsgewinnung zu den vorhandenen Gas- und Dampfkraftanlagen. Das Geological Servay Washington bringt die Methoden der Wassermessung von Flüssen in Bildern zur Darstellung.

Die kleinen Gruppen Polen und Ungarn sowie die Internationale Organisation bringen hauptsächlich Karten, Pläne, Abbildungen und statistische Aufzeichnungen.

Wenn wir erst in letzter Linie auf die schweizerische Schau zu sprechen kommen, so hat das seinen Grund nicht etwa darin, daß sie eine der unbedeutenderen wäre, sondern daß ein großer Teil schweizerischer Arbeit und Leistung nicht in der offiziellen, sondern auch in anderen Abteilungen gezeigt wird, deren Schilderung sich unmittelbar der amtlichen schweizerischen Gruppe anreihen soll. Zu den offiziellen Ausstellern gehören: das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft und die Eidgenössische meteorologische Zentralanstalt in Zürich. Diese bietet einen Ausschnitt aus ihren Arbeiten über Feststellung und Regelung des Gesamtwasservorrates in den Alpenregionen. Das Wasserwirtschaftsamt zeigt in einem Demonstrationsgerinne die verschiedenen Typen von Wassermeßflügeln im Gebrauch. Eine große Reliefkarte unterrichtet über die Entwicklung und den Stand der Ausnutzung der schweizerischen Wasserkräfte. Die anschließende Abteilung des schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes befaßt sich mit allgemeinen wirtschaftlichen Problemen der Wasserkraftnutzung. Sie schildert den Bau von Wasserkraftwerken, die Entwicklung der Kohleneinfuhr und des Wasserkraftausbaues und gibt einen Überblick über die Verbindungsleitungen der schweizerischen Wasserkraftwerke. Der Verband schweizerischer Elektrizitätswerke schildert die Organisation der schweizerischen Produzenten und Verteiler ele[ktrischer] Energie, den Kreislauf von Geld und Energie, die [er]zielten Verbesserungen in der Ausnutzung der Kraftwerke.

Die Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich stellt z[u]sammen mit dem Verband schweizerischer Elektrizitätswer[ke] zwei Reliefs aus, die den Verlauf der Leistungsabgabe und d[er] verfügbaren Leistungen der Gesamtheit aller schweizerisch[en] Elektrizitätswerke durch die Stunden des Tages und die Tage d[es] Jahres 1924/1925 sowie die Dichte der Energieabgabe und d[er] Produktionsstellen für das Jahr 1924/25 angeben. Die Technisc[he] Hochschule veranschaulicht auf Zeichnungen die Entwicklu[ng] der Turbinen und Generatoren, der Schaltanlagen, Transfo[r]matoren, Nieder- und Hochdruckanlagen mit ihren Hilfsbaute[n] wie Staumauern, Druckleitungen, Maschinenhäusern, Wasse[r]schlössern. Die Ingenieurschule der Universität Lausanne ste[llt] das Zusammenwirken eines Niederdruck- und eines Hochdruc[k]werkes in faßlicher Weise dar. Sie gibt ein Bild des Energi[e]verbrauches an einem Sommer- und an einem Wintertag, je vo[n] zwei zu zwei Stunden und der sich entsprechend ändern[de] „Wasserhaushalt" wird am Rhonekraftwerkmodell gezeigt.

Abb. 5. Großes Wandgemälde des Vierwaldstättersees und der Alpen der Innerschweiz.
(Aufgenommen aus der Gegend von Luzern).
Relief des Vierwaldstättersees mit umliegenden Gebirgsgruppen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen geben unter Mitwirkung der einschlägigen schweizerischen Industrien eine reichhaltige Auswahl von Modellen, Plänen und Diapositiven aus ihren Elektrisierungsarbeiten. Die Modelle der Kraftwerke Ritom, Barberine und Vernayaz, der Übertragungsleitungsmaste der Unterwerke des Ausgleichungsbeckens am Pfaffensprung und des Wasserschlosses waren ständig ebenso umlagert wie das in einem Tunnel angebrachte eindrucksvoll anschauliche Diorama der Gotthardentwicklung, Abb. 4. Vier Modelle von elektrischen Triebfahrzeugen sowie das Modell eines beweglichen Zahnradsatzes mit Einzelachsantrieb sind in der Ausstellungshalle, zwei elektrische Lokomotiven und ein Motorwagen im Freien aufgestellt. Glasbilder im Tunnel zeigen Rohrleitungen, Turbinen und Transformatoren, Schaltanlagen, Übertragungsleitungen und Kabel, Gebäude und Freiluftunterwerke, daneben sind Bilderserien von Kraftwerken und den dazugehörigen wasserbaulichen Anlagen angebracht.

An die Ausstellung der einzelnen Länder schließen sich solche wasserwirtschaftlicher Behörden und Verbände an sowie der Wasserkraftwerke und Elektrotrustgesellschaften. In beiden Gruppen überragt der schweizerische Anteil dermaßen, daß man mit gutem Rechte von schweizerischen Gruppen sprechen kann. Insbesondere die Städtischen Elektrizitätswerke von Zürich, Basel, Bern und Lau-

sind zu erwähnen, die in Plänen und Modellen ihre Kraft- sowie die Zuleitungen zu den Städten darstellen und intere Auskunft geben über die bisherige Entwicklung der izitätsversorgung, den Verbrauch an Energie auf den Kopf völkerung, die Benutzungsdauer der installierten Kilowatt Stunden, die Prozentsätze der mit Elektrizität versorgten ungen. Unter den wasserwirtschaftlichen Verbänden ist lers hervorzuheben der nordostschweizerische Verband für ihrt Rhein-Bodensee mit seinen Übersichtsplänen über die erung des Rheines im Gebiet der Thurmündung und über lagen der Stufen: Rheinau, Rheinfall, Schaffhausen. Ferner dische Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe und einschiffahrtsverband Konstanz, der eine Übersichtskarte eines und einen Längenschnitt von Basel bis zum Bodensee Das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft in Bern be-

zubehör, elektrische Meß- und Schaltapparate sowie Leitungsbau und Isolierungen gedacht. Einzelheiten bei all diesen Gruppen aufzuzählen, würde über den Rahmen dieses Aufsatzes gehen. Hierbei findet die schweizerische Dampfschiffahrt Gelegenheit zu verkehrswerbender Darstellung, wie das Wandgemälde des Vierwaldstättersees und der Alpen der Innenschweiz und das zugehörige Relief zeigt. (Abb. 5.)

Anschließend an diese offiziellen Gruppen folgt die Maschinenhalle der Ausstellung, in der die Erzeugnisse der Maschinenindustrien der meisten an der Ausstellung beteiligten Länder vereinigt sind.

Auch hier steht Deutschland mit an erster Stelle. Staunen erregt durch ihre riesigen Ausmaße die große Propeller-Turbine der Firma Voith (Heidenheim), eine Niederdruckturbine für große Wassermengen, die ein Gewicht von 160 000 kg aufweist;

Abb. 6. Elektrische Lokomotive der Italienischen Staatsbahnen. (Tecnomasio Italiano, Brown Boveri, Vado Ligure). Aussteller: Italienische Staatsbahnen.

ch besonders mit der Regulierung des Bodensees und der ung des Bodensees als Speicherbecken der Kraftwerke, ußschiffahrt (Schaffhausen-Bodensee, Ober-, Mittel- und rhein) und Niederwasserregulierung des Rheines zwischen und Straßburg. Die Verbindung von Rhein und Rhone ist el verschiedener Verbände. Bei den Wasserkraftwerken ektrotrustgesellschaften sind neben Sulzer in Winterthur rown, Boveri in Baden das Elektrizitätswerk Lonza, das erk Laufenberg, die Breslauer Städtischen Elektrizitäts- und das Elektrizitätswerk des Provinzialverbandes berg in Schlesien besonders zu erwähnen. Kleinere pen umfassen: Apparate für Wassermessung und Inrwesen, Schiffbau und Ausrüstungen, Hafenbau- und b (wesentlich von deutschen Ausstellern beschickt), erlade- und Transporteinrichtungen, Reedereien, Lager- und Spedition, Schleusen und Hebewerke. Dem Basler ist eine besondere Gruppe gewidmet, in der das Schiffmt Basel, die Basler Reedereien sowie die bereits angesie- Kohlen- und Brikettwerke, die Tankanlagen der Shellgeaft, die Modelle der Lagerhausgesellschaft Stromayer und kettfabrik Kehl Zeugnisse reger Tätigkeit aufweisen. sei noch der Gruppen: Projektierende Ingenieure, Bauehmungen, Baumaschinen und Materialien, Eisenkonstruk- Wehrbau, Druckleitungen, Werkzeuge und Maschinen-

nicht weniger Bewunderer findet ein von den Mannesmann-Werken aus einem Stahlblock nahtlos gewalztes Rohr von 15 m Länge und einem halben Meter Durchmesser bei 12,5 mm Wandung. Neben diesen beiden Werken ist die deutsche Industrie durch eine Reihe führender Firmen vertreten: die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, das Preß- und Walzwerk Düsseldorf, Krupp-Gruson, Thyssen und andere. Auch die Schweiz und Italien stellen eine namhafte Anzahl von Ausstellern, die alle aufzuzählen eine lange Liste ergeben würde. Es seien deshalb nur erwähnt die Pelton (Hochdruck)-Turbinen der Ateliers Charmilles in Genf und der italienischen Firmen Riva und Franco Tosi sowie die Italienischen Staatsbahnen, die mehrere elektrische Maschinen aufgestellt haben. (Abb. 6.) Sulzer-Dieselmotore für Schiffe stehen neben Transformatoren und Isolatoren, Meß- und Kontrollapparaten, Ventilatoren und Materialien aller Art. Besondere Beachtung fanden Holzrohre für Druckleitungen bis zu 4 m Durchmesser, aus hölzernen Dauben zusammengesetzt und durch eiserne Spannringe zusammengehalten.

Das Interesse, das die Ausstellung fand, kennzeichnet sich durch die Menge von Tagungen und offiziellen Besuchen, die in ihren Räumen abgehalten wurden, von denen drei besonders hervorgehoben werden sollen: Die Tagung der süddeutschen Handelskammern, die unter Beteiligung der amtlichen deutschen

Stellen (Gesandtschaft und Konsulate) abgehalten wurde, der Rheinschiffahrtstag und die Weltkraftkonferenz, die in der Zeit vom 30. August bis 8. September tagte. Fünf Sektionen behandelten in eingehenden Untersuchungen und Diskussionen die Fragen: Kraftwerke, Austausch der Energie zwischen verschiedenen Staaten, wirtschaftliche Beziehungen zwischen hydraulich und thermisch erzeugter Energie, Elektrizität in der Landwirtschaft und Elektrisierung der Eisenbahnen. Hier kam auch die Deutsche Reichsbahn zu Wort, die man in der de Abteilung der Ausstellung selbst gänzlich vermissen muß.

Im ganzen genommen bot die Baseler Internationale lung des Interessanten und Lehrreichen so viel, daß sie v Seiten eine wohlverdiente Anerkennung fand, und es so nicht vergessen werden, nochmals das hervorzuheben, w von vielen Seiten hören konnte, daß die deutsche Scha seits ein gut Teil zum Gelingen des Werkes beigetragen

---

Mitteleuropäische Verkehrstagung in Wien.

In der Zeit vom 2. bis 5. Oktober fand in Wien eine vom Arbeitsausschuß der Mitteleuropäischen Wirtschaftstagung einberufene Mitteleuropäische Verkehrstagung statt, auf deren Tagesordnung Fragen des Verkehrs und der mitteleuropäischen Wirtschaft standen.

Der Präsident der Nationalbank Dr. Reisch eröffnete den Kongreß, worauf in Vertretung des Bundespräsidenten Handelsminister Dr. Schürff die Tagung begrüßte.

Den ersten Vortrag hielt Bundeskanzler a. D. Dr. Seipel und zwar über den mitteleuropäischen Gedanken.

Der ungarische Staatssekretär a. D. Dr. Hantos führte in seinem Vortrage über das mitteleuropäische Verkehrsproblem aus, daß die wirtschaftliche Annäherung der mitteleuropäischen Staaten durch ein Zusammenwirken auf verkehrspolitischem Gebiete bedeutend gefördert werde. Es wäre zweckmäßig, die vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen geschaffenen Einrichtungen zu pflegen, weiter zu bilden und die Ausgestaltung dieser bewährten Einrichtungen als mitteleuropäischer Eisenbahnverein in die Wege zu leiten. Die Schaffung eines mitteleuropäischen Tarifregimes (formelle und materielle Übereinstimmung der Tarife, Verbandstarife) sowie die Internationalisierung einiger mitteleuropäischer Hauptstrecken durch einheitliche Betriebseinrichtungen wären Ziele der mitteleuropäischen Annäherung.

Das Referat Ministerialrats a. D. Reinhardt-Wien führte die Tätigkeit der Verkehrskommission des Völkerbundes des näheren aus.

Anschließend daran gab der Vertreter des Völkerbundes Dr. Bell den Sympathien der Körperschaft für die Bestrebungen der Mitteleuropäischen Wirtschaftstagung Ausdruck. Der Generalsekretär der Österreichisch-Polnischen Handelskammer Dr. Leo Widimsky besprach die Fragen der Zusammenarbeit europäischer Wirtschaftorganisationen. Die Handelskammern seien insbesondere dazu berufen, die Wege zur Gesundung Europas zu finden.

Minister a. D. Dr. Gothein (Berlin) hielt in seinem Berichte umfangreiche Reformen im Post- und Telegraphenwesen und im Telephonverkehr für notwendig. Die Staaten Europas sollen sich zu einem „Europäischen Postverein" zusammenschließen, das Einheitsbriefporto einführen und für Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben usw. die Tarife und Beförderungsbedingungen vereinheitlichen. Der Telegrammverkehr decke nirgends die Geldkosten und würde durch ermäßigte Gebühren erhöht. Der Telephonverkehr sollte erleichtert, die Gebühren vereinheitlicht werden.

Der Geschäftsführer der Deutschen weltwirtschaftlichen Gesellschaft a. D. Dr. Roscher besprach die Wichtigkeit des Nachrichtenverkehrs für die gesamte europäische Wirtschaft. Das Ziel sei ein einheitliches mitteleuropäisches Postgebiet, in dem alle ihm angehörenden Länder ihren Post- und Schnellnachrichtenverkehr nach gleichen Beförderungsgrundsätzen und -Bedingungen sowie Tarifen einrichten und alle Verkehrswege, auch die Flugverbindungen, für den zwischenstaatlichen Nachrichtendienst zur Verfügung stellen und benützen. Die Ausdehnung des mitteleuropäischen Postgebietes auf die übrigen Länder Europas sei der notwendige zweite Schritt.

Direktor Flügel, Syndikus des Weserbundes in Bremen, betonte die Wichtigkeit vollkommenen und billigen Verkehrs nach den Seehäfen, namentlich für Länder, die mit der Weltwirtschaft verknüpft und vom Meere entfernt sind.

Ingenieur Dr. Böhm führte in seinem Bericht über Luftverkehrsfragen aus, daß erst eine internationale Regelung die Bedeutung des Luftverkehrs für die europäische Wirtschaft haben werde. Die Abmachungen seien besonders in zolltechnischer Beziehung, ferner wegen der Sicherheitseinrichtungen und der Zulassung der Flugzeuge nötig. Die Luftfahrtgesellschaften haben hier eine wichtige Vorarbeit geleistet.

Der Leiter der Radiostation in Agram Dr. Stern sprach über das Radiowesen in Mitteleuropa. Er empfahl eine ständige Verbindung zwischen der Mitteleuropäischen Wirtschaftstagung und der Internationalen Union für Radiophonie in Genf, die alle europäischen Sendegesellschaften in sich vereinigt.

Dozent Dolberg (Wien) sprach über die Ratio sierung des Verkehrswesens in Mitteleurop gierungsrat Dr. Uhlig (Karlsbad) verlangte in sein richt über Verkehrsstatistik, daß in allen neuen Verkehrsstatistiken, wie sie bisher nur Deutschland regelmäßig aufgestellt werden, in denen nicht nur der V des Staatsganzen, sondern auch der Verkehr der einzel dustriebezirke und großen Stationen in Versand und E branchenmäßig gegliedert ist.

Kommerzialrat Berl (Wien) erstattete einen Beric die mitteleuropäischen Post- und Eisen tarife und hob die mannigfachen Schwierigkeiten herv denen der Verkehr infolge der Gestaltung der Verkeh seit 1918 zu kämpfen habe.

Der Direktor des Rumänischen Industriebundes in K burg Dr. Böszörményi hielt einen Vortrag über Ru sche Verkehrspolitik.

Dr. Lankaš, Sektionschef des tschechoslowakischen bahnministeriums, sprach über das Internationale E bahnregime. Durch die Barcelonaer Konvention se die Freiheit der Durchfuhr ein bedeutsames Friedensw schaffen worden. Eisenbahnfragen seien wichtige Gege der Wirtschaftskonferenzen in Portorose und Genua ge Auf der ersten sollten besonders die Schwierigkeiten i kehre zwischen den Nachbarstaaten beseitigt werde letzere habe den Grundsatz der Regelung internationaler bahnfragen unter Ausschluß der Politik aufgestellt. Frage der Förderung des internationalen Eisenbahn habe sich die Genfer Konvention aus dem Jahre 1923 die eine alle Gebiete des Eisenbahnwesens umfassende matische Kodifizierung anerkannter Bedingungen bet den internationalen Eisenbahnverkehr darstelle und Frage der Eisenbahntarife von dem Grundsatze des „Trai équitable du commerce" ausgehe.

Der heutige Stand der Dinge in Mittel-, Süd- und Ost sei nicht verkehrsfördernd. Eine Beseitigung der gegenw Schwierigkeiten könne durch Vereinheitlichung des inte nalen Frachtrechtes, Schaffung einer einheitlichen G nennung und Gütereinteilung leicht erreicht werden. Di strebungen seien von der vorletzten Vollversammlun Völkerbundes gutgeheißen worden. Eine Konferenz der europäischen Staaten und in erster Linie der Nachfolge zur Erzielung eines raschen Einvernehmens zunächst Aufrechterhaltung der teilweise noch bestehenden Einh keit in diesen Belangen würde sich empfehlen. Ein mäch Fortschritt im internationalen Eisenbahnverkehr könnte werden, wenn alle europäischen Staaten sich einvernen entschließen würden, zu einer nur von rein kommerziell sichtspunkten aus beherrschten Tarifwirtschaft überzu Die Schaffung einer europäischen Eisenbahngesellschaft s letztes Ziel. Die Entwicklung des mit den Eisenbahn Wettbewerbe stehenden internationalen Kraftwagen- und verkehrs scheine für die Verwirklichung dieser heute utopistisch anmutenden Idee zu sprechen. Schließlich reg Vortragende an, im Rahmen des Internationalen Eisenba bandes eine mitteleuropäische Sektion zu schaffen.

Dr. Hiller, Ministerialrat in der Generaldirektio Österreichischen Bundesbahnen, sprach über die intern nalen Eisenbahnverbände. Ihre Schaffung sei Vorbedingung für den ununterbrochenen Verkehr durch m Länder gewesen. Der Vortragende erörterte die Gründur Entwicklung der internationalen Eisenbahnverbände sei ersten Jugendjahren der Eisenbahn und besprach insbes die Bedeutung der einheitlichen Spurweite. Er charakter sodann die Eigenart der bestehenden Eisenbahnverbänd zum Teile staatliche, zum Teile von Eisenbahnverwaltung bildete seien. Als erstere kämen in Frage die beratend technische Kommission für Verkehr und Durchfuhr des V bundes und die von ihm gegründeten allgemeinen Konfe für Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr, die inter nalen Konferenzen über die technische Einheit im Eise wesen, der Verband der dem Internationalen Übereinko über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetretenen Staaten u

ernationale Eisenbahnkongreßvereinigung. Unter den Verlden der Eisenbahnverwaltungen sei vor allem der Verein utscher Eisenbahnverwaltungen zu nennen, dessen Arbeiten gehend dargestellt wurden. Redner besprach sodann den ernationalen Eisenbahnverband in Paris, das Internationale insportkomitee, den Internationalen Verband für die Ausgabe sammengestellter Fahrscheinhefte, die internationalen Wagenbände RIV und RIC und die europäischen Fahrplan- und genbeistellungskonferenzen. Die bestehenden Verbände ten sich durchaus bewährt; das letzte Endziel sei, daß die uptbahnen der aneinanderstoßenden Erdteile Europa, Asien l Afrika nach gleichen technischen und rechtlichen Bestimngen betrieben würden. Es gebe schon heute einige Linien, zwei Erdteile durchziehen; der Bau einiger anderer Verbinagen von Weltbedeutung sei in Vorbereitung.

m Anschluß an diese Auseinandersetzungen gab der Generalretär des Internationalen Eisenbahnverbandes in Paris verve die Erklärung ab, daß sich dessen nächste Vernmlung mit den Beschlüssen der „Mitteleuropäischen Verrstagung" eingehend beschäftigen werde.

ngenieur Schwarzl (Bielitz) stellte in einem Vortrage er „Die Verbesserung des europäischen Eisenhnverkehrs" zunächst fest, daß die Zerreißung der ropäischen Verkehrslinien infolge der neuen Staateneinteilung rch die Verkehrskonferenzen der Nachfolgestaaten alsbald m Teil überwunden wurde.

Als Vertreter der International Law Association besprach en Vizepräsident Dr. Hoffmannsthal in einem Vortrag er „Verkehrsrecht" zunächst die Entwicklung des Luftchtes, das privatrechtlich noch in den Kinderschuhen stecke.

Direktor Dr. Sprung der Niederösterreichischen Eskomptesellschaft berichtete über den internationalen Zahngsverkehr.

Der Geschäftsführer der österreichischen Handelskammer in rich Dr. Smolensky besprach die Milderung der ßschwierigkeiten in Mitteleuropa.

Der Generaldirektor der ungarischen Fremdenverkehrs- und iseunternehmungs-A.-G. Barsony schilderte in einem ferat über den internationalen Fremdenverkehr ssen Behinderungen. Die Schwierigkeiten lägen noch immer uptsächlich im Paßwesen. Als letztes Ziel sei die gänzliche fhebung des Paßzwanges und die Wiederherstellung der llen Freiheit der Friedensjahre im Auge zu behalten.

Das Fremdenverkehrsthema behandelte auch Oberbahnrat a. D. isler von der österreichischen Fremdenverkehrskomssion, indem er die Wirksamkeit der Reisebüros erörterte.

Dr. Silenzi (Rom) trat in einem Bericht über „Freiheit s Fremdenverkehres" für möglichst weitgehende ternationalität ein.

Einer Arbeit des französischen Handelsattachés Poujol: Vien als Transitplatz des internationalen andels" war zu entnehmen, welche wichtige Rolle Fachte der internationalen Handelskreise und der amtlich mit den rkehrsfragen befaßten Stellen der Stadt Wien zuschreiben.

Der Marburger Vertreter Toncic berichtete über die Zollrhältnisse in Südslawien.

Der Nürnberger Rechtsanwalt Dr. Greune behandelte das nternationale Transportrecht", Hans Erlench (Nürnberg) die Wichtigkeit des freien Verkehrs für den inzelhandel.

Dozent Dolberg leitete die Aussprache mit einer Zusammenfassung der Tagungsergebnisse ein.

Staatssekretär Dr. Hantos teilte mit, daß das große Interesse der Tschechoslowakei sich darin äußere, daß dort bereits ein Ausschuß für mitteleuropäische Zusammenarbeit gebildet worden sei, gleiche Ausschüsse werden in Wien und Budapest vorbereitet. Die weitere Arbeit werde sich in Fachkommissionen abspielen, in denen die Staaten vertreten sein werden. Die Kommissionen werden gebildet für Eisenbahnfragen, für Post- und Schnellnachrichtenverkehr, für Fremden- und Reiseverkehr, für Binnenschiffahrt und Donaufragen.

Zum Schlusse der Tagung wurde auf Antrag des Staatssekretärs Dr. Hantos eine Entschließung folgenden Inhaltes angenommen: „Die Mitteleuropäische Verkehrstagung, an der Vertreter aller mitteleuropäischen Staaten und der Verkehrskommission des Völkerbundes teilgenommen haben, ist der Überzeugung, daß die wirtschaftliche Annäherung der mitteleuropäischen Staaten durch ein zielbewußtes Zusammenwirken auf verkehrspolitischem Gebiete bedeutend gefördert würde. Die freie Entfaltung der gegebenen Verkehrsmöglichkeiten wird durch die Überspannung des Begriffes der Tarifhoheit außerordentlich erschwert. Tarifvielheit, Abfertigungsvielheit sind zeitraubend, verkehrshemmend und kostensteigernd. Auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehres ist es äußerst wünschenswert, alle Einrichtungen zum Zwecke tunlichst übereinstimmender technischer Gestaltung der Bahnen und der Erleichterungen im gegenseitigen Verkehr der mitteleuropäischen Staaten sorgsam zu pflegen und weiter auszugestalten. Besonders wäre zu begrüßen, wenn die Erstellung direkter Verbandstarife durch Förderung der auf Erreichung einer formellen Vereinheitlichung der internen Eisenbahntarife (Güterbezeichnung und Einteilung) gerichteten Bestrebungen erleichtert werden würde.

Die Förderung des internationalen Eisenbahnregimes durch Vereinheitlichung der internen Frachtrechte in formeller und später nach Tunlichkeit auch in materieller Hinsicht sowie die Verwirklichung einer einheitlichen Betriebsabwicklung auf den hierfür geeigneten mitteleuropäischen Hauptstrecken sind weitere Ziele. Endlich wäre für eine zweckdienliche Zusammenarbeit der Eisenbahn- und Zollbehörden, für eine Beschleunigung und Vereinfachung des Verfahrens beim Grenzübergang Sorge zu tragen."

Die Resolution verlangt dann weiter auf dem Gebiete des Post- und Schnellnachrichtenverkehres eine engere Postverkehrsgemeinschaft der mitteleuropäischen Völker im Rahmen des Weltpostvereines.

Auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt wird die notwendige Lösung des Donauproblems hervorgehoben. Der Ausbau des Donaulaufes sei aus Verkehrsgründen und wegen Hochwasserschutz raschest durchzuführen. Die Verbindung mit dem Netz der mitteleuropäischen Binnenschiffahrt sei durch künstliche Wasserstraßen auszubauen. Die Entschließung verlangt weiter den Ausbau der Luftverkehrslinien durch internationale Regelung in juristischer, sicherheitspolitischer und technischer Hinsicht. Ebenso eine Regelung des Unterhaltungsrundfunks und der Aufnahme von Pressenachrichten. Für den internationalen Reiseverkehr wird die Abschaffung des Paß- und Visumzwanges und Ersatz durch einen Identitätsausweis verlangt.

Nach Annahme dieser Entschließung würdigte der Vorsitzende Präsident Dr. Reisch in einem Schlußwort die in vollem Einvernehmen geleistete praktische Arbeit.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Der Reichspräsident t unter dem 19. Oktober 1926 bestätigt: Den ständigen Stellrtreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gellschaft Dr.-Ing. e. h. Dorpmüller als Generaldirektor der eutschen Reichsbahn-Gesellschaft; den Direktor Dr. jur. Weiuch als ständigen Stellvertreter des Generaldirektors und itglied des Vorstandes; den Direktor Wolf als Direktor und itglied des Vorstandes; den Direktor Dr.-Ing. e. h. Hammer s Direktor und Mitglied des Vorstandes.

Generaldirektor Dorpmüller wendet sich bei seinem Amtsanitt mit folgenden Worten in der „Reichsbahn" an sein Personal: „Ich werde die meiner Leitung anvertraute Reichsbahn stets s das wertvollste Gut des Deutschen Reichs pflegen und ihre verminderte Leistungsfähigkeit unter Wahrung der deutschen irtschaftsinteressen dem deutschen Volke erhalten. Dabei erbitte ich die vertrauensvolle Mitarbeit des Personals. Nur mit seiner Hilfe kann es gelingen, die schweren Aufgaben dieser ernsten Zeit zu erfüllen. Von der Zukunft erhoffe auch ich bessere Zeiten für die Deutsche Reichsbahn.

Ebenso wie meine Vorgänger werde ich bestrebt sein, jedem Eisenbahner in seiner Arbeit gerecht zu werden und seine berechtigten Belange zu wahren. Die Freude am Beruf muß ihm erhalten bleiben!"

Sämtliche deutsche Reichsbahner erfüllt es, wie hier hervorgehoben werden darf, mit Freude, daß der neue Generaldirektor aus ihren Reihen hervorgegangen ist und ein erprobter Fachmann an ihrer Spitze steht. Bei ihrem Amtsantritt begleiten allerseits den Generaldirektor Dr. Dorpmüller und den ständigen Stellvertreter des Generaldirektors, Dr. Weirauch, die besten Wünsche.

— Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im September 1926. I. Verkehr und Betrieb. Der Herbstgüterverkehr stellte weiter erhöhte Anforderungen an die Reichsbahn. Arbeitstäglich wurden 6652 Wagen mehr gestellt als im August, d. i. eine Zunahme um etwa 4,7 %. Die Wagenstellung betrug

bei 26 Arbeitstagen 3 637 125 Wagen, also arbeitstäglich 139 889. In erster Linie ist der starke Verkehr auf den bedeutenden Kohlenabsatz infolge des englischen Bergarbeiterstreiks zurückzuführen. Zum anderen Teil entfällt die Verkehrszunahme auf Düngemittel, Kartoffeln, Getreide, Zuckerrüben und Zement. Stärkere Anforderungen stellte auch der Stückgutverkehr, für den arbeitstäglich fast 2000 Wagen mehr als im Vormonat erforderlich waren.

Die arbeitstägliche Kohlenförderung im Ruhrgebiet war zwar mit 371 000 t um 6,3 % niedriger als im Vormonat. Dementsprechend wurden von den Ruhrzechen 273 800 t weniger nach den Rhein-Ruhrhäfen befördert als im August; jedoch war die Verfrachtung von der Ruhr nach den Nordseehäfen stärker. Eine neue Kohlenbeförderung kam von den oberbayerischen Werken nach den Nordseehäfen in Fluß.

Der Versand ausländischer Kohle über Strecken der Reichsbahn nach deutschen Seehäfen war weiter lebhaft. An Polnisch-Oberschlesien wurden für diese Transporte statt 450 Pflichtwagen zeitweise bis 3000 Wagen täglich abgegeben. Auch der Tschechoslowakei wurden häufiger deutsche Wagen zur Abbeförderung von Kohlen über deutsche Häfen nach England gestellt.

Durch die neuen Kohlentransporte sowie durch die weitere Beförderung der Ruhrkohle nach den Nordseehäfen, die an die Stelle der Nahbewegung von den Ruhrzechen zu den Rheinhäfen getreten ist, stiegen die Zug- und Wagenachskilometer in den Bezirken Altona, Berlin, Breslau, Dresden, Essen, Halle, Hannover, Magdeburg, Münster, Oppeln, Osten und Stettin.

An geschlossenen Kohlenzügen verkehrten:

	Während des Monats September	August	
Von der Ruhr nach Nordseehäfen	111	70	Züge
von Oberschlesien nach Hamburg, Altona und Harburg	657	625	„
von Oberschlesien nach Bremen	139	184	„
von Oberschlesien nach Stettin	256 }	423	„
von Polen nach Stettin	119 }		
von Niederschlesien nach Hamburg, Altona und Harburg	—	18	„
von Niederschlesien nach Stettin	65	60	„
von Sachsen nach Hamburg, Altona und Harburg	47	150	„
von Polen nach Rostock	6	—	„
von Polen nach Lübeck	1	2	„
von Polen nach Wismar	8	3	„
von Polen nach Königsberg	131	102	„
von Tschechoslowakei nach Wismar	4	2	„
von Tschechoslowakei nach Rostock	28	14	„
von Tschechoslowakei nach Hamburg, Altona und Harburg	31	—	„
von Tschechoslowakei nach Bremen	44	—	„
von Oberbayern nach Nordseehäfen	60	—	„
	1707	1653	Züge,

arbeitstäglich 68 Züge im September gegen 64 im August.

Das Nachlassen der Zugläufe von Sachsen aus ist auf eine völlige Räumung der sächsischen Haldenbestände zurückzuführen.

Bemerkenswert ist die völlige Umwälzung im Verkehr mit Wiederaufbaukohle. Für Belgien hörte die Wiederaufbaukohlenlieferung mit dem 1. September auf. Jedoch gingen ungefähr die gleichen Mengen, die im Monat August als Wiederaufbaukohlen nach Belgien befördert wurden, im September im freien Verkehr dorthin. Ebenso wurden im Wk-Verkehr nach Frankreich die Kohlenmengen erheblich ermäßigt, während die Freiverkehrsmengen stiegen.

Zur Kohlenverladung in den wichtigeren Kohlengebieten wurden gestellt:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mittel-Deutschland	Sachsen	Niederrhein. Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
Septbr. 1926	793 520	143 424	214 982	93 924	81 879
August 1926	797 397	144 820	215 778	107 356	83 166
Septbr. 1925	630 448	131 418	244 205	91 283	81 767

Der Absatz von Kartoffeln war bei der verspäteten Ernte lebhaft, ohne den Versand des Vorjahres zu erreichen.

Der Verkehr von Brotgetreide und Mehl überstieg den des Vormonats um mehr als 24 % und war höher als der Versand im Vorjahre.

Der Fischverkehr war lebhaft. In Wesermünde und Bremerhaven sind im September 207 274 Ztr. frische Fische angebracht worden gegenüber 163 000 Ztr. im Vormonat. Zur Abbeförderung waren 106 Fischzüge gegen 98 im Vormonat erforderlich.

Der Versand von Kali ging um mehr als 22 % gegenüber dem Vormonat zurück, und zwar besonders von dem Zeitpunkt an, als bekannt wurde, daß die in Aussicht gestellte P[illegible] erhöhung nicht eintrat. Der Versand von Phosphaten [illegible] Stickstoffen hat sich dem Vormonat gegenüber erhöht. [illegible] der Auslandsabsatz war zufriedenstellend.

Die Beförderung von Zement hat sich lebhaft gestaltet, [illegible] die Bautätigkeit infolge der Kredite des Reichs und der Gem[illegible] den für Wohnungsbauten und Notstandsarbeiten reger war. [illegible] regere Tätigkeit in der Bahnunterhaltung zeigte sich [illegible] größeren Transporten von Oberbaustoffen (Kies, S[illegible] schlag usw.).

Im Personenverkehr machte sich ein allmähli[illegible] Nachlassen der Ferienreisen bemerkbar. Die in den [illegible] monaten ausgeführten Sonderleistungen an Ferienzügen [illegible] weite Strecken hörten auf, und die nur für die Hauptreise[illegible] vorgesehenen regelmäßigen Züge wurden planmäßig, meist[illegible] 15. September, eingestellt. Der Ausflugsverkehr an Sonnta[illegible] blieb dagegen bei dem günstigen Wetter nach wie vor gut. A[illegible] zahlreiche Veranstaltungen festlicher oder wirtschaftlicher [illegible] brachten starken Verkehr. Insgesamt wurden im Septem[illegible] 5111 Züge gegen 5155 im August über Plan gefahren; auf [illegible] Bodensee wurden 20 außerplanmäßige Schiffsfahrten erfor[illegible] lich.

Über die allgemeine Betriebsentwicklung geben folge[illegible] Zahlen ein Bild:

	August 1926	Juli [illegible]
Geleistete Zugkm.:		
a) Personenverkehr	31 457 000	31 564[illegible]
b) Güterverkehr	19 755 000	19 658[illegible]
c) Dienstzüge	423 000	426[illegible]
	51 635 000	51 648[illegible]
Wagenachskm.:		
a) Personenverkehr	882 501 000	888 207[illegible]
b) Güterverkehr	1 631 732 000	1 582 075[illegible]
c) Dienstzüge	10 852 000	11 272[illegible]
	2 525 085 000	2 481 554[illegible]

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im tägl. Dur[illegible] schnitt):

	September 1926	August 1[illegible]
Hamm Verschiebebahnhof	5 600 Wagen	5 200 Wa[illegible]
Mannheim	3 700 „	3 700 „
Wustermark	3 900 „	3 400 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	2 300 „	1 600 „
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	26 100 „	30 600 „
Schadwagen auf Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	21 500 „	26 800 „

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr. Im S[illegible] tember sind verschiedene neue Tariferleichterungen gewä[illegible] worden. Die Ausnahmetarife 1 k, 7 h, 131, 132, K 1 und 10[illegible] wurden gegen Widerruf neu eingeführt. Im übrigen ist [illegible] Geltungsdauer verschiedener Tarife widerruflich verläng[illegible] worden. Von sonstigen Änderungen und Ergänzungen bere[illegible] bestehender Ausnahmetarife seien die Aufnahme von Sup[illegible] phosphat und Ammoniaksuperphosphat in Ausnahmetarif [illegible] (Düngemittel zur Ausfuhr), die Einbeziehung weiterer Rhe[illegible] und Mainumschlagsplätze in den Ausnahmetarif 44 und der A[illegible] bau des Ausnahmetarifs 81 (Zucker im Oderumschlag) herv[illegible] gehoben.

Im Verkehr mit den Niederlanden ist ein neuer Tiertarif [illegible] Kraft getreten.

III. Finanzen. Die Betriebsergebnisse im August 1926 zeig[illegible] folgendes Bild:

I. Einnahmen.

1. Personen- und Gepäckverkehr	136 850 000 [illegible]
2. Güterverkehr	246 394 000
3. Sonstige Einnahmen	29 930 000
	413 174 000 [illegible]

II. Ausgaben.

1. Persönliche Ausgaben (einschl. Löhne d. Bahnunterhaltungs- u. Werkstättenarbeiter)	204 083 000 [illegible]
2. Sächliche Ausgaben	119 236 000
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibung.	44 858 000
4. Feste Lasten:	
Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	8 264 000
Rückstellung für Vorzugsdividende	3 400 000
	379 841 000 [illegible]

Das im August 1926 erzielte Einnahmeergebnis läßt gegenüb[illegible] dem Vormonat eine gewisse Steigerung erkennen, die besonde[illegible] durch vermehrte Erntetransporte im Güterverkehr entstand[illegible] ist. Immerhin konnten die Einnahmezahlen des Vorjahres no[illegible] nicht erreicht werden. Die nach Deckung der Ausgabeverpflich[illegible] tungen verbliebene Mehreinnahme hat — wie im Juli 1926 — Mehrausgaben auszugleichen, die in schlechten Verkehrsmonate[illegible] entstehen.

er Erlös aus der Begebung von Vorzugsaktien wurde zur 3treitung der Aufwendungen für werbende Anlagen mit wei- (n 19 087 000 RM in Anspruch genommen.

ür den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen ist die (te Rate des zweiten Reparationsjahres rechtzeitig gezahlt v·den. Außerdem hat der Generalagent für Reparationszah- ·gen das Steuererträgnis für die Beförderungen im Monat . 1926 am Fälligkeitstage erhalten.

V. Personalfragen. Der Personalbestand betrug im:
. 1926 . 657 100 Köpfe
ıerdem . 56 966 Zeit- und Aushilfsarbeiter
ımmen . 714 066 Köpfe

\.ıust 1926 658 250 Köpfe
ıerdem . 62 414 Köpfe Zeit- und Aushilfsarbeiter
ımmen . 720 664 Köpfe.

ie Vermehrung der Zeit- und Aushilfsarbeiter betrifft in (Hauptsache die Bahnunterhaltung; in der günstigen Bauzeit il Arbeiter eingestellt worden, die bei Eintritt ungünstiger \terung wieder entlassen werden.

· Die deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisen- ·nen. In der D. A. Z. (Beilage Nr. 40 vom 29. September d. J.) öffentlicht Prof. Dr. Helm-Berlin einen Artikel über den ein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisen- ·nen (e. V.), in dem sich folgende interessante Übersicht ındet:

sichtspunkte betrachtet, können auch die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres als zufriedenstellend bezeichnet werden. Obwohl der Absatz der Rohbraunkohle auch im Berichtsjahr 1925/26 zu wünschen übrig ließ, wurden im Geschäftsjahr 1925/26 122 280 Wagen zu 10 t für Braunkohlenerzeugnisse gegenüber 119 181 im Vorjahr, also 3099 Wagen mehr, gestellt. Die bereits im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verreichlichungs-Verhandlungen haben während des ganzen Geschäftsjahres geruht und sind erst neuerdings wieder aufgenommen worden. Irgendwelche Ergebnisse haben die bisherigen Verhandlungen nicht gezeitigt. Hinsichtlich der Gestaltung der Betriebsergebnisse im Geschäftsjahre 1925/26 ist zu sagen, daß der finanziell wenig ins Gewicht fallende Personenverkehr durch die am 1. Mai 1925 eingetretene 10prozentige Tariferhöhung ungünstig beinflußt worden ist. Die Betriebseinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind gegenüber dem Vorjahr um 5729 M. zurückgegangen. Die Betriebseinnahmen aus dem Güterverkehr haben sich — zur Hauptsache infolge Tarifermäßigungen — im Vergleich zum Vorjahr um 208 971 M. vermindert. Die Betriebsausgaben zeigen gleichfalls, wenn auch nicht im gleichen Maße, eine fallende Richtung.

— Bund der deutschen Verkehrsvereine. Kürzlich fand in Münster in Westfalen die Tagung des Bundes der deutschen Verkehrsvereine statt, an der Vertreter aus allen Teilen Deutschlands teilnahmen. Der Vertreter der Fremdenverkehrskommission für Wien und Niederösterreich überbrachte die Einladung, eine der nächsten Tagungen nach Wien und Niederösterreich zu verlegen, was angenommen wurde. Für die nächste Zeit ist auf Anregung der Fremdenverkehrskommission für Wien und Niederösterreich die Veranstaltung mehrerer großer Gesellschaftsreisen aus verschiedenen Orten Deutschlands in Aussicht genommen, so u. a. eine Reise, an der ungefähr 600 Personen aus Schleswig-Holstein teilnehmen werden.

Deutsche Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen im Vergleich zur Reichsbahn.

	Straßenbahnen	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen	Privateisenbahnen	zusammen	Die Reichsbahn
;esamtzahl der Betriebe der dem Verein angeschlossenen Unternehmen	201	284	125	610	
3etriebslänge 1926 . . . km	5 280	9 588	4 191	19 059	
inschl. Nichtmitgliedern	5 338	9 770	4 312	19 420	53 345
'ersonalbestand nach dem Stande vom 1. 4. 1926					
) Beamte oder Angestellte	19 477	6 133	7 140	32 750	307 534
) Arbeiter	88 974	9 936	9 240	108 150	400 928
a und b zusammen	108 451	16 069	16 380	140 900	708 462
Iöhe des Anlagekapitals nach dem Stande des etzten Vorkriegsjahres . . . ℳ	1 314 351 687	739 842 127	409 528 251	2 463 722 065	26 Milliarden
3etriebseinnahmen in der Zeit vom 1. 4. 1924 bis 1. 3. 1925 . . . ℳ	481 288 246	86 396 750	109 740 524	677 425 520	Kalenderj. 1925 4595 Millionen
'erkehrsumfang					
) der im Kalenderjahr 1925 beförderten Personen	4 060 400 000	55 600 000	64 000 000	4 180 000 000	2047 Millionen
) Summe der im Kalenderjahr 1925 beförderten Güter nach Tonnen	12 400 000	30 540 000	31 360 000	74 300 000	377,8 Millionen
) Summe der im Kalenderjahr 1925 insgesamt geleisteten Wagenachskilometer					
1. im Personenverkehr	880 800 000	66 150 000	90 550 000	1 037 500 000	9260 Millionen
2. im Güterverkehr	12 525 000	87 340 000	75 135 000	175 000 000	15 708 Mill.

· Eröffnung der Strecke Husum-Flensburg Weiche. Am 2. No- ber d. J. wird die im Reichsbahndirektionsbezirk Altona ge- ·ne vollspurige Bahnstrecke Husum-Flensburg Weiche als enbahn mit den Stationen Schwesing Nord, Immenstedt ıleswig), Viöl, Haselund, Löwenstedt, Joldelund, Sillerup, ßenwiehe, Wanderup und Haurup für den öffentlichen Ver- r eröffnet. Die Bahnhöfe IV. Klasse Immenstedt (Schleswig), l, Haselund, Löwenstedt, Joldelund, Großenwiehe, Wanderup Haurup erhalten Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren, Eil- und Fracht- kgut und Wagenladungen. Alle Bahnhöfe erhalten fahrbare ıhrampen, Bahnhof Löwenstedt und Viöl, außerdem eine feste npe für Kopf- und Seitenverladung; sie sind deshalb auch den Verkehr von Fahrzeugen eingerichtet. Bahnhof Großen- he erhält eine Seitenrampe für Holzverladung. Die Bahn- e Viöl, Löwenstedt und Großenwiehe sind dauernd mit Be- en besetzt. Die übrigen Bahnhöfe werden durch Agenten ient. Die Haltepunkte Schwesing Nord und Sillerup dienen dem Personenverkehr und sind unbesetzt.

- Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn. Die Gesellschaft hat Betriebsjahr 1925/26 an Betriebseinnahmen 1 851 432 M. gen 2 123 809 M. im Jahre 1924/25) erzielt und an Betriebs- gaben einschließlich Steuern 1 013 557 M. (1 135 877 M.) auf- endet, so daß nach Zahlung der Zinsen für Genußrechte und sstattung der verschiedenen Fonds ein Reingewinn von 067 M. (1 106 442 M.) verblieb.

Vie die Gesellschaft in ihrem Geschäftsbericht ausführt, ert die geographisch günstige Lage der in ihrem Interessen- iet liegenden Bergbaubetriebe zu den Hauptabsatzgebieten Frachtmengen in einem Umfange zu, der ein Gedeihen des ernehmens auf lange Zeit sicherstellt. Unter diesem Ge-

— Eisenbahnzentralschule in Freimann. Mitte Oktober wird in Freimann bei München eine Eisenbahn-Zentralschule eröffnet werden, deren Betrieb von der Reichsbahndirektion München geführt wird. An dieser Schule sollen künftig tunlichst sämtliche Lehrgänge der Verwaltungsschulen und — soweit es die Raumverhältnisse zulassen — die Dienstanfängerschulen sowie etwa erforderliche Ergänzungslehrgänge abgehalten werden.

Österreich.

— Radio auf den Bundesbahnen. Seit 10. Oktober führt der um 16 Uhr 35 Minuten von Wien und der um 20 Uhr 20 Minuten von Gmünd abgehende D-Zug Radiowagen, während solche bisher nur in D-Zügen der Westbahn (ab Wien 9 Uhr 5 Minuten, ab Passau 16 Uhr 10 Minuten) und der Südbahn (ab Wien 8 Uhr 15 Minuten, ab Graz 17 Uhr 20 Minuten) eingestellt waren. Die Erweiterung des Dienstes ist eine Folge der überaus günstigen Ergebnisse des ersten Probemonates, während dessen sich die Inanspruchnahme, die in der ersten Woche 642 Radiofahrgäste aufwies, von Woche zu Woche um 40, 70 und 130 % steigerte und sich insgesamt auf 4034 belief. Bemerkenswert ist, daß in die vierte, die höchste Inanspruchnahme aufweisende Woche ein starker Rückgang des allgemeinen Reiseverkehrs fiel. An manchen Tagen wurde der Radiowagen von mehr als der Hälfte der überhaupt mitreisenden Personen in Anspruch genommen. Sollte

der Oktober ähnlich günstige Ergebnisse zeitigen, so dürfte die Neueinrichtung zur ständigen Einführung auf den Bundesbahnen gelangen.

— Eine Diesel-Lentz-Lokomotive auf den Bundesbahnen. Kürzlich fand auf der Strecke Graz-Wien eine Probefahrt statt. Die von der Grazer Waggon- und Maschinenfabriks-A. G. gebaute Dieselmotorlokomotive mit hydraulischem Lentz-Getriebe wurde, bevor sie probeweise dem Verkehr übergeben wird, einer bahnpolizeilichen Prüfung unterzogen, die zur Zufriedenheit ausfiel. Die neue Lokomotive wird vorderhand zwei Monate lang dem Personenzugverkehr zwischen Mödling und Laxenburg dienen.

Ungarn.

— Elektrisierung der ungarischen Staatsbahnen. Eine englische Gruppe unterbreitete den ungarischen Staatsbahndirektionen einen Plan betreffend die Elektrisierung der Linien der ungarischen Staatsbahnen. Diesem Plane zufolge sollen in erster Reihe die Linien Budapest-Herzeghalom und dann Budapest-Hatvan elektrisiert werden. Die Gesellschaft will dann allmählich alle anderen Linien auf elektrischen Betrieb einrichten.

— Aufwertungsrechtsstreit um die Obligationen der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahngesellschaft Die genannte Gesellschaft, deren Obligationen sich größtenteils in Händen von Ausländern, namentlich von Deutschen, befinden, plante eine Aufwertung der Obligationen und bot deren Besitzern eine 15 prozentige Aufwertung. Dem Angebot zufolge sollten die am 1. Oktober fälligen Kupons mit 0,90 Goldmark eingelöst werden. Der deutsche Schutzverband forderte im Namen der Obligationenbesitzer die volle 100 prozentige Aufwertung, mit dem Hinweis darauf, daß die Gesellschaft dies zu tun imstande sei.

— Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft. Wie der „Pester Lloyd" vom 3. Oktober 1926 berichtet, fand am 1. Oktober in Budapest unter dem Vorsitz des Präsidenten Dr. Fall eine Sitzung des Verwaltungsrats der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft statt. An dieser Sitzung nahmen auch die Vertreter Österreichs, Ungarns, Italiens und des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen sowie die Vertreter des Komitees der Obligationenbesitzer in Paris teil. Der Antrag, die Aktien der Balaton-Schiffahrt-A.-G. gemeinsam mit den ungarischen Staatsbahnen für das ungarische Netz anzukaufen, wurde genehmigt. Desgleichen wurden eine Reihe von Investitionsanträgen betreffend das ungarische Netz angenommen. Die übrigen Gegenstände der Tagesordnung betrafen laufende Angelegenheiten.

Übrige europäische Länder.

— Schwedischer Voranschlag für 1927/28. Für das Betriebsjahr 1927/28 benötigt die Schwedische Staatsbahn für Bauten 8 Mill. Kronen, von denen 6,7 Mill. vom Reichstag zu bewilligen sind, während der Restbetrag infolge Ersparnis bereits bewilligter Anschläge zur Verfügung steht. Unter den Bauten sind zu erwähnen der Umbau des Stockholmer Hauptbahnhofs sowie der Bau der Inlandsbahn zwischen Volgsjön und Gällivare, der Staatsbahn Hällnäs-Stensele (Eröffnung 1930 geplant) und Jörn-Gubblijaure (Eröffnung bis Arvidsjaur 1928 geplant). Für den Bau des Teilstückes Volgsjön-Gällivare sind bisher 33,25 Mill. Kronen angewiesen worden. Es werden jetzt 1,8 Mill. beantragt, von denen 1,5 Mill. für die Strecke Storuman-Blattnicksele und 0,3 Mill. für die Strecke Blattnicksele-Sorsele (24 km) veranschlagt sind. Den Bau der noch fehlenden Strecke Porjus-Jokkmokk (nördlicher Teil der Inlandsbahn) will die schwedische Staatsbahnverwaltung bis auf weiteres zurückstellen. Die Schwedische Staatsbahn will ferner als Endpunkt des südlichen Teiles der Inlandsbahn Sorsele wählen. Die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs läßt es heute zweifelhaft erscheinen, ob man noch mit dem Bau von Eisenbahnen in dem früheren Maße fortfahren soll. Bei den Bahnbauten in Nordschweden handelt es sich mehr um Erfüllung kultureller als wirtschaftlicher Aufgaben. Durch Einrichtung von Kraftwagenlinien kann man heute dem Verkehrsbedürfnis in großen Teilen Nordschwedens also vollauf genügen. Es ist begrüßenswert, daß man sich in Schweden endlich entschlossen hat, von dem weiteren Bau unwirtschaftlicher Linien Abstand zu nehmen.

— Erneute Erhöhung der Eisenbahntarife in Sowjetrußland. Das Präsidium der Staatsplankommission hat sich in einer seiner letzten Sitzungen mit der Frage einer neuerlichen Erhöhung der Gütertarife auf den russischen Eisenbahnen befaßt. Eine solche Erhöhung ist aus dem Grunde notwendig geworden, weil das Budget der Verkehrskommissare wieder mit neuen unvorhergesehenen Fehlbeträgen abgeschlossen hat. Um den Etat des Verkehrskommissariats wieder in Ordnung zu bringen erwägt die Sowjetregierung neue Tariferhöhungen.

Die Tariferhöhung soll insbesondere Roggen und Weizen um 10—15 % zu den jetzigen Tarifen und Mehl und Graupen um 20 % zu den jetzigen Tarifen betreffen. Von dieser Tariferhöhung soll jedoch das Exportgetreide ausgenommen sein, um einen Rückgang der russischen Getreideausfuhr zu verhindern, ebenso soll sich die Erhöhung auch nicht auf die Sondertarife der Zentralasiatischen Eisenbahn beziehen.

Außerdem ist eine Reihe von Tariferhöhungen für forstwirtschaftliche und industrielle Rohstoffe und für Industriefabrikate vorgesehen. Nach Ansicht der Staatsplankommission verträgt Kohle eine Tariferhöhung um 15 %. Auch die Sondertarife für die Beförderung der Kohle aus dem Donez-Revier sollen bis zu 1—110 Kopeken für die Pud-Werst gesteigert werden. Alle Erdölfrachten werden durchschnittlich um 20 % verteuert werden. Eine Ausnahme soll in beschränktem Umfange nur für die Naphtharückstände, die zu Feuerungszwecken dienen, gemacht werden. Die Eisenbahntarife für Holzmaterialien aller Art wünschte das Verkehrskommissariat um 20 % gegenüber dem jetzigen Stande erhöht zu haben. Die Staatsplankommission hat jedoch nur eine 10proz. Steigerung genehmigt. Eine 20proz. Tariferhöhung ist nur beim Versand von Holzmaterialien auf eine geringe Entfernung genehmigt worden. Abweichend geregelt sind die Tarifbestimmungen für Brennholz, bei denen im allgemeinen die alten Sätze bestehen geblieben sind. Nur für den Versand über geringe Entfernungen hin ist auch hier eine 20proz. Erhöhung in Kraft getreten. Für Roheisen, Gußeisen und Stahl ist gleichfalls eine Tariferhöhung, und zwar um 10 % zu den augenblicklich geltenden Sätzen vorgesehen, für Fabrikate aus Stahl und Eisen eine Erhöhung um 20 %. Von den übrigen Erhöhungen der Gütertarife ist noch insbesondere zu erwähnen die Tariferhöhung für Saatgut, Wolle, Baumwolle und Maschinen mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Maschinen (um ungefähr 20 %) und für Landwirtschafts-Maschinen und Geräte, farbige Metalle, Fleisch, Baumaterialien um 10 %, für Zucker und Salz um 5 %.

Das Verkehrskommissariat beabsichtigt ferner, in nächster Zeit den Antrag einzureichen auf eine neue 10proz. Erhöhung der jetzt geltenden Personentarife.

Von seiten der russischen Wirtschaft wird das Vorgehen der Eisenbahnverwaltung und der Regierung in der Frage der Eisenbahntariferhöhungen einer scharfen Kritik unterzogen. Seitens der Industrie wird betont, daß eine Tariferhöhung über einen ganz beschränkten Rahmen hinaus untragbar sei. Ein Vertreter des Handelskommissariats erklärte seinerseits, daß die neuen Tariferhöhungen vom Gesichtspunkt der „Preisstabilisierung aus schwerste Gefahrmomente in das russische Wirtschaftsleben brächte. Von großer Wichtigkeit ist, daß die Staatsplankommission auf die Anregung des Volkskommissariats der Finanzen hin beschlossen hat, das gesamte Schema der gegenwärtig gültigen Eisenbahntarife einer Durchsicht zu unterziehen.

— Eröffnung der Eisenbahnlinie Kalety (Stahlhammer)-Podzameze (Wilhelmsbrück). Diese Linie ist am 4. d. M. eröffnet worden, sie ist 115 km lang und stellt bekanntlich eine beträchtliche Verkürzung der Eisenbahnverbindung vom oberschlesischen Kohlenrevier nach Danzig dar unter Umgehung des deutschen Gebietes. Der vorläufige Güterverkehr wird auf der neuen Linie gegen Ende des Monats freigegeben werden.

— Reiseverkehr Deutschland - Tschechoslowakei - Österreich. Reisende aus Deutschland, die plötzlich nach Wien, Budapest oder dem Balkan fahren mußten und in der Eile nicht mehr in der Lage waren, sich ein gültiges Paßvisum für die Durchreise durch die Tschechoslowakei bei dem zuständigen Konsulat zu besorgen, können an den Hauptgrenzübertrittstellen sich ein Durchreisevisum gegen Entrichtung der doppelten Gebühr ausstellen lassen. Da die Öffentlichkeit nicht immer ausreichend unterrichtet ist, welche Grenzübertrittstellen zur Ausstellung dieses Durchreisevisums berechtigt sind, ist es des öfteren vorgekommen, daß Reisende, welche die Strecke Breslau-Mittelwalde nach Wien oder anderen Orten des früheren Österreich benutzen, plötzlich ihre Fahrt unterbrechen mußten, da diese Grenzstation zur Ausstellung von Durchreisevisen nicht berechtigt ist. Die Tschechoslowakei hat nämlich die Strecke Mittelwalde-Wildenschwert nach Wien nicht als internationale Verkehrslinie anerkannt. Über Breslau nach Wien ist nur die Strecke über Oderberg anerkannt worden, ferner bei Reisen über Dresden die Grenzstation Tetschen-Bodenbach, während für die andere Verbindung die Reisenden im Besitze eines bei den Konsulaten visierten Passes sein müssen.

Starke Zunahme der Kohlenförderung und Kohlenausfuhr r Tschechoslowakei. Nach der nun herausgegebenen Statistik en im August in 99 Betrieben Steinkohle und in 182 Been Braunkohle gefördert. Es wurden insgesamt 1 270 000 t kohle und 1 590 000 t Braunkohle gefördert. Gegen die örderung ergibt sich bei Steinkohlen eine Zunahme um 30 bei der Braunkohle um 13 %. In der Zeit vom 1. Januar Ende August wurden 8 375 000 t Steinkohle gegen 000 t in der gleichen Zeit des Vorjahres und 11 785 000 t nkohle gegen 11 682 999 t in der gleichen Zeit des Vors gefördert. Die höhere Kohlenförderung im August ersich größtenteils infolge der stärkeren Nachfrage aus schland und England. Auf Grund der Aufstellungen des steriums für öffentliche Arbeiten ergibt sich, daß im August ler Tschechoslowakei 367 168 t Steinkohle ausgeführt wurso daß sich gegen den Vormonat (143 273 t) eine starke hme um 223 895 t ergibt. Die Braunkohlenausfuhr erte im August eine Höhe von 22 571 t, d. i. um 39 684 t mehr m Vormonate.

Zur Durchführung des Prager Abkommens über die Staatsprioritäten. Laut Kundmachung der „Wiener Zeitung" vom M. nimmt die allgemeine österreichische Bodenkreditanstalt Zahlstelle der Caisse Commune in Paris für 3prozentige sbahnprioritäten (altes Netz und Ergänzungsnetz) und die entigen Prioritäten vom Jahre 1900 nunmehr den Dienst Die Stücke sind bei der Liquidatur der genannten Anstalt fs Abstempelung im Sinne des Prager Abkommens einzuen. Zur Auszahlung gelangen die Kupons der 3prozentigen gationen vom 1. September 1919, 1. März und 1. April 1926 59 Dollar und die Kupons der 4prozentigen Obligationen vom 1900 vom 1. August 1919, 1. März und 1. August 1926 zu anzösische Franken.

Die ungünstigen Betriebsergebnisse der tschechoslowakin Staatsbahnen. Nach der soeben veröffentlichten Statistik len im Juli d. J. befördert: 22 219 022 Personen (gegenüber Juli 1925 um 197 356 Personen mehr), 13 464 t Gepäck und eßgüter (— 1994 t) und 4 311 692 t frachtpflichtige Güter 62 981 t). Hierin sind enthalten: 1 649 034 t Kohle, Koks Briketts (— 258 421 t) und 429 534 t Holz (— 145 802 t). Einnahmen aus der Personen- und Gepäckbeförderung ben 89 096 977 Kc (— 5 912 322 Kc), aus der Güterbeförderung 83 226 Kc (— 12 587 155 Kc); insgesamt betrugen die Einen im Juli d. J. 317 980 203 (— 18 499 477 Kc).

Lemberg - Cernowitz - Jassy - Eisenbahngesellschaft. Betlich hat die Reparationskommission im Jahre 1925 bezügjener Eisenbahngesellschaften, deren Linien nicht verstaat-, sondern gegen eine Zeitrente vom Staate gepachtet worden einen Beschluß dahin gefaßt, daß Schulden, welche aus der ung von Pachtrenten herrühren, wie alle übrigen sicherellten Schulden zu behandeln sind. Demgemäß sind sie von Nachfolgestaaten im Verhältnis zu deren Gleislänge zu überen. Für das Schicksal der Lemberg-Cernowitz-Jassy-Bahn emnach die Frage entscheidend, in welcher Weise die auf en lautenden Renten von Polen und Rumänien bewertet ien. Die schon seit langem laufenden Verhandlungen der llschaft mit den beiden Staaten sind noch nicht so weit gen, daß die Grundlage für ein Übereinkommen gegeben wäre. ngs November findet in Cernowitz eine Versammlung der ritätenbesitzer statt, auf welcher auch diese Frage erörtert len soll.

Verbilligung des südslawisch-ungarischen Durchzugvers. Gegenwärtig sind zwischen der südslawischen und ungaen Regierung Verhandlungen im Gange, die die Beschleung und Verbilligung des gegenseitigen Durchzugverkehrs ffen. Die Tarifsätze sollen gegenseitig um 50 % ermäßigt ien.

Anleihen der französischen Eisenbahnen. Die in der weiz aufgenommene Anleihe der französischen Staatsbahnen . Nr. 39 d. Ztg. v. 30. IX. 26, S. 1031) ist zehnmal übernet worden. — Die in den Niederlanden aufgenommene An- soll dazu dienen, dem französischen Staat Vorschüsse ckzuerstatten, die er den Eisenbahnen zur Verwendung bei bauten gewährt hat. Der Staat will seinerseits die ihm zugezahlten Gelder dazu verwenden, einen Kredit in Holland lösen, der noch aus der Kriegszeit besteht und dessen Erung im Jahre 1927 fällig wird.

Elektrischer Probebetrieb bei der Orléansbahn. Anfang ember ist der elektrische Betrieb bei der Paris-Orléans-, zunächst mit Versuchsfahrten, auf der Strecke vom terlitz-Bahnhof in Paris bis les Aubrais aufgenommen wor-Am 30. August wurden die Leitungen zwischen dem Unter- Thionville und dem Güterbahnhof les Aubrais unter Strom gesetzt. Am nächsten Tage begann die Beförderung von Güterzügen mit zwei elektrischen Lokomotiven, und seitdem verkehren täglich zwei Güterzüge zwischen Juvisy und les Aubrais von elektrischen Lokomotiven gezogen. Wenige Tage danach wurde diese Art der Förderung für einige weitere Güterzüge eingeführt. Wann der elektrische Betrieb auch auf den Personenverkehr ausgedehnt wird, steht noch nicht fest, da an der elektrischen Ausrüstung der Personenzuggleise noch Arbeiten auszuführen sind.

— Von den spanischen Eisenbahnen. Zur Schaffung von Mitteln für den Ausbau des spanischen Eisenbahnnetzes hat die Regierung eine Anleihe von 500 Mill. Peseten (rd. 26,5 Mill. M.) genehmigt, von der im Oktober 1925 300 Mill. begeben worden sind. 70 % dieses Betrages sollen den Eisenbahnen zur Beschaffung von Schienen, Wagen und Lokomotiven zur Verfügung gestellt werden, der Rest ist für Verbesserungen an den Gleisen und Baulichkeiten bestimmt. Infolgedessen sind zunächst 80 Lokomotiven und Tender, 138 Personenwagen, 300 bedeckte und 4750 offene Güterwagen bestellt worden. Dadurch ist aber der Bedarf noch nicht gedeckt, und die Eisenbahnen haben die Genehmigung erhalten, für weitere Beschaffungen Schuldverschreibungen auszugeben. Die bestellten Gegenstände werden alle in Spanien angefertigt. Die Stahlwerke müssen Tag und Nacht arbeiten, um die nötigen Baustoffe zu liefern. Nur die Radsätze, die Brenn- und Beleuchtungseinrichtungen und Ausstattungsteile der Personenwagen werden aus dem Ausland bezogen.

16 Neubaustrecken sind als bevorzugt zu bauen bezeichnet. Der Bau soll beginnen, sobald der Grund und Boden dazu überwiesen ist. Ausschlaggebend für die Reihenfolge werden auch die Mittel sein, die die örtlichen Behörden zur Förderung des Baues aufbringen. Die Kosten dieser Eisenbahnen werden etwa 800 Mill. Peseten betragen; sie werden zum Teil auf die Eisenbahnanleihe übernommen, zum größeren Teil aber durch eine besondere Anleihe aufgebracht, die in 25 Jahren getilgt werden soll. Ausländische Unternehmer werden für diese Bauten nur zu haben sein, wenn die Regierung die Gewähr für die Zahlungen in Gold übernimmt. Geschieht dies, so kann sich eine lebhafte Bautätigkeit entwickeln; es ist aber nicht wahrscheinlich, daß es geschieht.

Außer den geplanten 16 Neubaustrecken sind noch andere Eisenbahnbauten im Gange. Eine englische Gesellschaft baut eine Eisenbahn Ontaneda-Burgos-Calatagud, von der die 80 km von Burgos aus bis Soria fertiggestellt sein dürften. Anfang dieses Jahres ist eine 37 km lange Eisenbahn von Zumarraga nach der Strecke San Sebastian-Bilbao gebaut worden (siehe Nr. 7, S. 185 d. Ztg.), die den Zugang zu den Sommerfrischen Cestona und Loyola vermittelt. Die Strecke hat zahlreiche Tunnel und wird daher elektrisch betrieben. Das Schlußglied der Eisenbahn Avila-Salamanca ist ebenfalls vollendet. In Madrid sind zwei neue Untergrundstrecken eröffnet worden, und in Barcelona ist die Untergrundbahn nach dem Hafen vollendet, eine quer dazu verlaufende Untergrundstrecke nahezu fertiggestellt.

— Vereinigung von spanischen Eisenbahnen. Die Spanische Nordbahn hat das ganze Netz der Mittelaragonischen Eisenbahn erworben; der Kaufpreis beträgt 57 Mill. Peseten (etwa 35,6 Millionen Mark) und entspricht der Höhe des Aktienkapitals der Gesellschaft. Es ist dies der erste Fall eines Zusammenschlusses unter den spanischen Eisenbahnen und damit der erste Schritt auf dem Wege zu dem Ziel, das die neue Eisenbahngesetzgebung Spaniens im Auge hat. Der Zusammenschluß der beiden genannten Eisenbahnen soll aber ohne jeden Druck der Regierung beschlossen worden sein. Die Mittelaragonische Eisenbahn ist in den Händen belgischer Geldgeber, und die Währungsverhältnisse in Belgien und Spanien haben vermutlich den Anlaß zum Verkauf der Eisenbahn gegeben. — Die Mittelaragonische Eisenbahn, deren Netz etwa 300 Kilometer lang ist, ist seinerzeit beim Bau von der Regierung kräftig unterstützt worden; sie durchschneidet einen Teil von Spanien mit besonders günstigen wirtschaftlichen Verhältnissen. Infolgedessen ist sie in der Lage gewesen, in den letzten Jahren 5 bis 10 % Gewinnanteil an die Inhaber ihrer Aktien auszuschütten. Sie steht also besser da als die meisten anderen spanischen Eisenbahnen und war daher in der Lage, auf die Unterstützung durch staatliche Mittel und eine Erhöhung ihrer Tarife zu verzichten, zwei Maßnahmen, die den Eisenbahnen Spaniens durch das Eisenbahngesetz von 1924 zur Hebung ihrer bedrängten wirtschaftlichen Lage angeboten wurden.

Die Mittelaragonische Eisenbahn führt vom Hafen Valencia nach Norden, und man erwartet, daß die Nordbahn sie durch das Glied Calatayud-Castejon ergänzen wird, eine Eisenbahn, die längst geplant ist, und durch die eine durchgehende Verbindung von der Küste des Mittelländischen Meeres mit der Nordküste von Spanien geschaffen wird. Beide Eisenbahnnetze, das der Nordbahn und das der Mittelaragonischen Eisenbahn, sind in der spanischen Breitspur von 1,678 m angelegt.

— **Kohlenmangel in England und seine Folgen.** Der nunmehr über fünf Monate dauernde Ausstand in den englischen Kohlenbergwerken verfehlt, obgleich hier und da die Arbeit wieder aufgenommen ist, nicht seine Wirkung auf die englischen Eisenbahnen. Kürzlich hatte sich das Gerücht verbreitet, der Verkehrsminister wolle auf die Eisenbahnen in dem Sinne einwirken, daß sie zur Streckung der Kohlenbestände ihren Zugverkehr einschränkten. Diese Nachricht wird als unwahr bezeichnet; es wird aber dabei von der Vereinigung der Leiter der englischen Eisenbahnen betont, daß es selbstverständlich Pflicht der Eisenbahnen ist, die strengste Sparsamkeit beim Umgang mit den Kohlen walten zu lassen, soweit das mit der Aufrechterhaltung eines angemessenen Reiseverkehrs vereinbar ist. Der Zugverkehr wird infolgedessen dauernd darauf überwacht, ob es möglich ist, ohne Benachteiligung der Reisenden Beschränkungen und Umstellungen einzuführen. — Die Einstellung der Kohlenförderung in England greift in seinen Folgen auch auf Brasilien über, das auf den Bezug englischer Kohle angewiesen ist. Die dortigen Eisenbahnen hatten Anfang Oktober nur Kohlenvorräte für die nächsten neun Tage, und die Regierung hat daher eine Einschränkung des Zugverkehrs angeordnet.

— **Das Personal der englischen Eisenbahnen.** Nach einem soeben veröffentlichten Bericht beschäftigten die englischen Eisenbahnen in der am 27. März d. J. zu Ende gegangenen Woche eine Belegschaft von 631 196 Köpfen im eigentlichen Eisenbahndienst, dazu kamen noch 34 734 Mann in den Nebenbetrieben, also im Betriebe der Kanäle, Häfen, Dampfschiffe, der Omnibusse, der Speisewagen, Erfrischungsräume und Fremdenhöfe. Neben diesen Männern wurden noch 23 334 weibliche Kräfte, und zwar 17 416 im eigentlichen Eisenbahnbetrieb und 5918 in den Nebenbetrieben beschäftigt. Diese Arbeitskräfte entfallen auf eine Streckenlänge von rund 33 350 km. Gegen den Stand der gleichen Woche im Vorjahre bedeuten die Zahlen des laufenden Jahres eine Verminderung um 12 798 Köpfe. Die vier großen Eisenbahngruppen, die Große Westbahn, die London und Nordostbahn, die London, Midland und Schottische Eisenbahn und die Südbahn haben eine Belegschaft von 114 649, 201 615, 269 798 und 72 844 Köpfen; dazu kommen die Londoner Untergrundbahnen mit zusammen 14 670 Köpfen. Bei der Eisenbahn-Abrechnungsstelle arbeiten 2822 Personen. Von den einzelnen Arbeitsgruppen ist die stärkste die der Werkstättenarbeiter mit 116 388 Männern und 1320 Frauen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Persien.** Nach aus England und aus der Schweiz herrührenden Nachrichten hat eine Gruppe englischer, amerikanischer und Schweizer Ingenieure Ende September eine Reise nach Persien angetreten, um Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn von Teheran an den Persischen Golf anzustellen. Die Kosten dieser Eisenbahn werden auf 140 Mill. M. geschätzt und sollen von New Yorker und Londoner Banken aufgebracht werden.

— **Eisenbahnbau in Indien.** Unter den Umständen, die zu einer Förderung des indischen Wirtschaftslebens beizutragen vermögen, steht mit an erster Stelle die Entwicklung der Landwirtschaft, und diese hängt wieder sehr stark vom Ausbau des Eisenbahnnetzes ab. Es gibt heute noch große Teile von Indien, in denen Kulis, pferde- und ochsenbespannte Fahrzeuge das einzige Beförderungsmittel sind, und diese müssen daher durch Eisenbahnen erschlossen werden, wenn die Landwirtschaft sich entwickeln soll. In den letzten Jahren ist, wenn man dabei die Größe des Landes berücksichtigt, in dieser Beziehung nur wenig geschehen; von 1921 bis 1924 sind nur Eisenbahnen von 2430 km Länge in Betrieb genommen worden. Im Jahre 1925/26 sind aber Neubauten von zusammen 1775 km genehmigt worden, und zur Zeit sind Neubauten von zusammen fast 4000 km Länge in Angriff genommen. Ein umfassender Plan zum Ausbau des indischen Eisenbahnnetzes sieht den Bau von rd. 21 000 km langen Eisenbahnen vor, und zwar sollen nicht nur wie bisher Haupt- und Nebenbahnen, sondern, um die Baukosten auch den Verhältnissen verkehrsschwacher Gegenden anzupassen, auch Kleinbahnen gebaut werden. Die Planungen sollen so durchgeführt werden, daß jährlich das Eisenbahnnetz um etwa 2000 km vermehrt wird. Man erwartet von diesen Maßnahmen eine Förderung des gesamten Wirtschaftslebens, namentlich aber eine Hebung der Landwirtschaft. Außerdem befinden sich aber noch weitere Planungen in Vorbereitung. Aus alledem ist ersichtlich, daß das indische Eisenbahnamt eine sehr tatkräftige Verkehrspolitik betreibt; es ist dazu durch die Trennung des Haushalts der Eisenbahnen von demjenigen des Staats in den Stand gesetzt worden. Dazu kommt noch, daß die Geldwirtschaft der Eisenbahnen sich in den letzten Jahren günstig entwickelt hat. Das Eisenbahnamt arbeitet im engen Einvernehmen mit den örtlich zuständigen Behörden, die ihm die nötigen Unterlagen zur Ermittlung des zu erwartenden Verkehrs zur Verfügung stellen. Auf dieser Grundlage wird dann entschieden, welche Auf[illegible]dungen für den Bau einer neuen Eisenbahn berechtigt erschei[illegible] und daraus ergibt sich wieder die Art der zu erbauenden Ei[illegible]bahn.

— **Die Lage der Eisenbahnarbeiter in China.** Die chinesi[illegible] Regierung hat dem Arbeitsamt in Genf einen Bericht über[illegible] Lage und die Lebensverhältnisse der dem Verkehrsministeri[illegible] unterstehenden Arbeiter vorgelegt. Bei seiner Würdigung [illegible] man berücksichtigen, daß alle Verhältnisse in China von de[illegible] in Europa stark abweichen, was natürlich seinen Einfluß [illegible] die Arbeiter nicht verfehlt. Die Staatsbahnen beschäftigen [illegible] 50 000 Arbeiter; um ihre Lage zu heben, sind besondere Ve[illegible] staltungen getroffen, mit deren Hilfe sie aus- und fortgebi[illegible] werden sollen. Das Ausland hat dabei starken Einfluß auf [illegible] Entschließung, in diesem Sinne vorzugehen, gehabt, und [illegible] die Arbeiter haben, unter ausländischem Einfluß stehend, Fo[illegible]rungen mit diesem Ziel in Aussicht gestellt. Ein dauernder [illegible]schuß hat daher schon vorher begonnen, Lehrgänge wieder [illegible]zunehmen; er veranstaltet Vorträge u. dgl. und will alle d[illegible] Einrichtungen weiter ausbauen. Neben der Ausbildung in ih[illegible] Beruf sollen die Arbeiter auch dadurch gefördert werden, [illegible] ihnen Vorträge über Hygiene und Moral gehalten werden. [illegible] Ausbildung ist nach dem Alter der Arbeiter abgestuft. [illegible] 40 Jahre alte Arbeiter werden angehalten, an den Sonntags[illegible]trägen teilzunehmen, für Arbeiter über 30 Jahre sind L[illegible]gänge in der Freizeit eingerichtet, und jüngere Arbeiter [illegible] suchen Lehrgänge, die ihnen die Kenntnis der Grundlagen i[illegible] Berufs und allgemeine Bildung vermitteln sollen. Das Verke[illegible]ministerium wünscht, die Möglichkeiten einer Fortbildung a[illegible] Kreisen zugänglich zu machen, dabei aber den Bedürfnissen [illegible] einzelnen Gruppen und Altersklassen Rechnung zu tragen. A[illegible] der Sport wird bei diesen Bestrebungen berücksichtigt.

Internationaler Verkehr.

— **Internationale Eisenbahnstatistik.** Nr. 8 (August 1926) [illegible] Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes enthält [illegible] den Seiten 239—267 eine Statistik über die dem Internationa[illegible] Eisenbahnverband angehörenden Eisenbahnen. Die Statistik [illegible] in vier Tabellen ausgearbeitet. Tabelle 1: Streckenverhältnis[illegible] Tabelle 2: Betriebsmittel-Lokomotiven, Tabelle 3: Betrie[illegible]mittel-Wagen, Tabelle 4: Betriebsleistungen-Durchlauf.

Die Statistik, deren Herstellung sich auf einen Beschluß [illegible] Jahres 1925 gründet, ist, wie es in den Erläuterungen zu [illegible] heißt, veröffentlicht worden, trotz einiger zutage getrete[illegible] Mängel und trotzdem einzelne Angaben von den Verbandsv[illegible]waltungen offenkundig auf verschiedener Grundlage ermit[illegible] worden sind. Wie es weiter in den Erläuterungen heißt, ist [illegible] gleichwohl vorgezogen worden, die Statistik unverändert bei[illegible]behalten und ohne längere Zögerung eine unvollkommene S[illegible]tistik vorzulegen, als diese Angaben wegzulassen und e[illegible] lückenhafte Arbeit zu liefern.

Wasserverkehr.

— **Neues Schiff der Hapag.** Die am 20. Oktober 1926 v[illegible] Stapel laufende „New York" gehört zur Ballin-Bauart, [illegible] der die Hamburg-Amerika-Linie bereits die drei Damp[illegible] „Albert Ballin", „Deutschland" und „Hamburg" in der nordatl[illegible]tischen Fahrt beschäftigt. Das Schiff hat einen Raumgehalt v[illegible] etwa 22 000 Br.-R.-T., eine Länge von 193 m, eine Breite v[illegible] 24 m und eine Höhe von 17 m. Mit einer Geschwindigkeit v[illegible] 16 Seemeilen in der Stunde legt es die Fahrt Hamburg-New Yo[illegible] in 9—10 Tagen zurück. Es kann etwa 250 Reisende in [illegible] I. Klasse, 420 in der II. Klasse und etwa 460 in der III. Kla[illegible] aufnehmen. Die Schiffsbesatzung beläuft sich auf etwa 440 Ma[illegible].

— **Ein russischer Hafen an der Lugamündung.** Die Sowjetregierung hat die in der Nähe der estnischen Grenze liegen[illegible] Lugamündung in letzter Zeit bis auf 16 Fuß vertieft und hat [illegible] durch einen Hafen geschaffen, der für den russischen Ho[illegible]export von erheblicher Bedeutung werden wird. Der ne[illegible] Hafen, der an Größe den von Leningrad übertreffen wi[illegible] und bei dessen Lage auch im Winter länger mit offen[illegible] Wasser zu rechnen ist als in Leningrad, wird am 15. Oktob[illegible] 1926 dem Verkehr übergeben werden. Binnen kurzem wird d[illegible] neue Hafen auch Eisenbahnverbindung mit seinem Hinterla[illegible] bekommen.

— **Konstantinopeler Hafen.** Die hervorragend günstige ge[illegible]graphische Lage Konstantinopels hat dem Konstantinopel[illegible] Hafen trotz der Verarmung Anatoliens, der Monopolisierung d[illegible] russischen Außenhandels und der mannigfachen Erschwernis[illegible] im Hafenbetrieb die Vormachtstellung im östlichen Mittelme[illegible] auch nach dem Kriege erhalten. Jedoch ist seine Bedeutung a[illegible]

...nschlagplatz für den Durchfuhrhandel stark zurückgegangen. ...mentlich der aufblühende Hafen in Piräus hat davon Vorteile ...zogen. Diese Tatsache im Verein mit den zahlreich einlaufen...n Beschwerden der beteiligten Handelskreise über die Hinder...sse, die sich der Schiffahrt und dem Güterverkehr im Kon...ntinopeler Hafen entgegenstellen, hat die Konstantinopeler ...dustrie- und Handelskammer veranlaßt, sich für eine Besse...ng der Hafenverhältnisse und des Hafenverkehrs einzusetzen. ... hat zunächst eine Kommission gebildet, die die Arbeit der ...afenmonopolgesellschaft prüfen und mit dem Direktor der Mo...polgesellschaft erwägen soll, welche Verbesserungen im La...ngs- und Entlöschungsbetrieb vorgenommen werden können. ...ßerdem ist sie an die Regierung herangetreten und hat ihr ...rschläge zur Einrichtung einer Freihafenzone nach Art des ...mburger Hafens unterbreitet. Die Regierung hat die An...gung günstig aufgenommen und eine Kommission mit dem ...dium der Frage beauftragt.

— **Verkehrswerbung für den Triester Hafen.** Von der Ver...ltung der Freilager des Triester Hafens wurden für die Zeit ...r Zuckerkampagne 1926/27 besondere Sätze für die Ein...iffung von tschechoslowakischen Zuckersendungen bewilligt, ...d zwar für die mit der Einschiffung verbundenen Arbeiten ...it Ausnahme der Überwachungsarbeiten beim Umschütten der ...cke und beim Markieren) bei Wagenladungen 1,10 Lire für ... kg, bei Sendungen von 150 bis 1000 t zur Einschiffung in ...en Dampfer 0,90 Lire und bei Sendungen über 1000 t ...0 Lire für 100 kg. Falls diese Arbeiten außerhalb der vor...schriebenen Arbeitszeit durchgeführt werden sollen, wird ein ...prozentiger Aufschlag berechnet werden. Die erwähnten ...tze werden den Parteien auf besonderes Ansuchen zuge...nden.

Rechtspflege.

— **Kann die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für den Bei...nd, den die Reichsbahnstellen auf Grund der §§ 191, 192 der ...ichsabgabenordnung den Finanzämtern gewähren, eine Ver...tung beanspruchen?** Über diese Frage hat der 5. Senat des ...ichsfinanzhofs auf Ersuchen des Reichsministers der Finanzen ...mäß § 43 der Reichsabgabenordnung am 9. Juli 1926 folgendes ...tachten V D 9 1/25 abgegeben:

In dem Gutachten vom 27. November 1925 (Entsch. d. RFHofs ... 17 S. 326)[1]) hat der Senat sich dahin ausgesprochen, daß ... Beistandspflicht, die in §§ 191, 192 der Reichsabgabenordnung ...rgesehen ist, auch den Reichsbahnstellen obliegt.

Besteht sonach für die Reichsbahnstellen auch nach Inkraft...ten des Reichsbahngesetzes vom 20. August 1924 (Reichs...setzbl. II S. 272) die gleiche Beistandspflicht nach §§ 191, 2 der Reichsabgabenordnung wie früher, so ist auch die Frage, ...wieweit die Reichsbahnstellen, deren Beistand von Finanz...hörden in Anspruch genommen wird, Vergütung beanspruchen ...nnen, nach den Vorschriften der Reichsabgabenordnung zu ...urteilen, sofern nicht das Reichsbahngesetz oder die Gesell...haftssatzung eine abweichende Vorschrift enthalten.

Die Beistandspflicht nach §§ 191, 192 der Reichsabgaben...dnung ist eine unentgeltliche; denn über eine Entschädigung ...r die Beistandsleistung ist in den §§ 191, 192 der Reichs...gabenordnung nichts gesagt. Die Reichsabgabenordnung hat ...er in den Fällen, in denen für die Gewährung von Amtshilfe ...e Vergütung gewährt wird, dies ausdrücklich ausgesprochen ...gl. § 22 Abs. 2, § 156 Abs. 1 der Reichsabgabenordnung). ...nders als die Beistandspflicht der Behörden wird von der ...ichsabgabenordnung die den Privatpersonen obliegende Aus...nftspflicht behandelt. Auskunftspersonen kann nach § 193 ...r Reichsabgabenordnung eine angemessene Entschädigung für ...ufwand und Zeitverlust gewährt werden.

Die den Reichsbahnstellen obliegende Beistandspflicht ist so...ch wie die aller anderen unter §§ 191, 192 der Reichsabgaben...dnung fallenden Organe unentgeltlich zu leisten, sofern nicht ...r die Reichsbahnstellen ausdrücklich etwas Gegenteiliges be...mmt ist. Eine solche abweichende Vorschrift, die sich mit der ...tschädigung für die Erfüllung öffentlich-rechtlicher Pflichten ...r Reichsbahnstellen befaßt, ist bei der Neuregelung der Bahn...rhältnisse nicht getroffen worden. Sie kann insbesondere nicht ... § 13 des Reichsbahngesetzes erblickt werden, wonach Leistun...n der Gesellschaft für die Reichspost- und die Reichstele...aphenverwaltung und für sonstige Verwaltungen des Reichs, ...r Länder oder der Gemeinden, sowie Leistungen dieser Ver...ltungen für die Gesellschaft gegenseitig nach den im geschäft...hen Verkehr üblichen Sätzen angemessen abzugelten sind.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft entspricht keiner der ...deutschen Handelsrechte vorgesehenen Gesellschaftsformen, ...ndern bildet eine Gesellschaft eigenen Rechtes mit privatwirt...aftlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag. Als Trägerin öffentlicher Verwaltung ist sie den Vorschriften der Gewerbeordnung nicht unterworfen (§ 16 Abs. 5 des Reichsbahngesetzes), vielmehr mit öffentlich-rechtlichen Befugnissen und Vorschriften ausgestattet (§§ 14, 16 Abs. 4, § 17 Satz 2 und 3, § 40 des Reichsbahngesetzes). Für den privatwirtschaftlichen Betrieb hat das Reichsbahngesetz (§ 2) den Grundsatz aufgestellt, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen hat. Für die Rechte und Pflichten dagegen, welche die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Trägerin öffentlicher Verwaltung hat, gelten die allgemeinen Grundsätze des Verwaltungsrechts.

Von den Vorschriften, die das Reichsbahngesetz enthält, gilt ein großer Teil nur für die privatwirtschaftliche Betätigung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Zu dieser Art von Vorschriften gehören auch die Vorschriften, die der § 13 des Reichsbahngesetzes enthält. Dies tritt in der Ausdrucksweise darin zutage, daß von „Leistungen" der Reichsbahn-Gesellschaft die Rede ist, daß auf die „im geschäftlichen Verkehr üblichen Sätze" Bezug genommen und die „Angemessenheit" dieser Sätze verlangt wird. Vor allem aber zeigt die Vorschrift, die der zweite Satz des § 13 enthält, daß der § 13 nur den Eisenbahnbetrieb in privatwirtschaftlichem Sinne, das Transportunternehmen, im Auge hat. Daraus folgt aber, daß der § 13 des Reichsbahngesetzes für die Frage, ob die Reichsbahn für den den Finanzämtern gewährten Beistand Vergütung verlangen kann, nichts besagt.

Scheidet sonach der § 13 des Reichsbahngesetzes für die hier in Rede stehenden öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen aus, so hat es für die Reichsbahn-Gesellschaft bei der Norm der §§ 191, 192 der Reichsabgabenordnung zu bewenden, die auch für Reichsbahnstellen unter der früheren Verwaltung des Reichs und des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" (Verordnung vom 12. Februar 1924, Reichsgesetzbl. I S. 57) maßgebend war. Mit dem der Reichsbahn-Gesellschaft eingeräumten Betriebsrecht sind nach § 5 Abs. 4 des Reichsbahngesetzes alle mit den Reichseisenbahnen und alle mit dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" verbundenen Rechte und Pflichten auf die Gesellschaft übergegangen. Der Träger der Rechte und Pflichten hat gewechselt. Die Rechte und Pflichten selbst sind unverändert geblieben. Im Zweifel besteht daher die Vermutung für die Beibehaltung des seitherigen Umfanges und Inhalts der der Reichsbahn obliegenden Pflichten. Dies ergibt sich auch aus der Erwägung, daß die jetzige Regelung des deutschen Eisenbahnwesens durch außenpolitischen Zwang herbeigeführt worden ist und deshalb bei der Neuordnung an dem bestehenden Rechtszustande nicht mehr geändert werden wollte, als nach Zustimmung zu dem sog. Dawesplan unerläßlich war. Sonach sind für die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Beistandsleistung (§§ 191, 192 der Reichsabgabenordnung) wie seither in jeder Beziehung, auch was die Frage einer Vergütung für die Erfüllung dieser Pflichten anlangt, die Vorschriften der Reichsabgabenordnung maßgebend.

Aus den gleichen Erwägungen hat sich der IV. Senat des Reichsfinanzhofs in einem Gutachten (Entsch. d. RFHofs Bd. 14, S. 265) dahin ausgesprochen, daß die Auskunftspflicht, die nach den §§ 177, 181 der Reichsabgabenordnung den Beamten der Reichsbank den Finanzämtern gegenüber obliegt, mit dem Inkrafttreten des Bankgesetzes vom 30. August 1924 (Reichsgesetzblatt II Seite 235) nicht aufgehoben ist.

Die vom Herrn Reichsminister der Finanzen gestellte Frage wird hiernach verneint.

— **Eisenbahnattentate als höhere Gewalt.** Mit Rücksicht auf das Leiferder Eisenbahnattentat ist die Frage von besonderer Bedeutung, ob Eisenbahnattentate höhere Gewalt darstellen.

In der Jur. Wochenschrift 1926 S. 2290 ist ein Urteil des Reichsgerichts vom 8. März 1926 423/25 IV abgedruckt, in welchem das Reichsgericht zu dieser Frage dahin Stellung nimmt, es liege bei Gefährdung von Bahntransporten durch Verbrechen höhere Gewalt nur unter besonderen Umständen vor. In dem zur Entscheidung stehenden Falle war durch eine unbekannte nicht zum Bahnpersonal gehörige Person in verbrecherischer Absicht zur Herbeiführung eines Zusammenstoßes eine Weiche umgestellt worden. Der Lokomotivführer hatte, sobald er die falsche Stellung der Weiche bemerkt hatte, noch vor dem Befahren dieser Weiche gebremst. Das Weichenschloß und die sogenannte Schlüsselabhängigkeit waren in Ordnung. Trotzdem hat das Reichsgericht aus diesen Feststellungen heraus das Vorliegen höherer Gewalt nicht als vorliegend erachtet und ausgeführt, daß zur Annahme höherer Gewalt der Nachweis erforderlich ist, daß der Unfall durch keine mögliche dem Unternehmer vernünftigerweise zuzumutende Vorsichtsmaßregel hätte abgewendet werden können. Der Eisenbahnunternehmer müsse die Gefährdung von Eisenbahntransporten durch Verbrechen in den Kreis seiner Sicherungsmaßnahmen ziehen. Er müsse den Bahnkörper in

[1]) Abgedruckt auch in dieser Zeitung 1926, S. 385.

geeigneter Weise überwachen und Unbefugte von den Signal- und Weichenstellvorrichtungen abhalten. Dabei müsse von dem Eisenbahnunternehmer hinsichtlich der von ihm zu treffenden Vorsichtsmaßregeln das höchste nur denkbare Maß aufgewendet werden. Das Reichsgericht verkennt nicht, daß eine ständige Überwachung der Gleisanlagen nicht durchführbar und nicht verlangt werden kann. Jedoch hätte der Unfall im vorliegenden Fall vermieden werden können, wenn die Weichenlaterne beleuchtet gewesen wäre. Zu der Frage, ob die nur einmal täglich stattfindende Streckenbegehung als ausreichend anzusehen ist, nimmt das Reichsgericht jedoch nicht Stellung, sondern verlangt vom Berufungsgericht die nochmalige Prüfung dieser Frage. Es ist daher zu erwarten, daß die Frage der einmal täglich stattfindenden Streckenbegehung in Bälde vom Reichsgericht geprüft werden und daß eine oberstrichterliche Entscheidung hierüber ergehen wird. Dr. S.

Bücherschau.

— Fortschritte beim Polieren und Lackieren (Sinolin-Technik) von Paul Jaeger. Mit 18 Abbildungen nach Photographien. Zweite, ergänzte und vermehrte Auflage. Stuttgart 1925. Verlag Forschungs- und Lehrinstutitut für Anstreichtechnik. 75 Seiten.

Die erste Auflage des Büchleins wurde in Nr. 26 vom 26. Juni 1924 besprochen. Für die zunehmende Verwendung des Jägerschen Anstrichverfahrens spricht der Umstand, daß bald darauf eine Neuauflage notwendig geworden ist, die ergänzt und vermehrt wurde. Im besonderen geht aus den Ergebnissen einer amerikanischen Studienreise des Verfassers hervor, daß das Sinolin-Verfahren dem amerikanischen Lackierverfahren weit überlegen ist. Bereits im Juli 1924 hat die Erzeugung der Jägerschen ölfreien Grundiermittel die Menge von 1½ Millionen Liter überschritten, was einer Streichfläche von mindestens 15 Millionen Quadratmetern entspricht.

Das kleine Werkchen wird jedem Fachmann manche Belehrung und Anregung bringen. Sch.

— Die rechtliche Natur der neuen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Von Dr. Curt Magdeburg. Inauguraldissertation zur Erlangung der jur. Doktorwürde der Universität Göttingen. Verlag Dünnhaupt, Cöthen (A.) 1926.

Über die rechtliche Natur der DRBG, die seit Erlassung des RBGes. vom 30. August 1924 (RGBl. II/272) die Gemüter der Juristen lebhaft bewegte, ist nun eine gründliche und zusammenfassende Abhandlung erschienen. Da die Arbeit bereits im November 1925 abgeschlossen wurde, konnte zwar die neuere Literatur und Judikatur[1]), insbesondere das RGer.-Urteil vom 19. März 1926 $\frac{\text{1. D 532/25}}{\text{VII 891}}$, V.-Z. 1926/468, nicht mehr berücksichtigt werden, jedoch stimmt das Ergebnis der Untersuchung Magdeburgs in der Hauptsache mit den neuerdings in Rechtsprechung und Schrifttum niedergelegten Ansichten überein, so daß die Arbeit als grundlegende Zusammenfassung dauernden Wert behält.

Die erste Hälfte des Buches (bis S. 39) ist, nach einem kurzen historischen Überblick — zu welchem zu bemerken wäre, daß in süddeutschen Staaten das Staatsbahnprinzip sich schon früher durchgesetzt hatte, so in Bayern bereits 1840 — einer übersichtlichen und ausführlichen Kommentierung des RB.-Ges. und der Satzung, insbesondere einer Behandlung der Frage der Organisation und staatsrechtlichen Stellung der DRBG. sowie der Stellung der Reichsbahnbeamten gewidmet. (Im Abschnitt über die RBG. als juristische Person, S. 23, hat sich auf Zeile 11 ein Druckfehler eingeschlichen, indem es dort statt „RB.-Ges." „HGB." heißen sollte.)

In einem weiteren Hauptteil behandelt der Verfasser die Analogie der DRBG. mit der Reichsbank. Man kann darüber verschiedener Meinung sein, ob dieser Vergleich zur Erläuterung der vorwürfigen Frage notwendig war, jedenfalls ist er gründlich und überzeugend behandelt.

Hieran schließen sich umfangreiche und erschöpfende Ausführungen über das Wesen der juristischen Personen, insbesondere der juristischen Personen öffentlichen Rechtes und nach einer wiederholten Heranziehung der Reichsbank als Vergle objekt (S. 69) kommt der Autor S. 76 ff. insbesondere S. zu dem Schlusse, daß die Reichsbahngesellschaft zwar k öffentliche (= öffentlich-rechtliche) „Anstalt" ist, aber „ besondere Gesellschaft des öffentlichen Rechtes mit gewi anstaltlichen Einschlag und sehr gewichtigen genossensc lichen, ferner privatrechtsähnlichen sowie dem Aktienrechte lehnten Elementen", — ein Ergebnis, dem man sich anschli kann, wenn man hinsichtlich des Begriffes Anstalt den Aus rungen des Verfassers folgt.

Das klar geschriebene und durch geeignete Überschr und in den Text eingefügte Erläuterungen der Gedankenrei folge leicht verständlich gemachte Werk bildet einen dank werten Beitrag zu der Literatur über die DRBG. und di sich deshalb zur Anschaffung für die Bibliotheken der leite Behörden der DRBG. durchaus eignen. Dr. Roßmar.

[1]) V.-Z. 1925 S. 1086 Reichsbahnstellen sind mittelbare Reichsbehörden.
V.-Z. 1926 S. 336 die DRBG. — eine Anstalt des öffentlichen Rechtes.
V.-Z. 1926 S. 858 Reichsbahn und Reichspost in ihrer heutigen Gestalt.
Mt. ds Verw.-Ger.-Hofs Braunschweig vom 1. Februar 1925, V.-Z. 1926 S. 80.
Gutachten des R.-Fin.-Hofes vom 27. November 1925, V.-Z. 1926 S. 385.
RG.-E. vom 27. Oktober 1925, V.-Z. 1925 S. 1362 u. a. m.

— Ausgewählte Arbeiten des Lehrstuhles für Betriebswi schaften in Dresden. Herausgegeben von Professor Dr. E. Sachsenberg. Dritter Band. Prof. Dr.-Ing. E. Sa senberg, Neuere Versuche auf arbeitstechnischem G (Zweiter Teil). Dr.-Ing. E. Möhler, Beurteilung der Ta beleuchtung in Werkstätten vom Standpunkt des Betr ingenieurs aus. Dr.-Ing. M. Meyer, Untersuchungen über den Zerspanungsvorgang mittels Holzkreissägen beeinflu den Faktoren.

Dem in Nr. 29 vom 22. Juli d. J. besprochenen 2. Bande „Ausgewählten Arbeiten des Lehrstuhles für Betriebswis schaften in Dresden" folgt hier bereits nach kurzer Zeit neuer, der über weitere wertvolle Arbeiten berichtet.

Zuerst teilt der Herausgeber selbst das Ergebnis seiner teren „Versuche auf arbeitstechnischem Gebiete" mit, die e Fortsetzung seiner, im 1. Band geschilderten Versuche gestellt hat. Nach dem Programm dieser Versuche sollte einer Arbeit, die der normalen Werkstattarbeit nach Mög keit nahekam, die Einwirkung studiert werden, die d rhythmische Reize verschiedener Art auf die Arbeitsleist das Befinden, die seelische Einstellung und, wenn möglich, die Ermüdung ausgeübt wurde. Ferner sollten durch Beob tung einzelner oder sämtlicher arbeitenden Personen nach lichkeit alle arbeitsfördernden und arbeitshindernden Mome die entweder auf die ganze Belegschaft oder auf einzelne G pen oder auf einzelne Personen wirkten, mit festgestellt wer Endlich sollte die automatische Veränderung des Arbeits ganges selbst bei rhythmisch veranlagten und nicht rhythm veranlagten Personen studiert werden. Als Arbeitsvorg wurde das Einpacken und Auspacken von Pappkästen gew was mit 12 Einpackerinnen und der gleichen Anzahl packerinnen vorgenommen wurde. Die Versuche wurden sorgfältig angestellt und ausgewertet. Als arbeitsfördernde arbeitshindernde Einflüsse kamen in Betracht: Rhythmen, sang, Werkstatt-Temperatur, Ablenkung, Papiere, Anhäu von Kästen, Ruhetage, Menstruation, gegenseitige Abhängig Lautstärke, Arbeitsschluß und ärztliche Untersuchung. Die gebnisse wurden nach Leistung, Qualität und Quantität, müdung, Rhythmus und Griffzeit und Arbeitsgestaltung allen Mitteln wissenschaftlicher Versuchstechnik festgest Der zur Verfügung stehende Raum gestattet leider nicht, ausführlicher auf diese hochinteressante Arbeit einzugehen; sei aber der Beachtung aller Werkstättenfachleute drin empfohlen.

Dr.-Ing. Erhard Möhler behandelt in seiner Arbeit „ urteilung der Tagesbeleuchtung in Werkstätten vom Standp des Betriebsingenieurs aus" ein Gebiet, das sonderbarerw bei der hohen Entwicklung des Fabrikwesens in den let Jahren gegenüber anderen Fragen (Organisation, Anla ziemlich vernachlässigt worden ist, trotzdem der Wert der gesbeleuchtung in physiologischer und psychologischer Hins längst bekannt ist. Für Schulen sind schon seit etwa systematische Untersuchungen der Tagesbeleuchtung vorgen men worden; dabei dürfte der Einfluß der Tagesbeleuchtun Werkstätten dem in Schulen an Bedeutung kaum nachste Es ist das um so mehr verwunderlich, als man der Lösung e guten künstlichen Beleuchtung schon sehr nahe gekommen Trotzdem findet man nirgends Vorschriften angeführt, die d sorgen, daß den Arbeitern durch eine geschickte Bauweise Werkstätten ein bestimmter notwendiger Bruchteil der Bele tung im Freien gewährleistet wird. Wenn es auch unmög sein dürfte, endgültig solche Vorschriften für die Bauweise Werkstätten bei bestimmten, in ihnen zu verrichtenden Arbe hinsichtlich der Tagesbeleuchtung zu fassen, wollte der Verfas es doch versuchen, „durch systematische Untersuchung der leuchtungsverhältnisse verschiedener Werkstätten Folgerun zu ziehen, die die Möglichkeit bieten, Fehler bei der Aus rung von Werkstätten zu vermeiden und Vorschläge hinsicht der Gebäudeform für verschiedene Arbeiten zu machen". Frage der Fabrikbeleuchtung durch Tageslicht kann nun

ndpunkte des Baumeisters, des Hygienikers und des Betriebs-enieurs aus angeschnitten werden. Möhler betont vornehm-i die betriebstechnische Seite. Die Minima der Tagesbeleuch-g sind von Hygienikern und Betriebsingenieuren in großen ienzen gegeben, so daß die Werkstätten an den einzelnen tzen auf genügende Beleuchtung hin geprüft werden können. er während der Hygieniker eine größere Beleuchtung der imalbeleuchtung vorzieht, wird der Betriebsingenieur bei zu chlicher Beleuchtung bedenken müssen, daß bei allzu großer euchtung die Werkstätten im Winter nur schwer zu erheizen l, und daß ferner große Fenster bei künstlicher Beleuchtung ße, schwarze Flächen bilden, deren Absorptionsfähigkeit ch gut reflektierende Vorhänge gemildert werden muß. Vom tschaftlichen Standpunkte aus ist es also vorteilhaft, das imum der Beleuchtung nicht allzuweit zu überschreiten.

'ür die Durchführung der Versuche wird zunächst die „kon-tionelle ungünstigste Tageslichtintensität" festgesetzt, Minimum der absoluten Beleuchtung, bei der durch geeig-e Anordnung der Fenster die notwendige Luxzahl an den zelnen Arbeitsplätzen erreicht wird. Zur Festlegung der euchtungsverhältnisse an Arbeitsplätzen muß der dort herr-ende „Tageslicht-Quotient" ermittelt werden. Dann ist die intnis der Anzahl Lux notwendig, die zu einer bestimmten beit notwendig sind; diese hängen von dem „Feinheitsgrad" Arbeiten ab, der in eingehenden Darlegungen erörtert wird. einzelnen photometrischen Untersuchungen wurden in Werk-tten verschiedener Art vorgenommen, und zwar im Eisen-nausbesserungswerk Dresden-Friedrichstadt, in der Mühlen-anstalt und Maschinenfabrik vorm. Gebr. Seck in Sporbitz, den deutschen Werkstätten Hellerau, im Sachsenwerk Rade-g und in der Zigarettenfabrik Yenidze in Dresden. Die Er-nisse der Untersuchung sind zwar gekürzt, aber trotzdem r ausführlich zusammengestellt und führen zu grundlegenden gerungen für die Anlage und den Bau der Werkstätten, für e innere Ausgestaltung und für die Aufstellung von Werk-gmaschinen. Für Seitenbelichtung wird ein Seitenlicht-nzplatz-Diagramm aufgestellt, das die Platzgrenzentfernung es Arbeitsplatzes vom Fenster in Abhängigkeit von der Größe Fensterfläche und dem Feinheitsgrad der Arbeit abzulesen tattet. Bei den übrigen Belichtungsarten werden allgemeine gerungen, die die Möglichkeit zur Vermeidung von Fehlern eben, gezogen. Ein Literaturverzeichnis vervollständigt diese dienstliche Arbeit.

lanz in den praktischen Betrieb führen die „Untersuchungen r die den Zerspanungsvorgang mittels Holz-Kreissägen be-flussenden Faktoren" von Dr.-Ing. M a x M e y e r. Aus den gfältig durchgeführten Versuchen werden die günstigsten rte für die Schränkung und die Rücken- und Brustwinkel der zkreissägen und die besten Verhältnisse zwischen Zuschiebe-, Schnittgeschwindigkeit und Leistung ermittelt. Die Er-nisse sind in übersichtlichen Schaulinien dargestellt.

uch dieser neue Band wird allen Werkstättenmännern hoch-lkommen sein. Sch.

— **Der Eisenbahnfachmann.** Zeitschrift für das Eisenbahn-dungs- und Unterrichtswesen, insbesondere zur Ergänzung Dienstunterrichts, zur Vorbereitung auf Prüfungen und zur rderung des Selbststudiums. Jg. 1. 2. 1925/26. Verlag S. Hermann & Co., Berlin. (Erscheint 14tägig zum Preis 30 Pf.)

u den wichtigsten Hilfsmitteln unseres neuaufgebauten errichts- und Bildungswesens gehört ohne Zweifel „Der enbahnfachmann". Er verkörpert als U n t e r r i c h t s-h m a n n die Einheit und Wichtigkeit des Unterrichtsge-kens, der nicht etwa nebenher und zersplittert innerhalb der schiedenen Fachgebiete aufgenommen werden kann, sondern e besondere Einstellung, besondere Träger und eine einheit-e Stimme verlangt. Wenn das junge, kaum zweijährige ernehmen begreiflicherweise auch noch nicht alle Forde-gen und Wünsche erfüllt, so berechtigt es doch zu den önsten Hoffnungen.

unächst hat ein solches E i n h e i t s b l a t t, dessen hohe Be-erzahl sich aus etwa 15 % Arbeitern, 65 % Beamten der altsgruppen 1—6, und 20 % der übrigen Gruppen zusammen-t, und dessen Leserkreis darüber hinaus fast die gesamte enbahnerschaft umfaßt, eine ganz bestimmte e r z i e h e-s c h e W i r k u n g. Es weitet den Blick über das enge ene Arbeitsgebiet hinaus, es lehrt jede Sonderarbeit wür-n, jede Gruppe achten und verstehen, und es zeigt — bei m notwendigen Spezialistentum — gerade den jungen, lernen-und werdenden Eisenbahnern die großen Zusammenhänge Eisenbahn mit Staat und Wirtschaft.

as Programm der Zeitschrift nennt an erster Stelle die E r-n z u n g d e s D i e n s t u n t e r r i c h t s. Diesem Zweck nen zahlreiche Fachaufsätze aus allen Gebieten des Eisen-nwesens, die als ergiebige Unterlagen für Dienstvorträge utzt werden können, und außerdem eine besondere Abteilung „Amtlicher Unterricht". Auf Grund einer Verfügung der Hauptverwaltung werden hier Erfahrungen aus der Praxis (Be-triebsunfälle, Verstöße gegen die Dienstvorschriften, unwirt-schaftliches Verhalten usw.) grundsätzlich besprochen und aus-gewertet. Neuerdings haben die Richtlinien der Unterrichts-und Bildungsausschüsse für den Dienstanfängerunterricht und das Dienstvortragswesen auch für die Zeitschrift das Wirkungs-feld in dieser Richtung deutlicher abgesteckt, so daß ihre Mit-arbeit noch planvoller und geschlossener werden kann. Auch Muster für Dienstvorträge sind in Aussicht genommen. Um den unterrichtlichen Charakter zu betonen, werden den wichtigsten Fachaufsätzen Wiederholungsfragen beigegeben. Sie sollen zu gesammeltem Aufnehmen anleiten und das Vorgetragene be-festigen helfen.

Ein zweites fachliches Ziel ist die V o r b e r e i t u n g a u f P r ü f u n g e n. Hier leistet der Eisenbahnfachmann den Be-amten und Anwärtern sehr wesentliche Dienste. Er bietet jeder Gruppe neben den Prüfungsbestimmungen Fragen, Aufgaben, Lösungen, zuletzt vollständige Musterprüfungen. Auch Preis-aufgaben werden gestellt und von der Schriftleitung verbessert, so daß der einzelne einen Gradmesser seines Wissens gewinnt.

Diese fachlichen Aufgaben des Blattes werden wirkungsvoll ergänzt durch seine a l l g e m e i n b i l d e n d e n Z i e l e. Zu-nächst: Auffrischung und Vertiefung der Schulkenntnisse. Hier waren die neuen Vorprüfungsbestimmungen ein willkommener Anlaß, in den wichtigsten Fächern (Geschichte, Bürgerkunde, Erdkunde, Mathematik, Sprachen usw.), besonders aber im Deutschen einem jeden Eisenbahner gute Grundlagen zu geben. Im Mittelpunkt steht die Pflege der deutschen Sprache als Mittel zur Gedanken- und Charakterzucht, Reinigung des Amts-stils und Erziehung zu logischer Überlegung und formschöner Darstellung an Hand des deutschen Aufsatzes. Ein Abschnitt „Allgemeine Bildung" soll die Methodik des Arbeitens und Ler-nens, ein anderer „Körperliche Ausbildung" die Methodik des Gesundwerdens und -bleibens vermitteln. Dem Selbststudium dienen ferner eine ausgedehnte Bücher- und Zeitschriftenschau, Vorlesungs- und Kursusnachrichten, Mitteilungen aus dem Unterrichts- und Bildungswesen und Berichte über ausländische Einrichtungen auf diesen Gebieten. Besonders starken Zu-spruch hat der Fragekasten, der sich — namentlich durch das jährlich erscheinende ausführliche Sachverzeichnis — immer mehr zu einer wichtigen Stoffsammlung über alle dienstlichen Zweifelfragen ausweitet. Schließlich sei noch die Abteilung „Lose Blätter" erwähnt, ein kleiner Schatz Berufsfreude und Kurzweil, der nach der Anstrengung des Dienstes die nötige Entspannung bringen soll.

Zusammenfassend wird man sagen können, daß der „Eisen-bahnfachmann" in den ersten beiden Jahren seines Bestehens seine Daseinsberechtigung vollauf erwiesen hat, daß er geworden ist, was er zu werden wünschte: „ein Förderer geistiger Be-strebungen mit dem Ziele, die Berufsfreude und Berufstüchtig-keit zu mehren und damit letzten Endes auch den Wert der Einzelpersönlichkeit im Dienst der Allgemeinheit zu erhöhen".

Prof. L o h m a n n.

— **Verstärkung, Umbau und Auswechslung von Eisenbahn-brücken.** Mit 430 Abbildungen und zahlreichen Zahlentafeln. Von Dr.-Ing. Schächterle, Stuttgart. 1926. VDI-Verlag, G. m. b. H., Berlin NW 7. Preis in Ganzleinen geb. 20 RM.

In den bautechnischen Zeitschriften sind zwar schon zahl-reiche Abhandlungen über Verstärkungen, Umbauten und Aus-wechslungen von Eisenbahnbrücken erschienen, die sich durch ihre Eigenart, Größe oder Kühnheit auszeichnen. Doch fehlte bisher gänzlich eine zusammenfassende Darstellung der Regel-fälle dieser Ausführungen. Und gerade zur Jetztzeit liegt ein großes Bedürfnis für ein solches Werk vor, da die Reichsbahn-Gesellschaft infolge der Einführung der neuen gegenüber den bisherigen bedeutend schwereren Lastenzügen auf einzelnen Hauptstrecken mit einer durchgreifenden Verstärkung ihrer Eisenbahnbrücken bereits begonnen hat. Aber auch die Straßen-brücken genügen infolge der starken Zunahme des schweren und schnellen Kraftwagenverkehrs nicht mehr den Anforderun-gen; auch sie müssen verstärkt bzw. ausgewechselt oder um-gebaut werden. So wird nicht nur den Eisenbahnverwaltungen, sondern auch den für die Unterhaltung der Brücken zuständigen Behörden der Länder, Provinzen, Kreise, Amtskörperschaften dieses Werk willkommen sein, da die in diesem Buche an-geführten Ausführungsarten sinngemäß ja auch bei Straßen-brücken Anwendung finden können.

Der Verfasser gibt zunächst einen kurzen Überblick über die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnbrücke, über die Stei-gerung der Fahrzeuggewichte, die Berechnungsgrundlagen, schildert dann eingehend das Verhalten bestehender Brücken unter den schweren Betriebsmitteln, insbesondere die Konstruk-tionsfehler, Betriebsschäden und Ermüdungserscheinungen (Untersuchungsergebnisse von ausgebauten Brücken) und be-handelt die wirtschaftlichen Gesichtspunkte für die Verstär-

kung der Eisenbahnbrücken. Nach diesen Vorbemerkungen werden in einem Abschnitt verschiedene Brückenverstärkungsarten, in einem zweiten verschiedene Auswechslungsarten von eisernen Eisenbahnbrücken beschrieben. Es folgt dann ein dritter kürzerer Abschnitt über die Ersetzung eiserner Tragwerke durch Wölbbrücken und schließlich ein vierter über die Verstärkung und den Umbau von Pfeilern und Widerlagern.

Die Ausführungen sind durch Beispiele trefflich erläutert; vorzügliche Abbildungen ergänzen die überaus klare Darstellung. Manchem Fachmann zwar wird dieser oder jener Abschnitt bzw. Unterabsatz zu kurz erscheinen; immerhin wird besonders allen denen, die noch keine Erfahrungen solcher Ausführungen besitzen, das Werk recht gute Dienste leisten. Leider ist seine Ausstattung so kostspielig gehalten und sein Preis so hoch, daß die Anschaffung manchem nicht möglich sein und der wünsch[...] werte Absatz darunter leiden wird. J. Kuhnke-Berl[...]

— **Vom Wasserkraftjahrbuch**, herausgegeben von Profe[...] K. Dantscher und Ingenieur Karl Reindl, ist soeben der J[...] gang 1925/26 im Verlag von Richard Pflaum, München, [...] schienen. Wir werden auf diese Neuerscheinung näher zur[...] kommen.

— **Ein Buch über Schweden.** In Ergänzung unserer [...] sprechung auf S. 1024 d. Jg. erfahren wir noch, daß diese Sch[...] auch käuflich durch den deutschen Buchhandel erhältlich ist, [...] zwar hat den Vertrieb für Deutschland die Kursbuch- und [...] kehrsverlagsgesellschaft, Leipzig, Königstr. 33, übernommen

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. Oktober 1926 in Betrieb genommene 3,6 km lange Neubaustrecke Neuhaldensleben-Neuhaldensleben er Werke ist den Vereinsbahnstrecken der Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft zugerechnet worden.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Am 2. November 1926 wird die vollspurige Bahnstrecke Husum-Flensburg Weiche als Nebenbahn mit den Stationen Schwesing Nord, Immenstedt (Schleswig), Viöl, Haselund, Löwenstedt, Joldelund, Sillerup, Großenwiehe, Wanderup und Haurup für den öffentlichen Verkehr eröffnet. Siehe auch die Amtliche Bekanntmachung in dieser Nummer.)

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 161 vom 16. Oktober 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen betr. das Diensttelegrammübereinkommen; Änder[...] des § 3 Ziff. 1;

Nr. III 164 vom 12. Oktober 1926 an sämtliche Vereinsver[...] tungen, betr. Niederschrift 82 des Satzungsausschusses, Vlis[...] gen, den 15./16. September 1926 (abgesandt am 13. Oktober)

Nr. III 166 vom 14. Oktober 1926 an die Mitglieder des Ver[...] wagenausschusses, betr. Vereinswagenübereinkommen; An[...] auf Ergänzung des § 18 Ziff. 5 und des § 3 Ziff. 4 (Anbri[...] von Übergangszetteln an Privatwagen);

Nr. IV 162 vom 12. Oktober 1926 an sämtliche Vereinsver[...] tungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen, das Ei[...] bahn-Zentralamt Berlin und das Abrechnungsbüro Prag, betr. [...] Vereinsabrechnung;

Nr. IV 168 vom 14. Oktober 1926 an die Mitglieder des [...] sonenverkehrs- und des Güterverkehrs-Ausschusses, betr. [...] gabe eines Verzeichnisses der Tarifverbände.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 2. November 1926 wird die vollspurige Bahnstrecke Husum-Flensburg Weiche als Nebenbahn mit den Stationen Schwesing Nord, Immenstedt (Schleswig), Viöl, Haselund, Löwenstedt, Joldelund, Sillerup, Großenwiehe, Wanderup und Haurup für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Die Bahnhöfe IV. Klasse Immenstedt (Schleswig), Viöl, Haselund, Löwenstedt, Joldelund, Großenwiehe, Wanderup und Haurup erhalten Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen. Alle Bahnhöfe erhalten fahrbare Viehrampen. Bahnhof Löwenstedt und Viöl erhalten außerdem eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung und sind deshalb auch für den Verkehr von Fahrzeugen eingerichtet. Bahnhof Großenwiehe erhält eine Seitenrampe für Holzverladung. Bahnhof Löwenstedt wird mit einem Lademaß ausgestattet. Desinfektionsanstalten, Ladekrane und Zentesimalwagen sind für keine Station vorgesehen. Die Bahnhöfe Viöl, Löwenstedt und Großenwiehe sind dauernd mit Beamten besetzt. Die übrigen Bahnhöfe werden durch Agenten bedient. Die Haltepunkte Schwesing Nord und Sillerup dienen nur dem Personenverkehr und sind unbesetzt.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Altona, den 9. Oktober 1926. (1074)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober 1926 sind die an der Bahnstrecke Malsfeld-Treysa gelegenen Haltepunkte Sondheim und Wernswig für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Cassel, den 14. Oktober 1926. (1070)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Cassel.

Am 1. Oktober 1926 ist der an der Bahnstrecke Cassel-Warburg gelegene Haltepunkt Harleshausen für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Cassel, den 14. Oktober 1926. (1080)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Cassel.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 21. Oktober 1926 wird der Ausnahmetarif 16 d auf zahlreiche deutsche Privatbahnen ausgedehnt.

Berlin, den 18. Oktober 1926. (1086)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober werden folgende Stationen in den deutsch- und litauisch-sowjetischen Gütertarif aufgenommen:

a) Oktoberbahn: Beresaika, Wyschni-Wolotschok, Spirowo und Kalaschnikowo;
b) Moskau - Weißrussisch Baltische Bahn: Dretun. (1061)

Königsberg (Pr.), den 12. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stati[...] tarif), vom 1. November 1926.

Die am 1. November 1926 erschein[...] Neuausgabe wird in 6 verschied[...] Ausgaben geliefert. Näheres hier[...] und über die Verkaufspreise enthält[...] am 14. Oktober 1926 erscheinende N[...] mer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 11. Oktober 1926. (1[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Te[...] (Tfv. 501).

Am 1. November 1926 tritt der N[...] trag II in Kraft. Er enthält Änderu[...] und Ergänzungen der Allgemeinen T[...] vorschriften und des Nebengebühr[...] tarifs. Die eintretenden Erhöhu[...] gelten erst vom 1. Januar 1927 ab.

Berlin, den 16. Oktober 1926. (1[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I[...] (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 21. Oktober [...] werden im Abschnitt II Zuschlags- [...] Anstoßfrachten die Unterabschnitt[...] 14, 15, 22, 48, 64 und 100 geändert. [...] heres enthält die am 25. Oktober ersc[...] nende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 19. Oktober 1926. (1[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Gü[...] verkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober [...] werden verschiedene Stationen der [...] benbahn Möckmühl-Dörzbach in das Ta[...] heft 3 (Entfernungstafel I) aufgen[...] men. Näheres im Reichsbahntari[...] zeiger.

Erfurt, den 12. Oktober 1926. (1[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandstarif für die Beförderung von lebenden Tieren.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Köln Gereon Eilgut in den Tiertarif für den Deutsch-Niederländischen Güterkehr mit folgenden Entfernungen aufgenommen:

Zwischen	Dienstbeschränkung	Verwaltungsbezirk	Kontrollbezirk	Richterich Grenze / Simpelveld	Herzogenrath Grenze / Kerkrade-Rolduc	Dalheim Grenze / Vlodrop	Kaldenkirchen (Venlo) Gr. / Venlo (Kaldenkirchen)	Straelen (Venlo) Grenze / Venlo (Straelen)	Hassum Grenze / Gennep	Cranenburg Grenze / Groesbeek	Emmerich Grenze / Zevenaar	Bocholt Grenze / Winterswijk	Borken (Westf.) Grenze / Winterswijk	Alstätte Grenze / Broekheurne	Gronau (Westf.) Grenze / Enschede	Bentheim Grenze / Oldenzaal	Laarwald Grenze / Coevorden*)	Weener Grenze / Neuschanz
				Entfernung in Kilometer														
n Gereon Eilgut . .	Bes, E.	Köl	Köl	80	82	74	80	104	118	134	148	132	131	166	171	208	245	305

Köln, den 13. Oktober 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion. (1068)

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1926.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in die Entfernungstafel II aufzunehmen:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
…gabe des Kontroll- …er Bahnbezirks … etwaiger Dienst- …eschränkungen …he Stationstarif, Heft D. von …ch	Altengronau	Ansbach	Aschaffenburg Hbf.	Aschaffenburg Süd	Augsburg Hbf.	Bächingen (Brenz)	Donauwörth	Eberbach	Gemünden (Main)	Hergatz	Ingolstadt Hbf.	Lichtenfels	München-Laim	Neuoffingen	Neu-Ulm	Nonnenhorn	Nördlingen	Nürnberg Rbf.	Ritschenhausen	Röttingen (Ufr.) Bahnhof	Saalfeld	Sandbach (Odenw.)	Schnelldorf	Stockheim (Ofr.)	Würzburg Hbf.
	Kilometer																								
…erbillig	349	460	281	284	565	505	524	—	333	591	567	473	622	510	482	594	494	476	446	414	524	279	444	505	371

München, den 11. Oktober 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern. (1062)

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit sind folgende Ergänzungen und Berichtigungen im …if vorzunehmen:

1. Nachzutragen:

…e 5	Basien	Kbg	an Anstoßpunkt 4	435 km,
…e 30	Wagten	Kbg	an „ 4	439 km,
…e 31	Wormdit	Kbg	an „ 4	445 km;

die Entfernung bei Anstoßpunkt 6 (510 km) ist zu streichen.

2. Abzuändern sind die Entfernungen:

…e 55	bei Saulgrub	Lok.-A.-G.	an Anstoßpunkt 2	von 824 auf 924 km,
…e 56	bei Scherenau	Lok.-A.-G. (Druckfehler.)	an „ 6	von 876 auf 776 km.

3. Vom Tage der Eröffnung an ist nachzutragen:

…e 17	Kunau	Bsl	an Anstoßpunkt 9 / an „ 11	12 km oder 59 km.

München, den 8. Oktober 1926. (1059)

…eutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

…tsch-Tschechoslowakischer Güterver…r. (Kohlenverkehr von west- und …itteldeutschen Gewinnungsstätten) Heft 12.

…it sofortiger Gültigkeit ist auf S. 24 … Nachtrags I bei der Station „Horní …stevna“ in der laufenden Nummer 2 … Schnittfrachtsatz II von „183“ in …“ richtigzustellen.

…resden, am 14. Oktober 1926. (1072)

…eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
…mens der beteiligten Verwaltungen.

…tsch - Schwedisch - Norwegischer Verbands-Güterverkehr.

…b 18. Oktober 1926 tritt Ausnahme…f 18 für Rohzucker nach Schweden in …ft. Auskunft durch unser Gütertarif-…

…ltona, den 15. Oktober 1926. (1073)

…eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
…amens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). A. T. 98.

Mit Gültigkeit vom 21. Oktober 1926: Änderung der Anwendungsbedingungen und Aufnahme von Bövinghausen als Versandstation.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. Oktober 1926. (1075)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 21. Oktober 1926: Aufnahme von Kohlenrutschen in das Warenverzeichnis des A. T. 35. Aufnahme von Stationen in die A. T. 31 und 60. Druckfehlerberichtigungen in den A. T. 33, 52 und 53.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. Oktober 1926. (1076)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil I.

Im Tarif, Teil I, sind folgende Änderungen durchzuführen:

1. Auf Seite 37 ist bei den Tarifstellen Nr. 43 und 44 (Anilin) und auf Seite 78 und 79 bei den Tarifstellen Nr. 666—672 und Nr. 675 (Farbwaren) in der Spalte: „Ausnahmetarife über die Schweiz“ die Tarifnummer 1225 nachzutragen.

2. In den Tarifstellen Nr. 329 und 330 auf Seite 57 und Nr. 605 und 606 auf Seite 74 ist der Vortrag in der 3. Spalte zu ergänzen durch: „nicht zusammengesetzt“.

Im italienischen Wortlaut ist auf Seite 207 bei Nr. 792 und 793 und auf Seite 215 bei Nr. 1071 und 1072 nachzutragen: „non composti“.

3. In der Tarifstelle Nr. 606 auf Seite 74 sind die außeritalienischen Tarife von 95/339/1201 auf 166/564/1401 abzuändern.

4. In der Tarifstelle 1896 auf Seite 158 ist der außeritalienische Tarif für Wagenladungen von 634 auf 637 zu berichtigen.

5. Die Tarifstelle Nr. 2168 auf Seite 176 erhält folgende Fassung:

„e) Dinas-, Dolomit- und Magnesitsteine, nicht poliert.“

Der außeritalienische Ausnahmetarif über die Schweiz ist bei dieser Tarifstelle von 1717 (2) auf 1701 (2) abzuändern.

Auf Seite 225 ist im italienischen Wortlaut der Nr. 1392 nach e) mattoni Dinas, di dolomite, di magnesite zuzusetzen: „non verniciati.“

München, den 12. Oktober 1926. (1077)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1926 werden die Station Westig als Grubenholzsammellager nachgetragen und die Stationen Ottendorf-Okrilla und Ottendorf-Okrilla Süd als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 a einbezogen.

Berlin, den 13. Oktober 1926. (1067)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Italienischer Gütertarif über die Schweiz; Teil III vom 16. August 1926.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für den Versand von frischen Blumen, lebenden Pflanzen und Zierblättern bei Aufgabe als Schnellzugsgut über die Strecke Chiasso-St. Margrethen-Lindau besondere Stationsfrachtsätze nach den für den Bezug in Frage kommenden deutschen Stationen eingeführt.

Nähere Angaben enthält der Berliner Tarifanzeiger I.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (1083)

Frankfurt (M), den 18. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Frankfurt (M).

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten), Heft 11.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf S. 123 des Tarifheftes bei der Station „Hostinné" in der laufenden Nummer 28 der Schnittfrachtsatz I von „264" in „225" zu berichtigen.

In der Verfügung Nr. 1487 des Tarif- und Verkehrsanzeigers Nr. 105 vom 4. Oktober 1926 sind bei der laufenden Nummer 28 die Angaben und Frachtsätze „7 Mw/Ml $\frac{86}{762}$" in „8 Mst/St S 848" richtigzustellen.

Dresden, am 12. Oktober 1926. (1060)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr, Eisenbahngütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1926 wird der Artikeltarif Nr. 59 durch Aufnahme der Stationsverbindung Biebrich Rheinbhf.-Gleisdorf erweitert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 13. Oktober 1926. (1066)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Vom Tage der Eröffnung der Station Augsburg-Lechhausen an ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

Seite 5,

Augsburg-Lechhausen (Au. Lok.)	siehe Seite 18	—	—	—

Seite 18 unter d) Augsburger Lokalbahn:

Augsburg-Lechhausen	Augsb. Hbf.	40	—	—

Auf Seite 5 und 18 (V A E 1925/1833) ist mit Wirkung ab 1. November 1926 Augsburg Ringbahnanschlüsse in „Augsburg Ring" und Augsburg Ringbf. in „Augsburg Süd" abzuändern.

München, den 14. Oktober 1926. (1071)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Güterverkehr zwischen Österreich, der Tschechoslowakei und darüber hinaus gelegenen Ländern, sowie deutschen Stationen einerseits und den deutschen Seehafenstationen Altona, Brake (Oldbg.), Bremen, Bremerhaven, Hamburg Hgbf., Harburg Hbf., Harburg U. E., Nordenham und Wesermünde anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 wird die durch Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 24/1925 vom 14. Dezember 1925 veröffentlichte Auslobungsverfügung, soweit sie den Verkehr zwischen den in der Überschrift angegebenen deutschen Seehafenstationen und der Tschechoslowakei, Österreich und darüber hinaus gelegenen Ländern betrifft, für das Jahr 1927 — 1. Januar 1927 bis 31. Dezember 1927 — außer Kraft gesetzt.

Am 1. Januar 1927 wird bis auf weiteres der Auslobung noch unterliegen der Güterverkehr zwischen den in der Überschrift angegebenen deutschen Seehafenstationen einerseits und Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — auch wenn sie im Auslande liegen — anderseits.

Im Verkehr mit den Grenzübergangsstationen und den im Ausland gelegenen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wird nur der Ortsverkehr, nicht auch der Übergangsverkehr ausgelobt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger

Altona, den 16. Oktober 1926. (1078)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. November 1926 werden einige Stationen in den Tarif aufgenommen. Ferner werden mit Wirkung vom 1. Januar 1927 die Entfernungen für die Station Quint des Reichsbahndirektionsbezirks Trier und für einige Stationen der Teutoburger Wald-Eisenbahn erhöht. Alles Nähere und weitere Tarifänderungen enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I), auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 15. Oktober 1926. (1079)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Spezialtarif für Pflaumen usw., gültig vom 1. August 1926 bis auf weiteres. Einführung eines Nachtrages I.

Zum obenbezeichneten Tarif ist ein Nachtrag I, enthaltend Änderungen von nachrichtlichen Angaben und vom 10. Oktober 1926 gültige Änderungen der „Reexpeditionsbegünstigung", ausgegeben.

Wien, am 14. Oktober 1926. (1069)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Cechl. Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924, Berichtigung.

Seite 19 des Tarifes (Seite 7 des Nachtrages IV). Im Abschnitt IV-A. (Frachtsätze für den Eisenbahndurchlauf) ist in der letzten Zeile des Punktes 4 — a) anstatt „5000 cechosl. Heller" zu setzen: „3000 cechosl. Heller".

Regensburg, den 11. Oktober 1926.
Bayerischer Lloyd, (1064)
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

---

4. Offene Stellen.

Bauingenieur

(Dipl.-Ing. oder Regierungsbaumeister), mit gründlicher Erfahrung im Eisenbahnbau und möglichst auch mit Kenntni[illegible] in der Elektrotechnik, für das Techni[illegible] Büro gesucht. Meldungen mit Le[illegible] lauf, Zeugnisabschriften und Angabe[illegible] Gehaltsansprüche an Aktiengesells[illegible] für Bahn-Bau und Betrieb, Frank[illegible] a. M., Moselstraße 2. (1[illegible]

---

5. Vermischte Bekanntmachung[illegible]

Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank Ak[illegible] gesellschaft, Berlin.

Bilanz zum 30. Juni 1926.

Aktiva.

1. Kasse, fremde Geldsorten und Guthaben bei Noten- und Abrechnungsbanken	2 931 4[illegible]
2. Guthaben bei Banken und Bankiers	301 699 2[illegible]
3. Effekten	595,1[illegible]
4. Wechsel	14 769 3[illegible]
5. Beteiligungen	37 7[illegible]
6. Inventar	20 0[illegible]
7. Schuldner a) gedeckte 30 774 810,54 b) ungedeckte 8 915 765,10	39 690 5[illegible]
8. Grundstücke	92 6[illegible]
	359 836 1[illegible]

Passiva.

1. Aktienkapital	4 000 0[illegible]
2. Ordentliche Rücklage	1 350 0[illegible]
3. Delkredere-Rücklage für Frachtstundungen	500 0[illegible]
4. Beamten-Unterstützungsfonds	100 0[illegible]
5. Gläubiger	351 940 7[illegible]
6. Übergangsposten	541 3[illegible]
7. Gewinn- und Verlustrechnung	1 404 1[illegible]
	359 836 1[illegible]

Gewinn- und Verlustrechnung.

Debet.

1. Handlungsunkosten-Konto	2 414 3[illegible]
2. Reingewinn	1 404 1[illegible]
	3 818 4[illegible]

Kredit.

1. Vortrag 1924/25	109 4[illegible]
2. Frachtstundungskonto	1 363 1[illegible]
3. Zinsen-Konto	2 082 7[illegible]
4. Provisions-Konto	263 1[illegible]
	3 818 4[illegible]

Die Generalversammlung vom 12. [illegible]tober 1926 genehmigte vorstehende B[illegible] sowie die Gewinn- und Verlustrech[illegible] und beschloß, für das Geschäfts[illegible] 1925/26 eine Dividende von 12 % au[illegible] schütten. Die fälligen Gewinnanteil[illegible] langen auf Gewinnanteilscheine N[illegible] außer an der Kasse unserer Hauptnie[illegible] lassung in Berlin und unserer sämtli[illegible] Zweigniederlassungen noch bei folge[illegible] Banken ab heute zur Einlösung:

S. Bleichröder, Berlin,
Bayerische Hypotheken- und Wec[illegible] bank, München,
Bayerische Vereinsbank, München,
Commerz- und Privat-Bank, Aktie[illegible] sellschaft, Berlin,
Darmstädter und Nationalbank, [illegible] manditges. a. Akt., Berlin,
Direction der Disconto-Gesellsc[illegible] Berlin,
Dresdner Bank, Berlin,
Mendelssohn & Co., Berlin,
Reichs-Kredit-Gesellschaft Aktie[illegible] sellschaft, Berlin.

Berlin, den 12. Oktober 1926. (1[illegible]

Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank
Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.
Prerauer. v. Schaewen. Schlesing[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 43. Berlin, den 28. Oktober 1926 LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die kriminalpolizeiliche Tätigkeit der Eisenbahn-Überwachungsabteilungen.

Von **Dr. jur. Haustein**, Reichsbahnrat, Magdeburg.

nter diesem Titel hat der Kriminal-Oberinspektor Gay in Zeitschrift „Die Polizei“, dem Organ für das gesamte Poli- und Kriminalwesen mit Einschluß der Landjägerei, in Nr. 17 5. September 1926, S. 427 ff. einen Aufsatz veröffentlicht, dem er gegen die Eisenbahn-Überwachungsabteilungen llung nimmt. Der Verfasser knüpft dabei an die Beschlüsse die anläßlich der internationalen Polizei-Ausstellung in lsruhe im Juni 1925 von einer Unterabteilung der deutschen minalpolizeilichen Kommission gefaßt worden sind, die sich nehmlich mit der kriminalpolizeilichen Tätigkeit anderer Beden, insbesondere der Post und Eisenbahn zu befassen hatte. ist damals vom Standpunkt der Polizei aus als unerwünscht eichnet worden, daß andere Behörden als die ordentlichen izeibehörden eine kriminalpolizeiliche Tätigkeit ausüben, da Zersplitterung insoweit eine Schwächung in der Bekämpg des Verbrechertums und damit eine ernste Gefahr für die emeine Sicherheit bedeute. Als erstrebenswertes Ziel wurde eichnet, daß den zu Hilfspolizeibeamten oder Hilfsbeamten Staatsanwaltschaft bestellten Eisenbahn- und Postbeamten e Eigenschaft möglichst bald wieder entzogen würde.

ie „Karlsruher Beschlüsse“, deren Verwirklichung in der gezeit von verschiedenen Polizeiverwaltungen angestrebt de, bilden seit langem den Gegenstand eines lebhaften Meigsaustausches. Bei der Diskussion haben bisher hauptsächZweckmäßigkeitsgründe im Vordergrund gestanden. Rechte Momente sind dabei weniger erörtert worden. Angesichts internationalen kriminalpolizeilichen Konferenz, die mit der ßen Polizei-Ausstellung in Berlin verbunden ist, wirft der fasser bei einer neuen Prüfung der Angelegenheit die Frage ob die Ausstattung der Eisenbahnbeamten mit den Befugnisals Hilfspolizeibeamte und Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft rechtlich überhaupt zulässig und die Ausübung allgemeinpolizeilicher Funktionen durch sie mit den Gesetzen vereinbar sei. Gay geht davon aus, daß im Gebiet der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zwei verschiedene Arten der Polizei bestünden, die Bahnpolizei im engeren Sinne und die kriminalpolizeiliche Tätigkeit der Eisenbahn-Überwachungsabteilungen. Beide Organisationen übten begrifflich Tätigkeiten aus, die an sich der allgemeinen Polizei zuständen, und deren Übertragung auf Organe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nur auf Grund besonderer gesetzlicher Ermächtigung zulässig sei. Während für die Bahnpolizei diese Ermächtigung im preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 gegeben wäre, fehle sie für die kriminalpolizeiliche Tätigkeit der Eisenbahn-Überwachungsabteilungen. Für die Rechtslage maßgebend sei insoweit das Gesetz über die Polizeiverwaltung (PVG.) vom 11. März 1850 (G. S. S. 265), nach dessen Bestimmungen die örtliche Polizeiverwaltung von den nach den Vorschriften der Gesetze dazu bestimmten Beamten im Namen des Staates geführt würde. In den Städten sei nach der Städteordnung die Ausübung der polizeilichen Hoheitsrechte den Bürgermeistern übertragen. An ihre Stelle träten gemäß § 2 PVG. in Städten mit staatlicher Polizeiverwaltung die Polizeipräsidenten oder Polizeidirektoren. Damit sei der Zuständigkeitskreis der Ortspolizei gesetzlich festgelegt, und er könne durch eine Delegation der Polizeigewalt an andere Instanzen oder Behörden nach der ständigen Rechtsprechung des OVG. und des RG. nicht geändert werden. Wenn der preußische Minister des Innern entgegen dieser Rechtslage Eisenbahnbeamten polizeiliche Befugnisse über den Rahmen der ursprünglichen Eisenbahnpolizei hinaus übertragen habe, so sei dadurch ein gesetzwidriger Zustand geschaffen. Die Befassung der Eisenbahnbeamten mit allgemein-polizeilichen Aufgaben entbehre der gesetz-

lichen Grundlage. Sie sei „schlechthin ungesetzlich und rechtlich unwirksam“. Zuständig zur Bearbeitung krimineller Fälle auf Bahngebiet sei lediglich die Ortspolizei.

Diese Ausführungen sind nicht allenthalben zutreffend.

a) Was zunächst die Bahnpolizei im engeren Sinne, deren Rechtsbeständigkeit und Zweckmäßigkeit auch der Verfasser nicht in Zweifel zieht, anlangt, so ist darauf hinzuweisen, daß sie, soweit die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in Frage kommt, heute nicht mehr in § 23 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, sondern in der Reichsverfassung ihre rechtliche Grundlage hat. Nach der Weimarer Verfassung Art. 91 erläßt die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrates die Verordnungen, die den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen regeln. Die Reichsregierung kann diese Befugnis mit Zustimmung des Reichsrates auf den zuständigen Reichsminister übertragen. Durch Verordnung vom 29. Oktober 1920 (RGBl. I. 859) ist der Reichsverkehrsminister ermächtigt worden, die Vorschriften jener Verordnungen zu ergänzen und zu ändern, sofern dadurch keine grundlegenden Bestimmungen der Ordnungen geändert werden. Danach steht also das Bahnpolizei-Verordnungsrecht dem Reichsverkehrsminister zu. Zur Zeit gilt noch die vom ehemaligen Bundesrat erlassene Bau- und Betriebsordnung, die in den Abschnitten V und VI das Bahnpolizeirecht regelt. Als Bahnpolizeibeamten, d. h. als die Organe, deren sich der Staat zur unmittelbaren Ausübung der Bahnpolizei dem Publikum gegenüber bedient, fungieren die in § 74 näher bezeichneten Eisenbahnbediensteten, insbesondere Betriebsbeamte, Pförtner, Bahnsteigschaffner usw., also nicht die Beamten der allgemeinen Polizei.

b) Während die Bahnpolizei eine Einrichtung ist, die bereits auf eine längere Vergangenheit zurückblicken kann, ist die Befassung von Eisenbahnbediensteten mit kriminalpolizeilicher Tätigkeit erst während des Krieges und in der Nachkriegszeit erforderlich geworden, als die Eisenbahndiebstähle, der Schleichhandel, Schmuggel und sonstige Delikte des Schiebertums einen Umfang annahmen, der alles bisher Dagewesene in den Schatten stellte. Zur Unterdrückung dieses Verbrechertums waren die Organe der allgemeinen Polizei nicht imstande. Sie waren mit der Herstellung der Sicherheit und Ordnung außerhalb des Bahngebietes, wo die Verhältnisse nicht besser lagen, bereits bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen. Damals entschloß sich die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung und ihr folgend die Deutsche Reichsbahn zur Organisierung besonderer Eisenbahn-Überwachungsabteilungen, denen die Bekämpfung des Verbrechertums auf Eisenbahngebiet zur Aufgabe gemacht wurde. Es ist im Gegensatz zu Gay bereits hier zu betonen, daß es der Eisenbahn von jeher ferngelegen hat, über den gekennzeichneten Rahmen hinaus in die Zuständigkeiten der Landes-, Kreis- oder Ortspolizeibehörden einzugreifen, und daß dieser Grundsatz auch eingehalten worden ist. Wenn sich Gay demgegenüber auf eine Abhandlung in Heft 9 des Deutschen Polizei-Archivs 1921 beruft, in der von einem damaligen Beamten des Reichsverkehrsministeriums eine andere Auffassung vertreten wird, so ist demgegenüber darauf hinzuweisen, daß diese Auffassung nicht die der zuständigen Stellen darstellt. Sollten die mit kriminellen Aufgaben betrauten Eisenbahnbediensteten in wirksamer Weise tätig werden, so mußte ihnen die Befugnis zu Verhaftungen, Beschlagnahmen und Durchsuchungen usw. verliehen, d. h. sie mußten zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft bestellt werden. Das geschah während des Krieges zunächst durch die stellvertretenden Generalkommandos auf Grund der ihnen durch das Gesetz über den Belagerungszustand verliehenen Befugnisse. In der Nachkriegszeit erließ der preußische Minister des Innern am 17. März 1919 eine Verfügung, durch die die Bestellung von Eisenbahnpolizeibeamten zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft durch das Justizministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und des Innern angeordnet wurde, da eine bloße Bestätigung solcher durch die früheren militärischen Befehlshaber stattgefundenen Bestellungen hinsichtlich ihrer Rechtsgültigkeit zweifelhaft erschien (MBl. i. V. 1919, S. 156). Spä[illegible] hin wurde dieses Verfahren durch eine gemeinsame Verfüg[illegible] des preußischen Justizministers, des Ministers des Innern [illegible] des Reichsverkehrsministers vom 31. März 1923 (JMBl. 312) [illegible] hin abgeändert, daß die Beamten der Deutschen Reichsbahn, [illegible] zu preußischen Hilfspolizeibeamten bestellt sind oder in Zuk[illegible] bestellt werden, und denen von der Reichsbahnverwaltung [illegible] Bezeichnung als Eisenbahn-Fahndungsbeamte beigelegt wird, [illegible] den Bereich des ihnen als Hilfspolizeibeamte zugewiese[illegible] Dienstbezirkes und für die Dauer ihres Amtes als Eisenba[illegible] Fahndungsbeamte zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft [illegible] stellt sind. Der Reichsverkehrsminister hat in einer Verfüg[illegible] vom 21. April 1923 (RVBl. 1923, S. 181/182) ergänzend bestim[illegible] daß zur Bestellung zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft [illegible] Anlehnung an die preußische Praxis nur solche Beamte in [illegible] tracht kommen, die im praktischen Außendienst tätig sind [illegible] mindestens der Gehaltsgruppe V angehören. In der Re[illegible] sollen nur solche Beamte gewählt werden, die als Führer ei[illegible] Außendienstgruppe verwendet werden.

Wenn Gay dieses Verfahren mit der Begründung bemäng[illegible] daß dadurch der durch das PVG. vom 11. März 1850 festgele[illegible] Wirkungskreis der Ortspolizei verringert und polizeiliche [illegible] fugnisse ohne gesetzliche Grundlage von der Ortspolizei [illegible] Eisenbahnbeamte delegiert würden, so ist daran zunächst so[illegible] richtig, daß tatsächlich nach der in Rechtsprechung und Schr[illegible] tum vertretenen Ansicht die Zuständigkeiten der Ortspol[illegible] nicht durch Verwaltungsakte geändert werden können. Die K[illegible] petenzen sind gesetzlich geregelt und dürfen daher nicht du[illegible] Polizeiverordnungen oder Anordnungen der Polizeiaufsic[illegible] behörden erweitert oder verringert werden. Auch die Poli[illegible] gewalt kann nicht delegiert werden. Es fragt sich aber, ob du[illegible] die in Frage stehende gemeinsame Maßnahme der drei Mini[illegible] rien tatsächlich eine Schmälerung der Befugnisse der örtlic[illegible] Polizei eingetreten ist, und ob tatsächlich in ihr eine Delegat[illegible] der Polizeigewalt liegt. Das ist zu verneinen. Denn die Üb[illegible] tragung der Polizeigewalt von der Ortspolizei auf eine and[illegible] Behörde setzt begrifflich voraus, daß nunmehr im Rahmen [illegible] übertragenen polizeilichen Funktionen unter Ausschaltung [illegible] Ortspolizei ausschließlich die andere Behörde tätig wird, [illegible] ihr insoweit insbesondere die Hauptstücke polizeilicher Tä[illegible] keit, Polizei-Verordnungs- und Verfügungsrecht zukommen, [illegible] daß ihr auch die Ahndung von Vergehen obliegt, deren sich [illegible] Beamten bei Erfüllung polizeilicher Aufgaben schuldig mach[illegible] Alle diese Bedingungen sind aber im vorliegenden Falle ni[illegible] erfüllt. Die zu Hilfspolizeibeamten bestellten Eisenbahnbeam[illegible] werden nicht an Stelle, sondern neben den Organen der all[illegible] meinen Polizei tätig und auch nur in dem oben gekennzeichne[illegible] beschränkten Umfang. Ein allgemeines Polizeiverordnun[illegible] oder Verfügungsrecht auf den in § 6 PVG. genannten Gebie[illegible] steht keiner einzigen Stelle der Deutschen Reichsbahn-Ges[illegible] schaft zu, und die zu Hilfspolizeibeamten bestellten Reichsba[illegible] beamten unterstehen in dieser Eigenschaft, soweit sie außerh[illegible] des Bahngebietes tätig werden, disziplinarisch nicht ihrer [illegible] stellungsbehörde, sondern dem Regierungspräsidenten in [illegible] gleichen Weise, wie sie als Gehilfen der Staatsanwaltschaft [illegible] mäß §§ 80, 81 des preußischen Ausführungsgesetzes zum GV[illegible] lediglich dem Oberstaatsanwalt verantwortlich sind. Inhalt u[illegible] Zweck der streitigen Maßnahme ist nicht eine Schmälerung [illegible] Macht der Ortspolizei, sondern im Gegenteil ihre Stärkung du[illegible] eine Vermehrung des polizeilichen Exekutivpersonals. Zu ei[illegible] solchen müssen aber der preußische Innenminister bzw. die [illegible] gierungspräsidenten um so mehr für befugt erachtet werden, [illegible] nach der im PVG. zum Ausdruck gekommenen Auffassung [illegible] Polizeigewalt als einheitliche vom Staate ausgeht, und deme[illegible] sprechend auch die Polizeiverwaltung eine staatliche ist, [illegible] entweder von besonderen staatlichen Behörden oder den Geme[illegible] den, dann aber nicht als Selbstverwaltungs-, sondern als A[illegible] tragsangelegenheit geführt wird. Daß insbesondere den Reg[illegible] rungspräsidenten die Befugnis zusteht, die im allgemeinen Int[illegible] esse erforderliche Organisation nicht nur für die staatlich[illegible]

ndern auch für die kommunale Polizei durchzusetzen, ist in 1 PVG. ausdrücklich hervorgehoben. Die preußische Staatsgierung hat von ihrem Anordnungsrecht gegenüber der kommulen Polizei in weitgehendstem Umfang Gebrauch gemacht (vgl. erzu Graf Hue de Grais: Handbuch der Verfassung und Verltung 1926, S. 381, Anm. 3).

Im übrigen ist auf folgendes hinzuweisen:

Gay zieht nicht nur die Rechtmäßigkeit des Verfahrens, das bei r Bestellung von Eisenbahnbeamten zu Hilfspolizeibeamten ngeschlagen wird, in Zweifel, er stellt auch die Verleihung der fugnisse von Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft an sie als gesetzmäßig hin. In letzterer Hinsicht ist ihm entgangen, daß oweit als rechtliche Grundlage nicht das PVG., sondern § 152 VG. in Frage kommt. Nach dieser Bestimmung sind die Beten des Polizei- und Sicherheitsdienstes Hilfsbeamte der atsanwaltschaft und in dieser Eigenschaft verpflichtet, den ordnungen der Staatsanwälte ihres Bezirks und der diesen rgesetzten Beamten Folge zu leisten. Die nähere Bezeichnung · Beamtenklassen, auf welche diese Anordnung Anwendung det, erfolgt durch die Landesregierungen. Damit ist das bets dem früheren französischen Recht bekannte Institut der ichtlichen Polizei auch in Deutschland eingeführt worden, sen Ausgestaltung im einzelnen den Ländern deshalb übersen worden ist, weil die Einrichtung der Polizeibehörden in en verschieden ist. Die Landesregierungen haben von der fugnis im weitesten Umfange Gebrauch gemacht und die veriedensten Kategorien von Beamten des Polizei- und Sichertsdienstes zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft bestellt r Preußen vergleiche die Zusammenstellung bei v. Brautsch: Die preußischen Verwaltungsgesetze Bd. I, 1925, S. 325). ist also danach durchaus möglich, daß Eisenbahnbeamte, die npolizeibeamte im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsnung von 1904 sind, zu Gehilfen der Staatsanwaltschaft ernt werden, ohne daß zuvor ihre Bestellung als Hilfspolizeimte erfolgt. Selbst wenn man also die Ausführungen Gays berechtigt erachten wollte, könnten sie nur für die Eisennbeamten zutreffen, die lediglich Hilfspolizeibeamte sind, ht jedoch für die, die als Bahnpolizeibeamte durch die Beileg der Bezeichnung „Fahndungsbeamte" zu Hilfsorganen der atsanwaltschaft bestellt sind. Insoweit wird die Verfügung drei Ministerien von 1923 unter allen Umständen durch § 152 G. gedeckt.

Der Verfügung vom 31. März 1923 lagen andere Verhältnisse heute insofern zugrunde, als in der Zwischenzeit die Struk- der Deutschen Reichsbahn durch das Reichsbahngesetz BG.) vom 30. August 1924 (RGBl. Teil II, S. 272) geändert rden ist. Die Neuordnung ist jedoch ohne Einfluß auf die in Frage stehende Maßnahme geblieben. Denn die Reichsnbeamten sind nach wie vor öffentliche Beamte, und nach 7 des RBG. stehen den Stellen der Deutschen Reichsbahnellschaft die öffentlich-rechtlichen Befugnisse im gleichen fange wie bisher zu, so daß sie mit derselben Wirksamkeit früher als unmittelbare Reichsbehörden im voraus erklär- Einverständnis des preußischen Innen- und Justizministers zu Hilfspolizeibeamten ernannten Eisenbahnbeamten durch Beilegung der Bezeichnung „Fahndungsbeamte" zu Hilfsanen der Staatsanwaltschaft bestellen können (vgl. hierzu im zelnen: Haustein: „Die Träger öffentlicher Verwaltung im enbahnrecht" im „Archiv des öffentlichen Rechts" N. F. 11, t 1, S. 100 ff.).

rweisen sich sonach die Angriffe Gays auf die Überhungsabteilungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eits in rechtlicher Hinsicht nicht allenthalben als zutreffend, gilt das gleiche auch von den sachlichen Gründen, die er en diese Einrichtung ins Feld führt.

eine Ausführungen gipfeln in dem Vorschlage, daß größere zeibehörden, insbesondere die Landeskriminalpolizeistellen, dig Kriminalbeamte bei den Eisenbahnverwaltungen statioen sollten mit der Aufgabe, Eisenbahndelikte zu bearbeiten. Die ordentlichen Kriminal- und Polizeibeamten sollten ihre Tätigkeit „mit sachverständiger Unterstützung der Eisenbahn-Überwachungsbeamten" ausüben. Damit gibt also auch Gay — wie vor ihm bereits verschiedene andere Polizeiverwaltungen — zu, daß auf die sachverständige Mitarbeit der Eisenbahn nicht verzichtet werden kann. Dieser Ansicht ist auch unbedingt beizutreten. Denn die Verfolgung von Delikten, mit denen sich die öffentliche Polizei zu befassen hat, ist ganz anderer Natur als die Bekämpfung des Verbrechertums bei der Eisenbahn. Für die allgemeine Polizei steht der Tatort in den meisten Fällen ohne weiteres fest. Bei Eisenbahndelikten ist das nicht der Fall. Der Tatort muß erst auf Grund der einlaufenden Tatbestandsaufnahmen, Fehlmeldungen und sonstigen Mitteilungen ermittelt werden. Dazu gehört eine eingehende Kenntnis des gesamten Beförderungs-, Abfertigungs-, Zugbildungs- und Verschiebewesens, Kenntnis der zuständigen Bearbeitungsstellen, des Abrechnungsmaterials usw. Der Weg und die Behandlung des Gutes müssen Schritt für Schritt verfolgt werden, bis es gelingt, den Tatort einzukreisen oder annähernd festzustellen. Oft wird das Ziel erst nach monatelanger Arbeit durch Vergleich wiederkehrender ähnlich liegender Fälle erreicht. Besonders schwierig gestalten sich erfahrungsgemäß die Ermittlungen beim Fehlen von Gut und Frachtbrief, Zugberaubungen, Wageneinbrüchen mit wieder angelegten Bleien usw. Erst wenn der Tatort festliegt, kann die eigentliche kriminalistische Tätigkeit einsetzen. Die Vorbereitungsarbeiten werden niemals von den Kriminalbeamten so erfolgreich erledigt werden können, wie von Eisenbahnbediensteten, die erst nach jahrelanger Ausbildung in den Überwachungsdienst eintreten. Soll das Verfahren einheitlich, schnell und erfolgreich zu Ende geführt werden, so muß die Untersuchung auch fernerhin in den Händen der Organe bleiben, die die Vorbereitungsarbeiten geleistet haben.

Gegenüber diesen Gesichtspunkten, aus denen allein schon die Notwendigkeit der Eisenbahn-Überwachungsabteilungen erhellt, treten die Bedenken der Polizei gegen diese Einrichtung zurück, um so mehr, als sie sich vorwiegend aus dem Bestreben, die eigene Stellung und Zuständigkeit zu wahren, ergeben, und nicht allenthalben begründet sind.

Die Polizei führt hauptsächlich folgende Gründe an:

1. Die Eisenbahn-Überwachungsabteilungen bearbeiteten die Diebstähle an Eisenbahngut usw. selbständig unter völliger Ausschaltung der öffentlichen Polizei. Dadurch würde dieser die Möglichkeit vorbeugender Tätigkeit durch die Überwachung verdächtiger Personen genommen. Sie könne ihre daktyloskopischen, Lichtbild- und sonstigen Sammlungen nicht ergänzen usw.

2. Die Überwachungsbeamten beschäftigten sich zum Teil mit Kriminalfällen, die mit Eisenbahndelikten überhaupt in keinem Zusammenhange stünden.

3. Es sei ein bei der allgemeinen Polizei überall streng durchgeführter Grundsatz, daß ihr Tätigkeitsfeld genau begrenzt würde. Das gleiche müsse auch für die Überwachungsbediensteten der Eisenbahn gelten, wenn man ihnen überhaupt kriminalpolizeiliche Befugnisse zugestehen wolle. Ihre Untersuchungen hätten sich lediglich auf das Eisenbahngebiet zu beschränken. Sobald Ermittlungen außerhalb desselben erforderlich würden, hätte die Kriminalpolizei einzuschreiten.

Demgegenüber ist zu 1. darauf hinzuweisen, daß den Überwachungsbediensteten von jeher zur Pflicht gemacht worden ist, eng mit der Ortspolizei zusammenzuarbeiten, diese über alle Vorgänge auf dem Laufenden zu halten und Reibungen unter allen Umständen zu vermeiden. Dieser Weisung sind sie auch nachgekommen. Nachfragen in einzelnen großen Direktionsbezirken haben ergeben, daß die Zusammenarbeit zwischen ihnen und der allgemeinen Polizei durchaus zufriedenstellend ist. Durch den ständigen Gedankenaustausch und die enge Verbindung ist die Ortspolizei auch durchaus in der Lage, ihr Material für die Verbrecherbekämpfung auf dem laufenden zu halten.

Zu 2. Unzutreffend ist auch das Vorbringen, daß die Überwachungsbeamten an einzelnen Orten einen Teil der kriminal-

polizeilichen Tätigkeit überhaupt übernommen hätten. Daraus spricht eine Verkennung der diesen heute noch obliegenden Aufgaben. Es soll nicht bestritten werden, daß sie ursprünglich zahlreiche der auf Eisenbahngebiet begangenen Delikte — aber auch nur solche — verfolgt und bearbeitet haben. Das erklärt sich daraus, daß die örtliche Polizei ihnen aus den bereits angeführten Gründen keine wirksame Hilfe leisten konnte. Dieser Zustand hat sich jedoch geändert, seitdem eine Besserung in krimineller Hinsicht im Eisenbahnbetriebe eingetreten ist, und die Überlastung der Ortspolizei nachgelassen hat. Bereits vor Jahren hat die Deutsche Reichsbahn dieser Tatsache dadurch Rechnung getragen, daß sie den Überwachungsdienst in ganz erheblichem Umfange abgebaut hat. Die entgegengesetzten Behauptungen Gays sind irrig. Mit dem geringen vorhandenen Personal können die Überwachungsabteilungen nur noch die Verbrechen aufklären, die besondere eisenbahntechnische Kenntnisse voraussetzen. Die Bearbeitung aller anderen auf Bahngebiet begangenen Delikte, die besondere Vertrautheit mit dem Eisenbahnwesen nicht erfordert, werden an die Ortspolizei abgegeben.

Zu 3. Wenn weiterhin ausgeführt wird, die Tätigkeit der allgemeinen Polizei sei nach erprobten Grundsätzen örtlich beschränkt, und die Anwendung dieses Grundsatzes auch für die Eisenbahn gefordert wird, so ist auch das unzutreffend. Der Grundsatz der örtlich beschränkten Zuständigkeit der allgemeinen Polizei ist neuerdings — sogar im weiten Umfange — durch das Reichskriminalpolizeigesetz vom 21. Juli 1922 (RGBl. I 593) durchbrochen worden. Dort heißt es z. B. in § 8, daß die Vollzugsbeamten des Reichskriminalpolizeiamtes und der Landeskriminalpolizeibehörden innerhalb ihrer Zuständigkeit im ganzen Reichsgebiet polizeiliche Amtshandlungen vornehmen können. Dieser Regelung liegt die Erwägung zugrunde, daß die wirksame Verfolgung und Bekämpfung von Deli[...] die sich über ein weites Gebiet erstrecken, nur durch ö[...] nicht gebundene Organe möglich ist. Sie trifft in glei[...] Umfang für den Eisenbahnbetrieb zu. Harrt auch das R[...] kriminalpolizeiamt noch seiner Verwirklichung, da das R[...] kriminalpolizeigesetz noch nicht in Kraft getreten ist, so [...] doch die vorstehenden Gedanken bereits in Preußen durc[...] Einrichtung von Landeskriminalpolizeistellen durchweg für [...] Umfang der Provinzen bei einzelnen staatlichen Polizeive[...] tungen verwirklicht worden (MBl. i. V. 1925, S. 569, 638, [...] 1926, S. 450).

Es ist auch unzweckmäßig, dem Vorschlag Gays folgend [...] Eisenbahn-Überwachungsdienst künftig der Kriminalpoliz[...] unterstellen. Denn es liegt nicht im Interesse der Sache [...] Eisenbahn-Überwachungsbediensteten nach der Direktive [...] Kriminalpolizei arbeiten zu lassen, der die nötige Vertrau[...] mit dem Eisenbahnwesen fehlt. Dieser Standpunkt wird [...] nur von der Reichsbahn selbst eingenommen, sondern in w[...] Umfange auch von den Staatsanwaltschaften, den eigentli[...] Trägern der Strafverfolgung, geteilt. Diese haben in [...] reichen Äußerungen in gerechter Einschätzung und Würdi[...] der Verdienste der Eisenbahn-Überwachungsabteilungen in [...] zweideutiger Weise gegen die Karlsruher Beschlüsse Stel[...] genommen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft würde [...] aus finanziellen Gesichtspunkten, die heute bei allen ihren [...] nahmen in erheblichem Umfange mitsprechen, durchaus be[...] sein, die Überwachungsabteilungen aufzulösen, wenn sie d[...] überzeugt wäre, daß diese Maßnahme mit dem allgemeinen In[...] esse und den Belangen der Verkehrstreibenden insbesondere [...] einbar ist. Dies ist jedoch nicht der Fall. Es sind im Ge[...] teil scharfe Angriffe zu erwarten, wenn die Sicherheitsm[...] nahmen auf Bahngebiet verringert werden.

Die optische Signalübertragung.

Von Reichsbahnrat **Dr.-Ing. Bäseler**, München.

(Schluß.)

Wir sahen schon, daß wir selbst bei im übrigen nicht voll befriedigenden Lösungen wenigstens drei spezifisch verschiedene Wirkungen brauchen. Wir werden sehen, daß es erwünscht, ja in manchen Fällen fast notwendig ist, noch mehr zu haben, nämlich vier, vielleicht sogar fünf oder sechs. Nun liegt es praktisch so, daß das Licht uns in die Lage versetzt, aus einem Scheinwerfer nicht nur diese fünf oder sechs, sondern sogar noch weit mehr Wirkungen zu entnehmen und auf die denkbar einfachste Weise zu der gewünschten Gesamtwirkung zusammenzufügen, während Magnetismus und elektrische Wellen mehr oder weniger eine Vervielfachung des Geräts und verwickelte Schaltungen verlangen. Das gab für mich den Ausschlag.

Das Licht hat für Signalzwecke eine treffliche und seit alters benutzte Eigenschaft, es läßt sich auf gewünschte Stellen richten. Wenn es freilich von der Lokomotive ausgehen, einen Spiegel treffen und nach einem mehr oder weniger bestimmten Punkt auf der Lokomotive zurückkehren soll, entstehen Schwierigkeiten. Die geringsten Lageveränderungen des Gleises, der Lokomotive und des Spiegels, mit denen im praktischen Betriebe und namentlich bei hohen Fahrgeschwindigkeiten immer zu rechnen ist, lenken den Lichtstrahl fehl. So geht es also nicht.

Hier hilft eine für Signalzwecke schon länger bekannte, ebenso einfache wie sinnreiche Erfindung, die ich vor einigen Monaten bei dem Leiter der Zeißwerke, Prof. Dr. Straubel, kennen lernte. Das ist der Tripel- oder Raumspiegel.

Wenn man drei spiegelnde Flächen unter 90° fest zusammenfügt (Abb. 1), so läßt sich leicht mit Hilfe der darstellenden Geometrie und durch den Versuch zeigen, daß von diesem Gerät alle Lichtstrahlen, sie mögen einfallen wie und wo sie wollen, infolge dreimaliger Reflektion genau in der ursprünglichen Richtung zurückgeworfen werden. Eine Lichtquelle a[...] der Lokomotive strahlt also, sobald sie einen solchen Spi[...]

Abb. 1.

trifft — er mag stehen und sich bewegen, wie er will — s[...] selber an. (Der Fall liegt ähnlich wie bei dem bekann[...] Winkelprisma oder beim Sextanten, wo auch Bewegungen o[...]

influß sind.) Dieser Raumspiegel ist der entscheidende Punkt. er Kern der ganzen Konstruktion; mit ihm ist die Lösung rinzipiell gewonnen. Man bringt in unmittelbare Nähe des cheinwerfers auf der Lokomotive die Photozelle, und ist sicher, aß sie getroffen wird.

Die Verwendung von Licht begegnet zunächst praktisch einien Schwierigkeiten, die für elektrische Wellen und Magnetisus weniger bestehen, das sind namentlich Witterung und emde Strahlen; unter letzteren hier vor allem die Sonne. Wir

Abb. 2.

hließen sie dadurch aus, daß wir den Lichtkegel senkrecht ch oben richten. Deutschlands südlichster Eisenbahnpunkt, ttenwald, hat eine geographische Breite von rund 47,5°. Die hiefe der Ekliptik ist 23°. Die Sonne muß also in Mittenwald ndestens 47,5° — 23° = 24,5° vom Zenit ab stehen. Rechnet man nn noch die mögliche Schiefstellung des Gleises und der okomotive mit etwa 8° ab, so darf unser Lichtkegel höchstens ,5° — 8° = 16,5° von der senkrechten Fahrzeugachse abweichen. n dieser Grenze kann man, wie Abb. 2 zeigt, noch ein ausichendes Stück entfernt bleiben.

Die Bahnhofsbeleuchtung wird im allgemeinen nicht stören. hr starke Lampen senkrecht über den Hauptgleisen sind ten und können umgesetzt werden. Hingegen kann es immer ch nötig werden, sich gegen hellstrahlende Wolken zu hützen, die ihr Licht auch in den Apparat senden. Nach einem rschlag des Physikers Dr. Bock von der C. Lorenz A.-G. soll hierzu nötigenfalls der Scheinwerfer pulsierendes (schwingendes) Licht erhalten, das seine Intensität einige tausendmal in der Sekunde ändert. Solches Licht kann leicht erzeugt werden; in der Natur kommt es nicht vor. Es gibt auch noch andere Möglichkeiten, doch kann hier auf die weitverzweigten physikalischen Studien, die in diesem und anderen Punkten gemacht wurden, nicht eingegangen werden.

Stimmt man dann den Empfänger-Stromkreis der Photozelle auf diese Frequenz ab, so kann fremdes Licht nicht mehr wirken. Bei schwingendem Licht kann man den Apparat auch in südlichen Ländern verwenden, wenn man den Spiegel mit einer Blechplatte abdeckt. Dann ist im Augenblick der Wirkung die alles überstrahlende Sonne ausgeschaltet, und allein wirkt sie als ruhendes Licht nicht. Das Ganze hat Verwandtschaft mit der Lichttelegraphie.

Abb. 3.

Die senkrechte Stellung des Lichtkegels schützt gleichzeitig gegen die Witterungseinflüsse. Da der Spiegel hängt, und nach unten durch ein Blechrohr verlängert ist, sind Regen, Schnee und Tau ausgeschlossen, auch Staub und Ruß können sich nur in sehr geringem Maße anhängen. Der Spiegel muß vielleicht alle Monate einmal abgewischt werden, was keine Mühe macht, da er herunterklappbar ist.

Um so mehr ist freilich der nach oben gerichtete Scheinwerfer auf der Lokomotive der Verschmutzung ausgesetzt. Aber auf der Lokomotive ist die Einrichtung bewacht; sie kann auch leicht durch den natürlichen, vielleicht durch Windbleche verstärkten Luftzug freigehalten, kann durch einen Schirm gegen Schlagregen und Schlagschnee geschützt werden; man kann sie mit Preßluft freiblasen oder mit einem mechanischen Wischer selbsttätig abfegen, kann das wirkliche Freisein mit einer Kontrolleinrichtung überwachen.

Der nach oben gehende Lichtkegel kann auch niemanden blenden, was im Eisenbahnbetrieb sehr wichtig ist.

Nebel schadet nicht. Der Lichtweg ist etwa $2 \times 3 = 6$ m. Es gibt keinen Nebel, den ein kräftiger Scheinwerfer auf 6 m nicht mehr durchdränge.

Hingegen könnte geballter Dampf, wie er aus dem Schornstein der Lokomotive kommt, das Licht unterbrechen. Aber da der Spiegel auf der Strecke so angebracht wird, daß er neben dem Schornstein und tiefer als dieser sitzt, und da der Scheinwerfer sich vor dem Schornstein auf der Pufferbohle befindet, sind namentlich bei etwas schnellerer Fahrt, wo man die Fahrsperre am meisten braucht, Versager ausgeschlossen.

Der Scheinwerfer hat einen so großen Streukegel, daß der Spiegel sicher gefaßt wird; er kann 20 bis 25 cm nach jeder Seite abweichen. So große Lagenveränderungen sind selbst bei sehr unruhig liegendem Gleis nicht zu erwarten. Daß man für den Spiegel einen Mast mit Ausleger braucht, könnte als Nachteil gegenüber den magnetischen und drahtlosen Übertragungssystemen

Abb. 3a.

erscheinen, deren Streckengeräte zwischen den Schienen liegen. Allein die Spiegel kommen zum großen Teil an die Signale selbst (Abb. 3 a), wo sie sich leicht anbringen lassen, zudem ist der Spiegel, der etwa Handgröße hat, so leicht, daß er mit einem leichten Rohr an vorhandenen Holzmasten, Telegraphenstangen usw. befestigt werden kann, siehe Abb. 3. Selbst tragbar läßt er sich einschließlich eines zusammensetzbaren Rohrmastes aus Duralumin für Baustellen und dergleichen mit einem Gewicht von nur 13 kg herstellen, während die Streckengeräte für die anderen Übertragungen zum Teil viel schwerer werden.

Die hohe Lage des Spiegels bietet auch viele Vorteile. Er ist der Nässe und den Erschütterungen, den Beschädigungen durch herabhängende Kupplungen und den Verletzungen durch Gleisarbeiten entzogen, denen Geräte im Gleis ausgesetzt sind. Schon jetzt hat sich in einem Falle gezeigt, daß z. B. bei der draht-losen Übertragung die Isolation Schwierigkeiten machte. Wen das schon zu Anfang geschah, wieviel mehr nach langer Lieg dauer. Und die unangenehme Unsicherheit, nie zu wissen, un es ohne Feinmeßinstrumente gar nicht feststellen zu könne wie der Isolationszustand ist. Bei der Lichtübertragung ist alle so sinnfällig, daß auch der einfache Mann mit einem Blick un ohne Belehrung erkennt, ob die Teile arbeitsfähig sind. Vo manchen wird befürchtet, daß die Spiegel leicht durch Stein würfe zu beschädigen seien. Aber unsere selbstleuchtende Signallaternen reizen doch viel mehr dazu, ohne daß wir mi dieser Gefahr ernstlich zu kämpfen hätten. Zudem ist es scho

Abb. 4.

ein Kunststück und nur einem im Gleis unmittelbar unter dem Spiegel Stehenden möglich, ihn durch das Blechrohr hindurch zu treffen. Ich halte es für gar nicht unwahrscheinlich, daß sich auf die Dauer der Spiegel als viel zuverlässiger erweist, als isolierte Wicklungen. Ein Stück gutes geschliffenes Glas gehört eben zu dem Unveränderlichsten was es gibt, wenn man es ab und zu abputzt.

Einen Nachteil, den alle anderen Übertragungen haben würden, wenn der Streckenteil über dem Profil liegt, nämlich die Gefahr des Abreißens durch verschobene Ladungen, hat der Spiegel nicht; die anderen sind auf nahe Entfernungen angewiesen; bei dem Licht spielen einige Dezimeter mehr oder weniger keine Rolle. Man kann den Spiegel so weit entfernen, wenn sich das Bedürfnis zeigt, daß eine verschobene Ladung eher an Brücken usw. anstößt, als an den Spiegel. Irgendwo muß ja einmal eine Grenze zu finden sein, bei der der Spiegel absolut sicher ist.

Soviel über das Äußerliche. Wir müssen jetzt den Scheinwerfer näher betrachten, der Sende- und Empfangsgerät zugleich ist. Seine optische Durchbildung im einzelnen verdankt er namentlich Herrn Dr. Bauersfeld von den Zeißwerken, dem bekannten Schöpfer des Planetariums im Deutschen Museum, der auf Grund meiner Vorschläge über die Zuordnung von Lichtstrahlen und Geschwindigkeitsmesser die lichttechnisch möglichen Verhältnisse bestimmte.

Wenn man dem Spiegel eine Sammellinse vorschaltet, wirft er das vom Scheinwerfer kommende Licht konvergierend zurück und erzeugt daselbst eine scharfe Abbildung der Lichtquelle, z. B. des glühenden Fadens. Es sei nun in Abb. 4 die Oberfläche des Kastens dargestellt, der die Lichtquelle enthält.

sei der glühende Faden. Man kann nun, nach einem Vorschlag on Prof. Straubel, den Spiegel etwas schief schleifen, so daß e eine Fläche nicht genau den Winkel von 90° bildet, sondern was mehr oder weniger. Dann liegt die erzeugte Abbildung was seitlich des Originals, also etwa bei b. Man kann dann urch Drehen des Spiegels in der Horizontalebene den Lichtunkt an alle Stellen bringen, die gleich weit vom Mittelpunkt liegen; sie sind mit c_1—c_4 bezeichnet. An jeder Stelle denke an sich eine lichtempfindliche Zelle. Nun lasse man auf der eichen Ebene den zu einem Sektor vergrößerten, mit d beichneten Zeiger eines gewöhnlichen Wirbelstrom-(Deuta-)Gehwindigkeitsmessers spielen, welches bekanntlich ein ebenso nfaches wie zuverlässiges Instrument ist.

Bei höchster Fahrgeschwindigkeit seien alle Wirkungspunkte fen. Bei abnehmender deckt sie der Sektor einen nach dem dern zu. Dreht sich z. B. der Sektor von rechts nach links im nne des Pfeiles, so wird die lichtempfindliche Zelle bei b, die i 100 km Fahrgeschwindigkeit noch offen lag, bei geringerer eschwindigkeit durch den Sektor verdeckt sein. Ein Spiegel, r so orientiert ist, daß er seinen Lichtpunkt nach b wirft, nn also dann keine Wirkung mehr ausüben. Ebenso ist es ispielsweise mit c_1 für 75, c_2 für 50, c_3 für 25, c_4 für 0 km/Std.

Mit dieser Einrichtung von außerordentlicher Einfachheit nnen wir dem Zuge mit einem nach der entsprechenden Richng orientierten Spiegel eine bestimmte Geschwindigkeit vorhreiben. Fährt er so schnell, daß der Sektor die lichtempfindhe Zelle freigibt, so wird sie erregt und betätigt die Schnellemse. Fährt er langsamer, so wird das Licht von dem Sektor fgefangen und die Zelle kann nicht wirken. Dabei sind die rkenden Spiegel immer identisch, sie tragen nur auf dem nde eine Teilung, nach der man sie auf eine bestimmte Gehwindigkeit orientieren kann.

Wir hatten vorstehend auf dem Umfang verteilte einzelne llen angenommen. Jede müßte ihren eigenen Stromkreis und re eigenen Verstärkungen bekommen. Man kann nun aber auch e Wirkungspunkte durch eine Sammellinse auf eine Stelle zummenziehen, und braucht dann nur eine Zelle. Zugleich ist mit der Zusammenhang zwischen Spiegelstellung und Gewindigkeitszeiger stetig geworden; wir übertragen nicht hr einzelne Wirkungen, sondern eine ganze Funktion.

Um die technische Eleganz dieser Lösung ganz zu verstehen, ıß man sich noch einmal folgendes klar machen. Die Stellung s Raumspiegels ist innerhalb eines großen Bereiches ganz bebig. Er kann sich um mehrere Dezimeter quer oder längs m Gleis verschieben, er kann in seiner Symmetrieebene und enso aus ihr heraus um 10 bis 20 Grad kippen; alles das hat cht den mindesten Einfluß auf die Lage des erzeugten Lichtnktes. Er kann sich auch in vertikaler Richtung fast bis zu nem Dezimeter aus der vorgeschriebenen Lage bewegen; das wirkt nur eine allmähliche Defokussierung und damit ein ischarfwerden des Bildes, wodurch auch die Steuerung etwas scharf wird, aber einen Versager gibt es nicht. (Übrigens ßt sich auch diese Unschärfe wegbringen, wenn man ein ralleles Lichtbündel wählt, nur macht das den Scheinwerfer nötig groß und teuer.) Nur der letzte der sechs Freiheitsade, den der Spiegel noch hat, nämlich die Drehung in der rizontalebene, bewirkt ein Wandern des Bildpunktes auf dem eis, und dieses ist gerade die Bewegung, die am einfachsten n Zusammenhang mit dem Geschwindigkeitsmesser herzullen gestattet. Ist seine Orientierung nicht genau, was wohl ıtreten kann, so bewirkt auch das keinen Versager, sondern r ein Verschieben der Geschwindigkeitsgrenze; der Spiegel t z. B. nicht bei 50 km/Std. aus, sondern bei 55.

Die Ströme, die man in einer lichtempfindlichen Zelle erhält, ıd gering, immerhin geben große Selenzellen schon 1 Millipere und mehr. Trotzdem wird man praktisch Verstärkerıren vorschalten müssen, um zu Energiemengen zu kommen, t denen man ein Druckluftventil steuern kann oder dergleien. Das ist aber bei vielen anderen Übertragungen auch notwendig. Eine Verstärkerröhre ist heute ein fast jedem Laien vom Radio vertrautes, billiges Instrument, sie unterscheidet sich in der Haltbarkeit nicht allzu wesentlich von einer gewöhnlichen Glühlampe, sie kann wohl einmal durchbrennen, aber es macht gar keine Schwierigkeit, eine zweite ständig parallel zu schalten. Übrigens können sie in unserem Falle vor dem Auge des Führers stehen. Selbstverständlich soll und kann erreicht werden, daß sie keiner ständigen Wartung bedürfen, und daß ihre Betriebsbereitschaft selbsttätig kontrolliert wird. Das Mißtrauen, das von vielen Seiten einer Röhre auf der Lokomotive entgegengebracht wird, ist deshalb nicht berechtigt. Sie muß in der Sicherheit ihrer Wirkungsweise jedenfalls einem feinen Relais als überlegen gelten, das nur schwer ganz erschütterungsfrei zu bauen ist und bei dem, wenn es selten arbeitet, die erstrebte Wirkung mindestens dann sehr unsicher ist, wenn ein Kontakt g e s c h l o s s e n wird.

Gehen wir jetzt wieder auf die Betriebsbedingungen zurück. Wir haben gesehen, daß es in der ganzen Strecke zwischen Vorsignal und Hauptsignal kein wirklich einwandfreies Einzelkriterium für den richtigen Fahrwillen des Führers gibt. Maßgebend ist nur der Gesamterfolg, d. h. die zum Hauptsignal hin allmählich abnehmende Geschwindigkeit, weiter nichts. Wollen wir diese wirklich überprüfen, um einzugreifen, sobald der Fahrwille irrt, so gibt es nur das eine Mittel, das an nicht gar zu wenigen Punkten zu tun; jedenfalls genügt einer auf keinen Fall. Diese Einwirkungsstellen müssen bei einer vollständigen Lösung so eng liegen, daß der Zug sich von einer zur anderen nicht übermäßig beschleunigen kann, sagen wir etwa 150—200 m. Man kommt dann auf 4—5 Punkte. Dazu muß das Streckengerät aus wirtschaftlichen Gründen genügend einfach und billig sein. Bei Freiwerden des Signals werden alle Einwirkungsstellen wieder frei; der bremsende Zug kann sofort wieder Geschwindigkeit aufnehmen.

Es ist leicht zu sehen, daß die optische Signalübertragung diese Bedingung auf das einfachste erfüllt. D i e v o l l s t ä n d i g e L ö s u n g d e s S i g n a l ü b e r f a h r u n g s p r o b l e m s i s t, w i e w i r e r k a n n t h a b e n, i d e n t i s c h m i t d e r L ö s u n g d e s P r o b l e m s, d i e G e s c h w i n d i g k e i t e i n e s Z u g e s v o n d e r S t r e c k e a u s b e l i e b i g z u b e g r e n z e n.

Wie sieht nun die Einrichtung in der Praxis aus? Die Gefahr, die durch das Überfahren eines Haltesignals entsteht, ist je nach den Verhältnissen sehr verschieden. Wir sahen schon, daß wir im allgemeinen bei Ausfahr- und Blocksignalen die Überfahrung um den Bremsweg ruhig zulassen können. Wir begnügen uns also hier mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 0 km/Std. am Hauptsignal, d. h. der absoluten Fahrsperre. Es wird sich empfehlen, die Einwirkung so zu gestalten, daß die Bremsung erst nach vollständigem Stillstand des Zuges wieder aufgehoben werden kann. Dann hat auch der Zugführer Gelegenheit, sich nach der Ursache des Haltens zu erkundigen, und übereiltes Weiterfahren ist verhindert.

Es gibt aber auch bei den Block- und Ausfahrsignalen Fälle, wo große Überfahrungen schon gefährlich werden können. Die optische Fahrsperre gestattet nun, die Sicherheit stufenweise bis zu jedem gewünschten Maße zu erhöhen. Am vollständigsten wird sie bei den Einfahrsignalen ausgebaut, wo die Gefahr am größten ist. Es gibt hier Fälle, wo jede, auch die geringste Überfahrung des Signals mit absoluter Sicherheit verhindert werden muß, z. B. wenn sehr häufig und kurz vor einfahrenden Zügen bis hart an das Signal rangiert werden muß. Das sind Bewegungen, die man unter den heutigen Verhältnissen lieber bleiben läßt, aber das ist von Nachteil; es verringert in hohem Maße die Ausnützung der ganzen Anlagen und gibt Verzögerungen, namentlich im Güterverkehr. Ich glaube, wenn man die wirtschaftlichen Schädigungen, die heute durch die ganz berechtigte Angst vor dem Überfahren des Haltesignals hingenommen werden müssen, in Geld ausdrücken könnte, so kämen erschreckende Zahlen heraus. Wir erkennen auch hier wieder

die schwere Aufgabe der heutigen Eisenbahn, aus Konkurrenzgründen zugleich sehr flott und sehr sicher zu fahren.

An den Einfahrsignalen wird also im allgemeinen die abgestufte Geschwindigkeitsbegrenzung durch mehrere Spiegel durchgeführt. Man scheut vielleicht davor zurück, da hierzu vor jedem Einfahrsignal mehrere Masten notwendig wären. Aber ist das berechtigt? Wir haben in der jüngsten Zeit erwogen, so lange wir nichts Besseres finden, nach belgischem Vorbild das Vorsignal durch eine Reihe von Baken kenntlich zu machen, die in 100 m Abstand folgen. Nun, die Masten, die man für die Spiegel benötigt, brauchen nicht kräftiger zu sein als diese Baken, bedürfen aber keines besonderen Anstrichs. Die Vermehrung der Spiegel birgt auch einen starken Schutz gegen Versager; denn im hauptsächlichsten Gefahrfalle — ungehemmtes Durchsausen — genügt jeder einzelne, um den Zug zu stellen; es ist nicht etwa, wie bei Schieck, das richtige Zusammenwirken mehrerer Punkte erforderlich. Bekanntlich ist die Wahrscheinlichkeit, daß mehrere Versager zusammenfallen, wenn sie nicht durch ein und dieselbe Ursache bewirkt werden, sehr gering. Nehmen wir z. B. an, die Übertragung gäbe auf 1000 Fälle einen Versager. Dann ist bei zwei Punkten, die zusammen wirksam werden müssen, um den gewünschten Erfolg herbeizuführen, wie bei Schieck, die Wahrscheinlichkeit eines Versagers $\frac{2}{1000} = \frac{1}{500}$. Umgekehrt ist, wenn die Wirkung eines der beiden Punkte allein zum Erfolg genügt, die Wahrscheinlichkeit eines Versagers gleich dem Produkt, also $\frac{1}{1000} \cdot \frac{1}{1000} = \frac{1}{1\,000\,000}$, also außerordentlich gering. Die Sicherheit ist also durch mehrere unabhängige Einwirkungspunkte außerordentlich vergrößert.

Wir haben bisher noch nicht von dem Verschluß des Spiegels gesprochen. Bei der absoluten Fahrsperre am Hauptsignal kann die Bewegung der Spiegelblende von der Bewegung des Signals abgeleitet werden, was sehr einfach möglich ist und auch keine irgendwie nennenswerte Belastung für den Drahtzug bringt. Wenn aber eine Reihe von Spiegeln aufgestellt wird, geht es so einfach nicht. Zwar führt an den Masten der Spiegel der Signaldrahtzug vorbei und es liegt zunächst der Gedanke nahe, die Bewegung von diesem abzuleiten. Allein zum Abnehmen der Bewegung vom Drahtzug ist wegen der Notwendigkeit, beide Drähte zu fassen und die Temperaturschwankungen durch eine Differential-Wirkung zu berücksichtigen, ein erheblicher Mechanismus nötig, der mehr Kraft verschlingen würde als die Blende. Es liegt deshalb nahe, die Spiegelverschlüsse elektrisch zu steuern, wobei nur anzustreben ist, es genügend einfach und sicher zu bewerkstelligen. Denken wir uns etwa vor jedem Spiegel einen kleinen Jalousieverschluß, der durch einen Hubmagneten gesteuert wird. Die ganze Einrichtung ist in einem Kasten mit Glasplatten eingeschlossen, so daß sie gegen Witterungseinflüsse unempfindlich ist. Sie kann dann sehr zierlich gebaut und mit sehr geringer Kraft gesteuert werden. Das Signal erhält am Flügel einen Kontakt, der die Magneten einschaltet, falls man nicht den Kontakt am Signalhebel anbringt, was hier Vorteile bieten könnte. Da, wo Einfahrsignae sind, d. h. auf Bahnhöfen, ist heute fast überall elektrischer Anschluß; wo nicht, wird eine Speicherbatterie aufgestellt, die eine Reihe von Wochen vorhält. Der Stromverbrauch braucht nicht größer zu sein als etwa beim Betrieb einer Morseleitung. Wenn der Kontakt am Signalhebel ist, so hat das den Vorteil, daß die Steuerung der Spiegelblende unabhängig wird vom Signaldrahtzug, so daß auch Fehler in diesem, die immerhin möglich sind und vorkommen, unschädlich gemacht werden. Der Hubmagnet schließt die Blende, wenn er Strom erhält; dadurch wird der Stromverbrauch gering und zugleich die Sicherheit geschaffen, daß bei Versagen der Zuleitung des Stroms die Blende geöffnet ist, d. h. daß der Spiegel wirkt. Der Blendenmechanismus enthält keine Kontakte, was wesentlich ist.

Eine Spiegelaufstellung, die etwa als Durchschnittsfall be trachtet werden kann und für die meisten Verhältnisse ausreich ist in Abb. 5 dargestellt. Es sind am Vorsignal, den dr Zwischenmasten und am Hauptsignal Spiegel angebracht, un zwar für 100, 75, 50, 25 und 0 km pro Stunde Fahrgeschwindig keit. Die Entfernung vom Vor- zum Hauptsignal sei 700 m, di Entfernung der Spiegel 175 zu 175 m. Diese Aufstellung i schon für die Zukunft berechnet, wo wir möglicherweise öfter sehr schnell fahrende Züge haben; unter den heutigen Verhält nissen wird man sich die Geschwindigkeitsbegrenzung au 100 km am Vorsignal schenken können, da schnellere Züge nich vorkommen. Hingegen wird es an manchem Signal erwünsch sein, die immer noch erheblichen Überfahrlängen zu beseitigen die eintreten können, wenn der Zug hinter dem 25-km-Spiege an dem er gerade noch ungebremst vorbeigefahren ist, sic wieder beschleunigt. Man schaltet dann hier noch einen zweite Spiegel von 10—15 km ein oder rückt den 0-km-Spiegel über haupt ein Stück vor das Hauptsignal, was man allerdings der Führer durch eine Geschwindigkeitstafel kundgeben müßte.

Abb. 5.

Daß bei einer derartig abgestuften Signalübertragung da Fahren außerordentlich sicher wird, kann wohl kaum bezweifel werden. Der Führer kann an Signalen, bei denen die vollständig Geschwindigkeitsstaffelung durchgeführt ist, schlechterding nicht mehr vorbei, auch bei noch so großer und wiederholte Irrung. Dabei ist er in der ordentlichen Führung des Zuges in keiner Weise beschränkt, wird aber andererseits durch die Ein richtung scharf überwacht und zur Verantwortlichkeit erzogen Solange er vorschriftsmäßig fährt, geschieht ihm nichts. Von einem hörbaren Zeichen am Vorsignal, das natürlich leicht anzu bringen wäre, wird grundsätzlich abgesehen, damit er sich nicht wie oben erwähnt, an das Blindfahren gewöhnt. Er muß imme gut aufpassen und beim Annähern an Haltsignalen die Geschwin digkeit früh genug in der üblichen Weise drosseln, ungefähr mi der gewöhnlichen Betriebsbremsung, andernfalls er sehr leich durch die Geschwindigkeitsbegrenzung gestellt wird. Jede statt gefundene Einwirkung wird natürlich auf der Lokomotive re gistriert. Dabei halte ich es nicht für richtig, den Führer für jeden derartigen Fall zur Verantwortung zu ziehen. Es scheint besser sobald die Einrichtungen dazu da sind, eine gewisse Fehler quote zuzulassen, die sich natürlich immer in recht bescheidenen Grenzen halten muß; der eine oder andere Überfahrungsfal wird auch dem besten Führer einmal unterlaufen. Nur wenn der Führer ein bestimmtes Maß dauernd überschreitet, so wird er dafür auch nicht gestraft, sondern aus dem Fahrdienst zurück gezogen, weil er sich dafür eben nicht eignet. Das Ganze ist eine dauernde psychotechnische Prüfung.

Bei allen Signalübertragungen ist eine große Gefahr. Der Führer könnte die Einrichtung außer Tätigkeit setzen, weil sie ihm mit ihrer Kontrolle lästig ist. (Eine sogenannte „Ruhestromschaltung“ ist als Ganzes grundsätzlich unmöglich, weil sie sich über die ganze Blockstrecke erstrecken müßte; es sind notwendige „Arbeitsschaltungen“.) Dagegen gibt es keinen sicheren Schutz; denn man muß die Einrichtung bei Störungen außer Tätigkeit setzen und ohne sie fahren können. Das ließe sich zwar durch Plomben sichern. Aber man muß auch beim Rangieren an Signalen in Haltestellung vorbeifahren. Ob man immer damit auskommt, in diesem Falle das Streckengerät außer Tätigkeit zu setzen, ist fraglich. Jedenfalls zeigt der Lichtkegel des Scheinwerfers dem — positiv interessierten — Blockwärter und Aufsichtsbeamten an, ob die Vorrichtung arbeitet, während drahtlose und magnetische Übertragungen dies höchstens den — negativ interessierten — Führer erkennen lassen.

soviel über die Signalüberfahrung. Die optische Übertragung ıstet aber noch mehr. Es ist, nachdem wir einmal die allgeeine und beliebig abgestufte Geschwindigkeitsbegrenzung des iges von der Strecke aus besitzen, natürlich ohne weiteres öglich, sie für alle die vielen Fälle zu verwenden, wo Gewindigkeitsbegrenzungen vorgeschrieben sind, aber unter den utigen Verhältnissen herzlich oft nicht eingehalten werden. ıß die öfters versuchte nachträgliche Ermittlung der gefahren Geschwindigkeit aus registrierenden Geschwindigkeitsessern nicht sehr befriedigend war, ist bekannt. Wir können fälle- und kurvenreiche Strecken mit leichter Mühe sichern, ınn wir in gewissen Abständen den Spiegel in der betreffenden ellung anbringen, ebenso Langsamfahrstrecken. Die Spiegelnrichtung löst auch ohne weiteres die noch offene Frage des eistelligen Vorsignals. Wenn wir einem Zug, der sich einem f Abzweigung weisenden Einfahrsignal nähert, mit einer eiten Spiegelreihe, die natürlich an denselben Masten angeacht sein kann, eine auf 45 km abnehmende Geschwindigkeit fzwingen können, so ist die Gefahr, die darin liegt, daß der ihrer das zweiflüglige Signal zu spät erkennt, beseitigt.

Die Bedeutung der optischen Signalübertragung geht aber noch el weiter. Es ist ja ihre besondere Eigenart, daß sie im Gegentz zu allen anderen Verfahren mit ein und demselben Gerät cht nur eine oder wenige spezifisch verschiedene Wirkungen ertragen kann, sondern bis zu einer gewissen Grenze beliebig ele. Wir haben bisher nur mit einer Spiegelart gerechnet, die e Lichtpunkte auf den Umfang eines gegebenen Kreises sent. Wenn wir einen zweiten Spiegel von etwas anderem hliff hinzunehmen, können wir noch eine Reihe Wirkungsnkte auf einem zweiten größeren Kreise erzielen usw. Wir nnen diese Wirkungspunkte beliebig ausnutzen, indem wir nen ein für allemal eine gewisse Bedeutung zuordnen, und tten dann ein allgemeines Signalisierungssystem, mit dem man m fahrenden Zug eine Reihe öfters wiederkehrender Mitteingen und Befehle übermitteln kann. Daß das schon heute cht erwünscht wäre und bei der immer im Auge zu behaltenn Entwicklung des Eisenbahnwesens ins Intensive sehr notndig werden kann, ist nicht zu bestreiten. Man denke an die elen Fälle von fakultativem Anhalten eines Zuges an einem ıhnhof, Abweichen von der Bahnhof-Fahrordnung, Einfahrt auf setztes Geis, Vorbeifahren an Blocksignalen, die gestört sind, orankündigung von Langsamfahrstellen und dergleichen. Es gt zwar nahe, in dieser Hinsicht heute zunächst an drahtlose ermittlung zu denken, nachdem wir schon die Zugtelephonie ben. Die Kosten würden aber ganz außerordentlich hoch wern und zudem ist eine solche Verbindung zwischen Fahrdiensttter und Lokomotivführer gar nicht einmal immer das Richtige. er Zug ist in schneller Bewegung, und wenn der Fahrdiensttter ihm die Meldung im richtigen Augenblick machen will, so rd es ziemlich schwierig sein, diesen Augenblick abzupassen. ist viel natürlicher, wenn solche Mitteilungen lokalisiert ıd und den Lokomotivführer in dem Augenblick erreichen, wo e für ihn von Bedeutung werden, während der, der sie erläßt, e schon einige Zeit vorher von sich gegeben hat.

Der Scheinwerfer hat noch eine besondere Eigenschaft. Es gt an vielen Stellen das Bedürfnis vor, nicht nur von der recke auf den Zug, sondern auch umgekehrt vom Zug auf die recke zu wirken. Dazu verwenden wir jetzt Schienenstromnließer, die aber mancherlei Schwierigkeiten machen. Wenn r auf der Strecke eine nach unten gerichtete Selenzelle aningen, so kann sie einen Schienenkontakt ersetzen. Der Scheinerfer gibt also auch die umgekehrte Wirkung. Magnetismus d drahtlose Wellen können das nicht, weil sie nicht ohne ickwirkung nach außen arbeiten können. Damit könnten wir B. Streckenkolonnen schützen, indem wir kurz davor mit dem en beschriebenen tragbaren Gerät eine Selenzelle aufstellen, e eine Hupe auslöst. Einen Schienenstromschließer für solche vorübergehenden Zwecke einzubauen, würde zu viel Zeit beanspruchen.

Alles das ist zunächst ein Programm; die Einrichtung als ganze ist noch im Versuchsstadium. Immerhin sind die Einzelfragen schon so durchforscht, daß es nicht wahrscheinlich erscheint, daß Schwierigkeiten auftreten, deren man nicht Herr werden könnte. Geht die Entwicklung schließlich doch einen anderen Weg, so war es jedenfalls eine Anregung, mit neuen Mitteln zu einer möglichst vollständigen Lösung der Aufgabe zu gelangen.

Eine Frage, die besonders beachtet werden muß, ist die kurze Einwirkungsdauer. Wenn ein Zug mit 30 m/sec. (108 km/Std.) fährt und die Einwirkungslänge 30 cm ist, so ist die Einwirkungszeit nur $\frac{1}{100}$ sec. Das ist außerordentlich wenig. Die Frage ist bei allen Signalübertragungen von größter Bedeutung. Wenn man die Wirkung nicht außerordentlich verstärkt, weiß man nicht, ob man bei den Erschütterungen der Lokomotive mit Sicherheit ein Relais oder dergleichen schaffen kann, das in so kurzer Zeit anspricht. Man muß also die Wirkung nicht nur verstärken, sondern auch zeitlich verlängern, damit man mit Ruhe auf die mechanische Bewegung übergehen kann, die am Ende stehen muß und die das Bremsventil betätigt. Dafür scheinen immaterielle Zustandsänderungen am besten, wobei natürlich die Forderung größter Einfachheit und sicherer Beherrschbarkeit der Wirkungsgrenzen besteht.

Die Dinge sind praktisch einfacher, als es hiernach scheint. Verwickelt sind nur die Überlegungen, die zu ihnen führen. Das gilt von der ganzen Einrichtung. Wie man sieht, mußten fast alle Gebiete der Physik, praktische Betriebskunde, Psychologie und Geographie herhalten, um eine Lösung zu ermöglichen.

Nehmen wir an, daß alle Überlegungen stimmen, so dürften wir die Vorzüge der optischen Signalübertragung folgendermaßen zusammenfassen.

Sie löst praktisch wohl am einfachsten die Aufgabe, einen Zug auch bei unvernünftigstem Fahren am, oder wenn es sein muß, auch vor dem Hauptsignal zu stellen, ohne in anderen Fällen Zeitverluste zu verursachen.

Sie bedarf dazu auf der Lokomotive keiner beweglichen Teile außer dem sich ständig bewegenden und seit langem als sicher bekannten Zeiger des Geschwindigkeitsmessers; sie braucht weder hier noch auf der Strecke einen Kontakt oder ein Relais zu enthalten, die bekannte Störungsquellen sind.

Sie zwingt den Lokomotivführer zu keiner besonderen Handlung außer der vorschriftsmäßigen und gewohnten Führung des Zuges und greift erst ein, wenn er — in irgend einem Zeitpunkt — Miene macht, das Signal zu überfahren; sie lenkt seinen Blick nicht von der Strecke ab, zwingt ihn vielmehr, durch sorgfältige Signalbeobachtung der Einwirkung, die registriert wird, zuvorzukommen und bildet eine fortlaufende psychotechnische Prüfung, indem nicht der einzelne Fall, sondern die Häufung der Fälle den Führer disqualifiziert.

Die Lage der Teile an der Lokomotive gestattet jederzeit mühelos die Beobachtung ihres Zustandes (während dies bei ihrer Anbringung unter der Lokomotive sehr schwierig, ja fast unmöglich ist).

Die Lage aller Teile, auch an der Strecke, ist so, daß sie Beschädigungen weitgehend entzogen sind.

Sie ist handlich und bietet durch die Wiederholung der Einwirkungsstellen hohen Schutz gegen Versager.

Sie gestattet ohne weiteres eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung in Gleiskrümmungen, Gefällen, Baustrecken usw.

Sie läßt sich zu einem allgemeinen Signalisierungsgerät ausbauen, mit dem fahrenden Zügen bestimmte, häufig eintretende Weisungen gegeben werden.

Zur Frage der Konzessionspflicht der Bahnhofswirtschaften.

Von Regierungsrat Dr. Rasmus, Magdeburg.

Zu der Frage, ob die Bahnhofswirte einer Schankkonzession nach § 33 der Reichsgewerbeordnung bedürfen, hat unlängst auch das Oberlandesgericht Naumburg a/S. in beachtenswerter Weise Stellung genommen. Bekanntlich stehen sich in der Beurteilung dieser Frage das Reichsgericht und das preußische Kammergericht einerseits und das preußische Oberverwaltungsgericht andererseits einander gegenüber. Das Reichsgericht hat in der Entscheidung vom 3. April 1924 (Strafsachen Band 58, Seite 137) ebenso wie das preußische Kammergericht in der Entscheidung vom 21. Oktober 1924 — I. 8853/24/23 — ausgesprochen, daß die Bahnwirtschaften und andere dem Bedürfnis der Reisenden, insbesondere ihrer Versorgung mit Nahrungs- und Genußmitteln dienenden Einrichtungen als Hilfsbetriebe des Eisenbahnunternehmens anzusehen sind und daher nach § 6 der Gewerbeordnung und § 16 Abs. 5 des Reichsbahngesetzes den Bestimmungen der Gewerbeordnung nicht unterliegen. Im Gegensatz hierzu hat das preußische Oberverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 10. Dezember 1925 (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1926, Seite 492) die Bahnwirtschaften ganz allgemein für konzessionspflichtig erklärt. In der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 22. Juni 1926 hat Regierungsrat Dr. Jaeger, Essen, in eingehenden, überzeugenden Darlegungen nachgewiesen, wie wenig die Begründung dieser Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts den Tatsachen gerecht wird, wie sehr vielmehr das Oberverwaltungsgericht die Eigenart der Bahnwirtschaften und ihre Einordnung in den Dienst des Eisenbahnunternehmens verkannt hat. Nun ist das Oberlandesgericht Naumburg a/S. in einer Entscheidung vom 26. Juli 1926 (Aktenzeichen: S. 178/26) entschieden der Rechtsansicht des Oberverwaltungsgerichts entgegengetreten und hat im Anschluß an die Auffassung des Reichsgerichts sich auf den Standpunkt gestellt, daß der Bahnwirtschaftsbetrieb grundsätzlich als ein Nebenbetrieb des Eisenbahnbetriebes anzusehen sei. Das Oberlandesgericht spricht zunächst aus, daß der rein äußerliche Gesichtspunkt, ob die Wirtschafsräume innerhalb oder außerhalb der Bahnsteigsperre liegen, unerheblich sei. Es fährt dann wörtlich fort:

„Es ist davon auszugehen, daß die Bahnhofswirtschaften für die Bedürfnisse der Reisenden notwendig sind. Nach heutiger Auffassung ist es nicht allein Aufgabe der Eisenbahn, die Personen von einem Orte zum anderen zu befördern, sondern es ist, zumal bei der neuzeitlichen Entwicklung des Reiseverkehrs, auch ihre Pflicht, möglichst weitgehende Einrichtungen zu treffen, welche geeignet sind, die Bedürfnisse des reisenden Publikums auf der Fahrt und während der Wartezeiten in jeder Weise zu befriedigen. Dazu gehört auch die Einrichtung von Bahnhofswirtschaften, welche den Reisenden Gelegenheit zur Verpflegung und Erfrischung geben. Sind danach die Bahnhofswirtschaften bestimmt, den Zwecken des eigentlichen Transportgewerbes zu dienen und mit dem Eisenbahnunternehmen in sachlichem und örtlichem Zusammenhange zu stehen, so ändert hieran auch nichts der Umstand, daß die Eisenbahnverwaltung die Bewirtschaftung der Bahnwirtschaften einem Dritten gegen Entgelt überträgt, sie verpachtet. Man kann hier nicht von einem selbständigen Unternehmen des Pächters sprechen, wie es das Oberverwaltungsgericht in dem vorerwähnten Urteil und ihm folgend auch das angefochtene Urteil tut; denn die Stellung eines Bahnwirts der Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber ist durch die „Allgemeinen Bedingungen für die Verpachtung der Bahnwirtschaften“ durchaus eigenartig und vielfach von einem gewöhnlichen Pachtverhältnis abweichend geregelt. Dem Bahnwirt sind zahlreiche Pflichten und Beschränkungen auferlegt, die ihn im weitgehenden Maße der Aufsicht der Bahnverwaltung unterstellen und von dieser abhängig machen und ihren Ursprung in der Zweckbestimmung der Bahnwirtschaften, in den Bedürfnissen der Reisenden haben. Dahin gehört insbesonde die Ausübung des Hausrechts durch die Bahnpolizeibeamte die Festsetzung der Preise durch die Reichsbahn und die Überwachung der Einhaltung der Preise, die Befugnis des Bahnhofsvorstandes über den Aufenthalt von Gästen in den Wirtschaftsräumen, vor allem die Bestimmungen, die den Bahnwirt verpflichten, seine Wirtschaftsräume während einer v der Verwaltung festgesetzten Zeit offen und bestimm Speisen und Getränke für die Reisenden in Bereitschaft halten. Danach kann dem Umstande, daß der Betrieb ein Bahnwirtschaft in die äußere Form eines Pachtvertrages g kleidet ist, eine auschlaggebende Bedeutung für die Fra nach Anwendbarkeit der Bestimmungen der Gewerbeordnu nicht beigemessen werden; seinem inneren Wesen nach ste das Vertragsverhältnis zwischen der Bahnverwaltung u dem Bahnwirt einem Dienstvertrage fast näher als eine Pachtvertrage.“

Es ist erfreulich, daß das Oberlandesgericht so eindeutig d grundsätzliche Auffassung sich zu eigen gemacht hat, um der Anerkennung die Reichsbahndirektionen zur Zeit noch an viel Stellen mit den Konzessionsbehörden im Kampfe liegen, u es ist zu wünschen, daß nach und nach auch die Verwaltung behörden, deren Haltung durch das verfehlte Erkenntnis d preußischen Oberverwaltungsgerichts leider wesentlich gestärk worden war, der Rechtsauffassung der ordentlichen Gerich sich beugen, die doch schließlich über alle Strafverfolgungen, d gegen Bahnhofswirte, Verkaufsstandinhaber usw. auf Betreib der Verwaltungsbehörden eingeleitet werden, das letzte Wo zu sprechen haben. Noch wünschenswerter wäre eine die Strei frage aus der Welt schaffende Vereinbarung zwischen de leitenden Stellen des Reiches und der Länder und der Deu schen Reichsbahn-Gesellschaft. Wie verlautet, schweben i dieser Richtung seit längerer Zeit Verhandlungen zwischen d zuständigen Stellen.

Das Oberlandesgericht Naumburg a/S. hat nun allerdings i dem zur Entscheidung stehenden Einzelfalle wegen der hier vo liegenden besonderen Umstände die Bahnwirtschaft für ko zessionspflichtig erklärt. Das Oberlandesgericht führt zwar i Anschluß an das Reichsgerichtsurteil vom 3. April 1924 zu nächst aus, daß eine Benutzung der Bahnwirtschaft durch Nich reisende, wenn sie auch möglich sei und erfolge, doch hint dem bestimmungsmäßigen Gebrauch durch die Reisenden durc aus zurücktrete und daß deshalb durch den Verkehr der Ort einwohner der mit der Einrichtung der Wirtschaft verfolgt Zweck nicht beeinträchtigt und die Zugehörigkeit der von ih aus betriebenen Verkaufstätigkeit zu dem Gewerbebetriebe de Eisenbahn nicht beseitigt werde. Das Oberlandesgericht mei dann aber, daß eine Bahnwirtschaft ihrer ursprünglichen Zweck bestimmung entfremdet würde, wenn der Ortsverkehr eine solchen Umfang annähme, daß er dem Fremdenverkehr di Wage halte, und wenn der Bahnhofswirt den Betrieb der Wir schaft vorzugsweise auf den Ortsverkehr einstelle. Unter so chen Umständen sei die Bahnwirtschaft im wesentlichen a eine Schankwirtschaft für Nichtreisende zu betrachten. Die träfe aber auf den vorliegenden Fall zu, da hier der Bahnhof wirt nach den tatsächlichen Feststellungen des Vorderrichte dadurch, daß er z. B. die ortsüblichen Preisskate veranstaltet die Wirtschaft zu einer Schankwirtschaft für die Ortsbewohne gemacht habe, die nicht mehr als ein Nebenbetrieb des Eise bahnunternehmens anzusehen und daher von der Konzession pflicht nicht befreit sei. Die Behauptung der Revision, daß di Preisskatveranstaltung nur einmal vorgekommen sei, und da dies ohne Zustimmung der Reichsbahnverwaltung geschehen se sei rein tatsächlicher Natur und könne vom Revisionsgeric nicht nachgeprüft werden.

Das Oberlandesgericht will also abweichend von der Regel ienigen Bahnwirtschaften, in denen ausnahmsweise der Beuch durch Ortseinwohner dem Verkehr der Reisenden gleichommt oder ihn überwiegt, als konzessionspflichtig angesehen issen. Diese Durchbrechung des Grundsatzes der Konzesonsfreiheit wird aber der Sonderstellung der Bahnwirtschaften icht gerecht, ist vor allem auch praktisch unmöglich.

Mag auch bei den von der Eisenbahnverwaltung eingerichteten erkaufsständen, die z. T. außerhalb der Betriebsgebäude der isenbahn an Vorplätzen, Zufahrstraßen und auf sonstigem ahngebiet liegen, der Zweck, den Bedürfnissen der Reisenden u dienen, oft stark zurücktreten; bei Bahnwirtschaften, die ohl ausnahmslos im Bahnhofsempfangsgebäude, also im unittelbaren Zusammenhange mit den eigentlichen Betriebsiumen des Eisenbahnunternehmens liegen, steht diese Zweckstimmung stets im Vordergrunde. Daran kann auch dadurch ichts geändert werden, daß gelegentlich ein geschäftstüchtiger Virt es versteht, sich neben dem Reiseverkehr Gäste aus dem rte heranzuziehen. In großen und mittleren Bahnhofswirthaften wird ohnehin der Ortsverkehr gegenüber dem der eisenden niemals ins Gewicht fallen. Aber auch die kleineren Virtschaften, bei denen der Besuch durch Nichtreisende eine rößere Rolle spielt, verlieren dadurch nicht ihre begriffliche igenschaft als Hilfsbetrieb der Eisenbahn. Für Verkaufsstände ann zweifellos in vielen Fällen die Sonderstellung eines Nebenetriebes der Eisenbahn nicht in Anspruch genommen werden nd ist auch von der Eisenbahnverwaltung oft nicht in Anpruch genommen worden, indem z. B. diese Verkaufsstände en örtlichen Bestimmungen über den Ladenschluß unterworfen orden sind. Für Bahnwirtschaften aber muß uneingeschränkt ie Eigenschaft als Nebenbetrieb und die Sonderstellung des § 6 er Gewerbeordnung verlangt werden. Denn im Gegensatz zu anchen Verkaufsständen sind die Bahnwirtschaften, wie Jaeger n dem erwähnten Aufsatz in der Zeitung des Vereins Deutcher Eisenbahnverwaltungen vom 22. Juni 1927 und früher chon im preußischen Verwaltungsblatt vom 26. Dezember 1925 lar begründet hat, ausnahmslos mit dem eigentlichen Betriebe er Eisenbahn aufs engste verbunden.

Die vom Oberlandesgericht Naumburg gewollte Unterscheidung wischen Bahnwirtschaften ohne und solchen mit Konzessionsflicht ist aber auch für die praktische Handhabung bei der Vergebung von Bahnwirtschaften unbrauchbar, und zwar aus em einfachen Grunde, weil sich die Umstände, von denen das Oberlandesgericht die Konzessionspflicht abhängig macht, nämich das Vorherrschen des Besuchs durch Ortseinwohner zumeist vorher noch gar nicht übersehen lassen, also vor allem nicht schon in dem Zeitpunkt, in dem man sich über die Notwendigkeit der Konzessionseinholung klar sein muß, d. h. bei der Vergebung der Wirtschaft. Denn in der Regel ist nicht im voraus festzustellen, ob ein neuer Bahnhofswirt es verstehen wird, sich in solchem Umfange Ortsgäste heranzuziehen, daß demgegenüber der Besuch durch Reisende zurücktritt. Das wird in erster Reihe von der Tüchtigkeit des Bahnhofswirtes abhängen, die nicht immer vorher bekannt ist. Oft wird es auch von Zufälligkeiten abhängen, die sich erst im Laufe der Pachtzeit einstellen, und auf die weder der Bahnhofswirt noch die Eisenbahnverwaltung irgend einen Einfluß hat. Man denke z. B. an den Fall, daß eine bisher gute Wirtschaft am Orte in schlechte Hände kommt und daher ihre Stammgäste sich der Bahnwirtschaft zuwenden, weil sie dort besser bedient werden. Soll in diesem Falle etwa nachträglich noch die Konzession eingeholt werden, weil die Wirtschaft ihren Charakter verändert hat? Oder soll der Bahnhofswirt den Ortsgästen den Zutritt versagen? Die Begründung des Oberlandesgerichtlichen Urteils gibt auf diese Frage keine Auskunft. Dabei sagt das Urteil gerade für den von ihm behandelten Fall, daß die Wirtschaft erst „im Laufe der Zeit" ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung entfremdet worden sei und sich zu einer Schankwirtschaft für Ortseinwohner „entwickelt" habe.

Das Ergebnis der Betrachtungen ist: Das Urteil des Oberlandesgerichts Naumburg a/S. ist zu begrüßen, weil es grundsätzlich die Konzessionsfreiheit der Bahnwirtschaft anerkennt. Soweit das Urteil jedoch für Bahnwirtschaften mit vorherrschendem Ortsverkehr die Konzession fordert, kann es nicht befriedigen.

Zusatz:

Nachträglich wird mir aus einer Zeitungsmitteilung eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 7. Oktober 1926 (II. D. 743/26) bekannt. Vorausgesetzt, daß die Zeitungsmeldung zutrifft, hat das Reichsgericht in seiner Entscheidung abermals ausgesprochen, daß der Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen außer der Personenbeförderung auch alle diejenigen Einrichtungen umfasse, die dem Bedarf der Reisenden, insbesondere ihrer Versorgung mit Nahrungs- und Genußmitteln während der Reise zu dienen bestimmt sind. Daher seien die Bahnhofswirtschaften sowie andere, den gleichen Zweck erfüllende Verkaufsstellen, soweit sie auf Anordnung der Eisenbahnverwaltung innerhalb ihrer Betriebsräume eingerichtet werden, als bloße Hilfsbetriebe des Eisenbahnunternehmens anzusehen, auf die nach § 6 der Reichsgewerbeordnung dieses Gesetz keine Anwendung findet. Zum Betrieb der Deutschen Reichsbahn im Sinne dieser Bestimmung gehöre auch die Bewirtung des reisenden Publikums. Dabei könne es rechtlich keinen Unterschied begründen, ob die Eisenbahnverwaltung den Betrieb der Schankwirtschaft durch Angestellte selbst ausübt oder durch einen Pächter ausüben läßt; ebensowenig, ob sich die Wirtschaft innerhalb oder außerhalb einer Bahnsteigsperre befindet, wenn nur die Verabfolgung von Speisen und Getränken hauptsächlich den Bedürfnissen des Reiseverkehrs zu dienen bestimmt sei.

Diese neueste Entscheidung des Reichsgerichts bestätigt also die oben im Gegensatz zum Oberlandesgericht Naumburg vertretene Auffassung, daß vielleicht bei Verkaufsständen, grundsätzlich aber nicht bei Bahnhofswirtschaften, die wohl ausnahmslos innerhalb der Betriebsräume der Eisenbahn eingerichtet sind, ein Unterschied zwischen konzessionsfreien und konzessionspflichtigen Betrieben gemacht werden kann. Durchaus zutreffend läßt das Reichsgericht allein die von der Eisenbahnverwaltung gewollte Zweckbestimmung maßgebend sein. Diese ist aber bei Bahnhofswirtschaften, im Gegensatz zu manchen Verkaufsständen, der Natur der Sache nach von vornherein stets dahin festgelegt, daß in erster Reihe den Bedürfnissen des Reiseverkehrs gedient werden soll. Deshalb kann es, da die eigentliche Zweckbestimmung immer aufrecht erhalten bleiben wird, die Konzessionsfreiheit der Bahnhofswirtschaften niemals berühren, wenn tatsächlich im Einzelfalle ausnahmsweise der Ortsverkehr dem Besuch durch Reisende gleichkommt oder ihn sogar überwiegt.

Bücherschau.

— **Verzeichnis der zur Rechtshilfeleistung in Strafsachen zuständigen Polizei- und Sicherheitsbehörden des Deutschen Reiches,** bearbeitet von Dr. Heinrich Bammesberger, Erster Staatsanwalt am Landgericht Heidelberg. Zu beziehen durch Ludwig Schmidt, Heideberg, Kaiserstraße 54, zum Preise von 4 M.

Das Buch ist in erster Linie als Hilfsmittel für gerichtliche und staatsanwaltschaftliche Behörden gedacht, darüber hinaus aber auch für die mit Strafsachen und ähnlichen Angelegenheiten befaßten Verwaltungsbehörden. Das Verzeichnis bezweckt die Beseitigung der im amtlichen Verkehr zwischen den genannten Behörden vielfach zu Tage tretenden, auf der Uneinheitlichkeit der Gliederung und Benennung der deutschen Polizei- und Sicherheitsbehörden beruhenden Unsicherheit hinsichtlich der sachlichen und örtlichen Zuständigkeit der angegangenen Behörden. Da den Eisenbahnverwaltungen polizeiliche Aufgaben obliegen (Bahnpolizei, Überwachungs- und Fahndungsdienst usw.) und durch diese Tätigkeit für sie ein oft umfangreicher Verkehr mit Polizei- und Sicherheitsbehörden erwächst, wird auch ihnen das Buch von Nutzen sein können. W.

Eröffnung der neuen Ost-West-Verbindung im Berliner Schnellbahnnetz.

Am Sonntag, dem 24. Oktober, ist eine für den Berliner Schnellbahnverkehr hochbedeutsame Ergänzungsstrecke dem Betriebe übergeben worden. Durch die Fertigstellung eines neuen, vom Bahnhof Wittenbergplatz bis zum Bahnhof Gleisdreieck reichenden Schienenweges ist erreicht, daß nunmehr alle vom Bahnhof Uhlandstraße und vom Bahnhof Hauptstraße kommenden Züge nach Warschauer Brücke geführt werden können ohne die bisher sehr überlasteten Stammstreckengleise der Hochbahn zwischen Wittenbergplatz und Gleisdreieck zu benutzen. In Abb. 1[1]) ist die auf diese Weise geschaffene neue unmittelbare West-Ost-Verbindung durch stärkeren Strich gekennzeichnet. Wie aus Abb. 2 hervorgeht, endeten bisher die vom Kurfürstendamm (Uhlandstraße) kommenden Züge auf Bahnhof Wittenbergplatz und die von Schöneberg (Hauptstraße) kommenden Züge im alten jetzt kassierten Untergrundbahnhof Nollendorfplatz. Nur durch Umsteigen, das besonders für die Fahrgäste der Schöneberger Bahn recht umständlich und zeitraubend war, erreichte man die zur Innenstadt (Potsdamer Platz) fahrenden Züge; wer von diesen Reisenden eine Station der Oststrecke in Richtung Warschauer Brücke erreichen wollte, mußte auf Bahnhof Gleisdreieck nochmals umsteigen. Wie ein Blick auf Abb. 3 lehrt, ist dies nun, nach Eröffnung der Verstärkungslinie, nicht mehr nötig; es herrscht, wie bereits erwähnt, jetzt unmittelbarer Durchgangsbetrieb vom Westen zum Osten. Die Reisezeit von Uhlandstraße bis Warschauer Brücke wird von 28 auf 24 Minuten, die zwischen Hauptstraße und Warschauer Brücke von 33 auf 26 Minuten verkürzt. Die neue Verstärkungslinie ist 2,2 km lang; sie verfügt über ein neues Gleispaar zwischen den Bahnhöfen Wittenbergplatz und Gleisdreieck. Die neuen Gleise führen über eine in Abb. 4 gezeigte Rampe; diese durchquert einen Häuserblock, überschreitet die Dennewitzstraße und erhält schließlich Anschluß an die seit 1912 von der Hochbahngesellschaft errichteten großen eisernen Brücken, die den Potsdamer Außenbahnhof überspannen. A[uf] einem Teil dieser Brücken endeten und kehrten bisher alle vo[m] Bahnhof Warschauer Brücke kommenden Hochbahnzüge.

Mit der neuen Strecke sind zwei Untergrundbahnhöfe eröffne[t]. Der an der Ecke Potsdamer und Kurfürstenstraße angeleg[te] neue Bahnhof „Kurfürstenstraße" hat die übliche einfache G[e]stalt eines Durchgangsbahnhofes mit Mittelbahnsteig; der neu[e] Untergrundbahnhof Nollendorfplatz ist Trennungsbahnhof fü[r] die von Warschauer Brücke kommenden Züge nach Haup[t]straße und Uhlandstraße. Auf der Strecke zwischen Witte[n]bergplatz und Nollendorfplatz liegen nach Abb. 3 die neue[n] Gleise zu beiden Seiten der alten. Auch das neue Tunnelba[u]werk schließt sich an den alten Tunnelkörper an. Für de[n] Trennungsbahnhof Nollendorfplatz lagen die örtlichen Verhä[lt]nisse in bautechnischer Beziehung nicht so günstig wie z. B. fü[r] den Trennungsbahnhof Wittenbergplatz. Während unter de[m] geräumigen Wittenbergplatz die Bahnsteige nebeneinander i[n] gleicher Höhe liegen können, mußten im neuen Untergrundbahnhof Nollendorfplatz beide Bahnsteige in zwei Geschossen übereinander angeordnet werden, weil die Straßenbreite für eine eingeschossige Lage nicht ausreichte. Bei dieser Anordnung, die in Berlin zum ersten Male in Anwendung gekommen ist, sind die Gleise so verteilt, daß die von der Hauptstraße und Uhlandstraße kommenden Züge am oberen Bahnsteig, die von Warschauer Brücke kommenden Züge am unteren Bahnsteig vorbeigeführt werden. Es laufen nun an dieser Stelle drei Schnellbahnwege übereinander; denn über den beiden neuen Tunneln liegt der alte Hochbahnhof Nollendorfplatz auf einem Viadukt.

Untergrundbahn und Hochbahn haben jetzt auf dem Nollendorfplatz eine gemeinsame Vorhalle, die vom Norden und vom Süden Zugänge hat. In dieser Vorhalle sind an Stelle der üblichen Fahrkartenschalter sogenannte Fahrkartengeber (Passimeter) angeordnet; mit dieser zweckmäßigen Einrichtung werden nach und nach sämtliche Stationen der Hochbahn und Nordsüdbahn ausgerüstet.

In einem stimmungsvollen Rundbau der Vorhalle des Bahnhofs Nollendorfplatz sind zur ehrenden Erinnerung an die im

Abb. 1. Die neue Ost-West-Verbindung im Berliner Schnellbahnnetz.

[1]) Die Abbildungen sind einer von der Hochbahngesellschaft anläßlich der Eröffnung der Verstärkungslinie herausgegebenen, reich ausgestatteten Denkschrift entnommen.

kriege Gefallenen der Hochbahngesellschaft auf 18 Bronze-
n deren Namen verzeichnet. Danach haben nicht weniger
60 Hochbahner im Weltkriege ihr Leben gelassen. Der Ge-
e, hier eine Gedenkhalle zu schaffen, stammt vom General-

Abb. 2. Zustand vor der Eröffnung der Verstärkungslinie.

tor der Hochbahngesellschaft Geh. Baurat Dr. Wittig. r Vorhalle selbst ist eine große bronzene Gedenktafel mit nder Inschrift angebracht: „Dem Schöpfer des elektrischen ebes Werner von Siemens und den Mitarbeitern an Durchführung seines Schnellbahngedankens Wilhelm Siemens und Heinrich Schwieger."

Abb. 3. Zustand nach Eröffnung der Verstärkungslinie.

neue Untergrundbahnhof Nollendorfplatz ist in bautech- r und architektonischer Beziehung eine Meisterleistung; Bahnsteige haben eine ganz neuartige indirekte Beleuch- erhalten. Der Bau der Strecke in der Motzstraße verur- wegen der tiefen Lage der Baugrubensohle — rd. 11 m der Straßenoberfläche — und der Nähe der beiderseitigen ronten ganz bedeutende Schwierigkei- Unter der Tunnelsohle war noch ein tiefer liegender Notauslaß der Schöne- r Kanalisation durchzuführen. Zur enlegung der Baugrube mußte das dwasser bis 11 m abgesenkt werden. Züge haben auf dem Wege vom oberen steig des Untergrundbahnhofes Nollen- latz bis zum oberen Bahnsteig des Bahn- Gleisdreieck nicht weniger als 19 m unterschied zu überwinden. Die bereits nte Rampe (Abb. 4) liegt in einer Stei- 1 : 30,5. Für den Bau dieser Rampe und nschlusses zur Kurfürstenstraße muß- 5 Hausgrundstücke erworben werden; nzen nimmt die neue Bahn 30 Haus- stücke in Anspruch. Um störende Be- geräusche zu vermeiden, liegen auf der n Rampenstrecke die Gleise in einer lossenen doppelwandigen Röhre (Abb. 4). Raum zwischen den beiden Wandungen it schalldämpfendem Material ausge- Um auch das Geräusch der aus der ucht in der Dennewitzstraße heraus- den Züge von den nebenliegenden Häu- fernzuhalten, ist die Überbrückung der witzstraße als allseitig geschlossenes beton-Bauwerk ausgeführt worden. Die neue Bahn tritt rst über den Gleisen des Potsdamer Außenbahnhofes aus Tunnel ins Freie; wie bereits erwähnt, überschreitet sie ahngelände auf eisernen Brücken, um dann in den Bahnhof dreieck einzumünden.

Auf der Schöneberger Zweigstrecke mußten die Bahnsteige erheblich verlängert werden, so daß später ein Verkehr mit Sechswagenzügen durchgeführt werden kann. Einstweilen wird die neue Ost-West-Verbindung durch Vierwagenzüge besorgt, die abwechselnd nach Bahnhof Uhlandstraße und nach Bahnhof Hauptstraße verkehren.

Die neu eröffnete Strecke, einschließlich der alten Schöneberger Linie, ist durchweg mit dem selbsttätigen Signalsystem ausgerüstet worden. Neue Stellwerke erhielten die Bahnhöfe Nollendorfplatz und Hauptstraße; umfassende Erweiterungsarbeiten waren in den Stellwerken Gleisdreieck, Wittenbergplatz und Uhlandstraße nötig. Auch war eine Erweiterung der Kraftversorgungsanlagen erforderlich. Infolge Außerbetriebsetzung des alten Kraftwerks in der Trebbiner Straße ist das Hochspannungs-Kraftwerk „Unterspree" wesentlich vergrößert worden. Es wurden zwei moderne Turbogeneratoren von je 10 000 Kilowatt aufgestellt, so daß die Gesamtleistung des Kraftwerks nunmehr 32 250 Kilowatt beträgt. Die früher vom Kraftwerk Trebbiner Straße gespeisten Strecken werden jetzt von dem neuen Umformerwerk Gleisdreieck versorgt.

Nach vorstehendem besteht zur Zeit das Netz der Berliner Hoch- und Untergrundbahn aus drei selbständig betriebenen Hauptlinien:

1. Die — in Abbildung 1 durch dünnen Strich markierte — Linie vom Bahnhof Nordring über Alexanderplatz, Spittelmarkt, Potsdamer Platz, Bülowstraße, Wittenbergplatz, einerseits über Fehrbelliner Platz, Breitenbachplatz nach Thielplatz, anderseits nach Bahnhof Wilhelmplatz und über Reichskanzlerplatz nach Stadion.
2. Die — in Abbildung 1 durch starken Strich gekennzeichnete — Linie von der Warschauer Brücke über Hallesches Tor, Gleisdreieck (oberer Bahnsteig), Kurfürstenstraße, Untergrundbahnhof Nollendorfplatz, einerseits nach Schöneberg (Hauptstraße), anderseits nach dem Kurfürstendamm (Uhlandstraße).
3. Die — in Abbildung 1 dünn ausgezogene Linie der Nordsüdbahn vom Bahnhof Seestraße über Stettiner Bahnhof, Friedrichstadt, Hallesches Tor, Belle-Alliance-Straße, einerseits nach Neukölln (Bahnhof Bergstraße), anderseits nach Tempelhof (Bahnhof Kreuzberg).

Dem Umsteigeverkehr zwischen diesen Linien dienen die Bahnhöfe Friedrichstadt, Gleisdreieck, Hallesches Tor, Nollendorfplatz und Wittenbergplatz.

Bei dieser Gelegenheit sei an einige für den Schnellbahnbetrieb Berlins wichtige Daten erinnert: Im Jahre 1902 wurde die 11,2 km lange Stammstrecke Warschauer Brücke-Potsdamer Platz eröffnet. Nachdem in den Jahren 1906 bis 1910 die

Abb. 4. Bahnrampe im Häuserblock an der Kurfürstenstraße mit anschließender Überbrückung der Dennewitzstraße und des Potsdamer Außenbahnhofes.

Strecken vom Knie bis Wilhelmplatz, von Bismarckstraße bis Reichskanzlerplatz, von Potsdamer Platz bis Spittelmarkt und von Nollendorfplatz bis Hauptstraße eröffnet waren, wodurch das Bahnnetz auf insgesamt 20,8 km erweitert wurde, erfolgte im Jahre 1913 durch Eröffnung der Strecken Spittelmarkt bis

Nordring, Reichskanzlerplatz bis Stadion, Wittenbergplatz bis Uhlandstraße und Wittenbergplatz bis Thielplatz ein Zuwachs von nicht weniger als 16.8 km, wodurch das Netz auf 37,6 km wuchs. In den Jahren 1923 bis 1926 wurden dann die Nordsüdbahnstrecken Seestraße-Hallesches Tor-Bergstraße und Hallesches Tor-Kreuzberg eröffnet und seitens der Hochbahngesellschaft schließlich die vorstehend beschriebene Verstärkungsstrecke Gleisdreieck-Wittenbergplatz. Der Umbau des Gleisdreiecks in einen Kreuzungsbahnhof und die zweite Überbrückung des Potsdamer Außenbahnhofes erfolgten im Jahre 1912. Der Bau der Verstärkungslinie selbst wurde im Jahre 1915 begonnen, kam aber wegen der Kriegsverhältnisse nur langsam vorwärts und mußte 1917 ganz stillgelegt werden. Er wurde erst im Sommer des Jahres 1925 wieder aufgenommen und dann schnellstens gefördert.

Die Aufstellung der Entwürfe für die Verstärkungslinie und die Leitung der Bauausführung erfolgte durch die Hochbahngesellschaft; soweit der Doppelbahnhof Nollendorfplatz in Betracht kam, im ständigen Benehmen mit dem Bezirksamt Schöneberg. Mit der architektonischen Ausbildung der [illegible] höfe war Professor Grenander betraut.

Die langersehnte Verstärkungslinie bringt in das Hochbah[illegible] System; sie gestaltet, wie bereits erwähnt, zwei nach W[illegible] sich gabelnde neue Stammlinien. Hierdurch wird die Leis[illegible] fähigkeit der Berliner Hochbahn sicherlich gehoben und [illegible] zur Erleichterung des Berliner Gesamtverkehrs beiget[illegible] Viel bleibt noch zu tun, um die immer unerträglicher wer[illegible] Berliner Verkehrsnot zu mildern. Nur der Bau von wei[illegible] Stadtschnellbahnen kann fühlbare Hilfe bringen. Die Ver[illegible] lichung der geplanten, in Abb. 1 gestrichelt dargestellten [illegible] längerungsstrecken der Hochbahn und Nordsüdbahn in Rich[illegible] West und Süd und die baldige Inbetriebsetzung der im Ba[illegible] findlichen, gleichfalls gestrichelt gezeichneten, in nordsüdl[illegible] Richtung verlaufenden Gesundbrunnen-Neuköllner Schnell[illegible] wäre zu begrüßen. Aber auch dies kann noch lange nich[illegible] Weisheit letzter Schluß sein. Der Berliner vermißt noch i[illegible] schmerzlich die längst geplante Frankfurter Allee-Schnell[illegible] linie und vor allen eine Schnellbahnverbindung des dicht[illegible] kerten Stadtteils Moabit mit der Innenstadt. W.[illegible]

Ein Beitrag zur Lösung der Frage über die zweckmäßige Gestaltung des Ladebetriebes mi[illegible] Elektrokarren auf Güterböden und Umladestellen.

Von Ministerialamtmann a. D. **Reffler**, München.

In meiner Schrift über Einrichtungen und Vorkehrungen für die Bedienung des Stückgutverkehrs auf den Eisenbahnen habe ich bei Besprechung der mechanischen Ladehilfsmittel für die Stückgutbewegung auf den Güterböden bereits darauf hingewiesen, daß bei der Verwendung von Elektrokarren der Bereitstellung geeigneter, vor allem mit niedriger Plattform versehener Anhänger besonderes Augenmerk zuzuwenden sein werde. Mit der neuzeitlich mehr und mehr zunehmenden Indienststellung von Elektrokarren im Ladebetriebe gewinnt diese Frage erhöhte Bedeutung und es möchte deshalb angezeigt erscheinen, sie einer eingehenderen Behandlung zu unterstellen.

Zunächst wird es sich darum handeln, zu entscheiden, welche Zahl von Elektrokarren für einen Ladebetrieb überhaupt notwendig ist, wenn Anhänger in ausreichender Zahl vorhanden sind. Das Ergebnis einer solchen Prüfung und Feststellung wird naturgemäß sehr wesentlich von den gegebenen örtlichen Verhältnissen abhängig sein und es wird namentlich beeinflußt werden vom Geschäftsumfang und von der Art der hauptsächlich anfallenden Güter, von der Grundform der Ladeanlage, von der Breite und Länge der Bühnen sowie davon, ob Verbindungsbrücken zwischen den Ladebühnen vorhanden sind, oder ob beim Fehlen solcher Verbindungen durch Eisenbahnwagen hindurchgefahren werden muß.

In Nr. 16/1926 dieser Zeitung hat Obergütervorsteher Grunow Vorschläge für die Gestaltung von Anhängern gemacht und dabei ausgesprochen, es dürften im allgemeinen auf jeden Elektrokarren fünf Anhänger zu rechnen sein. In Nr. 24 dieser Zeitung hat Reichsbahnoberrat Dr. Herrmann die Verwendung von Elektrokarren auf Umladestellen einer eingehenden Betrachtung unterstellt und dabei namentlich hervorgehoben, wie durch Verwendung von Anhängern bei der Umladestelle Soest (zur Zeit 9 Anhänger zu 6 Elektrokarren) die Leistungen gegenüber der bis dahin üblichen ausschließlichen Verwendung von Elektrokarren wesentlich erhöht worden sind.

Die Erkenntnis, daß es doch sehr unwirtschaftlich sei, den Elektrokarren nur als Lademittel auszunützen und ihn durch das Auf- und Abladen der Güter lange Zeit hindurch seiner eigentlichen Bestimmung, nämlich der Bewegung von Gütern, zu entziehen, hat beispielsweise in Regensburg schon vor längerer Zeit dazu geführt, als eigentliches Ladegerät Anhänger, als Zugkraft zur Fortbewegung der beladenen Anhänger dagegen einen Elektrokarren zu verwenden. Mitbestimmend für diese Übung war, daß das Auf- und Abladen der Güter auf die 60 cm hoch liegende Plattform des Elektrokarren für die Arbeiter beschwerlich ist und daß außerdem die zur Beförderung durch den Elektrokarren bestimmten Güter in größerer Zahl bis zum Eintreffen desselben bereit gestellt, also doppelt behandelt werden mußten. Jetzt werden die Anhänger beladen und der Elektrokarren ist damit freizügig geworden und wird fast nur als Schlepper für die Fortbewegung der Anhänger verwendet.

Diese Anordnung hat sich vorzüglich bewährt. Es könnte indessen diese Einrichtung die Annahme aufkommen lassen, daß bei einer ausgedehnten Verwendung von Anhängern nicht ein Elektrokarren, sondern ein Elektroschlepper als Fahrzeug zu verwenden sei. Dies trifft jedoch nicht zu, denn abgesehen davon, daß der Elektrokarren nach Bedarf und bei passender Gelegenheit auch beladen wird, namentlich mit leichteren Gütern, ist er deswegen auch geeigneter al[illegible] Motor, weil seine Plattform es zuläßt, daß bei Langeisen [illegible] anderen langen Stücken diese auch über den Anhänger hi[illegible] ragen können; wobei der Elektrokarren gewissermaße[illegible] Schutzwagen dient. Bei einem Elektroschlepper ohne Plat[illegible] wäre ein solches Übergreifen nicht möglich.

Für die Verwendung des Elektrokarren als Zugkraft s[illegible] außerdem noch der Umstand, daß bei Änderung der Fah[illegible] tung keine Wendung des Fahrzeuges wie beim Elektroschl[illegible] notwendig ist. Der Elektrokarren-Führer schaltet den [illegible] von der „Vorwärts"- in die „Rückwärts-Richtung", wende[illegible] um und der Karren kann ohne weiteres seine Fahrt i[illegible] Gegenrichtung antreten. Dieser Umstand ist namentlic[illegible] Ladeanlagen mit schmalen Bühnen von wesentlicher Bedeu[illegible]

Bei Verwendung der in Regensburg ursprünglich schon vo[illegible] denen 10 Vierrad-Wagen als Anhänger galt es vor allem [illegible] entsprechende Anhängevorrichtung zu schaffen. Bei dem g[illegible] Höheunterschied der Ruhepunkte der Anhängevorrichtun[illegible] Stahlblechrahmen der Plattform des Elektrokarren eine[illegible] und der niedrigeren Ladebrücke der Anhänger andererse[illegible] gaben sich Schwierigkeiten beim Ein- und Aushängen. [illegible] wurden beseitigt, indem am Scheitelpunkt der in Dreieck[illegible] hergestellten Anhängevorrichtung eine bewegliche Zunge [illegible] bracht wurde. Bei den zur Erhöhung des Bestandes [illegible] beschafften 10 Anhänger wurde nach vorausgegangenen, ge[illegible] sam von der Güterstation und der Transportgerätefabrik [illegible] holz & Hübsch in Regensburg ausgeführten Versuchen di[illegible] hängevorrichtung in der Form einer Gabel ausgebildet, die [illegible] oben beweglich, nach der Seite steif befestigt ist. Eine a[illegible] Bordwand befindliche Kette dient dazu, die Gabel in h[illegible] zogener Stellung festzuhalten. An der Rückseite der K[illegible] angebrachte Haken sind zum Anhängen weiterer Karre[illegible] stimmt. Die stabile Kupplung ermöglicht, daß auch mit [illegible] größeren Zahl von Anhängern die vorkommenden Kurven [illegible] aus sicher befahren werden können. Die Zugkraft des mit [illegible] rad-Lenkung versehenen Elektrokarrens mit einem Eigenge[illegible] von 1250 kg reicht hierbei für ein Ladungsgewicht von 4 [illegible] Eine Begleitung der Elektrokarren-Fahrten mit Anhänger [illegible] nicht statt.

Die Ausmaße der in Verwendung stehenden Anhänge[illegible] sind verschieden; die Länge beträgt 1,80—2,15 m, die [illegible] 0.95—1,10 m; die Plattformhöhe beträgt bei allen Anhä[illegible] 25 cm. Die Vorderräder haben einen Abstand von 105 c[illegible] sind so in eine Springgabel eingebaut, daß sie sich nach [illegible] Richtungen drehen; die Hinterräder ruhen auf einer fests[illegible] den Achse. Die Beschaffungskosten eines solchen Anhä[illegible] belaufen sich durchschnittlich auf 230 Mark.

Die Anhänger werden in ihrem Aufbau den allgemeine[illegible] dürfnissen und den besonderen örtlichen Verhältnissen [illegible] passen sein. Der in Abb. 1 gezeigte Anhänger wird in R[illegible] burg zur Beförderung wenig umfangreicher Güter, die zwi[illegible] den beiden Borden leicht Platz finden, verwendet. Dann [illegible] auch zur Beförderung von Langeisen, Eisenrohren, Bohle[illegible] dergl., wobei die betr. Stücke oben auf die Borde gelegt w[illegible] Gegen das Herabfallen schützen die an den Borden angebra[illegible] Hörner. Abb. 2 zeigt einen Anhänger mit Vorrichtung [illegible] Einstecken von Rungen. Er wird hauptsächlich zur Beförd[illegible] der in Regensburg in großer Zahl anfallenden Rohrmatte[illegible]

ichen Sendungen benutzt. Nach Abnahme der Rungen kann ·ie Anhänger 3 verwendet werden, da auch er mit Ösen zum iaken der Auffahrbrücke versehen ist. Bei dem in der 3 gezeigten Anhänger fehlt die hintere Bordwand. Er wird Aufnahme schwerer, unhandlicher Gegenstände, dann aber zur Beförderung der in Regensburg sehr zahlreich an-nden schweren Mehlsäcke benutzt. An der Rückseite ist Einrichtung zum Einhaken eines Auffahrbrettes vorhanden. r Benutzung eines kleinen Sackkarrens können beispiels-

Abb. 1.

e schwere Mehlsäcke mühelos von der Wage oder auch un-elbar vom Fuhrwerk weg aufgefahren werden. Um das nfahren mit den Säcken an die Kante der Plattform des ängers leicht zu ermöglichen, sind die Räder des für diese cke besonders gebauten Sackkarrens innerhalb der me angebracht und haben nur eine Spurweite von 33 cm. Benutzung einer solchen Ladebrücke können auch schwere er mit leichter Mühe auf den Anhänger gerollt werden. Die änger können auch so eingerichtet werden, daß das Hinter- umgelegt und als Ladebrücke verwendet werden kann. Ein ner, von der Firma Runger in Arnstadt gebauter Anhänger auf der Umladestelle Kalk-Nord ausprobiert; seine Platt-höhe beträgt nur 17 cm und er zeichnet sich außerdem h eine sehr große Wendigkeit aus, was besonders dann von tigkeit ist, wenn durch Eisenbahnwagen hindurch gefahren in schmale Bühnen eingelenkt werden muß.

r Elektrokarren mit Anhänger wird in Regensburg in der ptsache zur Verbringung des Ortsgutes von der Annahme zu Verladestellen, in geringem Umfange jedoch auch bei der adung verwendet. Es hat dies seinen Grund darin, daß die sten Wege von der Annahmestelle weg zurückzulegen sind, rend bei den kürzeren Wegen der für die Richtungsver-ng eingerichteten Umladeanlage die Einsetzung des Elektro-ens weniger notwendig und vorteilhaft erscheint. Außer-aber können die Anhänger für die Aufnahme des Gutes an Annahmestellen ganz besonders vorteilhaft verwendet wer-zumal es keine Rolle spielt, ob der beladene Anhänger etwas er oder später vom Elektrokarren abgeholt wird, das Zeit-ältnis zwischen Fahr- und Ladetätigkeit hier also nicht von utung ist. (Die Grundform der Regensburger Ladeanlage uf S. 39 meiner eingangs erwähnten Schrift abgebildet.)

s Empfangs-Ortsgut kann jetzt bei dem Fehlen einer Ver-ung zwischen der Versand- und Empfangshalle nicht un-elbar von der Umladestelle weg in die Abgabehalle ver-ht werden; es muß vielmehr in besonderen Ortswagen ge-melt und in diesen zur Abgabehalle überführt werden. Nach führung der vorgesehenen baulichen Änderung kann das gut unmittelbar mit Elektrokarren von der Umladestelle in Abgabehalle gebracht werden, wodurch nicht nur ladedienst- und wirtschaftlich große Vorteile erreicht, sondern auch größere Beschleunigung in der Ausgabe des Ortsgutes er- wird. Nach Herstellung der Verbindung „Bühnen-Emp-shalle" wird ein zweiter Elektrokarren notwendig, für en wirtschaftliche Ausnützung alle Voraussetzungen ge-n sind.

enn in Regensburg 20 Anhänger mit einem Elektrokarren eilhaft verwendet werden können, so können selbstredend aus diesem Sonderfall noch keine allgemein gültigen Schlüsse abgeleitet werden, denn wie bereits erwähnt, sind gerade auf diesem Gebiete die örtlichen Verhältnisse von tief einschneidender Bedeutung. Immerhin aber wird erkannt werden können, daß der Anhänger die weiteste Anwendung, der Elektrokarren dagegen eine entsprechende Einschränkung zu erfahren haben wird. Ein solches Vorgehen wird auch schon durch die Wirtschaftlichkeit geboten.

Bemerkt muß hier noch werden, daß der Güteranfall in Regensburg auch mit einer geringeren Zahl von Anhängern bewältigt werden könnte. Es müßte aber dann auf eine entsprechend raschere Entladung der auf die Bühnen gestellten Anhänger Bedacht genommen werden, wodurch mehr Personal für die Entladung notwendig würde. Dieser Personalmehrung gegenüber erscheint bei den in Regensburg gegebenen Verhältnissen die Vorhaltung einer größeren Zahl von Anhängern zweckmäßiger und wirtschaftlicher. Dazu kommt, daß Zusatz-Ladegeräte, die nicht in ausreichender Zahl vorhanden und leicht greifbar sind, von der Belegschaft nicht gerne benutzt und so leicht ihrem eigentlichen Zwecke entzogen werden.

Zu der vom Reichsbahnoberrat Dr. Herrmann eingehend behandelten Frage des besonderen Gedinges für den Elektrokarrenbetrieb sei noch erwähnt, daß in Regensburg der Elektrokarren im Leistungsbuch unter den geleisteten Gedingetagewerken mit zwei Tagwerken erscheint; die erzielte Einsparung beträgt zwei Mann.

Die Frage bleibt offen, ob es bei den gegebenen Verhältnissen zweckmäßiger erscheint, den Elektrokarren als zwei Arbeiter im Gedingebuch vorzutragen, oder wenn die Stückzeiten unter Berücksichtigung der Leistung des Elektrokarrens festgesetzt werden. In diesem Falle müßten je nach der Stundenzahl, während der der Elektrokarren in Verwendung ist (beispielsweise muß er auch bei kleineren Reparaturen vorübergehend aus dem Betrieb zurückgezogen werden), bzw. für die Stundenzahl, während der die Elektrokarren-Arbeit ruht oder aus ladetechnischen Gründen eingeschränkt werden muß (wie dies im Spätdienst notwendig werden kann), je besondere Stückzeiten festgesetzt werden. Tritt eine Vermehrung der Elektrokarren ein, dann muß die Stückzeit entsprechend geändert werden.

Bei Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Elektrokarrenbetriebes ist zu berücksichtigen, daß das Auf- und Abladen vielfach umständlicher ist, als beim Stechkarrenbetrieb. Als Ersparnis kann — rein geldlich betrachtet — nur gelten: 1. der durch die raschere Fortbewegung der Güter erzielte Zeitgewinn, 2. der Zeitgewinn, der mit der Beförderung größerer Lasten auf einmal erreicht wird.

Abb. 2.

Ein besonderer Vorteil ist außerdem darin zu erblicken, daß die Einführung des Elektrokarrens in den Ladebetrieb zu einem gründlicheren Studium des Ladegeschäftes überhaupt zwingt, und außerdem zu einer Verbesserung der Lademittel im allgemeinen und der Ladeanlagen im besonderen Anlaß gibt. Dabei ist die bei der Güterbewegung mit Elektrokarren eintretende Erleichterung für die Arbeiter, und die mögliche raschere Abwicklung des Ladegeschäftes noch besonders hoch einzuschätzen. Dringend zu wünschen ist, daß die Arbeiterschaft sich mit dem neuen Lademittel und mit der veränderten Betriebsweise befreundet

und sie so zu einer möglichst großen Auswirkung bringt. Eine gute Verdienstmöglichkeit wird die Erreichung dieses Zieles erleichern.

Im Zusammenhang mit der Besprechung des Elektrokarrenbetriebes hat Obergütervorsteher Grunow in seinem vorstehend erwähnten Aufsatz die Befürchtung ausgesprochen, daß Eisenplatten als Bodenbelag für Elektrokarren deswegen nicht geeignet seien, weil bei Schmutzbildung auf den Eisenplatten die Räder des Elektrokarrens schleudern. Nach meinen Beobachtungen ist dieser Mißstand überall da zu beklagen, wo beim Eintritt von länger anhaltender feuchter Witterung auf schlecht gereinigten Fahrbahnen sich ein Schlammüberzug bildet. Diese Schlammbildung wird verstärkt, wenn der Bodenbelag, wie beispielsweise bei Asphalt, selbst stark zum Nässen neigt, oder wenn die Fahrbahn Risse und Löcher aufweist, in denen der Schmutz sich ansammelt. Bei Fahrbahnen mit gut verlegten, entsprechend starken Eisenplatten teile ich die von Grunow ausgesprochene Befürchtung nicht, da gerade Eisenplatten leicht zu reinigen sind und damit der Hauptgrund für die Schlammbildung entfällt.

Für nicht überdachte Außenpodien konnte die Frage des Bodenbelages noch nicht in zufriedenstellender Weise gelöst werden. Aus Holz erbaute Ladepodien sind mit Eisenplatten belegt worden, wobei der Eisenbelag als solcher sich gut bewährte, während Mängel in der baulichen Ausführung der Anlage, wie auch Schulze in Nr. 34/1926 dieser Zeitung, unter Hinweis auf die Podienanlage in Hamburg Han. Hgbf. mitteilt, sich störend ausgewirkt haben. Die dort näher bezeichneten Mängel konnten bei später erbauten Anlagen, wie beispielsweise in Aschaffenburg, vermieden werden. Der dortige Eisenbelag der offenen Podienanlage bewährt sich bestens.

Bei massiv erbauten offenen Ladepodien sind die verschiedensten Versuche zur Gewinnung einer guten Fahrbahn gemacht worden: Gußasphalt, Asphalt-Verbundplatten, Hartasphaltplatten, Stampfbeton, Klinker, Stahlbeton, Zem estrich, Zementsteinplatten, Zementestrich mit Granitsplitt, mentestrich mit Bandeiseneinlagen, Holzpflaster. Die Tatsa daß mit allen diesen Materialien kein zufriedenstellendes gebnis erreicht werden konnte, hat die RBD. Würzburg ve laßt, auch bei massiven Podien einen Versuch mit Eisenb zu machen. Der zunächst auf dem offenen Podium der Lad lage in Würzburg Hbf. durchgeführte Versuch hat sich vor lich bewährt. Es darf angenommen werden, daß der Ei plattenbelag bei sachgemäßer Ausführung auch auf offenen dien den Vorzug verdient.

Abb. 3.

Zum Schlusse möchte ich noch auf einen wichtigen Teil Ausgestaltung der im Elektrokarrenbetrieb verwendeten hänger hinweisen, nämlich auf eine zweckmäßige Ausführ der Achslager und der Schmiervorrichtung. Die Beanspruch dieser Teile der Fahrzeuge ist beim Elektrokarrenbetrieb allgemeinen schon sehr groß, sie wird aber noch wesentlich höht, wenn häufig durch Eisenbahnwagen hindurchgefahren den muß, wie es beispielsweise bei den Anlagen in Wahren Kalk-Nord der Fall ist. Bei dieser stärkeren Beanspruchung Fahrzeuge hat sich die bisher übliche Achslagerung und Schmiervorrichtung nicht immer als ausreichend erwiesen; mentlich sind die Schmierbüchsen vielfach schon nach ku Zeit abgefallen; sie halten den starken Stößen, die beim Du fahren durch Eisenbahnwagen unvermeidlich sind, nicht st Es möchte deshalb angezeigt erscheinen, zu prüfen, ob die Zeit für den Stechkarren zur Ausprobierung gelangen Lager und Schmiervorrichtungen sich nicht auch für die hänger eignen. Selbstredend werden beim Durchfahren du Eisenbahnwagen, namentlich wenn die Böden dieser Wagen hö liegen, auch die empfindlichen Teile der Elektrokarren stark Anspruch genommen und es gewinnt deshalb die Frage der H stellung geeigneter Gleisüberbrückungen mehr und mehr Bedeutung.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ernennungen im Reichsverkehrsministerium.** Im Reichsverkehrsministerium ist der bisherige Ministerialdirektor der technischen Eisenbahnaufsichtsabteilung Gutbrod zum Staatssekretär und der Ministerialrat Geheime Baurat Knaut zum Ministerialdirektor der technischen Eisenbahnabteilung ernannt worden. Beide Beamte stammen aus der Preußisch-Hessischen Staatsbahnverwaltung. Staatssekretär Gutbrod hat den Eisenbahndirektionen Halle, Berlin und Köln angehört. Vom 16. Januar 1920 bis 31. März 1920 war er Präsident der Eisenbahndirektion Cassel und vom 1. April 1920 bis 31. Juli 1921 des Eisenbahn-Zentralamtes, 1921 wurde er zum Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium ernannt. Ministerialdirektor Knaut war bei den Eisenbahndirektionen Hannover und Berlin tätig; dem 1. Dezember 1924 war er Ministerialrat im Reichsverke ministerium. Das Staatssekretariat im Reichsverkehrsminist um war zwei Jahre nicht besetzt. Zuletzt hatte der jetzige nister Dr. Krohne die Stellung inne.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Durch Verordnung Reichsverkehrsministers vom 2. Oktober d. J. ist § 56 Abs. der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie folgt gefaßt word „Reicht der für die Beschreibung und die Angabe des Gewic der Güter vorgesehene Raum auf der Vorderseite des Fra briefs nicht aus, so ist die Rückseite zu benutzen; nötigenf sind dem Frachtbrief gleichgroße Blätter anzuheften und d besonders zu unterzeichnen. Im Frachtbrief ist auf sie zu v weisen. Wird das Gesamtgewicht einer solchen Sendung an geben, so ist es im Frachtbrief an der hierfür vorgeseher Stelle einzutragen.“ Durch die Einschaltung der Worte „ die Angabe des Gewichts“ wird klargestellt, daß nötigenfa

das Einzelgewicht der verschiedenen Güter auf der Rück- des Frachtbriefs oder auf den ihm angehefteten Blättern lagen) zu vermerken ist. Die Regelung der Frage, in wel- Weise die Angaben zu machen sind, wenn bei Gütern ver- dener Tarifklassen eine getrennte Frachtberechnung ver- t wird, bleibt den mit Genehmigung des Reichsverkehrsmini- ums von den Eisenbahnen festzusetzenden Ausführungsbe- nungen überlassen. Gleichzeitig ist durch eine neue Fassung § 74 Abs. (4) dieser Ordnung klarer ausgedrückt worden, die Eisenbahnen bei Beförderungshindernissen zur Erhebung arifmäßigen Lager- und Wagenstandgeldes berechtigt sind, ld der Absender mit der Erteilung der Verfügung über das säumig ist.

Reisen nach Ostpreußen (Richtung Marienburg) über Brom- -Thorn. Der beschleunigte Personenzug Berlin Stadtbahn- kuhnen Nr. 305 wird fast täglich zur Reise nach Ostpreußen ichtung Marienburg — mit Fahrkarten über Bromberg- n benutzt. Die Reisenden sind der Meinung, daß sie in eidemühl mit dem Zuge 1022 um 9,05 Anschluß über Thorn n. Dies ist aber nicht der Fall, da die Züge 1022, 1024, 1026 1028 ausschließlich dem innerpolnischen Ver- dienen. Es entsteht somit bei Ankunft des B. P. 305 in eidemühl (5,24 vorm.) für Reisende nach Ostpreußen über ylau ein unfreiwilliger Aufenthalt von 22 Stunden, da sie mit dem Personenzug 312 um 3,14 vorm. weiterfahren en.

Die neue Schluchseebahn. Im südlichen Schwarzwald ist die 19 km lange Strecke von Titisee nach Schluchsee fertig- llt worden. Die neue Eisenbahnlinie nimmt ihren Anfang ahnhof Titisee, schmiegt sich an den Abhang des Hochfirst führt am Südufer des Sees entlang. Vom Ende des Sees an t die Strecke am Abhang des Seebachtales bis zur Station nthal, einem hervorragenden Ausgangspunkt für Skitouren. Bärenthal biegt die Bahn scharf nach Südost, umfährt in em Bogen das Dorf Altglashütten und erreicht gleichzeitig Scheitelpunkt mit 1000 m Höhe. Nun geht es sanft ab- s am Weiher Reiterwies vorbei zum Haltepunkt Aha und das Tal hinunter nach Schluchsee. Am Ufer des Sees ent- führt die Bahn bis Seebrugg, von wo die Fortsetzung nach lasien geplant ist.

Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege. Die bahn gewährt bekanntlich bei den von Vereinen für ndpflege unter Leitung sachverständiger erwachsener Per- veranstalteten gemeinschaftlichen Ausflügen jugendlicher nen, die das 20. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, Fahrpreisermäßigung. Diese ist am 1. Mai 1926 von 33⅓ 0% erweitert worden. In Verbindung hiermit mußte eine gere Prüfung der Voraussetzungen für die Inanspruch- e der Ermäßigung und eine schärfere Überwachung der ten eintreten. Diesem Zweck dient auch der vom 1. Ja- 1927 an vorgeschriebene Lichtbildausweis für die die Fahrt nden Personen. Die Anregung zur Einführung des Licht- usweises ist aus den Kreisen der Jugendpflegebewegung ge- nen, die selbst ein Interesse an der Kontrolle der Jugend- en haben. Andererseits muß die Eisenbahn darauf sehen, die weitgehende Vergünstigung nicht für Fahrten in An- h genommen wird, die mit der Jugendpflege nichts zu tun . Der Lichtbildausweis kann für eine beliebige Anzahl Personen im voraus beantragt werden und wird, ebenso wie ig die Bescheinigung über die behördliche Anerkennung, Jugendpflegeverein, von der zuständigen Verwaltungsbe- , in Preußen von dem Regierungspräsidenten, unent- lich ausgestellt. Auch in der Geltungsdauer ist der eis nicht beschränkt, so daß den Vereinen durch die Neue- abgesehen von der einmaligen Beibringung der Licht- , Kosten und Unbequemlichkeiten nicht entstehen. die bisher von der Eisenbahnverwaltung erteilten Be- nigungen über die behördliche Anerkennung mit Ablauf des nderjahres 1926 ihre Gültigkeit verlieren, müssen die Ver- die auf die Fahrpreisermäßigung Anspruch haben, am nuar 1927 im Besitze der neuen Bescheinigungen sowie der bildausweise für die Führerpersönlichkeiten sein.

Vorlesungen über Eisenbahnverkehrsrecht. Der Wirkliche me Rat Professor Dr. von der Leyen wird im kom- en Winterhalbjahr Vorlesungen an der Berliner Universität deutsches und internationales Eisenbahnverkehrsrecht mit gen halten. Die Vorlesungen finden Dienstags von 10 bis r und Donnerstags von 10—11 Uhr im Hörsaal 91 statt. eginnen am 28. Oktober.

Vorlesung über Eisenbahntarifwesen. Ministerialrat Nie- k vom Reichsverkehrsministerium wird auch in diesem rsemester an der Handelshochschule (Berlin C 2, Span- Straße 1) eine Vorlesung über Eisenbahntarifwesen halten. Die Vorträge finden Dienstags von 9 bis 10 Uhr vormittags im Hörsaal 203 der Handelshochschule statt und haben am 26. Oktober begonnen.

Österreich.

— Österreichs Außenhandel im Juli. Der Umfang des österreichischen Außenhandels (freier Verkehr und Veredlungsverkehr) hat im Juli, nach den Vormonaten gemessen, in beiden Verkehrsrichtungen etwas abgenommen, und da die Einfuhr stärker zurückgegangen ist als die Ausfuhr, hat das Bilanzpassivum eine Verringerung erfahren. Die Wareneinfuhr erreichte im Juli einen Wert von 208 Millionen Schilling, der Wert der Ausfuhr betrug 135 Millionen Schilling, es ergab sich sonach ein Einfuhrüberschuß von 73 Millionen Schilling gegenüber einem solchen von 81 Millionen Schilling im Juni und 89 Millionen Schilling im Durchschnitt des ersten Halbjahres. In den ersten sieben Monaten wurden aus dem Auslande Waren im Werte von 1544 Millionen Schilling eingeführt und Waren im Werte von 944 Millionen Schilling dahin ausgeführt. Für diesen Zeitraum betrug somit das Bilanzpassivum 600 Millionen Schilling.

In den einzelnen Hauptgruppen des internationalen Warenschemas ergibt sich für den Monat Juli und die ersten sieben Jahresmonate zusammen folgendes Bild (in Millionen Schilling): Einfuhr: Gesamtwert im Juli 208 (Januar bis Juli 1543,9). Ausfuhr: Gesamtwert im Juli 134,6 (Januar bis Juli 944,1).

Ungarn.

— Aufwertung der Obligationen der Budapester Lokalbahn a. G. In der Ende Oktober d. J. stattfindenden Generalversammlung wird die Frage der Einlösung der im Jahre 1911 ausgegebenen Eisenbahnobligationen erörtert werden. Von diesen Obligationen sind noch Stücke im Nennwerte von 3,1 Millionen Goldkronen im Verkehr. Der Verwaltungsrat bietet den Obligationenbesitzern eine 15proz. Aufwertung an und ist bereit, je Obligation im Nennwerte von 100 Kronen 15 Goldkronen zu zahlen. Der Verwaltungsrat will gleichzeitig mit der Aufwertung der alten Obligationen einen neuen Obligationskredit in Anspruch nehmen. Dieser Kredit soll zu Investitionszwecken verwendet werden. Die neuen Obligationen sollen im Verlaufe von 27 Jahren ausgelost werden.

Übrige europäische Länder.

— Die Tarifreform in der Tschechoslowakei. Der Verein der Tarifeure in der tschechoslowakischen Republik verhandelte in seiner am 15. d. M. stattgefundenen Sitzung über den heutigen Stand und die weitere Entwicklung der tschechoslowakischen Gütertarifreform und hat einstimmig beschlossen, dem Eisenbahnministerium den nachstehenden Antrag zu unterbreiten: Mit Rücksicht darauf, daß die Ausgabe des neuen Reformtarifs erst in 3 bis 4 Jahren möglich sein wird, empfiehlt der Verein die Ausgabe eines neuen Übergangstarifs an Stelle von Kundmachungen oder Nachträgen über teilweise erlassene Änderungen, weil der tschechoslowakische Gütertarif heute bereits unübersichtlich ist.

— Teilweise Aufwertung der Markobligationen der Aussig-Teplitzer Bahn für Altbesitzer. Über den Stand der Frage der Aufwertung der Markverpflichtungen der Aussig-Teplitzer Bahn, über den zuletzt in Nr. 40, S. 1055 d. Ztg. berichtet wurde, ging dem „Prager Tagblatt“ von maßgebender Stelle folgende Mitteilung zu: Ende 1925 wurde versucht, im Wege eines zwischenstaatlichen Übereinkommens mit Deutschland eine Vereinbarung zu treffen, wie die auf Mark lautenden Obligationen und Prioritäten, die unter den Friedensvertrag fallen, eingelöst werden sollen. Zwischen der Prager deutschen Gesandtschaft und dem tschechoslowakischen Außenministerium wurde mehrmals über diese Angelegenheit Fühlung genommen, ohne daß diese Besprechungen zu einem bestimmten Ergebnis geführt haben. Es wurde daher von der Absicht, die Frage durch ein zwischenstaatliches Übereinkommen zu regeln, Abstand genommen und beschlossen, die Fragen innerstaatlich zu lösen. Seit einiger Zeit finden bei den zuständigen Ministerien über die Ausarbeitung eines entsprechenden Gesetzentwurfes, der jedoch nur die Skripturobligationen umfassen wird, Beratungen statt. Bei der Ausarbeitung der Einlösungsbedingungen wird von dem früheren Grundsatz, daß der Währungscharakter dieser Obligationen Papiermark sei, abgegangen und eine Teilaufwertung ins Auge gefaßt. Die Aufwertung soll nach dem Muster der deutschen Aufwertungsgesetze erfolgen. Gleichzeitig wird eine strenge Unterscheidung zwischen Altbesitzern und Neubesitzern gemacht. Das Aufwertungsrecht soll nur für die Altbesitzer gelten, zu welchem Zweck ein bestimmter

Stichtag festgesetzt werden wird. Die Bestimmungen dieses Gesetzes, das in der nächsten Zeit fertiggestellt werden dürfte, werden auf die Markverpflichtungen der Aussig-Teplitzer, weiter auf jene der Dux-Bodenbacher und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn Anwendung finden.

— **Aktientilgung der Ferdinands-Nordbahn.** Die Konzession der Nordbahn läuft im Jahre 1940 ab. Bis zu diesem Zeitpunkte stehen der Nordbahn außer dem Erträgnis ihres Privatbesitzes die staatlichen Einlösungsrenten zur Verfügung, welche im letzten Geschäftsberichte mit 8 765 332 Kc. beziffert wurden. Für die zukünftige Festsetzung der Dividende wird es von Wichtigkeit sein, in welcher Weise die Frage der Aktientilgung, welche die Nordbahn seit dem Jahre 1921 ausgesetzt hat, geregelt werden wird. Gleichzeitig mit der Aussetzung der Aktientilgung hat die Nordbahn einen Aktientilgungsfonds gebildet, welcher in der letzten Bilanz mit 3,9 Mill. Kc. eingestellt ist. Von dem gesamten 156 Mill. Kc. betragenden Aktienkapital wurden bis Ende 1925 18,4 Mill. getilgt. In der letzten Generalversammlung hat die Verwaltung der Nordbahn der Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Dividende aus den Einlösungsrenten in der Höhe von 100 Kc. auch in Zukunft wird aufrechterhalten werden können, endgültig werde sich dies aber erst nach Erstellung des neuen Tilgungsplans ergeben. Es scheint die Absicht zu bestehen, die rückständigen Einlösungsrenten, zu deren Zahlung sich die tschechische Regierung jetzt bereit erklärt hat, dem Aktientilgungsfonds zuzuweisen.

— **Vereinbarung über die tschechoslowakischen Grenzbahnhöfe auf reichsdeutschem Gebiet.** Die Verhältnisse auf den Bahnhöfen der tschechoslowakischen Staatsbahnen auf reichsdeutschem Gebiet in Adorf und Haidmühle, Furt im Walde und Eisenstein wurden in den letzten Tagen auf Grund der noch mit der ehemaligen österreichischen Bahnverwaltung getroffenen Abkommen geregelt und eine Einigung zwischen der tschechoslowakischen und der reichsdeutschen Eisenbahnverwaltung erzielt.

— **Verhandlungen über ein tschechoslowakisch-ungarisches Eisenbahntarif-Abkommen.** Nach tschechoslowakischen und ungarischen Blättermeldungen werden in Prag wichtige Beratungen wegen der Schaffung eines Eisenbahntarif-Abkommens zwischen den beiden Ländern geführt. Für Ungarn ist der Durchzug über die Tschechoslowakei wegen bedeutender Mengen landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach Deutschland wichtig. Mangels eines Abkommens war die geordnete Lieferung bisher nicht gesichert, so daß Exporteure ständig großen Schaden hatten.

— **Abermalige Neuorganisierung der rumänischen Staatsbahnen?** Bekanntlich erhielten die rumänischen Staatsbahnen im vergangenen Jahr eine neue Organisation mit einem Verwaltungsrat an der Spitze, der die Angelegenheiten der Eisenbahn möglichst unabhängig von politischen Einflüssen leiten sollte. Der Verwaltungsrat wurde von der damaligen liberalen Regierung mit Anhängern dieser Partei besetzt.

Wie die rumänische Presse berichtet, ist dieser Verwaltungsrat der derzeitigen Regierung unbequem und General Jonescu, Unterstaatssekretär des Verkehrsministeriums, gedenke dem Parlamente noch in diesem Jahre einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Verfassung der Eisenbahn wieder grundlegend ändert, und vor allem die Einrichtung des Verwaltungsrates beseitigt, die Eisenbahn also wieder direkt dem Ministerium unterstellt.

— **Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen** stellten sich im dritten Vierteljahr 1926 wie folgt:

	1926 Fr.	gegen 1925 Fr.
Einnahmen im Personenverkehr . . .	43 329 000	45 880 621
Einnahmen im Gepäck- und Güterverkehr	55 417 000	58 592 638
Verschiedene Einnahmen	5 736 000	5 595 234
Zusammen:	104 482 000	110 068 493
Betriebsausgaben	64 521 000	64 570 320
Betriebsüberschuß	39 961 000	45 498 173

— **Italienische Handelsbilanz im September 1926.** Die Handelsbilanz des Monats September war besonders günstig. Die Einfuhr betrug 1 766 717 853 Lire und die Ausfuhr 1 694 410 259 Lire. Der Unterschied zwischen Ein- und Ausfuhr beträgt somit nur 72 307 594 Lire und ist nicht nur um etwa 370 Millionen Lire niedriger als diejenige vom August, sondern auch bedeutend niedriger als im September 1925. Die Ausfuhr des September 1926 war die stärkste, die Einfuhr bisher die schwächste in diesem Jahre.

— **Die französischen Beamten.** Nach einer Statistik im M[illegible] von Anfang September gibt es in Frankreich 696 678 Beamte [illegible] Angestellte aller Dienstgrade, deren Bezüge vom Staat gez[illegible] werden. Sie verteilen sich auf 27 Amtskreise. An erster S[illegible] steht der öffentliche Unterricht mit 146 783 Beamten, an le[illegible] Stelle die Verwaltung der Ehrenlegion mit immer noch 463 [illegible] amten. Die vierte Stelle nehmen die Staatsbahnen mit e[illegible] Schar von 89 611, die sechste Stelle diejenigen von El[illegible] Lothringen mit 45 000 Köpfen ein.

— **Freie Fahrt für Beamte in Spanien.** Eine der ersten [illegible] nahmen der militärischen Regierung in Spanien war die [illegible] hebung der Berechtigung der Staats- und sonstigen Beamten [illegible] unentgeltlichen Benutzung der Eisenbahn, da mit dieser [illegible] rechtigung viel Mißbrauch getrieben wurde. Bald mußten je[illegible] wieder Ausnahmen zugelassen werden. Seit dem 1. Septe[illegible] ist die Angelegenheit durch eine Verordnung des Königs [illegible] geregelt; sie bezeichnet ausdrücklich alle die Beamten, d[illegible] freie Fahrt auf der Eisenbahn zusteht. Damit wird vor[illegible] sichtlich eine erhebliche Einschränkung der unentgeltlichen [illegible] nutzung der Eisenbahnen erreicht werden.

— **Entstaatlichung der Eisenbahnen in Portugal.** Nach[illegible] bisher in Portugal Staats- und Privatbahnen nebeneinander [illegible] standen haben, hat die Regierung nunmehr den Entschluß [illegible] faßt, die Staatsbahnen zu verpachten. Vor dem Kriege sta[illegible] Staats- und Privatbahnen in Portugal in bezug auf das [illegible] schaftliche Ergebnis ihres Betriebes ungefähr gleich da, wäh[illegible] des Krieges und danach haben aber die Staatsbahnen stark [illegible] Fehlbeträgen gearbeitet, und man will nun durch die Ver[illegible] tung sichtlich die Staatskasse von den Zuschüssen entlasten [illegible] sie aus diesem Anlaß in der letzten Zeit zu leisten gehabt [illegible] Voraussichtlich wird die Portugiesische Eisenbahngesellsc[illegible] der die wichtigsten Strecken des Landes schon jetzt geh[illegible] auch den Betrieb der Staatseisenbahnen übernehmen.

— **Eine neue Verbindung zwischen England und dem [illegible] land.** Eine in der Bildung begriffene französische Gesellsc[illegible] die eine Schiffsverbindung zwischen Dünkirchen und Til[illegible] schaffen will, verhandelt mit der London, Midland und Sch[illegible] schen Eisenbahn wegen des Ankaufs von drei Dampfern [illegible] diesen Zweck. Es sollen sowohl Personen wie Güter beför[illegible] werden. Die Dampfer sollen in beiden Richtungen des Na[illegible] verkehren und an beiden Enden Anschluß an verkehrswic[illegible] Schnellzüge finden.

— **Die Londoner Bahnhöfe.** Das Ziel, dem die von den [illegible] schiedenen Bahnhöfen einer Großstadt ausgehenden Züge [illegible] streben, und der Ausgangspunkt, von dem die dort einmün[illegible] den Züge herkommen, bringen es mit sich, daß der Verkehr [illegible] ihnen je ein anderes Gesicht hat und daß jeder Bahnhof [illegible] anderes Gepräge trägt. Für die Londoner Bahnhöfe werden [illegible] Besonderheiten in einem Aufsatz der „Morning Post" überl[illegible] Sehenswürdigkeiten von London geschildert. Die Bahn[illegible] werden zwar allerdings nicht zu diesen Sehenswürdigkeiten [illegible] zählt, sie bilden aber doch den Zugang zu ihnen. Der [illegible] fasser des Aufsatzes zieht allen anderen Bahnhöfen von [illegible] don den Bahnhof Victoria der Südbahn vor, auf dem [illegible] neben einem lebhaften Vorortverkehr ein erheblicher Teil [illegible] Verkehrs mit dem europäischen Festland abspielt; dieser B[illegible] hof, sagt er, habe etwas Sauberes, Warmes und Anrege[illegible] Den Bahnhof Charing Cross verkennt er, wenn er ihn als [illegible] gangspunkt für den europäischen Fernverkehr anspricht. E[illegible] dient vielmehr, anerkanntermaßen den Mittelpunkt von Lo[illegible] bildend, dem Vorortverkehr, der hier auch in erheblichem [illegible] fang von den Strecken der Südbahn, die neuerdings elektr[illegible] betrieben werden, auf die Untergrundbahnen übergeht. [illegible] Bahnhof Victoria scheint besonders bemerkenswert, daß n[illegible] den großen Schnellzügen für den Festlandverkehr anspru[illegible] lose kleine Züge in großer Zahl halten, deren Ziel unbedeut[illegible] Vororte sind. Die Bahnhöfe im Norden von London, St. [illegible] cras, Euston und Kings Cross, die zum Teil den schottischen [illegible] den nordenglischen Verkehr aufnehmen, schildert der Auf[illegible] als ebenso geschäftsmäßig und ernst blickend wie die Reisen[illegible] die dort von Newcastle und von Glasgow eintreffen. Wenn [illegible] dem Bahnhof Euston die irische Post von Holyhead ankom[illegible] verbreitet sich dort eine Luft, wie sie in Irland über die M[illegible] weht, und man hört den kennzeichnenden Dialekt des Irlän[illegible] Paddington, der Londoner Endbahnhof der Großen Westb[illegible] von dem die Züge nach der Riviera von Cornwall ausgehen, [illegible] etwas Würdevolles und nimmt eine Stellung für sich ein. [illegible] vergißt nie, daß von ihm die Königin Victoria die Reise [illegible] Windsor anzutreten pflegte. Heute hat er diese Bedeutung [illegible] loren, denn eine solche Fahrt, bei der es sich nur um 33 [illegible] handelt, wird jetzt im Kraftwagen zurückgelegt. Auf [illegible] Bahnhof Waterloo, dem größten südlich der Themse, kom[illegible] die Züge an, die den Verkehr mit den in Southampton und [illegible] mouth anlegenden Dampfern vermitteln; hier trifft im Som[illegible]

merikaner mit der Hornbrille, dem amerikanischen Ton-
er Sprache und mit sichtlich großem Reichtum ein. Der
of hat infolgedessen ein weltmännisches Gepräge, wenn
neben jenen Weltreisenden die Fahrgäste eine Rolle
n, die in bescheidenen Zügen nach Southampton und
r nach der Bretagne reisen, um dort ihren Urlaub zwischen
eldern und Obstgärten zuzubringen.

Fremde Erdteile.

ine Vereinigung von Reisenden dritter Klasse. In Kalkutta
ürzlich die öffentliche Gründungsversammlung einer Ver-
ng stattgefunden, in der sich die Benutzer der dritten
e von ganz Bengalen zu dem Zweck zusammengeschlossen
, um eine lebhafte Werbetätigkeit zugunsten der dritten
e auf den Eisenbahnen und Dampfern zu veranstalten. Die
bahnen machen demgegenüber geltend, daß die Mitglieder
euen Vereinigung nicht unterrichtet zu sein scheinen,
e Anstrengungen die Eisenbahnen machen, um gerade den
nden dritter Klasse, die im wesentlichen von Eingeborenen
zt wird, entgegenzukommen, ihren Lebensgewohnheiten
ung zu tragen und ihnen das Reisen so angenehm wie mög-
u machen.

Fahrgeldhinterziehungen in Indien. Auf der Südindischen
bahn sind in einem halben Jahr 50 000 Reisende dabei er-
t worden, daß sie die Eisenbahn ohne Fahrkarten benutz-
An Fahrgeldern und Strafen sind von ihnen 62 000 Rupien
n worden. Bei anderen indischen Eisenbahnen soll die
der Reisenden, die die Eisenbahn ohne Bezahlung zu be-
suchen, sogar noch höher sein. Man hat daher besondere
hmen getroffen, um diesen Mißbrauch zu verhüten, klagt
arüber, daß damit hohe Kosten verknüpft sind. Die Zahl
ahrkartenschalter ist vermehrt; es sind mehr Beamte zur
achung des Verkehrs eingestellt worden, und an manchen
sind besondere Einzäunungen errichtet worden, um das
bachtete Betreten der Bahnanlagen zu verhüten.

erkehrsverbesserungen bei den ägyptischen Staatsbahnen.
erkehr zwischen Kairo und Assuan und weiter nach
m wurde bisher dadurch erschwert, daß die 230 km lange
recke Luksor-Schellal der Eisenbahn Kairo-Assuan schmal-
ist, während die anstoßenden Teile Vollspur haben. Um
rchführung von Zügen über die ganze Strecke zu ermög-
, ist die schmalspurige Teilstrecke in Vollspur umgebaut
n und am 1. November sollte auf ihr der Betrieb in der
Form eröffnet werden. Die Dauer einer Reise am Nil ent-
vird dadurch sehr erheblich verkürzt werden. — Für den
hr zwischen Kairo und Alexandria haben die ägyptischen
bahnen Pullmanwagen in ihren Betriebsmittelpark einge-
Im Oktober hat eine Probefahrt stattgefunden, zu der
nzahl hohe ägyptische Würdenträger eingeladen waren.
m 1. November an sollten die neuen Wagen in den fahr-
ißigen Zügen laufen.

in Drucktelegraph im Verschiebedienst. Auf dem Bahn-
bson der Indiana Harbor Belt-Eisenbahn, bedient man sich
lings des Drucktelegraphen zur Übermittelung der Be-
n den den Verschiebebetrieb leitenden Beamten und die
ung der Gleisbremsen und die Weichensteller. Der Sen-
findet sich in einem Dienstraum für den Güterverkehr,
nger sind in dem Dienstraum des Verschiebeleiters am
der Ablaufgleise und in den Türmen aufgestellt, von
aus die Gleisbremsen bedient werden. Beim Einfahren
Bahnhof schickt der Zugführer die Begleitpapiere durch
ohrpost an den Sender, und wenn die Zuglokomotive bei
efahren, die Drucklokomotive an den Zug angesetzt ist
r Zug zum Ablaufen bereit auf dem Eselsrücken steht,
uch bereits alle Beteiligten unterrichtet, in welche Gleise
zelnen Wagen ablaufen sollen. Bisher wurden die Listen
n Ablauf mit der Maschine in mehrfacher Ausfertigung
ieben und durch einen Boten verteilt; das neue Ver-
bedeutet demgegenüber eine sehr erhebliche Beschleuni-
Dabei wird auf der Liste auch das Gewicht der Wagen
utet, so daß bei der Bedienung der Gleisbremsen darauf
icht genommen werden kann, ob ein schnelleres oder lang-
es Ablaufen des Wagens zu erwarten ist.

**robefahrt einer elektrischen Lokomotive vor einem 1600 m
Zug.** Eine neue elektrische Doppel-Lokomotive der New
Central-Eisenbahn, die die doppelte Leistungsfähigkeit der
igen Güterzuglokomotiven dieser Gesellschaft besitzen
at bei umfassenden Versuchen, die kürzlich mit ihr ange-
worden sind, einen Zug aus 108 Güterwagen im Gewicht
00 t, die zusammen eine Länge von 1600 m einnehmen,
60 km Entfernung befördert, wobei eine Geschwindigkeit
5 km in der Stunde erreicht worden ist. Die Lokomotive
170 t. Der vor ihr beförderte Zug war doppelt so lang
wie die Züge, die bisher von einer Lokomotive im New Yorker
Verkehr bewegt worden sind. Die Lokomotive hat acht
Motoren, die auf die acht Triebachsen wirken und ihr eine Ge-
schwindigkeit von fast 100 km verleihen können. Die Plattform
des Führerstandes besteht aus einem einheitlichen Gußstück,
ebenso sind die Drehgestellrahmen nicht aus Formeisen zu-
sammengebaut, sondern aus Stahl gegossen. Bei den Versuchs-
fahrten wurden namentlich auch sorgfältige Wärmemessungen
an den Motoren vorgenommen.

Internationaler Verkehr.

— Internationale Verkehrskonferenz in Berlin. Am 22. d. M.
nachmittags um 2 Uhr, fand im großen Saal des Herrenhauses
die Eröffnung der internationalen Konferenz über den direkten
Personenverkehr von Europa nach dem Fernen Osten statt. Der
Zweck der Konferenz ist die Durchführung eines direkten
Personenverkehrs von Europa nach dem Fernen
Osten auf durchgehender Fahrkarte und mit durchgehendem
Personengepäckverkehr. Zu dieser Konferenz ist von der rus-
sischen Eisenbahnverwaltung eingeladen worden. An der Kon-
ferenz sind durch Vertreter die Sowjetunion, China, Japan, die
Randstaaten, die Tschechoslowakei, Italien, Fankreich, Belgien
und Deutschland beteiligt. Die Konferenz wurde von dem stell-
vertretenden Direktor des Volkskommissariats für Verkehrs-
wesen in Moskau Choukoff eröffnet, der in seiner Ansprache
der Freude Ausdruck gab, daß auch diese Konferenz der Ver-
ständigung unter den Völkern nach dem Kriege dienen wird.
Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr.
Dorpmüller, begrüßte darauf die Versammlung in deutscher,
französischer und englischer Sprache mit folgenden Worten: „Ich
heiße Sie hier in Berlin herzlich willkommen. Sie sind zusam-
mengetreten, um eine Verkehrsaufgabe zu lösen, die für die Völ-
kerverbindung zwischen Europa und dem Fernen Osten von
höchster Bedeutung ist. Ich selber habe 11 Jahre im Fernen
Osten gelebt und von der Verbindung, die vor dem Kriege be-
stand, die größten Vorteile bezogen. Ich denke immer noch mit
Dankbarkeit an die Eisenbahnverwaltungen, die es ermöglichten,
daß Nachrichten aus unserer deutschen Heimat uns schon in
10 Tagen in Peking erreichten. Der Krieg hat diese guten Ver-
bindungen zerstört, und Ihre Aufgabe ist es jetzt, auf friedlichem
Wege das wieder zusammenzuknüpfen, was im Völkerkriege ge-
trennt worden ist. Das gemeinsame Bestreben, die internatio-
nalen Verbindungen wieder aufzubauen und in jeder Weise zu
erleichtern, hat in den letzten Jahren die Vertreter der Eisen-
bahnen aller Länder immer wieder erfolgreich zusammengeführt.
Auch Ihnen wird es in gemeinsamer fruchtbarer Arbeit gelingen,
die alten Verbindungen zwischen Europa und dem Fernen Osten,
die vor dem Kriege bestanden, wieder herzustellen. Wir dürfen
nicht vergessen, daß in normalen Zeiten der Weg zwischen
Europa und dem Fernen Osten von etwa 10 000 Menschen im Mo-
nat zurückgelegt werden muß. Es gilt, eine 45tägige Seereise
durch eine 12tägige Fahrt auf der Eisenbahn zu verkürzen.
Durchgehende Fahrkarte und durchgehende Gepäckabfertigung
werden den Vorteil dieser Reise noch erhöhen. Im Interesse der
Wirtschaft und des Verkehrs wünsche ich Ihren Arbeiten besten
Erfolg."

Die Beratungen werden sich etwa 14 Tage lang hinziehen. Der
Vorsitz wurde der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über-
tragen, in deren Namen der Präsident der geschäftsführenden
Reichsbahndirektion Osten Matibel die Leitung führen wird.

Wasserverkehr.

— Tagung der Hansakanalvereine. Am 23. Oktober tagte in
Osnabrück die Vollversammlung der Hansakanalvereine. Nach
einem Referat des Reichstagsabgeordneten Dr. Hugo (Bochum)
über „die wirtschaftliche Bedeutung des Hansakanals und das
Arbeitsbeschaffungsprogramm" und einem Vortrag des ersten
Vorsitzenden des Hansakanalvereins Hamburg F. C. H. Heye
über „den ‚echten' und den ‚unechten' Hansakanal" wurde eine
Entschließung angenommen, in der von den zehn Hansakanal-
vereinen von der Reichsregierung gefordert wird, „mit aller Be-
schleunigung dem Reichstag eine Vorlage über den Bau des nicht
nur für die berührten Gebiete vom Ruhrbezirk bis zu den See-
häfen, sondern auch für die gesamte deutsche Volkswirtschaft
unentbehrlichen Hansakanals zu unterbreiten und dessen bal-
digste Durchführung unter Aufnahme in das Arbeitsbeschaf-
fungsprogramm mit Nachdruck zu betreiben". Gleichzeitig
wurde mit aller Bestimmtheit zum Ausdruck gebracht, „daß
das große Verkehrsbedürfnis zwischen Ruhrgebiet, Nord- und
Ostsee, nur durch die sofortige Inangriffnahme des echten
Hansakanals behoben werden könne, der vom Mittellandkanal
nördlich Osnabrück abzweige, im weiteren Verlauf die Weser
mit einem Arm bei Dreye erreiche, während der andere Arm
nach Harburg und Stade führe, wo damit der Anschluß nach

Lübeck und Kiel erreicht werde". (Vgl. die Mitteilung in Nr. 34, S. 920, dieser Zeitung „Der Hansakanal".) — Ob die Begründung wirklich „die Notwendigkeit" dieser kostspieligen Bauten ergibt, bleibt zu prüfen.

Rechtspflege.

— **Wann ist Stillegung der Bahn „höhere Gewalt"?** In einem Rechtsstreit wegen Schadensersatzes für Verlust und Beschädigung von Frachtgut, den die Eisenbahn auf den Ruhreinbruch der Franzosen zurückführt, hat das Reichsgericht die Frage, ob die Stillegung der Bahnen wegen des Ruhreinbruchs als höhere Gewalt im Sinne des § 84 der EVO. anzusehen sei, aus folgenden bemerkenswerten Gründen bejaht[1]:

„. . . . Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sind der Verlust einiger der versandten Ballen und die Beschädigung anderer erst eingetreten, nachdem die Besatzungsbehörden vom 27. Januar bis 1. Februar und dann vom 3. Februar 1923 ab auf lange Zeit die Bahn in München-Gladbach besetzt hatten, und beruhen diese auf der Besetzung und der damit verbundenen Stillegung der Bahnen durch die deutsche Eisenbahnverwaltung. Das Berufungsgericht hat damit offenbar sagen wollen, es seien der Verlust und die Beschädigungen eingetreten, weil der Betrieb infolge der Besetzung stillgelegt und dadurch erst die Beraubung und Beschädigung der Ballen, sei es durch Angehörige der Besatzungstruppen, sei es durch Dritte ermöglicht wurde, während sie bei ordnungsmäßigem Weiterbetriebe durch die deutsche Eisenbahnverwaltung nicht eingetreten wäre. Diese Feststellung muß erfahrungsgemäß als ausreichend angesehen werden, um den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Stillegung der Bahnen und dem Verlust und der Beschädigung von Ballen darzulegen. Denn die letzteren waren erst eine Folge der mangelnden Bewachung und Sorgfalt bei der Lagerung der Waren, die mit der Stillegung verbunden waren. Die Stillegung der Bahnen erfolgte nach den Feststellungen und den ihnen offenbar zugrundegelegten gerichtsbekannten Tatsachen aber wieder mit Rücksicht auf die Besetzung der Bahnen durch die Truppen der Besatzungsmächte. Unmittelbar herbeigeführt wurde sie allerdings durch die deutsche Eisenbahnverwaltung und ihre Leute, aber der Entschluß dazu war wieder eine nach Lage der Umstände notwendige Folge der Besetzung. Es war damals die Zeit des Ruhreinbruchs. Vom 11. Januar ab war eine große Truppenmacht der Besatzungsmächte Frankreich und Belgien mitten im Frieden in das Ruhrgebiet eingebrochen, um im Wege der Gewalt die aus dem Versailler Vertrag sich ergebenden Lieferungsansprüche durchzusetzen. Dieses Vorgehen widersprach, wie auch die deutsche Regierung sofort und dann fortlaufend zum Ausdruck brachte, dem Völkerrecht und fand auch in dem Versailler Vertrag, auf den sich die Einbruchsmächte beriefen, keine Stütze. Zu seiner Durchführung, insbesondere um die Beförderung der Truppen nach dem Einbruchsgebiet und der Erzeugnisse aus diesem zu sichern, besetzten die Einbruchsmächte mit ihren Truppen dann auch die Bahnen im besetzten Gebiet. Gegenüber diesen mit kriegerischen Mitteln durchgeführten Gewalthandlungen stand dem entwaffneten Deutschen Reiche nur ein Weg der Abwehr frei, nämlich derjenige, daß keine deutsche Hand zur Durchführung der Maßnahmen der feindlichen Mächte sich regte, und daß man so versuchte, sie wirkungslos zu machen. Das war der notwendig aus den Verhältnissen sich damals ergebende Gedanke des größten Teils des deutschen Volkes, und er wurde auch von der gesamten Regierung vertreten. Von ihr wurde ein entsprechendes Verhalten der Beamten, Angestellten und Arbeiter in verschiedenen Ansprachen und Erlassen ausdrücklich zur Pflicht gemacht. Eine sehr wesentliche Rolle für diese deutschen Maßnahmen spielte die Reichsbahn, da die feindlichen Mächte ihrer zur Durchführung ihres Vorgehens dringend bedurften. Es war hiernach also die Stillegung der Bahnen allerdings durch die deutsche Verwaltung und ihre Leute herbeigeführt, sie lag aber nur im Rahmen des gesamten Verhaltens des deutschen Volkes und der deutschen Regierung gegenüber dem feindlichen Einbruch und war nach Lage der Verhältnisse dessen fast durchweg als notwendig empfundene Folge. Die letzte und entscheidende Ursache der Stillegung der Bahnen und damit des Verlustes und der Beschädigung der Ballen waren also die Gewaltmaßnahmen der feindlichen Mächte. Daß diese Maßnahmen aber ein außerordentliches Ereignis waren, dessen Ursache außerhalb des Eisenbahnbetriebes und seiner Einrichtungen lag und dessen Eintritt auch bei Anwendung größter Sorgfalt und aller der Eisenbahn zuzumutender Vorkehrungen nicht zu verhindern war, also höhere Gewalt im Sinne des § 84 der EVO., kann nicht zweifelhaft sein. Denn vorliegend ist der Anlaß zu der Stillegung von außen gekommen, und diese war nur ein Glied in der Kette der sonstigen Maßnahmen des deutschen Volkes und der deutschen Regierung. Dr. C.

[1]) Urteil des I. Z. S. vom 27. März 1926, Aktenz. 393/25 I. Juristische Wochenschrift 55. Jahrg. 1926, Heft 10, Seite 1324, Ziffer 1.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahn-Verkehrsordnung** vom 23. Dezember
mit Allgemeinen Ausführungsbestimmungen sowie dem I
nationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtver
vom 30. Mai 1925 und dem Internationalen Übereinkommen
den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 12. Mai
Textausgabe mit Anmerkungen. Dritte Auflage. Nach
Tode von Dr. jur. Blume herausgegeben mit Anmerkungen
Dr. jur. Weirauch, Direktor der Deutschen Reichsbahn-G
schaft. Taschenformat. 522 Seiten. 1926. Verlag von W
de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig. In Leinen geb. 12
(Guttentagsche Sammlung Deutscher Reichsgesetze Band

Bei der ausführlichen Besprechung der im Jahre 192
schienenen 2. Auflage in Nr. 28, Seite 573 des Jahrgangs
unserer Zeitung, haben wir die sorgfältige Bearbeitung
Werkes besonders hervorgehoben. Die gleiche Gründlich
zeichnet die vorliegende dritte Auflage aus, die von dems
hervorragenden Fachmann wie die zweite Auflage hera
geben ist und daher von vornherein sicherste Gewähr für
praktische Brauchbarkeit bietet. Sie enthält die jetzt gül
Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung mit allen
rungen und Ergänzungen sowie die dazu erlassenen Au
rungsbestimmungen. Als Neuerung ist die Beifügung der
läufig noch nicht in Kraft getretenen internationalen
einkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (IÜG) und
den Personen- und Gepäckverkehr (IÜP) zu bezeichnen.
zahlreichen Anmerkungen, die insbesondere auch die ne
Judikatur berücksichtigen, sind für die Praxis besonders
tig. Alles in allem ein vorzügliches Werk, das nicht nur
Beamten der Eisenbahnverwaltungen, sondern auch den Rich
Rechtsanwälten, Handelskammern, Speditions- und Indu
kreisen wiederum ein wertvolles und unentbehrliches Hilfsm
sein wird. W

— **Eindrücke aus der Eisenindustrie der Vereinigten Sta
von Amerika.** Von Heinrich Koppenberg, Hüttendire
Riesa (Elbe). Mit 100 Textabbildungen. Berlin. Verlag J
Springer. 1926. Preis gebunden 6 RM.

Die vorliegende Schrift nimmt einen beachtenswerten
unter der neueren Literatur über Amerika ein. In gedrän
Kürze, aber gleichwohl mit Gründlichkeit, gibt sie persön
Eindrücke und Beobachtungen des Verfassers aus der Sch
industrie wieder, die insbesondere für den Eisenhütten
wertvoll und lehrreich sind. Erz, Kohle und Koks, der
ofenbetrieb, Stahlwerks- und Walzwerksbetrieb, Gießereiw
Eisenbau usw. werden eingehend behandelt. Dem Garywerk
Illinois Steel Co. wird eine besondere Schilderung gewi
Aber nicht nur für den Fachmann, auch für jeden, der sich
dem amerikanischen Wirtschaftsleben befaßt, ist das
lesenswert. So sind sehr interessant die Ausführungen über
Steel-Trust und seine Organisation, Safety und Teamw
ferner über Verkehr und Verkehrsmittel usw. 100 vorzüg
Abbildungen dienen auf das beste zur Erläuterung des Te
Das Buch kann empfohlen werden.

— **Der Anschluß Österreichs: Eisenbahnen und Schiffart.**
Von Dr. Viktor Ondraczek, Sektionschef i. R. — Ve
1926. Verlag Deutsche Einheit.

Die Österreichisch-Deutsche Arbeitsgemeinschaft in Wien
im Verein mit den Deutsch-Österreichischen Arbeitsgem
schaften im Deutschen Reich den Zweck verfolgt, für den
der politischen Möglichkeit die Vereinigung Österreichs mit
Deutschen Reich wissenschaftlich vorzubereiten,
eine Reihe von Denkschriften heraus, die alle Gebiete des
schen Lebens im Hinblick auf den Anschluß behandeln so
Als eine der ersten dieser Denkschriften erscheint die
liegende, die mit trefflicher Gründlichkeit die wirtschaft
Wirkung einer engeren Verbindung des Verkehrswesens u
sucht. In der theoretischen Durchführung des Gedankens
die Schrift auch dem, der mit einem jemaligen politischen
schlusse nicht rechnet, einen lehrreichen Überblick gewä
wie die volkswirtschaftlichen Beziehungen der beiden V
dadurch gefördert werden können, daß die Verkehrsein
tungen einander angenähert werden, und wie in dieser Hin
ganz unabhängig von der Möglichkeit eines politischen
schlusses, noch manches fehlt, was erreichbar sein würde.
welche Art sich bei einem politischen Zusammenschl
die wirtschaftliche Vereinigung gestalten werde, ist ohn
eine über das Verkehrswesen hinausreichende Frage, die
nicht erörtert wird. Aber ein wirtschaftlicher
sammenschluß, wie er überhaupt dem freundschaftlichen N
barverkehr der Menschheit die Ziele weisen soll, wird bei
Stammesverwandtschaft der beiden Völker zu höherem Erf
führen und ihr Zusammengehören, das über allen politis
Bestimmungen steht, auch innerlich befestigen können.

Vom fachwissenschaftlichen Standpunkte aus betrachtet
die Schrift dabei einen wertvollen Beitrag zum Verständnis

..ktischen Verwickelungen, deren Lösung die Aufgabe einer ..eckmäßigen Tarifbildung ist. Schon deshalb wird sie für den ..rifkundigen von großem Interesse sein; denn sie zeigt den ..hlichen Beruf des Verfassers, hier den Weg zu weisen. In- ..ssen leiten seine Darlegungen auch zu der weiteren Erkenntnis ..r, daß der von ihm genannte „Zug zur Konzentration" (Ver- ..stung. Verstaatlichung usw.) nicht bloß in der Entwicklung .. Eisenbahn- und Verkehrswesens selbst, sondern in der ge- ..aten Volkswirtschaft begründet ist. Wie die Güter der Natur .. den Menschen überhaupt erst dadurch Wert gewinnen, zu ..nen „Gütern" werden, daß er sie in seine Arbeit einbezieht, ..ist für dies Einbeziehen, d. h. für das Heranbringen an den ..nschen, der Verkehr die notwendige allgemeine Grundlage, ..l insofern drängt er in irgendwelcher Form überall letzten ..ies zu derselben Gemeinwirtschaft, die das Volk in der Ge- ..itheit seiner wirtschaftlichen Betätigung ausübt. Diese wirt- ..aftliche Gemeinsamkeit ist auch der Grund, weshalb ein wirt- ..aftlicher Zusammenschluß mehrerer Völker zunächst erst ..mal ein gegenseitiges Abstimmen der Handelsanschauungen ..aussetzt, das wiederum nur auf einer Gleichartigkeit der ..andlung und Bewertung der Güter (Güterklassifikation) ..en kann, und dazu — das scheint hier das Entscheidende zu .. — müssen die Möglichkeiten der Verwertung der mensch- ..en Arbeitsfähigkeit auch wesentlich gleichartig sein. In ..ser Hinsicht ist bekanntlich der geographische Aufbau des ..tigen Österreichs ein wirtschaftliches Unding, das in die heutige Weltwirtschaft nicht recht eingeordnet werden kann, und die Ausuferung nachbarlicher Eroberungsgelüste, wie sie z. B. Mussolinis Brennerrede erkennen ließ, wird geradezu dadurch herausgefordert, daß Österreich in seinem unnatürlichen Gefüge vorläufig einen toten Punkt innerhalb der Weltwirtschaft darstellt. Das Tote wieder lebendig zu machen, ist ein hilfreicher Anschluß in irgendwelcher Richtung nötig, der naturgemäß wohl — politische Grenzen kommen dabei begrifflich nicht in Betracht — auf industriellem Wege eingeleitet werden muß, und der allerdings der Natur der Sache nach nicht nur national, sondern vor allem wirtschaftlich nach Deutschland hinweist. Denn hier ist jenes Abstimmen der Handelsanschauungen durch die Volksart und durch ihre Arbeitsart am ehesten gegeben. Daß dieser Weg auch durch das Verkehrswesen vorgezeichnet und bestimmt wird, verleiht den Ausführungen des Verfassers ihre Bedeutung[1]).

von Kienitz.

[1]) Den Beamten der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Verwaltungen gewährt der Verlag einen billigen Subskriptionspreis von 1,80 RM statt des Ladenpreises von 2,50 RM. Die Schriftleitung ist bereit, Bestellungen an den „Verlag Deutsche Einheit", Wien 7, Seidengasse 3, weiterzuleiten. Die Direktionen werden gebeten, zu diesem Zweck Bestellungen gesammelt und unter Angabe der Dienststelle uns zugehen zu lassen.

Die Schriftleitung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

..efreiung von Wagenmiete infolge Unbefahrbarkeit von ..ecken (§ 10 1 a VWÜ.).

..itteilung der Reichsbahndirektion Karlsruhe .. 20. Oktober 1926. Der am 13. September begonnene Umbau .. Flutbrücke zwischen der Station Lusshof und der Speyerer ..iffsbrücke auf badischem Ufer wurde am 30. September be- ..igt und der Eisenbahnverkehr ab 1. Oktober 1926 über die ..ücke wieder regelmäßig aufgenommen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 177 vom 22. Oktober 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend Herausgabe der Übergangskilometerzeiger des Art. 17 Ziff. 5 des Übk. zum VBR.; desgleichen an die Mitglieder des Güterverkehrs-Ausschusses.

Amtliche Bekanntmachungen.

.. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

..it Gültigkeit vom 1. November 1926 .. die Station „Wlassowker-Grube" .. Südosteisenbahn in den deutsch- und ..isch-sowjetischen Gütertarif aufge- ..men. (1094)

..önigsberg (Pr.), den 19. Oktober 1926.
..eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
..ichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

2. Güterverkehr.

..chsbahn-Gütertarif, Heft A. Tfv. 2.

..it Gültigkeit vom 1. Januar 1927 wer- .. die Bestimmungen im Abschnitt .. I B (Kontrollvorschriften für Aus-, .. und Durchfuhrgüter) geändert (vgl. ..trag 2, Seite 4).

..rlin, den 22. Oktober 1926. (1116)
..eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

.. Gültigkeit vom 25. Oktober 1926 .. ein neuer Ausnahmetarif K 2 für Ge- ..le und Futtermittel von Bremen nach ..ting in Kraft.

..rlin, den 18. Oktober 1926. (1103)
..eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

..hsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

.. Gültigkeit vom 28. Oktober 1926:
..fnahme von Stationen in die A. T. ..8, 41, 49, 52, 53, 58, 80, 119, 122 und .. Streichung von Stationen im A. T. .. Änderungen in den A. T. 35, 53, 75 .. 88.

..heres durch Reichsbahntarifanzeiger.
..tona, den 22. Oktober 1926. (1114)
..eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 erhält der Ausnahmetarif 8 ein neues Warenverzeichnis.

Berlin, den 18. Oktober 1926. (1104)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1926 wird in den Ausnahmetarif 11 b die Station Ichtershausen Zu 6 als Versandstation einbezogen. Dem Ausnahmetarif 16 d sind einige weitere Privatbahnen beigetreten.

Berlin, den 20. Oktober 1926. (1096)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Oktober 1926 tritt der Ausnahmetarif 134 für Zuckerrüben der Klasse F in Kraft.

Berlin, den 21. Oktober 1926. (1117)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft 13. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 — Frachterhöhungen ebenfalls vom 1. Januar 1927 — soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden zur Kilometertafel I Nachtrag 29 und zur Kilometertafel II Nachtrag 29 herausgegeben. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Berlin, den 22. Oktober 1926. (1108)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 11. November 1926 werden die Frachten für Schmalz, Butter und Margarine erhöht.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 20. Oktober 1926. (1100)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif 18 für Rohzucker. Zuschlagsfracht für Friedland (Meckl.) beträgt nur 3 RPf. für 100 kg.

Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 20. Oktober 1926. (1099)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Oktober 1926 wird im Ausnahmetarif 130 (Eisenbahnfahrzeuge usw.) die Station Köln-Kalk Nord als Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 22. Oktober 1926. (1118)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Im Zusammenhang mit der am 18. Oktober 1926 erfolgten Einführung des Ausnahmetarifs 18 wird im Verkehr mit den Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn ein Frachtzuschlag für Rübenrohzucker zur Ausfuhr und Zuckerrübenschnitzel, frische eingeführt. Näheres enthält die am 25. Oktober 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 20. Oktober 1926. (1097)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9 —.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 wird das Tarifheft B II 16 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—28 neu herausgegeben. Preis 2,00 RM. Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Oktober 1926. (1128)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 ist das Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager, Tränkungsanstalten und Wasserumschlagstationen zu streichen.

Berlin, den 18. Oktober 1926. (1102)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. November 1926 wird die Station Gerlebogk Nau. Gerl. E. der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn in die direkten Tarife aufgenommen. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Erfurt, den 26. Oktober 1926. (1126)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Die durch Tarif- und Verkehrsanzeiger-Verfügung ausgesprochene Aufhebung bestimmter Abteilungen des S. D. Nr. 7 tritt erst mit Ablauf des 30. November d. J. in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 25. Oktober 1926. (1127)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1926 wird das Warenverzeichnis des S. D. 2 durch Aufnahme von Kryolith in die Abteilung XIII erweitert.

Die Abteilung XXI des S. D. 7 für Kryolith wird mit Wirkung vom 1. Januar 1927 aufgehoben.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 18. Oktober 1926. (1093)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B (Entfernungszeiger).

Mit sofortiger Gültigkeit treten einige Änderungen und Ergänzungen im Abschnitt I (Vorwort) sowie im Anhang des Tarifs ein. Näheres durch Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (TVA I).

Dresden, am 20. Oktober 1926. (1101)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-Italienischer Gütertarif über die Schweiz; Teil III vom 16. August 1926.

Die Schnittafel C wird durch Aufnahme einer Reihe von Stationen ergänzt.

Nähere Angaben enthält der Berliner Tarifanzeiger I.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (1109)

Frankfurt (M.), den 18. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Frankfurt (M.).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1926: Änderung der Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen bei A. T. 119. Verlängerung der durch Nachtrag 3 zum Heft C II besonders ermäßigten mit Zeitbeschränkung bekanntgegebenen Frachtsätze bis zum 30. November 1926.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 19. Oktober 1926. (1087)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil IV.

Im Tarif, Teil IV, ist mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1926 bis auf Widerruf, längstens bis 31. August 1927, nachzutragen:

Auf Seite 766 und 767, Tarif Nr. 920, Spalte 41, bei Station

	Frachtsätze für 100 kg in Reichspfennig
Guidogrube	
Königin Luise-Brikettfabrik .	202*)
Königin Luisegrube Ostfeld .	198**)
„ „ Westfeld	
Königin Luise-Delbrückschächte	201*) 197**)

*) Nur gültig bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 700 t netto als Frachtgut für geschlossene Züge und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens für den Frachtbrief und Wagen.

Die ermäßigten Frachtsätze finden keine Anwendung auf Sendungen, die von einer italienischen Station wieder in der Richtung nach Österreich oder Jugoslawien zur Neuaufgabe gelangen.

Die Anwendung der ermäßigten Frachtsätze muß schon bei der Aufgabe der Sendungen im Frachtbriefe vorgeschrieben sein.

**) Nur gültig im Rückvergütungswege für die nach den vorstehenden Bedingungen abgefertigten Sendungen bei Auflieferung einer Mindestmenge von je 18 000 Tonnen innerhalb eines Kalendermonats.

Die Frachterstattungsanträge sind längstens drei Monate nach Ablauf jedes Beförderungsmonats unter Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absender lautenden Frachtbriefduplikate und einer Frachtaufstellung beim Tarifamt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bei der Gruppenverwaltung Bayern in München einzureichen.

München, den 19. Oktober 1926. (1088)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 werden die nachgenannten Stationen der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach in das Tarifheft B aufgenommen. Die Tarifentfernungen werden gebildet durch Hinzuzählen der bei den Stationsnamen angegebenen Anstoßkilometer an die Entfernungen der Station Möckmühl:

Assamstadt-Horrenbach 93 km; Gommersdorf 81 km; Klepsau 93 km; Marlach 77 km; Olnhausen 33 km; Schöntal 59 km; Westernhausen 71 km; Widdern 24 km; Winzenhofen 75 km.

München, den 19. Oktober 1926. (1098)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (A[...]nahmetarife).

Ausnahmetarif 77 für Kalziumkarbi[...]

Verlängerung der Frachtsätze [...] Wackerwerk. Näheres durch Rei[...] bahntarifanzeiger. (11[...]

Altona, den 23. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Westdeutsch-sächsischer Güterverke[...]

Mit Gültigkeit vom 2. November 1[...] werden einige neue Stationen in [...] Tarif aufgenommen. Alles Nähere [...] hält der Tarif- und Verkehrsanzeiger [...] den Güter- und Tierverkehr (T. V. A) auch geben die beteiligten Statio[...] Auskunft.

Dresden, am 25. Oktober 1926. (11[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichbahndirektion Dresden.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr ü[...] Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und T[...] visio. Direkter Tarif vom 16. August 1[...] Teil III.

Mit sofortiger Geltung werden im A[...] nahmetarif Nr. 920—921 ermäß[...] Schnittfrachtsätze in der Schnittafe[...] für den Versand von oberschlesisc[...] Stationen eingeführt.

Nähere Angaben enthält der Berli[...] Tarifanzeiger I. Auskunft erteilen [...] beteiligten Güterabfertigungen und [...] Auskunftsbüros. (11[...]

Frankfurt (M.), den 16. Oktober 1[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Frankfurt (M.).

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 Schw[...] Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 1. bis 30. Novem[...] 1926 werden die Frachtsätze der Abi[...] lung I bei allen Stationsverbindun[...] ermäßigt um

I. für See-Ausfuhrgut über Rotterd[...] Dordrecht, Hoek van Holland, M[...] delburg, Vlaardingen und Vlissin[...]
   63 Reichspfennig bei 5 t
   52 „ „ 10 t
   50 „ bei den Hauptklass[...]

II. für sonstiges Gut
   25 Reichspfennig bei 5 t
   18 „ „ 10 t
   17 „ bei den Hauptklass[...]

Die dadurch erhaltenen neuen Fra[...] sätze der Abteilung I gelten, soweit [...] billiger sind als die Frachtsätze ande[...] Abteilungen, auch in diesen.

Karlsruhe, den 23. Oktober 1926. (11[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr ü[...] Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und T[...] visio. Direkter Tarif vom 16. August 19[...] Teil V.

1. In Spalte 1 des Verzeichnisses [...] italienischen Stationen (Seite 7—38) [...] die Nummer der italienischen Frachtz[...] und Leitungsgruppe im Verkehr über [...] Schweiz bei den nachstehenden Statio[...] auf die beigesetzte Zahl zu berichtigen:

Alessandria	23	Bastia Mandovi	[...]
Alice Belcolle	23	Piana	[...]
Avigliana	24	Taggia	[...]
Bagnasco	27		

2. Auf Seite 69 ist im Beispiel [...] Fracht für Käse von 221,90 auf 212,90 [...] abzuändern.

3. Im Inhaltsverzeichnis auf Seite 4 [...] in der letzten Zeile sowohl im italie[...] schen wie im deutschen Wortlaut [...] Seitenzahl 274 auf 309 zu berichtigen.

München, den 13. Oktober 1926. (10[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

ıtsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil III.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 wird die Station Wackerwerk in den Tarif aufgenommen.
Der Tarif, Teil III, ist daher wie folgt zu ergänzen: Seite 150/151: Zwischen Vorhalle und Wald ist einzuschalten:

ußeritalienische ˌeitungsgruppe Zona 'istradamento ɔer il percorso non italiano	Stationen stazioni	An die nachstehenden Schnittfrachtsätze sind anzustoßen im Verkehr über Ai prezzi parziali ecc. Chiasso	Pino	Iselle	Tarif Nr. — Tariffa No 1—11	14—30	40—110	120—134	150—179	191—195
		Die Frachtsätze der Schnittafel B Serie			Reichspfennig für/per 100 kg					
5	Wackerwerk Zuschlag*) Sopratassa	III	VI	—	1620	1070	520	796	408	190

Tarif Nr. — Tariffa No

201—213			251—365			381—453			481—582			601—697			721—840			851—889		
ˌ	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Reichspfennig für/per 100 kg																				
2 4	780 41	706 37	411 22	375 20	338 19	342 19	311 17	280 16	301 17	264 15	225 12	251 14	212 12	171 10	158 9	125 8	95 7	158 9	89 6	62 5

München, den 18. Oktober 1926. (1089)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

)eutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil IV.
1. Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 wird die Station Wackerwerk in Tarif aufgenommen.
Der Tarif, Teil IV, ist daher wie folgt zu ergänzen:
.te 174/175: Zwischen Vorhalle und Wald ist einzuschalten:

eritalienische ˌitungsgruppe Zona stradamento r il percorso ɩon italiano	Kufstein nach oder von per o da	Tarif Nr. — Tariffa No 1—11	14—30	40—110	120—134	150—179	191—195
		Reichspfennig für/per 100 kg					
9	Wackerwerk Zuschlag*) Sopratassa	699 —	466 —	233 —	350 —	186 —	93 —

Tarif Nr. — Tariffa No

)1—213			251—365			381—453			481—582			601—697			721—840			851—889		
	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Reichspfennig für/per 100 kg																				
	344 17	312 16	187 9	172 9	156 8	158 8	145 7	132 7	140 7	125 6	108 5	120 6	104 5	86 4	80 4	66 3	53 3	80 4	52 3	40 2

Seite 606: Zwischen Vorhalle und Waldenburg (Schlesien) unt. Bf. ist einzuschalten:

eritalienische ˌtungsgruppe Zona stradamento]r il percorso .on italiano	Salzburg nach oder von per o da	Tarif Nr. — Tariffa No 1—11	14—30	40—110	120—134	150—179	191 - 195
		Reichspfennig für/per 100 kg					
9	Wackerwerk Zuschlag*) Sopratassa	525 —	350 —	175 —	263 —	141 —	71 —

Tarif Nr. — Tariffa No

)1—213			251—365			381—453			481—582			601—697			721—840			851—889		
	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Reichspfennig für/per 100 kg																				
	258 13	234 12	140 7	129 6	117 6	119 6	109 5	99 5	106 5	95 5	82 4	91 5	78 4	65 3	60 3	50 3	40 2	60 3	39 2	30 2

München, den 18. Oktober 1926. (1091)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 167. Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2.
Tfv. 168. Deutsch-Dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Der Ausnahmetarif 2 im Tarif 167 (Nachtrag I Seite 4) und Ausnahmetarif 4 im Tarif 168 (Nachtrag III, Seite 10), beide gültig zur Ausfuhr aus Deutschland bei Beförderung über Saßnitz Hafen-Trälleborg und Warnemünde-Gjedser, gelten — ebenso wie der diesem Ausnahmetarif zugrunde liegende deutsche Ausnahmetarif 39 — auch für Sendungen, die auf den Grenzstationen oder Tarifgrenzpunkten (z. B. Bodenbach, Aachen Süd (Montzen) Grenze usw.) umbehandelt oder mit neuem Frachtbrief aufgeliefert und durch Deutschland nach den nordischen Ländern über die genannten Fähren befördert werden.

Um weitere Zweifel auszuschließen, sind in den genannten Ausnahmetarifen in der Überschrift die Worte: „Sämtlich zur Ausfuhr aus Deutschland usw." zu ändern in: „Sämtlich in der Richtung aus Deutschland usw.".

Altona, den 22. Oktober 1926. (1121)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Artikeltarif Nr. 60 durch Aufnahme einer besonderen Bestimmung wegen der Beförderung in bedeckten Wagen ergänzt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
München, den 18. Oktober 1926. (1105)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 28. Oktober 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 20. Oktober 1926. (1122)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 215. Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). Bk. 30 (106). —

I. Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 ist im Tarif Nr. 12 für gedörrte Pflaumen (vergl. Tarif- und Verkehrsanzeiger lfd. Nr. 1412/26) in der Schnittariftafel A die Station Lübeck mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

		1 Od / Boh	7 Mw / Ml	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Lübeck	10 t	1566	1481	1233	1302	1256
	15 t	1256	1186	985	1039	1008

II. Druckfehlerberichtigung. Im Tarif Nr. 8 für Seefische ist unter II. Frachtgut bei der Station Velké Žernoseky (S. 146; N. I, S. 17) die Gewichtsangabe für Güter der Abt. B, C in der letzten Zeile in „5, 10, 15 t" richtigzustellen.

Dresden, am 20. Oktober 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. (1112)
Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 ist auf Seite 17 vor Wald nachzutragen:

Verwaltungsbezirk / Direzione	Name der Station / Nome della stazione	Entfernungen bis / Distanze fino a: Chiasso tr. km	Pino tr. km	Iselle tr. km	Brennero tr. km	Tarvisio tr. km
Mü	Wackerwerk (160)	695	657	—	285	329

Ferner ist auf Seite 48 folgende Anmerkung nachzutragen:

„(160) Nur für Sendungen der Gesellschaft für elektrochemische Industrie Dr. Alexander Wacker."

„(160) Soltanto per i trasporti della Ditta Gesellschaft für elektrochemische Industrie Dr. Alexander Wacker."

München, den 15. Oktober 1926. (1090)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Güterverkehr zwischen Österreich, der Tschechoslowakei und darüber hinaus gelegenen Ländern sowie deutschen Stationen einerseits und den deutschen Seehafenstationen Altona, Brake (Oldenburg), Bremen, Bremerhaven, Hamburg Hgbf., Harburg Hbf., Harburg U. E., Nordenham und Wesermünde anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 wird die durch Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 24/25 vom 14. Dezember 1925 veröffentlichte Auslobungsverfügung, soweit sie den Verkehr zwischen den in der Überschrift angegebenen deutschen Seehafenstationen und der Tschechoslowakei, Österreich und darüber hinaus gelegenen Ländern betrifft, für das Jahr 1927 — 1. Januar 1927 bis 31. Dezember 1927 — außer Kraft gesetzt.

Am 1. Januar 1927 wird bis auf weiteres der Auslobung noch unterliegen der Güterverkehr zwischen den in der Überschrift angegebenen deutschen Seehafenstationen einerseits und Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — auch wenn sie im Auslande liegen — anderseits. Im Verkehr mit den Grenzübergangsstationen und den im Ausland gelegenen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wird nur der Ortsverkehr, nicht auch der Übergangsverkehr ausgelobt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. Oktober 1926. (1113)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft B (Entfernungszeiger).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 wird in Klausa der Wagenladungsverkehr der daselbst angeschlossenen Werke zugelassen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Dresden, am 25. Oktober 1926. (1123)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs, tritt der Ausnahmetarif 7 i für Eisenerz und Manganerz von Stationen des Sieg-, Lahn- und Dillgebiets nach bestimmten Empfangsstationen in Kraft. Näheres durch den Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. (TVA. I.) (1115)

Elberfeld, den 22. Oktober 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Elberfeld.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verbandsgütertarif, Teil I.

Mit sofortiger Gültigkeit sind in der Gütereinteilung des Tarifs auf Seite 80 unter 21 c) „Drehscheiben für Feld- und Förderbahnen usw." in Spalte 6, 7 und 8 die Klassen D 5, D 10 und D richtig zu stellen in E 5, E 10 und E.

Köln, den 22. Oktober 1926. (1111)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1926 werden folgende ostpreußischen Stationen in den deutsch- und litauisch-sowjetischen Gütertarif aufgenommen:

Allenburg (Ostpr.)	Kuggen
Bergenthal	Landsberg (Ostpr.)
Bischofsburg	Lichtenfeld
Darkehmen Ost	Mühlen (Ostpr.)
Darkehmen West	Naujeningken
Domnau	Pillkallen
Geierswalde	Raudnitz
Gilgenburg (Ostpr).	Reuschenfeld
	Riesenburg
Goldap	Schmückwalde
Groß Hoppenbruch	Skomatzko (Kr. Lyck)
Groß Teschendorf (Kr. Stuhm)	Tollmingkehmen
Kraplau	Wildenhoff (1124)

Königsberg (Pr.), den 23. Oktober 1926.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Deutscher Eisenbahn-Personen- und [Ge]päcktarif, Teil I (Tfv. 600).
Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil [I] Abteilung A (Tfv. 1a).
Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gü[ter]tarif, Teil I, Abt. A.
Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil [I] Abteilung B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1[926] treten in Kraft:

a) Der Nachtrag VI zum Deutsc[hen] Eisenbahn-Personen- und Gepäckta[rif] Teil I, vom 1. August 1926. Der Na[ch]trag enthält Änderungen und Erg[än]zungen der allgemeinen Ausführu[ngs]bestimmungen zur Eisenbahn - Ve[r]kehrsordnung und Änderungen [der] Anlagen.

b) Nachtrag III zum Deutschen Eis[en]bahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung [A], gültig vom 15. März 1926. Der Na[ch]trag enthält Änderungen des Inha[lts]verzeichnisses, Änderungen und [Er]gänzungen der Eisenbahn-Verke[hrs]ordnung und der allgemeinen Ausf[üh]rungsbestimmungen, Änderungen [der] Anlage C, Änderungen und Erg[än]zungen der Anlagen sowie Berich[ti]gungen.

c) Das Berichtigungsblatt 3 zum Anh[ang] des Deutschen Eisenbahn-Gütertar[ifs], Teil I, Abt. A. Es enthält die [se]it Ausgabe des 2. Berichtigungsbla[tt]s bis einschl. 11. September 1926 ein[ge]tretenen Änderungen und Ergänzu[n]gen im alphabetischen Verzeichnis.

d) Nachtrag V zum Deutschen Eisenba[hn]-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, gü[ltig] vom 1. August 1925. Er enthält Än[de]rungen des Inhaltsverzeichnisses, [Än]derungen und Ergänzungen der All[ge]meinen Tarifvorschriften, der Gü[ter]einteilung, des Nebengebührenta[rif]s und des Sachverzeichnisses sowie [Be]richtigungen.

Tariferhöhungen und sonstige Ersch[we]rungen der Beförderungsbedingungen [in] den Nachträgen treten gemäß § 6 [der] EVO. erst am 1. Januar 1927 in Kraf[t].

Nähere Auskunft erteilen die Ta[rif]- und Verkehrsbüros der Deutschen Eis[en]bahnverwaltungen.

Die Nachträge können von den de[ut]schen Eisenbahnverwaltungen, in Be[rlin] von der Auskunftei der Deutschen Rei[chs]bahn-Gesellschaft — Bahnhof Alexand[er]platz — käuflich bezogen werden.

Berlin, den 20. Oktober 1926. (10[..])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Spezialtarif für Pflaumen usw. gü[ltig] vom 15. Juli 1926 bis auf weitere[s]. Einführung eines Nachtrages I.

Zum obenbezeichneten Tarif ist [ein] Nachtrag I, enthaltend Änderungen [in] nachrichtlichen Angaben und vom 10. [Ok]tober 1926 gültige Änderungen der „[…] expeditionsbegünstigung" ausgegeben.

Regensburg, d. 20. Oktober 1926. (11[..])

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Akti[en]gesellschaft.

3. Personen- und Gepäckverkehr

Reichsbahn-Personen- und Gepäcktar[if] Teil II.

Zum 1. November 1926 tritt der Na[ch]trag II zum Tarif vom 1. November 1[9..] in Kraft.

Erfurt, im Oktober 1926. (11[..])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 44. | Berlin, den 4. November 1926. | LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Betrachtungen über Wirtschaftlichkeit im Dampflokomotivbetriebe.

Von Reichsbahnoberrat **Humbert**, Magdeburg.

Die nach Beendigung des Weltkrieges in Deutschland eingeene schlechte Wirtschaftslage hat die Einnahmen der deuten Eisenbahnen gegenüber denen der Vorkriegszeit erheblich mindert, so daß zur Erzielung tragbarer Verhältnisse schen Einnahmen und Ausgaben die letzteren soweit wie glich herabgedrückt werden müssen. Es können daher für die erhaltung, Ergänzung und Erneuerung der Bahnanlagen für öhnlich nur insoweit Mittel aufgewendet werden, als dies die Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebes erforder ist. Die für diese Zwecke in Betracht kommenden Ausgaben en sich im allgemeinen in vorher festgelegten Grenzen halten. nders liegen die Verhältnisse bei den laufenden Betriebsgaben, die täglich in dem Umfange unbedingt gemacht werden ssen, in dem die Verkehrsbedürfnisse dies erfordern. Hier amt es somit darauf an, durch sparsamste Wirtschaftsführung für die jeweiligen Bedürfnisse notwendigen Ausgaben auf geringste Maß zu beschränken, oder mit anderen Worten, er Aufwendung der geringsten Personal- und Betriebstelzahl sowie Stoffmenge die für den Verkehr erforderlichen rieblichen Leistungen zu erzielen.

Die wirtschaftliche Verwendung des Personals wird durch nstpläne und Diensteinteilungen festgelegt und laufend überht, desgleichen die Verwendung der für die Beförderung der e benötigten Betriebsmittel, während die Überwachung des brauchs der für den Eisenbahnbetriebsdienst erforderlichen ffe insofern auf Schwierigkeiten stößt, als deren Verbrauchsnge von der verschiedenartigen technischen und wirtschaften Einstellung des mit ihrem Verbrauch betrauten Personals entlich abhängt. Es muß daher außer der Überwachung der beit des Personals und der Leistungen der Betriebsmittel eine ndige, gründliche Nachprüfung des Stoffverbrauchs stattfinden, wenn entsprechende wirtschaftliche Vorteile erzielt werden sollen. Dies ist bei den Stoffen besonders dort notwendig, wo die Kosten des Stoffverbrauchs einen erheblichen Bestandteil der Gesamtkosten ausmachen. Auf keinem Gebiete des vielgliedrigen Eisenbahndienstes ist dies wohl in so hohem Maße der Fall wie bei dem Lokomotivbetriebsdienste, bei dem z. B. die Kosten für Brennstoffe rund 30 % der Gesamtkosten dieses Dienstzweiges betragen.

Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft werden z. Zt. jährlich etwa 11 Millionen Tonnen Kohlen verfeuert. Da der Durchschnittspreis für eine Tonne Kohle einschließlich Fracht 28 ℳ beträgt, so ergibt sich eine jährliche Ausgabe von etwa $11\,000\,000 \times 28 = 308\,000\,000$ ℳ. Rechnet man auch nur 1% Minderverbrauch gegenüber sachgemäß festgesetzten mittleren Verbrauchssätzen, so würde dies schon eine jährliche Ersparnis von rund 3 000 000 ℳ ergeben.

Grundlegende Vorbedingung für einen wirtschaftlichen Stoffverbrauch im Dampflokomotivbetriebe ist eine gute und zweckmäßige Bauart der Lokomotiven. Um dies zu erkennen, braucht man nur einen kurzen Rückblick auf die Entwicklung der Lokomotive zu werfen, der zeigt, in welch' bahnbrechender Weise Wissenschaft und Technik in jahrzehntelanger, rastloser Arbeit die Wirtschaftlichkeit der Lokomotiven durch Verbesserung ihrer Bauart gehoben haben.

Professor Jahn hat hierfür in seinem Buche „Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaues" auf Seite 336 bis 350 ausführliche Belege gebracht, wovon einige der wichtigsten Punkte zwecks Erkennung des stetigen Fortschritts im Bau der Lokomotiven hier erwähnt werden mögen. Nach den von Jahn angestellten Ermittlungen baute man während der Zeit von 1820—1830 die Lokomotiven mit

kurzen Flammrohrkesseln, stehenden Zylindern und unstetiger Schieberbewegung, was auch mit Rücksicht auf den für die gegenwärtigen Anschauungen äußerst niedrigen Dampfdruck von $p = 3,5$ kg/cm² eine außerordentlich schlechte Ausnutzung der Kohle zur Folge hatte.

Der Kohlenverbrauch betrug, bezogen auf die indizierte Pferdekraftstunde, 10 kg und der Dampfverbrauch 37 kg, so daß sich eine 3,7fache Verdampfung ergab. Diese Werte wurden bedeutend günstiger, als man in der Zeit von 1830—1837 zum Bau von Heizröhrenkesseln, stetiger Schieberbewegung mit Schieberüberdeckungen von 1,5 mm und Erhöhung des Dampfdrucks auf etwa 4,2 kg/cm² überging. Die Füllung war noch unveränderlich mit etwa 90 %. Der Kohlenverbrauch fiel auf etwa 4,5 kg und der Dampfverbrauch auf etwa 25 kg, so daß eine Verdampfung von $\frac{25}{4,5} = 5,56$ erzielt wurde.

In den folgenden Jahren vergrößerte man die äußere Schieberüberdeckung bis auf 25 mm, verkleinerte die Füllung auf 65 %, gab eine Vorausströmung von 5 %, führte Expansionssteuerung ein, erhöhte den Dampfdruck auf 5 kg/cm², vergrößerte das Verhältnis von Heizfläche zur Rostfläche, das bisher $\frac{H}{R} = 35 - 40$ gewesen war, auf $\frac{H}{R} = \sim 80$ und erzielte durch diese Maßnahmen um das Jahr 1845 eine Verminderung des Kohlenverbrauchs von 4,5 kg auf 1,9 kg und des Dampfverbrauchs von 25 kg auf 15 kg. Man kam hierbei auf eine Verdampfung von 7,9. Der Zeitraum von 1845—1884 brachte ein langsmes Sinken von Kohlen- und Dampfverbrauch, das fast nur durch die zunehmende Kesselspannung verursacht wurde, und es ergab sich bei einem Dampfdruck von 12 kg/cm², Naßdampf und Zwillingswirkung ein Verbrauch an Kohle von 1,4 kg und von Dampf = 11,2 kg bei achtfacher Verdampfung.

In neuerer Zeit hat besonders die Einführung der Verbundwirkung, des Heißdampfes und der Abdampfvorwärmung im Verein mit der Zwillingswirkung und der Erhöhung des Dampfdrucks auf 14 kg/cm² eine weitere Herabminderung des Kohlenverbrauchs auf etwa 0,84 kg gebracht.

Man sieht aus diesem kurzen Auszuge aus den Vergleichsuntersuchungen von Professor Jahn, welche gewaltigen Fortschritte der Lokomotivbau im Verlauf von etwa einem Jahrhundert durchgemacht hat, wenn man berücksichtigt, daß in dieser Zeit der Kohlenverbrauch für die indizierte Pferdekraftstunde von 10 kg auf 0,84 kg, also auf etwa den zwölften Teil des anfänglichen Wertes gesunken ist.

Auch in jüngster Zeit ist man fortgesetzt bemüht, die W[illegible]schaftlichkeit der Lokomotiven im Betriebe durch bauliche [illegible]vollkommnung zu erhöhen. Man sucht dies vor allem d[illegible] Verwendung hochgespannten Dampfes von 60 kg/cm² [illegible] darüber zu erreichen. Sollten die im Gange befindlichen [illegible]beiten von Erfolg gekrönt sein, dann wird der Kohlenverbr[illegible] ohne Frage noch erheblich vermindert werden können.

Gut gebaute Lokomotiven können aber nur dann wirtsch[illegible]lich arbeiten, d. h. mit dem geringsten Aufwand an Brenn- [illegible] Schmierstoffen die größten Leistungen ergeben, wenn sie [illegible] Lokomotivpersonal im Betriebe sachgemäß bedient, in den [illegible]handlungsanlagen der Betriebswerke ordnungsgemäß für [illegible] Betriebsdienst vorbereitet und in den Ausbesserungsanlagen [illegible] unterhalten werden. Alle gegen diese grundlegenden Fo[illegible]rungen verstoßenden Maßnahmen verursachen letzten E[illegible] einen unwirtschaftlichen Verbrauch an Betriebsstoffen und [illegible]sonders an dem so teuren Brennstoff. Wenn z. B. der L[illegible]motivführer während der Fahrt die Füllungsgrade seiner L[illegible]motive den Streckenverhältnissen nicht anzupassen und [illegible] Heizer das Feuer nicht ordnungsgemäß zu bedienen vers[illegible] wenn die Lokomotive in der Behandlungsanlage mangelhaft [illegible]reinigt und ausgewaschen wird oder wichtige, den Dampf[illegible]brauch beeinflussende Lokomotivteile in den Ausbesseru[illegible]anlagen nachlässig und unsachgemäß ausgebessert werden, d[illegible] kann man mit derart mißhandelten Lokomotiven trotz be[illegible] Bauart unmöglich wirtschaftliche Erfolge erzielen.

Es muß daher eine dauernde, eingehende und planmä[illegible] Überwachung aller die Wirtschaftlichkeit des Lokomo[illegible]betriebsdienstes beeinflussenden Arbeiten und Maßnahmen st[illegible]finden, wenn die besonders in einer Zeit schwachen Verke[illegible] und geringer Einnahmen so notwendige Herabminderung [illegible] ständigen Betriebsausgaben erzielt werden soll, die ja eine [illegible]mittelbare Folge wirtschaftlicher Arbeit ist. Diese Überwach[illegible] bereitet keine erheblichen Schwierigkeiten bei den dem Loko[illegible]tivbetrieb dienenden Behandlungs- und Ausbesserungsanla[illegible] da das in ihnen tätige Aufsichtspersonal bei richtiger Un[illegible]weisung und Schulung für eine gründliche Beaufsichtigung [illegible] Arbeiten und zweckmäßige Bedienung der Anlagen ständig [illegible]gen kann.

Schwieriger ist die Überwachung der Arbeit der Lokomo[illegible]personale, da diese während ihrer Tätigkeit auf der Lokomo[illegible] fast durchweg sich selbst überlassen sind. Durch die von Z[illegible] zu Zeit stattfindenden Überwachungsfahrten der Aufsich[illegible]amten der Betriebswerke können wohl manche die W[illegible]

Bw. G. ....

Nachweis über den Verbrauch an Heiz- u. Schmierstoffen für Lok. No. 58/1666, Dienstplan No. 16, Monat Januar 1926.

1. Lokf. G. .... 2. Lokf. M. .... 3. Lokf. ——
1. Lokh. Z. .... 2. Lokh. H. .... 3. Lokh. ——

1		2	3	4	5	6	7	8
in der Zeit vom	bis	die Leistung km	Es hat betragen der	Kohlen t	Zyl.-Öl kg	Min.-Öl kg	Begründung des Mehrverbrauchs durch das Lokpersonal	Bemerkunge
1.	15.	2360	Gesamtverbrauch	45,50	4,50	46,00	Kolben und Schieber müssen nachgesehen werden.	
			Darfverbrauch auf 1000 Lokkm	17,60	2,30	20,50		
			Istverbrauch auf 1000 Lokkm	19,28	1,91	19,49		
			mehr + / weniger —	1,68	0,39	1,01		Ges. Hbg. 16.
1.	31.	4173	Gesamtverbrauch	78,20	7,50	84,00	Am mittleren Kolben müssen noch Mängel vorhanden sein.	
			Darfverbrauch auf 1000 Lokkm	17,60	2,30	20,50		
			Istverbrauch auf 1000 Lokkm	18,74	1,80	20,13		
			mehr + / weniger —	1,14	0,50	0,37		Ges. Hbg. 3./[illegible]

Tafel a.

[illegible]ftlichkeit schädigenden Mängel abgestellt und Schäden [illegible]itigt sowie die Lokomotivpersonale unterwiesen und [illegible]hrt werden, aber es kann eine ausreichende und Ge-[illegible]r für eine dauernd sachgemäße Behandlung der Loko-[illegible]iven durch die Personale bietende Beaufsichtigung [illegible]it erfolgen. Es müssen infolgedessen Maßnahmen ge-[illegible]fen werden, durch die das Personal veranlaßt wird, [illegible] Brenn- und Schmierstoffverbrauch seiner Lokomotive [illegible]Hand von Darfverbrauchssätzen zeitweilig selbst nachzuprü-[illegible] Da das Personal sich in seinem eigenen Interesse bemühen [illegible]d, die festgesetzten Darfverbrauchssätze möglichst nicht zu [illegible]rschreiten, muß es stets auf eine sachgemäße Behandlung [illegible] Bedienung seiner Lokomotive bedacht sein und deren Lei-[illegible]ngen den Zugbelastungen und Streckenverhältnissen anzu-[illegible]sen versuchen, denn nur hierdurch kann es mit dem gering-[illegible] Aufwand an Brenn- und Schmierstoffen die jeweils erfor-[illegible]iche Arbeit leisten, wodurch gleichzeitig die Gewähr für eine [illegible]same Verwendung dieser Stoffe geboten ist.

[illegible]m das Personal zur ständigen Nachprüfung des Brenn- und [illegible]nierstoffverbrauchs seiner Lokomotive anzuhalten, emp-[illegible]lt es sich, durch dasselbe Nachweisungen der in Tafel a [illegible]egebenen Art führen zu lassen, die es zweimal im Monat dem [illegible] Lokomotivbetriebsdienst überwachenden Beamten des Be-[illegible]bswerks zugleich mit dem Leistungsbuch seiner Lokomo-[illegible] zur Nachprüfung vorzulegen hat.

[illegible]an erkennt aus diesen Aufzeichnungen den Mehr- oder [illegible]derverbrauch der Lokomotive an Heiz- und Schmierstoffen [illegible] 1000 Lokomotivkilometer gegenüber dem festgesetzten Darf-[illegible]brauchssatze während der in Spalte 1 angegebenen Zeitab-[illegible]nitte. Die Angabe für den zweiten Zeitabschnitt erstreckt [illegible] auf den ganzen Monat, um etwaige in der Mitte eines Mo-[illegible] zwischen den kilometrischen Leistungen und den über-[illegible]menen Betriebsstoffmengen aufgetretene Mißverhältnisse [illegible] Monatsschlusse möglichst wieder auszugleichen. Ein Mehr-[illegible]brauch an Stoffen ist vom Lokomotivpersonal in Spalte 7 [illegible]prechend zu begründen. Die Zettel werden während eines [illegible]en Jahres beim Betriebswerk aufbewahrt und gehen bei [illegible]rweisung einer Lokomotive von einem Betriebswerk zum [illegible]ren mit der Lokomotive, damit dieses Betriebswerk sich [illegible]eich ein Bild von der wirtschaftlichen Leistung der ihm [illegible]wiesenen Lokomotive machen kann.

[illegible]ie in Buchform vom Betriebswerk zu führende Nachweisung, [illegible]el b, dient dazu, diejenigen Lokomotiven besonders zu [illegible]nerken, die gegenüber den festgelegten Darfverbrauchs-[illegible]en einen Mehrverbrauch an Kohlen und Öl aufweisen. Jede [illegible]omotive erhält eine Seite für sich, um bei sich wiederholen-[illegible] Überschreitungen die Aufzeichnungen zum Zwecke des Ver-[illegible]chs untereinander angeben zu können. Aus der Nachwei-[illegible]g a werden die für die Nachweisung b benötigten Angaben [illegible]imal im Monat übernommen.

In Spalte 2 der Tafel b wird die für die betreffende Lokomotivgattung von der Direktion zwischen zwei Hauptausbesserungen festgesetzte Solleistung vermerkt, während in Spalte 3 der Tag der nach der letzten Hauptausbesserung erfolgten Wiederinbetriebnahme und die seit dieser Zeit zurückgelegten Kilometer angegeben werden. Diese Zahlen geben im Verein mit den aus der Tafel a entnommenen Angaben dem Aufsichtbeamten des Betriebswerks ein Bild von der augenblicklichen Leistung der Lokomotive und veranlassen ihn bei erheblichen Überschreitungen der Darfverbrauchssätze den Ursachen nachdrücklich auf den Grund zu gehen.

Ist in einem solchen Falle vom Betriebswerk festgestellt, daß die Ursache des Mehrverbrauchs, besonders an Kohlen, weder auf Schäden an der Lokomotive noch auf deren nachlässige Pflege in der Behandlungsanlage (Auswaschen usw.) zurückzuführen ist, so kann sie, wenn nicht starke Witterungs- oder Verkehrseinflüsse vorlagen, nur in unsachgemäßer Bedienung der Lokomotive im Betriebe durch das Personal liegen, was vom Betriebswerk in Zweifelsfällen durch eine Überwachungsfahrt noch des näheren nachzuprüfen wäre. Wenn ein unwirtschaftlich arbeitendes Personal in einem Dienstplan tätig ist, in dem infolge der Eigenart des Dienstes (Schnellzugdienst, schwerer Personen- und Güterzugdienst) der Gesamtkohlenverbrauch der Lokomotive ohnehin recht hoch ist, dann muß dafür gesorgt werden, daß ein solches Personal in einem Dienstplan beschäftigt wird, in dem es durch seine unsachgemäße Arbeit keinen allzu großen Schaden infolge hohen Kohlenverbrauchs anrichten kann.

Ergibt die Nachprüfung des Betriebswerks, daß der Mehrverbrauch an Kohlen bzw. Öl in Mängeln an der Lokomotive zu suchen ist, so wird es durch gründliche Untersuchung der Lokomotive für nähere Feststellung und baldige Beseitigung dieser Mängel zu sorgen haben. Das gleiche gilt von Mängeln, die durch wiederholte nachlässige Bedienung einer Lokomotive in der Behandlungsanlage (mangelhaftes Auswaschen, schlechtes Reinigen von Heiz- und Rauchrohren usw.) entstehen können. Wenn eine Lokomotive gar nicht oder nur zeitweise in der Nachweisung b erscheint, so ist dies das beste Zeichen dafür, daß sie wirtschaftlich arbeitet und sowohl vom Lokomotivpersonal als auch in den Anlagen des Betriebswerkes sachgemäß bedient und behandelt wird.

Einer eingehenden Prüfung bedürfen die aus großer Ausbesserung aus den Ausbesserungswerken kommenden Lokomotiven, da nicht nur den Betriebsstellen, sondern auch diesen Werken daran liegen muß, die bei der Ausbesserung aufgewandten großen Kosten durch wirtschaftliche Arbeit und lange Betriebsdauer der Lokomotive in recht hohem Maße wieder ausgeglichen zu sehen. Für die Abnahme der aus den Ausbesserungswerken kommenden Lokomotiven sind besonders hierfür geeignete Lo-

[illegible] G.

Aufschreibungen über den Mehrverbrauch an Kohlen und Öl.
(Die Aufschreibungen erfolgen nur bei Überschreitung der Darfverbrauchssätze.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
[illegible]ok-No. [illegible]amen der Lok-[illegible]rsonale	Der Lokomotive: Solleistung zwischen 2 Hauptausbesserungen	Tag der Inbetriebnahme / Leistg. seit der letzten Hauptausbesserung	Betriebszeit von	bis	Darfverbrauch auf 1000 Lokkm: Kohlen t	Zyl.-Öl / Min.-Öl kg	Istverbrauch auf 1000 Lokkm: Kohlen t	Zyl.-Öl / Min.-Öl kg	Mehrverbrauch auf 1000 Lokkm: Kohlen +t	Zyl.-Öl / Min.-Öl +kg	Ursachen des Mehrverbrauchs nach den Angaben d. Lokf.: an Kohlen	an Öl	Feststellung der Ursachen des Mehrverbrauchs und Angabe der getroffenen Maßnahmen seitens d. Dienstst.: an Kohlen	an Öl	Prüfungsvermerk d. Amtsvorstandes oder seines Stellvertreters
[illegible]8/1666 [illegible]rs. G. u. Z. [illegible]rs. M. u. H.	55000 km	13. 2. 25 / 47901	1./I.	15./I. 26	17,60	— / —	19,28	— / —	1,68	— / —	Kolben und Schieber müssen nachgesehen werd.	—	Kolben und Schieber sind nachgesehen	—	
"	"	13. 2. 25 / 49714	1./I.	31./I. 26	17,60	— / —	18,74	— / —	1,14	— / —	Am mittleren Kolben müss. noch Mängel vorhand. sein	—	Am mittleren Kolben waren Ringe gebrochen, Schaden ist beseit.	—	

Tafel b.

komotivführer als Abnahmebeamte bestellt. Diese Beamten sollen durch Leer- und Lastprobefahrten die Betriebstüchtigkeit der ausgebesserten Lokomotiven feststellen, bevor diese den Betriebswerken überwiesen werden. Wenn auch durch die Arbeiten dieser Beamten manche Fehler an den aus großer Ausbesserung kommenden Lokomotiven beseitigt werden können, so ist es jedoch wegen der kurzen Dauer der Untersuchungen und Probefahrten nicht möglich, ausreichende Aufschlüsse vor allem über das wirtschaftliche Arbeiten der ausgebesserten Lokomotiven zu erhalten. Um dies zu ermöglichen, empfiehlt es sich, diese Lokomotiven längere Zeit im Betriebe zu beobachten und besonders deren Verbrauch an Kohlen gegenüber dem Darfverbrauchssatze desjenigen Dienstplanes festzustellen, in dem sie dauernd beschäftigt werden sollen. Von den aus großer Ausbesserung gekommenen Lokomotiven, die in allen wichtigen Teilen gründlich nachgesehen sein sollen, muß man erwarten, daß sie im Vergleich zu den in demselben Dienstplan bereits seit längerer Zeit tätigen und unter den gleichen Verhältnissen arbeitenden Lokomotiven bezüglich der Wirtschaftlichkeit im Kohlenverbrauch mit an erster Stelle stehen. Die Feststellung des Verbrauchs an Kohlen bei diesen Lokomotiven geschieht gleichfalls mit Hilfe der Nachweisungen nach Tafel a während eines halben Monats, wobei das Betriebswerk dafür zu sorgen hat, daß neben sorgsamer Behandlung der Lokomotive eine möglichst genaue Nachprüfung der während dieser Zeit geleisteten Kilometer und verbrauchten Kohlen stattfindet, damit hiernach einwandfrei der Verbrauch der Lokomotive an Kohlen auf 1000 km ermittelt werden kann. Man tut gut, solche Lokom[otiv]en während dieser Zeit Personalen anzuvertrauen, die[...] wirtschaftlich arbeitend bekannt sind. Sollte das Ergebnis [...] einen Mehrverbrauch an Kohle gegenüber dem für den [be]treffenden Dienstplan festgesetzten Darfverbrauchssatz zeit[igen,] so ist anzunehmen, daß an der Lokomotive noch Mängel [vor]handen sind, die bei der Abnahmeuntersuchung wegen [der] kurzen Zeitdauer der Prüfungen nicht gefunden werden k[onn]ten, die somit dem Ausbesserungswerk zur Last fallen wü[rden] und von diesem noch abgestellt werden müßten.

Um den Lokomotivpersonalen die Möglichkeit zu geben, [den] Kohlen- und Ölverbrauch sowie die kilometrischen Leistu[ngen] ihrer Lokomotiven laufend nachzuprüfen und mit denen de[r im] gleichen Dienstplan arbeitenden Lokomotiven zu verglei[chen,] werden die Lokomotiven in eine Nachweisung nach Tafel c [ein]getragen. Diese Nachweisung wird für ein Iahr aufgestellt[; sie] gibt die Aufzeichnungen über den Kohlen- und Ölverbr[auch] graphisch wieder, weil die zeichnerische Darstellung ein [gu]tes Mittel ist, das monatliche Auf- und Absteigen des Verbra[uchs] an Kohlen und Öl mit einem Blick zu überschauen. Die [Ver]brauchsunterschiede gegenüber den Darfverbrauchssätzen [wer]den noch besonders in Zahlen angegeben, und zwar bei M[ehr]verbrauch in „rot“, damit die Mehrverbrauchszahlen recht in[s] Augen springen. Außerdem werden als bemerkenswert für [die] Beurteilung der Leistung der Lokomotiven noch in Zahlen [ein]getragen die im Monat geleisteten Betriebstage und Kilom[eter] und die seit der letzten Hauptausbesserung zurückgelegten K[ilometer].

Bildliche Darstellung des Brenn- und Schmierstoffverbrauchs der Lokomotiven.

1926. Bahnbetriebswer[k]

Der Lokomotive Gattung und Nr.	Vierteljahr	Darfverbrauchssätze je 1000 Lok-km t Kohlen			kg Öl
	1.	Jan.	Febr.	März	1. Viertj.
	2.	April	Mai	Juni	2. „
	3.	Juli	Aug.	Sept.	3. „
	4.	Okt.	Nov.	Dez.	4. „
G 4417 55 2715	1.	13,8	13,5	13,3	14,7
	2.				
	3.				
	4.				
„ 55 2844	1.	13.8	13,5	13,3	14,7
	2.				
	3.				
	4.				
„ 55 2845	1.	13,8	13,5	13,3	14,7
	2.				
	3.				
	4.				
„ 55 2847	1.	13,8	13,5	13,3	14,7
	2.				
	3.				
	4.				
„ 55 2848	1.	13,8	13,5	13,3	14,7
	2.				
	3.				
	4,				

Maßzahlen f. Brenn- und Schmierstoffe je 1000 Lok-Km t u. kg: 27, 24, 21, 18, 15, 12, 9, 6, 3

Der Lokomotive Gattung und Nr.	Januar: Verbrauch auf 1000 Lok-km an Kohle t	Januar: Öl kg	Januar: Betriebstage im Monat / Lok-Km im Monat / Lok-Km nach letzter Haupt-ausbesserg.	Februar: Verbrauch auf 1000 Lok-km an Kohle t	Februar: Öl kg	Februar: Betriebstage im Monat / Lok-Km im Monat / Lok-Km nach letzter Haupt-ausbesserg.	März: Verbrauch auf 1000 Lok-km an Kohle t	März: Öl kg	März: Betriebstage im Monat / Lok-Km im Monat / Lok-Km nach letzter Haupt-ausbesserg.
G 4417 55 2715	- 2,10	+ 0,36	24 / 4881 / 14 017	- 0,84	+ 0,41	24 / 4632 / 18 649	+ 0,42	- 0,41	3 / 543 / 24 1
„ 55 2844	- 0,78	- 0,98	29 / 5030 / 49 722	± 0	- 0,89	26 / 5141 / 54 863	± 0	- 1,4	7 / 252 / 57 30
„ 55 2845	- 0,65	- 1,91	24 / 4183 / 24 988	+ 0,11	- 0,17	23 / 4336 / 29 324	+ 1,76	+ 0,08	7 / 179 / 31 17
„ 55 2847	K.	B.	0 / 0 / 059	K.	B.	1 / 97 / 156	+ 0,34	+ 0,29	2 / 482 / 493
„ 55 2848			Im Ausbesserungswerk	K.	B.	bis 10.2. im Ausbesserungswerk 1 / 33 / 33	K.	B.	3

Darfverbrauchsgrenze

Tafel c.

meter. Durch diese Aufzeichnungen werden die Lokomotiv-rsonale ständig zum gegenseitigen Vergleich der Leistungen rer Lokomotiven angeregt und bei schlechten Ergebnissen be-üht sein, für wirtschaftlicheres Arbeiten der Lokomotiven zu rgen. Auch das Aufsichtspersonal des Betriebswerks kann sich Hand dieser Tafel stets ein übersichtliches Bild über die rbeitsweise und Leistungen aller im Betriebe befindlichen Lo-motiven verschaffen.

Wichtig für die ständige Überwachung des Brenn- und hmierstoffverbrauchs ist die Festsetzung von Darfverbrauchs-tzen, d. h. von Richtsätzen, die das Lokomotivpersonal zu terschreiten bemüht sein muß, wenn es mit seiner Lokomotive irtschaftlich arbeiten will.

Um die Wirtschaftlichkeit im Stoffverbrauch bei den einzelnen okomotiven prüfen zu können, müssen die Darfverbrauchs-tze auf bestimmte Einheiten bezogen werden. Als solche kom-en in Frage das virtuelle und das Bruttotonnenkilometer sowie s Kilometer. Es liegt nun der Gedanke nahe, die Darfver-auchssätze für Kohlen für eine bestimmte Einheit von Tonnen-lometern festzulegen, weil, besonders bei dem virtuellen onnenkilometer, die auf einer Strecke gefahrenen Tonnenkilo-eter ein genaues Bild für die auf dieser Strecke geleistete rbeit geben. Man würde dann nur einmal für jede Lokomotiv-ttung und Strecke den betreffenden Darfverbrauchssatz zu mitteln haben und diesen ständig gelten lassen können.

Dies würde zutreffen, wenn vor allem der Einfluß der Witte-ungsverhältnisse auf die Schwankungen im Kohlenverbrauch cht berücksichtigt zu werden brauchte, der aber, wie weiter ten noch des näheren erläutert werden wird, bei dem Brenn-offverbrauch zu gewissen Jahreszeiten eine merkliche Rolle ielen kann. Man würde somit bei Anwendung des obigen Ver-hrens der einmaligen Ermittlung von Darfverbrauchssätzen ch gezwungen sein, diese häufiger im Laufe eines Jahres, be-nders durch Berücksichtigung des Witterungseinflusses, ent-rechend zu ändern. Wenn man aber bedenkt, daß schon das rerwähnte Verfahren insofern gewisse Erschwernisse mit sich ringt, als man bei der laufenden Ausrechnung der Istver-auchssätze für eine bestimmte Tonnenkilometereinheit in ver-hiedenen Nachweisungen mit verhältnismäßig großen Zahlen rechnen haben würde, so würde sich diese Arbeit bei der eichfalls erforderlichen häufigeren Festlegung neuer Darfver-auchssätze noch entsprechend vermehren. Man kann diese usrechnungsarbeiten und die mit dem ganzen Verfahren not-endigerweise verbundenen Prüfungsarbeiten erheblich ein-hränken, wenn die Darf- und Istverbrauchssätze für Kohlen d Öl in Tonnen und Kilogramm auf 1000 Kilometer festgelegt d ermittelt werden. Dies läßt sich ermöglichen, ohne daß s Verfahren gegenüber dem oben erwähnten merklich an Ge-uigkeit einbüßt, wenn die Darfverbrauchssätze für jeden ienstplan besonders festgelegt werden. Da die in dem gleichen ienstplane arbeitenden Lokomotiven im allgemeinen gleich-ertige Züge auf denselben Strecken befördern, so tritt der rch die Zugbelastungen und Streckenverhältnisse im Kohlen-rbrauch hervorgerufene Einfluß in den auf 1000 Kilometer rbrauchten Stoffmengen bei allen Lokomotiven eines Dienst-anes entsprechend gleichmäßig in Erscheinung, so daß ein Ver-eich des Stoffverbrauchs bei den in einem Dienstplan arbeiten-n Lokomotiven möglich ist.

Es empfiehlt sich, die Darfverbrauchssätze für einen bestimm-n Zeitraum möglichst vorher festzulegen, damit die Personale der Lage sind, sich mit ihrem Verbrauch an Brenn- und hmierstoffen nach ihnen zu richten und das Betriebswerk die öglichkeit hat, Nachprüfungen des Verbrauchs bei den ein-lnen Lokomotiven jederzeit vorzunehmen. Die für einen be-immten Zeitraum (Monat, Vierteljahr) festzulegenden Darf-rbrauchssätze werden am zweckmäßigsten aus den Durch-hnitts-Istverbrauchssätzen des unmittelbar vorhergehenden gleichen Zeitraumes ermittelt. Die so gefundenen Durchschnitts-sätze würden als Darfverbrauchssätze für den folgenden Zeit-raum gelten können, wenn nicht die Einflüsse zu berücksichtigen wären, durch die Schwankungen im Stoffverbrauch eintreten können. Da diese Schwankungen im Kohlen- und Ölverbrauch verschieden voneinander sind, mögen zunächst die Ursachen be-trachtet werden, die Veränderungen im Kohlenverbrauch her-vorrufen.

Was die Verkehrsverhältnisse anbelangt, so kann angenommen werden, daß diese bei Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Betriebsführung im allgemeinen einen nicht sehr großen Einfluß auf das Schwanken des Kohlenverbrauchs ausüben können. Da die Züge im Interesse einer wirtschaftlichen Ausnutzung der Lokomotiven für gewöhnlich deren Leistungen entsprechend ausgelastet sein werden, wird beim Steigen bzw. Sinken des Verkehrs weniger eine größere oder geringere Belastung der vorhandenen Züge als vielmehr eine Erhöhung oder Verringe-rung der Zahl der Züge stattfinden. Macht man es umgekehrt und verkleinert z. B. bei sinkendem Verkehr nach und nach die Belastung der Züge, während man ihre Zahl bestehen läßt, dann wird man einerseits die einzelnen Lokomotiven, weil zu schwer für die leichter gewordenen Züge, nicht richtig ausnutzen und andererseits insofern verhältnismäßig teuer arbeiten als im Vergleich zu dem schwachen Verkehr zu viel Lokomotiven im Betriebe sind. Wenn in einem solchen Falle vom Frühjahr zum Sommer, wo der Einfluß der Witterungsverhältnisse auf den Kohlenverbrauch für gewöhnlich keinen erheblichen Unterschied aufweist, in einem Güterzuglokomotivdienstplane der Verbrauch an Kohlen ziemlich stark abnimmt, so kann man wohl annehmen, daß nicht die Zahl der Züge, sondern die Zuglast bei den ein-zelnen Zügen laufend entsprechend vermindert worden ist. Es würde in diesem Falle zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit zu überlegen sein, inwieweit zwecks Verminderung der Zahl der Lokomotiven und besseren Ausnutzung der verbleibenden eine Zusammenlegung von Zügen stattfinden könnte, ohne daß hier-durch die Belange des Verkehrs beeinträchtigt werden würden.

Vorübergehende Schwankungen im Verkehr, bei denen neben einer Vermehrung bzw. Verminderung der Zahl der Züge auch eine solche der Zugbelastungen stattfinden wird, treten im Per-sonenzugverkehr besonders zu Ostern, Pfingsten, Weihnachten und im Sommer bei Ferienbeginn und -ende sowie im Güterzug-verkehr im Frühjahr und Herbst ein. Diese können aber einen maßgebenden Einfluß auf die Schwankungen im Kohlenverbrauch nicht ausüben, da sie meistens nur ver-hältnismäßig kurze Zeit dauern. Es ist daher wohl anzu-nehmen, daß bei sachgemäßer Betriebsführung eine er-hebliche Mehr- oder Minderbeanspruchung der einzelnen Lokomotiven durch Verkehrsschwankungen im allgemeinen in geringem Umfange eintreten wird. Ähnlich liegen die Ver-hältnisse im Rangierdienst, denn auch hier wird man für ge-wöhnlich dann am wirtschaftlichsten arbeiten, wenn die Zahl der erforderlichen Lokomotiven den jeweiligen Verkehrsver-hältnissen angepaßt wird.

Recht ungünstig können zeitweise betriebliche oder bauliche Maßnahmen, durch die die Züge zum Halten oder Langsamfahren gezwungen werden, auf den Kohlenverbrauch einwirken, da die Lokomotiven stark beansprucht werden müssen, um die durch das Halten und Langsamfahren entstandenen Fahrverluste wie-der einzuholen. Man kann dem hierbei auftretenden unwirt-schaftlichen Kohlenverbrauch nur dadurch begegnen, daß stets für eine möglichst glatte Abwicklung des Betriebes gesorgt wird und keine zu große Zahl von Umbau- und Ausbesserungsstellen zu gleicher Zeit auf einer Strecke vorhanden ist. Der durch derartige Störungen im Zuglauf hervorgerufene Mehrverbrauch an Kohlen kann jedoch den Durchschnittskohlenverbrauch in seinen Schwankungen nur wenig beeinflussen.

(Schluß folgt.)

Wie wird der Bereitschaftsdienst des Zugbegleitpersonals am wirtschaftlichsten gestaltet?

Von Reichsbahnrat **Schmitz** in Halle (Saale).

Angeregt bin ich zur Behandlung dieser Frage durch einen Aufsatz des Reichsbahnrats Haupt, Breslau, in der Nummer 18 dieser Zeitung, Seite 471/72. Herr Haupt prüft dort die Frage: Gehört der Bereitschaftsdienst des Zugbegleitpersonals in die Diensteinteilungen? Er kommt zu dem Schluß, daß auf den größeren und mittleren Bahnhöfen durch Herausnahme des Bereitschaftsdienstes aus den Diensteinteilungen 2,04 % des gesamten Zugpersonals fraglicher Bahnhöfe erspart werden könnte. Wegen der großen Bedeutung dieser Frage für die Personalwirtschaft und die Wirtschaftlichkeit darf diese Ansicht nicht unwidersprochen bleiben.

Welche Bedeutung der wirtschaftlichen Verwendung des Bereitschaftspersonals beizumessen ist, geht aus dem Verhältnis der für den Bereitschaftsdienst aufzuwendenden Kopfzahl zur Zahl des ständigen Zugbegleitpersonals hervor. Natürlich wird dieses Verhältnis bei den einzelnen Reichsbahndirektionen und Bahnhöfen wechseln, je nachdem, ob der Bezirk viele Fremdwagen, die durch Handbremsen zu bedienen sind, aufzuweisen hat oder nicht und je nachdem, ob der Verkehr regelmäßig ist oder nicht (z. B. unregelmäßiger Anfall der O-Wagen). Im Bezirk der Reichsbahndirektion Halle, in dem die Zahl der Fremdwagen absolut genommen am größten ist, beträgt das Verhältnis zur Zeit 16,22 %. Dabei ist unter Bereitschaftspersonal verstanden das eigentliche Bereitschaftspersonal, das die Bedarfszüge begleitet, vermehrt um die Zutreter, die zur Abbremsung der Fremdwagen benötigt werden und den Teil der Prozentleute, der über den festgesetzten Mindestbedarf hinaus noch den Bahnmeistereien entnommen werden muß. Prozentleute sind die als Ersatz für beurlaubte und erkrankte Bedienstete den Bahnhöfen dauernd bewilligten Köpfe. Soweit die Bereitschaften in den Dienstplan eingearbeitet sind, seien sie planmäßige Bereitschaften genannt, die anderen als wilde Bereitschaften bezeichnet. Zur Zeit entfallen im Hallenser Bezirk auf 2072 Köpfe ständiges Personal, 122 Köpfe planmäßige Bereitschaft und 224 Köpfe wilde Bereitschaft. Dazu kommen 245 Prozentleute, so daß sich eine Gesamtkopfzahl von 2663 Köpfen ergibt. Die Zahl der wilden Bereitschaften ist augenblicklich besonders hoch (etwa 100 Köpfe höher als gewöhnlich), da täglich rund 25 Kohlenzüge von Oberschlesien nach Hamburg und Bremen vorübergehend von diesem Personal begleitet werden.

Bei Prüfung der Frage, wie der Bereitschaftsdienst des Zugbegleitpersonals sich am wirtschaftlichsten gestalten läßt, kann die Betrachtung des Dienstes der sogenannten Prozentleute ausscheiden, da sie ja in den Dienstplan an Stelle beurlaubter oder erkrankter Bediensteten treten, ihre wirtschaftliche Ausnutzung demnach gleich derjenigen des übrigen planmäßigen Personals ist. Es sei nur noch darauf hingewiesen, daß die Zahl der Prozentleute nach dem Mindestverbrauch in den Wintermonaten festzusetzen ist und für das ganze Jahr beibehalten werden kann. Fehlende Köpfe werden von den Bahnhöfen als wilde Bereitschaften aus den Bahnmeistereien entnommen.

Es ist die Frage zu klären:

Welche Bereitschaften sind wirtschaftlicher? Die planmäßigen oder die wilden?

Wie sichere ich die Möglichkeit der Ausnutzung?

Wie stark ist die Bereitschaft zu machen?

Welche Bereitschaften sind für das Personal angenehmer?

Wie überwache ich die Ausnutzung?

Zunächst gebe ich zu, daß häufiger planmäßige Bereitschaften schlecht ausgenutzt sind mangels der Kenntnis oder der Nichtbeachtung der für ihre wirtschaftliche Verwendungsmöglichkeit unerläßlichen Vorbedingungen. Das ist aber kein Grund, der gegen die planmäßigen Bereitschaften spricht.

Betrachtet man die Verwendungsmöglichkeit der planmäßigen und wilden Bereitschaften rein theoretisch, so ist nicht einzusehen, weshalb bei dem Personal einer planmäßigen Bereitschaft die wirtschaftliche Verwendung schwieriger sein soll als bei der wilden Bereitschaft. Die Bereitschaft hat hauptsächlich den Zweck, die Bedarfszüge zu begleiten und die Zutreter für die Fremdwagen zu stellen. Planmäßige wie wilde Bereitschaft muß zu irgendeinem Zeitpunkt bestellt werden. Darin besteht kein Unterschied für beide. Die Zeit des Dienstes der einzelnen Schicht ist ebenfalls für beide gleich. Sie beträgt laut Dienstdauervorschriften im Höchstfalle 16 Stunden, worin sich 2 Stunden Pause befinden müssen. Für wilde Bereitschaft schreiben die Dienstdauervorschriften weiter noch eine Höchstgrenze der Belastung von 260 Stunden vor, die für die planmäßige Bereitschaft wegfällt, da ja jeden Tag andere Personale Bereitschaftsdienst leisten. In dem letzten Punkt ist die planmäßige Bereitschaft also überlegen. Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit ist demnach zugunsten der planmäßigen Bereitschaft zu beantworten. Daß die theoretischen Ergebnisse durch die praktischen gestützt werden, werden wir später sehen. Man könnte vielleicht einwenden und Herr Haupt tut das auch: Das planmäßige Bereitschaftspersonal kann nicht ausgenutzt werden, da es nach einer gewissen Zeit wieder eine turnusmäßige Schicht übernehmen muß. Dagegen ist zu sagen, daß eben die Übergangszeit so lang sein muß, daß das nicht eintreten kann. Im Bezirk Halle ist deshalb dem Dienstplanbeamten vorgeschrieben, daß sich nach Schluß der mit 8 Stunden eingesetzten Bereitschaft eine Ruhezeit von 16 Stunden befinden muß. Die Übergangszeiten zwischen anderen Tagen müssen dann etwas gekürzt werden. Bei einigem guten Willen läßt sich das erreichen. Das Personal nimmt lieber einen kurzen Übergang in Kauf, als wilde Bereitschaften. Haupt sieht nun noch einen Nachteil bei den planmäßigen Bereitschaften darin, daß man sie nicht nach Hause schicken und nach einigen Stunden wieder bestellen kann. Ich sehe zunächst die Notwendigkeit dafür nicht ein; eine lange Wartezeit kann doch nur eintreten, wenn das Personal entweder zur falschen Zeit oder in zu großer Zahl bestellt ist. Im übrigen besteht bei den wilden Bereitschaften in diesem Punkte nur scheinbar ein Vorteil, denn abgesehen davon, daß das für viele Personale wegen der langen Anmarschwege nicht durchführbar ist, kann das für mehrere Stunden nach Hause geschickte Personal ebensoviel Stunden später erst wieder den übernächsten Dienst antreten, wodurch natürlich die wöchentliche Arbeitszeit bei häufigeren derartigen Zwangspausen herabgedrückt wird. Es kommt noch hinzu, daß man ja auch die richtige Zeit der Wiederbestellung nicht im voraus bestimmen kann. Durch den hinreichend langen Übergang ist demnach eine der Vorbedingungen für eine wirtschaftliche Ausnutzung der planmäßigen Bereitschaften gegeben. Es fehlt noch eine zweite, ebenso wichtige Voraussetzung.

Wenn die planmäßigen Bereitschaften so stark sind, daß mit ihnen der stärkste Jahresverkehr bewältigt werden kann, so ist natürlich in der meisten Zeit eine gute Ausnutzung nicht möglich. Will man die Stärke der planmäßigen Bereitschaft dem jeweiligen Verkehr anpassen, so muß man sehr häufig den Dienstplan ändern. Da aber gute Ausnutzung unbedingt verlangt werden muß, empfehle ich nur etwa 50—60 % der Bereitschaften in die Pläne aufzunehmen und die anderen als wilde Bereitschaften fahren zu lassen. Seit beinahe 2 Jahren ist diese Maßnahme im Hallenser Bezirk mit Erfolg durchgeführt. Es ist wohl selbstverständlich und braucht kaum besonders erwähnt zu werden, daß bei abflauendem Verkehr die wilden Bereitschaften entsprechend dem Verkehrsrückgang selbsttätig von der Dienststelle zurückgezogen werden müssen. Bei Anwendung obiger Vorbedingungen kann bei planmäßigen Bereitschaften eine Wartezeit von durchschnittlich 6,55 Stunden, die Herr Haupt als Unterlage für seine Rechnung benutzt, überhaupt nicht eintreten. Es sei nochmals darauf hingewiesen, daß

einzelne Bedarfszug ebensogut von einer planmäßigen, iner wilden Bereitschaft gefahren werden kann, ebenso n Zutreter beiden Bereitschaften entnommen werden.

n einige Worte über die Zusammensetzung der einzelnen schaften. Bei den planmäßigen Bereitschaften ist sie oe wie beim übrigen planmäßigen Personal. Bei den wilden zweckmäßig — und so ist auch wohl meist die Übung —, gewissen Prozentsatz von Bediensteten beizugeben, die hrerdienst verrichten können. Auch auf großen Bahn- kann diese Maßnahme nicht entbehrt werden, da es als unerwünscht und auch unwirtschaftlich bezeichnet wer- uß, wenn man aus dem ständigen Personal Beamte für Zugführerbereitschaftsdienst herauszieht. Man sollte nicht Not das eingearbeitete Personal auseinanderreißen; zudem bei langen Bereitschaftstouren der dem ständigen Per- entnommene Beamte in vielen Fällen seinen nächsten nicht antreten können mangels der nötigen Ruhezeit.

t unerwähnt lassen möchte ich auch die Frage, welcher schaftsdienst von dem Personal als angenehmer empfun- ird. Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß der Dienst in ilden Bereitschaft, bei dessen Antritt man die Dauer nie men kann, somit der Bedienstete nie genau weiß, für Zeit er Verpflegung mitnehmen muß, nicht gerade besqn- eliebt ist. Auch für das Familienleben wirkt dauernder schaftsdienst sehr störend. Bei der planmäßigen Bereit- tritt dieser Zustand in der Woche vielleicht einmal auf ch der Zahl der Bereitschaften) und wird deshalb von dem nen weniger drückend empfunden.

habe eingangs schon angedeutet, daß die theoretischen tellungen durch die praktischen Ergebnisse gestützt wer- ch möchte zum Beweise die Bereitschaftsleistungen einiger Bahnhöfe des Hallenser Bezirks, bezogen auf den Monat angeben. In der Zusammenstellung (siehe Abbildung 1) in einer Woche tatsächlich geleistete reine Arbeitszeit § 2), dann der wöchentliche Nutzdienst (d. h. die Zeit en der planmäßigen Abfahrtszeit und Ankunft des Zuges Einschluß der Unterwegsaufenthalte), und endlich die chnittliche Wartezeit angegeben. Man sieht, daß die ngen der planm. Bereitschaften denen der wilden minde- benbürtig sind, sie sogar bei einzelnen Bahnhöfen erheb- ertreffen. Besonders die Zeit des Nutzdienstes ist durch- her. Leider wird das Bild der Leistungen der einzelnen

Bf.	planm. Bereitschaften wöchentlich reine Arbeitszeit	wöchentlicher Nutzdienst	durchschnittl. Wartezeit	wilde Bereitschaften wöchentlich reine Arbeitszeit	wöchentlicher Nutzdienst	durchschnittl. Wartezeit
Senftenberg	72^{19}	43^{08}	1^{18}	59^{54}	30^{12}	2^{02}
Falkenberg	53^{30}	25^{30}	2^{12}	48^{23}	22^{50}	2^{02}
Halle	52^{29}	27^{12}	1^{46}	56^{01}	26^{52}	1^{02}
Lp.-Wahren	52^{24}	23^{12}	1^{10}	46^{24}	versehentlich nicht ermittelt	2^{00}

Abb. 1.

Bereitschaften durch die Angabe der Durchschnittswerte etwas verwischt, doch wäre andernfalls durch die Einzelangaben zuviel Raum beansprucht worden. So beträgt z. B. die Monatsleistung einer planmäßigen Senftenberger Bereitschaft 322,^{19} Stunden, während eine wilde höchstenfalls 260 Stunden hätte leisten dürfen, wenn der Dienst nur als leichter zu bewerten wäre. Davon kann aber im vorliegendem Falle keine Rede sein.

Aus obigen Ausführungen geht hervor, daß man bei den planmäßigen Bereitschaften theoretisch und praktisch das wöchentliche Arbeitssoll von 54—60 Stunden überschreiten kann. Welchen Vorteil kann man daraus ziehen? In den Dienstplänen ist es meist nicht möglich, das zulässige Arbeitssoll zu erreichen. Durch gute Ausnutzung der planmäßigen Bereitschaft kann man dann die Leistung des Unterschiedes der dienstplanmäßigen Arbeitszeit gegenüber dem Soll erreichen. Dieser Vorteil tritt aber nur ein, wenn die Arbeitszeit der Bereitschaften im Dienstplan nicht länger als 8 Stunden angesetzt wird. Wird, wie das an einzelnen Stellen zur Erreichung einer hohen planmäßigen Arbeitszeit üblich ist, die Bereitschaftsarbeitszeit mit 12 oder gar mit 16 Stunden in Ansatz gebracht, so verschwindet nicht nur obiger Vorteil, sondern es wirkt dann die Einarbeitung der planmäßigen Bereitschaft verschlechternd auf die Leistung des planmäßigen Personals. Da die 12 bzw. 16 Stunden Arbeitszeit im Durchschnitt nicht erreicht werden, steht in diesem Falle die hohe planmäßige Arbeitszeit nur auf dem Papier.

An einzelnen Stellen ist auch der Versuch gemacht worden, die Bereitschaften aus dem allgemeinen Dienstplan herauszunehmen und für sie einen besonderen Dienstplan aufzustellen. Die Ver-

2 Tag	3 Dienstgruppen und Kurs Nr.	4 Anzahl der verwendeten Fahrbediensteten	5 Bereitschaftsdienst a nach dem Dienstplan von (Uhr)	bis	b Der wilden Reserve nach Einteilung des Bahnhofs von (Uhr)	bis	6 Bildliche Darstellung der einzelnen Leistungen unter Angabe der Zugnummer (12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12)	7 Durchfahrene Strecke von (Bahnhof)	bis	8 Reine Arbeitszeit einschl. Vo. u. Abd. Std.	Min.	9 Nutzstunden Std.	Min.	10 Angabe übermehr oder weniger verwendete Köpfe gegenüber der genehmigten festen Reserve und planmäßigen Bereitschaft
5	350 [illegible]	2	6^{00}	6^{00}			08 6503 30 46 970 04 20 Sdgz 35	Snf.	Wermingh. Fk.	13	22	8	04	
	9	2	7^{00}	3^{00}			03 6366 50 45 Bdgz. 45	Snf.	Riesa	10	34	7	49	
	12	2	1^{00}	10^{00}			32463 35 35 6920 40 49 32463	Snf.	Nwr.	12	08	7	51	

Abb. 2.

Rückseite der Nachweisung Abbildung 2.

Nach vorseitiger Nachweisung leisteten die Personale der planmäßigen Reserve im Monat ....Juni... 1926.

Tag.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
7^{17}	14^{34}	21^{51}	29^{08}	37^{12}	46^{03}	49^{51}	57^{08}	63^{06}	68^{18}	73^{30}	77^{12}	85^{54}	91^{04}	96^{50}	100^{28}
11^{55}	22^{11}	32^{27}	42^{43}	56^{05}	66^{14}	78^{20}	88^{36}	100^{11}	111^{51}	120^{42}	129^{58}	139^{59}	150^{19}	161^{59}	171^{11}
4^{42}	11^{00}	15^{48}	22 0[illegible]	29^{47}	30^{57}	40^{23}	46^{41}	55^{31}	61^{10}	67^{04}	72^{58}	78^{44}	83^{32}	87^{58}	94^{10}
8^{50}	19^{13}	28^{03}	38^{01}	48^{35}	55^{06}	67^{19}	77^{53}	88^{40}	99^{53}	110^{21}	120^{49}	129^{51}	139^{44}	149^{42}	162^{17}
7^{12}	12^{10}	17^{08}	24^{59}	32^{50}	37^{31}	42^{29}	49^{38}	54^{05}	59^{51}	66^{51}	71^{18}	75^{59}	82^{59}	93^{15}	98^{43}
10^{10}	19^{05}	28^{50}	40^{58}	53^{06}	60^{47}	69^{57}	80^{41}	89^{22}	98^{22}	108^{07}	116^{48}	124^{29}	134^{14}	145^{24}	153^{24}

17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	Zusammen Std.	Min.
102^{56}	109^{08}	113^{54}	119^{23}	123^{49}	129^{11}	133^{47}	141^{38}	146^{14}	154^{28}	162^{42}	167 0[illegible]	175^{22}	182^{34}		182	34
180^{50}	193^{41}	204^{40}	216^{08}	225^{20}	234^{12}	245^{47}	256^{07}	267^{22}	278^{31}	289^{40}	299^{45}	310^{54}	322^{19}		322	19
100^{19}	107^{58}	113^{53}	119^{28}	127^{07}	133^{42}	143^{48}	151^{27}	157^{21}	160^{09}	168^{57}	174^{55}	185^{02}	190^{14}		190	14
172^{45}	183^{58}	194^{26}	204^{25}	215^{38}	228^{24}	243^{14}	254^{27}	264^{55}	275^{20}	285^{27}	295^{32}	310^{00}	318^{48}		318	48
106^{00}	113^{13}	122^{58}	129^{10}	137^{03}	144^{55}	150^{21}	158^{14}	163^{40}	169^{58}	172^{09}	177^{05}	182^{01}	187^{57}		187	57
163^{45}	174^{19}	185^{28}	195^{50}	206^{24}	218^{44}	228^{10}	238^{44}	249^{19}	259^{19}	267^{00}	276^{35}	286^{10}	296^{58}		296	58

suche haben sich nicht bewährt. Man bekommt zu lange Wartezeiten, da die Übergangszeiten von einer Bereitschaft zur anderen zu kurz sind, außerdem die Grenze der 54—60 Stunden, wie bei der wilden Bereitschaft, die wirtschaftliche Ausnutzung erschwert.

Seit vielen Jahren ist es üblich, die wirtschaftliche Verwendung des Bereitschaftspersonals durch besondere Nachweisungen zu überwachen. Wenn schon früher die Nachprüfung der Bereitschaftsleistungen für erforderlich gehalten wurde, so gilt dies doppelt heute, nachdem durch Kopffestsetzungskommissionen und Zuhilfenahme der wissenschaftlichen Betriebsführung der Kopfbestand der Bahnhöfe scharf dem Verkehrsumfang angepaßt ist. Als einzige Quelle, aus der der Dienststelle die Möglichkeit, eine kleine Anleihe zu machen, geblieben ist, kommt das Bereitschaftspersonal in Frage. Da aber derartige Anleihen ohne zwingenden Grund nicht gemacht werden dürfen, ist ein zuverlässiger Nachweis der Bereitschaftsleistungen unbedingt notwendig. Auch der Dienststellenleiter, der für die wirtschaftliche Verwendung des Personals in erster Linie verantwortlich ist, ist ohne Nachweisung nicht in der Lage, dieser seiner Pflicht nachzukommen. Es muß von vornherein betont werden, daß nur eine Nachweisung in Frage kommen kann, die die Leist… des Bereitschaftspersonals unter Angabe der Zugnummer … wiedergibt. Auch muß aus ihr an jedem Tage des Monats d… dahin geleistete Arbeitszeit hervorgehen, damit ungenü… Auslastung ebenso wie Überlastung des Bereitschaftspers… rechtzeitig erkannt und verhindert werden kann. Als M… das obigen Anforderungen genügt, kann ich das in… Abbildung 2 wiedergegebene empfehlen. Es hat sich… mehreren Jahren bei der Reichsbahndirektion Halle u… bei der Reichsbahndirektion Frankfurt gut bewährt. … schließt sich im übrigen eng an das neu eingef… Dienstplanmuster für das planmäßige Personal an. Mit … Blick ist die Ausnutzung des Personals und auch die … stundenzahl zu übersehen. Damit der Nachweis über die … wendung des Bereitschaftspersonals lückenlos geführt wir… die Aufstellung der Nachweisung für die planmäßigen un… wilden Bereitschaften erforderlich, für die sogenannten Pro… leute genügt eine Zusammenstellung nach Abbildung 3.

Wenn obige Bedingungen bei der Regelung des Dienste… Bereitschaftspersonals beachtet werden, so läßt sich nach m… Ansicht noch mancher Kopf Zugbegleitpersonal ersparen.

Tag / Name	Dienstleistung (Tag 1–30)
Sÿmank Zugf.	Zugf. Boose kr.
Paschold R. „	Zugf. Berger Url. — Zugf. Starke Url. — Zugf. Schwiuntsch Url.
Ledig „ „	Zgf. Hiller Url. — Zugf. Pfütze Url. — Zugf. Füllert Url. — Zugf. Pr…
Raue Rich. „	Zugf. Bergmann Url. — „ Schäfer Url. — Zgf Espenhahn U…
Sonnenkalb „	„ Peock Url. — Zgf. Schulze Url. — Zugf. Giesecke Url.
Fröhlich „	„ Schipfer Url. — Zugf. Staupenplucke Url.
Schmidt Wilh. Schffn.	Oberzg. Schffn. Böning kr.
Schneider Gust. „	Zugf. Heinrich Url. — Oberzg. Schffn. König Url. — Oberzg. Schffn. Roloff Url. — Oberzg. Schffn. He… Ur…
Grunert „	Zugschffn. Hast Url. — Zugschffn. Wilke Url. — „ Pause Url.
Bartusch „	Zugschffn. Kauer Url. — Oberzugschffn. Meyer Url. — Ob. Zugschffn. Thiemer Url.
Richter „	„ Grosse Url. — „ Ortnung Fr. Url. — „ Raue Url.
Majorneck „	„ Kirsten Url. — Zugschffn. Schumann Url. — Zugschffn. Vogler Url.

Abb. 3.

Die Entwicklung des Tarifwesens für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr bei den Saarbahnen.

Von Regierungsrat **Paul Schmidt**, Saarbrücken.

Die Verwaltung der Saarbahnen hat im Verhältnis zur Streckenlänge ihres Netzes — rund 400 km — eine außerordentlich starke Personenbeförderung zu bewältigen, als deren besondere Merkmale der Berufsmassenverkehr und der Berufsnahverkehr scharf hervortreten. Es werden jährlich rund 60 Millionen Personen auf mehr als 600 Millionen Personenkilometer befördert. Die Ordnung der Preisbildung für diesen Verkehr hat unter den Wirtschafts- und Währungsverhältnissen des Saargebietes schwierige Probleme gezeitigt. Im nachfolgenden soll in rein tatsächlicher Beziehung die geschichtliche Entwickelung des Tarifwesens für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr bei den Saarbahnen dargestellt werden.

1. Nach der Einrichtung der selbständigen Verwaltung der Saarbahnen blieben für die Abfertigung der Personen, des Gepäcks und des Expreßgutes die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung und des Deutschen Personen- und Gepäcktarifs Teil I in Geltung. Diese Rechtsgrundlage ist bis heute fast unverändert geblieben und steht fast wörtlich mit der Regelung im Reich in Einklang. Als Tarifteile II für den Personen- und Gepäckverkehr des neuen Bahnnetzes wurden zunächst die bestehenden deutschen Binnen- und Wechseltarife übernommen. Da der Bezirk der Saarbahnen aus preußischen und aus bayerisch-pfälzischen Strecken gebildet wurde, kam für die Übernahme eine größere Anzahl von Tarifen in Frage, die zur Größe des Bahnnetzes und zu der Anzahl der dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Stationen (rund 100 für den Personenverkehr) in keinem Verhältnis standen. Im Binnenverkehr erfolgte die Abfertigung der Personen und des Reisegepäcks auf Grund von drei Tarifen, und zwar dem preußisch-hessischen Binnentarif, dem bayerischen Binnentarif und dem Saarbrücken-pfälzischen Personen- und Gepäcktarif. Diese Tarife hatten nicht allein in den entsprechenden Teilen des Saargebietes als Binnentarif, sondern zugleich als Wechselt… zwischen den Saarbahnen und den vormals preußisch-hessis… Staatsbahnen sowie den bayerischen Staatsbahnen rechts … links des Rheins (Pfälzisches Netz) Geltung.

Im internationalen Personen- und Gepäckverkehr bestanden zur Zeit der Errichtung der Verwa… des Saargebietes keine direkten Tarife. Der internati… Verkehr, und zwar mit Österreich, der Tschechoslowakei, … und Lothringen, sowie dem übrigen Frankreich und der Sch… wurde erst im Laufe des Jahres 1920 nach und nach … genommen.

An Einheitssätzen für das km wurden zunächst die im B… reiche der Deutschen Reichseisenbahn gültigen Sätze erh… Diese betrugen zu dieser Zeit

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Arbeiterrückfahrkarten	Hunde	Gepäck	Expreßgut für 10 g
54 Pf.	24 Pf.	14,8 Pf.	9 Pf.	9 Pf.	7,6 Pf.	Zonentarif	2,4 Pf.

Im Wechselverkehr Saarbahnen-Deutsche Reichsbahn drängten die Verhältnisse zur Erstellung … besonderen Tarifs, der, dank der Mitarbeit der deutschen … waltungen, zum 1. März 1921 zur Einführung gelangte. D… Tarif besteht seither; er war jedoch vorübergehend unterbro… durch das seinerzeitige Eintreten der französisch-belgis… Regie. Für den Verkehr Saarbahnen-Regiebahnen war ei… sonderer Tarif eingeführt gewesen.

Die wirtschaftliche Lage der Saarbahnen, hervorger… durch den immer ungünstiger werdenden Kursstand …

iermark, zwang die Saarbahnen, mit Wirkung vom 1. März die Einheitssätze für den Personen-, Gepäck- usw. Verkehr rhöhen. Unter vollständiger Schonung der äußerst gering itzten 1. Wagenklasse wurden die Einheitssätze für das km die folgenden Beträge erhöht:

II. Klasse	III.	IV.	Hunde	Arbeiter-rückfahr-karten	Gepäck für 10 kg	Expreß-gut für 10 kg
33 Pf.	21 Pf.	14 Pf.	14 Pf.	14 Pf.	2,5 Pf.	4,8 Pf.

ichzeitig fand eine Neueinteilung der Schnellzugszonen für Strecken des Saargebietes insofern abweichend von der eneinteilung der deutschen Reichsbahn statt, als die 1. Zone Entfernung von 1—50 km (die Reichsbahn von 1—75 km) die 2. Zone die Entfernung von 51—100 km (deutsche hsbahn 76—150 km) umfaßte.
Zuschlägen wurden erhoben:
Zone 1 in 1.—2. Klasse = 6 M., in 3. Klasse 3 M.,
Zone 2 in 1.—2. Klasse = 12 M., in 3. Klasse 6 M.

der Erwägung ausgehend, zu dieser Zeit die wirt-tliche Lage der Arbeiter tiger war, als die der Be-n und Angestellten, wurde Beamten und Angestellten hzeitig mit der eingetrete-Tariferhöhung die tarifa-e Vergünstigung der Lö-von Arbeiterrückfahrkar-zugestanden.

Preise der Monatskarten len auf Grund der neuen eitssätze für die 2. bis lasse in gleichem Verhält-wie bei der deutschen sseisenbahn gestaffelt. Für lermonatskarten wurden Fahrpreise auf die Hälfte für Wochenkarten auf ein tel des Preises der Monats-en festgesetzt.

eichzeitig wurde der Zo-arif für Gepäck, der wegen Kürze der Strecken der bahnen sich als äußerst weckmäßig erwiesen hatte, ehoben und durch den metertarif ersetzt: Ein-satz für 10 kg und 1 km = Pf. Als Mindestfracht wur-für Gepäck 3 M. und für reßgut 6 M. festgesetzt. erdem wurde für jede Ge- und Expreßgutsendung Abfertigungsgebühr von f. angesetzt.

Die Regierungskommis-des Saargebietes verord-daß mit Wirkung vom ai 1921 an der französische iken als Zahlungsmittel bei Verkehrsanstalten des Saargebietes (Eisenbahn-, Post, und graphenverwaltung) zu gelten habe. Dies bedingte die Um-ung der Tarifsätze in die Frankenwährung und die Um-nung bzw. Neuerstellung der bestehenden direkten Tarife. der Umstellung wurden die bisher gültigen Tarifsätze zum se von 3 M. gleich 1 Frank umgerechnet. Es ergaben sich ch folgende Einheitssätze für das Tarifkilometer:

II. Klasse	III.	IV.	Hunde	Arbeiter-rückfahr-karten	Gepäck für 10 kg	Expreß-gut für 10 kg
11 Cts.	7 Cts.	4,5 Cts.	4,5 Cts.	4,5 Cts.	0,8 Cts.	1,6 Cts.

Mindestsatz für den Personenverkehr wurde der Tarifsatz 6 km erhoben.

e Schnellzugzuschläge wurden festgesetzt in der
1. Zone (1—50 km) für die 1.—2. Klasse auf 2 Fr., 3. Klasse auf 1 Fr.
2. Zone (51—100 km) für die 1.—2. Klasse auf 4 Fr., 3. Klasse auf 2 Fr.

Berechnung der Fahrpreise für die Zeitkarten (Monats-, ilermonats- und Wochenkarten) erfolgte unter Zugrundelegung der neuen Einheitssätze für die 2.—4. Wagenklasse nach den bisher gültigen Grundsätzen. Als Mindesterhebungssatz wurden erhoben für Gepäck 1 Frank und für Expreßgut 2 Franken. Außerdem wurde für beide Abfertigungsarten je eine Abfertigungsgebühr von 0,20 Frank festgesetzt.

Im Tarifwesen waren infolge der Einführung des Franken viele schwierige Aufgaben zu lösen, namentlich im Verkehr mit den deutschen Reichseisenbahnen und in den direkten internationalen Verkehren, an denen die deutsche Reichsbahn im Durchgang beteiligt war. Im Verkehr vom Saargebiet nach Stationen der deutschen Reichseisenbahn konnten diese Schwierigkeiten leichter behoben werden, weil zu der Zeit sowohl der französische Franken als auch die deutsche Reichsmark im Saargebiet als gesetzliche Zahlungsmittel Geltung hatten. Dieser Umstand ermöglichte es den Saarbahnen, im Verkehr nach deutschen Stationen die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze in zwei Währungen, und zwar für die Saarbahnstrecken in Franken und für die deutschen Reichsbahnstrecken in Mark zu erheben. Da die Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn jedoch die Erhebung der Fahrpreise und Gepäckfrachten im Verkehr nach dem Saargebiet in zwei Währungen nicht zuließen, so mußte im Verkehr von Stationen der deutschen Reichsbahn auch der Fahrpreis für die saarländischen Strecken in der Markwährung erhoben werden. Zur Verhütung größerer Kursverluste war die Reichseisenbahnverwaltung gezwungen, bei der Umrechnung der Frankenfahrpreise in die Markwährung einen möglichst hohen Umrechnungskurs anzuwenden. Ein großer Teil der Reisenden lehnte die Zahlung des hohen Umrechnungskurses ab und löste die Fahrkarten zunächst bis zum deutsch-saarländischen Grenzpunkt. Um dies zu vermeiden, wurde die Abfertigungsmöglichkeit nach den Grenzpunkten unterbunden. In der Folge lösten die Reisenden des gewöhnlichen Verkehrs, sofern sie innerhalb vier Tagen nach dem Ausgangsort ihrer Reise zurückkehren konnten, im Verkehr vom Saargebiet nach dem Reich die Fahrkarten für die Rückreise bei der Hinreise. Besonders machte sich bemerkbar, daß ein großer Teil der Zeitkarten und der Arbeiterrückfahrkarten im Verkehr mit Stationen der deutschen Reichsbahn im Saargebiet gelöst wurden. Dies verursachte bei einem Teil der Fahrkartenausgaben der Saarbahnen nicht unbedeutende Abfertigungsschwierigkeiten, denen nur durch Vermehrung der Fahrkartenschalter begegnet werden konnte.

Die Erhebung der Fahrpreise in zwei Währungen blieb bis zur Einstellung des Verkehrs aus Anlaß der Ruhraktion bestehen.

Übersichtskarte der Eisenbahndirektion des Saargebietes in Saarbrücken.

Die internationalen Verkehre, an denen die deutsche Reichseisenbahn im Durchgang beteiligt war, wie z. B. Saargebiet-Österreich, Saargebiet-Tschechoslowakei usw., konnten nach Einführung des Franken bei den Saarbahnen nicht aufrecht erhalten werden, weil diese Tarife in Schnittform erstellt waren und auf der einen Seite die Markschnittsätze, auf der anderen Seite die Schnittsätze in der Währung des anderen Landes aufgeführt waren.

Ferner war es infolge der Einführung der Frankenwährung nicht möglich, im Binnenverkehr der Saarbahnen den deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I sowie den deutschen Personen- und Gepäcktarif Teil II voll und ganz bestehen zu lassen. Es wurde daher zunächst ein Berichtigungsblatt zu diesen beiden Tarifen ausgegeben, das die durch die Einführung der Frankenwährung bedingten Änderungen enthielt. Da sich auch wegen der fortgesetzten Änderungen der Tarifbestimmungen bei den deutschen Reichseisenbahnen die Ausgabe besonderer Tarifbestimmungen für die Saarbahnen nicht vermeiden ließ, so wurde mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 ab ein besonderer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif für die Saarbahnen ausgegeben. Dieser schloß sich, soweit dies möglich war, eng an die für die deutsche Reichsbahn gültigen Tarifbestimmungen an und enthält in einem Heft gleichzeitig die Tarifbestimmungen der Teile I und II, die sich jedoch durch besonderen Druck voneinander unterscheiden.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1923 ab wurden die Schnellzugzonen um eine vermehrt. Dies geschah zu dem Zwecke, den Reisenden auf kürzere Entfernungen zu einem ermäßigten Zuschlage die Benutzung der minderbesetzten D-Züge zu ermöglichen. Die Zoneneinteilung war ab diesem Tage folgende:

Zone 1 = 1—25 km, Zone 2 = 26—50 km und Zone 3 = 51—100 km.

An Schnellzugszuschlägen wurden erhoben:

Zone		Klasse			
Zone 1	in 1.—2. Klasse	= 1 fr.	und 3. Klasse	= 0,50 fr.
„ 2	„ 1.—2. „	= 2 „	„ 3. „	= 1,00 „
„ 3	„ 1.—2. „	= 4 „	„ 3. „	= 2,00 „

Diese Zoneneinteilung und auch die Schnellzugszuschläge wurden trotz mehrfacher Erhöhung der Tarifsätze bis zum 10. August 1926 nicht mehr geändert, weshalb sie in den nachfolgenden Ausführungen bis zu diesem Zeitpunkte nicht mehr erwähnt werden.

3. Mit Wirkung vom 1. September 1923 ab wurden zunächst die äußerst niedrig gehaltenen Fahrpreise der Zeitkarten (Monats-, Schülermonats- und Wochenkarten) erhöht. Die Preise dieser Karten waren im Verhältnis zu ihrer Ausnutzungsmöglichkeit, die aus Anlaß der außerordentlich günstiger gewordenen Zugverbindungen im Nahverkehr eine bedeutende Steigerung erfahren hatte, zu gering. Nach Lage der Zugverbindungen mußte angenommen werden, daß die Zeitkarten auf Entfernungen bis zu 25 km täglich zu 4 und mehr Fahrten benutzt wurden, ihre Ausnützung auf höhere Entfernungen jedoch in gleicher Weise nicht möglich war. Diesem Umstande Rechnung tragend, wurden die Preise der Zeitkarten unter Zugrundelegung der bestehenden Einheitssätze für die Fahrkarten 2.—4. Wagenklasse in der Weise neu gebildet, daß bei Entfernungen von

5 (Mindesterhebungssatz)	bis zu 25 km	monatlich	25 Einzelfahrten
26	„ „ 35 „	„	24 „
36	„ „ 45 „	„	23 „
46	„ „ 55 „	„	22 „
56	„ „ 65 „	„	21 „
66	„ „ 100 „	„	20 „

angenommen wurden. Die durch Vervielfältigung der Einheitssätze mit der Anzahl der Fahrten gewonnenen spitzberechneten Beträge wurden auf volle Franken nach oben aufgerundet. Durch diese Aufrundung wurde neben der Erzielung von Mehreinnahmen hauptsächlich eine Erleichterung in der Verbuchung dieser Karten angestrebt. Für Schülermonats- und Wochenkarten wurde, wie bisher, die Hälfte bzw. ein Drittel des Fahrpreises der Monatskarten erhoben. Die Erhebungsbeträge der letzten beiden Kartensorten wurden auf 50 Centimes aufgerundet.

4. Mit Wirkung vom 1. März 1924 ab wurde eine Erhöhung der Tarifsätze für den allgemeinen Verkehr um 50 % durchgeführt. Von diesem Tage ab betrugen die Einheitssätze für 1 km in:

I.	II.	III.	IV.	Hunde	Arbeiter-rückfahrkarten	Gepäck für 10 kg	Expreßgut für 10 kg
Klasse							
27 Cts.	16,5 Cts.	10,5 Cts.	7 Cts.	7 Cts.	4,5 Cts.	1,2 Cts.	3,0 Cts.

Da es bei der zeitigen Lage des Arbeitsmarktes und somit der wirtschaftlichen Verhältnisse der Arbeiter nicht angezeigt erschien, auch die Fahrpreise für die hauptsächlich von den Arbeitern gelösten Kartensorten zu erhöhen, wurden bes Arbeitermonatskarten 4. Klasse zu den bisherigen Preis Monatskarten 4. Klasse eingeführt und die Lösung der an jedermann auszugebenden Wochenkarten unter der B nung „Arbeiterwochenkarten" nur an die mit mechanische Handarbeiten beschäftigten Arbeiter ausgegeben. Di stimmungen über die Ausgabe von Arbeiterrückfahrkarte den auch auf die Ausgabe der Arbeiterzeitkarten ausge so daß sie nur gegen Vorlage von Arbeitsbescheinigung hältlich waren und zwischen dem Wohn- und Arbeitso Arbeiter Geltung hatten. Die Preise der Arbeiterwochen deckten sich mit den Preisen der bisher an jedermann au benen Wochenkarten (ein Drittel des Preises der Ar monatskarten). Die Preise der Zeitkarten für den gewöhn Verkehr 2.—4. Klasse wurden in gleicher Weise, wie die preise für einfache Fahrkarten, um 50 % erhöht und ihr rechnung die neuen Einheitssätze zugrunde gelegt. Die nutzungsmöglichkeit der Zeitkarten auf kurze Entfern wurde wiederum, und zwar in erhöhtem Maße, bei der Staf der Preise berücksichtigt, weil bei der Dichtigkeit des Z kehrs auf den Saarbahnen die Zeitkarten für den gewöhn Verkehr bis zu 15 km durchschnittlich zu mehr als 120, un bis zu 180 Fahrten benutzt werden. Der Berechnung d natskartenpreise wurden daher die nachstehende Anzah Fahrten zugrunde gelegt:

von	1— 6 km	= 30	Fahrten,
„	7— 8 „	= 29	„
„	9—10 „	= 28	„
„	11—12 „	= 27	„
„	13—15 „	= 26	„

Bei Entfernungen über 15 km wurde bei der Berechnu Monatskartenpreise die gleiche Anzahl von Fahrten, wie b angenommen. Die Frachtsätze für Gepäck- und Expreßgu den ebenfalls um 50 % erhöht; die bisher zur Erhebung ge Abfertigungsgebühr von 20 Centimes für beide Abferti arten jedoch im Interesse einer Erleichterung der Abfer fallen gelassen.

5. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1924 ab wurden die sätze für den gewöhnlichen Verkehr nochmals erhöh es zu dieser Zeit aus wirtschaftlichen Gründen nich gängig erschien, höhere Fahrpreise zu erheben, wie solch den Bahnen in Elsaß und Lothringen zur Erhebung gela so wurden die Preise dieses Netzes übernommen. Sie trugen in

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	für Hun
30,75 Cts.	20,10 Cts.	12,65 Cts.	8,3 Cts.	8,3 Cts.

An eine Erhöhung der Zeitkartenpreise aller Art (M Schülermonats-, Arbeitermonats- und Arbeiterwochenk sowie der Arbeiterrückfahrkarten konnte angesichts der schaftlichen Lage der Beamten, Angestellten und Arbeiter gedacht werden. Auch fand eine Erhöhung der Frachtsät Gepäck- und Expreßgut nicht statt, weil diese Frachtsätze Lage der Verhältnisse, gemessen an den bei der Verwaltu Elsaß und Lothringen zur Erhebung gelangenden Sätzen, a nügend hoch bemessen angesehen werden mußten.

6. Schon bei Beginn des Wirtschaftsjahres 1925 machte namentlich infolge des Sinkens des französischen Frankenk und der dadurch eingetretenen Verteuerung aller Produkt Notwendigkeit geltend, eine weitere Erhöhung der Tarifsät den Personen- und Gepäckverkehr durchzuführen. Es wur her mit Wirkung vom 16. Juni 1925 ab ein vollständig Aufbau des Tarifsystems vorgenommen und die neuen Tari auf den Einheitssatz für die 4. Wagenklasse aufgebaut, de 9,5 Cts. für das Kilometer festgesetzt und von Klasse zu um 50 % gesteigert wurde. Hiernach ergaben sich folgende sätze für einfache Fahrkarten:

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	Hunde
33 Cts.	22 Cts.	14,5 Cts.	9,5 Cts.	9,5 Cts.

Die Gepäckfracht für 10 kg und 1 km wurde auf 1,4 Cts. gesetzt. Von der Erhöhung des Frachtsatzes für Expr konnte auch diesmal abgesehen werden. Nachdem bei der 1. Oktober 1924 ab eingetretenen Tariferhöhung die Sätz die Zeitkarten des gewöhnlichen Verkehrs nicht erhöht wu erschien es jetzt unmöglich, die Zeitkartenpreise für de wöhnlichen Verkehr auf der Grundlage der neuen Einheits für die einfachen Fahrkarten aufzubauen. Die Tarifsätz Zeitkarten hätten in diesem Falle eine Höhe erfahren, da für die in der Hauptsache als Benutzer in Frage komme Beamten und Angestellten angesichts ihrer Wirtschaft nicht tragbar gewesen wären. Andererseits konnte abe Rücksicht auf die finanzielle Lage der Saarbahnen auf di höhung der Preise für Zeitkarten nicht verzichtet werden erübrigte daher nur einen Mittelweg zur Befriedigung Teile einzuschlagen, der in der Festsetzung neuer Einheits für den Zeitkartenverkehr gefunden wurde. Diese wurde folgt festgesetzt: in 2. Klasse auf 18 Cts., in 3. Klasse auf 12

und in 4. Klasse auf 8 Cts. Die neuen Zeitkartenpreise wurden durch Vervielfältigung dieser Einheiten mit der gleichen Anzahl von Fahrten (30—20) gebildet, die der Berechnung der Zeitkartenpreise vom 1. März 1924 ab zugrunde gelegt waren.

Eine Erhöhung der Fahrpreise der Arbeiterzeit- und Arbeiterrückfahrkarten konnte im Hinblick auf die Lohnlage wiederum nicht eintreten.

7. Infolge weiteren Sinkens des französischen Franken und der damit verbundenen Erhöhung der Preise für Betriebsmittel, Betriebsstoffe und sonstige Materialien wurden mit Wirkung vom 1. April 1926 ab die Fahrpreise auf den Saarbahnen für die einfachen Fahrkarten um 15 %, und zwar auf folgende Einheitssätze für das Tarifkolimeter erhöht in

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
auf	37 Cts.	25 Cts.	16,5 Cts.	11 Cts.

Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Preise der Zeitkarten (Monats- und Schülermonatskarten), die bisher nicht in gleicher Weise wie die Fahrpreise für die einfachen Karten erhöht wurden, um durchschnittlich 43 % erhöht, um eine Angleichung an die neuen Einheitssätze für einfache Fahrkarten herbeizuführen. Auch wurden vom gleichen Zeitpunkte ab besondere Arbeitermonatskarten 4. Klasse für Angestellte eingeführt, deren Preise um durchschnittlich 35 % unter den Preisen der gewöhnlichen Monatskarten 4. Klasse blieben. Diese Kartensorte wird nur an Angestellte ausgegeben, die Pflichtbeiträge zur Angestelltenversicherung bezahlen und an Beamte, deren Jahreseinkommen unter 30 000 Franken verbleibt.

Eine Erhöhung der Arbeiter-, Monats-, Wochen- und Rückfahrkarten konnte zum 1. April 1926 in Rücksicht auf die zu dieser Zeit schwebenden Lohnverhandlungen nicht durchgeführt werden.

Ebenso wurden die Frachtsätze für Gepäck und Expreßgut nicht erhöht.

Zum 1. April 1926 wurde der Personen- und Gepäcktarif der Saarbahnen in neuartiger Fassung herausgegeben: Teil I umfaßt die Allgemeinen Bestimmungen (EVO. nebst Ausführungsbestimmungen); Teil II die Ausführungsbestimmungen zu § 12 EVO. über die Stellung von Sonderzügen, die Einstellung von Personen-, Kranken- und Gepäckwagen, sowie die Gewährung von Fahrpreisermäßigungen; Teil III den Entfernungszeiger, die Preistafeln und den Nebengebührentarif.

8. Nachdem der Kursstand des Franken weiterhin eine Verschlechterung erfahren hatte und sowohl Erhöhungen der Beamtengehälter als auch der Arbeiterlöhne eingetreten waren, mußten mit Wirkung vom 1. Juni 1926 ab die Fahrpreise für einfache Fahrkarten und für Zeitkarten des gewöhnlichen Verkehrs abermals um weitere 15 % erhöht werden. Hierdurch erhöhten sich die Einheitssätze für einfache Fahrkarten vom genannten Tage ab für das Tarifkilometer auf

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
44 Cts.	29,5 Cts.	19,5 Cts.	13 Cts.

Eine Erhöhung der Preise der Arbeiterkarten für Angestellte wurde nicht vorgenommen. Nachdem die oben erwähnten Lohnverhandlungen mit den Arbeitern ihren Abschluß gefunden hatten, wurden mit Wirkung vom gleichen Zeitpunkte ab erhöht:

a) die Arbeiterzeitkarten (Monats- und Wochenkarten) um 35 % und

b) der Einheitssatz für Arbeiterrückfahrkarten von 4,5 auf 7 Cts. für das Kilometer, mithin um 55 %.

Die volle Angleichung der Fahrpreise für die Arbeiterkarten aller Art an die normalen Tarifsätze für Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs entsprechend den früheren Grundsätzen konnte bei der ungünstigen Wirtschaftslage der Arbeiter nicht durchgeführt werden.

Weiterhin erfuhren vom gleichen Zeitpunkte ab die Frachtsätze für Gepäck und Expreßgut eine Erhöhung um 33⅓ %. Hierdurch wurden die Frachtsätze für je angefangene 10 kg und 1 Tarifkilometer für Gepäck von 1,4 auf 1,9 Cts. und für Expreßgut von 3 auf 4 Cts. sowie die Mindestfrachtsätze für Gepäck von 2 auf 3 Fr. und für Expreßgut von 3,5 auf 5 Fr. erhöht.

Vom Standpunkte einer ordnungsmäßigen Tarifbildung aus kann die aus der Not der Verhältnisse entstandene abweichende Tarifbildung für Arbeiterkarten aller Art nicht befriedigen. Durch die Niederhaltung der Fahrpreise für diese Kartensorten mußte notgedrungen eine Verteuerung der Fahrpreise für die Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs eintreten, die sich, da auch andere Stände unter den wirtschaftlichen Verhältnissen zu leiden haben, nur schwer rechtfertigen läßt.

9. Die nach dem 1. Juni 1926 eingetretene allgemeine weitere Steigerung der Preisziffern zwang zu einer weiteren Erhöhung der Tarifsätze im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Mit Wirkung vom 10. August 1926 wurden daher die Fahrpreise für einfache Fahrkarten, für Monatskarten des gewöhnlichen Verkehrs, Schülermonats-, Arbeitermonats- und Wochenkarten um weitere 15 % erhöht. Von einer Erhöhung der Preise der Arbeiterkarten für Angestellte wurde abgesehen.

Die Preise für einfache Fahrkarten betragen vom genannten Tage ab für 1 Tarifkilometer in der:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
	51 Cts.	34 Cts.	22,5 Cts.	15 Cts.
als Mindestsatz werden erhoben	2,60 Fr.	1,70 Fr.	1,20 Fr.	0,80 Fr.

Für Militärfahrkarten werden weiterhin ¼ der normalen Tarifsätze für einfache Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs erhoben. Sie betragen für 1 Kilometer in der:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	
	13 Cts.	9 Cts.	6 Cts.	und der
Mindesterhebungssatz	0,70 Fr.	0,50 Fr.	0,30 Fr.	

Weiterhin ließ sich eine Erhöhung der Schnellzugzuschläge, die seit dem 1. Oktober 1923 keine Erhöhung erfahren hatten, nicht mehr vermeiden. Die Zuschläge wurden daher sowohl für den Zivil- als auch für den Militärverkehr verdoppelt und betragen nunmehr:

a) für den Zivil-Verkehr.

Zone 1 (1—25 km) in der 1.—2. Kl. = 2 Fr., in 3. Kl. = 1,00 Fr.
Zone 2 (26—50 km) in der 1.—2. Kl. = 4 Fr., in 3. Kl. = 2,00 Fr.
Zone 3 (über 50 km) in der 1.—2. Kl. = 8 Fr., in 3. Kl. = 4,00 Fr.

b) für den Militärverkehr.

Zone 1 (1—50 km) in der 1.—2. Kl. = 1 Fr., in 3. Kl. = 0,50 Fr.
Zone 2 (über 50 km) in der 1.—2. Kl. = 2 Fr., in 3. Kl. = 1,00 Fr.

Die Preise für Zeitkarten aller Art wurden in bisheriger Weise unter Zugrundelegung der neuen kilometrischen Einheitssätze für einfache Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs berechnet.

Der Einheitssatz für Arbeiterrückfahrkarten wurde ebenfalls um rund 15 %, und zwar von 7 auf 8 Cts. für das Tarifkilometer erhöht.

Die Frachtsätze für Reisegepäck und Expreßgut erfuhren gleichfalls eine Erhöhung um rund 15 %, so daß nunmehr der Einheitssatz für 1 Tarifkilometer und je angefangene 10 kg beträgt:

a) für Gepäck = 2,2 Cts. und

b) für Expreßgut = 4,5 Cts.

Die Mindesterhebungssätze wurden für Gepäck auf 3,00 Fr. und für Expreßgut auf 5,00 Fr. festgesetzt.

Es bleibt beachtenswert, daß es den Saarbahnen trotz ihrer nur kurzen Streckenlängen im Interesse der gesamten Wirtschaft des Saargebietes gelungen ist, die Tarifsätze im Personenverkehr weit unter der allgemeinen Preissteigerung zu halten.

Lehrreich ist auch ein Vergleich der Tarifsätze der Saarbahnen mit denen der Deutschen Reichsbahn. Die Sätze der Reichsbahn ergeben zum Kurse von 1 Reichsmark = 8,45 Franken (Stand am 10. August 1926) in die Frankenwährung umgerechnet folgende Zahlen:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
	9,6 Pf.	7,5 Pf.	5,0 Pf.	3,3 Pf.
	= 81,1 Cts.	= 63,4 Cts.	= 42,3 Cts.	= 27,9 Cts.
Sätze der Saarbahnen	51,0 Cts.	34,0 Cts.	22,5 Cts.	15,0 Cts.

Die Einheitssätze der Saarbahnen bleiben somit in der I. Kl. um 60 % und in den übrigen Wagenklassen um rund 86 % unter den heutigen Tarifsätzen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Die von den französischen Bahnen zur Zeit erhobenen Einheitssätze für den Personenverkehr betragen für 1 km:

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
45,05 Cts.	30,40 Cts.	19,80 Cts.	12,95 Cts.

Die Tarifsätze der französischen Bahnen sind somit um rund 10 bis 13 % billiger als die Sätze der Saarbahnen. Es sei jedoch hervorgehoben, daß die 4. Wagenklasse in Frankreich nur in Elsaß-Lothringen besteht. Ein wirklicher Vergleich könnte nur auf der Grundlage der Einnahme pro Personenkilometer gezogen werden.

Die Gepäckfrachtsätze auf den französischen Bahnen betragen für 1 km und 10 kg = 2,34 Cts. Sie sind somit um 0,14 Cts. für 1 km höher wie die Frachtsätze der Saarbahnen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die französischen Bahnen auf 1 Fahrkarte zum vollen Fahrpreise = 30 kg und auf eine solche zum halben Fahrpreise 20 kg Freigepäck gewähren.

In der Endwirkung stellen sich daher die Gepäckfrachten der französischen Bahnen niedriger als jene der Saarbahnen.

Der Mindestfrachtsatz für Gepäck beträgt = 2,25 Fr

An Expreßgutfrachten erheben die französischen Bahnen zur Zeit

a) bei Sendungen im Gewichte bis zu 40 kg für je 10 kg und 1 km = 2,93 Cts. und
b) bei Sendungen über 40 kg für je 10 kg und 1 km = 2,6225 Centimes.

Der Mindestfrachtsatz für Expreßgut beträgt = 3,05 Fr.

Die Expreßgutfrachtsätze sind somit derart niedrig gehalten, daß sie kaum von einer anderen Eisenbahnverwaltung unterboten werden können.

10. Wie oben unter Ziffer 3 erwähnt, wurden die direkten Tarife im Durchgang durch das Reich anläßlich der Einführung der Frankenwährung bei den Saarbahnen aufgehoben.

Die direkten Tarifsätze der Saarbahnen nach französischen und elsaß-lothringischen Strecken befanden sich zur Zeit der Abtrennung des Saargebiets vom Deutschen Reiche in den vorläufigen Tarifen zwischen der Deutschen Reichsbahn einerseits und den französischen sowie den elsaß-lothringischen Bahnen anderseits. Nach Einführung der Frankenwährung (1. Mai 1921) bei den Verkehrsanstalten des Saargebiets konnten die Saarbahnen in diesen Tarifen nicht mehr verbleiben, weil sich die Frankensätze mit den Sätzen der Reichsmark wegen des schwankenden Kurses der letzteren nicht zu einem Schnittsatz vereinigen ließen. Die Saarbahnen sahen sich daher veranlaßt, mit den französischen Bahnen besondere Tarife zu erstellen.

Die ersten direkten Tarife zwischen den Eisenbahnen des Saargebietes, und zwar:

a) mit allen französischen Bahnen (ausschließlich des Netzes von Elsaß-Lothringen),
b) mit den Bahnen in Elsaß und Lothringen

gelangten vom 1. Juni 1921 ab zur Einführung.

Diese Tarife wurden in Schnittform (Schnittsätze nach und von den saarl.-französischen Grenzpunkten) erstellt. Diese Tarife haben bisher außer mehrfachen Änderungen der Fahrpreise infolge Erhöhung der Tarifsätze keine wesentlichen Änderungen erfahren.

Vom 1. Oktober 1921 ab wurde der Verkehr zwischen den Saarbahnen und den schweizerischen Bahnen aufgenommen, und zwar über die elsaß-lothringischen Strecken Saargemünd-Straßburg-Basel. Da sich wegen des zu erwartenden verhältnismäßig geringen Verkehrs die Erstellung eines besonderen Tarifs Saargebiet-Schweiz wegen der hohen Erstellungs- und Druckkosten nicht gelohnt haben würde, fanden die Sätze der Saarbahnen Aufnahme in den provisorischen Tarif Elsaß-Lothringen-Schweiz. Dieser provisorische Tarif wurde zum 1. April 1926 aufgehoben und mit Gültigkeit von diesem Tage ab ein neuer Tarif unter dem Titel: „Internationaler Tarif für die Beförderung von Personen-, Reisegepäck und Hunden zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen sowie den Eisenbahnen des Saargebietes einerseits und Stationen der schweizerischen Transportanstalten anderseits“ eingeführt.

Außer an den angeführten internationalen Tarifen sind die Saarbahnen noch an folgenden internationalen Tarifen im Durchgang beteiligt:

a) Personen- und Gepäcktarif zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn einerseits und Stationen der französischen Bahnen (einschl. Elsaß-Lothringen und Luxemburg) andererseits.
b) Militärtarif „Besetztes Rheinisches Gebiet — Frankreich und Luxemburg.“

In diesen Tarifen sind die Durchgangssätze der Saarbahn mit den Sätzen der französischen Bahnen (einschließlich Elsaß-Lothringen) wegen der gleichen Währung zu einem Schnittsatz vereinigt. Die Schnittpunkte liegen somit für diese Tarife zwischen den deutsch-saarländischen Grenzstationen.

Über den Wechselverkehr mit der Reichsbahn wurde oben bereits das Wichtigste gesagt. Es sei noch erwähnt, daß im Tarif Deutschland-Elsaß-Lothringen in einer besonderen Anlage auch Sätze für den Verkehr Saargebiet-Reich über Frankreich enthalten sind.

11. Verkehr mit Fahrscheinen. Um den Reisenden des Saargebiets die Annehmlichkeit der Lösung von Fahrscheinheften zu Rundreisen im Verkehr mit den deutschen Reichsbahnstationen zu ermöglichen, wurden für das Saargebiet besondere Unternehmerfahrscheine eingeführt, die mit den Fahrscheinen des Mitteleuropäischen Reisebüros zu einem Heft vereinigt zur Ausgabe gelangen und die gleiche Gültigkeitsdauer wie diese haben.

Der Verkauf dieser Fahrscheinhefte wurde zunächst dem im Jahre 1922 gegründeten Saarländischen Reisebüro A.-G. in Saarbrücken übertragen. Nach Einrichtung des Amtlichen Reisebüros der Saarbahnen zum 1. April 1926 ist der Verkauf dieser Fahrscheinhefte diesem Büro übertragen worden.

Im Jahre 1922 wurde der Internationale Verein für die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinen, Geschäftsführung in Brüssel, gegründet. Der Verein trat mit dem 1. Mai 1922 in Tätigkeit und gab mit Gültigkeit von diesem Tage ab die ersten alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse heraus. Diese ermöglichten die Ausgabe von Fahrscheinheften, gültig für die Eisenbahn-, Schiffahrts- und Autolinien für alle am Verein beteiligten Verwaltungen. Beteiligt sind außer dem größten Teile der europäischen Eisenbahnen (ausgenommen Deutsche Reichsbahn, Polen und Rußland), die afrikanischen Küstenländer Algerien und Tunesien. Die Verwaltung der Saarbahnen hat sich diesem Verein ebenfalls angeschlossen. Diese Fahrscheinhefte, deren Gültigkeit je nach der Streckenlänge 30 bis 120 Tage beträgt, bieten den Reisenden die Möglichkeit, sich für größere Rundreisen mit Fahrscheinen zu versehen, für die beliebige Fahrtunterbrechung gestattet ist und die außerdem den Vorteil billigerer Fahrgelegenheit, namentlich auf den schweizerischen Eisenbahn- und Schiffsstrecken bieten.

Die Ausgabe dieser Fahrscheinhefte obliegt dem Amtlichen Reisebüro der Saarbahnen in Saarbrücken.

Die Abkürzung der Aufenthaltsdauer der Güterwagen auf den Be- und Entladestellen.

Von Reichsbahnoberrat **Dr.-Ing. Heineck, Berlin.**

Durch wirksame Maßnahmen auf dem Gebiete des Betriebs-, Verkehrs-, Lokomotiv- und Werkstättendienstes läßt sich die tote Zeit im Wagenumlauf — das Stillstehen der Wagen — auf ein möglichst geringes Maß herabsetzen. Die leichtere Deckung eines gesteigerten Wagenbedarfs, der namentlich mit der fortschreitenden Ernte und dem Einsetzen des Herbstverkehres eintritt und in der Regel Wagenmangel hervorruft, und die wirtschaftlichere Ausnutzung des Wagenmaterials ist ein dabei gleichzeitig erreichter Vorteil. Denn bei der großen und ständig schwankenden Zahl der täglich zu befördernden Güterwagen bedeutet eine, wenn auch nur geringe Verbesserung des Wagenumlaufs einen verhältnismäßig großen Gewinn an Wagentagen, also eine Ersparnis an Güterwagen.

Die Reisedauer der Güter wird von der Dauer des Aufenthaltes der Güterwagen auf den einzelnen Be- und Entladestellen besonders ungünstig beeinflußt. Die Abkürzung dieser Zeiten trägt wesentlich zur Verbesserung des Wagenumlaufs bei.

Die Aufenthaltsdauer eines Güterwagens auf den Be- und Entladestellen wird im allgemeinen mit der Größe der Ladestelle abnehmen. Sie setzt sich aus der reinen Be- und Entladezeit und aus gewissen Verzögerungszeiten zusammen, die durch den örtlichen Betriebs- und Abfertigungsdienst bedingt sind und durch die die Stehzeiten der Wagen in den Bahnhöfen besonders erhöht werden.

Eine wesentliche Beschleunigung der Be- und Entladung der Güterwagen läßt sich nun erzielen:

a) durch Verbesserung der Anlagen für den Freiladeverkehr (Trennung der Massengüter von den anderen Gütern, hochliegende Gleise für das Entladen, Rampen für das Beladen);

b) durch Schaffung vorteilhafter mechanischer Schnellentlade- und Schnellbeladeeinrichtungen, die das Gut unmittelbar aus dem Eisenbahnwagen in andere Beförderungsmittel überladen oder in Bunker werfen (Sturzvorrichtungen, Transportbänder, elektrische Kipper, Greiferkrane usw.) und

c) durch Verwendung von Wagen besonderer Bauart (Selbstentladewagen möglichst mit hoher Tragkraft, Wagen mit abhebbarem Wagenkasten, Topfwagen usw.), Voraussetzung für die wirtschaftliche Verwendung solcher Wagen ist allerdings das Vorhandensein eines ausreichenden und regelmäßigen Massenverkehrs (z. B. Kohle — Erz) zwischen zwei nicht allzu weit entfernten Verkehrsgebieten, damit sich die Beförderung in besonderen und geschlossenen Pendelzügen ermöglichen läßt. Hierdurch fällt die zeitraubende Zugbildung und Unterwegsbehandlung auf den Rangierbahnhöfen fort.

Besondere Bedeutung ist auch der in den letzten Jahren immer weiter fortschreitenden Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen zuzumessen, weil hierdurch die gleiche Gütermenge in einer geringeren Zahl von Wagen befördert, die Rangier- und Zugbildungsarbeit wesentlich verringert und damit der gesamte Betrieb flüssiger und leistungsfähiger gestaltet werden kann (weniger Wagen in den Bahnhöfen, weniger Züge auf der Strecke!).

ie Beschaffung derartiger Wagen darf dabei allerdings nicht wichtigen Bestrebungen der allgemeinen Vereinfachung und nischen Vereinheitlichung des Wagenparks — Einheits-en — zuwiderlaufen, weil gerade diese Bestrebungen von rordentlicher Bedeutung für die Erleichterung und Vergung der gesamten Betriebsführung sind. Denn beim Vorlensein von nur wenigen Wagengattungen ist die Gestellung angeforderten Wagen aus dem gerade vorhandenen Bestande unwirtschaftliche Leerläufe leichter möglich. Sonderwagen ngen aber fast ausnahmslos betriebliche Erschwernisse und rläufe, weil sie in den meisten Fällen keine Rückfracht en.

on nur untergeordneter Bedeutung für die Verbesserung des renumlaufs, aber trotzdem erwähnenswert, ist noch die he Regulierung von Ladungen, die sich in der Längsrich- verschoben haben, durch besondere Reguliervorhtungen an Stelle der zeitraubenden Handarbeit, die beeunigte Umladung von Wagen mit Zollgut, die aus zwingen- Gründen (Unfall, Heißläufer) erforderlich wird, die rasche ührung der Desinfektionswagen (Fisch-, Fleisch-, Viehen) zu den Reinigungsanstalten und die Prüfung der Beffenheit der Güterwagen nach der Entladung auf Laderückde durch Rangiermeister und Zugpersonal;

durch Beschleunigung der Wagengestellung und Vermehz der Wagenbestände.

agen nicht mangelnder Gattung sind an Stelle solcher mander Gattung zu verwenden, ebenso Arbeitswagen und leicht hädigte Wagen im nahen Pendelverkehr (Rüben- und itzelverkehr). Besonderer Regelung bedarf die Rübenihr zu den Zuckerfabriken. Privatgüterwagen und Privatngüterwagen sind anzumieten. Fremde Güterwagen sind den Ausführungsbestimmungen des VWÜ/RIV (Übereinmen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im Behe des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und im igen internationalen Verkehr) zu benutzen. Die Instandung schadhafter Wagen, namentlich mit kleineren Schäden zu beschleunigen; es ist zu prüfen, ob diese, besonders, wenn noch lauffähig sind, nicht weiter im Betriebe belassen werkönnen. Die Dienstgutbeförderung ist auf wirklich drinde Fälle einzuschränken; die mit Dienstgut (besonders le) beladenen Wagen sind pünktlich zu entladen. Die gordnung der zu befördernden Wagen ist zu beachten. Die ührung verfügter leerer Wagen hat beschleunigt (z. B. bei rmen Nebenbahnstrecken) zu erfolgen. Die Teildeckungsrdnungen und Abgabeverfügungen sind streng durchzuführen. ei ist jedoch eingehend zu untersuchen, ob sich nicht zur meidung unwirtschaftlicher Leerläufe eine Beladung der gen in der Richtung nach dem Wagenbedarfsgebiet ermögen läßt. Bei der Wagenverteilung bleibt zu beachten, daß lichst viele Wagen, die beladen zurollen, nach der Entladung der beladen die Ladestraße verlassen. Unter allen Umständen ist der Wagenbedarf möglichst einzuschränken; Überbestellungen sind zu überwachen und durch besonders hohe Abbestellgebühren zu unterbinden;

e) durch besondere Festsetzung des Beginns und der Dauer der Be- und Entladefristen. Die möglichste Erhöhung der Zahl der vor 9 Uhr vormittags lade- oder entladebereit gestellten, in der Nacht eingegangenen Wagen ist anzustreben. Die Ladefristen für Anschlußinhaber und Lagerplatzpächter sind den Bedienungszeiten anzupassen und gegebenenfalls zu kürzen. Allerdings kann es auch in Frage kommen, Verkehrtreibenden, die Gütermassen in geschlossenen Wagengruppen aufliefern, in besonderen Fällen Ladefristverlängerung und Tarifvergünstigungen zu gewähren, weil durch derartige Massensendungen neben der beachtenswerten Einnahme eine Beschleunigung des Wagenumlaufs herbeigeführt wird. Zweckmäßig ist auch eine Einwirkung auf die Versender, die Auflieferung möglichst den Abfuhrgelegenheiten anzupassen. Von besonderer Wichtigkeit ist die rechtzeitige und schnelle Avisierung und Voravisierung der Empfänger (Frachtbriefe mit Personenzügen vorsenden!). Durch eine kräftige Erhöhung der Wagenstandgelder und weitgehende Ablehnung von Erstattungsanträgen ist ein Druck auf die Verkehrtreibenden auszuüben. Weiterabfertigung und Verwiegung leerer Wagen sind abzulehnen, wenn dadurch der Wagenumlauf verzögert wird. Zwangsentladung, Zwangsabfuhr und Zwangsverkauf der Güter sind, wenn erforderlich, anzuordnen;

f) durch Verbesserung der Arbeitsweise und Vermehrung der Arbeitszeit auf den Güterböden usw. Das Gedingeverfahren ist weiter auszubauen. Zur Vermeidung und Aufarbeitung der Verkehrsrückstände sind Arbeiter mit kurzfristiger Kündigung vorübergehend einzustellen; die Arbeitszeit ist tunlichst der Geschäftszeit der Verkehrtreibenden anzupassen und, wenn erforderlich, Nacht- und Sonntagsarbeit auch auf den Güterböden und Reinigungsanstalten einzuführen; gegebenenfalls sind Überstunden einzulegen. Die Einrichtung von Hilfsumladestellen zur Entlastung stark beanspruchter Umladestellen ist rechtzeitig anzuordnen. Die Dienststunden der Zollbehörden müssen den betrieblichen Bedürfnissen angepaßt werden.

Die größte Be- und Entladebeschleunigung ließe sich zweifellos erreichen, wenn es gelänge, die Abholung und Zustellung der Güter vom Versender zum Empfänger und die Be- und Entladung in der Hand zu vereinigen, die für ihre Weiterbeförderung sorgt, also in der der Eisenbahn. Aus wirtschaftlichen Gründen wird sich dieses Ziel jedoch wohl kaum verwirklichen lassen.

Bei auftretenden Be- und Entladeschwierigkeiten an den Ladestellen ist schleunigst einzugreifen. Alle der Verbesserung des Wagenumlaufs dienenden Maßnahmen sind rechtzeitig und, wenn erforderlich, gleichzeitig anzuwenden, damit größere Stockungen schon beim Entstehen erkannt und eingedämmt (Annahmesperre!) und Rückwirkungen auf benachbarte Strecken (Rückhaltsperre!) vermieden werden. Die Nichtbeachtung dieses Grundsatzes ist vielfach die Ursache unangenehmer Betriebsschwierigkeiten mit ihrer Folgeerscheinung, dem Wagenmangel.

Mannheims Getreidehandel und der Wettbewerbskampf der Süd- und Nordhäfen.

or einiger Zeit sind in süddeutschen Blättern unter der rschrift „Tarifkampf Hamburg-Triest und süddeutscher reidehandel" aus Mannheimer Kreisen Artikel erschie- in denen behauptet wurde, daß „der Konkurrenzkampf chen den Nord- und Südhäfen im Getreideverkehr zig und allein auf den Schultern des südstdeutschen Getreidehandels und Verrs, der seinen Hauptumschlag in Mannm habe, ausgetragen werde." Diese Behauptung ihre Begründung sowie die Forderung, daß die Reichsbahn Auslobungsmaßnahmen sofort beseitigen müsse, sind unbar.

s ist zunächst unrichtig, wenn im Artikel behauptet wird, von „altersher" der Versand von Getreide nach den baychen Absatzgebieten von Mannheim aus erfolgt sei. Die Verung der bayerischen Mühlen ist in früheren Zeiten in der ptsache durch Inlandsgetreide, d. h. durch in Bayern selbst ugtes Getreide, erfolgt. Damals hatte man in dem vorzügn bayerischen Brauweizen noch einen kleberreichen Wei- der auch ohne Beigabe von Auslandsweizen gute Mehle b. Was an Auslandsgetreide in Bayern noch notwendig wurde über die Donau und auf dem Bahnwege aus Ungarn, bien, Rumänien, Südrußland usw. bezogen. Damals ist auch Schweiz über Bayern stark mit Getreide aus den Ostländern efert worden. So lagen die Verhältnisse bis zum Ende der Jahre. Erst von dieser Zeit ab hat sich die Versorgung erns usw. mit Auslandsgetreide mehr nach dem Rhein ver-, aber die Versorgung von den Donauländern und über diese Südrußland her blieb neben dem Rhein immer wirksam. Versorgung durch den Rhein begann mit der Abwanderung der südrussischen Zufuhren nach Rotterdam und Antwerpen, später erfolgte dann die Ankunft amerikanischen Getreides auf dem gleichen Wege. Von Mannheim aus wurden dann auch die Schweiz und Vorarlberg, welche ihre Getreidezufuhren inzwischen auch über den Arlberg erhalten hatten, mit Getreide bedient. Die vormaligen bayerischen Staatsbahnen haben in Konkurrenz gegen den Arlberg sich immer den Getreide-Durchgangsverkehr über das eigene Bahnnetz zu sichern gesucht und besonders den Lindauer Umschlag unterstützt.

Wenn heute der früher blühende Mannheimer Getreidehandel teilweise darniederliegt, so ist daran nicht die Tarifpolitik der Reichsbahn, am wenigsten die Frachtenübernahme im Wettbewerbskampf der Süd- und Nordhäfen durch die Reichsbahn schuld. Zunächst waren nach dem Kriege die Rheinfrachten so hoch, daß vielfach der Bahnweg statt des Wasserweges gewählt wurde. Aber diese unnatürlichen Verhältnisse waren nicht von Dauer. Viel ungünstiger für Mannheim wurde, daß in der Zeit der deutschen amtlichen Getreideversorgung durch die Reichsgetreidestelle in Berlin die Auslandszufuhren von Getreide sehr stark über deutsche Häfen hereingenommen worden sind. Ein sehr schwerer Schlag für den Mannheimer Getreideverkehr und Getreideumschlag war die Einführung der Eidgenössischen Getreideverwaltung in der Schweiz. Vor dem Kriege wurde die Schweiz sehr stark aus Mannheim usw. bedient, und zwar nicht nur mit Getreide, sondern vor allem auch mit Mehl und Futtermehlen aus den am Rheine gelegenen Großmühlen, welche erst in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts und später entstanden sind. Mit der Einführung des Getreidemonopols in der Schweiz sind die Bezüge dieses Landes in Getreide über Mannheim größtenteils, und von Mühlenerzeugnissen bis auf die

Lieferung von Futtermehlen und Schälfrüchten nahezu ganz verloren gegangen. Die Schweiz holt heute ihr Getreide hauptsächlich über Belgien, Holland, Frankreich und auch über Italien herein. Hier konnte auch die Unterstützung von Mannheim durch die Reichsbahn und die Einführung der Ausnahmetarife 44 und 44a nicht mehr viel retten. Mannheim ist als Umschlagsplatz auf dem Rhein auch deshalb benachteiligt, weil die Schweiz inzwischen sich selbst eine Flotte auf dem Rhein geschaffen hat und bei günstigem Wasserstand flußaufwärts bis Basel, sonst aber bis Kehl oder Straßburg fährt. Die von Baden so lebhaft betriebene Kanalisierung des Oberrheins hat sich also sehr zum Schaden von Mannheim ausgewirkt.

Für den zeitweisen Rückgang des Mannheimer Mehlverkehrs sind noch andere Ursachen zu nennen.

Vor dem Kriege war die Mehlausfuhr durch das deutsche Einfuhrscheinsystem bei seiner damaligen Form und Anwendung außerordentlich begünstigt. Die ganze rheinische Mühlenindustrie war durch dieses Einfuhrscheinsystem bzw. durch die damit verbundenen Zollrückvergütungen bei der Mehlausfuhr ohne Nämlichkeitsnachweis groß und wirtschaftlich stark geworden. Während des Krieges und in der Nachkriegszeit wurden nicht nur in den Nachbarländern besonders in Frankreich und der Schweiz, sondern fast in der ganzen Welt neue Großmühlenbetriebe gebaut und bestehende vergrößert. Während früher die Großmühlen an den deutschen See- und Flußhafenplätzen, darunter besonders die Rheinmühlen einen sehr lebhaften Auslandsabsatz hatten, wurde bis zur Einführung der neuen Zollgesetzgebung das deutsche Absatzgebiet mit zollfreien Auslandsmehlen förmlich überschwemmt.

Erst in der Nachkriegszeit haben auch die italienischen Häfen Genua, Triest und Venedig größere Bedeutung für die Getreideeinfuhr in Süddeutschland und besonders auch in Bayern gewonnen. Das hing vor allem mit dem zeitweiligen Versagen der Donauausfuhr zusammen, die selbst wieder durch die ungenügende Getreideproduktion der unteren Donauländer verursacht war. Nicht nur günstige Schiffsfrachten zwischen den italienischen Häfen, sondern auch niedrige Bahnfrachten der Österreichischen Bundesbahnen und der italienischen Staatsbahnen unterstützten die Einfuhr von Getreide über Italien. Der bayerische Getreidehandel, der auch Tirol, Salzburg und Vorarlberg früher von Mannheim oder von der Donau aus mit Getreide belieferte, hätte diese Handelsgebiete verloren, wenn er sich nicht rechtzeitig auf diese ausländischen Häfen umgestellt hätte. Diese Umstellung des Handels hatte für die deutsche Reichsbahn die unangenehme Folge, daß die Getreidetransporte entweder ganz dem deutschen Weg verloren gingen, oder daß sie nur mehr verhältnismäßig kurze Strecken über diese liefen.

Wenn die Auslobung, d. h. die Übernahme der Frachtsätze für Triest, für die Verfrachtung von den deutschen Seehäfen die Wirkung gehabt hat, daß der Getreidehandel nunmehr das für die Mühlen im südöstlichen Bayern und in den benachbarten Grenzgebieten Österreichs usw. notwendige Auslandsgetreide über die deutschen Seehäfen hereinbringt, so kann dadurch nicht dem Umschlag in Mannheim ein Schaden entstehen, denn die günstigsten Frachten und günstigsten Bezugsmöglichkeiten liegen heute bei den Südhäfen, nicht aber über den Rhein und Mannheim. Die Folge einer Außerkraftsetzung der Auslobung würde also nur die sein, daß die bayerischen Getreidehändler wieder über Triest, Venedig und Genua beziehen müssen. Davon hätten aber weder Mannheim noch die Deutsche Reichsbahn i Nutzen.

Der Einfluß der Auslobung wird übrigens von der heimer Getreidebörse noch sehr wesentlich überschätzt; das Einflußgebiet der Südhäfen reicht höchstens bis zur nicht über diese hinaus. Es haben vornehmlich nur die i östlichen Bayern gelegenen Mühlen durch die Auslobung g Frachtvorteile für den Bezug des Auslandgetreides vo deutschen Seehäfen. Bei den übrigen bayerischen Station die Fracht von Mannheim auch heute schon niedriger al Hamburg.

Den Aufsätzen waren größere Frachtengegenüberstellung die Getreidefracht in 15 Tonnenladungen von Mannheim, burg und Triest nach bayerischen Stationen beigegeben. Frachten sind nur annähernd richtig gewesen. Die richtige fern ergeben sich aus nachfolgender Zusammenstellung. sind nur die Frachten über die billigsten Wege angeführt. V 19 angeführten Stationsverbindungen hat Mannheim in 11 bindungen heute auch trotz der Auslobung noch bil Frachten als Hamburg, und zwar sind die Unterschiede zu recht erheblich. Nur an der Südostecke Bayerns ist de fluß der Venediger und Triester Frachten entsprechen geographischen Lage dieser Mühlenstationen so stark, d Mannheimer Frachten dagegen höher werden. Der Vors der deutschen Seehäfen durch die Auslobung ist also nic nähernd von der Bedeutung, die ihm von der Mannheime treidebörse zugeschrieben wird.

Frachtsätze in Reichspfennigen für 100 kg für Getreide einschließlich des Bedeckungszuschlages

Nach	Von		Von Triest		
	Mannheim	Hamburg	über Lindau	über Kufstein	über Passau
München Hbf.	253	402	—	230	—
„ Ost	257	402	—	222	—
Aichach	235	394	—	276	—
Augsburg Hbf.	223	390	—	265	—
Dachau	259	399	—	238	—
Dingolfing	294	398	—	—	—
Fürth i. B.	204	356	—	—	319
Forchheim	217	349	—	—	336
Kaufbeuren	242	402	270	—	—
Landshut	280	392	—	—	—
Lauf l. Pegnitz	211	366	—	—	323
Memmingen	206	402	240	—	—
Mühldorf	291	402	—	—	—
Nürnberg Hbf.	202	361	—	—	316
„ Mögeldorf	204	363	—	—	318
Regensburg	251	376	—	—	250
Rosenheim	282	411	—	184	—
Vach	207	355	—	—	322
Vilshofen	297	399	—	—	184

Angenommen ist auf deutscher Strecke der Nottarif. Der rechnung der Vorfracht ist der Kurs 1 Goldlira = 81,5 P z grundegelegt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungs-Konferenz in Baden-Baden.** Zum ersten Male nach dem Kriege fand, wie „Die Reichsbahn“ mitteilt, in der Zeit vom 11. bis 16. Oktober d. J. auf deutschem Boden wieder die jährliche Europäische Fahrplankonferenz statt. In Baden-Baden waren Vertreter fast aller europäischen Eisenbahnverwaltungen zusammengetreten, um über den internationalen Personenzugverkehr zu beraten und nach den Bedürfnissen des Reiseverkehrs Zug- und Schiffsverbindungen festzulegen. Unter dem Vorsitz der Schweizer Bundesbahnen nahmen an den Beratungen von deutscher Seite teil: das Reichsverkehrsministerium, die Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft, deutsche Privatbahngesellschaften, Schiffahrtslinien und die Luft-Hansa A.-G. Aus dem Auslande waren vertreten: Belgien, Bulgarien, Dänemark, England, Estland, Finnland, Frankreich, Holland, Italien, Japan, Südslawien, Lettland, Litauen, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Rußland, Schweden, Spanien, die Tschechoslowakei, die Türkei und Ungarn.

Gleichzeitig tagte die Europäische Wagenbeistellungs-Konferenz, die die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr regelt.

Die Verhandlungen fanden in deutscher und französischer Sprache in den Räumlichkeiten des Kurhauses in Baden-Baden statt, die der Konferenz in entgegenkommender Weise zur Verfügung gestellt worden waren.

Bei der Hauptverhandlung am 13. Oktober begrüßte namens der Geschäftsführung das Mitglied der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen Etter die etwa 230 Teilnehmer und stattete der Deutschen Regierung und dem Reichspräsidenten seinen Dank für die gute Aufnahme in Deutschland ab. Die fortschreitende Verständigung unter den Völkern nach der unglückseligen Kriegszeit fände auch auf dieser Konferenz, an der alle Eisenbahnverwaltungen Europas teilnähmen, ihren Ausdruck.

Völkerverbindend und völkerversöhnend ist der Ve Diesem Gedanken gab der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialdirektor Gutbrod, Ausdruck, wen sagte:

„Wir alle stehen im Bann der schweren Krise, die unse samtes europäisches Wirtschaftsleben als Folge des Weltkr ergriffen hat. Erschüttert von dem tiefen Fall, den die an der Spitze der Welt marschierende europäische Wirts getan hat, ist es unsere Aufgabe, auf dem Wege engsten Zu

menarbeitens die durch den Krieg und seine Folgen zerrütteten Wirtschaftsbeziehungen auf neuer, gefestigter Grundlage wieder aufzubauen. Mit Freuden begrüßen wir es daher, daß die mannigfaltigen Verhandlungen und Vereinbarungen gerade der letzten Wochen die europäischen Staaten auf diesem Wege um ein weiteres Stück vorwärts gebracht haben. Aber was bisher geschehen ist, kann nur als ein erster Anfang betrachtet werden. Wollen wir die uns dank unserer alten Kultur zustehende abendländische Führerrolle wieder zur Geltung bringen, so gilt es, alle Kräfte in gemeinsamer Arbeit anzuspannen, um den Vorsprung wieder einzuholen und auszugleichen, den die außereuropäischen Staaten während des Weltkrieges und der Nachkriegszeit errungen haben.

Das Verkehrswesen aller Länder ist als wichtiges Glied der Wirtschaft, an diesen Aufgaben mitzuwirken, in hohem Maße berufen. Die Arbeiten der Europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungs-Konferenz sind im Rahmen dieser großen Aufgabe dazu bestimmt, die Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Ländern immer weiter auszugestalten und zu verbessern."

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr. Dorpmüller, wandte sich an die Konferenz mit folgenden Worten:

„Sie sind nach dem Weltkriege zum ersten Male wieder nach Deutschland gekommen, um an Ihrer alten Aufgabe weiterzuarbeiten, nämlich Europa mit einem großen Netz von Verkehrsverbindungen zu überziehen. Ihr Arbeitsgebiet ist der ganze europäische Erdteil. Ihre wichtige Aufgabe ist es, den geographischen Abstand der Völker untereinander zu verkürzen und so die Nationen einander näherzubringen. Sie geben den Nationen die Möglichkeit des gegenseitigen Sichkennenlernens und legen damit den Keim kommender Befreundung. So begrüße auch ich die Vertreter der Regierungen sowie unsere Fachgenossen von den Eisenbahnen der anderen europäischen Länder zugleich mit den Beauftragten der europäischen Schiffahrtslinien, und als jüngste Schwester auf dem Gebiet des Verkehrswesens die Luftschiffahrt. Mein Wunsch ist, daß Sie alle in diesen Tagen einen weiteren bedeutungsvollen Schritt vorwärts tun in dem Abbau der die Völker trennenden Verkehrsschranken. Baden-Baden, unser diesjähriger Versammlungsplatz der Europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungs-Konferenz, hat schon vielen tausend Menschen Erholung und Entspannung von des Lebens Mühen geboten, es will auch Sie mit seinen Reizen beglücken. Sie sollen von hier nicht nur mit der Freude am Erfolg Ihrer Arbeit scheiden, sondern auch mit der Erinnerung an einen schönen Erdenwinkel und an eine Woche, die sich über den Alltag erhebt. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen vollen Erfolg."

Die nächste Europäische Fahrplankonferenz wird im Oktober 1927 in Prag abgehalten werden.

— **Aufhebung der Linienkommissionen.** Nach einer Bekanntmachung des Reichswehr- und Reichsverkehrsministers vom 20. Oktober 1916 (Reichsmin. Bl. — Zentralbl. f. d. Deutsche Reich — Nr. 48) sind die Linienkommissionen mit dem 31. Oktober 1926 aufgehoben worden. Die Einteilung des deutschen Eisenbahnnetzes in Linien fällt mit dem gleichen Tage fort. Die militärischen Transportanforderungen werden in Zukunft durch „Transportoffiziere" bei den oberen Kommandobehörden an die Eisenbahnverwaltungen übermittelt.

— **Sonntagsrückfahrkarten für Schnellzüge.** In allen Bezirken der Deutschen Reichsbahn sind in diesem Winter auch die Schnellzüge, mit wenigen Ausnahmen, für die Benutzung mit Sonntagsrückfahrkarten, die bekanntlich eine Fahrpreisermäßigung von 33⅓ % bieten, freigegeben. Der Reisende hat dann bei Benutzung eines Schnellzuges nur den entsprechenden Schnellzugzuschlag zu entrichten; will der Reisende noch die Fahrt über die Bestimmungsstation der Sonntagsrückfahrkarte hinaus durch Lösen einer Zuschlagkarte fortsetzen, so kann er sich die einmal gelöste Schnellzugzuschlagskarte bei dem Zugführer oder Schaffner des Zuges für die anschließende Schnellzugstrecke gültigschreiben lassen. Es wird also kein neuer Zuschlag erhoben, sofern das Reiseziel innerhalb des Geltungsbereichs der bereits bezahlten Zuschlagkarte liegt.

— **Vorträge über Wassergewinnung.** Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft veranstaltet durch das Eisenbahn-Zentralamt und in Verbindung mit der Preußischen Landesanstalt für Wasserhygiene in der Zeit vom 8. bis 15. November eine Vortragsfolge über Wasserfragen (Bakteriologie, hygienische Beurteilung, Enteisenung usw.) An dem Kursus nehmen die Fachdezernenten der Reichsbahndirektionen sowie die Mitglieder des Ausschusses für Lokomotivbehandlung und maschinelle Anlagen teil.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn- Gesellschaft sind versetzt: Reichsbahnoberrat Dähnick, bisher bei der Hauptverwaltung, als Mitglied zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin; die Reichsbahnräte Theodor Sauer, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Hirschberg (Schles.), als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 3 Breslau, Troitzsch, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung Liegnitz, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Hirschberg (Schles.), Knopf, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung in Freystadt (Westpr.), zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), Richard, bisher beim Eisenbahn-Betriebsamt 2 Bremen, als Vorstand zur neuerrichteten Eisenbahn-Bauabteilung in Rotenburg (Han.), Grandpierre, bisher bei der Eisenbahn-Bauabteilung in Halle (Saale), zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 Essen, Bittmann, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnwerk Brandenburg-West, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Krefeld-Oppum, Rusche, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Jülich, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Neumünster, Hecker, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Neumünster, als Werkdirektor zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Jülich, Rüter, bisher beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, als Leiter einer Abteilung zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen, Krall, bisher bei der Reichsbahndirektion Karlsruhe, als Leiter einer Abteilung zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Darmstadt Lokomotivwerk, Karl Sachs, Mitglied der Reichsbahndirektion Essen, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Oppeln, Ernst Fuchs, Mitglied der Reichsbahndirektion Stuttgart, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Essen, die Reichsbahnbaumeister Schwarzkopf, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Darmstadt, Lokomotivwerk, zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Popp, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Schwerte, als Leiter einer Abteilung zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Recklinghausen, und Kurt Böhm, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnausbesserungswerk Opladen, als Leiter einer Abteilung zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk Schwerte.

Bestellt sind: Reichsbahnrat Böhlick in Liegnitz zum Vorstand der dortigen Eisenbahn-Bauabteilung, und Reichsbahnrat Johannes Neumann in Duisburg zum Vorstand der dortselbst neuerrichteten Eisenbahn-Bauabteilung für den Umbau der Bahnhöfe Duisburg Hbf. und Duisburg-Hochfeld Süd.

In den Ruhestand ist getreten: Reichsbahnamtmann Estermann, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Neuaubing.

Gestorben sind: Die Reichsbahnoberräte Dr. jur. Schrödter, Mitglied der Reichsbahndirektion Oppeln und Haßler, Werkdirektor des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Aalen, Reichsbahnrat Marenbach, Mitglied der Reichsbahndirektion Trier und Reichsbahnamtmann Mehlhose, Vorstand des Vermessungsbüros der Reichsbahndirektion Oppeln.

Österreich.

— **Schnellzugverkehr nach Moskau und dem Fernen Osten.** Seit kurzem besteht eine sehr günstige Schnellzugverbindung von Wien nach Moskau und umgekehrt. Zug D 95 verläßt Wien Ostbahnhof um 14 Uhr 40 Min. (durchlaufende Wagen erster und zweiter Klasse Wien-Warschau und ab 18. Dezember Schlafwagen Wien-Warschau jeden Montag, Mittwoch und Sonnabend) und kommt am nächsten Tag um 8 Uhr 35 Min. in Warschau an, findet dort täglich Schnellzuganschluß nach Moskau, und zwar ab Warschau 9 Uhr 45 Min. und an Moskau am Folgetag um 15 Uhr. Dadurch ist es möglich, in 48 Stunden von Wien nach Moskau zu gelangen. Ab Moskau verkehrt um 22 Uhr jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend ein Schnellzug nach dem Fernen Osten (Wladiwostok, Charbin und Peking). In der Gegenrichtung kommt der Schnellzug aus dem Fernen Osten jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend um 11 Uhr 25 Min. in Moskau an. Ab Moskau 17 Uhr verkehrt ein täglicher Schnellzug nach Warschau, der am Folgetag um 19 Uhr 15 Min. dort eintrifft und unmittelbaren Anschluß nach Wien findet, und zwar ab Warschau 19 Uhr 45 Min. und an Wien Ostbahnhof am nächsten Tag um 11 Uhr 35 Min. (Durchgangswagen erster und zweiter Klasse Warschau-Wien und ab 18. Dezember ab Warschau jeden Sonntag, Dienstag und Freitag einen Schlafwagen nach Wien. Diese Züge finden in Wien unmittelbare Fortsetzung über Buchs in die Schweiz.

— **Die Seilschwebebahn auf das Höllengebirge.** Die Arbeiten für die Personenseilschwebebahn auf den Feuerkogel schreiten derart fort, daß mit der Eröffnung der Bahn im Januar 1927 gerechnet werden kann. Durch die Bahn wird ein großes und schönes Skigelände dem Wintersport erschlossen werden. Die Bahn, die zwei Tragseile von je 42 mm Durchmesser erhält und eine gesamte Seillänge von 3000 m aufweist, führt in 18 Minuten Fahrt von der Talstation zur Bergstation, die auf dem Feuerkogel in einer Höhe von 1579 m liegt.

Ungarn.

— **Betriebsergebnis der Ungarischen Staatsbahnen und der Donau-Save-Adria-Bahn.** Wie die BBZtg. mitteilt, nach dem Bericht der Ungarischen Staatsbahnen und der Donau-Save-Adria-Bahn weist der Güterverkehr in den Monaten Juli

bis September bei beiden Eisenbahnnetzen gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres eine Zunahme von 25,3 bzw. 23,4 % auf. Der Personenverkehr ist um 9,3 % auf den Ungarischen Staatsbahnen gestiegen, während er auf der Donau-Save-Adriabahn um 5,3 % zurückgegangen ist. Die Gesamtausgaben für die Monate Juli bis September beliefen sich auf 59 432 540 Pengö, die Gesamteinnahmen auf 76 749 040 Pengö. Die Investitionsausgaben betrugen 2 849 281 Pengö. Während der Berichtszeit hat die ungarische Regierung zugunsten der Obligationsinhaber der Donau-Save-Adriabahn 781 250 Goldfranken vergütet.

Übrige europäische Länder.

— Wagenmangel im böhmischen Braunkohlengebiet. Der bedeutende Mangel an Kohlenwagen wird am besten durch den Ausweis über die Wagenanforderungen und Beistellungen in der ersten Oktoberhälfte gekennzeichnet. Die Kohlengebiete Brüx und Karlsbad haben vom 1. bis 15. Oktober zusammen 52 612 Wagen angefordert und nur 35 580 Wagen beigestellt bekommen. Es fehlten somit nicht weniger als 17 032 Wagen, das ist über 1200 Wagen täglich. Im Vergleich zum Vorjahre haben die beiden Gebiete um etwa 10 000 Wagen mehr bestellt, und trotz dieses Mehrbedarfes vermochten sie um 6900 Wagen weniger zum Versand zu bringen, als in der ersten Oktoberhälfte 1925. Beigestellt wurden in Brüx 30 290 (i. V. 36 420) und in Karlsbad 5290 (i. V. 6042) Wagen.

— Bau einer elektrischen Eisenbahnlinie in der Slowakei. In Wirtschafskreisen der Südslowakei wird die Frage des Ausbaues einer elektrischen Verbindungslinie zwischen Nove Zamky (Ersekujvar) und Guta eingehend erörtert. Es wurde auf die große wirtschaftliche Bedeutung dieser elektrischen Bahn hingewiesen und die notwendigen Vorbereitungsarbeiten in Angriff genommen. Vor einigen Tagen fand eine Besprechung wegen des Ausbaues der Linie statt, an der auch je ein Vertreter der Skodawerke und Siemenswerke teilnahm. Die Absteckungsarbeiten dürften in drei Monaten beendet sein. Man hofft, daß die in Betracht kommenden Gemeinden sich an den Baukosten beteiligen und die Bauarbeiten, die im Verlaufe von vier Jahren beendet werden sollen, im kommenden Frühjahr in Angriff genommen werden können.

— Günstige Handelsbilanz der Tschechoslowakei. Die in den letzten Tagen veröffentlichte Statistik des Außenhandels der Tschechoslowakei im September ergibt ein Aktivum der Handelsbilanz von 115,8 Mill. Kc. gegen ein Aktivum von 18,9 Mill. Kc. im gleichen Monat des Vorjahres. Diese Besserung im September, die zum Teil auf erhöhte Ausfuhr in einzelnen Industriezweigen, zum Teil allerdings auch auf verringerte Einfuhr zurückzuführen ist, kommt in den bisherigen Gesamtergebnissen des tschechoslowakischen Außenhandels dadurch zum Ausdruck, daß sich das Aktivum in dem Zeitabschnitt Januar bis September auf 1125,6 Mill. erhöht hat und gegen das Vorjahr (1431 Mill.) nur noch mit etwa 300 Mill. Kc. im Rückstande bleibt.

Die gesamte Ein- und Ausfuhr in den Monaten Januar bis September 1926 und 1925 geht aus folgender Übersicht hervor:

	Januar—September 26		Januar—September 25	
Einheit	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Tonnen	4 739 682	7 941 387	4 314 869	8 907 807
Stück Waren	830 058	5 845 453	807 039	6 019 174
Kc.	10 962 516 932	12 088 168 268	11 990 897 977	13 423 641 725

— Zur Rückgabe der im Kriege zurückgehaltenen Eisenbahnwagen privater Besitzer. Der Verband der Eigentümer und Einreiher der Privatwagen, welcher sich im Frühjahr d. J. gebildet hatte, hielt dieser Tage in Prag eine Sitzung ab, in welcher Ministerialrat Dr. Ibl über den heutigen Stand der Rückgabe der bisher zurückgehaltenen Eisenbahnwagen Bericht erstattete. Die sogen. Zirkulationskommission in Wien, deren Hauptaufgabe darin bestand, nach dem Kriege die internationalen Beziehungen im Eisenbahnverkehr wiederaufzunehmen, befaßte sich auch mit der Frage der Rückgabe der Privatwagen an die Eigentümer. Die tschechoslowakischen Vertreter in der genannten Kommission haben ein wertvolles Material gesammelt, auf dessen Grundlage noch in diesem Jahre ein Verzeichnis aller vermißten Wagen zusammengestellt wird, so daß die Eigentümer in der Lage sein werden, ihre Ansprüche auf Herausgabe der Wagen geltend zu machen, insoweit diese von den feindlichen Staaten nicht als Kriegsbeute erklärt worden sind.

— Verstaatlichung der südslawischen Privatbahnen. Wie verlautet, beabsichtigt die südslawische Regierung, die privaten Eisenbahngesellschaften zu verstaatlichen. Zu diesem Behufe sollen in der nächsten Zeit bereits Verhandlungen zwischen der südslawischen Regierung und den Vertretern der ausländischen Besitzer der in Südslawien befindlichen privaten Eisenbahngesellschaften begonnen werden. Die südslawische Regieru wünscht in erster Reihe, daß der Sitz der verschiedenen Gesel schaften aus dem Auslande nach Südslawien verlegt werde.

— Der Reformtarif der bulgarischen Staatsbahnen. Der All Tarifanzeiger (Wien) teilt in Nr. 32 mit, daß der neue Tarif d bulgarischen Staatsbahnen, der für die Voll- und Schmalspu linien Geltung haben wird, am 1. November d. J. in Kraft g treten ist.

— Finanzielle Auswirkung der Elektrisierung der Schweiz rischen Bundesbahnen. Die Generaldirektion der Schweizer schen Bundesbahnen veröffentlicht eine sehr interessante Ve gleichung des wirklichen Betriebsvoranschlages und d Gewinn- und Verlustrechnung für 1927 mit einem Betriebsvo anschlag und einer Gewinn- und Verlustrechnung, wie sie si ergäbe, wenn nicht elektrisiert worden wäre, sondern wenn i Jahre 1927 das ganze Netz der Schweizerischen Bundesbahne noch mit Dampf betrieben würde. Danach würden die rein Betriebsausgaben, die für 1927 auf 270 996 670 Fr. veranschla sind, sich bei reinem Dampfbetrieb um 19 279 700 Fr. höh stellen. Die Ersparnis fällt zum größten Teil, mit über 16 Mil Franken, auf den Fahr- und Werkstättendienst. Die Betrieb einnahmen würden sich bei ausschließlichem Dampfbetrieb u den Rohertrag der Kraftwerke, d. h. um 12 938 300 Fr verringer Der Abschluß der Betriebsrechnung würde sich demgemäß b Dampfbetrieb um 32 208 000 Fr. ungünstiger stellen als na dem Voranschlag für 1927, der einen Einnahmeüberschuß vo 119 667 930 Fr. vorsieht. In der Gewinn- und Verlustrechnu erscheint infolge der Elektrisierung eine Erhöhung der Au gaben für die Verzinsung der festen Anleihen, der schwebend Anleihen, der Finanzkosten usw. um 25 Mill. Franken und d Einlagen in Spezialfonds um 6,3 Mill. Franken. Im ganz schließt die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Ausgabe überschuß für 1927 mit 11 950 000 Fr. ab gegenüber einem so chen von 13 665 010 Fr. bei Dampfbetrieb. Die Generaldirektio bemerkt dazu: „Der Betriebsvoranschlag der Bundesbahnen f das Jahr 1927 schließt sohin um rund 1 700 000 Fr. günstiger a als es bei ausschließlichem Dampfbetrieb der Fall wäre. Dies Ergebnis kann als befriedigend angesehen werden, namentli wenn man bedenkt, daß ein großer Teil der in Betrieb stehende elektrischen Anlagen während des Krieges zu außerordentli hohen Preisen und während einer Zeit mit hohen Geldzins ausgeführt werden mußte, der Kohlenpreis wider Erwarten sta gesunken ist und in diesen vergleichenden Voranschlägen manc Vorteile, die die Einführung des elektrischen Betriebes für u sere Verwaltung und das Land mit sich bringen, nicht zum Au druck kommen . . . .“

— Elektrische Eisenbahnen in Italien. Die längste elektris Eisenbahnlinie ist gegenwärtig in Europa die Linie Stockhol Gotenburg mit 458 km Länge; da aber die italienische Lin Modane-Spezia, die 362 km lang ist, in wenigen Wochen b Livorno verlängert werden und eine Gesamtlänge von 460 k erreichen wird, so wird binnen kurzem das Primat in dies Hinsicht Italien gebühren, um so mehr, als die vorgenannte schw dische Linie eingleisig ist, während die elektrische Linie Modan Livorno fast durchwegs doppelgleisig sein wird.

Die ältere elektrische Strecke Modane-Genua wurde a 26. April 1925 bis Sestri Levante verlängert, und nur ein Ja später (am 21. April d. J.) ist die Elektrisierung der weiter Strecke bis Spezia (44 km) durchgeführt worden. Nun steht d Vollendung der Elektrisierung der Teilstrecke Spezia-Livor (95 km) unmittelbar bevor. Die Gesamtlänge der italienisch elektrischen Eisenbahnen wird somit 994 km betragen, währe sie im Jahre 1925 nur 457 km ausmachte.

Die Teilstrecke Genua-Spezia verbrauchte ungefähr 50 000 Kohle jährlich; durch den elektrischen Betrieb werden auf dies Teilstrecke allein ungefähr 10 Millionen Lire jährlich erspar wobei die Fahrtdauer bedeutend gekürzt wird. Die Fahrt d Luxuszuges Rom-Paris dauerte z. B. bei Dampfbetrieb v Spezia bis Modane 10 Stunden 5 Minuten, während jetzt d gleiche Strecke in 7 Stunden und 50 Minuten zurückgelegt wir Sollte diese Geschwindigkeit noch immer gering erschein darf nicht übersehen werden, daß die Züge auf der genannt Linie zwei lange Bergstrecken (Giovi und Cenisio) mit einer Ste gung von 30 bis 35 ‰ überwinden müssen.

Besonders die Elektrisierung der Strecke Sestri Levante-Sp zia hat große Schwierigkeiten geboten, hauptsächlich weg ihrer zahlreichen Tunnel, die in einer Gesamtlänge von 28 k ungefähr 63 % der gesamten Teilstrecke darstellen.

Wenn (wahrscheinlich innerhalb eines Jahres) auch die Lin Bologna-Florenz (133 km) und Rom-Sulmona (172 km) elekt siert sein werden, werden die italienischen elektrischen Eise bahnlinien eine Gesamtlänge von 1300 km erreicht haben.

Es sei dabei noch erwähnt, daß auch die Elektrisierung d Linien Benevento-Foggia, Bozen-Brenner, Mailand-Voghera un Mailand-Chiasso im Gange ist.

— Der Fährenverkehr in der Meerenge von Messina. Erst
egen das Jahr 1890 wurden auch in Italien die Fährboote zur
'erbindung des sizilianischen Eisenbahnnetzes mit dem Fest-
ande eingeführt. Es wurden vorerst die beiden sehr beschei-
enen Fährboote „Scilla“ und „Cariddi“ gebaut, die für die
amaligen Verkehrsbedürfnisse genügend waren. Als Endpunkte
er kurzen Fährstrecke wurden Reggio und Messina gewählt
ind erst später ist Villa San Giovanni wegen seiner bedeutend
ürzeren Entfernung von Messina dazugekommen. Die Fähr-
trecke Messina-Reggio ist 8 Seemeilen und die Fährstrecke
essina-Villa San Giovanni nur 4,3 Seemeilen lang. Die Anzahl
er Fahrten beträgt täglich durchschnittlich 30 in jeder Rich-
ung, in beiden Richtungen daher zusammen 60. Die Güter be-
tehen hauptsächlich aus Wein, Schwefel, Lebensmitteln usw.
ie Menge ist sehr beträchtlich. Die Einführung der Fährboote
bte einen sehr günstigen Einfluß auf die Entwicklung des Ver-
ehrs zwischen Sizilien und dem Festlande aus; denn während
m Jahre 1900/01 in beiden Richtungen nur 2100 Wagen über-
efführt wurden, stieg deren Anzahl auf 20 788 im Jahre 1904,
uf 44 890 im Jahre 1907, auf 68 188 im Jahre 1911, auf 92 017
m Jahre 1914, auf 104 725 im Jahre 1915 und auf 143 835 im
ahre 1925. Hauptsächlich dank dieser Einführung hat der
izilianische Handel internationale Bedeutung erhalten. In den
ngegebenen Zahlen stecken aber die Personenwagen. So sind
m Jahre 1925 täglich 5 Personenzugpaare übergesetzt mit etwa
0 000 Wagen hin und zurück. Die italienische Eisenbahnver-
altung hat allmählich die Fährboote vermehrt und verbessert.
m Jahre 1905 wurden die beiden neuen Schiffe „Sicilia“ und
Calabria“ in den Dienst gestellt. Fünf Jahre später wurden
ie Schiffe „Villa“ und „Reggio“ erbaut. Am 28. August 1917
tieß die „Scilla“ auf eine Seemine und ging verloren, wurde
ber im Jahre 1922 durch eine neue „Scilla“ ersetzt. Da aber
er Verkehr immer stärker wurde, mußte ein neues Fährboot,
nd diesmal ein sehr großes, nach amerikanischer Bauart, her-
estellt werden. Das war die „Messina“, die im Arsenal von
'arent im Jahre 1924 vom Stapel gelassen wurde. Dieses
chiff besitzt 206 m Aufstellgleise und faßt 20 Wagen; es ist
4 m lang und 15 m breit.
Inzwischen sind die Fährboote „Calabria“, „Sicilia“ und
Villa“ schon veraltet, müssen aber aus zwingender Notwendig-
eit noch immer verwendet werden. Das wirklich brauchbare
laterial besteht heute noch eigentlich aus den drei Einheiten
Messina“, „Scilla“ und „Reggio“. Gegenwärtig befinden sich
ber zwei neue, sehr große und sehr leistungsfähige Fährboote
n Bau.

— Eisenbahnbetrieb im Nebel. Der Nebel bereitet bekanntlich
en englischen Eisenbahnen erhebliche Schwierigkeiten; er
wingt dazu, umfangreiche besondere Sicherheitsmaßnahmen zu
rgreifen, besondere Signale in Tätigkeit zu setzen und bringt
in Heer von Arbeitern zu Sonderleistungen auf die Beine. Für
ie Zeit, die der Nebel anhält, bestehen beschränkte Fahrpläne.
lan nimmt dabei den Standpunkt ein, daß mit dem Ausfall von
ügen, einer Maßnahme, die besonders im Vorortverkehr ge-
roffen wird, zwar Unbequemlichkeiten für die Fahrgäste ver-
unden sind, daß es aber doch richtiger ist, eine geringere Anzahl
on Zügen sicher ans Ziel zu bringen als bei vollem Betrieb ein
rößeres Wagnis einzugehen, mindestens aber die betrieblichen
chwierigkeiten zu erhöhen. Die Südbahn hat für ihren Londoner
'orortverkehr, dessen östlicher Teil in den Bahnhöfen Cannon
treet und Charing Croß beginnt und endigt, vor beiden aber
en Bahnhof London Bridge berührt, eine eigenartige Regelung
ür die Leitung der Züge bei Nebel getroffen. Die Züge von
ddiscombe, Hayes und Bromley North benutzen auf dem Bahn-
of London Bridge die südlichen Gleise und fahren dann nach
'haring Croß weiter, während die Vorortzüge von Dartford,
reenwich und Orpington an den nördlichen Bahnsteigen halten
nd dann ihre Fahrt nach Cannon Street fortsetzen. Entsprechend
erkehren die Züge in der Gegenrichtung. Zahlreiche Reisende
'erden also an den Nebeltagen in London Bridge umsteigen
üssen. Die Einführung des Nebelfahrplans wird durch An-
chläge auf den Bahnhöfen bekanntgegeben.

— Ein neuer Fernomnibus in England. Zu den Fernverbin-
ungen, die jetzt in England neben der Eisenbahn noch durch
en Kraftwagen bedient werden (s. Nr. 16 d. Ztg. v. 22. 4. 26,
. 440, auch Nr. 39 v. 30. 9. 26, S. 1031), ist neuerdings die
trecke London-Leeds hinzugetreten, die auf der Eisenbahn
00 km lang ist. Vermutlich wird sie im wesentlichen dem
achbarverkehr der an ihr gelegenen Ortschaften dienen, aber
ie Tatsache, daß überhaupt die Möglichkeit geboten wird, eine
ntfernung wie die genannte in einem dem allgemeinen Verkehr
ienenden Kraftwagen statt mit der Eisenbahn zurückzulegen,
st bemerkenswert. Die englischen Eisenbahnen beobachten die
ntwickelung des öffentlichen Kraftwagenverkehrs mit dem Ziel,
en Fernverkehr für sich zu gewinnen, mit erheblicher Be-
orgnis. Sie weisen namentlich darauf hin, daß man auf größere
ntfernung mit der Eisenbahn bequemer reist, worin sie wohl
Recht haben. Von dem Kampfmittel, das die amerikanischen
Eisenbahngesellschaften gegen den Wettbewerb des Kraftwagens
anwenden, nämlich von der Eingliederung des Omnibusverkehrs
in ihren Hauptbetrieb, haben die englischen Eisenbahnen bisher
nur in bescheidenem Umfang Gebrauch gemacht.

Fremde Erdteile.

— Eisenbahnen in Palästina. Der Verkehr auf den palästinen-
sischen Eisenbahnen hat sich, obwohl eine Erweiterung des
Netzes noch nicht stattgefunden hat, im Jahre 1925 wesentlich ge-
hoben. Die Gesamtlänge der Bahnen beträgt 1406 km. Davon
entfallen 473 km auf die Palästina-Eisenbahn, 243 km auf die
Sinai-Militärbahn, 243 km auf die Hedschas-Bahn in Palästina
und 447 km auf die Hedschas-Bahn in Transjordanien.
Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben betrug 1923:
etwa 40 000 £ E. (1 ägyptisches Pfund gleich etwa 21 Mark);
1924 etwa 125 000 £ E. und ist 1925 weiter gestiegen, was der
Regierung ermöglicht hat, die Eisenbahn Jaffa-Jerusalem an die
früheren Eigentümer zu bezahlen.
Von Plänen, die zur Verbesserung des Verkehrswesens im
Jahre 1925 erörtert wurden, sind neben der Verbesserung des
Wegenetzes zu nennen: der Bau einer Eisenbahnlinie zwischen
Haifa und Beirut sowie die Eröffnung einer Flugverbindung
von Kantara am Suez-Kanal nach Mesopotamien und darüber
hinaus nach Indien.

— Verbesserungen bei den indischen Eisenbahnen. In den
drei letzten Jahren hat der Staatsbetrieb der Eisenbahnen von
Indien erhebliche Fortschritte gemacht und es haben sich dabei
sehr erhebliche Umstellungen vollzogen, die um so bemerkens-
werter sind, als die Vorgänge sich in sehr kurzer Zeit abge-
spielt haben. Bei der alljährlich in Indien stattfindenden Eisen-
bahntagung hob ihr Vorsitzender hervor, daß der Staatsbetrieb
sich für Indien besonders eigne, daß man sich aber dabei vor
politischen Einflüssen und vor zu weitgehender Zusammen-
fassung der Geschäfte an einer Stelle hüten müsse. Die Politik
sei dadurch ausgeschaltet worden, daß der Haushalt der Eisen-
bahn von dem allgemeinen Staatshaushalt getrennt ist; aber in
bezug auf die Organisation des Eisenbahndienstes sei es er-
wünscht, daß den Bezirksstellen größere Selbständigkeit ver-
liehen würde, um deren Eifer anzuspornen und ihre Leistungs-
fähigkeit zu erhöhen. Der Vorsitzende zählte dann einige Ver-
besserungen auf, die im Eisenbahnwesen Indiens erreicht worden
sind. Der Wagenmangel hat aufgehört und es sind so viele
Wagen vorhanden, daß die Eisenbahnen auch bei zunehmendem
Verkehr den an sie gestellten Anforderungen genügen können;
dies ist nicht etwa dadurch erreicht worden, daß der
Wagenpark übermäßig verstärkt, sondern dadurch, daß der
Umlauf der Wagen verbessert worden ist. Ebenso werden die
Lokomotiven besser ausgenutzt, es werden Kohlen gespart, die
Güterzüge werden mit Luftsaugebremse gefahren. Die Auf-
wendungen, die für diesen Zweck gemacht worden sind, haben
sich gelohnt. Die Einführung elektrischer Zugförderung macht
Fortschritte. Es liegt ein Gutachten vor, auf Grund dessen die
Werkstätten nach neuzeitlichen Gesichtspunkten umgestellt wer-
den sollen. Das Beschaffungswesen und die Verwaltung der
Vorräte sind neu geordnet worden. Die Sicherheit des Be-
triebes ist durch Vervollkommnung der dazu nötigen Vorrich-
tungen erhöht worden. Eine Abrechnungsstelle, die zwischen
den Verwaltungen vermittelt, ist eingerichtet worden. Ein Bei-
rat für Tarif- und sonstige Verkehrsangelegenheiten ist einge-
setzt worden. Für das Rechnungswesen ist eine selbständige
Prüfungsstelle geschaffen worden. Die Statistik ist auf eine
neue Grundlage gestellt worden. Die Normung der Betriebs-
mittel ist im Gange.
Die Eisenbahnen Indiens umfassen heute ein Netz von
62 112 km Länge, auf dem jährlich 600 Mill. Reisende und 80 Mill.
Tonnen Frachtgut befördert werden. Dreiviertel Millionen
Menschen arbeiten im Eisenbahndienst. Die Betriebszahl be-
trägt 63 %. Es wird neuerdings anerkannt, daß die einge-
borenen Inder ein gutes Recht haben, im Eisenbahndienst ihres
Landes beschäftigt zu werden, während bisher alle leitenden
Stellen mit Engländern besetzt waren. Da es aber darauf an-
kommt, geeignete Persönlichkeiten zu finden, wenn leitende
Stellen mit Aussicht auf Erfolg verwaltet werden sollen, so
muß der Ausbildung der indischen Beamten besondere Aufmerk-
samkeit gewidmet werden, zumal der Eisenbahndienst immer
höhere Anforderungen an sie stellen muß. — Der Vertreter der
Regierung wies bei seiner Ansprache auf derselben Tagung
darauf hin, daß das erste Ziel des Eisenbahnbetriebes hohe Lei-
stungen sein müssen und daß diesem gegenüber andere Forde-
rungen, wie die Besetzung der Beamtenstellen mit Einge-
borenen, Erhöhung der Löhne, zurücktreten müßten. Eine
Herabsetzung der Kohlenfrachten habe günstig auf den Verkehr
gewirkt; welche Folgen der Abbau der Fahrpreise, die die
billigsten in der Welt seien, haben werde, lasse sich noch nicht
übersehen.

— Die Staatsbahnen der Insel Ceylon. Die Streckenlänge der Staatsbahnen auf der Insel Ceylon beträgt 1273 km, wovon 1085 km in 1678 mm Breitspur, die übrigen 188 km in 760 mm Schmalspur angelegt sind. Die Hauptstrecke verläuft in 292 km Länge von Colombo nach Bandarawela und Badulla und erschließt die wichtigsten mit Pflanzungen besetzten Gebiete der Insel. Die Eisenbahn erhebt sich von Seehöhe bis auf 1900 m, um dann wieder auf 1230 m zu fallen. In Colombo schließt sich die 158 km lange, nach Süden führende Küstenstrecke an, deren Endpunkt Matara ist. In der Umgebung von Colombo haben beide Strecken, namentlich die letztgenannte, einen lebhaften Vorortverkehr. Von der Hauptstrecke zweigt, 58 km von Colombo entfernt, die 342 km lange Eisenbahn ab, die die Insel bis zu ihrer Nordspitze durchquert, und diese wiederum entsendet einen 103 km langen Arm nach Manar, der die Verbindung mit dem Festland vermittelt. Auch von den Schmalspurbahnen führt eine, die die Verbindung mit der Hochgebirgssommerfrische Nuwara Eliya herstellt, auf eine Höhe von 1925 m. In der letzten Zeit sind einige Neubaustrecken dem Betrieb übergeben worden, einige andere nähern sich der Vollendung. Die Bahnanlagen in und um Colombo sind im Umbau begriffen.

Die Verwaltung der Eisenbahnen von Ceylon ist kürzlich neugeregelt worden. Während bisher bei der Direktion vier selbständige Abteilungen und je vier Außenstellen für den Lokomotivdienst und für den Verkehr bestanden, hat jetzt die Direktion keine besonderen Abteilungen; neben ihr bestehen drei Bezirksdirektionen, und nur die Leitung des Maschinendienstes ist noch in einer Hand zusammengefaßt. Durch die Neuordnung sollen erhebliche Ersparnisse erzielt werden, und die leitenden Beamten sollen dadurch engere Fühlung mit dem Betrieb bekommen.

— Kraftwagen und Eisenbahn in den Vereinigten Staaten. Am 12. Oktober berichtete im Verein für Eisenbahnkunde Geh. Baurat Köpcke-Dresden über die Eindrücke, die er bei einer Reise im Frühjahr d. J. durch einen Teil der Vereinigten Staaten von Amerika gewonnen hat. Zweck dieser Reise war, aus eigener Anschauung die dortige ungeheure Entwickelung des Kraftverkehrswesens kennen zu lernen, seine Zusammenhänge mit dem Eisenbahnwesen zu ergründen und zu sehen, was sich davon auf deutsche Verhältnisse anwenden läßt.

Der Vortragende gab zunächst einige vergleichende Zahlen. Bei einer Bevölkerung von 115 Millionen, etwa doppelt so viel wie Deutschland, haben die Vereinigten Staaten 430 000 km Eisenbahnen, etwa achtmal so viel wie Deutschland. In ihnen ist ein Kapital von 105 Milliarden Mark angelegt, und die jährlichen Ausgaben betragen einschließlich des Schuldendienstes 26,5 Milliarden Mark. Demgegenüber beträgt die Länge des Netzes von befestigten Straßen in den Vereinigten Staaten 792 000 km; in ihnen und in den auf ihnen verkehrenden Kraftwagen ist ein Kapital von ebenfalls 105 Milliarden Mark angelegt, die Unterhaltung dieser Straßen und der Betrieb der Kraftwagen erfordern aber eine Ausgabe von 51 Milliarden im Jahre, also rund doppelt so viel wie bei den Eisenbahnen. Die Streckenlänge der Eisenbahnen hat in den letzten fünf Jahren um 20 000 km abgenommen, die der befestigten Straßen aber um 200 000 km zugenommen.

Die amerikanischen Eisenbahnen haben rund 56 500 Personenwagen, auf den Straßen laufen aber 17,5 Mill. Lastkraftwagen. Die Zahl der Güterwagen der Eisenbahnen ist ungefähr gleich der Zahl der Lastkraftwagen; beide Zahlen liegen in der Nähe von 2,4 Mill. 5000 Triebwagen der Eisenbahnen stehen fast 58 000 Omnibusse gegenüber. Während die Zahl der Personen- und Güterwagen in den letzten fünf Jahren sich nicht nennenswert verändert hat, ist die Zahl der Kraftwagen in diesem Zeitraum etwa auf das Doppelte gestiegen. Die Zahl der Triebwagen hat sich verhundertfacht, die der Omnibusse mehr als verzehnfacht.

Die Einnahmen der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten haben 1924 24 800 Mill. Mark, rund sechsmal so viel wie die der deutschen betragen. Die Nutztonnenkilometer beliefen sich in den Vereinigten Staaten auf 626 Milliarden, in Deutschland auf 38 Milliarden. Weniger groß ist der Unterschied in den Personenkilometern: dort 58, hier 47 Milliarden.

Der Kraftwagen entzieht zwar den Eisenbahnen Verkehr, er nimmt sie aber auch andererseits stark in Anspruch. 1925 machte die Beförderung von Kraftwagen einschließlich ihres Zubehörs auf den Eisenbahnen 832 713 Wagenladungen aus. Werden auch noch die zum Bau und Betrieb der Kraftwagen benötigten Stoffe hinzugezählt, die mit der Eisenbahn befördert werden, so steigt die Zahl der Wagenladungen, die dieser Verkehr benötigt, auf 3 040 000, das sind etwa 60 % des Wagenladungsverkehrs der amerikanischen Eisenbahnen.

Der Kraftwagen wird in den Vereinigten Staaten zwar besteuert, aber doch nur mit geringen Beträgen, so daß seine Verbreitung dadurch nicht behindert wird. Zu ihr haben aber neben der hohen Erzeugung, etwa 4 Mill. Kraftwagen jährlich in der letzten Zeit, die günstigen Zahlungsbedingungen beigetragen, die die Kraftwagenfabriken ihren Abnehmern stellen. Man kann heute in den Vereinigten Staaten einen Kraftwagen gegen eine Anzahlung von einem Drittel des Kaufpreises erwerben; der Rest wird auf 12 Monatsbeträge verteilt. Bei größeren Aufträgen auf Kraftwagenlieferungen fällt sogar zuweilen die Anzahlung weg, so daß man ein Kraftverkehrsunternehmen mit einem verhältnismäßig niedrigen Anlagekapital gründen kann.

Der Kraftwagen hat den amerikanischen Eisenbahnen, wie schon erwähnt, eine Menge Verkehr entzogen. Im Güterverkehr hat er das Stückgut, namentlich soweit es in der Nähe der großen Städte auf eine Entfernung bis etwa 75 km zu befördern ist, fast ganz an sich gerissen. Kommt im Personenverkehr auch an erster Stelle der Nahverkehr für den Kraftwagen in Frage, so gibt es doch auch Omnibusverbindungen, mit denen man auf 400 bis 500 km reisen kann. Der Vortragende schilderte eingehend unter Erläuterung durch anschauliche Lichtbilder, die teils Landkarten der einzelnen Verkehrsgebiete mit eingetragenen Kraftverkehrsstrecken, teils Ansichten der Anlagen für die Zwecke des Kraftverkehrs umfassen, die Vorkehrungen, die eine Anzahl von ihm besuchter Eisenbahnen zur Durchführung dieses Verkehrs getroffen haben. Die Eisenbahngesellschaften führen diese Betriebe zwar häufig nicht selbst, sondern haben dazu Tochtergesellschaften gegründet oder damit Kraftverkehrsunternehmungen beauftragt, das Verhältnis der Eisenbahngesellschaft zu der den Betrieb führenden Unternehmung ist aber ein so enges, daß diese Kraftwagen als Betriebe der Eisenbahngesellschaften angesehen werden können.

Unter den Eisenbahnen, die den Personenverkehr mit Kraftwagen pflegen, sind im Osten und mittleren Westen namentlich die Boston und Maine-Eisenbahn, die New York-, New Haven- und Hartford-Eisenbahn und die Große Nordbahn zu nennen. Im Güterverkehr tun sich namentlich die Boston und Maine-Eisenbahn, eine der ersten Eisenbahngesellschaften, die auf diesem Gebiete arbeitete, die Pennsylvania-Eisenbahn, die Erie-Eisenbahn und die Lehigh Valley-Eisenbahn hervor. Alle diese Betriebe hatte der Vortragende besucht, und er schilderte in anschaulicher Weise die Eindrücke, die er dabei gewonnen hatte, ebenso vom Stadtverkehr in St. Louis, Cincinnati, New York, Chicago usw. Hierauf an dieser Stelle einzugehen, würde zu weit führen; es muß auf die eingehende Wiedergabe des Vortrags an anderer Stelle verwiesen werden. Jedenfalls enthielten die Darlegungen des Vortrags viel, was auch den deutschen Fachmann des Verkehrswesens zum Nachdenken anregen muß.

— Elektrischer Betrieb der Virgina-Eisenbahn. Seit Ende September werden die schweren Kohlenzüge der Virginia-Eisenbahn von Mullens bis Roanoke, eine Entfernung von 214 km mit elektrischen Lokomotiven befördert. Den Planungen wurde eine Kohlenmenge von 12,5 Mill. t Kohle zugrunde gelegt, die alljährlich über diese Strecke und dann weiter an die Küste zu schaffen sind. Zunächst sind 36 Lokomotiven beschafft worden, die im Jahre 8 Mill. t befördern können. Die im Bahnhof Elmore aus den Kohlengruben eingehenden Kohlenwagen werden dort zu Zügen von 6000 t Gewicht zusammengestellt und mit einer Lokomotive an der Spitze und einer am Schluß des Zuges über eine Steigung von 1 : 50 mit einer Stundengeschwindigkeit von 22,5 km in der Stunde in 58 Minuten auf die Paßhöhe bei Clarks Cap gebracht. Hier werden die Züge auf 9000 t verstärkt und von einer Lokomotive befördert. Die Strecke verläuft von hier an, einige kürzere Gegensteigungen ausgenommen, im Gefälle, und beim Dampfbetrieb gab es hier erhebliche Schwierigkeiten wegen der Abnutzung der Bremsschuhe und der starken Beanspruchung des Bremsgestänges, wodurch umfangreiche Unterhaltungsarbeiten an den Wagen nötig wurden. Beim elektrischen Betrieb wird die Gefällstrecke, in der eine Teilstrecke von 18 km Länge unter 1 : 79 liegt, ohne Druckluftbremse befahren. Die Motoren der Lokomotiven arbeiten bei der Talfahrt als Stromerzeuger, und diese Wirkung genügt, um die Geschwindigkeit des Zuges zu regeln. Mit der Kraft, die der zu Tal fahrende Zug erzeugt, fährt dann ein anderer Zug zu Berg. In dieser Richtung kommen fast nur Leerzüge in Frage, die 2800 t wiegen. Von Roanoke bis zur Küste, wo nur schwaches Gefälle vorkommt, werden die Züge mit Dampflokomotiven weiter befördert. — Die neuen Lokomotiven bestehen aus je drei Einheiten der Radanordnung 1—D—1, die in ihrem elektrischen und ihrem mechanischen Teil gleichartig gebaut sind. An jedem Ende befindet sich ein Führerstand. Der Strom wird in einem bahneigenen Werk erzeugt und mit einer Spannung von 88 000 Volt sieben Umformerwerken auf der Strecke zugeführt, wo er mit 11 000 Volt auf den Fahrdraht übergeht. — Besonderer Wert ist auf die Ausbildung der Führer der elektrischen Lokomotiven gelegt worden. Sie wurden erst mehrere Monate zur Westinghouse-Gesellschaft, die die Lokomotiven gebaut hat, geschickt, um deren Bau und Betrieb kennen zu lernen. Als die erste Lokomotive geliefert wurde, begann die praktische Unterweisung auf der Strecke, und auch nach Aufnahme des regel-

...en Betriebes bereist ein Aufsichtsbeamter dauernd die ...ke, um die Lokomotivführer anzuleiten und zu beaufsi...gen.

Internationaler Verkehr.

Die neuen internationalen Übereinkommen über den Eisen...rachtverkehr und den Eisenbahnpersonen- und Gepäck...hr. Von den Staaten, die am 23. Oktober 1924 die vor...nten beiden Übereinkommen unterzeichnet haben, sind ...hr die nachstehend genannten, nach Erfüllung der für sie ... notwendigen, gesetzgeberischen Förmlichkeiten bereit, sie ...nach außen zu ratifizieren: Belgien, Deutschland, Frank... Finnland, Litauen, Norwegen, Österreich, Rumänien, ...den, Schweiz, Spanien und Ungarn. Das gleiche trifft zu ...e Regierungskommission des Saargebietes. Von den Ver...taaten fehlen somit noch Bulgarien, Dänemark, die Freie ... Danzig, Estland, Griechenland, Lettland, Luxemburg, ... Portugal, das Königreich der Serben, Kroaten und Slo..., die Tschechoslowakei, Italien und die Niederlande.

... Übereinkommen werden auch zwischen den erstgenannten ...n erst in Kraft treten, wenn eine Vereinbarung hierüber ...en den Regierungen dieser Staaten zustande gekommen ...ird. In dieser Hinsicht scheinen jedoch noch keine Schritte ... worden zu sein. Es ist auch nicht anzunehmen, daß die ... Übereinkommen vorerst nur zwischen einem Teile der ...gsstaaten in Kraft gesetzt werden.

... interessierten Eisenbahn- und Verkehrskreise werden da...r Vorteile der neuen Übereinkommen erst teilhaftig wer...nnen, wenn auch in den an zweiter Stelle genannten Staa...e Übereinkommen intern genehmigt worden sind. Voraus...ch werden die Ratifikationsurkunden in Bern durch einen ...samen Akt von allen Vertragsstaaten ausgetauscht wer.... Bei diesem soll alsdann gleichzeitig festgesetzt werden, ...lchem Termin die Übereinkommen in Kraft treten.

Wasserverkehr.

...in nationaler Schiffahrtstrust? Die Nachrichten, die in ...tzten Tagen über Konzentrationsbestrebungen der deut... Schiffahrt in die Presse gelangten, sind geeignet, in ihren ...it gehenden Schlußfolgerungen Unruhe im ganzen inter...alen Schiffahrtsgeschäft zu schaffen. Aus den Verhand..., die seit längerer Zeit zwischen Hapag und Lloyd über ...eitige Rationalisierung des Betriebs und Ausschaltung ...ettbewerbs gepflogen werden und die immerhin noch ...oser Natur sind, ferner aus den Vergleichsverhandlungen ... Prozeßsache zwischen Hapag und Kosmos ist der Schluß ...n worden, daß ein Zusammenschluß der gesamten deut... Schiffahrt, ein nationaler Schiffahrtstrust, dicht bevor.... Trotzdem diesbezügliche Dementis von den Verwaltungen ...gegeben sind, kommt die Angelegenheit nicht zur Ruhe. ...tsache, daß die Aktien verschiedener Reedereien in den ... Tagen ohne irgend welchen sichtbaren Anlaß um 50 bis ...% gestiegen sind, und daß man die geplante Kapitalserhöhung ...pag in ihrer Verwendung noch nicht voll unterzubringen ...haben vermutlich zu dieser Schlußfolgerung Anlaß ge.... Gewiß sind die Zusammenhänge innerhalb der deutschen ...hrt heute schon außerordentlich eng; wir erinnern daran, ...ispielsweise in der Afrikafahrt die Hamburger und Bre...eedereien mehr oder weniger eng teils der Hapag, teils ...orddeutschen Lloyd zugehören, daß in der Levantefahrt ...rende Deutsche Levante-Linie im Besitz der Hapag ist, ...d die Bremer Argo-Linie, die mit der Deutschen Levante...n Betriebsgemeinschaft fährt, dem Lloyd nahesteht. In ...hrt nach Nordamerika Westküste und Südamerika West...ahren Hapag und Kosmos in Betriebsgemeinschaft, in der ... nach Australien bilden die Deutsch-Austral, die mit der ...s aufs engste zusammengehört, einen Gemeinschaftsdienst ...m Norddeutschen Lloyd, im Dienst nach der Westküste ...nd Nordamerikas ist außerdem die Kosmos mit der dem ...angehörenden Roland-Linie eng liiert. Kurzum, es sind ... so viele Berührungspunkte zwischen den beiden führen...utschen Reedereien vorhanden, daß der logische Schluß ...völligen Verschmelzung wohl begreiflich ist, andererseits ... aber im Schiffahrtsgeschäft auch soviel Möglichkeiten ...mehr oder weniger engen Zusammenarbeitens, daß man ...wendigkeit einer auf persönlichen und sachlichen Schwie...en beruhenden nationalen Vertrustung unserer Schiffahrt ...insehen kann. Die Hemmungen sind vielfältig, sie liegen ...st in der Einschätzung eines derartigen Zusammen...es durch das Ausland. Die Freigabe des deutschen Eigen... den Vereinigten Staaten würde bei der Trustfeindlich...s amerikanischen Volkes und der amerikanischen Gesetz... zweifellos in ihrer Erledigung einen schweren Rück... erleiden, wenn plötzlich ein derartig monströses Gebilde als Mandant auftreten würde. Außerdem aber würde der Gedanke einer nationalen Schiffahrtspolitik nicht nur in den Vereinigten Staaten, sondern auch in allen anderen Ländern neue Nahrung finden und es würde sich in der internationalen Schiffahrt eine nationale Lagerung der Interessengegensätze herausbilden, die zu zahllosen dem Schiffahrtsgeschäft schädlichen Reibungen führen würde. In der deutschen Schiffahrt selbst ist aber die Tradition, der Stolz auf den Namen und Ruf der eigenen Reedereien so stark verwurzelt, daß man sich zum mindesten bei den führenden Gesellschaften eine Trustfreundlichkeit kaum denken kann. Die deutschen Reedereien sind gerade durch ihren gesunden Individualismus und durch ihren gesunden Wetteifer groß geworden, ihre Namen bedeuten heute für jede einzelne von ihnen in der Welt soviel, daß man einen Verzicht auf dieses gefühlsmäßige Moment für undenkbar halten muß. Es ist selbstverständlich, daß die Konzern- und Trustbildung, wie wir sie nicht nur im deutschen, sondern im gesamten europäischen Wirtschaftsleben in den letzten Monaten beobachten konnten, auch in der Schiffahrt als Gegenreaktion sich fortsetzen wird, denn Konzentration bedeutet, am allermeisten im Verhältnis zwischen Verlader und Frachtführer, einen Zuwachs an Macht und eine Verstärkung des Druckes, dem die Schiffahrt bei allzu großer Zersplitterung mit der Zeit erliegen müßte. Ein Gegendruck kann jedoch bei dem internationalen Charakter der Seeschiffahrt nicht durch nationale Zusammenschlüsse erzeugt werden, sondern er wird einzig und allein auf dem bisher schon begangenen Weg der internationalen Schiffahrtskonferenzen und der internationalen Pools erreicht. In dieser Hinsicht würde selbstverständlich durch geschlossenes Auftreten die deutsche Schiffahrt rascher wieder die Position erlangen, die sie in der Vorkriegszeit unter Ballins Leitung als Führerin aller bedeutenden internationalen Schiffahrtsabmachungen innehatte. Es fragt sich aber, wie gesagt, ob nicht ein derartig konstruierter Trust in allen anderen Schiffahrtsländern ähnliche und noch weit mächtigere Reedereigebilde zur Folge hätte.

— **Erweiterungsbauten des Danziger Hafens.** Obgleich im Laufe von ungefähr 1½ Jahren der Danziger Hafen bereits einen namhaften Ausbau für einen Betrag von 8 Millionen Gulden erfahren hat, plant der Danziger Hafenausschuß eine baldige große Erweiterung des Hafens, wofür eine Anleihe von 25 Mill. Gulden aufgenommen werden soll. Man rechnet auf ein Anwachsen der polnischen Ausfuhr von Holz, Getreide, Zucker und auf eine Vermehrung der gegenwärtig sehr kleinen polnischen Einfuhr. Auch wird die Möglichkeit erwogen, einen größeren Teil des russischen Außenhandels über Danzig zu lenken.

— **Elbe-Moldau-Verkehr.** Infolge der starken Kohlenausfuhr hat sich im September in den tschechoslowakischen Umschlagplätzen ein fühlbarer Mangel an Schiffsraum gezeigt, wodurch ein Rückgang der Transporte um beinahe 8000 t gegenüber dem August hervorgerufen wurde. In der zweiten Hälfte des September litt die Schiffahrt unter dem niedrigen Wasserstand.

— **Ausbau des Donauhafens von Parkanynana.** Die Frage des Ausbaues dieses Donauhafens wird seit Monaten erörtert. Wie nun verlautet, geht dieser Plan jetzt der Verwirklichung entgegen. Es wurden die Baupläne ausgearbeitet und festgestellt, daß die Bauarbeiten einen Kostenaufwand von 750 000 Kc. erfordern. Die notwendigen Baumaschinen werden vom Ministerium für öffentliche Arbeiten in Prag beigestellt. Das Rohmaterial gibt der Staat unentgeltlich her. Das Ausbaggern des Flußbettes sowie der Bau des Hafenkais und der Lagerhäuser erfolgt mit staatlicher Unterstützung. Die notwendigen 750 000 Kc. werden teils von der Stadt, teils vom Županat und den verschiedenen Vertretungen von Handel, Industrie und Landwirtschaft aufgebracht. In Wirtschaftskreisen der Süd- und Westslowakei wird diesem neuen Donauhafen große Wichtigkeit beigemessen, und man erwartet einen namhaften Aufschwung des Handelsverkehrs.

Allgemeines.

— **Die Vereinigten Stahlwerke**, die mit einem Aktienkapital von 800 Millionen Reichsmark gegründet wurden, stellen, wie wir der Weltwirtschaft entnehmen, die stärkste Macht Europas in Kohle und Eisen dar. Ihr Vorteil liegt darin, daß ihre in dem Dreieck Hamm-Dinslaken-Düsseldorf liegenden Zechen und Hüttenbetriebe durch umfangreiche, z. T. werkseigene Anschlußnetze an die Reichsbahn und die großen westdeutschen Wasserstraßen angeschlossen sind und durch diese unmittelbare Nähe des Rheins, der westlichen Kanäle und dem so ermöglichten unmittelbaren Anschluß an die deutschen und belgisch-holländischen Seehäfen ihre zur Verhüttung gelangenden ausländischen Erze billig beziehen und die zur Ausfuhr bestimmten Erzeugnisse mit geringen Frachtkosten an den Seedampfer befördern können. Die Werke verfügen über 411 Vollspurloko-

motiven und mehr als 10 000 eigene Güterwagen, über 1200 km vollspurige Gleisanlagen sowie acht eigene Häfen mit 54 Kranen und Verladebrücken. Im Besitz der Gesellschaft sind 151 Kohlenschächte, 360 Millionen Quadratmeter Kohlenfelder mit schätzungsweise 5 Milliarden Tonnen Kohle. 1925 wurden über 25 Millionen Tonnen Steinkohle gefördert. 29 Kokereien können jährlich 9 Millionen Tonnen Koks erzeugen. Am Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat ist die Gesellschaft mit etwa 22 % beteiligt; außerdem besitzt sie Anteile von Erz-, Kalkstein- usw. Gruben. Sie besitzt ferner über 14 Hochofenwerke mit 83 Hochöfen mit einer Jahresleistung von über 9 Millionen Tonnen Roheisen. Die Stahlwerke erzeugen jährlich fast 8 Millionen Tonnen Stahl. Am Roheisenverband, der Rohstahlgemeinschaft usw. ist die Gesellschaft maßgebend beteiligt. Zur Zeit werden etwa 16 000 Angestellte und 160 000 Arbeiter, die größtenteils in 52 000 werkseigenen Wohnungen untergebracht sind, beschäftigt. Das Unternehmen wird nur übertroffen von dem amerikanischen Stahltrust, der United States Steel Corporation.

— **Tränken von Eisenbahnschwellen mit Salz.** Es ist durch Erfahrung in Rußland längst bekannt, daß die Lebensdauer der salzführenden Barken auf der Wolga etwa dreimal so groß ist, als die der sonstigen Holzschiffe. Auch Salzspeicher und andere Holzbauten, die der Salzaufbewahrung dienen, zeichnen sich durch lange Lebensdauer aus. Die am 1. September 1882 eröffnete Baskuntschaksker Bahn wandte von Anfang an der Tränkung ihrer Föhrenschwellen im Baskuntschaksker Salzsee, der eine gesättigte Salzlösung darstellt, Aufmerksamkeit zu. Die angelieferten Schwellen wurden einfach in die Salzsole geworfen und nach anderthalb bis zwei Jahren verlegt. Die Kosten der Einsalzung einer Schwelle mit allen Nebenkosten betrugen im Jahre 1914 im ganzen 3 Kopeken. Innerhalb 12 Jahren mußte nicht eine einzige Schwelle ausgebaut werden, obgleich die Schwellen bei Verwendung alter, von Salzstaub angegriffener Schienen sehr beansprucht waren, und selbst nach 18 Jahren lagen noch fast 50 %. Auch in der Nachkriegszeit sind die Erfahrungen sehr günstig, insbesondere beim Vergleich mit Chlorzinktränkung. Die an der Berührungsstelle der Schiene mit der eingesalzenen Schwelle auftretende Abnützung ist nicht derart, daß sie auf die Einsalzung der Schwelle bezogen werden könnte, sondern sie hängt außer von mechanischer Abnützung wesentlich vom Salzstaub ab, der die Schienen stark angreift und auch in die Auflagerstellen zwischen Schiene und Schwelle eindringt. Die Einsalzung hat auch im Gegensatz zur Chlorzinktränkung einen sehr günstigen Einfluß auf die Erhöhung des Widerstandes gegen mechanische Abnützung. Man braucht die Tränkung nicht in einem Salzsee vorzunehmen, sondern es genügen die Chlorzinkeinrichtungen, wenn man einfach an Stelle der Chlorzinklösung Salzsole anwendet. Weitere Veränderungen in den Einrichtungen und im Arbeitsverfahren der Tränkanstalt sind nicht erforderlich. In Rußland ist die Frage der Schwelleneinsalzung deshalb besonders brennend, weil die Bahnen gegenwärtig an Mangel an fäulniswidrigen Stoffen und unter deren außerordentlich hohen Preisen leiden. Die Tränkung kostet manchmal mehr als 50 % des Preises ungetränkter Schwellen. Wenn diese Kosten noch weiter steigen, dann steht der wirtschaftliche Vorteil der Schwellentränkung überhaupt in Frage. Dabei besitzt Rußland große Salzvorräte. An einer ganzen Reihe von Plätzen befinden sich Salzseen und Salzquellen in Bahnnähe, wo die Schwellen ohne wesentliche Kosten getränkt werden können.

Rechtspflege.

— **Auch Hilfsbetriebe der Eisenbahnunternehmungen, die durch Pächter ausgeübt werden, sind von den Vorschriften der Gewerbeordnung befreit.** (Reichsgerichtsentscheidung vom 7. Oktober 1926 — 2 D 743/VIII 1011).

Dem Angeklagten war zur Last gelegt, daß er als Pächter der von der Reichsbahn-Gesellschaft Anfang November 1925 auf dem Bahnhof N. eingerichteten Bahnhofswirtschaft mit Schankbetrieb den selbständigen Betrieb der Schankwirtschaft ohne die vorschriftsmäßige Genehmigung unternommen habe.

Die gegen seine Freisprechung von der Staatsanwaltschaft eingelegte Revision konnte keinen Erfolg haben.

Schon vor dem Inkrafttreten des Reichsbahn-Gesetzes vom 30. August 1924 war es in der Rechtsprechung, insbesondere des Reichsgerichts (RG. St. Bd. 58, S. 137) anerkannt, daß der Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen bei der Personenbeförderung auch alle diejenigen Einrichtungen umfaßt, welche dem Bedarf der Reisenden, namentlich ihrer Versorgung mit Nahrungs- und Genußmitteln während der Zeit der Reise, zu dienen bestimmt sind, und daß daher Bahnhofswirtschaften sowie andere den hervorgehobenen Zweck erfüllende Verkaufsstellen, soweit sie auf Anordnung der Eisenbahnverwaltung innerhalb ihrer Betriebsräume eingerichtet werden, als bloße Hilfsbetriebe des Eisenbahnunternehmens anzusehen sind, auf die gemäß § 6 e werbeordnung dieses Gesetz keine Anwendung findet.

In diesem Rechtszustande ist durch das Reichsbahngesetz Änderung nicht eingetreten. Vielmehr bestimmt § 16 Absat des genannten Gesetzes: „Die Vorschriften der Gewerbeordn sind auf den Betrieb der Deutschen Reichsbahn nicht anzuw den."

Zum Betrieb der Deutschen Reichsbahn im Sinne dieser stimmung gehört auch, wie die Strafkammer zutreffend ausfü die Bewirtung des reisenden Publikums. Dabei kann es recht keinen Unterschied begründen, ob die Eisenbahnverwaltung Betrieb der Schankwirtschaft durch Angestellte selbst aus oder durch einen Pächter ausüben läßt; ebensowenig, ob die Wirtschaft innerhalb oder außerhalb einer Bahnsteigsp befindet, wofern nur die Verabfolgung von Speisen und tränken hauptsächlich den Bedürfnissen des Reiseverkehrs dienen bestimmt ist. Da diese Voraussetzung im gegebenen F zutrifft, bedurfte der Angeklagte zum Betriebe der Schankw schaft keiner gewerbepolizeilichen Genehmigung.

In Übereinstimmung mit dem Antrage des Oberreichsanw war hiernach die Revision der Staatsanwaltschaft als unbeg det zu verwerfen.

*

Anm. der Schriftleitung: Das Urteil hält im Gegensatz zu Entscheidung des preußischen Oberverwaltungsgerichts 10. Dezember 1925 (Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnver tungen 1926, S. 492) die bisherige Praxis des Reichsgerichts recht. Es handelt sich um das bereits auf S. 1123 dieses Jahrg erwähnte Erkenntnis. Zu den dortigen Angaben über das Sch tum zur Frage der Konzessionspflicht von Hilfsbetrieben Eisenbahnunternehmungen sei noch auf die ausführliche Kri des Urteils des Oberverwaltungsgerichts durch Regierung Dr. Jaeger, Essen, in der Juristischen Wochenschrift vom 2. tober 1926, S. 2314 f. hingewiesen.

— **Zum „unkündbaren" Privatanschlußgleisvertrag.** Die träge, durch die, meistens vor mehreren Jahrzehnten, Eisen und Fabrik- oder Grubenbesitzer die Zulassung privater G anschlüsse an die Bahnen des öffentlichen Verkehrs verein haben, ohne daß die Eisenbahn sich ausdrücklich ein Kü gungsrecht vorbehalten hat, haben beiden Vertragteilen viel Kopfzerbrechen verursacht. Nicht allein aus dem Gru daß trotz völlig veränderter Verhältnisse die Eisenbahn von dem ihr lästig gewordenen Vertrage freikommen ko sondern auch weil ihr nicht einmal zugestanden wurde, neuen Leistungen entsprechende Anschlußgebühren zu erhe Erst die Rechtsprechung unseres höchsten Gerichtshofes sch in diesem Streitfragenkomplex Klarheit zu schaffen. So ist einiger Zeit ein bemerkenswertes Urteil des Reic gerichts ergangen, dem folgender Tatbestand zugrunde li

Die Eisenbahn hatte 1869 die Anschlußbahn einer Hütte den Bahnhof T. gekauft, zum Teil als Stück einer neuen Ei bahnlinie ausgebaut, zum Rest als Anschluß der Hütte an e neuen Bahnhof bestehen lassen und dabei der verkaufe Hütte besonders mäßige Anschlußfrachtsätze zugesagt. We Unterhaltung des Anschlusses waren 1896 und 1900 weitere träge abgeschlossen worden. Im Jahre 1910 ging die Hütte dem gesamten Vermögen der damaligen Eigentümerin dur Fusion auf die jetzt beklagten M-Werke in K. über, die da ihren Betrieb von K. nach T. und zum Teil in die Hütte verlegten. Als das 1919 von der Eisenbahn gestellte Verla auf Einführung der neuen allgemeinen Anschlußgebühren a lehnt wurde, erhob sie Klage auf Feststellung der Zulässig ihres Rücktritts vom Vertrage, im anderen Falle auf F stellung der Geltung jener Gebühren.

Das Urteil des Oberlandesgerichts, das dem letzten Ant der Klägerin nur teilweise stattgegeben hatte, wurde auf R sion aus folgenden Gründen an die Vorinstanz zurück wiesen[1]):

„Der erste Revisionsangriff, der sich auf die Ausführu stützt, daß der Anschlußvertrag ein Dienstvertrag, daher einer Vertragsdauer, wie sie hier vorliegt, nach § 624 BG kündbar sei, ist nicht gerechtfertigt. Den wesentlichen In des Anschlußvertrages bildet die Verpflichtung der Eisen zum Abschluß von Frachtverträgen über Güter, die ihr von Anschlußberechtigten außerhalb ihrer dem allgemeinen Ver eröffneten Bahnhöfe zugeführt werden (vgl. RGZ. Bd. S. 264). Dienste der Eisenbahn, wie Überwachung der Gl Bedienung der Weichen kommen dabei nur als vielleicht r mäßige, aber keinesfalls wesentliche Nebenleistungen in tracht. Daß das Anschlußverhältnis mangels einer da gehenden Vertragsbestimmung seitens der Eisenbahn beli kündbar wäre, läßt sich weder aus einer gesetzlichen Vorsch

[1]) Urteil des IV. Z.-S. vom 27. Oktober 1925 Eisenbahn- Verkehrsrechtliche Entscheidungen, Bd. 43, Heft 3, S. Nr. 108.

och aus dem Wesen des Verhältnisses folgern und kann nament-
ch dann nicht angenommen werden, wenn, wie im vorliegenden
'alle, seine Begründung im Anschluß an einen Grunderwerb der
Eisenbahn erfolgte und bei der Bemessung des Grunderwerbs-
reises in Rechnung gestellt wurde.

Der zweite Revisionsangriff, der Berufungsrichter habe zu
Unrecht verneint, daß die Beklagte durch eine positive Ver-
agsverletzung Grund zum Rücktritt der Klägerin gegeben
abe, indem sie vor und während dem Prozeß eine Aufwertung
er im Vertrage festgesetzten Vergütungen abgelehnt oder nur
erspätet und in ungenügendem Maße zugestanden habe,
cheitert an den in der Revisionsinstanz nicht nachzuprüfenden
atsächlichen Feststellungen . . . .

Dagegen ist in der Revision zugegeben, daß das Berufungs-
ericht zwei andere Angriffsmittel, die die Klägerin zur Recht-
ertigung ihres Rücktritts geltend gemacht hat, in seinen Ent-
scheidungsgründen völlig übergeht . . . . Das Berufungsgericht
ußte sowohl zu der Frage, ob sich aus Art. III des Vertrages
on 1869 ein Recht der Klägerin zum Rücktritt herleiten lasse,
ls auch zu der Frage, ob sich ein solches Recht für sie aus den
nfolge der Fusion mit den M-Werken vorgenommenen Verände-
ungen im Betriebe der Hütte ergebe, Stellung nehmen. Weder
ber die eine, noch über die andere Frage hat es sich aber in
en Entscheidungsgründen ausgesprochen.

Völlig übergangen ist von ihm auch, wie die Revision weiter
mit Recht beanstandet, der von der Klägerin angetretene Sach-
erständigenbeweis über das Verhältnis der Anschlußfrachtsätze
es Vertrages von 1869 zu den damaligen allgemeinen Sätzen
nd die von ihr daraus und aus der eben erwähnten Vertrags-
estimmung hergeleitete Folgerung, daß sie berechtigt sei, die
ätze auf einen gleichen Bruchteil der gegenwärtigen allge-
einen Anschlußfrachten zu bestimmen . . ."

Das Reichsgericht vertritt also folgende Auffassung: Ein
rivatanschlußgleisvertrag, der unkündbar ist, kann nicht unter
in anderes Vertragsgebilde gebracht, z. B. nicht als Dienstver-
rag angesehen werden, der nach § 624 des BGB. kündbar wäre.
agegen ist denkbar, daß der Eisenbahn der Rücktritt vom Ver-
rage offen steht, weil durch spätere Veränderungen im Betrieb
es Anschlußwerkes die Vertragsgrundlagen verändert worden
nd. Auch der Frage, ob die Anschlußfrachten geändert werden
ürfen, scheint das Reichsgericht nicht ablehnend gegenüber zu
ehen. Man wird auf den weiteren Verlauf des Rechtsstreites
espannt sein dürfen. Dr. Compter.

Bücherschau.

— **„Hütte"**. Des Ingenieurs Taschenbuch. Herau ge-
eben vom Akademischen Verein Hütte, E. V. in Berlin. 25. neu-
earbeitete Auflage. II. Band. Berlin 1926. Verlag von Wilhelm
rnst & Sohn. XX, 1167 S. Preis in Leinen geb. 14,70 M., in
eder geb. 17,70 M.

Der zweite nunmehr erschienene Band der Jubiläumsauflage
t in der Hauptsache dem Maschinenbau gewidmet. Der erste
bschnitt „Maschinenteile" ist weitgehend umgestaltet
orden, namentlich unter Berücksichtigung der inzwischen er-
chienen Normen. Neue Ausführungen beziehen sich u. a. auf
e Reibung bei Gleit- und Kugellagern. Vollständig umge-
beitet sind die Zahnräder, die Wende- und Wechselgetriebe für
ahnräder einschl. Differential- und Planetenradgetriebe, sowie
e Riementriebe, wobei eine auf Grund neuerer Erfahrungen
ufgestellte Riemenberechnungstafel aufgenommen ist. Der
nterabschnitt „Elemente der Maschinenregelung" ist in zwei
apitel zerlegt worden: „Maschinenteile zur Beruhigung", worin
e Mittel der Massenanbringung und Verteilung, des Aus-
eiches, der Isolation und Dämpfung behandelt werden, und
Maschinenteile zur Regelung", das alle Arten von Regelung
Druck-, Geschwindigkeits-, Temperatur-Regelung u. a.) berück-
chtigt. Die straffe logische Gliederung dieses Abschnittes er-
ichtert die Benutzung. Der zweite Hauptabschnitt „Kraft-
aschinen" zeigt ebenfalls wesentliche Neuerungen. Ein
apitel „Der lebendige Motor" gibt einen Überblick über die
orschungen auf dem Gebiete der Arbeitsphysiologie, soweit sie
ir den Ingenieur von Bedeutung sind, der neu aufgenommene
bschnitt „Energiewirtschaftliche Vorbemerkungen" bezweckt,
e in der Energiewirtschaft maßgebenden Gesichtspunkte zu-
mmenzustellen, Anhaltszahlen über die verschiedenen Kraft-
aschinen zu geben und die möglichen Formen der Energiespei-
erung und -fernleitung anzuführen. Die „Windturbinen" sind
nter Berücksichtigung der letzten Fortschritte von Grund aus
mgearbeitet worden. Ebenso sind die Kapitel „Dampfkessel",
Dampfmaschinen" und „Dampfturbinen" durch Aufnahme zahl-
eicher neuer Konstruktionen und Tafeln, sowie im Hinblick auf
e neuen Fortschritte und Erfahrungen auf diesem Gebiete
esentlich ergänzt worden. Dies gilt auch von den „Verbren-
ungsmotoren" und „Wassermotoren". Ganz neu ist das Kapitel
ber „Gasturbinen". Im Hauptabschnitt „Arbeitsmaschi-
nen" beschränkt sich die Darstellung der „Werkzeugmaschinen"
uf die wesentlichen Gesichtspunkte; im einzelnen bringt das
Kapitel „Formmaschinen" die grundsätzlichen Bauarten dieser
Maschinengattung, das Kapitel „Schmiedemaschinen" ist völlig
neubearbeitet und stark erweitert. Bei den „Spanabhebenden
Metallbearbeitungsmaschinen" ist die Normungsarbeit besonders
berücksichtigt. Ganz neu bearbeitet sind die „Holzbearbeitungs-
maschinen", „Preßluftwerkzeuge" und „Schweißmaschinen". Das
Abschlußkapitel „Elektrischer Antrieb von Werkzeugmaschinen"
gibt eine kurze Gegenüberstellung der Vorzüge und Nachteile
des elektrischen Einzel- und Gruppenantriebs. Die Förder-
und Lagertechnik" ist zum ersten Male zusammengefaßt dar-
gestellt worden. Einem einleitenden Kapitel über die „Elemente
des Hebezeugbaues" folgen „Krane", „Aufzüge und Förder-
maschinen", „Seil- und Hängebahnen", „Einzelförderer", „Klein-
lastenförderer", „Stetige Förderer" und „Lagertechnik". Der
neue Abschnitt „Kleinlastenförderer" umfaßt die Rohrpost- und
Seilpostanlagen. Die umfangreichen Gebiete der „Hebewerke
für flüssige Körper" und der „Gebläse und Kompressoren" sind
in vollständig neuer Bearbeitung so dargestellt, daß die über-
einstimmenden Merkmale der verschiedenen Maschinengattungen
auch bei der Berechnung klar hervortreten. — Der Abschnitt
„Licht, Lampen und Beleuchtung" ist der lebhaften
Entwicklung der Beleuchtungstechnik und deren wissenschaft-
lichen Grundlagen entsprechend neu gefaßt worden. Der Schluß-
abschnitt „Elektrotechnik" ist nach neuen Grundsätzen
aufgebaut. Da die „Hütte" in erster Linie dem Maschinen-
ingenieur Angaben über die Elektrotechnik machen soll, sind
namentlich bei der Behandlung der elektrischen Maschinen
Theorie, Berechnung und Konstruktion nur soweit berücksich-
tigt worden, als es für das Verständnis der Vorgänge in den
Maschinen und Apparaten erforderlich ist; dagegen sind die Be-
triebseigenschaften, die Gewichte und andere Angaben über elek-
trische Maschinen ausführlich behandelt. Die Normen des VDE
sind eingehend berücksichtigt. Neu ist ein Kapitel „Elektrische
Meßgeräte" als Ergänzung desjenigen über „Elektrische Meß-
verfahren"; das Kapitel „Schaltung der Stromerzeuger und
Schaltanlagen" ist durch eine Reihe von Abbildungen ausge-
führter neuzeitlicher Anlagen ergänzt worden. Neu ist schließ-
lich auch ein Kapitel „Elektro-Wärmetechnik", das Angaben über
Elektroheizung, Elektrodampferzeugung, Elektrochemie" u. a.
enthält. „Elektrische Bahnen" sollen in den Abschnitt „Eisen-
bahnwesen" im III. Band aufgenommen werden; die elektrischen
Fördermaschinen sind im Kapitel „Fördertechnik" behandelt. In
einem Anhang sind die fremdsprachlichen Schriftzeichen, die von
den deutschen Lautzeichen abweichen, zusammengestellt. Ein
ausführliches Sachverzeichnis bildet den Schluß.

Einer besonderen Empfehlung bedarf auch dieser neue Jubi-
läumsband der „Hütte" nicht. Hoffentlich erscheinen die beiden
nächsten Bände recht bald, damit das schöne Werk vollständig
vorliegt. Sch.

— **Staat und Eisenbahnen in Britisch-Indien.** Von Günther
Voigt. Berlin 1925. Verlag Julius Springer.

Der Verfasser ist als Teilnehmer der Expedition unter Hentig
während des Weltkrieges nach Afghanistan in britische Gefan-
genschaft geraten. Die Mußezeit in den Gefangenenlagern Bri-
tisch-Indiens benutzte er zu eingehenden Studien über das Wirt-
schaftsleben in Britisch-Indien, wobei er im Verkehr mit den
internationalen deutschen Kaufleuten manches hörte, was nicht
in Büchern steht. Die in Berlin vollendete Arbeit „Staat und
Eisenbahnen in Britisch-Indien" stellt gewissermaßen den Schluß-
stein einer langjährigen Forschungsarbeit dar, die bei den großen
Interessen, die uns mit dem erwachenden Indien verbinden, von
bleibendem Wert ist.

Der Verfasser unterscheidet bei der Entstehung der indischen
Eisenbahnen drei Zeitabschnitte: 1. die Zeit der Garantiegesell-
schaften 1853—1869, die man auch als das koloniale Zeitalter
bezeichnen kann; 2. die Zeit des Bahnbaus durch den Staat,
1869—1880, wo die Schaffung eines Netzes in den Vordergrund
tritt, und 3. die Zeit des Nebeneinander von Staatsbahnsystem
und verschiedenen Gesellschaftsformen von 1880 bis zur Gegen-
wart, wo beide Systeme weitergebildet werden, aber ein steigen-
der Einfluß des Staates auf die privaten Gesellschaften zu be-
obachten ist. Im Tochterland scheint also die Entwicklung einen
anderen Weg zu gehen als im englischen Mutterland, wo sich
gegenseitig Wettbewerb bereitende Privatgesellschaften bisher
erhalten haben. Der Verfasser charakterisiert die Entwicklung
folgendermaßen: „Das Ziel der indischen Regierung, leitender
Bauherr zu sein, bildet das einigende Band, das die drei Perioden
der Baupolitik aneinander schließt, das die Vielheit der heute
noch nachwirkenden Unternehmungsformen umschlingt."

49 % des Netzes der indischen Eisenbahnen besitzt die indische
Normal- oder Breitspur von 1,676 m, 41 % die Meterspur. Das
Netz ist zu gradlinig und meidet oft wirtschaftlich wichtige
Punkte, andererseits fehlen die für die Bildung eines allindischen
Marktes notwendigen Zubringerlinien. Trotz der unzweifel-
haften Verdienste, die der Bahnbau für die Milderung der regel-
mäßig auftretenden Hungersnöte hat, wird die Eisenbahn von
weiten Volkskreisen u. a. von der Ghandi-Bewegung abgelehnt,

was nicht ausschließt, daß zu den religiösen Feiertagen Sonderzüge eingelegt werden.

Verkehrswirtschaftliche Forschungen sind nicht sehr häufig; um so mehr ist die tiefgründige Arbeit von Voigt zu begrüßen.

Dr. Pantlen.

— DIN. **Die deutsche Normung. Dinormblätter, Din-Taschenbücher, Dinbücher.** Herausgegeben vom Normenausschuß der Deutschen Industrie E. V. Berlin NW 7. Vertrieb durch den Beuth-Verlag, G. m. b. H., Berlin SW 9, Beuthstraße 8.

Die Bedeutung der Einführung einheitlicher Abmessungen (Normen oder Normalien) — und zwar zunächst für die Grundelemente des Maschinenbaus — ist erst im Kriege richtig erkannt worden, als der Massenbedarf des Heeres an Ausrüstungsgegenständen der verschiedensten Art auftrat. Zur Vereinheitlichung der hauptsächlichsten Maschinenelemente wie Schrauben, Niete, Stifte, Keile, wurde im Jahre 1917 der Normalienausschuß für den Maschinenbau gegründet. Doch zeigte sich bald, daß eine Vereinheitlichung nur dann wirklichen Nutzen bringen kann, wenn sie von der gesamten deutschen Industrie getragen wird. Aus dem genannten Ausschuß entstand daher noch in demselben Jahre der Normenausschuß der Deutschen Industrie, der in den neun Jahren seines Bestehens trotz zahlreicher Anfeindungen wertvolle Arbeit geleistet hat. Auch dem Fernstehenden ist es heute schon klar, daß eine vernünftige Vereinheitlichung, das heißt eine solche von Gegenständen, deren konstruktive Entwicklung als wirklich abgeschlossen anzusehen ist, keine Gleichmacherei sein kann, durch die jede weitere Anregung getötet wird, sondern daß eine solche Vereinheitlichung sowohl für den Hersteller als auch für den Verbraucher nur nützlich ist. Für den Hersteller bedeutet die Normung leichtere Beschaffung der Rohstoffe und Halbfabrikate, Verringerung der Typenzahl, Vereinfachung der Lagerhaltung und damit Verminderung des Kapitalbedarfs; für den Verbraucher Verkürzung der Lieferfristen, Vereinfachung der Ersatzbeschaffung und Verbilligung.

Die Normen sind das Ergebnis freiwilliger Gemeinschaftsarbeit der Hersteller, Händler, Verbraucher, Wissenschaftler. Der Normenausschuß erhält seine Anregung zur Normung gewisser Teile aus der Wirtschaft. Wird die Notwendigkeit der Normung anerkannt, so stellt ein Arbeits- oder Fachnormenausschuß den Entwurf des Normblattes auf; von der Normenprüfstelle wird dieser Entwurf geprüft und mit einer Einspruchsfrist von acht Wochen veröffentlicht; die Einsprüche werden vom Arbeitsausschuß verarbeitet und nach dieser Erledigung wird das Normblatt vom Vorstande des Normenausschusses zur Aufnahme in die Dinsammlung genehmigt.

Im ganzen sind bisher etwa 1400 Normenblätter herausgegeben; davon entfallen:

476 auf den allgemeinen Maschinenbau,
9 auf die Autogenindustrie,
236 auf das Bauwesen und den Bergbau,
3 auf das Eisenbahnwesen,
45 auf den Eisenbahnwagenbau,
140 auf die Elektrotechnik,
17 auf das Feuerwehrwesen,
116 auf den Kraftfahrbau,
7 auf die Kinotechnik,
und 147 auf den Lokomotivbau.

In den NDI-Mitteilungen, den Mitteilungen des Normenausschusses der Deutschen Industrie, werden laufend neue Normungsvorschläge und Entwürfe der öffentlichen Kritik unterbreitet und die endgültigen Normen bekanntgegeben. Die NDI-Mitteilungen sind der Zeitschrift „Maschinenbau" beigeheftet, die monatlich zweimal erscheint und durch den VDI-Verlag, Berlin SW 19, zu beziehen ist.

Außerdem erscheint jährlich zweimal im Beuth-Verlag Berlin SW 19, ein Normblattverzeichnis zum Preise von 1 RM., das eine Übersicht über alle bezugsfertigen und über die in Arbeit befindlichen Normblätter gibt.

Auf diese Weise ist es jedem möglich, sich jederzeit über die deutschen Normungsarbeiten richtig zu unterrichten.

Jedes Normblatt trägt das Zeichen DIN und eine Nummer und ist zum Preise von 0,10 bis 0,50 RM. erhältlich.

Außer diesen Normenblättern sind vom Normenausschuß der Deutschen Industrie auch noch Din-Taschenbücher herausgegeben, da sich in vielen Fällen das Bedürfnis nach einem handlichen Taschenbuch geltend gemacht hat, in dem die Norm sachlich geordnet sind. Ein Taschenbuch gibt also die Zusamme stellung von Original-Normblättern einer bestimmten Gruppe a verkleinertem Format.

Es sind bisher erschienen:

Din-Taschenbuch 1: Grundnormen, enthaltend die Normblätt über allgemeine Normen (Zeichen, Formate, Vordrucke), Zeic nungen, Zahlenreihen (Durchmesser, Keilnuten und -que schnitte, Kegel, Schrauben u. a.), Gewinde, Passungen und T leranzen, Werkstoffe, Betriebsnormen (Drehzahlen und Riem scheiben für Transmissionen, Grundnormen für Werkzeuge u Werkzeugmaschinen u. a.), zum Preise von 4 RM.

Din-Taschenbuch 2: Schaltzeichen und Schaltbilder, enthaltel die Normblätter 700, 705, 710—717 und 719 über Schaltzeich und -bilder und Kennfarben für blanke Leitungen in Starkstro anlagen und Bildzeichen für Spaltungszeichen zu Fernmeldea lagen zum Preise von 1,50 RM.

Din-Taschenbuch 3: Technische Vorschriften für Bauleistu gen, enthaltend die Normblätter 1962 bis 1985 über die Bedi gungen für Werkstoffe und Bauausführung, zum Preise v 2 RM.

Din-Taschenbuch 4: Werkstoffnormen, enthaltend 70 Nor blätter für Stahl, Eisen und Nichteisen-Metalle, auch über g walzte, gezogene und in Stangen gepreßte Erzeugnisse, zu Preise von 2,50 RM.

Din-Taschenbuch 5: Verdingungsordnung für Bauleistunge enthaltend die Normenblätter 1960 und 1961 mit den allgemein Bestimmungen für die Vergebung von Bauleistungen und d allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Ba leistungen.

Die vom Normenausschuß herausgegebenen Dinbücher b handeln in eingehender, allgemein verständlicher Form die v der Normung bisher erfaßten Gebiete. Es sind bisher erschien die Dinbücher über Papierformate (Dinbuch 1 — 2,50 R brosch.), Gewinde (Dinbuch 2 — 4,25 RM. in Ganzleinen), Pa sungen (Dinbuch 4 — 5,50 RM. in Ganzleinen), Transmission (Dinbuch 6 — 4 RM. brosch.), Zeichnungen (Dinbuch 8 2,50 RM. brosch.) und Keile (Dinbuch 11 — 3,00 RM. kart.

J. Kuhnke-Berlin.

— **Sonderunterrichtsheft für Brückenbau der Zeitschrift „D Eisenbahnfachmann".** Druck und Verlag von H. S. Herma & Co., Berlin SW 19, Beuthstr. 8.

Die Schriftleitung der Zeitschrift „Der Eisenbahnfachman die — von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft amtlich z gelassen — dem Eisenbahn-Bildungs- und Unterrichtswesen, in besondere zur Ergänzung des Dienstunterrichts, zur Vorber tung auf Prüfungen und zur Förderung des Selbststudiums dien ist eifrig bemüht, die sich gestellte Aufgabe zu erfüllen. D beweist auch die Herausgabe des vorliegenden Sonderheftes üb Brückenbau, in dem folgende neue Aufsätze behandelt werde 1. Die neuen Vorschriften der Deutschen Reichsbahn-Gese schaft für eiserne Eisenbahnbrücken, 2. Die Baustoffe f eiserne Brücken und deren Prüfung, 3. Einige Konstruktion regeln und Konstruktionsfehler bei eisernen Eisenbahnbrücke 4. Überwachung der Herstellung eiserner Brücken in der Wer statt und auf der Baustelle, 5. Prüfung bestehender eisern Brücken, 6. Anstrich eiserner Brücken, 7. Verstärkungsart eiserner Bahnbrücken, 8. Versuchswesen im Eisenbrückenba 9. Musterberechnung einer Blechbalkenbrücke.

Den einzelnen Verfassern dieser Aufsätze konnte natürli nur eine knapp bemessene Seitenzahl dieses Sonderheftes z Verfügung gestellt werden. Ihre Aufgabe war daher, die wic tigsten Hauptpunkte des umfangreichen Stoffes in möglichst Kürze zu erläutern. Mit Recht kann man behaupten, daß ei glückliche Lösung gefunden worden ist. In leicht verständlich klarer Darstellung und durch Abbildungen ergänzt ist in d Aufsätzen der Hauptstoff zusammengefaßt. Ein besonders glüc licher Gedanke war es auch, eine Musterberechnung ein Blechbalkenbrücke in dieses Sonderunterrichtsheft aufz nehmen.

So wird dieses Werk seinen Zweck voll erfüllen und all Beamten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die sich m Entwurfsarbeiten und Bauausführungen von eisernen Brück und der Brückenunterhaltung beschäftigen, recht gute Diens leisten.

J. Kuhnke-Berlin.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 2. November 1926 in Betrieb genommene 45,52 km lange eingleisige Nebenbahn Husum-Flensburg Weiche ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der a der Strecke Schivelbein-Gramenz gelegene Bahnhof Polzin e hält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Bad Polzin

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er-ssen worden:

Nr. III 171 vom 20. Oktober 1926 an die Mitglieder des Ver-nswagen-Ausschusses, betr. Niederschrift des Unterausschusses ır Ausarbeitung von Vorschlägen für die Neuaufstellung der ereinsgüterwagenparkverzeichnisse;

Nr. III 177 vom 27. Oktober 1926 an die Mitglieder des Unter-isschusses für die Überprüfung und Ausgestaltung der Vereins-atistik, betr. weitere Vorschläge für die Ausgestaltung der ereinsstatistik;

Nr. IV 87 vom 29. Oktober 1926 an die Mitglieder des Güter-verkehrs-Ausschusses betr. die Ermittlungsvorschriften (Anhang B zu den GAV);

Nr. IV 181 vom 27. Oktober 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Versendung der Entschädigungsübersichten;

Nr. IV 182 vom 27. Oktober 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Niederschrift 89 des Güterverkehrs-Ausschusses Freiburg (Breisgau), den 28. September — 1. Oktober 1926 (abgesandt am 28. Oktober 1926).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 30. Oktober starb in Görlitz, wo er seit 1914 als Vorstand des Betriebsamts 2, seit 1923 im Ruhestand lebte, der

Regierungs- und Baurat a. D.

Paul Wallwitz

im fast vollendeten 70. Lebensjahre.

Seit 1888 im Eisenbahndienst tätig, hat sich der Verstorbene in allen Stellungen durch gewissenhafte Pflichterfüllung, hervorragende Eigenschaften des Herzens und Charakters und vornehme Gesinnung ausgezeichnet und sich die Wertschätzung und Hochachtung seiner Vorgesetzten, Mitarbeiter und Untergebenen erworben.

Wir werden ihm ein treues und ehrendes Andenken bewahren.

Breslau, 1. November 1926. (1154)

Der Präsident und die Beamten des oberen Dienstes des Reichsbahndirektionsbezirks.

2. Eröffnung von Strecken.

öffnung der Neubaulinie Michendorf-Großbeeren.

Am 1. Dezember 1926 wird die 20 km ige Teilstrecke Michendorf-Großbeeren : Hauptbahn Michendorf-Mahlsdorf für ı öffentlichen Güter- und Tierverkehr Betrieb genommen werden.

Für den öffentlichen Verkehr sind Stanen an dieser Strecke nicht vorgeien, sie dient ausschließlich dem rchgangsverkehr.

Für die neue Bahnstrecke haben Gülkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Beebsordnung vom 1. Mai 1905 und die enbahn-Verkehrsordnung vom 1. April 9.

Berlin, den 27. Oktober 1926. (1152)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 3. Oktober ist der an der Strecke rzogenrath-Stolberg zwischen den Stationen Herzogenrath und Nordstern erhtete Haltepunkt Merkstein für den rsonenverkehr eröffnet worden.

Köln, den 28. Oktober 1926. (1149)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Ab 1. November 1926 tritt Ausnahmeif 17 für Akkumulatoren usw. in aft. Auskunft durch die Abfertigun-n.

Altona, den 27. Oktober 1926. (1135)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

ichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit sofortiger Gültigkeit:
Neue Fassung des A. T. 119 für Zucker.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 30. Oktober 1926. (1146)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 18. Oktober 1926 tritt das Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. erst mit dem 1. Januar 1927 außer Kraft. Dem Ausnahmetarif 16d tritt die Stendal-Tangermünder Eisenbahn zum 1. November 1926 bei.

Berlin, den 27. Oktober 1926. (1137)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Ablauf des 31. Dezember 1926 werden die Stationen Cosel Hafen, Ohlau und Oppeln Hafen als Empfangsstationen in den Ausnahmetarifen 7 und 7b gestrichen. Dem Ausnahmetarif 16 d ist mit dem 1. November 1926 noch eine Privatbahn beigetreten.

Berlin, den 26. Oktober 1926. (1132)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 6.

Mit Gültigkeit vom 4. November 1926 werden die Frachtsätze der Abteilung I für die Verkehrsbeziehung Königsberg (Pr.)-Liebau (Schlesien) Übergang mit denen für Halbstadt Ort und Übergang gleichgestellt.

Altona, den 27. Oktober 1926. (1136)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. bis 30. November 1926 werden für die Abteilung I des Durchfuhrausnahmetarifs S. D. 2 neue Stationsfrachtsätze eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. Oktober 1926. (1130)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Ab 10. November 1926 werden die Stationen Selb Stadt und Waldsassen in die Tarife einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 28. Oktober 1926. (1139)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif. Teil I Abt. B.

Weißkohl in Köpfen in der Richtung aus Dänemark tarifiert vom 1. November 1926 bis 31. Mai 1927 auf den dänischen Strecken nach Klasse 6. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 28. Oktober 1926. (1140)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 4. November 1926: Aufnahme von Teltow in A. T. 20 und Weidenau (Sieg) in A. T. 80 und 130.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. Oktober 1926. (1141)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 4. November 1926 wird im Rahmen des obengenannten Tarifs eine neue Abteilung XXXVIII für „Bleiweiß“ eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. Oktober 1926. (1142)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 4. November 1926 wird die Station Darkehmen West als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 18 einbezogen.

Berlin, den 30. Oktober 1926. (1150)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Gültigkeit der Abteilung XXXIII des S. D. 5 auf die Grenzübergänge Freyhan und Costau Grenze ausgedehnt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 30. Oktober 1926. (1155)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 8. November 1926 wird die Station Augsburg-Lechhausen der Augsburger Lokalbahn in den direkten Tarif aufgenommen. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Erfurt, den 1. November 1926. (1156)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4a).

Im Abschnitt „II Zuschlags- und Anstoßfrachten" treten Änderungen und Ergänzungen ein, und zwar: a) mit Gültigkeit vom 1. November 1926 in den Unterabschnitten 17, 22a, 30, 37, 51, 53, 63, 67, 74, 96 und 100a; b) mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1926 ab weitere Änderungen im Unterabschnitt 100a.

Näheres enthält die am 1. November 1926 erscheinende Nummer 115 des Tarifanzeigers.

Berlin, den 28. Oktober 1926. (1148)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahngütertarif, Heft D (Stationstarif) vom 1. November 1926.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 erscheint der Nachtrag 1. Er enthält außer den während der Drucklegung des Heftes D eingetretenen Änderungen die Aufnahme neu eröffneter Stationen. Da der Nachtrag erst in den ersten Tagen des Monats November 1926 versandt werden kann, werden auszugsweise die wichtigsten Änderungen durch die am 1. November 1926 erscheinende Nummer 115 des Tarifanzeigers veröffentlicht.

Berlin, den 28. Oktober 1926. (1151)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 Aufnahme von Stationen in den A. T. 53. Änderung von Frachtsätzen in den A. T. 34, 35, 35 a und 53.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Oktober 1926. (1134)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen der Neubaustrecken Oppenau-Bad Peterstal und Titisee-Seebrugg, soweit ihre Aufnahme in die deutschen Wechselgütertarife vorgesehen ist, in das Tarifheft B aufgenommen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen; auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 29. Oktober 1926. (1147)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen im unmittelbaren Übergang. Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1926.

Druckfehlerberichtigung: Entfernung Weiden (Oberpf.)-Eichelscheid Grenze (Seite 52) beträgt 470 km, statt 370 km.

München, den 25. Oktober 1926. (1133)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. November 1924.

Die Lokalbahn Berchtesgaden-Königssee dient nunmehr dem Gesamtverkehr während des ganzen Jahres. Es ist daher die Sonderbestimmung I auf Seite 3 zu streichen. Ebenso ist der Stern * und die dazugehörige Fußnote bei der Station Königssee auf Seite 9 zu streichen.

München, 25. Oktober 1926. (1145)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 tritt die Ilmebahn dem Ausnahmetarif 16 a (Kartoffeln, frische usw.) bei.

Berlin, den 26. Oktober 1926. (1131)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 8. November 1926 werden die Stationen der Bühlertalbahn und mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung die Stationen Aha, Altglashütten-Falkau, Bad Peterstal, Bärental, Schluchsee und Seebrugg der Reichsbahndirektion Karlsruhe in das Tarifheft 1 (Entfernungstafel I) aufgenommen. Näheres im Reichsbahntarifanzeiger.

Erfurt, den 1. November 1926. (1153)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif, Reichsbahn-Saarbahn Gütertarif, Westdeutsch-Südwestdeutscher Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 2. November 1926 werden die Stationen der Neubaustrecke Husum-Flensburg Weiche in die Tarife einbezogen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 treten im Verkehr mit den Stationen der Teutoburgerwald-Eisenbahn und den anschließenden Übergangsstationen Entfernungsänderungen ein, der überwiegend Ermäßigungen, zum Teil auch Erhöhungen bringen. (1143)

Frankfurt (M.), den 27. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz; Teil III vom 16. August 1926.

Die Stationen Brenk, Brohl, Hörstel, Lüneburg, Weiler B. E. werden in die Schnittafel A und C aufgenommen, die Station Mannheim-Sandhofen in die Schnittafel C. Außerdem werden verschiedene Berichtigungen durchgeführt. Nähere Angaben enthält der Berliner Tarifanzeiger I. Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (1144)

Frankfurt (M.), den 28. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 werden folgende Stationen der Sowjeteisenbahnen in den deutsch- und litauisch-sowjetischen Gütertarif einbezogen:

1. Donezbahn.
   Artemowsk Stadt, Lugansk Stadt, Taganrog Stadt, Charkow Stadt.
2. Dnjepropetrowsker (früher Jekaterinen-) Bahn.
   Berdjansk Stadt, Dnjepropetrowsk Stadt (früher Jekaterinoslaw), Kriwoi-Rog Stadt, Mariupol Stadt, Nikolajew Stadt, Nikopol Stadt, Chersson Stadt.
3. Transkaukasische Bahn.
   Baku Stadt, Tiflis Stadt.
4. Westbahn.
   Bobruisk Stadt, Gomel Stadt, Minsk Stadt.
5. Moskau-Kasaner Bahn.
   Moskau Stadt, Nishni-Nowgorod Stadt.
6. Moskau-Kiew-Woronesher Bahn.
   Woronesh Stadt.
7. Moskau-Kursker Bahn.
   Moskau Stadt, Nishni-Nowgorod Stadt, Tula Stadt.
8. Murmanbahn.
   Leningrad Stadt.
9. Oktoberbahn.
   Leningrad-Nowi Port Stadt, Moskau Stadt, Twer Stadt.
10. Permerbahn.
    Wjatka Stadt, Kungur Stadt, Perm Stadt, Swerdlowsk Stadt.
11. Rjäsan-Uraler Bahn.
    Astrachan Stadt, Pensa Stadt, Saratow Stadt.
12. Ssamara Slatouster Bahn.
    Ssamara Stadt, Sterlimatak Stadt, Ufa Stadt, Tscheljabinsk Stadt.
13. Nordbahn.
    Wologda Stadt, Wjatka Stadt, Iwanowo-Wosnessensk Stadt, Moskau Stadt, Tscherepowez Stadt, Jaroslawl Stadt.
14. Nord-Westbahn.
    Pskow Stadt, Rybinsk Stadt.
15. Nordkaukasische Bahn.
    Armawir Stadt, Krassnodar Stadt, Noworossiisk Stadt, Petrowsk-Port Stadt, Stalingrad Stadt.
16. Taschkenter Bahn.
    Orenburg Stadt, Taschkent Stadt.
17. Tomsker Bahn.
    Tomsk Stadt.
18. Südostbahn.
    Alexejewka Stadt, Bogutschar Stadt, Buturlinowka Stadt, Woronesh Stadt, Jelez Stadt, Kalatsch Stadt, Koslow Stadt, Milljerowo Stadt, Michailowka Stadt, Ostrogosk Stadt, Rossosch Stadt, Rostow-Don Stadt, Stalingrad Stadt, Stary-Osol Stadt, Ussman Stadt.
19. Südwestbahn.
    Berditschew Stadt, Sinowjewsk Stadt, Kijew Stadt Zentralbahnhof, Odessa Stadt Zentralbahnhof.
20. Südbahn.
    Saporoshje Stadt, Krementschug Stadt, Lubni Stadt, Melitopol Stadt, Pawlograd Stadt, Poltawa Stadt, Priluki Stadt, Romny Stadt, Ssinferopol Stadt, Charkow Stadt.
21. Moskau Weißrussisch Baltische Bahn.
    Schklow. (11[illegible])

Königsberg (Pr.), den 27. Oktober 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1926 werden die nicht durch * Stern gekennzeichneten allgemein gültigen Frachtsätze der Abteilung I bei allen Stationsverbindungen ermäßigt:

I. für See-Einfuhrgut über Rotterdam, Nordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Vlaardingen und Vlissingen um
   63 Reichspfennig bei 5 t
   52 „ „ 10 t
   50 „ bei den Hauptklassen
II. für sonstiges Gut um
   25 Reichspfennig bei 5 t
   18 „ „ 10 t
   17 „ bei den Hauptklassen.

Die so gebildeten Frachtsätze der Abteilung I gelten, soweit sie billiger sind als die Frachtsätze anderer Abteilungen, auch in diesen. Für die bei Richterich Grenze und Herzogenrath Grenze namentlich aufgeführten Waren bleibt die einheitliche Ermäßigung der Frachtsätze um 44 Reichspfennig unverändert bestehen.

Köln, den 26. Oktober 1926. (11[illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 45. | Berlin, den 11. November 1926. | LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Zur rechtlichen Bedeutung der Planfeststellung.

Von Geh. Oberreg.-Rat **R. v. Kienitz**, Berlin.

Nach gesetzlicher Regel soll der erkennende Richter die ünde seines Urteils bekanntgeben. Vor allem in der letzten stanz des Reichsgerichts erscheinen diese Gründe so bedeutn, daß sie wegen der Beurteilung andrer gleichartiger Sachen gar im Buchdruck veröffentlicht zu werden pflegen. Nur wo Strafsachen das Reichsgericht mit einer Revision angerufen rd, die nach einstimmiger Meinung des entscheidenden Senates ffensichtlich unbegründet" ist, kann sie durch einfachen Beluß ohne weitere Begründung zurückgewiesen werden. Diese stimmung ist neulich einmal angewandt, d. h. die Revision s Verurteilten ist verworfen worden ohne Angabe von ünden — die deshalb auch nicht mitgeteilt werden können[1]) — einem für das Eisenbahnwesen sehr wichtigen Falle: Der rektor einer Privatbahn ist, weil auf unbewachtem Übergange r Bahn ein Mensch vom Zuge verletzt worden war, von beiden rinstanzen wegen fahrlässiger Körperverletzung, verbunden t Verstoß gegen die Berufspflicht, und wegen fahrlässiger ansportgefährdung bestraft worden, allerdings nur mit einer ißigen Geldstrafe; wäre der Mensch getötet worden, so konnte ie empfindliche Gefängnisstrafe herauskommen. In gleicher eise war übrigens in erster Instanz auch der örtlich berufene amte der aufsichtführenden Reichsbahndirektion bestraft rden, weil er durch das Unterlassen der nötigen Aufsicht die strafbare Tat fahrlässig mitverschuldet habe; er wurde zwar in zweiter Instanz freigesprochen, aber nur aus dem Grunde, weil er nach der richterlichen Feststellung lediglich in Bausachen, nicht auch in Betriebssachen für die Aufsicht verantwortlich gewesen sei. Ob nunmehr der für die Betriebsaufsicht zuständige Beamte der Reichsbahn angeklagt und verurteilt wurde, ist nicht bekannt.

Der Sachverhalt ist folgender: Der Verletzte wurde vom Zuge getroffen, während er in seinem Kraftwagen den Übergang passierte, der zwar planmäßig nicht beschrankt, aber nach Feststellung des Gerichts infolge seiner Unübersichtlichkeit besonders gefährlich war. Zwei Jahre zuvor war an derselben Stelle und in gleicher Weise ein Mensch vom Zuge erfaßt und getötet worden, und damals schon hatte das im Haftpflichtstreite erkennende Gericht auf die hochgradige Ungunst und Unübersichtlichkeit des Geländes hingewiesen, die in einer durch Anbauten und Baum- und Strauchwerk verursachten Beeinträchtigung der Aussicht begründet waren. Daß der Angeklagte, dem dieser Vorgang ebenso wie die örtliche Lage bekannt war, inzwischen nichts zur Beseitigung oder Verminderung der Gefahr unternommen hatte, wurde ihm zur strafbaren Fahrlässigkeit angerechnet. Die gleiche Kenntnis hatte übrigens auch bei der Aufsichtsbehörde bestanden, die ebenfalls e r s t n a c h dem jetzigen Unfalle Anlaß genommen hat, Verbesserungen anzuordnen. Wieweit auch sie nach Ansicht des Gerichts ein strafbares Verschulden treffe, ist nicht klar, weil, wie gesagt, ihr mitangeklagter Beamter nur wegen eines formellen Grundes freigesprochen wurde. Die Möglichkeit eines Verschuldens ist damit jedenfalls nicht verneint worden.

Das Reichsgericht ist allerdings förmlich nur an die geltendgemachten Revisionsgründe gebunden, und man weiß nicht, mit welchen Revisionsgründen der Verurteilte seine Revision ge-

---

[1]) Mehrere Reichsbahndirektionen haben vergeblich versucht, e Abschrift der Entscheidung bei der Gerichtsschreiberei des ichsgerichts zu erlangen, die von der Sache überhaupt nichts ssen will. Es ist freilich möglich, daß derart behandelte chen nur bei der Reichsanwaltschaft registriert werden. Tatchlich besteht die Entscheidung nach Angabe der Reichsbahnektion Stuttgart. Das nach dieser Entscheidung nicht angreifre Urteil ist von der Strafkammer zu Heilbronn gefällt worden. er es handelt sich immerhin um eine Entscheidung des Reichsrichts.

stützt hat. Indessen ist es allbekannt, daß gerade in Strafsachen das Reichsgericht, wie es dem nobile officium judicis entspricht, auch Mängel, die der Revisionskläger nicht genannt hat, die aber für die Frage der Verurteilung von Bedeutung sind, wenigstens insoweit zu berücksichtigen pflegt, als es die Revision dann nicht schlechthin verwirft, sondern im Wege der Zurückverweisung die Vorinstanz auf den Mangel aufmerksam macht. Jedenfalls darf im vorliegenden Falle angenommen werden, daß die Revision nicht als „offensichtlich unbegründet“ behandelt worden wäre, wenn man ein Zweifeln an der strafrechtlichen Fahrlässigkeit überhaupt für möglich gehalten hätte. Nun ist aber hier nicht nur ein Zweifeln möglich, sondern die Entscheidung ist im Gegenteil nicht haltbar. Ob nämlich der jetzige Zustand des Überweges schon zu der Zeit vorlag, als die staatliche Planfeststellung stattfand, von dieser also bestätigt worden ist, oder ob er erst nachträglich durch Verändern der damaligen Lage (Verwachsen, Verbauen usw.) hervorgerufen wurde, ist in beiden Vorinstanzen nicht erwähnt, also als gleichgültig behandelt worden, und diesen sachlichen Mangel hat sich die Revisionsinstanz mit der nicht gerechtfertigten Selbstverständlichkeit ihrer Entscheidung zu eigen gemacht. Darauf kommt aber alles an.

Es ist irrig, die sogenannte Konzession und die mit ihr zusammenhängende Planfeststellung einer Eisenbahn als eine bloß nachlassende polizeiliche Genehmigung, etwa wie die Genehmigung eines Schankgewerbes, aufzufassen. Sie ist ein rechtsbegründeter Staatsakt, der nicht nur ein „laisser aller“ ausspricht, sondern etwas Neues schafft, nämlich den Bestand der Eisenbahn mit allen seinen öffentlich- und privatrechtlichen Folgen für Nachbarschaft und Allgemeinheit als eine geltende Einrichtung des staatlichen Lebens feststellt. Das ist zwar nicht überall mit der Deutlichkeit gesagt worden, wie in § 4 des preuß. Eisenbahngesetzes von 1838, nach dem die Durchführung der Linie durch alle Zwischenpunkte von dem oberstverantwortlichen Staatsorgan (Minister) „bestimmt“ wird. Aber es ergibt sich ohne weiteres aus der Natur der Sache. Deshalb wird auch die Feststellung durch ein öffentliches Verfahren vorbereitet, durch die Auslegung des Planes, die keineswegs nur der Enteignung wegen erfolgt, sondern das Vorbringen aller möglichen Einsprüche herausfordert und sowohl die örtlich interessierten Zweige der Staatsverwaltung wie alle beteiligten Staatsbürger zu Worte kommen läßt, und auf Grund deren dann von Staats wegen bestimmt wird: die Eisenbahn soll innerhalb der örtlichen Lage der Straßen, Gewässer u. dgl. soundso sein, soundso gebaut, betrieben und gesichert werden usw., und dieser Zustand soll als Bestandteil der staatlichen Gemeinschaft gelten. Solange der zugrundeliegende Tatbestand nicht durch spätere andere Ursächlichkeit geändert wird, womit dann eine neue Planfeststellung notwendig werden würde, darf von der gegebenen Feststellung nicht abgewichen werden.

Damit ist natürlich nicht gesagt, daß alle Wirkungen willenlos hingenommen werden müßten. Vielfach — nicht nur bei der Enteignung — ist der feststellende Staat durch die Rücksichten der Allgemeinheit gezwungen, berechtigte Einzelrücksichten zu verletzen, und dann ist gegenüber dem öffentlichen Eingriffe der private Anspruch auf Schadloshaltung begründet. Aber dieser Anspruch geht grundsätzlich gegen den Staat auf Ersatz, nicht etwa gegen die Eisenbahn auf Beseitigung ihrer planmäßigen Anlagen oder Einschränkung ihres planmäßigen Betriebes. Wenn die Rechtsprechung unter Umständen, z. B. bei dem Verbot, nahe der Eisenbahn feuergefährliche Sachen zu lagern, die Ersatzklage des beeinträchtigten Grundstückseigentümers direkt gegen die Eisenbahn zuläßt, so ist dies Verfahren praktisch wohl verständlich, einmal, weil bei dem in Deutschland allgemein verbreiteten Staatsbahnsystem die Sache zumeist doch gegen den Staat geht, sodann, weil ein Umweg vermieden wird; da der in Anspruch genommene Staat gemäß der Konzession nachher auf die Eisenbahn zurückgreifen würde. Aber eigentlich ist der feststellende Staat zunächst der richtige Beklagte. Dasselbe gilt bei Immissionen (Qualm, Geräusche usw.), wenn sie in dem Umfange bleiben, der offenbar von der Planfeststellung vora[us]gesetzt wurde. Sonst würde, sofern im übrigen § 906 BGB. [zu]trifft, bei Verletzung der Planfeststellung der Anspruch [au]s § 823, Abs. 2 BGB., vbdn. mit § 2 EinfG. z. BGB. gegen die Eis[en]bahn begründet sein; denn die Planfeststellung i[st] Rechtsnorm. Die weitere Frage des außervertragsmäßi[gen] Verschuldens nach § 823, Abs. 1 ff. BGB. wird freilich durch [die] Planfeststellung kaum berührt, weil die dort sogenan[nte] „Rechtswidrigkeit“ des aquilischen Verschuldens rein zivilisti[sch] zu beurteilen ist. Die Untersuchung dieses verwickelten Stof[fes] geht für den vorliegenden Fall zu weit.

Im öffentlichen Rechte bleibt dagegen die Planfeststellu[ng] schlechthin entscheidend. Solange sie nicht geändert wird, m[uß] die von ihr geschaffene Lage gewahrt werden. Ja, es ist so[gar] nicht allemal unbedenklich, ihre Vorschriften im einzeln[en], etwa im Punkte der Sicherheit, überbieten zu wollen. Denn [ob] z. B. eine Bahn grundsätzlich durch Wegeschranken [ab]geschlossen werden soll oder nicht, ist eine Frage der gesam[ten] Einrichtung, die zwar an besonderen Gefahrpunkten eine [je]weilige Ausnahme zulassen mag, innerhalb deren aber vielfac[he] Abweichungen das Verständnis der Passanten oder die Aufme[rk]samkeit der Lokomotivbediensteten verwirrend beeinfluss[en] könnten. Treten gegenüber dem ursprünglichen Befunde na[ch]träglich derartige Änderungen ein, die den damaligen Plan ni[cht] mehr als richtig erscheinen lassen, so wird eine anderweite Fe[st]stellung nötig, die nunmehr wiederum bis zu etwaiger weiter[en] Änderung maßgeblich wirkt. Eine solche Änderung rechtzei[tig] durch Anrufen der feststellenden Behörde herbeizuführen, w[ird] als Aufgabe der für den Betrieb verantwortlichen Eisenba[hn]verwaltung angesehen werden dürfen, und in dieser Hinsi[cht] kann allerdings theoretisch ein Unterlassen unter Umstän[den] ebenso zum Verschulden werden, wie ein positives Hand[eln] gegen die getroffene Einrichtung. Deshalb aber gleich ei[ne] strafbare Fahrlässigkeit anzunehmen, wäre auch in dies[em] Rahmen bereits eine starke Belastungsprobe für das richterli[che] Gewissen, schon weil der ursächliche Zusammenhang des e[in]zelnen Unfalls mit einem Unterlassen dieser Art kaum jema[ls] klar wird nachgewiesen werden können. Selbst bei bestmöglich[er] Sicherung der Übergänge, wo von irgendwelchem Versäum[nis] nicht die Rede sein kann, kommen Unfälle vor, und daß sich [im] vorliegenden Falle zwei Jahre zuvor ein tötlicher Unfall [er]eignet hatte, rechtfertigt noch nicht den Schluß, daß der n[ach]mehrige Unfall nur deshalb eingetreten sei, weil eine Ä[n]derung der bisher öffentlich-rechtlich angeordneten Eisenba[hn]sicherung gefehlt habe, zu der jener einzelne Unfall vor zw[ei] Jahren zwingenden Anlaß gegeben haben sollte. Indess[en] braucht mit einer derartigen Rechtsprechung weder gerecht[ ] noch gerechnet zu werden, weil sie hier gar nicht in Fra[ge] kommt. Denn mit der Künstelei, daß das Unterlassen einer Ä[n]derung des Planes und das Unterlassen der Sicherheitsma[ß]nahmen selbst praktisch auf dasselbe hinauslaufe, das Verhalt[en] des Täters also ebenfalls dasselbe sei und das auch in dem g[e]fällten Urteile gemeint sei, würde sich dies Urteil schon desha[lb] nicht stützen lassen, weil in Wirklichkeit etwas ganz ander[es] gemeint worden ist.

Das erkennende Gericht hat offenbar bei seiner Annahm[e] einer strafbaren Fahrlässigkeit lediglich den äußeren Tatbestan[d], wie er sich zur Zeit darstellt, zugrundegelegt, ohne sich weit[ere] Gedanken darüber zu machen, wie gerade die ursächliche E[nt]stehung dieses Tatbestandes die Möglichkeit einer Fahrlässigke[it] auszuschließen vermag. Indem es nämlich die Frage völlig u[m]geht, ob die entscheidende Unübersichtlichkeit des Übergang[es] bereits bei der ursprünglichen Planfeststellung bestand od[er] erst nachher zustandegekommen ist, läßt es auch im ersten Fal[l] eine Strafbarkeit des Angeklagten erscheinen. Denn wenn [es] ihn nur aus dem Grunde hätte verurteilen wollen, weil er [es] unterließ, eine nachträgliche Veränderung gegenüber d[er] Planfeststellung zur Geltung zu bringen, so hätte das natürli[ch] deutlich zum Ausdruck kommen müssen. Da darüber kein Wo[rt] gesagt wird, so bleibt nur der Schluß, daß als grundlegend[e]

ußerer Tatbestand derjenige der ursprünglichen Planfeststelng vorausgesetzt, also angenommen wird, die Sachlage, aus der is Gericht die Fahrlässigkeit herleitet, sei durch die Planfestellung selbst bestimmt worden. Wäre der Angeklagte bestraft orden, weil er es unterließ, nachträgliche Mängel zur prache zu bringen oder (meinethalben) auch selbst zu beheben - wozu er an sich nicht berufen war —, so bliebe das Urteil, enn auch nach dem oben Gesagten tatsächlich höchst bedenkch, doch wenigstens begrifflich möglich. Ihn für die ursprüngche Planfeststellung zu bestrafen, an die er gebunden ist und e er jedenfalls nicht zu verantworten hat, ist subjektiv wie bjektiv ein Fehlspruch, der natürlich nicht dadurch richtiger ird, daß das Reichsgericht die Revisionsklage ohne jede Begründung als „offensichtlich unbegründet" verworfen hat.

Man braucht nicht in die Tiefen der Strafrechtswissenschaft nzusteigen, um zu begreifen, daß von einer strafrechtlichen ahrlässigkeit, d. h. von einem nachlässigen Verstoß gegen die ücksicht, die durch die öffentlich-rechtliche Stellung des Mitenschen geboten wird, nicht die Rede sein kann, solange sich r Handelnde in den vom öffentlichen Rechte selbst gezogenen renzen hält. Hier ist also ein Unschuldiger verurteilt, ein issenschaftlich sogenannter „Justizmord" begangen worden, der var nur eine Geldstrafe bedeutet, bei einer rein zufälligen erschärfung der Folge aber, wie oben schon gesagt, eine harte nd entwürdigende Freiheitsstrafe bringen konnte. Dabei ommt noch folgendes in Betracht: wie soll sich die kleine rivatbahn, deren Leiter der Verurteilte ist, nun weiter verhalten? wie soll sie andern derartigen „Fällen" entgehen, ohne ren Bestand zu riskieren? Das ist eine ernste volkswirtschaftche Frage. Bekanntlich werden derartige kleine Bahnen trotz ringerer Sicherung gegen etwaige Unachtsamkeiten des Verehrspublikums staatlich zugelassen, weil sie anders nicht entehen könnten, ihr Bestand aber im Allgemeininteresse wertoller erscheint, als der Ausschluß aller schädlichen Zufälle. ür diese Zufälle nach bürgerlichem Rechte zu haften, wird die ahn gemäß der immerhin verschwindenden Wahrscheinlichkeit och ertragen, aber sie wird es schwerlich ertragen können, ebenbei auch ihre Bediensteten dem Verhängnis einer unrichtigen rafrechtspflege ausgesetzt zu sehen. Die Bahn auf diesem ege zur Betriebseinstellung zu nötigen und etwa durch den raftwagen zu ersetzen, hieße ein weiteres Stück unsrer kärgchen Volkswirtschaft entwerten, ohne daß dabei die Gefahren s modernen Verkehrs geringer würden, um derentwillen jene rt von Strafrechtspflege tätig werden zu müssen glaubt.

Noch bedeutsamer wäre aber die Folge, die sich objektiv aus m Tatbestande ergibt, daß nämlich, wenn nun einmal eine Fahrssigkeit angenommen werden soll, sie nur bei dem Staatsgan gefunden werden könnte, das den Plan in der die Strafrkeit bedingenden Art feststellte. Vernünftigerweise hätte er also — wenn eben das Verfahren vernünftig sein wollte — r feststellende Minister angeklagt werden müssen, und da eser unter dem Drucke solcher Möglichkeit in seiner Entscheing vom erkennenden Strafgericht abhängig werden würde, wäre es dann schon richtiger, die Planfeststellung selbst diesem Strafgericht zuzuweisen. Es wird indessen nicht nötig sein, den Unfug solcher Konsequenz weiter auszumalen. Sie wird sich in der Erkenntnis auflösen, daß, wie oben gesagt, die Planfeststellung als Bestimmen eines staatlich geltenden Zustandes Rechtsnorm ist, und daß sich der Richter dem geltenden Recht zu fügen hat. Wenn wir heute in möglichster Ablehnung einer irgendwie etwa denkbaren Kabinettsjustiz mehr und mehr auf schrankenlose Eröffnung des „ordentlichen Rechtsweges" dringen, alle verwaltungsmäßige Vorentscheidung beseitigen, so muß als Gegengewicht gefordert werden, daß die „ordentlichen Gerichte" auch die nötige Gewähr für eine gehörige Kenntnis und ein richtiges Verständnis des bestehenden Rechts mit allen seinen Einrichtungen bieten, und daß danach Fehlsprüche wie der vorliegende nicht wieder vorkommen. Kann diese Gewähr bei den unteren Gerichten in ihrer Zusammensetzung nicht geleistet werden, so sollte wenigstens die Revisionsinstanz die Urteile dieser Gerichte näher betrachten, ehe sie die Abwehr des Verurteilten in der hier gewählten Art zurückweist.

Schließlich bleibt die im vorliegenden Urteil angeschnittene Frage, ob und wieweit sich die zur Aufsicht über die Durchführung des Planes berufenen Beamten dabei strafrechtlich schuldig machen können. Da das Urteil auch hier von dem in der Planfeststellung geschaffenen Tatbestande ausgeht, mußte natürlich auch der mitangeklagte Beamte der Aufsichtsbehörde freigesprochen werden, aber nicht nur, weil er nicht eine Betriebsaufsicht auszuüben hatte, sondern weil er überhaupt die Feststellung des Planes nicht zu verantworten hatte. Nachträgliche Änderungen der Sachlage, Neuerscheinungen, die eine Änderung des Planes erforderlich machen, wird er allerdings ebenso aufzudecken und zu verfolgen verpflichtet sein, wie der verantwortliche Leiter des Eisenbahnbetriebes. Ob indes die bei diesem gegebene Möglichkeit, sich durch Unterlassen strafbar zu machen, auch bei dem Aufsichtsbeamten begründet sei, ist eine Frage des tatsächlichen Falles, die regelmäßig wird verneint werden müssen. Ganz abgesehen von der tatsächlich wohl meist unmöglichen Klarstellung eines schlüssigen ursächlichen Zusammenhanges pflegt man selbst da, wo der Eintritt einer schädlichen Folge von dem Beurteilen und Eingreifen der staatspolizeilichen Aufsicht unmittelbar abhängt, wie z. B. beim Versäumen einer rechtzeitigen Seuchensperre, eine strafbare Fahrlässigkeit nicht anzunehmen. Jene Eisenbahnaufsicht aber hat eine unmittelbare Einwirkung auf den Sachverhalt nicht, da sie weder mit den Funktionen des zur Planfeststellung berufenen Staatsorgans noch mit denen des verantwortlichen Betriebsorgans zusammen läuft, und da wird grundsätzlich zu sagen sein, daß nur Handlungen oder Unterlassungen selbst strafbar sein können, nicht ihre Motivation. Indessen sind hier die Elemente der Urteilsbildung zu sehr von der tatsächlichen Gestaltung abhängig, also zu wenig von vornherein sicher, als daß eine Antwort mit ebensolcher Bestimmtheit gegeben werden könnte, wie oben bei dem in Wirklichkeit abgeschlossenen und entschiedenen Falle.

Berichtigung.

— Das Recht des Absenders bei der Verzollung auf der Beimmungsstation. Im 1. Absatz der rechten Spalte meiner Aushrungen in Nr. 39, S. 1026 d. Ztg. muß es heißen: Nach § 26 (4) usführungsbestimmungen zur Eisenbahnzollordnung handelt sich bei den auf Begleitzettel abgefertigten Sendungen vorliegend um durchlaufende Sendungen, für die das Internaonale Übereinkommen gilt. Art. 10 (5). . . ." B. Pechtold.

Allgemeines.

— Ein Ausflugsonderzug vor 85 Jahren. Angesichts des guten ispruchs, dessen sich die Ferien- und Ausflugsonderzüge der utschen Reichsbahn erfreuen, dürfte die nachstehende Erinneng an den ersten derartigen Sonderzug von Interesse sein, der in der Geschichte des Eisenbahnwesens verzeichnet wird. Dieser Zug wurde am 5. Juli 1841 von der Midland Counties Railway, einer Vorläuferin der drei Jahre später gegründeten englischen Midland-Eisenbahn, gefahren. Die Anregung hierzu gab ein unternehmender Bürger der Stadt Leicester namens Thomas Cook, der nachmalige Gründer des weltbekannten Reisebüros Thomas Cook & Sohn. Cook hatte zuerst als Gärtner und Tischler gearbeitet und sich alsdann der Mäßigkeitsbewegung zugewandt. Gelegentlich einer in dem Nachbarort Loughborough stattfindenden Versammlung von Enthaltsamkeitsvereinen erwirkte er von der genannten Eisenbahn die Einlegung eines Sonderzuges mit ermäßigten Preisen. Der niedrige Fahrpreis von nur 1 Schilling für die 23 engl. Meilen (37 km) lange Hin- und Rückfahrt verfehlte seine Anziehungskraft nicht, da nicht weniger als 570 Personen den Zug benutzten. Der Erfolg ermunterte Cook zu weiteren Veranstaltungen dieser Art und schließlich zur Errichtung des noch heute blühenden Reisebüros

Die unsichere Sicherungsübereignung.

Von Reichsbahnrat **Mantey**, Berlin.

Auf S. 925 ff. dieses Jahrgangs sind „die Sicherungsrechte der Eisenbahn“ und unter diesen ist last not least die Sicherungsübereignung behandelt worden, deren Aktualität ein etwas längeres Verweilen gestatten mag.

Ein Retortenerzeugnis der Judikatur, hat dieses Rechtsinstitut lange Zeit zwischen den legitimen Kindern des Gesetzes, Pfandrecht und Eigentum, ein hin und her definiertes Dasein geführt, das dem Gläubiger nie recht geheuer war. Mit dem deutschen Juristentag des Jahres 1912 war die Sicherungsübereignung in die öffentliche Debatte gelangt, ihre sich mächtig vordrängende wirtschaftliche und nunmehr auch den — anscheinend ebenfalls skeptischen — Gesetzgeber bewegende Bedeutung hat sie aber erst in der Wirtschaftskrise, die nach der Markumstellung einsetzte, erlangt.

A. Der Grund für diese Bedeutung ist ein vierfacher: 1. Die durch diese Art der Übereignung erhöhte Verkehrs- insbesondere Beleihungsfähigkeit beweglicher Gegenstände! (zu denen im Rechtssinne auch Gebäude rechnen, die, wie beispielsweise Lagerhallen eines Spediteurs auf reichsbahneigenem Gelände, theoretisch nur vorübergehend in Ausübung eines Pachtrechts errichtet worden sind): es bedarf keiner Übernahme der Gegenstände in Gläubigergewahrsam und die Realisierung ist nicht an die Innehaltung schleppender und gefahrvoller Formalien, wie sie für das Pfandrecht vorgeschrieben sind, gebunden. 2. Der heutige Mangel an geeigneten immobilen Sicherungsobjekten! Bei diesen herrschte ursprünglich eine den Verkehr lähmende Unsicherheit über die Aufwertungsrechte, an deren Stelle nunmehr die Tatsache getreten ist, daß die wieder valutierenden Quoten der Friedenslasten, die gesunkenen Grundstückswerte und die erschreckend niedrigen Ergebnisse von Zwangsversteigerungen dem Gläubiger das Risiko einer Nachbelastung in der Regel nicht erlauben. 3. Die Unauffälligkeit! Die Sicherungsübereignung vermag den für das Pfandrecht geltenden Fundamentalgrundsatz der Publizität hintanzusetzen und gleichwohl rechtlich gültig zu bestehen, so daß die Verschuldung nicht in Erscheinung tritt! (vgl. darüber unten zu B. I u. C). 4. Die Kostenfrage! Wie sehr gerade diese heute im Vordergrund steht, davon können die Notare ein resigniertes Lied singen. Die Erörterungen, welcher Sicherungsweg der billigste ist, zugleich aber den Gläubiger in seinen ihm zugesagten Rechten nicht schmälert, nehmen bei Kreditverhandlungen einen weitaus breiteren Raum ein als die Niederlegung der Kreditbedingungen selbst. Die Sicherungswege sind heute fast sämtlich Umwege um „das“ Hindernis des Kreditverkehrs, das Finanzamt, und das besondere Metier des Steuersachverständigen ist es, diese Umwege zu finden und von den verbotenen Wegen zu unterscheiden. Die Sicherungsübereignung ist nun das bei weitem billigste Sicherungsmittel; denn wenn in dem Vertrage lediglich die Abrede getroffen ist, daß zur Sicherung einer Schuld bewegliche Sachen auf den Gläubiger übertragen werden, ohne daß das Entgelt bezeichnet wird, so wird lediglich der allgemeine Vertragstempel von 3 M. (T. Nr. 18 Ziff 2 Preuß. Stempel-St. G.) fällig. Umsatzsteuerpflicht aber besteht nach einem Urteil des Reichsfinanzhofes vom 21. VI. 1922 (Jur. Wochenschrift S. 1715) dann nicht, wenn der Gläubiger die Sache nicht an Zahlungs Statt annehmen, sondern sich nur in Höhe der Forderung befriedigen darf[1]).

B. Diesen in der Hauptsache dem Schuldner zugute kommenden Vorzügen der Sicherungsübereignung steht aber eine große Reihe schwerwiegender Gefahren teils für den Sicherungsnehmer, teils für weitere Kreise gegenüber.

[1]) Werden Wertpapiere sicherungsweise übereignet, so ist dieser Vorgang lt. § 35 Kapitalverkehrssteuergesetz börsenumsatzsteuerpflichtig; Urteil des 2. Senats des Reichsfinanzhofs vom 13. 4. 26 — II A 115/26 — in Jur. W. 1926 S. 2488/89.

I. So diejenige einer nochmaligen Veräußerung [de]s sicherungsweise bereits übereigneten Objekts durch den Si[che]rungsgeber an einen gutgläubigen Dritten (wobei hervorzuheben ist, daß der gute Glaube in die bloße Verfügungsbefugnis [de]s Veräußernden unter den Voraussetzungen des § 366 HGB [ge]nügt). Diesem gefährlichen guten Glauben Dritter kann [der] Gläubiger praktisch dadurch vorbeugen, daß er dem Schuld[ner] die für alle, die darauf achten, erkennbare, möglichst nicht [oh]ne weiteres zu entfernende Beschilderung des Objekts mit [der] Gläubigerfirma oder deren Anfangsbuchstaben zur Bedingung macht, deren Einhaltung jederzeit nachzuprüfen er sich zw[eck]mäßig ausdrücklich im Übereignungsvertrag vorbehält. Er [er]schwert dadurch die Begehung einer zwar strafrechtlich zu ahndenden, aber nur einen Schadensersatzanspruch hinterlas[sen]den Untreue. Einen völlig sicheren Schutz gewährt diese M[aß]nahme jedoch ebensowenig wie der Geldschrank gegen[über] dem Sauerstoffgebläse. Im übrigen ist diese Gefahr nicht [ei]ne solche, die nur dem Institut der Sicherungsübereignung anha[ftet], sondern die jeder mittels Besitzkonstituts (d. h. Ersetzung [der] dinglichen Übergabe durch ein Rechtsverhältnis gemäß § 6[8] BGB) vorgenommenen Eigentumsübertragung drohen kann. [E]r[wähnung] Erwähnung bedarf in diesem Zusammenhang, daß das Rei[chs]gericht (Entsch. Bd. 77 S. 202 ff.) für die Rechtswirksam[keit] einer Verpfändung, bei der der Pfandgegenstand im Geschä[fts]betrieb des Schuldners verbleibt, einer seiner Angestellten [ger]n als Treuhänder (Besitzdiener) des Gläubigers bestellt wird, in den Betrieb des Schuldners eingreifende Maßnahmen verla[ngt], die das neue Herrschaftsverhältnis mit für alle Beteiligten, [d]ie sehen wollen, deutlich wahrnehmbaren Kennzeichen nach au[ßen] kundmachen.

II. Weitere Gefahren einer Sicherungsübereignung kön[nen] daraus erwachsen, daß der Gläubiger es unterlassen hat, zu [pr]ü[fen], ob der ihm übereignete Gegenstand Zubehör [ein]es Grundstücks ist, das in der III. Abteilung des Grundb[uch]s bereits Lasten aufweist. Da diese Lasten sich nach § 1120 B[GB] auch auf das Grundstückszubehör erstrecken, rangiert der Ü[ber]eignungsgläubiger hinter dem (bereits eingetragenen) Hypo[th]ekar und hat in der Zwangsversteigerung heute regelmäßig [d]as Nachsehen.

III. Ähnlich ist das weniger bedeutungsvolle Verm[ie]ter- oder Verpächterpfandrecht an einem Übereignu[ng]sobjekt zu berücksichtigen (vgl. auch § 936 Abs. I S 3 u. Abs. II BGB sowie RG in I. W. 07 S. 672 Nr. 5).

IV. Komplikationen können namentlich auch dann eintre[ten], wenn das Sicherungsobjekt eine veränderliche Sachgesamtheit, insbesondere ein Warenlager, ist, dessen Zugänge [m]it Eigentumsvorbehalt belastet sind. Ein solcher [Fa]ll ist in Heft 1 S. 57 fg des neuesten, noch nicht abgeschlossenen Bandes 113 der Reichsgerichtsentscheidungen behandelt, dessen Tatbestand und Gründe hier näher zu erörtern zu [we]it führen würde. An Rechtsgrundsätzen lassen sich daraus [et]wa die folgenden herausschälen: 1. Eine Sicherungsübereign[un]g kann auch auf künftig einzubringende Waren gültig [e]rstreckt werden (bereits früher anerkannter Rechtssatz). 2. M[an]gels Bestimmtheit des übereigneten Gegenstandes ist [die] Sicherungsübereignung wirkungslos (so z. B. wenn aus ei[nem] Warenlager immer nur eine zahlenmäßig — nicht im einzel[nen] — bestimmte Menge — 3500 Sack — als übereignet gelten so[ll]). 3. Der erforderlichen Bestimmtheit als Sicherungsobjekt erm[an]gelt der mit seinen künftigen Zugängen übereignete gesa[mte] Bestand eines Warenlagers unter Umständen auch dann, w[enn] an später eingebrachten Warenbeständen ein Eigentu[ms]vorbehalt haftet; in solchem Falle hängt die Rechtswi[rk]samkeit der Sicherungsübereignung von dem guten Glau[b]en des Sicherungsnehmers ab: a) Erlosch der Vorbehalt info[lge]

seiner Gutgläubigkeit, so bildet nach wie vor der gesamte Lagerbestand den Gegenstand der Übereignung. b) Erlosch der Vorbehalt mangels Gutgläubigkeit nicht, so ist nicht mehr der gesamte Bestand des Lagers übereignet, sondern nur der (vom Vorbehalt nicht ergriffene) Teil; dieser aber war unbestimmt hinsichtlich der dazugehörigen einzelnen Stücke. Gerät der Sicherungsgeber nunmehr in Konkurs, so hat der Gläubiger kein Absonderungsrecht an dem Warenlager. Die Übereignung war also illusorisch. (Diese Rechtssätze sind aufgebaut auf den §§ 934, 931 BGB.)

V. Die Gefahr, daß eine Sicherungsübereignung als sogenannter Knebelvertrag nichtig ist, bedarf an diesem Orte kaum näherer Erörterung. Ein solcher Nichtigkeitsgrund ist in der Regel nur dann gegeben, wenn der Sicherungsgeber seine Habe in solchem Maße an einen Gläubiger übereignet, daß er zu diesem in ein der Schuldknechtschaft gleichkommendes Hörigkeitsverhältnis gerät.

VI. Wichtiger ist die Erörterung einer Gefahr, die aus dem neuesten, zur Frage der Sicherungsübereignung abgegebenen Gutachten des Reichsfinanzhofes vom 8. VII. 1926 — V. D. 11/25 S vgl. I. W. 1926 Heft 16 S. 2124 Nr. 3 — erwächst. Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß dem Sicherungsnehmer kein Interventionsrecht gemäß § 301 Reichsabgabenordnung zustehe, sondern lediglich ein Recht auf vorzugsweise Befriedigung aus dem Erlöse des Sicherungsgutes gemäß § 319 RAO. Oder anders ausgedrückt: das Recht des Sicherungsnehmers ist nur das eines Pfandgläubigers, nicht eines Eigentümers. Wirtschaftlich gesprochen heißt das: das Finanzamt kann rückständige Steuern ohne Rücksicht auf eine Sicherungsübereignung durch Zwangsvollstreckung in das betreffende Gut (etwa Warenlager) des Steuerschuldners (Sicherungsgebers) beitreiben. Was bei der heutigen Absatzkrise bei derartigen Versteigerungen, zu der die einsamen Kauflustigen nur mit der Absicht, weit unter Wert zu steigern, erscheinen, für die Regel als Barerlös herausspringt, ist bekannt. Facit: Das Recht auf vorzugsweise Befriedigung bedeutet für den Sicherungsgläubiger Entziehung der Sicherung und Beschränkung auf einen zu dem Wert des Gegenstandes meist in unangemessenstem Verhältnis stehenden Geldbetrag.

VII. Eine besondere Bedeutung kommt schließlich noch dem jüngsten Urteil des Reichsgerichts vom 4. VI. 1926 — VI. 41. 26. — (Bank-Archiv S. 438) zu. Dieses fordert bei Vermeidung der Nichtigkeit der Sicherungsübereignung, „daß die Vertragsschließenden sich über ein konkret bestimmtes obligatorisches oder dingliches Rechtsverhältnis einigen, das ein Nutzungsrecht oder eine Verwaltungspflicht des Veräußerers begründet". Es reicht also nicht aus, wenn — wie man das vielfach in Verträgen findet — Einigung nur in dem Sinne besteht, daß der Besitz des Veräußerers lediglich auf die Dauer der Verpflichtung gegenüber dem Sicherungsnehmer beschränkt sein soll. Es muß vielmehr ausdrücklich ein Rechtsverhältnis gemäß § 868 BGB, z. B. Verwahrung, vereinbart werden. Das besondere, einem Treuhandvertrag eigentümliche Verwahrungsverhältnis zwischen Treuhänder und Treugeber kann aber nicht den Grund abgeben, aus dem der mittelbare Besitz dem Sicherungsgeber verbleiben soll! Denn der Sicherungsgeber kann durch den Besitzvorbehalt nicht Treuhänder des Sicherungsnehmers werden, weil aus dessen Vermögen ein Recht ausgeschieden und auf den Geber übertragen wurde (RG. a. a. O. und Bd. 84 S. 217; vgl. demgegenüber aber auch das Urteil des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 26. VI. 1926 — U 50. 26 — Bank-Archiv S. 477). Diese neue höchstrichterliche Entscheidung bedeutet keine Fortentwicklung des Instituts der Sicherungsübereignung. Sie hat vielmehr offenbar eine ihre Anwendung eindämmende Tendenz, die den Sicherungsnehmer zu äußerster Sorgfalt bei Abfassung der Verträge mahnt, insbesondere auch zur Wahl eines der wirklichen Sachlage entsprechenden Rechtsverhältnisses im Sinne des § 868 BGB, da andernfalls trotz Einigung über ein „konkret bestimmtes Rechtsverhältnis" Anfechtungsgründe (§§ 117, 119 BGB) gegeben sein könnten.

C. Neben diesen Gefahren für den Sicherungsnehmer besteht eine weitere, die größere Kreise zieht. Sie entspringt jener Eigenschaft der Sicherungsübereignung im Verborgenen zu blühen, durch die sie sich dem Schuldner besonders angenehm macht. Der Besitz eines bedeutenderen (einem Dritten sicherungsweise übereigneten) Warenlagers läßt den Schuldner nach außen durchaus potent und kreditwürdig erscheinen, weil die Belastung des Lagers nicht offenkundig ist. Hier setzen Angriffe aus Wirtschaftskreisen ein, die bereits von einer Unterhöhlung der Vertrauensbasis im Handel sprechen und für diese Folge der Sicherungsübereignung insbesondere die Kreditpolitik der Banken verantwortlich machen (ein Vorwurf, der mit dem Hinweis leicht abzutun ist, daß die Banken trotz der Gefahren der Sicherungsübereignung der Wirtschaft auch dann beispringen, wenn sie faute de mieux nur diese Sicherung erhalten können).

D. Vom Gläubigerstandpunkt aus bleibt nach alledem kaum etwas Gutes an der Sicherungsübereignung. Die angeführten rechtlichen und wirtschaftlichen Bedenken lassen es vielmehr angezeigt erscheinen, zur Zeit vor der Anwendung des Instituts zu warnen; sie werden aber hoffentlich bald im Wege der Gesetzgebung behoben werden, da der Reichstag sich bei Wiederzusammentritt mit dem Initiativantrag Keinath und Gen. betreffend Einführung des Registerpfandrechts zu befassen haben wird. Wie diese Bezeichnung besagt, wird mit dem Antrag die Einführung einer Mobiliarverpfändung (nicht Übereignung) unter Verwendung eines öffentlichen Buches (nach Analogie des Grundbuches) erstrebt, und zwar einer neuartigen Verpfändung ohne Besitzübertragung[2]). Die dem Reichstag für die Verhandlungen vorgelegte Denkschrift des Reichsjustizministeriums erklärt allerdings leider den Versuch einer Kodifizierung der Materie für schwer ausführbar. Man darf der Stellungnahme des Reichstags daher mit erhöhter Spannung entgegensehen. Eine Lösung wird aber gefunden werden müssen; denn die Sicherungsübereignung bildet — wie der Reichsfinanzhof in seinem oben erörterten Gutachten (man möchte meinen: nicht zur Stütze seines Ergebnisses!) hervorhebt — im heutigen Kredit- und Wirtschaftsleben eine wirtschaftliche Notwendigkeit! Man wird sie deshalb nicht weiter sich selbst überlassen können, darf auch die Wirtschaft nicht den ohne gesetzliche Regelung nicht zu bannenden Gefahren und damit steter Beunruhigung aussetzen. Dies um so weniger, als ein Registerpfandrecht in anderen Ländern, wie Frankreich und England, bereits seit langem bekannt ist und anscheinend ohne Anstände gepflegt wird.

[2]) Vgl. auch Gesetz, betreffend die Ermöglichung der Kapitalkreditbeschaffung für landwirtschaftliche Pächter v. 3. 7. 1926 RGBl. I S. 399.

Bücherschau.

— **Aufgaben aus der Elektrotechnik.** Ein Wiederholungs- und Übungsbuch für den Unterricht und zum Selbststudium von Dr. techn. Robert Mayer. I. Teil. Gleichstromtechnik. Zweite vermehrte und verbesserte Auflage mit 260 Übungsbeispielen nebst Lösungen, 50 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. Leipzig und Wien 1926. Franz Deuticke, III, 203 Seiten. Preis geh. 6 M.

Bei der vorliegenden zweiten Auflage sind die den einzelnen Aufgabengruppen vorangehenden Erläuterungen vor allem durch Aufnahme der Herleitung der Formeln erweitert worden. Dadurch kann das gut ausgestattete Werk auch als Wiederholungs- und Nachschlagebuch gute Dienste leisten. In 10 Abschnitten bringt es zahlreiche mit Geschick ausgewählte Aufgaben aus dem gesamten Gebiete der Gleichstromtechnik mit ausführlichen Lösungen, die dem Studierenden die zur Einübung der physikalischen Grundgesetze der Elektrotechnik notwendigen Hilfsmittel bieten und im besonderen praktische Fälle berücksichtigen. Sch.

Betrachtungen über Wirtschaftlichkeit im Dampflokomotivbetriebe.

Von Reichsbahnoberrat **Humbert**, Magdeburg.

(Schluß.)

Von gewissem Einfluß auf den Kohlenverbrauch ist ferner die laufende Abnutzung der Lokomotiven. Sie kann aber mit Rücksicht auf die dauernde Wartung der Lokomotiven in den Betriebswerken im allgemeinen als verhältnismäßig gering angenommen werden.

In welcher Weise die Witterungsverhältnisse zu gewissen Jahreszeiten den Kohlenverbrauch beeinflussen können, erkennt man am besten, wenn man z. B. die Kohlenverbrauchsziffern während eines Winter- und Frühjahrsmonats bei einem Dienstplane vergleicht, in dem während dieser Monate von Lokomotiven der gleichen Gattung auf denselben Strecken Züge mit ungefähr gleicher Belastung gefahren worden sind. Auf den sich ergebenden Unterschied in den Kohlenverbrauchsziffern können die Streckenverhältnisse und Zugbelastungen einen nur ganz unwesentlichen Einfluß ausgeübt haben, da sie ja durchweg die gleichen geblieben sind. Der Unterschied kann somit fast nur von dem Einfluß der Witterung herrühren. Die bei einigen derartigen Dienstplänen während der Monate Februar und Mai 1926 angestellten Ermittelungen ergaben 15,4, 14,5 und 11,5 Tonnen auf 1000 Kilometer im Februar gegenüber 14,2, 13,4 und 10,6 Tonnen im Mai oder in Vomhundertsätzen ausgedrückt 8,5 8,2 und 8,5 % mehr im Februar gegenüber Mai. Die durch Witterungseinflüsse hervorgerufenen Unterschiede im Kohlenverbrauch sind, im Vierteljahresdurchschnitt gerechnet, für gewöhnlich am größten vom Winter zum Frühjahr und vom Sommer zum Herbst und am kleinsten vom Herbst zum Winter und vom Frühjahr zum Sommer.

Es kann daher wohl der Schluß gezogen werden, daß die Witterungseinflüsse auf das Steigen und Fallen des Kohlenverbrauchs im Lokomotivbetriebe, besonders in den Zeiten vom Winter zum Frühjahr und vom Sommer zum Herbst in regelmäßiger Wiederkehr einen maßgeblichen Einfluß ausüben, während die Verkehrsverhältnisse nur dann von erheblicherem Einfluß sein können, wenn man aus Verkehrsrücksichten gezwungen ist, nicht die Zahl, sondern vorwiegend die Belastung der Züge zu ändern.

Um brauchbare Durchschnittsverbrauchssätze zu erhalten, ist es erforderlich, für deren Ermittlung einen angemessenen Zeitraum festzulegen. Dieser darf nicht zu kurz sein, damit die Darfverbrauchssätze nicht zu großen Schwankungen unterworfen und dann als Richtsätze schlecht zu gebrauchen sind. Für einen solchen Zeitraum erscheint ein Monat reichlich kurz bemessen, da die monatlichen Schwankungen im Kohlenverbrauch in den einzelnen Dienstplänen zeitweise recht merkliche Unterschiede zeigen können. Auch ist zu berücksichtigen, daß die zur Festsetzung der Kohlendarfverbrauchssätze eines Monats erforderlichen Istverbrauchssätze des Vormonats erst zur Verfügung stehen, nachdem bereits ein großer Teil des für die Festlegung der Darfverbrauchssätze in Frage kommenden Monats verflossen ist, so daß die Bekanntgabe der neuen Darfverbrauchssätze an die Personale zu spät erfolgen würde.

Als angemessener Zeitraum kann das auch mit den Jahreszeiten ziemlich übereinstimmende Kalendervierteljahr angesehen werden, in dem die durch besondere Ursachen zeitweise im Kohlenverbrauch hervorgerufenen Schwankungen keinen derartigen Einfluß auf die Festsetzung der Darfverbrauchssätze ausüben können, daß letztere als Richtsätze nicht zu gebrauchen wären.

Um bei der Festsetzung neuer Durchschnittsdarfverbrauchssätze den Einfluß der Witterungsverhältnisse entsprechend berücksichtigen zu können, empfiehlt es sich, die Schwankungen im Kohlenverbrauch in Beziehung zu den durchschnittlichen Temperaturunterschieden zu bringen, da die Kohlenverbrauchsschwankungen in den einzelnen Zeiträumen im allgemeinen steigen und fallen wie die Durchschnittstemperaturen dieser Zeiträume, und zwar in der Weise, daß der Kohlenverbrau[ch] mit steigender Temperatur abnimmt und mit fallender Tem[pe]ratur zunimmt. Ferner ist zu beobachten, daß diese Schw[an]kungen um so größer sind, je niedriger und um so kleiner, [je] höher die Temperatur ist. Man kann bei Temperaturen über [0°] je nach der Jahreszeit auf 1 bis 3° Temperaturunterschied u[nd] bei Temperaturen unter 0° auf 0,5° Temperaturunterschied et[wa] 1 % Schwankung im Kohlenverbrauch rechnen.

Die nebenstehend aufgeführte Tafel d gibt Durchschnittswe[rte] für die von Vierteljahr zu Vierteljahr und in den einzeln[en] Vierteljahren in Anlehnung an die Temperaturänderungen a[uf]tretenden Schwankungen im Kohlenverbrauch. Diese Zahl[en] werden zweckmäßig jährlich nachgeprüft, um sie nötigenfa[lls] ergänzen und verbessern zu können.

Hat man nun z. B. aus bereits vorhandenen Nachweisung[en] für die beiden ersten Vierteljahre eines Jahres als Dur[ch]schnittsunterschied im Kohlenverbrauch bei einem Dienstpla[n] 8 % festgestellt, während die Durchschnittstemperaturen dies[er] beiden Vierteljahre + 3° (Januar/März) und + 13° (Apr[il]-Juni) betrugen, so würde man annehmen können, d[aß] $\frac{13-3}{1,5} = \sim 6,7\,\%$ Unterschied im Kohlenverbrauch auf den Einfl[uß] der Witterungsverhältnisse und $8 - 6,7 = 1,3\,\%$ auf ande[re] Ursachen zurückzuführen waren.

Es erscheint zweckmäßig, bei der Festsetzung neuer Da[rf]verbrauchssätze, die infolge von Verkehrsänderungen oder a[us] anderen Ursachen auftretenden Schwankungen unberücksicht[igt] zu lassen, da sie sich einerseits im voraus schwer feststell[en] lassen, man andererseits dann aber die Möglichkeit hat, alle [er]heblicheren Schwankungen, die durch Witterungseinflüsse nic[ht] bedingt sein können, zu erkennen und des näheren zu unt[er]suchen, ob und inwieweit sie etwa den Lokomotivbetrieb u[n]wirtschaftlich beeinflussen.

Um brauchbare Durchschnittszahlen bei der Ermittelung d[er] Temperaturunterschiede in den einzelnen Zeitabschnitten [zu] erhalten, empfiehlt es sich, diese Unterschiede aus dem Durc[h]schnitt gleicher Zeitabschnitte der beiden letzten zurücklieg[en]den Jahre zu entnehmen, damit etwaige in einem Zeitabschnit[t] durch abnorme Witterungsverhältnisse hervorgerufene ung[e]wöhnlich starke Temperaturschwankungen einigermaßen au[s]geglichen werden.

Beträgt z. B. die aus den ersten Vierteljahren der beid[en] letzten Jahre ermittelte Durchschnittstemperatur + 2° und di[e]jenige der zweiten Vierteljahre dieser beiden Jahre + 13°, [so] würde man als voraussichtlichen Temperaturunterschied zw[i]schen dem ersten und zweiten Vierteljahr des laufenden Jahr[es] $13 - 2 = 11°$ annehmen können, so daß man nach Tafel d m[it] einer Schwankung im Kohlenverbrauch vom ersten zum zweit[en] Vierteljahr von $\frac{11}{1,5} = \sim 7,3\,\%$ zu rechnen haben würde.

Da die Witterungsverhältnisse die Lokomotiven eines Dire[k]tionsbezirks mehr oder weniger gleichmäßig beeinflussen, [so] kann man die aus ihnen bzw. den Temperaturverhältnissen [in] der obigen Weise ermittelten Vomhundertzahlen auf sämtlic[he] Dienstpläne eines Direktionsbezirks bei der Ausrechnung neu[er] Darfverbrauchssätze anwenden. Um nun die für das zwei[te] Vierteljahr des laufenden Jahres gültigen Durchschnittsdarfve[r]brauchssätze zu erhalten, würden die Durchschnitts-Istve[r]brauchssätze des ersten Vierteljahres der einzelnen Dienstplä[ne] um die vorher errechneten 7,3 % zu verringern sein. In äh[n]licher Weise würden die Durchschnittsdarfverbrauchssätze für di[e] anderen Vierteljahre ermittelt werden können. Die so errechn[e]ten Sätze würden als Darfverbrauchssätze für die mittlere[n] Monate der einzelnen Vierteljahre gelten können. Um die Dar[f]

Ermittlung der Vomhundertsätze für die Schwankungen des Kohlenverbrauchs aus den Unterschieden zwischen den Durchschnittstemperaturen in den einzelnen Zeitabschnitten.

Es entspricht: bei der endgültigen Ermittlung der Darfverbrauchssätze für Kohlen						bei der vorläufigen Ermittlung der Darfverbrauchssätze für Kohlen für die ersten Monate der einzelnen Vierteljahre.		
inem durchschnittlichen Temperaturunterschied in Graden	beim Vergleich der Zeiträume	eine Schwankung des Kohlenverbrauchs in % + oder —	einem durchschnittlichen Temperaturunterschied in Graden	beim Vergleich der Zeiträume	eine Schwankung des Kohlenverbrauchs in % + oder —	einem durchschnittlichen Temperaturunterschied in Graden	beim Vergleich der Zeiträume	eine Schwankung des Kohlenverbrauchs in % + oder —
1,0 *	1. Vierteljahr (Februar) gegenüber 4. Vierteljahr (November)	+ 1,0	3,0	3. Vierteljahr (August) gegenüber 2. Vierteljahr (Mai)	— 1,0	1,0 *	Januar gegenüber Oktober u. November	+ 1,0
1,0 *	Januar gegenüber Februar	+ 1,0	3,0	Juli gegenüber August	— 1,0	1,5 *	April gegenüber Januar u. Februar	— 1,0
1,0 *	März gegenüber Februar	— 1,0	2,5	September gegenüber August	+ 1,0			
1,5 *	2. Vierteljahr (Mai) gegenüber 1. Vierteljahr (Februar)	— 1,0	2,0	4. Vierteljahr (November) gegenüber 3. Vierteljahr (August)	+ 1,0	3,0	Juli gegenüber April u. Mai	— 1,0
2,0	April gegenüber Mai	+ 1,0	2,0	Oktober gegenüber November	— 1,0	2,0	Oktober gegenüber Juli u. August	+ 1,0
2,5	Juni gegenüber Mai	— 1,0	1,5 *	Dezember gegenüber November	+ 1,0			

* Bei Temperaturen unter 0° kann man auf je 0,5° Temperaturunterschied 1% Schwankung im Kohlenverbrauch rechnen.

Tafel d.

erbrauchssätze für die beiden anderen Monate eines Viertelahrs zu erhalten, würden die Darfverbrauchssätze des mittleren Monats in den einzelnen Dienstplänen entsprechend denenigen Temperaturunterschieden zu erhöhen oder zu erniedrien sein, die im Durchschnitt der beiden letzten Jahre zwischen r mittleren Vierteljahrstemperatur und den mittleren Tempeaturen der beiden anderen Monate des betreffenden Viertelhres vorhanden waren.

Wenn z. B. im Durchschnitt der beiden letzten Jahre die mittre Temperatur des zweiten Vierteljahres + 13°, die mittlere emperatur im April + 9° und diejenige im Juni + 16° betrug, nn würden unter Benutzung der Zahlen der Tafel d in den nzelnen Dienstplänen die für Mai des laufenden Jahres bereits mittelten Darfverbrauchssätze um $\frac{13-9}{2} = 2\%$ zu erhöhen in, um die Darfverbrauchssätze für April, und um $\frac{16-13}{2,5} =$ 2 % zu erniedrigen sein, um die Darfverbrauchssätze für Juni erhalten. Da die Ausrechnung der Darfverbrauchssätze eines ierteljahres erst im Laufe des ersten Monats des betreffenden ierteljahres erfolgen kann, weil ein Teil der hierzu nötigen nterlagen für die Ermittlung der Durchschnitts-Istverbrauchstze des vorhergehenden Vierteljahres von den Dienststellen cht eher eingesandt werden kann, so ist es erforderlich, für die sten Monate eines jeden Vierteljahres zunächst vorläufige arfverbrauchssätze als Richtsätze festzusetzen.

Die Ermittlung dieser Sätze kann in der Weise erfolgen, daß an in jedem Dienstplan den Durchschnitts-Istverbrauchssatz r beiden bereits verflossenen ersten Monate des vorhergehenn Vierteljahres um so viel Vomhundert erniedrigt bzw. erht, als dem Unterschied zwischen den Durchschnittstemperaren dieser beiden Monate und des ersten Monats des folgenden erteljahres, im Durchschnitt der beiden letzten Jahre genmen, entspricht. Wenn z. B. der vorläufige Darfverbrauchssatz eines Dienstplanes für April festgesetzt werden soll, so stellt man den Durchschnitts-Istverbrauchssatz der Monate Januar und Februar dieses Dienstplanes fest, wofür in der zweiten Hälfte des Monats März die Unterlagen bereits vorhanden sind. Die Durchschnittstemperatur der Monate Januar und Februar, im Durchschnitt der beiden letzten Jahre genommen, möge + 2° und die Durchschnittstemperatur des Monats April, in der gleichen Weise ermittelt, + 9° betragen. Dann ergibt sich unter Verwendung der betreffenden Zahl der Tafel d der vorläufige Durchschnittssatz für den Monat April des laufenden Jahres, indem man den Durchschnitts-Istverbrauchssatz für Januar und Februar des laufenden Jahres um $\frac{9-2}{1,5} = \sim 4,8\%$ erniedrigt. In ähnlicher Weise können die vorläufigen Darfverbrauchssätze der ersten Monate der übrigen Vierteljahre ermittelt werden.

Die Sonderlokomotiven erhalten am zweckmäßigsten den Darfverbrauchssatz desjenigen Dienstplanes, zu dem sie ihrer Gattung nach gehören und in dem sie für gewöhnlich Aushilfsleistungen verrichten.

Will ein Personal mit der ihm anvertrauten Lokomotive wirtschaftlich arbeiten, so muß es danach streben, die so festgesetzten Darfverbrauchssätze zu unterschreiten, was für gewöhnlich denjenigen Personalen nicht schwer fallen dürfte, die ihre Lokomotive sachgemäß zu behandeln verstehen. Andererseits kann durch unsachgemäße Behandlung einer Lokomotive ein erheblicher Mehrverbrauch an Kohlen stattfinden.

In dem Buche von Bager-Hansmann „Über wirtschaftlichen Brennstoffverbrauch im Eisenbahnbetriebe“ sind beim Abschnitt II E, in dem Betrachtungen über die Behandlung der Lokomotiven im Dienste angestellt werden, verschiedene lehrreiche Beispiele aufgeführt, die zeigen, welche Kohlenverluste durch falsche Bedienung der Lokomotive seitens des Personals eintreten können. Wenn z. B. während des Arbeitens der Loko-

motivmaschine die Feuertür geöffnet wird, so kann dies einen Brennstoffverlust von etwa 3 kg je Minute zur Folge haben. Sorgt der Heizer nicht für gute Unterhaltung des Feuers, so daß es verschlackt und sich in ihm Löcher bilden, so können diese Mängel einen Verlust an Kohle von 2 kg/min. ergeben. Recht hoch ist der Brennstoffverlust beim Abblasen von Sicherheitsventilen, der von Bager-Hansmann im Durchschnitt auf etwa 7 kg/min. geschätzt wird.

Diese wenigen Beispiele zeigen, wie stark der Brennstoffverbrauch durch nachlässige und unsachgemäße Behandlung einer Lokomotive seitens des Personals steigen kann, und man schätzt nicht zu hoch, wenn man die Verluste an Brennstoff, die durch derartige mangelhafte Behandlung von Lokomotiven zugleich während eines kurzen Zeitraumes eintreten können, im ganzen zu etwa 10 kg/min. annimmt.

Wie hoch sich der durch derartige Umstände während einer Dienstschicht hervorgerufene Verlust an Kohle stellen kann, möge an einem Beispiel erläutert werden.

Der Kohlenverbrauch einer Personenzuglokomotive der Gruppe P 3517 (P 8) beträgt unter normalen Verhältnissen etwa 11 t auf 1000 Kilometer. Da eine solche Lokomotive in einer Dienstschicht im Mittel ungefähr 220 Kilometer bei etwa 4 Stunden reiner Fahrzeit zurücklegt, würde sich der Kohlenverbrauch in dieser Schicht auf $\frac{11\,000 \times 220}{1000} = 2420$ kg stellen. Nimmt man an, daß während der Fahrzeit von 4 Stunden auch nur in einer Zeit von im ganzen 20 Minuten eine nachlässige Behandlung der Lokomotive in der oben erwähnten Art stattfindet, so würde dies schon einen Brennstoffverlust von $20 \times 10 = 200$ kg, das sind $\sim 8\,\%$ des Kohlenverbrauchs der ganzen Dienstschicht ergeben.

Man erkennt aus diesen Darlegungen, daß es einem einigermaßen wirtschaftlich arbeitenden Lokomotivpersonal nicht schwer fallen kann, gegenüber mittleren Darfverbrauchssätzen an Kohlen zu sparen. Nimmt man auch nur 4 % als mögliche Durchschnittsersparnis im Jahre an, so würde dies für das deutsche Reichsbahngebiet bei einer Gesamtausgabe für Kohlen von etwa 300 Millionen Mark bereits eine jährliche Ersparnis von 12 Millionen Mark ergeben. Derartige Ersparnisse sind aber nur dann möglich, wenn die Lokomotiven auch in den Behandlungs- und Ausbesserungsanlagen der Betriebswerke dauernd gut in Stand gehalten und ausgebessert werden.

Die Schwankungen im Ölverbrauch der Lokomotiven lehnen sich nicht in der Weise wie beim Kohlenverbrauch an die Witterungsverhältnisse an. Sie zeigen aber auch ziemlich gleichmäßige Veränderungen, im Durchschnitt größerer Zeitabschnitte gemessen. Betrachtet man den Durchschnittsölverbrauch aller Lokomotiven eines Direktionsbezirks in den einzelnen Vierteljahren, so kann man für gewöhnlich ein allmähliches Steigen des Ölverbrauchs vom Herbst über Winter und Frühjahr bis zum Sommer und dann ein erhebliches Fallen vom Sommer zum Herbst feststellen. Die monatlichen Durchschnittsverbrauchssätze zeigen dagegen in den einzelnen Vierteljahren kein gleichmäßiges Steigen bzw. Fallen, sondern öfters ein Schwanken nach oben und unten und es empfiehlt sich daher zwecks Erzielung einigermaßen brauchbarer Durchschnittsdarfverbrauchssätze diese nicht für jeden Monat, sondern nur für jedes Vierteljahr festzusetzen.

Die Darfverbrauchssätze eines Vierteljahres können aus den Istverbrauchssätzen des vorhergehenden Vierteljahres ermittelt werden, indem man den Durchschnitts-Istverbrauchssatz eines jeden Dienstplanes dieses Vierteljahres um einen entsprechenden Vomhundertsatz erhöht bzw. erniedrigt. Einen hierfür brauchbaren Vomhundertsatz kann man erhalten, wenn man für alle Betriebslokomotiven eines Direktionsbezirkes den Durchschnitt nimmt aus den Unterschiedsbeträgen der den obigen Zeiträumen gleichen Vierteljahre der beiden letzten Jahre. Will man z. B. neue Darfverbrauchssätze für das zweite Vierteljahr des laufenden Jahres festlegen, so ermittelt man für alle Betrieb lokomotiven des Bezirks die Durchschnittsunterschiedsbeträg zwischen dem ersten und zweiten Vierteljahr der beiden letzte Jahre. Wenn in dem einen Jahre der Mehrverbrauch des zwe ten Vierteljahres an Öl gegenüber dem ersten Vierteljahr + 4 % und in dem anderen Jahre + 2 % betragen hätte, so würde ma einen Durchschnittsmehrverbrauch von $\frac{4+2}{2} = +3\,\%$ erhalte um den man die Istverbrauchssätze der einzelnen Dienstplän des ersten Vierteljahres im laufenden Jahr zu erhöhen hätte, u die neuen Durchschnittsdarfverbrauchssätze für das zwei Vierteljahr zu erhalten.

Vorläufige Darfverbrauchssätze für die ersten Monate eine jeden Vierteljahres kann man erhalten, wenn man in jede Dienstplan die Durchschnittsistverbrauchssätze der beiden erste Monate des vorhergehenden Vierteljahres um einen in der vo erwähnten Weise errechneten Vomhundertsatz erhöht bzw. e niedrigt.

Man tut gut, die Darfverbrauchssätze für Öl nicht zu niedri zu bemessen, da sonst für gewöhnlich die geringen Ersparniss beim Öl durch erhöhten Verbrauch der wesentlich teueren Kohl größtenteils wieder vernichtet werden. Hierbei kann man m Recht den alten Erfahrungssatz gelten lassen, nach dem de jenige gut fährt, der gut schmiert.

Um die Wirtschaftlichkeit im Kohlen- und Ölverbrauch b den einzelnen Dienstplänen eines Betriebswerkes laufend nach prüfen zu können, empfiehlt es sich, monatliche Aufzeichnunge zu machen, aus denen der Istverbrauch der Lokomotiven eine Dienstplanes gegenüber dem festgesetzten Darfverbrauch zu e sehen ist. Eine derartige Nachweisung zeigt Tafel e für di planmäßigen und Sonderlokomotiven eines Betriebswerke Unter A sind die Leistungen sowie der Kohlen- und Ölverbrauc der planmäßigen Lokomotiven und von Sonderlokomotiven i soweit aufgeführt, als diese in den einzelnen Plänen an Stelle vo behinderten planmäßigen Lokomotiven Dienst verrichtet habe während unter B nur die außerplanmäßigen Leistungen und de dazu gehörige Kohlen- und Ölverbrauch der Sonderlokomotive verzeichnet sind.

In Spalte 4 ist für die im Verschiebedienst beschäftigten L komotiven deren kilometrische Leistung in der üblichen Weis durch Vervielfältigung der Zahl der Verschiebedienststunde mit 7 gewonnen. Die Spalten 5 und 11 geben die Darfverbrauch sätze für Kohlen und Öl an, wie sie in der bereits früher ge schilderten Art für die einzelnen Dienstpläne ermittelt werde Die Spalten 8 und 14 weisen die ersparten bzw. mehr verbrauch ten Mengen nach. Aus den Spalten 10 und 16 erkennt man de Mehr- oder Minderverbrauch an Stoffen in Vomhundertsätze des Darfverbrauchs. Eine solche Zusammenstellung gibt ei Vergleichsbild über die Wirtschaftlichkeit der Lokomotive eines Betriebswerks im Kohlen- und Ölverbrauch in den ein zelnen Dienstplänen während eines Monats.

Sie gibt auch zugleich einen gewissen Maßstab für die meh oder minder erfolgreiche Tätigkeit der Aufsichtsbeamten de Betriebswerkes in der Überwachung der Wirtschaftlichkeit de Lokomotivbetriebsdienstes. Stellt man in gleicher Weise die Er gebnisse der Betriebswerke und Maschinenämter eines Direk tionsbezirkes, soweit die planmäßigen Lokomotiven in Frag kommen, in einer Tafel zusammen, so gibt eine derartige Zu sammenstellung gleichfalls die Möglichkeit, die Betriebswerk und Maschinenämter bezüglich des Grades ihrer Wirtschaftlich keit im Kohlen- und Ölverbrauch miteinander zu vergleichen Es empfiehlt sich, in die Gesamtzusammenstellung für eine Direktionsbezirk die Sonderlokomotiven mit ihren Sonderlei stungen unter B nicht einzubeziehen, da diese Lokomotiven fü gewöhnlich nur verhältnismäßig geringe kilometrische Leistun gen im Sonderdienst aufweisen und wegen ihres infolge der un regelmäßigen Arbeitsleistungen stark schwankenden Verbrauch an Kohlen und Öl gegenüber den Darfverbrauchssätzen da Durchschnittsergebnis störend beeinflussen würden. Solche Zu-

Nr. des Dienstplans	Zahl der Lok und Gattung	Zahl der Lok-personale	Zurückgelegte Lokkm	Darfverbrauch an Kohlen auf 1000 Lokkm	Gesamtdarfverbrauch an Kohlen $\frac{Sp. 4 \times Sp. 5}{1000}$	Gesamtistverbrauch an Kohlen	Gesamt-mehr (+)-minder(—)-verbrauch an Kohlen Sp. 6—Sp. 7	Mehr (+) Minder (—) verbrauch an Kohlen auf 1000 Lokkm $\frac{Sp. 8 \times 1000}{Sp. 4}$	Mehr (+) Minder (—) verbrauch an Kohlen in % des Gesamtdarfverbrauches $\frac{Sp. 8 \times 100}{Sp. 6}$	Darfverbrauch an Öl auf 1000 Lokkm	Gesamtdarfverbrauch an Öl $\frac{Sp. 4 \times Sp. 11}{1000}$	Gesamtistverbrauch an Öl	Gesamt-mehr (+)-minder(—)-verbrauch an Öl Sp. 12 — Sp. 13	Mehr (+) Minder (—) verbrauch an Öl auf 1000 Lokkm $\frac{Sp. 14 \times 1000}{Sp. 4}$	Mehr (+) Minder (—) verbrauch an Öl in % des Gesamtdarfverbrauches $\frac{Sp. 14 \times 100}{Sp. 12}$	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
				t	t	t	t	t		kg	kg	kg	kg	kg		
A. Planmäßige Lokomotiven.																
Dienstplan 11	5 P 3517	10	44 251	10,9	482,34	462,30	— 20,04	— 0,45	— 4,15	16,5	730,14	716,8	— 13,34	— 0,30	— 1,83	
„ 12	4 P 3517	8	45 662	9,9	452,05	433,70	— 18,35	— 0,40	— 4,05	17,6	803,65	827,0	+ 23,35	+ 0,51	+ 2,90	
„ 15	4 G 5616	12	20 765	18,1	375,85	362,90	— 12,95	— 0,62	— 3,45	22,6	469,29	452,0	— 17,29	— 0,83	— 3,68	
	2 G 5616		7 852	18,1	142,12	134,00	— 8,12	— 1,03	— 5,71	23,8	186,88	188,0	+ 1,12	+ 0,14	+ 0,60	
„ 16	10 G 4417	20	46 378	12,8	593,64	571,10	— 22,54	— 0,49	— 3,80	14,6	677,12	682,6	+ 5,48	+ 0,12	+ 0,81	
„ 17	2Gt 3312	5	10 236	4,9	50,16	49,50	— 0,66	0,06	— 1,32	8,5	87,01	79,5	— 7,51	— 0,73	— 8,63	
„ 18	3Gt 4415	9	13 477	11,2	150,94	132,30	— 18,64	— 1,38	— 12,35	14,1	190,03	190,3	+ 0,27	+ 0,02	+ 0,14	
Zus.			188 721	11,9	2247,10	2145,80	101,30	0,54	— 4,50	16,6	3144,12	3136,20	— 7,92	0,04	— 0,25	
B. Sonder-Lokomotiven.																
	P 3517		335	10,9	3,65	3,90	+ 0,25	+ 0,75	+ 6,85	16,5	5,53	6,2	+ 0,67	+ 2,0	+ 12,10	
	G 4417		7 695	12,8	98,50	80,60	— 17,90	2,33	— 18,17	14,6	112,35	102,4	— 9,95	— 1,29	— 8,86	
	Gt 3312		115	4,9	0,56	0,50	— 0,06	— 0,52	10,71	8,5	1,00	2,0	+ 1,00	+ 8,69	+ 100,00	
Zus.			8 145	12,6	102,71	85,00	— 17,71	2,17	17,2	14,6	118,88	110,60	8,28	— 1,0	— 6,97	

Tafel e.

sammenstellungen geben den schlecht stehenden Betriebswerken einen Ansporn, den Ursachen einer größeren Unwirtschaftlichkeit des näheren auf den Grund zu gehen, wozu ihnen die jeweiligen Unterlagen der Tafel a bis c und e die Möglichkeit bieten.

Wenn man in der vorstehend geschilderten oder in einer anderen ähnlichen Weise laufend die Wirtschaftlichkeit im Dampflokomotivbetriebe überwacht, dann erhält man eine entsprechende Gewähr dafür, daß die Lokomotiven nicht allein zweckdienlich und sachgemäß unterhalten und behandelt werden, sondern auch erhebliche Ersparnisse an Brenn- und Schmierstoffen erzielt werden können.

Will man das persönliche Interesse des Personals bei der sparsamen Verwendung der Stoffe und der pfleglichen Behandlung der Lokomotiven noch besonders anregen, wodurch eine weitere merkliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann, so geschieht dies am zweckmäßigsten durch Gewährung von Prämien für besondere Leistungen. Etwaigen Unregelmäßigkeiten, die durch Nachlässigkeiten oder Verfehlungen dieses oder jenes Bediensteten bei einem Prämienverfahren entstehen können, kann am besten dadurch begegnet werden, daß das Verfahren recht einfach und übersichtlich gestaltet wird, wodurch die Möglichkeit gegeben ist, solchen Unregelmäßigkeiten ohne allzu große Mühe auf die Spur zu kommen.

Was zunächst die Gewährung von Prämien bei der wirtschaftlichen Verwendung der Stoffe anbelangt, so empfiehlt es sich nicht, mit Rücksicht auf den verhältnismäßig geringen Kostenaufwand für Öl gegenüber demjenigen für Kohle, bei den mit einem Prämienverfahren verbundenen ziemlich umfangreichen Arbeiten den Ölverbrauch mit in das Verfahren einzubeziehen.

Eine Prämie wird gewährt bei Ersparung von Kohle gegenüber besonders festgesetzten Darfverbrauchssätzen. Die Ausrechnung solcher Darfverbrauchssätze nach virtuellen oder Bruttotonnenkilometern erfordert, wie an anderer Stelle bereits erwähnt, recht erhebliche Arbeiten bei der Aufstellung der hierfür nötigen Nachweisungen und Zusammenstellungen, während sich die Feststellung solcher Sätze für eine bestimmte Kilometereinheit verhältnismäßig einfach gestaltet. Da bei der Ausrechnung der Kohlenprämien gleichfalls eine größere Zahl von Nachweisungen und Zusammenstellungen notwendig ist, so erscheint es zweckmäßig, auch das Kohlenprämienverfahren an die Festsetzung der Darfverbrauchssätze in Tonnen auf 1000 Kilometer anzulehnen, wobei die erforderlichen Nachweisungen ziemlich einfach und übersichtlich bleiben. Führer und Heizer erhalten ein bestimmtes Entgelt für jede Tonne Kohle, an deren Ersparung sie mitbeteiligt gewesen sind. Zwecks weiterer Vereinfachung der mit dem Verfahren verbundenen Arbeiten ist es ratsam, die Auszahlung der ersparten Beträge nicht monatlich, sondern vierteljährlich vorzunehmen. Man braucht dann monatlich nur die Zusammenstellungen zu machen, aus denen die von den einzelnen Bediensteten ersparten Tonnen zu ersehen sind.

Der Grad der pfleglichen Behandlung einer Lokomotive kann vor allem erkannt werden an der Zahl der Kilometer, die die Lokomotive zwischen zwei Hauptausbesserungen zurücklegt. Es empfiehlt sich daher, für jede Lokomotivgattung eine durchschnittliche kilometrische Leistung zwischen zwei Hauptausbesserungen festzulegen, die die Lokomotiven erreichen müssen, wenn sie mit Rücksicht auf die bei jeder großen Ausbesserung aufzuwendenden recht erheblichen Kosten im Betriebe entsprechend wirtschaftlich abschneiden sollen.

Als Durchschnittsleistungen kann man annehmen bei

Schnellzuglokomotiven etwa	100 000 km
Personenzuglokomotiven etwa	90 000 km
Güterzuglokomotiven etwa	60 000 km
Rangierlokomotiven etwa	40 000 km.

Für die einzelnen Gattungen würden die Zahlen noch genauer festzustellen sein. Bei den Rangierlokomotiven ist, wie üblich, eine Rangierstunde zu 7 km angenommen.

Für neu angelieferte Lokomotiven können die Sätze um etwa 10 % bei Schnell- und Personenzuglokomotiven und etwa 20 % bei Güterzug- und Rangierlokomotiven erhöht werden.

Die vorstehenden Leistungen können nicht nur erreicht, sondern in manchen Fällen auch noch erheblich überschritten werden, wenn, wie bereits des näheren erläutert, seitens der Betriebswerke stets für eine genügend scharfe Überwachung der Unterhaltung, Behandlung und Bedienung der Lokomotiven gesorgt wird.

Will man außerdem noch das Lokomotivpersonal an der pfleglichen Behandlung seiner Lokomotive und damit an der weiteren Erhöhung der kilometrischen Leistung derselben in ähnlicher Weise wie bei der wirtschaftlichen Verwendung der Kohle interessieren, so kann dies gleichfalls durch Gewährung eines bestimmten Entgelts für besondere kilometrische Leistungen bei Überschreitung der oben erwähnten Durchschnittsleistungen erfolgen.

Für je 1000 km, um die die Durchschnittsleistungen überschritten werden, würde den an der Mehrleistung beteiligten Bediensteten eine Zulage gewährt werden können, deren Höhe für die einzelnen Lokmotivgattungen verschieden festzusetzen wäre, derart, daß sich nicht zu unterschiedliche Beträge für einen bestimmten Zeitraum infolge der verschiedenartigen kilometrischen Leistungen der Lokomotiven der einzelnen Gattungen in dem gleichen Zeitraum ergeben. Die Auszahlungen könnten ähnlich, wie bei der Kohlenprämie vorgeschlagen, vierteljährlich n dieser zusammen erfolgen oder man könnte jedem beteiligten B diensteten eine entsprechende einmalige Zulage gewähren, we die Lokomotive zwecks Vornahme der nächsten größeren Au besserung einem Ausbesserungswerk zugeführt werden muß.

Zusammenfassend wäre noch zu erwähnen, daß wirtschaftlic Erfolge im Dampflokomotivbetriebe im allgemeinen nur erzi werden können durch ständige Überwachung aller in den B handlungs- und Ausbesserungsanlagen eines Betriebswerks den Lokomotiven auszuführenden Arbeiten sowie rechtzeiti Erkennung und Abstellung der einen unwirtschaftlichen Sto verbrauch und eine Verkürzung der Betriebsdauer der Lokom tiven hervorrufenden Mängel und Schäden. Wichtig ist fern die vorherige Festsetzung von Darfverbrauchssätzen für Bren und Schmierstoffe und die laufende Überwachung des Ve brauchs dieser Stoffe, welch letztere dadurch erleichtert we den kann, daß das betreffende Verfahren recht einfach u übersichtlich gestaltet wird.

Sodann kann die Wirtschaftlichkeit, soweit das Lokomoti personal hierbei in Frage kommt, noch weiter dadurch merkli gefördert werden, daß dieses Personal durch Gewährung v Prämien oder Zulagen für Ersparung von Kohle und Erhöhu der kilometrischen Leistungen an der sachgemäßen Bedienu und pfleglichen Behandlung der ihm anvertrauten Lokomotiv persönlich beteiligt wird.

Abstufung der durchschnittlichen Selbstkosten der Beförderung nach der Beförderungslänge.

Von Ingenieur **Friedrich Bazant**, Ministerialrat, Vorstand der Abteilung für den Verkehrsdienst bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurden verschiedene Versuche durchgeführt, um mit einem bescheidenen Aufwande an Rechenwerk aus den jeweils verfügbaren Buchungsergebnissen der Ausgaben durchschnittliche Selbstkostensätze für je 1000 Gesamtlasttonnenkilometer Leistung gesondert für jede Zuggattung, zu ermitteln. Diese Selbstkostensätze haben vornehmlich den Zweck, die Mindestkosten einer zu vollziehenden Beförderungsleistung rasch und übersichtlich abzuschätzen. Bei diesen Versuchen wurde nun auch ein Verfahren der Abstufung der durchschnittlichen Selbstkosten nach der Beförderungslänge angewendet, das vielleicht allgemeines Interesse besitzt und nachstehend mitgeteilt werden soll.

Zur Erläuterung erscheint es zunächst zweckdienlich, die angewendete allgemeine Gliederung der Selbstkostensätze kurz zu streifen. Jeder Selbstkostensatz wird in der Regel aus Hauptgruppen A, B, C und D gebildet, die wieder in Untergruppen a), b) usw. zerfallen. Von einer Erörterung der Vorgangsweise der Errechnung der Haupt- und Untergruppen soll vorweg ganz abgesehen werden und es wird nur ihr wesentlicher Inhalt nachfolgend schlagwortartig angeführt:

A. Abfertigungskosten.

a) Bahnhofdienst, Abfertigung der Personen und des Gepäcks,
b) Bahnhofdienst, Allgemeine Abfertigung der Güter,
c) Bahnhofdienst, Zuschlag zu b) für Magazins- u. Rampengüter.

B. Zugkosten.

d) Bahnhofdienst, Verschubmannschaften, Handweichensteller, Verschubkraft (Lokomotiven und ihre Mannschaften),
e) Fahrdienst, Zugbegleiter und zugehörige sachliche Erfordernisse,
f) Zugförderung, Lokomotivmannschaften und deren Ablöser, Betriebsstoffe aller Art,
g) Fahrparkerhaltung, Erhaltung von Lokomotiven und Wagen.

C. Wegekosten.

h) Bahnaufsicht, einschließlich Schrankendienst,
i) Bahnerhaltung, einschließlich Umgestaltungen,
k) Bahnhofdienst, Leitung des Zugverkehres, Verständigungsmittel, Signal- und Weichenstellung, sonstiger Bahnhofdienst,
l) Zugförderung, Verwaltungsdienst, maschinentechnischer Dienst, sonstiger Heizhausdienst, Wagenuntersuchung.

D. Allgemeine Unkosten.

m) Allgemeine Verwaltung,
n) Allgemeine Ausgaben f. Bedienstete,
o) Allgemeine und sonstige Ausgaben aller Art.

Bezeichnen wir nun den jeweiligen Zahlwert des auf die Ei heit eines Gesamtlasttonnenkilometers bezogenen Selbstkoste anteiles einer bestimmten Zugsgattung bei

den Abfertigungskosten . . . . . . mit A,
den Zugkosten . . . . mit B,
den Wegekosten . . . . mit C,
den allgemeinen Unkosten . . . . . . mit D,

so könnte die Ermittlung des Selbstkostensatzes S für die B förderungslänge x in der Form

$$S = (A + B + C + D)\,x \quad \ldots\ldots\ldots (1$$

erfolgen. Eine derartige Abstufung der Selbstkosten mit de Beförderungslänge kann jedoch aus verschiedenen Gründen nic voll befriedigen. So sind zunächst die Abfertigungskoste eigentlich Festwerte, die mit der Änderung der Beförderung länge keinen besonderen Schwankungen unterliegen. Ferne wird auch nur ein beschränkter Anteil der allgemeinen Unkoste mit der Beförderungslänge parallel wachsen. Diesen Umstände können wir dadurch Rechnung tragen, daß wir die Abfertigung kosten und die allgemeinen Unkosten für die betreffende Zug gattung auf die durchschnittliche Beförderungslänge l als be läufige Festwerte annehmen. In diesem Falle geht d Gleichung (1) in folgende Form über:

$$S = (A + D)\,l + (C + D)\,x \quad \ldots\ldots\ldots (2$$

Auf die Einheit einer Gesamtlasttonne und auf einen Kil meter Beförderungslänge zurückgeführt, stellt sich nun d Selbstkostensatz y aus der Gleichung (2) wie folgt dar:

$$y = (A + D)\,\frac{l}{x} + (C + D) \quad \ldots\ldots\ldots (3$$

Wie aus dem Schaubild 1 ersehen werden kann, ist die di Beziehungen zwischen der Beförderungsweite x und dem Selbs kostensatz y darstellende Kurve der Ast einer Hyperbel. Au der Diskussion dieser Gleichung ergibt sich, daß für die Beförd rungslänge Null der Selbstkostensatz unendlich würde. Dies Unstimmigkeit ist jedoch insofern belanglos, als durchschnit liche Selbstkostensätze für kurze Beförderungslängen überhau nicht verwendet werden. Demnach kann das scharfe Ansteige

er Kurve für kürzere Beförderungslängen hingenommen werden. Für eine unendliche Beförderungslänge würde der Selbstostensatz nur aus der Summe der Zugkosten und Wegkosten estehen, was vollständig in Ordnung ist, weil der Einfluß der bfertigungskosten und der Allgemeinen Unkosten in diesem alle vollständig verschwindend sein muß. Die Abstufung der elbstkostensätze für mittlere und größere Beförderungslängen rfolgt daher ganz korrekt.

Im Schaubild 2 ist ein praktischer Anwendungsfall dargestellt. ie untere Schaulinie zeigt die Selbstkostensätze eines Sitzatzkilometers III. Klasse eines bestimmten Schnellzuges auf erschiedenen Beförderungslängen. Zum Vergleiche wurde das rifmäßige kilometrische Fahrentgelt in versetztem Maßstabe

Abb. 1.

Abb. 2.

einer oberen Schaulinie darübergestellt. Aus diesem Grunde urde auch die Bezifferung des Höhenmaßstabes absichtlich weglassen. Die Stufenform der oberen Schaulinie ist durch die affelung der Schnellzugszuschläge bedingt. Obwohl bei der rifbildung nicht nur die Selbstkosten, sondern verschiedene dere Einflüsse zu berücksichtigen sind, ist die ziemlich gute bereinstimmung der Abstufung des Tarifes auf verschiedene förderungslängen mit den Selbstkosten deutlich zu erkennen. Für die ziffernmäßige Berechnung empfiehlt es sich, die Erbnisse der Abstufung der Selbstkostensätze für verschiedene lle der in Betracht kommenden Zuggattungen in Tafeln zusammenzufassen, die den Selbstkostensatz jeder Beförderungslänge in Hundertteilen des Selbstkostensatzes für die mittlere (durchschnittliche) Beförderungslänge angeben. Für den praktischen Fall einer einzelnen Berechnung wird zunächst die zu vollziehende Gesamtlasttonnenkilometerleistung errechnet und mit dem durchschnittlichen Selbstkostensatz vervielfacht. Schließlich wird sodann die Abstufung der Selbstkosten als Zuschlag oder als Verminderung abgesetzt, wobei es leichter möglich ist, den zahlreichen sonstigen Einflüssen auf die Selbstkosten durch Regelung des Zuschlages gerecht zu werden.

Wenn auch die vorgeführte Art der Abstufung der Selbstkosten von jenen Mängeln nicht frei ist, die jeder Schablone der Berechnung der Selbstkosten auf Grund allgemeiner Erwägungen anhaften, so liegen insbesondere in der Gleichmäßigkeit und Übersichtlichkeit des Rechnungsvorganges so viele Vorteile, daß er für Selbstkostenberechnungen auf Grund von überschlägigen, durchschnittlichen Selbstkostensätzen bestens empfohlen werden kann.

Die schwedische Staatsbahn im Jahre 1925.

Dem soeben erschienenen Jahresbericht der schwedischen Staatshn über das Berichtsjahr 1925 entnehmen wir folgendes: Das wedische Staatsbahnnetz umfaßte Ende 1924 insgesamt 36,4 km. Im Berichtsjahre traten zwei Linien hinzu, nämlich 1. Januar 1925 die — seit dem 1. Januar 1915 nur provirisch betriebene — Strecke Gällivare-Porjus mit 53 km und am 3. Dezember 1925 eröffnete Strecke Forsmo-Hoting mit 1 km, so daß das Staatsbahnnetz am 31. Dezember 1925 eine nge von 6010,4 km aufwies. Rechnet man die 68,5 km anteien Fährschiffstrecken hinzu, so betrug am 31. Dezember 1925 gesamte Betriebslänge der schwedischen Staatsbahn 6078,9 lometer. Außerdem wurden 112 km für staatliche Rechnung trieben. Die Zahl der zweigleisig betriebenen Strecken ist t 420,4 km, die der elektrisch betriebenen Strecken (Luleåksgränsen mit Nebenlinien nach Malmberget und Koskullulle) mit 449,4 km unverändert geblieben.

Außer den beiden bereits genannten, dem Betriebe übergebenen senbahnlinien wurde im Berichtsjahre auch der Eisenbahnaftwagenverkehr auf der 35 km langen Linie Dingle-Hedekasdbön, und zwar am 1. September 1925, aufgenommen. Die für atliche Rechnung betriebene Bahn Skara-Timmersdala wurde rkauft. Der Umbau des Stockholmer Bahnhofs und der einndenden Linien wurde im Berichtsjahre weiter betrieben. s gleiche gilt für die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Stockholm-Gotenburg und den Einbau der durchgehenden Luftdruckbremse. Eine neue Eisenbahnverkehrsordnung, die am 1. Januar 1926 in Kraft trat, ist am 12. Juni 1925 vom König erlassen worden. Der schwedische Reichstag ratifizierte das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr und das neue Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr, die aber, wie auch in Deutschland, noch nicht in Kraft treten konnten. Rückfahrkarten zu ermäßigtem Preise wurden allgemein eingeführt. Ein Vorschlag für eine durchgreifende Tarifreform wurde der schwedischen Regierung unterbreitet.

Für die Bahnunterhaltung wurden (ohne die etatsmäßigen Beamten des Bahnunterhaltungsdienstes) 7,5 Mill. Kr. (i. V. 7,6 Mill. Kr.) verausgabt, d. h. durchschnittlich 1186 Kr. für das Kilometer bei Hauptbahnen. Außerordentliche Gleisarbeiten sind jedoch dabei nicht berücksichtigt. Man ist weiter zu imprägnierten Schwellen übergegangen, um die Lebensdauer der Schwellen zu erhöhen und damit die Kosten für die laufende Unterhaltung zu ermäßigen. 32,41 % der Schwellen sind jetzt imprägniert.

Im Bau befanden sich folgende Linien: Forsmo-Hoting (eröffnet 3. Dezember 1925), Fortsetzung der Inlandsbahn, Lycksele-Stensele, Jörn-Gubblijaure, ein zweites Gleis auf den Strecken Tranås-Aneby und Aneby-Bodafors. Es wurden Vor-

untersuchungen für den Bau einer Bahn Övertorneå-Pajala (112 km, davon 90 km nördlich des Polarkreises) und einer Linie Morjärv-Kalix-Haparanda (93 km) ausgeführt.

Die Betriebsleistungen gestalteten sich folgendermaßen:

Mill. Zugkm im:	1913	1924	1925	Steigerung oder Rückgang 1925 seit 1913 %	seit 1924 %
Schnellzugdienst	3,53	3,28	3,03	— 14,2	— 7,6
Personenzugdienst	9,92	10,53	11,64	+ 17,3	+ 10,6
Gemischte Züge	3,12	2,28	2,21	— 29,2	— 3,1
Nahgüterzüge	3,90	3,11	3,05	— 21,8	— 1,9
Ferngüterzüge	3,00	3,47	3,51	+ 17,0	+ 1,2
Erzzüge	1,86	1,26	1,60	— 14,0	+ 27,0
Militärzüge	—	0,03	0,03	—	— 15,6
Sämtliche Züge	25,33	23,96	25,07	— 1,0	+ 4,6
Mill. Wagenachskm bei:					
Schnellzügen	100,69	108,84	106,24	+ 5,5	— 2,4
Personenzügen	166,33	170,36	191,92	+ 15,4	+ 12,7
Gemischten Zügen	94,42	50,75	45,66	— 51,6	— 10,0
Nahgüterzügen	227,72	150,98	139,71	— 38,6	— 7,5
Ferngüterzügen	235,93	276,04	270,08	+ 14,5	— 2,2
Erzzügen	163,35	130,70	172,48	+ 5,6	+ 32,0
Militärzügen	—	1,61	1,42	—	— 11,8
Sämtlichen Zügen	988,44	889,28	927,51	— 6,2	+ 4,3

Infolge des starken Aufschwungs des Erzverkehrs im Jahre 1925 weist die Anzahl der Zug- und Wagenachskilometer bei den Erzzügen eine bemerkenswerte Steigerung auf. Die Personenkilometer und Tonnenkilometer (mit Ausnahme des lappländischen Erzverkehrs) weisen gegen 1913 eine Steigerung um 18,6 bzw. 19,8% auf. Eine größere Verkehrsleistung ist mit weniger Zügen und Wagen erreicht worden. Das trifft namentlich auf den Güterverkehr zu.

Die Anzahl der Zugkilometer auf das Betriebskilometer betrug 4246 (1924: 4192), der Wagenachskilometer auf das Betriebskilometer 157 059 (1924: 155 561). Gegen 1913 (5474 bzw. 213 605) liegt noch ein starker Rückgang vor, der namentlich auf die Erweiterung des Netzes mit einer großen Anzahl verkehrsschwacher Linien zurückzuführen ist.

Im Personenverkehr stieg die Zahl der Reisenden auch im Berichtsjahre, und zwar von 27,3 Mill. im Vorjahre auf 27,66 Mill. im Jahre 1925, d. h. um 1,3 %. Der größte Teil der Steigerung entfällt auf Monatskarten. Infolge der Ausdehnung der Rückfahrkarten ist der Verkauf dieser Karten auf Kosten der einfachen Fahrkarten gestiegen. Die Benutzung der 2. Wagenklasse weist einen Rückgang auf. An Personenkilometern wurden 1027 Mill. im Jahre 1913, 1187 Mill. im Jahre 1924 und 1219 Mill. im Jahre 1925 geleistet. Die Anzahl der Personenkilometer ist also stärker als die Zahl der Reisenden gestiegen, nämlich um 2,6 %. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke stieg daher auf 44,1 km (1913: 41,3 km, 1924: 43,5 km). Abgesehen von den Monatskarten ist die Zahl der Reisenden bei den kurzen Entfernungen (bis zu 50 km) gegen 1913 zurückgegangen, und zwar bei 1 bis 20 km um 9 bis 10 %, bei 20 bis 50 km um 2 bis 5 %. Im Jahre 1913 war der Rückgang noch stärker. Im Jahre 1924 wurden aber für alle wichtigeren Stationsverbindungen unter 70 km ermäßigte Rückfahrkarten eingeführt, die infolge der Ermäßigung eine Steigerung der Reisenden bei den kurzen Entfernungen um 10 bis 20 % herbeiführten. Das Jahr 1925 weist allerdings einen, wenn auch m geringen, Rückgang in dieser Entwicklung auf. Es ist dies d. Wirkung des noch immer in weiterer Entwicklung begriffene Kraftwagenverkehrs.

Im Güterverkehr betrug die Zahl der Tonnenkilomet 2257 Mill. (1913: 1905 Mill., 1924: 2060 Mill.). Abgesehen vo dem Erzverkehr weist der Güterverkehr gegen das Vorjal einen Rückgang um 400 000 t oder um 3,9 % auf. Am stärkste ist der Paket-, Eil- und Stückgutverkehr zurückgegangen. D Ursachen der ungünstigen Entwicklung des Güterverkehrs sin auf den Wettbewerb des Kraftwagens bei den kurzen Entfe nungen wie ferner auf den ungewöhnlich milden Winter 1924/2 zurückzuführen, der länger als sonst die Schiffahrt ermöglicht andererseits die Zufuhr von Holz nach den Stationen wegen d schlechten Schneeverhältnisse verhinderte, wie ferner auf di schlechte Ernte des Jahres 1924, die nicht nur geringe Beförd rungsmöglichkeiten schuf, sondern auch unvorteilhaft auf di Kaufkraft der Landbevölkerung und den Warenumsatz ei wirkte.

Der Fährverkehr Saßnitz-Trälleborg, an de die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zur Hälfte beteiligt is weist gegen das Vorjahr einen recht erfreulichen Aufschwun auf (Steigerung im Personenverkehr 13 %, im Güterverke 6 %). Der Verkehr hat jetzt ungefähr denselben Umfang wi 1913. Die Anzahl der Reisenden betrug 93 267 (1924: 82 54 1913: 97 002), die beförderte Gütermenge 131 399 t gege 124 216 t im Vorjahre (1913: 126 023 t).

Die Betriebsergebnisse gestalteten sich, was die Ei nahmen betrifft, folgendermaßen (in Mill. Kr.):

	1913	1924	1925
Personenverkehr	28,544	62,092	60,992
Postverkehr	2,252	4,675	5,266
Güterverkehr (ohne Erzverkehr)	42,744	102,618	96,027
Erzverkehr	13,814	15,775	17,480
Verschiedenes	1,339	6,874	6,888
	88,693	192,034	186,653

Die Einnahmen weisen also einen Rückgang um 5,4 Mill. K oder 2,8 % gegen das Vorjahr auf. Aus dem Personenverke wurden 1,1 Mill. Kr. oder 1,8 %, aus dem Güterverkehr 6,6 Mil Kronen oder 6,4 % weniger erzielt. Post- und Erzverke brachten eine Mehreinnahme.

Die Gesamtausgaben belaufen sich auf 155,602 Mill. Kr. D Überschuß beträgt demgemäß 31,051 Mill. Kr. (gegen 36,3 Mil Kronen im Vorjahre), was eine Verzinsung des Anlagekapital von 3 % gestatten würde. Das Anlagekapital belief sich End 1925 auf 1069 Mill. Kr. (1924: 1041 Mill. Kr.). Davon entfalle auf Anleihemittel 876 Mill. Kr. und 193 Mill. Kr. auf Mitt aus Steuern, Betriebsüberschüssen und anderen Staatsmittel Da der Zinsfuß für das aus Anleihemitteln aufgebrachte Kapit auf 4,652 % berechnet ist, wäre zur erforderlichen Verzinsun ein Überschuß von 39,9 Mill. Kr. erforderlich. Es fehlen als 8,9 Mill. Kr. zur Deckung der staatlichen Zinslast für das in de Staatsbahnen angelegte Anleihekapital.

Der Bestand des planmäßigen Personals betrug End 1925 insgesamt 21 586 Köpfe gegen 21 717 Köpfe im Jahre 192 (15 154 im Jahre 1913) und der Gesamtbestand im Durc schnitt 27 686 Köpfe gegen 28 198 Köpfe im Vorjahr und 26 02 im Jahre 1913. Gegen 1924 ist also ein Rückgang um 512 Köpf oder 1,8 % zu verzeichnen. P.

Ein neues Statut der russischen Bahnen.

In der Nr. 79 des „Boten der Verkehrsanstalten" („Westnik putei ssoobtschtschnija") wird mitgeteilt: „Die Bestätigung des neuen Statuts der Eisenbahnen wird für Mitte Oktober d. J. erwartet, die Einführung läßt sich aber erst nach vier Monaten seit seiner Bestätigung voraussehen, so daß für die Bahnen und die Interessenten sich die Notwendigkeit ergeben wird, sich auf neue, statutenmäßige Schienen etwa im März 1927 zu stellen."

Damit ist für weite Kreise überraschend das Ereignis bekanntgegeben, daß abermals das Statut für die Eisenbahnen Rußlands einer Neubearbeitung unterzogen worden ist. Wenn auch, worauf hinzuweisen ich schon mehrfach Gelegenheit gehabt habe, in Rußland mit „Ustav" (Statut) nicht der Begriff verbunden ist, den man sonst mit der Bezeichnung „Statut" sich bildet, sondern man damit in Rußland nur das auf den russischen Bahnen geltende „Betriebsreglement" versteht, so bleibt es immerhin auffallend, wie häufig dieses Betriebsreglement in Rußland einer Neubearbeitung und damit auch Neueinstellungen unterzogen wird.

Das zur Zeit geltende Statut trat am 1. August 1922 in Kraft und zerfällt in drei Teile, davon enthält der erste Teil die Bestimmungen: „über die Beförderung von Personen und Gütern", (107 Paragraphen auf 47 Druckseiten); der zweite Teil: Regel über den Gerichtsstand und über die Verjährung der Eisenbah klagen und über die Ordnung bei Vollstreckung von Entsche dungen auf Klagen gegen die Eisenbahn; endlich der dritte Teil „Eisenbahn-Polizeivorschriften".

Von diesen drei Teilen hat im Laufe der Zeit, seit 192 der erste mehrfache Ergänzungen, und zwar in erheblichem Un fange, erfahren. Schon am 15. November 1922 erschien die erst Ergänzung, durch die 64 Paragraphen des Statuts ergänzt od abgeändert wurden. Diese erste Ergänzung umfaßte 215 Seite war also schon außerordentlich umfangreich. Aber schon a 10. März 1923 erschien die offizielle, zweite Ausgabe des Statut die in der Form insofern von der ersten Ergänzung abwich, a sie nicht nur die Ergänzungen des Statuts brachte, sonder dieses selbst und die zu jedem Paragraphen erfolgten Zusatz bestimmungen abdruckte. So ist diese zweite, offizielle Au gabe des Statuts, und zwar nur des ersten Teils: übe die Beförderung von Personen und Gütern ein noch viel umfang reicherer Band von 426 Seiten geworden. Wenn auch die An ordnung des Stoffes insofern handlich und leicht übersichtlic ist, als jedem Paragraphen, der eine Änderung erfahren ha

...se gleich folgt, so bleibt doch immerhin ein Betriebsregle-...nt in einem Umfange von 426 Seiten ein etwas bedenkliches ...ernehmen.

...un hat im Februar 1925 das Volkskommissariat für die Ver-...rsanstalten den Beschluß gefaßt, dieses Statut vom Jahre ...2 durchzusehen. Das amtliche Organ „Der Bote für die ...kehrsanstalten" bemerkt hierzu, daß die lange Dauer, die ... Lösung der Aufgabe in Anspruch genommen hat, ihre Er-...rung in dem hartnäckigen und langhingezogenen Kampf mit ... Verkehrsinteressenten findet, die ihre Interessen vertei-...en. Eine Mitteilung im „Boten" läßt erkennen, daß die ...len Parteien in wichtigen Punkten ziemlich weit auseinander ...angen sind: so in bezug auf die Lieferfristdauer, auf die Be-... Entladefristen, ferner bezüglich der längsten Lagerfristen ... den Lagerräumen der Eisenbahn usw.

...Das neue Statut bringt eine Reihe Änderungen der recht-...en Grundlagen des Statuts vom Jahre 1922", schreibt der ...estnik", „die sich den bestehenden Bedingungen des wirt-...aftlichen Lebens des Gebietes und den realen Möglichkeiten ... Durchführung von Transporten auf den Eisenbahnen an-...sen. Gleichzeitig wird aber auch eine Reihe bemerkens-...ter Erleichterungen den Interessenten gewährt. In dieser ...iehung macht das neue Statut einen großen Schritt vorwärts; ...erbessert die gegenseitigen Beziehungen zwischen den Eisen-...nen und Interessenten."

Aus den Auseinandersetzungen, die der Westnik der Verkehrsanstalten in Verbindung mit der Ankündigung des demnächst neuerscheinenden Statuts bringt, ist nicht zu erkennen, ob die Umarbeitung sich auch dieses Mal auf den ersten Teil beschränkt, oder ob auch der zweite Teil (Regeln über den Gerichtsstand und über die Verjährung der Eisenbahnklagen und über die Ordnung bei Vollstreckung von Entscheidungen auf Klagen gegen die Eisenbahnen) und der dritte Teil (Eisenbahn-Polizeivorschriften) gleichfalls einer Neubearbeitung unterzogen worden sind. Vom zweiten Teil ist das wohl kaum anzunehmen, da es sich dort um Fragen handelt, die mit der Rechtsprechung zusammenhängen, also ein anderes Ressort berühren. Anders wäre es schon mit dem dritten Teil, bei dem die Erfahrungen, die im Eisenbahnbetriebe zur Sicherung von Leben und Eigentum gemacht worden sind, eine erhebliche Rolle spielen. Aber ob diese Erfahrungen eine Ergänzung der Bestimmungen notwendig machen, ist den bisherigen Mitteilungen nicht zu entnehmen. Nachdem jetzt der Gegenstand von der amtlichen Presse in der Öffentlichkeit angeregt worden ist, läßt sich erwarten, daß sich über Inhalt und Form und gewiß auch über einzelne Bestimmungen, die das neue Statut bringen wird, ein lebhafter Meinungsaustausch in der öffentlichen Beurteilung entspinnen wird, so daß beim Inkrafttreten des Statuts schon ein ausführliches Berichtsmaterial vorliegen wird, das dann bei der Besprechung des Statuts zu berücksichtigen sein wird.

Dr. Mertens.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

... Die Tarifgewerkschaften beim Generaldirektor der Deut-...en Reichsbahn. Generaldirektor Dr. Dorpmüller empfing am ... M. Vertreter der Gewerkschaften der Deutschen Reichsbahn ...ie des Hauptbeamten- und Hauptbetriebsrates. Bei dieser ...egenheit hielt der Generaldirektor an die Vertreter folgende ...prache:

...ch freue mich, daß meine vor kurzem erfolgte Bestätigung ... Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft es ... ermöglicht, Sie endlich zu mir zu bitten, um Ihnen meine ...lungnahme zu einer Reihe von Fragen darzutun. Sie ver-...pern den wichtigsten Teil unseres Unternehmens, nämlich das ...sonal. Es ist unbedingt erforderlich, daß Leitung und Personal ...ammenarbeiten, wenn das Unternehmen nicht verkümmern ... Es ist klar, daß in der jetzigen Zeit der Verarmung ...tschlands die Sorge um die Lebenshaltung in erster Linie ... Personal durchdringt, und deshalb ist es Aufgabe jedes ...fs, sich dieser Sorgen ganz besonders anzunehmen.

...h habe mit Ihnen zusammen die böse Zeit der vergangenen ...ten Jahre durchgemacht und weiß deshalb, was Sie drückt ... quält. Trotzdem ist es mir lieb, statt aus Berichten und ...rten meiner Referenten aus Ihrem eigenen Munde nochmals ... unmittelbar Ihre Wünsche und Klagen zu hören. Seien Sie ...sichert, daß Sie bei mir als altem Eisenbahner volles Ver-...dnis für Ihre Lage finden werden. Was in meinen Kräften ...t für Sie zu tun, wird stets gern und freudig geschehen. ...h es gibt eine Grenze meines Einflusses. Er ist beschränkt ...ch die Macht des ehernen Gesetzes der Wirtschaftlichkeit.

...iemand kann mehr ausgeben als er einnimmt. Wer das täte, ...de das Fundament des Unternehmens, dem wir alle dienen, ...schlagen. Wir dürfen das Unternehmen nicht notleidend ... den lassen, sonst wirft sich die Not auf das Personal selbst. ...hltaten an das Personal, die in den Einnahmen keine Stütze ...en, werden für das Personal zum Verderben.

...as sind keine leeren Worte. Sehen Sie in die Vergangenheit. ... wollen doch sicher nicht, daß die entsetzliche Zeit einer In-...ion wiederkehrt. Sie wollen doch gewiß nicht, daß die furcht-...e Geißel des Massenabbaues wieder bei der Reichsbahn ge-...vungen wird. Sie wollen doch, daß die alten angestammten ...eiter sich wieder sicher fühlen auf ihren Eisenbahnarbeits-...ten. Sie wollen doch, daß das alte Berufsbeamtentum wieder ... Ehren kommt. Selbst aus dem Berufsbeamtentum hervorge-...gen, findet dieses System in mir seinen starken Rückhalt. ...llen wir das alles aber in die Tat umsetzen, dann müssen wir ... der Basis bleiben: keine Ausgaben ohne Einnahmen.

...ie liegen nun heute die Verhältnisse. Für 1926 hatten wir ... reichere Einnahmen gerechnet. Das hat sich nicht bewahr-...et. Erst seit August hat der englische Bergarbeiterstreik ...ere Lage etwas erleichtert, aber trotz allem werden die Ein-...men von 1926 hinter denen von 1925 zurückbleiben. Wie ...k wir infolgedessen die sachlichen Ausgaben gedrosselt ...en, das wissen Sie am besten. Sie kennen auch die Lasten, ... auf uns ruhen. Trotz allem will ich versuchen, für 1927 Mittel zur Verbesserung der Lage des Personals flüssig zu machen. Bereits im vergangenen Jahre wurde die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung geschaffen. Ich hoffe, daß dadurch die Sorgen, die Krankheiten in die Familien der Beamten bisher brachten, gelindert werden. Noch vorhandene Mängel, die ja jeder neuen Einrichtung anzuhängen pflegen, sollen beseitigt werden. Für die Tuberkulose-Bekämpfung soll der bisher von der Verwaltung bereitgestellte Betrag verdoppelt werden. Dann ist beabsichtigt, die Beförderungsstellen zu vermehren; nicht nur, daß dadurch die wirtschaftliche Lage des einzelnen Beamten verbessert wird, es soll durch die Schaffung der Aufstiegsmöglichkeiten das Vorwärtskommen in der Laufbahn gefördert werden. Auch sollen in den mittleren Dienst wieder Dienstanfänger einberufen werden.

Fast überall ist der Personalbestand jetzt dem vorhandenen Arbeitsaufkommen angepaßt. Abgesehen von den Werkstätten und vereinzelten Stellen in einigen Direktionen ist daher eine Herabsetzung der Kopfzahl nach dem heutigen Stand des Verkehrs, der Technik und der Organisation nicht mehr erforderlich. Auch in der Frage der Bewährungsfristen für die unkündbare Anstellung bei den Beamten der Besoldungsgruppe I bis IV will ich entgegenkommen. Ich werde dem Verwaltungsrat vorschlagen, diese Frist von 20 auf 10 Jahre herabzusetzen. Den Vorteil hiervon würden nach meiner Schätzung 26 000 Beamte genießen.

Ich komme jetzt zu der viel bestrittenen Frage der Rücküberführung von kündbaren Beamten in das Arbeiterverhältnis. Zur Zeit ist die Kopfzahl den Anforderungen des Verkehrs soweit angepaßt, daß wir glauben, von der bedauernswerten Maßnahme keine Anwendung mehr machen zu brauchen. Ob wir diese gute Absicht durchführen können, hängt von der Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens ab. Auf jeden Fall wird aber jeder Direktion, die für kündbare Beamte auf Beamtenposten keine Beschäftigung mehr haben sollte, aufgegeben werden, sich mit der Hauptverwaltung in Verbindung zu setzen, damit wir versuchen, diese Beamten in anderen Bezirken als Beamte unterzubringen.

Ich sprach vom Schutz des Berufsbeamtentums. Dieser kann nur darin gefunden werden, daß wir die Zahl der Beamten so bemessen, daß selbst in Zeiten stärkster Konjunkturschwankungen und einschneidender Veränderungen in den Diensten die Unantastbarkeit der Beamtenstellung gesichert ist. Denn wir können auf das Berufsbeamtentum nicht verzichten, das in seiner herkömmlichen Pflichttreue und Zuverlässigkeit durch keine andere Form des Dienstverhältnisses gleichwertig ersetzt werden kann.

Auch für den Arbeiter hoffe ich, daß es im Laufe der Zeit gelingen wird, daß diejenigen, die uns lange Jahre hindurch treue Dienste geleistet haben, bei uns wieder eine ständige Arbeitsstelle finden sollen. Ich versichere der Reichsbahnarbeiterschaft ferner, daß ich die mit den Gewerkschaften abgeschlossenen Tarifverträge nach Treu und Glauben durchführen und im Rahmen des wirtschaftlich Tragbaren fortbilden werde.

Ich möchte nicht schließen, ohne dem Personal, Arbeitern, Angestellten und Beamten meine Anerkennung auszusprechen für den Diensteifer, den es bei dem jetzt herrschenden Herbstverkehr bewiesen hat. Wenn die große Verkehrsflut, hervorgerufen durch den Kohlenverkehr infolge des englischen Bergarbeiter-

streiks und den Herbstverkehr mit seiner Rübenkampagne und seinen Kartoffelsendungen bis jetzt trotz mehrfachen Versagens der Häfen hat durchgeführt werden können, so ist dies auf den Fleiß und den Eifer des Personals zurückzuführen.

Es ist nicht nötig, daß ich noch hinzufüge, daß ich von dem Wunsche beseelt bin, im Einvernehmen mit den Gewerkschaften, dem Hauptbeamtenrat und Hauptbetriebsrat als den berufenen Vertretern dieses Personals auszukommen und in verständnisvollem Zusammenarbeiten die schwierigen Fragen zu lösen, die sich in reger Fülle ständig auf dem Personalgebiete neu ergeben. Ich weiß, daß auch der gleiche Wille auf Ihrer Seite vorhanden ist und hoffe daher auf ein vertrauensvolles Zusammenwirken.

In diesem Sinne begrüße ich Sie bei meinem Amtsantritt."

Die Personalvertreter begrüßten den vom Generaldirektor zum Ausdruck gebrachten Willen, mit dem Personal eng zusammen arbeiten zu wollen. Besonders fanden seine Gedanken Anklang, daß es Aufgabe der Reichsbahn sei: sich nicht als Staat im Staate zu fühlen, sondern mit Volk und Regierung zu gehen, daß er sich zum Berufsbeamtentum bekenne und daß er den ernstlichen Willen habe, der Arbeiterschaft wieder eine gesicherte Arbeitsstätte zu bieten.

Es wurde von den Personalvertretern aller Richtungen betont, daß das Personal dem neuen Generaldirektor als Eisenbahnfachmann, der den schweren Dienst und die Nöte des Personals kennt, Vertrauen entgegenbringt. Das Personal will in Hoffnung auf eine Zusammenarbeit auf Treu und Glauben dem Leiter der Reichsbahn seine schwere Aufgabe nach seinen Kräften zum Nutzen der Reichsbahn und der deutschen Wirtschaft erleichtern.

— Vertreter der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Berlin. Anläßlich der Anwesenheit einer Abordnung der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Berlin, die hier zu Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und dem Mitteleuropäischen Reisebüro weilte, veranstaltete der Generaldirektor der Reichsbahn, Dr. Dorpmüller, im Hotel Kaiserhof ein Essen zu 24 Gedecken. Außer den leitenden Persönlichkeiten der Reichsbahn-Hauptverwaltung, des Reichsverkehrsministeriums und der Reichsbahndirektion Berlin nahmen daran der Vizepräsident der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen, Staatssekretär Tasnady-Szücs, Sektionschef Galdy, der Generaldirektor der Ungarischen Verkehrs A.-G. Barsony und Direktor Szlatenyi teil.

Generaldirektor Dorpmüller brachte einen Trinkspruch auf die ungarischen Gäste aus und feierte in warmen Worten die bewährte Freundschaft zwischen Deutschland und Ungarn, die seit dem Beitritt der ungarischen Bahnen zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1849, gerade auf dem Gebiete des Verkehrs und des Eisenbahnwesens mannigfache Proben glänzend bestanden hat. Der Generaldirektor erwähnte die Zusammenarbeit im genannten Verein und bei anderen Anlässen. Er gedachte weiter der Waffenbrüderschaft, die Ungarn und Deutschland im Weltkriege verbunden hat, und der schweren nationalen Verluste, die das ungarische Volk zu erleiden hatte, von denen es sich aber durch die ihm innewohnenden Eigenschaften in unermüdlicher Arbeit ohne Zweifel wieder erholen wird.

Staatssekretär Tasnady-Szücs dankte in einer bewegten Ansprache, deren Herzlichkeit einen nachhaltigen Eindruck hinterließ. Der Vizepräsident der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen bezeichnete die Deutsche Reichsbahn als ein mächtiges und vorbildliches Institut, das in Europa an erster Stelle stehe. Im Auftrage des Präsidenten, Exzellenz Keleti, überbrachte er die aufrichtigsten Wünsche für das Blühen und Gedeihen der Deutschen Reichsbahnen und dankte in verbindlichster Weise für die Aufmerksamkeit der Einladung und für die Aufnahme, die die ungarische Abordnung bei der Reichsbahn gefunden habe, im allgemeinen.

— Rettungsdienst in den Personenzügen. In dem Bestreben, die Sicherheit der Reisenden ständig zu erhöhen, hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft neuerdings angeordnet, daß alle der Personenbeförderung dienenden Züge — mit Ausnahme der Züge im Stadtbahnverkehr und der Triebwagen — mit den sogenannten „kleinen Rettungskästen" ausgerüstet werden. Die Ausrüstung wird sich auch auf die Güterzüge mit Personenbeförderung und die Vorortzüge erstrecken. Im Vorortverkehr werden auch die Triebwagen mit Verbandpäckchen versehen. Ferner erhalten die Führer der Personen- und Lastkraftwagen Verbandpäckchen und werden im Samariterdienst ausgebildet. Die begonnene Ausrüstung der D-Zugwagen mit Beil und Säge in einem Schrank im Seitengang ist jetzt durchgeführt und damit der Zustand der Vorkriegszeit wiederhergestellt.

— Eröffnung der Neubaulinie Michendorf-Großbeeren. Am 1. Dezember d. J. wird im Reichsbahn-Direktionsbezirk Berlin die 20 km lange Teilstrecke Michendorf-Großbeeren der Hauptbahn Michendorf-Mahlsdorf für den öffentlichen Güter- und Tierverkehr in Betrieb genommen werden. Für den öffentlichen Verkehr sind Stationen an dieser Strecke nicht vorgesehen, sie dienen ausschließlich dem Durchgangsverkehr.

— Der Landeseisenbahnrat Breslau hielt am 6. Oktober in Frankfurt (Oder) unter dem Vorsitz des Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Born seine 8. ordentliche Sitzung ab. Außer einigen nur innere Angelegenheiten des Landeseisenbahnrats berührenden Fragen wurden verschiedene Tarif-, Verkehrs- und Fahrplanangelegenheiten erörtert. Der Landeseisenbahnrat hielt unter anderem die Durchführung nachstehender Maßnahmen für wünschenswert: Frachtermäßigung für Glassand, Einführung eines Oderumschlagtarifs nach den Oderhäfen, Einführung eines Ausnahmetarifs für Flachsstengel und Zuweisung von Güterwagenzügen nach den schlesischen Revieren. Ferner befürwortet der Landeseisenbahnrat die Verladung von Stroh, flachsabfällen und Abfällen von Flachs und Hanf in Rungenwagen. Außerdem wurden einige Anträge wegen Änderung des Fahrplans und Einlegung von Schlafwagen angenommen.

— Erfurts neuer Bahnhof. Kürzlich wurde in Erfurt der umgebaute Hauptbahnhof eröffnet, der den gesteigerten Ansprüchen dieses Wirtschafts- und Verkehrsmittelpunktes entspricht. Der Umbau ist in knapp einem halben Jahre fertiggestellt und zeigt gegenwärtig eine hohe, neue, vornehme Empfangshalle. Die Schalterräume sind vergrößert und vermehrt, neue Gepäckabfertigungsstellen geschaffen und eine große Pakethalle ist zwischen den Bahnsteigen entstanden. Die Möglichkeit, mit einer vornehmen Verkehrswerbung einzusetzen, ist auch vorhanden. Die Umgestaltung des Vorplatzes ist im Gange.

— Todesstrafe für die Attentäter von Leiferde. Im Prozeß gegen die Eisenbahnattentäter von Leiferde (vgl. Nr. 34, S. 6.. d. Ztg.) wurde am 4. d. M. folgendes Urteil verkündet:

Die Angeklagten Otto Schlesinger und Willi Weber werden wegen fortgesetzter vorsätzlicher Eisenbahntransportgefährdung mit Todeserfolg in Tateinheit mit Mord zum Tode und dauerndem Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte verurteilt. Der Angeklagte Walter Weber wird wegen Vergehens gegen den § ..9 des Strafgesetzbuches zu zwei Jahren Gefängnis verurteilt. Acht Wochen gelten durch die Untersuchungshaft als verbüßt. Die Kosten des Verfahrens tragen die Angeklagten.

In der Urteilsbegründung führte der Vorsitzende aus, daß die Angeklagten überführt worden seien, drei Eisenbahntransportgefährdungen versucht bzw. verübt zu haben. Er ging dann kurz nochmals auf das Ergebnis der Beweisaufnahme ein, das er ausführlich würdigte, und betonte, alles spräche dafür, daß die Angeklagten Otto Schlesinger und Willi Weber vorsätzlich und überlegt gehandelt hätten, und daß sie mit dem Tod von Menschen gerechnet haben. Es handele sich um Mord, und darauf stehe die Todesstrafe. „Das Urteil ist gerecht", so betonte der Präsident. „Wenn ein Millionenvolk leben will, müssen einzelne den Tod erleiden, wenn sie das Leben der anderen gefährden."

Bezüglich des Angeklagten Walter Weber habe das Gericht die Beihilfe für nicht festgestellt erachtet. Er habe nicht mit Rat und Tat bei der Ausführung des Attentats geholfen, aber er habe sich insofern strafbar gemacht, als er seine Kenntnis von einem schweren bevorstehenden Verbrechen nicht der Behörde angezeigt habe. Auf sein Schuldkonto gehe es mit, daß Menschen ums Leben kommen mußten.

— Ergebnisse der Verkehrszählung auf der Berliner Stadtbahn. Die Verkehrszählung am Freitag, den 29. Oktober d. J. auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen hat insgesamt 1 014 .. Fahrten ergeben. Diese Zahl bedeutet gegen das Ergebnis der Zählung vom Mittwoch, den 6. Mai 1925, einen Rückgang von 18,1 %, gegen die Zählung vom Sonnabend, den 12. Dezember 1925, einen Rückgang von 11,2 %. Hierbei muß jedoch berücksichtigt werden, daß am 6. Mai ein für den Ausflugsverkehr zur Baumblüte nach Werder günstiges Wetter herrschte und am 12. Dezember 1925 schon die Weihnachtszeit eine erhebliche Rolle spielte.

Betrachtet man nur die Stadt- und Ringbahn, so weist hier der Rückgang gegen Mai 1925 allein 17,34 %, gegen Dezember 1925 — 13,26 % auf. Der Vorortverkehr ging um 19,02 % und 8,0 % zurück.

— Eisenbahnkraftwagenverkehr. Am 1. November 1926 ist zwischen den Orten Magdeburg, Schönebeck und Bad Salzelmen versuchsweise eine Eisenbahnkraftwagenlinie für den Güterverkehr eröffnet worden. Durch die Einrichtung soll eine schnellere Güterbeförderung erreicht und die Bestellung vom Hause des Absenders zum Hause des Empfängers ermöglicht werden. Die Beförderungspreise sind den Sätzen für Frachtstückgut des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs angeglichen. Annahmestellen befinden sich bei den Güterabfertigungen Magdeburg Hb

iönebeck und Bad Salzelmen sowie bei den Spediteuren Ru-
ph & Sohn in Magdeburg, Volk in Schönebeck und Hörske in
l Salzelmen. Bei den vom Hause abgeholten Sendungen er-
rt Annahme durch die Kraftwagenbediensteten. Durch die
ie werden auch die an der Strecke gelegenen Orte Buckau,
mersleben, Salbke, Westerhüsen und Frohse bedient.

ie Betriebsausführung liegt in Händen der Kraftverkehrs-
ellschaft Sachsen-Anhalt in Magdeburg.

- Spannungs- und Schwingungsmesser für die Bestimmung dynamischen Beanspruchung eiserner Brücken. Die in Nr. 27,
733 d. Ztg. über den Stand der Prüfung der Wettbewerbs-
arate mitgeteilte theoretische Untersuchung der Meßgeräte
in vollem Gange. Die hierfür geschaffene Prüfeinrichtung
etwa die in der Abbildung dargestellte Anordnung. Von
em Motor aus wird mittels Treibriemen eine Kurbelwelle
etrieben, die durch Beilagen von Plättchen verschiedener
ke (0,1 bis 0,3 mm) Exzentrizität erhalten kann. Diese Ex-
trizitäten werden mittels Pleuelstange auf einen gelenkig
gerten Tisch übertragen, so daß dieser sinusförmige Be-
gungen verschiedener Frequenz ausführen kann. Eine kleine
atzeinrichtung, um den Tisch auch willkürliche Bewegungen
führen zu lassen, ist noch vorgesehen. Die Schwingungs-

Versuchseinrichtung zur Prüfung von Schwingungs- und Spannungsmessern.

Schütteltisch mit Spannungsmesser

Elektromotor ca ⅓ PS — Kurbel-Getriebe — Schütteltisch mit Schwingungsmesser — Photogr. Registrierung der Schütteltisch-Bewegung

ser werden auf den Schütteltisch aufgesetzt und ihnen nun-
r die Bewegungen aufgezwungen. Die Zahl der Schwingun-
wird an einem an der Kurbelwelle angebrachten Touren-
er unmittelbar abgelesen. Außerdem werden die Bewegun-
des Tisches auch durch einen photographisch aufzeichnen-
Spiegelapparat kontrolliert. Die Aufzeichnungen des zu
fenden Meßgeräts werden mit denen des Spiegelapparats nach
mtreue und Ausschlaggröße verglichen. Diese vergleichen-
Prüfungen erstrecken sich auf alle möglichen Vergröße-
gen, Federspannungen, Tourenzahlen, Ausschlaggrößen in
chiedenen Zusammenstellungen und erfordern daher eine
ße Reihenfolge von Messungen. In ähnlicher Weise wird mit
Spannungsmessern verfahren. Sie werden zunächst wie die
wingungsmesser aufgestellt, so daß eine Längenänderung d.
strecke nicht eintreten kann. Sie dürfen dann bei den
ittelbewegungen keine Ausschläge aufzeichnen. Nunmehr
l einmal der feste, das andere Mal der bewegliche Punkt der
strecke auf dem Schütteltisch gelagert, während jedesmal
andere Punkt auf einen unbeweglichen Bock aufgesetzt
l.

nzwischen hat bereits Ende September auch die erwähnte
tische Prüfung der Wettbewerbsapparate an der Suldbach-
ke bei Mülenen in der Schweiz stattgefunden. Diese Brücke
de deswegen gewählt, weil einerseits dort verschiedenartige
trische Lokomotiven und die Einzellast der Schweizer Bun-
ahnen verwendet werden konnte, anderseits, weil das dyna-
he Verhalten dieses Bauwerks durch die umfangreichen
sungen der Schweizer Bundesbahnen in einem für die Be-
chtung der Arbeitsweisen der Apparate wertvollen Um-
e bekannt war.

ie theoretischen Prüfungen werden in einigen Wochen be-
t sein, so daß alsbald ein Urteil über die Apparate gefällt
den kann. Es wird jedenfalls angestrebt, noch in diesem
zu einem Ergebnis zu kommen.

Die Deutsche Verkehrskreditbank hat nunmehr die Her-
etzung der Frachtstundungsgebühr vorge-
men, und zwar von 2 auf 1¼ vom Tausend. Auf das Jahr
chnet bedeutet das ein Herabgehen auf Reichsbanksatz.

— 80. Geburtstag von Friedrich Lenz. Am 9. November hat Geheimer Kommerzienrat und Geheimer Baurat Friedrich Lenz in Berlin seinen 80. Geburtstag in voller Frische gefeiert. Seine Eisenbahnunternehmungen, die sich nicht nur auf Deutschland erstrecken, sondern auch auf die deutschen Schutzgebiete, sind weltbekannt. Von den Bahnen gehören die bedeutendsten dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen an. Der Verein hat dem Jubilar ein in warmen Worten abgefaßtes Glückwunschschreiben zugehen lassen. Möge dem tapferen Pionier auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und Eisenbahnbetriebes noch manches Jahr in gleicher Frische und Rüstigkeit wie heute vergönnt sein.

— Lorenz Ritter von Seidlein. Am 15. November d. J. begeht der ehemalige bayerische Verkehrsminister Exzellenz Lorenz Ritter von Seidlein seinen 70. Geburtstag. Sein überragend gründliches Wissen und Können, seine vielseitige Verwendung in allen Zweigen des inneren und äußeren Dienstes und seine ganz besondere Befähigung für die Erfassung der großen mit dem Verkehrswesen zusammenhängenden finanziellen Fragen trugen dazu bei, daß er zu den markantesten Persönlichkeiten gehört, die der Verwaltungskörper der ehemaligen bayerischen Verkehrsanstalten aufweisen kann. Seine hervorragende dienstliche Laufbahn haben wir bereits aus Anlaß seines 60. Geburtstages im Jahre 1916 (V.-Ztg. 1916, S. 1025, 1026) und anläßlich seines Rücktritts im Jahre 1918 (V.-Ztg. 1918, S. 969, 970) eingehend gewürdigt. Möge es ihm beschieden sein, noch recht viele Jahre in bester Gesundheit zu erleben.

Österreich.

— Die Eisenbahnen im Bundesvoranschlag. Der Finanzminister hat im Nationalrate am 28. Oktober den Voranschlag für 1927 eingebracht. Seinen Ausführungen ist zu entnehmen, daß für 1927 bei den Österreichischen Bundesbahnen durchschnittlich mit 82 500 aktiven Angestellten, 39 700 Altpensionisten und 21 800 Neupensionisten gerechnet wird. Der Aufwand für die aktiven Angestellten der Bundesbahnen beläuft sich auf 301,7 Mill. Schilling, der Aufwand für die Altpensionisten auf 82,2 Mill. Schilling, von denen der Bund 48,1 Mill. und die Bundesbahnen 34,1 Mill. tragen. Der Aufwand für die Neupensionisten der Bundesbahnen beträgt 60,5 Mill. Schilling.

Der Zuschuß des Bundes an die Eisenbahnen Österreichs wird mit 105,4 Mill. Schilling veranschlagt, während im Vorjahre sich dieses Erfordernis auf 94,86 Mill. Schilling belief. Von dem Zuschuß für 1927 entfallen 79,3 Mill. auf die Bundesbahnen, 12,6 Mill. auf die Südbahn und 13,5 Mill. auf die übrigen Eisenbahnen. Der Zuschuß für die Bundesbahnen erfolgt ausschließlich für Investitionen, so daß ein Betriebszuschuß für die Bundesbahnen im Voranschlag 1927 ebenso wie für 1926 nicht vorgesehen ist.

— Kohlenknappheit in Österreich. Die Auswirkungen des Ausstandes der englischen Kohlenarbeiter machen sich auch in Österreich immer fühlbarer. Die Vorräte an Kohlen am Wiener Nordbahnhofe, die die Rücklagen für den Fall bilden, als eine geminderte Anlieferung von Kohle erfolgen sollte, sind gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres auf weniger als die Hälfte gesunken.

Der Mangel an Güterwagen hat die ausländischen Bahnen veranlaßt, für die Beförderung von Kohle ins Ausland eigene Wagen nur in beschränkter Anzahl beizustellen. Österreich ist daher genötigt, die Kohle zum Großteil mit österreichischen Wagen im Auslande abzuholen. Der begrenzte Fahrpark der österreichischen Bahnen ist jedoch für die Bewältigung des Rüben- und Kartoffelverkehrs und für die Abfuhr der inländischen Kohle zum großen Teil gebunden. Überdies wird dieser Zustand durch eine gesteigerte Ausfuhr von Kohle und Koks inländischer Erzeugung in österreichischen Wagen verschärft.

Den Bemühungen der österreichischen Stellen ist es in der letzten Zeit gelungen, mit Polen eine Vereinbarung zu treffen, wonach ein ständiger Pendelverkehr mit einer bestimmten Anzahl österreichischer und polnischer Wagen eingerichtet werden soll. Um eine Abkürzung des Wagenumlaufes zu erzielen, hat das Bundesministerium für Handel und Verkehr den österreichischen Eisenbahnen eine Abkürzung der Ladefrist auf 8 Tagesstunden bewilligt. Außerdem hat die Deutsche Reichsbahn trotz eigener Wagenknappheit 200 Kohlenwagen Österreich zur Verfügung gestellt.

— Ein österreichisches Reisebüro in Berlin. Das aus den Kreisen des österreichisch-deutschen Volksbundes vor vier Jahren in Berlin geschaffene österreichisch-deutsche Reise- und Verkehrsbüro hat jetzt, nachdem ihm der amtliche Fahrkartenvorverkauf übertragen wurde, den Betrieb in seinen wesentlich vergrößerten Geschäftsräumen, Taubenstraße 34, eröffnet. Anläßlich der Eröffnung besichtigte der österreichische Ge-

sandte Dr. Frank die von dem österreichischen Architekten Hermann Zweigenthal originell ausgestatteten Geschäftsräume und sprach seine Freude darüber aus, daß es dem Leiter des Büros Werre, nach mehrjähriger Anstrengung gelungen sei, das österreichisch-deutsche Reise- und Verkehrsbüro aus kleinen Anfängen zu seiner heutigen Form zu entwickeln. Der Gesandte gab der Hoffnung Ausdruck, daß das neue Büro noch wirksamer als das alte dem gemeinsamen österreichischen und deutschen Reiseverkehr zu dienen vermöge.

— **Seilschwebebahnprojekt zum Sebensee.** In Nordtirol plant man eine neue Seilschwebebahn. Sie soll ihren Ausgangspunkt ebenfalls aus der Gegend von Ehrwald nehmen und zu dem rund 1700 m hoch gelegenen Sebensee führen, der etwa 4 Kilometer in der Luftlinie südlich von Ehrwald liegt gegenüber der Zugspitze, die sich nördlich davon jenseits des Hochtales erhebt. Die Bewilligung zur Ausführung der technischen Vorarbeiten ist bereits erteilt. Wie bei der Zugspitzbahn soll die Talstation auch hier durch eine Autostraße mit Ehrwald verbunden werden. Wenn der Bahnbau zur Ausführung gelangt, soll am Sebensee auch ein Hotel gebaut werden.

Ungarn.

— **Eine Investitionsanleihe für die ungarischen Staatsbahnen.** Im Rahmen des Wiederaufbauplanes für die ungarischen Staatsbahnen sollen 10 000 Wagen neu angeschafft werden; außerdem wird der Ausbau eines mehrere tausend Kilometer umfassenden Lokalbahnnetzes, namentlich im ungarischen Tiefland vorgeschlagen. Um die Kosten zur Durchführung dieses Planes aufzubringen, wurde angeregt, eine große ausländische Investitionsanleihe aufzunehmen. Die derzeitigen Einnahmen der Staatsbahnen und der zu erwartende Einnahmezuwachs sollen zur Bezahlung der fälligen Zinsen und der Tilgungsraten ausreichen.

Übrige europäische Länder.

— **Eröffnung der Linie Sunnan-Snaasa (Norwegen).** Am 30. Oktober wurde das erste Stück der norwegischen Nordlandsbahn, einer durch ganz Nordnorwegen führenden Staatsbahn, dem öffentlichen Verkehr übergeben: Sunnan-Snaasa (45 km). Bereits im Jahre 1908 wurde vom norwegischen Storting der Bau der Linie Sunnan-Snaasa-Grong (83 km) und 1913 die Anschlußlinie Grong-Namsos (48 km) beschlossen. Die Vorarbeiten für die jetzt eröffnete Strecke wurden 1916 in Angriff genommen; mit dem Bau wurde 1917 begonnen. Die neue Linie berührt ein Gebiet, das bisher in der Hauptsache auf den Seeweg angewiesen war, der zudem mehrere Monate im Jahre infolge Eis versperrt wird. Größere wirtschaftliche Bedeutung erlangt die Linie jedoch erst, wenn sie bis Namsos eröffnet wird.

— **Die tschechoslowakischen Staatsbahnen im Voranschlag für 1927.** Unter den staatlichen Unternehmungen der tschechoslowakischen Republik weisen die Staatsbahnen im Voranschlag, welcher von der Regierung dem Parlament zur Annahme vorgelegt wurde, den größten Umsatz auf. Den Einnahmen von 4 479 537 950 Kc. stehen 4 344 150 530 Kc. Ausgaben gegenüber, so daß sich ein Überschuß von 135 387 420 Kc. ergibt. Der Voranschlag ist in zwei Hauptgruppen geteilt: A) Betriebsbudget, B) Investitionsbudget. Von dem im ersteren ausgewiesenen Einnahmen von 4479 Mill. Kc. entfallen 1539 Mill. Kc. auf die Gehälter der Bediensteten, 862 Mill. Kc. auf die übrigen Personalausgaben, so daß im ganzen 2402 Mill. Kc. auf Personalausgaben und 1941 Mill. Kc auf sachliche Ausgaben entfallen. Im Investitionsbudget sind für die Ausgaben 271 Mill. Kc. vorgesehen, und zwar:

Betriebsbauten	122,67 Mill. Kc.
Erneuerung des Wagenparkes .	27,44 „ „
Erweiterung des Wagenparkes .	2,25 „ „
Elektrisierung der Bahnen . . .	26,06 „ „
Bau neuer Linien	92,97 „ „
Insgesamt	271,39 Mill. Kc.

Im Jahre 1926 betrug die Betriebslänge der Staatsbahnen 11 032 km, die Länge der vom Staate betriebenen Privatbahnen 2308 km, so daß insgesamt 13 340 km vom Staate verwaltet wurden. Die Zahl der für das Jahr veranschlagten Zugkilometer beträgt 108 250 000 (im Jahre 1926 105,25 Mill. km). Am 1. Juli 1926 waren 8406 Personen-, 2460 Dienst-, 473 Post- und 109 264 Güterwagen in Betrieb. Ferner standen 4319 Lokomotiven auf den Staatsbahnen und 111 auf den Privatbahnen zur Verfügung.

Neu ist im Voranschlag der Zinsendienst für die amerikanische Goldanleihe aus dem Jahre 1925, der für 1927 bei 7,5proz. Verzinsung und 1,5proz. Provision 63,9 Mill. Kc. ausmacht.

Aus den Erläuterungen zum Voranschlag wäre noch her-zuheben, daß die Gesamtzahl der bei den Staatsbahnen ver-deten Bediensteten 164 686 beträgt.

Das Eisenbahnministerium, welches die oberste Verwal über die Eisenbahnunternehmung innehat, besitzt einen ge derten Voranschlag. Seine Ausgaben sind mit 25,9 Mill. Kc gesetzt.

— **Zur Durchrechnung der Tarife zwischen Haupt- Lokalbahnen in der Tschechoslowakei.** Das Eisenbahn sterium hat den Mitgliedern des Zentraleisenbahnrates bek gegeben, daß die allgemeine Durchrechnung der Frachtt im Verkehr zwischen den Stationen der Lokalbahnen und j der Staatsbahnen erst nach der Verstaatlich sämtlicher Lokalbahnen in der tschechoslowakis Republik durchgeführt wird. Da diese Voraussetzung zur nicht gegeben ist, kann den im Zentraleisenbahnrat eingebr ten Anträgen nicht entsprochen werden.

— **Sitzverlegung der Ostrau-Friedländer Bahn.** Die Ost Friedländer Eisenbahn A.-G. beruft nach Wien für den zember eine außerordentliche Generalversammlung ein, welcher die Sitzverlegung nach der Tschechoslowakei schlossen werden soll.

— **Tschechoslowakisch-reichsdeutsches Abkommen über gonbeistellung.** In den ersten Tagen dieses Monats fande Marktredwitz Verhandlungen zwischen den tschechoslowakis Bahnbehörden, einer Abordnung reichsdeutscher Grubenbesi und Vertretern der Deutschen Reichsbahn wegen Beistel von Wagen für den Kohlentransport in der Tschechoslow statt. Die Tschechoslowakei sieht sich gegenüber der gestei ten Kohlenausfuhr außer Stande, den Bedarf an Wagen decken. Es wurde beschlossen, der tschechoslowakischen St bahnverwaltung bis auf weiteres täglich 60 Wagen für die förderung von Kohle zur Verfügung zu stellen.

— **Die finanzielle Lage der Schweizerischen Bundesbah** Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen Ende Oktober zu einer Sitzung zusammengetreten. Die Bera des Bau- und Betriebsvoranschlages für 1927 gab Anlaß zu ei eingehenden Besprechung der finanziellen Lage der Bun bahnen, die nur als eine sehr ernste bezeichnet werden kon zumal nach den Ergebnissen der Monate August und Septem Schon als die Augustergebnisse feststanden, äußerte sich führendes Schweizer Blatt dahin, daß die Betriebsergebnisse Bundesbahnen in der Entwicklung der letzten Monate fortfül den Gegenstand ernster Sorge zu bilden.

Nun hat aber nach den vorliegenden Septemberergebnisse rückläufige Bewegung der letzten Monate in diesem Monate weiterhin fortgesetzt. Im September brachten 8 500 000 beför te Personen (1925: 9,49 Millionen) eine Transporteinna von 12,64 Millionen Fr. (14,32 Millionen Fr.). War in den let sechs Monaten die Tonnenzahl der beförderten Güter gr als im Vorjahr, so bringt der September nicht nur die übl Mindereinnahme, sondern auch eine kleinere Tonnenzahl. wurden befördert 1,36 Millionen Tonnen (1,41 Millionen) eingenommen 19,66 Millionen Franken, 1,96 Millionen Fra weniger als im September des Vorjahres. Die gesamten Betri einnahmen belaufen sich im September auf 34,31 Millionen gegenüber 37,97 Millionen Franken im September 1925. Die triebsausgaben erforderten 21,07 Millionen Franken (Millionen), so daß sich ein Überschuß der Betriebseinnahmen 13,23 Millionen Franken ergibt (16,82 Millionen Franken), mit der September den größten monatlichen Rückschlag im gleich mit dem Vorjahr bringt.

Bis Ende September beträgt der Überschuß der Betrieb nahmen für das laufende Jahr 88,769 Millionen Franken, geg 95 459 607 Fr. Ende September 1925.

Der dem Verwaltungsrat vorgelegte Betriebsvoranse schließt mit 390 644 600 Fr. in Einnahme und mit 276 996 670 in Ausgabe ab. Der Schätzung der Einnahmen für 1927 lie die sich aus dem ersten Halbjahr 1926 ergebenden Betriebser nisse zugrunde. Bei den seit der Aufstellung des Voransch bekannt gewordenen Ergebnissen des Monats August und tember, die recht ungünstig sind, dürften aller Wahrschein keit nach die Ergebnisse für 1927 zu günstig eingeschätzt den sein.

Entsprechend einem Antrag der Generaldirektion der Sch zerischen Bundesbahnen wurde nachträglich in den Bauvo schlag ein Posten von 1 650 000 Fr. für die Elektrisierung Strecke Rapperswil-Wattwil eingestellt, auf der der Ric tunnel liegt. In diesem haben bekanntlich vor kurzem Bahnangestellte durch Kohlengasvergiftung den Tod gefun

Im übrigen ist auch das finanzielle Ergebnis für die mei schweizerischen Privat-, namentlich die Bergbahnen, in eigentlichen Saison des Jahres 1926 ungünstig gewesen, und z

:en der schlechten Witterung des Sommers, ferner auch wegen
Kraftwagenwettbewerbes, worüber besonders bei der Stans-
id-Engelbergbahn geklagt wird.

- Eisenbahnunglück in Südtirol. Auf der Linie Bozen-Meran
rzten in der Nähe des Bahnhofes Lana infolge Dammbruches,
durch das Hochwasser der Etsch verursacht worden war,
Maschine und vier Wagen eines Zuges, den Geniesoldaten
rten, in die hochgehende Etsch. Dabei wurden der Loko-
ivführer und der Heizer des Zuges getötet. Die Leiche des
komotivführers konnte aus dem Wasser geborgen werden,
ırend die des Heizers von den Wassermassen fortgerissen
rde. Eine Reisende wurde leicht verletzt.

- Eisenbahnneubauten in Frankreich. Nach einem Bericht
Ministers der öffentlichen Arbeiten sind in Frankreich Eisen-
nen in einer Gesamtlänge von 2408 km zum Bau genehmigt.
e diese Neubauten, mit Ausnahme von 595 km, sind im Gange.
die Sparpläne des Ministeriums Poincaré durchzuführen, hat
Minister angeordnet, daß auf Strecken von 600 km Länge der
u eingestellt wird. Auf den 595 km, die noch nicht in Angriff
ommen sind, ist die Ausführung auf unbestimmte Zeit hinaus-
hoben. Fortgesetzt wird der Bau nur auf Strecken von
km Länge, die besonders verkehrswichtig sind, und auf
km, wo der Bau schon weit vorgeschritten ist.

- Neuordnung des Pariser Vorortverkehrs. Den französischen
enbahnen ist im vergangenen Jahr aus dem Pariser Vorort-
kehr ein Fehlbetrag von 240 Millionen Franken erwachsen.
uld daran sind die niedrigen Vororttarife. Dabei wird der
kehr ungenügend bedient, die Mißstände in dieser Beziehung
den mit der zunehmenden Bevölkerungszahl immer größer,
in dem Maße, wie der Verkehr wächst, steigt auch der Fehl-
ag der Eisenbahnen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten
um die auf Ersparnisse gerichteten Bestrebungen des Mi-
riums Poincaré durchzuführen, der Frage des Pariser Vor-
rerkehrs seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet und
Gedanken erwogen, ihn von dem Betrieb der übrigen Eisen-
nen loszulösen und ihm einer besonderen Gesellschaft zu
rtragen. Er hat in der Angelegenheit schon mit der Stadt
is, den Vorortgemeinden, dem Seinebezirk und den sonst be-
igten Stellen Fühlung genommen. — Es ist kaum anzunehmen,
eine Gesellschaft, die nur dem Pariser Vorortverkehr dient,
jetzigen Zuschußbetrieb zu einem einträglichen machen wird.
wird einen Verlust noch weniger tragen können, als die
ßen Eisenbahngesellschaften, die bei sonst wirtschaftlichem
rieb einen Fehlbetrag an einer Stelle durch Überschüsse an
erer decken können.

- Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Frankreich. In bezug auf
Länge der Eisenbahnstrecken mit elektrischer Zugförderung
ıt unter den französischen Eisenbahnen die Südbahn mit
km an erster Stelle; erst in weitem Abstand folgt die Orléans-
n mit 151 km, und bei der Mittelmeerbahn sind es gar nur
km, auf denen man über den Probebetrieb noch nicht hinaus-
iehen ist. Bei der Staatsbahn ist auf 47 km Elektrizität die
ebkraft. Die Orléansbahn hat aber trotz der geringeren
eckenlänge mit elektrischem Betrieb den größten Stromver-
uch, nämlich 3,3 Mill. Kilowatt gegen 3 Mill. bei der Südbahn;
entsprechenden Zahlen der Mittelmeer- und der Staatsbahn
100 000 und 1,7 Mill. Bei der Orléansbahn wird sich der
omverbrauch von Anfang des nächsten Jahres an verdoppeln.
Südbahn hat fünf bahneigene Kraftwerke mit 90 000 Kilo-
t Leistung im Betriebe, die Orléansbahn deren zwei mit
00 Kilowatt, die Staatsbahn eins mit 20 000 Kilowatt. Die
telmeerbahn bezieht den Strom aus bahnfremden Werken.
der Süd- und der Staatsbahn war schon vor dem Kriege
trischer Betrieb im Gange, während die Orléansbahn erst
2 damit begonnen hat. Ihre Züge laufen von Paris bis Orléans
elektrischen Lokomotiven, und im Dezember wird dieser Be-
b über Orléans hinaus bis Vierzon weitergeführt werden.
nit ist der erste Teil der Planungen der Orléansbahn soweit
sich auf die Einführung elektrischer Zugförderung beziehen,
chgeführt.

Fremde Erdteile.

- Die Eisenbahnen von Algerien im Rechnungsjahr 1925. Am
Dezember 1925 belief sich die Betriebslänge der Bahnen auf
1 km, 85 km mehr als im Vorjahre, infolge Eröffnung der
ecken von Buira nach Aumale und von Zemmora nach Pre-
-Paradol. Die Einnahme aus dem Personenverkehr hat
Millionen Franken überschritten und überstieg die des Vor-
res um 7 Millionen. Die Einnahme aus dem Eilgutverkehr
ande vitesse) steigerte sich von 10½ Millionen in 1924 auf
r als 18 Millionen in 1925; die aus dem Güterverkehr für die
che Zeit von 108½ auf nahezu 133 Millionen. Die Gesamt-
ahme der algerischen Eisenbahnen stellt sich auf nahezu
213 Millionen Franken, das sind 38½ Millionen mehr als im
Vorjahr. (L'Afrique Française 1926, Nr. 8, S. 426.)

— Das Unwetter in Florida und die Eisenbahnen. Bei dem furchtbaren Unwetter, das diesen Herbst Florida verwüstet hat, haben die Eisenbahnen jener Gegend zwar auch Schaden erlitten, sie haben aber dabei große und erfolgreiche Anstrengungen gemacht, die Folgen des Unwetters zu mildern und der von ihm betroffenen Bevölkerung Hilfe zu bringen. Sobald das Maß des Unheils, das der Sturm angerichtet hatte, übersehen werden konnte, wurde von den Eisenbahnen, die den Verkehr von Florida bedienen, angeordnet, daß Nahrungsmittel, Sendungen des Roten Kreuzes, Ärzte und Pflegerinnen sowie Truppen unentgeltlich befördert würden. Den Flüchtlingen wurde auch auf den anstoßenden Eisenbahnen freie Fahrt gewährt. Aus den Krankenhäusern der Eisenbahnen wurden Ärzte und Pflegerinnen zur Verfügung gestellt; Arzneien, Verbandstoffe und ärztliche Geräte wurden in Wagenladungen geliefert. Den Telegraphengesellschaften wurden Arbeitszüge zur Instandsetzung ihrer Leitungen überlassen. In jedem der vom Unwetter betroffenen Orte wurde ein Pullmanwagen als Mittelpunkt für die Hilfstätigkeit aufgestellt; an manchen Orten kam dazu ein Speisewagen, um die Verpflegung der obdachlosen Bevölkerung sicherzustellen. Einigen Städten wurden Züge mit Einrichtungen zur elektrischen Beleuchtung zur Verfügung gestellt, um den Strom an Stelle der zerstörten Kraftwerke für die Beleuchtung dieser Städte zu liefern. Andere Städte wurden in Kesselwagen mit Wasser beliefert, und auch Anlagen zur Wasserreinigung wurden von den Eisenbahnen den Stadtverwaltungen überlassen.

— Eisenbahnbau in Brasilien. Der Präsident des brasilianischen Staates Piauhy hat sich vor einiger Zeit nach Rio de Janeiro begeben, um dort über Pläne von großer Wichtigkeit für Piauhy, besonders aber über den Ausbau der Eisenbahnlinie Petrolina-Piauhy, die in beistehender Karte durch starken Strich gekennzeichnet ist, zu verhandeln. Diese seit langem geplante Eisenbahnverbindung wäre von Vorteil für die Staaten Bahia, Pernambuco, Piauhy und Maragnon.

Bereits 1924 schlug der Präsident von Piauhy der Bundesregierung vor, dieses Unternehmen für Rechnung des Staates auf Grund zweiseitigen Vertrages zu übernehmen und weiterzuführen. Zur Vollendung dieser Linie, mit deren Bau 1919 begonnen wurde, fehlen 1539 km. Ausgebaut sind bis jetzt nur 88 km.

Im Juni d. J. unterbreiteten die Vertreter von Piauhy dem Bundessenat einen Plan, nach welchem die Bundesregierung vermittelst vertraglicher Klauseln dem Ansuchen von Piauhy willfahren sollte. Dieser Plan wurde bereits in dritter Lesung gebilligt. Für die Vollendung der Arbeiten der Eisenbahn Petrolina-Theresina wurde eine Zeitdauer von 10 Jahren festgesetzt.

Die Verbindung der beiden Ströme S. Francisco und Parnahyba würde, abgesehen von ökonomisch-finanziellen Vorteilen für das Land, durch Eröffnung neuer Kolonisationsgebiete eine Einnahmequelle werden und im Kriegsfalle wegen der raschen Verbindungsmöglichkeiten zwischen Süden, Norden und Nordosten von strategischer Wichtigkeit sein.

Eine Seereise von Bahia bis S. Luis do Maranhão dauert heute acht Tage.

Internationaler Verkehr.

— **80jähriges Bestehen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.** Am 10. d. M. konnte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf sein 80jähriges Bestehen zurückblicken. Der am 10. November 1846 zunächst unter dem Namen „Verband der preußischen Bahnen" gegründete Verein, der schon im Jahre 1847 in „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" umgewandelt wurde, hatte sich in dem ersten Paragraph seiner Satzungen als Aufgabe gesetzt, „die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen durch Einmütigkeit zu fördern und dadurch ebensosehr den eigenen Interessen als denen des Publikums zu dienen". Unter diesem schlichten, nur in etwas anderer Fassung bestehenden Wahlspruche übt der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen seine Tätigkeit auch jetzt noch weiter aus. Es darf hier dem Wunsche Ausdruck gegeben werden, daß seine Bestrebungen auch fernerhin wirksam gefördert werden und ihm weitere Erfolge beschieden sein mögen.

— **Der 4. Internationale Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß** wird auf Einladung der Hauptstadt Kopenhagen in der Zeit vom 20. bis 23. Juni 1927 in Kopenhagen stattfinden.

Wasserverkehr.

— **Die deutschen Schiffahrtsfusionen.** Nach der neuen Transaktion Hapag-Deutsch-Austral-Kosmos-Stinnes, über die die letzten Tage in großen Zügen Klarheit gebracht haben und die man wohl als das bedeutsamste deutsche Schiffahrtsereignis der Nachkriegszeit bezeichnen kann, ist die Vereinigungsbewegung zu einem gewissen Abschluß gekommen. Was in dieser Hinsicht noch geschehen könnte, tritt jedenfalls an Bedeutung weit hinter all dem zurück, was soeben seinen Abschluß fand. An einen großen deutschen Schiffahrtstrust ist vorerst nicht zu denken, das wäre nicht nur dem zum Teil trustfeindlichen Ausland (Amerika) gegenüber taktisch unrichtig, sondern es ist auch nach Überlieferung und örtlicher Einstellung der deutschen Schiffahrtsgruppen sehr unwahrscheinlich.

Man kann die Vorgänge der letzten Monate unter drei Gesichtspunkten betrachten: einmal vom volkswirtschaftlichen Standpunkt, dann aus der Perspektive unserer Haupthäfen Hamburg und Bremen und schließlich unter spezieller Berücksichtigung der beiden Konzentrationskerne Hapag und Lloyd.

Wir finden in der ganzen Welt zur Zeit das Bestreben nach nationalem Zusammenschluß in der Schiffahrt, hervorgerufen durch die Unterstützungspolitik einzelner Länder, die den Wettbewerbskampf zwischen den einzelnen nationalen Flotten ungemein verschärft hat. Die gewaltige Unterstützung der Schiffbauindustrie in England, Frankreich, Japan und Italien und die trotz aller Mißerfolge beharrlichen amerikanischen Bestrebungen auf Schaffung einer eigenen Flotte sind die ausgeprägtesten Erscheinungen auf diesem Gebiet. Die deutsche Schiffahrt konnte und mochte mit ähnlichen Unterstützungen nicht rechnen und so blieb ihr zur Stärkung ihres internationalen Einflusses nichts übrig, als im Innern alle Kämpfe und Reibungen nach Möglichkeit zu neutralisieren und nach außen geschlossen ihre nationalen Interessen zu verfechten. Die Entwicklungslinie der deutschen Reedereien war durch die Ereignisse in der internationalen Schiffahrt geradezu bedingt. Man könnte geneigt sein, die ganzen Transaktionen als korrespondierende Vorgänge der allgemeinen Wirtschaftskonzentration in Deutschland anzusehen, gewissermaßen als Gegengewicht gegen die Bildung jener gewaltigen Verladergruppen, man könnte nach dem äußeren Verlauf der Fusionsverhandlungen annehmen, daß der neugeschaffene Zustand mehr das Ergebnis von Machtbestrebungen einzelner Geldinstitute, als der Erfolg zielbewußter Reedereipolitik sei. Die Kenntnis der zwingenden internationalen Vorgänge jedoch und die Logik und Systematik, mit der die deutsche Schiffahrt diesen Vorgängen in planmäßiger Konsolidierung Rechnung getragen hat, widerspricht deutlich einer derartigen Erklärung der Geschehnisse. Wie dem aber auch sei, rein wirtschaftlich ist nur der Erfolg ausschlaggebend und als solcher in volkswirtschaftlichem Sinne ist die Entwicklung von hervorragender Bedeutung, weil sie den einzigen Weg darstellt, in der Stärkung der internationalen Stellung gegen die übermächtige ausländische Konkurrenz zu bestehen. Die Zusammenfassung der Kräfte und der Organisation in kaufmännischer und betrieblicher Beziehung bedeutet eine Intensivierung des Schaffens und damit eine Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, die bei der unumgänglich fortschreitenden Ausdehnung der deutschen Schiffahrt unentbehrlich ist.

Deutlich hebt sich heute wieder, genau wie in der Vorkriegszeit, in den beiden Hauptgruppen die gesunde Konkurrenz zwischen Hamburg und Bremen heraus, gesund deshalb, weil sie den stimulus und die Gewähr für eine rasche Weiterentwicklung der deutschen Schiffahrt bietet. Es war anzunehmen, daß sich Hamburg die durch den Besitz der größten deutschen Reederei beinahe traditionell gewordene Hegemonie, die durch die Lloyd-Roland-Fusion vorübergehend an Bremen gefallen war, nicht auf die Dauer würde entreißen lassen. Gewiß ist das nur eine Prestigefrage, aber Prestigefragen spielen im internationalen Schiffahrtsgeschäft eine nicht zu unterschätzende Rolle, und die Weltgeltung Hamburgs hätte zweifellos unter einem solchen Zustand auf die Dauer eine empfindliche Einbuße erlitten. Gewiß sind in letzter Zeit Gerüchte über einen Zusammenschluß von Lloyd- und Hansa-Linie lautgeworden, eine derartige Kombination ist jedoch höchst unwahrscheinlich, vor allem, weil für die heute hinter Hapag und Lloyd, zwar mit großem Abstand, aber doch in vorzüglicher Position an dritter Stelle stehende Hansa-Linie kein Grund besteht, ihre Selbständigkeit aufzugeben. Aber auch nach dieser Fusion würde nach heutigem Stand der Lloyd immer noch mit nahezu 100 000 Tonnen hinter der Hamburg-Amerika Linie zurückbleiben. Im Interesse der deutschen Schiffahrt und ihres Fortkommens möchten wir, wie gesagt, eine weitere Zusammenfassung besonders von Hapag und Lloyd nicht wünschen. Die Zusammenhänge sind bereits so vielfältig und innig, daß sie zur Ausschaltung unnötiger Reibungen ausreichen. Wenn wir diese Zusammenhänge kurz streifen wollen, so müssen wir bis auf die erste Nachkriegszeit zurückgehen, als die Hapag die Deutsche Levante-Linie übernahm. Die Deutsche Levante-Linie hat im Laufe der Jahre wieder die Führung im deutschen Levantegeschäft errungen und bildet durch ihre Betriebsgemeinschaft mit der Bremer Argo-Linie somit eine Brücke zum Lloyd, dem die Argo-Linie angehört. Eine weitere Verbindung zwischen den beiden Großreedereien besteht schon seit Jahren durch den gemeinsam betriebenen Afrikadienst, an dem die Hapag, die Wörmann-Linie, die Deutsch-Ostafrika-Linie und die heute vollständig dem Lloyd gehörende Hamburg-Bremer Afrika-Linie beteiligt sind. Durch die Verbindung Lloyd-Roland sind Hapag und Lloyd in der Fahrt nach der Westküste Nord-, Mittel- und Südamerikas zusammengekommen, eine Berührung, welche durch die ebenfalls in dieser Fahrt tätige Kosmos-Linie neuerdings noch wesentlich verengert wird. Da in der Australfahrt Lloyd und Deutsch-Austral bereits zusammenarbeiten, entsteht durch die neuesten Vorgänge auch hier eine Verbindung Hapag-Lloyd. Sehr eng ist auch das Verhältnis beider Reedereien in der Ostasienfahrt, wo mit zwei englischen Linien zusammen eine Betriebsgemeinschaft besteht. Es braucht kaum besonders erwähnt zu werden, daß auf allen anderen Linien, wie nach Brasilien, dem La Plata, nach Cuba und Nordamerika entweder Konferenzabmachungen oder doch wenigstens, soweit internationale Konferenzen zur Zeit nicht bestehen, „gentleman-agreements" unnötige Reibungen zwischen beiden Gesellschaften vermeiden. Wir sehen, die Gemeinsamkeiten sind so zahlreich und mannigfaltig, daß es keiner engeren Verbindung mehr bedarf, um die überwiegenden deutschen Schiffahrtsinteressen unter einen Hut zu bringen, und weil die innere Notwendigkeit zu einem solchen Schritt fehlt, kann man auch im Interesse eines gesunden Wettbewerbs das Weiterbestehen dieser beiden ziemlich gleichwertigen Gruppen begrüßen und erhoffen. Das Stärkeverhältnis in der deutschen Schiffahrt ist heute folgendes: An der Spitze steht die Hapag mit einer Tonnage von 879 000 Bruttoregistertonnen (im November 1913 verfügte die Gesellschaft über eine Gesamttonnage von 442 Fahrzeugen mit 1 418 000 Br.-R.-T., und zwar 175 Ozeandampfer mit 1 039 000 Br.-R.-T. in Fahrt, 28 Ozeandampfer mit 325 000 Br.-R.-T. in Bau (darunter 2 Riesendampfer von ca. 56 000 Br.-R.-T. und 241 Flußdampfer, Schlepper, Leichter usw. mit 54 000 Br.-R.-T.). Hinter ihr folgt der Norddeutsche Lloyd mit 613 000 Br.-R.-T. (Ende des Jahres 1913 verfügte die Gesellschaft über insgesamt 491 Fahrzeuge mit 982 857 Br.-R.-T., davon 83 Seedampfer mit 647 171 Br.-R.-T. in Fahrt, 18 Seedampfer mit über [illegible] in Bau, der Rest waren Hilfs- und Spezialfahrzeuge.) An dritter Stelle folgt die Hansa-Linie mit 181 273 Br.-R.-T. (1913 = [illegible] Bruttoregistertonnen), dann kommt die Hamburg-Süd mit [illegible] Bruttoregistertonnen (1913 = 257 842 Br.-R.-T.) und anschließend die Wörmann-Linie und Deutsch-Ostafrika-Linie mit je 45 000 Br.-R.-T. (1913 = 112 000 bzw. 105 000 Br.-R.-T.). In ihrem Bestand an in Fahrt befindlicher Seeschiffstonnage ist die Hamburg-Amerika-Linie von allen Reedereien ihren Vorkriegszahlen demnach verhältnismäßig wieder am nächsten gerückt und ihre Tonnageüberlegenheit über den Lloyd ist heute verhältnismäßig größer als in der Vorkriegszeit. Die Verwendung der fusionierten Tonnage wird unter gemeinsamer Regie eine wesentlich rationellere sein können, als dies bisher der Fall war. Es ist ja kein Geheimnis, daß gerade in diesem Jahr in einzelnen Diensten der Ladungsandrang verschiedentlich so dringend war, daß sich eine Tonnageknappheit bemerkbar machte, die nur durch teure Charterverträge gedeckt werden konnte. Derartige Verlegenheiten verlieren natürlich mit zunehmendem Flottenbestand um so mehr ihre Bedeutung, je größer das Reservoir ist, innerhalb dessen die Einheiten von einem Dienst in den anderen eingestellt werden können. Von enormer Bedeutung ist außerdem die Tatsache, daß sowohl die Hapag, wie auch die Deutsch-

stral-Kosmos einen vollkommen neuzeitlichen Schiffsbestand
, außerordentlich niedrigem Durchschnittsalter haben. Von
ı Schiffen der Hapag ist ein Viertel (darunter die größten)
er 5 Jahre, drei Viertel unter 10 Jahre alt, von den Schiffen
übernommenen Gesellschaften haben 23 ein Alter von unter
ahren, eins über 5 Jahren, sieben über 10 Jahren, zwei über
Jahren, eins über 25 Jahren. Etwas älter ist im Durchschnitt
Stinnesflotte, von der 14 Schiffe unter 5 Jahre, eins über
ahre, sechs über 10 Jahre, vier über 20 Jahre alt sind.
ın finanziellen Einzelheiten ist noch interessant, daß durch
den Aktionären anzubietenden 15 Mill. M. und die der Ge-
schaft verbleibenden 10 Mill. M. Aktien die eingebrachten
bindlichkeiten der Gesellschaft sich auf 58 Millionen ver-
gern lassen. Besonders wird man an eine endgültige Abtra-
ıg der auf den Stinnesdampfern ruhenden 21 Mill. M. hol-
dische Hypotheken denken, um von einem Teil der beträcht-
en Zinslasten freizukommen.
lles in allem ist das Übereinkommen in jeder Hinsicht außer-
entlich glücklich zu beurteilen. Der Vorteil, der für den
lader des Binnenlandes durch die neue Gestaltung sich er-
t, ist in die Augen springend, wenn erst einmal die betrieb-
e Umorganisation vollzogen ist. Die Hapag besitzt heute
on wie keine andere Reederei in der Welt eine Zusammen-
ung ihres Kaibetriebes, die es ermöglicht, Güter nach den
htigsten überseeischen Verkehrsbeziehungen unter ein und
selben Adresse, in ein und demselben Wagen, nach ein und
selben Kai des Hamburger Hafens abzurichten. Wenn erst
die neu hinzukommenden Dienste die Abfertigung der Schiffe
Kai- und Hafenbetrieb der Hamburg-Amerika-Linie einge-
dert sein wird, dann ergibt sich aus dem Binnenland eine
binationsmöglichkeit der verschiedenen Ausfuhrgüter nach
n Teilen der Welt in geschlossenen Ladungen, daß Hamburg
lge dieser einzigartigen Möglichkeiten erhöhte Anziehungs-
ft, besonders für die Ausfuhr des hochwertigen Stückgutes
en wird. Dr. B.

- **Kanalbau?** Die Berliner Börsenzeitung bringt eine Reihe
erkenswerter Ausführungen, die sich gegen die uferlosen
alprojekte neuerer Zeit wenden (von Exzellenz von Pa-
i in Nr. 473, von rheinisch-westfälischer Industrieseite in
477 und von dem Abgeordneten Engberding in Nr. 483, vgl.
h den Aufsatz von Exzellenz v. der Leyen in Nr. 38, S. 997
erer Zeitung). Der interessanten Erörterung über dieses
blem, die in Nr. 509 der Berl. B. Ztg. veröffentlicht ist und
wie das Blatt angibt, von einem „angesehenen Vertreter der
nischen Wissenschaft" stammt, entnehmen wir folgende
len:

inige Zahlen mögen einen Begriff von dem Ausmaß der be-
chtigten Erweiterung des Wasserstraßennetzes geben. Die
wendungen für den Bau neuer und die Erweiterung be-
ender Kanäle sowie für die Kanalisierung von Flüssen
tschlands betragen ohne die mit letzterer verbundenen
ten für Kraftgewinnungsanlagen rund 2,4 Milliarden Mark.
entspricht dem doppelten Betrage, mit der sämtliche im
ffsbetrieb befindlichen Binnenwasserstraßen und Kanäle
tschlands zu Buche stehen. Nicht einbegriffen sind bei den
n Bauten die Kosten für die Anlage der Häfen und die not-
digen Ergänzungen der Eisenbahnbetriebsanlagen. Die ver-
rstechnische Notwendigkeit dieses großzügigen Plans auf
e Sicht wird aufgebaut auf einer geschätzten Verkehrsstei-
ıng auf dem Wasserwege, die auf die neuen Kanäle entfällt,
rund 45 Millionen Tonnen jährlich, also rund 50 % mehr als
jetzige Wasserstraßenverkehr, der, wie gesagt, nicht einmal
eicht, die mit erheblich geringeren Baukosten hergestellten
ffahrtswege angemessen zu verzinsen. Bei allen wirtschaft-
en Einrichtungen einschließlich der Verkehrsmittel wird eine
kung der Selbstkosten im allgemeinen verlangt und durch-
hrt. Die Wasserstraßen haben darin bisher eine besondere
lung eingenommen. Es ist bekannt, daß bis zum Anfang
es Jahrhunderts überhaupt keine Abgaben zur Deckung der
rhaltungskosten sowie zur Verzinsung und Tilgung der An-
kosten der Kanäle erhoben wurden. Solange sich diese Un-
en in bescheidenen Grenzen hielten, konnte dieser Stand-
t mit einigem Recht vertreten werden. Sobald aber ein
ßzügiger Ausbau künstlicher Wasserstraßen einsetzte,
nte der Allgemeinheit nicht mehr zugemutet werden, für der-
ge Aufwendungen aufzukommen. Es wurden daher auch
its vor dem Kriege Kanalabgaben für die Verkehrseinheit,
Tonnenkilometer, erhoben, die aber, wie wir gesehen haben,
keiner Weise zur vollen Selbstkostendeckung ausreichten.
e Abgabe, die seinerzeit auf 0,6 Pf. für 1 tkm bemessen
de, wird auch heute noch für die Ertragsberechnung der
n Kanäle ohne Rücksicht auf die bedeutend erhöhten Bau-
en, die sich 1 Million Mark für das Kanalkilometer nähern,
llgemeinen zugrunde gelegt und, wie sich aus Einzelberech-
gen ergibt, offenbar aus dem Grunde, um mit den Frachten
lichst weit unter denjenigen der Eisenbahnen bleiben zu
nen. Damit ist zunächst der Weg einer richtigen Ertrags-
berechnung verlassen, und es verlohnt sich, die Auswirkungen
derartiger Berechnungen auf die Wirtschaft zu untersuchen.

Werden die von den Vertretungen für die einzelnen Kanal-
projekte geschätzten Verkehrsleistungen auf den neuen Kanälen
zu 9 Milliarden Tonnenkilometer jährlich als richtig angenom-
men, so würden an Einnahmen bei einer Kanalabgabe von 0,6 Pf.
für 1 tkm für die neuen Kanäle 54 Millionen Mark zu erwarten
sein. Hiervon wären 1,1 % der Baukosten zur Deckung der
Unterhaltungs- und Betriebskosten in Höhe von 26 Millionen
Mark zu verwenden, so daß im günstigsten Fall, d. h. bei voller
Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der Kanäle durch das Ver-
kehrsbedürfnis, 28 Millionen Mark zur Verzinsung und Tilgung
der 2,4 Milliarden Mark Baukosten und für Erneuerungen zur
Verfügung stehen und nur 1,17 % des Anlagekapitals ausmachen
würden. Wird, um vorsichtig zu rechnen, demgegenüber ange-
nommen, daß sich bei Stabilisierung der Geldverhältnisse die für
Kanalbau aufzunehmenden Anleihen mit 4½ % zu verzinsen
haben, ½ % der Baukosten zu tilgen sind und weiter ½ % der
Baukosten für Erneuerungen an den maschinellen Anlagen und
sonstigen Bauwerken, wie Schleusen und Brücken, zurückzulegen
sind, so wären jährlich hierfür 132 Millionen aufzubringen oder
mit laufenden Ausgaben zusammen 158 Millionen Mark. Die
Kanalabgabe hätte demnach nicht 0,6 Pf., sondern 1,7 Pf. für
1 tkm zu betragen, wenn nicht der Staat jährlich über 100 Mil-
lionen Mark aus den Steuererträgnissen zusteuern will, und dies
für einen Güterverkehr, der nur 12 % des heutigen normalen
Eisenbahnverkehrs beträgt. Es ist doch wohl sehr die Frage,
ob bei dem Erstarken der Produktionsfähigkeit in den bisher
von der Industrie wenig berührten Erdteilen jemals die deutsche
Wirtschaft derartige Zubußen wird ertragen können.

Es bedarf keines zahlenmäßigen Nachweises, daß bei Anwen-
dung des neuen Tonnenkilometersatzes sich der Vorzug der Bil-
ligkeit der künstlichen Wasserstraßen erheblich zugunsten der
Eisenbahnen verschieben würde und daß die bisherigen Ertrags-
berechnungen für die neuen Kanäle durch eine starke Reduzie-
rung der erwarteten Verkehrsmengen noch weniger befrie-
digen würde.

Ergibt sich aus der Durchführung einer Selbstkostendeckung
bei den Kanälen eine starke Minderung der Aussichten auf eine
Ertragsfähigkeit sowie in der wirtschaftlichen Notwendigkeit
der programmäßig vorgesehenen Kanäle, so sind die volkswirt-
schaftlichen Auswirkungen und Nachteile zu untersuchen, wenn
auf diese Selbstkostendeckung in den Ertragsberechnungen ver-
zichtet wird. Da die neuen Kanäle einen Verkehr von 45 Mil-
lionen Tonnen jährlich übernehmen sollen, so würde diese Ver-
kehrsmenge zum großen Teil der ohnehin nicht genügend aus-
genutzten Deutschen Reichsbahn entzogen werden. Das be-
deutet eine Verschlechterung der Einnahmen und eine weitere
Minderausnutzung ihrer Anlagen. Die Folge wird sein, daß an
die Stelle eines guten und einträglichen Verkehrsmittels zwei
ungenügend ausgenutzte, mit hohen, festen Kosten in ihrer An-
lage zu verzinsen sind. Dabei werden beide einem weiter unten
angeführten, außerhalb ihrer Macht liegenden Schwund an
Transportmengen unterliegen. Das Reich wird also neben den
Aufwendungen für die Kanäle auch für die Reichsbahn einen
Zuschuß aus Steuermitteln leisten müssen, wenn die Repara-
tionsverpflichtungen eingehalten werden sollen. Der für den
Reinertrag ausschlaggebende Ausnutzungsgrad für die Eisen-
bahnen wird durch die Wasserstraßenpolitik mit Erfolg stark
verwässert werden.

In derselben Nummer dieser Zeitung kommt Professor Dr.-Ing.
Helm in einem Aufsatz: „Eisenbahnen oder Kanäle" zu folgen-
den für die Rentabilität der Kanäle vernichtenden Urteil: Auf-
gabe einer vernünftigen Verkehrspolitik kann es daher nicht
sein, zu den vorhandenen Kanälen noch neue hinzuzufügen, son-
dern zu überlegen, wie die die allgemeine Wirtschaft schwer
belastenden offenen und versteckten Subventionen zu den vor-
handenen, wie die daraus sich ergebende Schädigung der Eisen-
bahnen und der Allgemeinheit durch höhere Eisenbahntarife ver-
mieden werden können. Meines Erachtens kann die Entwicklung
nur dahin gehen, daß ein großer Teil der vorhandenen Kanäle
außer Betrieb gesetzt und anderweit, z. B. als Fischteiche, ver-
wendet oder zur Gewinnung von Ackerland zugeschüttet wird.

Kraftwagenverkehr.

— **Über 50 000 Kraftfahrzeuge in Berlin.** Nach einer Statistik
des Kraftverkehrsamtes in Charlottenburg wurden am 1. Ok-
tober d. J. insgesamt 50 397 Kraftfahrzeuge in Berlin gezählt.
Hierunter befinden sich 24 546 Personenkraftwagen, darunter
8035 Kraftdroschken und 405 Kraftomnibusse, 9107 Lastkraft-
wagen, 13 665 Krafträder und 3079 Kleinkrafträder. Damit ist
die Zahl 50 000 zum ersten Male überschritten. Die Zunahme
im 3. Vierteljahr 1926 betrug 4159 Kraftfahrzeuge. An Pferde-
droschken sind in Berlin nur noch 416 vorhanden.

Rechtspflege.

— Kapitalisierung der Entschädigung bei Enteignung ist unter Zugrundelegung auch des außergewöhnlichen gegenwärtigen Zinsfußes zulässig. In jüngster Zeit kam der Oberste Gerichtshof in Wien in die Lage, über die Beschwerde einer Partei zu entscheiden, die die Kapitalisierung des Nutzungsentganges für ein enteignetes Recht nach dem heute in Übung stehenden außergewöhnlich hohen Zinsfuß nicht gelten lassen wollte. Mit Beschluß des Bezirksgerichtes Innsbruck vom 16. IX. 1925 war als Entschädigung für den durch eine elektrische Übertragungsleitung in Anspruch genommenen 1000 m² Waldboden einer Waldparzelle auf Grund der Berechnung der Sachverständigen, die den Nutzungsentgang fürs Jahr und für 1 m² mit 151,2 K. angegeben hatten (somit für die ganze Fläche 151 200 K = 15,12 S), und unter Zugrundelegung des heutigen Zinsfußes der Innsbrucker Sparkassen für 7% der Betrag von 215 S als angemessen festgesetzt worden. Das Gericht behielt jedoch der enteigneten Partei das Recht vor, in einem späteren Zeitpunkte bei Senkung des heute außergewöhnlich hohen Zinsfußes eine Erhöhung der zuerkannten Entschädigung zu begehren. Hiergegen wendete sich unter a auch der von der Bundesbahnverwaltung eingebrachte Rekurs, welchem das Landesgericht Innsbruck mit Beschluß vom 24. XII. 1925 Folge gab; es hat in Abänderung des erstgerichtlichen Beschlusses den Vorbehalt wegen nachträglicher Erhöhung des Entschädigungsbetrages aus Anlaß der Herabsetzung des Zinsfußes aufgehoben. Aus den Gründen dieses Gerichtes:

Die Sachverständigen haben den Nutzungsentgang des Enteigneten unbestritten mit 151,2 K für 1 m² und Jahr errechnet und den als Entschädigung zu bezahlenden Kapitalbetrag unter Zugrundelegung des derzeit geltenden Zinsfußes der Innsbrucker Sparkasse (7%) mit 216 S als angenommen ermittelt.

Der Enteignete verlangt dagegen die Bemessung der Entschädigung unter Zugrundelegung des gewöhnlichen 4½%igen Zinsfußes, da es unbillig sei, die Entschädigung für eine dauernde Enteignung nur nach dem derzeit bestehenden, jedoch weiteren Schwankungen unterworfenen und daher rein zufälligen Zinsfuß zu berechnen.

Die Beschwerde ist unbegründet.

Gemäß § 4 des Ent.Ges. hat die Eisenbahnunternehmung den Enteigneten für alle durch die E n t e i g n u n g verursachten vermögensrechtlichen Nachteile schadlos zu halten. Dieser vermögensrechtliche Nachteil wurde jedoch widerspruchslos mit 151,2 K für 1 m² und Jahr errechnet. Gemäß § 31 des Ent.Ges. sind nur die tatsächlichen Verhältnisse zu berücksichtigen; diesen aber entspricht die Kapitalisierung mit Zugrundelegung des derzeit geltenden Zinsfußes. Die Möglichkeit einer späteren Senkung des Zinsfußes kann ebensowenig wie die spätere Entwertung des etwa schon festgestellten Entschädigungsbetrages auf die Ermittlung der Entschädigung im gegenwärtigen Zeitpunkte von Einfluß sein, denn solche nachträglichen Zufälligkeiten können den durch die E n t e i g n u n g verursachten vermögensrechtlichen Nachteil — und nur für diesen haftet die Eisenbahnunternehmung — nicht mehr berühren und sie treffen denjenigen, in dessen Vermögen sie sich ereignen (§ 1311 abGB.).

Bei dieser Auffassung war auch dem Rekurse der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen recht zu geben, sofern er sich gegen die im 3. Absatze des angefochtenen Beschlusses vorbehaltene Berechtigung des Antragsgegners wendet, gemäß § 9 des Ent.Ges. in angemessenem Zeitabschnitte die Feststellung bzw. Erhöhung der gerichtlich bereits festgestellten Entschädigung zu begehren. Die angezogene Bestimmung setzt voraus, daß die Ermittelung eines zu leistenden Kapitalsbetrages deshalb nicht vollständig erfolgen könne, weil der abzuschätzende Nachteil sich nicht in vorhinein bestimmen läßt; die Bestimmung läßt überdies nicht, wie der Erstrichter vermeint, eine nachträgliche Erhöhung der bereits gerichtlich festgestellten Entschädigungssumme zu, sondern nur die Feststellung der für die in der Zwischenzeit erkennbar gewordenen Nachteile gebührenden Entschädigung. Da jedoch vorliegendenfalls der Nutzungsentgang des Enteigneten am Waldboden ohne weiters vollständig ermittelt werden konnte, gegen die Ermittlung selbst vom Antragsgegner keine Einwendung erhoben worden ist und sich dieser nur gegen die Zugrundelegung des Zinsfußes für die Kapitalisierung gewendet hat, treffen die Voraussetzungen des § 9 des Ent.Ges. überhaupt nicht zu, weshalb in Stattgebung dieses Rekurses der hierdurch angefochtene Teil des Beschlusses (Abs. 3) zu beheben war.

Der Oberste Gerichtshof in Wien hat diese Entscheidung der II. Instanz im wesentlichen aus deren Gründen bestätigt.

Dr. Č.

— Haftung für Schäden auf der Hamburgischen Hafenbahn. Das Reichsgericht hat sich kürzlich mit dem auf S. 82 d. Ztg. behandelten Fall zu beschäftigen gehabt und das Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg gebilligt. Es führt u. a. aus: Für die eisenbahnrechtliche Haftung der Beklagten ist entscheidend, ob das Gut zur Zeit der Beraubung von der Beklagten be a n g e n o m m e n war. Die Beraubung ist erfolgt, bevor Wagen mit dem Frachtgut in den Abgangszug eingestellt Die Bahn ist aber zur Abnahme nur auf i h r e m B a h l ä n d e verpflichtet, sofern nicht vertraglich etwas andere stimmt ist. Nun ist in dem Vertrage zwischen der Eisen direktion Altona und der Hamburg-Amerika-Linie (HAL.) drücklich bestimmt, daß die Übergabe und Übernahme der E bahnwagen auf den für den öffentlichen Kaiverkehr bestim Übergabegleisen erfolgt, das sind die Ein- und Ausfuhrgleis Rangierbahnhofs Hamburg-Süd. Weiter heißt es aber: „Di die Staatsbahn übergehenden beladenen und leeren Wagen g als unbeanstandet von der Eisenbahnverwaltung abgenom sobald sie im A b g a n g s z u g e s t e h e n.“ Da gegenw eine b e s o n d e r e Übergabe auf dem Übergabegleis des I hofs Hamburg-Süd n i c h t festgestellt ist, erfolgte die nahme also erst mit der Einstellung des Wagens in den g a n g s z u g. Daß der Frachtbrief einen — später getilgt Annahmestempel vom 30. September 1924 getragen hat, ist Oberlandesgericht mit Recht nicht als endgültiger Beweis früheren Annahme erachtet worden. Der durch den Stemp führte Beweis ist durch die Vertragsbestimmungen zwische Bahn und der Hamburg-Amerika-Linie widerlegt. In d Vertragsbestimmungen ist in § 15 ausdrücklich gesagt, die E bahn erkenne ihre H a f t p f l i c h t erst von dem Augenblic E i n s t e l l u n g d e s W a g e n s i n d e n A b g a n g s z u Bis zu diesem Zeitpunkt ist Vertragsgegner des Versenders die Eisenbahn, sondern die Hamburg-Amerika-Linie. Auch den §§ 432, 473 HGB., 100 EVO. kann die Haftung der Bekla nicht hergeleitet werden, da die Hamburg-Amerika-Linie die gesamte Beförderung auf durchlaufendem Frachtbrie Moldan übernommen hatte. (Reichsgericht I. 17/26. — 13. 10. 26

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1165.)

— Reichsbahn — Reichspost. Im Verlag der Verkehrswi schaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deut Reichsbahn veröffentlicht Reichsbahndirektor Dr. iur. S den I. Teil einer Broschüre über „Das Verhältnis der Deut Reichsbahn zur Reichspost- und Telegraphenverwaltung besonderer Berücksichtigung der finanziellen Auseina setzung“.

Post und Eisenbahn haben als wichtige Einnahmequelle Staaten und als Kulturträger ersten Ranges von jeher die merksamkeit weiter Kreise auf sich gelenkt. Die anziehende wicklung beider Beförderungsunternehmen sind ständig vo rufenen und Unberufenen beobachtet und beschrieben wo Längst vergangene Zeiten und die rasch fortschreitende Geger reichen sich hier die Hand. Die neueste Entwicklung hat auc diesem Gebiete bedeutungsvolle Änderungen mit sich geb Das Prinzipat der Wirtschaft, das unlösbar mit Finanzfr verbunden ist, hat umfangreiches neues Recht geschaffen, das Außenstehende und besonders Fachleute sich möglichs unterrichten wollen. Die geltende Rechtslage ist im ra Gange der Entwicklung allmählich sehr unübersichtlich worden. Es ist daher eine verdienstvolle Tat zu sichten zusammenzufassen.

Dem Verfasser ist es gelungen, aus dem viel verzweigter umfangreichen Schrifttum über die Geschichte des Postw einen knapp und doch alles wesentliche enthaltenden Über über die Entwicklung der Posten in Deutschland und den zelnen deutschen Staaten zu geben. Eine anschauliche Erl rung der Begriffe Postregal und Postzwang in ihren gesc lichen Werden dient dem Leser zum besseren Verständnis die noch heute geltenden, in der Praxis oft recht schwierig zulegenden Bestimmungen des im Postgesetz enthalten botes an die Allgemeinheit, sich zur Beförderung bestim Gegenstände ausschließlich der staatlichen Postanstalten z dienen. Diese Ausführungen lassen auch den Hauptteil Darstellung besser begreifen. Die heutige Monopolstellung Post ist freilich nurmehr ein Bruchstück des ehemaligen regals. Die Postkutsche wurde vom Dampfzug verdr Naturnotwendig mußte der Staat einen Ausgleich zwischen beiden Beförderungsunternehmen herbeiführen und zug beide mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Entwicklung för Die verschiedenen Versuche der Staaten, im Laufe der diesen Gegensatz auszugleichen und zu einer für Post Eisenbahn erträglichen Auseinandersetzung zu kommen, wi der Abhandlung in einem systematischen Aufbau geschi Hierbei treten drei Zeitabschnitte hervor: Die Verhältnisse Gründung des Norddeutschen Bundes, die Regelung nach richtung des Deutschen Reiches und die Zeit nach der reichlichung der Eisenbahnen. Naturgemäß nimmt dabei di handlung der Frage über die Abgeltung der von den E bahnen für die Post geleisteten Dienste einen breiten Raum Der Verfasser zeigt, daß den Bahnen oft weitgehende Pfli

ugunsten der Post auferlegt wurden. Er kommt zu dem Ergebnis, daß heute ein Postregal im Rechtssinne überhaupt nicht mehr bestehe. Diese Auffassung ist jedoch nicht richtig. Das Postregal gilt auch heute noch, freilich, wie schon oben angedeutet, lange nicht mehr in dem Umfange wie früher. Im Abschnitt über die Neuregelung der Abgeltungsfragen zeigt uns die Abhandlung den Einfluß des Reichspostfinanzgesetzes und des Reichsbahngesetzes auf das Werden der jetzigen tatsächlichen Rechtslage. Die Reichsbahn suchte sich schon im ersten Jahre ihres Bestehens den Auflagen zugunsten der Post zu entziehen, die von den Bundesbahnen jahrzehntelang getragen worden waren. Die Reichspostverwaltung widersetzte sich damals, gestützt auf die Geschichte und das geltende Recht, den von der Reichsbahn angeführten Gründen. Die Bestrebungen der Reichsbahn fanden aber eine schwerwiegende Unterstützung in dem Dawesgutachten. Nunmehr sind grundsätzlich alle Leistungen der Bahn zu bezahlen, wenn damit auch das Eisenbahn-Postgesetz von 1875, wie der Verfasser treffend ausführt, keineswegs völlig beseitigt ist. Wie sehr die neue Vereinbarung die Reichspost belastet, zeigen folgende Zahlen, die hier zur Ergänzung angeführt seien:

Die Post zahlte für Dienstleistungen der Bahn

im Jahre 1913 für das ganze Reichsgebiet rd.	16,3	Mill. ℳ
davon Bayern	3,8	„ „
im Jahre 1926 (Voranschlag)	100	„ „
bzw.	13	„ „

Die Deutsche Reichspost bezeichnet diese Mehrleistung mit Recht als ihre „Reparationszahlung“.

Das Werkchen gibt außerdem in dankenswerter Weise eine übersichtliche Zusammenstellung der einschlägigen rechtlichen Vorschriften und in einem Anhang sogar den Wortlaut der wesentlichen Bestimmungen.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß das Büchlein in flüssiger klarer Form ein anschauliches Bild über das Thema Reichsbahn — Reichspost gibt, das besonders jeder Fachmann beider Verwaltungen gerne zur Hand nehmen wird, um sich über verschiedene Fragen schnell zu unterrichten. Es ist zu wünschen, daß diese Abhandlung auch in Nichtfachkreisen Eingang findet. Rechts- und volkswirtschaftlichen sowie Handelshochschulkursen kann es wärmstens empfohlen werden. Besonders für den Fortbildungsunterricht an Beamte werden diese Ausführungen eine wertvolle Stütze und Ergänzung bilden.

Zum Schluß darf die Hoffnung ausgesprochen werden, daß der in Aussicht gestellte zweite Teil weitere wertvolle Einzelheiten bringen wird. Postdirektor Dr. Rochu, Nürnberg.

— **Statistisches Jahrbuch für die Freie und Hansestadt Hamburg 1925.** Herausgegeben vom Statistischen Landesamt, Hamburg 1926. Kommissionsverlag von Lütcke & Wulff. 380 S. RM.

Dies Jahrbuch, das auf Anordnung des Senats entstanden ist und in statistischer Hinsicht eine Ergänzung zu dem seit 1913 in diesem Jahr zum ersten Male wieder erschienenen vollständigen Verwaltungsbericht der Hamburgischen Staatsbehörden bildet, behandelt in erster Linie das Jahr 1925, stellt aber nach Möglichkeit auch den Anschluß an seinen letzten Vorgänger, das statistische Handbuch 1920, her, verfolgt darüber hinaus auch die wichtigsten allgemeinen Zahlen durch die Kriegsjahre hindurch, zum Teil weit zurück in die Vorkriegszeit.

Das Werk zeichnet sich durch eine außerordentliche Mannigfaltigkeit des verarbeiteten Stoffes und durch seine klare und zweckmäßige Anordnung aus. Von einem allgemeinen, weit über das Staatsgebiet Hamburgs reichenden Interesse ist besonders der Abschnitt V Handel und Verkehr. In ihm wird zunächst die Wareneinfuhr und -ausfuhr nach Gewicht und Wert in den Jahren 1913 und 1924 dargestellt. Dabei ergibt sich, daß die Einfuhr seewärts nach Hamburg 1913 dem Werte nach 4,71 Milliarden Mark, 1924 dagegen 4,88 Milliarden Mark betrug, während sich die Ausfuhr seewärts auf 3,86 Milliarden Mark im Jahre 1913 und 3,77 Milliarden Mark 1924 belief. Von besonderem Werte sind die Angaben des Abschnittes V C, der sich mit der Seeschiffahrt beschäftigt. Danach verfügte Hamburg 1925 über zusammen 1629 Seeschiffe mit 1 671 808 Reg.-Tons brutto gegen 1372 mit 1 908 532 Reg.-Tons netto im Jahre 1913. In Tabelle 11 ist der Seeverkehr im Hamburger Hafen für die Jahre 1791 bis 1925 dargestellt. Während 1913 15 073 Seeschiffe mit 14 185 496 Reg.-Tons angekommen waren, sind es 1925 13 240 mit 16 635 346 Reg.-Tons. Die Durchschnittsgröße des Schiffes ist also von 941 auf 1256 Tons gestiegen. Von den angekommenen Schiffen führten 1925 7418 mit 6 398 000 Reg.-Tons die deutsche Flagge, 1913 dagegen 9005 mit 8 581 000 Reg.-Tons. An zweiter Stelle steht 1913 und 1925 die britische Flagge mit [illegible]96 000 und 4 393 000 Reg.-Tons. Die Tabelle 31 zeigt den Warenverkehr Hamburgs in Flußschiffen in den Jahren 1913 und 1925. Während 1913 4 669 782 t von der Oberelbe ankamen und 5 761 576 t abgingen, waren es 1925 nur 3 168 747 t und 3 091 037 t. Tabelle 38 weist den Bestand an Fischereifahrzeugen für Hamburg und Cuxhaven nach. Es ergibt sich eine erfreulich starke Zunahme. Ist doch die Zahl der 1913 vorhandenen Hochseefischereifahrzeuge von 124 auf 217 im Jahre 1925 gewachsen. Dementsprechend sind die Mengen und Werte der angebrachten Fänge erheblich gestiegen, vgl. die Tabelle 41. Unter V H 1 ist der Eisenbahnverkehr dargestellt, leider nur für 1924 und 1925. Er zeigt für Stückgut ein Anwachsen im Versand und Empfang, für Wagenladungen eine Steigerung nur im Empfang, und zwar für letztere von 2 900 292 t auf 3 487 421 t. Das Zurückgehen im Ladungsversand von 3 571 229 t auf 2 780 091 Tonnen erklärt sich aus der starken englischen Kohleneinfuhr des Jahres 1924, die 1925 wegfiel.

Schon diese kurzen Hinweise dürften zeigen, wie wertvoll das Jahrbuch für jeden ist, der sich in Praxis oder Wissenschaft mit Fragen des deutschen Handels und des See- und Landverkehrs zu beschäftigen hat. Es wird für ihn ein Hilfsmittel bilden, das ihm die Materialsammlung aus verstreuten Quellen erleichtert oder ganz erspart. K.

— **Frieden im Sudan.** Von A. R. Dugmore. Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig. Preis 9,50 RM.

Das Buch enthält in unterhaltender Form eine lebendige Schilderung der Eindrücke, die der Verfasser, ein bekannter englischer Afrikareisender, auf seiner kurzen Reise durch den Sudan empfangen hat. Zu einem sorgfältigen Studium des Landes und Volkes fehlte ihm, wie er selbst sagt, die Gelegenheit. Seine Ausführungen, insbesondere der geschichtliche Rückblick sowie der politische Ausblick sind aber beachtenswert. Dem Eisenbahnbau durch die Wüste bei Kassala (Strecke Kassala-Haya zum Hafen Port Sudan am Roten Meer) wird eine kurze Beschreibung zuteil. W.

— **Schweißtechnik.** Beiträge von P. Bardtke, Wittenberge; O. Mies, Hamburg; E. Kleditz, Hannover; O. Wundram, Hamburg; W. Strelow, Hamburg; A. Hilpert, Charlottenburg; C. Commentz, Hamburg; L. Kuchel, Berlin; W. Gehler, Dresden; E. Wiss, Griesheim; H. Richter, Hamburg; W. Rimarski, Berlin; H. Neese, Essen; W. Zimm, Hamburg; F. Goldmann, Pasing bei München. Mit 145 Abbildungen. Berlin 1926. VDI-Verlag G. m. b. H. 64 S. Preis geh. 3 M.

Der Verein Deutscher Ingenieure bringt im vorliegenden Sonderhefte die Vorträge und Erörterungen der Fachsitzung für Schweißtechnik auf seiner 65. Hauptversammlung vom 12. bis 14. Juni 1926 in Hamburg. Der Obmann der Gruppe für Arbeitsverfahren im Fachausschuß für Schweißtechnik beim Verein Deutscher Ingenieure, Oberregierungsbaurat P. Bardtke, Wittenberge, behandelt das Problem der „Arbeitsprüfung von Schweißungen“. Hiermit hängt das Thema des folgenden Vortrages „Ausbildung von Schweißingenieuren, Meistern und Handwerkern“ von Dr.-Ing. O. Mies, Hamburg, eng zusammen. Ebenfalls von allgemeiner Bedeutung ist der Vortrag „Unfälle und Unfallversicherung beim autogenen Schweißen und Schneiden“ von Gewerbeassessor a. D. E. Kleditz, Hannover. Oberbaurat O. Wundram, Hamburg, bespricht die „Wirtschaftliche Stromversorgung für die elektrische Lichtbogenschweißung“. Dr.-Ing. W. Strelow, Hamburg, zeigt „Rückwirkung der neueren Schweißverfahren auf die konstruktive Durchbildung der industriellen Erzeugnisse und Bauwerke“. Diese wird durch die weiteren Vorträge von Prof. Dr.-Ing. A. Hilpert, Charlottenburg, über „Anwendung der Schweißverfahren im allgemeinen Maschinenbau“, von Dr.-Ing. C. Commentz, Hamburg, über „Schmelzschweißung im Schiffbau“, von Direktor L. Kuchel, Berlin, über „Autogene Schweißung im Flugzeugbau“ und von Prof. Dr.-Ing. W. Gehler, geschäftsführendem Direktor des Versuchs- und Materialprüfungsamtes Dresden über „Schweißung im Eisenbau“ glücklich ergänzt. Dr.-Ing. E. Wiß, Griesheim am Main, berichtet über „Fortschritte auf dem Gebiete der autogenen Metallbearbeitung“, woran sich die damit zusammenhängenden Vorträge von Prof. H. Richter über die „Bedeutung von Methan, Gasol und Äthylen als Brenngase in der Schweißtechnik“ und von Oberregierungsrat Dr. W. Rimarski über die „Zersetzung des Acetylens bei verschiedenen Temperaturen, Drücken und Feuchtigkeitsgraden unter Anwendung verschiedener Initialzündungen“ anschließen. Der Bericht von Dr.-Ing. H. Neese, Essen, über „Fortschritte auf dem Gebiete der elektrischen Schweißung“ wird durch die Vorträge von Dr. W. Zimm, Hamburg, über „Untersuchungen über das Lichtbogenschneiden“ und von Dipl.-Ing. Dr. jur. F. Goldmann, Pasing bei München, über die „Wirtschaftlichkeit der elektrischen Punktschweißung für die Massenfertigung“ vervollständigt.

Das wertvolle Sonderheft wird bei seinem reichen, alle Gebiete der Schweißtechnik umfassenden Inhalt, bei dem noch die gründlichen, an die Vorträge sich anschließenden Erörterungen hervorzuheben sind, allen Fachleuten hochwillkommen sein. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Zu dem im März d. J. ausgegebenen Verzeichnis der „Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen“ ist ein Teil II erschienen, der die „Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahn-Personen- und Gepäckwagen“ enthält.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken. (§ 10. 1 a. VWÜ.)

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 3. November 1926:

Wegen mehrfacher Unterwaschung infolge Unwetters war[illegible] Strecke Kirchbach-Dellach der Gailtalbahn vom 30. [illegible]tober bis 1. November unfahrbar.

Aus gleicher Ursache mußte der Verkehr zwischen Mikla[illegible]dorf-Eisenkappel der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenka[illegible] vom 30. Oktober an bis auf weiteres eingestellt werden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saa[illegible]

Vom 1. November 1926 ab ist die an der Bahnstrecke Forst-Gu[illegible] zwischen den Stationen Briesnigk und Grießen links der B[illegible]strecke gelegene Bahnagentur Horno in einen unbesetzten [illegible]sonenhaltepunkt umgewandelt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Unerwartet verschied nach kurzer, schwerer Krankheit

der Regierungsrat a. D.

Herr Reichsbahnrat **Wilhelm Marenbach**

im 43. Lebensjahre.

Der Verstorbene gehörte seit 1907 der Justizverwaltung und seit 1917 der Eisenbahnverwaltung an und hat in allen Dienststellen, zuletzt in seiner Tätigkeit als Beförderungsdezernent der Reichsbahndirektion Trier, durch vorbildliche Pflichttreue und durch seinen lauteren Charakter die dauernde Wertschätzung seiner Mitarbeiter erworben. Der Tod hat der Reichsbahn einen Mann geraubt, dessen hervorragende Eigenschaften noch ein an Erfolgen reiches Leben hoffen ließen.

Wir werden das Andenken des Verstorbenen dankbar in Ehren halten.

Trier, im Oktober 1926. (1160)

Namens der Reichsbahndirektion Trier:

Der Präsident Dr. Sarter.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Eisenbahnstrecke Recklinghausen Hbf.-Lünen Nord gelegene Bahnhof Suderwich erhält vom 1. Dezember 1926 an die Bezeichnung „Recklinghausen-Suderwich“. Der an der Eisenbahnstrecke Dortmund Hbf.-Oberhausen gelegene Bahnhof Wanne erhält vom gleichen Tage an die Bezeichnung „Wanne-Eickel Hbf.“.

Essen, den 2. November 1926. (1189)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Umwandlung der Bahnagentur Horno in einen unbesetzten Personenhaltepunkt.

Mit Gültigkeit vom 1. 11. 1926 wird die an der Bahnstrecke Forst-Guben zwischen den Stationen Briesnigk und Grießen links der Bahnstrecke gelegene Bahnagentur Horno in einen unbesetzten Personenhaltepunkt umgewandelt. Die Fahrkarten werden von diesem Zeitpunkte ab vom Zugpersonal im Zuge verkauft.

Der Expreßgutverkehr bleibt nach wie vor ausgeschlossen. Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen, sofern es vom Reisenden unmittelbar in Horno am Packwagen aufgeliefert wird. Nachträgliche Abfertigung findet auf einer geeigneten Unterwegs- oder der Empfangsstation statt. Im Verkehr nach Horno ist die Abfertigung von Gepäck nur dann zugelassen, wenn sich der Reisende ausdrücklich bereiterklärt, dieses sofort nach Ankunft des Zuges in Horno am Packwagen in Empfang zu nehmen.

Halle (Saale), im Oktober 1926. (1182)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Halle (Saale).

Am 25. Oktober 1926 ist der an der Bahnstrecke Malsfeld-Treysa gelegene Haltepunkt Leimsfeld für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffent worden.

Cassel, den 31. Oktober 1926. (1161)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Cassel.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Im Abschnitt „II. Zuschlag- und Anstoßfrachten“ werden geändert:

a) mit Gültigkeit vom 11. November 1926 die Unterabschnitte Zul, 2, 6a, 9, 14, 15, 25a, 28, 32, 41a, 49, 53a, 58, 59, 61a, 64, 72, 83, 89a, 93a und 100;

b) mit Gültigkeit vom 15. November 1926 der Unterabschnitt 67.

Ferner wird in den Unterabschnitten 22a, 30, 37, 51, 63, 67 und 74 die mit Gültigkeit vom 1. November 1926 eingeführte Tarifmaßnahme betreffend Einführung von Frachtzuschlägen für Sendungen des Ausnahmetarifs für Rübenrohzucker zurückgezogen.

Näheres enthält die am 11. November 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 6. November 1926. (1187)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 7 h (Eisenerz usw.) wird widerruflich bis 31. Dezember 1926 verlängert. Im Warenverzeichnis ist das Wort „Lothringen“ zu ersetzen durch „Frankreich“.

Berlin, den 6. November 1926. (1185)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II. Hef[illegible] Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 4. November [illegible] werden die besonderen Ausführung[illegible]stimmungen zu § 54 EVO. im Ver[illegible] mit der Gernrode-Harzgeroder Eisen[illegible] auf Seite 16 des Heftes A geändert. [illegible] Änderung ist gemäß § 2 der EVO. [illegible]nehmigt.

Berlin, den 29. Oktober 1926. (1[illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar [illegible] wird der Abschnitt Geltungsbereich [illegible] Ausnahmetarifs 56 (Elektrodenko[illegible] geändert.

Berlin, den 3. November 1926. (1[illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (A[illegible]nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 11. Novem[illegible] 1926 werden im Ausnahmetari[illegible] (Schnittholz usw.) neue Stationsfr[illegible]sätze nachgetragen.

Berlin, den 5. November 1926. (1[illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I[illegible] (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 11. November [illegible] tritt der Ausnahmetarif 135 für Hafe[illegible] Ausfuhr nach der Schweiz in Kraft.

Berlin, den 11. November 1926. (1[illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Reichsbahndirektion Berlin.

Rheinisch-Bayerischer Güterverke[illegible] Tarif vom 1. Februar 1926.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die [illegible] Ludwigsmühle in der Entfernungsta[illegible] zu streichen.

München, den 28. Oktober 1926. (1[illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[illegible]
Tarifamt bei der Gruppenverwalt[illegible]
Bayern.

Deutsch-Österreichischer Güterverk[illegible] Eisenbahngütertarif, Heft 1, vo[illegible] 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 15. November [illegible] wird der Artikeltarif Nr. 20 durch [illegible]nahme der Stationsverbindung Bisc[illegible]hofen-Rosenheim erweitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanze[illegible]

München, den 4. November 1926. (1[illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Baye[illegible]

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen im unmittelbaren Übergang. Teil II Heft 3 vom 1. Juli 1926.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Abschnitt IV. d nachzutragen:

Von und nach	Kontrollbezirk oder Bahn	Zweibrücken Grenze Einöd (Saar)	Eichelscheid Grenze Homburg (Saar)	Schönenberg-Kübelberg Grenze Jägersburg	Türkismühle Grenze Namborn	Büschfeld Grenze Limbach (Kr. Saarlouis)	Taben Grenze Saarhölzbach
		den Schnittpunkten					
		Kilometer					
…sburg-Lechhausen (Augsb. Lok.) Bes.	Augsb. Lok	426	437	448	520	549	627

Zu ändern: Seite 3 unter Abschnitt C: Au. Lok. in Augsb. Lok.
Seite 22: Zuzeuhausen in Zuzenhausen
Seite 24: Dischungen in Dischingen

…te 32: Augsburg Ost (Au. Lok.) OR, Bes	Au. Lok.	in Augsburg Ost (Augsb. Lok.) OR, Bes.	Augsb. Lok
…sburg Ringbahnanschlüsse (Au. Lok.) WA, Bes	Au. Lok.	in Augsburg Ring (Augsb. Lok.) WA, Bes	Augsb. Lok
…sburg Ringbf. (Au. Lok.) W, OR, Bes	Au. Lok.	in Augsburg Süd (Augsb. Lok.) W,OR,Bes	Augsb. Lok

München, den 2. November 1926. (1165)
…eutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Mai 1926.

I. Mit sofortiger Gültigkeit ist der Tarif auf Seite 34 wie folgt zu ergänzen:

	Anstoßpunkte											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Kilometer											
…sburg-Lechhausen . . . . . (Augsb. Lb)	932	836	801	741	723	687	688	700	709	711	682	677

II. Seite 34 ist der Stationsname „Augsburg Ringbahnanschlüsse“ in „Augsburg …g“ und „Augsburg Ringbf.“ in „Augsburg Süd“ abzuändern.
Seite 48 ist „Ludwigsmühle“ mit allen Angaben zu streichen (siehe Heft D DEGT).
Seite 49 ist der Stationsname Münchszell in Münchzell zu ändern.

München, den 3. November 1926. (1177)
…eutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch- und Litauisch-Russischer Gütertarif.

Die Tarif-Nr. 31 „Fahrräder“ ist wie folgt zu ergänzen:

…orm für …nen	Deutsche Strecke Tarifklasse	Deutsche Strecke Ermäßigung	Litauische Strecke Wi Al	Litauische Strecke Po Al	Lettische Strecke Eg In	Lettische Strecke Eg Zi	Lettische Strecke Eg Ri	Russische Strecke Tarifgruppe	Russische Strecke Tarifklasse	Russische Strecke Ermäßigung
5	A 5	—	0,75	0,65	0,148	0,237	0,275	126/9	II W	10

Königsberg (Pr.), den 4. November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion. (1183)

… 408. Reichsbahn-Gütertarif Teil II …snahmetarif 6 e für Steinkohlen usw.).

…it Wirkung vom 10. November 1926 …den die an der Strecke Husum-Flens…g Weiche liegenden Stationen …menstedt (Schleswig), Viöl, Hase…nd, Löwenstedt, Joldelund, Großen…iehe, Wanderup, Haurup …n en Ausnahmetarif 6 e aufgenommen. …i sind in alphabetischer Folge im Ab…itt IV des Tarifs unter den Emp…stationen nachzutragen.

…ssen, den 3. November 1926. (1172)
…eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Dänischer Verbands-Güterverkehr.

Ab 8. November 1926 wird die Fracht für frisches Rindfleisch von den dänischen Stationen Aalborg, Hobro, Kolding und Vinderup nach deutschen Stationen bis auf weiteres, längstens bis zum 31. 12. 1926, auf der dänischen Strecke um 33⅓ % ermäßigt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. November 1926. (1167)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 11. November 1926 wird das Warenzeichnis des S. D. 5 durch Aufnahme von rohen Muschelschalen und Hanfseilen erweitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 3. November 1926. (1171)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 wird ein Ausnahmetarif für Rübenzucker von Rethen (Leine) nach Bremen Hbf. und Bremen Hohentorshafen eingeführt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1174)

Hannover, im November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 11. November 1926 werden Änderungen und Ergänzungen im Tarif vorgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (1173)

München, den 2. November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

1. In der Entfernungstafel I des Tarifs wird nachgetragen:
   „Augsburg-Lechhausen [Augsb. Lb] mit Anstoß an Nr. 32 . . 40 km“.
2. a) Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnungen, die noch besonders bekanntgemacht werden, werden die an den Neubaustrecken Oppenau-Bad Peterstal und Titisee-Seebrugg gelegenen Stationen Aha, Altglashütten-Falkau, Bad Peterstal, Bärental, Schluchsee und Seebrugg in den Tarif aufgenommen. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
   b) In der Entfernungstafel II des Tarifs wird die Tarifentfernung für München Hbf-Zimmern von 257 km auf 275 km berichtigt.

München, 4. November 1926. (1181)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. November 1926 ist die Station Augsburg-Lechhausen [Augsb. Lb] mit Anstoß von 40 km an Nr. 28 in die Entfernungstafel I des Tarifs einbezogen worden.

München, 4. November 1926. (1180)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. November 1926 ist die Station Augsburg-Lechhausen [Augsb. Lb] in die Entfernungstafel I des Tarifs mit dem Hinweis: „s. Bayer. Lokalbahn-Schnittarif“ aufgenommen worden.

München, den 4. November 1926. (1179)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 20. November 1926 ist im Tarif Nr. 12, Schnittariftafel B (vergl. Tarif- und Verkehrsanzeiger lfd. Nr. 1412/26) die Station Bratislava pristav mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

		1 Od / Boh	7 Mw / Ml	13 Sgb	15 Rbg / Lbc	19/20 Te Bo / Dě/Po
Bratislava pristav	10, 15 t	662	700	807	740	794

Dresden, am 9. November 1926. (1190)
Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 sind im Tarif Nr. 31 für Zinn usw. folgende Ergänzungen durchzuführen:

1. In der Schnittariftafel A (S. 213) ist der Schnittpunkt 1 Od/Boh mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

			1 Od / Boh				1 Od / Boh
Bremen	A, D	5 t	3945	Stettin	A, D	5 t	3131
		10 t	3620			10 t	2876
		15 t	3286			15 t	2612
	B, C	5 t	3945		B, C	5 t	3131
		10 t	3527			10 t	2821
		15 t	2938			15 t	2349
Hamburg	A, D	5 t	3852	Warnemünde	A, D	5 t	3728
		10 t	3534			10 t	3418
		15 t	3217			15 t	3108
	B, C	5 t	3852		B, C	5 t	3728
		10 t	3457			10 t	3341
		15 t	2883			15 t	2783

2. In der Schnittariftafel B (S. 214 Nr. III S. 48) ist die Station Helemba štátna hranica mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

			1 Od / Boh	7 Mw / Ml	10 Li / La
Helemba štátna hranica ✚	A1, 2	5 t	2945	3446	3886
	A3, 4, B, C, D	5 t	1970	2293	2605
	A1, 2	10, 15 t	2679	3127	3519
	A3, 4, C, D	10, 15 t	1970	2293	2605
	B	10, 15 t	1446	1660	1860

II. Druckfehlerberichtigung. Im Tarif Nr. 59 (S. 298 und 300; Nr. III, S. 80 und 81) sind bei den Stationen Ružomberok, Trenčin, Turčiansky Svätý Martin und Velká Bytča-Predmier die Angaben der letzten vier Zeilen der 2. Spalte (Güter der Abteilung) von „A, B, C, D" in „B, C, D, E" richtigzustellen.

Dresden, am 2. November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. (1163)
Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 4. November 1926 treten folgende Änderungen ein:

1. Die Bestimmungen für Bennau Thal, Beuel (Rheinufer), Felderhoferbrücke, Hennef (Sieg) [R. S. E.], Niederpleis und Rostingen werden aufgehoben;
2. Eingeführt werden Bestimmungen für Allner, Herrnstein, Pützchen und Quirrenbach;
3. Die Bestimmungen für Königsberg (Pr.) und Tangermünde werden geändert.

Näheres enthält die am 4. November 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 30. Oktober 1926. (1170)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 8. November 1926 werden in dem Ausnahmetarif 11 b (Falzspäne usw.) die Stationen Kandern Zu 32 und Staufen Zu 49 als Versandstationen nachgetragen.

Berlin, den 4. November 1926. (1176)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit sofortiger Gültigkeit werden auch Zinn- und Kupferbarren nach dem Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 abgerechnet.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 3. November 1926. (1168)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1926.

In der Entfernungstafel I ist nachzutragen:

Augsburg-Lechhausen (Augsb. Lok.)
Anstoß an Nr. 5 mit 40 km

zu ändern:

Seite 4 unter Abschnitt C: Au. Lok. in Augsb. Lok.

Seite 6 Entfernungstafel I: Augsburg Ost (Au. Lok.) in Augsburg Ost (Augsb. Lok.)

Augsburg Ringbahnanschlüsse (Au. Lok.) in Augsburg Ring (Augsb. Lok.).

Augsburg Ringb. (Au. Lok.) in Augsburg Süd (Augsb. Lok.).

München, den 2. November 1926. (1166)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif D 23 für [...] stimmte Güter der Klassen A—E. [...] kehr Tschechoslowakei-Niederland[...]

Mit sofortiger Gültigkeit ist in [...] Warenverzeichnis nach den Worten:

„Abteilung I. Güter der deutschen T[...] klasse A" bzw.
Abteilung II. Güter der deutschen T[...] klasse B" bzw.
„Abteilung III. Güter der deuts[...] Tarifklasse C" bzw.
„Abteilung IV. Güter der deuts[...] Tarifklasse D" bzw.
„Abteilung V. Güter der deuts[...] Tarifklasse E"

je das Zeichen *) nebst nachstehe[...] Fußanmerkung anzubringen:

*) „Maßgebend für die Gütereinteil[...] ist der Deutsche Eisenbahn-Gütert[...] Teil I, Abteilung B, in der vor dem 1. [...]tober 1926 zuletzt gültig gewese[...] Fassung."

Dresden, am 2. November 1926. (11[...])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden [...] Stationen Altschweier, Bühlertal [...] Oberbühlertal in den Tarif aufgenom[...] Ferner werden in den Tarif einbez[...] mit Gültigkeit vom Tage der Betri[...] eröffnung der Neubaustrecken Oppe[...] Bad Peterstal und Titisee-Seebrugg [...] badischen Stationen Bad Peter[...] Bärental, Altglashütten-Falkau, [...] Schluchsee und Seebrugg.

Näheres im Tarif- und Verke[...] anzeiger. (1[...])

Hannover, den 3. November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Deutsch-Österreichischer Güterverk[...] Eisenbahngütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Vom 1. November 1926 werden [...] Artikeltarife Nr. 9 und Nr. 20 d[...] Aufnahme verschiedener Stationen [...] weitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzei[...]

München, den 27. Oktober 1926. (1[...])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt bei der Gruppenverwaltu[...] Bayern.

Deutsch-Österreichischer Güterverk[...] Eisenbahngütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar [...] werden im Artikeltarif Nr. 53 das Wa[...] verzeichnis und die Frachtsätze teilw[...] geändert.

Näheres durch Reichstarifanzeiger

München, den 30. Oktober 1926. (1[...])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt bei der Gruppenverwaltu[...] Bayern.

Verkehr nach Bulgarien.

Im Hinblick auf die Bestimmungen[...] bulgarischen Zollgesetzes ist [...] Frachtbriefe nach einer bulgaris[...] Schiffsstation ein mit diesem vollstä[...] übereinstimmender, als „Abschrift" [...] bezeichnender weiterer Frachtbrief [...] zugeben. (1[...])

Regensburg, den 4. November 1926.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-A. G., [...] Donauschiffahrts-A. G., Erste Do[...] Dampfschiffahrtsgesellschaft, Kgl. u[...] Fluß- und Seeschiffahrts-A. G., Serbi[...] Schiffahrtsgesellschaft, Süddeut[...] Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaf[...]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 46. Berlin, den 18. November 1926 LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Güterverkehr im Flugzeug und Reichsbahn.

Von Geheimem Regierungsrat Reichsbahndirektor **Sommerlatte.**

Am 26. September sind die deutschen Ostasien-Flieger in dem erliner Flughafen nach glücklich beendeter Versuchsfahrt glatt landet, freudig begrüßt und beglückwünscht. Der Reichsverhrsminister brachte mit seinen Begrüßungsworten zum Ausuck, daß „das technische Problem eines Europa-Ostasien-Luftrkehrs durch die Leistung der deutschen Flieger gelöst sei". r hoffe, daß als Folge der zunehmenden internationalen Wirthaftsverständigung ein ständiger Flugverkehr Berlin-Peking ld zur Wirklichkeit werde, der gegenüber dem Dampfer mit Wochen und der Eisenbahn mit 17 Tagen im Tagesluftverkehr r 5, im Tages- und Nachtluftverkehr nur 3 Tage benötige. iese bahnbrechende Pionierarbeit deutscher Flieger bildet veifellos den Beginn der Ausdehnung des internationalen Flugtzes bis zu dem fernsten Osten.

Kurz vor dieser glücklich beendeten Fahrt kam die Nachricht, ß die spanische Regierung einer Gesellschaft die Konzession teilt hat, einen Flugverkehr zwischen Sevilla und Buenos res (Argentinien) möglichst im nächsten Jahre zu eröffnen. e Versuche, einen Luftverkehr zwischen Nordamerika (New rk) und Europa aufzunehmen, mehren sich. Vergegenwärtigt n sich, in wie verhältnismäßig kurzer Zeit der zivile Luftrkehr aus kleinen Anfängen sich zu seiner jetzigen Größe twickelt hat, so kann man überzeugt sein, daß binnen kurzem r Zeitpunkt eintreten wird, in dem der Erdball von regelißig betriebenen Flugzeuglinien umspannt ist. Sie werden cht nur dem Personenverkehr, sondern auch dem Güterverkehr enen.

Wie wird sich die Deutsche Reichsbahn diesem neuen Wettwerb gegenüber einzustellen haben?

Die Gesamtstreckenlinie der von Deutschland ausgehenden uglinien ist von 7000 km im Jahre 1924 auf 23 000 km 1925 gestiegen. 1924 wurden 26 an 12 verschiedenen Strecken liegende Orte berührt, 1925 dagegen bereits 61 Städte an 56 Strecken. Im Sommer 1926 sind täglich 38 000 km mit Flugzeugen in Deutschland zurückgelegt.

Ausweislich der Feststellungen für den deutschen Flughafenumschlag sind 1924 von deutschen und ausländischen Flugzeugen neben rund 16 900 Personen 162 t Fracht befördert; 1925 belief sich die Leistung auf 55 185 Personen und 808 t Fracht (einschließlich 287 t Postgut). Bei dieser schnellen Steigerung der Transportleistung müssen der Eisenbahn und der Post, die bisher überwiegend diese Personen und Güter beförderten, nicht unbeträchtliche Einnahmen entgehen.

Wir haben den Versuch gemacht, an der Hand des von der Deutschen Lufthansa für das Flugjahr 1926 herausgegebenen Flugplanes den Ausfall für den Personenverkehr zu errechnen.

1925 kann man für jeden Flug eine Besetzungszahl von drei Personen in Ansatz bringen. Es wird unterstellt, daß diese Flugzeuggäste auf der Eisenbahn mindestens die 2. Wagenklasse benutzt hätten. Errechnet man die kilometrische Entfernung auf der Eisenbahn zwischen den Beginn- und Endflughäfen in Deutschland und legt man den Fahrpreis 2. Klasse zugrunde, so würden der Reichsbahn 1925 täglich rund 9486 M. oder im Jahre bei 300 Flugtagen 2 845 000 M. entgangen sein. Gewiß ein beachtenswerter Ausfall.

Die Benutzung der Flugzeuge für den Personenverkehr ist infolge der stark gesteigerten Verkehrsmöglichkeit erheblich gestiegen.

1924 waren von 24 613 Plätzen, die bei 4198 Flügen dem Personenverkehr dienten, nur 13 442 oder 54,4 % besetzt. 1925 wurden 18 634 Flüge mit über 100 000 Plätzen geleistet, die von 55 185 Personen benutzt waren, also 51,3 % Besetzung.

Der Frachtverkehr der Flugzeuge ist bisher verhältnismäßig geringfügig. Es wäre aber irrig, anzunehmen, daß das Flugzeug nicht auch auf diesem Gebiet der Eisenbahn ernsthaften Wettbewerb bieten könnte.

Sehr beachtlich ist schon die große Steigerung der Luftpostbeförderung. 1924 wurden nur 8000 tkm Post- und Zeitungssendungen mit dem Flugzeug geleistet. 1925 bereits 59 000 tkm, also mehr als siebenmal soviel.

Güter wurden bisher mit dem Flugzeug im wesentlichen nur in kleinen Mengen befördert. Es handelt sich dabei um Sendungen, die besonders wertvoll oder leicht verderblich oder besonders eilig sind. Grund für die ziemlich geringe Gütermenge ist wohl der Umstand, daß die Flugzeuge noch verhältnismäßig klein sind und bisher in erster Linie dem Personenverkehr dienen.

Für Massenverkehr wird das Flugzeug wohl niemals geeignet sein, selbst wenn man bezüglich der Größenentwicklung ausschweifende Hoffnungen hegt. Auch wird Nahverkehr, d. h. an der Flugzeugleistung gemessen, Verkehr bis etwa 200 km, kaum in größerer Menge an das Flugzeug verloren gehen. Immerhin aber ist der Kreis der schon jetzt beförderten Güter verhältnismäßig groß. Bisher sind befördert worden: Gold, Juwelen, Wertpapiere, Kunstgegenstände, Bilder, Seidenwaren, Pelze, Konfektionsartikel aller Art, feinmechanische Erzeugnisse, namentlich optische Geräte, Maschinenteile, Zubehörteile für Autos, Kugellager, elektrische Artikel aller Art, zumal Glühlampen, chemische Präparate und Arzneimittel, Filme, Zeitungen, frische Blumen, leicht verderbliche Lebensmittel, namentlich hochwertige Delikatessen, lebende Tiere und Bruteier.

Die Beförderungsbedingungen für den Luftverkehr suchen sich den Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Es werden grundsätzlich Güter aller Art zur Beförderung zugelassen, soweit es sich nicht handelt: a) um gefahrbringende Gegenstände und Stoffe, b) aus- und einfuhrverbotene Gegenstände, c) Gegenstände, auch Tiere, durch die eine empfindliche Belästigung der Mitreisenden verursacht werden kann.

Die Abmessungen der Luftgüter sollen in der Regel 100 × 50 × 50 cm nicht übersteigen. Der Frachtberechnung wird ein Mindestgewicht von 3 kg zugrundegelegt. Bei Gewichten von über 20 kg ist vorherige Vereinbarung mit der Flugleitung erforderlich.

Die Beförderung erfolgt gegen Frankatur oder Nachnahme.

Die Frachtsätze für den Luftverkehr stellen sich gegenüber den Sätzen der Reichsbahn für Expreßgut folgendermaßen:

Von Berlin nach	Entfernung Eisenbahn-km	Flugfracht mindestens 3 kg	Expreßgutfracht mindestens 5 kg	Flugfracht für 5 kg
Breslau . . .	373	1,95 ℳ	1,00 ℳ	3,25 ℳ
Königsberg (Pr.)	699	3,00 „	1,40 „	5,00 „
Hamburg . . .	290	1,95 „	0,80 „	3,25 „
Köln	577	3,30 „	1,30 „	5,50 „
Frankfurt (M.)	539	3,30 „	1,20 „	5,50 „
München . . .	654	3,60 „	1,40 „	6,00 „
Magdeburg . .	142	1,20 „	0,50 „	2,00 „
Hannover . . .	258	1,80 „	0,80 „	3,00 „
Dresden . . .	179	1,50 „	0,60 „	2,50 „
Leipzig	165	1,50 „	0,50 „	2,50 „
Karlsruhe . . .	684	4,20 „	1,40 „	7,00 „
Stuttgart . . .	652	3,60 „	1,40 „	6,00 „

Die jetzt noch zum Teil nicht unerhebliche Frachtmehrausgabe gegenüber dem Expreßgut wird von der Wirtschaft für eilbedürftige Güter gern gezahlt werden.

Die Entwicklung des Luftverkehrs, namentlich Konstruktion und Bau von Großflugzeugen, geht jetzt, da nach dem Pariser Luftabkommen die härtesten Fesseln für unsere Flugzeugentwicklung gefallen sind, mit Riesenschritten vorwärts. Bei Junkers ist ein Flugzeug für 18 Passagiere im Bau und bei Dornier ein solches für 20 Personen. Der bekannte Flugzeugkonstrukteur Dr.-Ing. Rumpler hat kürzlich auf der Tagung der Gesellschaft für Luftfahrt in Düsseldorf Mitteilungen über einen völlig neuen Flugzeugtyp gebracht. Er nennt ihn „das Flugzeug mit unbegrenzten Spannweiten“. Er beabsichtigt die Vergrößerung des Flugzeuges dadurch herbeizuführen, daß er eine Anzahl Flugzeuge aneinander bzw. nebeneinander reiht. Das Flugzeug soll 10 Motoren und 10 Propeller besitzen. Es soll rd. 130 Passagiere zu je 80 kg gerechnet und etwa 6 t Gepäck, Fracht und Post führen können. Seine Stundengeschwindigkeit wird mit 275 km veranschlagt.

Konstruktion und Bau von Flugzeugen, die ausschließlich oder überwiegend dem Güterverkehr zu dienen bestimmt sind, sind zweifellos nur noch eine Frage kürzester Zeit.

„Was heute noch Maß und Zahl ist“, sagt ein Konstrukteur, „wird die Wirklichkeit von morgen“. Weite Kreise des Wirtschaftslebens im In- und Auslande werben für Benutzung des Flugzeuges im Güterverkehr. So hat am 10. Juni 1926 der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages einstimmig eine Entschließung dahin angenommen, „dem Flugverkehr jegliche Förderung angedeihen zu lassen, namentlich aber den Güterverkehr des Flugzeuges zu heben, der das wirtschaftliche Rückgrat des Luftverkehrs überhaupt bildet“. Ein vom Industrie- und Handelstag eingesetzter Ausschuß wird die wirtschaftlichen Grundlagen des Güterverkehrs untersuchen, namentlich feststellen, welche Güterarten und Gütermengen für den Luftverkehr in Frage kommen.

Das Flugzeug bietet gegenüber der Eisenbahn zweifellos für gewisse Güter große Vorteile, zu denen vornehmlich gehören: a) die schnellste Beförderungsmöglichkeit, b) leichte und billige Verpackung, c) Ausschaltung zeitraubender Transitverzollung, d) stoßsichere Beförderung zerbrechlicher Güter, e) individuelle Behandlung der Ware, f) die neuerdings den Leistungen der Eisenbahn gleichkommende Regelmäßigkeit des Luftbetriebes.

Es muß also damit gerechnet werden, daß in dem Güterverkehrsflugzeug der Eisenbahn ein weiterer unbequemer Wettbewerber erwächst.

Kann und soll sich nun die Eisenbahn dieser Entwicklung, die zweifellos im wirtschaftlichen Interesse liegt, entgegenstemmen? Diese Frage muß verneint werden.

Die Eisenbahn ist dem Flugzeug, wie auch andern Verkehrsmitteln gegenüber, insofern im Nachteil, als sie seit langem die lästige Fessel der Transportpflicht mit sich schleppt, die sie zwingt, im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit alle, auch unrentable Transporte auszuführen, während alle anderen Transportführer sich nur diejenigen Güter aussuchen, die ihnen Gewinn bringen.

Zu prüfen wäre, ob man nicht — auch aus anderen Gründen als wegen dieses neuen Wettbewerbes — versuchen sollte, von dieser Fessel loszukommen, die zu einer Zeit geschaffen wurde, als die Eisenbahn in Wahrheit ein Transportmonopol hatte, das heute bei dem ungehemmten Wettbewerb anderer Transportunternehmen, wie der Binnenschiffahrt und des Autos längst geschwunden ist.

Ein Zusammengehen der Reichsbahn mit der Deutschen Lufthansa, wie es gegenüber dem Autowettbewerb durch geldliche Beteiligung und Zusammenarbeit mit den Kraftverkehrsgesellschaften geschehen ist, ist leider der Reichsbahn vom Reichsverkehrsminister zunächst nicht gestattet worden. Gleichwohl muß versucht werden, mit der Luftverkehrsgesellschaft zusammenzuarbeiten, und zwar sowohl im Personen- wie im Güterverkehr. Die Reichsbahn ist gern dazu bereit, und das Interesse der Lufthansa ist daran mindestens ebenso groß wie das der Reichsbahn.

Im Personenverkehr haben wir bereits gewisse Ansätze zur Zusammenarbeit. So ist durch Einführung einer Bestimmung im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, § 30 ff. zugelassen, daß auch das Gepäck der Luftreisenden ohne Vorlegung von Fahrkarten zum Expreßgutsatze angenommen, befördert und ausgeliefert wird. Ferner gibt das Mitteleuropäische Reisebüro neben Eisenbahnfahrkarten und Rundreiseh…

n auch Hefte für Luftfahrten aus. Zu erwägen bleibt, ob man ht Fahrtausweise schafft, die zum Übergang vom Flugzeug f die Eisenbahn und umgekehrt berechtigen.

Um im Güterverkehr eine Zusammenarbeit anzubahnen, hat Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ion vor längerer Zeit mit den damals noch getrennt arbeiten-n Junkersfluggesellschaft und Aero Lloyd Verhandlungen an-knüpft, die mit der Lufthansa fortgesetzt werden. Ein aus rtretern verschiedener Reichsbahndirektionen gebildeter usschuß verhandelt z. Zt. in diesem Sinne.

Flugzeug und Eisenbahn müssen und können in drei verschie-nen Fällen Hand in Hand arbeiten: a) bei Notlandun-n eines Flugzeuges, das Fracht führt, welche dann von der chsten Bahnstation aus weiterbefördert wird; b) wenn die senbahn der Zubringer von Gütern von einem Ort ohne Flug-fen zu diesem ist (Zubringerverkehr); c) bei Güter-nsporten, die zunächst mit Flugzeug befördert werden, und nn für die Reststrecke die Eisenbahnen benutzen, um zu ihrem ht an der Fluglinie gelegenen Ziel zu gelangen (Wechsel-rkehr).

In Deutschland hat man sich bisher derart geholfen, daß in chen Fällen für jede Beförderung ein besonderes Fracht-pier benutzt wurde, und daß jedem Frachtvertrag die beson-ren Beförderungsbedingungen des jeweiligen Beförderungs-ttels zugrunde lagen. Einen anderen Weg hat man in Schweden geschlagen. Am 10./14. Mai 1926 ist zwischen den König-hen Staatseisenbahnen in Schweden und dem schwedischen ro-Transport ein Abkommen über Beförderung von Paketen d Eilgütern im direkten Auslandsverkehr geschlossen, und ar zwischen den schwedischen Eisenbahnstationen Stockholm, teborg, Norköping und Örebro einerseits und andererseits den ughäfen des Aero-Transports in Berlin, Hamburg, Amsterdam, ris und London. Das Übereinkommen gilt versuchsweise bis de 1926. Die Beförderungsbedingungen sind im allgemeinen gleichen wie bei den deutschen Luftverkehrsgesellschaften e Sendungen werden auf direkten sogenannten „Luftfracht-ief" aufgegeben; ferner werden sie in Listen eingetragen, die drei Exemplaren ausgefertigt werden, zur Verwendung auf r Versandstation, der Bestimmungsstation und der Übergabe-tion für das Flugzeug. Die Schwedischen Staatsbahnen haben t der Luftverkehrsgesellschaft zwei besondere Frachtbriefe r Frachtgut und Eilgut vereinbart. Die Frachtbriefe lehnen h eng an den internationalen Frachtbrief an; sie sind drei-achig, und zwar französisch, deutsch und schwedisch. Neben n üblichen Abschnitten des internationalen Frachtbriefes sind sonders folgende auf dem „Frachtbrief" befindliche Zusätze chtlich, die sich auf der Eilgutkarte nicht finden: 1. Im pfe des Frachtbriefes befindet sich folgender Vermerk: „Der ansport erfolgt auf den Luftstrecken nach Maßgabe der für se erlassenen Vorschriften, soweit nicht abweichende Ver-barungen getroffen sind; auf der Eisenbahn auf Grund der stehenden Eisenbahnverkehrsordnung und der Tarife. 2. Der rsender hat die Strecke anzugeben, auf welcher die Sendung befördern ist, a) mit Flugzeug, b) mit Eisenbahn. 3. Der sender hat eine Vorschrift zu geben, wie mit der Sendung verfahren ist, falls diese mit der beabsichtigten Flugzeug-egenheit nicht befördert werden kann.

Die Frachtstücke werden mit besonderen rot geränderten Be-bezetteln versehen. Die Zollförmlichkeiten erledigt die Luft-rkehrsgesellschaft. Die Transporte auf der Eisenbahn werden h den Bestimmungen der schwedischen Eisenbahn-Verkehrs-dnung abgewickelt. Für die Beförderung auf der Eisenbahn rd neben der normalen Fracht eine Extragebühr je Stück er-ben. Für Eilgut wird eine besondere Einschreibegebühr be-hnet. Für den Lufttransport gelten die Bedingungen der ftverkehrsgesellschaft. Die Fracht wird entweder in Fran-tur oder Überweisung erhoben, leicht verderbliche Güter ssen frankiert werden. Nachnahmen sind zulässig bis zu em Höchstbetrage von 130 schwedischen Kronen bzw. Reichsmark. Dazu tritt eine Nachnahmeprovision.

Für Verlust, Minderung oder Schaden des Gutes beim Eisen-bahntransport haftet die Eisenbahn nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung von der Annahme der Güter bis zur Ablieferung an den Empfänger oder an die Zollbehörde. Für Verlust, Minderung oder Schaden während des Lufttransports, wie auch während der von der Luftverkehrs-Gesellschaft vor-zunehmenden Überführung zwischen Luftverkehrsbüro und Flughafen oder Flughafen und Eisenbahnstation haftet die Eisen-bahn nicht. Für Schäden an Gütern, die durch Beförderungs-verzögerung entstanden sind, ist die Verwaltung verantwort-lich, die die Verzögerung verursacht hat.

Für nicht erkennbare Schäden bei der Übergabe an die Luft-verkehrs-Gesellschaft wie auch für Schäden, deren Entstehung nicht einwandfrei festgestellt werden kann, haftet die Eisenbahn mit einem Drittel, die Luftverkehrs-Gesellschaft mit zwei Dritteln des etwa zu zahlenden Schadensbetrages.

Damit Reichsbahn und Lufthansa zu einem zweckmäßigen Zu-sammenarbeiten gelangen können, sind zunächst folgende Rechts-fragen zu klären und zu lösen, wobei die von der Schwedischen Staatsbahn getroffene Regelung vielleicht wertvollen Anhalt bieten kann:

1. Gemeinsames Frachtpapier, welches Übergang von einer zur anderen Beförderungsart ohne weiteres ermög-licht und welches internationale Geltung haben muß. Die Jun-kers-Flugzeug-Aktiengesellschaft hatte sich in der Weise ge-holfen, daß sie den internationalen Frachtbrief mit dem Auf-druck „Luftfrachtbrief" und dem Zusatze versah: „Annahme und Beförderung erfolgt auf Grund der Bedingungen der am Trans-port beteiligten Luftverkehrsgesellschaften".

Der Aero-Lloyd und jetzt die Lufthansa benutzen einen für die Verhältnisse des Luftverkehrs besonders entworfenen Frachtbrief, auf dessen Rückseite die Beförderungsbedingungen aufgedruckt sind.

In dem neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisen-bahnfrachtverkehr ist ein Zusammengehen zwischen Eisenbahn und regelmäßig betriebenen Kraftwagen- und Schiffahrtslinien vorgesehen, welche im Anschluß an eine Eisenbahn . . . inter-nationale Beförderungen ausführen. Das Flugzeug ist leider noch nicht berücksichtigt.

Man muß also wahrscheinlich unter Ergänzung oder Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung und des Internationalen Über-einkommens ein Frachtpapier vereinbaren, welches einmal den Vorschriften dieser beiden Verordnungen entspricht und außer-dem für den Flugverkehr diejenigen Bestimmungen enthält, die durch dessen Eigenart bedingt werden.

2. Zu regeln ist ferner die Lieferfristfrage. Während die Lieferfristen für die Eisenbahn bindend festgelegt sind und ihre Überschreitung unter gewissen Voraussetzungen geldliche Nachteile nach sich zieht, haben bisher die Luftverkehrsgesell-schaften keinerlei Verpflichtung oder gar Haftung für Einhal-tung einer bestimmten Beförderungsfrist übernommen.

3. Am schwierigsten wird die Frage der Haftung für ge-meinschaftliche Transporte zu lösen sein. Wäh-rend die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung oder Minderung des Gutes durch Eisenbahn-Verkehrsordnung und internationales Übereinkommen fest bestimmt ist, übernehmen die Luftverkehrsgesellschaften für Verlust oder Beschädigung der angelieferten Fracht nach ihren Beförderungsbedingungen nur sehr beschränkte Haftung (bis 2 M. je Kilogramm, höchstens 100 M. für jede Sendung; jedoch nur soweit ihnen ein Ver-schulden nachgewiesen werden kann). Zwar bestimmt § 19 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922, daß der Halter des Fahrzeuges verpflichtet ist, den Schaden zu ersetzen, wenn beim Betriebe eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Die Luftverkehrsgesellschaften haben aber durch vertragliche Vereinbarungen die Haftung ausge-schlossen bzw. stark eingeschränkt.

Es sind bereits Zweifel entstanden, ob diese „Freizeichnungs-klausel" rechtlich zulässig und wirksam ist. Ein bei einem

Rundfluge körperlich beschädigter Passagier hat kürzlich die Luftverkehrsgesellschaft auf Schadenersatz verklagt. Das Amtsgericht Emden hat die Luftverkehrsgesellschaft als Halter des Flugzeuges dem Grunde nach verurteilt (Zeitschrift für das gesamte Luftrecht Heft 1). Nach der Auffassung des Amtsgerichts steht, wie das Haftpflichtgesetz und das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, auch das Luftverkehrsgesetz auf dem Boden der reinen Gefährdungshaftung, die ohne den Nachweis eines Verschuldens des „Halters" eintritt, wenn der Schaden mit dem Betriebe . . . im Zusammenhang steht.

Der Einwand der beklagten Luftverkehrsgesellschaft, daß sie durch den Aufdruck der Beförderungsbedingungen auf ihren Flugscheinen mit den Fahrgästen rechtswirksam die Abrede des Ausschlusses ihrer Haftung aus § 19 Luftverkehrsgesetz getroffen habe, müsse als nicht mit den guten Sitten in Einklang stehend zurückgewiesen werden. Das Berufungsgericht hat das Urteil erster Instanz aufgehoben und die Klage abgewiesen mit der Begründung, daß die Freizeichnungsklausel in den Beförderungsbedingungen weder gegen die guten Sitten noch gegen den Zweck des Luftverkehrsgesetzes verstoße. Der Flugzeugverkehr habe durchaus noch keine wirtschaftliche Monopolstellung, auf Grund deren die Interessenten gezwungen seien, sich ausschließlich des Flugzeuges zu bedienen. Die Abwälzung der Haftung sei demnach nicht als eine unsittliche Ausbeutung anzusehen.

Wenn auch dieses Urteil sich zunächst nur mit einem Anspruch aus Personenschäden befaßt, so kann man doch wohl ohne weiteres die in dem Urteil der Berufungsinstanz dargelegten Rechtsgrundsätze auch auf die Haftung für Sachschäden anwenden, so daß auch hierfür mindestens eine Einschränkung der Haftung aus § 19 des Luftverkehrsgesetzes vertraglich vereinbart werden kann.

Die internationale Handelskammer hatte schon 1925 einen besonderen Ausschuß für Lufttransport eingesetzt.

Da die Entwicklung dahin strebt, möglichst schnell einen umfassenden transkontinentalen und transatlantischen Verkehr einzurichten, hat man ein „Übereinkommen über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Lufttransporten" aufgestellt, das zur Zeit den Regierungen der einzelnen Länder vorliegt. Transporte, die nur innerhalb eines Landes ausgeführt werden, werden dadurch nicht getroffen.

Am 27./28. August 1926 hat die Internationale Air Traffic Association (IATA) ihre Hauptsitzung in Berlin abgehalten, bei der die Vertreter sämtlicher Luftverkehrsgesellschaften Europas und auch Vertreter außereuropäischer Länder und der Internationalen Handelskammer versammelt waren. Unter anderem sind behandelt worden: a) der internationale Flugschein, b) eine allgemein gültige Luftverkehrsstatistik, c) Entwurf über Haftung des Luftfrachtunternehmens, d) internationaler Luftfrachtbrief.

Nähere Mitteilungen über das Ergebnis der Besprechungen liegen noch nicht vor.

*

Wenn es den gemeinschaftlichen Bemühungen der Vertreter der Reichsbahn und der Luftverkehrsgesellschaften gelungen sein wird, sich über die notwendigen rechtlichen Vorbedingungen, die vorher kurz skizziert sind, zu einigen, steht der Aufnahme eines wechselseitigen Verkehrs nichts im Wege. Es wird sich zweifellos daraus ein für die gesamte Wirtschaft notwendiges und ersprießliches Zusammenarbeiten ergeben, aus dem dann hoffentlich für die Reichsbahn auch die Möglichkeit einer geldlichen Beteiligung und einer Einflußnahme auf den Ausbau des Flugverkehrs erwächst.

Braunkohlenbriketts als Lokomotivfeuerung.

Von Direktor bei der Reichsbahn **Bode**, RBD Halle.

Herr Professor Nordmann vom Eisenbahn-Zentralamt hat in mehrfachen Veröffentlichungen[1]) die Ergebnisse bekanntgegeben, die bei versuchsweiser Verfeuerung von Braunkohlenbriketts in Reichsbahnlokomotiven erzielt worden sind, und zwar einmal vom Standpunkt ihrer Verwendbarkeit im Eisenbahnbetriebe überhaupt, sodann unter dem Gesichtswinkel der Funkenfängerfrage. Er kommt dabei zu dem Ergebnis, daß man Braunkohlenbriketts nur bei verhältnismäßig gering beanspruchten Lokomotiven, also hauptsächlich im Rangierdienst und im Nebenbahnbetriebe, allenfalls noch im leichten Güterzugdienste verwenden, daß man aber größere Lokomotivleistungen mit ihnen nicht erzielen könne. Was die Funkenfängerfrage betrifft, so könne diese durch einige der bei den Versuchen vorgeführten Funkenfängerbauarten als einigermaßen befriedigend gelöst angesehen werden. Bei ihrer Anwendung sei also die Zündungsgefahr durch Funkenauswurf aus dem Schornstein der Lokomotive bei Verwendung von Braunkohlenbriketts nicht wesentlich größer als bei Verfeuerung von westfälischer oder schlesischer Steinkohle.

Es sei gestattet, hierzu die Erfahrungen mitzuteilen, die mit Verfeuerung von Braunkohlenbriketts im regelrechten Lokomotivbetriebe gemacht worden sind. Es hat sich dabei also nicht mehr um einzelne Versuchsfahrten gehandelt, sondern die Versuchslokomotiven sind turnusmäßig in den Dienst eingereiht worden und haben parallel mit Lokomotiven, die mit Steinkohle gefeuert wurden, regelmäßig Verschiebe- und Zugdienst verrichtet.

[1]) „Braunkohle", Zeitschrift für Gewinnung und Verwertung der Braunkohle, Heft 21 und 22 des XXIV. Jahrganges 1925. — „Glasers Annalen", Band 97 Heft 12, Band 98 Heft 1 des 49. Jahrganges.

Der Anfang mit Verfeuerung von Braunkohlenbriketts wurde bereits im Juli 1924 gemacht. Es wurde damals eine Güterzuglokomotive der Gattung G 7, mit der das Versuchsamt Grunewald bereits einige Versuchsfahrten gemacht hatte, dem Bahnbetriebswerk Merseburg überwiesen, um dort im regelmäßigen Verschiebedienst verwendet zu werden. Gegenüber den ungünstigen Ergebnissen früherer Versuche mit Braunkohlenbrikettverfeuerung zeigten sich bei diesem allerdings einfachsten Versuchsbetriebe keine erheblichen Anstände. Diese Beobachtungen sowie der wiederholte Hinweis aus Braunkohlen-Industriekreisen, daß die Dampflokomotiven der Braunkohlenbetriebe durchweg und mit bestem Erfolge mit Braunkohlenbriketts gefeuert würden und es deshalb angebracht sei, daß auch die Reichsbahnverwaltung sich im größeren Maße desselben Feuerungsmaterials bediene, gaben die Veranlassung, die Versuche auf andere Lokomotivgattungen und -betriebe auszudehnen. Nunmehr mußte es sich darum handeln, zu einem wirklich zuverlässigen Urteil nicht nur über die Möglichkeit, sondern auch, worauf besonderer Wert gelegt werden mußte, über die Wirtschaftlichkeit der Brikettverfeuerung im Eisenbahnbetriebe zu kommen. Dazu schien der Betrieb mit einer einzelnen G 7-Lokomotive nicht ausreichend und nicht geeignet. Die G 7-Lokomotive ist eine Naßdampflokomotive und gehört schon als solche einer aussterbenden, jetzt nur noch verhältnismäßig wenig verwendeten Gattung an. Ihrer hohen wirtschaftlichen Überlegenheit wegen werden bekanntlich fast nur noch Heißdampflokomotiven verwendet. Es war deshalb besonders wichtig zu erfahren, wie diese sich bei Brikettfeuerung verhalten würden. Weiter sind Versuchsergebnisse natürlich um so wertvoller, auf je breiterer Grundlage sie entstanden sind. Auch war klar, daß, wenn Braunkohlenbriketts nur im Verschiebedienst und in

nbahnbetriebe verwendet werden, es sich nie um große
brauchsmengen handeln kann. Zeigten sie sich dagegen auch
schweren Zugdienst, mindestens für normalen Güterzug-
ist auf Fernbahnen als geeignet und vorteilhaft verwendbar,
konnten g. F. recht erhebliche Verbrauchsmengen und dem-
prechender Gewinn herauskommen, und den Nutzen davon
e nicht nur die liefernde Braunkohlenindustrie, sondern auch
verbrauchende Eisenbahnverwaltung. Ich habe deshalb die
suche zunächst auf Heißdampf-Tenderlokomotiven der Gat-
r T 16 des Betriebswerks Merseburg, die nicht nur Ver-
ebedienst, sondern auch Güterzugdienst auf der Geiseltal-
n Merseburg-Mücheln verrichteten, und schließlich auf Güter-
lokomotiven der Gattung G 8² des Betriebswerks Cottbus
edehnt, die ausschließlich im Güterzugdienst verwendet
den. Daß es sich dabei nicht nur um leichten Güterzug-
ist gehandelt hat, geht daraus hervor, daß die von den
seburger Lokomotiven beförderten Güterzüge bis zu 1400 t,
von den Cottbuser Lokomotiven beförderten bis zu 1600 t
ver waren. Es waren schließlich an Versuchslokomotiven
regelmäßigen Dienst tätig in Merseburg eine G 7 - Lokomo-
, drei T 16-Lokomotiven und in Cottbus acht G 8²-Loko-
iven.

i den Versuchen habe ich mich nicht erst mit Mischfeuerung —
nkohlenbriketts in Mischung mit Steinkohlen — aufgehalten,
iern stets nur mit Briketts feuern lassen aus der Erwägung
us, daß bei Mischfeuerung die verfeuerte Menge und dem-
prechend der erhoffte Nutzen naturgemäß gering sein würde,
rerseits aber etwaige Schwierigkeiten und Unzuträglich-
en der Braunkohlenbrikettfeuerung doch, wenn auch natür-
im verminderten Umfange, in Erscheinung treten würden.

e Versuchslokomotiven waren mit Funkenfängern verschie-
r Bauarten ausgerüstet. Die Cottbuser Lokomotiven hatten
lich Funkenfänger Bauart Stollerz, die zur Anpassung an
Verfeuerung von Braunkohlenbriketts mit engeren Schlitzen
ehen waren. Bei den Merseburger Lokomotiven waren
r zwei geänderten Stollerz-Funkenfängern je ein schwe-
er Funkenfänger und ein Funkenfänger der Gesellschaft
lektrische Licht- und Kraftanlagen in Berlin in Anwendung.
e beiden letzteren hatten sich bei den besonderen aus Anlaß
Preisausschreibens des Deutschen Braunkohlen- und Indu-
vereins angestellten Versuchen am besten bewährt.

n nun das eine gleich vorweg zu nehmen: Die ausschließlich
Briketts befeuerten Lokomotiven haben allen Anforderungen
gt. Dampfmangel ist bei ihnen nicht häufiger eingetreten,
las auch bei Steinkohlenfeuerung vorkommt, wobei oft genug
t die verwendete Kohle die Ursache ist. Diese praktischen
uche haben also gezeigt, daß man mit Braunkohlenbriketts
erreichen kann, als Herr Professor Nordmann nach dem
bnis seiner Versuche ihnen zutraut.

otzdem habe ich mich entschließen müssen, die Versuche
brechen und von der weiteren Verwendung von Braun-
enbriketts als Lokomotivfeuerung, vorläufig wenigstens, ab-
hen. Hierzu führten verschiedene Gründe: Als Wesentliches
b sich leider, daß erhebliche wirtschaftliche Vorteile,
Ersparnisse, durch Verwendung der Braunkohlenbriketts
nüber der Verfeuerung von Steinkohle nicht erzielt wurden.
Ergebnis bestätigt die Feststellung des Herrn Professors
mann, daß für die wirtschaftliche Wettbewerbsmöglichkeit
Braunkohlenfeuerung der Wärmepreis der Briketts niedrig
muß. Bei den im Versuchsbetriebe verfeuerten Briketts
der Wärmepreis zu hoch. Dabei ist allerdings darauf hin-
isen, daß nicht nur die unmittelbaren Brennstoffkosten
hließlich der Frachtkosten für Steinkohle und Braunkohlen-
etts einander gegenüberzustellen sind, sondern auch noch die
kosten zu berücksichtigen sind, die mittelbar bei Brikett-
uerung durch die notwendige häufigere Bekohlung und
igere Entfeuerung und Reinigung der Lokomotiven, höhere
rhaltungskosten der Aschkästen, größere Anstrengung des
ers, unwirtschaftlichere Verwendung der Lokomotiven und
schließlich erhöhte Brandschäden durch Funkenauswurf aus
Schornstein und Aschkasten entstehen.

Meine Bemühungen, eine kräftige Herabsetzung der Preise der Briketts für diesen besonderen Verwendungszweck zu erreichen, hatten keinen Erfolg. Dagegen wurde selbstverständlich darauf gehalten, daß nur Briketts aus Gruben, die den Bekohlungsstellen Merseburg und Cottbus möglichst nahe lagen, verwendet wurden. So konnte erreicht werden, daß der Gestellungspreis der Briketts mit nicht mehr wie mit 1—1,50 RM. Fracht für die Tonne belastet wurde. Hierbei stellte sich der Preis der Tonne Briketts frei Verwendungsstelle auf durchschnittlich 14 RM gegenüber einem Steinkohlenpreis von durchschnittlich 27 RM./t. Es blieb also eine Spannung von 13 RM.

Bei diesen Zahlen sind jedesmal als Dienstgutfrachtkosten etwa 70 % der tarifmäßigen Frachten in Ansatz gebracht. Es ist mir entgegengehalten worden, daß das nicht richtig sei. Seitdem die Reichsbahnen eigentliche Überschüsse nicht mehr erzielen, weil ja Alles, was sie herauswirtschaften, auf die Reparationszahlungen draufgehe, stellten die Einnahmen aus den tarifmäßigen Frachten tatsächlich die Selbstkosten dar. Es müßten deshalb auch für Dienstgutsendungen die vollen tarifmäßigen Frachten eingesetzt werden. Diese Folgerungen sind für unseren Fall nicht zutreffend. Im Gesamtergebnis werden allerdings die Einnahmen durch die Ausgaben vollständig aufgezehrt. Das schließt nicht aus, daß die Gütertarife höher sind als die tatsächlichen Güterbeförderungskosten, und das muß so sein, denn die hierdurch erzielten Überschüsse müssen dazu dienen, die Mindereinnahmen aus dem Personenverkehr auszugleichen. Trotzdem kann und muß man natürlich da, wo es sich ausschließlich um Dienstguttransporte handelt, die Sätze anwenden, die den tatsächlichen Selbstkosten dieser Transporte entsprechen. Übrigens würde es auch nicht viel ausmachen, wenn man die vollen tarifmäßigen Frachten ansetzt. Die Preisspannung würde sich natürlich um einige Mark erhöhen. Das wird aber immer noch nicht ausreichen, um aus der Brikettverfeuerung Ersparnisse für die Eisenbahnverwaltung herausrechnen zu können.

Der angegebene Preisunterschied wurde schon allein durch den Mehrverbrauch von Briketts fast ganz ausgeglichen. Um in dieser Beziehung zu Vergleichszahlen zu kommen, sind den Verbrauchsmengen der Versuchslokomotiven, bezogen auf den Lokomotivkilometer, die entsprechenden Zahlen von Lokomotiven gleicher Gattungen, die mit Steinkohlen gefeuert wurden, sonst aber den gleichen Dienst verrichteten, gegenübergestellt worden. Dabei ergab sich, daß die Versuchslokomotiven 80 % und mehr an Brennstoffgewicht mehr verbrauchten, als die gleichen mit Steinkohlen befeuerten Lokomotiven. Das in Geld umgesetzt ergibt, daß sich die Brikettverfeuerung, allein am Brennstoffverbrauch gemessen, schon fast genau so teuer stellte wie die Steinkohlenfeuerung.

Nun muß natürlich dieser hohe Mehrverbrauch bei Briketts auffallen. Wenn man das Verhältnis der Heizwerte beider Brennstoffe 4500 Kalorien zu 7200 Kalorien zugrunde legt, dürfte der Mehrverbrauch nur 55 bis 60 % sein. Wiederholte, allmonatlich vorgenommene Feststellungen haben aber immer wieder bestätigt, daß tatsächlich fast stets über 80 % mehr gebraucht wurden. Daß an diesem Mehrverbrauch nicht die Lokomotivheizer schuld waren insofern, als sie Briketts verschwenderisch verfeuert haben, braucht wohl nicht weiter hervorgehoben zu werden. Wenn man sonst schon von den Heizern nicht annehmen kann, daß sie mehr Schippen Feuerungsmaterial in die Feuerkiste werfen, als nötig ist, so gilt das besonders für diesen Fall der Brikettverfeuerung, die an die Heizer sehr hohe Anforderungen stellte; mußten doch, wenigstens bei den Güterzügen, die Heizer in der Stunde durchschnittlich 1600 kg Briketts verfeuern, eine Leistung, die beinahe über das physische Können eines normalen Lokomotivheizers hinausging. Die Heizer waren deshalb eher geneigt, zu wenig zu verfeuern, statt zu viel.

Der Mehrverbrauch an Briketts erklärt sich in der Hauptsache

dadurch, daß der Kesselwirkungsgrad der Versuchslokomotiven, die ja nicht gerade für Brikettfeuerung gebaut sind, bei dieser geringer ist als bei Steinkohlenfeuerung. Hinzu kommt noch, daß erhebliche Brennstoffverluste durch die Rostspalten hindurch eintraten. Die Braunkohlenbriketts haben die Eigentümlichkeit, wenn sie in Glut kommen, krümelig zu werden und in kleine Teilchen zu zerfallen. Diese fielen in erheblichen Mengen durch die Rostspalten in den Aschkasten, und da sie noch nicht vollständig verbannt waren, glühten sie dort noch weiter und erhitzten dabei den Aschkasten in unerwünschter Weise, für die Dampferzeugung aber gingen sie verloren. Diese Erscheinung verstärkte sich natürlich, wenn der Heizer genötigt war, mit dem Schürgerät in die Feuerung zu gehen, wobei nicht zu vermeiden war, daß er glühende Briketts zerdrückte. Auch machte sich aus derselben Ursache ein starker Mehrverbrauch bemerkbar, wenn schlecht gepreßte oder aus unreiner Kohle hergestellte Briketts geliefert waren, denn diese zeigten im glühenden Zustande besonders schnellen Zerfall.

Es ist selbstverständlich versucht, diesem Übelstand durch Einbau veränderter Roste mit engeren Rostspalten zu begegnen, und zwar ist heruntergegangen bis auf 7 mm Rostspaltbreite gegen normal 14 mm, aber ohne wesentlichen Erfolg. Die Rostspalten hätten dazu noch mehr verengt werden müssen. Das war jedoch nicht angängig, weil sonst die Zufuhr der nötigen Verbrennungsluft zu sehr beeinträchtigt worden wäre. Es muß dabei berücksichtigt werden, daß es sich als notwendig erwiesen hatte, bei den Versuchslokomotiven die Blasrohröffnungen zu erweitern, die Blasrohrwirkung also abzuschwächen, um so von vornherein einem zu starken Funkenauswurf aus dem Schornstein entgegenzuwirken. Diesem Umstand mußte man natürlich bei der Verengerung der Rostspalten Rechnung tragen, um Schwierigkeiten in der Feueranfachung und damit bei der Dampferzeugung zu vermeiden.

Außer dem hohen Mehrverbrauch an Briketts machten sich noch die schon oben angedeuteten Begleiterscheinungen recht unangenehm bemerkbar. Der Mehrverbrauch bedingte eine entsprechende Vergrößerung der auf den Lokomotiven mitzuführenden Brennstoffvorräte. Es ließen sich dafür nur auf den Schlepptendern der Güterzuglokomotiven Einrichtungen treffen. Durch hohe Holzaufbauten wurde der Kohlenraum so vergrößert, daß er einen Fassungsraum von 8000 kg erhielt. Aber selbst diese Menge reichte nicht immer für die ganze zu durchfahrende Strecke, es mußte also durch Anlegung von Zwischenvorratslagern die Möglichkeit der Nachbekohlung geschaffen werden. Nebenbei bemerkt, war natürlich auch diese unvermeidliche Erhöhung des mitzuführenden Totgewichts unerwünscht und unwirtschaftlich. Bei den Tenderlokomotiven aber war die Vergrößerung des Kohlenfassungsraums nicht möglich. Es mußten deshalb diese Lokomotiven häufiger zum Bekohlen an das Kohlenlager fahren, das bedeutete erhöhten Arbeits- und Kostenaufwand für die häufigere Bekohlung, und schlechtere Ausnutzung der Lokomotiven, die häufiger ihre eigentlichen Geschäfte aussetzen mußten.

In derselben Richtung, Verschlechterung des Arbeitswirkungsgrades der Lokomotiven, machte sich die Notwendigkeit bemerkbar, die Lokomotiven, wieder entsprechend dem Mehrverbrauch an Briketts, häufiger zu entfeuern, sowie die Aschkästen und Rauchkammern häufiger zu reinigen. Auch erforderten die Aschkästen mehr Unterhaltungsarbeiten; denn, wie schon oben erwähnt, fielen nicht vollständig verbrannte Briketteilchen in größeren Mengen durch die Rostspalten in die Aschkästen, glühten dort nach und erhitzten die Aschkastenbleche stark, die sich dann, besonders unter der Einwirkung des häufig zu gebenden Einspritzwassers, verzogen, so daß die Aschkästen undicht wurden. Diese Undichtheiten erforderten zur Verhütung der Zündungsgefahr häufige Nacharbeiten an den Aschkästen.

Während diese Mehrarbeiten sich in unmittelbaren geldlichen Mehrausgaben auswirkten, traten diese bei den weiteren Nebenwirkungen nicht direkt in die Erscheinung, obgleich sie die Wirtschaftlichkeit des Lokomotivbetriebsdienstes vielleicht noch mehr ungünstig beeinflußten als jene.

Zunächst ist die schon erwähnte starke Beanspruchung des Heizers durch die zu verfeuernden großen Brikettmengen zu betonen. Es bedurfte manchen guten Zuredens, um die Heizer dazu zu bringen, sich willig diesen Mehrbeanspruchungen zu unterwerfen. Erschwerend kam hinzu, daß sie bei dieser schweren Arbeit noch durch höchst unangenehme Ausströmungen schwefliger Dünste belästigt wurden, die bei geschlossenem Regler durch die Feuertür und auch aus den Aschkästen mit den noch glühenden Briketteilchen in den Führerraum drangen. Es war nicht möglich, die Heizer ununterbrochen bei dieser Beschäftigung zu belassen; etwa alle acht Wochen mußten Ablösungen vorgenommen werden.

Weiter war die Brikettverfeuerung der wirtschaftlichen Ausnutzung der Lokomotiven hinderlich. Für diese ist Bedingung, daß die Lokomotiven recht lange Strecken durchlaufen. Das war bei den mit Briketts befeuerten Lokomotiven nicht möglich, da der Mehrverbrauch an Briketts und die auf dem Tender mitzuführenden Brikettvorräte hier verhältnismäßig enge Grenzen setzen. Auch wirkte natürlich ungünstig, daß in der Lokomotivdisposition die mit Briketts befeuerten Lokomotiven anders behandelt werden mußten, als die übrigen Lokomotiven. Andernfalls wäre es nötig gewesen, auf mehreren mehr oder weniger fern gelegenen Lokomotiv-Wendestationen Brikettlager einzurichten, was mindestens ebenso unwirtschaftlich gewesen wäre.

Endlich wirkte die Brikettverfeuerung erschwerend auf die Durchführung des endlich wieder eingeführten Verfahrens der Gewährung von Prämien an die Lokomotivpersonale für sparsamen Brennstoffverbrauch. Eine Schwäche dieses Verfahrens besteht darin, daß es fast unmöglich ist, die Heizwertunterschiede der verausgabten Kohlen zu berücksichtigen. Gilt das schon von den Steinkohlen, bei denen sich die Heizwerte der verschiedener Herkunft immerhin in ziemlich engen Grenzen um einen Durchschnittswert bewegen, so machte sich das natürlich besonders ungünstig bei den Braunkohlenbriketts bemerkbar, die mit ihren Heizwerten so ganz aus dem Rahmen des Steinkohlendurchschnitts herausfallen, die außerdem untereinander größere Unterschiede aufweisen, als man im allgemeinen annimmt, schwanken doch die Heizwerte der Briketts von etwa 4150 Kalorien bis 4900 Kalorien.

Zu diesen vielerlei Schwierigkeiten, die die Brikettverfeuerung zur Folge hatte, gesellten sich erhebliche Brandschäden, die die Versuchslokomotiven verursachten, und zwar weniger durch Funkenauswurf aus dem Schornstein; die der Brikettverfeuerung angepaßten Funkenfänger erwiesen sich als ausreichend wirksam. Vielmehr waren es noch zündfähige Funken, die aus den Aschkästen fielen und wiederholt Schwellenbrände verursachten, die die vorzeitige Auswechslung vieler Schwellen nötig machten. Es hat sich unmöglich gezeigt, die Aschkästen, deren Bleche, wie schon erwähnt, durch nachglühende Brikettteilchen stark erhitzt wurden, dauernd hinreichend dicht zu halten. Die Brikettverfeuerung ist somit jetzt weniger eine Funkenfängerfrage, als vielmehr eine Aschkastenfrage. Diese letztere Frage ist noch ungelöst, und die immer wieder auftretenden Schwellenbrände haben schließlich den letzten zwingenden Anlaß gegeben, die Versuche der Brikettverfeuerung abzubrechen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Versuche ergeben haben, daß man zwar mit Braunkohlenbriketts, namentlich wenn nur beste Marken zur Verfügung gestellt werden, die im normalen Güterzug- und Verschiebedienst erforderlichen Lokomotivleistungen hervorbringen kann, daß aber wirtschaftliche Vorteile gegenüber der Verfeuerung von westfälischer oder oberschlesischer Steinkohle, wenigstens bei den jetzigen Preisen von Braunkohlenbriketts, nicht erzielt werden, wobei noch beträchtliche betriebliche Schwierigkeiten und vor allen Dingen die kaum zu beseitigende Zündungsgefahr in Kauf genommen werden müssen.

Dieses ungünstige Ergebnis der Brikettverfeuerung im Eisen- hnbetriebe steht scheinbar im Widerspruch zu den angeblich ırchaus günstigen Erfahrungen, die in Braunkohlenbergwerks- trieben damit gemacht werden. Hier liegen aber die Verhält- sse doch wesentlich anders.

Zunächst brauchen die Bergwerksbetriebe, die wohl durch- ›g Briketts eigener Produktion verfeuern, nicht mit dem hohen erkaufspreise, sondern nur mit dem sicherlich erheblich edrigeren Selbstherstellungspreise zu rechnen, Frachtkosten er entfallen gänzlich. So wird sich für diese Betriebe der ärmepreis der Briketts ganz erheblich niedriger stellen, als r die Eisenbahnverwaltung.

Was aber die Lokomotiven betrifft, so sind sie von vornherein r Brikettverfeuerung gebaut, man darf deshalb annehmen, daß e einen günstigeren Kesselwirkungsgrad aufweisen als die ichsbahnlokomotiven.

Auch die sonstigen üblen Begleiterscheinungen der Brikett- ıfeuerung werden sich bei den Bergwerksbetrieben nicht in mselben Maße bemerkbar machen. Da die Lokomotiven immer r den eng begrenzten Bergwerksbereich befahren, auch sicher- h Fahrpausen nicht selten sind, macht eine häufige Bekohlung r keine Schwierigkeiten, aus demselben Grunde bietet sich t genug die Möglichkeit, Rauchkammer und Aschkasten zu inigen, und ebenso bedeutet die Feuerbedienung für die Heizer ine besondere Anstrengung. Unter diesen Umständen ist es r die Braunkohlenbergwerksbetriebe das selbstverständlich gebene, daß sie ihre Lokomotiven nicht etwa mit Steinkohlen, e sie von weit her beziehen müßten, befeuern, sondern mit ren eigenen Erzeugnissen, den Briketts. Daß aber diese Be- ebsweise trotzdem noch nicht das Günstigste und Beste dar- llt, darf man wohl daraus entnehmen, daß als Abraumloko- otiven die Dampflokomotiven immer mehr durch elektrische komotiven verdrängt werden, vermutlich, weil die Bergwerks- rwaltungen mit diesen wirtschaftlicher fahren als mit Dampf- komotiven.

Sollte in Frage kommen, die Versuche mit Braunkohlenbri- tts als Lokomotivfeuerung wieder aufzunehmen, so wird die ste Vorbedingung sein müssen, daß die Brikettpreise wesent- h ermäßigt werden. Es ist auch nicht recht einzusehen, warum r Wärmepreis der Braunkohlenbriketts, und zwar der Ge- llungspreis, höher sein muß als der gleiche Preis bei Stein- hle. Nach dem Verhältnis der Heizwerte 4500 und 7200 Ka- ien dürften die Braunkohlenbriketts nur etwa ⅝ der Stein- hlen kosten, tatsächlich kosten sie aber etwa 4/5. Hiernach chte man meinen, daß es der Braunkohlenindustrie sehr wohl glich sein müßte, in ihren Preisen nachzugeben, namentlich, nn es sich um einzelne Großabnehmer, wie die Eisenbahnver- ltung handelt. Dieser aber kann nur dann zugemutet werden, ß sie die mit der Brikettverfeuerung in Lokomotiven ver- ndenen betrieblichen und sonstigen Schwierigkeiten und ließlich das erhebliche Brandschadenrisiko auf sich nimmt, nn im übrigen für sie dabei gehörig etwas herausspringt. Das r bei den geschilderten umfangreichen Versuchen nicht der ll.

* * *

Diese Ausführungen sind von folgenden Bemerkungen Professors Nordmann, Berlin, begleitet:

Direktor Bode nimmt in seiner Abhandlung über Braunkohlenbriketts als Lokomotivfeuerung mehrfach auf meine Veröffentlichung in Glasers Annalen Bezug, und zwar im allgemeinen im zustimmenden Sinne, sei es in tatsächlicher Übereinstimmung der Beobachtungen und der daran geknüpften Anschauungen, sei es in ausdrücklicher Hervorhebung der Übereinstimmung. Nur in einem Punkte könnte der Leser das Bild einer erheblichen Abweichung gewinnen, insofern Direktor Bode meine Einschätzung der Leistungsfähigkeit der Lokomotive bei der Braunkohlenbrikettfeuerung als zu ungünstig bezeichnet und ausführt, daß die Brikettfeuerung nicht nur für leichten Güterzugdienst auf Hauptbahnen, sondern auch für schwerere Züge ausreicht. Wenn ich auch zugebe, bei der Urteilsbildung mit Rücksicht auf die sonstigen Schwächen der Braunkohlenfeuerung etwas vorsichtig gewesen zu sein, so ist doch überhaupt die Abweichung nur eine scheinbare und beruht auf der Verschiedenheit der Bezugseinheit. Ich habe in meiner Abhandlung als Bezugseinheit die PS gewählt und nachgewiesen daß wegen der auch von Herrn Bode hervorgehobenen Begrenzung der Lokomotivleistung durch die physische Anstrengung des Heizers eine höhere Dauerleistung bei Heißdampflokomotiven als 720 PSi nicht erwartet werden könnte. Demgegenüber kann die G 8² Lokomotive, mit der die Halleschen Versuche vornehmlich angestellt wurden, bei Steinkohlenfeuerung 1100 PSi leisten. Sie erreicht also bei Braunkohlenfeuerung nur zwei Drittel ihrer Steinkohlenleistung, wobei noch weiter zu beachten ist, daß die G 8²-Lokomotive heute schon als leichtere Güterzuglokomotive (für das Flachland) anzusprechen ist.

Demgegenüber hat Direktor Bode als (weniger exakte) Bezugseinheit das Zuggewicht gewählt, und es ist selbstverständlich auf Strecken ohne besonders starke Steigungen oder bei kleineren Fahrgeschwindigkeiten sehr wohl möglich, mit der erwähnten Leistung von 720 PSi, die sich vorübergehend auch noch steigern läßt, Züge von der angegebenen Schwere bis zu 1600 t zu befördern. Somit ist der Widerspruch nur ein scheinbarer.

Die übrigen Beobachtungen im Halleschen Bezirk und bei den Versuchen des Zentralamtes decken sich wie gesagt im allgemeinen, und es ist ohne weiteres zuzugeben, daß das Hallesche Material weit erschöpfender ist, weil es sich nicht nur auf eine größere Anzahl von Lokomotiven bezieht, sondern auch auf größere Zeiträume im laufenden Dienst erstreckt, während sich die Grunewalder Beobachtungen naturgemäß nur auf eine beschränkte Anzahl von Versuchen beziehen. Daß sich der Schwerpunkt von der Funkenfänger- zur Aschkastenfrage hinüber verschieben kann, ist einleuchtend; die bisher stärkere Betonung der Funkenfängerfrage erklärt sich aber zwanglos auf dem bei Beginn der Versuche festgestellten, überraschend starken Funkenflug, dessen Beseitigung die erste Aufgabe sein mußte, und aus der Behandlung des Funkenfänger-Preisausschreibens durch den Braunkohlen-Industrie-Verein in meiner Veröffentlichung. Es ist also festzustellen, daß der Aufsatz des Direktors Bode tatsächlich Widersprüche gegen die Versuche des Eisenbahn-Zentralamts nicht enthält, vielmehr als deren wertvolle betriebliche Ergänzung zu betrachten ist.

Bücherschau.

— **Leipziger Fremdenverkehrspolitik 1927.** Unter diesem Titel i Nr. 2 der Schriftenreihe des Rats-Verkehrsamtes Leipzig eipziger Verkehr und Verkehrspolitik" erschienen. (Nr. 1 ist Nr. 39. S. 1029 d. Ztg. besprochen.) Die Schrift enthält einen trag des Herausgebers dieser Schriftenreihe, des Stadtrats Leiske. Wenn die Ausführungen seines Vortrages sich auch besondere auf den Leipziger Fremdenverkehr und die tel beziehen, die zu seiner Hebung erforderlich sind, so entten sie doch auch Darlegungen, die von allgemeinem Interesse l. So z. B. die über die wirtschaftspolitische Bedeutung des mdenverkehrs überhaupt, Verkehrspropaganda usw. Jedens empfängt man auch aus dieser Schrift den Eindruck, daß die Stadt Leipzig geradezu in vorbildlicher Weise sich mit dem Verkehrswesen befaßt. W.

— **Die Festigkeit und die Prüfung der Maschinenbaustoffe** unter besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnmaschinenwesens mit 88 Abbildungen im Text und zahlreichen Beispielen aus der Praxis. Von Walter Weniger, Ingenieur. Berlin-Friedenau 1926. Verlag H. Nauck. 187 S. Preis geb. 6 M.

Aus seiner Praxis als Lehrer an der Eisenbahnfachschule zu Breslau heraus bringt der Verfasser einen gemeinverständlichen Leitfaden für den Unterricht und zum Selbststudium für die Vorbereitung zu den technischen Anstellung- und Aufstiegsprüfungen der Beamten und Anwärter, denen es wohl empfohlen werden kann. Sch.

Die Überwachung der Nutzleistungen des Zugbegleitpersonals mit Hilfe der Lochkarten für die Betriebsleistung.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Feindler**, Elberfeld.

I. Bedeutung einer Leistungsstatistik.

Der Zugbegleitdienst ist sowohl bei den Zugförderkosten als auch bei den Gesamtbetriebskosten ein wesentlicher Kostenfaktor. Die Ausgaben für die Zugbegleitpersonale machen einen erheblichen Teil der Gesamtausgaben eines Direktionsbezirks aus. Bei der Rbd. Elberfeld wurden für die Zugbegleitpersonale zur Zeit rund 740 000 M. an Gehältern, bei Einbezug der sonstigen persönlichen Kosten (Ruhegehälter, Wohlfahrtsausgaben usw.) und Verwaltungskosten rund 1 000 000 M. monatlich aufgewandt. Diese Summe beträgt über 8 % der Gesamtausgabe (einschließlich Tit. 15) des Bezirks. Im ganzen Reichsbahnnetz waren im September 1925 etwa 56 200 Mann Zugbegleitpersonal vorhanden. Dies sind etwa 11 % der Gesamtzahl des beamteten Personals. Die Bezüge betrugen etwa 12,5 % der persönlichen Aufwendungen für das beamtete Personal.

Angesichts dieser großen geldlichen Bedeutung des Zugbegleitpersonals für die gesamte Wirtschaft und wirtschaftliche Betriebsführung eines Eisenbahnunternehmens muß man die Forderung erheben, daß in einer möglichst eingehenden und fortlaufenden Statistik eine Gegenüberstellung des Aufwands und der Nutzleistungen des Zugbegleitpersonals erfolgt. Statistiken, die die Leistungen des Zugbegleitpersonals in dieser Hinsicht fortlaufend überwachen, werden meines Wissens zur Zeit nicht geführt. Nachweisungen über die Leistungen des Zugbegleitpersonals beschränken sich zur Zeit noch auf hin und wieder vorzunehmende Einzelfeststellungen. Meistenteils steht nur die Diensteinteilung zur Verfügung, an Hand deren aber auch nur eine beschränkte Überprüfung möglich ist.

Für die wirtschaftliche Betriebsführung mit dem Ziel, die Betriebsleistungen möglichst an die Verkehrsanforderungen anzupassen und den Beförderungsvorgang mit dem geringsten Aufwand bei den geringsten Selbstkosten durchzuführen, gilt es aber eine Übersicht aufzustellen, an Hand deren man die Nutzleistungen des Personals und seine Verwendung bei der Besetzung der Züge usw. dauernd überprüfen kann. Hierdurch läßt sich eine möglichst zweckmäßige Gestaltung der Leistungen des Personals leichter durchführen. Der innere Wirkungsgrad der Diensteinteilung wird auf diese Weise festgestellt.

Andererseits ist eine derartige Leistungsstatistik über die Nutzleistungen des Zugbegleitpersonals ohne besonderen Aufwand neuerdings aufstellbar, nachdem in allen Bezirken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Betriebsleistungen nach dem Lochkartenverfahren ermittelt werden. In den Lochkarten werden die Stärke des Zugbegleitpersonals und seine Heimatsdirektion eingetragen und mit Hilfe der Lochkartenmaschinen der Statistik zugänglich gemacht. Da die Ermittlung der Leistungen des Personals an sich für die Abrechnung unter den Reichsbahnbezirken durch die Abrechnungsvorschriften angeordnet ist, bedeutet es keine Mehrarbeit, diese Leistungen in einer fortlaufenden Statistik niederzulegen.

II. Ermittlung der Leistungen.

Um die Sortierarbeit möglichst gering zu halten, werden die Leistungen des Zugbegleitpersonals zweckmäßig vor der Bearbeitung der Betriebsleistungsstatistik ermittelt. Die Lochkarten werden den Eintragungen gemäß nach Kopfstärken, Haupt- und Nebenbahnen, Betriebsart, Zuggattungen und Direktionsbezirken sortiert, die so geordneten Lochkarten tabelliert. Hierbei werden die von den einzelnen Kopfstärkengruppen geleisteten Zugkilometer zusammengezählt. Die von dem Personal geleisteten P e r s o n a l k i l o m e t e r erhält man durch Vervielfältigung der bei den Untergruppen gefahrenen Zugkilometer mit den einzelnen Kopfstärken. Die Personalkilometer werden ebenfalls zusammengezählt. Die Trennung der Leistungen der Zugführer und Schaffner wird dadurch herbeigeführt, daß man die Zugführer-Personalkilometer gleich d… Zugkilometern setzt. Dann ergeben sich die von den Schaffne… geleisteten Personalkilometer durch Abzug der Zugführer-Pe… sonalkilometer von der Gesamtzahl der gefahrenen Person… kilometer. Die Zugbegleitpersonale fahren aber, namentlich i… Personenzugdienst, über die Grenzen des Heimatbezirks hina… und berühren besonders im Schnellzugdienst mehrere Bezirk… Sollen dem Aufwand für das Personal, dessen Leistungen in d… Statistik gegenübergehalten werden, so müssen die von de… Personal eines Bezirks im eigenen und in fremden Bezirken g… fahrenen Personalkilometer gegenübergestellt werden. Der B… zirk muß daher die von dem Personal anderer Bezirke in seine… Bezirk ausgeführten Leistungen von der Gesamtsumme abzi… hen und die Leistungen seines Personals in fremden Bezirk… zusetzen. Daher müssen sich die Bezirke gegenseitig die Le… stungen fremder Personale bekanntgeben. Dies ist ohne weit… res möglich, da eine Sortierung der Lochkarten nach dem He… matsbezirk des Personals stattfindet und für Ausführung d… Abrechnungsvorschriften angeordnet ist.

Aus der Zusammensetzung der Leistungen des Personals i… eigenen und in fremden Bezirken gewinnt der Bezirk ein… Überblick über die tatsächlichen Fahrleistungen seines Pers… nals. Diese Angaben werden wie die Betriebsleistungen wöchen… lich ermittelt und zweckmäßig kartothekartig niedergelegt, w… die Abbildungen zeigen.

III. Auswertung der Leistungsaufschreibungen.

Die Auswertung der Leistungsaufschreibungen erfolgt na… zwei Richtungen. Einmal sollen die F a h r l e i s t u n g e n mö… lichst günstig im Sinne der Betriebsführung ausgeführt werde… Andererseits sollen möglichst große N u t z l e i s t u n g e n d… Zugbegleitpersonals erzielt werden. Die Leistungen des Pers… nals werden in zwei Karten wöchentlich oder monatlich niede… gelegt. Eine Karte dient für die Feststellung der Fahrleistung… in einem Bezirk. In der anderen Karte werden die wöchentlich… oder monatlichen Nutzleistungen des Personals eines Bezir… festgestellt.

a) D i e F a h r l e i s t u n g e n d e s P e r s o n a l s.

Bei der Überprüfung der Fahrleistungen des Personals so… festgestellt und überwacht werden, daß die Fahrleistungen … einem Bezirk mit dem geringsten Personalaufwand durchgefüh… werden. Die Arbeitskontrolle muß sich hier auf die Betrieb… leistungen eines Bezirks beziehen, also auf die von eigene… und fremden Personal in einem Bezirk gefahrenen Züge. D… nach Kopfstärken, Zuggattungen, Betriebsart (Haupt- u… Nebenbahnen) geordneten Karten läßt man durch die Tabellie… maschine tabellieren und aufschreiben. Nach Vervielfältigu… der Kopfstärken mit den Zugkilometern (wie oben beschriebe… erhält man die gefahrenen Personalkilometer der Zugführer u… Schaffner.

Dieses Bild (Abb. 1 und 2) gibt zunächst einen Überbli… über die S t ä r k e d e s Z u g b e g l e i t p e r s o n a l s b e i d… e i n z e l n e n Z u g g a t t u n g e n. Vor allem erkennt man, w… verschieden innerhalb der einzelnen Zuggattungen die Zü… mit Personal besetzt sind. Aus den Leistungskarten für d… 15. Woche des Jahres 1925 (Abb. 1) geht hervor, daß bei d… Zuggattung 6, den Durchgangsgüterzügen, die Züge größtentei… mit einem Zugführer und zwei Schaffnern besetzt waren, u… daß im Mittel 2,01 Schaffner auf einen Zugführer fielen. Hi… gegen zeigt die Karte für die 27. Woche (Abb. 2), daß na… strenger Durchführung des Grundsatzes, die Durchgangsgüte… züge möglichst mit einem Zugführer und nur einem Schaffn… zu fahren, eine Verminderung der durchschnittlichen Persona… stärke in Durchgangsgüterzügen in dem Maße erreicht wurd…

im Mittel nur noch 1,19 Schaffner auf einen Zugführer entfen. Bei den einzelnen Kopfstärken, mit denen die Durchgsgüterzüge gefahren worden sind, zeigt sich auch, daß der ßte Teil der Züge nunmehr die Personalbesetzung 1 + 1 hat. Fen ähnlichen Verlauf zeigen die einzelnen und mittleren Kofstärken für die Nahgüterzüge (Zuggattung 7), bei denen die durchschnittliche Personalbesetzung von einem Zugfürer + 2.85 Schaffnern in der 15. Woche (Abb. 1) auf 1 Zug-

Woche 1 2 3 4 usw. bis 10 11 12 13 14 ◥ 15 ◤ 16 usw. bis 52

R. D. 1925	1. Fahrleistungen des Zugbegleitpersonals im Bezirk					
Zuggattung	Zugbegleitpersonal Stärke (Köpfe)	Zugkilometer	Personalkilometer	Zugführerkilometer	Schaffnerkilometer	Zahl der Schaffn.-km. auf 1 Zug-km.
		A. Hauptbahnen.				
1	2	158	316			
	3	12 722	38 166			
	4	19 046	76 184			
	5	775	3 875			
Sa.		32 701	118 541	32 701	85 840	2,62
2	2	47	94			
	3	23 219	69 657			
	4	1 410	5 640			
	5	57	285			
Sa.		24 733	75 676	24 733	50 943	2,06
3	1	243	243			
	2	5 577	11 154			
	3	105 058	315 174			
	4	6 673	26 692			
Sa.		117 551	353 263	117 551	235 712	2,00
5	1	7	7			
	2	242	484			
	3	4 456	13 368			
	4	9 583	38 332			
	5	2 322	11 610			
	6	441	2 646			
Sa.		17 051	66 447	17 051	49 396	2,89
6	2	10 270	20 540			
	3	37 148	111 444			
	4	6 237	24 948			
	5	1 735	8 675			
	6	361	2 166			
Sa.		55 751	167 773	55 751	112 022	2,01
7	1	33	33			
	2	1 973	3 946			
	3	19 024	57 072			
	4	19 907	79 628			
	5	13 066	65 330			
	6	851	5 106			
	7	22	154			
	8	4	32			
Sa.		54 880	211 301	54 880	156 421	2,85
8	2	154	308			
	5	69	345			
	6	83	498			
Sa.		297	1 151	297	854	2,87
9	1	275	275			
	2	109	218			
	4	179	716			
	6	110	660			
Sa.		673	1 869	673	1 196	1,78
3 .. 2	1	2 089	2 089			
Sa.		2 089	2 089	2 089		
Summe	H. B.	305 726	998 110	305 726	692 384	

B. Nebenbahnen.

usw.

Abb. 1.

Woche | 1 bis 25 | 26 | ◥ 27 ◤ | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | usw. bis 52

R. B. D. 1925	1. Fahrleistungen des Zugbegleitpersonals im Bezirk					
Zuggattung	Zugbegleitpersonal Stärke (Köpfe)	Zugkilometer	Personalkilometer	Zugführerkilometer	Schaffnerkilometer	Zahl der Schaffn.-km auf 1 Zug-km
		A. Hauptbahnen.				
1	2	228	456			
	3	688	2 064			
	4	1 722	6 888			
	5	4 081	20 405			
	6	188	1 128			
Sa.		6 907	30 941	6 907	24 034	3,48
2	3	4 551	13 653			
	4	8 048	32 192			
	5	67	335			
Sa.		12 666	46 180	12 666	33 514	2,64
3	1	2 174	2 174			
	2	8 632	17 264			
	3	45 955	137 865			
	4	40 603	162 412			
	5	716	3 580			
	6	97	582			
Sa.		98 177	323 877	98 177	225 700	2,3
5	1	175	175			
	2	2 271	4 542			
	3	1 536	4 608			
	4	4 702	13 808			
	5	5 681	28 405			
Sa.		14 365	56 538	14 365	42 173	1 : 2,94
6	2	37 337	74 674			
	3	3 121	9 363			
	4	1 386	5 544			
	5	575	2 875			
	6	172	1 032			
Sa.		42 591	93 488	42 591	50 897	1 : 1,19
7	1	411	411			
	2	16 606	33 212			
	3	8 959	26 877			
	4	18 383	73 532			
	5	4 058	20 290			
	6	130	780			
	7	5	35			
	8	20	160			
Sa.		48 572	155 297	48 572	106 725	1 : 2,20
8	2	48	96			
	3	48	144			
Sa.		96	240	96	144	1,5
9	1	158	158			
	2	32	64			
Sa.		190	222	190	32	0.17
11	2	64	128			
	3	9	27			
Sa.		73	155	73	82	1,12
12	1	15	15			
	2	3	6			
	3	106	318			
	4	68	272			
Sa.		192	611	192	419	2,11
3 Ba. 6	1	112	112			
Sa.		112	112	112		
Summe	H. B.	223 941	707 661	223 941	483 720	

B. Nebenbahnen.

usw.

Abb. 2.

führer + 2,20 Schaffnern in der 27. Woche (Abb. 2) entwickelt hat.

Durch Gegenüberhaltung der Karten von den einzelnen Wochen oder Monaten kann man die Entwicklung der Personalleistungen, insbesondere die Zugbesetzung, eingehend verfolgen.

Besonders hat man auch den Leistungen nachzugehen, die mit sehr hoher Kopfstärke ausgeführt worden sind. Hierunter fallen im allgemeinen die Durchgangsgüterzüge, die mit mehr als 2 bis 3 Schaffnern gefahren werden, die Nahgüterzüge mit mehr als 4 Schaffnern. Da die Lochkarten nach den einzelnen Kopfstärken innerhalb der Zuggattungen zusammenliegen, ist es ein leichtes, diese Karten nach Zugnummern und Tagen zu

mit hoher Personalbesetzung gefahrener Zugkilometer kann i ständige Verbesserung der Diensteinteilung herbeigef werden. Diese Fahrleistungen werden für die in einem zirk von eigenem und fremdem Personal gefahrenen Züge gestellt. Sie entsprechen also der Fahrleistung, die dem zirk angerechnet wird und die von der Betriebsführung e Bezirks bewirtschaftet wird. Wenn Züge, die von frem Personal gefahren werden, zu stark mit Personal besetzt s muß sich der betriebsführende Bezirk mit dem anderen Be hierüber benehmen. Diese Kontrolle wird auch eine Ben teiligung der Bezirke bei der Abrechnung unter den Rei bahnbezirken verhüten.

R. B. D. ....
Woche ....

Züge mit starker Personalbesetzung.

Zug-Nummer	Zuggattung*)	Wechsel-station	Netto-tonnen	Brutto-tonnen	Kilo-meter	Ge-päck	Post	Achsen D. R. G. beladen	Achsen D. R. G. leer	Achsen Fremde beladen	Achsen Fremde leer	Tag	Betriebsart	Stärke des Zugbegleit-personals	Heimats-
								Güterwagen							
6599	6	01	872	1289	35	2	00	20	000	76	00	2	1	5	
6599	6	04	872	1289	20	2	00	20	000	76	00	2	1	5	
6599	6	01	872	1289	55	2	00	20	000	76	00	3	1	6	
6599	6	01	940	1590	55	2	00	80	000	28	00	4	1	4	
6599	6	01	947	1429	35	2	00			99	00	5	1	6	
6599	6	04	947	1429	20	2	00			99	00	5	1	6	
7325	6	03	495	1032	20	2	00	80	000	24	10	2	1	4	
7325	6	01	495	1032	13	2	00	80	000	24	10	2	1	5	
7325	6	03	495	1032	32	2	00	80	000	24	10	2	1	5	
7325	6	03	358	0811	20	2	00	58	000	18	20	3	1	4	
7325	6	03	358	0811	10	2	00	58	000	18	20	3	1	4	
7325	6	09	315	0745	22	2	00	52	000	18	20	3	1	4	
7325	6	01	315	0745	13	2	00	52	000	18	20	3	1	4	
7325	6	01	516	1121	13	2	00	80	000	20	18	5	1	5	
7325	6	03	516	1111	20	2	00	80	000	20	18	5	1	5	
7325	6	03	516	1111	32	2	00	80	000	20	18	5	1	5	
7991	7	10	789	1366	4	2	00	96	000			2	1	6	
7991	7	10	759	1336	4	2	00	94	000			3	1	6	
7991	7	10	902	1542	4	2	00	106	000			4	1	6	
7991	7	10	801	1370	4	2	00	94	000			5	1	6	
7991	7	10	878	1536	4	2	00	102	000			6	1	6	
7991	7	10	886	1566	4	2	00	112	000			7	1	6	
8181	7	07	407	0678	6	2	00	58	022			7	1	5	
8181	7	06	442	0759	3	2	00	62	028			7	1	5	
8181	7	05	396	0582	6	2	00	56	006			7	1	5	
8181	7	04	463	0682	5	2	00	62	006			7	1	5	
8181	7	03	440	0558	4	5	00	64	000			7	1	5	
8181	7	01	615	1135	8	5	00	108	000			7	1	5	
9094	7	19	106	0322	2	2	00	32	002			2	1	6	
9094	7	19	102	0336	2	2	03	20	004			3	1	5	
9094	7	19	140	0257	2	2	00	24	008			4	1	6	
9094	7	19	118	0195	2	2	00	22	002			5	1	6	
9094	7	19	110	0236	2	2	00	24	002			6	1	5	
9094	7	19	95	0232	2	2	00	24	006			7	1	6	

*) Zuggattung 6 = Durchgangsgüterzüge
" 7 = Nahgüterzüge

Abb. 3.

sortieren und sie durch die Tabelliermaschine aufschreiben zu lassen. Die Tabelliermaschine liefert alsdann eine Aufschreibung nach Abb. 3 und gibt diejenigen Züge an, die vermutlich zu stark mit Personal besetzt waren. Den Gründen wird mit Hilfe des Fahrplans und der Diensteinteilung nachgegangen. Der Fahrbericht wird nötigenfalls zu Hilfe gezogen. Wo eine geringere Personalbesetzung möglich ist, wird sie angeordnet. Für die Gestaltung der Diensteinteilung ist auch von Nutzen, daß die Besetzung eines Zuges an den verschiedenen Tagen der Woche verfolgt werden kann. Tatsächlich schwankt die Personalbesetzung der Züge an den verschiedenen Tagen erheblich, auch wenn die Zugverhältnisse dieselben sind.

Durch die wöchentliche Aufstellung der Nachweisung wird ein ständiger Überblick über die Fahrleistungen selbst und die Art der Zugbesetzung gegeben. Durch die Verringerung der

b) Die Nutzleistungen des Personals eine Bezirks.

Bei einer Überprüfung der Nutzleistungen des Personals n von den tatsächlichen Leistungen des von einem Direktio bezirk besoldeten Personals ausgegangen werden. Wie o dargelegt, werden zu diesem Zwecke die von dem Zugbegl personal eines Bezirks im eigenen und in fremden Bezirken fahrenen Personalkilometer festgestellt und in der Nachweisu verwertet.

Die weitere Kontrolle des Personalverbrauchs im Zugbegl dienst muß sich nun auf die Gegenüberstellung der Person zahlen und der Leistung beziehen. Auch hier empfiehlt es si die Zahlen fortlaufend kartothekartig wöchentlich oder mon lich festzulegen (Abb. 4 und 5). Zum Zwecke der Feststellu der Nutzleistung des Personals wird

…e 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 ◥ 14 ◤ 16 17 18 19 20 | 21 22 23 | 24 | 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 usw. bis 52

…B. D. 1925	2. Nutzleistungen des Zugbegleitpersonals des Bezirks .... im eigenen und fremden Bezirk.

1. Personalbestand.*)

…samtzahl der im … beschäftigt. Beamten einschl. % Leute	davon Zugführer	davon Schaffner	Gesamtzahl der im Pz.-Dienst beschäftigt. Beamten einschl. % Leute	davon Zugführer	davon Schaffner	Gesamtzahl der im Gz.-Dienst beschäftigt. Beamten einschl. % Leute	davon Zugführer	davon Schaffner
…65	623	2142	829	218	611	1936	405	1531

*) …Angaben sind der Personalstatistik entnommen.

2. Gesamtleistung des Zugbegleitpersonals.

	Personalkm	Köpfe	Personalkm je Kopf je Woche
…l Zuggatt. (H. B. u. N. B.)	1 256 522	2765	454
…Pz.-Dienst (Zugg. 1—3)	706 632	829	854
…Gz.-Dienst (Zugg. 4—11)	549 890	1936	285

3. Personalverbrauch auf 1000 Zugkm

	Zugkm	Köpfe	Köpfe je 1000 Zugkm
Alle Zuggatt. (H. B. u. N. B.)	385 111	2765	7,18
Im Pz.-Dienst (Zugg. 1—3)	233 077	829	3,56
Im Gz.-Dienst (Zugg. 4—11)	152 034	1936	12,73

4. Durchschnittliche Stärke der Zugbegleitgruppe.

	Zugführerkm	Schaffnerkm	Verhältnis der Zugf.-km zu Schaffnerkm	Stärke in Köpfen
Alle Zuggattungen	385 111	871 411	1 : 2,26	3,26
Im Pz.-Dienst (Zugg. 1—3)	233 077	473 555	1 : 2,04	3,04
Im Gz.-Dienst (Zugg. 4—11)	152 034	397 856	1 : 2,64	3,64

5. Durchschnittliche kilometr. Tagesleistung d. Zugbegleitgr.

	Zugkm	Köpfe	Mittlere Stärke d. Zugbegleitpr.	Zugkm je Woche	Zugkm je Tag
Alle Zuggattungen ...	385 111	2765	3,26	454	65
Im Pz.-Dienst (Zugg. 1—3)	233 077	829	3,04	854	122
Im Gz.-Dienst (Zugg. 4—11)	152 034	1936	3,64	285	41

6. Nutzleistungszeit des Personals unter Zugrundelegung mittl. Fahrgeschwindigkeit und mittl. Reisegeschwindigkeit für die verschiedenen Zuggattungen, festgestellt auf Grund des Fahrplanes.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
…Fahrgeschw. …m/st	Anteil der Aufenthalte an d. Reisezeit %	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit Zuggattungen		km/st	Zugkm	Reisestunden (Spalte 6:5)	Durchschn. Stärke d. Zugbegleitpers. H. B. u. N. B.	Erforderliche Personalreisestunden	
50,1	11,0	1	Sp.	44,6	33 238	745	3,68	3 740	
45,1	14,8	2	Ez. H. B.	38,3	24 430	639	3,08	1 970	
		2	Ez. N. B.	—	—	—	—	—	26 330 bei Pz.
35,8	25,3	3	Pz. H. B.	26,8	117 646	4380	3,01	13 480	
29,2	25,5	3	Pz. N. B.	21,7	57 763	2660	2,68	7 140	
32,0	57,3	5	Eilgz. H. B.	13,7	18 487	1348	3,94	5 310	
24,0	53,4	5	Eilgz. N. B.	11,4	955	84	3,82	321	
24,2	12,8	6 (+ 4)	Dgz. H. B.	19,5	53 803	2760	3,15	8 700	49 376 bei Gz.
35,2	—	6 (+ 4)	Dgz. N. B.	35,2	1 201	34	3,37	115	
20,1	52,5	7, 8 u. 9	Ngz. H. B.	9,57	59 235	6190	3,84	23 750	
15,3	58,7	7, 8 u. 9	Ngz. N. B.	6,3	15 980	2540	4,40	11 180	

7. Nutzleistung des Personals am Zuge.

…anden im Pz.-Dienst .... 829 Köpfe
…ststunden / Woche / Kopf (Mittel) .... 54 Stunden
…mtdienststunden .... 44 766 „
…istete Personalreisestunden .... 26 330 „
…leistung des Zugbegleitpersonales im Pz.-Dienst und zwar …st beim Zug (Fahrzeit und Aufenthalt) ohne Vorbereitungs- … Abschlußdienst .... 58,8 v. H.

Vorhanden im Gz.-Dienst .... 1 936 Köpfe
Dienststunden / Woche / Kopf (Mittel) ..... 54 Stunden
Gesamtdienststunden .... 104 544 „
Geleistete Personalreisestunden .... 49 376 „
Nutzleistung des Zugbegleitpersonales im Gz.-Dienst, und zwar Dienst beim Zug (Fahrzeit und Aufenthalt) ohne Vorbereitungs- und Abschlußdienst .... 47,2 v. H.

Abb. 4.

…d der Personalstand festgestellt. Hierbei ist die Ge…zahl einschließlich der Prozentleute anzugeben. Desgleichen …angegeben, wieviel Köpfe im Personen- und wieviel im …rzugdienst hiervon Verwendung finden.

…2. Es wird angestrebt, mit dem Personal eine möglichst …ße Gesamtleistung auszuführen. Zu diesem Zweck …die Gesamtleistung des Personals bei allen Zuggattungen …getrennt beim Personen- und Güterzugdienst festgestellt. …h Teilung der Personalkilometer durch die Kopfzahl er…sich die Leistung an Personalkilometern je Kopf und …e. Diese Leistung hat sich von der 14. zur 26. Woche …weg verbessert (Abb. 4 und 5).

…3. Die Zugleistungen sollen andererseits mit einem mög…st geringen Personalverbrauch durchgeführt …en. Zu diesem Zwecke wird festgestellt, wieviel Köpfe durchschnittlich im Gesamtverkehr und wieviel getrennt im Personen- und Güterzugdienst auf 1000 Zugkilometer entfallen. Diese Zahlen sollen sich ständig verringern, wie dies in dem Beispiel von der 14. zur 26. Woche der Fall ist. Es kommt in Frage, den Personalverbrauch auch noch auf die Leistungen an Achskilometern, Bruttotonnenkilometern und Nettotonnenkilometern zu beziehen.

4. Die Stärke der Zugbegleitpersonalgruppe soll möglichst klein gehalten werden. Es ist daher die durchschnittliche Stärke der Personalgruppe bei allen Zuggattungen und im Personen- und Güterzugdienst festzustellen. Diese Zahlen sollen sich verringern, wie dies von der 14. zur 26. Woche der Fall ist.

5. Das Bestreben geht dahin, die durchschnittliche kilometrische Tagesleistung der Zugbegleitpersonal-

Woche | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | ◥ 26 ◤ | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | usw. | 5

R. B. D. .....
1925

2. Nutzleistungen des Zugbegleitpersonals des Bezirks .... im eigenen und fremden Bezirk.

1. Personalbestand.*)

Gesamtzahl der im Zugbegleitd. beschäftigt. Beamten einschl. $^0/_0$ Leute	davon Zugführer	davon Schaffner	Gesamtzahl der im Pz.-Dienst beschäftigt. Beamten einschl. $^0/_0$ Leute	davon Zugführer	davon Schaffner	Gesamtzahl der im Gz.-Dienst beschäftigt. Beamten einschl. $^0/_0$ Leute	davon Zugführer	davon Schaffner
2508	625	1883	864	223	641	1644	402	1242

*) Angaben sind der Personalstatistik entnommen.

2. Gesamtleistung des Zugbegleitpersonals.

	Personalkm	Köpfe	Personalkm je Kopf je Woche
Alle Zuggatt. (H. B. u. N. B.)	1 310 695	2508	523
Im Pz.-Dienst (Zugg. 1—3)	791 904	864	917
Im Gz.-Dienst (Zugg. 4—11)	518 791	1644	316

3. Personalverbrauch auf 1000 Zugkm.

	Zugkm	Köpfe	Köpfe je 1000 Zugkm
Alle Zuggatt. (H. B. u. N. B.) .	435 067	2508	5,77
Im Pz.-Dienst (Zugg. 1—3) .	262 295	864	3,29
Im Gz.-Dienst (Zugg. 4—11) .	172 772	1644	9,50

4. Durchschnittliche Stärke der Zugbegleitgruppe.

	Zugführerkm	Schaffnerkm	Verhältnis der Zugf.-km zu Schaffnerkm	Stärke in Köpfen
Alle Zuggattungen	435 067	874 728	1 : 2,01	3,
Im Pz.-Dienst (Zugg. 1—3)	262 295	529 609	1 : 2,02	3,
Im Gz.-Dienst (Zugg. 4—11)	172 772	345 119	1 : 2,0	3,

5. Durchschnittliche kilometr. Tagesleistung d. Zugbegleit.

	Zugkm	Köpfe	Mittlere Stärke d. Zugbegleitpr.	Zugkm je Woche	Zugkm je Tg
Alle Zuggattungen . . .	435 067	2508	3,01	523	
Im Pz.-Dienst (Zugg. 1—3)	262 295	864	3,02	917	
Im Gz.-Dienst (Zugg. 4—11)	172 772	1644	3,00	316	

6. Nutzleistungszeit des Personals unter Zugrundelegung mittl. Fahrgeschwindigkeit und mittl. Reisegeschwindigkeit für die verschiedenen Zuggattungen, festgestellt auf Grund des Fahrplanes.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Fahrgeschw. km/st	Anteil der Aufenthalte an d. Reisezeit $^0/_0$	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit Zuggattungen		km/st	Zugkm	Reisestunden (Spalte 6:5)	Durchschn. Stärke d. Zugbegleitpers. H. B. u. N. B.	Erforderliche Personalreisestunden	
50,1	11,0	1	Sz.	44,6	36 080	810	3,79	3 070	28 398 bei Pz.
45,1	14,8	2	Ez. H. B.	38,3	28 227	739	3,17	2 340	
		2	Ez. N. B.	—	131	3	2,68	8	
35,8	25,3	3	Pz. H. B.	26,8	130 542	4870	2,95	14 700	
29,2	25,5	3	Pz. N. B.	21,7	67 315	3100	2,67	8 280	
32,0	57,3	5	Eilgz. H. B.	13,7	20 846	1520	3,57	5 430	47 709 bei Gz.
24,0	53,4	5	Eilgz. N. B.	11,4	1 152	101	3,69	373	
24,2	19,8	6 (+ 4)	Dgz. H. B.	19,5	64 331	3300	2,30	7 590	
35,2	—	6 (+ 4)	Dgz. N. B.	35,2	1 448	41	3,31	136	
20,1	52,5	7, 8 u. 9	Ngz. H. B.	9,57	64 572	6750	3,19	21 550	
15,3	58,7	7, 8 u. 9	Ngz. N. B.	6,3	19 701	3130	4,04	12 630	

7. Nutzleistung des Personals am Zuge.

Vorhanden im Pz.-Dienst . . . . 864 Köpfe
Dienststunden / Woche / Kopf (Mittel) . . . . . 54 Stunden
Gesamtdienststunden . . . . 46 656 „
Geleistete Personalreisestunden . . . . 28 398 „
Nutzleistung des Zugbegleitpersonales im Pz.-Dienst, und zwar Dienst beim Zug (Fahrzeit und Aufenthalt) ohne Vorbereitungs- und Abschlußdienst . . . . 60,8 v. H.

Vorhanden im Gz.-Dienst . . . . 1 644 Köpfe
Dienststunden / Woche / Kopf (Mittel) . . . . . 54 Stunden
Gesamtdienststunden . . . . 88 776 „
Geleistete Personalreisestunden . . . . 47 709 „
Nutzleistung des Zugbegleitpersonales im Gz.-Dienst, und zwar Dienst beim Zug (Fahrzeit und Aufenthalt) ohne Vorbereitungs- und Abschlußdienst . . . . 53,7 v. H.

Abb. 5.

gruppe möglich groß zu gestalten, um die Nutzleistungen dadurch zu erhöhen, daß sich die Nebenleistungen auf eine möglichst große Nutzleistung verteilen. Durch die Diensteinteilung muß eine ständige Erhöhung dieser Zahlen erstrebt werden. Vergl. die Entwicklung von der 14. zur 26. Woche (Abb. 4 und 5).

6. Endlich soll festgestellt werden, wie groß die eigentliche Nutzleistungszeit des Personals ist. Hierbei kann man natürlich nur einen Durchschnittswert für den Personen- und Güterzugdienst annäherungsweise errechnen. Man geht von den bei den einzelnen Zuggattungen geleisteten Zugkilometern aus. Durch besondere Erhebungen ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bei den einzelnen Zuggattungen im Bezirk festgestellt worden. Bei Teilung der Zugkilometer durch die Reisegeschwindigkeiten ergeben sich die für die einzelnen Zuggattungen erforderlichen Reisestunden. Vervielfältigt man diese mit der durchschnittlichen Personalstärke, so erhält man die Zahl der bei den einzelnen Zuggattungen erforderlichen Personalreisestunden. Diese werden je für den Personen- und Güterzugbegleitdienst zusammengefaßt. Auf diese Weise läßt sich die erforderliche Nutzleistungszeit des Personals annäherungsweise bestimmen.

7. Da die Personalkopfzahl bekannt, die Zahl der in der Woche zu leistenden Gesamtdienststunden zu errechnen ist, kann man sich ein Bild über die Nutzleistung des Personals im Fahrdienst durch Gegenüberstellung der Personalreisestunden und der Gesamtdienststunden machen. Hierbei wurde davon ausgegangen, daß im Mittel von jedem Bediensteten im Zugbegleitdienst 54 Stunden in der Woche zu leisten sind. (Mittel zwischen schwerem und leichtem Z-

[...]nst.) Auf diese Weise ergibt sich ein Vomhundertsatz, [...]r den Anteil der Nutzleistungen an der Gesamtdienstleistung [...]rstellt und, wie das Beispiel zeigt, grundsätzlich noch sehr [...]höht werden müßte.

[...]Wenn man in Betracht zieht, daß nach den Ergebnissen der [...]zten Dienstdauerstatistik, die im Sommer 1925 nach dem [...]chkartenverfahren durchgeführt wurde, Vorbereitungs- und [...]schlußdienst etwa rd. 15 % der Gesamtarbeitszeit aus[...]chen, so findet man, daß etwa rd. 25 % auf Dienstbereit[...]haft und Pausen entfallen. Diese Zeiten sind an und für sich [...]cht ganz zu vermeiden und von der Verkehrsstärke abhängig. [...] ihrer Verminderung muß jedoch ständig gearbeitet werden. [...]dingt dieses, so wird sich der Ausnutzungsgrad des [...]ersonals wesentlich verbessern lassen. Daher ist der ge[...]dete Vomhundertsatz zugleich eine ständige Prüfzahl für [...]n inneren Wirkungsrad der Diensteintei[...]ng und für deren Durcharbeitung.

[...]Mit der Zeit läßt sich eine derartige Statistik noch ver[...]nern durch die Unterteilung der Zuggattungen nach Schnell[...]gen, Personenzügen, Eilgüterzügen, Durchgangsgüterzügen und [...]hgüterzügen. Hierbei wird man auch Bedacht darauf nehmen, die Ermittlung der kilometrischen Tagesleistung des Zugbegleitpersonals auszubauen. Denn die bessere Ausnutzung des Personals kann wesentlich durch die Vergrößerung der Nutzleistungszeit vor dem Zuge erreicht werden, die ihrerseits wieder von der Bildung von „wirtschaftlichen Langläufen" abhängig ist. In diesem Zusammenhang wird auf die höchst beachtenswerten Ausführungen „Wirtschaftlichkeit im Zugförderdienst" von Reichsbahnoberrat Mühl im „Organ" Heft 24 (1925), S. 525 verwiesen, in denen ähnliche Betrachtungen über die Ausnutzung der Lokomotiven und des Lokomotivpersonals angestellt wurden.

Die dargelegte Übersicht wird, wie die Ermittlung der Betriebsleistung, ständig oder hin und wieder, am besten wöchentlich aufgestellt. Wie bei den Betriebsleistungen besteht auch hier die Möglichkeit, die Wochenergebnisse monatlich zusammenzufassen. Dies wäre von ganz besonderer Bedeutung, da nunmehr auf die monatliche Betriebskostenrechnung Bezug genommen werden könnte. Diese Zahlen würden alsdann zu Prüfzahlen für die mehr oder weniger gute Betriebsführung werden können. Aus den Jahresergebnissen lassen sich wichtige Schlüsse auf die Personalbemessung und Personalbewirtschaftung (Urlaub) ziehen.

Zeitstudien im Umladedienst.

Von Reichsbahnrat **Müller**, Paderborn.

Zeitstudien im Umladedienst? Sind solche nötig? Hat der Prak[...]er auf der Umladestelle noch besondere Zeitstudien für eine [...]tigkeit nötig, die er seit Jahren bis in die kleinsten Einzel[...]iten zu durchschauen meint? Stehen die Kosten der Auf[...]llung im richtigen Verhältnis zu dem Erfolge? Muß das, [...]s neuerdings im Betriebe erprobt wird, nun unbedingt auch [...]r den Verkehrsdienst richtig sein?

Solche und ähnliche Fragen wird obige Überschrift vielleicht [...]rausfordern.

Die folgenden Zeilen sollen zeigen, daß Zeitstudien auf Um[...]destellen nötig und nicht als überflüssige Schreibarbeit zu be[...]rten sind.

Die Tätigkeit und die wirtschaftlichen Auswirkungen einer [...]oßen Umladestelle sind zumeist nur denen geläufig, die mit [...]eser Tätigkeit unmittelbar zu tun haben. Fernerstehende [...]ssen wohl, daß bei der Umladestelle eine gewisse Zahl von [...]ütern von einer bestimmten Arbeiterzahl umgeladen wird. [...]arüber hinausgehende Einzelheiten sind aber oft unbekannt. [...] wird deshalb viel zu Schätzungen gegriffen. Bei großen [...]mladestellen kommt man aber mit schätzungsmäßigen Annah[...]en und Feststellungen nicht aus. Man unterliegt bei solchen [...]hätzungen nicht nur großen Selbsttäuschungen, sondern man [...]ßt sich auch leicht zu der irrigen Annahme verleiten, daß [...]erbesserungen im Umladebetriebe nicht möglich seien und daß [...] Abstellung vorhandener Schwierigkeiten nur auf dem Wege [...]r „Entlastungen", d. h. der Änderung der Ladevorschriften [...]w. erfolgen könne. Man kennt eben den Umladedienst in seinen [...]nzelnen Zusammenhängen, in seinen kleinsten Teilhandlungen [...]w. nicht so genau, daß man bei Schwierigkeiten die Fehler[...]elle recht erkennen und die bessernde Hand an richtiger [...]elle anlegen kann.

In einer Zeit, wo auf der einen Seite Wirtschaftlichkeit [...]umpf ist und wo auf der anderen Seite die gekürzten Liefer[...]sten die höchsten Anstrengungen im Beförderungsdienst for[...]rn, ist es auch im Umladedienst mehr als je nötig, alle Tätig[...]iten auf der Umladebühne im einzelnen zu erforschen und [...]n Kostenaufwand der Umladung mit deren Erfolg kritisch ab[...]wägen. Bei solchen Wägungen von Aufwand und Erfolg sind [...]naue Zeitstudien unter Vermeidung von Schätzungen unent[...]hrlich, weil das Ergebnis der Wägungen für eine etwaige [...]erbesserung und Beschleunigung des Umladedienstes aus[...]laggebend sein soll. Die Zeitstudien sollen sich also nur auf [...]tsachen und Durchschnittssätze aufbauen. Das ist im Um[...]debetrieb sehr wohl möglich, wenn das für den Studientag [...]tige Personal rechtzeitig bereitgestellt wird. Bei der Umlade[...]elle Soest wurden Zeitstudien am 13./14. Oktober 1925 und [...]gen Änderungen im Umladeverfahren durch Einführung von [...]ektrokarren auch noch am 4./5. Mai 1926 vorgenommen, und zwar [...] für den ganzen Ladeabschnitt, d. h. für die Zeit von 6 Uhr des [...]sten bis 4⁰⁰ des zweiten Tages. Es wurden zunächst auf den [...]achtbriefen der Eingangswagen an einer bestimmten Stelle [...] Standnummern der Wagen an der Bühne vermerkt, bevor die Frachtbriefe zur Umladung auf die Bühne gegeben wurden. (In Soest sind die Bühnengleise, nicht die Bühnenflächen in Plätze eingeteilt; ihre Bestimmung wechselt bei jeder neuen Gleisbedienung.) Nach vollzogener Umladung wurden dann durch besonders hierfür angesetzte Kräfte folgende Aufschreibungen aus allen Frachtbriefen gemacht:

Ausgangswagen Eigt....... Nummer...... Standnummer......

Gewicht	von Standnummer	Karrenweglänge

Nach Fertigstellung eines Wagens wurden also zunächst dessen Nummer und Standplatz als Überschrift vorgetragen und sodann jede einzelne Sendung nach Gewicht und Standnummer des Eingangswagens (vorher auf dem Frachtbrief vermerkt) in die ersten beiden Spalten eingetragen. Bei geringem Verkehr werden diese Aufschreibungen vom Ladepersonal selbst ohne Verzögerung des Ladedienstes vorgenommen werden können, bei stärkerem Verkehr müssen besondere Hilfskräfte angesetzt werden.

Bei der Umladestelle Soest wird täglich ein mit den einzelnen Tagesbedienungen sich ändernder Wagenaufstellungsplan gefertigt, aus dem für den Studientag nachträglich abgelesen werden konnte, in welcher Reihenfolge die Eingangswagen an den Bühnen gestanden haben. Wo solche Pläne nicht bestehen, müssen am Studientage die Standplätze der eingegangenen und der etwa leer bereitsgestellten Wagen genau aufgeschrieben werden. Mit Bandmaß und Zeichenstift lassen sich dann die Entfernungen von jedem Wagen nach jedem anderen Wagen unter Berücksichtigung der Bühnenbreitenausdehnung und etwaiger Gleisbrücken oder des Durchfahrens durch Eisenbahnwagen errechnen und in eine entsprechende Uebersicht eintragen. Aus dieser werden die Entfernugen in die Spalte „Karrenweglänge" der vorstehend bezeichneten Aufschreibungen für jede einzelne Sendung übernommen. Die Berechnung der Karrenweglängen muß also nicht am Studientage selbst geschehen, es genügt die Festhaltung der Standnummern am Studientage. Wo Elektrokarren verwendet werden, empfiehlt es sich, am Studientage von den Elektrokarrenführern die beförderten Gewichte und die Standplätze der Ent- und Verladewagen in Notizbücher in einfachster Form eintragen und vielleicht auch von den Vorarbeitern der Entladewagen bestätigen zu lassen. Wenn am Studientage dann noch die Belastung mehrerer Handkarren festgestellt und daraus die Durchschnittsbelastung errechnet, und wenn schließlich auch noch die Durchschnittsgeschwindigkeit der Hand- und Elektrokarren durch unauffällige Beobachtung ermittelt wird, dann sind die Grundpfeiler für die Zeitstudien unter Vermeidung von Schätzungen gegeben, und es können nun Berechnungen in jedem Umfange angestellt werden, um die

Wirtschaftlichkeit des Umladebetriebes und die Zeitdauer des Umladeaufenthaltes kritisch nachzuprüfen.

Auf welche Tätigkeiten können sich die Zeitstudien im Umladebetriebe erstrecken und welche Fragen sind an den Zeitstudienbeamten einer Umladestelle zu stellen?

Als Antwort möge hier das Beispiel der Zeitstudien der Umladestelle Soest dienen. Vorweg sei noch bemerkt, daß die Umladestelle Soest nur dem Umladeverkehr dient und keinerlei Ortsverkehr hat, daß die Umladebühnen 360 m lang sind und daß der zur Zeit der Zeitstudien durchgeführte Tag- und Nachtdienst jetzt in Früh- und Spätdienst umgelegt ist, weil sich der Zulauf der umzuladenden Stückgüter seit dem Fahrplanwechsel zeitlich verschoben hat.

Nun zu den in den Zeitstudien gestellten 35 Fragen:

1. Wieviel Wagen wurden behandelt im Eingang und Ausgang, getrennt nach Sk, Ow und Uw?

2. Wagenbelastung im Eingang und Ausgang, und zwar höchste, niedrigste und durchschnittliche Belastung?

3. Auf welche Entfernungen liefen die Eingangswagen zu? (Angabe steigend von 10 zu 10 km und Prozent von der Gesamtzahl.)

4. Wie findet der planmäßige Ein- und Ausgang der Stückgutwagen statt?, darzustellen in einer Anlage mit folgenden Angaben:

a) Eingang:

Die Wagen gingen ein mit Zug Nr.	um Uhr	Zahl	Das sind % vom Gesamtwageneingang	Bereitstellung an der Bühne bis Stunde	Zug brachte Wagen aus Richtung
1	2	3	4	5	6

b) Ausgang:

Es sind von der Bühne abgeholt Stunde	Zahl d. Wg.	D. s. % vom Gesamtwagenausgang	Von d. Wg. in Sp. 2 rollten ab: Zahl	mit Zug	um Uhr	Die Wagen waren bestimmt für Richtung:
1	2	3	4	5	6	7

5. Von welchen Stationen liefen die Wagen zu?, darzustellen in einer Anlage mit folgenden Angaben:

Des Wagens Eigt.	Nr.	Standplatz Nr.	Eingegangen von	mit Zug Nr.	Gewicht kg
1	2	3	4	5	6

6. Wieviel Wagen wurden fertiggestellt?
Stunde 9: = %, Stunde 12: = %, usw.

7. Wieviel Stückgutsendungen wurden behandelt und Frachtbriefe abgestempelt? (In Soest 8385).

8. Wieviel Verkehrstonnen bewegt?
a) davon auf Hk. ? . . . . %?
b) davon auf Ek. ? . . . . %?
c) davon in den Wagen verblieben? . . . . . %?

9. Enthält die Gedingeabrechnung die Zahlen zu 8. a und b oder welche Abweichungen?

10. Wieviel Tonnen doppelt bewegt?

11. Wieviel Leistungstonnen bewegt?
davon a) Hk. ? %?
davon b) Ek. ? %?

12. Wieviel Bedienstete im Tagesdienst und Nachtdienst vorhanden, und zwar a) im inneren Dienst, b) in der Schuppenaufsicht, c) als Nachprüfer usw., d) als Zeitlohnarbeiter und e) als Gedingearbeiter, und zwar zu e) getrennt nach 1. Vorarbeitern, 2. Handkarrenarbeitern, 3. Führern von Elektrokarren und 4. Begleitern von Elektrokarren?

13. Wieviel Elektrokarrenschichten bei Tage, bei Nacht und zusammen?

14. Wie groß ist die Durchschnittsleistung eines Handkarrenarbeiters in 9 Stunden, und zwar a) ohne Vorarbeiter, und b) mit Vorarbeiter, getrennt nach Verkehrs- und nach Leistungstonnen? (Die Trennung nach a) und b) wurde vorgenommen, um auch solchen Rechnern dienen zu können, die bei ihrer Umladestelle Durchschnittsleistungen nur für die Karrer errechnen.)

15. Wie groß ist die Durchschnittleistung eines Elektrokarr in 9 Stunden mit Anhänger und ohne Anhänger, und zwar Tagesdienst? im Nachtdienst?

16. Wie groß ist die Durhschnittsbelastung eines Handkarre?

17. Wie groß ist die Belastung der Elektrokarren mit Anhänger und ohne Anhänger, und zwar niedrigste, höchste und durchschnittliche?

18. Auf welche Entfernungen wurden die bewegten Ton verkarrt?, anzugeben nach folgendem Muster (zum bessen Verständnis werden die Zahlen von Soest eingesetzt):

Entfernungen m	1 -50	51 -100	101 -150	151 -200	201 -250	251 -300	301 -350	3 u.m
Zus. 1100 t =	129	339	237	165	121	72	32	
D. s. % von 1100 t	11,7	30,8	21,5	15,0	11,0	6,5	3,0	(
davon mit Hk. 858 t	123	298	187	114	80	41	14	
D. s. a) % von 858 t	14,4	34,7	21,8	13,3	9,3	4,8	1,6	(
b) % von den auf die einzelnen Entfernungen entfallenden Gesamtgewichten . .	95,3	87,9	78,9	69,1	66,1	56,9	43,7	2
davon mit Ek. 242 t	6	41	50	51	41	31	18	
D. s. a) % von 242 t	2,5	16,9	20,7	21,1	16,9	12,8	7,4	1
b) % von den auf die einzelnen Entfernungen entfallenden Gesamtgewichten . .	4,7	12,1	21,1	30,9	33,9	43,1	56,3	8

19. Auf welche Entfernung sind die Handkarren bewegt laden, leer und zusammen? (In Soest $685 + 685 = 1370$ km).

20. Desgleichen die Elektrokarren? (In Soest 49 + = 84 km.)

21. Wieviel Handkarrenfahrten waren nötig? (In Soest 526

22. Wieviel Elektrokarrenfahrten waren nötig? (In Soest 25

23. Wieviel km hat jeder Handkarrer durchschnittlich belad und leer zurückgelegt? (In Soest $5{,}8 + 5{,}8 = 11{,}6$ km.)

24. Wieviel km hat jeder Elektrokarren in einer Schicht laden und leer zurückgelegt? (In Soest $5{,}4 + 3{,}9 = 9{,}3$ km.)

25. Wieviel Handkarrenfahrten hat jeder Handkarrer in sein Schicht gemacht? (In Soest 45.)

26. Wieviel Fahrten hat jeder Elektrokarren in einer Schic gemacht?, getrennt nach Tages- und Nachtdienst? (In Soest und 24.)

27. Wie schnell fährt durchschnittlich ein Handkarren? Soest 4,3 km/Std.)

28. Wie schnell fährt durchschnittlich ein Elektrokarren? Soest 6,6 km/Std.)

29. Jeder Handkarrer hat wieviel Zeit gekarrt und wiev Zeit anderweitig gearbeitet? (Aufladen, Abladen, Stauen usw Zeitangabe nach Stunden und Minuten und % der Arbeitszei

30. Gleiche Angaben für Elektrokarren?

31. Wie groß ist die durchschnittliche Karrenweglänge d Handkarren im beladenen und leeren Zustande?

32. Wie groß ist die durchschnittliche Weglänge der beladen und leeren Elektrokarren?

33. Was kostet eine Verkehrstonne und eine Leistungstonne

34. Wie groß sind die Personalkosten am Stichtage ausschlie lich der Kosten für den Rangierdienst? (In Soest 1718 RM., d. jährlich 536 000 RM.)

35. Welche Wagen wurden gebildet?, darzustellen in ein Anlage mit folgenden Angaben:

Nach	Sk Nr.	Gewicht	Ow Zahl	Gewicht	Uw Zahl	Gewich

Dies sind die an den Zeitstudienbeamten der Umladestell Soest gestellten Fragen, die sich nach Belieben ergänzen lasse z. B. über den Ermittlungsdienst oder über die Summe d Frachten, die vom Umladegut aufgebracht werden, oder über d Umwege des bei festen Bühnenplätzen doppelt bewegte Gutes usw.

Worin liegt nun der Wert dieser Zeitstudien und was kan aus ihnen gefolgert werden?

er Wert dieser Zeitstudien liegt zunächst in der Zuverlässig- aller Zahlen, die nur aus Tatsachen und Durchschnittssätzen er Fortlassung von Schätzungen errechnet werden. Die Zah- zwingen zu einer gründlichen Untersuchung des ganzen Um- betriebes, sie ermöglichen eine kritische Abwägung aller gkeiten der Umladestelle, mögen sie auf wirtschaftlichem iete liegen oder mögen sie die durchschnittliche Umladedauer nnen lassen.

ie Anlage unter a zu Frage 4 der Zeitstudien Soest gibt z. B. palte 4 und 5 wertvolle Fingerzeige über die Stunden der ten Arbeitshäufung auf der Umladehalle und ermöglicht in bindung mit den Fragen 6 und 12 die Prüfung, ob die Arbeits- te auf die Tages- und Nachtstunden zweckmäßig verteilt und Dienststunden richtig angesetzt sind. Die Vergleiche der ten 2 und 5 werden zu einer Nachprüfung des Bahnhofs- enungsplanes anregen. Die Spalten 1 und 6 unter b der be- hneten Anlage zeigen, ob die Abbeförderung der fertigge- ten Stückgutwagen verbesserungsbedürftig ist. Bei Frage 5 t die Spalte 6 der Anlage 2, ob die Wagenbildung im Zulauf- et der Umladestelle in Ordnung ist. Frage 7 nötigt zum denken über die Arbeitsleistung, die bei großen Umlade- en durch das Abstempeln der Frachtbriefe entsteht (in Soest täglich 17 000 Schläge auf Stempelkissen und Frachtbriefe!) in dankbares Feld für Erfinder einer Stempelmaschine für htbriefe —. Die Angaben zu Frage 8 c und 10 legen Zeugnis ber die Güte der Ladedisposition der Lademeister. Geringe bei 8 c und hohe Zahl bei 10 lassen vermuten, daß im Umladebetriebe etwas nicht ganz in Ordnung ist. Die Antworten auf die Fragen 14, 15, 16 und 17 lassen erkennen, was menschliche und motorische Kraft leisten und ob und bis zu welcher Zahl der Einsatz von Elektrokarren wirtschaftlich ist. Aus den Zahlen bei Frage 18 ist zu ersehen, ob die Elektrokarren in erster Linie für die weiten Karrwege eingesetzt werden. Ist das der Fall, dann müssen die % unter b bei den Handkarren von 50 zu 50 m geringer werden und unter b bei den Elektrokarren ständig steigen. In Soest war das der Fall. Bei Frage 24 wird in Verbindung mit Frage 15 zu prüfen sein, ob die kilometrischen Leistungen der Elektrokarren und die Leistungen nach Gewicht durch Vermehrung der Anhänger, also durch gesteigerte Benutzung der Elektrokarren als Schlepper erhöht werden können — was in Soest inzwischen zum Teil geschehen ist.

Der Raum verbietet ein weiteres Eingehen auf die Beispiele von Soest. Aus dem vorstehend angeführten dürfte aber schon zu erkennen sein, daß aus guten Zeitstudien im Umladedienst für die Wirtschaftlichkeit dieses Dienstes und für die Beschleunigung der Stückgutbeförderung viel herauszuholen ist.

Wenn obige Ausführungen recht viele Umladestellen veranlassen, den einzelnen Tätigkeiten und den wirtschaftlichen und beförderungsdienstlichen Auswirkungen des Umladedienstes bis auf den Grund nachzuspüren, wenn Zeitstudien im Umladedienst aufgestellt werden, die Fehlerquellen aufdecken und die bessernde Hand an die richtige Stelle führen, dann werden, so wie in Soest, auch anderwärts Vorteile für den Umladedienst erzielt, und dann ist der Zweck dieser Zeilen erreicht.

Vorschläge wegen Änderung des Frachtsatzzeigers.

Von Eisenbahn-Inspektor **Strebe**, Dresden.

. dem in Heft 19/1926 von Kaiser, Bochum, zu obenstehen- Thema gemachten Vorschlage möchte ich folgendes er- rn:

geht nicht an, in das innere Gefüge eines nach vollen Vorarbeiten entstandenen Tarifs lediglich aus den der praktischen Anwendung, also mehr der äußeren habung, so umwälzend einzugreifen. Der Widerstand aller, as jeweilige Zustandekommen des Tarifs sich mühender essenten — Handelskammern, Verkehrtreibenden usw. äre unbedingt zu erwarten. Außerdem ist die geldliche irkung der von Kaiser vorgeschlagenen Maßnahme nicht fach zu übersehen, wie im Schlußsatz angedeutet ist. Die liche Auswirkung würde sich, selbst wenn in der Gesamt- hme für die Reichsbahn keine Minderung entstände, zu un- auf die einzelnen Interessenten verteilen. (Einzelne en mit nur Nahverkehr, andere mit nur Fernverkehr usw.) die Vorschläge Kaisers darauf hinauslaufen sollen, die he praktische Handhabung des Frachtsatzzeigers zu ver- chen, so kommt nur die Umgestaltung der äußeren, nicht neren Struktur des Frachtsatzzeigers in Frage. Es wäre des Psychotechnikers, hier helfend einzugreifen. Für 60 % sämtlicher abzufertigender Frachtbriefe werden die aus einmalig hergestellten Behelfen — Handtarifen, tafeln usw. — entnommen. Für die übrigen 40 % wird h der Frachtsatzzeiger benützt.

ächst ist zu fragen, ob der dicke Druck der Zahlen kschrift) im Heft C I a vorteilhaft ist. Frühere, von der otechnischen Versuchsanstalt Dresden angestellte ein- de Versuche haben gezeigt, daß die leichte und richtige barkeit der dicken Zahlen bei Einzeldarbietung auf un- nztem, weißem Feld um 35 % größer ist als bei den dünne- Der dicke Druck wäre demnach als Schriftart betrachtet iger als der dünne. Im Zusammenhang, als Zahlentafel n Heft C I a dargestellt, wirkt jedoch der dicke Druck zu g, ermüdet das Auge und führt zu Fehlern. Die Ver- haben ergeben, daß bei längerer Arbeit das fehlerfreie ssuchen der dicken Zahlen besondere Anstrengung be- Es liegt daran, daß die Schwarz-Weißverteilung im Blickfelde ungünstig ist. Schwarz ist zuviel vorhanden, die Weißflächen sind zu gering. Außerdem sind nach Erfahrung der Praxis die Zahlen zu wenig voneinander verschieden. Es kommen häufig Verwechslungen zwischen der 3, 6, 8 und 9 vor. Vorzuschlagen wäre die Verwendung von dünnen Antiquaziffern nach altenglischem Schnitt, zum Teil über, zum Teil unter die Zeile hinausragend, wodurch sie sich leicht und in größter Deutlichkeit voneinander abheben. Diese Darstellungsart wird hauptsächlich von der mathematischen Wissenschaft bei Darstellung großer Zahlenkomplexe, bei logarithmischen und trigonometrischen Tafeln usw. angewendet. (Vergl. auch die psychotechnische Zahlensortierprobe von Dr.-Ing. Blumenfeld, Dresden, in Psychotechn. Zeitschrift Heft 2, 1925.)

Weiterhin müßten die senkrechten Trennungsstriche dicht hinter jede Zahlenreihe gesetzt werden, damit der weiße Raum zwischen jeder Spalte mehr als Ganzes in die Erscheinung tritt. Die Verwendung besseren Papiers und die Verstärkung der Seiten ¾ und ⅚ wäre wegen deren besonders starker Beanspruchung empfehlenswert.

Um die ungünstige Verteilung der Schwarz-Weißflächen weiterhin abzumildern, ist zu empfehlen, jeden Tarifsatz nur einmal — nicht wie jetzt oft über 10 Mal — anzugeben und die Wiederholung durch Striche anzudeuten. Die einmalige Zahl springt dadurch deutlicher ins Auge und wird viel sicherer aufgesucht. Versuche haben gezeigt, daß die Zahl trotzdem noch im Blickfeld liegt, das Auge also nicht zu wandern braucht. Die Wiederholungsstriche stören nicht, sind jedoch notwendig zum wagerechten Aufsuchen.

Die Darstellung in graphischer Form, in Form von Kurven, auf deren Ordinate die Kilometer und auf deren Abszisse die Tarifsätze aufzutragen wären, scheitert wahrscheinlich an dem großen Umfang des Frachtsatzzeigers und an der geringen Übung der betreffenden Bediensteten im Umgang mit derartigen Darstellungen[1]).

[1]) Wir halten hiermit die Erörterung dieses Gegenstandes in unserer Zeitung für hinreichend erörtert. Die Schriftleitung.

Bücherschau.

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1927. Konkordia-Verlag in ig.

er neue, von Dr. Baumann herausgegebene, Kalender int in Abreißform. Da es an einem solchen Ka- , frei von jeder Tendenz, bisher fehlte, ist sein inen zu begrüßen. Er wird in jährlicher Folge und nach eine Rundschau über den Werdegang der Deut- Reichsbahn bringen und einen Überblick über alle technischen Errungenschaften und sozialen Einrichtungen im deutschen Eisenbahnwesen bieten. Die künstlerischen Darstellungen geben somit ein Gesamtbild des größten Verkehrsgebildes der Welt. Der Kalender wird, wie angenommen werden darf, nicht nur in den Kreisen der Eisenbahner, insbesondere der Reichseisenbahner, sondern auch im übrigen Publikum viele Freunde finden.

Der Reichsbahnkalender wird zu folgenden Preisen abgegeben: Ladenpreis 4 M., bei Sammelbezug: 100—300 Stück 3,50 M., 300—500 Stück 3 M., über 500 Stück 2,50 M. W.

Die Verminderung der Wagenklassen.

Zu dieser von Reichsbahnrat Dr. **Fischel** in Nr. 31, S. 826, dieser Zeitung behandelten Frage sind folgende Ausführungen eingegangen.

1. Von Direktor bei der Reichsbahn **Rintelen**, Königsberg i. Pr.

Zwei Hauptgruppen von Selbstkosten für irgend eine Maßeinheit sind zu unterscheiden: die Durchschnittskosten und die Mitläuferkosten. Die durchschnittlichen Selbstkosten stellen lediglich eine rechnerische, eine statistische Beziehung her zwischen irgend welchen Gesamtkosten, z. B. eines Unternehmens, und einer Gesamtzahl von Einheiten. Mitläuferkosten aber sind **die** Selbstkosten einer Teilleistung im Rahmen einer Gesamtleistung, die erspart werden würden, wenn die Teilleistung unterbliebe. Die Durchschnittskosten eines Achskilometers der Reichsbahn z. B. müssen notwendig alle Kosten vom Gehalt des Generaldirektors an bis zum Schienennagel anteilig enthalten. Die Mitläuferkosten dagegen für eine begrenzte Anzahl von Achskilometern werden diese beiden Arten von Ausgaben und viele andere **nicht** umfassen; sie sind daher meist weit niedriger als die Durchschnittskosten, und zwar von Sonderfällen abgesehen desto niedriger, je kleiner die in Betracht gezogene Achskilometerzahl ist, schwanken aber mit dieser Zahl und mit sonstigen Umständen, vor allem schon mit der Fragestellung in sehr weiten Grenzen. Kurz, man kann fast behaupten, daß Durchschnittskosten und Mitläuferkosten ganz inkommensurable Dinge sind, die miteinander nur die unglücklich irreführende Bezeichnung Selbstkosten gemein haben.

Der Unterschied der beiden Hauptarten von Selbstkosten ist offenbar nicht erfaßt worden, und es sind Durchschnittskosten und Mitläuferkosten arg durcheinander geworfen worden in einer Veröffentlichung von Reichsbahnrat Fischl[1]), die die Beseitigung der dritten Wagenklasse aus den Personenzügen zum Ziele hat.

Fischl stellt zunächst fest, daß den durchschnittlichen durch die Beförderung der dritten Wagenklasse in Personenzügen verursachten jährlichen Betriebskosten in Höhe von 323 Mill. M. infolge der geringen Besetzung dieser Wagenklasse nur eine Einnahme von 230 Millionen gegenübersteht. „Mit dürren Worten gesagt", meint er, „die Deutsche Reichsbahn zahlt für diese Klasse nahezu 100 Mill. M. drauf". Er hält diese Klasse für eine „Zuschußklasse". Die 323 Millionen Betriebskosten sind dabei in der Weise ermittelt, daß die gesamten Betriebskosten der Reichsbahn — darunter verstanden alle Ausgaben, außer dem Kapitalsdienst — nach dem Verhältnis der Anzahl der für die dritte Klasse in Personenzügen gefahrenen Achskilometer zu der Gesamtzahl der überhaupt gefahrenen Achskilometer verteilt sind. Damit sind aber nur die durchschnittlichen Betriebskosten herausgerechnet, **die** Betriebskosten, die auf diese Wagenklasse entfallen würden, wenn man aus irgend welchen, z. B. statistischen Gründen Anlaß hätte, diese Wagenklasse **gleichmäßig** mit dem übrigen Verkehr an der Gesamtheit der Ausgaben zu beteiligen. Diese Aufgabe liegt aber hier nicht vor. Hier ist die Frage gestellt: Wenn der gesamte Güter- und Schnellzugverkehr der Reichsbahn und vom Personenzugverkehr der der zweiten und der vierten Klasse unberührt bleiben, was kann man dann durch Ausfall der Wagen dritter Klasse ersparen? Fischl scheint wirklich zu glauben, daß das 323 Millionen sein würden, und ist daher der Meinung, daß ein Kaufmann dieses Verlustgeschäft einfach aufgeben würde, das heißt, um die 323 Millionen Ausgaben zu retten, auf die 230 Millionen Einnahmen, also auf den gesamten Verkehr der Reisenden, die bisher die dritte Klasse in Personenzügen benutzt haben, verzichten würde. Denn, sagt er, „ein Kaufmann, der genötigt ist, eine bestimmte Ware beständig mit Verlust zu verkaufen, wird sich keinen Augenblick besinnen, diese Ware aufzugeben". Weshalb die Reichsbahn, die doch auch kaufmännisch handeln will, anders vorgehen soll, das wird nicht gerade einleuchtend gemacht. Genug, Fischl gibt zu, daß bei Fortfall der dritten Wagenklasse deren bisherige Benutzer **nicht** aufs Reisen verzichten, er vermutet vielmehr — ganz annehmbar, vielleicht noch allzu optimistisch —, daß ein Drittel in die zweite Wagenklasse, zwei Drittel in die vierte übergehen werden. Es bleiben ihm dann, wie er rechnerisch richtig nachweist, anstelle der 230 Millionen nur 40 Mill. M. Einnahmeverlust, während andrerseits, wenn auch in beschränktem Umfange, für das ausfallende Platzangebot Ersatz gestellt werden muß. Immerhin meint er mit Recht, würden aus manchen Personenzügen die schwach besetzten Wagen dritter Klasse ohne **jeden** Ersatz ausfallen können, und fragt sich, wieviel Wagen das sein müßten, um den Ausfall von jährlich 40 Mill. M. Einnahmen zu decken. Da „die Betriebsselbstkosten für ein Achskilometer 17 Pf." betragen, folgert er, daß dazu 40 : 0,17 = 235 Millionen Achskilometer ausfallen [mü]ßten, und das seien nur 15 % von den 1925 für die dritte Kl[asse] der Personenzüge gefahrenen 1560 Millionen Achskilometer. [Es] sei sehr glaubhaft, daß man diese 15 % ohne Ersatz ausf[allen] lassen könne.

Alles zugegeben! Wenn nur nicht bei Einsetzung der 17 P[f.] die durchschnittlichen, die statistischen Selbstkosten verwec[hselt] worden wären mit den für diese Rechnung allein in Frage [kom]menden Mitläuferkosten. Diese Mitläuferkosten errechnen [sich] aber hier wie folgt:

Das Anlagekapital für die Wagen muß ebenso verzinst werden, ob die Wagen rollen oder nutzlos dastehen. Zinsen sind also nicht in Rechnung zu stellen; jedoch wird eine jährliche Erneuerung von etwa 3 % vorzusehen sein. Kostet ein dreiachsiger Wagen dritter Klasse 24 000 M., so sind das jährlich auf die Achse 240 M. Durchläuft der Wagen jährlich 80 000 km, so entfallen auf 1000 Achskilometer . . . . 3,0 [M.]

Für Erhaltung der Wagen kann man jährlich 3 % des Anschaffungswertes rechnen. Darunter sind aber wieder die durchschnittlichen Werkstattskosten verstanden, also einschließlich z. B. des Gehaltes für den Werkdirektor, das sich schwerlich vermindert, wenn einige Wagen weniger unterhalten werden. Hier sind eben auch für die Werkstatt nur die Mitläuferkosten anzusetzen, die höchstens ⅔ davon, also 2 %, betragen werden. Auf 1000 Achsen entfallen dann ⅔ des Vorbetrags also . . . . 2,[illegible]

Für Schmierung einer Achse seien auf 1000 km angesetzt: . . . . 0,[illegible]

An Lokomotivkohle werden für 1000 hinterm Tenderzughaken gezählte Tonnen bei dieser Art von Zügen unter Einrechnung der halbjährigen Wagenheizung 27 kg aufzuwenden sein. Eine Achse der zwei- und der dreiachsigen Wagen dritter Klasse führt etwa 8 t. Es werden also für 1000 solcher Achskilometer 8 . 27 = 216 kg Kohle zu je 25 M. die Tonne benötigt, mithin 0,216 . 25 = ... 5,[illegible]

Für Wasser und Öl dazu 15 % = ... 0,[illegible]

Die Unterhaltungskosten einer mittleren Lokomotive betragen jährlich etwa 14 000 M., den größten Teil davon erfordern die von der Leistung unabhängigen und nur von vorgeschriebenen Fristen abhängigen Untersuchungen. Für die sonstigen Ausbesserungen, einschließlich der in den Betriebswerken, mögen etwa 7000 M. bleiben. Aber auch davon wird nur ein verhältnismäßig kleiner Teil von dem Anstrengungsgrade irgendwie beeinflußt, und da wir es ja auch hier wieder nur mit den Mitläuferkosten zu tun haben, so kommen schließlich hier nur etwa 1000 M. in Ansatz. Beträgt das durchschnittliche Gewicht eines Personenzuges 160 t, so entfallen auf die 8 t führende Achse ein Zwanzigstel von 1000 = 50 M., und bei 80 000 Jahreskilometern, auf 1000 Achskilometer: . . . . 0,[illegible]

Oberbauerhaltungskosten sind nicht einzusetzen. Denn, wenn man auch deren Kosten ebenfalls statistisch auf das Achskilometer beziehen und so scheinbar Oberbaukosten für ein Achskilometer errechnen kann, so sind doch Änderungen in der Zahl der hinüberrollenden Achsen in weiten Grenzen ohne jeden Einfluß. Wann hätte je ein Oberbaudezernent vor Festlegung der Tagewerke oder Anforderung der Oberbaustoffe erst beim Fahrplandezernenten angefragt, ob in der nächsten Fahrplanperiode ein paar Züge ausfallen oder hinzukommen? Seine Maßnahmen sind davon ganz unabhängig, wie viel mehr noch vom Hinüberrollen einiger Achsen mehr oder weniger.

Die von Fischl hervorgehobenen Ersparnisse infolge Vereinfachung der Zugabfertigung und Zugbildung, infolge Entlastung der Fahrkartenschalter und Verringerung der Vorräte an Fahrkarten und Druckplatten sind schwer zu schätzen; sie werden aber schwerlich zu Buche schlagen. Um jedoch allen Einwendungen zu begegnen, sei hierfür sowie für Irrtümer und zur Abrundung der vergleichsweise sehr hohe Betrag (fast 50 %) eingestellt von: . . . . . 5[illegible]

Insgesamt erhalten wir dann für 1000 Achskm: . . . 17,[illegible]

Die Ersparnis für jedes Achskilometer beträgt also nicht[, wie] Fischl annimmt, 17 Pf., sondern den zehnten Teil davon: 1,[7 Pf.] Entsprechend müßten, um den Einnahmeausfall von 40 Mill. [M.] zu decken, nicht nur 15 % aller bisher gefahrenen Wagen d[ritter] Klasse der Personenzüge ausfallen, sondern zehnmal soviel, [also] anderthalb mal soviel wie überhaupt gefahren werden. S[o]... aber bei der Annahme bleiben, daß gerade 15 % der Wagen [dritter]...

[1]) Z. d. V. D. E. V. Nr. 31, 1926, Verminderung der Wagenklassen.

llen dürfen, so werden die dadurch erzielten Ersparnisse ineswegs den Einnahmeverlust von 40 Millionen decken, sonrn nur den zehnten Teil davon; 36 Millionen würden ungedeckt iben und verlorengehen.

Nun können wir auch an die grundlegende Behauptung heranhen, der Gesamteinnahme aus den Wagen dritter Klasse der rsonenzüge von 230 Millionen ständen 323 Millionen Ausgaben genüber. Auch diese müssen ja errechnet sein auf der Grundge, daß 1 Achskm 17 Pf. koste. Kostet das für die vorliegende agestellung in Wirklichkeit nur den zehnten Teil, so rumpfen die 323 Millionen auf 32 Millionen zusammen. eineswegs „zahlt die Reichsbahn bei dieser Klasse) Mill. M. drauf", sondern sie gewinnt 200 Millionen. d keineswegs ist die dritte Klasse der Personenzüge eine „Zuußklasse", sondern sie bedeutet für die Reichsbahn ein glänndes Geschäft.

Der Vorschlag von Fischl würde ebenso wie andere neuerngs aufgetauchte Vorschläge, die den Begriff der Mitläuferlsten ebenfalls nicht oder nicht klar genug herausschälen, in ner Durchführung von verheerender Wirkung auf die Wirtaft der Reichsbahn sein.

2. Von Bezirksamtmann W. Beckenkamp, Eichstätt in Bayern.

In Nr. 31 dieser Zeitung bringt Reichsbahnrat Dr. Fischl sführungen über die Benutzung der einzelnen Wagenklassen d kommt zu dem Vorschlage, die 3. Wagenklasse aus den rsonenzügen zu entfernen, mit anderen Worten: den Zustand eder herzustellen, den Bayern und die übrigen süddeutschen hnen nach der Personentarifreform vom 1. Mai 1907 tatsächn hatten. Dieser Vorschlag ist meines Erachtens nicht ganz undenklich. Der Hauptgrund, weshalb in Norddeutschland und chsen heute noch in höherem Maße als in Süddeutschland die Wagenklasse — und wohl auch die 2. Klasse — in den Perenzügen benutzt wird, liegt neben den anders gearteten wirtaftlichen Verhältnissen nicht so sehr in der in Süddeutschd bis zur Verreichlichung besseren Ausstattung der Wagen Klasse als darin, daß der Preisunterschied zwischen den bein in Süddeutschland in Personenzügen gefahrenen Wagenssen — III b (IV) und II. Kl. — ein so großer war, daß das sende Publikum sich vor der Benutzung der höheren Klassen scheute und die Kreise, die sonst für die Benutzung der höheren Klasse in Betracht gekommen wären, wegen des Preisunterschiedes die billigere Klasse bevorzugten. Wären die süddeutschen Staaten damals dem norddeutschen Beispiel gefolgt und hätten gleich die 4. Klasse eingeführt, so wäre jedenfalls ein erheblicher Stamm von Reisenden der 3. und auch der 2. Klasse erhalten geblieben. Würde man dem von Dr. Fischl gemachten Vorschlag folgen, so wäre zwar für Süddeutschland nicht viel zu verlieren, für Norddeutschland würde aber kaum eine Aufwanderung eines Teiles der Reisenden 3. Klasse in die 2. Klasse, sondern noch eher eine Abwanderung nicht nur der Reisenden 3. Klasse, sondern auch noch eines Teiles der Reisenden 2. Klasse wegen des gewaltigen Preisunterschiedes in die 4. Klasse zu erwarten sein, mit anderen Worten: es würden dann in Norddeutschland die gleichen Verhältnisse eintreten, wie sie in Süddeutschland bestehen.

Die Forderung nach einer Verminderung der Wagenklassen in den Personenzügen auf 2 erscheint berechtigt. Es ist wirklich nicht ersichtlich, weshalb in den Personenzügen 2 Holzklassen nebeneinander bestehen. Dieser Forderung würde aber meines Erachtens am besten, und zwar auch im Interesse der Eisenbahn selbst dadurch Rechnung getragen, daß man den Fahrpreis der Polsterklasse in den Personenzügen stark ermäßigt und dann neben dieser nur eine Holzklasse führt. Wenn man den Fahrpreis für die Polsterklasse der Personenzüge auf den heutigen Fahrpreis für die 3. Klasse herabsetzen würde, dann würde sicherlich sehr bald eine starke Aufwanderung in diese Klasse stattfinden, so daß die jetzt leer mitgeführten Wagen wieder eine befriedigende Besetzung erhielten. Für die Eil- und Schnellzüge könnten die bisherigen Preise beibehalten werden. Wir erhielten dann folgende Einheitssätze für die Fahrpreise:

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Personenzüge	—	5,0	3,3
Eil- und Schnellzüge .	10,8	7,5	5,0

Die Fahrkarten mit dem Satze zu 5 Pf./km würden in Personenzügen zur Benutzung der 2. Klasse, in Eil- und Schnellzügen zur Benutzung der 3. Klasse berechtigen, wodurch eine wesentliche Entlastung der Fahrkartenschalter eintreten würde.

Die von Fischl bezüglich der Zugbildung erwähnten Vorteile würden sich auch bei dieser Regelung ergeben.

Über Straßenkreuzungen in Nordamerika.

Von Ing. **Fritz Hromatka**, Hofrat der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen.

Die sprunghafte Zunahme des Straßenverkehres, namentlich d Kraftfahrzeuge, hat bei der großen Zahl schienengleicher gübergänge in den Vereinigten Staaten zu recht schwierigen rhältnissen und zu Unfällen geführt, die hohe Schadenfordegen zur Folge gehabt haben. Die öffentliche Meinung bechnet die Straßenkreuzungen an und für sich als die Quelle aller fälle und jeder Unfall wird in der Öffentlichkeit in der Weise gestellt, daß, wenn die Kreuzung beseitigt, der Unfall verdbar gewesen wäre. Dieser Kampf der Öffentlichkeit gegen Eisenbahngesellschaften hat letztere veranlaßt, sich einend mit der Frage der Beseitigung der Straßenkreuzungen beschäftigen.

Es ist wohl richtig, daß durch die Auflassung der schienenichen Straßenkreuzungen Ersparnisse erzielt werden, mitteldurch die Vermeidung von Unfällen und deren Folgen, untelbar durch den Wegfall der Kosten für die Bewachung. nn man jedoch diese Ersparnis nachrechnet, so wird nach Berichte eines zur Erörterung der einschlägigen Fragen esetzten Ausschusses im allgemeinen gefunden, daß sie 1 % des aufzuwendenden Kapitales ausmacht. Der Bet frägt darum ganz richtig, wer gewillt wäre, zu diesem ssatz den Eisenbahnen Geld zu leihen.

Ein hervorragender Eisenbahnfachmann sieht die durch die mehrung der Kraftfahrzeuge auf den Straßen gestellte Aufe darin, daß es sich nicht um die Beseitigung der Wegüberge, sondern nur um eine Regelung des Verkehrs an diesen llen handeln könne.

Hinsichtlich der Verwendung einheitlicher Lichtsignale bei Straßenübergängen hat die Public Service Commission des ates New York am 4. Juni 1925 eine Verfügung erlassen, h der vom 1. Januar 1926 an die Signale für Kraftwagen enden Anforderungen entsprechen müssen:

Bei Annäherung eines Zuges sollen die Signale rotes Blinkt nach der Straße zeigen.

Die Signale sollen von einem Mast getragen werden, der t weniger als 10 cm im Durchmesser haben darf und auf einem onsockel steht. Seine beiden Lampen sollen symmetrisch Mast auf einem wagerechten Träger befestigt sein, wobei e Lampen nicht weniger als 1,8 m und nicht mehr als 2,75 m über der Straßenoberfläche angebracht sein sollen; wenn die örtlichen Verhältnisse es zulassen, ist die untere Grenze zu wählen. Die Entfernung zwischen den beiden Lampen hat 75 cm zu betragen. Unmittelbar über dem Träger der Lampen sind zwei gekreuzte Signalarme von 1,2 m Länge und 22 cm Breite anzubringen, welche die Worte „Railroad" oder „Crossing" tragen. Der Kreuzungspunkt der Arme soll mindestens 80 cm über den Lampen stehen. Die Buchstaben haben eine Höhe von 13 cm und eine Breite von 2,5 cm, der Rand eine Breite von nicht weniger als 2,5 cm.

3. Die Signale können beiderseits der Bahn, entweder in der Straßenmitte oder an der rechten Seite aufgestellt werden; sollten die örtlichen Verhältnisse eine andere Aufstellung der Signale erforderlich machen, so muß hierzu die Erlaubnis der Kommission eingeholt werden.

Wenn das Signal in der Mitte der Straße angebracht wird, so muß der Sockel, in dem der Mast sitzt, mindestens 60 cm hoch und 1,5 m breit, und von der nächsten Schiene mindestens 4,5 m entfernt sein. Die Straße ist zu beiden Seiten des Mastes um mindestens 3,65 m zu verbreitern; erst in einer Entfernung von 23 m darf die sonst vorhandene Straßenbreite wieder erreicht werden. Jedes in der Mitte der Straße errichtete Signal soll mit einem Reflektor aus weißem Prisma-Glas versehen sein, der am Betonsockel in solcher Höhe anzubringen ist, daß er in der Nacht das Licht der Kraftwagenlaternen zurückwirft. Wenn die Beleuchtungsanlage an einem anderen Punkte als in der Mitte der Straße angebracht werden muß, so hat der Mast auf der rechten Seite der Straße zu stehen, und zwar nicht näher als 1,8 m und nicht mehr als 3 m von der nächsten Schiene entfernt. Die Blinkdauer der Lampen soll 30 bis 45 Sekunden bei einer Lichtweite von 90 m betragen.

Für die Buchstaben ist schwarze Farbe auf weißem Grunde vorgeschrieben. Der Mast muß schwarz und weiß gestreift sein. Der Querträger, der die Lampe trägt, und die Lampen selbst sind schwarz. Auch der Betonsockel muß schachbrettartig schwarz und weiß gestrichen sein; die Größe der einzelnen Felder ist mit wenigstens 22 cm zu bemessen. An der Stelle der aufgemalten Buchstaben können auch solche aus einem durchscheinenden Stoff verwendet werden; dann muß der Hintergrund der Tafel schwarz und der Rand weiß sein.

Die Organisation der Deutschen Lufthansa.

Von Hauptmann a. D. **Heinr. Oefele**, München.

Die Deutsche Lufthansa, die Organisationsgesellschaft, welche seit Beginn dieses Jahres den deutschen Luftverkehr betreibt, ist bekanntlich aus dem Zusammengehen der beiden führenden Gesellschaften des Jahres 1925, dem Deutschen Aero-Lloyd und der Junkers Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, sowie der diesen nahestehenden regionalen Gesellschaften entstanden. Dieser Zusammenschluß war der letzte Schritt der Vereinheitlichung des deutschen Luftverkehrs, dessen ganze Entwicklung das charakteristische Gepräge der zunehmenden Konzentration trägt.

Schon der Aero-Lloyd und die Junkers-Luftverkehrs-Gesellschaft hatten sich die Durchführung des regelmäßigen Luftverkehrs innerhalb Deutschlands und von Deutschland nach dem Ausland zur Aufgabe gestellt. Die internationale Zusammenarbeit zeigte sich beim Deutschen Aero-Lloyd in der Mitgliedschaft bei der International Air Traffic Association (Iata), einer Vereinigung belgischer, dänischer, deutscher, englischer und französischer Luftverkehrsgesellschaften, und in der Beteiligung an der Deutsch-Russischen Luftverkehrsgesellschaft, die den Luftverkehr auf der Strecke Berlin—Moskau ausübt. Bei der Junkers-Luftverkehrs-Aktiengesellschaft trat die Internationalität in der Gemeinschaftsbildung der Nord-Europa-Union und der Trans-Europa-Union zutage; die beabsichtigte Zusammenfassung dieser beiden letzten Unionen in die Europa-Union wurde jedoch nicht mehr durchgeführt. Die innerdeutschen Luftverkehrsinteressen der einzelnen Länder, Provinzen und Städte wurden durch eine Reihe von Einzelluftverkehrsgesellschaften vertreten, die in den Jahren 1924 und 1925 neben den beiden Hauptgesellschaften Aero-Lloyd und Junkers ins Leben getreten sind.

Die Ende 1925 mit dem Ziel der Gründung einer Einheitsluftverkehrsgesellschaft eingeleiteten Verhandlungen haben zur Gründung der Deutschen Lufthansa geführt, die am 6. Januar 1926 als Aktiengesellschaft mit dem Grundkapital von 50 000 M. ins Leben gerufen wurde. Die Durchführung dieser Gründung wurde wesentlich gefördert durch die Stellungnahme der Reichsregierung, der Länder und Städte, die als Beihilfegeber zum Streckenbetrieb lebhaftes Interesse daran hatten, unfruchtbaren Wettbewerb im In- und Ausland vermieden zu sehen und eine Ersparnis in den Verwaltungs- und Betriebskosten, insbesondere denen der Bodenorganisation, zu erzielen. Die reinen Aktivwerte von etwa 15 000 000 M., welche die bisherigen Luftverkehrsgesellschaften Aero-Lloyd und Junkers in sich vereinigten, standen nunmehr der Deutschen Lufthansa-Aktiengesellschaft zur Verfügung. Unter Übernahme des erforderlichen Personals vom Aero-Lloyd und der Junkers-Luftverkehrs-Gesellschaft konnte daher zunächst die Betriebsaufnahme des deutschen Luftverkehrsnetzes 1926 vorbereitet und dann am 6. April 1926 der regelmäßige Luftverkehr eröffnet werden. (Siehe Aufsatz „Zum Flugplan 1926 der Deutschen Lufthansa" in Nr. 17 dieser Zeitung vom 29. April 1926.)

Am 16. Juni d. J. fand die endgültige Gründung der Deutschen Lufthansa-Aktiengesellschaft statt. Außer den an den Stammgesellschaften beteiligten Aktionären sind in dem neuen Unternehmen die Interessen des Reiches, der Länder und Städte zusammengeschlossen. Die Zusammenarbeit aller Kreise Deutschlands drückt sich ferner in der Beteiligung der in den einzelnen Gegenden Deutschlands bestehenden regionalen Luftverkehrsgesellschaften aus. Auf der konstituierenden Generalversammlung wurde das Aktienkapital auf 25 Millionen Reichsmark erhöht. An der Aufbringung dieser Summe ist die gesamte Privatwirtschaft sowie die öffentliche Hand beteiligt, erstere in ausschlaggebendem Maße.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa besteht aus den Herren Merkel, Wronsky und Milch. Die beiden ersteren gehörten bisher dem Vorstand des Deutschen Aero-Lloyd an, Herr Milch der Junkers-Luftverkehrs-Aktiengesellschaft.

Dem Aufsichsrat gehören insgesamt 64 Mitglieder an. An seiner Spitze steht ein neuköpfiges Präsidium, dessen Vorsitz dem Direktor der Deutschen Bank, Dr. von Stauß, bisherigem Vorsitzenden des Aufsichtsrates des Deutschen Aero-Lloyd, übertragen wurde. Stellvertretender Vorsitzender ist der bisherige Vorsitzende des Aufsichtsrates der Junkers-Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, Generaldirektor Oberbaurat Heck, Dessau. Für einen besonderen technischen Beirat sind die hervorragendsten Vertreter der Luftfahrzeug- und Motorenindustrie, Gelehrte und Vertreter der auf dem Gebiete der Flugzeug- und Motorenentwicklung führenden Technischen Hochschulen gewonnen.

Als Quellen für den Aufbau des Luftverkeh- stehen der Deutschen Lufthansa drei verschiedene Einnahm zur Verfügung. Vor allem wird die Lufthansa, wie bis auch die Junkers-Luftverkehrs-Gesellschaft und der Ae- Lloyd, durch Reichsbeihilfen unterstützt. Weiter ku- men die Unterstützungen der über das ganze Rei verteilten Einzelluftverkehrsgesellschaften Städte, Länder und Provinzen in Betracht. Diese Gesellsch- ten sind vom Reich nicht subventioniert und haben ausschli- lich regionale Bedeutung; ihre Tätigkeit ist daher vorbereite ergänzend und auf den eigenen Bezirk gerichtet. Endlich noch die Einnahmen aus der Passagier- Frachtbeförderung zu nennen. Die Beförderun- zahlen im Luftverkehr und damit die Einnahmen aus Passa und Frachten haben allerdings noch nicht annähernd die deutung derjenigen der anderen Verkehrsarten erreicht.

Gemeinsamer Grundgedanke der Deutschen Lufthansa der regionalen Luftverkehrsgesellschaften ist die Gestalt des Luftverkehrs als Verkehrszweig. Als Mittelpun aller deutschen Luftverkehrsbestrebungen dabei die Lufthansa anzusehen. Die Tätigkeit der Lu- hansa aber zielt auf die Einrichtung eines gesamteuropäisch Luftverkehrs hin, weil Deutschland als Herzland Europas seinem Wesen nach internationalen Luftverkehr über se Grenzen hinaus führen muß.

Die Grundlinien der deutschen Luftverkehrspolitik stre nach der Richtung hin, bei allen Strecken, die über deuts Grenzen hinaus in einen Nachbarstaat führen, die von des Regierung für die in Frage kommende Strecke konzessionie oder subventionierte Luftverkehrsgesellschaft zur gem- samen Arbeit aufzufordern. Dieser Grundsatz hat sich Jahren bewährt und nicht nur zu engen Verbindungen z- schen zahlreichen ausländischen und den deutschen Ges- schaften geführt, sondern auch bei der Durchführung des triebes ausgezeichnete Erfolge in betriebstechnischer Hinsi gebracht. Die Mehrzahl der europäischen Luftverkehrsges- schaften ist in der schon erwähnten Iata zusammengeschl- sen, die bereits seit sieben Jahren besteht und alljährlich zw- mal zu Beratungen über den Ausbau des internationalen Lu- verkehrs zusammentritt. Die Iata verfolgt nach ih Satzungen lediglich privatwirtschaftliche Zwecke und di ausschließlich der Förderung der internationalen Handelslu fahrt und der Herbeiführung notwendiger Verständigun und Übereinkünfte. Zur Erleichterung des gegenseitigen V- kehrs bedient man sich der in der internationalen Seeschiffa mit Erfolg angewandten Wirtschaftsgrundsätze d Pools, dessen Wesen die wechselseitige Beteiligung an Erträgen auf den gemeinsam beflogenen Linien ist. Die E August d. J. in Berlin abgehaltene Konferenz hat als besond wichtiges Ergebnis den Beitritt einer Reihe von Luftverkeh- gesellschaften bisher der Iata nicht angeschlossener Staa gebracht. Schweden, Österreich und die Deutsch-Russis Luftverkehrsgesellschaft (Deruluft) sind sofort als Iata-M- glieder aufgenommen worden, während Finnland, Polen, Unga und die Schweiz ihre Aufnahmegesuche für die nächste Tag im Februar 1927 in Aussicht gestellt haben.

Von besonderer Bedeutung davon ist die Deutsch-Ru- sische Luftverkehrsgesellschaft, die für gemeinsame Arbeit zwischen Deutschland und Rußland in Fr kommt. Die Deutsche Lufthansa ist mit 50 % Kapital an Verwaltung beteiligt, während die restlichen 50 % in den H- den der russischen Regierung liegen. Die Deruluft, die gewissem Sinne als Tochtergesellschaft der Lufthansa an- sehen ist, verdient um so größere Beachtung, als sie die Gru- lage für die weitere Ausdehnung nach dem Osten darste Durch die Deruluft sind auch die besten Beziehungen zu national-russischen Luftverkehrsgesellschaften sichergestellt.

Das für 1926 eingerichtete Luftverkehrsnetz d Deutschen Lufthansa ist auf der Streckenkarte S. 457 laufenden Jahrgangs unserer Zeitung wiedergegeben in dem dazugehörigen Aufsatz erläutert. Das Strecke- netz im Inneren Deutschlands ist möglichst a- gebaut worden.

Für die Gestaltung des europäischen Luf- verkehrs haben sich die Wirkungen des Pariser Luftfah abkommens bereits fühlbar gemacht. Am 26. Mai wurde sch die von der Lufthansa und den Lignes Farman völlig pa tätisch betriebene Strecke Berlin-Essen-Köln-Paris eröffn Vom gleichen Tage an konnte die französische Gesellsch Cidna, die bisher deutsches Gebiet meiden mußte, ihre Lin von Paris über Straßburg-Fürth-Nürnberg-Prag-Breslau na

arschau durchführen, mit der Abzweigung in Prag nach .en-Budapest-Belgrad-Budapest-Konstantinopel. Dadurch ist den beiden schon bestehenden Ost-West-Verbindungen Lon-n-Berlin-Moskau und Basel-Zürich-München-Wien-Budapest nmehr eine dritte, nicht minder wichtige Querverbindung nzugekommen, durch die einerseits das europäische Luft-rkehrsnetz eine wertvolle Bereicherung erfahren und ande-seits die deutschen Flughäfen Fürth-Nürnberg und Breslau ir an Bedeutung gewonnen haben. Als weitere Folge des kommens dürfte demnächst die Eröffnung der Strecke rlin-Prag-Wien-Budapest in Erscheinung treten, wodurch n auch die große Nord-Süd-Verbindung Oslo-Gotenburg-penhagen-Berlin-Wien-Budapest usw. hergestellt ist. Auch Schaffung der Luftlinie Rom-München, die Rom, Bologna, iland mit München und dadurch mit dem gesamten nord-ropäischen Luftsystem verbinden wird, ist ein Vertrag zwi-schen der Lufthansa und einer italienischen Gesellschaft zu-nde gekommen. Ferner steht im Plan des deutschen Luft-kehrs die Einrichtung eines regelmäßigen Flugdienstes nach nien, worüber gleichfalls schon verhandelt wird. Schließ-muß auch noch auf die Einrichtung des transatlantischen ftweges nach dem fernen Osten und auf die Luftverkehrs-cke über den Atlantischen Ozean von Spanien nach Süd-erika hingewiesen werden. Die Beseitigung der den Ver-rsflugzeugbau betreffenden Begriffsbestimmungen erlaubt Erweiterung der Zusammenarbeit mit den maßgebenden ftverkehrsgesellschaften des Auslandes. Es ist deshalb die rlegung des Schwerpunktes auf die inter-d transkontinentalen Strecken vorauszusehen.

ur Durchführung des regelmäßigen Luftver-hrs sind von der Deutschen Lufthansa auf den Haupt-tenpunkten des Verkehrs sogenannte Bezirks-Leitun-n eingerichtet worden, an deren Spitze ein Bezirksleiter für Behandlung aller verkehrstechnischen und kaufmännischen gen steht. Diese Bezirksleitungen sind:

ez.-Ltg. Mitte in Berlin-Tempelhof . .	mit 19 Flughäfen
ez.-Ltg. Nord-West in Hamburg . . .	„ 17 „
ez.-Ltg. West in Essen	„ 18 „
ez.-Ltg. Süd in München	„ 9 „
ez.-Ltg. Ost in Königsberg	„ 7 „
ez.-Ltg. See in Stettin	„ 10 Seeflughäfen.

iesen Bezirksleitungen unterstehen die Flugleitungen s Bereichs, während sie selbst der zentralen Flug-riebsleitung untergeordnet sind, die in Berlin ihren hat.

ie Beförderung der Reisenden erfolgt nach den gemeinen Beförderungsbedingungen der deutschen Luft-kehrsgesellschaften für den Passagierluftverkehr". Nach en muß jeder Fluggast im Besitze eines gültigen Flug-eines und ordnungsmäßiger Ausweispapiere, bei Flügen ins land eines Passes mit den erforderlichen Visas sein. Jeder gast ist während des Fluges zwangsläufig für den Todes-für völlige und vorübergehende Invalidität versichert und n außerdem bei den Flugleitungen und Agenturen noch ere Personen- und Gepäckversicherungen abschließen. Die ahme von Reisegepäck erfolgt nach Tarif, die Abfertigung dem Flugplatz. Größeres Gepäck wird zweckmäßig durch Bahn aufgegeben. Auf den deutschen und einem Teil der ausländischen Bahnen wird dieses Gepäck der Luftreisenden als Expreßgut angenommen, befördert und ausgeliefert. Die Beförderung der Luftreisenden zu und von den Flugplätzen erfolgt durch Kraftwagen. Auf der letzten Tagung der Iata ist die Einführung eines durchgehenden Flugscheines für alle europäischen Luftverkehrslinien beschlossen worden.

Für die Beförderung der Luftfrachten besteht bei der Lufthansa eine eigene Frachtorganisation, welche die sorgfältige Durchführung aller speditionstechnischen Handlungen eines umfangreichen Frachtverkehrs gewährleistet. Die Behandlung der Fracht erfolgt unter den gleichen Gesichtspunkten wie bei den übrigen Verkehrsmitteln. Jede Sendung muß von einem Luftfrachtbrief mit den entsprechenden Angaben begleitet sein. Nach dem Bericht über die letzte Tagung der Iata beschäftigt man sich auch mit der Einführung eines einheitlichen Luftfrachtbriefes, der nach dem Vorschlag der Lufthansa im wesentlichen auf dem Eisenbahnfrachtbrief des Berner Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr aufgebaut ist. Die Zoll- und Verbrauchssteuergesetze, sowie die für Ein-, Aus- und Durchfuhr erlassenen Bestimmungen gelten auch für die Luftgüterbeförderung. Die zollamtliche Abfertigung der Güter erfolgt am Flugplatz durch die Zollstelle oder, falls eine solche noch nicht besteht, durch besonders verpflichtete Beamte der Luftpolizei. Die Auflieferung der Güter kann erfolgen bei allen Dienststellen der Lufthansa und bei den Spediteuren, die als Agenten der Lufthansa tätig sind. Die An- und Abfuhr der Frachtgüter von und zum Flugplatz übernimmt die Lufthansa gegen mäßige Gebühr. Ebenso kann der Versender seine Sendungen gegen alle Gefahren des Flugzeugtransportes einschließlich An- und Abfuhr versichern.

Von besonderem Interesse ist die strenge Trennung zwischen Luftfracht und Luftpost. Die Luftfrachtgüter können von der Luftverkehrsgesellschaft direkt übernommen und ausgeliefert werden, die Luftpostgüter dagegen müssen gemäß den deutschen Postbestimmungen durch die Postdienststellen abgefertigt und befördert werden.

Mit dem letzten Tag des August schloß die Sommersaison der Deutschen Lufthansa ab. Die tägliche Leistung der Verkehrsflugzeuge auf den regelmäßig betriebenen Linien, deren Anzahl Ende August 64 betrug, hat die Zahl von 38 545 km erreicht. Nimmt man hierzu noch die Streckenzahlen der ausgeführten Sonder- und Rundflüge, so ergibt sich, daß die Lufthansa mit ihrem etwa 120 moderne Verkehrsmaschinen umfassenden Flugzeugpark täglich vergleichsweise den Erdball am Äquator umflogen hat. Entsprechend diesem umfangreichen Streckennetz wurden im August über 1 Mill. Kilometer im regelmäßigen Verkehr zurückgelegt und fanden täglich je 7300 Abflüge und Landungen statt.

Am 16. Oktober ist der Winterfahrplan in Kraft getreten.

Die Besprechungen der Iata haben die Sicherheit ergeben, daß in diesem Jahre auf den großen internationalen Linien der Luftverkehr während des ganzen Winters durchgeführt wird. Die europäischen Zentralen, wie London, Paris, Berlin, Amsterdam und Kopenhagen, werden also ohne jede Unterbrechung künftig durch Luftwege verbunden sein.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Eröffnung von Eisenbahnstrecken. 1. Am 15. November d. J. m Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) die 5,63 km e Teilstrecke Dubeningken-Blindgallen der voll-igen Nebenbahnneubaustrecke (Goldap)-Dubeningken-Szitt-en mit dem Bahnhof 4. Klasse Blindgallen für den Per-n-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Tierverkehr Hochbauten und ohne feste Rampe behelfsmäßig eröffnet len. Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslieferung von ngstoffen, Fahrzeugen und Vieh in mehrbödigen Wagen. und Frachtstückgüter werden von und nach Blindgallen nur r den im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Reichs--Gütertarif Heft D, Stationstarif, auf Seite VI unter der irzung: „St bed" veröffentlichten Bedingungen mit Aus-e der Bedingung „b") befördert. Der Bahnhof Blind-n bleibt unbesetzt. Den Verkehr fertigt das Zugpersonal ab. Am 11. November d. J. ist die 22 km lange Kleinbahn Er-t-Nottleben für den Personen-, Gepäck- und Güterver-sowie für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren net worden. Sie ist vollspurig und für den Übergang be-er 20-t-Wagen geeignet. An ihr befinden sich folgende höfe, die alle für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet sind: Erfurt-Nord Kleinbahn, Marbach, Erfurt-West, Schmiera, Bindesleben, Alach, Zimmernsupra-Töttelstedt, Ermstedt und Nottleben. In Erfurt-Nord besteht Anschluß an die Reichsbahn, wo auch der Übergang der Stückgüter und Wagenladungen stattfindet. Auf den Kleinbahnstationen ist eine Kopframpe nur in Erfurt-West vorhanden. Es können daher Güter, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, nur auf Bahnhof Erfurt-West angenommen und nach dort zur Weiterbeförderung übergeben werden. Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen. Im übrigen ist die Kleinbahn zur Übernahme und Übergabe aller Güter geeignet.

Die Bahn gehört der gleichnamigen Kleinbahnaktiengesellschaft mit dem Sitze und der Betriebsleitung in Erfurt. Der Vorstand genannter Kleinbahnaktiengesellschaft in Merseburg führt den gesamten Schriftwechsel über den Betrieb.

— **Eisenbahn-Güterverkehr Ostpreußen-Litauen.** Der den Eisenbahngüterverkehr zwischen Ostpreußen und Litauen regelnde Gütertarif erscheint mit Gültigkeit vom 15. November 1926 neu. Gegenüber dem bisherigen Tarif vom 1. Juni 1924 sind in die Neuausgabe viele litauische Stationen neu aufgenommen worden. Außerdem werden die Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn Königsberg-Cranzerbahnhof, Gr. Raum und Cranz einbezogen. Weiterhin sind neue Bestimmungen über Ablieferung der Güter, über Mitführung von Futter bei Tiersendungen und über die Beförderung und Rücksendung von

Privatwagendecken eingearbeitet. In den direkten Dollartarif, der gegenüber den deutschen Frachtsätzen um die halbe Abfertigungsgebühr gekürzt ist, sind ebenfalls mehr litauische Stationen aufgenommen. Außerdem sind die Güterbezeichnungen in deutscher und litauischer Sprache angegeben, so daß die Übersetzungen im Frachtbrief bereits vom Absender vorgenommen werden können, wodurch Frachtüberzahlungen vermieden werden. Vollständig neu ist der Tiertarif mit Schnittsätzen für die deutsche und litauische Strecke zwischen bestimmten Stationsverbindungen. Der Tarif kann von der Auskunftsstelle der Güterabfertigung Ost, Königsberg Pr. zum Preise von 1 ℳ bezogen werden.

— **Die Eisenbahnverbindung Breslau-Hirschberg über Liegnitz.** Vor einiger Zeit wurde in beteiligten schlesischen Kreisen der Plan einer besseren Verbindung von Breslau nach Hirschberg über Liegnitz erörtert, wozu der Bau einer direkten Linie Hirschberg - Schönau erforderlich wäre. Die Reichsbahndirektion Breslau hat nunmehr auf diese Anregungen hin geantwortet, daß der Plan einer Abkürzungslinie Liegnitz-Hirschberg genau geprüft worden sei, wobei sich ergeben habe, daß eine Verbindungsbahn Schönau-Hirschberg den Weg nach dem Riesengebirge keineswegs abkürzen würde. Die neue Bahn müßte bei dem gebirgigen Charakter des zu durchschneidenden Geländes starke Steigungen und scharfe Krümmungen erhalten, die die Geschwindigkeit der Züge beeinträchtigen. So würden sich keine günstigeren Verhältnisse ergeben, als sie heute auf der Gebirgsstrecke Breslau-Dittersbach-Hirschberg bestehen. Die vorgeschlagene Linie würde nur für die Stadt Liegnitz eine Abkürzung nach Hirschberg bedeuten, doch ist der Liegnitz-Hirschberger Verkehr nicht stark genug, um die Notwendigkeit begründen zu können.

— **Leihgebühr für Wäsche in den Schlafwagen III. Klasse.** Die Mitropa hat den Preis für die Garnitur Leihwäsche in den Schlafwagen III. Klasse von 3 M. auf 2,50 M. ermäßigt. Demnach kostet der Platz in diesen von jetzt ab mit vollständigem Bettbezug insgesamt 9.65 M.; dieser Preis setzt sich zusammen aus 6,50 M. für die Bettkarte, 0,65 M. Vorverkaufsgebühr und 2,50 M. für die vollständige Leihwäsche. Diejenigen Reisenden, die nur einen Kopfkissenbezug wünschen, zahlen nur 0,60 M., so daß für diese Reisenden die Übernachtung im Schlafwagen III. Klasse auf 7,75 M. sich stellt, wenn sie den Platz im Vorverkauf entnehmen.

— **Zahnradbahn zum Niederwalddenkmal.** In Aßmannshausen am Rhein soll die im Krieg abgebrochene Zahnradbahn zum Niederwalddenkmal wieder neu gebaut werden. Das noch von früher vorhandene Gelände sowie die alten Bahnhofsanlagen sollen dazu Verwendung finden.

— **Deutsches Reisebüro in London.** In der verkehrsreichsten Lage Londons, 19, Regent Street, unmittelbar am Piccadilly-Circus, hat die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung am 1. November ein Auskunfts- und Werbebüro für den deutschen Reiseverkehr eröffnet. Nachdem im Juni 1925 die German Railroads Information Office in New York, 630, Fifth Avenue, eingerichtet worden ist, stellt das Londoner Büro das zweite Auslandsbüro dar, das der Förderung des Reiseverkehrs nach Deutschland dienen soll. Das Londoner Büro, das den Titel „German Railways Information Bureau" trägt, hatte bereits am ersten Tage einen über Erwarten starken Zuspruch. Aufgabe des neuen Büros ist es, alle für Reisen nach Deutschland gewünschten Auskünfte und Ratschläge kostenlos zu erteilen und durch Verbreitung von Werbeschriften zu Reisen nach Deutschland zu ermuntern.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vortragsreihe der Niederrheinischen Verwaltungsakademie in Düsseldorf.** Diese Verwaltungsakademie (Bahnstr. 5), veranstaltet in Verbindung mit den Reichsbahndirektionen Elberfeld, Essen, Köln und Trier in den Monaten November und Dezember d. J. eine weitere eisenbahnwissenschaftliche Vortragsreihe, und zwar über das Gebiet „Wirtschaftsprobleme des Eisenbahnwesens".

Die Vortragsfolge ist folgende: 1. am 22. November (4¼ bis 5¾ Uhr nachm.): Reichsbahnrat Dr. Feindler, Elberfeld, Aufwand und Leistung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft; 2. am 29. November und 6. Dezember (3—6 Uhr nachm. mit kurzer Pause): Reichsbahndirektor Dr. Homberger, Berlin, Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft; 3. am 13. Dezember (4¼—5¾ Uhr nachm.): Professor Dr. Blum, Hannover, Die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen des Auslandes.

Alle Vorträge finden in der Aula der Lessingoberrealschule, Düsseldorf, Ellerstraße, statt.

— **Lorenz Ritter von Seidlein,** der, wie wir in Nr. 45, S. 1175 d. Ztg. berichteten, am 15. d. M. seinen 70. Geburtstag beging, hat aus diesem Anlaß von dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft folgendes Schreiben erhalten:

„Hochverehrte Exzellenz! Es ist mir eine außerordentl[iche] Freude, Eurer Exzellenz zu dem heutigen Tage, an dem Sie [das] 70. Jahr eines an Arbeit, aber auch an Erfolgen reichen Le[bens] vollenden, zugleich im Namen der Deutschen Reichsbahn-Ges[ell]schaft meine aufrichtigsten und herzlichsten Glückwünsche [aus]zusprechen. Ich empfinde es als ein besonderes Bedürfnis, [bei] dieser Gelegenheit der hervorragenden Verdienste zu geden[ken], die Sie sich in langen Friedensjahren und in schwerer Kri[egs]zeit um die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens [er]worben haben. Unvergessen wird es bleiben, in welch vorb[ild]licher Weise Sie allezeit den Ausbau der sozialen Fürsorge [für] das Verkehrspersonal gefördert haben.

Ich wünsche und hoffe von Herzen, daß es Ihnen beschie[den] sein möge, sich des Ruhestandes noch recht lange in der [bis]herigen geistigen und körperlichen Frische und Rüstigkeit [zu] erfreuen."

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Ges[ell]schaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Zippel, Vorst[and] des Eisenbahn-Verkehrsamts 1 Coblenz, als Mitglied zur Rei[chs]bahndirektion Stuttgart, Paul Lehmann, Vorstand des Ei[sen]bahn-Betriebsamts Königsberg (Neum.), als Vorstand zum Ei[sen]bahn-Betriebsamt 3 Dortmund, Kriesel, Vorstand des Ei[sen]bahn-Betriebsamts 3 Breslau, als Vorstand zum Eisenbahn-[Be]triebsamt 2 Liegnitz, Faßnacht, Vorstand der Eisenba[hn-]Bauabteilung Rheine, als Vorstand zum Eisenbahn-Betrieb[samt] Königsberg (Neum.), Backofen, bisher beim Eisenbahn-[Be]triebsamt Frankfurt (Oder), zur Reichsbahndirektion Stett[in], Fricke, bisher bei der Reichsbahndirektion Münster (West[f.]), als Vorstand zur Eisenbahn-Bauabteilung Rheine, Hen[s...], bisher beim Eisenbahn-Betriebsamt Siegen, als Vorstand zur [neu] errichteten Eisenbahn-Bauabteilung Gevelsberg, Ruß, bis[her] beim Bauamt I Chemnitz, zur Reichsbahndirektion Karlsru[he], Seibold, bisher bei der Reichsbahndirektion Stuttgart, [für] Bauinspektion Freudenstadt und Schenkelberg, Vorst[and] der Eisenbahn-Bauabteilung Weener, zur Reichsbahndirekt[ion] Frankfurt (M.), Reichsbahnamtmann Brauns, bisher b[eim] Eisenbahn-Betriebsamt 2 Hannover, zum Eisenbahn-Betri[ebs]amt 1 Stendal sowie Reichsbahnbaumeister Hesebeck, bis[her] bei der Reichsbahndirektion Breslau, zur Eisenbahn-Bauab[tei]lung Münster (Westf.).

Gestorben ist Reichsbahnrat Ramecio, Vorstand [des] Personalbüros der Reichsbahndirektion Stuttgart.

Übrige europäische Länder.

— **Zusammenlegung der Gotenburger Bahnhöfe.** Schon [seit] langem ist man bestrebt, die Bahnhofsverhältnisse in Gotenb[urg] in anderer Weise zu regeln. Man will den gesamten Perso[nen]verkehr nach der jetzigen Staatsbahnstation Gotenburg lei[ten], die bisher nur den Verkehr der Stockholmer Züge und der Z[üge] nach Uddevalla-Strömstad bedient. In gleicher Weise will [man] den Güterverkehr zusammenfassen und nach dem jetzigen Ba[hn]hof Gotenburg der Privatbahn Berglagernas järnvägar lei[ten], der jetzt für den Personenverkehr in Richtung Malmö und [Co] bestimmt ist. Dem letzten Heft von Nordisk Järnbanetidsk[rift] entnehmen wir über das Projekt, das jetzt seiner Verwirklich[ung] entgegengeht, noch folgendes: Durch die geplanten Verbe[sse]rungen werden jährlich an Betriebskosten über ½ Mill. Kr. [er]spart. Allerdings betragen allein die Anlagekosten für die Du[rch]führung der Zusammenfassung des staatlichen und zweier [pri]vater Bahnhöfe zu einem Hauptbahnhof 7,5 Mill. Kr., wozu n[och] 1,8 Mill. Kr. für Grunderwerb und Straßenbauten treten. Di[ese] werden von der Stadt Gotenburg getragen. Auf die schwedis[che] Staatsbahn entfallen von den Anlagekosten 5,4 Mill. Kr., [der] Rest auf die beiden betroffenen Privatbahnen Berglagernas jä[rn]vägar und die Bahn Gotenburg-Borås.

Zur Druchführung des Planes müssen der Staatsbahnhof [und] der vereinigte Bahnhof von Bergslagernas jv. und der Pri[vat]bahn Gotenburg-Borås umgebaut und erweitert werden. [Der] Umbau der Einfahrtwege wie der Zufuhrstraßen ist ebenf[alls] erforderlich. Die Zeit für den gesamten Umbau wird [auf] 3½ Jahre veranschlagt. Die Staatsbahn verpflichtet sich, [das] bei den Privatbahnen infolge Zusammenlegung der Bahnh[öfe] überflüssig werdende Personal zu übernehmen.

— **Finanzielle Ergebnisse der polnischen Eisenbahnen.** [Die] Bilanz der polnischen Staatsbahnen endet im ersten Halbj[ahr] 1926 mit einem Überschuß. Die Einnahmen beziffern sich [auf] 442 Mill. Zloty, die Ausgaben auf 415 Mill. Zloty, so daß sich [ein] Überschuß von 27 Mill. Zloty ergibt.

— **Für die Herabsetzung der Eisenbahntarife in der Tschec[ho]slowakei.** Aus Anlaß der Beratung über den Voranschlag [der] tschechoslowakischen Staatsbahnen wurde von den Abgeo[rd]neten die Forderung der Industriekreise auf Herabsetzung [der] Eisenbahntarife nachdrücklichst vertreten. Es wurde dar[...]

[..]gewiesen, daß die tschechoslowakischen Tarifsätze, insbeson[..] für Rohstoffe, höher seien als in den Nachbarstaaten. Der T[..]nsport von Kohle bis zu 250 km stelle sich in der Tschecho[..]wakei am teuersten von ganz Europa. Über hundert Bahnen [..]er Republik hätten bisher das System der gebrochenen Kar[..]ung; dies bedeute eine weitere große Verteuerung, unter der [..]nders die Slowakei zu leiden habe. Das Tarifsystem der [..]atsbahn müsse wesentlich vereinfacht werden. Es gebe eine [..]genügende Anzahl von Normaltarifen. Die Ausfuhrtarife [..]chen bei weitem nicht dazu aus, um die Ausfuhr mit ihren oft [..] 5prozentigen Ermäßigungen zu unterstützen. Außerdem gebe [..]ine Reihe von Tarifermäßigungen, die nur von Fall zu Fall [..]ährt werden. Es werden besonders niedrige Sätze für Sen[..]gen eingeführt werden müssen, die über 15 t wiegen.

[..] **Lemberg-Czernowitzer Bahn.** Wie verlautet, ist eine Eini[..]g der früheren Prioritätenbesitzer mit der rumänischen Re[..]ung noch nicht erfolgt. Die Besitzer verlangen etwa 50 % [..] Goldbetrages der Obligationen. Vorläufig hat Polen 15 % [..] Nennbetrages in Papierzloty angeboten, und Rumänien soll [..]it sein, 14 % in Schweizer Franken in Stücken einer 5pro[..]igen rumänischen Rente zu zahlen, die etwa 42 % Wert hat. [..]e Abfindungen zusammen würden nach dem heutigen Kurs[..]de 13 bis 14 % des Goldwertes ausmachen. Der Berliner [..]tzverband bestätigt, daß noch keine Abmachungen mit der [..]nischen Regierung getroffen worden seien. Auch die [..]ren ausländischen Prioritätenbesitzer haben noch keine [..]ärung abgegeben, ob sie sich mit den deutschen Prioritäten[..]zern solidarisch erklären. Es erscheint daher ausge[..]ossen, daß bei den bevorstehenden rumänischen Anleihever[..]llungen bereits die Frage der Lemberg-Czernowitzer Pri[..]iten geregelt wird.

[..] **Reformtarif der bulgarischen Staatsbahnen.** Der Einfüh[..]stag dieses neuen Tarifs (vgl. Nr. 44, S. 1152 d. Ztg.) ist [..] dem 1. auf den 15. November d. J. verschoben worden.

[..] **Aus dem Voranschlag für 1927 der Schweizerischen Bun[..]ahnen.** Die nach dem großen Plan vorgesehenen Elektri[..]ungsarbeiten der Schweizerischen Bundesbahnen haben im [..]e 1926 den Höhepunkt erreicht. Demgemäß bringt der Bau[..]nschlag für 1927 der Bundesbahnen eine Verringerung der [..]aben. Sie sind mit 89,7 Millionen um rund 17 Millionen [..]ken niedriger als die für das Jahr 1926 noch vorgesehenen [..]aben. (Rechnungsmäßige Ausgabe 1925: 103,3 Mill. Fr.; [..]nschlag 1926: 106,8 Mill. Fr.) Für 1927 ist die Elektrisie[..] folgender Strecken vorgesehen: Palézieux-Bern 73 km, Rot[..]z-Rapperswil-Brugg 52 km, Winterthur-St. Gallen-Rorschac[..] [..]m, Yverdon-Biel 65 km, Olten-Biel 60 km, Richterswil-Sar[..]-Buchs 80 km, Rapperswil-Wattwil 27 km, zusammen 434 km [..]Länge der elektrisierten Strecken wird Ende 1927 somit vor[..]ichtlich 1487 km betragen.

[..]r neuere Bauten, die also nicht die Fortsetzung schon be[..]ener sind, sind außer den erwähnten zur programmäßigen [..]hführung der Elektrisierung gehörenden, nur rund 4 Mill. [..]ken vorgesehen.

[..]r Abschluß der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt nach [..]ellung eines Betrages von 7 Millionen Franken zur Til[..] des Kriegsfehlbetrages in der Bilanz einen Ausgabenüber[..]ß von 11 950 000 Fr.

[..]e Generaldirektion der Bundesbahnen beantragt, der Bundes[..]mmlung zur Genehmigung zu unterbreiten:

[..] den erwähnten Bauvoranschlag; 2. den Betriebsvoranschlag [..] 927 mit 390 664 600 Fr. Einnahmen und 270 996 670 Fr. Aus[..]n; 3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für [..] mit 137 730 000 Fr. Einnahmen und 149 680 000 Fr. Ausgaben [..] 1 950 000 Fr.); 4. den Voranschlag für den Kapitalbedarf für [..] mit 115 000 000 Fr.

[..] **Neue Erweiterung des Netzes der Spanischen Nordbahn.** [..] dem die Spanische Nordbahn kürzlich die Mittelaragonische [..]bahn erworben hat (s. Nr. 42, S. 1105 d. Ztg.), hat sie neuer[..] ihrem Netz auch noch die Eisenbahnen Medina del Campo[..]nanca und von Salamanca an die Grenze von Portugal an[..]edert. Ferner soll sie mit der Regierung wegen des An[..]s der Eisenbahn Salamanca-Avila verhandeln. Die letzt[..]nnte Eisenbahn ist 62 km lang; ihre ersten 40 km sind von [..] englischen Gesellschaft gebaut worden, von der sie aber [..] 1908 die Regierung übernehmen mußte; diese hat den [..] allmählich fortgesetzt, bis endlich am 30. September d. J. [..]etrieb auf der ganzen Strecke aufgenommen werden konnte. [..]die Ankäufe will die Nordbahn ihre Rücklagen verwenden, [..]ich auf 136 Mill. Peseten belaufen, von denen allerdings [..] 66 Mill. für den Ankauf neuer Betriebsmittel zurückge[..] sind. Die Regierung hat ihre Zustimmung zu dieser Ver[..]ung der Rücklagen gegeben.

— **Neuordnung der Leitung der London, Midland und Schottischen Eisenbahn.** Die englische Fachpresse beschäftigt sich eingehend mit der Neuordnung der Leitung der London, Midland und Schottischen Eisenbahn, die durch den Rücktritt ihres Generaldirektors und seines Stellvertreters verursacht ist. An Stelle der Leitung durch eine Person tritt die durch einen fünfköpfigen Ausschuß, an dessen Spitze der Präsident steht und der im übrigen durch die vier Vizepräsidenten gebildet wird; unterstützt wird dieser Ausschuß durch den Sekretär und den Syndikus. Die vier Vizepräsidenten sind zugleich Vorstände der Abteilungen für Rechnungswesen und Personal, für Neubau und Nebenbetriebe, für Betrieb und für Verkehr. Zum Präsidenten wurde Sir J. Stamp gewählt.

— **Kraftwagenverkehr der irischen Südbahn.** Der Wettbewerb bahnfremder Kraftwagen (s. a. Nr. 39, S. 1031, d. Ztg.) hat die Große Südbahn-Gesellschaft veranlaßt, selbst eine Anzahl Kraftwagenverbindungen nach abgelegenen Orten einzurichten. Die Frachtsätze und Fahrpreise sollen niedrig gehalten werden. Stückgut und Pakete können zwischen Eisenbahn und Kraftwagen durchgehend abgefertigt werden. Zunächst sind vier regelmäßig befahrene Kraftwagenstrecken in drei verschiedenen Gegenden des Verkehrsgebiets der Südbahn eingerichtet worden; eine von ihnen dient nur dem Stückgut- und Paketverkehr, eine andere nur dem Personenverkehr. Die neue Einrichtung ist zunächst als Versuch gedacht, man setzt aber große Hoffnungen in die so geschaffenen neuen Verkehrsmöglichkeiten und sieht darin einen ersten Schritt auf dem Wege zu einer erheblichen Besserung des irischen Binnenverkehrs.

Fremde Erdteile.

— **Vollendung und Verbindung der beiden Eisenbahnnetze Nigeriens.** Die beiden Eisenbahnnetze Nigeriens, das westliche und das östliche, sind am 13. Juli 1926 in Kefenshaw bei Kagoro miteinander verbunden worden. Das westliche Netz von Lagos bis Kano besteht mit einer Länge von 705 engl. Meilen seit 20 Jahren, das östliche geht von Port Harcourt aus und bedient die Kohlenfelder von Udi (Enugu), zu denen es im Jahr 1916 vorgedrungen ist; nach dem Weltkriege weitergeführt, ist es 1923 bis an den Benue gelangt, und hat 593 Meilen Länge. Die neue Strecke verbindet Makurdi mit Kaduna. Die Kohlenfelder von Enugu werden so für beide Bahnnetze nutzbar gemacht, und die Zinngruben von Bauchi erhalten damit zwei Ausfuhrwege zur Küste. (L'Afr. franc. 1926. Heft 7, S. 374.)

— **Die Eisenbahnen von Marokko im Rechnungsjahr 1925.** Heute besitzt das Land 523 km vollspurige und 1118 km schmalspurige Eisenbahnen im Betriebe.

Die Gesellschaft der Marokkanischen Eisenbahnen betreibt oder vorbereitet folgende 6 Linien: Petitjean-Kenitra, 83 km, Kenitra-Casablanca, 128 km, Kenitra-Suk el Arba, 80 km, Casablanca-Marrakesch, 245 km, Settat oder Sidi el Aïdi-Kurigha, nach dem Phosphatbezirk, 120 km, von Fes zur algerischen Grenze, im ganzen 1006 km. Im Betriebe stehen 366 km, 210 km sind im Bau und 438 km im Zustand der Vorarbeiten; 1925 wurden 144 210 536 tkm geleistet, mit einer kilometrischen Einnahme von 83 600 und einer solchen Ausgabe von 56 500 Franken. Befördert wurden 457 216 Reisende, und zwar 3370 in erster, 7539 in zweiter, 200 000 in dritter und 246 800 in vierter Klasse. Die Einnahme aus der Phosphatverfrachtung belief sich auf etwa 12½ Millionen Franken. Die Linien Casablanca-Kenitra, Casablanca-Marrakesch und Sidi el Aïdi-Oued Zem werden von 1926 an elektrisch betrieben.

Von der 310 km langen Eisenbahn Tanger-Fes (wovon 15 km die Zone von Tanger, 91 km die spanische und 204 km die französische Zone bilden), stehen 157 km im Betriebe. Die Roheinnahme betrug 1925 859 000 Frs. aus Eilgut und 2,5 Millionen aus dem Personenverkehr, 10 335 000 Frs. aus dem Güterverkehr; die Betriebsausgaben beliefen sich auf 8 021 000 Frs. Befördert wurden 465 000 Reisende, davon 56 % in der vierten Klasse; in der ersten Klasse wurden nur 0,8 %, in der zweiten 1,6 %, in der dritten 41,9 % der Reisenden befördert.

Das Netz der schmalspurigen Linien (60 cm Spur) umfaßt 1118 km im Betrieb, 221 km im Bau und 166 km in Vorarbeiten, zusammen 1505 km. Die Roheinnahme erreichte 1925 36 Millionen Franken gegen 24 842 000 Franken im Vorjahr. Befördert wurden 56 Millionen Personenkilometer. (L'Afrique Française 1926. Heft 7, S. 393.)

— **Vorortverkehr der Illinois-Central-Eisenbahn in Chicago.** Ein Drittel des Vorortverkehrs und damit die Beförderung von 84 000 bis 97 000, also durchschnittlich 90 000 Fahrgästen täglich, fällt der Illinois-Central-Eisenbahn auf ihrer 45 km langen Hauptstrecke nach Matteson mit ihren drei Abzweigungen zu. Im Jahre 1856 begann diese Eisenbahn den Verkehr nach dem Süden von Chicago mit einem Zugpaar täglich, heute sind zur Bewältigung der genannten Verkehrsmenge 413 Züge am Tage nötig, neben

denen zu gewissen Jahreszeiten noch Sonderzüge, z. B. zur Vermittelung des Verkehrs mit den südlich von Chicago gelegenen Golfplätzen, verkehren. Seit Ende September d. J., dem Zeitpunkt, zu dem man von der Sommerzeit wieder zur Normalzeit zurückgekehrt ist, wird der volle Fahrplan mit elektrischem Betrieb durchgeführt. Die Fahrzeiten sind dadurch erheblich verkürzt worden, z. B. von 67 auf 46 Minuten für die längste Strecke von 45 km, bis auf 19 gegen 26 Minuten auf einer 10 km langen Strecke, auf der 11 mal gehalten wird. In den Hauptverkehrsstunden folgen die Züge einander in zwei bis drei Minuten Abstand, in den stillen Stunden vergrößert sich der Zwischenraum zwischen zwei Zügen auf 15 Minuten bis eine Stunde, je nach dem Verkehrsbedürfnis der betreffenden Strecke. Wer etwa 10 km von seiner Arbeitsstätte entfernt wohnt, kann sie in einer Viertelstunde erreichen. Einzelne von den äußeren Enden der Vorortstrecken ausgehende Züge halten nur an den ersten vier oder fünf Haltestellen und fahren dann bis zum Ende ohne Aufenthalt durch. Der Wagenpark für diesen Verkehr umfaßt 206 große, ganz aus Stahl bestehende Wagen, ihre Zahl soll noch auf 262 erhöht werden.

Die Strecken mußten natürlich für diesen Verkehr besonders ausgebaut werden. Sie führen durch Gegenden mit lebhaftem Geschäftsverkehr, und es bedeutet einen großen Fortschritt, daß alle Straßenkreuzungen in Schienenhöhe auf der Hauptstrecke beseitigt sind. Die Kreuzungen mit anderen Eisenbahnen bedurften früher umfangreicher Sicherungsanlagen, die bei dem strengen Winter von Chicago zuweilen Schwierigkeiten bei der Bedienung und dadurch Störungen im Betriebe verursachten; auch ihre Beseitigung hat natürlich viel zur glatten Abwicklung des Verkehrs beigetragen.

— **Selbsttätige Zugbeeinflussung in den Vereinigten Staaten.** Die amerikanischen Eisenbahnen haben eine Streckenlänge von rd. 430 000 km, und es laufen auf ihnen rd. 70 000 Lokomotiven. Hiervon sind oder werden z. Z. rd. 12 500 km und 3700 Lokomotiven mit Vorrichtungen zum selbsttätigen Anhalten der Züge bei auf Halt stehenden Signalen ausgerüstet. Als Ergebnis 25jähriger Arbeit auf diesem Gebiet ist das schon eine ganz ansehnliche Leistung, aber das Verhältnis der mit diesen Vorrichtungen ausgestatteten Strecken zum Gesamtnetz, läßt erkennen, welche Schwierigkeiten dabei zu überwinden sind; dies sollte den Kreisen zu denken geben, die die Einführung derartiger Vorrichtungen bei den deutschen Eisenbahnen mit Nachdruck fordern, ohne zu bedenken, welche technischen Schwierigkeiten einerseits und welche Kosten andererseits damit verknüpft sind.

1914 wurden die ersten dauernd im Gleis verbliebenen Einrichtungen zum selbsttätigen Anhalten der Züge eingebaut. Ihre Art ist verschieden. Manche bringen den Zug mit einer gewöhnlichen Betriebsbremsung zum Halten, andere ziehen die Bremsen zunächst nur leicht an, verstärken die Bremswirkung an einem weiter vorwärts gelegenen Punkt und bringen den Zug endlich beim Gefahrpunkt durch eine Schnellbremsung zum Halten. Am meisten verbreitet ist eine Bauart, bei der ein Magnet im Gleis einen Magnet auf der Lokomotive beeinflußt, wodurch die Luftbremse mit Hilfe eines Relais in Tätigkeit gesetzt wird. Der Lokomotivführer kann diese Vorrichtung ausschalten. Er muß also dauernd angestrengte Aufmerksamkeit anwenden, wenn er vermeiden will, daß ihm die Herrschaft über seinen Zug aus der Hand genommen und dieser ohne sein Zutun zum Halten gebracht wird.

Die meisten Vorrichtungen zur selbsttätigen Zugbeeinflussung sind mit den Blocksignalen verbunden. Die Erfahrung hat gelehrt, daß auf 40 Mill. Bewegungen der Blocksignale ein Versager kommt, so daß von dieser Seite keine Gefahr für die sichere Wirkung zu befürchten ist. Immerhin sind die Vorrichtungen zum selbsttätigen Anhalten der Züge noch weit von dem Zustande entfernt, der als ein endgültiger bezeichnet werden kann. Sie sind vielmehr noch stark verbesserungsbedürftig, und es wird dauernd an ihrer Vervollkommnung gearbeitet. Die 12 500 km, die mit ihnen ausgestattet sind, müssen also trotz ihrer erheblichen Länge als Probebetrieb angesehen werden.

— **„Bezeichnende Entwicklung" der Lokomotivtender.** In dieser Weise beurteilt „Railway Age" vom 28. August 1926 die Fertigstellung und Ablieferung des ersten von 17 Tendern mit einem Wasserinhalt von 80 m³ an die Great Northern Eisenbahngesellschaft, Nordamerika, und bemerkt dazu, daß diese beträchtliche Vergrößerung des Wasservorrats von mehr als vorübergehendem Interesse sein dürfte. Wenn diese Riesentender zunächst auch nur den örtlichen Erfordernissen einer einzelnen Eisenbahngesellschaft dienen sollen, so zeigt sich doch auch hier wieder, daß Eisenbahnbetrieb, Konstruktionsbüro und Werkstatt Hand in Hand arbeiten, um dem einen Ziele mit Erfolg zuzustreben, nämlich den Betrieb zu verbilligen und zu vereinfachen.

Diese neuesten Tenderabmessungen beweisen, mit welcher Geschwindigkeit sich das Wasserfassungsvermögen der Tender in den letzten Jahren vergrößert hat, um den ständig wachsenden Anforderungen des Betriebes gerecht zu werden. In der gabe des Lokomotiv-Dictionary vom Jahre 1906 ist als grö Wasservorrat eines amerikanischen Lokomotivtenders 28 m³ gegeben, während die meisten damals vorhandenen Tender 18—22 m³ Wasser mitführen konnten. Nach der zehn J später erschienenen Ausgabe des genannten Werkes war durchschnittliche Größe der Tenderwasserkästen bereits 26 m³ angewachsen, die damals größten Tender konnten bis 45 m³ Wasser fassen. Heut ist die letztgenannte Größe übliche, ja bei vielen Bahnen sind sogar Tender mit Wasserfassungsvermögen in Verwendung, die nunmehr von für die Great Northern Eisenbahn gelieferten um nicht wen als 50 % übertroffen werden.

Zweierlei Gründe sind es, welche im neuzeitlichen Eisenb betriebe die Mitnahme größerer Wasservorräte als früher fordern. Die ständig wachsenden Zuggewichte sowohl bei sonen- wie auch bei Güterzügen bedingen einen immer gr werdenden Wasserverbrauch der Lokomotiven für die Strec einheit, so daß, da die Wasserstationen in festen Abständen einanderliegen, es naturgemäß nötig ist, größere Wasservor mitzunehmen, um die Züge von einer Wasserstation zur näch befördern zu können. Der zweite und wichtigere Grund in der Erkenntnis der Verluste, die jeder Zugaufenthalt ge bei schweren Zügen mit sich bringt, und das hierdurch ursachte Streben, alle nicht durchaus nötigen Fahrtu brechungen zu vermeiden. Die Missouri-Pacific Eisenbahnge schaft hat aus diesem Grunde vor einiger Zeit sehr lehrre Versuchsfahrten mit einem 2450 t schweren Güterzuge gem der unter Mitnahme eines Hilfstenders mit 37 m³ Wasser Aufenthalt über eine 260 km lange Strecke befördert wo ist. Die Great Northern wird diesem Beispiele folgen und Hilfe der 80 m³-Tender schwere Güterzüge über lange Stre ohne Fahrtunterbrechung fahren.

Diese Forderungen des Betriebes haben aber nicht nur Erbauer von Lokomotivtendern die Sonderaufgabe gestellt, sollen auch weiter dazu anregen, die Lage und Ausrüs der Wasserstationen eingehender Prüfung zu unterziehen sie auch hinsichtlich ihrer Wasserförder- und Wasserabgab richtungen vollkommen auf der Höhe sind, damit der durch großen Tender ermöglichte größere Aktionsradius der L motiven nicht teilweise dadurch wieder verschlechtert wird. unverhältnismäßig viel Zeit auf den Wasserergänzungsstati gehalten werden muß, weil zum Füllen der großen Tender langsam laufende Wasserkräne vorhanden sind. Geeignet gende Wasserstationen sollen deshalb den neuen Anforderu des Betriebes entsprechend ausgebaut werden, andere dag nur als Reserve und für untergeordnete Zwecke in Betrieb halten werden, wenn ihre völlige Beseitigung nicht in F kommen sollte.

Eine zweckmäßige Verteilung und Ausrüstung der Wasse tionen ist also wesentlich für einen geordneten Betrieb Dampflokomotiven. Dadurch, daß den Lokomotivtendern über alles wichtige Wasser bequem und schnell zugeführt w können die Bewegungen der Züge erleichtert und unnötige lange Zugaufenthalte vermieden werden, wodurch wieder Leistungsfähigkeit einer Strecke infolge kürzerer Besetzung Zügen vergrößert und somit die gesamten Betriebsausgaben mindert werden können.

— **Autobusdienst der Baltimore und Ohio Eisenbahn in York.** In neuartiger Weise hat die Baltimore und Ohio-Ei bahn, welche in New York keinen eigenen Endbahnhof bes den Autobus ihren Diensten nutzbar gemacht. Bisher end die Züge der Baltimore und Ohio-Eisenbahn in dem mitte der Stadt gelegenen Bahnhofe der Virginia-Eisenbahn. Da Vertrag mit dieser Gesellschaft in diesem Jahre ablief und erneuert wurde, mußte sich die Baltimore und Ohio-Eisenb nach anderen Möglichkeiten umsehen, ihre Züge nach New hineinzubringen. Dahingehende neue Verträge wurden des mit der Central-Eisenbahn von New Jersey abgeschlossen, d Bahnhöfe Jersey City und Newark nunmehr als Endbahn für die Züge der Baltimore und Ohio-Eisenbahn dienen. D Bahnhöfe haben jedoch den Nachteil, daß sie etwas außer der Hauptgeschäftstadt liegen und, da die Baltimore und O Eisenbahn eine recht ansehnliche Kundschaft aus der Hau schäftsgegend von New York (Insel Manhattan) hat, war naturgemäß darauf bedacht, sich diese zu erhalten dadurch, sie den geschäftlich nach New York reisenden Fahrgästen Verbindung zwischen ihren neuen Endbahnhöfen und der so bequem wie möglich machte. Es wurde deshalb ein be derer Autobusdienst zwischen dem neuen Endbahnhof Jersey und der Insel Manhattan sowie zwischen dem Bahnhof New und dem Stadtteil Elizabeth eingerichtet. Die erstgena Linie ist die bedeutendere, sie führt die Fahrgäste nach Verlassen des Zuges auf zwei Wegen mittels der Fähren

n Hudsonfluß nach dem Herzen der Geschäftsstadt. Hier sind den Endpunkten der Autobushaltestellen bequeme Warteme, Fahrkartenverkäufe und Gepäckannahmen eingerichtet, denen sich die Reisenden ihre Fahrkarten sogleich für ihre enbahnbestimmungsstation kaufen und ihr Gepäck aufgeben nen; unterwegs einsteigenden Fahrgästen werden die Fahrten im Wagen verkauft und auch ihr Gepäck besorgt, damit ischen Ankunft des Autobusses am Bahnhofe und der Abfahrt Zuges nur ganz geringer Aufenthalt vorgesehen zu werden ucht. Zu dem Zwecke sind auch besondere Bahnsteige geit, an die die Autobusse heranfahren, so daß die Fahrgäste den kurzen Weg über die Bahnsteige zu machen brauchen, in die bereitstehenden Züge zu gelangen.

Internationaler Verkehr.

— **Europa-Ferner Osten.** Wenn die Arbeiten der jetzt in Berlin enden Personen-Tarifkonferenz Europa-Ferner Osten die Gemigung der heimatlichen Aufsichtsbehörden finden, wird es n 15. Mai nächsten Jahres erreicht sein, daß in Berlin, Paris, m, Prag usw. durchgehende Fahrscheinbücher zur Ausgabe angen. Die Fahrkarte 2. Klasse Berlin-Tokio wird etwa RM kosten. Der Reisende wird die Wahl haben, über Riga r Warschau bis Moskau zu fahren und dann mit dem Anlußzuge von Moskau in einer Gesamtreisedauer von etwa Tagen Tokio erreichen und hier sein in Berlin abgefertigtes päck vorfinden. Die Länge dieses Weges beträgt 12 000 km, dem der Reisende durch sieben Zeitzonen fährt, d. h. siebenl muß er seine Uhr um eine Stunde vorstellen, um mit der itrechnung auf dem laufenden zu bleiben.

Der neue Tarifverband, der zur Einrichtung dieses Verkehrs gründet wurde, umfaßt 13 Länder, und zwar von Japan im en bis Frankreich und Belgien im Westen. Eine erhebliche hl von Vorschriften, Übereinkommen und Dienstanweisungen ßte entworfen werden, um die Abrechnung unter den einnen Eisenbahnverwaltungen sicherzustellen. Das Tarifheft, die Fahrpreise enthält, mußte auch noch die rechtlichen Behungen zwischen den Reisenden und den Eisenbahnen regeln, einzelne Eisenbahnverwaltungen den sonst geltenden allgeinen internationalen Bestimmungen noch nicht beigetreten ren. Bei den Verhandlungen und Vorschriften waren vier achen: Englisch (Japan und China), Russisch, Deutsch und anzösisch zu berücksichtigen.

Auch in diesem Verkehr spielte wieder eine erhebliche Rolle Frage der Behandlung des sogenannten Polnischen rridors. Es soll jetzt erreicht werden, daß ein Zugpaar n Berlin nach Eydtkuhnen und ein jede Woche verkehrender xuszug diesen internationalen Verkehr auch über die Rigaer rdlinie vermittelt. Um diesen Zug aber auch dem Ostußenverkehr zugängig zu machen und den Durchreisenden ch den Korridor völlige Freiheit von Zoll- und Paßförmlichten gewähren zu können, ist der Abschluß eines Staatsverges zwischen Polen und Deutschland in Aussicht genommen. Die Lösung dieser Aufgaben stellte an die Verhandlungsteilmer hohe Anforderungen und nur dem allseitig vorhandenen llen auf Erreichung des gemeinsamen internationalen Zieles ist zu verdanken, daß die Arbeiten bewältigt werden konnten. n 18. November findet die Schlußsitzung dieser Konferenz tt.

Wasserverkehr.

— **Die Basler Rheinschiffahrt im Jahre 1926.** Der Güterumlag in den Basler Rheinhäfen erreichte in diesem Jahre Zah, die sich denjenigen des Rheinschiffahrtsrekordjahres 1924 ern. Die Zahlen des Jahres 1926 gewinnen noch eine besone Bedeutung, wenn man berücksichtigt, daß in diesem Jahre ar die Rheinschiffahrt wieder von einem außerordentlich guten sserstand begünstigt war, sie aber auf der anderen Seite mit rtschaftlichen Umständen zu kämpfen hatte, die ihrem Verr außerordentlich Abbruch taten. Vor allem litt sie unter n Tiefstand der französischen und belgischen Valuta. Es wurn in diesem Jahre viele Güter, die sonst auf dem Wasserwege h Basel gelangt wären — und das wäre noch fast den gann August hindurch möglich gewesen — schon in den Seehäfen r doch in Straßburg der Rheinschiffahrt entrissen und den nzösischen Bahnen übergeben, wo die billigen Frachten ausutzt wurden. Da die deutschen Frachten den französischen epaßt wurden, gilt gleiches für den Verkehr ab Kehl über ichsbahnstrecken. Weiterhin hat sich in der Basler Rheiniffahrt der englische Kohlenstreik in negativer Richtung gewirkt: durch die große Kohlenausfuhr wurden die deuthen Niederrheinhäfen gut beschäftigt, dem Oberin wurde dafür der größte Teil des Kahnraumes entzogen, um hohen Sätzen die Ruhrkohlentransporte zu fahren. Endlich auch der Rückgang der Ausfuhr der Schweiz sein Teil zur chwerung der Rheinkonjunktur beigetragen.

In den 10 Monaten des Schiffahrtsjahres 1926 (I. bis X.) wurden im ganzen 269 187 t Güter in den Basler Rheinhäfen umgeschlagen; der gleiche Zeitraum des noch von einem bedeutend besseren Wasserstande begünstigten Jahres 1924 wies nicht viel mehr, nämlich 282 098 t auf. Über die Entwicklung des Güterumschlages 1926 in den Basler Rheinhäfen gibt am besten die nachfolgende Aufstellung einen Überblick:

	Berg	Tal	Gesamtumschlag 1926	1924
Januar	7 605	1 999	9 604	—
Februar	335	—	335	—
März	6 438	972	7 410	—
April	9 465	511	9 976	11 315
Mai	34 875	4 269	39 144	48 098
Juni	39 700	6 910	46 610	53 482
Juli	60 486	7 597	68 083	64 003
August	58 675	9 313	67 988	76 221
September	13 163	3 392	16 555	25 529
Oktober	3 019	463	3 482	4 250
	233 761	35 426	269 187	282 898 t

Das Verhältnis der Berg- zu den Talfahrten war während des Jahres 1924 : 3 : 1, im laufenden Jahre war es bedeutend ungünstiger und zeigte die Zahlen 3 : 1 nur im September, im übrigen stellte es sich auf 8,5 : 1, 5 : 1, 6 : 1, je nach dem Schwanken der Ausfuhrmöglichkeiten der Schweiz.

Bei den zu Berg beförderten Gütern stand Weizen obenan; bis Mitte August herrschte im Getreideumschlag eine lebhafte Tätigkeit, weil bis dahin noch Getreidesendungen, die vor der Zollerhöhung am 1. August eingebracht waren, umgeschlagen werden konnten. Auch das Kohlengeschäft war bedeutend. In weitem Abstand folgen Eisen, Petroleumpech, Benzin und Tonerde, Schwefel und auffälligerweise auch Zucker, der weniger zu den der Schiffahrt eigenen Güter gehört. Bei den Talgütern standen Erze (Gonzenerze) stets an der Spitze, von einiger Bedeutung waren Karbid, chemische Erzeugnisse und Rohasphalt; bei diesen letzten Gütern macht sich der Wettbewerb der Schiffahrt gegenüber den Eisenbahnen besonders bemerkbar.

Trotz der günstigen Ergebnisse des Schiffahrtsjahres 1926 ist die Rheinschiffahrt nicht zufriedengestellt. Sie behauptet, die Basler Hafenanlagen könnten ohne besondere Anstrengung einen dreimal größeren Verkehr bewältigen, aber der verhältnismäßig niedrige Wasserstand duldete die Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebes auf dem Rheine nur bis September; sie sieht die einzige Abhilfe in der Rheinregulierung, wodurch die Schiffahrtszeit, unabhängig von den Wasserstandsverhältnissen, bedeutend verlängert werden könnte, und belegt diese Forderung mit den ganzen Wasserstandszahlen. Tatsächlich betrug im September 1924 der Pegelstand 122 cm, im September nur 60,5 cm. Das sichtbare Bestreben der in Basel ansässigen Reedereien geht dahin, alle Massengüter (wie Kohle und Getreide) für die Rheinbeförderung zu gewinnen, Bestrebungen, die die Aufmerksamkeit der Eisenbahnen verdienten.

— **Eine tschechoslowakische überseeische Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Dieser Tage wurde in Triest durch H. Zdenkovic die Firma „First Czechoslovak Navigation H. Zdenkovic" gegründet, deren kaufmännische Hauptleitung sich in Prag befindet. Die Firma erhielt das Recht, die tschechoslowakische Flagge unter der Bedingung zu führen, daß ihr Besitzer, der südslawischer Staatsbürger ist, die tschechoslowakische Staatsbürgerschaft erhält. Die Firma wird den Verkehr zwischen Triest und Nordafrika betreiben.

— **Die bulgarischen Seehäfen.** Die beiden bedeutendsten bulgarischen Seehäfen sind Varna und Burgas. In früheren Jahren, als die Dobrudscha noch zu Bulgarien gehörte, stand Varna unbestritten an erster Stelle. Durch ihre Abtretung an Rumänien hat es einen großen und bedeutenden Teil seines Hinterlandes verloren; immerhin kann es auch heute noch als der leistungsfähigste Hafenplatz Bulgariens angesprochen werden, wenn auch seine Einfuhr gegenüber den Vorkriegsjahren von 150 000 auf 55 000 und seine Ausfuhr von etwa 200 000 auf 110 000 t im Jahre 1925 zurückgegangen ist. Demgegenüber hat Burgas seinen Einfuhrverkehr von etwa 120 000 t in der Vorkriegszeit nahezu gehalten; dagegen hat es in der Ausfuhr eine starke Einbuße erlitten, denn der Verkehr ist von rund 230 000 t in der Vorkriegszeit auf rund 100 000 t im Jahre 1925 zurückgegangen. Aber trotz dieses quantitativen Rückgangs ist die Ausfuhr von Burgas heute annähernd das Doppelte wert wie vor dem Kriege und dies ist vor allen Dingen auf die enorme Steigerung der Tabakausfuhr zurückzuführen. Burgas liegt im allgemeinen zu dem mittleren und westlichen Bulgarien tarifarisch günstiger als Varna, trotzdem die geographische Entfernung annähernd dieselbe ist. Diese Bevorzugung von Burgas ist auf bahnbauliche Gründe zurückzuführen, insofern beispielsweise die Bahnverbindung von Varna mit Sofia durch schwierigeres Gelände führt

als die von Burgas nach Sofia, und dadurch ergibt sich eine tarifkilometrische Differenz von 110 km zu ungunsten von Varna. Die Entwicklung von Varna ist letzten Endes abhängig von Momenten, auf die Bulgarien selbst wenig Einfluß hat. Hierher gehört vor allem die Schiffbarkeit der unteren Donau. Ergeben sich dort Schwierigkeiten, so ist Varna für das südliche Rumänien der gegebene Hafen und tatsächlich profitiert Varna auch heute schon von allen Störungen, die im Bereich der Donaumündung auftreten. In dieser Hinsicht steht es selbstverständlich in scharfer Konkurrenz mit dem von Rumänien ausgebauten Konstanza, und diese Rivalität ist wohl einer der Hauptgründe, warum die schon so lange geplante Donaubrücke zwischen Giurgiu und Rustschuk, die eine glänzende Verbindung mit Bukarest herstellen würde, noch nicht gebaut ist. Die Bulgaren betrachten den Rückgang von Varna mit großer Sorge; ein Hauptmittel, ihn aufzuhalten, sieht man in der Absicht, ihm ein Freihafengebiet zu geben; dann aber wäre auch seine technische Vervollkommnung wünschenswert und seine eisenbahntarifarische Gleichstellung mit Burgas zu erwägen.

— **Panamakanal.** Der Gesamtverkehr durch den Panamakanal belief sich während des Ende Juni abgelaufenen Geschäftsjahres 1925/26 auf 26 037 448 t Güter oder um 9 % mehr als im Jahre 1924/25, aber um 3,5 % weniger als im Rekordjahr 1923/24. Auf den Nord-Südverkehr entfallen 8 037 097 t.

Kraftwagenverkehr.

— **Entwurf zu einer Kraftfahrzeugstraße Hamburg-Mailand.** Wie die Zeitschrift „Verkehrstechnik" meldet, liegt ein Bericht des Wirtschaftsamts der Stadt Frankfurt (Main) vor, über die von der Stadt Frankfurt (Main) am 11. September d. J. veranstaltete Besprechung der an einer Kraftfahrzeugstraße Hamburg-Mailand beteiligten Kreise. Danach hat die geplante Straße eine Länge von 830 km. Ausgehend von Hamburg verläuft sie durch die norddeutsche Tiefebene über Hannover nach Göttingen, um darauf Cassel, Gießen und Frankfurt (Main) zu berühren; von hier verläuft sie bis Basel in der oberrheinischen Tiefebene. Von Basel wird sie nach Zürich über den Gotthard (Paßhöhe 2100 m) nach Bellinzona, Lugano und Chiasso führen, um schließlich auf italienischem Gebiet über Como nach Mailand und in der Fortsetzung nach Genua zu gelangen. Hervorgehoben ist, daß rund 75 % der Straße auf Teilstrecken entfallen. Für die Straße sind kurze Anschlüsse an benachbarte Städte, z. B. Bremen, Braunschweig, Wiesbaden, Mainz, Offenbach, Stuttgart und Straßburg, vorgesehen. Für später ist der Anschluß einer Straße durch das Kinzigtal und durch Thüringen nach Berlin geplant.

Die Fahrstraße soll eine Breite von mindestens 8 bis 9 m erhalten; für den Grunderwerb soll jedoch eine Breite von etwa 20 m vorgesehen werden. Auch soll die Straße mit Baumreihen versehen und auf beiden Seiten eingefriedigt werden; für die Straßendecke ist Asphalt oder Beton in Aussicht genommen. Um Ortschaften, einschließlich der Großstädte, soll die Straße nach Möglichkeit herumgeführt werden. Überhaupt soll die Kraftfahrzeugstraße für Fußgänger, Radfahrer und Pferdefuhrwerke verboten bleiben. An bestimmten Stellen sollen Tankstellen eingerichtet werden, wo auch kleinere Reparaturen erledigt werden können.

Für den Bau soll, dem Vernehmen nach, amerikanisches Geld bereits zur Verfügung stehen. Die Kosten des Projektes von Hamburg nach Basel werden auf nicht weniger als rund 200 Mill. ℳ geschätzt, wobei bei einer Straßenbreite von 25 m (einschl. Schutzstreifen) die Baukostensumme ohne Grunderwerb mit 137 000 ℳ je Kilometer und der Grunderwerb mit 2000 bis 5000 ℳ je Kilometer angenommen ist. Für die Benutzung der Straße sind Jahresraten in Höhe von etwa 500 ℳ als angemessen angesehen worden.

Zur Durchführung der geplanten Kraftfahrzeugstraße ist ein Verein gegründet worden, der u. a. die Trassierung nach einheitlichen Gesichtspunkten festlegen soll; der Verein hat seinen Sitz in Frankfurt (Main). Soweit der angezogene Bericht.

Der Verwirklichung des großzügigen Planes dürften eine ganze Reihe von Gründen und Schwierigkeiten gegenüberstehen. Wir möchten die Notwendigkeit und die Rentabilität einer solchen Verkehrsstraße bezweifeln.

Allgemeines.

— **Eisenbahnmuseen.** Das älteste deutsche Verkehrsmuseum mit einer besonders reichhaltigen Eisenbahnabteilung befindet sich in Nürnberg, das jetzt neu geordnet ist und besonders bemerkenswert ist durch die vielen in 1 : 10 gehaltenen Modelle der bayerischen Lokomotiven und Wagen. Alle diese Modelle sind Gesellenstücke der Lehrlinge der bayerischen Eisenbahnwerkstätten, so daß sie auch Zeugnis ablegen von der handwerklichen Höhe des Facharbeiternachwuchses.

In München ist es die Eisenbahnabteilung des Deutschen Museums, die sich eines ganz ungewöhnlich großen Zuspruches erfreut. An die Frühzeit der Dampflokomotive erinnert hier eine naturgetreue Nachbildung der Lokomotive Puffing Billy von Hedley aus 1813. Besonders sehenswert ist auch die Abteilung Bergbahnen, die bis zur Zugspitzbahn fortgeführt ist.

Die Abteilung enthält u. a. weiter die erste brauchbare Straßenlokomotive, von Werner Siemens 1879 für die Berliner Gewerbeausstellung geschaffen, die Stammutter aller späteren elektrischen Lokomotiven. Sie hat für die Strombahn also ungefähr dieselbe Bedeutung wie Stephensons Rocket für die Dampfbahn.

Das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin zeichnet sich durch Modelle aus, die z. T. auch in dem großen Maßstabe von 1 : 5 ausgeführt sind und so alle Einzelheiten besonders deutlich erkennen lassen. Aber auch zahlreiche Urbilder sind vorhanden, die den Wert der Sammlungen beträchtlich erhöhen. Eine Besonderheit des Museums ist die weltberühmte Schienensammlung von Haarmann, unter dem Namen Osnabrücker Geleismuseum auch im Schrifttum oft behandelt. Es enthält die vollständige Sammlung aller Schienenarten, Weichen und Verbindungsstücke.

Österreich besitzt in Wien eine sehr wertvolle Eisenbahnsammlung im Technischen Museum gegenüber dem Schlosse Schönbrunn. An die erste Eisenbahn auf dem europäischen Festlande erinnert hier eine Eisenbahnkutsche der Linz-Budweiser Bahn. Eine der ersten Lokomotiven, die in Österreich Dienst tat, die Ajax, hat hier einen Ehrenplatz gefunden. Modelle der berühmten Gölsdorf-Lokomotiven führen die Sammlung bis in die jüngste Zeit. Unmittelbar neben der Eisenbahnsammlung hat der erste mit Verbrennungsmaschine ausgestattete Kraftwagen aus dem Jahre 1875 — zehn Jahre vor den nächsten! — von Siegfried Marcus einen Ehrenplatz.

Die Schweiz besitzt seit einigen Jahren in Zürich, nahe dem Hauptbahnhof, ein kleines, aber sehenswürdiges Eisenbahnmuseum, das wertvolle Stücke zur Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens und eine sehenswürdige Modellsammlung zur Entwicklung der Elektromotive enthält. Es ist anzunehmen, daß sich dieses Museum zu einer Sonderschausammlung des Gebirgs- und Bergbahnwesens entwickeln wird.

In gewissem Sinne gehört auch die Eisenbahnsammlung des Technischen Museums in Prag hierher — es ist in einem Palast auf dem Hradschin in nächster Nähe der Burg und des Veitsdomes untergebracht.

Im weiteren Auslande ist vor allem das Victoria- und Albert-Museum in South Kensington in London, gewöhnlich kurz Kensingtonmuseum genannt, anzuführen, das wahre Schätze aus der Erstlingszeit des englischen Eisenbahnwesens enthält, also aus der Jugendzeit des Eisenbahnwesens überhaupt. Den geistigen Mittelpunkt bildet Stephensons Rocket, um die sich viele andere Lokomotiven und Modelle scharen.

Wertvolle Stücke sind aber auch in anderen englischen Städten zu finden. So steht vor dem Bahnhofe Darlington Stephensons Locomotion, die erste Lokomotive der ersten, am 27. September 1825 eröffneten Eisenbahn von Stockton nach Darlington. Das Museum in Edinburgh enthält manches Prunkstück aus der Frühzeit der Eisenbahn und auch bei verschiedenen Eisenbahnverwaltungen finden sich wertvolle Schaustücke.

Das Conservatoire des Art et Métiers in Paris birgt in seiner reichen Eisenbahnsammlung viele berühmte Stücke, so den Dampfwagen Cugnots aus dem Jahre 1770 und viele Modelle aus der Frühzeit der Eisenbahnen in Frankreich, die reich waren an wissenschaftlich wertvollen Leistungen.

Die Vereinigten Staaten Amerikas besitzen noch kein eigentliches Technisches Museum, obwohl die Schaffung des Deutschen Museums eine Bewegung ausgelöst hat, deren Ziel die Errichtung eines großen amerikanischen Museums in Washington ist, in dessen Staatsmuseum übrigens wertvolle Stücke schon der Umstellung harren. Die ersten amerikanischen Lokomotiven sind hier zu sehen und die wichtigsten Erinnerungsstücke aus der Entwicklung der amerikanischen Großbahnen.

Ein eigenartiges Eisenbahnmuseum besitzt New York in der Vorhalle des Centralbahnhofes, wo einer der ersten amerikanischen Eisenbahnzüge aufgestellt ist und viele Modelle Platz gefunden haben. Das Museum erfreut sich großen Zuspruches der Reisenden. Bei der großen Liebe des Amerikaners zu seinen Eisenbahnen ist das Interesse für alle solche Schaustellungen sehr verständlich.

Neben den erwähnten großen Sammlungen gibt es fast in allen Hauptstädten Sondersammlungen, die vor allem dem Fachmann manches bieten. Solche Sammlungen gibt es in Budapest, Dresden, Karlsruhe, Stockholm und neuerdings in Utrecht, um nur diese abschließend zu erwähnen.

Ing. E. J.

— **Von der Friedrich-List-Gesellschaft.** Die Friedrich-List-Gesellschaft, über deren Gründung und Zweck wir in Nr. 11 d. J. berichteten, hat bereits eine erfolgreiche Tätigkeit entwickelt. In einer Mitgliederversammlung vom 14. November 1925 in Berlin wurde die endgültige Satzung aufgestellt und die Wahl des geschäftsführenden Vorstandes erledigt. Gleichzeitig wurden f

nde um die Listforschung verdiente Herren zu Ehrenmitgliern gewählt: Wirkl. Geh. Rat v. der Leyen, Berlin, Geh. Rat of. Dr. Eheberg, Erlangen, Präsident des Statistischen Am- Losch, Stuttgart, Dr. Max Hoeltzel, Stuttgart; außerm der inzwischen am 20. Februar d. J. im Alter von 84 Jahren rstorbene Nestor der deutschen Nationalökonomen, Geh. Rat of. Dr. F. G. Knapp, früher in Straßburg, zuletzt in Darmdt.

ie erste Tagung der Friedrich-List-Gesellschaft fand am und 29. Mai d. J. in Berlin statt. In der Sitzung des geschäftsirenden Vorstandes wurde beschlossen, die Mitgliederversammig in weitere Kreise zu tragen und „Mitteilungen" für die Mitder herauszugeben. Diese sollen in zwangloser Folge über Tätigkeit der Gesellschaft und den Stand der wissenschaftien Arbeiten berichten, zugleich aber auch das Organ darllen, in dem die Mitarbeiter die Ergebnisse ihrer Forschungen derlegen. In der Sitzung des Gesamtvorstandes unter Vorsitz Ministers a. D. Saemisch, hielt Dr. Sommer, Heidelberg, en Vortrag über „die Bedeutung der Pariser Preisshrift Friedrich Lists". Dr. Sommer ist es nämlich ungen, diese von Friedrich List 1838 der Pariser Akademie gereichte, bisher für verschollen gehaltene Preisschrift im zember 1925 in Paris wieder aufzufinden. Sie steht, wie aus Vortrag hervorging, an Gehalt und Stärke kaum hinter dem tionalen System" zurück. Der Vortrag wird in Nr. 3 der teilungen erscheinen. (Eine kurze Abhandlung wird auch in t 5 von Schmollers Jahrbuch 1926 darüber berichten.) Im schluß an diese Sitzung wurde in der alten Aula der Berliner versität die erste öffentliche Veranstaltung abgehalten, zu Vertreter aller wichtigen Reichs- und Landesbehörden erenen waren; ferner waren namhafte Vertreter der Wissenaft und der Presse sowie des Handels und der Industrie anend. Den Festvortrag hielt hierbei Prof. William Notz der Georgetown-Universität in Washington über „Friech List in Amerika". Auf Grund neuaufgefundenen erials zeigte er die noch wenig bekannte amerikanische Tätig- Friedrich Lists in ihrem vollen Umfange; hieraus war zum en Male zu erkennen, welch große politische Bedeutung List en Vereinigten Staaten in kurzer Zeit gewann. Dieser Vor- ist in Nr. 2 der Mitteilungen vom 15. Oktober 1926 abgekt. Nach dem Vortrage vereinigte ein gemeinsames Mittagn die Mitglieder mit ihren Gästen. In einem Schlußworte kte Prof. Dr. Lenz, Gießen, im Namen des geschäftsführen- Vorstandes allen Förderern der Friedrich-List-Gesellschaft, r denen er namentlich die deutsche Notgemeinschaft, die sche Akademie, die Stadt Reutlingen und die Reichsbahn-Geschaft hervorhob.

ls Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist durch ahl Reichsbahndirektor Ministerialrat a. D. Theodor tel in den Vorstand der Friedrich-List-Gesellschaft eingeen.

M—e.

Rechtspflege.

Berechnung einer Enteignungsentschädigung (Aufwer-). Im Mai 1925 (U. vom 5. Mai 1925, 16/25. VI. J. W., Heft 20 9. Oktober 1926, S. 364/365) hat das Reichsgericht Gelegengehabt, sich darüber zu äußern, wie die Grundsätze der vertung auf eine rechtskräftig gewordene Entschädigungsignung anzuwenden seien, und dieses Urteil hat es dann sozusagen durch ein weiteres, die gleiche Sache betreffenunterstrichen. (U. vom 22. Januar 1926. VI. 401/25.)

e Gründe des ersteren, die im allgemeinen denen des Obersgerichts Hamm folgen, sollen in verkürzter Weise wiederben werden:

r Kläger verlangte, daß die nach der Zeit der Enteignung ssene Summe dem heutigen Goldmarkwerte angepaßt le; er hätte nun zwei Wege gehen können, nämlich die über Betrag von 26 369 M. ihm zu Anfang 1923 zugesprochene ne von 87 285 M. oder ihren Betrag in seine Forderung einien oder aber an Stelle dessen den Goldmarkbetrag fordern en; demgemäß sei die Frage, mit welchem Betrage er sich zufrieden geben müssen, dahin abzustellen, wie hoch dieser sen wäre, wenn die heutigen Geld- und Wirtschaftsverhält- schon zur Zeit der Feststellung der Entschädigung belen hätten; hierbei wären aber nicht nur die Verhältnisse rundstücksmarktes an sich, sondern die allgemeinen Wirttserscheinungen zu berücksichtigen, sowie im Verhältnis etzigen Kaufkraft der Goldmark zu der früheren Friedens- zu erwägen, daß jene für Wirtschaftsbedürfnisse und o wesentlich gesunken ist, wenn sie auch für die meisten ögensanlagen, wie Aktien, Kuxe, Grundstücke, erheblich egen seien. Wenn nun aber das Berufungsgericht die oben nte Summe auf 34 914 Goldmark bestimme, weil gegen das 1909 der Goldstand nur etwa 40 % betrage, so übersähe es, selbst wenn die Kaufkraft der heutigen Goldmark geringer ls die der Friedensmark, die dem Kläger zuzusprechende ie niemals geringer, vielmehr sogar höher sein könne, als riedensmarkbetrag von 87 285, denn die Ansetzung von nur 40 % des Goldstandes des Jahres 1909 widerspräche den Erfahrungen des täglichen Lebens, nach denen die Kaufkraft noch erheblich gesunken ist. Deshalb wird das Berufungsgericht seine Berechnung klar zu stellen haben.

In einem ähnlichen Falle (vgl. J. W. vom 1./15. Juli 1925, Heft 13/14, S. 1525) hatte das gleiche Oberlandesgericht, nachdem die Entschädigung auf 227 205 Papiermark festgesetzt war, geprüft, welchen Wert das enteignete Grundstück im Jahre 1915, der Zeit der Beendigung des mit 92 724 M. endigenden Verfahrens, gehabt hatte, und wie hoch dieser nach der Inflation war; es standen dann hier die Summen von 320 000 M. und von 180 000 M. einander gegenüber und es wurde nun nicht, was sehr nahe lag, der Zwischenbetrag genommen, sondern man legte den derzeitigen Betrag der Kaufkraft, nämlich dreißig Hundertteile zugrunde und errechnete somit 68 000 M.

Würde man diese Berechnung unbesehen auf unseren Fall anwenden, so ergäbe sie für die Grundsumme den Betrag von 79 107 M., für den weiter zugesprochenen rund 26 200 M.; weder das eine noch das andere entspricht aber der Wahrheit oder kommt ihr auch nur noch nahe, besonders, wenn man erwägt, daß der eine Fall aus dem Jahre 1919, der andere aus dem Jahre 1915 stammt. Die Schwierigkeit besteht eben in beiden Fällen darin, daß weder eine ungerechtfertigte Bereicherung noch eine Schädigung des zur Hergabe von Gelände Gezwungenen eintreten darf und es somit nur darauf ankommt, den richtigen Schlüssel zu finden, um durch die Zahlung des alsdann in Goldmark Umgerechneten jenem den richtigen Wert zu ersetzen.

Das Berufungsgericht führte nun in der ihm von dem Reichsgerichte aufgegebenen, am 24. Juni 1925 gefällten Entscheidung (Hamm V) aus, es habe angesichts der in seinem früheren Urteile dargelegten Gründe keine Veranlassung, von seiner Feststellung abzugehn, daß dem Kläger noch über den im Entschädigungsfeststellungsbeschlusse genannten Betrag 87 285 M. zuzusprechen seien; wenn er nun aber mit Rücksicht auf die heute für Kosten, Stoffe, Löhne usw. sich erheblicher stellenden Aufwendungen eine Erhöhung jenes begehre, so verkenne er, daß nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts für die Berechnung der Entschädigung der Wert nach dem Zeitpunkte der Zustellung des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses zu ermitteln sei; unter diesem Gesichtspunkte habe es den Betrag von 87 285 M. errechnet und es käme deshalb nur noch darauf an, welcher Betrag nach dem Goldstande, d. h. nach der allgemeinen Kaufkraft der Reichsmark, heute jener Summe entspräche, die zu dem genannten Zeitpunkte 87 285 M. ausmache und den der Kläger auf 134 000 Goldmark beziffere.

Läge es nun auch durchaus nahe, den Dollarkurs als Maßstab der Umrechnung zu verwenden, so wäre dies doch aus dem Grunde abzulehnen, weil dieser Stand nicht schlechthin die innere, sondern hauptsächlich die äußere Kaufkraft der Mark darstelle; auch der Index bringe ihre allgemeine innere Kaufkraft nicht zuverlässig zum Ausdrucke, und zwar nicht nur wegen der nicht einwandfreien Art seiner Ermittelung, sondern weil er einseitig den Wert der wichtigsten Haushaltskonsumtionsgüter, nicht aber den anderer Wirtschaftsgüter, z. B. der Anlagewerte, berücksichtige. In Anbetracht der zwischenzeitlichen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse müsse man zu dem Ergebnis kommen, daß der Kaufkraft der Mark im Jahre 1919 heute eine von 1,20 M. gegenüberstände. Da nun der Kläger über den gezahlten Betrag des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses hinaus 87 285 M. nach Maßgabe der Wertermittlung zur Zeit seiner Zustellung zu beanspruchen habe, so entspräche dieser Summe ein Betrag von 104 742 Reichsmark, und zwar unter Einschluß der durch das frühere Urteil (vom 27. Juni 1923) zuerkannten 87 285 Papiermark. Auf der anderen Seite seien die inzwischen bereits gezahlten 34 914 Goldreichsmark in Abzug zu bringen, so daß somit zugunsten des Klägers 104 742 — 34 914 = 69 828 Reichsmark verblieben, zu denen noch Zinsen in Höhe von 4 % seit dem 15. März 1909 träten.

Das nun nochmals angerufene Reichsgericht trat in seiner Entscheidung vom 22. Januar 1926 (VI. 401/25) zwar der von dem Berufungsgerichte vorgenommenen Berechnung 1 M. = 1,20 M. bei, weil sie auf tatsächlichen Erwägungen beruhend nicht nachgeprüft werden könnte; es tadelte sie aber insofern, als das Berufungsgericht die zu leistende Entschädigung ganz nach den Geldverhältnissen, die zur Zeit des letzten von ihm gefällten, dritten Urteils bestanden, ausgerechnet habe, denn anscheinend seien auf jene Schuld im Dezember 1924 bereits 34 914 M. gezahlt. Infolge dieser Zahlung käme aber eine Umrechnung nach dem Goldstande, wie er zur Zeit der Fällung des letzten Berufungsurteils gewesen, nicht mehr in Frage, sie müßte vielmehr in dem Sinne vorgenommen werden, daß man feststellte, welchen Teil der Entschädigung diese Summe bei einer Umrechnung nach dem Goldstande zur Zeit der Zahlung schon deckte und dann für den Überrest weitere Angleichung an den Goldstand zur Zeit des letzten Berufungsurteils vorgenommen würde.

Da jedoch im Juli 1925 die Kaufkraft der Goldmark nicht wesentlich anders gewesen sei, als im Dezember 1924, so sei

rechnerisch kein falsches Ergebnis gewonnen, wenn der ganze Betrag nach dem Goldstande zur Zeit des letzten Berufungsurteils umgerechnet und davon der bereits gezahlte Betrag abgezogen sei. H.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1191 u. 1199.)

— Der Elektrokarren-Dienst. Für jeden Betrieb ist die richtige Lösung der Transportfrage unzweifelhaft eine der Grundbedingungen seiner Wirtschaftlichkeit. Die Verwendung von Elektrokarren in den verschiedenartigsten Betrieben hat sehr große Fortschritte gemacht. Eine noch ausgedehntere Inanspruchnahme dieses Transportmittels steht außer allem Zweifel, und es ist deshalb eine wichtige Aufgabe der Betriebsleiter, sich auf diesem Gebiete auf dem laufenden zu halten und an der Verbesserung und weiteren Ausbildung der vorliegenden Transportfrage nach Möglichkeit mitzuwirken.

Von solchen Erwägungen ausgehend, hält es die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin für angezeigt, ihre Kunden fortlaufend über die Erfahrungen bei Verwendung ihrer Karren zu unterrichten. Und zwar sollen diese Erfahrungen in einer fortlaufenden Reihe von Druckschriften unter dem Titel „Der Elektro-Karren-Dienst“ zusammengefaßt und diese Schriften allen Besitzern von AEG-Elektrokarren in zwangloser Folge kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Aufgabe des „Elektrokarren-Dienstes“ soll es sein, Anregungen für immer rationellere Ausnützung des AEG-Elektrokarrens zu geben; er soll den Kunden bei der richtigen Lösung der Transportfrage in ihrem Betriebe behilflich sein und einer inneren Zusammenarbeit zwischen der AEG und den Besitzern von AEG-Elektrokarren dienen.

Das im Druck vorliegende, 12 Seiten umfassende Heft 1 bringt folgende Abhandlungen: 1. Der Elektrokarren in der Maschinen-Industrie; 2. der Elektrokarren im Güterumschlagsverkehr der Eisenbahnen; 3. der Elektrokarren in der Zuckerindustrie, woran sich noch ein Gutachten der General Motors International A/S. in Kopenhagen über die Vorzüglichkeit der von der AEG. für ihren Betrieb gelieferten Elektrokarren anreiht.

Die an der Schaffung technischer Neuerungen besonders stark beteiligte Maschinenindustrie hat die Vorteile der elektrisch angetriebenen Kleinfördermittel frühzeitig erkannt; sie ist neben den großen Verkehrsunternehmungen für die Einführung des Elektrokarrens in Deutschland bahnbrechend gewesen. Darauf ist es auch zurückzuführen, wenn heute noch die in der Maschinenindustrie hinsichtlich der Förderung mit Elektrokarren gewonnenen Erfahrungen für die Verwendung dieser Fahrzeuge von besonderer Bedeutung und bis zu einem gewissen Grade auch wegweisend sind.

Aus einer Abbildung in der vorliegenden Druckschrift ist zu ersehen, welche Verminderung die Förderkosten in einem großen Werk durch die Einführung des Elektrokarrens erfahren haben. Es betragen: a) bei der Handkarrenbeförderung: Kapitaldienst 1 %, Unterhaltung 4 %, Löhne 95 %; b) bei der Elektrokarrenbeförderung: Kapitaldienst 2 %, Batterieerneuerung 1 %, Strom 1 %, Unterhaltung 4 %, Löhne 14 %; demnach Ersparnis an Transportarbeiterlöhnen bei der Elektrokarrenbeförderung gegenüber der Handkarrenbeförderung 78 %.

Die in einem großen Werkbetrieb für den Elektrokarrenbetrieb vorliegenden Verhältnisse sind selbstredend in wesentlichen Punkten ganz verschieden von den Verhältnissen, die für die Verwendung von Elektrokarren im Güterladedienst maßgebend sind. Immerhin steht aber auch hier schon unzweifelhaft fest, daß der Elektrokarren überall da wirtschaftlich ist, wo die örtlichen Verhältnisse seine Verwendung ermöglichen und genügend Gütermengen zur Ver-, Ent- oder Umladung aufkommen. Der Erfolg der Elektrokarrenbeförderung drückt sich aber hier nicht nur in einer zum Teil recht erheblichen Ersparnis an Arbeitskräften aus, sondern auch in der Beschleunigung des Ladegeschäftes, der Kürzung der Beförderungsdauer für Stückgüter, Erleichterung der Arbeit, Schonung der Güter usw. Im Gepäck- und Eilgutverkehr sind die Vorteile namentlich dann sehr groß, wenn es sich um die Verbringung von Gütern nach und von entfernter gelegenen Ladestellen sowie um die Erreichung günstiger Zuganschlüsse oder zur Vermeidung von Zugverspätung handelt.

Auf den Güterböden steht einer ausgiebigeren Verwendung des Elektrokarrens vielfach noch die für diesen Betrieb nicht günstige Podienanlage und zum Teil auch eine wenig geeignete Karrbahn hemmend im Wege. Hier wird allmählich eine entsprechende Aenderung und Umgestaltung der Anlagen anzustreben sein, wobei ganz besonders auch auf eine ausgiebige Verwendung von Anhängewagen (Bolderwagen) Rücksicht genommen werden muß, denn nur hierdurch kann erreicht werden, daß der Hauptteil aller anfallenden Güter auf die Elektrokarrenbeförderung übergehen kann.

Die Frage der Bereitstellung geeigneter Anhänger für Güterbodenbetrieb ist noch nicht befriedigend gelöst. I steht im Zusammenhang die Schaffung von geeigneten überbrückungen, damit die beschwerliche und unsichere D fahrt durch Wagen vermieden und der Elektrokarrenbe übersichtlicher, stabiler und auch intensiver gestaltet den kann.

Die Elektrokarren sind auf Güterböden, namentlich häufig durch Eisenbahnwagen hindurch gefahren werden einer großen Beanspruchung ausgesetzt. Es kommt dazu, die Bedienung der Elektrokarren in der Regel von Pers übernommen werden muß, die nicht technisch vorgebildet Mit Rücksicht hierauf ist es vor allem notwendig, eine Bat von geringster Empfindlichkeit zu wählen, weshalb gegen der Gitterplattenbatterie die weniger empfindliche Groß flächenbatterie den Vorzug verdient.

Aus der vorliegenden Mitteilung interessiert noch beso der wirtschaftliche Erfolg, der durch eine verbesserte Betr organisation auf einem rheinischen Industriewerk bei Ver dung von 8 AEG-Elektrokarren erzielt worden ist. Wie bildliche Darstellung zeigt, sind die Kosten für 1 tkm von 1, im Monatsmittel Januar auf 0,97 ℳ im Monatsmittel Apri fallen. Gleichzeitig ist die Förderleistung von 2000 auf 250 gestiegen. Außerdem sind durch die bessere Betriebsorga tion die Unterhaltungskosten für die Fahrzeuge von 0,28 ℳ 0,08 ℳ zurückgegangen.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung (A. W. F. Berlin, Schadowstr. 1 b, hat in seinen „Richtlinien für schaftlichkeitsuntersuchungen im Förderwesen“ auch Fi zeige für eine vorteilhafte Betriebsführung bei der Verwen von Elektrokarren gegeben. — R.

— Mein Lebensweg und meine Tätigkeit. Eine Skizze C. Bach. Berlin 1926. Verlag von Julius Springer. V, 1 Preis geh. 4,20 M., geb. 5,10 M.

Selbstbiographien bedeutender Männer der Technik sind wenig vorhanden. Um so mehr ist es zu begrüßen, wenn Altmeister der Hochschullehrer der Maschinentechnik seine benserinnerungen hier niederschreibt. Schon der gewählte ist bezeichnend für seine Sinnesart. Er will einen kurzen A seines Lebens und seiner Arbeit in der Erwägung geben, bei der letzten Entwicklung der Verhältnisse in Deutsc „die heutige junge Generation doch vielleicht einigen N daraus ziehen könnte, wenn sie an dem tatsächlichen Ver eines Lebensganges sieht, in welchem Maße frühere Ge tionen festen Willen und unermüdliche Arbeit aufzubri hatten, um den Anforderungen des Lebens gerecht zu werde Die heutige Generation wird gut tun, sich zu vergegenwärt welcher Anstrengungen seitens der Bevölkerung Deutsch bei überaus sparsamer Lebensführung es bedurfte, um Deu land vom Agrarstaat zum Industriestaat, ebenbürtig den Län wie England usw. herauszuarbeiten, ferner um die recht sch Periode, die nach dem Wiener Krach 1873 einsetzte und bis in das nächste Jahrzehnt hinein sich erstreckte („billig schlecht“ lautete das Urteil, das 1876 von der Weltausstellu Philadelphia aus über die deutschen Industrieprodukt schallte), so zu überwinden, wie es geschehen ist. Die he Generation, die auf den Schultern der früheren Generation und fortgesetzt bereit gewesen ist, an dem Genuß der Fr dieser Anstrengungen früherer Generationen sich zu beteil hat das mit Dank anzuerkennen und hieraus die Pflicht zu nehmen, mit allen Kräften an dem Emporkommen unseres V landes zu arbeiten. Nicht ein Klagegewimmer oder Kla schrei kann helfen, sondern nur unermüdliche Pflichterfül in allen Schichten unseres Volkes und Leben gemäß dem Gr satze des „Streckens nach der Decke“; denn die alte Wahr ein Mensch muß soviel arbeiten, als erforderlich ist, um zu können, wird auch in Zukunft Geltung behalten.“

C. Bach, der am 8. März 1847 (im Hungerjahr) zu Stollb sächsischen Erzgebirge als Sohn eines Sattlers und Wagenb geboren wurde, schildert nach einer kurzen Erwähnung s Vorfahren zunächst das Leben im elterlichen Hause und in kleinen Städtchen, dann seine Kindheit, Schulzeit und we wechselvolle Laufbahn. Im Frühjahr 1878 erhielt er einen als ordentlicher Professor des Maschineningenieurwesens a Technische Hochschule Stuttgart und kam so auf den Platz er seine verdienstvolle Tätigkeit zum Wohle der deutschen T nik ausüben konnte. Er mußte bei den anfangs nur geri Mitteln schwer für den von ihm als notwendig erkannten teren Ausbau seines Lehrstuhles kämpfen, aber endlich gela ihm, die Errichtung eines Maschinenlaboratoriums und Materialprüfungsanstalt durchzusetzen. Dort hat er seine ja langen grundlegenden Versuche durchgeführt, deren Ergeb für die deutsche Technik von höchstem Werte waren. S Werke „Maschinenelemente“ und „Elastizität und Festig haben von hier aus ihren durch zahlreiche Auflagen bewies Siegeszug angetreten. Sein weiteres Streben galt aber der

kommnung der Ingenieurerziehung und weiter der Milderung Klassengegensätze, für die er oft in Wort und Schrift streitgekämpft hat. Er hat sich nicht gescheut, mit kühnem Mute gegen den Strom zu schwimmen und seine Überzeugung zu rechten. Das bezeugen die dem Buche beigegebenen Vorte zu den 13 Auflagen seiner „Maschinenelemente“, aus denen e Gedanken zu diesen wichtigen Fragen klar hervorgehen. h seinen Kampf gegen das Bestreben mancher Behörden, h oft weit ins einzelne gehende Bestimmungen vielen Induen Fesseln anzulegen, hat große Beachtung gefunden; ein piel bietet der ebenfalls mit abgedruckte Aufsatz „Zur Frage zulässigen Abweichungen der Flammrohre von der Kreis-“. Zur Ingenieurerziehung hat er bereits im Januar 1915 uf hingewiesen, daß es wichtig sei, „der heranwachsenden en Generation die Erziehungsarbeit zu widmen, die nötig ist, nach einer nicht zu langen Reihe von Jahren wieder zu den litätsleistungen zu gelangen, die für erfolgreichen Wettbe- auf dem Weltmarkt nötig sind. Diese Erziehungsarbeit sehr bedeutend sein und sie wird geleistet werden müssen.“ sehr die Ereignisse der letzten Jahre diese Sätze bestätigt n, ist bekannt. Sein Wort „Die Arbeitskraft der jungen Generation ist die Hauptsache“ gab ihm die Richtschnur für sein Streben und sein Eintreten für die Milderung der Klassengegensätze entspringt seiner heißen Vaterlandsliebe. „Wir Deutsche müssen ein kompaktes Ganzes bilden; alle Schichten des Volkes müssen zusammenarbeiten und in derselben Richtung ziehen, damit unser Vaterland aus seiner Not herauskommt. Statt uns gegenseitig zu bekämpfen, müssen wir durch gemeinsames Zusammenarbeiten möglichst hohe Leistungen zu erreichen suchen. Jeder gebildete Deutsche, insbesondere aber der Ingenieur, hat die Pflicht, daß er auch innerlich die richtige Stellung zu seinen Mitmenschen, insbesondere zu den Arbeitern, gewinnt; die Gesinnung ist das Maßgebende. Der Untergebene hat dafür ein feines Gefühl. Erst dann dürfen wir erwarten, daß der Wiederaufstieg unseres Vaterlandes gesichert ist. Je später diese Erkenntnis durchbricht, um so schwerer wird die Not werden, durch die Deutschland hindurch muß.“ Das sind Gedanken, denen jeder Deutsche zustimmen muß.

Darum sei dies Lebensbuch allen Deutschen dringend empfohlen. Dem greisen Verfasser, der noch immer weiter für seine Ideen in die Schranken tritt, wünschen wir noch einen langen, gesegneten Lebensabend. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

eichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). 15. November 1926 ist die Teilstrecke Dubeningken-ndgallen der vollspurigen Nebenbahnneubaustrecke dap)-Dubeningken-Szittkehmen mit dem Bahnhof 4. Klasse lgallen für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, nen- und Tierverkehr behelfsmäßig eröffnet worden. (Siehe die „Amtliche Bekanntmachung“ in dieser Nummer.)

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 191 vom 8. November 1926 an die Mitglieder des Personenverkehrs-Ausschusses, betreffend Versendung der Rundschreiben und Berichte in Angelegenheiten des Personenverkehrsausschusses;

Nr. V 395 vom 4. November 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

15. November 1926 wird die Teilke Dubeningken-Blindgallen der spurigen Nebenbahnneubaustrecke dap)-Dubeningken-Szittkehmen mit Bahnhof 4. Klasse Blindgallen rechts Bahn für den Personen-, Güter-, Ge-, Expreßgut-, Leichen- und Tierver- ohne Hochbauten und ohne feste e behelfsmäßig eröffnet werden. eschlossen ist die Annahme und eferung von Sprengstoffen, Fahren und Vieh in mehrbödigen Wagen. und Frachtstückgüter werden von nach Blindgallen nur unter den im chen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, sbahngütertarif Heft D, Stationsauf Seite VI unter der Abkürzung: ed“ veröffentlichten Bedingungen Ausnahme der Bedingung „b“) bert.

Bahnhof Blindgallen bleibt unbe-. Den Verkehr fertigt das Zugperab.

Züge werden nach den besonders fentlichten Fahrplänen verkehren. Personenzugfahrplan der Strecke p-Dubeningken-Blindgallen wird um ersonenzugpaar erweitert.

die neue Bahnstrecke gelten die bahnbau- und Betriebsordnung vom vember 1904 und die Eisenbahn-Verordnung vom 23. Dezember 1908. die Höhe der Tarifsätze geben die stellen Auskunft. (1206)

igsberg (Pr.), d. 8. November 1926.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft.
sbahndirektion Königsberg (Pr.).

bseröffnung der Kleinbahn Erfurt-Nottleben.

Kleinbahn Erfurt-Nottleben ist am ovember 1926 für den Personen-, k- und Güterverkehr, sowie für die lerung von Leichen und lebenden eröffnet. Sie ist normalspurig ür den Übergang beladener 20-t-Wagen geeignet. Die Beförderung des Güterverkehrs findet mittels Dampflokomotiven, der Personenverkehr mittels Triebwagen statt. An der Gesamtstrecke von 22 km befinden sich folgende Bahnhöfe, die alle für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet sind:

1. Erfurt-Nord Kleinbahn,
   a) Marbach
   b) Erfurt-West,
   c) Schmiera
   d) Bindesleben,
   e) Alach,
   f) Zimmernsupra-Töttelstedt,
   g) Ermstedt,
   h) Nottleben.

In Erfurt-Nord besteht Anschluß an die Reichsbahn, woselbst auch der Übergang der Stückgüter und Wagenladungen stattfindet. Auf den Kleinbahnstationen ist eine Kopframpe nur in Erfurt-West vorhanden. Es können daher Güter, zu deren Vor- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, nur auf Bahnhof Erfurt-West angenommen und nach dort zur Weiterbeförderung übergeben werden.

Ausgeschlossen ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen. Im übrigen ist die Kleinbahn zur Übernahme und Übergabe aller Güter geeignet. Die Züge werden nach dem besonders veröffentlichten Fahrplan verkehren. Für die neue Kleinbahnstrecke haben Gültigkeit: die Bau- und Betriebsvorschriften für nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb vom 15. Januar 1914 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908, soweit der besonders herausgegebene Kleinbahntarif gültig vom Tage der Betriebseröffnung abweichende Bestimmungen nicht enthält.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen sowie die Betriebsleitung der Kleinbahn in Erfurt Auskunft. Die Bahn gehört der gleichnamigen Kleinbahn-Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Erfurt. Der Vorstand genannter Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Merseburg führt den gesamten Schriftwechsel über den Betrieb.

Merseburg, den 12. November 1926.
Vorstand der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Erfurt-Nottleben. (1214)

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Personenhaltepunkt Groß Peterwitz (Westpreußen) wird vom 15. November 1926 ab unbesetzter Bahnhof 4. Klasse für Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr für Eilgut und Frachtgut. Kopf- und Seitenrampe ist in Groß Peterwitz (Westpreußen) nicht vorhanden. Nicht abgefertigt werden Eil- und Frachtstückgut, Sprengstoffe, Fahrzeuge, Vieh, Expreßgut und Leichen.

Königsberg (Pr.),
den 9. November 1926. (1210)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Freigabe der Eilgutabfertigung Wiesbaden Süd für den Verkehr von Eilgut in Ladungen.

Die Eilgutabfertigung Wiesbaden Süd wird ab 15. November d. J. auch für den Verkehr von Eilgut in Ladungen freigegeben. In der Abfertigung der Tiersendungen bleibt es jedoch bei den bisherigen Tarifbestimmungen.

Mainz, den 10. November 1926. (1209)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Mainz.

3. Güterverkehr.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Der Frachtsatz für 5 t der Abteilung VI des Tarifs wird in „331“ berichtigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 8. November 1926. (1194)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif 10e für Harze von Nadelhölzern zwischen bestimmten Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Kraft.

Berlin, den 9. November 1926. (1203)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 wird im Ausnahmetarif 1f (Schnittholz usw.) ein Frachtsatz für die Verkehrsverbindung Eisenstein-Gera-Debschwitz nachgetragen.

Berlin, den 9. November 1926. (1200)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 werden die Ausnahmetarife 2e, 14a und 18 durch Aufnahme neuer Stationen ergänzt.

Berlin, den 10. November 1926. (1204)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 wird im Ausnahmetarif 130 (Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr) die Station Wernigerode als Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 10. November 1926. (1199)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.

Ab 15. November 1926 werden die dänischen Schnittfrachtsätze nach Maribo und Saxkjøbing ermäßigt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. November 1926. (1192)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. November 1926: Einführung eines Ausnahmetarifes für Zement zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. November 1926. (1208)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. November 1926 werden die Frachtsätze der Abteilung XXXV für den Übergang Neu-Bentschen Grenze geändert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 13. November 1926. (1211)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. November 1926: Aufnahme von Stettin-Grabow als Empfangsstation in den A. T. 35. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 13. November 1926. (1212)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 18. November 1926 werden die Stationen Gemünden (Main) und Würzburg-Zell als Wasserumschlagstationen in das Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. nachgetragen.

Berlin, den 12. November 1926. (1215)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926: Aufnahme von Stationen in A. T. 31, 33, 34, 35, 35a, 41, 52, 53, 60, 88. Änderung von Frachtsätzen in den A. T. 35, 35a, 98. Änderung von Stationsnamen in den A. T. 38, 80. Streichung von Trampke in dem A. T. 119a. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 9. November 1926. (1193)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Schwedische Schnittsätze im Ausnahmetarif 11 für Chlorkalk und Chlor, verflüssigt, gelten ab 25. Dezember 1926 nur noch für Chlorkalk.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 9. November 1926. (1191)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer und deutsch-dänischer Güterverkehr, Tfv. 167 und 168.

Ab 22. November 1926 treten die Ausnahmetarife 19 bzw. 18 für schwefelsaures Ammoniak usw. in Kraft. In den A. T. 17 für Akkumulatoren des Tarifs 167 werden die Stationen Niederschöneweide-Johannisthal und Köln-Kalk Süd aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 11. November 1926. (1201)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Ausnahmetarif 104 H für Kali nach den Niederlanden in der Ziffer 1 „Frachtberechnung" der zweite Satz wie folgt geändert:

„Bei Auflieferung einer Mindestmenge von 80 000 t in einem Zeitraum von 12 Monaten von einem Versender während der Gültigkeit des Tarifs werden die tarifmäßigen Frachten für die Strecken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nachträglich im Rückvergütungsweg um 18 %, bei einer Mindestmenge von 100 000 t um 20 % gekürzt."

Köln, den 9. November 1926. (1198)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Entfernung Beckum-Herzogenrath-Grenze von 210 km in 201 km zu ändern.

Köln, den 9. November 1926. (1207)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. November 192[illegible] werden im Ausnahmetarif 41 (I[illegible] mittel zur Ausfuhr) die Stationen [illegible] heim (Main), Lampertheim, Man[illegible] Industriehafen und Oschersleben (I[illegible] als Versandstationen unter Abschnitt[illegible] tungsbereich (Zif. 2 C des Waren[illegible] zeichnisses) nachgetragen.

Berlin, den 10. November 1926. ([illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Auf den Seiten 4, 5, 6, 7, 8, 9, 1[illegible] 14, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 26, 28, [illegible] 41, 49, 53, 56 ist der Fußanmerkung [illegible] Tarifpunkt für die Umbehandlung" [illegible] beizusetzen: (Siehe auch Deut[illegible] Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft [illegible]

München, den 9. November 1926. ([illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung
Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittari[illegible]

Auf den Seiten 8, 10, 11 und 12 is[illegible] Fußanmerkung „Nur Tarifpunkt fü[illegible] Umbehandlung von Bahn zu Bahn" [illegible] beizusetzen: (Siehe auch Deut[illegible] Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft [illegible]

Das Beiwort „Landesgrenze" is[illegible] „Grenze" abzuändern bei Griesen ([illegible] Landesgrenze, Mittenwald Landesgr[illegible] Pfronten-Steinach Landesgrenze [illegible] Schellenberg Landesgrenze.

München, den 9. November 1926. ([illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung
Bayern.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-[illegible] bahnen im unmittelbaren Überga[illegible] Teil II Heft 3 vom 1. Juli 1926

Zu ändern ist:

Seite 30: Weil (Zaber) in W[illegible] (Zaber),

Seite 31: Altdorf b. Landshut in A[illegible] b. Landshut i. Bayern,

Seite 39: Hochstadt-Marktzeun in [illegible] stadt-Marktzeuln.

München, d. 11. November 1926. ([illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-litauischer Gütertarif, Tfv. [illegible]

Mit Gültigkeit vom 15. November [illegible] wird der deutsch-litauische Güter- [illegible] Tiertarif für den Verkehr zwischen [illegible] Reichsbahndirektionsbezirk Königs[illegible] und Litauen neu herausgegeben. E[illegible] zum Preise von 1 M. bei der Ausk[illegible] stelle der Güterabfertigung Ost Kö[illegible] berg (Pr.) und bei der Auskunftei[illegible] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft [illegible] lin Bahnhof Alexanderplatz erhältli[illegible]

Die Ausgabe vom 1. Juni 1924 [illegible] hierdurch aufgehoben.

Königsberg (Pr.),
den 8. November 1926. ([illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Mit Gültigkeit vom 15. November [illegible] werden die Stationen Ssol, Ssoljani[illegible] wody und Sslawjanski Kurort der D[illegible] bahn in den Deutsch- und litauis[illegible] wjetischen Gütertarif einbezogen.

Königsberg (Pr.),
den 11. November 1926. ([illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

:. 47. Berlin, den 25. November 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart.

Von **W. Hoff**, Staatsminister i. R., Wirklicher Geheimer Rat.[1])

e in den beiden bisherigen Ausgaben des Buches: „Das che Eisenbahnwesen der Gegenwart“, so ist auch in dieser , dritten Ausgabe besonderer Wert darauf gelegt, unter hluß von Erwägungen, Untersuchungen und Vorschlägen scher Art das deutsche Eisenbahnwesen in rein fachlichen ellungen so zu schildern, wie es sich der Gegenwart dar-.

im ersten Teile des Werkes enthaltenen Darstellungen um- alle Eisenbahnfachgebiete im weitesten Sinne. Auch an tellen, wo gedrängte Kürze geboten war, hat das Bestreben valtet, nicht unerörtert zu lassen, was nach eisenbahnfachischem Urteil nicht entbehrt werden kann, um einen umnden Überblick über den Stand unseres heutigen Eisenbahns zu gewinnen.

eisenbahnfachlichen Darstellungen beginnit einem kurzen Rückblick auf die Entstehung und Entung des deutschen Eisenbahnwesens. Äußere Gestalt und ebsführung des Hauptteils der deutschen Eisenbahnen, der sbahn, sind durch die großen weltgeschichtlichen Geschehder jüngsten Zeit wesentlich beeinflußt worden. Mit diesen ungen wird, menschlicher Voraussicht nach, auch noch für bare Zukunft zu rechnen sein. Unter solchen Umständen beschränkt sich die Schilderung des Werdeganges der deutschen Eisenbahnen auf die Anführung nur der wichtigsten Merksteine der Eisenbahnpolitik in der diesen Geschehnissen voraufgegangenen Zeit des Entstehens und der Entwicklung dieses wichtigen Verkehrszweiges. Von hervorragender Bedeutung für das Verständnis der gegenwärtigen Formung und Gesamtlage unserer Eisenbahnen sind hingegen die in rascher Folge sich aneinanderreihenden zahlreichen Vorgänge allgemeinpolitischer, technischer und wirtschaftlicher Art in der Zeit, in der in und nach dem Weltkriege die gesamte deutsche Wirtschaft tiefgreifende Umstellungen erfahren hat. Wie diese weltgeschichtlichen Vorgänge das Eisenbahnwesen beeinflußt haben, war daher eingehender zu schildern.

Aus den dieser geschichtlichen Schilderung folgenden Mitteilungen über die verschiedenen Arten, nach denen die deutschen Eisenbahnen auf Grund ihrer Eigentumsverhältnisse sowie in bau- und betriebstechnischer Hinsicht, nach Verkehr und Verwaltung und in anderen Beziehungen unterschieden zu werden pflegen, ist ein Überblick darüber zu gewinnen, wie verschiedenartig die Eisenbahnunternehmen sind, die dem deutschen Eisenbahnverkehr dienen. Überragend und führend ist die Reichsbahn. Immerhin verbleiben auch den neben ihnen noch bestehenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, den Privatbahnen und den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, ansehnliche Aufgaben des Verkehrs. Namentlich dem Kleinbahnwesen kann nach der Gesamtlage unserer Wirtschaft in der Zukunft noch recht beträchtliche Ausdehnung beschieden sein. Ansehnliche Landgebiete haben das Verlangen nach neuen Schienenwegen, die in manchen Fällen nur in einfachster Form sich als herstellbar erweisen werden, aber in dieser Form dringend nötig sind.

[1]) In dankenswerter Weise ist uns ein Abzug des ersten els des in Kürze in dritter Ausgabe erscheinenden s: „Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart“ zur Verg gestellt. Der Herr Verfasser dieses Teils, dessen „Einende Gesamtdarstellung“ einen Überblick über nhalt des Werkes gewährt, hat diese Gesamtdarstellung nseren Wunsch in nachstehender, gekürzter Fassung herlt. Wir werden auf das bedeutsame Buch demnächst zuommen. Die Schriftleitung.

Um die Bedeutung der fachlichen Darstellungen in den einzelnen Kapiteln über neuartige Einrichtungen in vollem Maße zu erkennen, ist es von Wert, den Umfang von Anlagen, die Zahl von Rüstzeugeinrichtungen, die Art und Menge von Betriebsleistungen, die Höhe von Wirtschaftsergebnissen usw. in allgemeinen Umrissen zu überblicken. Einige wichtigere statistische Mitteilungen werden erkennen lassen, daß die deutschen Eisenbahnen ein Verkehrswerkzeug umfassendster Art sind.

Im gegenwärtigen Verwaltungs- und Bewirtschaftungswesen der deutschen Eisenbahnen steht Verwaltung und Bewirtschaftung der Deutschen Reichsbahn noch mehr im Vordergrunde, als es bisher schon bei ihr und bei den vormaligen Staatsbahnen, aus denen sie hervorgegangen ist, der Fall war. Das zweite Kapitel dieses Buches befaßt sich deshalb ausschließlich mit der Verfassung und dem bisherigen Wirken der neuen Reichsbahn-Gesellschaft. Zur Betriebsführung der im Eigentum des Reiches verbliebenen Reichsbahnen eingesetzt, ist die Reichsbahn-Gesellschaft eine Schöpfung weltgeschichtlich schwerster Zeit, in der als politische Notwendigkeit angesehene Forderungen der Kriegsschädengläubiger des Reiches für die Betriebsform des Unternehmens den Ausschlag gaben.

Schwer lastet auf der die Allgemeinheit schonenden und fördernden Bewirtschaftung der Reichsbahn die Ungunst der Gesamtwirtschaft im Reichsgebiet. Zu den Bemühungen der Reichsbahn-Gesellschaft, sich in die ihr durch Gesetz zugewiesenen Aufgaben voll einzustellen, kommt angesichts der ungewohnten Form der Betriebsverwaltung und der Neuheit mancher Beziehungen zwischen dem Reich, den deutschen Ländern und der Reichsbahn-Gesellschaft das Bestreben, die politischen Notwendigkeiten für Reich und Länder mit den wirtschaftlichen Erfordernissen der Reichsbahn-Gesellschaft in möglichsten Einklang zu bringen.

Von hervorragender Bedeutung für Eisenbahnen und Volkswirtschaft ist der Zweig des Eisenbahnwesens, der nach dem Eisenbahnsprachgebrauch kurz als „Verkehr" bezeichnet wird. Er betrifft die Regelung der Beförderungstaxen und die Handhabung aller der Geschäfte, die mit der Abfertigung von Reisenden und Gütersendungen aller Art unmittelbar verbunden sind.

Nach den wirtschaftlichen Wirren, die durch den Weltkrieg und seine Auswirkungen hervorgerufen wurden, wird erst in der Gegenwart wieder von festeren Grundsätzen in der Verkehrspolitik unserer Eisenbahnen gesprochen werden können. Die schlimmsten Zeiten ungewöhnlich nachteiliger Schwankungen in der Verkehrstarifgebarung, die in den ersten Jahren der Nachkriegszeit hingenommen werden mußten, werden als im wesentlichen überwunden gelten dürfen. Andererseits werden die Maßnahmen, die mit der Einordnung des Eisenbahnverkehrswesens in zeitgemäße Regelungen verbunden waren, um so mehr Würdigung erheischen, als auf diesem Gebiete der den Eisenbahnen beiwohnende Einfluß auf die allgemeine Wirtschaft am unmittelbarsten hervortritt. Die irgend erreichbare Anpassung der Eisenbahntaxen an das Leistungsvermögen der Wirtschaft gehört mehr denn je in gegenwärtiger Zeit zu den wichtigsten Aufgaben der Eisenbahnverkehrspolitik.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend hat der Ausbau des deutschen Eisenbahngütertarifs durch ein neues, weitverbreitetes System von allgemeingültigen Ausnahmetarifen wohl als bedeutsamster Vorgang in der Verkehrstarifgebarung der neuesten Zeit zu gelten. Dieser Ausbau wird in der fachmännischen Darstellung ausführlich geschildert, indem zugleich auch über zahlreiche, für die Verfrachter zumeist vorteilhaftere Änderungen der Gütereinteilung berichtet wird. Zum Teil werden solche Neuerungen in dem stärkeren Wettbewerb, den die Lastkraftwagen den Eisenbahnen namentlich im Nahverkehr verursachen, ihren Grund haben. Noch nicht zu übersehen ist, zu welchen Ergebnissen die bereits im Jahre 1924 eingeleitete allgemeine Durchprüfung der Normaltarife im Eisenbahngüterverkehr kommen wird.

Die tariflichen Vorgänge waren natürlich auch mit manchen Umstellungen in der übrigen Handhabung des Verkehrs, namentlich des Güterverkehrs verbunden. Im Vordergrund diese anderer Neuerungen im Abfertigungswesen stand eine seh fassende Beschleunigung der Güter- und Tierbeförde namentlich durch die Erhöhung der Geschwindigkeiten Güter- und Eilgüterzügen, wobei insbesondere ein Netz sc fahrender Züge zwischen den großen Verkehrszentren er über dessen Umfang und Bedeutung für die Allgemeinhei erstmalig im Jahre 1926 herausgegebenes Güterzugkursbu die deutschen Eisenbahnen Auskunft gibt.

Der bauliche Zustand der Eisenbahnen ebenso wie die Unterhaltung der Bahnanlagen im Deut Reich im allgemeinen auf hoher Stufe, nachdem Rückständ der Kriegs- und ersten Nachkriegszeit inzwischen der H sache nach aufgeräumt werden konnten. Das Bahnnetz g zu denen, die sich durch eine hohe Durchschnittsdichtigkeit zeichnen.

Befriedigt ist aber das Bedürfnis nach Verdichtung Ausbreitung des Eisenbahnnetzes im Deut Reich noch nicht, doch sind einer Bautätigkeit, die auf dichtung und Erweiterung des Eisenbahnnetzes abzielt, von Beginn des Weltkrieges bis in die neueste Zeit engste Gre gezogen gewesen. Was von dem Eisenbahnunternehme Geldmitteln für solche Zwecke aufgebracht werden konnte, verhältnismäßig wenig und mußte fast ganz für solche führungen verwendet werden, die zur sicheren und wirtsc lichen Betriebsführung unter Zulassung erhöhter Geschwi keiten und vermehrter Zuglasten auf den vorhandenen Li unbedingt nötig waren. Erfreulich ist, daß der Reichs durch weitere Ausgabe von Vorzugsaktien nunmehr für grö Verstärkungen und Erweiterungen von Bahnanlagen wiede trächtlichere Geldmittel zur Verfügung stehen. Überdies das Reich der Reichsbahn-Gesellschaft Geldmittel zur setzung bereits früher begonnener Neubaustrecken und Er terungsbauten auf den vorhandenen Bahnen zur Verfügung stellt. Die Notwendigkeit, Arbeit für Erwerbslose zu scha spielt dabei eine Rolle. Vom Standpunkt des Eisenbahnwe ist jeglicher Wiederbeginn eines größeren Ausbaues uns Schienennetzes, wie immer er geartet sei, zu begrüßen. Ist mal ein Anfang gemacht, so wird sich zeigen, daß die dichtung des Schienennetzes und seine Ausbreitung auch noch unzulänglich bedachte Reichsgebietsteile dem allgeme Besten mindestens soviel Nutzen bringt, als er von der Be stellung von Geldmitteln zu anderen Zwecken erwartet den kann.

Wo in der schweren Nachkriegszeit die Bautätigkeit einse konnte, sei es bei wenigen Neubaulinien, sei es bei der gestaltung der vorhandenen Linien durch Gleiserweiter Neubau und Verstärkung von Brücken, Umbau und Verbe rung von anderen Anlagen, namentlich von Verschiebeb höfen sowie in der laufenden Bahnunterhaltung, tritt das streben der Eisenbahnverwaltungen in den Vordergrund, geringstem Geldaufwande die Bahnanlagen so zu formen un erhalten, daß sie den Forderungen sicherer Betriebshandhab gerecht werden. Durch neue Bau- und Berechnungsformen, vorteilhaft erprobte Stoffanwendungen und neuartige Arb weisen, Verbesserung maschineller Hilfsmittel usw. wurden deutsame Fortschritte erzielt.

Dem Betriebssicherungswesen ist von den d schen Eisenbahnen, namentlich von den früheren Staats-, jetzi Reichsbahnen, stets eine hohe Bedeutung beigemessen wor Vorkehrungen aller bekannten Arten sind erprobt und im F der Bewährung, auch mit großem Geldaufwande, eingeführt. Kriegs- und ersten Nachkriegszeiten haben die planmäßi Fortschritte auf diesem Gebiete gehemmt. Innerhalb der w schaftlichen Möglichkeit ist aber doch inzwischen wieder Stand unserer Sicherheitsanlagen erreicht worden, der sich denen der Eisenbahnen des Auslandes messen kann.

Besonders stark tritt die Wirkung der ungünstigen Geldv hältnisse der deutschen Eisenbahnen, namentlich der Reichsba im Hochbau zutage. Es hat bei uns ein starkes Umlern

diesem Gebiete stattgefunden. Mehr denn seit Jahrzehnten dem Weltkriege mußte in der Gegenwart der Grundsatz gten, die Hochbauwerke dem geschäftlichen Bedürfnisse anzusen und für weitere Ausgestaltungen der äußeren Formen kbar größte Einfachheit der Lösungen zu suchen.

n der Führung eines Eisenbahnunternehmens gilt als „Be. eb" im engeren Sinne das Bilden, Befördern, Verändern und flösen von Eisenbahnzügen mit allen dazu gehörigen Vorgen auf den Bahnhöfen und den Bahnstrecken. Der Natur Sache nach ist dieser Geschäftszweig von größter Bedeu für eine geordnete und erreichbar sichere Betriebsdurchrung und gleicherweise für eine ersprießliche Bewirtschaf jedes Eisenbahnunternehmens. Galt es doch, nicht nur die erheitliche Ordnung des Eisenbahnzugbetriebs wieder auf vorkriegszeitliche Höhe zu bringen, sondern auch durch lichste Anpassung des Zugbetriebs an die Verkehrsbedürfe zur Belebung des Verkehrs beizutragen und außerdem gste Betriebsweisen zu ersinnen und zu vervollkommnen, um mit den Zeitverhältnissen zwangläufig verbundenen wesentn Verteuerung des Zugbetriebes fühlbar entgegenzuwirken. sind Untersuchungsweisen erzielt, mit denen eine brauchbare ittlung der Selbstkosten des Betriebs in den vereedenen Beförderungsleistungen angestrebt wird. Können sichts des In- und Durcheinandergreifens der Verkehrsungen die Berechnungen auch nicht zu mathematisch genauen bnissen im Einzelfalle führen, so bieten sie doch eine gute ndlage für die Beurteilung der Entwicklung der Verhältie.

uf dem Gebiete des Baues von Eisenbahnfahrgen aller Art steht gegenwärtig das Bestreben der deutn Eisenbahnverwaltungen nach Einheitsbauarten stark im dergrund. Die Deutsche Reichsbahn hat die Führung und die eren Bahnen folgen ihrem Beispiel.

n bedeutsamsten war dies Bestreben im Lokomotivbau, der r den früheren Staatsbahnsystemen die immer geforderte eitlichkeit nicht finden konnte. Die nunmehr erreichten eitsformungen erstrecken sich auch auf zahlreiche einzelne e der älteren Lokomotiven und werden insoweit mit Beunigung im ganzen Gebiete wirksam. Als besonders besame Aufgaben der Gegenwart dürfen die Versuche und obungen, die mit Diesellokomotiven, Turbinenlokomotiven einer Hochdrucklokomotive im Gange sind, bezeichnet werden. Personenwagenbau konnte in jüngster Zeit die Bearbeitung 30 Einheitsentwürfen für Wagen der Hauptbahnen und der nbahnen abgeschlossen werden. Eine neuzeitliche Bauart D-Zugwagen wurde entwickelt, wobei auch eine vermehrte rische Wagenbeleuchtung angestrebt ist. Bemerkenswerte schritte machte auch der Schlafwagenbau. Für Güterwagen len insbesondere die Untergestelle einheitlich geformt und Bauarten von Wagen mit selbständiger Entladung fertiglt. Der Großgüterwagen erhielt Verbesserungen in der rt und konnte weiteren Verkehrsbeziehungen nutzbar get werden, soweit die Geldmittel für Neubeschaffungen ten.

m allgemeinen Abschluß kam die Ausrüstung der Güter n der deutschen Eisenbahnen mit der durchgehenden Zugse. Die Fortschritte, die durch diesen Ersatz der Handse durch die mechanische Bremse im Güterbeförderungsn erzielt werden, sind in betriebs-, verkehrs- und wirtschaftr Beziehung erheblich.

r auf allen diesen Gebieten der Vervollkommnungen der rten des Eisenbahnfuhrparks die Mitwirkung der beteiligndustriellen Werke bedeutsam, so ist leider die Zeit der ckhaltung der Eisenbahnverwaltungen mit größeren Befungen von Fahrzeugen noch nicht überwunden. Erst ein meiner namhafter Aufstieg der deutschen Wirtschaft wird wie anderwärts Wandel schaffen können. Hoffentlich ist er mehr fern.

t es von jeher als Regel gegolten, daß die deutschen Eisenn den Bau von neuen Eisenbahnfahrzeugen aller Art industriellen Werken überlassen, so ist es andererseits als grundsätzlich richtig betrachtet, daß die Unterhaltung des gesamten Fuhrparks den eisenbahneigenen Ausbesserungswerken vorzubehalten ist. Neuerdings ist das gesamte Werkstättenwesen der Reichsbahn von Grund aus neu geordnet worden. Der aufgestellte Umstellungsplan konnte inzwischen zum erheblichen Teile durchgeführt werden, wobei namentlich durch Zusammenfassung gleichgearteter Ausbesserungsarbeiten wesentliche Vorteile erreicht worden sind.

Die aus der Kriegszeit übernommene, äußerst mangelhafte und schädliche Ersatzstoffwirtschaft in der Fahrzeugunterhaltung ist gegenwärtig nahezu behoben. Die dieserhalb nötig gewesene gründliche Durcharbeitung aller Geschäftsvorgänge der Stoffbeschaffung hat auch zu einer einheitlichen Ordnung der Lieferungsbedingungen geführt. Hinzu kommt eine Reihe von Verbesserungen, die zum Zwecke wirtschaftlicherer Beschaffung und Verwendung der im Eisenbahnbetriebe in besonders großen Mengen benötigten Brennstoffe teils bereits eingeführt sind, teils noch erprobt werden.

Die erwähnte Umstellung des allgemeinen Fahrzeugunterhaltungswesens hat auch die Geschäftszweige wesentlich beeinflußt, denen die Sorge dafür obliegt, daß die im täglichen Betriebe benötigten Lokomotiven und Wagen sich in leistungsfähigem Zustande befinden und nach Möglichkeit während des Laufs leistungsfähig gehalten werden. Neuzeitliche maschinelle und elektrische Ausrüstungen sind in Bearbeitung, teilweise bereits in Erprobung.

Die weitere Ausdehnung des elektrischen Zugbetriebs auf deutschen Eisenbahnen ist durch die Ungunst der Zeitverhältnisse den Plänen gegenüber verlangsamt. Inzwischen sind noch wesentliche Verbesserungen an den vorhandenen elektrischen Betriebsanlagen, namentlich an den Kraftwerken, vorgenommen. Die Zuglasten und Zuggeschwindigkeiten auf den elektrisch betriebenen Bahnlinien konnten wesentlich gesteigert werden. Solche Erfolge verkehrlicher und wirtschaftlicher Art im Betriebe werden, wie erwartet werden darf, für eine Anzahl von geeignet gelegenen Bahnlinien über die Schwierigkeiten der Beschaffung von Geldmitteln für die erstmalige Einrichtung der elektrischen Anlagen hinweghelfen.

Unter den Verkehrsmitteln, die außer den Eisenbahnen der Allgemeinheit dienen, nehmen die Kraftwagen und das Luftfahrzeug insofern eine besondere Stelle ein, als sie Schöpfungen neuerer Zeit sind, weshalb dem Buche kurz gehaltene Ausführungen über diese beiden neuen Verkehrsmittel einverleibt wurden.

Diese Ausführungen wollen sich in den Streit der Meinungen darüber nicht einmischen, in welchem Ausmaße und von welchem Zeitpunkt ab es vom Standpunkt der Allgemeinheit berechtigt und möglich ist, den Kraftwagenverkehr hinsichtlich des Aufbringens seiner Kosten so zu behandeln, wie die Eisenbahnen, die den Schienenweg, den sie benutzen, auf eigene Kosten schaffen und unterhalten. Wie bei jeder anderen Neuerung wird die Allgemeinheit im Fortgang der Entwicklung des neuen Verkehrsmittels einen Ausgleich der verschieden gearteten Verhältnisse finden und so der Volkswirtschaft den größten Nutzen sichern. Das neue Kraftfahrzeug-Steuergesetz (1926) darf als ein Anfang dieser natürlichen Auswirkungen angesehen werden. Die Massenhaftigkeit und die Stetigkeit der Eisenbahnbeförderung wird dem Schienenweg unter den heute bekannten Verkehrsmöglichkeiten den ersten Platz auch weiterhin sichern. Nur rasten darf die Eisenbahnwelt nicht; sie muß mit allen Kräften darauf bedacht sein, den Eisenbahnverkehr, der nicht auf die Landstraße gehört, zu verbessern und zu möglichster Vollkommenheit zu bringen, um damit sich selbst und dem allgemeinen Besten zu nützen.

Der in kräftiger Entwicklung begriffene Luftverkehr verlangt, um nutzbringend zu wirken, große Geschwindigkeiten auf noch größere Entfernungen, insbesondere für die Ausführung

eiliger Reisen und für den raschesten Austausch von Eilsendungen. Er wird, in der Gesamtheit betrachtet, verkehrsmehrend auch für solche Verkehrsbeziehungen sein, deren Ausführung zum wesentlichen Teile im Verkehr auf festem Boden in die Erscheinung treten wird. Im übrigen wird sich mit der Zeit zwischen Eisenbahn- und Flugverkehr eine Gemeinschaftsarbeit herausbilden, durch die für beide Verkehrsarten ein Betätigungsfeld auf der Grundlage geschaffen wird, daß auf die Dauer jede Verkehrsart ihre Kosten tragen und einen angemessenen Gewinn abwerfen muß.

Von einer Darstellung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Post sowie den Wasserstraßen konnte diesmal aus besonderen Gründen abgesehen werden. Hingegen hat das neue Eisenbahnbuch durch einen zeiten Teil, der sich mit den städtischen Verkehrs- und Industrieanlagen befaßt, eine Ergänzung erfahren. Es handelt sich dabei um fachwissenschaftliche Sonderbearbeitungen über städtische Anlagen, die der Wirtschaft dienen und in ihrem Ausmaß nicht allein für örtliche Aufgaben, sondern vielfach auch für den weiteren Güteraustausch zu Land und zu Wasser von großer Bedeutung sind. Starkes Wachstum der Städte, ihre Versorgung mit Verbrauchs- und Gebrauchsgegenständen aller Art, Abfuhr industrieller Erzeugnisse, Umschlag zwischen Eisenbahn und Schiffahrt haben bedeutsame Industrie- und Verkehrsanlagen von Städten entstehen lassen. Manche Städte besitzen ausgedehnte Geländeteile, die sich mit solchen Anlagen umfangreicher und neuzeitlicher Art füllen. Sie gehören mit ihrem star[k]n Frachtverkehr in das Gesamtgefüge des heimatlichen Verke[hrs]wesens.

Das gleiche gilt für die Darbietungen der hein[i]schen Unternehmerwerke, die sich mit der Herstell[un]g des mechanischen Rüstzeuges der Eisenbahnen befassen. I[hrer] Aufnahme solcher Darbietungen dient der dritte Teil dies[es] Buches. Nach einem in Deutschland vom Beginn der Eisenba[hn]zeit fast durchweg festgehaltenen Grundsatze überlassen unse[re] Eisenbahnen, wie bereits erwähnt wurde, die Herstellung [de]r Oberbauteile, der Signal- und Sicherungswerke, der Fahrzeu[ge] und ihrer bedeutsamsten Teile sowie einer großen Menge ande[rer] Geräte den industriellen Unternehmen. Diese Wirtschaftszwe[ig]e sind, soweit sie als Lieferwerke der Eisenbahnen gelten, an [de]r Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens stark beteiligt. [Si]e wirken mit an der ohne Rast fortschreitenden Ausgestaltu[n]g und Vervollkommnung des technischen Rüstzeugs. Das geschi[eh]t in erster Linie zum Nutzen des heimischen Verkehrs; es geschi[eh]t aber auch zum Nutzen der deutschen Eisenbahnindustrie, die s[ich] dadurch kräftigt zur Mitarbeit auf dem Weltmarkt. Unt[er]nehmerwerke, die von deutschen Eisenbahnen als leistungsfä[hi]g und zuverlässig anerkannt werden, dürfen auch im Ausla[nd] guten Ruf beanspruchen.

Möge auch dies Buch zur Entfaltung deutscher Schaffenskr[af]t weit über die Reichsgrenzen hinaus an seinem Teile kräftig b[ei]tragen!

Die Rechtsstellung der Betriebsvertretungsmitglieder als Arbeitnehmer bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahnoberrat v. **Bezold**, Würzburg.

I.

Vor dem Kriege richteten sich die Rechtsverhältnisse der Arbeitnehmer der Deutschen Eisenbahnverwaltungen im wesentlichen nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) und nach den von den Verwaltungen in Anlehnung an die Gewerbeordnung erlassenen Arbeitsordnungen. Die durch die Revolution hervorgerufene staatliche Umwälzung änderte diesen Rechtszustand nach vielen Richtungen. Zunächst erkannte die von der Deutschen Nationalversammlung geschaffene neue Deutsche Reichsverfassung in ihrem Art. 165 die beiden Organisationen der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber sowie deren Vereinbarungen an. Damit wurden die Tarifverträge neben den Vorschriften des BGB. über den Dienstvertrag zu Reglern des einzelnen Arbeitsvertrags. Daneben versprach die Reichsverfassung den Arbeitern und Angestellten „zur Wahrnehmung ihrer sozialen und wirtschaftlichen Interessen gesetzliche Vertretungen" in Betriebsarbeiterräten, ferner die Schaffung von Bezirksarbeiterräten, die nach Wirtschaftsgebieten gegliedert sind, und den Reichsarbeiterrat. Die Zusage der Schaffung von gesetzlichen Vertretungen in Betriebsräten wurde durch das Betriebsrätegesetz (BRG.) und für die Reichsbahnen durch die auf Grund des § 61 des BRG. erlassene Betriebsräteverordnung (BRV.) eingelöst.

Während seitdem der jeweils geltende Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichsbahn (LTV.) neben den Bestimmungen des BGB. den Inhalt der einzelnen Arbeitsverträge bürgerlichrechtlich bestimmt, hat die Betriebsräteverordnung von öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkten aus weitgehend in die Dienstverhältnisse der Arbeitnehmer der Reichsbahn eingegriffen nicht nur insofern, als nunmehr die von der Eisenbahnverwaltung gemeinsam mit dem Hauptbetriebsrat erlassene Arbeitsordnung den Inhalt des Arbeitsvertrags in mancherlei Weise bestimmt (§ 70 Ziff. 7 BRV.), sondern auch dadurch, daß sie den Mitgliedern der Betriebsvertretungen eine besondere Stellung anweist. In den nachfolgenden Ausführungen soll, wie sich schon aus der Ueberschrift ergibt, weniger versucht werden, die rechtliche Stellung der Betriebsratsmitglieder nach dem Umfang ihres Betriebsratsamtes in jeder Richtung klarzustellen, als vielmehr ihre Gebundenheit durch den Arbeitsvertrag nach v[er]schiedenen Seiten zu beleuchten.

Wenn damit die Grenzen der Rechtsstellung der Betriebsra[ts]mitglieder als Arbeitnehmer der Deutschen Reichsbahngese[ll]schaft hauptsächlich vom Standpunkt des bürgerlichen Rec[hts] aus umrissen werden sollen, so bleibt hierbei die wichtige Fra[ge] außer Betracht, wie Arbeitnehmer ihr Amt als Betriebsräte m[it] lebendigem Leben zu erfüllen bestrebt sind. Wenn wir von d[en] Arbeitnehmerpflichten und den Fällen ihrer Nichterfüllu[ng] sprechen, so soll damit nicht ausgedrückt werden, daß sich die B[e]triebsräte ständig ihren Weg, eingeschränkt von Hinderniss[en] und Schwierigkeiten wie zwischen starren Pfählen, bahn[en] müßten. Alles Recht will nur die Form für ein Gemeinschaf[ts]leben geben, das von den Mitgliedern der Gemeinschaft als g[e]recht und frei empfunden wird: „Im Gesetz nur ist Freihei[t]." Wenn ein tüchtiger Mensch als Arbeitnehmer und Betriebs[rat] sicher die Ziele der Förderung der wirtschaftlichen Interess[en] seiner Kameraden sowie des Wohles der Reichsbahngesellsch[aft] verfolgt, so schließt diese Erscheinung, die wir als die Re[gel] ansehen, doch nicht aus, daß die rechtlichen Grenzen sein[es] Verhaltens und seiner Stellung als Arbeitnehmer aufgedec[kt] werden. So sollen die folgenden Ausführungen verstand[en] werden.

Ehe zu den einzelnen Fragen Stellung genommen wird, [sei] vorweg erwähnt, daß nach allgemeiner Auffassung das Betrie[bs]ratsamt öffentlich-rechtlicher Art ist; s. besonders die Entsch[ei]dung des Reichsgerichts, Jur. Wochenschrift (JW.) 1925 S. 7[...] mit § 34 BRV.

II.

Einfluß des Betriebsratsamtes auf Lohnanspruch und Arbeitszeit.

1. Nach § 34 und 20 BRV. darf notwendige Versäumnis v[on] Arbeitszeit eine Minderung der Entlohnung nicht zur Fol[ge] haben. Diese Bestimmung ist vor allem für die Betriebsrat[s]mitglieder von Belang, welche ganz vom Dienst entbunden sin[d], denn sie erhalten den Lohn, d. h. die wirtschaftliche Gege[n]leistung des Arbeitgebers gegen geleistete „gewerbliche" Diens[te]

dieser Ausdruck sei der Einfachheit wegen gestattet —, ohne daß gemäß § 611 BGB. solche Dienste vorgeleistet haben. Ein mittelbares gegenseitiges Verhältnis zwischen Arbeit und rgütung besteht hier also nicht. Der vom Dienst freigestellte beiter ist vielmehr grundsätzlich so zu behandeln, als ob er der Stelle, an der er sonst Dienst zu leisten hat, den Dienst leistet hätte.

2. Was hat darnach das vom Dienst befreite Betriebsratstglied erforderlichen Falles zu beweisen, wenn es für die it, für die es zur Wahrnehmung von Betriebsratsgeschäften m Dienst befreit ist, die Lohnforderung erhebt? Während Dienstverpflichtete im Bestreitungsfalle nachweisen muß, ß er seine Dienste vorgeleitet hat (Staudinger, Kommentar m BGB., Anm. 2 zu § 322 und § 614), muß er hier nur nachisen, daß er vom Dienst befreit war. Die Behauptung, daß seine Zeit nicht zu Betriebsratszwecken verwendet hat, müßte Eisenbahnverwaltung beweisen.

3. Das schließt nicht aus, daß das Betriebsratsmitglied, mmen Fälle seiner Verhinderung nach § 19 LTV. vor, um enstbefreiung ebenso nachsucht, wie jeder andere Arbeitmer; denn die Betriebsvertretungsmitglieder sind nur zur ahrnehmung ihres Amtes von der Dienstpflicht befreit, in Verhderungsfällen also an die Bestimmungen des LTV. § 19 genden, auch an die Bestimmung in Ziffer 2, wonach rechttig vorher die Erlaubnis zum Fernbleiben vom Dienst (hier m Amt) einzuholen ist. Ziffer 3 a. a. O. steht dem nicht im g, da es sich bei Fällen, in denen das Betriebsvertretungstglied an der Ausübung seines Amts verhindert ist, eben nicht seine **Tätigkeit** als Mitglied einer Betriebsvertretung Sinne dieser Ziffer 3 handelt.

4. Hat die Eisenbahnverwaltung Zweifel darüber, ob ein Beebsratsmitglied seine Zeit notwendig zu Betriebsratszwecken rwenden muß, so kann sie die Notwendigkeit des Umfanges Dienstbefreiung prüfen (Roser, Note 6 zu § 20 BRV.). Vermt ein nicht ständig vom Dienst befreites Betriebsratsmited mehr Dienstzeit, als die Verwaltung für notwendig hält, kann der Streit im Absetzungsverfahren (§ 43 BRV.) oder Einspruchsverfahren (§ 91, 92 BRV.) zum Austrag gebracht rden, wenn das Betriebsratsmitglied, ohne sich mit der Verltung geeinigt zu haben, vom Dienst wegbleibt (s. Reichseitsblatt 1921 S. 954). Handelt es sich jedoch allgemein um Frage, in welchem Umfange ein Betriebsratsmitglied für Führung seiner Betriebsratsgeschäfte zu befreien ist, so enteidet der Reichswirtschaftsrat (§ 89 Ziffer 3 BRV.).

5. Für den Lohnanspruch des vom Dienst befreiten Betriebssmitgliedes gilt der Grundsatz, daß keine Verdiensteinbuße treten darf (Roser, § 34 mit Note 5 zu § 20; s. d. näheren t). Hiermit ist jedoch der regelmäßige Arbeitsverdienstgang gemeint, nicht aber ein solcher, der durch ganz besone Umstände, z. B. durch Überzeitarbeit, erzielt wird. Dies ist h der Standpunkt der Ausführungsbestimmung zu § 20 BRV. Zweifelhaft kann darnach sein, ob ein Arbeiter die Rangierage, die er bisher erhalten hat, weiterbekommt in Stunden, er als Betriebsrat notwendig versäumen muß. Der Begriff Entlohnung im Sinne der BRV. fällt wohl nicht mit dem griff des Lohnes nach dem LTV. zusammen, wie auch Roser seinem Kommentar in Note 5 zu § 20 als Grundsatz anmt, daß keine **Verdienst**einbuße eintreten darf. Da die währung der Rangierzulage nicht von außergewöhnlichen ständen abhängt, wird sich ihre Weitergewährung in solchen llen vertreten lassen; eine Auslegung der mit dem Hauptriebsrat getroffenen Bestimmung durch die Hauptverwalg selbst wäre erwünscht.

6. Behauptet ein Arbeitnehmer, er hätte sich, wäre er nicht triebsrat geworden und vom Dienst befreit, zu einem besser lohnten Dienstzweig gemeldet und wäre dort untergekommen, muß er dies beweisen. Hierzu wird gehören, daß er nachist, er habe sich auf solche Posten tatsächlich gemeldet, auch nn er für seine Wahrnehmung infolge seiner Dienstbefreiung ht in Betracht käme. Wenn nach der Sachlage anzunehmen ist, daß ihm der angestrebte Dienst übertragen worden wäre, muß er, auch wenn er den Dienst tatsächlich nicht ausüben kann, so entlohnt werden, als nähme er ihn wahr.

Auch bei Leuten, die nur halbtägig vom Dienst befreit sind, kann es vorkommen, daß sie nicht in höher entlohnte Dienste eingeteilt werden können, z. B. in solche, welche in ununterbrochenem Schichtwechsel geleistet werden. Aber auch für ihre Entlohnung entscheidet nicht der Dienst, den sie infolge ihrer teilweisen Dienstbefreiung tatsächlich noch ausüben können, sondern derjenige Dienst, den sie ausüben würden, wenn sie nicht vom Dienst befreit wären.

7. Wenn der Arbeiter als Betriebsvertretungsmitglied auch Anspruch auf ungekürzten Lohn hat, so stellt die Ausübung des Betriebsratsamtes, wie schon oben ausgeführt, doch nicht seine wirtschaftliche Gegenleistung dar. Angenommen, ein vom Dienst freigestellter Betriebsrat wäre seinen Betriebsratspflichten offensichtlich nicht gewachsen, handelte zu langsam, ungeschickt und fehlerhaft, so läge darin keine mangelhafte „gewerbliche" Dienstleistung, die dem Arbeitgeber die Möglichkeit gäbe, etwa den Lohn zu kürzen. Ebensowenig könnte sich ein solcher Betriebsrat wegen Verweigerung der Annahme seiner Dienste beschweren (§ 615 BGB.), wenn seine Vorstellung bei der Dienststelle zu der Zeit, zu der er Betriebsratsgeschäfte vornehmen wollte, aus Gründen, die innerhalb der Verwaltung zu suchen sind, nicht angehört würde.

8. Die Frage, wonach sich die Arbeitszeit eines vom Dienst befreiten Betriebsratsmitgliedes bemißt, beantwortet sich wie folgt:

Wenn bei äußeren Dienststellen ein Arbeiter zu Betriebsratszwecken befreit ist, diese Betriebsratsgeschäfte aber nicht vornimmt, ist der Grund der Dienstbefreiung nicht gegeben, und diese selbst fällt weg. Daraus ergibt sich, daß das Betriebsratsmitglied mangels entgegenstehender Vereinbarung zwischen Verwaltung und Betriebsvertretung grundsätzlich die gleiche Dienstzeit hat wie die den gewerblichen Dienst leistenden Arbeiter, auch wenn es vom Dienst befreit ist. Für Bezirksbetriebsratsmitglieder, die für die Wahrnehmung ihres Amtes vom Dienst völlig befreit sind und bei der Reichsbahndirektion ihren Dienst versehen (§ 1 BRV.), wird die Direktion in sinngemäßer Anwendung der Ausführungsbestimmungen zu § 34 BRV. Satz 2 mit dem Bezirksbetriebsrat dahin vereinbaren, daß ihre Arbeitszeit der Dienstzeit der Beamten der Direktion entspricht (§ 15 der Personalordnung schlägt hier nicht ein). Hinsichtlich der Frage der Nichteinhaltung der Arbeitszeit kann hier auf II Ziffer 5 und das dort angeführte Schrifttum verwiesen werden

III.

Verhältnis der Betriebsratspflichten zu den Arbeitnehmerpflichten.

Über das Verhältnis dieser beiden Pflichtenkreise zueinander sind die Meinungen geteilt. Es stehen sich vier Ansichten gegenüber.

a) Die erste vertritt den Standpunkt, die öffentlich-rechtliche Tätigkeit des Betriebsratsmitgliedes sei von den bürgerlichrechtlichen Pflichten des Arbeitnehmers völlig unabhängig; die Stellung des Betriebsratsmitgliedes sei nicht anders aufzufassen als die eines Beisitzers im Gewerbegericht; die Eigenschaft als Arbeitnehmer komme, so lange der Arbeiter Amtsträger sei, nicht zur Geltung. Wenn der Arbeiter außerhalb der Vollziehung des Arbeitsvertrags von einer höheren öffentlich-rechtlichen Berufung ergriffen sei, die seinen Tätigkeitskreis nach eigenen Gesetzen abgrenzt, seien für die Wahrnehmung dieser Tätigkeit nur die hierfür maßgebenden Gesetze entscheidend; das Ergebnis sei kein anderes, als wie es in der staatsrechtlichen Literatur bereits anerkannt sei im Verhältnis der Stellung eines Beamten, der zugleich Abgeordneter sei; so z. B. Sinzheimer in seiner Anmerkung zur Entscheidung des Landgerichtes Dortmund vom 15. Mai 1922, mitgeteilt in der J. W. 1922/1737.

b) Aufgebaut auf diese Ansicht führen andere aus, daß wohl unter Umständen Pflichtverletzungen, die sich ein Betriebsrat zu Schulden kommen lasse, auch den Arbeitsvertrag treffen; beides sei aber grundsätzlich zu trennen. Es sei zuzugeben, daß in der Praxis Verletzungen der Betriebsratspflichten gewöhnlich auch gegen den Arbeitsvertrag verstoßen; so Priebe im „Arbeitsrecht", 12. Jahrg., S. 439; ebenso auch Flatow in Note 7, 5. Absatz zu § 96 B. R. G. (10. Auflage), Urteil des Landgerichtes Dresden vom 19. III. 1924 in der neuen Zeitschrift für Arbeitsrecht 1926, S. 50, worin zum Ausdruck gebracht ist, daß ausnahmsweise in den Fällen, in denen die pflichtwidrige Ausübung des dem Betriebsratsmitglied übertragenen Amtes Charaktereigenschaften dieses Mitgliedes erkennen läßt, die sich mit seiner Dienststellung nicht vereinbaren, ein Schutz des Betriebsvertreters nicht mehr am Platz ist, wenn dem Arbeitgeber die Fortsetzung des Dienstverhältnisses nicht mehr zugemutet werden kann.

c) Dieser Ansicht steht eine dritte schroff gegenüber. Darnach hängt die Betriebsratsstellung vom Arbeitsverhältnis so ab, daß eines vom andern nicht gelöst werden kann in seinen Rechten und Pflichten; beide beeinflussen sich gegenseitig. Verstöße gegen Betriebsratspflichten schließen in der Regel auch Zuwiderhandlungen gegen die Arbeitnehmerpflichten ein. Ein Arbeitsverhältnis erschöpfe sich heute, wo die Arbeit des einen mit der des anderen in einer Arbeitsgemeinschaft steht und die Aufrechterhaltung des Betriebs bezweckt, nicht im einzelnen Arbeitsvertrag. Die Pflicht des Betriebsrates, die Wirtschaftlichkeit des Betriebs und den Arbeitsfrieden zu fördern, sei darnach nichts Neues, von der dem einzelnen Arbeiter obliegenden Pflicht nichts wesentlich Verschiedenes. Darnach müßten in der Regel Verstöße gegen die den Betriebsratsmitgliedern besonders auferlegten Pflichten zur Förderung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs und des Wirtschaftsfriedens zugleich Verstöße gegen die Arbeitnehmerpflichten darstellen; so Urteil des Landgerichtes Dortmund vom 15. Mai 1922 (JW. 1922, S. 1737) und Schmalz im „Arbeitsrecht", 11. Jahrg., S. 909.

d) Eine vierte Ansicht behauptet, daß ein Betriebsratsmitglied zwar nur entlassen werden könne, wenn es nicht bloß seine Betriebsratspflichten, sondern gleichzeitig auch seine Arbeitnehmerpflichten verletzt habe; er müsse sich aber eine besondere Beurteilung als Arbeitnehmer insofern gefallen lassen, als er an gehobener Stelle stehe und seine Arbeitnehmerpflichten ganz besonders gut erfüllen müsse. Lediglich deshalb könne eine Verfehlung eines Betriebsratsmitglieds gegen den Arbeitsvertrag so schwer wiegen, daß sie den Unternehmer zur fristlosen Entlassung berechtigte, während ein solcher Verstoß in der Person eines einfachen Arbeitnehmers nicht als wichtiger Grund zur Entlassung angesehen werden könne.

Wenn auch an diesem Platz zu den verschiedenen Ansichten Stellung genommen werden soll, so darf zunächst zu der unter a) geäußerten Ansicht gesagt werden, daß sie den öffentlich-rechtlichen Charakter der Betriebsratsstellung zu einseitig betont. Es würde vor allem einem allgemeinen Rechtsgrundsatz widersprechen, eine Sonderbestimmung (lex specialis), wonach Äußerungen von Reichs- und Landtagsabgeordneten in Ausübung ihres Berufes in der Reichsverfassung (Artikel 36) als straffrei erklärt sind, auf Betriebsräte anzuwenden. Zudem sind die Stellungen eines Betriebsrates und eines Volksabgeordneten doch zu verschiedenwertig. Der Vertretung des Gesamtwohles eines Volkes durch einen Volksgenossen steht die Vertretung der wirtschaftlichen Interessen der Arbeiter eines Betriebes durch einen einzelnen Arbeiter gegenüber. Stellt man sich das Letztere vor Augen, so läßt sich nicht einsehen, warum die Betriebsratsstellung grundsätzlich von den allgemeinen Arbeitnehmerpflichten befreien soll, wo doch der Betriebsrat als Arbeitnehmer von den Sonderinteressen des Betriebs, dem er zu dienen hat, mit umschlossen bleibt. Anderseits wird sich nicht bestreiten lassen, daß sich die beiden Pflichtenkreise teilweise widersprechen können. Alsdann werden zwar die beiderseitigen Pflichten in der Person des Betriebsratsmitgliedes weiter bestehen; die V[illegible]letzung der Arbeitnehmerpflichten wird ihm aber nicht als V[illegible]tragswidrigkeit angerechnet werden dürfen, wenn sie durch pflichtmäßige Wahrnehmung der allgemeineren Betriebs[illegible]pflichten bedingt oder zu entschuldigen ist. Im wesentlichen w[illegible] es auf die Anwendung des z. B. in § 193 RStrGB. ausgespro[illegible]nen Grundgedankens hinauskommen, im vorliegenden Fall [illegible] darauf, ob die Wahrnehmung berechtigter Interessen als [illegible]triebsrat die Verletzung der einzelnen Arbeitnehmerpflic[illegible] als verständlich und entschuldbar erscheinen läßt, ob also [illegible] allgemeinen Pflichten des Betriebsrates nur so ausgeübt wer[illegible] konnten, daß die den Betriebsrat als Arbeitnehmer treff[illegible] Pflicht unbeachtet bleiben mußte. § 193 gilt zwar bloß für [illegible] Tatbestand der Beleidigung und hat unmittelbare Bedeutung [illegible] für den strafrechtlichen Tatbestand; bürgerlich-rechtlich au[illegible] drückt würde aber eine Vertragsverletzung, wenn jemand [illegible] aus einem anderen Recht begeht, nicht als subjektive Vertr[illegible] widrigkeit zu betrachten sein (so auch hinsichtlich der [illegible]wendigkeit der subjektiven Rechtswidrigkeit Oertmann S. [illegible] Planck, Bemerkung zu § 628, desgleichen Kommentar der Rei[illegible]gerichtsräte Note 5 zu § 628 BGB.). Ist sich ein Betrieb[illegible] über den Umfang seiner Betriebsratspflichten unklar und [illegible] letzt er aus einer vermeintlichen Betriebsratspflicht heraus s[illegible] Arbeitnehmerpflicht, so wird es wiederum auf die Entschuld[illegible]keit seiner Meinung ankommen. Je mehr sich das Betriebsr[illegible]gesetz einlebt, desto weniger wird eine solche Behauptung [illegible]achtet werden dürfen.

Indem wir die Verschiedenartigkeit der bürgerlich-rechtlic[illegible] Arbeitnehmerpflichten und der öffentlich-rechtlichen Betri[illegible]ratspflichten grundsätzlich anerkennen, müssen wir der [illegible] unter a und c wiedergegebenen Ansicht widersprechen und [illegible] Ansicht unter b beitreten, ohne jedoch den Gedankengängen [illegible] Ansicht unter d beipflichten zu können. Die Betriebsratspfli[illegible]ten sind als solche durch das Betriebsratsamt in bestimmtem [illegible]fang gegeben, während beim Widerstreit die Betriebsratspflic[illegible] gegenüber den Arbeitnehmerpflichten schwerer wiegen kön[illegible] d. h. ihnen vorgehen können. Wie aber der Gedanke, daß [illegible] die Betriebsratspflichten als solche durch die Arbeitnehm[illegible]stellung erhöhen können, als unhaltbar bezeichnet werden [illegible] — Betriebsratseigenschaft ohne Arbeitnehmereigenschaft ist [illegible]möglich; die Betriebsratspflichten müßten als solche höher s[illegible] als sie das Betriebsrätegesetz vorschreibt —, so muß auch [illegible] umgekehrte Gedanke, daß sich die Arbeitnehmerpflichten [illegible] solche durch die Betriebsrätestellung erhöhen können, abgele[illegible] werden. Soweit sich beide Pflichtenkreise überschneiden [illegible] decken (dieses Bild gebraucht Priebe im „Arbeitsrecht"), [illegible] wohl eine Doppelpflicht des Arbeitnehmers sowie des Betri[illegible]rates vor, aber ohne daß die eine die andere erhöht. Jede and[illegible] Schlußfolgerung beruht auf einer Vermengung der bei[illegible] Pflichtenkreise.

Eine solche Erhöhung der Arbeitnehmerpflichten du[illegible] die Betriebsratsstellung läßt sich auch weder durch [illegible] Vorschriften des Dienstvertrags noch durch die der Arb[illegible]ordnung begründen. Darin werden die Pflichten eines Arb[illegible]nehmers aufgestellt ohne Rücksicht darauf, ob dem Arbeiter [illegible] Stellung eines Betriebsrates nach den öffentlich-rechtlichen [illegible]stimmungen des BRG. übertragen wird oder nicht. Auch [illegible] Betriebsrätegesetz, welches die Betriebsratsstellung umschre[illegible] kann zur Begründung einer solchen Ansicht nicht herangezo[illegible] werden. Bei klarer Scheidung jener Pflichtenkreise muß [illegible] die Annahme, das Betriebsratsmitglied habe infolge seiner [illegible]triebsratsstellung erhöhte Pflichten als Arbeitnehmer, als irr[illegible] bezeichnet werden.

Wenn somit eine sichere theoretische Grundlage für die [illegible]handlung von Streitfragen gefunden zu sein scheint, so w[illegible] einschränkend zugegeben werden müssen, daß sich nicht im v[illegible]aus für alle Fälle eine gültige Lösung wird finden lassen. [illegible] grundsätzlicher Anerkennung der Verschiedenartigkeit der [illegible]den Pflichtenkreise wird zuzugeben sein, daß die Verletz[illegible] von Betriebsratspflichten im einzelnen Fall vielfach eine V[illegible]

ng der Arbeitnehmerpflichten darstellen wird. Andererwird zugestanden werden müssen, daß im Ausnahmefall die
tzung von Betriebsratspflichten eine solche Gesinnung des
itnehmers offenbaren kann, daß dem Arbeitgeber die Fortng des Dienstverhältnisses nicht zuzumuten ist; (so auch
w, Anm. 10 zu § 39 BRG.).

e nunmehr die Pflichten, die sich nach der Arbeitsordnung
lem LTV. ergeben, daraufhin geprüft werden, wie weit sie
Arbeiter als Betriebsrat treffen, soll die Sonderfrage unterwerden, inwieweit außerhalb der „gewerblichen" Arbeit
Arbeitnehmer noch Pflichten treffen.

IV.

Außerdienstliche Pflichten des Arbeitnehmers.

Stellung eines Arbeitnehmers gegenüber dem Arbeitgeber
öpft sich nicht darin, daß er ihm die versprochenen Dienste
eisten hat. Wirtschaftlich gedacht, verfolgen beide mit
Vertrag ein Ziel, das nur durch ihr gemeinsames Wirken
cht wird. Vor allem in den Fällen, in denen der Arbeiter mit seiner Stellung während der Dauer des Dienstvers die Grundlage für sein wirtschaftliches Dasein erhält,
elt es sich regelmäßig darum, daß auch der Arbeitgeber nur
Hilfe der Arbeitnehmer seine wirtschaftlichen Zwecke vern und sich seine eigene wirtschaftliche Stellung erhalten
. Namentlich in der heutigen Zeit der großen Betriebe ist
dieses Abhängigkeitsverhältnis, dieses Aufeinanderangensein beider Teile etwas durchaus Bekanntes. Kann aber
rbeitnehmer seine wirtschaftliche Stellung nur dadurch findaß auch der Arbeitgeber seine Wirtschaft zu führen verso muß er, solange er im ungekündigten Dienstverhältnis
alles unterlassen, was die Wirtschaftsführung des Arbeits wesentlich stört und schädigt (§ 242 BGB.).

se Störung und Schädigung kann sowohl durch Worte wie
Taten stattfinden. In der Rechtsprechung ist anerkannt,
rhebliche Ehrverletzungen des Angestellten gegen seinen
errn einen Grund zur fristlosen Entlassung abgeben; vgl.
heidung des Reichsgerichts bei Reger 22, S. 170, Rechthung der Oberlandesgerichte Bd. 20, S. 202. Dabei wird es
Unterschied machen, ob ein Arbeiter in einer Gewerktsversammlung das Verhalten des Arbeitgebers vom Standt der Verfolgung seiner wirtschaftlichen Interessen aus belt, oder ob er öffentlich, etwa in einer Wirtschaft, vor
en das Ansehen seines Brotherrn schädigt. Im ersteren
wird unter Umständen eine Schädigung des Unternehmens,
uf das Vertrauen seiner Kundschaft angewiesen ist, nicht
eten, wohl aber im letzteren Fall. In Fällen geringer Ehrtzung, zu denen auch Geschäftsschmähungen gehören
en, würde unter Umständen das Verhalten des Arbeiters
Grund zur befristeten Kündigung geben, so daß das Geden Fall der unbilligen Härte nicht annehmen könnte. In
n Gedanken spiegelt sich die moralische Seite des alten
hwortes wider: „Wess' Brot ich ess', dess' Lied ich sing'".

s Gleiche muß hinsichtlich des tätigen Verhaltens des Arrs gelten. Er wird z. B. nicht durch Hilfeleistungen bei der
urrenz das Geschäft seines Herrn schädigen dürfen. Man
aber weitergehen und den Arbeiter in bestimmten Fällen
erpflichtet halten dürfen, drohende Schädigungen des Unterens des Arbeitgebers selbst abzuwenden. Man denke an
Fall, daß der Arbeiter die Entstehung eines Brandes im Bedes Arbeitgebers außerhalb der Arbeit wahrnimmt. Es ist
zweifelhaft, daß die Unterlassung einer Meldung des Braneine Vertragswidrigkeit darstellen würde; denn er kann
vom Arbeitgeber die Forterhaltung seiner eigenen wirttlichen Stellung verlangen, während er zusieht, daß die
dlage hierfür, nämlich das wirtschaftliche Unternehmen des
itgebers, zerstört wird.

se Erwägungen gelten in erhöhtem Maße für den Reichsbetrieb und seine Angestellten. Die Reichsbahn-Gesellschaft besorgt den Betrieb der Reichsbahn, der zu den Reichsaufgaben zählt, und zwar im Interesse der Volksgesamtheit. Er ist ein lebenswichtiger Betrieb. Wer in die Reichsbahn eintritt, widmet damit seine Dienste der Gesamtheit des deutschen Volkes und muß, jedenfalls solange er sich in ungekündigter Stellung befindet, alles vermeiden, was die Fortführung des Betriebes schädigen oder gefährden würde. Erfährt er, daß eine wesentliche Gefahr droht, so hat er die Pflicht, zu ihrer Abwendung beizutragen, auch wenn er sich außer Dienst befindet. Inwieweit den Reichsbahnarbeitnehmer diese Pflicht trifft, wird vom Einzelfall abhängen; von Bedeutung kann sein, welche Arbeit der Arbeiter bisher vorzunehmen hatte. Vollkommen klar wird z. B. der Fall liegen, daß ein Arbeiter, der den Streckengeher abzulösen hat, bei seinem Gang außer Dienst, der neben der Strecke herführt, wahrnimmt, die Strecke sei durch ein Naturereignis unterbrochen; er wird sofort alles tun müssen, um die Gefahr einer Zugentgleisung abzuwenden. Wir stehen nicht an, jeden Angehörigen der Reichsbahn, der ähnliches erlebt, hierzu für verpflichtet anzusehen. Das Gleiche würde für den Fall gelten, daß z. B. ein Arbeiter im Wirtshaus hört, wie neben ihm ein Anschlag auf eine Kasse der Reichsbahnanstalten verabredet wird, und zwar über den Rahmen der Anzeigepflicht nach § 139 StrGB. hinaus.

Von besonderer Bedeutung wird in diesem Falle die theoretische Frage sein, ob ein Arbeiter verpflichtet ist, z. B. von dem Vorhaben eines wilden Streikes der Verwaltung Kenntnis zu geben. Jedenfalls solange sich der Arbeiter in ungekündigter Stellung befindet, läßt sich diese Frage sehr wohl aufrollen. Von Bedeutung für ihre Beantwortung wird der Umstand sein, ob die Reichsbahnverwaltung aus vorhergehenden Vorfällen von der Streikgefahr unterrichtet sein kann. Kann der Arbeiter dies annehmen, so würde ihm Unnötiges zugemutet. Andernfalls muß eine solche Verpflichtung angenommen werden, da durch einen unvermuteten Streik die Fortführung des lebenswichtigen Betriebs in schwerer Weise gefährdet werden kann. Anders wird der Fall zu beurteilen sein, wenn sich eine große Reihe von Arbeitern bereits in gekündigter Stellung befindet. Immerhin liegen diese Fragen meist verwickelter und lassen sich nicht von vornherein allgemein beantworten. Außerdem werden solche Fälle meist dadurch nicht praktisch, daß der Streikausbruch ganz neue Verhältnisse schafft, die ihre eigene Beurteilung erheischen und eine Gesamtlösung erfordern.

Dieses Fortwirken der vertraglichen Gebundenheit des Arbeiters erkennt auch § 626 BGB. an. § 628 BGB. spricht vom vertragswidrigen Verhalten des Arbeitgebers oder Arbeitnehmers, wenn es den anderen Teil zu einer Kündigung nach § 626 berechtigt. Demgegenüber ist es ohne Belang, ob in der Arbeitsordnung dem Arbeiter ein anständiges Verhalten auch außerhalb des Dienstes vorgeschrieben ist, wie es beispielsweise in der früheren Dienstordnung der bayerischen Staatseisenbahnen der Fall war. Der Wegfall einer solchen Bestimmung kann nicht gegen jene Verpflichtungen sprechen; denn die Arbeitsordnung hat ihrer Bedeutung nach nur die Pflichten des Arbeiters während des Dienstes zu regeln; auch wird sie zwischen dem Hauptbetriebsrat und der Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft vereinbart, während der Inhalt des Dienstvertrags zwischen der Verwaltung und den Gewerkschaften vereinbart wird. Dabei ist es gleichgültig, ob ein Verhalten, das die Verwaltung zur Kündigung veranlaßt, bestraft werden kann oder ob es nur zur Kündigung berechtigt.

Das außerdienstliche Verhalten des Arbeiters wird demnach in weitgehendem Maße von den vertraglichen Beziehungen umfaßt, so daß die in § 3 Ziff. 2 der Arbeitsordnung dem Arbeiter im Dienste auferlegte Pflicht, das Wohl der Verwaltung zu wahren, in erheblichem Umfange auch für sein außerdienstliches Verhalten besteht.

Das Gleiche gilt von den Betriebsratspflichten für den Betriebsrat. So wie der Arbeiter Arbeitnehmer bleibt, auch wenn er Hacke und Picke weggelegt hat, so bleibt einer Betriebsrat,

auch wenn er nicht besondere Betriebsratspflichten zu erledigen hat. Dies ist z. B. daraus zu ersehen, daß er sein Amt als Ehrenamt führt, daß er es unter Schonung der Bedürfnisse des Dienstes ausüben soll und daß die Sitzungen des Betriebsrats in der Regel außerhalb der Arbeitszeit stattfinden; auch die Sprechstunden innerhalb der Arbeitszeit bilden grundsätzlich die Ausnahme (§ 33 BRV.). Die hauptsächlichsten Pflichten des Betriebsrates, nämlich die, darauf zu sehen, daß von beiden Seiten Forderungen und Maßnahmen unterlassen werden, die das Gemeinwohl schädigen, das Einvernehmen innerhalb der Arbeiterschaft und zwischen ihr und der Gesellschaft zu fördern, für die Wahrung der Vereinigungsfreiheit der Arbeiter einzutreten und den Betrieb vor Erschütterungen zu bewahren, verlangen von ihm auch außerhalb des eigentlichen Dienste persönliche Haltung, die diesen hohen Pflichten gerecht Sie ist von derjenigen, die vom einfachen Arbeiter ve wird, insofern verschieden, als das Betriebsratsmitglied zu reichung der friedlichen Ziele seiner Amtsstellung regel eine tätige Wirksamkeit ausüben muß, während der ge liche Arbeitnehmer zwar während des Dienstes verpflicht das Wohl der Verwaltung in jeder Hinsicht zu wahren (Ar ordnung § 3 Ziffer 2) und mit seinen Mitarbeitern dienstf lich zusammenzuwirken, außerhalb des Dienstes aber ge lich zum Wohl seines Arbeitgebers nicht tätig zu w braucht.

(Schluß folgt.)

Organisierung und Finanzierung neuer Verkehrswege in Bayern.

Bekanntlich wurden in Bayern ebenso wie in Sachsen die Lokalbahnen, welche vielfach auch die Verkehrsbedeutung von Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs hatten, vom Staate im Zusammenhang mit dem übrigen Staatsbahnnetz gebaut und betrieben. Durch den Übergang der bayerischen Staatsbahnen auf das Reich sind auch diese Lokalbahnen auf das Reich übergegangen, wobei das Reich nur die Fortführung des Baues von Nebeneisenbahnen (des allgemeinen Verkehrs) in Aussicht stellte, für Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs jedoch nach § 20 des Staatsvertrages eine Unterstützung in dem gleichen Umfange zusagte, in dem bisher die Kleinbahnen in Preußen unterstützt worden sind. Voraussetzung hierfür ist jedoch, daß das Land für das Unternehmen mindestens den gleichen Staatsbeitrag zur Verfügung stellt wie das Reich. Da in Bayern dieses System der Unterstützung gesetzlich nicht geregelt ist, müssen die Voraussetzungen, unter denen das Land Mittel bereitstellt, und das Maß, in dem dies geschehen soll, sowie die gesamte künftige Gestaltung der bayerischen Kleinbahnpolitik gesetzlich festgelegt werden.

Zu diesem Zwecke hat sich anfangs 1925 eine „Studiengesellschaft für Verkehrswege lokaler Bedeutung" gebildet. Der Organisations- und Finanzausschuß dieser Gesellschaft, dessen Vorsitzender der Präsident der Reichsbahndirektion München, Geheimer Rat von Völcker, ist, hat nunmehr das Ergebnis seiner bisherigen Arbeiten in einer Denkschrift über die Organisierung und Finanzierung neuer Verkehrswege in Bayern niedergelegt. Der wesentliche Inhalt dieser Denkschrift ist kurz folgender:

1. Durch die Landesgesetzgebung kann eine gesetzliche Regelung hinsichtlich der Bahnen des allgemeinen Verkehrs nur im Benehmen mit der Reichsregierung, hinsichtlich der Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs, von denen hier lediglich die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Frage kommen, aber selbständig getroffen werden, wobei jedoch die Entscheidung darüber, ob eine Nebeneisenbahn eine solche des nicht allgemeinen Verkehrs ist, nach Reichsrecht (§ 14 Abs. 1 des Staatsvertrags) durch den Reichsverkehrsminister (§ 11 des Reichsbahngesetzes) zu treffen ist. Die Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs scheiden aus dem Geltungsbereich der Reichsaufsicht und des Betriebsrechts der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aus. Deshalb sind auch die Bestrebungen, welche auf die Schaffung eines Reichskleinbahngesetzes hinzielen, abzulehnen.

2. Nach der Darstellung der bisherigen bayerischen Kleinbahnpolitik, die für den bayerischen Staat finanziell nicht ungünstig war, behandelt die Denkschrift die Frage, ob bei der heutigen Entwicklung des Kraftwagenverkehrs der Bau von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen überhaupt noch gesetzlich geregelt werden soll. Bei der Wahl zwischen Kraftwagen und Eisenbahn ist vom Standpunkt der Gesamtwirtschaft das Verkehrsmittel der größeren Leistungseinheit so lange vorzuziehen, als es vom voraussehbaren Verkehrsbedürfnis noch ausgenützt wird. Wenn auch die Bedeutung der Kleinbahnen in der Vermittlung des zwischengemeindlichen Verkehrs durch das Aufkommen des Kraftwagens, bei dem die vom Umfange des Verkehrs nicht beeinflußten Kosten eine geringere Rolle als bei der Eisenbahn spielen, zurückgegangen ist, so wird in vielen Fällen die Kraftfahrlinie nicht imstande sein, den anfallenden Verkehr wirtschaftlicher zu bedienen oder überhaupt zu bewältigen. Diese Frage muß in jedem einzelnen Fall geprüft werden (vorhandene Straßen, Verkehrsstöße, Massengüter, Umfang des Übergangsverkehrs, voller Jahresbetrieb usw.). Die Kraftfahrlinie wird vielfach gerade als Versuchsbetrieb und Vorläufer einer Kleinbahn zur Feststellung der vorhandenen Verkehrselemente in Betracht kommen. Ist jedoch die Wahl getroffen, dann darf kein Wettbewerb zugelassen werden, da dieser auf dem Gebiete des kehrs kein verbilligender, sondern ein verteuernder Fakto

3. Der dritte Teil der Denkschrift behandelt die Org sation der Unternehmung. Ausgehend von de stehenden Organisationsformen für Kleinbahnen und Kraft linien sprach sich die Denkschrift für eine Organisation aus, die ihren Tätigkeitsbereich sowohl auf den und Betrieb von Kleinbahnen als auch auf die Einrichtung Kraftfahrlinien und, soweit erforderlich, auch auf die Ver rung vorhandener Straßen und die Erbauung neuer St gegebenenfalls auch reiner Automobilstraßen erstrecken Die Entwicklung der Kleinbahnen sowohl in Belgien, w Ausführung der Kleinbahnen einem einzelnen Unternehme Société nationale des Chemins de fer vicinaux, übertrage als auch in Preußen, wo Bau und Betrieb von Kleinbahne Initiative von Privaten, Gemeinden, Kreisen und Prov überlassen ist, wo sich aber gleichwohl sowohl in den E bahngesellschaften als auch innerhalb einer Reihe von vinzen eine starke Konzentrationstendenz bemerkbar ge hat, läßt die Notwendigkeit einer zusammenfassenden L desorganisation erkennen, deren Vorteile und Auf auf dem Gebiete der Kleinbahnen, Kraftfahrlinien (Kraf kehrsstraßen) und der Landesplanung im einzelnen darge sind. Die nachfolgenden Ausführungen behandeln die F wer der juristische Träger der Unternehmung sein soll. dem Übergang der bayerischen Staatsbahnen auf das R kommt der bayerische Staat nicht mehr in Betracht. Es st sich zwei Organisationsformen gegenüber: die privatw schaftliche und die gemeinwirtschaftliche. Frage spielt nicht bloß eine Rolle im Lokalverkehrswesen, dern bei sämtlichen Unternehmungen, welche Körpersch des öffentlichen Rechts in ihren Aufgabenbereich gezogen h Gerade in den letzten Jahren hat sich das Bestreben ge Betriebe, welche bisher in der Form einer Gemeindeanstal führt wurden, in eine Handelsgesellschaft mit eigener Re persönlichkeit umzuwandeln. Die Denkschrift hat sich einer Darstellung der in der Hauptsache in Betracht komme privatwirtschaftlichen Organisationsformen (Einheitsge schaft, in welcher das örtliche Unternehmen Bestandteil der heitsgesellschaft ist, und Dachgesellschaft über den einze örtlichen Unternehmungen) für die gemeinwirtschaftliche O nisationsform entschieden, und zwar für die Körpersch des öffentlichen Rechts mit dem Rechte der Selbst waltung. Die örtliche Unternehmung ist also nicht eine An die von Gemeinden usw. verwaltet wird, wie dies z. B. bei Kreisbahnen in Preußen der Fall ist, sondern eine Organisa die vollständig auf sich selbst angewiesen ist, die eine ei Wirtschaftsführung, Rechnungslegung, einen eigenen Etat Abgesehen davon, daß gerade im Verkehrswesen die öffentli Interessen stark hervortreten, wird keine nebenbahnähnl Kleinbahn ohne maßgebende Beteiligung des öffentlichen pitals (Reich, Staat, Kreis, Bezirk und Gemeinden) zust kommen können. Da die örtliche Unternehmung eigene Re persönlichkeit besitzen soll, ist auch die kaufmännische triebsführung, soweit ihr nicht die Forderung nach gemeinw schaftlicher Betriebsführung entgegengestellt werden muß, lich. Die öffentlichrechtliche Körperschaft ist in ihrem Au auch nicht an bestehende Vorschriften des Handelsrechts, insoweit vielfach zwingender Natur ist, gebunden. Es ist mehr der Landesgesetzgebung freigestellt, die Organisatio aufzubauen, wie es die Bedürfnisse des lokalen Verkehrs fordern. In dieser Beziehung kommt insbesondere unter stimmten Voraussetzungen die Festsetzung eines Beitritt zwanges gegenüber Gemeinden und Bezirken und auch ge über Privaten in Betracht und daneben die erleichterte Du führung des Rentensystems. Die juristischen T

der örtlichen Unternehmung sind die Gemeinden und Be-, auf welchen sich auch die Organisation des Straßenbaues ıut. Diese schließen sich zu einem Zweckverband zuıen, der nach den im bayerischen Landtag zur Zeit vorlieın Entwürfen der Gesetze über die Neuregelung des Gelerechts weiter ausgebaut werden soll. An dem Zweckınd beteiligen sich außerdem Reich, Staat, Kreis und son-Rechtspersönlichkeiten, wie u. U. die Deutsche Reichs-Gesellschaft, die Reichspost, die Kraftverkehr Bayern G. H. und insbesondere auch Private (Nächstbeteiligte, Bau-Betriebsunternehmer usw.); die Beteiligung ist auch die dlage für das Stimmrecht. Über diesen örtlichen Unterıungen baut sich nach dem dargestellten Konzentrationsip der Gesamtverband auf, der als Zweckverband der verlenen örtlichen Unternehmungen (auch privater) und der o eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist. Als Träder Konzession erfüllt der Gesamtverband diejenigen ıben, die in wirtschaftlicher Weise nur von einer zusamıssenden Landesorganisation für die einzelnen Linien erwerden können (Vorarbeiten, Finanzierung, einheitliches naterial, gemeinsame Werkstätten usw.). Der Gesamtverist berechtigt, die Ausübung der Konzession Dritten zu ragen; das wird in Frage kommen bei Übertragung des ebes an Betriebsunternehmer, insbesondere an Anschlußn oder gewerbsmäßige Betriebsunternehmer bzw. an spost und Kraftverkehr Bayern G. m. b. H., soweit letztere von sich aus die Kraftfahrlinie einrichten.

Der vierte Teil der Denkschrift betrifft die Frage der ınzierung. Nach der Darstellung der bestehenden zierungsformen behandelt die Denkschrift die Verteilung ufzubringenden Kapitals unter die erwähnten finanlen Träger der Unternehmung auf der Grundlage des les Staatsvertrages. Die Teilnahme sämtlicher Beteiligter verkörpert durch den Anteilschein, welcher auf den n oder auf den Inhaber ausgestellt sein kann. Bei einem ısanteilschein kommt neben der Bareinzahlung noch eine e Form der Beteiligung in Frage, durch welche die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals in Höhe des übernommenen Anteils sichergestellt wird (belgisches Rentensystem). Auf dieser Grundlage findet die in der Regel vom Gesamtverband durchzuführende Kapitalbeschaffung durch Emission von Anleihen, Aufnahme von Darlehen usw. statt, soweit nicht verlorene Zuschüsse gewährt werden. Aus der Finanzorganisation ist die Schaffung eines Ausgleichsfonds hervorzuheben zur Deckung von Fehlbeträgen, soweit die örtlichen Sicherheitsfonds nicht ausreichen.

5. Aus den Ausführungen über die Organisation der Hoheitsverwaltung ist von Bedeutung, daß die Konzession von Kleinbahnen als die Verleihung eines Privilegs (durch das Handelsministerium) aufgefaßt wird, daß bei der Konzession unter Ausschluß schädlichen Wettbewerbs ein gedeihliches Zusammenarbeiten zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und, soweit erforderlich, auch die Landesplanung, sichergestellt werden soll. Die Aufsicht über Kleinbahnen im Interesse der Sicherstellung des Betriebes und der Anforderung des Verkehrs (Bau, Betrieb, Fachpersonal, Fahrplan, Tarife, Beförderungsbestimmungen, Privatanschlußgleise) soll bei den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Landesaufgabe verbleiben, während die Aufsicht über Kleinbahnen zur Sicherung der finanziellen Interessen der örtlichen Unternehmung (Organisation, Finanzierung, Buchführung, Rechnungswesen) und über die Kraftfahrlinien dem Gesamtverband — in beiden Fällen unter der Aufsicht des Ministeriums — übertragen werden soll. Der Gesamtverband selbst untersteht der unmittelbaren Aufsicht des Ministeriums.

6. Im letzten Teil wird das Verhältnis zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf der Grundlage des von dieser nicht übernommenen § 20 des Staatsvertrages behandelt, insbesondere die aus dem Anschlußverhältnis sich ergebenden Fragen, wie Wagenübergang, Frachtnachlaß, daneben noch einige Sonderfragen, wie Tarifwesen im allgemeinen, Steuern und Abgaben und Wegerecht.

Reichsbahnrat Enzensperger, München.

Eisenbahn und Publikum*).

Ein Nachwort zur Eisenbahn-Jahrhundertfeier.

Von Sektionschef a. D. **Dr. Engelberg** (Wien).

I.

7. September 1924 feierte Österreich einen für das Wirtsleben Europas bedeutsamen Tag. An diesem Tage waren ıhre verflossen, seit der Professor der praktischen Geo- am Polytechnischen Institut in Wien, Franz Anton Ritter rstner, ein kaiserliches Privilegium zum Baue einer ıen Mauthausen und Budweis die Donau und die Moldau denden, mit Pferdekraft zu betreibenden Holz- und Eisenerhielt. Aus Anlaß der Feier dieses Tages, der als der tstag der österreichischen Eisenbahnen und des festlänn Eisenbahnwesens überhaupt zu bezeichnen ist, sind in ch- und Tagespresse eine Reihe von Aufsätzen erschienen, Entwicklung des Eisenbahnwesens in den abgelaufenen ıhren zum Gegenstande ihrer Betrachtung gemacht haben. i wurden die verschiedensten Seiten des so reich veren Eisenbahndienstes behandelt, und eine Fülle von außerlich wissenswerten und sehr interessanten Einzelheiten eser dargeboten. Nur eine Seite im Leben der Eisenbahnen diesen Erörterungen außer Betracht geblieben, wiewohl e mir scheinen will, weder unwichtig noch uninteressant s ist dies das Verhältnis der Eisenbahnen zum Publikum. erlockend es nun auch wäre, der Entwicklung und schließ-Gestaltung dieses Verhältnisses in den verschiedenen en und zu verschiedenen Zeiten im einzelnen nachzugehen, ß doch von einer derart weitgreifenden Darstellung im n eines Aufsatzes in diesen Blättern abgesehen werden, hl hier, wie vorweg betont sei, nicht vom Publikum im en Sinne die Rede sein soll, sondern nur von dem Teile ıblikums, der als Kunde der Eisenbahn, als unmittelbarer ssent am Eisenbahnverkehr in Betracht kommt. Die Fülle r eine solche Darstellung zu bearbeitenden Stoffes, der nur die einschlägigen staatlichen Anordnungen, sondern ie von den einzelnen Bahnunternehmungen selbst erlaszahlreichen und umfänglichen Vorschriften umfaßt, nötigt hr zu einer Beschränkung in sachlicher und örtlicher Hin-Es sollen daher im folgenden in zwangloser Folge bes bemerkenswerte Tatsachen und Geschehnisse vorgeınd schließlich gezeigt werden, wie sich die verschiedenen Formen einer beratenden Mitwirkung der Bahnbenützer bei der Verwaltung der Eisenbahnen entwickelt haben, wobei die Verhältnisse in Deutschland und Österreich vorzugsweise Berücksichtigung finden werden.

Schon in den allerersten Zeiten des Dampf-Eisenbahnbetriebes finden sich Vorschriften, die den möglichsten Schutz des Publikums gegen die Gefahren dieses Betriebes bezwecken, vom Publikum zugleich aber auch die Einhaltung gewisser Verpflichtungen gegenüber der Eisenbahn fordern. Solche Vorschriften wurden in Österreich anfänglich von den verschiedenen Landesbehörden fallweise erlassen, aber schon im Jahre 1847 trat für alle Länder das sogenannte Eisenbahnpolizeigesetz in Kraft, das in einem eigenen Abschnitt die Vorschriften für diejenigen, „die von der Bahn Gebrauch machen oder sonst mit der Bahnanstalt in Beziehungen treten", zusammenfaßte. So war z. B. die genaue Beobachtung der veröffentlichten Transportbedingungen, Folgeleistung gegenüber den Weisungen des Bahnpersonals vorgeschrieben, andererseits ausdrücklich angeordnet, daß in jedem Bahnhof und an jedem Aufnahmeplatz nicht nur die von der Landesstelle genehmigten Instruktionen für das Bahnbetriebspersonal zu jedermanns Einsicht bereitzuliegen hatten, sondern auch ein Buch in Bereitschaft zu halten war, in das von den Reisenden allfällige Beschwerden unter Angabe des Namens, Standes und Wohnortes des Beschwerdeführenden eingetragen werden konnten.

Aber auch die Vorschriften der Bahnunternehmungen enthielten schon in der ältesten Zeit ausführliche Anordnungen über das Verhalten des Personals gegenüber dem Publikum. Das Personal war verpflichtet, gegen das Publikum der Höflichkeit und Zuvorkommenheit sich zu befleißigen, unhöfliches Benehmen gegen Parteien war mit Disziplinarstrafen bedroht. Ja, die allgemeinen Bestimmungen der Dienstvorschriften der ersten österreichischen Dampfeisenbahn, der a. priv. Kaiser Ferdinand-Nordbahn, die gleich den heutigen Dienstordnungen gleichmäßig für alle Bediensteten des Unternehmens galten, verpflichteten sogar ganz allgemein jeden Beamten und Diener, „den Vorteil der Gesellschaft, in deren Dienst er sich befindet, und nicht minder den Vorteil des von der Bahnanstalt Gebrauch machenden Publikums zu befördern und Nachteile nach Kräften abzuwenden". Neben diesen allgemeinen Vorschriften enthielten dann die Vorschriften für die einzelnen Bediensteten-Gruppen

*) er Aufsatz erscheint verspätet, da er aus geschäftlichen ın zurückgestellt werden mußte. Die Schriftleitung.

(z. B. Bahnstations- und Wechselwächter, Expeditoren, Expedienten, Oberkondukteure und Kondukteure usw.) noch nähere Ausführungsvorschriften, die den dienstlichen Verrichtungen dieser Bedienstetengruppen gewidmet, auf die jeweils in Betracht kommenden Belange des Publikums Bedacht nahmen.

Als dann in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts der Fahrbetrieb auf den vom österreichischen Staate gebauten Eisenbahnlinien, der damaligen Anschauung gemäß, an die benachbarten Privatgesellschaften verpachtet wurde, oblag die Leitung des Bahnbetriebes eigenen Oberbeamten der Gesellschaft, die zugleich als Betriebskommissäre der Staatsverwaltung für die Sicherheit, Regelmäßigkeit und den ungestörten Gang des Betriebes verantwortlich waren. Auch die Vorschriften für diese Oberbeamten nahmen auf die Interessen des Publikums Bedacht. So weist die Vorschrift für die Verantwortlichkeit und den Wirkungskreis des Betriebskommissärs der Nordbahn für die nördliche k. k. Staatsbahn (vom 31. Dezember 1846) den Betriebskommissär an; dahin zu streben, „vereint mit den Vorstehern der verschiedenen Dienstzweige das Betriebsgeschäft auf eine für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie für deren Vertreter ehrenvolle, für die k. k. hohe Staatsverwaltung und das Publikum zufriedenstellende Weise zu versehen“.

Die Staatsverwaltung sicherte sich überdies die Überwachung und Kontrolle des Betriebes auf den verpachteten Strecken durch besondere landesfürstliche Beamte, deren Wirkungskreis in einer eigenen Dienstvorschrift unter weitgehender Bedachtnahme auf die Interessen des Publikums des Näheren umschrieben wurde. Danach hatten diese Beamten im allgemeinen das Interesse der Staatsverwaltung sowie das Interesse des von der Bahnanstalt Gebrauch machenden Publikums zu vertreten und insbesondere darüber zu wachen, daß die mit dem Publikum verkehrenden Beamten und Diener der Betriebsunternehmung ein anständiges Benehmen gegen Jedermann, besonders aber gegen das von der Bahnanstalt Gebrauch machende Publikum beobachten. Im Falle von Elementarereignissen sollten die landesfürstlichen Organe darauf achten, daß bei der Expedition der Züge von den Stationen zur Zeit, in welcher sich durch das Eintreten von Elementarereignissen Hindernisse für den Verkehr besorgen lassen, mit Vorsicht vorgegangen werde, um einerseits den Verkehr auf der Bahn nicht einzustellen, wenn es die Umstände nicht durchaus erfordern, und um andererseits die Reisenden nicht durch in der Fahrt allenfalls eintretende Störungen den Unbilden der Witterung oder anderen Unzukömmlichkeiten oder wohl Gefahren auszusetzen und daß, wenn die Züge dennoch auf Hindernisse stoßen, die Versorgung der Reisenden und Sachen sowie der Fahrbetriebsmittel nach den gegebenen Vorschriften stattfinde. Wenn aber zwischen dem verkehrenden Publikum und den Angestellten der Betriebsunternehmung Mißverständnisse eintraten, sollte sich der landesfürstliche Beamte bemühen, eine gütliche Beilegung zu bewirken und über jedes dem verkehrenden Publikum angetane Unrecht an die Generaldirektion der österreichischen Staatseisenbahnen berichten. Klagen des von der Bahnanstalt Gebrauch machenden Publikums, sie mochten direkt oder indirekt zur Kenntnis der landesfürstlichen Beamten gelangen, waren so genau als möglich zu untersuchen, die Veranlassung zu den Klagen abzustellen oder, wenn dies nicht möglich war, der Generaldirektion zu berichten. Die landesfürstlichen Beamten hatten endlich darauf zu sehen, daß in den Stationen die Beschwerdebücher vorhanden seien und denjenigen, welche eine Beschwerde anzubringen hatten, zur Eintragung vorgelegt werden.

Die vorstehend angeführten, in den Vorschriften anderer Bahngesellschaften zum Teil wörtlich wiederkehrender Bestimmungen lassen eine weitgehende Fürsorge der Eisenbahnen für ihre Kunden erkennen. Hätten sich die Bahngesellschaften in ihrem Verhalten gegenüber dem Publikum auch späterhin, z. B. insbesondere in der Frage der Haftung bei Transportschäden u. dgl., von ähnlichen Rücksichten leiten lassen, so wären die zahlreichen Eingaben und Beschwerden, mit denen in den nächsten beiden Jahrzehnten Regierung und Parlament von den Eisenbahn-Interessenten geradezu überschwemmt wurden, wahrscheinlich vermieden geblieben.

Der vor nun 80 Jahren gegründete Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat von allem Anfang an in der Frage des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Publikum eine klare und bestimmte Stellung eingenommen. Bei Bildung des zunächst aus 10 preußischen Verwaltungen bestandenen Verbandes ging man von dem Gedanken aus, die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen durch Einmütigkeit zu fördern und dadurch ebensosehr den eigenen Interessen als denen des Publikums zu dienen. Und als der junge Verband, dem im Jahre 1847 auf Grund der geänderten Beitrittsbestimmungen auch eine Reihe außerpreußischer Eisenbahnverwaltungen, darunter zwei österreichische Verwaltungen, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, beigetreten waren, daranging, ein die Rechte und Pflichten seiner Mitglieder regelndes Statut zu beschließen, erklärte er im § 1 des von der Ge[neral]versammlung in Wien 1849 angenommenen Statutes als Z[weck] des Vereines „durch gemeinsame Beratungen einmütiges Handeln das eigene Interesse dasjenige des Publikums zu fördern“. Wa[s die] weitblickenden Männer, die an der Wiege des Vereins gest[anden] sind, zum Grundgesetze des Vereins erhoben haben, ist bis [zum] heutigen Tage in seinen Satzungen unverändert geblieben. [Diese] Bestimmung stand aber — und dies muß nachdrücklich he[rvor]gehoben werden — nie bloß auf dem Papier, sie ist der [Leit]stern des Vereins bei allen seinen Arbeiten gewesen und [zum] Wohle der Bevölkerung der Länder, die seinem Wirk[ungs]bereiche zugehörten, auch kräftigst in die Tat umgesetzt wo[rden]. Es mag genügen, hier nur auf die grundlegenden Arbeiten [hin]zuweisen, die der Verein durch Aufstellung von Regle[ments] für die Beförderung von Personen und Sachen geleistet [hat], durch die die rechtlichen Beziehungen der Bahnverwalt[ungen] zum Publikum für alle beteiligten Verwaltungen in ei[nheit]licher Weise geregelt wurden. Im Personenverkehr hatte [die] Generalversammlungen der Jahre 1847 und 1848 „Normalbe[stim]mungen für die Reglements der zum deutschen Eisenbahnv[erband] gehörigen Verwaltungen über die Personen-, Gepäck-, [Equi]pagen-, Pferde- und Viehbeförderung“ aufgestellt und [be]schlossen, daß die Spezialreglements der Vereinsbahnen [d]nicht im Widerspruch stehen dürfen. Durch diesen Besc[hluß], der am 1. Januar 1849 in Kraft trat, wurde für die Ve[reins]bahnen das erste Reglement geschaffen, dessen Bestimmu[ngen] dem Sinne und vielfach auch dem Wortlaute nach noch heu[te in] Geltung sind. Auch das Reglement für den Güterverkehr w[urde] nebst dem Übereinkommen hierzu schon in den ersten Ve[rein]sversammlungen fertiggestellt und mit Gültigkeit vom 1. [...] 1850 in Kraft gesetzt.

Welch ungeheurer Fortschritt durch die Inkraftsetzung d[er] beiden Reglements erzielt wurde, erhellt daraus, daß bis [d]die Verwaltungen des Vereins, der im Laufe des Jahres [...] auf 48 Mitglieder mit insgesamt rund 7000 km angewachsen [...] die rechtlichen Beziehungen zu den Transportinteressenten [...] nach ihrem eigenen Ermessen regeln konnten, und von d[ieser] Freiheit tatsächlich auch weitgehenden Gebrauch gemacht ha[tten]. Durch das neugeschaffene Reglement für den Güterver[kehr] wurde aber dem Publikum die Möglichkeit eines durchgehe[nden] Verkehrs auf den Linien aller Vereinsbahnen geboten, wie [wenn] diese eine Verwaltung gewesen wären.

II.

Ein halbes Jahrhundert mußte seit dem Geburtstage [der] Eisenbahnen verstreichen, bis es zur Schaffung einer Einrich[tung] kam, die als Eisenbahnbeirat angesprochen werden k[ann]. Es war die Generaldirektion der Reichseisenbahnen in S[traß]burg, die als erste Bahnverwaltung, einer Anregung der [Han]delskammer in Mühlhausen im Elsaß folgend, einen aus [Ver]tretern des Handels- und Gewerbestandes gebildeten „Eis[en]bahnausschuß“ einsetzte, der in regelmäßigen Sitzu[ngen] gemeinsam mit der Eisenbahnverwaltung über wichtige, [Ge]werbetätigkeit und Handel betreffende Fragen, beraten so[llte]. Die erste Sitzung dieses Ausschusses fand am 21. Oktober [...] statt. Das Reichseisenbahnamt, dem die Verhandlungssc[hrift] dieser Sitzung vorgelegt worden war, sah sich veranlaß[t, in] einem Rundschreiben vom 11. Januar 1875 sämtlichen deuts[chen] Eisenbahnen die Einführung gleicher Einrichtungen mit [der] Maßgabe zu empfehlen, daß den „periodischen Konferen[zen]“, wie diese Beratungen genannt wurden, auch Vertreter der [...] wirtschaftlichen Kreise beigezogen werden sollten. In [dem] Rundschreiben heißt es u. a.: „Diese Einrichtung wird die [Ver]treter der Eisenbahnen mit den wechselnden Bedürfnissen [des] Handels und der Industrie vertrauter machen und stets auf [dem] laufenden erhalten und andererseits den Vertretern des [Han]dels usw. größere Klarheit über die Eigentümlichkeit des E[isen]bahnbetriebes sowie über die berechtigten Interessen der [Ver]waltung verschaffen und somit, ernst und maßvoll gehandh[abt,] durch den Austausch der Ansichten auf beiden Seiden ersp[rieß]lich wirken“.

Die meisten Bahnen, insbesondere die großen Privatbah[nen] verhielten sich zunächst völlig ablehnend, und selbst die w[irt]schaftlichen Körperschaften zeigten zumeist eine mißtrau[ische] Zurückhaltung und scheuten vielfach auch die Kosten der Ei[sen]bahnfahrt zu den Versammlungsorten. Erst als der preußi[sche] Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten mit [Er]laß vom 27. Juni 1878 sämtliche königlichen Eisenbahndi[rek]tionen anwies, für ihre Bezirke derartige periodische Ko[nfe]renzen einzurichten und dabei die Neuerung einführte, daß [die] Vertreter der Wirtschaftskreise freie Fahrt zu dem Versa[mm]lungsorte auf den preußischen Staatsbahnen erhielten, vermo[chte] diese Einrichtung im Bereich der preußischen Staatsbahn[ver]waltung und sodann in den Jahren 1880/81 auch in den übr[igen] Ländern des Deutschen Reiches — abgesehen von Württemb[erg,] wo gleichfalls schon im Juni 1878 ein Eisenbahnausschuß [er]richtet worden war — Wurzel zu schlagen. Preußen nahm

[...]blick auf den Umfang seines Netzes sehr bald die Errichtung [...]s der Beratung der Zentralverwaltung der Eisenbahnen [...]enden „Landeseisenbahnrates" in Aussicht und ging dann [...]lie gesetzliche Sicherstellung der Eisenbahnräte, die durch Gesetz vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Be[...]seisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrates für die [...]tseisenbahnverwaltung, erfolgte. Nach den Bestimmungen [...]es Gesetzes, das am 1. Januar 1883 in Wirksamkeit trat [...]späterhin nur in bezug auf die Zahl der Mitglieder einige [...]nderungen erfuhr, wurden zu beirätlicher Mitwirkung in [...]nbahnverkehrsfragen bei den für Rechnung des Staates ver[...]eten Eisenbahnen Bezirkseisenbahnräte als Beiräte der [...]tseisenbahn-Direktionen und ein Landeseisenbahnrat als [...]at der Zentralverwaltung der Staatseisenbahnen errichtet. [...]ie Bezirkseisenbahnräte wurden aus Vertretern [...]Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft [...]mmengesetzt und zwar derart, daß die Mitglieder und die im [...]e ihrer Behinderung eintretenden Stellvertreter von den [...]delskammern, kaufmännischen Korporationen und landwirt[...]ftlichen Provinzialvereinen sowie von anderen durch die [...]iligten Minister zu bestimmenden Korporationen und Ver[...]n auf drei Jahre gewählt wurden. Die Zahl der Mitglieder [...]Stellvertreter sowie deren Verteilung auf die verschiedenen [...]ressentenkreise wurde von den beteiligten Ministern be[...]mt. Die Bezirkseisenbahnräte waren von den betreffenden [...]tseisenbahn-Direktionen in allen die Verkehrsinteressen des [...]rkes oder einzelner Distrikte desselben berührenden wich[...]n Fragen, namentlich rücksichtlich solcher Maßnahmen bei [...]Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und Tarife, zu [...]n. Sie konnten in Angelegenheiten dieser Art auch selb[...]dig Anträge an die Staatseisenbahndirektion richten und [...]dieser Auskünfte verlangen. Zur Vorbereitung seiner Be[...]ngen konnte jeder Bezirkseisenbahnrat aus seiner Mitte [...]n ständigen Ausschuß bestellen. Der Geschäftsgang der Be[...]seisenbahnräte und ihrer Ausschüsse wurde durch von den [...]rkseisenbahnräten selbst zu entwerfende, vom Minister der [...]tlichen Arbeiten zu genehmigende Geschäftsordnungen ge[...]lt. Den Sitzungen des Bezirkseisenbahnrates konnten auf [...]adung des Präsidenten der Staatseisenbahn-Direktionen auch [...]reter anderer Eisenbahnverwaltungen oder Staatsbehörden [...]ohnen.

[...]r Landeseisenbahnrat bestand aus einem Vor[...]nden und dessen Stellvertreter, ferner aus 10 von den be[...]gten Ministern berufenen Mitgliedern und ebensovielen [...]vertretern (wobei unmittelbare Staatsbeamte ausgeschlossen [...]n) und aus 30 Mitgliedern, die durch die Bezirkseisenbahn[...] aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft, der Indu[...] oder des Handelsstandes innerhalb der Provinz bzw. des [...]erungsbezirkes oder der Stadt auf die Dauer von 3 Jahren [...]ihlt wurden. Dem Landeseisenbahnrate mußten zur [...]erung vorgelegt werden:

- [...] die dem Entwurf des Staatshaushaltes beizufügende Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter,
- [...] die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife (allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation),
- [...] die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen, endlich
- [...] Anträge auf allgemeine Änderungen der Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betrafen.

[...]rner hatte der Landeseisenbahnrat in allen wichtigeren, das [...]tliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fra[...] auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten, sein [...]ichten abzugeben. In Angelegenheiten seines Wirkungs[...]ses konnte er auch selbständig Anträge an den Minister [...]en und von diesem Auskunft verlangen. Der Geschäftsgang [...]le durch eine vom Landeseisenbahnrat zu entwerfende und [...] Staatsministerium zu genehmigende Geschäftsordnung ge[...]lt. Der Landeseisenbahnrat wurde nach Bedürfnis, min[...]ens aber zweimal im Jahre einberufen. Die Mitglieder des [...]lesei[s]enbahnrates und der Bezirkseisenbahnräte erhielten [...]fs Teilnahme an den Sitzungen freie Fahrt in beliebiger [...]enklasse für die Reisen nach und von dem Orte der [...]ungen.

[...]ie erwähnt, wurden fast zur selben Zeit wie in Preußen [...] in den anderen Ländern des Deutschen Reiches mit Staats[...]besitz derartige Beiräte errichtet, die in wichtigeren, den [...]del, Gewerbe oder Landwirtschaft berührenden Fragen des [...]nbahnbetriebes und dort, wo dies in Betracht kam, auch [...]staatlichen Schiffahrt- und Kanalbetriebe ihr Gutachten ab[...]ben hatten. So besaßen außer Preußen auch Bayern, Baden, [...]sen, Württemberg, Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin [...] Beiräte, deren Organisationen untereinander, insbesondere [...]ezug auf die Zahl und die Art der Berufung der Mitglie[...] manche Verschiedenheiten aufwiesen.

Die im Artikel 89 der Weimarer Reichsverfassung vorgesehene und mit Wirksamkeit vom 1. April 1920 durchgeführte Verreichlichung der Staatseisenbahnen der einzelnen Länder des Deutschen Reiches, mußte natürlich auch auf dem Gebiete des Beiratswesens tiefgreifende Veränderungen mit sich bringen. Dabei ist vorweg festzustellen, daß der Bestand solcher Beiräte in der Reichsverfassung selbst verankert wurde, indem Artikel 93 der Verfassung bestimmte: „Zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife errichtet die Reichsregierung für die Reichseisenbahnen mit Zustimmung des Reichsrates Beiräte." Nach einer verhältnismäßig kurzen Übergangszeit, in der den geänderten Verhältnissen durch Einsetzung eines vorläufigen Beirates beim Reichsverkehrsministerium Rechnung getragen worden war, erging zur endgültigen Regelung die am 1. Mai 1922 in Kraft getretene Verordnung vom 24. April desselben Jahres, mit der zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn die Errichtung von Landeseisenbahnräten und eines Reichseisenbahnrates angeordnet wurde.

Die Landeseisenbahnräte haben die Aufgabe, in wichtigen, die Interessen des Bezirkes oder seiner Teile berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der deutschen Reichsbahn Gutachten abzugeben. Sie sind namentlich bei wichtigen Abänderungen der Tarife und der Vorschriften auf dem Gebiete des Abfertigungs- und des Wagendienstes sowie der Fahrpläne und über die Verkehrsbedeutung neuer Eisenbahnlinien zu hören und können in Angelegenheiten ihres Wirkungskreises auch Anträge und Anfragen an die Reichsbahnverwaltung richten. Die Mitglieder der Landeseisenbahnräte werden teils von staatlich organisierten Wirtschaftskörpern (Handelskammern, Gewerbekammern, Handwerkerkammern, Land- und Forstwirtschaftskammern usw.) und den gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeitnehmer gewählt, teils von den Regierungen der beteiligten deutschen Länder und zwar bis zu einem Viertel der Gesamtzahl der Mitglieder des betreffenden Landeseisenbahnrates ernannt. Sie halten jährlich mindestens zwei Sitzungen ab, müssen aber einberufen werden, wenn ein Drittel der Mitglieder es beantragt, und können zur Vorbereitung ihrer Beratungen einen ständigen Ausschuß aus ihrer Mitte bestellen. Sie fassen ihre Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Die Mitgliederzahl der einzelnen Landeseisenbahnräte, deren im ganzen 13 zur Errichtung gelangten, schwankt zwischen 28 und 64.

Der Reichseisenbahnrat hat die Aufgabe, in wichtigen, die Interessen des gesamten Reichs berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn, Gutachten abzugeben und kann in solchen Angelegenheiten auch Anträge und Anfragen an die Reichsbahnverwaltung stellen. Er besteht aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die vom Reichspräsidenten ernannt werden und aus 50 von den Landeseisenbahnräten gewählten und 20 vom Reichswirtschaftsrat ernannten Mitgliedern. Er hält zweimal jährlich Sitzungen ab, faßt seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit, wobei aber der Vorsitzende mitstimmt, dessen Stimme bei Stimmengleichheit entscheidet. Zur Erledigung dringender Angelegenheiten und Vorbereitung größerer Beratungsgegenstände ist ein ständiger Ausschuß bestellt, der auch die Einberufung des Reichseisenbahnrates beantragen kann.

Wahl und Ernennung der Mitglieder beider Beiräte erfolgt auf drei Jahre, für jedes Mitglied ist ein Stellvertreter zu wählen oder zu ernennen. Die Reichsbahnverwaltung sichert den Beschlüssen der Landeseisenbahnräte und des Reichseisenbahnrates tunlichste Berücksichtigung zu. Ist eine Berücksichtigung nicht möglich, so sind beiden Beiräten die Gründe mitzuteilen. Die Regierungen der Länder sind berechtigt, zu den Sitzungen des Reichseisenbahnrates und, soweit sie durch Ernennung von Mitgliedern an den Landeseisenbahnräten beteiligt sind, auch zu deren Sitzungen sowie zu den Ausschußtagungen Vertreter zu entsenden, die zwar keine Stimme, jedoch das Recht haben, zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung Stellung zu nehmen, dazu Anträge oder Anfragen zu stellen und eine Beschlußfassung hierüber herbeizuführen.

Ob die getroffene Neuregelung nach jeder Richtung hin vollkommen entspricht, ob insbesondere das dem Reichswirtschaftsrate eingeräumte Ernennungsrecht für eine nicht unerhebliche Zahl von Mitgliedern des Reichseisenbahnrates eine zweckmäßige Neuerung bedeutet, wird die Zukunft zeigen. Bisher sind ernstliche Beschwerden gegen die Neuordnung der Dinge nicht bekannt geworden. Von wesentlicher Bedeutung scheint mir aber der Umstand zu sein, daß die beirätliche Mitwirkung der Bahnbenützer im Deutschen Reiche, dank dem raschen Eingreifen der Regierung durch Hinausgabe der notwendigen Übergangsmaßnahmen nahezu keine oder wenigstens keine nennenswerte Unterbrechung erfahren hat.

Neben den durch die Verordnung vom Jahre 1922 geregelten Beiräten wirkt im Deutschen Reiche noch eine andere Einrichtung weiter, die seit dem Jahre 1877 besteht, in dem es nach

langen Kämpfen gelungen war, durch Schaffung des sogenannten Reformtarifes die seit Jahren angestrebte formale Tarifeinheit im Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen herzustellen. Die Generalkonferenz sämtlicher deutscher Bahnverwaltungen hatte damals in der Tagung vom 12. Februar 1877 zugleich mit der Annahme dieses Reformtarifes beschlossen, zur Weiterbildung der Personen- und Gütertarife, Teil I, also der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Verkehrsordnung und des allgemeinen Nebengebührentarifes eine ständige Tarifkommission einzusetzen, der zur Begutachtung der Angelegenheiten der Gütertarife ein Ausschuß der Verkehrsinteressenten beigeordnet wurde. Dieser Verkehrsausschuß setzt sich gegenwärtig zusammen aus 6 Vertretern der Land- und Forstwirtschaft (von denen der Landwirtschaftsrat 5 und der Reichsforstwirtschaftsrat 1 ernennt), 6 Vertretern der Industrie und 5 Vertretern des Handels (die sämtlich vom deutschen Industrie- und Handelstag ernannt werden), endlich 2 Vertretern der Binnenschiffahrt, die vom Reichsausschuß für deutsche Binnenschiffahrt ernannt werden. Auch in den Beratungen dieser Stelle, die nun schon auf eine fast 50jährige, allseits anerkannte Tätigkeit zurückblickt, ist in der Nachkriegszeit keine Unterbrechung eingetreten.

In diesem Zusammenhange soll endlich noch einer geschichtlichen Tatsache gedacht werden, die allgemeines Interesse beanspruchen darf, weil sie zeigt, daß der Gedanke der Errichtung eines Reichseisenbahnrates schon vor langer Zeit einmal in Erwägung stand. Bald nach Herstellung der äußeren Tarifeinheit, von der früher die Rede war, veranlaßten die neuerlich im Tarifwesen aufgetretenen Übelstände, insbesondere der Mangel an Klarheit und Übersichtlichkeit der Tarife, die Reichsregierung, eine gesetzliche Regelung der Eisenbahntarife im Reiche zu versuchen. Es sollte die Festsetzung für alle Bahnen gleicher, allgemeiner Tarifbestimmungen und Normaleinheitssätze durch den Bundesrat erfolgen, dem auch die Genehmigung von Abweichungen, die nur in genau bezeichneten Fällen gestattet waren, obliegen sollte. Zur Vorberatung der nach dem Gesetzentwurfe dem Bundesrate oder dem Reichseisenbahnamte überwiesenen wichtigeren Gegenstände, war für das letztere ein Reichseisenbahnrat in Aussicht genommen, dessen Mitglieder und Stellvertreter den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie und des Handels sowie den Bahnverwaltungen entnommen werden sollten. Der Bundesrat hatte den Gesetzentwurf mit Stimmenmehrheit bereits angenommen, die weiteren Beratungen ergaben aber, namentlich bei den deutschen Mittelstaaten, gewichtige verfassungmäßige Bedenken, an denen das Zustandekommen des Gesetzes schließlich scheiterte.

Der tiefe, der Wahrung der höheren Interessen der Allgemeinheit entspringende Ernst, mit dem Reichskanzler Bismarck an eine Lösung dieser hochwichtigen Frage herangetreten war, spiegelt sich in dem Schreiben wider, das er am 18. März 1879 an den Bundesrat gerichtet hatte und in dem es nach Darlegung der seinem Antrage vorschwebenden Ziele u. a. heißt: „Ich habe den Antrag vom 7. Februar unter dem Eindruck gestellt, daß bisher im Betriebe der deutschen Eisenbahnen das Streben nach finanziellen Erträgen die Aufgabe der Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen zu weit in den Hintergrund drängt und daß die nationalen Verkehrsinteressen dem Siege in einer Konkurrenz geopfert werden, welche auf die Dauer den soliden und regelmäßigen Betrieb der Bahnen selbst gefährdet, jedenfalls aber die Landesinteressen schädigt, für deren Förderung die Bahnen von den Regierungen gebaut oder privilegiert worden sind[1]."

Überblickt man diese Entwicklung im Deutschen Reiche, so muß man feststellen, daß die Mitwirkung der Bahnbenützer bei der Verwaltung der Eisenbahnen in den für sie in erster Linie in Betracht kommenden Angelegenheiten seit einem halben Jahrhundert in festen und geregelten Formen sich vollzieht. Mögen auch anfangs die Stimmen über die Nützlichkeit beirätlicher Einrichtungen, ob man sie nun periodische Konferenzen oder anders benannte, geteilt gewesen sein, wie man aus Zeitungsaufsätzen der damaligen Zeit ersehen kann[2]), sicher ist, daß seither die Meinungen sich geklärt haben. Mit vollem Recht konnte daher die Denkschrift, die der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1908 dem Landeseisenbahnrate anläßlich seines 25jährigen Bestandes überreichte, feststellen, daß die Tätigkeit des Landeseisenbahnrates eine durchaus ersprießliche gewesen sei, daß alle Fragen mit Gründlichkeit durchberaten und in andauernder Fühlung mit den wirtschaftlichen Kreisen des ganzen Landes beleuchtet, die Beschlüsse mit Sachkenntnis und unter Würdigung der finanziellen Lage des Staates gefaßt worden seien. Die Einrichtung der wirtschaftlichen Beiräte der Eisenbahnverwaltung habe sich daher wohl bewährt, wie auch daraus hervorgehe, daß solche Beiräte nicht nur in anderen Ländern, sondern auch für andere Verk zweige geschaffen worden seien. Selbst in den Ländern reinen Privatbahnsystems, in den Vereinigten Staaten Amerika und in Großbritannien, werde häufig die Einrich der Eisenbahnbeiräte mit Anerkennung besprochen und dortigen Privatbahnen zur Nachahmung empfohlen. Die schrift verweist schließlich noch auf eine Äußerung des kurzem verstorbenen englischen Volkswirtes Sir W. worth, der in den letzten Jahren durch seine Gutachter keit rücksichtlich des Eisenbahnwesens in Österreich Deutschland der europäischen Eisenbahnwelt besonders bek geworden ist. Acworth habe in einem im September 19 Dublin gehaltenen Vortrage den englischen Privatbahnen ein wirksames Mittel, gesunde, den allgemeinen wirtschaftl. Bedürfnissen entsprechende Tarife aufzustellen, die Erricht von Eisenbahnbeiräten nach dem Muster der preußis empfohlen.

Werfen wir noch einen Blick auf die anderen Länder Eu so sehen wir, daß zuerst Frankreich einen solchen B das „Comité consultatif des chemins de fer" errichtet hat. letzte Regelung erfolgte durch Verordnung des Präsidenten Republik vom 14. November 1924, die neben dem Obersten E bahnrat auch einen beratenden Ausschuß für den technis und wirtschaftlichen Betrieb der Eisenbahnen neu gesch und einer weit stärkeren Vertretung der wirtschaftlichen K neben den Vertretern der Bahnverwaltungen und der staatli Behörden Rechnung getragen hat.

Beiräte in dem hier behandelten Sinne sind dann weite folgenden Staaten entstanden:

Dänemark. Der mit königlicher Verordnung vom 29. tember 1886 errichtete Beirat wirkte beratend mit der Direk der Staatsbahnen bei Behandlung wichtiger, den Staatseisenb betrieb betreffender Fragen, besonders solcher, die sich Fahrplan, Tarif und Beförderungsvorschriften beziehen. wurde im Jahre 1908 wieder aufgehoben[3]).

Italien. Die zuletzt durch das Gesetz vom 24. Juni geregelten Beiräte (allgemeiner Verkehrsbeirat beim M sterium der öffentlichen Arbeiten und Bezirksverkehrs- schüsse bei den Bezirksdirektionen) wurden im Jahre 1923 gehoben. Derzeit scheint der Verwaltungsrat der Eisenba eine Art begutachtender Tätigkeit zu entwickeln, wozu er vermöge seiner Zusammensetzung kaum geeignet sein dü Der Oberste Rat für öffentliche Arbeiten kann als Interes tenvertretung wohl nicht angesehen werden.

Ungarn (Gesetzartikel XXXVI vom 19. Juli 1907) be einen Landeskommunikationsrat als begutachtendes Organ Handelsministers in Fragen, die Straßenbahnen, Eisenbah Schiffahrt, Post-, Telegraphen- und Telephonangelegenheiten treffen. Er besteht aus gewählten, ernannten und amtlich sendeten Mitgliedern.

Schweden (königlicher Erlaß vom 1. November 19 Der Beirat ist zur gutachtlichen Äußerung über Fragen, die Beziehungen zwischen den Staatseisenbahnen und Publikum oder den mit ihnen im Verkehre stehenden Ei bahnen betreffen, sowie zur Erstattung selbständiger Vorsch berufen. Von den 25 Mitgliedern werden 5 vom König erna die übrigen von den wirtschaftlichen Körperschaften und eini größeren Städten gewählt.

Schweiz (neueste Regelung durch das Gesetz vom 1. bruar 1923). Hier besteht neben der Generaldirektion ein V waltungsrat und neben den 3 Kreisdirektionen je ein aus 25 gliedern zusammengesetzter Kreiseisenbahnrat. Die letzte treten zweimal im Jahre auf Einladung und unter dem Vors des Vorstehers des eidgenössischen Eisenbahndepartements eint zu gemeinsamer Beratung allgemeiner die Bundesbah betreffender Fragen, sowie zur Äußerung von Wünschen Anregungen zusammen. Sowohl die Kreiseisenbahnräte als a der Verwaltungsrat sind aber nicht etwa rein begutachtende gane, sondern auch, und zwar der letztere in weit größerem U fange, Verwaltungsstellen. Dagegen haben eine rein berate Aufgabe die Verkehrsinteressenten, die in der durch Bundesr beschluß vom 26. Dezember 1919 geschaffenen „kommerziell Konferenz der Schweizerischen Transportunternehmungen" m zuwirken berufen sind. Diese Konferenz dient der Beratung u Begutachtung der das Verhältnis der Transportunternehmun zum Publikum berührenden Fragen aus dem Gebiete des Tra port- und Tarifwesens, deren einheitliche Regelung geboten o erwünscht ist. Sie wird aus den Schweizerischen Bundesbahn die die Geschäftsführung haben, und den vom Bunde konzes nierten Schweizerischen Eisenbahn- und Schiffahrtsuntern mungen zusammen mit Vertretern der Verkehrsinteressenten bildet. Diese Konferenz ist deshalb besonders bemerkensw weil sie sich als Zwangsverband darstellt, dem jede direkten Verkehr beteiligte Transportunternehmung beizutre

[1]) Österreichisches Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 44 aus 1879.

[2]) Z. B. Vereinszeitung 1879 Nr. 3 „Der Landeseisenbahnrat".

[3]) Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Auflage, 19 Schlagwort „Beiräte", dessen Angaben neben Originalquel und dem „Archiv für Eisenbahnwesen" benutzt werden.

lten ist. Den übrigen Unternehmungen ist der Beitritt frei-·llt, im Falle ihres Fernbleibens steht ihnen aber ein Mit-·herecht bei der Lösung der eine einheitliche Regelung er-henden Fragen nicht zu. Trotzdem sind aber die auf ·d der Konferenzberatungen getroffenen Maßnahmen auch ie verbindlich.

neuerer Zeit hat sogar Großbritannien, das Land des n Privatbahnsystems, anläßlich der Errichtung eines Trans-ainisteriums im Jahre 1919 eine beiratsähnliche Einrichtung ·m Tarifberatungsausschuß geschaffen, dessen Amtsdauer ı die Eisenbahnakte vom August 1921 bis auf weiteres ver-·rt worden ist. Erwähnung verdienen noch die durch diese ins Leben gerufenen Lohnämter für Streitigkeiten über e, Arbeitszeit oder andere dienstliche Belange des unter-lneten Personals, das Zentrallohnamt und das Nationallohn-(höhere Instanz). Das erstere besteht aus 8 Vertretern der ıbahngesellschaften und ebensoviel Vertretern der Eisen-bediensteten, das letztere aus 6 Vertretern der Eisen-gesellschaften, 6 Vertretern der Gewerkschaften und 4 Ver-rn des die Eisenbahn benützenden Publikums[4]).

'red v. d. Leyen, der zuerst die Eisenbahnbeiräte zum nstand fachlicher Bearbeitung gemacht hat[5]), kam beim Vergleiche der diesfälligen Einrichtungen in den verschiedenen europäischen Ländern zu dem Schlusse, daß ihm die Entwicklung in Deutschland am richtigsten und zweckmäßigsten zu sein scheine, weil in den anderen Ländern vielfach das Beamtenelement zu sehr hervortrete und die Zusammensetzung der Räte zu ausschließlich von den ausführenden Staatsbehörden abhängig sei. Andererseits scheine ihm in Deutschland auch insofern das richtige getroffen zu sein, als ausschließlich wirtschaftliche Fragen, nicht auch andere Verwaltungs- und Rechtsfragen, zu ihrer Zuständigkeit gehören. Gegenüber den ungünstigen Beurteilern der Einrichtung betonte er aber, daß auch die Gegner der Beiräte, ungeachtet aller ihrer Ausstellungen, einer Aufhebung derselben heftigen Widerstand entgegensetzen würden. Gebe es doch bis jetzt kein anderes Mittel als diese gemeinsamen, regelmäßig wiederkehrenden Beratungen, um einerseits die wirtschaftlichen Kreise mit den Anschauungen, den Bestrebungen, der Tätigkeit der Eisenbahnverwaltung vertraut zu machen, sie daran zu gewöhnen, nichts Unmögliches zu fordern, und andererseits bei den Eisenbahnverwaltungen Verständnis für wirtschaftliche Fragen und Freude an ihrer sachgemäßen Bearbeitung zu erwecken und zu fördern.

Diese treffenden Ausführungen haben auch heute noch volle Geltung. Es wäre ihnen vielleicht nur das eine beizufügen, daß die seit 1888 und insbesondere seit Beendigung des Weltkrieges eingetretenen Veränderungen und Neugestaltungen der wirtschaftlichen Verhältnisse in und zwischen den einzelnen Staaten mit ihrer erheblich gesteigerten Verwickeltheit und Unübersichtlichkeit mehr denn je die Beratung der Eisenbahnverwaltungen durch solche Beiräte notwendig machen.

(Fortsetzung folgt.)

Sir William Acworth: „Grundzüge der Eisenbahnwirt-tslehre", Verlag Julius Springer, Berlin und Wien, 1926.

Im Aufsatze: „Die Vertretung der wirtschaftlichen Inter-bei den Eisenbahnen" in Schmollers Jahrbuch für Gesetz-ıg, Verwaltung und Volkswirtschaft, neue Folge, XII/4, n 1888.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

10. und 11. November 1926 wurde in Dortmund die Sitzung der Ständigen Tarifkommission abgehalten. Es en die nachstehend abgedruckten Tarifmaßnahmen zur nführung empfohlen. **Bindende Kraft erhalten Beschlüsse erst, wenn von den maßgebenden len kein Widerspruch erhoben wird. Indessen kann ein Zeitpunkt für die Durch-ung der Beschlüsse in den Tarifen nicht an-ben werden.** Jedoch sollen die Beschlüsse zu den nach-nden Punkten 6, 7, 12, 15, 16, 17a und b, 18, 26 und 34 ıßerst dringlich beschleunigt durchgeführt werden.

A. Personenverkehr.

Die Ausführungsbestimmung A I b Ziffer 6 zu § 12 EVO. vie folgt gefaßt werden:

3. Schlaf-, Salon- und Speisewagen können auf Antrag in ellschaftssonderzüge — Speisewagen nur in solchen aus ·ug-Wagen — nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung gestellt werden.

ür jeden Schlafwagen sind gewöhnliche Fahrkarten Klasse zuzüglich Schnellzugzuschlag für soviel Personen zu n, wie den Wagen benutzen, mindestens für 18 Personen.

ei Einstellung von Salonwagen werden die Gebühren ge-· Ausführungsbestimmung B I besonders erhoben.

ine Fahrpreisermäßigung gemäß Ziffer 1 und 2 tritt nicht . Die Benutzer von Schlaf- und Salonwagen haben Sonder-sfahrkarten nicht zu lösen.

in Speisewagen wird unentgeltlich eingestellt, für jeden teren Speisewagen werden die Gebühren gemäß I a) 1 ([1]) — für jede Achse und das Tarifkilometer 0,40 RM — er-en.

ie Beförderungsgebühren für die Salonwagen und für etwa mitgeführten zweiten und weiteren Speisewagen den nicht auf die gemäß Ziffer 1 und 2 zu erhebende destgebühr angerechnet.

ie Benutzungsgebühr für die Stellung der Schlaf-, Salon-Speisewagen unterliegt der Vereinbarung mit der Wagen-ntümerin."

Der Antrag, bei Gesellschaftssonderzügen einen Tarif ein-ren, der mit zunehmender Personenzahl und daneben mit menden Entfernungen billigere Sätze enthalten sollte, abgelehnt.

Der Absatz C im § 12 C X EVO. soll wie folgt gefaßt n:

C. Mittellose Blinde und Taubstumme zu vorübergehen-Besuch in Blinden- und Taubstummenanstalten, mittellose bstumme und Schwerhörige auch zum Besuch eines be-llich gebilligten oder überwachten Taubstummen- oder verhörigengottesdienstes, sofern nicht an ihrem Wohnort st solche Gottesdienste abgehalten werden, und zwar mittel-Taubstumme nach einem durch die zuständige Behörde für ihren Bezirk bestimmten Ort, mittellose Schwerhörige nach dem ihrem Wohnorte am nächsten liegenden Ort."

4. Die Bestimmung in der Ausführungsbestimmung 3 zu § 31 EVO., wonach die Nichtentfernung von älteren Bezeichnungen auf den Gepäckstücken als ungenügende Bezeichnung anzusehen und für ihre Entfernung die Gebühr von 10 Pfennig für das Stück — vgl. Ziffer 7 des Nebengebührentarifs Anlage V des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I — zu erheben ist, wurde für entbehrlich gehalten. Es wurde beschlossen, in der Ausführungsbestimmung 3 zu § 31 EVO. den letzten Satz „Als ungenügende Bezeichnung ist auch anzusehen, wenn ältere Bezeichnungen nicht entfernt sind" zu streichen. Desgleichen sollen in der Ausführungsbestimmung 14 zu § 40 EVO., 5. Zeile von unten, die Worte „wenn ältere Bezeichnungen nicht entfernt sind, ferner" gestrichen werden.

4 a. Die Mindestzahlen der für Gesellschaftssonderzüge zu lösenden Fahrkarten sollen von 160 in der 1. Klasse, 230 in der 2. Klasse, 340 in der 3. Klasse und 500 in der 4. Klasse auf 100 in der 1. Klasse, 150 in der 2. Klasse, 230 in der 3. Klasse und 350 in der 4. Klasse herabgesetzt werden. Außerdem soll der für die ganze Sonderzugstrecke zu zahlende Mindestbetrag von 330 RM künftig auf 200 RM ermäßigt werden.

B. Expreßgutverkehr.

5. In Anlehnung an die geänderte Gebühr im Abschnitt XII B des Nebengebührentarifs des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, wurde beschlossen, die Gebühr in Ziffer 20 des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gleichfalls von 0,40 M. auf 0,70 M. zu erhöhen und der Ziffer 20 folgende Fassung zu geben:

„20. Gebühr für Benachrichtigung des Absenders von Ablieferungshindernissen (Unbestellbarkeitsmeldungen) außer den Post-,[1]) Fernsprech- und Telegrammgebühren . . 0,70 RM

6. Nach Ausführungsbestimmung 4 zu § 43 EVO. darf Expreßgut bei Ablieferungshindernissen nicht ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders zurückgesandt werden. Den mehrfachen Anregungen der Geschäftswelt entsprechend, dem Absender die Möglichkeit zu geben, in der Expreßgutkarte vorzuschreiben, daß ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses *sofort* ohne vorherige Benachrichtigung zurückgesandt werde, wurde beschlossen, in der Allgemeinen Ausführungsbestimmung 4 zu § 43 EVO. anstelle des zweiten Satzes zu setzen:

„Der Absender kann jedoch in der Expxreßgutkarte vorschreiben, daß ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne vorherige Benachrichtigung zurückgeschickt werde. Dieser Antrag ist wie folgt zu stellen:

[1]) Bei Übersendung der Benachrichtigung durch die Post wird das Postgeld nur insoweit erhoben, als dieses den Betrag der einfachen Inlandsbriefe übersteigt.

„Bei Ablieferungshindernis Rücksendung ohne vorherige Benachrichtigung.“

Sonst darf das Gut ohne Anweisung des Absenders nicht zurückgeschickt werden.“

7. Der Antrag, Schnittblumen allgemein aus dem Verzeichnis der sperrigen Expreßgüter herauszunehmen, wurde dahin entschieden, daß künftighin nur Blumen, Gesträuche und Pflanzen, lebende oder künstliche, in Körben, Kübeln oder Kartons oder in dieser Verpackung mit Gestellen aufgeliefert, als sperriges Expreßgut angesehen werden sollen. Blumen in Kisten oder Pflanzen mit Erdballen werden nicht als sperriges Expreßgut angesehen.

8. Der Antrag, die Auflieferung beliebig vieler Stücke auf eine Expreßgutkarte zuzulassen, wurde abgelehnt. Es dürfen also nach wie vor nur höchstens 5 Stück mit ein und derselben Expreßgutkarte aufgeliefert werden.

C. Güterverkehr.

9. Eilfrachtbrief (Muster der Anlage E zu § 55 (1) EVO.). Es wurde beschlossen, der Hauptverwaltung zu empfehlen, beim Reichsverkehrsministerium zu beantragen, auf dem Frachtbrief für Eilgut den roten Streifen auf der Rückseite, oben und unten am Rande, wegfallen zu lassen.

10. Die im § 43 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften vorgesehene Frachtermäßigung für Saatgetreide und Hülsenfrüchte soll auf den Inlandsverkehr beschränkt bleiben; für die Ausfuhr sollen bei Aufgabe als Wagenladung die Frachtsätze der Klassen D, D 10 bzw. D 5 berechnet werden. Desgleichen soll die für Saatkartoffeln (Pflanzkartoffeln) bei Aufgabe als Frachtstückgut vorgesehene Frachtvergünstigung (halbes wirkliches Gewicht nach Klasse II) nur bei Verwendung des Gutes als Saatgut im Deutschen Reich gelten. Die Ziffern (1) und (2) des § 43 der Allgemeinen Tarifvorschriften sollen hiernach wie folgt gefaßt werden:

„(1) Für **Getreide**, nämlich: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Spelz und für **Hülsenfrüchte**, nämlich: Bohnen (Fisolen), Erbsen, auch Peluschken, Linsen, Wicken, sämtlich zur Verwendung als Saatgut **im Deutschen Reich** bestimmt, wird die Fracht usw. wie bisher.“

(2) Unter den gleichen Voraussetzungen wird

a) für **Saatkartoffeln (Pflanzkartoffeln)**, zur Verwendung als **Saatgut im Deutschen Reich** bestimmt, in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai und vom 20. September bis 20. November die Fracht bei Auflieferung als Frachtstückgut für das halbe wirkliche Gewicht der Sendung nach den Sätzen der Klasse II,

b) für **Getreide** und **Hülsenfrüchte**, wie in Ziffer (1) genannt, **im Falle der Ausfuhr**, die Fracht bei Aufgabe als Wagenladung nach den Sätzen der Klassen D, D 10 oder D 5 berechnet.“

Der Eingang der Ziffer (1) des § 16 der Allgemeinen Tarifvorschriften soll wie folgt geändert werden:

(1) Die in den Allgemeinen Tarifvorschriften und in der Gütereinteilung im Falle der Ausfuhr vorgesehenen Ermäßigungen gelten nur usw. wie bisher.“

Der Antrag, die in § 43 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften für anerkannte Saatkartoffeln gewährte Frachtermäßigung nicht nur auf Stückgutsendungen zu beschränken, sondern auch auf den Wagenladungsversand in der Weise auszudehnen, daß die Fracht zu den um 10 v. H. ermäßigten Sätzen der Klasse F berechnet wird, wurde zurückgestellt, da zur Zeit noch der Ausnahmetarif 16 a diese Vergünstigung gewährt.

11. Im § 44 der Allgemeinen Tarifvorschriften — Verladen und Ausladen der Güter — wird folgende neue Ziffer (3) aufgenommen:

„(3) Der Empfänger hat Stückgüter, die der Absender nach Vereinbarung mit der Eisenbahn als Stückgut verladen hat (§ 59 (1) EVO.), auf Verlangen der Eisenbahn auszuladen.“

Der Antrag auf Fassungsänderung der Ziffer (2) des § 44 wurde abgelehnt.

12. Die Stellen der ermäßigten Stückgutklasse (Ziff. 3) und der Klasse C erhalten folgende geänderte Fassung:

„Bereifungen von Kraftwagen und Anhängewagen (Stahlbänder mit Vollgummi) alte abgenutzte.“

13. Es wurde beschlossen, die Ziffer 6 h) der ermäßigten Eilgutklasse wie folgt zu fassen:

„h) marinierte Fische, auch eingelegt in Tunken, auch mit Zusätzen von Gewürzen usw., auch gefärbt, in der Zeit vom 1. April bis 30. September.“

Am Schluß der Tarifstelle „Fische“ der Klasse B soll hinter „marinierte Fische“ ein Komma gesetzt und nachgetragen werden: „auch eingelegt in Tunken, auch mit Zusätzen von Gewürzen usw., auch gefärbt.“

Durch diese neuen Fassungen soll möglichst allen von der deutschen Fischindustrie hergestellten Marinaden, insbesondere auch den in Remouladen-, Mayonnaisen-, Bouillon-, Senf-, ten- oder Öltunken eingelegten Fischzubereitungen und ge färbten Fischwaren, geräuchertem Seelachs in Scheiben Schnitzeln (leicht gefärbt und in Öl eingelegt), die bish für bestimmte marinierte Fische (Halbkonserven) vorges Frachtermäßigung gewährt werden.

14. Sperrigkeitsverzeichnis. In die Ziffer 4 b folgende neue Position aufgenommen werden:

„Handwagen mit Kasten aus Korbgeflecht, unverpack in Papier oder Verschlägen verpackt, folgende: Kinderw Korblastwagen (Marktwagen) und Stubenwagen.“

Die Ziffer 12 soll wie folgt neu gefaßt werden:

„Damenhüte und Herrensteifhüte, auch Hutformen h Mützen sowie Steifhutformen (steife Hutstumpen) ausg men, in verschnürten Ballen oder in Kisten.

Anmerkung: Unter den Begriff „Herrensteifhüte“ f auch steife Strohhüte.“

Zur Klarstellung des Begriffs: „Steifhutstumpen“ so dieser Ziffer folgende Erläuterung aufgenommen werden:

„Bei Steifhutstumpen hat der Kopf und gegebenenfalls der Rand steife Form im Gegensatz zu den gesteiften stumpen, die lediglich mit einer Steifmasse getränkt sind noch weiche Form haben. Letztere sind nicht mit Sperrigkeitszuschlag zu belegen.“

15. Frachtberechnung bei Privatwagen.

a) Eilgutmäßige Beförderung leerer Privatwagen.

Es wurde beschlossen, für alle leeren Privatgüter- und P tierwagen, die in den Park einer Eisenbahnverwaltung stellt sind, die eilgutmäßige Beförderung zuzulassen. Frachtberechnung sollen 2000 kg nach den Stückgutsätze ermäßigten Eilgutklasse zugrunde gelegt werden. Die Mi fracht soll 50 Mark betragen. Für gewöhnliche Lee (Frachtgut) wird bis auf weiteres an dem Betrage von 5 nichts geändert. Die eventuelle Änderung dieser Gebühren späterer Prüfung noch vorbehalten bleiben.

b) Kraftentnahme von der Wagenachse.

Für Privatwagen, die mit einer besonderen Einrichtung f Kraftentnahme von der Wagenachse während der Fahrt sehen sind, soll folgende Bestimmung in den § 53 der meinen Tarifvorschriften aufgenommen werden:

9. Wird bei Privatwagen, die für Kraftentnahme vo Wagenachse eingerichtet sind, Kraftabnahme verlangt, in Spalte „Inhalt“ des Frachtbriefes der Vermerk a nehmen: „Kraftabnahme von der Wagenachse beantragt“. die Kraftentnahme von den Achsen wird für jeden P wagen für den ganzen Lauf der Sendung eine Vergütung 2 Pf. für das Tarifkilometer erhoben.“

c) Frachtberechnung für Sauerstofflaschen in Privat wagen.

Der § 53 der Allgemeinen Tarifvorschriften soll folgende sung erhalten:

„In das Eigengewicht der Privatwagen ist alles einzurec was zur vollständigen Einrichtung des Wagens gehört.

Sauerstofflaschen in Privatfischwagen gehören zur vollä digen Einrichtung des Wagens. Die Sauerstofflaschen sir der von der Eisenbahn festgesetzten Anzahl mit einem ein lichen Gewicht von 70 kg für die leere Flasche in das E gewicht der Wagen einzurechnen. Die Sauerstofflaschen mi bei jedem Lastlauf und bei jedem Leerlauf zur Beladestation von der Entladestation vollzählig in den Privatfischwagen geführt werden. Der Absender hat die Flaschen zugleich mit Eigengewicht des Privatfischwagens im Frachtbrief in der S „Ladegewicht des Wagens“ einzutragen. Der Sauerstoff in Flaschen der beladenen und leeren Privatfischwagen wird fr frei befördert, wenn der Absender in der Spalte „Inhalt“ Frachtbriefes die Zahl der gefüllten Sauerstofflaschen, Gewicht des Sauerstoffs und den Vermerk „Zur Speisung Wassers während der Beförderung. Frachtfrei zu beförd bei beladenen Wagen auch das Gewicht des Sauerstoffs gegeben hat.“

d) Neuregelung der Grundsätze für die Frachtberechnung Fischsendungen in Privatfischwagen.

Es wurde beschlossen, den § 41 der Allgemeinen Tari schriften wie folgt zu fassen:

„§ 41. (1) Für Fische, Krabben und Krabbenfleisch, wie in Klasse IIe genannt, wird bei Aufgabe als beschleunigtes E (vgl. §§ 11 und 12) folgende Fracht erhoben: für Stückgu den Sätzen der Kl. Ie (§ 8[1]), für Wagenladungen zu den Sä der Klassen A, A 10 oder A 5 für das doppelte Gewicht (§ 9

(2) a) Die Beförderung von lebenden Fischen im Wasse Eilstückgut zu den Sätzen der Klasse IIe sowie ihre Beförde als beschleunigtes Eilstückgut nach Maßgabe des vorigen satzes ist von der Erfüllung folgender Bedingungen abhängi

1. Die Fische müssen in geeichten oder eichamtlich stempelten Gefäßen verladen sein. Für jedes angefan

Liter des durch den Eichstempel nachgewiesenen Raumgehalts des Gefäßes wird der Frachtberechnung 0,6 kg zugrunde gelegt, gleichviel, ob das Gefäß vollständig gefüllt ist oder nicht.

Ausnahmsweise werden jedoch auch Fische in nicht geeichten oder nicht eichamtlich gestempelten Blechgefäßen zur Beförderung unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Rohgewicht zugelassen, sofern dieses für jedes Gefäß nicht mehr als 25 kg beträgt.

2. Der Raumgehalt der einzelnen Kübel oder Fässer darf bei Eilgutsendungen nicht mehr als 350 Liter, bei Sendungen beschleunigten Eilguts nicht mehr als 150 Liter betragen. Die Gefäße müssen mit Handhaben versehen sein, und zwar die bis 100 Liter Inhalt mit solchen, die zwei Personen, die größeren mit solchen, die vier Personen das ungehinderte Anfassen mit beiden Händen ermöglichen. Fässer von kreisrundem Querschnitt müssen Einrichtungen haben, die geeignet sind, das Rollen während der Fahrt auszuschließen.

3. Die Kübel oder Fässer müssen zur Verhütung des Ausspritzens von Wasser einen passenden, durch Schloß oder Blei gegen unbefugtes Öffnen gesicherten Verschluß besitzen. Dieser ist entweder durch einen durchlochten Deckel oder durch einen in das Fülloch eingesetzten und im mittleren Teile mit einem durchlochten Deckel versehenen Trichter herzustellen.

4. Für Sendungen im Gewicht von mindestens 1500 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht gelten die Beschränkungen unter 2 und 3 nicht.

b) Als Wagenladungen werden lebende Fische sowohl in ge-[eic]hten oder eichamtlich gestempelten Gefäßen oder Behältern als [au]ch in nicht geeichten oder nicht eichamtlich gestempelten Ge[fä]ßen oder Behältern, auch Planen, zur Beförderung zugelassen. [Si]nd die lebenden Fische in geeichten oder eichamtlich gestem[pe]lten Gefäßen oder Behältern verladen und ist im Frachtbrief [di]e Literzahl des durch den Eichstempel nachgewiesenen Raum[ge]halts der Gefäße oder Behälter angegeben, so wird für jedes [an]gefangene Liter der Frachtberechnung 0,6 kg nach den Grund[sät]zen der Frachtberechnung für Wagenladungen zugrunde ge[leg]t, gleichviel, ob die Gefäße oder Behälter vollständig gefüllt [sin]d oder nicht. Ist im Frachtbriefe die Literzahl des durch den [Ei]chstempel nachgewiesenen Raumgehalts der Gefäße oder Be[hä]lter nicht angegeben oder sind die lebenden Fische in nicht [ge]eichten oder nicht eichamtlich gestempelten Gefäßen oder Be[häl]tern, auch Planen, verladen, so werden der Frachtberech[nu]ng 75 % des wirklichen Gewichts der Sendung nach den Grund[sät]zen der Frachtberechnung für Wagenladungen zugrunde [gel]egt.

Zu a) und b) Vorrichtungen und Betriebsstoff zur Speisung [de]s Wassers mit Sauerstoff während der Beförderung werden [fra]chtfrei befördert.

Wird zur Aufnahme oder Ergänzung des Wasservorrates aus [ba]hneigenen Wasserkranen, Hydranten oder sonstigen Zapf[ste]llen Wasser entnommen, so werden hierfür 3 M. für den [Wa]gen und, wenn für die Wasserentnahme eine Verschubbe[we]gung erforderlich ist, weitere 3 M. für den Wagen erhoben.

(3) Die Beförderung von Fischabfällen und zerkleinerten [fri]schen Fischen, sämtlich beim unmittelbaren Versand an Fisch[zu]chtanstalten zur Verfütterung zu den Sätzen der Klasse IIe [w]ie ihre Beförderung als beschleunigtes Eilgut nach Maßgabe [de]s Abs. (1) ist davon abhängig, daß sie in festen, dicht ver[sch]lossenen Fässern verpackt sind."

Der Antrag, die Fracht für Fischsendungen in Privatfisch[wa]gen nach einem Durchschnittsgewicht zu berechnen, wurde abgelehnt.

16. In das Verzeichnis II — Verzeichnis der zur Beförderung [in] großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter — sollen [ne]u aufgenommen werden:

[a]) Faßreifen (Tonnenbände), weiße, aus Weidenholz;
[b]) Schafschwingel, ungereinigt;
[c]) Zündblättchen (Amorces) im Falle der Ausfuhr;
[d]) Sperrholz-Platten über 3,5 m Länge, auch geschliffen, lackiert, gebohrt.

[I]m Zusammenhang hiermit wurde zwecks Beseitigung einiger [Unbe]stimmigkeiten im Tarif weiter beschlossen

[a]) die Ziffer 2 der Stelle „Holzwaren" der Klasse B wie folgt [zu] fassen:

„2. Möbel und Möbelteile aus Nadelholz, glatt oder mit ein[fa]chen Rosetten oder Auflagen, jedoch ohne Schnitzereien, roh, [g]estrichen, lasiert, lackiert oder gebeizt.

Anmerkung: Die Füllungen der Nadelholzmöbel oder [d]er Nadelholzmöbelteile dürfen auch aus Sperrholzplatten, [e]inzelne Teile auch aus Buchenholz gefertigt sein. Schleif[la]ckierte Möbel fallen unter Klasse A."

[b]) Der Ziffer 12 der Stelle „Holzwaren" der Klasse C folgen[den] Wortlaut zu geben:

„12. Sperrholzplatten aus Nadel-, weichem Laub- oder Buchenholz, auch geschliffen, lackiert, gebohrt.

Anmerkung: Resonanzböden gehören zur Klasse A."

17. In das Verzeichnis IV der zur Beförderung in Behälterwagen zugelassenen Güter sollen neu aufgenommen werden:

a) Gemische aus Benzin (Erdölbenzin), Benzol, Braunkohlenbenzin, Spiritus oder Äther;
b) Kühlsolen, wie in dieser Stelle der Klasse E genannt.

Als neue Stelle soll in Klasse E aufgenommen werden: „Kühlsolen, folgende:

1. Chlorkalzium mit Chlormagnesium in wässeriger Lösung;
2. Chlormagnesium in wässeriger Lösung;
3. Chlormagnesiumlauge, gereinigt."

Ferner wurde beschlossen, die Ziffer 6 in der Tarifstelle „Salze" der Klasse F wie folgt zu fassen:

„Chlormagnesiumlauge, rohe (Endlaugen von der Verarbeitung der Kalirohsalze)".

18. Die Aufnahme von Aethylenchlorhydrin in die Klasse B wurde abgelehnt, dagegen die Aufnahme in das Verzeichnis IV beschlossen.

19. Es wurde beschlossen, die Tarifstelle „Ammoniak, schwefelsaures" der Klasse E durch den Klammerzusatz „Ammonsulfat" zu ergänzen.

20. Der Antrag, Asbestzementsteine, Asbestzementplatten, Asbestzementschiefer, auch im Inlandsverkehr, aus der Klasse D in die Klasse E zu versetzen, wurde zwecks weiterer Prüfung vertagt.

21. Es wurde beschlossen,

a) die Tarifstelle „Asphalt" der Klasse D samt Anmerkung zu streichen und folgende neue Tarifstelle in die Klasse D aufzunehmen:

„Asphalt, natürlicher, roher, auch gereinigter Trinidad-Asphalt",

b) als neue Tarifstelle in die Klasse D aufzunehmen:

„Erdwachs, rohes (Ozokerit) und Rückstände der Reinigung von rohem Erdwachs."

Der Antrag, rohen Trinidad-Asphalt aus der Klasse D in die Klasse E zu versetzen, wurde abgelehnt.

22. Der Antrag „Baracken und ähnliche Gebäude, neu, zerlegt, im Falle der Ausfuhr „allgemein in die Klasse D zu versetzen, wurde abgelehnt, dagegen soll der Hauptverwaltung vorgeschlagen werden, für die Ausfuhr von Baracken und ähnlichen Gebäuden, neu, zerlegt, einen befristeten Ausnahmetarif mit den Sätzen der Klasse D von bestimmten im Tarif zu nennenden Erzeugungsstationen zu gewähren.

23. Die Beschlußfassung über die Aufnahme von Beta-Naphtol in die Klasse B wurde vertagt.

24. Brocken von Schmelzbasaltsteinen (Schmelzbasaltbruch) sollen in die Tarifstelle „Steine" der Klasse F einbezogen werden.

25. Es wurde beschlossen, als neue Tarifstelle in die Klasse E und in die ermäßigte Stückgutklasse (Klasse II) aufzunehmen:

„Buchdruckwalzenmasse, alt, abgängig",

und als Anmerkung zu dieser Tarifstelle:

„Als abgängig gilt nur die zu ihrem ursprünglichen Verwendungszwecke nicht mehr brauchbare Walzenmasse."

26. Die Versetzung von Crotonaldehyd, Butanol (Butylalkohol) und Butanolazetat (Butylazetat) in die Klasse B wurde abgelehnt; dagegen beschlossen, in das Verzeichnis IV aufzunehmen: Butanol und Butanolazetat sowie Crotonaldehyd.

27. Es wurde beschlossen, in der Tarifstelle „Dünger" der Klasse F sowie in Ziffer 22 des Verzeichnisses IV („Dünger") das Wort „Unrat" zu streichen.

28. Tarifierung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren:

a) Es wurde beschlossen, in der Klasse C, Ziffer 23 b, der Tarifstelle „Eisen und Stahl . . ." hinter dem Worte „Kranen" einzuschalten: „diese auch mit Selbstgreifer".
b) Der Antrag, Dampftrockenteller in die Klasse C zu versetzen, wurde abgelehnt.
c) Ebenfalls abgelehnt wurde der Antrag, rohe Vorderradscheiben in die ermäßigte Stückgutklasse (Klasse II) zu versetzen.
d) Es wurde beschlossen, bei den Gütern der Ziffer 23 b der Klase C, Teile von Baggern, Brückenwagen usw., fortan auch Lager zuzulassen, die Rotguß, Bronze, Weißmetall oder dergl. enthalten. Die bezeichnete Tarifstelle soll deshalb durch den Zusatz „diese auch aus anderen Stoffen" hinter dem Worte „Lagern" ergänzt werden.
e) Es wurde beschlossen, unbearbeitete gußeiserne Fabrikfenster in die ermäßigte Stückgutklasse zu versetzen und sie mit den daselbst bereits genannten gußeisernen Dach-,

Keller- und Stallfenstern gleichzustellen. (In der Stelle „Gußwaren" der Ziffer 10 der Gütereinteilung für die ermäßigte Stückgutklasse soll deshalb der Zusatz „Dach-, Keller- und Stall-" hinter dem Worte „Fenster" gestrichen werden.)

f) Der Antrag auf Aufnahme von Drahtgeweben, -gittern und -geflechten, auch verzinkt oder galvanisch verkupfert oder lackiert in die Klasse C wurde zwecks weiterer Prüfung vertagt.

g) Der Antrag auf Aufnahme von verzinkten Filterrohren, auch mit gußeiserner Rammspitze, in die ermäßigte Stückgutklasse wurde abgelehnt.

29. a) Die Aufnahme von Elektronmetallabfällen in die Klasse B der Tarifstelle „Metallabfälle, metallhaltige Abfälle und abgängige Altwaren von Metallen" wurde beschlossen. Hiernach soll bei Ziffer 1a und Ziffer 2 der genannten Tarifstelle hinter den Worten „und auch mit Zink" eingefügt werden: „oder Magnesium".

In den Beispielen zu Ziffer 1 a) soll in alphabetischer Reihenfolge zugesetzt werden: „Duralumin, Elektronmetall".

b) Es wurde beschlossen, Abfallstücke von aluminiumplattierten Blechen aus Eisen oder Stahl in die Klasse E einzubeziehen. Die Tarifstelle „Metallabfälle, metallhaltige Abfälle usw." der Klasse E sowie die Anmerkung zur Ziffer 8 „Schrott" der Tarifstelle „Eisen und Stahl" der Klasse E sollen entsprechend ergänzt werden.

30. Zur Behebung aufgetretener Zweifel über den Begriff „Frühkarotten, Frühmohrrüben" wurde beschlossen, in der Ziffer 5 b der ermäßigten Eilgutklasse die Worte „Frühkarotten, Frühmohrrüben" zu ändern in:

„Frühkarotten und Frühmohrrüben sowie junge Karotten und junge Mohrrüben, sämtlich mit Laub (Kraut)."

31. Es wurde beschlossen, die Ziffern 2 und 3 der Tarifstelle „Fette und Öle" zu streichen und an deren Stelle folgende neue Ziffern zu setzen:

2. Mischungen aus Fetten und Ölen der Ziffer 1; Kunstspeisefette, Speiseöle, soweit nicht schon unter Ziffer 1 genannt;
3. Abdeckereifett."

32. Glaubersalz, kristallisiert und kalziniert, soll auch in zerkleinertem oder gemahlenem Zustand nach Tarifklasse E bzw. F abgefertigt werden. Es wurde dementsprechend beschlossen,

a) die Tarifstelle Salze der Klasse E Ziffer 3 zu ändern in „Glaubersalz, kristallisiert und kalziniert (Natriumsulfat), auch zerkleinert oder gemahlen, auch Glasgalle",
b) die Tarifstelle Salze der Klasse F Ziffer 4 zu ändern in „Glaubersalz, kristallisiert und kalziniert (Natriumsulfat), auch zerkleinert oder gemahlen, im Falle der Ausfuhr."

33. Die Aufnahme von gemahlenen Hartgummiabfällen (Hartkautschukstaub, Gummimehl) in die Klasse D wurde abgelehnt. Dagegen soll geprüft werden, ob die Erstellung eines Ausnahmetarifs ab bestimmte Versandstationen angezeigt ist.

34. Es wurde beschlossen, Kaltasphalt (Emulsion von Erdölpech [Petroleumpech] mit einem Eigengewicht [spezifisches Gewicht] von mindestens 1 bei 20° C und Wasser unter Zusatz von höchstens 5 % ander Stoffe) aus der Klasse D in die Klasse E zu versetzen.

35. Tarifierung von Kühlsolen, vgl. Punkt 17 b).

36. Der Antrag auf Versetzung von Kunstwolle von C nach E wurde abgelehnt.

37. Es wurde beschlossen „wolframsauren Kalk" in die Tarifstelle „Metall in chemischen Verbindungen enthaltende Abfälle und Zwischenerzeugnisse" der Klasse C einzubeziehen. Die genannte Tarifstelle soll entsprechend ergänzt werden.

38. Dem Antrag, „Lederleimgallerte" in die Klasse C (bisher B) zu versetzen, wurde zugestimmt und beschlossen, die Tarifstelle „Knochenleimgallerte" der Klasse C zu streichen und als neue Tarifstelle in Klasse C aufzunehmen:

„L e i m g a l l e r t e, folgende:
Knochenleimgallerte, Lederleim-(Hautleim-)gallerte."

39. In die Klasse C soll als neue Stelle aufgenommen werden: „Natron, ameisensaures (Natriumformiat)".

40. Der Antrag, Nickelsalze, roh (Nickelsulfat, Nickelvitriol und Nickelammonsulfat) in die Klasse C zu versetzen, wurde vertagt.

41. Der Antrag, Ofenkitt in die Klasse D zu versetzen, wurde abgelehnt.

42. Die Tarifstelle „Papierisolierröhren usw." der Klasse B und die Ziffer 70 der ermäßigten Stückgutklasse erhalten folgende neue Fassung: „Papierisolierröhren und Röhrenverbindungsteile mit Papierisoliereinlage, sämtlich mit Mäntel aus Eisen oder Stahl, dieser auch mit anderen Stoffen, ausgenommen edle Metalle überzogen."

43. In die Klasse E sollen als neue Tarifstelle aufgenomme[n] werden:

„Rückstände, eisensiliziumhaltige, der Herstellung küns[t]licher Tonerdeschleifmassen, in Stücken oder gekörnt."

44. Künstlich getrocknete Rückstände der Herstellung vo[n] schwefelsaurer Tonerde sollen in die Klasse F aufgenomme[n] werden. Zu diesem Zweck soll die Tarifstelle „Rückständ[e] (Abfälle) der Herstellung von Alaun und schwefelsaurer To[n]erde, im wesentlichen aus Ton und Kieselsäure bestehend", de[r] Klasse F durch Aufnahme des Zusatzes „auch getrocknet" er[]gänzt werden.

45. Es wurde beschlossen, die zur chemischen Weiterverarbe[i]tung bestimmten Schlacken aus Blei- und Kupferöfen (Hoch- un[d] Flammöfen) und Räumaschen aus Zinköfen (Muffelrückstände) aus der Klasse F auszuschließen und dementsprechend bei de[r] Tarifstelle „Schlacken aus Blei- und Kupferöfen usw." de[r] Klasse F zwischen „hüttenmäßigen" und „Wege" einzufügen „oder chemischen".

46. In die Tarifklasse C sollen neu aufgenommen werden:

„Sensenschärfer aus künstlicher, auf Holzstäben aufg[e]tragener Schleifmasse." — Die Aufnahme dieser Sense[n]schärfer in die ermäßigte Stückgutklasse (Klasse II) wurd[e] abgelehnt.

47. Die Beschlußfassung über den Antrag auf Klarstellung de[r] Frachtberechnung für Zement-Wandplatten mit Farbüberzu[g] wurde zur weiteren Prüfung vertagt.

48. Die Anmerkung 1a zum Abschnitt IX B des Nebenge[]bührentarifs Teil I Abt. B betreffend Berechnung der Abfert[i]gungsgebühr auf den Grenzzollstationen soll folgende geändert[e] Fassung erhalten:

„a) beim Grenzeingang für jede Sendung aus dem Au[s]lande, wenn eine solche Sendung, für die die Gebühr bei de[r] Ankunft berechnet worden ist, unter fortdauernder Zollko[n]trolle mit neuem Frachtbrief weiter aufgegeben wird, so wir[d] die Gebühr nochmals berechnet, jedoch, wenn die Sendung de[n] Gewahrsam der Eisenbahn nicht verlassen hat, nur i[n] halber Höhe des sonst zu berechnenden Betrages."

Die gleiche Änderung soll im Abschnitt IX des Nebengebühre[n]tarifs, des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, unter Ziffer [] Anmerkung 1 a durchgeführt werden.

D. Tierverkehr.

49. Der Antrag auf Einführung einer allgemeinen Ausfü[h]rungsbestimmung zu § 48 EVO., wonach den Versendern ein[e] ausreichende Bestreuung der Viehwagenböden mit geeignete[n] Streumitteln zur Pflicht zu machen ist, wurde abgelehnt.

50. Der Antrag, die in § 2 (1) der Anlage B zu § 49 EVO. be[]stehende Ausnahmebestimmung, wonach in den Monaten Janua[r,] Februar, März, November und Dezember o f f e n e Wagen zu[r] Beförderung von Tieren nur auf Antrag des Absenders gestell[t] werden dürfen, auch auf den Monat Oktober auszudehnen, wurd[e] abgelehnt.

51. Der Antrag, in der Ausführungsbestimmung III zu § 49 (2) EVO. den zweiten Satz wie folgt zu fassen: „Er hat bei der Au[f]lieferung von Sendungen lebender Tiere eine in den Frachtbri[ef] aufzunehmende Erklärung darüber abzugeben, wo und wie e[r] die Fütterung und Tränkung vornehmen will", wurde abg[e]lehnt.

52. Der Antrag auf Versetzung von Jungrindern (Rinder übe[r] 6 Monate bis zu einem Gewicht von 250 kg) in die Klasse S wurde abgelehnt.

53. Die aufgetretenen Zweifel darüber, ob und welche Frac[ht] für die während der Fahrt geborenen Tiere zu zahlen ist, solle[n] durch folgende Ergänzung des § 2 (1) der Allgemeinen Tari[f]vorschriften beseitigt werden:

„Für Tiere, die während der Beförderung geboren werde[n] wird Fracht nicht berechnet."

54. Es wurde beschlossen, bei Gestellung von einbödigen sta[tt] eines mehrbödigen Wagens eine Mindestfracht zu erheben un[d] demgemäß im § 8 Absatz 1 der Allgemeinen Tarifvorschrifte[n] des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs Teil I am Schluß nachz[u]tragen: „mindestens wird die Fracht nach Stufe 30 berechnet".

55. Zur Behebung aufgetretener Zweifel über die Berechnun[g] des Frachtzuschlages — § 29 (1) der Allgemeinen Tarifvo[r]schriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I — soll di[e] Ziffer (2) des § 29 folgende neue Fassung erhalten:

„(2) Auf die Berechnung des Zuschlages finden die Bestim[]mungen des § 2 (2) über die Mindestentfernung und des § 1[] über die Mindestfracht keine Anwendung."

56. Der Abschnitt I des Nebengebührentarifs zum Deutsche[n] Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, soll wie folgt neu gefaßt werden:

„I. Gebühr für Gestellung von Tierbegleitern durch di[e] Eisenbahn. (Ausführungsbestimmung XI 3 zu § 48 EVO.

Es werden erhoben für jeden Begleiter und für jedes Tarifkilometer der Hinreise . . . 25 Pf.

Anmerkung: In dieser Gebühr ist die Vergütung des Fahrgeldes für den eisenbahnseitig gestellten Begleiter für die Hin- und Rückreise enthalten.

57. Den vom Tierunterausschuß in Vorschlag gebrachten nderungen des Tierfrachtbriefmusters (Anlage G zu § 48 EVO.) urde zugestimmt. Der Hauptverwaltung soll empfohlen wern, beim Herrn Reichsverkehrsminister den bisherigen Tierfrachtbrief (Muster der Anlage G zu § 48 [1] EVO.) entsprechend zu ändern.

58. Privattierwagen. (Änderung des § 20 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.)

Für Privattierwagen wurden die entsprechenden Änderungen wie für gewöhnliche Privatwagen empfohlen (vergleiche die Beschlüsse zu Punkt 15a dieser Zusammenstellung).

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Lage der Reichsbahn.

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, r. Dorpmüller, hatte zum 16. d. M. abends Vertreter des entlichen Lebens, der Regierung, der Ministerien, der Parnente, der Industrie, der Finanzwelt, der Presse und der t der Reichsbahn zusammenarbeitenden Behörden und Gewerbe einem Empfang in die Generaldirektion der Deutschen ichsbahn-Gesellschaft geladen, um bei dieser Gelegenheit undlegende Ausführungen über die wirthaftliche Lage der Reichsbahn und die utsche Verkehrspolitik zu machen. Es hatten dieser ıladung gegen dreihundert Personen Folge geleistet.

Die Ausführungen des Generaldirektors lauteten im Wortlaut folgt:

„Es bietet sich heute zum ersten Male, nachdem ich mein nt als Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn angetreten be, Gelegenheit, zu einem größeren Kreise von Herren zu rechen, die die öffentliche Meinung und die Wirthaft vertreten.

Sie haben Anspruch darauf, von mir zu erfahren, wie ich den Hauptfragen, die die Reichsbahn betreffen und damit die ite Öffentlichkeit hier berühren, mich einstelle. Ich will ich in medias res gehen.

Ein so gewaltiger Betrieb wie der der Reichsbahn unterht mehr als jeder andere der öffentlichen Kritik. Wenn hr als 700 000 Menschen, die mit ihren Familienangehörigen ra 2 bis 3 Millionen ausmachen, betreut werden, ist es selbstständlich, daß sich die Öffentlichkeit mit der Leitung des ternehmens dauernd beschäftigt.

Zuerst das für die deutsche Wirtschaft so wichtige Gebiet der rifgestaltung.

Wie Sie wissen, ist die Reichsbahn-Gesellschaft an eine systeische Neuordnung der Normalgütertarife hergangen. Dem im Jahre 1920 eingeführten Staffelsystem in Normalgütertarifen lag im Durchschnitt die Höhe der Norgütertarife im Frieden zugrunde. Beim Zusammenbruch der hrung mußte die Reichsbahn diese Normalgütertarife des edens verdoppeln, um sich am Leben halten zu können. Dieses be Verfahren, das auf eine berechtigte individuelle Behandg der einzelnen Güter keine Rücksicht nahm, machte eine hprüfung des Tarifsystems zur Pflicht, um so mehr, als zelne Güter, die vor dem Kriege in einer niederen Normalsse oder in einem aufgehobenen Ausnahmetarif aufgeführt ren, zu stark belastet erschienen. Die Arbeiten für die Neunung der Normalgütertarife, deren Beendigung so lange hat sich warten lassen, weil es bis dahin an einer genauen ffeltarifstatistik fehlte, gehen nunmehr ihrem Abschluß enten. Noch in diesem Monat gelangt das Ergebnis der beiten an die Ständige Tarifkommission und an Ausschuß für Verkehrsinteressenten zur Beachtung und damit an die Öffentlichkeit.

Der Entwurf sieht vor, die Spannung zwischen den einnen Wagenladungsklassen durch Einführung neuer Wagenngsklassen zu verringern und damit auch die Verung von der einen in die andere Klasse zu erleichtern. Die Klasse soll zwischen die Klassen D und E, die zweite schen die Klassen E und F kommen. Die höheren Klassen en nach diesem Plan etwas gesenkt und auf die Sätze für Wagenladungsklassen von 10 t etwas ermäßigt werden. h eine Ermäßigung der Frachten für Eilgut in zenladungen soll, abgesehen von der Klasse A, eintreten.

Wie auch das Schicksal dieses Entwurfes sich gestalten wird, werde stets bemüht sein, den Wünschen der Wirtschaft entenzukommen. Das ist auch in der letzten Zeit durch Reihe von Frachterleichterungen für die sche Wirtschaft bewiesen. Ich erinnere an die bedeutenden chtermäßigungen für Eisen und Stahlwaren, an die Frachtäßigungen für Erze, Felle, Häute, Getreide, Kartoffeln ie für Zucker und Zement.

Auf dem Gebiete der Frachtstundung ist vom 1. Nober ab ebenfalls eine Erleichterung eingetreten. Die Verkehrs-Kredit-Bank hat den Zinssatz von 2 % auf 1¼ % heruntersetzen müssen und ist damit auf den Diskontsatz von 6 % im Jahre angelangt.

Im Interesse der deutschen Ausfuhr sind für unsere deutsche Seeschiffahrt die niedrigen „Seehafentarife ermäßigt und erweitert worden, soweit es eben für uns noch finanziell tragbar war. Die Einführung einer Anzahl von Binnenumschlagtarifen ist erfolgt und soll auch noch weiter erfolgen. Ich erinnere hier nur an die Donau-Umschlagtarife, die die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse nach den Donauländern fördern.

Auf die soviel umstrittenen Durchfuhrtarife kann nicht verzichtet werden. Die Auslandstransporte sollen nicht um Deutschland herumlaufen: Durch Deutschland hindurch, in deutsche Häfen, auf deutsche Schiffe, das ist die Losung. Es darf uns nicht stören, wenn dadurch ausländische Güter billiger nach deutschen Häfen kommen als gleichartige deutsche. Hierdurch erleidet die deutsche Wirtschaft keinen Schaden. Wir werden schon darauf achten, daß diese Frachtsätze erhöht werden, wenn die entsprechenden Frachtsätze auf den ausländischen Bahnen sich erhöhen oder die ausländische Währung steigt. Wie bereits früher, so erkläre ich auch heute wieder, daß bei nachweisbarer Schädigung der deutschen Wirtschaft im Einzelfall ein solcher Durchfuhrtarif aufgehoben werden soll. Es schadet dabei der deutschen Wirtschaft nicht, wenn ausländisches Gut nach deutschen Häfen gelangt, das durch Fahrten um Deutschland herum dem ausländischen Hafen zuläuft.

Oberstes Gesetz muß für uns immer eine geregelte Finanzverwaltung bleiben, das dient dem Reich und dem deutschen Volke. Ich freue mich, feststellen zu können, daß von all den vielen Angriffen, die gegen die Deutsche Reichsbahn gerichtet worden sind, sich keine gegen die Bilanz der Reichsbahn gerichtet haben, die doch das Fundament für unser Finanzgebaren darstellt.

Nun wurde in letzter Zeit soviel von der Mobilisierung der deutschen Reichsbahnobligationen gesprochen, mit deren Hilfe unser besetztes Deutschland vor den Versailler Terminen freigemacht werden könnte. Mag dieser Plan zustandekommen oder nicht — das ist Sache der Außenpolitik — auf jeden Fall ist bisher kein Zweifel an der Güte dieser Schuldscheine geäußert worden, denn sie haben ja ihre gute Stütze in unserer Bilanz.

Doch dürfen wir nicht vergessen, daß das Geschäftsjahr 1925 ein Schonjahr war. Die Reparationszahlungen betrugen nur 400 Millionen. Es gelang, die gesetzliche Ausgleichsrücklage von über 100 Millionen Mark anzusammeln. Aus dem Betriebe konnten Mittel in Höhe von 150 Millionen Mark zu Investitionen herausgenommen werden, und außerdem konnten noch 153 Millionen auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die ersten 150 Millionen müssen dem Betriebe auf dem Wege einer späteren Anleihe, die wegen des hohen Zinssatzes im vergangenen Jahre unterzubringen nicht möglich war, wieder ersetzt werden. Die 153 Millionen sollten zur Entlastung des stärker belasteten Jahres 1926 dienen, und wie nötig war dieser Vortrag. In der ersten Hälfte des Jahres 1926 wurden hiervon 100 Millionen und mehr in Anspruch genommen, bis uns der englische Kohlenarbeiterstreik wieder eine Entlastung brachte.

Wir konnten auch im Jahre 1926 keine Mittel mehr aus dem Betriebe für Investitionen herauswirtschaften. Hier kamen uns drei Kreditaktionen des Reichs mit erträglichem Zinsdienst zu Hilfe. Im März übernahm das Reich von uns 107 Millionen Vorzugsaktien. Im Juli gab die Reichsbahn eine auf 150 Millionen Vorzugsaktien gestützte Anleihe heraus, die weit überzeichnet wurde. Es folgte im August ein Sonderkredit auf Grund des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung in Höhe von 100 Millionen und schließlich kurz hinterher ein weiterer Sonderkredit in Höhe von 53 Millionen zur Fortführung der stillgelegten Bauten. Durch diese Mittel, die natürlich von uns zu verzinsen und zu tilgen sind, war es uns möglich, zu er-

träglichen Bedingungen Neuanlagen zu schaffen und Neuanschaffungen zu machen und den Arbeitsmarkt ausgiebig zu befruchten. Wir müssen uns aber darüber klar sein, daß ein Teil dieser Bauaufträge und Beschaffungen, die programmäßig für spätere Jahre vorgesehen waren, in der kommenden Zeit dem Arbeitsmarkte wieder fehlen werden.

Ich erwähnte schon, daß uns in der schwierigen Finanzlage am Ende des ersten halben Jahres 1926 der englische Kohlenarbeiterstreik zu Hilfe kam. Es war dies ein Geschenk für die Frachtenentwicklung der Reichsbahn. Während Anfang Mai 100 000 Wagen unbenutzt umherstanden, sind seit Mitte August fast alle Wagen im Verkehr. Außer dem Kohlenverkehr kam dazu der Rüben- und Kartoffelversand und ein starker Verkehr in Baugütern.

Im Ruhrrevier stellten wir vor dem englischen Streik, also vor dem 1. Mai 1926, täglich 21 400 Wagen. Diese Wagenstellung steigerte sich auf 34 600 in der vorletzten Oktoberwoche und überschritt damit die Höchstzahl von 32 500 der jemals vor dem Kriege im Ruhrrevier gestellten Wagen. Die Kipperleistungen im Duisburger Hafen stiegen von 50 000 t vor dem Streik auf 80 000 t nach diesem. So wirkte sich der englische Kohlenarbeiterstreik im Ruhrrevier aus. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Oberschlesien. Ich darf hier einschalten: Ein Wagenmangel ist entgegen anderen Behauptungen dank der guten Dispositionen im Ruhrrevier nicht eingetreten. Wir haben stets weniger Wagen beladen zurückerhalten, als wir leer gestellt haben. Das ist der Beweis dafür, daß wir unsere Verpflichtungen dort voll erfüllt haben.

Nun wird man sagen, hiernach muß es der Reichsbahn finanziell sehr gut gehen. Ich warne aber vor solchem übertriebenen Optimismus. Die finanzielle Auswirkung des englischen Kohlenarbeiterstreiks für die Reichsbahn schätze ich für das Jahr 1926 auf etwa 100 Millionen. Aber dieser Streik scheint ja nunmehr zu Ende zu gehen.

Gewiß wird eine Belebung unserer Wirtschaft und unseres Verkehrs, wenigstens noch für die nächsten Monate, vielleicht auch für die weitere Zukunft, zu erwarten sein. Aber mit solchen erhöhten Einnahmen wie im Jahre 1926 wage ich für die folgenden Jahre nicht zu rechnen.

Dazu kommt, daß die Zinszahlungen für die Obligationen und die zurückzustellende Ausgleichsrücklage steigen. Nimmt man hierzu die Dividende für die dem Reich als Reparationslast der Eisenbahn übergebenen Vorzugsaktien und die von der Reichsbahn zu erhebende Verkehrssteuer, so erwarten uns folgende steigende Lasten:

1926 . . . . . rund 975 000 000 M.,
1927 . . . . . rund 1 000 000 000 M.,
1928 . . . . . rund 1 070 000 000 M.

Die Verkehrssteuer läuft in Höhe von 250 bis 290 Millionen bei uns nur durch. Sie belastet aber die deutsche Wirtschaft und hindert uns infolgedessen in unserer Tarifbildung. Ohne sie würden die aufzubringenden Mittel betragen:

1926 . . . . . etwa 685 000 000 M.,
1927 . . . . . etwa 710 000 000 M.,
1928 . . . . . etwa 780 000 000 M.

Weiter dürfen wir nicht vergessen, daß durch die politische Last der Pensionen und Wartegelder für die Hunderttausende, die wir aus innerpolitischen Gründen haben einstellen und aus wirtschaftlichen Gründen wieder haben abbauen müssen, die Ruhegehälter von 114 Millionen vor dem Kriege auf 409 Millionen im Jahre 1926 gestiegen sind. Aber auch sonst sind wir gegenüber der Vorkriegszeit stark belastet.

Unsere sächlichen Ausgaben für Kohle sind um 50 bis 60 % gestiegen. Wie sehr sich das auswirkt, mögen Sie daran erkennen, daß wir jährlich für 260 Millionen Mark Aufträge auf Kohle herausgeben.

Die Kosten für 1 km Gleisneubau sind um 65 % gestiegen.

Die Unterhaltung und Erneuerung von Fahrzeugen kostet 67 % mehr als in der Vorkriegszeit.

Ich führe diese Zahlen an, damit Sie an der prozentualen Erhöhung unserer Ausgaben erkennen können, wie groß die Spanne ist, um die wir mit unseren Einnahmen gegenüber unseren Ausgaben zurückbleiben.

Eine Tonne einen Kilometer transportiert, bringt im Durchschnitt nur 33 % mehr als in der Vorkriegszeit. (Die Steuer eingerechnet, würden 38 % herauskommen.) Dabei ist die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer ungefähr dieselbe wie in der Vorkriegszeit.

Eine Person 1 km transportiert, bringt 22 %, mit Steuer 32 %, mehr als im Jahre 1913. Hier ist die Zahl der Personenkilometer allerdings um 20 % gestiegen gegen 1913, wodurch die geringe Einnahmesteigerung etwa ausgeglichen ist.

Insgesamt wird das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben durch die Betriebszahl gekennzeichnet. Im Jahre 1913 entfielen auf 100 M. Betriebseinnahmen nur 72,12 M. Betriel ausgaben, heute sind sie auf 83,68 M. gestiegen. Diese gewalti durch die hohen persönlichen Ausgaben veranlaßte Steigeru der Betriebskosten ist eingetreten trotz aller Drosselung d sächlichen Ausgaben. Sie wäre noch größer, wenn wir nicht Rationalisierung auf allen Gebieten soweit getrieben hätten, d wir bald an der obersten Grenze angelangt sind. Denn es g Gebiete, auf denen nicht gespart werden darf. Das sind d jenigen, die mit der Betriebssicherheit in Verbindu stehen. Ihre Erhaltung und Erhöhung verbieten ein Sparen, es an Personal, an Material oder an Finanzen.

Wir haben in den letzten Monaten eine beklagenswerte I riode von Unglücken bei der Reichsbahn erlebt, die zu scharf Kritik gegen die Betriebssicherheit der Reichsbahn der Öffentlichkeit geführt haben. Ich habe darauf Veranlassu genommen, durch besondere Kommissionen das gesamte Geb der Reichsbahn bereisen zu lassen. Diesen Kommissionen g hörten absichtlich nicht Herren der Hauptverwaltung an, so dern es war eine Auswahl von Persönlichkeiten aus den Dire tionen getroffen, die in den einzelnen Fachgebieten eine beso ders gute Erfahrung aufzuweisen haben. Unter Beteiligung Personalvertretungen haben diese Kommissionen den Obe bau, den Sicherungsdienst, den Fahrdienst und Beanspruchung des Personals nachgeprüft. Als vorläufi Ergebnis dieser eingehenden Ermittlungen, die bis Ende die Jahres ihren Fortgang nehmen, kann ich feststellen, daß v einer Gefährdung der Betriebssicherheit bei der De schen Reichsbahn keine Rdee sein kann.

Das Personal ist sich an allen Posten seiner schwe Verantwortung voll bewußt und verdient Dank und Anerk nung dafür, wie es sich in dieser Zeit des englischen Kohl arbeiterstreiks seines schweren Dienstes angenommen h Unsere Pflicht ist es, dafür zu sorgen, daß keine Überbü dung des Personals eintritt. Man hat die Dienstdauerv schriften vielfach angegriffen und es mag auch vorkommen, d hier und dort Auswüchse eintreten in der Bemessung Dienstes. Wo wir aber von derartigen Überspannungen fahren, soll stets eine Änderung herbeigeführt werden.

Was den Oberbau anbetrifft, so betreibe ich die Dur führung des Umbaues, so daß wir wieder auf den Friedenssta kommen. Es liegt hier so, daß die Eisenbahn niemals den Ob bau bis zum Bruch ausnutzt. Die neu beschafften Schie werden zunächst in die Schnellzugstrecken eingebaut und dort liegenden Schienen finden weitere Verwendung in Nebengleisen. Man könnte unsere Schienen, so wie sie je konstruiert sind, ohne Bedenken bis zu 40 Jahren in den Schn zugsstrecken liegen lassen. Das tun wir nicht, sondern w bauten vor dem Kriege die Schienen bereits nach 16 Jahr aus und heute bleiben sie etwa 19 Jahre in den Schnellzu strecken liegen. In diesem System liegt ein hoher Grad v Sicherheit.

Die Sicherungseinrichtungen der Reichsba werden dauernd entsprechend der fortschreitenden Technik v vollkommnet. Ich habe mir besonders die Ausbildung der V kehrungen gegen das Überfahren der Haltesignale angele sein lassen. Mehr als 3 Millionen Mark wollen wir nächsten Jahr zu diesem Zweck aufwenden. Zum Heranru von Hilfe bei Unglücksfällen sollen die Streckenfernsprec mit Aufwendung von über 2 Millionen Mark vermehrt werd Der Hilfsdienst bei Unglücksfällen wird durchgreif beschleunigt und verbessert werden.

Das Personal soll in der Höhe seines Lohnes ni schlechter stehen als vergleichbare Arbeitnehmer in der vaten Wirtschaft. Deshalb sollen in den Bezirken, wo höh vergleichbare Industrielöhne gezahlt werden, auch die Löh der Reichsbahnarbeiterschaft an diese angeglic werden. Das ist ein gesundes Lohnprinzip. Denn es läßt s nicht derselbe Lohnsatz festsetzen für einen Arbeiter, der ländlichen Bezirken oder in kleinen Städten bei billigen Lebe bedingungen seinen Dienst verrichtet, wie für einen Arbei der in seiner Lebenshaltung durch die teueren Preise ei Großstadt oder eines Industriebezirkes beeinflußt wird.

Ich hoffe, daß der Verkehr sich auf solcher Höhe hält, der Reichsbahnarbeiter wieder eine stetige sichere A beitsstelle und eine seiner Leistung entsprechende Au stiegsmöglichkeit bei uns findet.

Den Beamten der Reichsbahn soll das Berufsbeamt tum gewährleistet sein. Denn diese Form des Dienstverh nisses kann durch keine andere ersetzt werden, wenn die l kömmliche Pflichttreue und Zuverlässigkeit erhalten bleiben s

Die Reichsbahn als größtes deutsches Unternehmen, ja größtes Unternehmen der Welt, vernachlässigt auch i Pflichten in sozialer Beziehung nicht und geht weit ü den Rahmen ihrer gesetzlichen Verpflichtung hinaus. Allein diesem Jahre werden etwa 18 Millionen Mark neu aufgewen um etwa 4500 wohnungslosen Eisenbahnern billige Unterku

ı schaffen. Auch für das nächste Jahr sollen reichliche Mittel
.r diesen Zweck zur Verfügung gestellt werden.

Die Krankenkasse für Beamte, die am 1. April d. J.
s Leben gerufen worden ist, wird viel Not lindern. Gegenüber
r bisherigen geringen und nicht einheitlichen Fürsorge in
rankheitsfällen bietet die neue Beamtenkrankenversorgung
nz erhebliche geldliche Vorteile. Das erstreckt sich auf alle
eichsbahnbeamte. Die Krankenkosten werden von der Kranken-
isse in großzügiger Weise ersetzt.

Besonders bei der fürchterlichen Krankheit, der Tuber-
ulose, helfend einzuspringen, wird sich die Reichsbahn an-
·legen sein lassen.

Das Wichtigste für das Personal wird sein, daß es in Zu-
ınft vor weiterem Abbau gesichert ist. Abgesehen
n den Werkstätten und vereinzelten Stellen in einigen Be-
rken ist eine Herabsetzung der Kopfzahl nach dem jetzigen
ande des Verkehrs, der Technik und der Organisation nicht
hr erforderlich. Das wird eine große Sicherheit in unser
rsonal hineintragen. Dazu ist aber erforderlich, daß uns kein
·rkehr, der seiner Natur nach auf die Eisenbahn gehört, ge-
mmen wird. Und deshalb noch ein kurzes Streiflicht auf den
genannten Konkurrenzverkehr.

Wir erkennen an, daß demjenigen Verkehrsmittel der Vor-
ng gebührt, das seiner Natur nach imstande ist, den öffent-
hen Verkehr am wirtschaftlichsten und am besten zu bedienen.
esem Grundsatz entsprechend beabsichtigen wir, mit Kraft-
agen und Flugzeug zusammen zu gehen und die Zusam-
narbeit der verschiedenen Verkehrsmittel mit uns zu organi-
ren. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat sich deshalb
reits mit einigen Kraftverkehrsgesellschaften verbunden und
d erstrebt eine ähnliche Zusammenarbeit mit den Flugver-
hrsanstalten.

Auch die Wasserstraßen sind uns in Zeiten eines starken
·rkehrs willkommene Helfer gewesen, dort, wo sie sich mit
s in stetig wachsendem Verkehr teilten. Anders aber liegen
Verhältnisse, wenn neu zu bauende Kanäle alten Verkehr
n uns abziehen sollen, und das zu einer Zeit, wo wir selbst
ter einer gedrückten Wirtschaftslage leiden. Hier wenden wir
s mit Recht gegen den Bau von Kanälen, zumal, wenn wir
sen Verkehr mit unseren Eisenbahnanlagen ebenso billig und
rtschaftlich bewältigen können.

Zur Zeit stehen der Hansa-Kanal und der Aachen-
ıein-Kanal im Vordergrund des Interesses. Wir sind
stande, nachzuweisen, daß wir den auf diesen Kanälen zu be-
ltigenden Verkehr ohne Erweiterung unserer Anlagen leicht
f unsere vorhandenen Bahnen übernehmen können. Ja, wir
ben das für beide Kanalgebiete bereits nachgewiesen. Die
eigerungen des Verkehrs durch den englischen Bergarbeiter-
eik sind nämlich größer als der Verkehr, der später durch
Kanäle bewältigt werden kann.

Im Zuge des Hansa-Kanals ist auf den vom Ruhrgebiet
ch Hamburg laufenden Strecken der Verkehr so stark ge-
igert, daß er weit über die für den Hansa-Kanal erwarteten
rkehrsmengen hinausgeht. Schon heute sind diese Eisen-
nnstrecken nur zur Hälfte, ja teils nur zu einem Drittel ihrer
istungsfähigkeit ausgenutzt, und im Ruhrgebiet liegen heute,
Zeit des größten Verkehrs, noch sieben Verschubbahn-
fe still.

Ähnlich liegen die Verhältnisse in dem rheinischen Gebiet
ischen Aachen und dem Rhein. Auch hier haben wir den
weis unserer gesteigerten Leistungsfähigkeit gebracht. In-
ge eines Tarifkampfes, den wir mit den Belgiern haben, wer-
nämlich sämtliche Transporte, die vom Ruhrrevier nach
lgien gehen, über die Aachener Linie geleitet und nicht mehr
früher über die Moselstrecke. Die Aachener Linie weist
olgedessen neben ihrem Normalverkehr einen Zusatzverkehr
f, der größer ist, als ihn später der Kanal bewältigen kann.
eser starke Verkehr läuft jetzt zwar in der steigenden Richtung
von Osten nach Westen; in der umgekehrten, nach dem Rhein
zu fallenden Richtung ist aber die Strecke naturgemäß noch eher
leistungsfähig. Dazu kommt, daß bei dem Verkehr von dem
Aachener Bergrevier nach dem Rhein nicht nur diese eine jetzt
so stark belastete Linie zur Verfügung steht, sonderen
deren drei.

Um den Beweis zu liefern, daß wir auch finanziell imstande
sind, zu denselben Kosten zu verfrachten wie die Kanäle, vor-
ausgesetzt, daß in die Kanalfrachtsätze Verzinsung und Tilgung
des Kapitals eingerechnet wird, sei auf folgendes hingewiesen:

Der Hansa-Kanal soll bei 200 km Länge über 300 Millionen
Mark kosten. Die Verkehrsmenge des Hansa-Kanals ist mit
12 Millionen Tonnen angesetzt. Hierfür reicht aus eine ein-
gleisige Bahn mit 20—30 Zugpaaren. Eine solche Bahn würde
bei gleicher Länge etwa 50 Millionen Mark kosten, also ein
Sechstel der Baukosten des Kanals. Bei 7 % Verzinsung würden
die Kanalbauzinsen jährlich 21 Millionen, die Bahnbauzinsen
jährlich 3,5 Millionen Mark ausmachen. Damit ist der Beweis
erbracht, daß wir billiger transportieren können als der Kanal.

Ich möchte nicht mißverstanden werden. Mit meiner Stellung
gegen den Bau dieser Kanäle will ich mich nicht gegen das
Arbeitsbeschaffungsprogramm wenden. Im Gegen-
teil, die Eisenbahn soll, wie auch die von ihr aufgenommenen
Kredite beweisen, auch in Zukunft eine arbeitsbeschaffende
Stelle ersten Ranges bleiben.

Wir befruchten die Wirtschaft dadurch, daß wir zur Zeit noch
jährlich Aufträge in folgender Höhe verteilen: etwa 35 Millionen
für Bettungsstoffe, über 40 Millionen für Holzschwellen, 50 Mil-
lionen für Ausstattungsgegenstände, Druck-, Schreib- und
Zeichenwaren, 100 Millionen für Fahrzeuge, 160 Millionen für
eiserne Oberbaustoffe, 260 Millionen für Kohle, 250 Millionen für
Werkstoffe und Ersatzstücke. Das sind schon rund 1 Milliarde
bei unserer sparsamen Wirtschaft. Hierbei sind gar nicht ein-
gerechnet: 1. die Bauten, und 2. weitere 150 Millionen, die wir
in späteren Jahren zur regelmäßigen Ergänzung unserer Wagen
und Lokomotiven jährlich notwendig haben.

Sie werden verstehen, daß ich unter diesen Umständen den
größten Wert darauf legen muß, daß die Einnahmequellen der
Eisenbahn nicht verstopft werden, sondern als befruchtender
Strom nach wie vor in die Wirtschaft zur Beschaffung von
Arbeitsmöglichkeiten zurückfließen. Wird uns aber Verkehr
entzogen, so bleibt uns nichts anderes übrig, als an persönlichen
und sächlichen Ausgaben zu sparen, und damit droht das Ge-
spenst, die Zahl der Arbeitslosen noch zu vermehren.

Bevor ich schließe noch ein kurzer Ausblick, wie ich mir die
nächste Zukunft der Reichsbahn vorstelle. Ich setze voraus,
daß die Ausgaben und Einnahmen der Reichsbahn nicht durch
von ihr unabhängige Einwirkungen von außen gestört werden.
Dann werden wir das Jahr 1926 mit geordneten Finanzverhält-
nissen abschließen. Der englische Bergarbeiterstreik wird sich
auch noch mindestens bis in die Hälfte des nächsten Jahres für
unsere Eisenbahn günstig auswirken, selbst wenn die Engländer,
wie sie es beabsichtigen, lieber Konventionalstrafen bezahlen
als auf die eigene Produktion zu verzichten. Denn in Deutsch-
land selbst sind die Kohlenläger leer geworden und müssen
wieder aufgefüllt werden, Transporte, die in 1926 unterblieben,
also 1927 wieder gefahren werden. Es bleiben uns ja auch noch
die Transporte nach den neu gewonnenen Absatzgebieten.

Somit hoffe ich auch für 1927 durch weisen Sparsinn auf einen
annehmbaren Abschluß. Darüber hinaus zu denken, wage ich
bei den noch so wenig gefestigten wirtschaftlichen Verhältnissen
der jetzigen Zeit nicht. Soviel aber steht fest, hebt sich die
Wirtschaft, dann verbessert sich auch unsere Lage. Wir sind
mit der deutschen Wirtschaft auf Gedeih und Verderben ver-
bunden."

Die bedeutsame Rede wurde von der Versammlung mit außer-
ordentlichem Interesse aufgenommen und verfehlte nicht, eine
starke Wirkung auszuüben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

— **Der Personenverkehrsausschuß des Vereins Deutscher
enbahnverwaltungen** hat vom 28 September bis 1. Oktober in
eiburg (Breisgau) seine 89. Sitzung abgehalten. Den Vorsitz
rte namens der Reichsbahndirektion Stuttgart Direktor bei
Reichsbahn Stainl. Der Ausschuß befaßte sich nament-
mit der Aufstellung eines Übereinkommens zu den
lementarischen Bestimmungen des Vereins über den zwi-
enstaatlichen Expreßgutverkehr. Während die regle-
ntarischen Bestimmungen die einheitliche Grundlage für die
preßguttarife bilden sollen und die Verhältnisse zum Publi-
kum regeln, werden durch das Übereinkommen die Verhältnisse
der Eisenbahnen untereinander aus dem zwischenstaatlichen Ex-
preßgutverkehr geordnet. Die wichtigsten Bestimmungen be-
treffen die Erhebung, Aufteilung und Erstattung von Zu-
schlägen, Verschleppung und unrichtige Abfertigung, Regelung
von Ansprüchen auf Erstattung von Frachten und Gebühren,
Verfahren bei Beförderungshindernissen, Veräußerung unan-
bringlicher Expreßgüter, Haftung der Beförderungsgemein-
schaft und Regelung von Entschädigungsforderungen.

Weiter wurden in der Sitzung die Abfertigungsvor-
schriften für den zwischenstaatlichen Expreßgutverkehr
fertiggestellt. Alle Bestimmungen für den Expreßgutverkehr
— die reglementarischen Bestimmungen, das Übereinkommen
und die Abfertigungsvorschriften dazu — sollen, nachdem sie in
schriftlicher Abstimmung unter den Vereinsmitgliedern geneh-
migt sein werden, mit möglichster Beschleunigung in einer

Drucksache vereinigt herausgegeben werden. Auch die Vereinsvorschriften über das Ermittlungsverfahren bei beschädigten, fehlenden und überzähligen Gepäckstücken und Gütern wurden in der Sitzung durch Bestimmungen über Expreßgut ergänzt. Die Änderungen werden gleichzeitig mit Einführung der übrigen Vereins-Expreßgutbestimmungen durch einen Nachtrag zu den Ermittlungsvorschriften in Kraft gesetzt werden, so daß dann für das gesamte Gebiet des Expreßgutverkehrs im Vereinsbereich einheitliche Bestimmungen bestehen. Für die zollamtliche Behandlung von Expreßgut werden in Verhandlung mit den Zollbehörden der beteiligten Länder weitere Vereinfachungen angestrebt werden.

Der Ausschuß vollendete ferner eine schon in der letzten Sitzung behandelte Vereinbarung zwischen den Vereinsverwaltungen über die Verpflichtung zur Annahme und Durchführung von Gesellschaftsfahrten im Vereinsbereich, durch die eine Grundlage für eine gleichmäßige Behandlung der Gesellschaftsfahrten geschaffen wird. Über die Vereinbarung wird unter den Vereinsmitgliedern schriftlich abgestimmt, damit sie baldmöglichst bindende Kraft im Verein erhält. Schließlich beschloß der Ausschuß die Herausgabe einer Zusammenstellung der wichtigsten Personen- und Gepäcktarifbestimmungen der mitteleuropäischen Eisenbahnen und stellte zugleich auf Grund eines von einem Unterausschuß aufgestellten Musters für Deutschland die Grundsätze fest, nach denen bei Sammlung und Aufnahme der Angaben für die einzelnen in Betracht kommenden Länder vorgegangen werden soll.

Deutschland.

— Stand der Fernbahn-Elektrisierung. Die Elektrisierungsarbeiten bei der Reichsbahn können wegen der beschränkten Geldmittel leider nicht mit der gewünschten Schnelligkeit gefördert werden. Im elektrischen Ausbau befindet sich gegenwärtig die Strecke München-Regensburg (rund 140 km lang). Hier ist der elektrische Betrieb bereits bis Neufahrn, 40 km vor Regensburg, durchgeführt. Die Restarbeiten für die Herstellung der Fahrleitung bis Regensburg werden bis Mitte nächsten Jahres vollendet sein. Ferner ist im elektrischen Ausbau die Strecke München-Kufstein (100 km), deren Fertigstellung jedoch erst Anfang 1928 zu erwarten ist. Leider mußte in Schlesien der betrieblich dringend notwendige Ausbau des Restgliedes der schlesischen Gebirgsbahn, der Strecke Königszelt-Breslau, infolge mangels an Geldmitteln vorläufig unterbrochen werden.

Wenn weitere Mittel zur Verfügung stehen werden, so soll in erster Linie mit dem Ausbau der Strecken München-Salzburg und München-Stuttgart-Karlsruhe-Kehl begonnen werden. Hiermit wird eine sehr wichtige elektrisch betriebene West-Ost-Verbindung geschaffen, die eine Verkürzung der Fahrzeit gegenüber dem jetzigen Dampfbetrieb um etwa 4 Stunden mit sich bringt.

Was die Energieversorgung anlangt, so wird nunmehr noch ein drittes Isarkraftwerk, und zwar bei Pfrombach erbaut, welches mit zur Bahnstromerzeugung dient. Das Kraftwerk Eitting (Bahnstromteil) wird erweitert. Das Kraftwerk Mittelsteine bei Glatz, das den elektrischen Strom für die schlesischen Gebirgsbahnen liefert, ist kürzlich von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft käuflich erworben worden.

— Elektrische Lokomotiven und Triebwagen. Bemerkenswert ist eine kürzlich angelieferte elektrische Schnellzuglokomotive von außergewöhnlich großer Leistungsfähigkeit. Sie vermag Schnellzüge bis zu 700 t Wagengewicht (17 D-Zugwagen) mit einer Geschwindigkeit von 110 km in der Stunde zu befördern. Sie vermag dauernd 2400 PS, vorübergehend bis 4000 PS zu entwickeln. Gegenwärtig läuft sie auf der Strecke Leipzig-Halle. Erbaut ist sie von der Lokomotivfabrik der AEG. Zwei weitere große Schnellzuglokomotiven werden zur Zeit erbaut, und zwar eine von den Siemens-Schuckertwerken zusammen mit Borsig und eine von den Bergmann Elektricitätswerken mit Linke-Hofmann. Ferner sind sechs schwere Güterzuglokomotiven in den Fabriken der AEG und der Siemens-Schuckertwerke im Bau. Diese sollen Güterzüge bis 2100 t Wagengewicht befördern können. Schließlich ist der Bau von sechs Schnelltriebwagen erwähnenswert. Diese sind für die Verbesserung des schnellen Personenverkehrs auf der Strecke Halle-Leipzig bestimmt und sollen diese 37 km lange Strecke in 25 Minuten durchfahren. Die jetzigen D-Züge gebrauchen 31 bis 32 Minuten Fahrzeit.

— Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Die Bau- und Beschaffungsarbeiten für diese größte aller bisherigen Bahnelektrisierungen sind im vollsten Gange. Der beste Beweis für die Schnelligkeit des Fortschritts der Bauarbeiten besteht in der Tatsache, daß vom Baubeginn — etwa Mitte August d. J. — bis Mitte November, also während des ersten Vierteljahres 45 Millionen Mark verausgabt und durch Bestellu gen festgelegt worden sind.

Umfang. Diese Elektrisierung umfaßt nicht nur die eige liche Stadtbahn Charlottenburg-Stralau-Rummelsburg und Ringbahn, sondern auch alle hieran anschließenden Vorostrecken, also im Westen die Strecken nach Potsdam, Stahndorf und Spandau-West, im Osten die Strecken nach Erkn Grünau nebst Spindlersfeld und Kaulsdorf. Die gesamte Län dieser Strecken beträgt rund 160 km. Rechnet man hierzu no die bereits elektrisierten Berliner Vorortstrecken — No strecken und Lichterfelde-Ost — so beträgt die Gesamtlän aller im elektrischen Betrieb und Ausbau befindlichen Berlin Stadt- und Vorortstrecken 240 km.

Strombezug. Die Elektrowerke, deren Aktien im Bes des Deutschen Reiches sind und die Berliner Städtischen Ele trizitätswerke werden sich voraussichtlich gemeinsam vertr lich verpflichten, den elektrischen Strom für den Berliner Bal betrieb zu Bedingungen zu liefern, die sowohl in ihrer fin ziellen Auswirkung als auch mit Bezug auf die Zuverlässigk in der Strombelieferung den Ansprüchen der Reichsbahn nügen. Zur Zeit werden die einzelnen Vertragsbestimmung gemeinsam bearbeitet.

Stromverteilung. Die genannten Werke werden Dr strom von 30 000 Volt Spannung nach zwei in Eichkamp und a Markgrafendamm gelegenen Stromübergabestellen liefern. Hi werden sich die Einrichtungen für das Messen des Stromes finden. Verbraucht werden anfangs etwa 130 Millionen Ki wattstunden im Jahre, später voraussichtlich mehr als ¼ M liarde. Es ist Vorsorge getroffen, daß im Notfall die beid Lieferer sich gegenseitig aushelfen können.

Von den Stromübergabestellen verlaufen unterirdisch Kabe die den hochgespannten Drehstrom einer größeren Zahl v Unterwerken zuführen. Die Gesamtlänge dieser Kabel trägt über 260 km. Ihre Herstellung ist vor wenigen Tag zwölf angesehenen Kabelfabriken Deutschlands übertragen w den. Der Wert dieses Auftrages beträgt etwa 3,5 Millionen Ma

In den Unterwerken setzen Transformatoren die hohe Spa nung des ankommenden Drehstromes auf eine geringe Spannu herunter. Hierauf fließt der Drehstrom den Gleichrichte zu. Diese haben den Zweck, den Drehstrom in den für den eige lichen Zugbetrieb der Berliner Bahnen erforderlichen Glei strom von 800 Volt Spannung umzuwandeln. Die Gleichricht sowie die zugehörigen Transformatoren und Schaltanlagen si ebenfalls bereits bestellt worden. Beteiligt wurden hierbei Firmen Brown, Boveri & Co. in Mannheim, die AEG, die Siemen Schuckertwerke, die Bergmann Elektrizitätswerke, Dr. Pa Meyer, Berlin, Voigt & Haeffner in Frankfurt (Main) und d Sachsenwerk Licht und Kraft A.-G., Niedersedlitz. Die genan ten Apparate stellen einen Gesamtwert von rund 16 Million Mark dar.

Gleichrichter. Da Gleichrichter weiteren Kreisen no fast unbekannt sind, mag hier ihr Wesen kurz geschildert w den. Früher benutzte man zur Umformung des Drehstromes Gleichstrom elektrische Maschinen. Für viele Anwendun gebiete, insbesondere für Bahnbetrieb, werden diese durch d Quecksilberdampf-Gleichrichter verdrängt. Er weist zwei gro Vorzüge vor den Maschinenumformern auf. Er arbeitet mit se geringen Energieverlusten und braucht wegen seines übera einfachen Aufbaues keine ständige Bedienung.

In einem eisernen Gefäß, das möglichst vollkommen luftl gepumpt ist, befindet sich am Boden Quecksilber. Zw schen diesem Quecksilber und einer von oben in d Gefäß hineinragenden Anode wird in den sich e wickelnden Quecksilberdämpfen ein langer Lichtbogen erzeu Dieser hat die merkwürdige Eigenschaft, daß er den elektrisch Strom nur nach einer Richtung, und zwar von der Anode zu Quecksilber (Kathode) durchläßt. Für den in der anderen Ric tung fließenden Strom wirkt der Lichtbogen wie ein Isolat Legt man zwischen die Anode und das Quecksilber einen ei fachen Wechselstrom, so entsteht nach dem Vorigen ein ze hackter Gleichstrom. Nun wird statt einer Anode eine größe Zahl — bei den für die Berliner Bahnen bestellten Gleichric tern sind es deren 12 — angeordnet. Durch eine besonde Transformatorenanordnung wird ferner dafür gesorgt, daß d ankommende Drehstrom in ebensoviel einzelne Wechselströ aufgelöst wird, die gegen einander versetzt sind. Hierdur kommt schließlich im Gleichrichter ein fast vollkommener Glei strom zustande.

Gleichstromverteilung. Der in den Unterwerk erzeugte Gleichstrom wird durch kurze Kabel den Stro schienen der Strecke zugeleitet. Diese verlaufen dicht a Erdboden neben den Gleisen. Sie sind oben und seitlich dur eine Holzverkleidung gegen unbeabsichtigtes Berühren geschüt Aus den Stromschienen nehmen die an den Fahrzeugen sitzend Stromabnehmer den Betriebsstrom ab.

Triebwagenzüge. Die im jetzigen Dampfbetrieb laufe den Wagen werden restlos beseitigt. Statt ihrer werden gerä mige, mit bequemen Sitzen versehene Wagen beschafft. Sie e

ılten elektrische Heizung und eine vorzügliche elektrische Beuchtung.

Je ein Triebwagen, der vier kräftige Motoren enthält, und ein ›iwagen (ohne Motoren) bilden eine Zugeinheit. Der Zug beeht je nach der jeweiligen Verkehrsstärke aus einer, zwei, drei ıer vier solcher Einheiten. Damit sich diese Zugeinheiten im ıtrieb leicht und schnell vereinigen und trennen lassen, erhalten e an beiden Enden selbsttätige Kupplungen. Die elektrische usrüstung für 345 Triebwagen und fast ebensoviel Beiwagen ı Werte von etwa 17 Millionen Mark wurde bereits vor mehren Wochen bei der AEG und den Siemens-Schuckertwerken lotoren) sowie bei den Bergmann Elektricitätswerken und den ıffei-Schwartzkopff-Werken (Steuerungen) bestellt.

Selbsttätiges Signalsystem. Damit auf der Stadtecke ein möglichst dichter Zugbetrieb (bis 40 Züge in der unde) zustande kommen kann, werden die jetzt vorhandenen lichen Mastsignale, die von den Stellwerken aus betätigt wern, durch ein völlig selbsttätig wirkendes Signalsystem ersetzt, s auch am Tage Lichtsignale aufweist.

Schuppen und Werkstätte. Auf verschiedenen Bahnten werden Wagenschuppen, in denen die Züge fortlaufend reinigt und untersucht werden, sowie Abstellgleise gebaut.

Für die bahnamtlich vorgeschriebenen Hauptuntersuchungen d zur Vornahme größerer Ausbesserungsarbeiten wird zur it nördlich der Bahn zwischen Nieder Schoneweide und Adlerst ein Ausbesserungswerk erbaut. Dieses wird mit den modernn Hebe- und Beförderungszeugen für Wagen und ihre Einzelle, mit Spezial-Werkzeugmaschinen, Glühöfen und allen songen Einrichtungen versehen, die ein rasches, sorgfältiges und liges Instandsetzen der Fahrzeuge gewährleisten.

Umsteigebahnhof und neue Strecke Richtung andau. Außer der eigentlichen Elektrisierung, also der ıstellung des bestehenden Dampfbetriebs auf elektrischen Beeb, umfassen die Bauarbeiten auch Bahnhofs- und Gleisbauten eine wesentliche Verbesserung des Zuglaufs und zur Herbeirung gewisser Zeitersparnisse im Reiseverkehr. Das Wichste hiervon ist folgendes: Zur Zeit kann nur eine beschränkte hl von Zügen von Spandau über Heerstraße und von hier über Ferngleise nach Charlottenburg und Schlesischen Bahnhof l umgekehrt gefahren werden. Jetzt wird von Heerstraße ab neues besonderes Vorortgleispaar nach Charlottenburg gert, das hier in die Stadtgleise einmünden wird. Gleichzeitig rden die Ferngleise an dieses Vorortgleispaar herangelegt, l zwar in der Weise, daß die hierdurch entstehende viereisige Strecke um das neue Messegelände der Stadt Berlin umgeführt wird, während die bestehenden Ferngleise dieses ände durchqueren.

Zur Bequemlichkeit wird an der Stelle, wo die neuen Vorortlse sowie die von Potsdam kommenden Gleise zusammengeıfen sind und nicht weit vom Eingang der Avus auf den Vollg treffen, ein Umsteigebahnhof errichtet. Wer z. B. n Nordring kommend nach Potsdam reisen will, muß zur Zeit Charlottenburg fahren und dort umsteigen. Später findet er l Umsteigemöglichkeit bereits draußen am Vollring und spart ıdurch etwa 10 Minuten Reisezeit.

audauer. Die Dauer der gesamten Bauarbeiten für die ktrisierung einschließlich des Einstellens der elektrischen ge in den Fahrplan war ursprünglich auf 2½ Jahre veranagt. Sämtliche Arbeiten werden jedoch so intensiv gefördert, aller Voraussicht nach die Baudauer um ½ Jahr verkürzt den kann. Hiernach würde die Elektrisierung in dem anıgs erwähnten Umfang bereits im August 1928 vollendet sein.

– Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Oktober 1926. Verkehr und Betrieb. Der Güterverkehr entwickelte im Oktober weiter in aufwärts steigender Richtung. Arbeitsich wurden 12 034 Wagen mehr gestellt als im September, eine Zunahme um etwa 8,6 %. Die Wagenstellung betrug 26 Arbeitstagen 3 950 000 Wagen, also arbeitstäglich 151 923.

Die Verkehrssteigerung ist in erster Linie die unelbare und mittelbare Folge des englischen Kohlenbergeiterstreiks. Nicht nur dem Absatz deutscher Kohle, sondern dem Absatz anderer deutscher Waren kommt die Einänkung der englischen Gütererzeugung zugute. Die Transe landwirtschaftlicher Erzeugnisse waren, wie alljährlich um e Jahreszeit, besonders stark.

Die Kohlenausfuhr über deutsche Eisenbahnstrecken Häfen blieb gegen den Vormonat zurück. Der Grund lag er für den Umschlag ungünstigen Witterung, im gesteigerten ndsbedarf, in der angespannten Ausnutzung des Wagenparks teilweise auch im Hamburger Hafenarbeiterstreik. Die den Seehäfen beförderte Zugzahl ist gegenüber September etwa 20 % gefallen. In der zweiten Monatshälfte war jedoch ler ein Anziehen des Kohlenverkehrs bemerkbar. Die rchfuhr von Auslandskohle nach den Nordseehäfen außerordentlich lebhaft.

wohl in den See- wie in den Ruhrhäfen kamen selbst nach Wegfall der Störungen durch Witterung und Streik die chlagsleistungen der Bahnzufuhr nicht nach; ferner waren die belgischen Übergangsbahnhöfe dem ihnen zugebrachten Verkehr nicht gewachsen. Infolgedessen mußte wiederholt der Zulauf zu den fraglichen Gebieten durch Sperren geregelt werden.

Im einzelnen ist noch folgendes auszuführen:

Im Ruhrgebiet wurde auf Grund der großen Nachfrage die Förderung von Kohlen bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit der Gruben verstärkt. So sind im Oktober im arbeitstäglichen Durchschnitt 392 000 t gefördert worden, im September dagegen 384 000 t, im August 385 000 t, 1913 im Jahresdurchschnitt 380 000 t. Der Kohlenabsatz aus dem Ruhrgebiet war im ganzen um 10,5 % stärker als im Vormonat.

Aus Deutsch-Oberschlesien wurden nach den deutschen Seehäfen und Antwerpen 80 941 t befördert, aus Poln.-Oberschlesien 253 015 t und aus der Tschechoslowakei 160 344 t, zusammen 494 300 t, gegen 1 134 543 t im Vormonat, d. s. 640 243 t weniger.

Aus dem mitteldeutschen Braunkohlengebiet wurden Mengen herausbefördert, die die des Vormonats um etwa 28 % überstiegen. Wenn auch hier ein neuer Auslandsabsatz mit in Betracht zu ziehen ist, so entfällt die Hauptzunahme des Versandes doch auf den Bezug der Industrie (namentlich der Zuckerfabriken) und auf Hausbrandzwecke.

Es wurden abbefördert aus

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mittel-Deutschland	Sachsen	Niederrhein. Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
Oktober 1926 .	876 950	149 471	275 198	108 736	94 627
Septbr. 1926 .	793 520	143 242	214 982	93 924	81 879
Oktober 1925 .	654 985	140 261	268 042	97 096	90 946

Es sind also im ganzen aus diesen Gebieten 177 253 Wagen gleich 13,4 % mehr als im Vormonat abbefördert worden.

Der Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse übertraf durchweg die Versandmengen des Vorjahres, obgleich die Ernte, besonders an Kartoffeln und Getreide, zum Teil nur mittelmäßig, zum Teil sogar schlecht ausgefallen und in weiten Gebieten durch Wasserschäden vernichtet worden ist. Dies zwang zum Teil zur Versorgung von Gebieten, die sonst nur als Überschußgebiete in Betracht kommen.

Der Rückgang in der Beförderung von künstlichen Düngemitteln ist erheblich; gegenüber dem Vormonat wurden 44 %, gegenüber dem Oktober 1925 22 % weniger abbefördert.

In Wesermünde und Bremerhaven trafen im Oktober an frischen Fischen insgesamt 209 320 Zentner gegenüber 207 274 Zentner im Vormonat ein. Die Nachfrage war rege. Z. B. wurden am 25. Oktober in Wesermünde auf 5184 Frachtbriefe 24 225 Frachtstücke mit Fischen in 5 Zügen abbefördert. Insgesamt wurden 144 Fischzüge gegen 106 im Vormonat gefahren.

Neben diesem allgemein belebten Herbstverkehr sind besonders bemerkenswert: größere Transporte schwedischen Erzes von Stettin nach der Tschechoslowakei (27 000 t); vermehrte Erzeinfuhr von Lothringen, die im Oktober 74 Züge (zu 1000 Nettotonnen) gegen 26 im September auf der Moselstrecke beanspruchte. Die Bestrebungen, in der Gegenrichtung dieses Erzverkehrs wieder Kohlenverkehr auf den Weg über Koblenz-Trier zu ziehen, werden weiter fortgesetzt; Zuckertransporte vom Bezirk Stettin nach Schweden (rund 260 Wagen), zu deren Bewältigung das dritte Fährschiff in der Verbindung Saßnitz-Trälleborg in Dienst gestellt wurde.

Entsprechend dem Wunsch der Industrie wurde mit Wirkung vom 1. November d. J. ab die Frachtstundungsgebühr bei der Bankstundung von 2 auf 1¼ ‰ der Halbmonatsfrachtschuld zurückgesetzt.

Im allgemeinen wickelt sich der Betrieb ohne nennenswerte Störung ab. Zur Beschleunigung der Leerwagenbeförderung wurde an drei Sonntagen die Sonntagsruhe im Güterzugverkehr teilweise aufgehoben; die dadurch entstehenden Kosten mußten angesichts der knappen Wagenbestände in Kauf genommen werden. Im übrigen wurde nach wie vor die Wirtschaftlichkeit im Betriebsdienste im Auge behalten. In mehreren Fällen wurden in westlichen und östlichen Bezirken durch Umlegung der Zugbildungsaufgaben wesentliche Verbesserungen für die Durchführung der Züge und Ersparnisse erzielt.

Über die allgemeine Betriebsentwicklung geben folgende Zahlen ein Bild:

	September 1926	August 1926
Geleistete Zugkm:		
a) Personenverkehr	29 502 000	31 457 000
b) Güterverkehr	19 938 000	19 755 000
c) Dienstzüge	450 000	423 000
	49 890 000	51 635 000
Wagenachskm:		
a) Personenverkehr	804 860 000	882 501 000
b) Güterverkehr	1 666 063 000	1 631 732 000
c) Dienstzüge	11 616 000	10 852 000
	2 482 539 000	2 525 085 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe:

	Oktober 1926 im tägl. Durchschn. Wagen	Oktober 1926 i. werktägl.[1] Durchschn. Wagen	Sept. 1926 im tägl. Durchschn. Wagen
Hamm Verschiebebahnhof	5 900	6 600	5 600
Mannheim	4 500	5 400	3 700
Wustermark	4 300	4 800	3 900
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	4 500		2 300
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	16 200		26 100
Schadwagen auf Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	11 500		21 500

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr. Zur Unterstützung der Industrie wurden in Durchführung früherer Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission einer Reihe von Gütern Frachterleichterungen im Rahmen der Gütereinteilung zugestanden. Ferner sind die Ausnahmetarife 11e, 16d, 133, 134 und K 2 des Reichsbahngütertarifs auf jederzeitigen Widerruf neu eingeführt worden.

Die Ausnahmetarife 35 B (Eisen und Stahl usw.), 39 B (Stückgut), 49 B (Glaswaren) und 52 B (Papier usw.) für die Ausfuhr über belgische Nordseehäfen sind aufgehoben worden.

Im übrigen sind noch verschiedene Änderungen und Ergänzungen bereits bestehender Ausnahmetarife vorgenommen.

Für den Verkehr zwischen den nordischen Ländern und Jugoslawien und zwischen den Saarbahnen und den Niederlanden sind neue Tarife herausgegeben worden.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ist gemäß Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers der § 72 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Nachnahmen nach Eingang, Barvorschuß) grundlegend geändert worden. Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch die Deckenmiete des Nebengebührentarifs neu geregelt.

III. Finanzen. Die Betriebsergebnisse im September 1926 zeigen folgendes Bild:

I. Einnahmen.

1.	Personen- und Gepäckverkehr	117 858 000 RM
2.	Güterverkehr	264 830 000 „
3.	Sonstige Einnahmen	36 849 000 „
	zusammen	419 537 000 RM

II. Ausgaben.

1.	Persönliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	210 323 000 RM
2.	Sächliche Ausgaben	125 730 000 „
3.	Dienst d. Reparationsschuldverschreibungen	44 857 000 „
4.	Feste Lasten:	
	Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	8 391 000 „
	Rückstellung für Vorzugsdividende	3 400 000 „
	zusammen	392 701 000 RM

Während die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegenüber dem August 1926 einen stärkeren Rückgang aufweisen, was auf das Nachlassen des Sommerreiseverkehrs zurückzuführen ist, sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr infolge des stärkeren Kohlenversandes und durch vermehrte Erntetransporte noch weiter gestiegen. Die Gesamteinnahmen des September übersteigen die Einnahmen des August um rund 6,4 Millionen. Diese Mehreinnahme ist — wie im Juli und August 1926 — für die Mehrausgaben in den schlechteren Verkehrsmonaten zurückgestellt worden.

Zur Bestreitung der Aufwendungen für werbende Anlagen sind der Erlös aus der Begebung von Vorzugsaktien sowie die Notstandskredite des Reichs mit weiteren 21 620 000 RM in Anspruch genommen worden.

Für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen ist die erste Rate des 3. Reparationsjahres rechtzeitig gezahlt worden. Außerdem ist das Steuererträgnis für die Beförderungen im Monat August 1926 am Fälligkeitstage abgeführt worden.

IV. Personalfragen. Der Personalstand betrug im

August 1926	658 250 Köpfe	
außerdem	62 414 „	Zeit- und Aushilfsarbeiter
zusammen	720 664 Köpfe	
Sept. 1926	656 154 Köpfe	
außerdem	68 462 „	Zeit- und Aushilfsarbeiter
zusammen	724 616 Köpfe	

Die Vermehrung der Zeit- und Aushilfsarbeiter betrifft in der Hauptsache die Bahnunterhaltung.

[1]) Künftig werden werktägliche Durchschnittszahlen gegeben.

Die Beamten-, Witwen- und Waisenpensionen, die auf Gru der Satzungen der Beamtenpensionskassen vor dem 1. Dezem 1923 in alter (Papiermark-) Währung festgesetzt waren und seit 1. Oktober 1924 mit 33⅓ Prozent des früheren Nennbetrag gezahlt worden sind, sind auf Grund neuerer Rechtsprechu durch Verfügung vom 25. Oktober 1926 rückwirkend vom 1. zember 1923 ab auf den vollen Nennbetrag aufgewertet word Die dadurch entstehende Mehrausgabe beträgt jährlich ru 2 Millionen Reichsmark.

— **Der Reiseverkehr auf der Reichsbahn** ist seit der Vorkrie zeit erheblich gestiegen. Im Monatsdurchschnitt des Jahres 19 sind 175,5 Millionen Personen befördert worden, während Jahre 1913 nur 131,4 Millionen die Bahn monatlich benutzt d. h. es ist eine Steigerung um genau ein Drittel seitdem zu v zeichnen. Dagegen ist die Zahl der von den einzelnen Reisend im Durchschnitt zurückgelegten Strecken fast gleich gebliebe sie beträgt rd. 23,2 km. Nach den vorläufigen Ergebnissen Zählung in den Monaten Juni, Juli, August und September 19 schwankt die Zahl der beförderten Personen in diesen Monat zwischen 148,8 und 168,1 Millionen im Monat. Sie hat also diesem Jahre auch in dem Monat des stärksten Reiseverkeh nicht die Durchschnittszahl des Vorjahres erreicht. Interessa ist, daß, trotzdem weniger Reisende 1926 die Reichsbahn nutzten, sie doch 1926 weitere Strecken zurücklegten als im V jahre: Die Zahl der Personenkilometer stieg von 4079 Million im Monatsdurchschnitt 1925 auf 4720 Millionen im August 19 dem Monat des stärksten Reiseverkehrs 1926. Für die gesam Statistik ist zu bemerken, daß bei den Zahlen für das Jahr 19 die neuen Reichsgrenzen berücksichtigt sind.

— **Wohnungsfürsorge der Reichsbahn.** Die Reichsbahn tre aktive Wohnungspolitik. Sie hat namhaften Anteil an der F derung der Wohnungsneubautätigkeit im Reiche in der Na kriegszeit. Sie war nach Kräften bemüht, die unzulänglic private und gemeinnützige Wohnungsbautätigkeit mit Zusch sen lebhafter in Gang zu bringen. Indessen mußte sie in fünf ersten Jahren der Nachkriegszeit mit dem Bau in eigen Regie so kräftig einspringen, daß der Zugang an bahneige Wohnungen den der Zuschußwohnungen in dieser Zeit überwi und der Hausbesitz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einer Höhe angeschwollen ist, die bei anderen Eisenbahnverw tungen der Erde ohne Beispiel sein dürfte. Vom Jahre 1925 gelang es, die Befriedigung des Wohnungsbedarfs der Reic bahnbediensteten wieder vorwiegend der mit Zuschüssen Reichsbahn unterstützten privaten, gemeinnützigen und kom nalen Wohnungsbautätigkeit zu überlassen. Heute zählt Reichsbahn rund 113 000 bahneigene Wohnungen und ru 45 000 Genossenschafts- usf. Wohnungen, die sie für ihre diensteten mit Darlehnsverträgen gesichert hat. Davon sind s Gründung der Reichsbahn entstanden:

im Geschäftsjahr	bahneigene Wohnungen	Zuschuß-wohnungen	Aufwendunge der Reichsba
1920	4 300	2 900	34 Mill. GM.
1921	3 400	4 700	36 „ „
1922	3 500	3 400	24 „ „
1923	4 800	3 800	36 „ „
1924	3 800	900	33 „ „
1925	4 000	3 600	42 „ „
1926	500	4 000	18 „ „
zus.	24 300	23 300	223 Mill. GM

Der Wohnungsbestand verteilt sich auf alle Orte des Reic an denen Reichsbahnbedienstete tätig sind. Vielfach sind gr Eisenbahnersiedlungen, mitunter eigene Gemeinwesen mit Sc len und Kirchen entstanden. Es seien hier erwähnt die umfa reichen bahneigenen Siedlungen im Bezirk der Reichsbahndir tion Frankfurt (Oder) und Oppeln, die Siedlungen der Reic bahndirektion Berlin in Elstal, Seddin und Kirchmöser, die Si lungen der Reichsbahndirektion Köln in Gremberg, Mödra Jülich und Kreuzberg und im Bezirk der Reichsbahndirekt Karlsruhe die große Siedlung Weil-Leopoldshöhe b. Basel.

Die Reichsbahn arbeitet mit etwa 650 gemeinnützigen B genossenschaften und Bauvereinen.

— **Die 2. Winterausgabe des Reichs-Kursbuchs** wird vom 10. 13. Dezember erscheinen. Sie enthält die zahlreichen Ä rungen, die seit dem Inkrafttreten des Winterfahrplans in Eisenbahnfahrplänen in Deutschland eingetreten sind, und neuesten Fahrpläne in Frankreich, England, Italien, Südslawi Rußland und Ägypten. Der Verkaufspreis für ein Reichsk buch mit Eisenbahnübersichtskarte beträgt 6,50 ℳ. Bestellun nehmen alle Postanstalten sowie auch die Sortimentsbuchha lungen und Reisebüros entgegen. Frühzeitige Bestellung w empfohlen, da sonst bei der beschränkten Zahl der Ausgabe Lieferung nicht zu rechnen ist.

Das Mitteleuropäische Reisebüro in New York, das von der tschen Reichsbahn mit dem Monopolrecht für den Fahrenverkauf ausgestattet ist, hat sich nunmehr auch in rika niedergelassen und hat in New York ein eigenes Büro r dem Namen „Amerop Travel Service Inc." ertet. Die vornehmen Räume des neuen Büros liegen denkbar stig im New Yorker Hotelviertel in der Fifth Avenue 574 in ittelbarer Nachbarschaft der schon im Juni 1925 errichteten man Railroads Information Office, des Auskunfts- und bebüros der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung. rend diese — wie schon der Name sagt — ausschließlich pagandazwecken für Deutschland dient, sich also mit den ntlichen Reisebürogeschäften (Fahrkartenverkauf usw.) t befaßt, hat die „Amerop" die praktischen Reisebedürfnisse, zwar in beiden Richtungen, von und nach Amerika, zu beligen. Sie versieht die amerikanischen Europafahrer mit rscheinen und Bettkarten, mit Kreditbriefen, Hotelgutinen usw. für Deutschland und die übrigen Länder des päischen Festlandes, und wird auch den deutschen Reisenob sie nun einzeln oder in Gesellschaft amerikanischen n betreten, für die Weiterfahrt in die Vereinigten Staaten lflich sein. Der Deutsche, der nach New York kommt, findet jetzt dort ein deutsches Büro, an das er sich wenden kann. em Gedanken, in Amerika einen Stützpunkt für den mittelpäischen Verkehr zu schaffen, haben sich auch Österreich Ungarn angeschlossen. Beide Länder werden zur Wahrung Interessen ihrer Angehörigen durch je einen Beamten in der errichteten Zweigstelle des Mitteleuropäischen Reisebüros, „Amerop Travel Service, Inc.", vertreten sein.

Österreich.

Eisenbahn und Kraftwagen. Am 16. und 17. November fand Vien eine vom Bundesminister für Handel und Verkehr einfene Beratung über den Wettbewerb zwischen enbahn und Kraftwagen statt. Die zahlreiche Begung aller interessierten Behörden und wirtschaftlichen perschaften erbrachten den Beweis für die große Bedeutung, dieser Frage innewohnt.

ch Begrüßung der Teilnehmer verwies Bundesminister Dr. ürff zunächst auf die Tatsache, daß der Republik Österr von dem Eisenbahnnetze des alten Österreich einschließder Linien des Burgenlandes nur 7000 km Eisenbahnen übrig en, deren Linienführung vom Standpunkte des Betriebes der Bahnerhaltung überwiegend ungünstig genannt werden . Von den genannten Linien sind rund 2000 km Privatlokalen und Kleinbahnen. Dies führte zu einer überaus begten Lage der österreichischen Eisenbahnen in der Nachgszeit, die dem Staat nicht nur hinsichtlich der eigenen en, sondern auch bezüglich jener Privatbahnen, an denen n irgendeiner Weise finanziell beteiligt war, zu großen nziellen Opfern zwang. Erst in den letzten Jahren ist eine erung in der finanziellen Lage der österreichischen Eisenen zu verzeichnen, die es insbesondere zahlreichen Privatlbahnen zu ermöglichen schien, in naher Zeit nicht nur ihren ieb ohne Verlust zu führen, sondern auch die Vorschüsse, ihnen aus öffentlichen Mitteln gewährt worden waren, allich abzustatten. Diese somit auch im besonderen Interesse Bundesfinanzen gelegene Gesundung wird aber in letzter Zeit h die immer mehr überhandnehmende Konkurrenzierung der nbahn durch den Kraftwagen gefährdet.

e Entwicklung des Kraftfahrwesens fällt in die Kriegs- und kriegszeit. Immer mehr und mehr tritt bereits die Bedeudes Lastkraftwagens für die Wirtschaft in den Vorderd: So gab es im Jahre 1921 in Österreich schon über 3000 kraftwagen, am 30. Juni 1926 rund 20 000 Kraftwagen, nter über 7000 Lastkraftwagen. Da mit dieser zahlengen Entwicklung eine sehr bedeutende konstruktive Verrung der Kraftfahrzeuge einherging, ist es durchaus beflich, daß sich der Kraftwagen bald nicht mehr mit der Rolle Zubringers zu den Eisenbahnen begnügte, sondern auch in n Wettbewerb mit der Eisenbahn eintrat. Das große in den nbahnen angelegte Volksvermögen ist in Gefahr, die Mögeit einer Produktivität zu verlieren.

f der anderen Seite bedeutet der Kraftwagenverkehr und Kraftwagenfabrikation für Österreich einen so wichtigen ig des Wirtschaftslebens, daß sein Gedeihen und seine estgehende Förderung jedenfalls zur vornehmlichen Aufgabe gesunden Wirtschaftspolitik gehört.

denkt man noch die ungemein schwierigen österreichischen ßenverhältnisse, so zeigt es sich, daß sich für alle drei Ge, Eisenbahn-, Kraftwagen- und Straßenwesen, eine kaum sehbare Fülle von schwierigen Fragen ergibt, die die lesverwaltung einer gedeihlichen Lösung zuzuführen auch versuchen will, ohne vorher den an diesen Fragen vorlich beteiligten gewählten Körperschaften, Verbänden, Gechaften und Unternehmungen Gelegenheit zu einer Ausche über diese schwierigen Fragen zu geben.

In der sich an die Ausführungen des Ministers anschließenden Wechselrede war zunächst der erste Punkt des an die Interessenten verschickten Fragebogens, „ob es zweckmäßig sei, in die künftige Entwicklung des Verkehrs mit einer gesetzlichen Regelung einzugreifen, oder ob der freien Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Kraftwagen freies Spiel gelassen werden soll", zur Erörterung gestellt. Während die Kraftwageninteressenten naturgemäß eine Einflußnahme des Staates ablehnten, verlangten die Vertreter der Eisenbahnen und Landesregierungen eine gesetzliche Regelung. Sodann wurde über den zweiten Punkt des Fragebogens gesprochen, „ob sich Eisenbahn und Kraftwagen beim gegenseitigen Wettbewerb in gleicher Lage befinden". Es wurde hierbei die Frage der Fahrbahnerhaltung, der Haftpflicht, die bei Bahn- und Kraftwagen verschiedenen Umfang hat sowie die Frage der Betriebspflicht und verschiedene andere Fragen besprochen. Zur dritten Frage, „unter welchen Umständen können die Kraftwagen zur Erhaltung ihrer Fahrbahn herangezogen werden", wurde gleichfalls lebhaft Stellung genommen. Man setzte sich hierbei insbesondere für die Inkamerierung der Automobilsteuer ein.

Von den Vertretern der Bahnen wurde darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnen mit vielerlei Verpflichtungen überbürdet sind, was in erster Linie mit der Einräumung des Verkehrsmonopols begründet wird. Wird nun dieses durch den Kraftwagenverkehr in Frage gestellt, so sei auch ein Abbau der Pflichten der Eisenbahnen am Platze. Auf der anderen Seite wäre eine gesetzliche Regelung des Kraftwagenverkehrs durch Schaffung einer Konzessionspflicht für Lastkraftwagen begründet. Auch eine stärkere Heranziehung der Kraftwagen zur Straßenerhaltung wäre gerechtfertigt. Insbesondere müßten aber Maßnahmen gegen die wilde Konkurrenzierung des Eisenbahnverkehrs durch Führung unwirtschaftlicher Parallellinien längst bestehender Eisenbahnlinien ergriffen und den Eisenbahnen in der Frage der Konzessionserteilung ein Vorrecht eingeräumt werden.

Die Vertreter des Kraftfahrwesens und des Verbandes der Kraftwagenindustriellen vertraten den Standpunkt, daß Kraftwagen und Eisenbahn die Verkehrsfrage miteinander und nicht gegeneinander zu lösen haben. Die Regelung des Wettbewerbes dürfe unter keinen Umständen die weitere Entwicklung des Kraftfahrwesens behindern. Gegen die Auffassung, daß Kraftwagenlinien nur dort zugelassen werden sollen, wo keine Eisenbahnlinien bestehen, müsse Stellung genommen werden. Die Vertreter des Kraftfahrwesens seien bereit, in einen zur Regelung aller Fragen zu schaffenden Sonderausschuß einzutreten.

Die Vertreter der Landesregierungen, der Kammern für Handel, Gewerbe und Industrie, der Landwirtschaftskammern und landwirtschaftlichen Genossenschaften, der Landeskulturräte und der Kammern für Arbeiter und Angestellte sowie des Hauptverbandes der Industrie nahmen in der Mehrheit eine vermittelnde Stellung ein. Es wurde schließlich die Einsetzung eines Sonderausschusses beschlossen, dem Vertreter der beteiligten wirtschaftlichen Körperschaften sowie der Generaldirektion der Bundesbahnen und andere angehören sollen.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

Betriebsleistung der Bundesbahnen:	1926 Juli	August
1000 Zugkilometer	4 079	4 061
1000 Wagenkilometer	75 532	76 470
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer der Personen führenden Züge	58 305	57 763
der Güterzüge	308 535	322 983
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschließlich der Verkehrssteuern (vorläufiges Ergebnis) 1000 S.	50 662	53 611
Davon Personen- und Gepäckverkehr	22 574	23 672
Güterverkehr	28 088	29 939

— **Südbahngesellschaft.** Der Präsident der Südbahngesellschaft nahm in den letzten Tagen an den Beratungen mit den Südbahninteressenten in Paris teil. Die Geschäftsergebnisse der Südbahn sind in einer ständigen Besserung begriffen, so daß der am 1. März fällige Zinsschein neuerdings mit 4 % eingelöst werden kann.

— **Leichte Besserung in der Kohlenversorgung.** Die Maßnahmen der Bundesregierung zur Sicherung der Kohlenversorgung Österreichs haben bereits das Ergebnis gezeitigt, daß der auf dem Nordbahnhof in Wien lagernde Kohlenvorrat, der in den letzten Wochen stetig abgenommen hatte, jetzt wieder im Anwachsen begriffen ist. Dieser Erfolg ist in der Hauptsache den Bemühungen der beiden in Frage kommenden Eisenbahnverwaltungen zu verdanken. Den Österreichischen Bundesbahnen ist es gelungen, in kurzer Zeit die von Österreich beizustellende Wagenmenge für die Kohleneinfuhr aus Polen bereits gänzlich in Dienst zu stellen.

Niederlande.

— **Sommerfahrplan 1927.** Auf Grund der Beschlüsse der Europäischen Fahrplankonferenz in Baden-Baden wird der D-Zug Hoek van Holland-München um etwa 40 Minuten beschleunigt werden. Die Fahrtdauer London-München beträgt dann nur noch 25 Stunden. In Würzburg erhält der Zug einen neuen Anschluß nach Sofia über Passau-Wien-Budapest-Belgrad mit einem durchgehenden Wagen 1. und 2. Klasse Hoek van Holland-Budapest. Die Reisedauer von Hoek van Holland nach Wien beträgt 24 Stunden, nach Budapest dauert die Fahrt 30 Stunden 45 Minuten, nach Belgrad 40 und nach Sofia 53 Stunden. Die Verbindung ist also ebenso schnell wie die mit dem Simplon-Expreß über Dover-Calais. — Neu eingelegt wird ein Pullman-Zug zwischen Amsterdam und Paris, der die Fahrt in 7½ Stunden zurücklegt: ab Amsterdam 12,15, ab Haag 13,06, ab Rotterdam 13,32, an Paris 19,30 Uhr und in der Gegenrichtung aus Paris 11 Uhr, an Rotterdam 17,36, an Haag 18,04, an Amsterdam 18,37. — Über die von allen beteiligten Verwaltungen für erwünscht bezeichnete Herstellung einer Verbindung von Osnabrück nach Hamburg zum Anschluß an die London-Berlin-Expreßzüge wurde ein endgültiger Beschluß nicht gefaßt.

— **Der Scheldevertrag in der Holländischen Zweiten Kammer genehmigt.** Nach langen Verhandlungen hat die zweite Kammer am 11. November mit 50 : 47 Stimmen dem Abschluß des Vertrages zugestimmt, der unter dem unmittelbaren Eindruck der Friedensverhandlungen 1919 vereinbart und am 3. April 1925 mit einigen Änderungen zwischen den Regierungen neu abgefaßt worden war. (Vergl. Jahrgang 1925 d. Ztg. S. 1407.)

Übrige europäische Länder.

— **Eröffnung der Linie Gävle-Söderhamn (schwedische Ostküstenbahn).** Am 1. November ist ein weiteres Teilstück der längs der Küste des Bottnischen Meerbusens verlaufenden schwedischen Privatbahn Härnösand-Sundsvall-Hudiksvall-Söderhamn-Gävle (Ostküstenbahn) eröffnet worden, die Strecke Gävle-Söderhamn, der südlichste Teil der Ostküstenbahn. Bereits Ende 1925 konnte das nördlichste Stück dieser Bahn, die Strecke Härnösand-Sundsvall-Njurunda (83 km), dem Verkehr übergeben werden (vgl. S. 74 d. Ztg.). Wann die noch fehlende Strecke Njurunda-Söderhamn fertiggestellt werden wird, ist noch unbestimmt. Erst wenn dies geschehen ist, erfüllt die Bahn ihren eigentlichen Zweck. Die Bahn wird als Privatbahn, doch mit starker staatlicher Beteiligung, gebaut. Die Genehmigung zum Bau der Bahn wurde bereits 1903 erteilt, mit dem Bau selbst wurde erst 1916 begonnen. Die Bahn läuft fast parallel der nordschwedischen Stammbahn Stockholm-Krylbo-Bräcke und ist geeignet, dieser Staatsbahnstrecke ganz erheblichen Verkehr zu entziehen. Die schwedische Regierung ist darum von Anfang an mit dem Plane umgegangen, die Ostküstenbahn bald nach ihrer Fertigstellung zu verstaatlichen, unter Umständen auch die anschließende schwedische Privatbahn Uppsala-Gävle. Die schwedische Staatsbahn würde damit an der von jeher verfolgten Eisenbahnpolitik festhalten, wichtige Stammlinien als Staatsbahnen zu betreiben. Die Ostküstenbahn würde als Staatsbahnstrecke eine bedeutende Entlastung der alten Stammbahnstrecke Stockholm-Krylbo-Bräcke und zugleich eine erhebliche Verkürzung für die Hauptverkehrsverbindungen bedeuten. Rein finanziell betrachtet, würde die Verstaatlichung der Ostküstenbahn, da sie dicht bewohnte Küstengegenden und Hafenstädte berührt, wirtschaftlich auch vertretbar sein, zumal mit einer großen Abwanderung von der alten Stammbahnstrecke und damit sonst einem Rückgang der Einnahmen für die schwedische Staatsbahn gerechnet werden muß.

Mit der Eröffnung der Strecke Gävle-Söderhamn hat gleichzeitig die Privatbahn Gävle-Uppsala eine Verbesserung der Zugverbindungen mit Uppsala und damit auch Stockholm durchgeführt, die also auch der neu eröffneten Linie zustatten kommt. Die Fahrzeit für die Strecke Gävle-Uppsala-Stockholm (180 km) ist bei zwei beschleunigten Personenzügen auf 3 Stunden verkürzt worden. Die Strecke Gävle-Uppsala (114 km) wird dabei in 1¾ Stunden zurückgelegt.

— **Elektrisierung des Eisenbahnbetriebes in Rußland.** Über das Fortschreiten der Elektrisierung bringt die Nr. 72 des Boten der Verkehrsanstalten einige kurze Mitteilungen, danach wird an der Moskau-Belowss-Baltischen Bahn und an der Nordbahn in dieser Richtung gearbeitet.

Auf der ersteren Bahn soll die Strecke Moskau-Kunzewo (Strecke Moskau-Wjäsma), 12 km, 1928, und bis Golizyno, 44 km, 1930, für die Betriebseröffnung fertiggestellt sein. Der Kostenanschlag sieht 13 Mill. Rbl. vor.

An der Nordbahn soll auf der Linie Moskau-Jaroslawl die Strecke Moskau-Mytischtschi, 19 km, für den elektrischen Betrieb 1927 fertiggestellt werden. Der Kostenanschlag beträgt 6,3 Millionen Rubel. m.

— **Tariferhöhung in Polen.** Die Tarife der polnischen S bahnen werden, wie der Allg. Tarif.-Anz. (Wien) mittei der allernächsten Zeit erhöht werden. Der Gültigkeitst der beabsichtigten Erhöhung steht noch nicht fest; es ist noch ungewiß, ob die Erhöhung schon vom 1. Dezember 19 in Kraft treten wird.

Nach dem derzeitigen Stande beträgt das Ausmaß de höhung 10 %, und zwar sollen die reinen Frachtsätze licher Klassen, also auch der Ausnahmetarifklassen, um erhöht werden, während die Stationsgebühren von diese höhung nicht betroffen würden. Bei der Ausnahmetarifkla für 15 000 kg soll die Erhöhung statt 10 % nur 5 % betr

— **Tschechoslowakischer Zentral-Eisenbahnrat.** In der ten Sitzung des tschechoslowakischen Zentral-Eisenbahn die am 17. November in Prag stattfand, hielt der Eisen minister einen ausführlichen Vortrag, aus welchem wir folg entnehmen:

Die Verwaltung der tschechoslowakischen Eisenbahn findet sich in sehr schwierigen Verhältnissen, da sie nebe notwendigen Sparsamkeit in der Staatswirtschaft auch im des Budget für das Jahr 1927 mit einer neuen Tilgungsreg rechnen muß, welche die Anleihewirtschaft grundsätzlich schließt.

In legislativer Hinsicht wird der Gesetzentwurf einer n Eisenbahnbetriebsordnung und einer neuen kehrsordnung vorbereitet. Im Anschlußverkehr mi Nachbarstaaten wurde der Antrag eines Eisenbahnvertrag Österreich fertiggestellt. Der Vertrag über die Grenzsta mit Ungarn wurde ratifiziert, und es handelt sich gegenw um die Regelung des Anschlußdienstes in den einzelnen (stationen. Mit der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn ein provisorisches Abkommen für den Dienst in den deu Anschlußstationen vereinbart. Mit Polen wird gegenwärt Entwurf eines zwischenstaatlichen Vertrages über die Reg des Eisenbahnverkehrs verhandelt, und es besteht die Hoff daß ein vollständiges Einvernehmen erzielt werden wird.

Im Personenverkehr haben sich die Verhältnisse im meinen gefestigt. Der beste Beweis dafür ist die anstan Bewältigung des Eisenbahnverkehres während des Sok gresses. Der Stand des Personenwagenparkes wurde i Zeit vom 1. April bis 1. Oktober d. J. um 110 Wagen e während der Stand der Lastwagen eine Abnahme von 87 weist, welche aus Sicherheitsgründen endgültig aus dem V gezogen wurden. Im Eisenbahnsicherungsdienst wird i Grenzen der zur Verfügung stehenden Geldmittel der sy tische Ausbau und die Ergänzung der Sicherungsanlage Strecken und Stationen fortgesetzt. Die Leitung des Be dienstes mit Hilfe des Fernsprechers, das sogenannte Di ching-System, welches versuchsweise auf der S Prag-Pardubitz eingeführt wurde, hat sich bewährt und deshalb auch auf anderen Strecken eingeführt, sobald die mittel die Errichtung der nötigen Apparate gestatten wer

Die Hauptelektrisierung der Staatsbahnen wurde mit de einer Filialstation und der Oberleitungen auf den Streck Prager Abschnitts und mit dem Bau der bestellten elektr Lokomotiven eingeleitet. In der Frage des Personenve soll geprüft werden, ob die Fahrpreise der 2. Kl nicht um einiges herabgesetzt werden könne den Touristen-, Bäder- und Fremdenverkehr zu heben, bea tigt das Eisenbahnministerium im Frühjahr 1927 Zeitkart 35tägiger Gültigkeit für den Bereich der einzelnen Staat direktionen einzuführen. Auch in diesem Jahre mac Motorisierung der Lokalbahnen und die Bedienu Lokomotiven von nur einem Mann weitere Fortschritte Stand der Lokomotiven und Motorwagen war am 1. O 1926 4287, der Wagen 121 639, wovon 11 555 Personen-, la und Postwagen waren, der Rest Frachtwagen. Überdies noch 3761 Privatwagen auf den Strecken.

— **Neue Personenwagen der Schweizerischen Bundesb** Von den beiden gebräuchlichsten Formen der Personen denen mit seitlich, in den Längsseiten, sich öffnenden A und denen in Durchgangsform, bei welchen an den Stir Plattformen mit Seitentreppchen angebracht sind, hab schweizerischen Bahnen fast immer die zweite Form bev und zuerst solche Zwei- dann solche Vierachser gebau Schweizerischen Bundesbahnen selbst bevorzugten zwar Verstaatlichung der schweizerischen Privatbahnen eine Z die Dreiachser dieser Form, kamen aber dann, nach dem V der Gotthardbahn, die einst im „Gotthardexpreß" den mo Vierachser eingeführt hatte, auf den Vierachser zurück.

Seit einiger Zeit sind nun als Neuerung von den Schw schen Bundesbahnen Stahlwagen, Vierachser mit A zweiter und dritter Klasse, eingeführt, die schon auf den Durchgangslinien laufen. Ihre Anordnung ist die üblic Seitengang und den beiden Aborten an den Eingängen. Wi

er die Bahnwagenkasten aus Holz gebaut und mit Eisen-
n verschalt waren, haben diese neuen Fahrzeuge eiserne
enkasten. Nur für den Innenbau wird weiterhin Holz ver-
let, da dieses den Ansprüchen an Wohnlichkeit des Wagen-
en besser genügt als Eisen. Die Hauptvorzüge dieser neuen
enart sind bekanntlich größere Festigkeit und daher wesent-
größere Sicherheit bei Zusammenstößen, sowie größere
rsicherheit. Von dieser neuen Wagenbauart erwartet man
rdem, daß die Unterhaltung billiger sein wird, da bei den
r verwendeten Wagenkasten aus Holz Feuchtigkeit und
nis die Wagen angriffen und teuere Wiederherstellungen
machten. Reibungspuffer und eine neue Art von Dreh-
ll bringen ferner diese Wagen auf eine moderne Höhe. Das
cht der Wagen beträgt 40 t. Der Wagenkasten hat ohne
er eine Länge von 18,6 m. Es sind im ganzen 40 Plätze
r und 18 Plätze zweiter Klasse eingebaut. Selbstverständ-
sind die Wagen mit allen kleineren Neuerungen eisenbahn-
ischer Natur ausgerüstet und haben elektrische Beleuch-
Die neuen Wagen sind in der Wagenbaufabrik Schlieren
Zürich) gebaut worden.

Ein neuer Eisenbahntunnel in Brüssel. Der Tunnel unter
Stadtteil Cinquantenair, dessen Bau so außerordentlich viele
esse mit den Hauseigentümern der unterfahrenen Grund-
e zur Folge hatte, ist nunmehr in Gebrauch genommen.
erbindet den Hauptrangierbahnhof Schaerbeck im Norden
tadt mit der Strecke nach Namur und wird für die beschleu-
Durchführung der Güterzüge aus der Richtung Luxem-
nach Antwerpen von großer Bedeutung sein.

Englischer Kohlenverkehr. Die Rückkehr der englischen
leute zur Arbeit in den Kohlenzechen stellt die englischen
bahnen vor die Aufgabe, ihren Kohlenverkehr wieder auf-
nen. In der letzten Zeit ist bekanntlich, nachdem seit An-
Mai gestreikt worden ist, an vielen Stellen die Arbeit wieder
nommen worden, und so ist denn im Oktober und November
die Beförderung einheimischer Kohle auf den englischen
bahnen, die eine Zeitlang ganz eingestellt war, wieder
lebt; dazu kam noch die Beförderung der Auslandkohle, so
ler Kohlenverkehr nie ganz geruht hat. Man erwartet nun-
, daß auf die allgemeine Wiederaufnahme der Arbeit auch
wieder ein lebhafter Versand von Kohle folgen wird. Es
mindestens eine bis zwei Wochen dauern, ehe die Kohlen-
rung nach einer Stillegung wieder in Gang kommt; ehe die
öfen, die wegen Kohlenmangels kaltgestellt wurden, wieder
ten können, werden 14 Tage vergehen, und dann dauert es
er einige Zeit, ehe die Eisenwerke ihre Erzeugnisse ver-
n. Durch die allmähliche Steigerung der Anforderungen,
n die Eisenbahnen gestellt werden, wird ihnen ihre Auf-
erleichtert werden. Sie werden zahlreiche Gleisanlagen,
lenen jetzt unbenutzte, sonst der Beförderung von Kohle
nde Wagen abgestellt sind, räumen müssen; sie werden den
en die nötigen Wagen laderecht stellen müssen; Instand-
ngsarbeiten an bisher unbenutzten Anlagen und Fahrzeugen
en nötig werden, kurz, es wird eine Menge Arbeit geben,
en Kohlenverkehr wieder in Gang zu bringen. Ehe der
nenverkehr wieder im vollen Umfang bedient werden
wird noch einige Zeit vergehen, und wie lange es dauern
ehe der Verbraucher wieder Hausbrandkohle in beliebigen
en kaufen kann, läßt sich noch nicht sagen. Gerade der
brand hat unter dem Ausstand der Bergarbeiter schwer ge-
. Im April kostete 1 t Kohle in London 48 sh., jetzt ist der
auf 85 sh gestiegen. In diesem Preis ist in beiden Fällen
etrag von 9 sh für Fracht auf 200 km Entfernung enthalten;
Anteil der Fracht am Gesamtpreis betrug also im April
%, ist aber auf 10,59 % zurückgegangen. Die englischen
bahnen benutzen die Gelegenheit, um an diesem Beispiel
r einmal nachzuweisen, daß ihre Frachtsätze, von denen
uptet wird, sie seien zu hoch und verteuerten die Lebens-
ng, keinen solchen Einfluß auf die Preisgestaltung für den
raucher haben, daß vielmehr andere Einflüsse hier den Aus-
g geben.

Fremde Erdteile.

**Der Gibraltar-Tunnel und andere nordafrikanische Eisen-
pläne.** Der Gedanke, die Meerenge von Gibraltar zu unter-
ln, um das spanische Eisenbahnnetz mit demjenigen von
frika in Verbindung zu bringen, ist schon wiederholt
ert, seine Ausführung ist aber wegen der unsicheren poli-
n Verhältnisse im spanischen Einflußgebiet von Marokko
r wieder aufgeschoben worden. Besondere Schwierigkeiten
en dem Bau des nur 16 km langen Tunnels nicht im Wege
. Neuerdings ist der Gedanke wieder aufgegriffen wor-
Im Zusammenhang damit stehen weitere Eisenbahnpläne
frika, nämlich der Bau einer Eisenbahn vom Tunnelmund
durch Nordafrika bis nach Dakar in Vollspur, ein Plan, der
schwieriger auszuführen sein wird als der Tunnelbau. Damit
dieser Bahnbau überhaupt einen Sinn hat, müßte durch den
Tunnel eine Verbindung in gleicher Spur mit den Eisenbahnen
von Spanien geschaffen werden, aber ein Wagenübergang könnte
trotzdem nicht stattfinden, weil die spanischen Eisenbahnen
bekanntlich in Breitspur angelegt sind. Der König von Spanien
soll sich lebhaft für diese Pläne interessieren, und die spanische
Regierung ist bereits mit den anderen beteiligten Regierungen
ins Einvernehmen getreten, um sich ihre Zustimmung zu dem
Vorhaben zu sichern. Mit einer gewissen Besorgnis in bezug
auf die eigenen Pläne verfolgt man in Spanien die französischen
Vorarbeiten für eine Sahara-Querbahn, und man fürchtet außer-
dem, daß diese französische Eisenbahn dem spanischen Einfluß
in Marokko Abbruch tun wird. Wenn einmal eine Eisenbahn
Oran mit der Westküste von Afrika verbindet, die nicht nur die
Reisezeit nach großen Teilen von Afrika, sondern auch nach
Südamerika verkürzen würde, fürchtet Spanien, vom großen
Weltverkehr ausgeschlossen zu werden. Eine spanische Tages-
zeitung fordert daher dazu auf, den französischen Plänen, die
auf eine Durchquerung der Sahara durch eine Eisenbahn ab-
zielen, durch den Bau einer spanischen Eisenbahn von Gibraltar
nach Dakar zuvorzukommen.

— **Löhne der Wagenbediensteten der Pullman-Gesellschaft.**
Die Wagenbediensteten dieser Gesellschaft, die sich vor einiger
Zeit organisierten, sind kürzlich in eine Lohnbewegung einge-
treten und haben sich an das Railway Mediation Board zwecks
Vermittlung von Verhandlungen mit der Pullman-Gesellschaft
gewandt. Diese hatte bisher Verhandlungen mit der neuen Or-
ganisation, der ungefähr 5000 Angestellte, etwas mehr als die
Hälfte aller Wagenbediensteten ihrer Gesellschaft, angehören,
abgelehnt.

Die Pullman-Gesellschaft hatte nach Beginn der Organisations-
bestrebungen die Löhne der Wagenbediensteten um 8 % erhöht.
Diese betragen gegenwärtig 72,50 $ im Monat. Dabei ist zu
berücksichtigen, daß die Angestellten teilweise freie Verpflegung
genießen sowie an Trinkgeldern wahrscheinlich mindestens den
gleichen Betrag ihres Lohnes im Monat vereinnahmen.

Internationaler Verkehr.

— **Internationale Verkehrskonferenz in Berlin.** Zu dieser
wichtigen Konferenz, deren Tätigkeit und Ergebnisse wir be-
reits in Nr. 43, S. 1131 und Nr. 46, S. 1207 gewürdigt haben, er-
fahren wir noch folgendes:

Schon im Dezember 1925 war man auf einer Konferenz in
Moskau an die Aufgabe herangetreten, den Personen- und Ge-
päckverkehr aus dem Fernen Osten nach Europa durch Grün-
dung eines Tarifverbandes und Schaffung geeigneter Fahrpläne
wieder in Gang zu bringen. Dieser Versuch hat durch die Kon-
ferenz, die in den letzten Wochen in Berlin tagte, greifbare
Form angenommen. Auf dieser aus etwa 70 Mitgliedern be-
stehenden Konferenz waren die Eisenbahnverwaltungen folgen-
der Länder vertreten: Japan, China, Sowjetrußland (geschäfts-
führend), Polen, Estland, Lettland, Litauen, Deutschland, Frank-
reich, Belgien, Tschechoslowakei, Österreich und Italien.

Die Verhandlungen wurden in vier Sprachen; deutsch, rus-
sisch, französisch und englisch geführt. Sie gestalteten sich
auch insofern besonders schwierig, als eine erhebliche Zahl der
Vorschriften, Übereinkommen und Dienstanweisungen entworfen
werden mußte, um die gesamten Rechtsverhältnisse und die
Abrechnung unter den Eisenbahnverwaltungen sicherzustellen.
Die Regelung der rechtlichen Beziehungen zwischen den Reisen-
den und den Eisenbahnen nahm einen besonders breiten Platz
ein, da einzelne Eisenbahnverwaltungen den sonst geltenden
allgemeinen internationalen Bestimmungen noch nicht bei-
getreten waren.

Es wurden ferner Verhandlungen über die Fahrpläne und die
Zugbildung geführt. Hierbei wurden für einen einmal wöchent-
lich verkehrenden Luxuszug und für dreimal in der Woche ver-
kehrende Schnellzüge zwischen Europa und dem fernen Asien
Fahrpläne hergestellt, die eine Reisedauer von 14 Tagen von
Berlin nach Tokio vorsehen.

Daß in diesem Verkehr wieder eine erhebliche Rolle die Frage
der Behandlung des sogenannten Polnischen Korridors spielte,
ist in Nr. 46, S. 1207 bereits erwähnt.

Für den Fall, daß die letzten Schwierigkeiten bis dahin be-
seitigt sind und das die Beschlüsse der Konferenz allseitig die
Genehmigung der heimatlichen Aufsichtsbehörden finden, ist
mit einer Einführung des direkten Tarifs zum 15. Mai nächsten
Jahres zu rechnen. Der Tarif ist in Dollarwährung erstellt,
die Fahrpreise können in der Landeswährung gezahlt werden.
Eine Fahrkarte zweiter Klasse Berlin-Tokio (12 000 km) wird
beispielsweise etwa 650 RM kosten.

Bücherschau.

— Das Kursbuch in der Schule. Wie liest man ein Kursbuch? Von Hugo Sieg. Verlag Reichsbund Deutscher Technik, Berlin W 35, Lützowstr. 27. Din-Format A. 5. 20 S. Preis 0,30 RM, für Schulen 0,10 RM.

„Ein Buch mit sieben Siegeln" ist, wie der Verfasser mit Recht sagt, für viele Menschen das Kursbuch. Wie viele Nachfragen, unnötige Belästigungen der Eisenbahnbehörden und Beamten usw. könnten vermieden werden, wenn das reisende Publikum das Lesen des Kursbuches verstände. Wie man den Fahrplan lesen soll und welche „ungeahnte Schätze im Kursbuch verborgen liegen", zeigt ein praktischer Schulmann in der vorliegenden Anleitung. Er erläutert, wie die trockenen Zahlen vom wirtschaftlichen Leben erzählen, von der Bodengestaltung, der Besiedelung des Landes usw. Das Büchlein wird vorzugsweise eine Handhabe für den Unterricht im Fahrplanlesen dem Lehrer in der Schule sein, die erfreulicherweise in neuerer Zeit diese Übungen im Kursbuchlesen pflegt. Aber auch der erfahrene Kursbuchleser wird Gewinn aus dem unterhaltenden Büchlein ziehen. W.

— Verzeichnis der deutschen Literatur über Verschiebebahnhöfe. Von Franz Wagner, Reichsbahnrat. Technisch-Wirtschaftliche Bücherei. Herausgegeben von der Schriftleitung der Verkehrstechnischen Woche. Heft 35. Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S 14. 1926. Preis 3 M.

Bei dem starken Anwachsen der Literatur über Verschiebebahnhöfe und der hieraus entstehenden Schwierigkeit, sich schnell über eine Frage in dieser Angelegenheit zu unterrichten, muß es als ein dankenswertes Beginnen bezeichnet werden die Literatur in dem vorliegenden Verzeichnis in übersichtl Form zusammengestellt ist. Es bringt, nach Stichworte ordnet, Auskunft über alle Erscheinungen auf dem Gebiet Verschiebewesens. Es führt die Aufsätze nicht nur nach Haupttiteln auf, sondern bringt auch alle in den Aufsätzen haltenen wichtigeren Erörterungen über das gesuchte Stich Soweit es sich um umfangreichere Beschreibungen handel unter Beifügung kurzer, stichwortartiger Inhaltsangabe au Literatur verwiesen, kürzere Angaben, und besonders wie Merksätze, wurden unmittelbar in das Verzeichnis aufgenom Das Verzeichnis wird jedem, sei er Praktiker oder Theoret sehr wertvolle Dienste leisten und kann daher bestens empf werden.

— Mittelamerika. Neues Leben auf alten Kulturen. Von Elliot. Mit 55 Abbildungen und einer Karte. Leipzig. Brockhaus. 1926. In Ganzleinen 15 M., Halbleder 20 M. Verfasserin des Buches, eine englische Schriftstellerin, wie sie selbst mitteilt, „eine Reihe von Jahren in den reizv Ländern Mittelamerikas" aus- und eingehen dürfen. Ge sind die Länder: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicar Costa-Rica, Britisch-Honduras. Das 335 Seiten starke enthält Reisebeschreibungen, die über die uralte Mayakı die spanische Kolonialzeit sowie über die landschaftl Schönheiten der Länder Aufschluß geben und manche i essante Einzelheiten bringen. Viele schöne Abbildungen Land und Leuten, Kunst und Baudenkmälern sowie eine farbige Karte erhöhen den Wert des Buches. Auch Druck pier und Einband befriedigen durchaus.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Aufnahme neuer Mitglieder.

Die A. G. Montafonerbahn Bludenz-Schruns (Betriebsleitung in Schruns) und die Westländische Kleinbahn-Ges. (Direktion in Loosduinen) sind gemäß § 6 der Vereinssatzungen an den Verein angeschlossen worden.

Drucksachen des Vereins.

Das vom Satzungs-Ausschuß in seiner Sitzung zu Gotha am 19./20. Mai 1926 beschlossene „Übereinkommen zwischen den dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Verwaltungen über die Gewährung von Rechtsbeistand (VRÜ)" ist von uns herausgegeben und zum 1. Januar 1927 in Kraft gesetzt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 5,63 km lange Teilstrecke Dubeningken-Blindgallen ist den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) zugerechnet worden.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10. 1 a VWÜ.).

Mitteilung der Reichsbahndirektion Schwerin vom 15. November 1926:

Wegen Unbrauchbarkeit der beiden deutschen Fähren war auf der Fährenstrecke Warnemünde-Gjedser der Wagenladungsverkehr vom 13. bis 15. November behindert.

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 10. November 1926:

Wegen Hochwasser war der Verkehr auf der Strecke Hermagor-Kötschach-Mauthen der Gailtalbahn vom 2. bis 6. November 1926 gesperrt.

Infolge eines Felssturzes im Gesäuse war die Strecke Hieflau-Gstatterboden am 2. November 1926 unfahrbar.

In der in der Nr. 45 auf Seite 1182 veröffentlichten Bek machung muß es statt Miklauzdorf-Eisenkappel, Miklau Eisenkappel der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel heißen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. 1. Januar 1927 wird die Stationsbezeichnung der an der Grüna (Sa) ob. Bf-Küchwald liegenden Ladestelle Rottlu „Chemnitz-Rottluff" geändert.

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. De der Eisenbahnstrecke Recklinghausen Hbf.-Lünen-Nord gel Bahnhof Suderwich erhält vom 1. Dezember 1926 an di zeichnung „Recklinghausen-Suderwich". Der a Eisenbahnstrecke Dortmund Hbf.-Oberhausen gelegene Ba Wanne erhält vom gleichen Tage an die Bezeichnung „W a Eickel Hbf."

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sin lassen worden:

Nr. III 185 vom 19. November 1926 an sämtliche Verein waltungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstim über die Beschlüsse des Satzungsausschusses;

Nr. III 186 vom 20. November 1926 an sämtliche Verein waltungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen un Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend das Vereinsüb kommen über die Gewährung von Rechtsbeistand (VRÜ).

Nr. IV 187 vom 8. November 1926 an die Mitglieder des digen Unterausschusses für Abrechnungs- und Währungsf (Österreichische Bundesbahnen, Gruppenverwaltung Ba Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft, Ungarische S bahnen, Niederländische Eisenbahnen, betreffend die Ve abrechnung; Verbesserung des Saldierungsverfahrens.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember 1926 wird der an der Bahnstrecke Zimmersrode-Gemünden (Wohra) gelegene Haltepunkt Densberg für den Personenverkehr wieder geöffnet.

Cassel, den 19. November 1926. (1230)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Cassel.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bestimmungen für Schloppenhof ergänzt. Näheres enthält die am 22. November 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (1226)

Berlin, den 16. November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1926 treten einige Änderungen in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 11 ein.

Berlin, den 20. November 1926. (1231)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1 a. Deutscher Eisenbahn-Gü tarif, Teil I Abt. A.

Bedeckung leicht feuer fangender Güter.

Die in der Fußanmerkung zu Z der Anlage II (Seite 106 des Tarifs) gesehene Aufbrauchsfrist für die vorhandenen Jutedecken wird letzt bis zum 31. März 1927 verlängert. Tarifmaterial ist handschriftlich z richtigen.

Berlin, den 22. November 1926. (3
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Berlin.

3. Nachruf.

Am 14. November starb nach langem, schwerem Leiden in Königsberg (Pr.)

der Regierungsrat a. D., Major der Landwehr a. D.

Herr Otto Herzbruch.

Fast 40 Jahre hat der Verstorbene im Dienste der ostpreußischen Eisenbahnen gestanden. Durch seine vortrefflichen Eigenschaften hat er sich die Wertschätzung und Hochachtung aller, die mit ihm in Berührung gekommen sind, in reichem Maße erworben.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Königsberg (Pr.), den 16. November 1926. (1222)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Güterverkehr (Fortsetzung).

[D]eutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

[M]it Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 [tri]t an Stelle der jetzigen Ausführungs[bes]timmung 4 des vorgenannten Tarifs [zu] § 16 der Eisenbahn-Verkehrsordnung folgende Ausführungsbestimmung:

„4. Einen Zuschlag hat nicht zu zahlen:

a) wer auf einer Anschlußstation wegen Verspätung des benutzten Zuges oder wegen kurzer Übergangszeit eine Fahrkarte zur Weiterfahrt nicht hat lösen können und dies dem Schaffner sofort unaufgefordert meldet,

b) wer in demselben Zuge über die Station, bis zu der seine Fahrkarte gilt, hinausfahren will, dort aber keine Zeit zur Lösung einer neuen Fahrkarte hat und die Absicht der Weiterfahrt spätestens auf der ursprünglichen Bestimmungsstation dem Schaffner meldet,

c) wer in einem auf der Bestimmungsstation seiner Fahrkarte nicht haltenden Zug über diese hinausfahren will und dies dem Schaffner spätestens auf der letzten Haltestation vor der ursprünglichen Bestimmungsstation meldet,

d) wer in eine höhere Klasse übergeht und dies vorher dem Schaffner unaufgefordert meldet,

e) wer eine Zuggattung mit höheren Fahrpreisen benutzt und dies dem Schaffner sofort unaufgefordert meldet."

[Di]e Tarifänderung ist gemäß § 2 EVO. [gene]hmigt. (1235)

[Be]rlin, den 20. November 1926.
[D]eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

[Reic]hsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

[Mi]t Gültigkeit vom 25. November 1926 [wir]d die Station Chemnitz-Hilbersdorf [als] Empfangsstation in den Ausnahme[tarif] 1 f einbezogen.

[Be]rlin, den 20. November 1926. (1238)
[D]eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

[Reich]sbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif). Tfv. 5.

[Mit] Gültigkeit vom 25. November 1926 [werd]en in das Verzeichnis der anerkann[ten] Grubenholzsammellager usw. als [Wass]erumschlagstationen einbezogen [Schw]einfurt Hbf. und Schweinfurt Stadt. [I]m Ausnahmetarif 5 b werden einige [Statio]nsfrachtsätze nachgetragen.

[Ber]lin, den 19. November 1926. (1232)
[D]eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. November 1926 wird die Station Brühl Ost als Versandstation in den Ausnahmetarif 130 (Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr) einbezogen. (1224)

Berlin, den 16. November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 tritt der Nachtrag 4 in Kraft. Er enthält nur Änderungen und Ergänzungen der im Nachtrag 3 enthaltenen, besonders ermäßigten Frachtsätze einzelner Ausnahmetarife.

Berlin, den 22. November 1926. (1237)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. November 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif 9 a für Wein zwischen allen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Kraft.

Berlin, den 16. November 1926. (1223)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Mit Gültigkeit vom 4. November 1926 wird das Warenverzeichnis der Abteilung XXV durch Aufnahme von „Pflaumenmus" erweitert. Ferner wird das Dippen und Etuvieren der Pflaumen sowohl in den Donauumschlagstellen als auch beim Übergang über die trockene Grenze zugelassen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 13. November 1926. (1220)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reexpeditionstarif für Flachs, gehechelt und ungehechelt, von Königsberg (Pr.) Kai, Ost- und Lizentbahnhof nach deutschen Stationen.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1926 wird zu vorstehendem Tarif der Nachtrag II herausgegeben, der Reexpeditionssätze ab Königsberg (Pr.) nach deutschen Stationen für Flachs enthält, der von litauischen Stationen nach Königsberg (Pr.) auf dem Bahnwege befördert ist.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,60 ℳ von der Auskunftsstelle der Güterabfertigung Königsberg (Pr.) Ost und von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin, Bf. Alexanderplatz, bezogen werden. (1229)

Königsberg (Pr.), den 18. Novbr. 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2. (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt.)

Mit Gültigkeit vom 3. Dezember 1926 werden die Frachtsätze für die Güter der Abteilungen VIII, IX, X, ausgenommen „Erdfarben", und die Güter der Abteilungen XII und XIII, ausgenommen „Kryolith", erhöht.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. November 1926. (1217)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ic (Tfv. 4b).

Mit Gültigkeit vom 22. November 1926 werden die Bestimmungen für Frankfurt (Main) und Würzburg ergänzt. Näheres enthält die am 22. November 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 16. November 1926. (1225)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif Teil II, Heft 2.

Am 17. November 1926 tritt Ausnahmetarif 20 für spanische Orangen (Apfelsinen) und Mandarinen in Wagenladungen über Basel-Saßnitz-Trelleborg in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 15. November 1926. (1219)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle, Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1926 werden in einzelne Ausnahmetarife neue Versandstationen aufgenommen. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 17. November 1926. (1216)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Litauisch-Russischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 werden folgende Stationen der sowjetischen Eisenbahnen in den deutsch- und litauisch-sowjetischen Gütertarif einbezogen:

a) Südost-Eisenbahn:
Gornaja, Gratschi, Kamenolomni, Kokssowaja, Lichaja;

b) Dnjepropetrowsker Eisenbahn:
Dobropolje, Glassnaja, Grodowka, Kalmius, Madrykino, Mospino, Schtscheglowka, Tschumakowo;

c) Donez-Eisenbahn:
Antrazit, Beshanowka, Bestschinskaja, Chanshenkowo, Dolschanskaja, Dronowo, Irmino, Iswarino, Kiputschaja, Kriwoi-Torez, Lissitschansk, Lobowskieje-Kopi, Lomowatka, Lutugino, Magdalinowka, Marjewka, Nikitowka, Myrkowo, Owragi, Popassnaja, Simogorje, Schterowka, Schtschebenka, Schtschetowo, Ssemeikino, Ssentjanowka, Sserditaja, Sslawjanosserbsk, Ssofino-Brodskaja, Ssutogan, Toschkowka, Werchne-Duwannaja, Wolodino;

d) Mittelasiatische Bahn:
Buchara, Kokand, Kuschka, Melnikowo, Ssamarkand. (1233)

Königsberg (Pr.), den 20. Novbr. 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr).

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 22. November d. Js. werden in den Tarif
a) Chamottesteine und
b) andere feuerfeste Steine (Dinas, Silikat, Magnesit, Dolomit) aufgenommen. Die Tarif-Nr. 132 erhält folgende Fassu

Tarif	Bezeichnung des Gutes		Deutsche Strecke		Litauische Strecke		Lettische Strecke			Russische Strecke			Bemerkunge
			Tarifklasse	Ermäßigung %	Wirballen Obeliai	Pogegen Obeliai	Eglaine Indra	Eglaine Zilupe	Eglaine Ritupe	Gruppe	Klasse	Ermäßigung %	
132	1. Steine, lithographische	15	A 15	30	0,29	0,26	0,118	0,189	0,22	41/36	VIII B	10	1) Von 16,5 t a
	2. Steine, feuerfeste und zwar:												2) Für diese Gi wird der ru
	a) Chamottesteine . .	15	E 15	10	0,21 3)	0,181 3)	0,015 3)	0,022 3)	0,025 3)	35/16 2)	25 1)	—	sche Bin gütertarif v
	b) Andere feuerfeste Steine (Dinas, Silikat, Magnesit, Dolomit)	15	F	—	0,21 3)	0,181 3)	0,015 3)	0,022 3)	0,025 3)	25/13 2)	25 1)	—	1. Januar 1 angewandt. 3) Frachtsatz f.

Königsberg (Pr.), den 15. November 1926. (122

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

Deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 sind die bei der Tarif-Nr. 103 „Papier und Pappe" enthaltenen Angaben über Tarifierung durch folgende Tabelle zu ersetzen.

Stückgut (St) Wagenladungssätze (Norm für 5, 10, 15 t)	Deutsche Strecke		Litauische Strecke		Lettische Strecke			Russische Strecke		
	Tarifklasse	Ermäßigung %	Wirballen Obeliai	Pogegen Obeliai	Eglaine Indra	Eglaine Zilupe	Eglaine Ritupe	Gruppe	Klasse	Ermäß gung %
St	I	30	0,47	0,41	0,148	0,237	0,275	12/6 b	V W	20
5	B 5	30	0,47	0,41	0,148	0,237	0,275	12/6 b	VI	—
10	B 10	30	0,29	0,26	0,118	0,189	0,220	12/6 b	VII B	10
15	B 15	30	0,29	0,26	0,118	0,189	0,220	12/6 b	VII B	10

Königsberg (Pr.), den 22. November 1926. (124

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen im unmittelbaren Übergang. Teil II Heft 3 vom 1. Juli 1926.

Mit Gültigkeit vom 2. Dezember 1926 sind im Abschnitt IV b (Seite 16—22) nachgenannte Stationen aufzunehmen:

Von und nach		Kontrollbezirk oder Bahn	den Schnittpunkten: Zweibrücken Grenze Einöd (Saar)	Eichelscheid Grenze Homburg (Saar)	Schönenberg-Kübelberg Grenze Jägersburg	Türkismühle Grenze Namborn	Büschfeld Grenze Limbach (Kr. Saarlouis)	Taben Grenze Saarhölzbach
			Kilometer					
Aha	St. 100 kg	kar	299	310	321	392	421	499
Altglashütten-Falkau		„	295	306	317	388	417	495
Bad Peterstal		„	205	216	227	297	326	404
Bärental (Feldberg)		„	293	304	315	386	415	493
Ibach	W.	„	200	211	222	292	321	399
Löcherberg	W.	„	202	213	224	294	323	401
Schluchsee		„	303	314	325	396	425	503
Seebrugg		„	305	316	327	398	427	505

Zu ändern Seite 21: Oppenan in Oppenau
„ 48: Schachen in Schechen.

München, den 16. November 1926. (1236)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 19. November 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif 11 f für Ammoniak, phosphorsaures, zur Verarbeitung auf Kaliammonsalpeter, phosphorsauren, von Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik, nach Wolfen (Kr. Bitterfeld) in Kraft.

Berlin, den 17. November 1926. (1228)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güter kehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1 treten für die Stationen Blasdorf, Lan hut (Schlesien) und Liebau (Schlesi Entfernungserhöhungen ein.

Berlin, den 16. November 1926. (1

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Berlin.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember werden die Stationen Batezkaja Oredesch der Nordwesteisenbahnen in deutsch- und litauisch-sowjetischen tertarif einbezogen. (1

Königsberg (Pr.), den 19. Novbr. 1

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Königsberg (P

4. Verdingungen.

Das Aufnehmen von Gleisen, Wei und Bettungsstoffen auf der Str Tegel-Velten zwischen km 18,2 + 90 22,1 + 50 soll öffentlich verdu werden.

Die Angebote sind bis zum 8. De ber 1926, vormittags 10½ Uhr, porto versiegelt und mit obiger Bezeichn versehen, an uns, Berlin W 35, Sch berger Ufer 1/4, Zimmer 233/34 ei reichen.

Die Angebote werden im Zimmer ebendaselbst, um 11 Uhr geöffnet.

Angebotshefte sind von uns (Zim 233/34) gegen gebührenfreie Einsen von 2,20 RM. (nicht in Briefmarken) beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen li im Zimmer 38, Tempelhofer Ufer 28. Einsichtnahme aus, wo auch Ausk erteilt werden.

Zuschlagsfrist: 30. Dezember 1926.

Berlin, den 15. November 1926. (1

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 48. Berlin, den 2. Dezember 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die neuen Vereinsübergangskilometerzeiger für den Güter- und Tierverkehr.

Von Oberregierungsrat a. D. **Fuchs**, Reichsbahnoberrat, München.

e umfangreicher das Netz einer Eisenbahnverwaltung und je gebreiteter die Verkehrsbeziehungen der Eisenbahnverwalgen in den Wechsel- und Durchgangsgüterverkehren d, um so größer ist erfahrungsgemäß das Bedürfnis h einem Behelf, in dem die Entfernungen der eigenen Verrsstellen jeder Eisenbahn nach den Übergängen zu den Nachbahnen übersichtlich zusammengestellt sind. Viele Eisennverwaltungen haben sich schon früher entschlossen, sogente Übergangskilometerzeiger auszugeben, die kommerzielle Zwecke in zahlreichen Fällen verwendet wur. Solange diese Behelfe aber nur auf die besonderen Befnisse der einzelnen Verwaltung zugeschnitten waren, mußte ihrer Handhabung, insbesondere wenn es sich um die Ertlung von Entfernungen über mehrere Bahngebiete hinweg delte, auf die Verschiedenartigkeit der äußeren Gestaltung des inneren Aufbaues dieser Kilometerzeiger Rücksicht gemen werden, wodurch viele Zeitverluste, aber auch Irrtümer ursacht wurden.

in Verdienst des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen es, daß er die Bedeutung einheitlicher Übergangsometerzeiger schon frühzeitig erkannt und diesem Bedürfnis ch Aufstellung der bis vor kurzem in Geltung gewesenen Kiloerzeiger für die Wagenmieteberechnung für den Bereich der einsverwaltungen und auch einiger Nichtvereinsbahnen Rechg getragen hat. Diese Vereinskilometerzeiger wurden neben m unmittelbaren Zweck u. a. auch für die Aufteilung der Transportschäden geleisteten Ersatzbeträge verwendet. Sie en nach Eisenbahnverwaltungen gegliedert — teilweise unter ammenfassung mehrerer Eisenbahndirektionsbezirke — und lten ein Werk von 131 Heften dar. Davon entfielen 54 Hefte die deutschen Staats- und Privatbahnen. Diese Wagenkilometerzeiger waren indes nach Beendigung des Weltkrieges durch Änderung der Landesgrenzen, Verlegung der Bahneigentumsgrenzen an die neuen Staatsgrenzen und zahlreiche sonstige Änderungen größtenteils erneuerungsbedürftig geworden. Durch die neuen Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (VWÜ und RIV), welche die nach Kilometern zu berechnenden Laufmieten beseitigt haben, sind die Wagenkilometerzeiger ab 1. Januar 1922 für die Berechnung der Wagenmieten überhaupt hinfällig geworden; auch die Vergütung für ungedeckte Wagenleerläufe ist seit diesem Zeitpunkte nicht mehr nach Wagenkilometern, sondern nach Tarifkilometern zu berechnen. Für die Entschädigungsaufteilung bestanden die Vereinskilometerzeiger zwar zunächst noch fort. Es lag aber nahe, auch für diese Fälle die Wagenkilometer durch Tarifkilometer zu ersetzen, zumal die Entschädigungen zu Lasten der auf tarifkilometrischer Grundlage erzielten Frachteinnahmen geleistet werden. Die entsprechenden Änderungen der Entschädigungsvereinbarungen wurden am 1. Januar 1923 im Übk. zum VBR. durchgeführt und auf die im Art. 5 Ziff. 3, Art. 6 Ziff. 1(²) und 3(³), Art. 7 Ziff. 8(⁵) und 13, Art. 10 Ziff. 7(²), Art. 13 Ziff. 7(¹), Art. 14 Ziff. 4(¹) und Art. 16 Ziff. 2(²) des Übk. zum VBR. genannten weiteren Verteilungsfälle ausgedehnt. Diese Neuerungen des Vereinsrechtes wurden auf Grund der Beschlüsse des Internationalen Transportkomitees seit 1. April 1923 für den gesamten internationalen Güterverkehr übernommen. Waren somit die früheren Vereinskilometerzeiger durch die Verhältnisse überholt, so entstand für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die neue Aufgabe, ihren Wiederaufbau in Anpassung an die geänderten Erfordernisse und auf breiterer Grundlage ins Auge zu fassen. Durch die Dresdener Vereinsversammlung vom Dezember 1923 wurde der

Güterverkehrsausschuß des Vereins beauftragt, die Frage zu prüfen, ob und in welcher Weise die Übergangskilometerzeiger der einzelnen Bahnen wieder einheitlich, zunächst für den Vereinsbereich, herausgegeben werden könnten, und zugleich ermächtigt, diese vordringliche Angelegenheit der endgültigen Erledigung zuzuführen.

Seit dem gänzlichen Wegfall der Vereinswagenkilometerzeiger am 1. Januar 1923 müssen die Übergangsentfernungen den für diesen Zweck zu umfangreichen und nicht einfach zu handhabenden Binnenkilometerzeigern entnommen werden. Hinsichtlich der Fremdstrecken sind die Eisenbahnverwaltungen meist auf die Feststellung der Entfernungen im Wege des Schriftwechsels angewiesen. Bei den deutschen Eisenbahnen ist die Entfernungsermittlung besonders schwierig, da für deren Binnenverkehr zur Zeit 27 Tarife nebeneinander anzuwenden sind, nämlich sechs Tarife für die Bereiche der vormaligen preußisch-hessischen (norddeutschen), bayerischen (rechtsrheinischen), pfälzischen, sächsischen, württembergischen und badischen Staatsbahn-Binnenverkehre, die in 96 Einzelhefte zerfallen, und 21 Tarife für die innerdeutschen Wechselverkehre, die in insgesamt 30 Einzelhefte gegliedert sind. Für den Verkehr mit den Grenzübergängen kommen sämtliche 27 Tarife mit 75 Einzelheften in Frage. Bei der außerordentlichen Ausdehnung des Netzes der Deutschen Reichsbahn wird der in einigen Jahren zu erwartende allgemeine deutsche Entfernungszeiger für den Güter- und Tierverkehr trotz der Vereinheitlichung kaum weniger umfangreich sein als die obengenannten Einzelhefte der derzeitigen Binnenverkehre zusammengenommen. Die Ermittlung der Entfernungen bis zur Grenze oder über mehrere Bahngebiete hinweg aus den Binnenkilometerzeigern wird daher auch künftig für die Verkehrtreibenden nicht nur, sondern auch für die Eisenbahnverwaltungen und ihre Dienststellen umständlich und zeitraubend bleiben. Insbesondere kann bei der Aufstellung direkter Auslandtarife eine übersichtliche Zusammenstellung der Tarifkilometer nach den Grenzübergängen nicht entbehrt werden. Das gleiche gilt für den Frachterstattungs- und Entschädigungsdienst der Eisenbahnen, ferner für den Dienst der Verkehrskontrollen. Endlich ist es auch ein lebhafter Wunsch der Verkehrtreibenden, sich bei der Kalkulation und Nachprüfung der Frachten, insbesondere in den internationalen Güterverkehren, eines solchen Behelfes bedienen zu können.

Der Vereins-Güterverkehrsausschuß ist bei der Ausarbeitung der neuen Übergangskilometerzeiger von der Forderung eines klaren und übersichtlichen Aufbaues, des geringstmöglichen Umfanges und der größten Einfachheit der Handhabung ausgegangen. Demgemäß wurde die Gliederung nicht mehr nach Eisenbahnverwaltungen, sondern nach Staatsgebieten vorgenommen. In jeder der hierdurch entstehenden Abteilungen des Kilometerzeigers sind neben den anteiligen Entfernungen der Staats- und Privatbahnen, die insbesondere der Entschädigungsdienst benötigt, die Gesamtentfernungen bis zu den Grenzübergängen enthalten, die ohne vorherigen Zusammenstoß ohne weiteres abgelesen werden können.

Der Umstand, daß die Teilentfernungen der einzelnen Bahnen eines Staatsgebietes nunmehr in der Regel ein und demselben Heft entnommen werden können, bedeutet eine erhebliche Erleichterung gegenüber der früheren Ermittlung nach Bahnverwaltungsgebieten. Im Verkehr der Binnenstationen eines Gebietes untereinander müssen allerdings die Staatsbahnentfernungen nach den Privatbahnübergängen den Binnentarifen entnommen werden; die Privatbahnteilentfernungen sind aber auch für den innerstaatlichen Verkehr aus dem Übergangskilometerzeiger ohne weiteres ersichtlich. Dagegen ist das Bedürfnis nach Erstellung besonderer Übergangskilometerzeiger für die Privatbahn b i n n e n übergänge vom Güterverkehrsausschuß vorerst verneint worden.

Im einzelnen sind die zahlreichen Verwendungszwecke des neuen Übergangskilometerzeigers in den „Vorbemerkungen" jedes Heftes übersichtlich zusammengestellt. Die Entfernungen sind hiernach im Verkehr mit Vereinsverwaltungen wie mit vereinsfremden Verwaltungen anwendbar, und zwar für die A teilung von Entschädigungen aller Art, Zinsen und Kosten, n einbringlichen Frachtbeträgen und Gebühren, Frachterstattu beträgen, Frachten bei Verschleppungen, Fehlbeträgen bei V äußerung unanbringlicher Güter, Lieferfristen (Beförderu fristen), für die Verteilung der Entschädigung des V schleppungsweges, für die Berechnung von Frachtbezugsantei der Entschädigung für ungedeckte Wagenleerläufe. Nicht zul dient der Übergangskilometerzeiger als wertvolles Hilfsmi für die Berechnung und Nachprüfung der Frachten im Gü und Tierverkehr einschließlich der Gebühr für Schutzwagen, Deckenmiete, der Gebühr für Angabe des Interesses an Lieferung und des Fahrgeldes für Begleiter von Sendung ferner für die Berechnung der Lieferfristen. Auf die Bedeut des Behelfs als Grundlage für die Erstellung von Tarifen, besondere in den internationalen Verkehren, wurde bereits h gewiesen.

Der Übergangskilometerzeiger wird je nach Bedarf durch A gabe von Nachträgen ständig auf dem laufenden gehalten w den; auf deren Ausgabe wird durch die Zeitung des Vere Deutscher Eisenbahnverwaltungen und durch die Tarifanzei jeweils aufmerksam gemacht. Wenn gleichwohl in einzeln Fällen vorübergehende Abweichungen zwischen den Entfern gen der veröffentlichten Tarife und denen des Übergangsk meterzeigers eintreten sollten, sind im Verhältnis zwischen Verfrachtern stets die ersteren maßgebend. Der Wert Übergangskilometerzeigers, dem nicht der Charakter eines rifes im Rechtssinne zukommt, wird hierdurch praktisch ka geschmälert.

Die Einteilung des Kilometerzeigers ist im einzelnen folgen

Abteilung A = Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
Abteilung B = Österreichische Eisenbahnverwaltungen,
Abteilung C = Ungarische Eisenbahnverwaltungen,
Abteilung D = Niederländische Eisenbahnverwaltungen,
Abteilung E = Saarbahnen und luxemburgische Pri Heinrich-Bahn.

Eine Unterteilung in Teilhefte hat sich nur für das gro Gebiet der deutschen Eisenbahnen — etwa 11 000 Stationen u 150 Grenzübergänge mit etwa 1 700 000 Entfernungen — als n wendig erwiesen, wobei vermieden werden mußte, die Gesa entfernungen nach den Grenzübergängen zu zerlegen. Es g zwei Möglichkeiten, nämlich die Unterteilung nach Gruppen v Binnenstationen oder nach Gruppen von Übergängen, wobei d wiederholte Aufführung von Stationen innerhalb eines Heft möglichst auszuschließen war. Der Unterteilung in Gruppen v geographisch und nach Nachbarstaaten geordneten Übergäng wurde der Vorzug gegeben, weil bei dieser Gestaltung die auß deutschen Eisenbahnverwaltungen und Verfrachter im a gemeinen nur e i n Heft benötigen und die Gruppen so gebil werden können, daß sich alle Übergänge eines Heftes a e i n e r Doppelseite unterbringen lassen. Die Unterteilu wurde hiernach wie folgt durchgeführt:

Heft 1: Grenzübergänge gegen Danzig, Litauen, Polen u Polnisch-Oberschlesien, ferner ostpreußische Seehäfe

Heft 2: Grenzübergänge gegen die Tschechoslowakei u Österreich;

Heft 3: Grenzübergänge gegen die Schweiz, Frankreich, d Saargebiet, Luxemburg, Belgien und die Niederland

Heft 4: deutsche Seehäfen — ausgenommen Ostpreußen und Grenzübergänge gegen Dänemark und Schwede

Von den Seehäfen wurden nur die wichtigeren berücksichti da Häfen, die überwiegend dem lokalen Küstenverkehr desselb Staates dienen, nicht als Ausland ü b e r g ä n g e über die nas Grenze gelten können.

Die Kopfspalten der geographisch geordneten und innerha jedes Heftes fortlaufend bezifferten Übergänge sind durch ei Oberspalte, die den Namen des Nachbarlandes enthält, zusamme gefaßt; sie erstrecken sich fortlaufend über beide Heftseite

…tliche Binnenstationen sind — zur Erzielung größtmöglicher …zwirkung nach der Buchstabenfolge und ohne Ausscheidung …n Haupt-, Lokal-, Neben- oder Privatbahnstationen — auf den …eren senkrechten Hefträndern vorgetragen; in einer beson…n Spalte ist auf der linken Blattseite der abgekürzte Ver…tungsbezirk beigesetzt. Die Aufführung von je 50 Binnen…ionen auf einer Seite mit je einer Zeile Zwischenraum nach …f Vorträgen wirkt übersichtlich; auch für die 44 Kopfspalten …st einer Verwaltungsbezirksspalte wurde eine klare Satz…rdnung angestrebt; aus diesen Rücksichten ergab sich die …hl des Formats (315 × 220 mm).

…ie Entfernungen sind in den Kilometertafeln I—III sowie in …m Anhang aufgeführt.

…ie Kilometertafel I enthält die Entfernungen von sämtlichen …tschen Stationen einschließlich der Grenzübergänge nach den …nzübergängen.

…ie Kilometertafel II enthält:

…die Tarifentfernungen der mehrseitig anschließenden Privatbahnen als Versand- und Empfangsbahnen;

…die Tarifentfernungen der mehrseitig anschließenden Privat- und der Auslandbahnen als Durchgangsbahnen;

…die Anstoßentfernungen für die Grenzübergänge auf Seestrecken.

…ie Kilometertafel III enthält die Entfernungen zwischen den …nzübergängen, wobei diese gruppenweise nach Nachbar…ern in der Buchstabenfolge der Ländernamen geordnet und …Schlusse die Seehäfen angefügt sind.

…er Anhang enthält besondere Bestimmungen und Entfernun… für Privatbahnen, für deren Stationen durchgehende Entfer…gen nicht bestehen.

…ie Kilometertafel II konnte auf die mehrseitig an…ießenden Privat- und Auslandbahnen beschränkt werden, weil … Teilentfernungen der einseitig anschließenden Privat- … Auslandbahnen in Kilometertafel I bzw. III enthalten sind. …erscheinen dort in einer besonderen Zeile unterhalb der …amtentfernung in schräger Schrift. Diese Vereinfachung, …ch die sich ein nochmaliges Nachschlagen auf einer weiteren …e erübrigt, war deshalb durchführbar, weil bei einseitigem …chlusse der auf dem kürzesten Weg liegende Übergang mit … für die Entschädigungsregelung maßgebenden Übergang des …örderungsweges stets zusammenfällt. Die Gesamtentfernungen …nen im übrigen auch im Verkehr mit Stationen der mehrseitig …hließenden Privat- oder fremden Bahnen ohne weiteres aus …ometertafel I bzw. III abgelesen werden. Bei Gemeinschafts…ionen ist für jede der an der Gemeinschaft beteiligten Eisenbahnverwaltungen eine besondere Zeile vorgesehen; die Entfernung erscheint in der Zeile jener Verwaltung, für welche die Verrechnung stattfindet.

Die Kilometertafel II und der Anhang sind auf farbigem Papier gedruckt, um das Aufschlagen der Entfernungen zu erleichtern.

Den Kilometertafeln sind Vorbemerkungen vorangestellt, die die Anwendung des Kilometerzeigers erläutern und im einzelnen regeln. Die im Verkehr mit bestimmten Stationen bestehenden zahlreichen Besonderheiten konnten nur in dem durch den Zweck des Übergangskilometerzeigers unbedingt erforderten Umfange berücksichtigt werden, um das Werk möglichst durchsichtig zu erhalten. Beispielsweise ist in der Abteilung A (Deutsche Eisenbahnen) durch das Zeichen ⊙ ausgedrückt, daß es sich um eine ostpreußische Station handelt, für die gegebenenfalls eine über ausländisches Gebiet führende Teilentfernung der polnischen Eisenbahnen nach näherer Maßgabe der Kilometertafel II zu berücksichtigen ist.

In Ziffer 3 der Vorbemerkungen sind sämtliche Übergänge des Heftes in der Buchstabenfolge unter Beifügung der Spaltenziffern, unter welcher der Übergang in den Kilometertafeln I und III erscheint, und der ausländischen Bezeichnung sowie der abgekürzten Bezeichnung der anschließenden Verwaltung aufgeführt.

Ein besonderer Vorzug des Werkes ist die jeder Abteilung bzw. jedem Teilheft beigegebene Übersichtskarte, in der die Grenzübergänge mit den Bahnlinien der betreffenden Grenzgebiete unter verschiedenfarbiger Kennzeichnung der Grenzen der Nachbarländer dargestellt sind. Die Übergänge sind durch rote Kreise, welche die dem Übergangskilometerzeiger entsprechende Bezifferung einschließen, hervorgehoben.

Von der Abteilung A (Deutsche Eisenbahnen) erscheinen die Hefte 1, 3 und 4 in den nächsten Monaten; das Heft 2 wurde am 1. November 1926 ausgegeben. Der Bezugspreis eines Heftes beträgt 20 RM. Die Abteilungen B—E werden voraussichtlich in der ersten Hälfte des Jahres 1927 ausgegeben werden.

Ein in der Buchstabenfolge erstelltes Verzeichnis sämtlicher Eisenbahnverwaltungen der Vereinsländer mit Hinweis auf die für jede Verwaltung in Betracht kommende Abteilung des Übergangskilometerzeigers wird nach Vorliegen des Gesamtwerkes erscheinen.

Man darf hoffen, daß der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch die Ausgabe des vorstehend geschilderten Werkes dem europäischen Eisenbahnverkehr einen Dienst erwiesen hat. Zu begrüßen wäre, wenn der weitere Ausbau des Werkes über das Vereinsgebiet hinaus baldigst folgen würde.

Bücherschau.

… **Deutscher Jugend-Kalender. Metall und Maschine 1927.** … Auftrage des Reichsbundes Deutscher Technik bearbeitet … Gewerbeoberlehrer Lippmann. Din-Format A 6. Ver… Reichsbund Deutscher Technik, Berlin W 35, Lützowstr. 27. …is 1 RM.

…er Kalender ist für die Jugend aus dem großen Metall…erbe (Berufsschüler, Lehrling, den jungen Werkmann usw.) …immt. Er wird hier gute Aufnahme finden, da er viele …tische und brauchbare Angaben enthält und aus dem großen …allgewerbe vom Betriebe, von Arbeits- und Werkstattskunde, … Erfolgen der Technik und Wirtschaft, von deutschen Er…ern und Kulturträgern und von praktischen Erfahrungen …hlt.

… **Methoden der angewandten Geophysik** von Dr. Richard Ambronn, Göttingen (Wissenschaftliche Forschungsberichte, na…wissenschaftliche Reihe, herausgegeben von Dr. Raphael Ed. …egang, Frankfurt a. Main, Band XV). Mit 84 Abbildungen. …sden und Leipzig 1926. Verlag von Theodor Steinkopff. …, 258 S. Preis geh. 15 M., geb. 16,50 M.

… der Praxis des Berg-, Tief- und Wasserbaues, für die Lö…g von Fragen der Wasserversorgung sowie zur Unterstützung geologischer Forschungsarbeiten ganz allgemein haben die geophysikalischen Aufschlußmethoden jetzt mehr und mehr Anwendung gefunden. Das enge Zusammenarbeiten von Bergleuten, Ingenieuren und Geologen einerseits und Physikern und Geophysikern andererseits, hat in kürzester Frist eine Fülle von Problemen zur wissenschaftlichen und technischen Bearbeitung erschlossen, so daß ein zusammenfassender Überblick über die Grundlagen dieses neuen Forschungsgebietes nur freudig begrüßt werden kann. Im Rahmen der „Wissenschaftlichen Forschungsberichte" bringt der bekannte Geophysiker Ambronn eine ausführliche Zusammenstellung der Methoden der angewandten Geophysik. Nach einer kurzen Einleitung über die Entwicklung und den jetzigen Stand der geophysikalischen Aufschlußmethoden behandelt er zunächst den Einfluß des Untergrundes auf die Beschaffenheit des Schwerefeldes an der Erdoberfläche und geht dann auf magnetische Aufschlußmethoden ein. Die Verwertung radioaktiver und luftelektrischer Messungen für geophysikalische Aufschlußarbeiten wird ausführlich besprochen, worauf die Verwendung von Energieströmen, wie von elektrischen Strömen, elastischen (seismischen) Wellen und Wärmeströmen, behandelt wird. Trotz der knappen Darstellung aller Probleme ist das Werk ein kleines Lehrbuch des interessanten Forschungsgebietes geworden, das allen Interessenten zum sorgfältigen Studium empfohlen sei. Welch reichen Stoff das Werk bringt, beweist das ausführliche, 53 Seiten umfassende Literatur- und Sachverzeichnis. Die Ausstattung ist vorzüglich. Sch.

Die Rechtsstellung der Betriebsvertretungsmitglieder als Arbeitnehmer bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahnoberrat **v. Bezold**, Würzburg.

(Schluß.)

V.

Einzelne Arbeitnehmerpflichten.

Es sollen nunmehr einzelne Pflichten, die den Arbeitnehmer nach der Arbeitsordnung oder nach dem LTV. treffen, daraufhin betrachtet werden, inwieweit sie auch für Betriebsratsmitglieder gelten.

1. Ist das Betriebsratsmitglied als solches verpflichtet, sich bei Ausübung seines Amtes gegenüber den Verwaltungsvertretern höflich zu benehmen?

Eine solche Verpflichtung läßt sich für das Betriebsratsamt selbst nicht ohne weiteres aus § 3 Ziffer 2 der Arbeitsordnung schließen, weil dort das „gewerbliche" Verhalten des Arbeiters geregelt ist. Sie muß aber für die Ausübung eines kraft öffentlichen Rechts überwiesenen Amtes als etwas Selbstverständliches angenommen werden. Außerdem wird ein Betriebsvertretungsmitglied, wenn es während des Dienstes nebenher Betriebsratsgeschäften obliegt, im allgemeinen nicht unter dem Einfluß widerstreitender Pflichten stehen. Im übrigen wird man, ohne daß eine ausdrückliche Bestimmung hierfür besteht, zugeben dürfen, daß Betriebsratsmitglieder, wie es für Beamtenratsmitglieder nach dem Beamtenräteerlaß § 60 Ziffer 3 ausdrücklich festgelegt ist, wegen Äußerungen bei Ausübung ihres Amtes oder in einer Sitzung des Betriebsrates nicht fristlos entlassen werden können, soweit die Handlung nicht gerichtlich strafbar ist. Wenn auch, wie oben schon beispielsweise erwähnt wurde, die Vorschrift des § 193 des Strafgesetzbuches bloß strafrechtliche Bedeutung hat, so wird man es doch einem Betriebsratsmitglied zugute rechnen müssen, wenn es in Wahrung berechtigter Interessen handelt, ohne daß sich die Absicht der Beleidigung aus der Form der Äußerungen ergibt. In der Regel werden die Arbeiter zu Betriebsräten in der Gewerkschaftsbewegung einigermaßen geschulte Leute wählen, welche gelernt haben, sich in Formen zu bewegen, die nach allgemeiner Ansicht erforderlich sind, um das Zusammenleben der Menschen zu ermöglichen und zu erleichtern. Bei dem verschiedenen Geschäftskreis, den örtliche und andere Betriebsräte vertreten, läßt sich denken, daß bei der Frage, was zur Wahrung berechtigter Interessen nötig ist, ein verschiedener Maßstab angelegt wird.

2. Haben Betriebsratsmitglieder die Pflicht zur Amtsverschwiegenheit über dienstliche Vorgänge, die sie als Betriebsratsmitglieder erfahren haben, sofern jene Vorgänge ihrer Natur nach oder nach ausdrücklichem Gebot geheimgehalten werden sollen?

Die Bestimmung in § 3 Ziffer 4 der Arbeitsordnung trifft nur den Fall, daß ein Arbeiter während seines Arbeitsdienstes derartige Angelegenheiten erfährt. Sollte die Verwaltung im einzelnen Fall einem Betriebsrat außerhalb des Dienstes (d. i. seiner „gewerblichen" Tätigkeit) über ihre Pflicht nach § 71 BRV. hinaus Mitteilung von geheimzuhaltenden Vorgängen machen, z. B. durch Gestattung des Einblicks in ein Personalblatt, so wird sie dem Betriebsratsmitglied zweckmäßigerweise eigens erklären, daß sie ihm die besondere Verpflichtung zur Geheimhaltung auferlege. Sollte er gleichwohl die Verschwiegenheit nicht wahren, so würde er das Vertrauen, das man auf ihn als Betriebsrat setzen können muß, schwer verletzen und sich u. U. seiner Betriebsratsstellung als unwürdig erweisen (§ 43 BRV.).

3. Ist der Arbeiter, der Betriebsrat ist, verpflichtet, mit Gegenständen, die ihm die Verwaltung nach § 35 BRV. zur Ausübung seines Betriebsratsamtes zur Verfügung stellt, schonend umzugehen?

Räume und Ausstattungsgegenstände, welche die Verwaltu den Betriebsräten zur Wahrnehmung ihres Amtes überlä fallen nicht unter die Arbeitsordnung. Dagegen läßt sich (Sinn der Bestimmungen in § 68 BRV., wonach der Betriebs bei Ausübung seiner Befugnisse die Leistungen des Unt nehmens steigern und seine Tätigkeit unter Schonung der I dürfnisse des Dienstes ausüben muß, nur dahin auffassen, d es seine öffentlich-rechtliche Pflicht ist, auch bei Benutzu solcher Gegenstände sorgfältig vorzugehen. Tut er dies nic so haftet er der Verwaltung für den Schaden nach § 823 BG Bei vorsätzlicher und rechtswidriger Sachbeschädigung kön § 26 C Buchst. f LTV. angewendet werden, da diese Bestimmu allgemein von Sachbeschädigungen spricht, ohne zu untersch den, ob sie im Dienste oder außer Dienst verursacht werden.

4. Aus dem gleichen Grunde trifft den Betriebsrat zweifel auch die Verpflichtung, Diebstähle zum Nachteil der Verwaltu anzuzeigen, von denen er während der Ausübung seines Am Kenntnis erhält. Diese Pflicht läßt sich zwar nicht aus § Ziffer 9 der Arbeitsordnung ableiten, die eine reine Dien pflicht darstellt; sie ist aber eine Folge der Vertrauensstellu des Betriebsrates. Ein Widerstreit seiner Amtspflichten n seinen Pflichten gegen die von ihm vertretenen Mitarbeiter ka für ihn dabei nicht entstehen, da er seine Pflicht gröblich v letzen würde, wollte er die Interessen eines Diebes gegenül der Verwaltung vertreten.

5. Ist ein Betriebsvertretungsmitglied berechtigt, Geschen für seine Verrichtungen als Betriebsratsmitglied anzunehme

Die Bestimmung der Arbeitsordnung in § 3 Ziffer 11 ist nic anwendbar, ebensowenig die Bestimmung über Beamten stechung des § 331 mit 359 StrGB. Zweifellos würde aber ei solche Handlung eine schwere Verletzung der Betriebsra pflichten darstellen. Das Betriebsratsamt ist als Ehrenamt u abhängig zu führen; eine solche Handlungsweise müßte d Vertrauen aller Beteiligten in die Amtsführung aufs schwer gefährden. Die Verwaltung wäre also in einem solchen Fall Maßnahmen nach § 43 BRV. berechtigt. Unseres Erachte würde sogar der Verwaltung nicht zugemutet werden dürf einen solchen Mann als Arbeiter zu behalten, da sich bei il auf Charaktereigenschaften schließen läßt, die ihn auch zu Dienst als Arbeitnehmer ungeeignet machen.

6. Ist ein ständig vom Dienst befreites Betriebsratsmitgli verpflichtet, seine Krankheit oder sonstige Verhinderung an d Amtsausübung der Dienststelle anzuzeigen?

Die Bestimmung der Arbeitsordnung in § 3 Ziffer 4 betri seine Pflicht zur Krankmeldung, wenn er an der dienstlich Arbeit verhindert ist. Man wird annehmen müssen, daß ei solche Anmeldungspflicht auch in dem bezeichneten Fall beste da der Arbeitnehmer nur für die Vornahme von Betriebsra geschäften vom Dienst befreit ist. Kann er diese Geschä nicht vornehmen, so tritt seine gewerbliche Arbeitspflic wieder zutage. Wohin er die Meldung zu richten hat, ist l der inneren Verbindung der Verwaltungsorgane zueinand nicht von besonderem Belang.

7. Trifft die Bestimmung der Arbeitsordnung in § 3 Ziffer wonach sich politische und gewerkschaftliche Gegensätze Dienst nicht geltend machen dürfen, auch für das Betriebsra mitglied zu?

Bei Beantwortung dieser Frage wird man sich davor hüt müssen, die Stellung des Betriebsrates mit seiner Stellung Arbeitnehmer zu vermischen. Die Bedeutung jener Vorschr der Arbeitsordnung ist die, daß Arbeitnehmer im Dienst ih politischen und gewerkschaftlichen Gegensätze gegen Mitarbeit

: Verwaltung nicht zum Schaden ihrer Pflicht, dienstförder- miteinander zu arbeiten (§ 3 Ziffer 2 AO.), hervortreten en dürfen. Hier soll also rein das Verhalten im Dienst ge- fen werden. Die Vermeidung politischer und gewerkschaft- er Gegensätze außer Dienst konnte und sollte mit dieser timmung nicht geboten werden. Da sich der vom Dienst be- te Betriebsrat um dienstliche Verhältnisse zu kümmern hat, ĸt diese Bestimmung auch für ihn so, daß er durch seine dlungen als Betriebsrat solche Gegensätze nicht nur nicht len — denn er muß ebenfalls für die Durchführung der eitsordnung eintreten —, sondern noch weniger selbst her- ühren darf. Der Betriebsrat ist eben zur Wahrnehmung es Amtes wohl von seiner unmittelbaren Arbeits- und nstpflicht befreit, nicht aber von den Arbeitnehmerpflichten, ihn im übrigen treffen. Auch ein beurlaubter Arbeiter ·de sich strafbar und einer Verletzung seiner Arbeitnehmer- ɔhten schuldig machen, wenn er während seiner dienstfreien ; an einer Truppe arbeitender Kameraden vorübergehen und ie politische und gewerkschaftliche Gegensätze hineintragen lte. M. a. W.: Diese Bestimmung der Arbeitsordnung legt Arbeitnehmer eine Unterlassungspflicht auf, die ihn auch ft, wenn er nicht im Dienste ist. Auch der Betriebsrat kann also, selbst wenn er sich im Amt befindet und ganz vom nst befreit ist, einer Verletzung dieser Bestimmung schuldig hen.

agegen müssen wir es ablehnen, für ihn die Bestimmung terzufassen, als sie lautet, etwa so, als ob den Betriebsrat A r b e i t n e h m e r diese Pflicht auch in seiner arbeits- en Zeit träfe, so z. B., daß er sie durch Reden in einer Ge- kschaftsversammlung verletzen könnte. Hier muß die For- ıng nach der reinlichen Trennung seiner Stellung als Be- bsrat und als Arbeitnehmer aufgestellt werden. Wohl legt seine Eigenschaft als Betriebsrat die Verpflichtung auf, Arbeitsfrieden zu fördern. Tut er dies nicht, so kann er ·durch seine Pflichten als Betriebsrat nach § 43 BRV. ver- en; er verletzt aber damit nicht seine Pflicht als Arbeit- mer gemäß § 13 Ziffer 16 AO. Man ginge fehl, zu behaupten, Betriebsvertretungsmitglied habe als solches erhöhte Ar- nehmerpflichten. Eine solche Schlußfolgerung hat keine tze in der Arbeitsordnung. Auf die allgemeinen Bemerkun- zu III dieser Ausführungen (insbes. vorletzten Absatz, ter Satz) wird hingewiesen.

An die Bestimmung in § 10 der Arbeitsordnung, wonach :anntmachungen j e d e r A r t durch Aushang, Verteilung von gblättern, Umlauflisten usw. im Bereich der Dienststelle nur Genehmigung des Dienstvorstandes erfolgen dürfen, ist auch Betriebsrat hinsichtlich seiner etwaigen Bekanntmachungen unden, da er für die Einhaltung der Arbeitsordnung zu sorgen Für irgend ein besonderes anders geartetes Recht fehlt in Betriebsräteverordnung jede Unterlage.

. Was die Entlassungsgründe nach § 26 C LTV. anbelangt, so :en sie, abgesehen von den Fällen unter c und h, ohne Ein- ränkung auch für Betriebsratsmitglieder. Zweifel können tehen, ob z. B. ein unbefugtes Verlassen der Arbeit darin :t, daß ein Betriebsratsmitglied die Arbeitszeit zu Betriebs- sgeschäften verwendet im Gegensatz zu der Anschauung der ·waltung, die eine notwendige Arbeitsversäumnis nicht zu- t; siehe hierwegen oben II Ziffer 4.

)ie Frage, ob das vom Dienst befreite Betriebsratsmitglied, erkrankt ist, zur Fortsetzung der Arbeit unfähig sei, kann ıt darnach beurteilt werden, ob der Arbeitnehmer zur Aus- ıng des Betriebsratsamtes unfähig wird, sondern darnach, ob seiner bisherigen „gewerblichen" Arbeit nachgehen kann.

0. Sollte das Betriebsratsmitglied durch seine pflichtwidrige tsführung der Reichsbahn-Gesellschaft einen Schaden zu- en, so regelt sich seine Schadensersatzpflicht nicht nach § 12 Arbeitsordnung, sondern nach den allgemeinen Bestimmungen Bürgerlichen Gesetzbuches. (Vgl. den Fall einer Schadensersatzpflicht des Betriebsratsvertreters gegenüber einem Arbeiter in der neuen Zeitschrift für Arbeitsrecht 1925 S. 610.)

VI.

G i l t § 618 BGB. f ü r d i e d e m B e t r i e b s r a t n a c h § 35 BRV. ü b e r w i e s e n e n R ä u m e ?

Nach § 618 BGB. hat der Dienstberechtigte Räume, Vorrichtungen und Gerätschaften, die er zur Verrichtung der Dienste zu beschaffen hat, so einzurichten und zu unterhalten, daß der Verpflichtete gegen Gefahr für Leben und Gesundheit soweit geschützt ist, als die Dienstleistung es gestattet. Trifft die DRG. auch im Fall des § 35 BRV. eine v e r t r a g l i c h e oder nur eine außervertragliche Haftung?

Wenn die Reichsbahn-Gesellschaft einem Betriebsrat zur Erfüllung seiner Betriebsratsaufgaben Räume usw. zur Verfügung stellt, so tut sie es nicht auf Grund ihrer Verpflichtung nach dem Dienstvertrag, sondern nach der Betriebsräteverordnung. Die Dienstvertragspflicht betrifft die Herstellung von Räumen für die Leistung gewerblicher Dienste, die Pflicht nach § 35 die Freihaltung von Räumen zur Ausübung der Amtspflicht des Betriebsrates. Wenn auch nach der Rechtsprechung der Grundsatz des § 618 BGB. auf das öffentlich-rechtliche Beamtenverhältnis sinnentsprechend angewendet wird, so handelt es sich dabei doch darum, daß dem Beamten zur Ausübung seiner Dienstpflichten, zu deren Erfüllung er durch öffentlich-rechtlichen Dienstvertrag eingestellt ist, derartige Räume usw. beschafft werden müssen. Hier dagegen steht das Amt des Betriebsrats seiner „gewerblichen" Arbeitspflicht als etwas völlig anderes gegenüber. Daß auch der Betriebsrat ein Amt wahrnimmt, macht ihn natürlich nicht zum Beamten im Sinne jener Rechtsprechung; denn über die Erfüllung der Betriebsratspflichten besteht zwischen Verwaltung und Betriebsrat kein öffentlich-rechtlicher Dienstvertrag. Die Schlußfolgerung, daß auch die Einrichtung des Betriebsratsamtes nicht nur der Förderung der wirtschaftlichen Interessen der Arbeiter, sondern auch der Förderung der Betriebszwecke der DRG. dient, führt ebensowenig zu der Annahme, daß ein vertragsähnlicher Zustand zwischen Betriebsrat und Gesellschaft zur Bereithaltung solcher Räume besteht. Dazu kommt, daß § 6 1 8 einer ausdehnenden Auslegung nach Schrifttum und Rechtsprechung nicht fähig ist. Wenn also z. B. ein elektrischer Beleuchtungskörper an der Decke eines Betriebsratszimmers ungenügend befestigt ist und beim Herabfallen ein Betriebsratsmitglied verletzt, wird es die Verwaltung nicht auf Grund ihrer dienstvertraglichen Haftung, sondern nur gemäß § 823, 831 BGB. verantwortlich machen können. Ob und inwieweit sich die Verwaltung des Entlastungsbeweises nach § 831 bedient, ist eine von der Rechtsfrage unabhängige Angelegenheit des Verwaltungsermessens.

VII.

I n h a l t d e s Z e u g n i s s e s f ü r e i n e n A r b e i t n e h m e r, d e r B e t r i e b s r a t s m i t g l i e d w a r.

Nach § 630 BGB. kann der Dienstverpflichtete nach Beendigung eines dauernden Dienstverhältnisses ein schriftliches Zeugnis über das Dienstverhältnis und dessen Dauer beanspruchen. Auf Verlangen ist das Zeugnis auch auf die Leistungen und die Führung im Dienst zu erstrecken (so auch § 13 Ziffer 3 der Arbeitsordnung).

Kann sich darnach das Zeugnis auch auf das Gebaren des Arbeiters als Betriebsrat erstrecken? Die Frage ist im allgemeinen zu verneinen, da Führung und Leistung im Dienste etwas anderes sind als Führung und Leistung im Betriebsratsamte. Anders zu beantworten ist die Frage, ob nach § 80 Ziffer 2 als Grund einer Kündigung etwa angegeben werden kann, daß sich ein Arbeiter als Betriebsrat Verfehlungen hat zu schulden kommen lassen. Es besteht kein Anlaß, diese Frage zu verneinen; nur muß der Grund, wenn er zur Kündigung des Vertrags führen soll, auch als Dienstvertragswidrigkeit angesehen werden können.

VIII.

Haftung der DRG. für das Abhandenkommen von Kleidungsstücken, welche der Betriebsrat in Räumen aufgehoben hatte, die ihm nach § 35 BRV. zur Verfügung gestellt sind?

Eine Vertragshaftung kommt im vorliegenden Fall nicht in Betracht; siehe Ausführungen oben unter VI, dann Urteil des Oberlandesgerichts Königsberg vom 26. Oktober 1920 in Seuferts Archiv Bd. 27, S. 78. So bleibt die Frage zu würdigen, ob eine Haftung nach § 823, 831 BGB. besteht. Bei der Untersuchung der Frage wird es darauf ankommen, ob das Zimmer völlig verschließbar ist. Ist dies der Fall, dann hat die Verwaltung keine Verpflichtung, etwa verschließbare Behältnisse für Kleider zur Verfügung zu stellen. Ist das Zimmer nicht völlig verschließbar, so wird das Betriebsratsmitglied im Bedarfsfall[1]) auf diesen Mangel aufmerksam zu machen haben. Streitigkeiten über die Verpflichtung zur Stellung solcher Behältnisse sind öffentlich-rechtlicher Art und gehören vor den Reichswirtschaftsrat (§ 89 BRV.). Insolange eine Pflicht zur Beschaffung solcher Behältnisse vom Reichswirtschaftsrat nicht ausgesprochen ist, werden Schadensersatzansprüche des Betriebsratsmitgliedes gegen die Verwaltung für abhanden gekommene Kleidungsstücke regelmäßig nicht begründet sein.

IX.

Einfluß der Dienstbefreiung des Betriebsratsmitgliedes auf seine Krankenversicherungs-, Invalidenversicherungs- und Unfallversicherungsrechte.

1. Nach § 165 der RVO. (Reichsversicherungsordnung) unterliegen der Krankenversicherungspflicht Arbeiter unter der Voraussetzung, daß sie gegen Entgelt beschäftigt werden. Auch wenn das von der Arbeitspflicht freigestellte Betriebsratsmitglied nicht im Sinne der Reichsversicherungsordnung weiter beschäftigt wird, besteht doch das Beschäftigungsverhältnis gegen Entgelt fort; seine Krankenversicherungspflicht geht daher weiter. (S. Kommentar von Hoffmann Note 23 zu § 165 RVO.) Ein anderes Ergebnis würde sowohl dem Sinne des Betriebsrätegesetzes wie der Versicherungsordnung widersprechen. Das gleiche gilt für die Invalidenversicherungspflicht nach § 1226 RVO.

Verwickelter liegt die Frage, ob ein Betriebsratsmitglied, das vom Dienst befreit ist, aber sich im Betrieb kraft seiner Betriebsratstätigkeit aufhält, einen Betriebsunfall im Sinne der RVO. erleiden kann. Auch diese Frage ist zu bejahen. Ebenso wie Verrichtungen, die von Gewerbetreibenden herkömmlicher Weise neben der eigentlichen Berufstätigkeit vorgenommen zu werden pflegen und die den Betriebszweck wenigstens mittelbar fördern, dem Betrieb zuzurechnen sind, muß dies bei der gesetzlich vorgeschriebenen Einrichtung der Betriebsräte angenommen werden. Es ist eine öffentlich-rechtliche Pflicht des Arbeitgebers, Arbeitervertretungen einzurichten. Diese Pflicht erfüllt der Unternehmer nach Ansicht des Gesetzes auch im eigenen Interesse (s. Note 12 zu § 544 RVO. Kommentar von Moesle und Rabeling). Der Aufenthalt eines solchen Betriebsratsmitgliedes im Betrieb ist nichts Betriebsfremdes, sondern ein betriebsmäßiges Verhalten und gehört ebenso zum Betrieb, wie der regelmäßige Aufenthalt des gewerblich tätigen Arbeiters an der Betriebsstätte. Auch das Merkmal der Beschäftigung im Betrieb fällt hier nicht weg; denn die Tätigkeit des Betriebsratsmitgliedes soll nach dem Willen des Gesetzgebers ebenso förderlich für den Betrieb sein, wie ein in den Wirtschaftsbetrieb eingreifendes gewerbliches Verhalten eines anderen Arbeiters; so auch Flatow Nr. 1 zu § 35 BRG.

[1]) Ein solcher Bedarf wird z. B. bei dem ständig vom Dienst befreiten Betriebsratsmitglied bestehen können, wenn es bei Ausübung seines Amtes nicht ständig im Betriebsratszimmer, sondern wechselweise in anderen Diensträumen sich aufhalten muß, ohne dabei jeweils die abgelegten Kleidungsstücke mitnehmen zu können.

X.

Die gewerkschaftliche Stellung des Betriebsrates.

Es soll noch erörtert werden, welche rechtliche Bedeutun[illegible] Zugehörigkeit eines Betriebsratsmitgliedes zu einer Gew[illegible] schaft hat. Tatsächlich baut sich ja der Betriebsrat auf Wa[illegible] auf, zu denen regelmäßig die Gewerkschaften Vorschlagsl[illegible] aufstellen; auch werden die Betriebsratsmitglieder vielfach [illegible] ihren Gewerkschaften Richtlinien für ihre Stellungnahme in [illegible] zelnen Fällen erhalten und dem Auftrag gerecht werden kön[illegible] Gleichwohl erhält das Betriebsratsmitglied durch seine [illegible] eine Stellung, für welche das Betriebsrätegesetz, hier die [illegible] triebsräteverordnung den Kreis der Rechte und Pflichten [illegible] stimmt. Das Mitglied einer Betriebsvertretung kann sich d[illegible] zur Rechtfertigung seiner Amtsführung nicht auf Verhalt[illegible] maßregeln stützen, die ihm die Gewerkschaft vorschreiben [illegible] sondern es ist kraft seines Amtes für die rechtmäßige Erfül[illegible] seiner Pflichten verantwortlich.

Der Hinweis in § 70 Ziffer 3 BRV. auf § 5 BRV. besagt [illegible] dings, daß die Befugnisse der wirtschaftlichen Vereinigun[illegible] die Interessen ihrer Mitglieder zu verfolgen, ungeschmälert [illegible] sollen. Daraus folgt aber nicht, daß ein Betriebsratsmit[illegible] seine Doppelpflicht, die Verwaltung in der Erfüllung ihrer [illegible] triebszwecke zu unterstützen und die wirtschaftlichen I[illegible] essen der Arbeiter ihr gegenüber zu wahren, durch seine [illegible] gliedschaft bei einer Gewerkschaft beeinträchtigen lassen [illegible] Nach dem Willen des Gesetzgebers hat vielmehr der Betrieb[illegible] eine öffentlich-rechtliche Vertrauensstellung zur Förderung [illegible] sozialen Friedens.

Dies wird vor allem zum Ausdruck kommen, wenn eine [illegible] werkschaft beschließt, in Streik zu treten. Unseres Erach[illegible] kann ein Betriebsratsmitglied in solchen Fällen seine Betr[illegible] ratspflichten nur erfüllen, wenn es sich an seine Stellung „[illegible] den Parteien“ erinnert und die rein gewerkschaftliche B[illegible] gung zurücktreten läßt. So hat auch die Rechtsprechung a[illegible] erkannt, daß Betriebsratsmitglieder auch in ihrer fr[illegible] Zeit Arbeiter nicht zum Streik auffordern dürfen (Urteil [illegible] Gewerbegerichts Halle vom 11. März 1926). Desgleichen [illegible] das Gewerbegericht München (s. Zeitung des Vereins I [illegible] 1925/502) ausgesprochen, daß die Erzwingung der Arbeits[illegible] durch Einwirken auf die Arbeiter gegen den Willen der [illegible] waltung eine gröbliche Verletzung der Betriebsratspflicht [illegible] stellt. Ebenso hat das Gewerbegericht Berlin in seinem U[illegible] vom 18. Mai 1926 die fristlose Entlassung eines Betriebsrat[illegible] gliedes für berechtigt erklärt, weil es sich für eine bestim[illegible] Organisation eingesetzt hat, in dem es Agitationszettel [illegible] Gewerkschaft, in denen zum Beitritt aufgefordert wird, in [illegible] für die Veröffentlichung des Betriebsrates bestimmten K[illegible] an der Dienststelle anbrachte, Zettel, die zudem nach i[illegible] Inhalt geeignet waren, verhetzend zu wirken und den Betr[illegible] frieden zu stören. Hat sich ein Betriebsratsmitglied gleich[illegible] an einem Streik beteiligt und kommt es zu einem Schiedssp[illegible] wonach die Arbeit wieder aufzunehmen ist und Ahndungen [illegible] Streikenden nicht eintreten sollen, so wird mit dem Landge[illegible] Breslau (s. Zeitschrift für Arbeitsrecht 1925, S. 745) [illegible] nehmen sein, daß die Worte „Beendigung des Arbeitsvertra[illegible] in § 39 BRG. nicht streng formal aufgefaßt werden dürfe[illegible] der Streik und die Aussperrung als Kampfmaßnahmen vo[illegible] schränkter Dauer anzusehen sind, so daß wirtschaftlich [illegible] Schwebezustand eintritt, ohne daß das Aufhören der Zugeh[illegible] keit der Arbeiter zum Betrieb ausgesprochen sein soll. [illegible] mehr soll die Frage offen bleiben, ob der Streik und die [illegible] sperrungstatsache zum endgültigen Ausscheiden der Ar[illegible] nehmer aus dem Betrieb führt. Kommt es nicht hierzu, s[illegible] steht auch die Zugehörigkeit zum Betrieb fort und das Am[illegible] streikenden Betriebsratsmitgliedes, das sonst nach Beendi[illegible] des Dienstverhältnisses regelmäßig erlischt, besteht bei Wi[illegible] einstellung grundsätzlich mit den alten Rechten und Pflic[illegible] weiter. In einem solchen Fall endet demnach das Amt des [illegible]

...bsratsmitgliedes nicht wegen seiner Streikteilnahme und der ...auf erfolgten Entlassung. Für die Beantwortung solcher ...gen ist allein die Formel entscheidend, mit der der Streik ...ndet wird. Jedenfalls kann ein Betriebsrat daraus, daß er ... Grund eines Schiedsspruches nach einem Streik wieder als ...her tätig werden kann, nicht schließen, seiner gewerkschaftlichen Betätigung als Betriebsrat seien nicht die Schranken ge...t, wie sie eben geschildert wurden.

...icht unerwähnt soll übrigens bleiben, daß während der Dauer ...es Tarifvertrages die Haltung der Gewerkschaft nach der ...htsprechung des Reichsgerichts (JW 1925, 2464) regelmäßig ...ch eine Friedenspflicht nach zweifacher Richtung gebunden ... Die Gewerkschaft hat zunächst die negative Vertragspflicht, ... Anstiftung zur Arbeitsniederlegung zu unterlassen, ebenso ... jeder Unterstützung oder Förderung eines von den ...beitern zu Unrecht beschlossenen Streiks sich fern zu ...ten, sodann aber die positive Vertragspflicht, mit allen ...teln für den Wirtschaftsfrieden zu wirken. Wenn auch ... Tarifvertrag nach der Ansicht des Reichsgerichts ... die Tarifparteien selbst, d. h. hier die Gewerk...aften und die Verwaltung bindet, so könnte ein Be...bsrat auch nach diesen Gesichtspunkten beurteilen, wieweit ...träge seiner Gewerkschaft berechtigt sind und wieweit ihre ...üllung ihn unter Umständen selbst in schwerwiegende bür...ich-rechtliche Haftung bringen kann. Aber auch nach Ab... eines Tarifvertrages würde für Betriebsräte ihre Haupt...cht, die sog. Friedenspflicht, fortbestehen, von der oben des ...teren gesprochen wurde.

XI.
Schlußbetrachtung.

...enn in den obigen Ausführungen die Pflichten des Ar...ers, der Betriebsrat ist, stärker hervorgehoben worden sind ... seine Arbeitnehmerrechte, so kommt dies daher, daß die be...dere Rechtsstellung des Betriebsrates als Inhabers eines ...ntlichen Amtes nach dem Plan dieser Ausführungen nicht ...rochen werden sollte. Die Auswirkung der Betriebsrats...lung des Arbeiters auf seine Rechte kommt vor allem auf dem öffentlich-rechtlichen Gebiet der Ausübung des Betriebsratsamtes zum Ausdruck[2]). Andererseits leidet durch seine Betriebsratsstellung der Arbeiter in seinem Hauptanspruch, den er nach dem Dienstvertrag hat, dem Lohnanspruch, keinen Nachteil. Im übrigen haben wir zum Ausdruck gebracht, daß die Betriebsratspflicht beim Widerstreit mit der Arbeitnehmerpflicht unter Umständen rechtlich schwerer wiegen kann, so daß im einzelnen Fall Verletzungen der Arbeitnehmerpflicht entschuldbar sein mögen. Im allgemeinen aber wird die „Friedenspflicht" des Betriebsrates als dessen Hauptpflicht seinen Arbeitnehmerpflichten nicht widerstreiten. Die Betriebsratsstellung, richtig verstanden, wird vielmehr den Arbeitnehmer in der Erfüllung seiner Arbeitnehmerpflichten nicht nur nicht stören, sondern ihm vielmehr als Inhaber eines Amtes, das bei aller möglichen Förderung des Wohles der Arbeiterschaft dem wirtschaftlichen Frieden dienen soll, neben der engeren Aufgabe, die ihm seine Arbeitspflicht im Betrieb anweist, die Möglichkeit geben, den hohen Gedanken der wirtschaftlichen und damit der inneren Versöhnung der verschiedenen Volksklassen der Verwirklichung näher zu bringen.

[2]) Der erhöhte Kündigungsschutz, den Betriebsratsmitglieder genießen, betrifft die besondere Stellung des Arbeiters als Betriebsrat, also weniger die Stellung des Betriebsrats als Arbeitnehmer und soll daher hier nicht eingehender dargelegt werden; es sei jedoch verwiesen auf die Zeitschrift für Arbeitsrecht 1925, S. 374 (die neue Betriebsvertretung beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem sie gebildet ist; entscheidend ist die Kenntnis der neuen Betriebsvertretung von ihrer Wahl), a. a. O., S. 373. (Der alte Betriebsrat bleibt nur im Amt, wenn die Belegschaft zur Neuwahl bereit ist und die Wahl zustande kommt), JW 1922, S. 593. (Zustimmung des Betriebsrates zur Kündigung eines seiner Mitglieder ist vor dieser Kündigung rechtlich nicht wirksam), Urteil des Landgerichts Leipzig vom 28. Mai 1926 (bei befristeter Kündigung von Betriebsratsmitgliedern ist die Zustimmung der Betriebsvertretung erforderlich), dann Flatow in seinem Aufsatz: Die Rechtsprechung des Reichsgerichts zum Betriebsrätegesetz" in der neuen Zeitschrift für Arbeitsrecht 1926, S. 214, hinsichtlich des allgemeinen Kündigungsschutzes nach dem BRG. Auch der Schutz, den Betriebsratsmitglieder gegenüber Überweisungen an andere Dienststellen genießen, bedarf hier keiner weiteren Darlegung.

Eisenbahn und Publikum.

Ein Nachwort zur Eisenbahn-Jahrhundertfeier.

Von Sektionschef a. D. **Dr. Engelberg** (Wien).

(Fortsetzung.)

III.

...uch in Österreich fällt die Entstehung eines eigenen ...nbahnbeirates in den Beginn der 80er Jahre des vorigen ...rhunderts. Bis dahin sehen wir, wie in anderen Ländern, ... fallweise Heranziehung von einzelnen Personen des Wirt...ftslebens oder von bestehenden, wirtschaftlichen Körper...ften und Vereinigungen zur Erteilung von Auskünften und ...schlägen. Zu den ältesten Körperschaften dieser Art gehören ... Handels- und Gewerbekammern. Schon das provisorische ...etz vom 18. März 1850, mit dem die Errichtung solcher Kam...n angeordnet wurde, bezeichnete diese als das Organ, durch ...ches der Handels- und Gewerbestand seine Klagen dem Han...ministerium eröffnet und die Bemühungen des letzteren zur ...derung des Verkehrs unterstützt. Es gehörte zu ihren Ob...enheiten gegenüber dem Handelsministerium, ihre Wahrneh...gen über die Bedürfnisse des Handels und der Gewerbe und ... den Zustand der Verkehrsmittel zu eröffnen und insbe...dere alljährlich einen Hauptbericht über ihre Erfahrungen im ...laufenen Jahre einzureichen und darin alles zusammenzu...en, was sie von ihrem Standpunkte aus zu wünschen oder zu ...tragen hatten. Das nach Eintritt verfassungsmäßiger Zu...de erlassene Gesetz vom 29. Juni 1868, betreffend die Or...sierung der Handels- und Gewerbekammern, hielt an diesen ...immungen über den Wirkungskreis fest und wies den ...mern auch die Begutachtung von Gesetzentwürfen zu, ...he die kommerziellen oder gewerblichen Interessen be...en, bevor dieselben von der Regierung den gesetzgebenden ...retungskörpern zur Behandlung vorgelegt werden. Die ...liche Berichterstattung der Handelskammern wurde noch näher dahin umschrieben, daß sie in einem summarischen Berichte an den Handelsminister die Wahrnehmungen über die Geschäftsverhältnisse im allgemeinen, über den Zustand der Gewerbe, des Handels und Verkehrs ihres Bezirkes im abgelaufenen Jahre darzustellen haben.

Die Gesetzgebung der Republik Österreich ließ diese Bestimmungen über den Wirkungskreis im allgemeinen unverändert. Das Gesetz vom 4. März 1920 legt aber überdies noch den Staatsbehörden und den Landesregierungen die Pflicht auf, Gesetzentwürfe, die gewerbliche, industrielle und kommerzielle Interessen berühren, vor der Einbringung in den gesetzgebenden Körperschaften, sowie besonders wichtige Vollzugsanweisungen (Verordnungen), die diese Interessen berühren, vor ihrer Erlassung den Kammern zur Begutachtung zu übermitteln.

Die gleiche Verpflichtung der Staatsbehörden und Landesregierungen besteht auch gegenüber den neu geschaffenen Kammern für Arbeiter und Angestellte (Arbeiterkammern), die nach dem Gesetze vom 26. Februar 1920 berufen sind, den Behörden und gesetzgebenden Körperschaften Berichte, Gutachten und Vorschläge zu erstatten über alle Angelegenheiten des Gewerbes, der Industrie, des Handels und des Verkehrs, welche unmittelbar oder mittelbar die Interessen der Arbeiter oder Angestellten berühren, ferner Gutachten zu erstatten über Gesetzentwürfe und andere Vorschriften, die Angelegenheiten dieser Art behandeln.

In jüngster Zeit sind durch das Gesetz vom 18. Juli 1924 die landwirtschaftlichen Hauptkörperschaften mit den beiden genannten Kammern in bezug auf die Begutachtung von Gesetzentwürfen und wichtigen Vollzugsanweisungen, soweit die Inter-

essen der Land- und Forstwirtschaft berührt werden, gleichgestellt worden. Andererseits sind auch diese Körperschaften verpflichtet, den Bundesbehörden auf Verlangen die gewünschten Auskünfte zu erteilen und sie in ihrer Wirksamkeit zu unterstützen.

Schon in der ersten Zeit des Bestandes der Handelskammern bediente sich die Regierung dieser Einrichtung zu wiederholten Malen, insbesondere im Wege von Enqueten. Die erste, lediglich Eisenbahnfragen gewidmete Enquete, wurde im Jahre 1864 veranstaltet. Die zu Beginn der 60er Jahre namentlich infolge des scharfen Wettbewerbes mit der deutschen Industrie hart bedrängte Lage der österreichischen Industrie gab Veranlassung zu vielfachen Eingaben an die beteiligten Regierungsstellen und zu Erörterungen in der Presse, wobei auch die verfehlte Tarifpolitik der österreichischen Eisenbahnen angegriffen wurde, denen man gänzliches Verkennen der volkswirtschaftlichen Mission des Transportwesens und Ausnützung ihrer Monopolstellung in einer für die volkswirtschaftlichen Interessen verderblichen Weise vorwarf. Als nun der Leiter des Ministeriums für Handel und Volkswirtschaft, Freiherr v. Kalchberg, in einem an die drei bedeutendsten österreichischen Privatbahnen und an die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer gerichteten Erlasse vom 14. November 1864 die Absicht äußerte, im Ministerium unter Zuziehung von Vertretern einiger Bahnverwaltungen, des Handels und der Industrie eine Enquete-Kommission zur näheren Untersuchung der österreichischen Eisenbahntarife einzusetzen, um auf Grundlage einer richtigen und unbefangenen Erkenntnis und Würdigung bestehender Übelstände, bei Wahrung der freien Bewegung und der Rechte der Bahnanstalten, jenen Verbesserungen Eingang zu verschaffen, welche das allgemeine Interesse und jenes der Industrie insbesondere verlangt, rief dieser Schritt des Ministers den ungeteilten Beifall der Interessentenkreise hervor, der auch in mehreren Eingaben an den Minister zu lebhaftem Ausdruck kam.

Freilich erwies sich die Beschränkung der Vertretung der wirtschaftlichen Kreise bloß auf zwei mit den Verkehrsverhältnissen und den Zuständen des Handels und bedeutender Industriezweige vollkommen vertraute Mitglieder der niederösterreichischen Handelskammer (eines aus der Handels-, das andere aus der Gewerbesektion) sehr bald als sachlich unhaltbar und schon wenige Wochen später wurden in Berücksichtigung diesfälliger Ansuchen auch der Verein der österreichischen Industriellen in Wien, der Niederösterreichische Gewerbeverein, die Landwirtschaftsgesellschaft in Wien und die Börsendeputation in Triest eingeladen, zu den Beratungen der eingesetzten Tarifenquete-Kommission einen Vertreter zu entsenden. Die Kommission, deren Vorsitz dem zuständigen Ministerialreferenten, Ritter v. Löwenthal, übertragen war, befaßte sich in den ersten Sitzungen im Dezember 1864 und Januar 1865 mit der Aufstellung eines Programms für den einzuhaltenden Geschäftsgang, das in elf Punkten festgelegt und im österreichischen Zentralanzeiger für Handel und Gewerbe veröffentlicht wurde. Danach sollten zunächst von allen beteiligten wirtschaftlichen Körperschaften Exposés über die für sie in Betracht kommenden Artikelgruppen (im ganzen wurden 25 aufgestellt) eingeholt werden und die in den Exposés enthaltenen Angaben sodann gruppenweise in einem klaren und genauen Resumé zusammengefaßt werden. Die Kommission sollte auf Grund dieser Resumés und der von ihr verfaßten Zusammenstellung der gültigen Tarife für die betreffenden Gruppen einen Fragebogen aufstellen, der den wirtschaftlichen Körperschaften oder einzuladenden Sachverständigen zur Beantwortung vorgelegt werden sollte. Auch den Bahnverwaltungen sollten Fragebogen zugesandt werden, um ihre Stellungnahme kennenzulernen. Auf Grundlage der so gewonnenen Angaben sollte dann die Kommission eine Schlußberatung über jede einzelne Gruppe abhalten und ein motiviertes Resumé aufstellen. Nach dergestalter Behandlung aller Gruppen sollte schließlich die Kommission unter Darlegung ihrer Anschauungen über das System des bestehenden Tarifwesens im allgemeinen und im einzelnen ihre motivierten Schlußanträge stellen.

Der Weg, den die Enquetearbeiten zu nehmen hatten, war, wie man sieht, keinesfalls einfach und jedenfalls so angelegt, daß er reichlich Zeit in Anspruch nehmen mußte. Ob darauf die Ergebnislosigkeit der Enquete zurückzuführen ist oder ob diese andere Gründe gehabt hat, ist leider nicht festzustellen. Auch die einzige amtliche Äußerung hierüber, die sich in der Begründung zu dem später besprochenen von der Regierung im Jahre 1868 eingebrachten Gesetzentwurfe betreffend die Regelung des Tarifwesens findet, enthält hierüber nichts Näheres[6]).

Wenige Jahre später, zu Beginn des Jahres 1868, leitete d damals kurze Zeit im Amte befindliche Handelsminster Igna Edler von Plener eine umfassende Umfrage bei allen Handel kammern in den im Reichsrate vertretenen Königreichen un Ländern ein. Der Minister verwies in seinem Erlaß vo 18. Februar 1868 auf die seit langer Zeit datierenden Beschwe den des verkehrtreibenden Publikums gegen die Tarife d österreichischen Eisenbahnen, die ihn bestimmt hätten, ein Regulierung der Tarife in einem Komitee von Fachmännern i Beratung ziehen zu lassen, deren Ergebnis in einer gleichzeiti übermittelten Denkschrift niedergelegt war. Die Handel kammern wurden eingeladen, die vom Standpunkte der allge meinen Handels- und Verkehrsinteressen über die proponierte Maßregeln ihnen sich darbietenden Bemerkungen und Ansichte binnen einer bestimmten Frist bekanntzugeben. Das erwähnt Komitee setzte sich aus einigen Reichsratsabgeordneten zu sammen, die als Theoretiker oder Praktiker des Wirtschafts lebens bekannt, nach einer im Januar 1868 beim Handelsministe abgehaltenen Besprechung es übernommen hatten, Vorschläg für die Regulierung der Tarife auf allen Bahnen der westliche Hälfte des Reiches auszuarbeiten.

Die Handelskammern begrüßten in ihren Berichten de Schritt des Ministers mit großer Wärme und beschäftigten sic sehr eingehend mit den Vorschlägen und Anregungen der Denk schrift, wobei eine Kammer es im allgemeinen für angezeig erklärte, daß die Regierung auf die Wünsche und Anträge de Kammern, der Gewerbevereine, der land- und forstwirtschaft lichen Vereine mehr Gewicht lege als es bisher geschehen sei

Auch die zu dieser Zeit dem Abgeordnetenhaus überreichte zahlreichen Petitionen von wirtschaftlichen Vereinigungen, Ge meinden und Bezirkausschüssen begrüßten den Schritt des Mini sters, da schon zu lange von den leitenden Staatsmännern i allen Eisenbahnangelegenheiten das volkswirtschaftliche Inter esse in unverantwortlicher Weise preisgegeben und dagegen de Eisenbahnverwaltungen zum Nachteil des Publikums überhaup und der Geschäftswelt insbesondere eine in Wahrheit monopo listische Stellung gewährt worden sei. Der daraus resultierend Übelstand müsse sein Ende finden, wenn nicht Handel und In dustrie und mit ihr der nationale Wohlstand verkümmern solle

Diese Petitionen waren vom Abgeordnetenhause der Regierun mit der Aufforderung abgetreten worden, dem Reichsrat eine Gesetzentwurf zur tunlichsten Herabsetzung und möglichs gleichartigen Regelung der Eisenbahntarife vorzulegen. Tat sächlich brachte die Regierung einen solchen Gesetzentwurf in Parlament ein, der auch von beiden Häusern des Reichsrate angenommen wurde. Die Einholung der kaiserlichen Sanktio unterblieb jedoch, der Handelsminister berief vielmehr in August 1868 die Verwaltungen sämtlicher zisleithanischen Eisen bahnen zu einer Konferenz in Angelegenheit der Eisenbahntarif reform ein, bei der ein engeres Komitee mit dem Auftrag ge wählt wurde, den Entwurf eines einheitlichen Tarifsystems fü alle österreichischen Eisenbahnen auszuarbeiten. Die hierau erstellten Vorschläge in bezug auf die gleichmäßige Anordnung des formellen Teils der Tarife, eine gemeinsame Nomenclatur Errichtung von Verbänden solcher österreichischen Eisenbahnen die untereinander in näheren Verkehrsbeziehungen standen gleichförmiges Vorgehen bei Verlautbarung der Tarife, wurden dem Minister vorgelegt und nach erfolgter Genehmigung von den einzelnen Bahnen nach und nach durchgeführt. Eine Mitwirkung von Vertretern wirtschaftlicher Kreise hat bei diesen Beratungen der Bahnverwaltungen augenscheinlich nicht stattgefunden.

Am 9. März 1870 faßte die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer den Beschluß, eine allgemeine, öffentliche Enquete über Mängel und wünschenswerte Reformen des Transportwesens abzuhalten, sämtliche Handels- und Gewerbekammern beider Reichshälften zur Teilnahme einzuladen, außerdem aber auch Vertreter anderer wirtschaftlicher Körperschaften zuzuziehen, um nach den Ergebnissen der Enquete der Regierung Vorschläge für die Abänderung der Betriebsvorschriften sowohl, als für die Art und Weise, wie deren Handhabung kontrolliert werden solle, zu erstatten. Auf Grund einer Umfrage bei allen mit dem Verkehr irgendwie näher oder entfernter in Berührung stehenden Körperschaften und Personen wurden zwei umfangreiche Fragebogen aufgestellt, ein Questionnaire über die Tarifierung (14 Punkte) und ein Questionnaire über den Transportbetrieb (65 Punkte). Dem Rufe der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer leisteten die Schwesterkammern Österreichs und Ungarns, die Gemeinde Wien, die Wiener Frucht- und Mehlbörse, der Niederösterreichische Gewerbeverein und der Reformverein der Wiener Kauf-

---

[6]) Es heißt dort nämlich: Von der Erkenntnis einer notwendigen Abhilfe durchdrungen, richtet die Regierung seit Jahren ihre Bestrebungen auf die tunlichste Ermäßigung der zu hohen Frachtsätze der Eisenbahnen, ohne jedoch wesentliche Erfolge zu erzielen. Insbesondere wurde schon im Januar 1865 eine Enquete-Kommission berufen, welche durch Einvernahme von Handelskammern, Vereinen, Eisenbahnverwaltungen und anderen Transportanstalten, dann von Sachverständigen die nötigen Daten für ihre Verhandlungen sich verschaffen und Anträge über eine entsprechende Tarifreform stellen sollte. Die Verhandlungen dieser Kommission führten jedoch zu keinem Resultat und schufen lediglich ein schätzbares Material, welches erst in der Folge verwertet werden dürfte.

ute, dann die Verwaltungen sämtlicher österreichischen und ıgarischen Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften Folge. on staatlichen Behörden waren das österreichische Justiz- und andelsministerium und das ungarische Handelsministerium ırch Delegierte vertreten.

Die Enquete wurde am 9. März 1871 in Anwesenheit des Han-ılsministers Dr. Schäffle eröffnet, der versicherte, daß e Initiative der Geschäftswelt von seiten der Regierung nicht oß mit dem größten Wohlwollen, sondern auch mit den größ-n Erwartungen entgegengenommen werde. Nach Konstituie-ng der Versammlung wurde ein fünfgliedriges Komitee zur ›rberatung der von der einberufenden Kammer entworfenen eschäftsordnung gewählt, die in der zweiten Sitzung am . März angenommen wurde. Nach den Bestimmungen dieser eschäftsordnung waren die Verhandlungen der Enquete öffent-ch, und es wurde zu denselben dem Publikum, soweit der vor-ndene Raum ausreichte, der freie Zutritt gestattet. Zur Vor-reitung, Berichterstattung und Antragstellung über die Gegen-inde der Enquete wurden drei aus je 7 Personen bestehende ktionen gebildet, u. zw. eine Sektion für allgemeine, ins-sondere administrative und Rechtsfragen, eine Sektion für glementarische Bestimmungen und eine Sektion für Tarif-gelegenheiten. Das Handelsministerium war berechtigt, zu n Sektionssitzungen Delegierte mit beratender Stimme abzu-dnen. Jedes Mitglied der Enquetekommission konnte den tzungen der Sektionen, jedoch ohne Stimmrecht, beiwohnen. e Sektionen hatten den ihnen vom Vorsitzenden der Enquete erwiesenen Beratungsstoff mit tunlichster Beschleunigung zu handeln, das Ergebnis mit motivierendem Bericht dem Präsi-um vorzulegen und der Plenarversammlung zu berichten.

Jeder bei der Enquete vertretenen Staatsbehörde, jeder Kor-ration und jeder Transportunternehmung stand eine Stimme , bei Stimmengleichheit entschied der Vorsitzende. Die Ab-mmung war in der Regel mittels namentlichen Aufrufes vor-nehmen. Jede Minorität und jedes einzelne Mitglied der En-ete hatte das Recht, ein Separatvotum zu Protokoll zu geben. ; fanden nur über formelle, nicht über meritorische Gegenstände estimmungen statt. Über letztere wurde nur eine Gegenüber-ellung der verschiedenen Meinungen zu Protokoll genommen.

Die Enquete-Kommission führte sodann in 13 Sitzungen, deren zte am 28. März 1871 stattfand, eine Expertise ab, bei der cht bloß bestimmte, von der Kommission selbst zur Abgabe rer Wohlmeinung eingeladene Sachverständige, sondern dermann zu Wort kam, der seine Erfahrungen über das Trans-rtwesen mitteilen und motivierte Wünsche oder Klagen vor-ingen wollte. Nach Beendigung der Expertise befaßten sich e drei Sektionen mit der Bearbeitung und Vorbereitung des samten Beratungsstoffes, wozu im ganzen 40 Sektionssitzun-n notwendig waren. Am 26. Oktober 1871 begannen die hlußberatungen der Enquetekommission, die in fünf Sitzungen rchgeführt wurden. Mit der Verarbeitung des durch die En-ete gesammelten Materials, mit der Einleitung aller nötigen hritte und mit der Erstattung eines Generalberichtes an die terreichische und an die ungarische Regierung wurde einer-its die niederösterreichische Handelskammer, andererseits die ester Handelskammer, beauftragt. Die niederösterreichische andelskammer kam diesem Auftrag durch Vorlage der steno-aphischen Protokolle[7]) im Geleite eines eingehenden Berichtes ch, der in die Bitte ausklang, das Ministerium wolle dem hoch-chtigen Gegenstande geneigtest volle Würdigung angedeihen ssen und zu dem Zwecke ehetunlichster Verwirklichung und ıtzbarmachung der Ergebnisse der Enquete die geeignet er-heinenden Verfügungen treffen.

Interessanter als dieser Generalbericht, der, wie die Handels-ımmer selbst betonte, rein referierend sein mußte, ist der von r gleichzeitig dem Ministerium überreichte eigene Bericht, r die individuellen Anschauungen der Kammer und ihrer Man-nten gegenüber den Aussprüchen der Enquetekommission zum ısdruck bringt und daran eine Reihe von Vorschlägen knüpft. heißt es in dem Bericht, das Transportwesen werde insolange cht den Bedürfnissen von Handel und Industrie entsprechen, ; nicht einerseits die Vorrechte, welche das Handelsgesetz und e bisherigen Konzessionen den Bahnen gewähren, in Berück-htigung des Interesses der Frachtgeber entsprechend be-ıränkt werden und andererseits die Staatsverwaltung in die ge versetzt sein werde, mit Erfolg darauf hinzuwirken, daß setzlich und vertragsmäßig Festgestelltes auch in Wirklich-it gehalten werde. Die Betriebsordnung gebe gegen eine ein-itige egoistische oder mißverstandene Ausnützung des fakti-hen Monopols dieser oder jener Bahn, gegen feindliche Maß-geln der Bahnen untereinander, die zum Schaden des Publikums ausschlagen, gegen Vereinbarungen zum Nachteile der Frachtgeber, mit einem Wort gegen ungenügende Berücksichtigung der Interessen des Handels und der Industrie dem Ministerium keine wirksame Handhabe. Es möge daher der Entwurf einer neuen Betriebsordnung, ehe derselbe der Legislative vorgelegt werde, den Handels- und Gewerbekammern zur Begutachtung überwiesen werden, damit sie die Interessen der Frachtgeber in dem erforderlichen Maße geltend machen können. Überdies sollte das zur Handhabung der Betriebsordnung berufene Organ, die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, in der Richtung reorganisiert werden, daß ihr eine Anzahl kaufmännischer und industrieller Beiräte beigegeben werde, die bei dieser Behörde das verkehrtreibende Publikum zu vertreten berufen wären.

Zur Aufklärung bezüglich dieses letzteren Verlangens sei bemerkt, daß die Generalinspektion damals außer der Obsorge für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes auf den österreichischen Eisenbahnen weitgehende Zuständigkeiten auch in Tarifangelegenheiten, allgemeinen Verwaltungs- und Personal-Angelegenheiten u. dergl. besaß, zu deren Besorgung ein eigenes in drei Unterabteilungen gegliedertes administrativ-kommerzielles Departement bei ihr errichtet worden war.

Die Ausführungen und Anträge der niederösterreichischen Handelskammer wurden von einer Anzahl österreichischer Kammern in Eingaben an das Handelsministerium nachdrücklich unterstützt, wobei eine Kammer einen Vergleich zwischen den unter der Oberaufsicht des Staates stehenden Bahnen und den in der Verwaltung des Staates befindlichen Verkehrsanstalten der Post und des Telegraphen anstellte und meinte, daß ein solcher Vergleich sehr zu ungunsten der ersteren ausfalle. Im übrigen verhehlen alle diese Eingaben nicht die Enttäuschung darüber, wie wenig die Transportenquete die großen Hoffnungen, mit denen die wirtschaftlichen Kreise des Landes sie begrüßt hatten, erfüllt habe, so daß die niederösterreichische Handelskammer genötigt gewesen sei, in einer Sondereingabe diejenigen Erfordernisse darzulegen, die den Eisenbahninteressenten unumgänglich nötig erschienen.

So war auch dieser zweiten, großen mit dem Eisenbahnwesen sich befassenden Enquete ein nachhaltiger Erfolg und insbesondere eine Befriedigung der wirtschaftlichen Kreise nicht beschieden[8]). Als ein Zeichen der Unzufriedenheit dieser Kreise muß es gewertet werden, daß z. B. die Handelskammer Prag in einer im März 1874 dem damaligen Handelsminister Dr. Anton Banhans überreichten Eingabe u. a. auch vorschlug, man solle zur Gewinnung eines zweckmäßigen Tarifsystems ein Preisausschreiben erlassen — ein Vorschlag, der zwar Anspruch auf Originalität erheben, praktisch aber zu keinem greifbaren Ergebnis führen konnte.

In der Mitte der 70er Jahre setzten in Deutschland, wie im zweiten Teile dargestellt worden ist, die Bestrebungen nach einer geregelten ständigen Heranziehung der Wirtschaftskreise zu gemeinsamen Beratungen mit den Bahnverwaltungen ein. In Österreich fand der Gedanke in der Presse lebhafte Erörterung. Die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer wendete sich am 20. Januar 1879 mit einer Eingabe an den Handelsminister, in der sie die Schaffung eines Beirates für das Kommunikationswesen anregte. Wie wenig freundlich aber damals die Regierung diesem Gedanken gegenüberstand, zeigt ein Briefwechsel zwischen dem ungarischen Kommunikationsminister von Péchy und dem österreichischen Handelsminister Johann Ritter von Chlumecky. In seinem Schreiben vom 29. Januar 1879 teilte der ungarische Handelsminister mit, es sei bei ihm die Frage angeregt worden, ob es nicht zweckmäßig wäre, zur Einrichtung einer regelmäßigen Vertretung der Interessen des Handels und Gewerbes sowie der Landwirtschaft auf dem Gebiete des Verkehrswesens, in ähnlicher Weise, wie dies bei den Württembergischen Staatsbahnen und auch in anderen deutschen Staaten geschehen sei, einen Eisenbahnrat als beraten-

[7]) Die gesamten Verhandlungen erschienen auch im Druck: erhandlungen der allgemeinen öffentlichen Enquete über das ransportwesen, abgehalten in Wien 1871, auf Veranlassung der ederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer. Wien 71. 2 Bände.

[8]) Die Ergebnislosigkeit der Enqueten von 1865 und 1871 in bezug auf eine durchgreifende Änderung in den Tarifverhältnissen stellt auch ein vom Universitätsprofessor in Lemberg und nachmaligen Präsidenten der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen Dr. Leon R. v. Bilinski für den zweiten Kongreß österreichischer Volkswirte im Jahre 1875 ausgearbeitetes Referat über die Eisenbahntarife fest. Bilinski empfahl darin eine Reform im Sinne eines Einheitstarifes und die Errichtung einer möglichst selbständigen unabhängigen Eisenbahn-Zentralbehörde, der ein zur Hälfte aus Abgeordneten der Handelskammern und der landwirtschaftlichen Vereine, zur andern aus Eisenbahndirektoren zusammengesetzter Beirat zur Seite zu stehen hätte. Nur ein unmittelbares und dauerndes Zusammenarbeiten der Interessenten und Eisenbahnfachleute verspreche einen Erfolg und daher „seien derartige ständige Beiräte viel nützlicher als die heutzutage modernen Enqueten, deren faktische Aufgabe darin bestehe, jede erwünschte Reform für längere Zeit zu begraben."

den Ausschuß, gebildet aus Vertretern der Handels- und Gewerbekammern sowie der landwirtschaftlichen Korporationen aufzustellen und in Verbindung hiermit, ebenfalls nach deutschem Muster, eine ständige Tarifkommission der Eisenbahnverwaltungen ins Leben zu rufen. Da die praktische Zweckmäßigkeit einer derartigen Verfügung nicht zu bezweifeln sei, andererseits aber dem Vernehmen nach auch im österreichischen Handelsministerium Vorberatungen über die Frage der Vertretung der Handelsinteressen bei den Eisenbahnverwaltungen gepflogen werden, ersuche er mit Rücksicht auf die leichtere Durchführbarkeit einer womöglich von gleichen Grundsätzen geleiteten diesfälligen Verfügung, ihm den vom Handelsministerium eingenommenen Standpunkt mitzuteilen.

In seiner Antwort vom 31. Januar 1879 stellte der österreichische Handelsminister fest, daß er bei Übernahme des Handelsamtes im Jahre 1875 Vorarbeiten gefunden habe, die infolge Anregung seines Vorgängers auf die Einführung einer derartigen Einrichtung hinzielten. Er habe jedoch diese Arbeiten auf sich beruhen lassen, weil er in der Einführung einer solchen Einrichtung wenig Vorteile und mancherlei Gefahren erblicke. Wenn auch nicht zu leugnen sei, daß bei Entscheidung der das Eisenbahnwesen betreffenden Angelegenheiten so mancherlei technische oder kommerzielle Fragen vorkommen, bezüglich welcher es erwünscht erscheine, Anschauungen weiterer Kreise zu hören, schiene ihm doch für derartige spezielle Fälle einerseits die Einholung fachmännischer Gutachten und Enqueten, andererseits die Einvernehmung der kompetenten Handelskammern als genügend. Die Schaffung einer dauernden Einrichtung schiene ihm bedenklich, weil sie die Exekutive mannigfach hemmen, den Geschäftsgang erschweren könne. Auch halte er es für notwendig, die Einflußnahme des Parlaments auf die eigene Administration möglichst zu beschränken und über die Rechte der Exekutive vorsichtig zu wachen. Der Eisenbahnrat, in welchem man parlamentarischen Kapazitäten Sitz und Stimme einräumen wolle, würde aber gerade dahinführen, dem Parlament einen solchen in seinem eigenen Interesse nicht erwünschten Einfluß zu sichern. Infolge dieser Anschauungen habe er es auch unterlassen, trotz mannigfachen im Abgeordnetenhause und in der Presse gemachten Anregungen, auf die Ausführung eines solchen Gedankens weiter zurückzukommen, wobei ihm wohl auch die Anschauung vorschwebte, daß es zweckmäßig sei, die Erfahrungen anderer Länder erst abzuwarten und nicht sofort, wenn der Gedanke einer solchen Institution im Auslande irgendwo auftaucht, denselben hier zu kopieren. Der Minister betonte schließlich noch, daß er, wenn es zu der von ihm geplanten Übernahme einer größeren Eisenbahnlinie in den Staatsbetrieb gekommen wäre, allerdings nicht unterlassen hätte, für die Herbeiziehung eines Sachverständigen-Beirates zur Seite der leitenden Betriebsdirektion vorzusorgen, weil es ihm unbedingt notwendig erschienen wäre, auf diesem Wege einen steten Kontakt des Leiters des Staatsbetriebes mit den Bedürfnissen des praktischen Lebens zu erhalten.

Zu dieser ablehnenden Haltung des Ministers mag wohl auch der Umstand beigetragen haben, daß zu dieser Zeit die österreichische Regierung sich in statu demissionis befand und lediglich mit der Fortführung der Geschäfte betraut war, so daß der Minister eine meritorische Verfügung in einer Frage von so grundsätzlicher Tragweite nicht mehr treffen, die Stellungnahme hierzu vielmehr seinem Nachfolger vorbehalten wollte.

Auch Chlumeckys zweiter Amtsnachfolger, Ritter v. Kremer, beobachtete gegenüber einem ähnlichen Ansuchen vorsichtige Zurückhaltung.

Der Verein für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen zu Teplitz hatte im Februar 1880 in einer umfangreichen und sehr eingehend begründeten Eingabe an das Handelsministerium die Regierung aufgefordert, nach deutschem Vorbild periodische Konferenzen von Vertretern der Bahnen und der wirtschaftlichen Körperschaften bestimmter Bahngebiete zur Beratung wichtiger Verkehrsfragen ins Leben zu rufen. Das Ansuchen des Vereins wurde von einer Reihe anderer wirtschaftlicher Körperschaften und insbesondere Handelskammern auf das wärmste begrüßt und nachdrücklichst unterstützt. Die Wiener Handelskammer erneuerte ihren zu Beginn des Jahres 1879 gestellten Antrag und bezeichnete unter Hinweis auf die Entwicklung der einschlägigen Verhältnisse in Deutschland die Schaffung eines ständigen Beirates für das Kommunikationswesen als unaufschiebbar.

Die Lemberger Handelskammer berief sich auf ihren schon im Jahre 1867 gestellten Antrag, daß vor der behördlichen Genehmigung wesentlicher Frachttarifänderungen die Handelskammern des betreffenden Bahnrayons einvernommen werden, weil nur dann eine richtige Beurteilung platzgreifen könne, wenn beide interessierten Teile mit ihren Wünschen gehört werden. Der Wunsch der Kammer sei jedoch unerfüllt und ihre Eingabe unerledigt geblieben.

Die an den Teplitzer Verein ergangene, den anderen Körperschaften abschriftlich mitgeteilte Erledigung des Handelsministeriums vom 26. Juli 1880 sprach die Bereitwilligkeit des Mi-sters aus, die Frage der Abhaltung periodischer Konferenzen Tarif- und Fahrordnungsangelegenheiten der Eisenbahnen, u Zuziehung der zur Vertretung der Interessen des Handels der Industrie berufenen Körperschaften in Erwägung zu zieh Der Zeitpunkt hierfür dürfte aber erst dann für gekommen achtet werden, wenn durch eine entsprechende Regelung der ziehungen der Staatsverwaltung zu den verschiedenen Bah eine doch einigermaßen genügende Garantie für die Durchf rung der Beschlüsse oder Anträge solcher Konferenzen gegel sein werde. Bis zu diesem Zeitpunkte müßte sich der Minis daher auf Anhörung fachmännischer Gutachten und Enque von Fall zu Fall sowie darauf beschränken, den spontanen V schlägen und Anregungen der Interessenten entgegenzuseh welchen Vorschlägen er, falls selbe sich als zutreffend erweis nach wie vor kräftigste Unterstützung angedeihen lassen wer

Der Nichtbestand einer beiratsähnlichen Einrichtung nöti die Regierung noch im selben Jahre, zum Zwecke einer fa männischen Prüfung der Eisenbahnfrachttarife den Weg ei Enquete zu beschreiten. Unterm 20. September 1880 richte Handelsminister v. Kremer an sämtliche österreichisch Handels- und Gewerbekammern einen Erlaß, in dem er a führte, daß zur richtigen Erkenntnis der Verkehrsverhältni in ihrer Wirkung auf die Produktion die Prüfung der Frac tarife der Eisenbahnen für eine Reihe von Artikeln um so dri licher geworden sei, als nur auf Grund solcher Erhebungen s die positiven Tatsachen gewinnen lassen, welche es ermöglich mit Sicherheit darüber zu entscheiden, ob und inwieweit die d Handelsministerium zu wiederholten Malen zugekommen Klagen der Interessenten begründet sind oder nicht. Aus dies Grunde beabsichtige der Minister, die Eisenbahnfrachttarife für die Landwirtschaft und Industrie wichtigsten und unentbe lichsten Rohprodukte und gewisser Fabrikate durch eine a Fachmännern zusammengesetzte Kommission einem eingehen Studium unterziehen zu lassen. Mit Rücksicht auf den bedeut den Umfang des zu bewältigenden Materials wäre diese k missionelle Behandlung im Rahmen des bestehenden Ta systems nur auf den internen (Binnen-)Verkehr und auf die einer Beilage des Erlasses ausdrücklich angeführten Artikel beschränken. Die Kammern wurden eingeladen, hinsichtlich d ser Artikel eine Reihe von Fragen zu beantworten, wobei ihn freigestellt war, die Beantwortung auch noch auf andere ihren Bezirk besonders wichtige Handelsartikel und den Transportbedingungen auszudehnen.

Einzelne Kammern fügten ihren Gutachten auch allgeme Bemerkungen bei. Die Lemberger Kammer verwies auf ihr wiederholten Vorschlag wegen Organisierung periodischer K ferenzen der Eisenbahnen und der interessierten Geschäf kreise. Die Wiener Kammer legte erneut die Zweckmäßigkt und Ersprießlichkeit eines Eisenbahnrates dar, dem als ein ständigen Körperschaft von Fachmännern des Handels, der dustrie und der Landwirtschaft die Aufgabe zufiele, vorzügl im Eisenbahntarifwesen die Regierung mit seinen Erfahrung zu unterstützen.

Nach Einlangen aller Gutachten richtete der Amtsnachfol Freiherr v. Pino unterm 14. Oktober 1881 einen zweiten Erl an die Handelskammern, worin der Plan für die abzuhalten Enquete näher dargelegt wurde. Danach sollten im Hinblick a die großen Interessengebiete, welche durch die der Lösung h renden Fragen berührt wurden, und um die Zeit den nur an einzelnen Verhandlungsgegenständen interessierten De gierten nicht über Gebühr in Anspruch nehmen zu müssen, eigentlichen Enquete-Verhandlungen in der Regel im Schoße v Gruppen durchgeführt werden, deren Zusammensetzung Rücksicht auf die in dem früheren Erlasse bezeichneten Artik erfolgte (anfänglich wurden 7, dann 8 solcher Gruppen auf stellt). Abgesehen von der Eröffnungssitzung wurden da weitere Plenarsitzungen nur für den Fall in Aussicht genomm als sich etwa die Beratung allgemeiner, alle in der Enquete v tretenen Interessentenkreise gleichmäßig berührender Fragen notwendig herausstellen sollte. Die Kammern wurden ein laden, Delegierte für jene Gruppen namhaft zu machen, deren Beratung sie vertreten zu sein wünschten. Ähnliche Ei ladungen ergingen an das Ackerbauministerium, an die bestehe den landwirtschaftlichen Körperschaften, an mehrere freie w schaftliche Vereinigungen und an den Bürgermeister der Sta Wien. Gleichzeitig richtete der Minister einen Erlaß an die V waltungen der österreichischen Eisenbahnen, in dem er beton großen Wert auf die Teilnahme der Bahnen an den Enqueteve handlungen zu legen, nicht nur damit bei endgültiger Austrag der beratenen Fragen diese Verwaltungen ihre Ansichten und i Vorgehen durch den unmittelbar aus den Verhandlungen g wonnenen Eindruck und die direkt erlangte Kenntnis von d Wünschen der Interessenten beeinflussen lassen können, sonde insbesondere auch, um diese Verhandlungen erforderlichen Fall durch Erteilung fachlicher Aufklärungen und eventuelle Richti stellung allfälliger Irrtümer zu unterstützen. Die Verwaltung wurden eingeladen, behufs Teilnahme an der Enquete dem Ha

lsministerium einen mit den kommerziellen Bahnagenden ver-
uten Delegierten namhaft zu machen. Mit Erlaß vom 4. März
82 wurde die Enquete für den 27. März 1882 einberufen und mit
er Leitung der Ministerialreferent Ritter von Pollanetz
traut, wovon alle eingeladenen Körperschaften, unter Über-
ndung einer Geschäftsordnung, eines Mitgliederverzeichnisses
d des Beratungsstoffes, verständigt wurden. Auf Anregung
n berufener Seite ersuchte das Handelsministerium ferner die
rwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, jenen in der
ovinz wohnenden Enquetemitgliedern, die nicht durch ander-
itige Berufspflichten ohnehin zum Aufenthalt in Wien ver-
laßt waren, während der Dauer der Verhandlungen derjenigen
uppe, zu welcher sie delegiert wurden, über ihr fallweises
suchen behufs Reisen zwischen ihrem ständigen Wohnsitze
d Wien Freifahrtscheine zur Verfügung zu stellen.

Die Geschäftsordnung der Enquete lehnte sich in ihrem Auf-
u an die von der Transportenquete 1871 beschlossene Ge-
häftsordnung an, ohne jedoch die grundsätzlich verschiedene
beitsweise genügend klar zu umschreiben, die nach der Er-
nung des Ministers darin bestand, daß im allgemeinen die end-
ltige Beratung nicht dem Plenum der Enquete, sondern den
r die einzelnen Artikel gebildeten Gruppen oblag, die zum
ecke der Vorberatung, Berichterstattung und Antragstellung
nach Bedarf ein oder mehrere fünfgliedrige Komitees ein-
zen konnten. Die Abstimmung war in gleicher Weise ge-
zelt wie bei der Transportenquete, über meritorische Gegen-
nde wurden Resolutionen gefaßt, an welchen sich die Dele-
rten des Handelsministeriums und der Eisenbahnunterneh-
ngen nicht beteiligten. Zu den Plenarsitzungen wurden Be-
hterstatter der Zeitungen gegen vorhergehende Anmeldung
im Vorsitzenden zugelassen. Anderen Zuhörern war der Ein-
tt nach Zulässigkeit des Raumes gestattet.

An die Eröffnungssitzung am 27. März 1882 schloß sich unmit-
bar die Konstituierung der ersten Gruppe an. Die Konsti-
erung der übrigen 7 Gruppen sollte dann nach Tunlichkeit in
scher Aufeinanderfolge vor sich gehen. Nur zu bald ergab
h die Unzweckmäßigkeit einer derartigen Vorgangsweise. In
einer Besprechung einer größeren Zahl von Enquetemitgliedern wurde geltend gemacht, daß von der Regierung keine allgemeinen bei der Behandlung der ganzen Tarifreform leitenden Gesichtspunkte aufgestellt wurden, daß die Gruppen ohne jeden Zusammenhang beraten, daß insbesondere kein Zentralorgan vorhanden sei, das ein Mittel für die Verständigung über prinzipielle Angelegenheiten biete. Es müßte daher die sofortige und gleichzeitige Konstituierung aller acht Gruppen veranlaßt und aus Delegierten jeder einzelnen Gruppe ein Zentralkomitee gebildet werden, welches die Gesichtspunkte prinzipieller Natur, soweit sie von der Plenarversammlung oder von einzelnen Gruppen aufgeworfen werden, in Beratung zu ziehen und den letzteren lediglich die Erörterung der Spezialfragen zu überlassen hätte. Eine Abordnung mehrerer Mitglieder sprach beim Handelsminister vor und legte dar, daß nur eine dieser Anregung entsprechende Änderung bzw. Erweiterung der Geschäftsordnung, die ein einheitliches Vorgehen in prinzipiellen Fragen ermögliche, geeignet wäre, die so umfassend in Szene gesetzte Enquete vor der Gefahr der Fruchtlosigkeit zu bewahren. Der Anregung wegen sofortiger Konstituierung aller Gruppen wurde alsbald entsprochen, der zweiten Anregung in der Weise Rechnung getragen, daß die bisher in den Komitees der einzelnen Gruppen behandelten Fragen allgemeiner Natur aus dem Beratungsstoffe der bestehenden 8 Gruppen ausgeschieden und einer eigenen Gruppe 9 zur Behandlung zugewiesen wurden, die gemäß einer Anregung des Enquetevorsitzenden aus den Obmännern und Referenten sämtlicher Komitees und den übrigen Vertrauensmännern der Gruppen gebildet wurde.

Im Laufe des folgenden Jahres folgten dann nach Maßgabe der Beendigung der Komiteeberatungen die Schlußsitzungen der einzelnen Gruppen. Im ganzen fanden 20 Komitee- und 25 Plenarsitzungen der Gruppen statt. Am 30. April 1883 wurde die Enquete vom Handelsminister persönlich geschlossen. Der gesamte Enquetestoff erschien im Druck unter dem Titel: Eisenbahn-Tarif-Enquete 1882/1883. Veranstaltet vom K. K. Handelsministerium, I. u. II. Teil. Wien 1883.

(Schluß folgt.)

Eignungsprüfung und Charakter.

Von Reichsbahnrat **Dr. Gläsel**, Dresden.

Jeder hat heute von Eignungsprüfungen gehört, z. B. an Lehr-
gen, und weiß, daß man da mit mechanischen Hilfsmitteln Auf-
luß zu erlangen hofft über gewisse berufliche Fähigkeiten
n Stellenbewerbern. Es ist wohl auch bekannt, daß man sich
bei aus einer größeren Zahl von Bewerbern die geeignetsten
rausucht, die übrigen aber abweist, ohne sich weiter um sie
kümmern.

Ganz anders liegen die Verhältnisse auf diesem Gebiete bei
r Eisenbahn. Aus zwei Gründen:

1. Vorläufig noch und auch später werden viele Kräfte zur Eignungsprüfung kommen, die bereits bei der Eisenbahn sind, und da ist ein Abschieben praktisch kaum möglich.
2. Die psychologischen Bedingungen der Arbeit sind anders als im Handwerk oder in der Industrie.

In allen Sparten des Betriebsdienstes wird der Mann nicht
r nach seiner reinen Arbeitsleistung gewertet, sondern ebenso,
ufig sogar noch mehr, nach seinen Persönlichkeitswerten, die
beim Dienst mit in die Wagschale werfen kann:

Fleiß, Eifer, Trieb zur Arbeit, Gleichmaß, Stetigkeit, Aus-
uer, Treue in der Arbeit, Verantwortungsgefühl, Gewissen-
ftigkeit, Selbstbewußtsein und dgl. Das alles sind Charakter-
rkmale, Beiwerte der Arbeit, die äußerlich nicht selten den
gentlichen Wert der Arbeitsleistung im Betriebsdienst abgeben
d innerlich der Arbeit als Erlebnis erst Farbe verleihen.

Ein Gegenstück hierzu wäre z. B. die ungelernte Arbeiterin
der Stanze, die immer ein kleines Metallstück zuführt, stanzt,
legt, ein neues zuführt, stanzt, ablegt und das in der Minute
le Male. Da ist keinerlei Raum mehr für Persönlichkeits-
rte. Die einzige individuelle Auswirkung des Menschen dabei,
n persönliches Arbeitstempo, ist häufig ebenfalls entweder
rch den Takt der Maschine oder durch den Akkordzwang zu-
hte gemacht. Ein persönliches Verhältnis zur Arbeit ist fast
möglich.

Der Lehrling steht mit seiner Arbeit etwa an einem mittleren
atz zwischen diesen beiden Gegenbeispielen.

Die psychotechnischen Lehrlingsprüfungen waren die ersten
er Art in größerem Maßstabe. In den Prüfarbeiten, heute
roben" genannt, ahmte man wichtig erscheinende Einzelteile
r Berufsarbeit nach, schematisierte und mechanisierte sie nach
Möglichkeit und schloß von der Leistung als Fähigkeitserfolg auf die Fähigkeit selbst. Das „Wie" der Arbeitsverrichtung, die inneren und äußeren Begleitumstände, die das Zustandekommen der Leistung beeinflussen, blieben unberücksichtigt. Diese Proben sind, mit wenigen Ausnahmen, Funktionsproben, die günstigstenfalls mehr äußerliche Fähigkeiten und Sinnestüchtigkeiten einigermaßen richtig zu beurteilen gestatten, aber die Frage nach den Triebkräften im Menschen, seiner Charakterveranlagung und seiner Gesamteinstellung und Haltung der Arbeit gegenüber, also den Grundlagen für jeden Arbeits- und Berufserfolg ganz unbeantwortet läßt. Die „Versager" unter den psychotechnisch ausgesuchten Lehrlingen sind vorwiegend als „Charakterversager" anzusprechen.

In Anlehnung an die bekannten Lehrlingsprüfverfahren sind die psychotechnischen Verfahren für andere Berufsgruppen häufig ähnliche Wege äußerlich experimenteller Art gegangen. Bei Eisenbahnbetriebsbediensteten müssen diese aber aus den oben dargelegten Gründen verlassen oder ergänzt werden. Wir brauchen die Erfassung der berufswichtigen Charakterseiten eines Menschen, vorwiegend diejenigen, die bei der Arbeit wichtig sind. Wir müssen den Arbeitscharakter eines Mannes erkennen, gleichgültig, ob er Lokomotivdienst oder Fahrdienstleiterdienst macht oder vielleicht „nur" Schaffner oder Rangierer ist.

Wie läßt sich der A r b e i t s c h a r a k t e r eines Menschen erschließen?

1. Durch die Arbeitsprobe, die sich prinzipiell so gestalten läßt, daß sie einen oder mehrere zahlenmäßige Anhaltswerte liefert, die unmittelbare Auswirkung von Charakterseiten sind, z. B. von Sorgfalt.
2. Durch Beobachtung des Verhaltens und der Arbeitsweise während der Arbeitsprobe, allgemein gesprochen, der Ausdrucksbewegungen des Menschen. Diese Beobachtungen, die zunächst von Mensch zu Mensch gemacht werden müssen, lassen sich häufig mit Hilfe von Arbeitsschauuhren und ähnlichen Registriergeräten auch sichtbar festhalten in Form von Arbeits- oder Leistungsbildern. Die Schrift ist bereits eine solche altbekannte sichtbare Form von Ausdrucksbewegungen und daher zur Charakterbeurteilung willkommen.

Zwei Dinge sind allerdings nötig zu dieser Art der psychotechnischen Prüfung:

1. geeignete Arbeitsproben, die den Prüfling zu deutlich sichtbaren und charakteristischen Ausdrucksbewegungen veranlassen,
2. befähigte und geschulte psychotechnische Beamte.

Beide Forderungen sind erfüllbar. Dann ist aber die Sachlage gerade wie beim Arzt, der aus Äußerungen des Patienten, gewissen festen Anzeichen und eigenen Beobachtungen bei der Untersuchung eine Diagnose stellt, ein Gutachten abgibt oder eine Beratung für ferneres Verhalten ausführt.

Durch die Beurteilung des Charakters erhebt sich aber die psychotechnische Prüfung über die mehr mechanistische Eignungsprüfung und wird zur psychotechnischen Untersuchung, die mit den entsprechenden Mitteln arbeitet, wie der Arzt. Ihre Verläßlichkeit kann heute schon mit mindestens 90 % angesetzt werden. Die Verläßlichkeit wird dadurch wesentlich gesteigert, daß nicht ein einzelner Mensch urteilt — wie der Arzt —, sondern stets 3 bis 4 Menschen, und daß deren Urteil sich außerdem auf mehrere und ganz verschiedene psychotechnische Arbeitsprob stützt und durch die gleichartige Behandlung und den unmitt baren Vergleich zahlreicher Menschen außerordentlich geschär und gestützt wird. Neben die Beurteilung der körperlichen Tau lichkeit eines Anwärters durch den Arzt tritt die geistige ur seelische Beurteilung durch den Psychotechniker.

Betrachtet man dienstliche Urteile daraufhin, was in ihne denn eigentlich beurteilt worden ist, so findet man mit wenig Ausnahmen nur Charakterfähigkeiten beurteilt: Willigkei Diensteifer, Pünktlichkeit, Ordnungsliebe, Strebsamkeit, allg meines Verhalten usw. Die übrigen beruflichen Fähigkeit werden kaum berührt. Was hier vom Vorgesetzten mit häuf unzulänglichem Können und meist zufälligen Mitteln versuc wird, weil es dienstlich einfach verlangt wird, kann die Psych technik auf planmäßig vorbereiteten Wegen schneller und w sentlich sicherer leisten.

Für alle Sparten des Betriebsdienstes sind Eignungsprüfung unzureichend, wir brauchen psychotechnische Untersuchung in dem oben dargelegten Sinne. Diese Forderung gilt auch fü Lehrlingsprüfungen.

Die Inhaltsangabe mit dem Verwendungszweck.

Unter gleicher Überschrift behandelt Amtsgerichtsrat Dr. Senckpiehl, Werder a. d. Havel, im Heft 3 des XLIII. Bandes der „Eisenbahn- und Verkehrsrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen von Eger“, S. 262/265 die Streitfrage, ob die Bahn auch dann zur Einziehung des Frachtzuschlags wegen unrichtiger Inhaltsangabe gemäß § 60 EVO. berechtigt sei, wenn der Tarif für Güter mit bestimmtem Verwendungszweck einen geringeren Frachtsatz vorsehe, dieser Zweck vom Absender auf Grund seiner Kenntnis oder der Angabe des Empfängers nach bestem Wissen im Frachtbriefe auch angegeben, der Zweck aber nachträglich geändert worden sei.

Dr. Senckpiehl kommt zu folgendem Ergebnis: „Die Regel ist, daß die Eisenbahn die Mehrfracht und den Frachtzuschlag verlangen darf, wenn objektiv feststeht, daß der Verwendungszweck unrichtig angegeben ist. Hierzu genügt, daß das Gut tatsächlich anders behandelt worden ist, als in dem Frachtbrief vermerkt wurde. Sache des Frachtberechtigten ist es, anzuführen und zu beweisen, daß er oder sein Rechtsnachfolger erst nachträglich den Verwendungszweck geändert habe, daß also die ursprüngliche Frachtbriefangabe richtig war und erst später unrichtig wurde. Kann der Frachtberechtigte diesen Nachweis erbringen, so ist es weder mit dem Schutzbedürfnis der Eisenbahn noch mit den klaren Vorschriften des § 60 EVO. zu begründen, daß der Absender eine Strafe zahlen soll.“ S. 265 a. a. O. In der Abhandlung wird erwähnt, daß die Eisenbahn und einzelne Gerichte gegenteiliger Meinung seien, da die Eisenbahn gegen falsche Inhaltsdeklaration geschützt werden müsse, und diese Ansicht erscheint mir — im Gegensatze zu den obigen Ausführungen — auch durch die hier maßgebenden Tarifvorschriften begründet.

Wie Dr. Senckpiehl zutreffend angibt (S. 263), will der Tarif nur diejenigen Güter günstiger stellen, welche zu dem angegebenen Zwecke wirklich Verwendung finden; also nur darauf kommt es der Eisenbahn an und nicht darauf, daß zur Zeit der Aufgabe des Frachtbriefs und des Gutes oder in der Zwischenzeit auch von dieser Verwendung die Rede gewesen bzw. letztere vom Absender in Aussicht genommen war. Ist dies aber der Fall, dann müssen die Bestimmungen des § 60 EVO., welche die tarifmäßige Berechnung nach Möglichkeit sichern sollen, doch für alle Fälle gelten, in denen die Zweckangabe im Frachtbriefe sich nicht deckt mit der tatsächlichen Verwendung. Der Frachtvertrag wird der Bahn gegenüber erzwungen (§ 3 a. a.O.); sie muß ihn mit jedem abschließen, ohne sich, wie es bei freiwilligen Verträgen möglich, über die Persönlichkeit und Zuverlässigkeit des Absenders und darüber zu vergewissern, wie letzterer die maßgebenden Bestimmungen auslegt, und ob er die im Tarife verlangte Angabe des Verwendungszwecks nur für sich und nur für die Zeit der Aufgabe des Gutes will gelten lassen. Auch ein Verlangen besonderer Sicherung für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Erklärungen, was bei freiwilligen Verträgen zulässig, ist der Bahn versagt; sie muß sich mit den Erklärungen im Frachtbrief begnügen, auch wenn sie nichts oder nur Nachteiliges über die Persönlichkeit des Absenders weiß; aber diese Erklärungen muß der Absender nun auch unbedingt und ohne jede Einschränkung gegen sich gelten lassen, und er kann sich gegen Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage nicht damit schützen, daß er es nicht besser gewußt, und der im Frachtbrief angegebene Zweck zur Zeit der Übergabe des Briefes seinerseits gewollt, er auch angenommen habe, gleiches sei der Wille des Empfängers. Der Bahnbeförderungsvertrag ist nicht nur ein Formalvertrag, er wird auch nach gesetzlich vorgeschriebenem Formular geschlossen. Letzteres wird vom Absender selbst oder in dessen Auftrag vo einem Dritten ausgefüllt und sein Inhalt darf nur i ganz bestimmten — hier nicht in Frage kommenden Fälle — durch einseitige, in vorgeschriebener Form der Bah gegenüber abgegebene Erklärungen geändert werden; etwa anderes aber ist es, wenn, wie in den in der Abhandlung e wähnten Fällen, der vom Absender dem Empfänger suggeriert oder auch von letzterem vorgeschriebene und tarifgemäß i Frachtbriefe vermerkte Verwendungszweck, von dem die Frach berechnung abhängig ist, vom Verfügungsberechtigten einseiti geändert und wenn der Bahn gegenüber diese Änderun zur Abwehr von Ansprüchen geltend gemacht wird. Erschein dies schon bei freiwilligen Verträgen unzulässig, so erst rech bei einem erzwungenen wie dem Bahnfrachtvertrage, bei de alle für den Vertrag maßgebenden Bestimmungen nach gesetz licher Vorschrift durch die Tarife festgelegt sind und alle danac erforderlichen Erklärungen des Absenders für alle bei der Aus führung des Beförderungsgeschäfts beteiligten Verwaltungen un Dienststellen aus der Vertragsurkunde klar und unzweideuti erkennbar sein müssen (§ 6 EVO.). Allerdings hält Dr. S solche Geltendmachung der Änderung des Verwendungszweck der Bahn gegenüber nur dann für zulässig, wenn letztere übe die Mehrfracht hinaus Zahlung eines Frachtzuschlags wegen un richtiger Inhaltsangabe verlangt, und begründet dies auf S. 26 a. Schl. folgendermaßen: „Es hann also gar keinem Zweife unterliegen, daß die Eisenbahn noch nach der Ablieferung de Frachtgutes und Bezahlung der Fracht für den Fall, daß das Fracht gut anders verwendet wird als im Frachtbriefe angegeben, die fü den Fall der anderen Verwendung ihr zustehende Mehrfrach verlangen kann. Hieraus folgt jedoch nichts zugunsten de Frachtzuschlags. Der Zuschlag ist eine Strafe für un richtige Inhaltsangabe. Er entsteht in dem Augenblick in welchem das Gut mit der unrichtigen Inhaltsangabe aufgegeben und der Fachtvertrag abgeschlossen wird (§ 60 Abs. 4 EVO.). Folglich muß nach dem Willen des Gesetzgebers auch in diesem Augenblick die Unrichtigkeit der Inhaltsangabe vorhanden sein. In unserem Falle war aber die Angabe in diesem Augenblick durchaus richtig und der Wahrheit entsprechend. Der Verwendungszweck bestand tatsächlich in diesem Augenblick: das Frachtgut (die Kartoffeln) im Inlande zu verbrauchen bzw. die Steine zum Wegebau zu verwenden. In dem für die Verwirkung maßgeblichen Augenblick war also die Frachtbriefangabe richtig. Folglich ist ein Anspruch auf den Frachtzuschlag nicht entstanden.“ Diese Ausführungen können meines Erachtens die am Schlusse geäußerte Ansicht nicht rechtfertigen. Da nach ihnen unter der vom Tarife geforderten „Bestimmung zum Wegebau“ und „zur Verwendung im Inlande“ nur die endgültige Verwendung gemeint ist, so kann von einer richtigen Inhaltsangabe im Frachtbriefe wohl nur dann die Rede sein, wenn solche Verwendung auch tatsächlich erfolgt; entscheidend ist nicht die Ansicht des Absenders zur Zeit der Auflieferung, zumal, wenn der Absender sich, wie hier, in dem einen Falle nicht einmal auf eine Äußerung des verfügungsberechtigten Empfängers des Gutes berufen kann. Und wie soll es sein, wenn der Empfänger im Gegensatz zum Absender, von Anfang an gar nicht die Absicht hat, das Gut zu dem im Tarif genannten und im Frachtbrief vermerkten Zwecke zu verwenden, das Gut mit dem Frachtbriefe aber trotzdem angenommen hat? Soll auch hier die Bahn keinen Anspruch auf Frachtzuschlag haben und der Zahlungspflichtige durch die irrige Angabe des Absenders ein für allemal gedeckt sein? Das entspräche doch wohl nicht der Ausführung auf S. 265, wo es

ßt: „Man sollte doch die Schutzbestimmungen der Eisenbahn ter Berücksichtigung der Interessen beider Teile — und ht bloß der Eisenbahn — und unter Beachtung der Forderungen Treu und Glauben auslegen." Dr. Senckpiehl will die Intsangabe nur dann als unrichtig gelten lassen, wenn der Leser h nach der Bezeichnung ein ganz anderes Gut vorstellen muß wirklich verladen ist (S. 263). Es kann dahingestellt bleiben, dies gilt für die Fälle, in denen es für die Tarifierung des tes nur auf dessen Beschaffenheit ankommt, ohne Rücksicht die Verwendung, obwohl nach der Ausf.-Best. IV zu § 56 GT. I A) bei der Inhaltsangabe im Frachtbrief für die in den rifen besonders bezeichneten Güter die dort gebrauchten Benungen anzuwenden sind. Jedenfalls versagt die obige Defiion, wenn für die Berechnung der geringeren Fracht eine benmte Verwendung Voraussetzung ist und dieser Verwengszweck zwar im Frachtbriefe zum Ausdruck kommt, einen luß auf die Beschaffenheit des Gutes aber, wie hier, nicht äßt.

Der Frachtzuschlag wegen unrichtiger Inhaltsangabe ist verkt, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen ist (§ 60⁴ EVO.), mit Übergabe des Gutes und des Frachtbriefs ist auch der spruch der Bahn auf Frachtzuschlag entstanden für den Fall, die Verwendung des Gutes mit der Angabe des Verwengszwecks nicht in Einklang steht. Dieser nur noch durch tatsächliche Verwendung bedingte Anspruch kann nicht durch e Sinnesänderung des Verfügungsberechtigten beseitigt wer. Das Risiko der Bedingung übernimmt der Bahn gegenüber Absender, wenn er den Verwendungszweck in den Frachtef einträgt, um die Berechnung der geringeren Fracht zu iern. Die Übernahme eines solchen Risikos ist ein Fall, wie wohl häufig im Geschäftsleben vorkommt, und für den Bahnörderungsvertrag auch im § 57 EVO. vorgesehen ist. Ist Absender seiner Sache nicht ganz sicher, und will er das iko nicht übernehmen, dann muß er die Eintragung des Verndungszwecks unterlassen oder sich den etwaigen Rückgriff gen Mehrfracht und Frachtzuschlag gegen den sichern, der Gut verwendet. Insofern ist dem Verfasser der Abhandlung in beizutreten, daß die Frachtbriefangabe kein Versprechen Absenders darstellt, daß er dafür einstehen wolle, daß die re zu dem im Frachtbrief angegebenen Zweck verwendet rde.

Auf S. 265 erwähnt Dr. Senckpiehl den „Absender" als ev. Zahlung des Frachtzuschlags Verpflichteten, daneben spricht auch vom „Frachtberechtigten". Es ist wohl nicht anzunehmen, damit der Empfänger ausscheiden soll, der gemäß §§ 76⁴ und 60⁴ EVO. nach Annahme des Gutes wie der Absender für den Zuschlag haftet. Jedenfalls gelten die obigen Ausführungen auch dann, wenn die Bahn für den Frachtzuschlag den Empfänger in Anspruch nimmt. Letzterer ist verpflichtet, nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten (§ 76⁴ a. a. O.), also auch ihm gegenüber, wie beim Absender, ist für die Bahn der Inhalt und der Wortlaut des Frachtbriefs maßgebend und bleibt maßgebend, auch wenn er, ebenso wie der Absender, zur Zeit der Übergabe des Frachtbriefes nur an den in letzterem erwähnten Verwendungszweck gedacht hat und erst später seine Ansicht änderte. Erfahrungsgemäß überwiegt die Zahl der Sendungen mit Überweisung der Fracht auf den Empfänger. Letzterer wird demgemäß wohl in der Regel in erster Reihe auf Zahlung des Frachtzuschlags in Anspruch genommen, zumal das den Zuschlag schließlich begründende Ereignis ihm zur Last fällt, und ihm gegenüber am leichtesten bewiesen werden kann. Ob und inwiefern er den Absender zu einer irrigen Angabe im Frachtbrief verleitet oder es unterlassen hat, den Absender über seine Absichten aufzuklären, oder ob letzterer es unterlassen hat, sich genügend über die Absichten des Empfängers zu unterrichten, betrifft nur das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Empfänger; jede Rücksichtnahme darauf, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt, ist der Bahn gegenüber gemäß § 60 i a. a. O. ausgeschaltet, und es läßt sich nicht, wie Dr. Senckpiehl meint, gegen den Anspruch der Bahn auf Zahlung des Zuschlags geltend machen, daß bei nachträglicher Änderung des Verwendungszwecks seitens des Verfügungsberechtigten der unschuldigste Mensch in eine schwere Vertragsstrafe genommen werden könne (S. 263).

Im DEGT. I A § 60² und I heißt es: „Die Eisenbahn kann von Erhebung der Frachtzuschläge absehen oder geringere Zuschläge erheben, wenn der Verstoß gegen die Vorschriften auf entschuldbarem Versehen beruht, ein Schaden für die Eisenbahn nicht oder nicht in Höhe des Frachtzuschlags entstanden und eine erhebliche Gefährdung der Betriebssicherheit nicht herbeigeführt worden ist", — „wenn die Höhe des Zuschlags eine unverhältnismäßige Härte in sich schließt", — „wenn andere Billigkeitsgründe vorliegen".

Damit kommen die deutschen Bahnen dem auf S. 265 der Abhandlung geäußerten Wunsche, die Schutzbestimmungen der Eisenbahn unter Berücksichtigung der Interessen beider Teile — und nicht bloß der Eisenbahn — und unter Beachtung der Forderung von Treu und Glauben auszulegen, meines Erachtens in weitestem Maße entgegen.

Nottebohm.

Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen der mitteleuropäischen Eisenbahnen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut.

Im Personenverkehrsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird zur Zeit eine Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen der mitteleuropäischen Eisenbahnen über Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut voreitet. Die Zusammenstellung ist zunächst in der ersten Ause für den inneren Dienst bestimmt; sie soll für die im Personverkehr tätigen Beamten als Hilfsmittel zur raschen Berung über die wichtigsten Tarifgrundlagen und Einrichtungen Personenverkehrs in den mitteleuropäischen Ländern und zu en Vergleich dienen. Angesichts der zahlreichen Änderungen, im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Inkrafttreten des en Internationalen Übereinkommens über den Personen- und päckverkehr auch für die innerstaatlichen Tarifbestimmungen vielen Ländern beabsichtigt sind, ist es nicht möglich, den helf auch schon bei den äußeren Dienststellen zur allgemeinen skunfterteilung zu verwenden, er kann auch an sonstige eressenten, wie Reisebüros usw., nur unter Vorbehalt abgeen werden und soll daher vorläufig die Aufschrift „Nur für Dienstgebrauch, ohne Gewähr" erhalten.

Der Behelf soll alle wichtigeren mitteleuropäischen Länder fassen. Die Angaben werden nach einem einheitlichen ema in kurzer, stichwortähnlicher Form unter Beschränkung das wesentlichste aufgenommen werden, so daß ein rascher erblick und Vergleich möglich ist. Hauptsächlich wird der helf enthalten: eine kurze Angabe über das Bahngebiet, das Eisenbahnsystem jedes Landes und die Betriebslänge der Bahnen, die Anschriften der wichtigsten für den Personen- und Gepäckverkehr in Frage kommenden Dienststellen und einige Mitteilungen über Auskunftsdienst und Reisebüros, sodann Angaben über die Fahrpreise, und zwar über das Tarifsystem (Entfernungs-, Zonen- oder Staffeltarif), Einheitssätze für einfache Fahrt, Hin- und Rückfahrt und Rundreisekarten, Zuschläge, Platzkarten; ferner Angaben über Sonderzüge für Einzelbesteller und Gesellschaftssonderzüge, Stellung von Salon- und Krankenwagen, dann über die verschiedenen Arten von Fahrpreisermäßigungen (für Kinder, Gesellschaftsfahrten, Sonntagsrückfahrkarten, Monats- und Teilmonatskarten für bestimmte Einzelstrecken, Zeitkarten, Schülerkarten, jugendliche Personen, mittellose Personen und sog. außertarifarische Vergünstigungen), weiter über die wichtigsten Arten der Fahrausweise, über Geltungsdauer und Fahrtunterbrechung, Bahnsteigkarten, Mitnahme von Tieren, Handgepäck. Es folgen die Bestimmungen für Reisegepäck und Expreßgut. Dabei wird wiederum das Tarifsystem und der Aufbau der Tarife angedeutet werden. Die letzten Abschnitte werden einige Angaben über Speisewagen und Schlafwagen bringen.

Für die äußere Form des Behelfs ist das Dinformat A 5 (148 × 210 mm) vorgesehen. Das Buch wird etwa 150 Druckseiten enthalten. Als Ausgabezeit ist das Frühjahr 1927 in Aussicht genommen.

Bücherschau.

Fortschritte beim Polieren, Lackieren und Anstreichen (Zaponolin-Technik) von Paul Jaeger. Unter besonderer Berücksichtigung des Wagenbaus. Mit 33 Abbildungen nach Photographien. Dritte, völlig umgearbeitete und vermehrte Auflage. Stuttgart 1926. Verlag: Forschungs- und Lehrinstitut für Anstrichtechnik. 127 S. Preis 3 M.

Der in Nr. 42 (Seite 1108) dieser Zeitung besprochenen 2. Auflage ist in ganz kurzer Frist die dritte gefolgt, die erheblich erweitert worden ist, wobei der gesamte Wagen-, Automobil- und Eisenbahnwagenbau berücksichtigt wurde. Die Nitro-Cellulose-Lackierungen und Spritzverfahren sind ebenfalls eingehend behandelt. Auch die neue Auflage wird der Fachwelt von großem Werte sein.

Die Eisenbahnzentralschule in Freimann bei München.

Schon im Jahre 1924 wurde von der Reichsbahndirektion München der Gedanke erwogen, eine Eisenbahnfachschule zu errichten. Dieses Vorhaben mußte aber mangels geeigneter Räume immer wieder verschoben werden. Durch Ankauf der Neumayer-Werke bei Freimann (früher Kruppwerke) durch die Reichsbahn bot sich nunmehr Gelegenheit, eine Schule einzurichten. Durch Umbau des Bürogebäudes unter der Leitung des Reichsbahnoberrates Gsänger entstand ein Schul- und Wohngebäude, das den neuesten Anforderungen des Schulbetriebes entspricht und für die Unterbringung einer großen Zahl von Kursteilnehmern geeignet ist. (Die Abbildung veranschaulicht den Grundriß der Anlage.) Vor kurzer Zeit fand die Eröffnung statt, bei der in einer Ansprache der Vizepräsident der Reichsbahndirektion München, Drumm, betonte, daß die Reichseisenbahn infolge der mißlichen Wirtschaftslage mehr denn je darauf angewiesen sei, der gründlichen Ausbildung des Personals, die in den Kriegsjahren stark gelitten hat, ein besonderes Augenm[erk] zuzuwenden. Reichsbahnoberrat Peter, als Leiter der Sch[ule] übernahm dann die Führung zur Besichtigung der Einrichtung[en] und Räumlichkeiten.

Bis jetzt sind zwei Lehrsäle, die hell, hoch und luftig si[nd] Platz für je etwa 40—50 Kursteilnehmer haben und allen neuze[it]lichen schulhygienischen Anforderungen entsprechen, im Betrieb. Der dritte große Lehrsaal, der „Lehrwerkstättesaal“, wird i[n] Kürze betriebsfähig sein. Die Einrichtungsgegenstände, wi[e] Epidiaskop, Filmapparat, Schultafeln und Bänke sind modernste[r] Konstruktion. Für die Lehrer ist ein eigenes Lehrer- und Kon[-] ferenzzimmer eingerichtet, das äußerst geräumig ist und vorers[t] auch als Lehrmittelzimmer dient. Selbst für eine Schulbibliothe[k] sind die Anfänge geschaffen. Da die Schule als Internat gedach[t] ist, wurde auch für die entsprechenden Schlaf- und Aufenthalts[-] räume gesorgt. Erstere sind geräumig und gesund, letztere z[u]

nem behaglichen Aufenthalt in den Freistunden eingerichtet id mit einer kleinen Bühne zu Vorführungen und mit einem idiolautsprecher versehen. Für Krankheitsfälle steht ein ıstergültig eingerichtetes Krankenzimmer zur Verfügung; eichfalls ist für Sport und Spiel ausgiebig gesorgt.

In der Schule werden für Dienstanfänger und Fortgeschrittene ier Dienstgruppen Kurse von 6 bis 8wöchiger Dauer abgelten werden, welche die Teilnehmer in die allgemeinen Grundlagen des Eisenbahndienstes sowie in die für sie bestimmten Dienstvorschriften einführen oder darin befestigen und vertiefen sollen. An dem ersten Kursus nahmen 41 Beamte teil. Als Lehrer erteilen Unterricht theoretisch und praktisch ausgebildete Eisenbahnbeamte. Es ist in Aussicht genommen, die Schule im Laufe des kommenden Jahres weiter auszubauen, so daß die gleichzeitige Durchführung von zwei Kursen bei einer Gesamtteilnehmerzahl von 70 Mann ermöglicht wird. R.

Der europäische Personenverkehr nach Nordamerika.

Die außerordentliche Entwicklung des Liniendienstes im Norn des Atlantischen Ozeans beruht auf der Verbindung eines haften Reiseverkehrs mit einem Austausch an hochwertigen itern. Reisende an Deck und eine gutzahlende Fracht im Raum chen eine Handelsflotte stark und einen Liniendienst wirtaftlich. Beide Vorbedingungen sind im Verkehr zwischen rdwesteuropa und Nordamerika in hohem Maße gegeben, und erklären sich auch die Bemühungen aller Flotten, in diesem rkehrsgebiet Fuß zu fassen oder Fortschritte zu machen. nn man den europäisch-nordamerikanischen Reiseverkehr beıchtet, so zerfällt er auf den ersten Blick in zwei Teile: den n atlantischen und nordischen Häfen und den von Mittelmeerfen. Der erstere ist bei weitem der bedeutendere und bildet t Rücksicht auf die deutsche Beteiligung auch den Hauptgegennd dieser Betrachtungen. In der Personenbeförderung von atıtischen und nordischen Häfen nach Nordamerika waren vor n Krieg die beiden deutschen Reedereien Hapag und Lloyd ırend. Im Jahre 1913 beförderten die beiden Gesellschaften d 340 000 Personen nach Nordamerika und bestritten damit ıähernd 40 % des gesamten nordwesteuropäisch-nordamerikachen Personenverkehrs. Ein erheblicher Stück hinter ihnen men die englischen Linien, die sich im Jahre 1913 mit etwas er 200 000 Reisenden einen Anteil von etwa 23 % am Gesamtrkehr sichern konnten. Dann kamen in weitem Abstand die nzösischen und belgischen (je etwa 90 000 Reisende = je %), die holländischen (rund 70 000 Reisende = etwa 8 %), die ssischen (rund 28 000 Reisende = 3 %), die amerikanischen ınd 27 000 Reisende = 3 %) und die dänischen (rund 19 000 isende = 2 %) Linien. Insgesamt sind im Jahre 1913 von ıntischen und nordischen Europahäfen etwa 884 000 Reisende h New York (der Verkehr nach den anderen Häfen verwindet neben New York völlig) befördert worden. Diese Zahl rde in der Nachkriegszeit auch noch nicht annähernd wieder eicht. Im Jahre 1923 waren es 490 000 und 1925 auf Grund bekannten Einwanderungsbeschränkungen nur 370 000. An sen herabgesetzten Zahlen nehmen die einzelnen Länder aber ganz veränderter Reihenfolge teil: Die führende früher deute Stelle nimmt heute die englische Flagge ein, die im Jahre 5 rund 164 000 Reisende beförderte und sich damit einen Anvon ewa 44 % am Gesamtverkehr sicherte. Nach ihr kommt junge amerikanische Flotte, die sich den Norden Atlantischen Ozeans als ihr Hauptbetätigungsgebiet oren hat, mit etwa 63 000 Reisenden = 17 %; an ter Stelle folgt dann die deutsche mit 54 000 Reiden = 14½ %, in weitem Abstand dann die franische (28 000 Reisende = 7,5 %), die holländische (15 000 Reide = 4 %), die schwedische (13 500 Reisende = 3,7 %, die ische (12 300 Reisende = 3,3 %), die belgische (12 000 Reide = 3,3 %) und die norwegische (9000 Reisende = 2,4 %) tte. Die dritte Stelle nimmt die deutsche Flagge bereits seit 3 wieder ein; damals war ihr die amerikanische Flagge noch etwa 7 % voraus, 1925 betrug der Unterschied nur noch %. Die Neueinstellung von Schiffen, wie sie Hapag und yd für die laufende Saison in ihren Nordamerikadienst vorommen haben und die Meldungen über eine recht befriedide Reisesaison lassen erhoffen, daß Deutschland in diesem re an die zweite Stelle aufrücken wird.

och erheblich größer als im nordwesteuropäischen Verkehr l die Verschiebungen in der Fahrt von den Häfen des Mitteleres. Bekanntlich hatten die deutschen Hauptreedereien vor ı Kriege zwischen dem Mittelmeer und Nordamerika eigene nste, die im Jahre 1913 etwa 65 000 Reisende nach Nordrika beförderten. Mit dieser Zahl standen sie hinter der ienischen (147 000) und der englischen Flagge (70 000) an ter Stelle, während nach ihr die österreichische (43 000) und französische (41 000) folgten. Der Gesamtverkehr vom telmeer nach Nordamerika betrug 1913 rund 378 000 Reisende. Diese beträchtlichen Zahlen sind das Ergebnis der außerordentlich starken italienischen Auswanderung, die beispielsweise 1914 mit etwa 280 000 Menschen an erster Stelle unter den Einwanderungsländern stand. In der Nachkriegszeit erreichte der Reiseverkehr nochmal im Jahre 1921 eine beträchtliche Höhe (155 000), fiel aber dann infolge der amerikanischen Einwanderungsgesetzgebung, die besonders die südlichen Länder traf (1924/25 durften nur 4 089 Italiener nach den Vereinigten Staaten einwandern), im Jahre 1922 auf 79 000, stieg im Jahre 1923 wieder auf 94 000 und wurde 1924 und 1925 ziemlich gleich hoch mit je 60 000 ermittelt. Die deutschen Reedereien konnten in der Nachkriegszeit im Mittelmeer nicht wieder Fuß fassen: es erging aber den englischen Linien nicht besser, trotzdem ihnen wohl der nötige Schiffsraum zur Bedienung dieses Verkehrs zur Verfügung gestanden hätte. Der Grund zur völligen Ausschaltung der nordeuropäischen Schiffahrt aus dem Mittelmeerverkehr nach Nordamerika ist das rigorose Vorgehen der italienischen Regierung, die kurzerhand den fremden Gesellschaften die Erlaubnis zur Beförderung italienischer Auswanderer entzog und damit der italienischen Schiffahrt zu der beherrschenden Stellung verhalf, auf Grund der sie heute etwa 84 % des gesamten Personenverkehrs vom Mittelmeer nach Nordamerika innehat. Stellen wir dem Teilbild, das wir im Personenverkehr nach Nordamerika für die deutsche Handelsflotte gezeichnet haben, einen anderen Ausschnitt gegenüber, indem wir den heutigen Gesamtreiseverkehr einer unserer führenden Reedereien auf allen ihren Linien mit der Vorkriegszeit vergleichen, so finden wird dasselbe Bild wieder, nämlich die außerordentlich starke Einbuße der deutschen Handelsflotte im Personenverkehr: Die Hapag hat befördert:

	Personen	Fracht
im Jahre 1913	463 571	8 297 147
„ „ 1920	—	446 669
„ „ 1921	5 794	668 106
„ „ 1922	30 686	1 347 870
„ „ 1923	52 958	2 065 409
„ „ 1924	44 020	2 560 882

Das ergibt im Jahre 1913 auf jeden Reisenden 18 t Fracht, im Jahre 1921 = 117 t, im Jahre 1922 = 44 t, im Jahre 1923 = 39 t und im Jahre 1924 = 58 t. Diese Zahlen kennzeichnen das außerordentlich ungünstige Verhältnis, in dem heute Personen- und Frachtfahrt auf deutschen Linien zueinander stehen; sie lassen erkennen, wie ungleich schneller es der deutschen Schiffahrt gelungen ist, ihr Frachtgeschäft wieder aufzubauen als ihre Personenbeförderung. Der tiefere Grund hierfür liegt in den unendlich beschränkteren Verhältnissen, unter denen die deutsche Schiffahrt heute zu arbeiten hat. Die Personenschiffahrt, wie sie beispielsweise mit den großen Luxusdampfern der Hapag vor dem Krieg betrieben wurde, war der äußere Ausdruck einer blühenden Wirtschaft und eines mit gutem Gesamterfolg betriebenen Reedereigeschäftes. Personenschiffahrt im Stil der Vorkriegszeit war für die deutschen Reedereien das vornehme Relief, mit dem sie ihren Weltruf begründeten und festigten. Die Grundlage für alle Rentabilität der Linienfahrt ist die zweckmäßigste Vereinigung von Fracht- und Personenschiffahrt. Die solide Fundierung der deutschen Reedereien in dieser Hinsicht hat sich in den letzten Jahren vollzogen und ist in dem Bau von Schiffen zum Ausdruck gekommen, die diesem Gedanken höchster Wirtschaftlichkeit in höchstem Maß Rechnung trugen. Wenn man bereits hierbei eine wachsende Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit in der internationalen Personenbeförderung beobachten konnte, so kann man daraus auch die Zuversicht herleiten, daß die Personenschiffahrt in der Aufbaupolitik der deutschen Reedereien in absehbarer Zukunft wieder die Rolle spielen wird, die ihnen früher ihre beherrschende Stellung verschafft hatte. Dr. Botsch.

Die Kolonialbahnen Japans.

Der amtliche Verwaltungsbericht (in englischer Sprache) des Kaiserlichen Eisenbahnministeriums in Tokio für das Rechnungsjahr 1922/23 der japanischen Staatsbahnen (endigend am 31. März 1923), behandelt zum ersten Male in einem Anhang die japanischen Kolonialbahnen, nämlich die Staatsbahnen von Korea, Formosa und Sachalin und die Südmandschurischen Eisenbahnen; letztere können strenggenommen nicht zu den japanischen Kolonialbahnen gerechnet werden, denn der Chinese wird sich mit Recht dagegen verwahren, daß man die Südmandschurei als japanische Kolonie anspräche; die Bahnen der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft sind vielmehr japanische Privateisenbahnen — mit staatlicher Zinsbürgschaft — im Auslande. Die genannten Bahnen nehmen sämtlich unter den Eisenbahnen Japans insofern eine Sonderstellung ein, als sie dem kaiserlichen Eisenbahnministerium in Tokio nicht unterstellt sind. Von ihnen haben heute besondere Bedeutung für den internationalen Verkehr erlangt die koreanische Stammbahn Fusan-Seoul-Shingishu-(Antung) und die Hauptbahnstrecken Mukden-Changchen und Mukden-Antung der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft, indem sie zusammen als südliche Verzweigung der großen Sibirischen Eisenbahn den durchgehenden Weltverkehr zwischen den Hauptplätzen Europas und dem Fernen Osten, sowie den Verkehr zwischen den Hauptstädten von China, Korea und Japan vermitteln. Insbesondere hat es die japanische Regierung mit außerordentlichem politischen Scharfblick verstanden, rechtzeitig dafür zu sorgen, daß die koreanische Stammbahn Fusan-Seoul-Antung zu einer wichtigen und leistungsfähigen Linie des internationalen Weltverkehrs zwischen Europa und dem fernen Osten ausgebaut wurde. Diese Linie wird als südliche Fortsetzung der Sibirischen Bahn ihre Bedeutung für den großen Reiseverkehr wohl stets behalten, weil sich bei ihr die unvermeidliche Seefahrt auf die kurze Dampferstrecke Fusan-Shimonoseki (Bakan) beschränkt, während bei der im ganzen vielleicht etwas kürzeren Linie über Wladiwostok die Dampferfahrt von da nach Niigata über das im Winter besonders stürmische Japanische Meer eine Fahrtdauer von vier- bis fünffacher Länge erfordert. Der große Reiseverkehr nach und von Japan wird daher die koreanische Linie über Fusan der Linie über Wladiwostok wohl dauernd vorziehen.

Dem japanischen Verwaltungsbericht entnehmen wir die Unterlagen zu den nachstehenden Mitteilungen:

A. Die Eisenbahnen von Korea (japanisch Chosen): Zur Verbindung der Hauptstadt Seoul (Keijo) mit dem Hafen Chemulpo (Jinsen) an der Westküste eröffnete die Keijin-Eisenbahngesellschaft 1899 die von dem Amerikaner R. Morse vollendete 29,7 km lange Eisenbahn. Die japanische Militärverwaltung erbaute die Linien Seoul-Fusan nach der Südostspitze, Seoul-Shingishu (Neu-Wiju) nach der Nordwestgrenze, gegenüber Antung, und die Zweigbahn nach Masampo (oder Masan), westlich Fusan, die 1904 und 1905 eröffnet wurden. 1906 wurde die Linie Seoul-Fusan verstaatlicht. 1910 wurde die Stichbahn Hujo-Chinampo nach dem nördlichen Hafen an der Westküste vollendet. 1911 wurde der Yalustrom mit einer 927 m langen eisernen Brücke übersetzt und das Bahnnetz von Korea mit der Südmandschurischen Eisenbahn verbunden, so daß damit eine durchgehende Schienenverbindung von Fusan über Seoul, Shingishu und Antung mit Mukden und Changchun, dem südlichen Endpunkt der chinesischen Ostbahn, entstand. 1914 wurde die südwestliche Zweigbahn von Taiden nach Mokuho und im Norden die Linie Seoul-Gensan zur Nordostküste hergestellt, 1915 ein Teil der an der Nordostküste geplanten Verbindung von Gensan mit Kainei an der Nordgrenze ausgeführt. Alle diese Linien, deren Betriebslänge am 31. März 1923 1177 engl. Meilen, gleich 1894 km, umfaßte, weisen die europäische Vollspur auf. Verwaltung und Betrieb der koreanischen Bahnen wurde durch kaiserliche Verordnung vom 31. Juli 1917 der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft übertragen. Die Hauptstrecken des Bahnnetzes sind: Fusan-Seoul 280,55 Meilen, Seoul-Antung 310,19 Meilen, Taiden-Mokuho 161,76 Meilen, Ryuzan-Gensan 138,37 Meilen, Gensan-Seikoshin 87,98 Meilen, Seishin-Kainei 58,08 Meilen, und Heijo-Chinnampo 34,27 Meilen. Das Anlagekapital betrug am 31. März 1923 237 873 412 Yen. Der Fahrpark bestand aus 233 Lokomotiven; 497 Personen- und 2596 Güterwagen. Im Rechnungsjahr 1922/23 betrug die Einnahme des Personenverkehrs 14,22, die des Güterverkehrs 12,73, die gesamte Roheinnahme 30,7 Millionen Yen bei einer Betriebsausgabe von 23,8 Millionen Yen; demnach Betriebsüberschuß 6,82 Millionen Yen bei einer Betriebszahl von 77,7 %. Eisenbahnwerkstätten bestehen in Ryuzan, südlich Seoul, in Soryo, nördlich Fusan und in Heijo.

Neben weiteren Neubaulinien ist der doppelgleisige Ausbau d Stammbahn Fusan-Seoul-Shingishu in Aussicht genommen.

B. Die Eisenbahnen von Formosa japanisch (Taiwa Nach der japanischen Besitzergreifung stellte der Generalg verneur der Insel den Plan auf, zur Verbindung von Takao der Südwestküste mit Keelung (Kiirun) an der Nordostspit eine Bahn für 28,8 Millionen Yen entlang zur Westküste zu bauen. Die Bauarbeiten begannen 1889 und endeten 1908. Die Bahn ist seitdem die Stammbahn des Bahnnetzes; sie wurde gänzt durch die Strecken Kynkyo Kudo-Heito im Süden u Taito-Riran im Südosten. Betriebslänge des Netzes am 31. Mä 1923 468,7 Meilen = 754 km; es besteht aus der Stammbah 353 Meilen, der Linie von Giram im Nordosten, 33,6 Meilen, u der von Taito im Südosten, 82,1 Meilen, sämtlich in der ja nischen Vollspur von 1,067 m hergestellt.

Im Rechnungsjahr 1922/23 belief sich die Einnahme aus de Personenverkehr auf 5,87, die aus dem Güterverkehr auf 6, die Gesamtroheinnahme auf 12,56 Millionen Yen, so daß sich b einer Betriebsausgabe von 8,57 Millionen Yen und einer B triebszahl von 68,2 % ein Betriebsüberschuß von 3,99 Million Yen ergab. Der Fahrzeugpark bestand aus 162 Lokomotive 439 Personen- und 2579 Güterwagen.

Neben der Staatsbahn besteht noch eine Anzahl Privatbahne die zum größten Teil von Zuckerfabriken betrieben werde Ferner bilden die Kleinbahnen mit insgesamt 547,4 Meilen B triebslänge ein wichtiges Glied des Binnenverkehrs der Ins

C. Die Eisenbahnen von japanisch Sachali (jap. Karafuto): Die erste Bahn wurde 1906 als Kleinbahn n 2 Fuß Spurweite von der Militärverwaltung von Otomari (fr her Korsakova) im Süden der Insel, an der Aniwabucht, nördli nach Joyohara (früher Vladimolocka), 26 Meilen, für mi tärische Zwecke hergestellt. Im August 1907 ging die Bahn die Zivilverwaltung über, wurde für den öffentlichen Verke freigegeben, auf japanische Vollspur erweitert, und nach Nord verlängert. Die 1911 bis zur Nordostküste nach Sakaehar vollendete Linie bildet seitdem, mit 59,5 km Länge, die Hau bahn des Netzes. 1914 wurde eine westliche Zweigbahn v Konuma nach der Zeche Kawakami, 13,4 Meilen, 1920 eine Strec von Honto nach Noda entlang der Westküste, 58,4 Meile vollendet. Am 31. März 1923 belief sich die Betriebslänge in gesamt auf 130,3 Meilen. Im Rechnungsjahr 1922/23 betr die Roheinnahme 1,9 Millionen Yen, die Betriebsausgabe 2,0 Millionen Yen, so daß sich bei einer Betriebszahl von 108 % e Fehlbetrag von rund 147 700 Yen ergab. Der Fahrzeugpark u faßte 26 Lokomotiven, 40 Personen- und 537 Güterwagen.

Von Toyohara wird eine 54 Meilen lange Zweigbahn in nor westlicher Richtung nach Moka an der Westküste gebaut; d Ausführung erfordert etwa 13,5 Millionen Yen und wird vo aussichtlich Oktober 1926 vollendet sein.

D. Die Südmandschurische Eisenbahn: Im Fr densvertrage von Portsmouth, 5. September 1905, erwarb Jap von Rußland den südlichen Teil der großen mandschurisch Eisenbahn von Changchun über Mukden nach Dalny und Po Arthur. Am 7. Juni 1906 wurde durch kaiserl. Verordnung d Südmandschurische Eisenbahn-Gesellschaft gegründet, die d Eigentum der früher russischen Eisenbahn übernahm. Die Eise bahn hat einen glänzenden wirtschaftlichen Aufstieg hinter si und ist bekanntlich eins der bestrentierenden Eisenbahnunte nehmen; wie günstig sich ihre Betriebsergebnisse in den Rec nungsjahren 1922 und 1923 weiter entwickelt haben; hatten w unseren Lesern bereits in Nr. 15 vom 15. April d. J., S. 409 dies Zeitung, ausführlich mitgeteilt. Die bemerkenswert ho Einnahme aus dem Güterverkehr beruht nicht nur auf der sta ken Verkehrsentwicklung, sondern auch besonders auf der i November 1919 eingeführten Erhöhung der Gütertarife, die nic weniger als 40 v. H. betrug. Während im Jahre 1908 bei eine Güterverkehr von 2,61 Millionen Tons (je 1016 kg) und 513,3 Mi lionen Tonsmeilen 9,54 Millionen Yen vereinnahmt wurden, i diese Einnahme im Jahr 1923 bei einem Güterverkehr v 13,37 Millionen Tons und 2963,2 Millionen Tonsmeilen a 72,58 Millionen Yen, d. h. auf das 7,6 fache gestiegen; das E trägnis für 1 Ton war 1908 3,63, 1923 5,43 Yen (+ 50 v. H.); b zunehmendem Verkehr pflegt sich sonst in der Regel eine Al nahme des Erträgnisses für die Tonne einzustellen.

Die Bahn bietet ein sprechendes Beispiel dafür, welch stark fremdländische Besteuerung durch hohe Bahntarife sich ein Vol gefallen lassen muß, das nicht mehr völlig Herr im eigene Hause ist und sein wertvolles Eisenbahnmonopol aus der Han gegeben hat.

Prof. Baltzer.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft** lt vom 22. bis zum 25. November in Berlin seine letzte lau- de Tagung in diesem Jahre ab. Der zu erwartende Jahres- schluß und die Aussichten für das nächste Jahr standen im rdergrund der Erörterung.

)as zu Ende gehende Jahr wies in seiner ersten Hälfte olge des schwachen Güter- und Personenverkehrs einen star- Rückgang der Einnahmen auf, während im zweiten Halbjahr englische Kohlenarbeiterstreik eine erhebliche Güterver- rsbelebung brachte. Immerhin werden die Einnahmen des fenden Jahres im Güterverkehr und noch mehr im Personen- kehr hinter denen des Jahres 1925 zurückbleiben.

)ie Ausgabenbemessung für das Jahr 1927 wird beeinflußt der Einwirkung der weiteren Entwicklung der deutschen rtschaft auf die Einnahmen.

n Anbetracht der 1927 noch steigenden Lasten konnte der waltungsrat zunächst nur für Bahnanlagen und Elektrisie- g erhebliche Beträge auswerfen, während die Entscheidung r den Umfang von Neubeschaffung an rollendem Material h ausgesetzt werden mußte. Es ist beabsichtigt, diese Be- lungen im Interesse der Wirtschaft so hoch zu bemessen, wie nach der Finanzlage der Reichsbahn möglich ist.

)er Verwaltungsrat nahm davon Kenntnis, daß der Wett- erb des Kraftwagens zur Zeit jährlich bis zu 100 Millionen rk an Güterfrachten der Reichsbahn entzieht. Einer weiteren wanderung soll durch immer bessere Abfertigung, schnellere örderung und in geeigneten Fällen durch Tariferleichterungen gegengewirkt werden.

)ie Vorarbeiten für die systematische Nachprüfung der rmalgütertarife sind soweit beendet, daß sie der Stän- en Tarifkommission und dem Ausschuß der Verkehrsinter- enten vorgelegt werden können.

ine Abänderung des Kohlenausnahmetarifs 6u zu- sten des Hafens Mannheim wurde genehmigt.

)ie Arbeiten für die Elektrisierung der Berliner adtbahn werden möglichst beschleunigt. Der Verwaltungs- billigte den Abschluß eines Stromlieferungsvertrags mit den liner Elektrizitätswerken A.-G. und den Elektrowerken, wo- ch sich der Bau eines eigenen Kraftwerkes erübrigt. Bis le des laufenden Jahres werden für die Elektrisierung der liner Stadtbahn etwa 50 Millionen Mark aufgewendet und Arbeitsmarkt zugute gekommen sein.

ie mit Hilfe der von der Reichsregierung zur Verfügung tellten Sonderkredite herausgegebenen Aufträge geben zur t schätzungsweise 40000 Menschen Arbeit.

ur Festigung des Berufsbeamtentums bei der Reichs- n wurde beschlossen, die Frist bis zur dauernden Anstellung Beamten von 20 auf 10 Jahre herabzusetzen.

erner hat in der Sitzung vom 25. November die im Statut vor- ehene Auslosung von Mitgliedern stattgefunden. Durch das sind von den durch die Reichsregierung ernannten Mitglie- Reichskanzler a. D. Dr. Luther, Dr. h. c. v. Siemens und rpräsident a. D. v. Batocki, von den vom Treuhänder er- nten Mitgliedern v. Miller-München, Staatssekretär a. D. gmann und der Belgier Jadot ausgelost worden. Sie scheiden dem 31. Dezember 1926 aus dem Verwaltungsrat aus.

- **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsver- rsministerium hat unterm 10. d. M. einige Änderungen und änzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung ver- . Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 44 des hsgesetzblattes, Teil II, hervor.

- **Tariferhöhungen bei den Saarbahnen.** Mit Genehmigung Regierungskommission des Saargebietes werden vom 1. De- ber 1926 an die Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und ertarife der Saarbahnen erhöht. Die Erhöhung beträgt durch- ittlich 7½ % und wird durch Ausgabe von Nachträgen z Tarifen der Saarbahnen durchgeführt werden. (Vgl. die iche Bekanntmachung in der vorliegenden Nummer.)

Güter- und Tierverkehr erstreckt sich die Erhöhung im emeinen auf sämtliche Frachten, auf die örtlichen Gebühren die Nebengebühren. Die Mindestfrachten für Frachtgut Fr.), Eilgut und lebende Tiere (6 Fr.) und beschleunigtes ut (9 Fr.) sind unverändert geblieben, ebenso die Gebühren die Beförderung von Sonderzügen, für Schutzwagen, für ge- ichte Packmittel, leere Privatgüterwagen und Decken ohne ung, ferner ein Teil der Nebengebühren.

om gleichen Zeitpunkt ab treten diese Tariferhöhungen auch im Güter- und Tierverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen in Kraft.

Im Güterverkehr mit Frankreich werden die Saarbahnzu- schläge des direkten Kohlentarifs P. V. 207 nach Frankreich von 3 Fr. auf 3,59 Fr., von 4,00 Fr. auf 4,50 Fr. und von 5 Fr. auf 5,10 Fr. erhöht. Die übrigen direkten Gütertarife der Saar- bahnen mit Frankreich werden von der Tariferhöhung nicht berührt.

— **Frachtermäßigung für Wein.** Am 22. November 1926 ist der Ausnahmetarif 9a für Wein (ausgenommen Schaumwein) in Wagenladungen im Verkehr zwischen sämtlichen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Kraft getreten; der neue Tarif sieht ermäßigte Frachten auf Entfernungen bis 400 km vor und begünstigt besonders die nahen Entfernungen. Die Frachtberechnung erfolgt für das wirkliche, auf volle 100 kg aufgerundete Gewicht, mindestens für 5000 kg. Besondere Frachtsätze für Ladungen von 5 t, 10 t und 15 t bestehen nicht. Der fünfprozentige Gewichtszuschlag für bedeckte Güterwagen entfällt. Der Ausnahmetarif gilt auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1927.

— **Schlafwagenverkehr München-Triest-Agram.** Vom 1. Dezem- ber ab wird der Schlafwagenlauf München-Triest-Zagreb (Agram) neu geregelt. Hierdurch werden die Anschlußverhält- nisse an die in Triest ein- und auslaufenden Schiffe verbessert. Der Schlafwagen verkehrt dann zwischen München und Triest viermal wöchentlich und zwischen München und Agram dreimal wöchentlich, und zwar erfolgt die Abfahrt in München nach Triest am Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Sonnabend und Ankunft in München von Triest am Montag, Dienstag, Donnerstag und Sonnabend; Abfahrt in München nach Agram am Montag, Mittwoch und Freitag und Ankunft in München von Agram am Sonntag, Mittwoch und Freitag. Schiffsanschluß besteht in Triest Freitags nach Alexandrien sowie Sonntags von Konstan- tinopel und Montags von Alexandrien.

— **D-Zug München-Hoek van Holland.** Auf Grund der Be- schlüsse der europäischen Fahrplankonferenz in Baden-Baden wird der D-Zug Hoek van Holland-München mit dem nächsten Sommerfahrplan um etwa 40 Minuten beschleunigt. Die Fahrt- dauer London-München beträgt dann nur noch 25 Stunden. Der Zug erhält in Würzburg einen neuen Anschluß nach Sofia über Passau-Wien-Budapest-Belgrad mit einem durchgehenden Wagen I./II. Klasse Hoek van Holland-Budapest. Die Reise- dauer von Hoek van Holland nach Wien beträgt 24 Stunden, nach Budapest dauert die Fahrt 30 Stunden 45 Minuten, nach Belgrad 40 und nach Sofia 53 Stunden.

— **Die Hindenburgbrücke bei Rüdesheim.** Die in den Jahren 1914/15 fertiggestellte Hindenburgbrücke, die zwischen Rüdes- heim und Geisenheim den durch eine Insel geteilten Rheinstrom mit zwei Hauptöffnungen als längste aller deutschen Rhein- brücken überschreitet, war mehrere Jahre ohne durchgehenden Zugverkehr geblieben. Die Brücke wird jetzt außer von mehre- ren lokalen Triebwagenfahrten von dem Schnellzug Calais-Wies- baden in der West-Ost-Richtung dieser Züge befahren, die von Saarbrücken aus über Homburg-Saar auf der pfälzischen Glan- tallinie über Bad Münster am Stein verläuft und vor Binger- brück von der Rhein-Nahe-Bahn bei Sarmsheim zur Hindenburg- brücke abzweigt.

— **Abbruch der ältesten Eisenbahnbrücke Preußens.** Im Jahre 1838 wurde als erste Eisenbahnlinie Preußens die Strecke Berlin- Potsdam erbaut. Bei Kohlhasenbrück mußte die Backe, ein kleines Bächlein von der Stammbahn — so heißt noch heute die Strecke im Volksmunde — überquert werden. Die Ufer der Baeke waren von moorigem Gelände umsäumt, so daß man es vorzog, den Bachlauf um etwa 200 m zu verschwenken und dort auf gutem Baugrunde eine Brücke zu errichten. Dieses Bauwerk — Preußens erste Eisenbahnbrücke — wurde als mas- sives, 80 cm starkes Halbkreisgewölbe in Ziegelmauerwerk aus- geführt. Im Jahre 1906, dem Erbauungsjahre des Teltowkanals, wurde die Baeke zugeschüttet, da der Teltowkanal im Zuge des alten Baekelaufes die Bahn kreuzte. Eine Straße, die Kohl- hasenbrück mit dem nahen Jagdschloß Stern verbindet, führt jetzt unter der Brücke hindurch. Von geringen Instandsetzungs- arbeiten abgesehen, hat die Brücke 88 Jahre hindurch der Bahn treue Dienste geleistet. Jetzt ist sie abgebrochen worden; denn trotz ihres massigen Eindrucks war sie dem Lastenzuge nicht mehr gewachsen. Auch die Bogenform wurde des großen Hori- zontalschubes wegen verlassen; man wählte das System des ein- fachen Balkens auf zwei Stützen, indem man die Öffnung durch Walzträger in Beton überbrückte.

Im Juli 1926 begann der Umbau. Die Fundamente wurden verbreitert und die Pfeiler um mehr als 2 m aufgehöht. Gleich- zeitig wurde auf seitlich errichteten Baugerüsten der Überbau

in zwei getrennten Hälften hergestellt, welche jeweils der halben Gleisbreite entsprachen. Dadurch war es möglich, beim Einschieben jedes Gleis für sich zu behandeln, da die Unterkante des neuen Überbaus 1,40 m über dem oberen Gewölbescheitelpunkt liegt, brauchte man nur den auf dem Gewölbe lagernden Boden fortzuschaffen und konnte dann mit Hilfe von Handwinden den neuen Überbau einschieben. Sodann wurde mit dem eigentlichen Abbruch des alten Gewölbes begonnen. Der zweigleisige Betrieb konnte die gesamte Bauzeit hindurch beibehalten bleiben; den Zügen war lediglich eine Geschwindigkeitsermäßigung auf 10 km/Std. vorgeschrieben.

Eine Gedenktafel mit einem kurzen Hinweis auf die historische Stätte sowie die Jahreszahl 1838 — dem Gewölbescheitel der alten Brücke entnommen — werden das neue Bauwerk zieren.

— **Der Fremdenverkehr in der deutschen Zahlungsbilanz.** Das Institut für Konjunkturforschung, gegründet vom Statistischen Reichsamt, veröffentlicht, wie wir den D. Verkehrs-Bl. entnehmen, in seinen Vierteljahrsheften (Ergänzungsheft 2) einen ausführlichen, im Statistischen Reichsamt bearbeiteten Artikel „Die deutsche Zahlungsbilanz seit der Stabilisierung“. Demnach betrugen die Einnahmen aus dem Reiseverkehr, also die Ausgaben von in Deutschland reisenden Ausländern, 1924 60 Millionen Mark, 1925 100 Mill. Mark und im ersten Halbjahr 1926 40 Mill. Mark. Dem stehen gegenüber die Ausgaben der ins Ausland gereisten Deutschen und zwar 1924 mit 140 Millionen Mark, 1925 mit 190 Millionen Mark und im ersten Halbjahr 1926 mit 76 Millionen Mark. Daraus ergibt sich eine passive „Reiseverkehrsbilanz“ von 80 Millionen Mark in 1924, von 90 Millionen Mark in 1925 und von 36 Millionen Mark im ersten Halbjahr 1926. Die Aktivseite wird gebildet durch die Ausgaben ausländischer Reisender in Deutschland, die Passivseite durch die Ausgaben deutscher Reisender im Ausland.

Die Ausgaben ausländischer Reisender in Deutschland sind nach den Angaben der wichtigsten Fremdenverkehrsorte für das ganze Reich geschätzt worden, indem für Geschäftsreisende (1924 rund 640 000, 1925 rund 940 000) ein Tagesverbrauch von 15 RM. und eine Aufenthaltsdauer von drei Tagen, für Vergnügungs- und Erholungsreisende (1924 rund 41 500, 1925 rund 65 000) ein Tagesverbrauch von 20 RM. und eine Aufenthaltsdauer von 14 Tagen angenommen wurden. Zu den so ermittelten Zahlen wurden 33⅓ % zugeschlagen für Einkäufe, die nicht in der Handelsstatistik als Ausfuhr erscheinen, weil sie im Reiseverkehr über die Grenze gegangen sind.

Die Ausgaben deutscher Reisender im Auslande sind mit Hilfe folgender Anhaltspunkte geschätzt worden: Nach Angaben der Deutschen Reichsbahn sind 1924 2,9 Millionen, 1925 4 Millionen Fahrkarten nach dem Auslande verkauft worden. Wenn man annimmt, daß von den rund 700 000 bzw. 1 Million in Deutschland reisenden Ausländern ⅓ an diesem Fahrkartenverkauf beteiligt war, während die übrigen ⅔ im Ausland gekaufte Fahrkarten benutzten, so entfällt auf ausreisende Deutsche eine Anzahl von 2,7 bzw. 3,7 Millionen Fahrkarten. Bei der Annahme eines Aufenthalts von durchschnittlich drei Tagen und eines Verbrauchs von durchschnittlich 15 RM. kommt man zu einer Gesamtausgabe von 120 Millionen im Jahr 1924 und 170 Millionen im Jahre 1925. Zu diesen Ergebnissen aus dem Eisenbahnverkehr kommen die Auslandsausgaben der über See gereisten Deutschen. Sie sind für 20 000 Menschen für je 20 Tage zu je 25 RM. geschätzt worden. Außerdem sind für Beförderungskosten auf ausländischen Schiffen noch einmal je 2000 RM. für 5000 Reisende zu rechnen. Insgesamt ergibt sich aus dem Seereiseverkehr so ein jährlicher Aufwand von 20 Millionen. Für 1926 sind die Vorjahrszahlen mit ²/₅ eingesetzt, da der größere Teil der Auslandsreisen Deutscher und der Deutschlandreisen der Ausländer ins zweite Halbjahr fallen dürfte.

— **Prüfungszeugnisse der Werkstättenlehrlinge.** Nach erneuter Prüfung hat das Mecklenburg-Schwerinsche Ministerium auf Grund des § 131, Absatz 2 der Reichsgewerbeordnung den Prüfungszeugnissen der bei den Werkstätten der Reichsbahnverwaltung in Mecklenburg-Schwerin für das Schlossergewerbe bestellten Gesellenprüfungsausschüsse die Wirkung der Zeugnisse über das Bestehen der Gesellenprüfung beigelegt. Durch diese Anordnung können jetzt auch in Mecklenburg die Reichsbahnprüfungsausschüsse selbst die Prüfungen der Reichsbahnlehrlinge vornehmen. Mit einer Ausnahme noch werden nunmehr im ganzen Reichsgebiet die Prüfungen einheitlich gehandhabt.

— **Gedenkblätter für 25- und 40jährige Dienstzeit.** Das vom Reichsverband der Eisenbahnvereine erlassene Preisausschreiben hatte eine zahlreiche Beteiligung zur Folge. Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten war ein Preisausschuß ernannt, bestehend aus den Herren Präsident Martin, Cassel, Vorsitzende[r], Lokomotivführer Feldner, Cassel, Drehscheibenwärter Gerlac[h], Nordhausen, Handwerker Oberem, Elberfeld, Reichsbahnr[at] Straßer, Trier. Am 30. September d. J. trat der Preisausschu[ß] zusammen. Es waren von 230 Einsendern, die teilweise mehre[re] Entwürfe eingesandt hatten, zusammen etwa 250 Entwürfe z[ur] Beurteilung ausgelegt worden. Nach vorangegangener Sichtu[ng] der Entwürfe in drei Gruppen wurden die für die Prämierun[g] nach den Bedingungen des Preisausschreibens in Frage komme[n]den Entwürfe — diejenigen der ersten und zweiten Gruppe — einer näheren Prüfung unterzogen. An Geldpreisen für de[n] Wettbewerb waren ausgesetzt: ein 1. Preis von 250 RM., ei[n] 2. Preis von 150 RM., ein dritter Preis von 100 RM. und 10 Tros[t]preise von je 10 RM. Der Ausschuß kam zu der einstimmige[n] Entschließung, daß kein Entwurf von so überragender Bede[u]tung sei, daß ihm der erste Preis von 250 RM. zuerkannt werde[n] könne. Der Ausschuß sah sich vielmehr veranlaßt, mit Rück[]sicht auf die zahlreichen fleißigen und von Liebe zur Sach[e] zeugenden Leistungen und mit Rücksicht auf die unerwart[et] große Zahl der Einsendungen folgende andere Gruppierung de[r] Geldpreise vorzunehmen: 2 Preise von je 100 RM., 1 Preis vo[n] 50 RM., 2 Preise von je 30 RM., 3 Preise von je 20 RM., 1 Pre[is] von 10 RM und 20 Trostpreise von je 10 RM.

Der Reichsverband wird einige der am besten geeignete[n] Arbeiten vervielfältigen lassen. Die Gedenkblätter werden al[s]dann für die Eisenbahnvereine zum Bezuge bereit gehalte[n] werden. Weitere Mitteilungen darüber, insbesondere über di[e] Preisangaben, wird der Reichsverband den Vereinen noc[h] machen.

— **Die Gemeinsame Geschäftsordnung der Reichsministerien**, Allgemeiner Teil (GGO I), ist durch Beschluß der Reichsregie[]rung vom 2. September 1926 genehmigt worden. Sie tritt, sowe[it] die einzelnen Reichsministerien sie nicht früher einführen, a[m] 1. Januar 1927 in Kraft.

Der Besondere Teil (GGO II) ist bereits seit dem 1. Augus[t] 1924 in Kraft. Er behandelt: Verkehr mit den an der Gesetz[]gebung beteiligten Körperschaften, Weg der Gesetzgebung un[d] Veröffentlichung in den amtlichen Blättern. Im übrigen wir[d] der innere Dienst und der Verkehr nach außen einschließlich de[s] Registratur- und Kanzleidienstes im Allgemeinen Teile behandel[t].

Die Gemeinsame Geschäftsordnung ist im Verlage der Reich[s]druckerei, Berlin SW 68, Oranienstraße 90, erschienen, und kan[n] von dort bezogen werden, und zwar:

Allgemeiner Teil: zum Buchhändlerpreise von . . .	3,00 R[M]
und Behördenvorzugspreise von	1,50 „
Besonderer Teil: zum Buchhändlerpreise von . . .	1,00 „
und Behördenvorzugspreise von	0,50 „

— **Der neueste Film der Reichszentrale für Deutsche Ver[]kehrswerbung**, hergestellt von E. M. Schumacher, wurde a[m] 26. November in einer Pressevorführung zum ersten Male in de[n] Berliner Kammerlichtspielen gezeigt. Der Aufführung wohnte[n] u. a. hervorragende Mitglieder der Hauptverwaltung der Deu[t]schen Reichsbahn-Gesellschaft bei, Vertreter der Ministerie[n], der Stadt Berlin und der Fachverbände sowie eine große Zah[l] von Pressevertretern. Der Rheinfilm hat im Gegensatz z[u] üblichen Landschaftsfilmen nur eine Länge von 750 m, brauch[t] also für die Vorführung kaum mehr als 25 Minuten, d. h. e[r] wird als sogenannter Beiprogramm-Film Verwendung finde[n] können. Der Film ist durchweg im Atelier hergestellt, er is[t] gezeichnet bzw. gemalt und nicht in der Natur photographier[t]. Dadurch war es möglich, den Rhein von der Quelle bis zu[r] Mündung in seiner charakteristischen Landschaft, unter Zusam[]menfassung von Einzelheiten und Weglassung des Unwesent[]lichen, erstehen zu lassen. Die Poesie des Rheins wird versinn[]bildlicht; dabei kommen auch die Städtebilder zu ihrem Rech[t] und werden in ihren schönsten und charakteristischsten Baute[n] vorgeführt. Wundervolle Bilder vom Kölner Dom und seine[r] Pracht sowie von den alten Märchengestalten, die in der Rhein[]sage leben, ergänzen die ausgezeichneten Darbietungen und e[r]möglichen es — ohne daß langatmige Titel benutzt werden — auch die wirtschaftlichen Verhältnisse zu schildern, wie z. B. die Uhrenindustrie im Schwarzwald. Der Film wurde mit Be[i]fall aufgenommen.

— **Unterrichtskurse bei der Mitropa.** Die Mitropa hat zu[r] Fortbildung ihres Speisewagenpersonals Winterkurse einge[]richtet. Sämtliche Speisewagenaufseher, Oberkellner, Kellne[r] und Köche werden im Laufe der nächsten Monate an diese[n] Kursen teilnehmen. Der Unterricht wird von ersten Fachleute[n] (Berufsschul-Oberlehrern und Praktikern) abgehalten. De[r] Lehrplan umfaßt Allgemeines über Berufspflichten, über Forme[n] bei der Bedienung, Nahrungsmittel- und Getränkekunde, Service[]kunde, Menukunde, Zusammenstellung der Speisenfolge usw.

Österreich.

— **Gehaltsfragen.** In der Generaldirektion der Österreichischen ;undesbahnen wurden Besprechungen über Zuwendungen an die ;undesbahnbediensteten abgeführt. Generaldirektor Dr. Ma-chat erklärte, daß die Verwaltung über die am 12. November emachten Vorschläge nicht hinausgehen könne. Demgemäß ·ird an die aktiven Bundesbahnbediensteten im Dezember 1926 ine einmalige Zuwendung in der Höhe von 30 % eines lonatsbetrages der ständigen Bezüge ausbezahlt werden. Außer-em wird unter Beibehaltung des bisherigen Ausmaßes der .inderzulage eine entsprechende Erhöhung des Mindesteinkom-iens vorgesehen, welche Frage noch den Zentralausschuß des ersonals beschäftigen soll.

— **Verkehrsstörungen.** Durch den Einbruch von starken türmen im Bereiche der westlichen Alpen wurde am 21. No-ember auf der Arlbergstrecke zwischen den Bahnhöfen Dalaas nd Hintergasse durch entwurzelte Bäume und durch von den elswänden losgelöste Steine die Fahrleitung der Bahn zerstört nd der elektrische Betrieb in der Strecke Langen-Feldkirch .hmgelegt, zumal auch die Speiseleitungen des Spullerseewerkes leichfalls beschädigt wurden. Die Instandsetzungsarbeiten aren durch andauernden Sturm und heftigen Schneefall sehr ehindert. Zu gleicher Zeit wurde auf der schmalspurigen trecke Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) bei der Haltestelle nterbach ein Zug durch den Sturm umgeworfen. Hierbei sind Personenwagen und der Dienstwagen umgestürzt. Zwei Rei-ende wurden leicht verletzt. Sämtliche Störungen sind bereits ehoben.

Infolge der in Kärnten anhaltenden Niederschläge führen die rau und deren Nebenflüsse Hochwasser. Im Bereiche der Gail-ilbahn wurde die Strecke an mehreren Stellen durch Hoch-asser vermurt; es mußte daher der Gesamtverkehr in der Teil-recke Dellach-Kötschach-Mauthen am 21. November eingestellt erden. Die Dauer dieser Unterbrechung ist wegen anhaltenden ochwassers noch nicht feststellbar. Auch die Wiederinstand-tzung der am 30. Oktober d. J. durch Hochwasser zerstörten nd seitdem unfahrbaren Teilstrecke Miklautzhof-Eisenkappel er Lokalbahn Vöcklamarkt-Kühnsdorf-Eisenkappel wird durch euerliches Hochwasser im Vellachfluß verzögert werden, da ein eil der inzwischen geschaffenen Provisorien durch Hochwasser rtgeschwemmt wurde. Eine Fortsetzung der Instandsetzungs-beiten wird erst nach Rückgang des Hochwassers möglich sein.

— **Betriebsübernahme.** Die Österreichischen Bundesbahnen aben von den königl. ungar. Staatsbahnen auf Grund einer Ver-nbarung am 31. Oktober 1926 den Betrieb auf der Teilstrecke andesgrenze bei Strem bis Güssing der voll-purigen Lokalbahn Körmend-Güssing übernommen. Eigen-merin dieser Lokalbahn ist die Körmend-Németujvárer Lokal-ahn A. G. in Budapest.

Für die österreichische Teilstrecke ist bisher weder eine öster-ichische Konzession erteilt, noch ein Betriebsvertrag abge-hlossen worden. Die Österreichischen Bundesbahnen führen her vorläufig den Betrieb auf Rechnung der Eigentümer als eschäftsführer ohne Auftrag.

Die Baulänge der Lokalbahn von Güssing bis zur Staatsgrenze trägt 10,879 km, die Betriebslänge 10,675 km. Die Lokalbahn ird der Bundesbahndirektion Wien-Südwest unterstellt.

— **Österreichisches Reisebureau in London.** Das österreichische eisebureau in London wurde kürzlich eröffnet, wobei der öster-ichische Gesandte zu Ehren der britischen Presse einen npfang gab. Das Bureau hat in der Cocksbur Street, einer der oßen Straßen, durch die der Osten mit dem Westen der Stadt rbunden wird, sehr schöne Räumlichkeiten erworben. Eine r ersten Tätigkeiten des Bureaus wird darin bestehen, das itische Publikum von den für den Wintersport in Österreich währten Erleichterungen in Kenntnis zu setzen.

— **Verkehrsbund der österreichischen Alpenländer.** In Klagen-rt hat kürzlich eine Tagung der am Fremdenverkehr betei-gten Körperschaften der Alpenländer stattgefunden, in der die ründung des Verkehrsbundes der österreichischen Alpenländer schlossen wurde.

— **Die Fortschritte in der Elektrisierung der Bundesbahnen.** ürzlich sprach im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiff-hrtsbeamten der Direktor für die Elektrisierung der Bundes-hnen, Sektionschef Ingenieur Dittes über die Arbeiten für e Einführung des elektrischen Betriebes unter besonderer Be-cksichtigung der Kraftwerkbauten. Der Vortragende wies ein-tend darauf hin, daß der gesetzlich sichergestellte, im Jahre 25 abgeänderte und auf gefestigte finanzielle Grundlagen ge-ellte Elektrisierungsplan Strecken mit einer Betriebslänge von sgesamt 623 km betrifft, von denen 300 km zweigleisig und 3 km eingleisig sind. Diese Strecken umfassen die zusammen-hängenden Linien Salzburg-Wörgl, Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brenner, Innsbruck-Landeck-Bludenz-Feldkirch-Buchs und Feld-kirch-Bregenz (zusammen 516 km, wovon 300 km zweigleisig) und die 107 km lange Salzkammergutlinie Stainach-Irdning-Att-nang-Puchheim. Von diesen Linien sind die Strecke Innsbruck-Feldkirch und die Salzkammergutlinie von Mitte Sommer 1923 an abschnittsweise in elektrischen Betrieb genommen worden, so daß gegenwärtig schon 264 km elektrisch betrieben werden. Nach Durchführung des gegenwärtigen Elektrisierungsplanes werden die elektrisch betriebenen Linien der Österreichischen Bundes-bahnen zunächst in vier Grenzbahnhöfen mit den benachbarten Bahnnetzen zusammentreffen, die binnen kurzem ebenfalls elek-trisch betrieben sein werden. Bemerkenswert sei auch, daß im Jahre 1929 die rund 800 km lange Strecke Salzburg-Innsbruck-Buchs-Zürich-Genf durchweg und mit einheitlicher Stromart elektrisiert sein wird. Aus der Reihe der für die elektrische Zugförderung auf den genannten Strecken erforderlichen An-lagen und Einrichtungen wählte der Vortragende die Kraftwerke — bekanntlich durchweg Wasserkraftwerke — aus. Während die Salzkammergutlinie aus dem Elektrizitätswerke Steeg der Firma Stern & Hafferl gespeist wird, dienen der Kraftversorgung der Strecken westlich von Salzburg vier bahneigene Werke (Spullersee-, Ruetz-, Stubach- und Mallnitzwerk), denen sich noch ein Strombezug aus dem Achenseewerk der Tiwag einfügt. Spullersee- und Ruetzwerk sind bereits im Betrieb, während das Achenseewerk gegen Ende 1927, das Mallnitz- und Stubachwerk Ende 1928 die Stromlieferung aufnehmen sollen. Der erste Aus-bau der obengenannten fünf Kraftwerke sieht eine Leistung von 96 000 PS vor, während im zukünftigen Vollausbau 144 000 PS Maschinenleistung aufgestellt sein werden. Der Vortragende zeigte an der Hand zahlreicher interessanter Lichtbilder, welche außergewöhnliche technische Aufgaben beim Bau der genannten Werke zu bewältigen und wie weit beim Stubach- wie auch beim Mallnitzwerke die Arbeiten bereits fortgeschritten sind, so daß mit Bestimmtheit ihre zeitgerechte Vollendung und Inbetrieb-nahme zu gewärtigen sei.

— **Österreichs Außenhandel.** Im August hat sich das Pas-sivum der österreichischen Handelsbilanz nach der im Monat Juli verzeichneten vorübergehenden Abnahme infolge Steigerung der Einfuhr wieder stark erhöht. Die Einfuhr erreichte näm-lich einen Wert von 255,5 Millionen Schilling gegen 208 Millionen Schilling im Juli. Der nur um wenig erhöhte Wert der Ausfuhr betrug 137 Millionen Schilling (gegen 134,6). Sonach ergab sich im August ein Einfuhrüberschuß von 118,5 Millionen Schilling gegenüber einem solchen von 73 Millionen im Juli und von 84 Millionen im Durchschnitt des ersten Halbjahres. In den ersten acht Monaten des laufenden Jahres betrug der Wert der Wareneinfuhr 1788 Mill. Schilling, der Wert der Ausfuhr 1092 Millionen, das Bilanzpassivum demnach 696 Millionen Schilling.

Übrige europäische Länder.

— **Neues Dienst- und Signalreglement bei den norwegischen Staatsbahnen.** Am 1. September 1926 ist bei den norwegischen Staatsbahnen ein neues „Dienst- und Signalreglement" in Kraft getreten. Das frühere Dienstreglement vom 13. Juli 1906 kommt damit in Fortfall. Im Kapitel 1 des Dienstreglements sind einige allgemeine Personalbestimmungen enthalten. Kapitel 2 bringt eine Reihe allgemeiner Bestimmungen und Erklärungen über die wichtigsten Begriffe, die im Sicherheitsdienst vorkommen. Ka-pitel 3 enthält die Bestimmungen über die Linien und den Liniendienst, Kapitel 4 über den Bahnhof und den Bahnhof-dienst, Kapitel 5 über die Züge und den Zugdienst. Außerdem enthält das Dienstreglement im Kapitel 6 „Bestim-mungen über Lokomotiven und Wagen" mit einer Reihe tech-nischer Spezialvorschriften, die streng genommen eigentlich nicht in das Dienstreglement gehören. Das Signalreglement schließt sich an das Dienstreglement und gibt im wesentlichen die im Jahre 1917 von der norwegischen Staatsbahn eingeführte „Neue Signalordnung" mit einigen Ausführungen über die festen Signale und den Gebrauch der Handsignale wieder. Einige der wesentlichsten Bestimmungen der genannten Reglements sind im letzten Hefte von Nordisk Järnbanetidskrift behandelt. Aus Raummangel müssen wir uns jedoch versagen, näher darauf ein-zugehen.

— **Ein Plan für die Eisenbahnbautätigkeit in Rußland in den nächsten fünf Jahren.** Wenn man die wirtschaftlichen Verhält-nisse und die Finanzlage des russischen Sowjet-Staates berück-sichtigt, wie sie in der Literatur dem Leser entgegentritt, so gewinnt man den Eindruck, daß Sparsamkeit auf allen Gebieten das Gebot der Stunde ist. Man erstaunt daher, wie der Amtliche Bote der Verkehrsanstalten mitteilt, wie rege die Bautätigkeit ist. Da erfährt man, daß die geringen Anweisungen, über die im laufenden Jahre Verfügung getroffen werden konnte, dazu Ver-wendung gefunden haben, um bereits früher zu bauen ange-

fangene Bahnen endlich fertigzustellen. Es ist immerhin die sehr stattliche Zahl von 1467 km!, und zwar gehören hierher die Strecken: Atschinsk-Minussinsk; Koltschugino-Kusnezk; Petropawlowsk-Schtschuschtje; Andishan-Kagan-Kischlak; Kerki-Termes; Waldai-Krestzy; Nowgorod-Pawlowsk und Koporskaja. Nun harren ja allerdings weitere 3500 km, die zu Anfang des Wirtschaftsjahres 1926/27 als baulich „längst in Angriff genommen" dalagen, der Vollendung. Die Durchführung dieser Arbeiten würde mindestens 112 Mill. Rubel erfordern, und der Reichsrat (Gossplan) hat es als „unumgänglich notwendig erkannt, nach Möglichkeit die Arbeiten auf diesen Strecken zu fördern, sie aber unter allen Umständen innerhalb der nächsten 5 Jahre zu erledigen." Wobei auch der Gedanke leitend gewesen ist, daß ein noch längeres Ruhenlassen dieser „längst" in Angriff genommenen Baustrecken die Fertigstellung nur noch mehr verteuern würde. So zutreffend auch diese Erwägungen sein mögen, es bleibt immerhin erstaunlich, wie das Land die Kraft entwickelt, um die erforderlichen Mittel aufzubringen. Aber es kann natürlich darüber gar kein Zweifel herrschen, daß damit der beste Weg eingeschlagen wird, um dem darniederliegenden Wirtschaftskörper neues, frisches Blut zuzuführen. Um nur einige von den in Frage kommenden Linien zu nennen, seien angeführt: Nishny-Nowgorod-Koteltschik, Troizk-Orsk, Orenburg, Merefa-Apostolowo, Tschernomorskaja, Petrowskoje-Blagodarnoje, Stawropol-Winodelnoje-Diwnoje, Nownogorod-Krestzy, Nowobelizy-Tschernigow, Achtyrka-Gadjätsch usw. usw. Auch die Namen dieser Strecken führen den Leser in Gebiete, die in mehrfacher Beziehung der Entwicklung des Landes außerordentlich förderlich sein werden, denn Bergbau und Ackerbau sind hier zu Hause.

Wenn mit dem bisher Gesagten nur die Vollendung schon längst dem Lande in Aussicht gestellter Bahnen durchgeführt werden wird, so begnügte sich die leitende Regierungsstelle hiermit nicht, sondern plant noch für das Wirtschaftsjahr 1926/27 den Bau von weiteren 1083 km Bahnen, und zwar: Magnitnaja-Kartaly, Kusnezk-Telbess, Termess-Djuschambe und Ssaratow-Müllerowo. Auch diese Bahnen würden Bezirke erschließen, in denen Bergbau betrieben wird und der Feldbau verhältnismäßig reiche Überschüsse abwirft.

Es sind das große Aufgaben, die damit in Rußland der Bautätigkeit für die nächsten Jahre zu lösen gestellt werden, so umfangreich — es sind zusammen 4583 km —, daß man wohl einige Zweifel hegen darf, ob die Durchführung des Bauplanes überhaupt denkbar ist, namentlich in Rußland, wo doch noch an der Wiederherstellung vieler, während des Bürgerkrieges zerstörter Bahnen und Bauten eifrig gearbeitet werden muß. In Rußland scheint man das aber für durchführbar zu halten, denn man begnügt sich dort nicht nur hiermit, sondern hat sogar beschlossen, in den nächsten 2 Jahren noch zum Bau der nachfolgenden 2608 km Eisenbahnen zu schreiten, und zwar: 1. Schadrinsk-Kurgan und Sswerdlowsk-Ssinarskaja — 242 km, Moskau-Donbass — 930 km, Orenburg-Uralsk und Orenburg-Ufa — 662 km, Besentschuk-Pugatschewsk-Jerschow — 213 km, Tuapse-Krassnodar — 134 km, Merke-Ili-Alma-Ata — 427 km und endlich den Bau einer Brücke über die Wolga bei Ssaratow in Angriff zu nehmen.

Fügt man diese 2608 km der vorstehend aufgeführten Anzahl Kilometer (4583) hinzu, so findet man eine Gesamtzahl von 7191 km, und eine Wolgabrücke als neu zu bauen oder im Bau zu vollenden. Alles das soll im Laufe der nächsten 5 Jahre durchgeführt werden! Dieses Vorgehen der russischen Zentralstelle macht den Eindruck der Befriedigung zufällig aufgetretener Bedürfnisse, deren Dringlichkeit anerkannt werden mußte, ja — nicht länger unbefriedigt bleiben konnte. Eine Bestätigung dieser Auffassung kann vielleicht auch darin gefunden werden, daß bereits im Jahre 1925 eine Anzahl Kommissionen im Lande verteilt wurden, die den Auftrag erhielten, die für diese Bezirke notwendigsten und auf die nächsten 15 Wirtschaftsjahre zu verteilenden Neubauten festzustellen und für sie die wirtschaftlichen Vorarbeiten auszuführen. Diese Arbeiten sollen gesammelt, gesichtet, an der Zentralstelle geprüft und aus ihnen ein Durchführungsplan aufgestellt werden, in dem die zu bauenden Bahnen ihrer wirtschaftlichen Wichtigkeit nach und geordnet Aufnahme finden sollen. Dieser Weg ist gewiß dazu geeignet, eine Einheitlichkeit und Folgerichtigkeit in der Versorgung des Landes mit Eisenbahnstrecken, die hier ja ganz besonders dringend notwendig und unerläßlich für die wirtschaftliche Entwicklung des großen Landes sind, herbeizuführen. Es gibt noch immer weite, sehr weite Länderstrecken, die abseits von jedem Verkehr ein kümmerliches Dasein fristen, obgleich sie, dem Verkehr erschlossen, sicher auf ihrem jungfräulichen Boden reiche Früchte dem großen Lande, von dem sie nur ein bescheidener Teil sind, zuführen könnten.

Gerade weil eine große Anzahl solcher Gebiete vorhanden ist, die noch der Erschließung harren, muß im Interesse des Landes der Beschluß begrüßt werden, mit Hilfe dieser Kommissionen die Reihenfolge derjenigen Eisenbahnbauten festzulegen, wie sie der Dringlichkeit wegen hergestellt werden müssen. m.

— Eine Untergrundbahn in Warschau? Die Direktion d Warschauer Straßenbahnen ist, nach der Ostd. Wirtschafts-Zt zur Zeit mit der Ausarbeitung von Plänen für die Errichtu einer Untergrundbahn beschäftigt, für die zunächst zwei Lini in Aussicht genommen sind. Die Baukosten werden mit 15 Mi Zloty für das Kilometer veranschlagt, so daß für die vorgesehe Gesamtstrecke von 18 km 180 Mill. Zloty benötigt würden. M hofft, zu diesem Zwecke eine Auslandsanleihe aufnehmen od mit Hilfe ausländischen Kapitals eine besondere Untergrun bahn-Gesellschaft gründen zu können. Andernfalls sollen z nächst nur 3 km gebaut und die Anlagen später schrittwei erweitert werden.

— Tschechoslowakisch-reichsdeutsches Abkommen über W genbeistellung. Wir bemerken zu der unter dieser Überschri in Nr. 45 auf S. 1176 unserer Zeitung gebrachten Mitteilung, daß d Besprechungen in Marktredwitz in der Hauptsache auf ei Verständigung zwischen den an der Einfuhr böhmischer Koh nach Nordbayern beteiligten Industrien und den örtlich zustä digen Handelskammern einerseits und den nordböhmisch Gruben anderseits um bessere Belieferung hinzielten. D Reichsbahndirektion München teilt hierzu weiter mit, daß d Reichsbahn nach Maßgabe der Wagenbestände werktäglich etw einen Zug leerer deutscher Kohlenwagen in Eger zur B ladung mit Kohle nach Bayern beistellen würde. Vertrete der tschechoslowakischen Staatsbahnen habe an der Besprechung nicht teilgenommen.

— Regelung des Güterzugverkehrs zwischen den Nachfolg staaten. In der letzten Novemberwoche fand in Bukarest i Verkehrsministerium eine internationale Eisenbahnkonfere statt, auf deren Tagesordnung die Regelung des direkten Güte zugverkehrs zwischen den Nachfolgestaaten war. An der B ratung nahmen Vertreter der polnischen, rumänischen, öste reichischen und tschechoslowakischen Bahnverwaltungen te Die wichtigsten Beratungspunkte bildeten die Festlegung neu Linien, die Vereinheitlichung der Vorschriften für den inte nationalen Eisenbahnverkehr, die Schaffung neuer Verbindung zwischen der Tschechoslowakei und Rumänien über Ungarn, d Einführung von Lastzügen zur Beförderung von Obst und G müse von Miskolcz über die Tschechoslowakei nach Krakau u Lemberg, ferner von Budapest über Djevdjelija nach Grieche land, die Einführung von besonderen Mineralöltransporten v Fiume nach der Tschechoslowakei, die Ausarbeitung von neu Bestimmungen für den Verkehr über den Brenner und die Ei führung direkter Kohlentransporte aus der Tschechoslowak über Innichen nach Italien. Den letzten Punkt der Tagesor nung bildete die Festlegung der Bestimmungen für die Rüc erstattung von leeren Wagen an die Tschechoslowakei u Polen.

— Beschleunigung des Simplon-Orient-Expreß. Der Simplo Orient-Expreß, der bis jetzt 75 Stunden für die Reise Paris-Ath benötigt, soll dem Vernehmen nach seine Fahrtdauer u 2 Stunden 50 Minuten verkürzen. Schlafwagen zweiter Klas werden zum ersten Male mitgeführt werden.

— Die Bauvoranschläge der Schweizerischen Bundesbahn für 1927. Hinsichtlich der Bauvoranschläge der Bundesbahn auf das Jahr 1927 ist der Botschaft des schweizerischen Bunde rates, mit der der Voranschlag der Bundesbahnen für 1927 a die Bundesversammlung (National- und Ständerat) gebrac wird, folgendes zu entnehmen: Für den Bau neuer Linien sow für den Ausbau der in Betrieb stehenden Linien sind die nac stehenden Ausgaben (Raten) vorgesehen:

	Voranschlag 1926 Fr.	1927 Fr.
A. Bau neuer Linien:		
Genfer Verbindungsbahn	260 000	60 0
Surbtalbahn	400 000	500 0
B. Ausbau der in Betrieb stehenden Linien:		
1. Elektrisierung (Generaldirektion und Kreise) nach Abzug von je 10 Mill. Bundesbeitrag	38 986 000	29 929 5
2. Übrige Bauten:		
Kreis I (Lausanne)	9 908 000	8 484 7
Kreis II (Luzern)	8 845 400	10 121 3
Kreis III (Zürich)	12 522 500	10 747 5
3. Rollmaterial (einschl. elektr. Lokomotiven und Motorwagen)	34 461 000	29 600 0
4. Mobiliar und Gerätschaften	758 000	597 5
5. Hilfsbetriebe (Werkstätten)	712 500	744 5
Zusammen Bahnbauten	106 853 400	90 785 0

Die für die Elektrisierung vorgesehene Summe von 29 929 5 Franken ist gegen den Voranschlag 1926 um 9 056 500 Fr. kleine da die Aufwendungen hier nicht mehr so groß sein werde Größere Raten sind hier vorgesehen für das Kraftwerk Vernay und die Erhöhung der Staumauer des Kraftwerkes Barbari

it 4 000 000 Fr., ferner für Übertragungsleitung Vernayaz-Rupperswil und Unterwerke Puidoux, Kerzers und Rupperswil 325 000 Fr., die Strecke Winterthur-St. Gallen-Rorschach 255 000 Fr., Richterswil-Chur und Sargans-Buchs 3 181 000 Fr., Winterthur-Romanshorn-Rorschach 4 990 000 Fr. und Yverdon-el-Olten 7 807 000 Fr.

Aus den für die drei Kreise (Lausanne, Luzern, Zürich) aufgeführten Bauausgaben seien folgende größere Posten erwähnt: Kreis I: Bahnhof Genf Erweiterung 2 000 000 Fr., Bahnhof Neuenburg Umbau 400 000 Fr., Bahnhof Freiburg Umbau 500 000 Franken; Kreis II: Rangierbahnhof Basel Muttenzerfeld 000 000 Fr. und Bahnhof Chiasso Umbau 1 000 000 Fr.; dann Kreis III: Bahnhof Brugg (Unterführung) 700 000 Fr., Bahnhof Zürich (Lokomotivenremise) 1 500 000 Fr., linksufrige Zürichersebahn 800 000 Fr., Bahnhof Chur Umbau 700 000 Fr., Bahnhof Vogelbrücke Umbau 377 000 Fr.; b) Zweites Gleis Wil-Uzwil 200 000 Fr.

Bei dem Ausgabeposten für Rollmaterial sind vorgesehen: für elektrische Lokomotiven und Motorwagen 22 550 000 Fr., Personenwagen 4 330 000 Fr., Gepäck- und Güterwagen 975 000 Fr. und für elektrische Wagenheizung 1 700 000 Fr.

Der elektrische Betrieb wird Ende 1926 auf 1053 km eingerichtet sein. Im Jahre 1927 kommen noch 434 km hinzu.

— **Unfälle bei den offenen Bahnübergängen.** In Italien sind bekanntlich fast alle Bahnübergänge offen und unbewacht. Es ereignen sich infolgedessen häufig Unfälle, bei denen die Unvorsichtigkeit des Publikums mit ins Gewicht fällt. Die Zahl solcher Unglücksfälle ist immerhin nicht so groß, wie allgemein geglaubt wird, und ist jedenfalls bedeutend kleiner als die Zahl der Unfälle, die durch Straßenbahnen, Automobile und andere Straßenfahrzeuge in einer großen Stadt verursacht werden, obwohl die unbewachten Bahnübergänge die große Zahl von 19 600 erreichen.

Die hier wiedergegebene Übersicht stellt eben das Verhältnis dar, welches zwischen den Unfällen auf Bahnübergängen und denen besteht, die durch den gewöhnlichen Straßenverkehr in den drei größten Städten Italiens im gleichen Zeitraume hervorgerufen wurden.

Jahr	Unfälle auf den Bahnübersetzungen der ital. Staatsbahnen	Unfälle, die durch den gewöhnlichen Straßenverkehr in folgenden Städten und ihrer Umgebung verursacht wurden		
		Rom	Neapel	Mailand
1924	354	1356	1040	1164
1925	449	1320	1104	1054
1. Halbjahr 1926	160	656	469	561

— **Frankreich-Marokko mit der Orléansbahn.** Es gibt fünf Möglichkeiten, um unter Benutzung der Paris-Orléans-Eisenbahn nach Marokko zu gelangen. Dreimal im Monat besteht eine Schiffsverbindung zwischen Bordeaux und Casablanca; die Seereise dauert hier drei Tage. Einmal in der Woche verkehrt ein Dampfer von Gibraltar nach Casablanca. Für diese Reise kann man seine Fahrkarte in Paris (Quai d'Orsay) bis Gibraltar lösen und ebenso sein Gepäck bis dahin aufgeben. Für die Fahrt über Bordeaux werden nicht nur in Paris, sondern auch noch auf anderen Bahnhöfen der Orléansbahn durchgehende Fahrkarten ausgegeben. Die dritte Möglichkeit besteht in der Benutzung des Süd-Expreß Paris-Madrid, der Anschluß an einen täglich verkehrenden Schnellzug, dreimal in der Woche aber an einen Luxuszug nach Algesiras hat. Von hier kann man täglich in dreistündiger Überfahrtzeit nach Tanger gelangen. Von Tanger besteht eine Kraftwagenverbindung mit Casablanca über Rabat. Von Toulouse nach Casablanca besteht Flugverbindung, die man mit der Eisenbahn den Anschluß erreicht. Es werden in Paris und anderen Bahnhöfen der Orléansbahn vereinigte Fahrkarten für Eisenbahn und Flugstrecke ausgegeben. Endlich kann man mit der Eisenbahn über Limoges und Toulouse nach Port-Vendres reisen, von dort einmal in der Woche mit Postdampfer nach Oran weiter fahren und durch die Luft nach Oudjda und von da weiter nach Fez fliegen; von da bis Casablanca hat man die Wahl zwischen Eisenbahn und Flugzeug; zwischen Oudjda und Casablanca besteht auch eine Kraftwagenverbindung.

— **Umbau der Wagen der Zentrallondon-Röhrenbahn.** Die bisherigen Betriebsmittel werden nach dem Muster der neuen Wagen der Hampsteadbahn und der City- und Südlondonbahn, deren Erweiterung nach Morden am 13. September d. J. eröffnet wurde (zu vergl. der Bericht auf Seite 1021 u. f.) umgestaltet. Es handelt sich hierbei um eine Geldausgabe von rd. 4 Mill. RM. Die Wagen werden bessere und gepolsterte Sitze, verbesserte Beleuchtung und Lüftung und durch Druckluft betriebene Türen erhalten. Ferner findet eine Beschleunigung der Fahrt statt. Zwei Sechswagenzüge der geänderten Bauart sind schon fertiggestellt und in Betrieb genommen, und es wird damit gerechnet, daß Ende dieses Jahres davon eine große Zahl im Verkehr sein wird.

Die bisherigen Wagen der Zentrallondonbahn hatten offene Endplattformen, deren bewegliche Gitter auf den Stationen durch einen Handgriff geöffnet und wieder geschlossen wurden. Die Wagenenden werden jetzt geschlossen und an jeder Seite zwei durch Druckluft betriebene Türen von je 1,07 m Breite so angebracht, daß jede Tür etwa die gleiche Zahl von Plätzen zu bewältigen hat. Dadurch wird die Aufenthaltszeit auf den Stationen verkürzt und die Belastung der Wagen gleichmäßiger gestaltet. Bei einem Siebenwagenzug wird die Türüberwachung zwischen dem Frontschaffner und dem Schlußschaffner geteilt, so daß jeder für die Türen seines Abschnittes verantwortlich ist. Die Sicherheitseinrichtungen, mit denen die Türen ausgerüstet sind, gewährleisten, daß während der letzten 15 cm des Hubes der Türmaschine der Druck nahezu auf Null vermindert wird, so daß die Türen leicht mit der Hand zurückgeschoben werden können. Außerdem sind die Türkanten mit breiten Gummistreifen gesäumt, während eine elektrische Schaltung verbürgt, daß das Abfahrsignal an den Fahrer erst gegeben werden kann, wenn alle Türen geschlossen sind. Die Zahl der Lüftungsöffnungen ist vermehrt, und mit einer neuen Art herablaßbarer Fenster kann die Lüftung von den Reisenden selbst geregelt werden. Die Sitze sind gut gefedert, mit Mokette gepolstert, während die alten Sitzflächen aus Pegamoid, Rohrgeflecht oder Holz bestanden. Das Wageninnere ist durch grünen Anstrich und Mahagoniverzierung freundlicher gestaltet.

Der Betrieb auf der Hampsteadbahn und der City- und Südlondonbahn hat gezeigt, daß der Umlauf der Züge durch Steigerung der Geschwindigkeiten und durch Abkürzung der Aufenthalte beschleunigt werden kann. Bei den genannten Bahnen kamen in den Stunden starken Verkehrs Haltezeiten bis zu 50 Sekunden vor. Diese sind vielfach auf 25 Sekunden verkürzt worden. Bei der Zentrallondonbahn bedeutet dies eine Reisezeitersparnis von mindestens 4 Minuten, während die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit dadurch erzielt wird, daß die Sechs- und Siebenwagenzüge mit 6 Motoren statt wie bisher mit 4 Motoren ausgerüstet werden. Die Zugkraft wird dadurch um etwa 30 % erhöht.

Km.

Fremde Erdteile.

— **Die Chinesische Ostbahn.** In der Nr. 74 des Westnik der Verkehrs-Anstalten findet sich ein kurzer, erster Bericht über das Ergebnis der gemeinsamen Verwaltung der Chinesischen Ostbahn durch die beiden Republiken Rußland und China, das nicht des allgemeinen Interesses entbehrt. Zunächst erfährt man, daß die gemeinsame Verwaltung begründet ist durch zwei Staatsverträge, und zwar datiert der erste, Peking, vom 31. Aug. 1924, geschlossen zwischen der Ss. Ss. Ss. R. und China, der zweite, Mukden, vom 30. Septbr. 1924, geschlossen zwischen der Ss. Ss. Ss. R. und den drei autonomen Provinzen Tschshau-Zso-Lina. Die Verträge sind mit dem 3. Oktober 1924 in Kraft getreten. Sie schaffen einen neuen Verwaltungskörper, der zusammengesetzt ist aus je 5 russischen und chinesischen Mitgliedern. Den Vorsitz führt ein chinesisches Mitglied.

Seit Übernahme der Bahn in die gemeinsame Verwaltung der vertragschließenden Staaten befand sich die Bahn in einer außerordentlich mißlichen, wirtschaftlichen Lage, denn das Betriebsergebnis wies einen Fehlbetrag von 13,5 Mill. Rubel auf, worunter der Kredit der Bahn naturgemäß schwer litt. Diese ungünstigen Verhältnisse änderten sich jedoch verhältnismäßig schnell dank den zielbewußten Maßnahmen auf dem Gebiete der Handels- und Finanzpolitik, so daß der Fehlbetrag bald nicht nur getilgt werden, sondern sogar ein Überschuß von 20 Mill. Rubel erübrigt werden konnte, womit eine gesunde Grundlage für eine gediegene Finanzwirtschaft geschaffen war.

Erreicht ist dieses günstige Ergebnis durch Schaffung einer Anzahl von Agenturen im Lande, namentlich aber auch durch die Entwicklung der Selbständigkeit in der Betätigung der bestehenden Agenturen bei der Heranziehung von Transportmengen, sodann durch Aufstellung von ermäßigten Spezialtarifen, die es ermöglichten, größere Mengen von Transportgütern der Bahn zuzuführen, durch Herabdrücken der Selbstkosten für die geleistete Arbeit im Beförderungsdienst, durch Erlangung niedrigerer Zinsen bei den Darlehen gewährenden Banken. Durch Anordnung verschiedener technischer Maßnahmen ist es ferner geglückt, die Ausnutzung des rollenden Materials zu verbessern, wodurch es erreicht wurde, die Betriebszahl zu ermäßigen usw.

Dazu kam, daß die bewegte Menge Handelsgüter auf 40 Mill. Pud gehoben werden konnte, daß das mittlere Gewicht eines Güterzuges stieg, ebenso die Schnelligkeit in der Beförderung

und der Umlauf der Wagen und Lokomotiven. Auch wurden die neuesten Errungenschaften der Technik dem Unternehmen dienstbar gemacht, so daß sowohl die Lokomotiven, als auch die Wagen erheblich schneller die Reparaturwerksätten verlassen konnten, was ganz besonders wichtig ist.

Nicht weniger lebhaft ist die Tätigkeit der neuen Verwaltung auf dem Gebiete der baulichen Unterhaltung und Erneuerung des Schienenweges und der Brücken gewesen. In ersterer Beziehung sind leichte Schienen durch solche schwererer Profile, wie solche zur Zeit in Rußland zur Verwendung kommen, ersetzt worden, in lezterer Beziehung sind Arbeiten zur Verstärkung der schwachen Brücken, die von der früheren Verwaltung arg vernachlässigt worden waren, zu Ende geführt. Auch sind die Stationsanlagen erweitert worden, so daß eine weitere Entwicklung des Ausfuhrhandels ermöglicht worden ist.

Auch dem Arbeiter- und Beamtenpersonal ist die Aufmerksamkeit der Verwaltung zugute gekommen. So ist ermöglicht worden, den Verdienst der untersten Klasse der Arbeiter im Jahre 1925 auf 30 Rubel monatlich zu erhöhen, und es soll dieser Satz auf 35 Rubel demnächst heraufgesetzt werden. Gleichzeitig ist der 8-Stunden-Arbeitstag bei fast allen Dienstzweigen zur Einführung gekommen. Um die Ausübung des Dienstes zu erleichtern, sind für das Personal zur Benutzung während des Bereitschaftsdienstes Aufenthaltsräume (die einen Flächenraum von rd. 500 Qu.-Faden = 2276 qm einnehmen) erbaut und ihnen 15 Bibliotheken angegliedert worden. Auch sind Wohnräume für die jüngeren Bediensteten erbaut worden, die einen Flächenraum von 2000 Qu.-Faden (= 9104 qm) bedecken, und von denen 1200 Qu.-Faden (5462 qm) insonderheit für chinesische Arbeiter bestimmt sind.

Dieser amtliche Bericht schließt: „Die wirtschaftlichen Erfolge der Chinesischen Ostbahn sind so bedeutend, daß sie eine allseitige Anerkennung gefunden haben, nicht nur in der chinesischen, sondern auch in der ausländischen Presse.“ m.

— **Die Eisenbahnen der Kolonie Goldküste im Rechnungsjahr 1924/25.** Die Betriebslänge des Bahnnetzes beträgt 630 km mit einem Anlagekapital von 7 419 086 £ am 31. März 1925. Die Hauptlinie geht von Sekondi nach Kumasi (253 km), ferner von da nach Accra (307 km), und die Zweigbahn Tarkwa-Prestea mit 28 km. Im Rechnungsjahr 1924/25 betrug die Roheinnahme 1 066 500 £, die Betriebsausgabe 551 733 £, mithin Betriebszahl 51,7 %. Befördert wurden 1 347 916 Reisende (+ 13 160 gegen das Vorjahr) und 702 619 t Güter (+ 106 902 gegen das Vorjahr). Die Linie für die Provinz der Mitte (Talets Huni nach Kade) wurde in der Absteckung vollendet und die Erdarbeiten bis km 81 fertiggestellt; sie waren bis km 105 in Angriff genommen; der Oberbau war verlegt auf 49 km. (L'Afrique Franç. 1926. Heft 8, S. 376.)

— **Wohlfahrtseinrichtungen bei der Pennsylvania-Eisenbahn.** Führend auf eisenbahntechnischem Gebiet, ist die Pennsylvania-Eisenbahn auch bemüht, in bezug auf die Pflege guter Beziehungen zwischen Verwaltung und Personal vorbildlich zu wirken. Sie hat damit schon im Jahre 1886 angefangen, in dem sie damals eine Hilfskasse gründete, der heute von ihren 200 000 Bediensteten 194 000 angehören. Durch monatliche Beiträge ihrer Mitglieder werden die Mittel aufgebracht, um bei Todesfällen, Krankheit und sonstiger Not Unterstützungen gewähren zu können. Die Eisenbahngesellschaft verwaltet die Kasse kostenlos und hat auch zu ihren Zahlungen, die sich im ganzen bis jetzt auf 85 Mill. Dollar belaufen haben, über 15 Mill. beigetragen. Die Hilfskasse stellt ihren Mitglieder auch Ärzte zur Verfügung, die sie nicht nur in Krankheitsfällen behandeln, sondern sie auch beraten, wenn ihre Gesundheit sie für ihren augenblicklichen Posten ungeeignet erscheinen läßt. Die Verwaltung sorgt dann dafür, daß solche Leute, wenn es irgend möglich ist, an anderer Stelle noch beschäftigt werden. An der Spitze dieses Dienstzweiges steht ein Arzt mit zwei Gehilfen, und über das Netz der Pennsylvania-Eisenbahn sind noch 53 Bezirksärzte mit 97 Gehilfen verteilt, die ihre Tätgkeit nur zu gunsten der Eisenbahnbediensteten ausüben. Dazu kommen noch eine Anzahl namhafte Fachärzte, deren Dienste ebenfalls ohne Kosten für die Mitglieder geleistet werden.

Im Zusammenhang mit der Hilfskasse besteht eine Ruhegehaltskasse. Mit 70 Jahren müssen Beamte, Angestellte und Arbeiter den Dienst aufgeben, mit 65 Jahren sind sie dazu berechtigt. Sie erhalten dann ein Ruhegehalt von 1 % des Durchschnittseinkommens der letzten zehn Jahre vervielfältigt mit der Zahl ihrer Dienstjahre. Ende 1925 bezogen 8333 Mann 4 760 000 Dollar an Ruhegehalt.

Ferner besteht eine Spar- und Darlehnskasse, die eingezahlte Ersparnisse verzinst und Darlehen und Vorschüsse an ihre Mitglieder gewährt. Dadurch können die Angehörigen der Kasse ihr Ruhegehalt erhöhen, sie können Darlehen zum Bau von Wohnhäusern aufnehmen, sie können Aktien der Eisenbahngesellschaft und ihrer Tochterunternehmungen, auch gegen Te zahlungen erwerben. Ende 1925 hatte diese Kasse 68 000 M glieder, von denen fast 14 000 Pennsylvania-Aktien besaßen od noch auf sie einzahlten. Die Zahl dieser Aktien belief sich a 62 000. 1230 Mitglieder bezogen Zuschläge zum Ruhegehalt u 1,7 Mill. Dollar waren als Bauzuschüsse ausgeliehen.

Vor einigen Jahren haben die Angehörigen der Pennsylvani Eisenbahn unter Billigung der Verwaltung, aber ohne der geldliche Unterstützung einen Hilfsverein auf Gegenseitigk gegründet, der jetzt 17 000 Mitglieder hat. Er gewährt Sterl gelder, zahlt Unterstützungen bei Dienstunfähigkeit, vermitt den Ankauf von Aktien sowie von häuslichen Bedarfsgege ständen. Mit seiner Hilfe hatten bis Ende 1925 5200 Bedienst 27 000 Aktien erworben. Durch die beiden genannten Unt nehmen sind 19 000 Bedienstete in den Besitz von 89 000 Akti im Werte von 4 450 000 Dollar gelangt.

Im Kriege haben die Frauen und Töchter der Angehörigen d Pennsylvania-Eisenbahn eine Frauenhilfe gegründet, die si nach Beendigung des Krieges auf die Bedürfnisse des Friede umgestellt hat. Die Vereinigung hat 207 320 Mitglieder u hat im letzten Jahr fast 110 000 Dollar an Unterstützungen a gezahlt. Ihre Mitglieder haben dabei 27 727 Familien besuc um bei Krankheit und sonstiger Not helfend einzugreifen.

Die Verwaltung der Pennsylvania-Eisenbahn legt auch beso deren Wert darauf, die Bestrebungen der christlichen Jüngling vereine, die bei ihr seit 40 Jahren bestehen, zu fördern. Auß den genannten Einrichtungen sind noch eine ganze Anzahl Da lehns- und Baugenossenschaften vorhanden, die zwar vollständ unabhängig sind, von der Verwaltung aber tatkräftig unte stützt werden.

Zu den Wohlfahrtseinrichtungen der Pennsylvania-Eisenba gehört endlich auch die Vertretung der Bediensteten. A Streitigkeiten, die die Höhe der Löhne, die Aufrechterhaltu der Dienstzucht, die Arbeitsbedingungen betreffen, werden v Ausschüssen ausgetragen, in denen Verwaltung und Bedienste gleichmäßig vertreten sind. Kommt bei der ersten Verhandlu keine Einigung zustande, so ist eine Berufung an größere A schüsse und letzten Endes ein Vermittelungsverfahren vorg sehen, das schließlich immer zu einem befriedigenden Abschl geführt hat. Dieses Einigungsverfahren ist in den letzten se Jahren einigen Gewaltproben ausgesetzt gewesen, hat sie ab alle glücklich überstanden.

Ein Vortrag, den der Vizepräsident der Pennsylvania-Eise bahn bei einer Tagung zur Förderung der menschlichen B ziehungen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern, v anstaltet von der Industrie-Abteilung des Christlichen Jün lingsvereins, gehalten hat, läßt die Genugtuung erkennen, m der die Leitung der Pennsylvania-Eisenbahn die guten B ziehungen zwischen ihr und ihren Bediensteten begrüßt. D Folge der hier geschilderten Wohlfahrtseinrichtungen ist, d Arbeiter, die einmal in den Dienst dieser Gesellschaft eing treten sind, meist dauernd darin verbleiben; eine Ausnahm machen nur ungelernte Arbeiter, die die Arbeit bei der Eise bahn von vornherein mit der Absicht annehmen, sich na einem anderen Erwerb umzusehen. Vorarbeiter, Lokomoti führer, Zugführer, Aufsichtspersonen im Bureaudienst, die al in Amerika zu den Arbeitern gezählt werden, bleiben gewöh lich Zeit ihres Lebens im Eisenbahndienst. Monatlich scheid etwa 90 Bedienstete aus, um in den Ruhestand überzutreten, v diesen hat etwa die Hälfte eine vierzigjährige Dienstzeit hint sich und bei einem Zehntel beträgt sie sogar 50 Jahre. Die Zahlen zeigen, daß der Eisenbahndienst beliebt ist und dene die sich ihm widmen, etwas bietet. Mit besonderer Betonu hob der Vortrag auch die Tatsache hervor, daß die Arbeite wie berichtet, in erheblichem Umfang, Aktien der Eisenbah gesellschaft erwerben. Auf diese Art stellen sie nicht nur ih Arbeitskraft in den Dienst des Unternehmens, sondern sie we den auch Teilhaber; es muß ihnen also in doppelter Beziehu daran gelegen sein, daß das Unternehmen Gewinn einbring und der Arbeitnehmer kommt so in ein engeres Verhältnis zu Arbeitgeber.

— **Ausbau des Bahnnetzes in Bolivien.** Einem Aufsatz üb Bolivien im Heft 44 des „Wirtschaftsdienstes“ entnehmen w über das dortige Verkehrswesen folgendes:

Während sich nach außen hin alles auf eine Erweiterung d Grenzen und die Gewinnung des Zuganges zum Meer konze triert, ist man im Innern an einen großzügigen Ausbau des Ve kehrsnetzes gegangen. Freilich fehlen der Regierung die Mitte um den Ausbau der Eisenbahnen in dem Umfange und mit d Schnelligkeit vorzunehmen, die sie wohl wünscht. Man suc möglichst große Anleihen aufzunehmen, um die Staatseisenba nen auszubauen, gleichzeitig will man aber auch ausländisch Kapital an den bolivianischen Eisenbahnen beteiligen. So soll d Bahn von Atocha nach Villazón an die Antofagasta Railway C verkauft oder verpachtet werden, und weiter wird eine ausländ

he Gruppe an dem Bau einer neuen Bahnlinie beteiligt werden, e den großen Bogen der Oruro-La Paz-Arica-Bahn abschneiden ıd die Gebiete der reichsten Bergwerke in direkte Verbindung it der Küste bringen soll. Eine weitere Bahn zwischen La Paz ıd dem peruanischen Hafen Mollendo wird ebenfalls geplant, die eilich zum weitaus größten Teile über peruanisches Gebiet hen würde, für die Verbindung mit dem Meere für Bolivien er von großer Bedeutung deshalb ist, weil die bisherige Monostellung Aricas als Boliviens Ausfuhrhafen damit zerstört irde. Die Regierung selber konzentriert ihre Kräfte auf die llendung der Bahn, die die Landeshauptstadt Sucre mit dem dpunkt der Südbahn, Potosi, verbinden soll, wodurch Sucre ie direkte Verbindung mit dem chilenischen Hafen Antofasta erhalten würde. Der Bau der Bahn schreitet schnell fort, er 100 km Schienen sind schon gelegt und man schätzt, daß der nze Bau in reichlich einem Jahre vollendet sein wird. Mit der rchführung der genannten Pläne ist aber erst ein sehr kleiner il des Landes erschlossen.

Nur das westliche Hochland mit seinen reichen Bergwerken hat hnanschluß zum nahen Stillen Ozean oder auch durch den Anıluß an die argentinische Nordbahn nach Buenos Aires. Der rdosten hat eine Bahnverbindung durch Brasilien mit dem nazonenstrom, die jedoch nicht geeignet ist, das Land aufzuıließen; dem Südosten fehlt noch jede Verbindung. Die Durchhrung der geplanten Bahnlinien nach Paraguay könnte zur schließung dieser Landesteile viel beitragen, wodurch die nze Wirtschaft Boliviens gehoben werden würde, da die südlichen Gebiete reiche landwirtschaftliche Erträge versprechen d man auch größere Erdölvorkommen hier vermutet.

Wasserverkehr.

— Ausbau der deutschen Wasserstraßen. Der Haushaltsausıuß des Reichstages nahm kürzlich nach programmatischen klärungen des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne über Kanalpläne des Reiches die für die Reichswasserstraßenverltung im Nachtragsetat geforderten einmaligen Ausgaben an. wurden folgende größeren Beträge bewilligt: 1 Million für rbereitung des Hansakanals (vom Weser-Ems-Kanal ch Hamburg), 2 Mill. Mark als erste Rate von insgesamt Mill. Mark für Erneuerung und Instandsetzung von eräten (Baggern, Kränen usw.), 1 Mill. Mark zur Verbesseng der Hochwasserverhältnisse am Neckar, 1 Mill. Mark von sgesamt 3,8 Mill. Mark für Kanalisierung des Neckars, 4,15 Mill. rk für den Rhein-Weser-Kanal, 1 Mill. Mark für den ohenzollern-Kanal, 1 Mill. Mark für Verbesserung der derwasserstraße unterhalb Breslaus, 3 Mill. Mark für n Bau eines Staubeckens an der Glatzer Neiße bei Ottachau, 1,3 Mill. Mark für die Verbesserung der Vorflut in r unteren Oder, 17,7 Mill. Mark für Fortsetzung des Mittllandkanals, 1,1 Mill. Mark für Ausbau des Ihle-auer Kanals, 2,1 Mill. Mark für Ausbau des Oder-pree-Kanals. Auch alle übrigen im Nachtragsetat angerten Positionen für Kanalbauten fanden Genehmigung.

Damit war der Nachtragsetat des Verkehrsministeriums erligt.

— Bestrebungen zum Zusammenschluß der Elbeschiffahrtsesellschaften. Der kürzlich erfolgte Erwerb der Aktienmehrt der Vereinigten Elbeschiffahrts A.-G. durch die Neue Nordıtsche Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg ist, nach einer ldung des „Prager Tagblattes", nur als Vorläufer zu einem beschiffahrtstrust gedacht, dem bis auf eine Aktien- und eine ivatreederei sämtliche deutsche Elbeschiffahrtsgesellschaften gehören sollen. Zu diesem Zwecke ist die Errichtung einer chgesellschaft geplant, für welche die Neue Norddeutsche ıßdampfschiffahrtsgesellschaft, die Neue Deutsch-Böhmische ıßdampfschiffahrtsgesellschaft, die Vereinigte Elbeschiffırtsgesellschaft, die Schlesische Dampferkompagnie und die ederei Krümmling ihren gesamten Schiffspark zur Verfügung llen sollen. Die erzielten Gewinne sollen dann nach einem stimmten Schlüssel auf die einzelnen Gesellschaften aufgeteilt rden. Außerhalb dieser Vereinigung würden dann nur die bedampfschiffahrtsgesellschaft, die Privatreederei Behm und ves und die tschechoslowakische Dampfschiffahrtsgesellaft stehen.

— Saßnitz-Trälleborg. Auf dieser Linie sind im September 32 t Güter nach Deutschland (8247 t im September v. J.) und 119 t nach Schweden (6308 t) befördert worden. Die starke höhung der schwedischen Einfuhr ist in der Hauptsache auf fangreiche Kohlen-, Zucker- und Fruchttransporte zurückzuren. Sämtliche vier Fähren dieser Linie sind zur Zeit im rkehr, die Anzahl der täglichen Fährentouren ist am 2. Nomber auf 16 erhöht worden.

— Zunahme des Güterverkehrs in den tschechoslowakischen nauhäfen. Nach einer veröffentlichten Statistik betrug der ıschlag von Gütern im Hafen von Preßburg im Jahre 1925 447 429 t und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 27 %. Im Hafen von Komorn betrug der Umschlag im Jahre 1925 174 000 t, was einer 66prozentigen Erhöhung gegenüber dem Jahre 1924 gleichkommt. Der gesamte Umschlag erreichte im Jahre 1925 in allen tschechoslowakischen Donauhäfen 833 822 t.

— Wodurch ist die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Weltschiffahrt gewährleistet? Bei den gewaltigen Werten, die im Überseeverkehr bewegt werden, ist es nicht verwunderlich, daß frühzeitig beim Kaufmann das Bedürfnis wach wurde, über den Träger der Ware und seine Tauglichkeit genaue Kenntnis zu bekommen. Vielleicht noch größer aber war das Interesse der Versicherungsgesellschaften, sowohl was die Versicherung des Schiffes, als auch der ihm anvertrauten Ladung und Reisenden betraf. Diesem Bedürfnis kam bereits im vorletzten Jahrhundert der Londoner Kaffeehausbesitzer Edward Lloyd dadurch entgegen, daß er über alle ihm erreichbaren Schiffe mit geradezu erstaunlicher Verläßlichkeit und Vollständigkeit Register führte, in denen alles für den Reeder, Schiffbauer, Verfrachter und Versicherer Wissenswerte zu finden war. Wer Schiffe suchte oder welche angeboten bekam, wer neue Schiffe anzumelden oder zu empfehlen hatte, wer bei Fracht- und Versicherungsabschlüssen die Angebote prüfen wollte, — alle kamen sie bei Lloyds zusammen, wo sie sich Gewißheit über ihre Geschäftsbasis verschafften und wo sich dadurch täglich das Informationsmaterial vermehrte. Aus diesen Anfängen heraus erstanden dann die sogenannten Klassifikationsinstitute, welche heute zwar immer noch Privatunternehmungen sind, aber doch einen fast vollkommen behördlichen Charakter erhielten und mit den Staatsbehörden Hand in Hand arbeiten. Ihre Bedeutung ist heute so umfassend, daß wir uns ohne ihr Bestehen einen geregelten Schifffahrtsbetrieb überhaupt nicht mehr denken können. Der Tätigkeitsbereich der Klassifikationsbehörden ist heute ein sehr viel weitergehender als früher und ist keineswegs auf reine Register- und Auskunftstätigkeit beschränkt. Jedes größere Seeschiff, das heute für eine Versicherung in Frage kommen oder das Vertrauen des Handels beanspruchen will, muß der Bauaufsicht eines allgemein anerkannten Klassifikationsinstituts unterstanden haben, muß entsprechend seiner Bauart und Stärke eine bestimmte „Klasse" besitzen, auf Grund der ohne weiteres seine einwandfreie Tauglichkeit feststeht. Solcher anerkannter Klassifikationsbehörden gibt es heute mehrere: das älteste ist der englische Lloyd (genauer das „Lloyds Register of British and foreign Shipping"), der seinen Namen von jenem Kaffeehausbesitzer entlehnt hat; nach ihm kommt zeitlich das französische „Bureau Véritas" und der „Germanische Lloyd", dann die „Norske Veritas" und schließlich noch die „British Corporation". Außerdem besitzt Amerika noch ein eigenes, allgemein anerkanntes Klassifikationsinstitut. Die beiden bedeutendsten sind heute der englische und germanische Lloyd. Aus dem ursprünglichen Arbeitsbereich der rein statistischen und Auskunftstätigkeit hat sich eine Fülle neuer Aufgaben und Befugnisse entwickelt, sobald man nur erst daran ging, die an diesen Stellen zusammenströmenden reichen Erfahrungen praktisch zu verwerten, indem man aus ihnen Vorschriften für die konstruktive Durchbildung der Schiffe und für die Bemessung der Materialstärken herauskristallisierte. So entstanden für die verschiedensten Arten und Größen von Schiffen Normen der einzelnen konstruktiven Teile, denen beim Bau zu entsprechen ist, wenn das Schiff die gewünschte „Klasse" erhalten soll.

Die Art und Weise, wie heute der Praxis die erforderlichen Materialstärken in Form von Listen an Hand gegeben werden, ist bei den einzelnen Instituten verschieden, aber bei allen verhältnismäßig gleich einfach. Auf Grund bestimmter Leitzahlen, deren erste der Germanische Lloyd z. B. aus der Summe des halben Umfangs $\frac{U}{2}$ und der halben Breite $\frac{B}{2}$ des Schiffes errechnet (vergl. vorstehende Skizze) und die man als Quernummer bezeichnet, kann man ohne weiteres die Materialstärken sämtlicher Querverbände ablesen; aus einer weiteren Leitzahl, dem Produkt von Quernummer und Schiffslänge, die man mit Längsnummer bezeichnet, ist mühelos die Materialstärke sämtlicher Längsverbände festzustellen. Eine weitere Leitzahl

regelt schließlich die Anzahl und die Materialstärke der Stahldecks.

In der Praxis spielt sich der Bau eines Schiffes so ab, daß der Reeder seiner Bauwerft eine bestimmte „Klasse“ der von ihm gewünschten Klassifikationsbehörde vorschreibt. Die Werft fertigt dann eine Bauzeichnung mit den Angaben über vorgeschriebene Materialstärken an und läßt sie von dem betreffenden Klassifikationsinstitut genehmigen. Durch sogenannte „Experten“, die es in allen Schiffahrts- und Werftbezirken unterhält, überwacht dann das Institut den Bau des Schiffes selbst, und zwar sowohl hinsichtlich der Güte des verwendeten Materials, wie bezüglich der Übereinstimmung zwischen genehmigten und eingebauten Konstruktionsstärken. Jedes Schiff erhält über seine Baueigenschaften schließlich eine Bescheinigung, die seine „Klasse“ ausweist und die sich stets an Bord befinden muß. Dieselbe Baubeaufsichtigung wie beim Bau tritt bei großen Ausbesserungen, z. B. nach Schiffsunfällen, ein, und das Schiff bekommt erst dann seine „Klasse“ wieder, wenn es in der verlangten Güte wieder hergestellt ist. Die höchste Klasse, die ein Schiff in atlantischer Fahrt bekommen kann, hat ein besonderes Zeichen mit einer 4 darin; unnötig zu erwähnen, daß die überseeischen Dampfer unserer deutschen Gesellschaften alle unter diesem Zeichen fahren. Hat das Schiff Eisverstärkungen, so wird dies durch ein E., hat es Schotteneinteilung, durch ein Kreuz gekennzeichnet. Die Zahl 4 im Klassenzeichen hat den Sinn, daß das Schiff alle 4 Jahre seine „Klasse“ erneuern muß. Es wird dann kurze Zeit aus dem Dienst gezogen und den Gutachtern der Klassifikationsbehörde zur Besichtigung zur Verfügung gestellt. In eingehender Prüfung wird die Vollwertigkeit des Schiffes in allen seinen Teilen erneut fest- bzw. durch Anordnung von Ausbesserungen wieder hergestellt. Bei einem älteren Schiff kann eine solche Klassifizierung den Reeder vor die Entscheidung stellen, ob er das Geld für die vom Klassifikationsinstitut verlangten Ausbesserungen noch aufwenden oder es für Zwecke verkaufen oder verwenden soll, die keine solch hohen Anforderungen notwendig machen. Für bestimmte Fahrtbereiche, z. B. Mittelmeerfahrt, große Küstenfahrt, kleine Küstenfahrt, bestehen nämlich erleichterte Klassifikationsbedingungen.

Wir sehen, das Klassifikationswesen bildet heute die Grundlage für eine vertrauenswürdige Schiffahrt. Hand in Hand mit der Seeberufsgenossenschaft (Sitz Hamburg), die in der Entwicklung der Sicherheitseinrichtungen und Unfallverhütungsvorschriften vorbildliche Arbeit geleistet hat, hat für die deutsche Schiffahrt der Germanische Lloyd (Sitz Berlin) die Grundlagen jener Zuverlässigkeit des nautischen und technischen Betriebs entwickeln helfen, die vor dem Kriege den deutschen Schiffen internationale Beliebtheit verschaffte und die heute wieder ein Hauptaktivum unserer maritimen Bedeutung ist.

Dr. Botsch.

Kraftwagenverkehr.

— Der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland. Nach der alljährlich am 1. Juli stattfindenden Zählung im Deutschen Reich ist die Zahl der Kraftfahrzeuge von 425 790 in 1925 auf 544 894, also um rund 25 % gestiegen. An erster Stelle stehen die Großkrafträder mit 236 387 (1925: 161 508), dann folgen Personenkraftwagen mit 206 456 (1925: 174 665), in dieser Zahl sind 20 392 (13 794) Droschken und Omnibusse im öffentlichen Verkehr enthalten. Lastkraftwagen waren am Stichtage 90 019 (80 363), Zugmaschinen 10 263 (7731) und Feuerlöschwagen und Straßenreinigungsmaschinen 1769 (1523) vorhanden.

Rechtspflege.

— Grobe Fahrlässigkeit in der Durchführung des Ermittlungsverfahrens nach Trennung des Frachtgutes von den Begleitpapieren begründet grobes Verschulden der Eisenbahn. (Entscheidung des Obersten Gerichtshofes in Wien.)

Die Speditionsfirma M. u. Co. gab am 16. Januar 1920 einen Wagen mit 90 Kisten Tafelglas an die Firma S. in Triest auf. Diese Sendung kam infolge Trennung der Begleitpapiere von der Fracht in der Bestimmungsstation nicht an. Der Wagen Tafelglas wurde am 12. Juli 1920 in Villach bahnamtlich veräußert. Die Lieferfrist lief am 6. April 1920 ab; die Reklamation erfolgte erst am 1. Juli 1921.

Das Prozeßgericht erster Instanz gab dem auf Schadenersatz gerichteten Klagebegehren der Firma M. u. Co. statt und führte aus, daß die Trennung der Begleitpapiere vom Gute häufig vorkommt und an und für sich unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht von Belang sei. Wohl aber liege in der Art der Durchführung des Ermittlungsverfahrens (keine Verständigung der Verladestation, sondern der Ausgleichstelle; fälschliche Angabe der Verladestation in der an die Ausgleichstelle gerichteten Überzähligmeldung usw.) ein grobes Verschulden der Eisenbahn. Die Einrede der Verjährung sei aber gegenstandslos.

Das Berufungsgericht wies die Klage ab.

Aus den Entscheidungsgründen: Der Schaden ist durch Tre
nung der Begleitpapiere von der Fracht entstanden. In diese
Umstande ist aber im vorliegenden Falle eine grobe Fahrlässi
keit der Bahnorgane nicht zu erblicken, weil keinerlei Umstän
behauptet und bewiesen wurden, daß die Trennung durch ei
fahrlässiges Verhalten der Bahnorgane herbeigeführt word
sei. Irrig ist es daher, wenn das Prozeßgericht die Schadene
satzpflicht der Beklagten deshalb für begründet hält, weil
annimmt, daß in der Art und Weise, wie das Ermittlungsve
fahren durchgeführt wurde, eine grobe Fahrlässigkeit gelegen s
Denn der Schaden ist, wie schon hervorgehoben, durch die Tre
nung der Begleitpapiere von der Fracht, nicht aber durch fah
lässige Durchführung des Ermittlungsverfahrens entstande
Das Ermittlungsverfahren hätte vielmehr dazu dienen sollen, d
bereits entstandenen Schaden wieder zu beseitigen. Die Haftu
im Sinne des Art. 41 besteht nur dann, wenn der Schaden dur
Arglist oder durch grobe Fahrlässigkeit der Bahn entsta
den ist. Da nun eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn nicht vo
liegt, daher nach Art. 45 Intern. Übereinkommens die einjähri
Verjährungsfrist zu gelten hat, ist die Einwendung der Verjä
rung von der Beklagten mit Recht erhoben worden und d
Schadenersatzanspruch der Klägerin als verjährt anzusehen.

Der Oberste Gerichtshof gab der Revision der Klägerin Fol
und stellte das erstgerichtliche Urteil wieder her.

Aus den Entscheidungsgründen: Das Berufung
gericht geht von einer auf unrichtiger Beurteilung des Wor
„entstanden“ beruhenden Auslegung aus, die weder dem Eise
bahnfrachtrechte noch den Grundsätzen des Handelsrechtes u
des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches über Treu und Gla
ben und die Redlichkeit des Verkehrs entspricht. Es ist allg
mein anerkannt, daß außer den in der Verkehrsordnung und i
Internationalen Übereinkommen a) über Verlust, Minderung, B
schädigung des Gutes und b) über Versäumung der Liefe
frist besonders geregelten Schadensfällen jede andere wie imm
geartete Verletzung der Vertragspflicht der Eisenbahn als Ha
tungsursache in Betracht kommt. Daß nun die Eisenbahn in de
Augenblicke, als sie die Trennung des Frachtgutes von den B
gleitpapieren wahrnimmt, ihrer Vertragspflichten nicht ledig i
ist wohl zweifellos. Diese Tatsache der Trennung ist ein Erei
nis, wovon nach dem Gesetze vermutet wird, daß es durch Ve
letzung der Vertragspflicht der Eisenbahn herbeigeführt wur
Die Wahrnehmung der Trennung führte der Eisenbahn nur v
Augen, daß, wenn dieser Zustand nicht behoben wird — und B
hebbarkeit ist, solange die Sache nicht untergegangen ist, anz
nehmen — der Schadensfall des Verlustes des Frachtgutes i
Sinne des Gesetzes eintreten kann. Demgegenüber ist es eine d
wirklichen Verhältnisse des Lebens ganz außer acht lassen
Annahme, daß der Schaden bloß entstanden sei durch die Tre
nung der Begleitpapiere von der Fracht. Die Trennung d
Fracht von den Begleitpapieren ist vollkommen unschädli
wenn trotzdem die Bestimmung des Frachtgutes bekannt ist od
durch Nachforschungen wieder ermittelt werden kann. Die R
visionsbeantwortung tritt für die Billigung der berufsgeric
lichen Meinung ein, indem sie darauf hinweist, daß auch bei vo
ständig ordnungsmäßiger Durchführung des Ermittlungsverfa
rens erfahrungsgemäß nicht die Gewißheit besteht, daß
Wiedervereinigung von Gut und Papier erfolge. Deshalb kön
das Ermittlungsverfahren niemals Schadensursache sein. Dur
dieses soll eine lediglich schon bestehende Schadensursache
ihren Wirkungen allenfalls behoben oder gemildert werd
Diese Ausführungen sind nicht überzeugend, wenn auch
Möglichkeit zugegeben ist, daß trotz eines nach Trennung d
Gutes von den Begleiturkunden ganz vorschriftsgemäß und so
fältig durchgeführten Ermittlungsverfahrens der Eisenbahn
Erfüllung des Frachtvertrages wegen Verlustes (Nichtauffi
barkeit) des Frachtgutes nicht möglich sein kann. Aber gera
deshalb, weil das Ermittlungsverfahren geeignet und bestim
ist, einem Ereignisse die Schadenswirkung zu benehmen, m
der ursächliche Zusammenhang zwischen grober Fahrlässigk
in der Durchführung des Ermittlungsverfahrens und der Nic
auffindung der Bestimmung des Frachtgutes bejaht werden, we
unter den gegebenen Umständen nicht unwahrscheinlich ist, d
bei sorgfältiger Nachforschung die Erfüllung des Frachtv
trages geschehen konnte. Ein objektives Hindernis des Erfolg
ist nicht einmal behauptet. Die Nachsuchepflicht ist eine u
mittelbar aus dem Frachtvertrag sich ergebende Pflicht d
Eisenbahn; ihre Vernachlässigung ist daher bei richtiger rec
licher Beurteilung des vorliegenden Falles mit der aus d
Nichterfüllung des Frachtvertrages entspringenden Schädigu
im ursächlichen Zusammenhange. Die Einwendung der beklagt
Partei, daß die Vorschriften für das Ermittlungsverfahren r
interner Natur seien und Verbindlichkeiten gegenüber den Ba
benützern“ nicht erzeugen könnten, ist nicht erheblich; de
wie dargetan, besteht abgesehen von Dienstesvorschriften ü
das Ermittlungsverfahren nach dem Frachtvertrage selbst für
Bahn die Pflicht, beim Fehlen der Begleitpapiere mit aller So
falt nach dem Herkommen des Frachtgutes und seiner Besti

ung zu forschen, damit sie den Frachtvertrag erfüllen kann. as wegen Fehlens seiner Begleitpapiere als verloren oder überihlig geltende Frachtgut geht nicht sofort in die unbedingte Gealt der Bahn über, sondern selbst nach Empfangnahme der Enthädigung für das „in Verlust geratene Gut" durch den Enthädigungsberechtigten erst noch bedingt (vgl. Art. 36 I.Ü.). a sonach die erste gerichtliche Annahme groben Verschuldens ɪr Eisenbahn zu billigen ist und da die Reklamation am 1. Juli ɪ21 erfolgt ist, wurde die Einwendung der Verjährung nach rt. 44, Abs. 2, Z. 1, und 45, Abs. 1 Intern. Übereinkommens vom rozeßrichter mit Recht zurückgewiesen, dagegen war die beɪfungsgerichtliche Abweisung aus dem Grunde der Verjährung cht gerechtfertigt.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1243 u. 1253.)

— Konjunktur und Eisenbahn-Güterverkehr. Von Dr. P. rebs. Sonderheft der Zeitschrift „Technik und Wirtschaft". Berlin 1926, Verlag des Vereines deutscher Ingenieure, G. m. H. VI/66 S. 4°. Preis 4 RM.

Es liegt nicht bloß im normalen Fortgange der geistigen Entickelung, geschweige denn im bloßen Zufall, daß das Erforhen von Problemen, die man früher vielfach auf sich beruhen ɪß, heute immer allgemeiner wird. In einer seit 100 Jahren eichmäßig weiterschreitenden Kultur, die als gemeinsames und ɪverwüstliches Gut aller Völker angesehen wurde, konnte man ch das gesättigte Vertrauen „es ist so" eher leisten, als in ɪer Zeit, deren Verwirrung die Frage nach dem Woher und die ɪtsprechende Frage nach dem Wohin stets dringlicher macht. ɪer diese Fragen sind leichter gestellt als beantwortet, weil, weiter sie im Ergründen der Ursachen zurückgehen, um so ɪniger eine erschöpfende Lösung wahrscheinlich wird. Da ist denn schon etwas wert, nicht von vornherein vor der Unmögɪhkeit zu kapitulieren, sondern wenigstens erst einmal die ɪthode zu suchen, mit der man der Erkenntnis näher kommen ɪnn, und das gilt namentlich auch von der Aufgabe, die sich r Verfasser der vorliegenden Schrift gestellt hat: die unabhbare Konjunktur in die Kurve der Statistik zu fassen. Das ɪternehmen ist an sich nicht neu. Aber die bisherigen Verche werden in bedeutsamer Weise ergänzt, namentlich daɪrch, daß der Verfasser seine Ergebnisse mit besonderer Gründɪhkeit an dem wichtigsten Ergebnis der volkswirtschaftlichen ɪfahrung, an dem Güterverkehr der Eisenbahnen mißt.

In theoretischer Anlehnung an das von Spiethoff im „Handɪrterbuch der Staatswissenschaften" (4. Aufl.) aufgestellte ɪstem der Wellenbewegung der Wirtschaft wird praktisch ein ɪrfahren zugrunde gelegt, das die amerikanische Harvardɪiversität seit Jahren bei der Beobachtung gerade der deutɪhen Konjunktur befolgt, und das neben der lang verlaufenden ɪwegung der Grundanschauungen und den in dieser liegenden ɪgelmäßigen Jahresschwankungen des Verkehrs noch die beiden ɪglichkeiten des reinen Zufalls — dessen Wirkungen als unɪheblich gelten — und der vom Verfasser so genannten reinen ɪnjunktur unterscheidet, d. h. der Wellenbewegung (oder des ɪeislaufs) des Geschäftes an sich. Daß, wie der Verfasser anɪbt, die Konjunkturforschung des Statistischen Reichsamts dem ɪterial der Harvard-Universität nicht denselben Wert zuɪkennt wie er selbst, macht wenig aus bei einem Stoffe, der ɪch so im unklaren liegt wie dieser. Denn von einer Gewißɪit oder gar mathematischen Sicherheit ist auf diesem Gebiete ɪerhaupt noch nicht die Rede. Schon den Weg zu suchen ist ɪ Verdienst, das dem Verfasser angesichts des Ernstes seiner ɪbeit ohne weiteres bestätigt werden muß. Es kommt deshalb ɪch nicht darauf an, ob man mit allem, was er aus den Kurven ɪtnimmt, im einzelnen einverstanden ist. So kann z. B. bezweiɪlt werden, ob das auch von ihm befolgte Vorgehen, die Wechselɪmpelsteuer zum wesentlichen Anhaltspunkte der Umsatzbeweɪng gegenüber der Preisbewegung zu nehmen, genügend einɪutig sei, weil ja doch, ganz abgesehen von der Verkehrsmenge, ɪ sich dem Wechselumlauf entzieht, schon der Wechsel selbst ɪmerhin ein Stück Preisbewegung in sich trägt; und eine ɪhezu gleiche Bewegung dieser Steuer in Millionen Mark einerɪits und in Pfennig je Kopf der Bevölkerung andrerseits scheint ɪer eine ziemlich gleichmäßige Entwickelung der Verkehrs- und r Bevölkerungszunahme zu ergeben als ein „Übertönen" der ɪsten. Indessen sind alle solche Zweifel im jetzigen Stande der ɪche mehr oder weniger unerheblich gegenüber dem Erfolge, ɪß zunächst ein aussichtsreicher Weg eingeschlagen wird. Und ɪs scheint in der Tat der Fall zu sein. Schon das Beispiel der ɪn der Harvard-Universität angegebenen und vom Verfasser ɪiter geprüften „Idealkurve" — genauer: der in gewisser ɪgelmäßigkeit nach- und durcheinander folgenden Kurven der ɪei Märkte der Spekulation, des Geschäfts und des Geldes — ɪigt, wie mancher Aufschluß auf dem gezeichneten Wege noch ɪrmutet werden darf.

Neben den bekannten neueren Untersuchungen Tecklenɪrgs wird auch die Schrift des früheren Ministerialdirektors Offenberg über den Konjunktursturz von 1907 angeführt. Im damaligen Einzelfalle ist Offenberg freilich insofern gründlicher zu Werke gegangen, als er nicht nur die Wirkungen, die jene Krise auf die Eisenbahnfinanzen ausgeübt hat, sondern auch ihre Ursachen erörtert, und soweit folgt ihm der Verfasser nicht; er beschränkt sich auf die Ordnung der Symptome. Aber das ist hier kein Mangel. Das Unternehmen ist natürlich auch einem Kopfe wie Offenberg nicht restlos gelungen, weil die wirkliche Ursache bei solchen Vorgängen nicht nur, wie der Verfasser sagt, „kaum jemals", sondern niemals ganz klargestellt werden kann. Namentlich in der Allgemeinheit, die der Verfasser zum Vorwurfe nimmt, handelt es sich zunächst darum, auf dem Wege der Methode die Richtung zur Ursache zu finden, und daß die Ursache nicht völlig klar wird, hindert nicht, ihr so nahe wie möglich zu kommen. Sonst müßte z. B. die ganze Philosophie in den Papierkorb wandern, und welch großes Gebiet hat diese sich doch trotz der offenbaren Unerreichbarkeit ihres letzten Zieles erobert! Darum kann allen denen, die es wenigstens beginnen, den Pfad zur Ursache einzuschlagen, im allgemeinen Interesse das Weiterschreiten nur gewünscht werden. Nebenbei wird allerdings auch der Verfasser wohl erkennen, daß die Konstruktion der Kurven heute mehr als früher durch ein eigenartiges Korrelat, nicht durch den reinen Zufall, sondern durch die dauernde Gefahr des — sozusagen — Schwankens der Masseninintelligenz beeinflußt wird. Der „Rhythmus im Wirtschaftsleben" kann danach auch einmal anders ausschlagen, als eine rein wissenschaftliche Vermutung voraussetzen mag.

Der Vergleich der allgemeinen Kurven mit denen des Eisenbahn-Güterverkehrs kann hier begreiflicher Weise nicht im einzelnen behandelt werden. 62 Diagramme und viele erklärende Zahlenangaben bringt die Schrift. Sie wird nicht nur der allgemeinen Volkswirtschaftslehre, sondern besonders auch der Wissenschaft des Eisenbahnfachs willkommen sein. v. K.

— Neuerscheinungen auf dem Gebiete der Brennstoffwirtschaft.

1. Verwertung der Brennstoffe auf Grund moderner Kohlenforschung. Von Ing. E. Remenovsky. Verlag Urban & Schwarzenberg, Wien u. Berlin 1926. Geh. 10,50 *M*, geb. 12 *M*.

Das Buch hält nicht, was der Titel verspricht. Die ersten vier Abschnitte, die etwa ein Drittel des Buches ausmachen, behandeln die brennstoff-technischen Grundlagen: die allgemeinen, die chemischen und physikalischen Eigenschaften der Brennstoffe, ihre Untersuchung und die Anpassung der Feuerungsanlagen an die Eigenart der Brennstoffe. Die Behandlung dieses Gebietes ist nicht erschöpfend, zum Teil unklar und zum Teil auch nicht richtig in den Zusammenhängen gesehen. Überholte Bezeichnungen und Begriffe tauchen hier wieder auf; die neuesten industriellen und wissenschaftlichen Fortschritte sind nicht genügend berücksichtigt.

In dem übrigen Teil des Buches sind Analysen europäischer Kohlen zusammengestellt und durch wissenschaftliche und statistische Angaben ergänzt. Leider sind diese Angaben nur zum Teil bis auf die letzte Zeit fortgeführt, wie es z. B. in dem kürzlich veröffentlichten statistischen Bericht des Deutschen Reichskohlenrates in vorbildlicher Weise geschehen ist. Gerade für die krisenhaften Nachkriegsjahre kann ferner eine Erläuterung der Schwankungen hinsichtlich Förderung, Verbrauch, Preisgestaltung usw. nicht entbehrt werden, wenn die Statistik Leben gewinnen soll. Diese fehlt hier. Der Wert des vorliegenden Buches muß im wesentlichen in der Zusammenstellung der Analysen der verschiedenen Kohlenvorkommen gesehen werden.

2. Einführung in die Chemie und Technologie der Brennstoffe. Von Dr. E. Börnstein. Verlag Knapp, Halle 1926. Geh. 6,30 *M*, geb. 7,80.

Dieses kleine Werk erfüllt mit gutem Erfolge die gestellte Aufgabe, nicht als Lehrbuch, sondern als allgemein verständliche Anleitung, die Kenntnis der Brennstoffe und der wesentlichen aus ihnen zu gewinnenden Stoffe zu vermitteln und weiterhin die Grundlage für eingehenderes Selbststudium zu geben. Nicht nur der gebildete Laie, sondern auch der Ingenieur, der den mehr chemischen Fragen etwas ferner steht, wird es begrüßen, sich hier über die Entstehung und die Eigenschaften der verschiedenen Brennstoffe zu unterrichten, und zwar sowohl der festen (Holz, Torf, Braun- und Steinkohle), wie der flüssigen (Erdöl, Teere verschiedener Herkunft) und der natürlichen und aus den festen Brennstoffen erzeugten Gase.

Für zahlreiche Erzeugnisse, die z. B. bei Tarif- und Verkehrsfragen zu behandeln sind, kann das Buch zum Nachschlagen des technologischen Zusammenhanges benutzt werden. Auch die technische Seite, besonders hinsichtlich der praktischen Verwendung der besprochenen Stoffe, ist klar dargestellt. An einigen Stellen könnte man eine umfassendere — wenn auch nur grundsätzliche — Darstellung der verschiedenen in Frage kommenden Verfahren wünschen (z. B. bei den Feuerungsarten,

Meßeinrichtungen). Das ist aber unwesentlich. Vielmehr kann das Buch für den gedachten Zweck warm empfohlen werden.

3. Braunkohle und ihre chemische Veredelung. Von Dr. A. Fürth. Band I der Sammlung: „Fortschritte der chemischen Technologie in Einzeldarstellungen." Herausg. Prof. Rassow, Leipzig. Verlag Theodor Steinkopf, Dresden und Leipzig 1926. Geh. 7 ℳ, geb. 8,20 ℳ.

Der besonders im Vergleich mit den Steinkohlenvorkommen nur beschränkte Braunkohlenvorrat Deutschlands wird bereits heute in gewissem Umfange nicht als Brennstoff, sondern als Rohstoff für chemische Auswertung behandelt. Eine stärkere Entwicklung in diesem Sinne liegt im Interesse der Volkswirtschaft (Gewinnung wertvoller Bestandteile der Braunkohle, wie Benzin, Öle, Paraffin u. a.). Von diesem Gesichtspunkte aus muß das vorliegende Buch gewertet werden. Nach einer Einleitung über den wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Stand der Braunkohlenverarbeitung werden in zusammengedrängter Form im wesentlichen an Hand der Patent-Literatur die neuesten Bestrebungen auf dem Gebiete der Schwelung und Vergasung der Braunkohle sowie der Aufarbeitung der hierbei entstehenden festen, flüssigen und gasigen Erzeugnisse behandelt. Für den Fachmann, der sich mit diesen Fragen zu befassen hat (bekanntlich wird auch das Eisenbahnwesen hiervon berührt), bietet das Buch eine wertvolle Handhabe, um die verschiedenen, teils schon praktisch erprobten, teils vorgeschlagenen Neuerungen in technischem und wirtschaftlichem Zusammenhang zu sehen, ihre Bedeutung im Rahmen des Ganzen zu würdigen und sie für eingehenderes Studium rasch zu finden. Gerade in Anbetracht der zahlreichen Einzelveröffentlichungen und der Patentanmeldungen auf diesem Gebiete, das sich in lebhafter Entwicklung befindet, ist das besprochene Buch lebhaft zu begrüßen. Dr. Landsberg.

— **Fortschritte der Abwasserreinigung.** Von Dr.-Ing. K. I[…]hoff. Mit 98 Abbildungen. Zweite Auflage. 1926. Carl He[…]manns Verlag, Berlin W 8. Geb. 3 M.

Die Abwasserwissenschaft, die nach dem Kriege mehrere Jah[…] geruht hatte, hat sich in letzter Zeit rasch weiterentwick[…] Diesen Fortschritten trägt das vorliegende Buch Rechnung, d[…] nach 1½ Jahren bereits in zweiter Auflage erscheint. Die zwei[…] Auflage ist daher erweitert, 30 neue Bilder sind hinzugekomm[…] Da die Abwasserreinigung auch vielfach in der Eisenbahnve[…] waltung von Bedeutung ist, kann das vortreffliche Buch, d[…] vieljährige Erfahrungen zur Grundlage hat, bestens empfohl[…] werden. W.

— **Einst und jetzt auf Stephenson's Spur.** Poesie und Pro[…] zur Jahrhundertfeier der ersten Eisenbahn der Welt Stockto[…] Darlington 1825—1925. Von Ing. Dr. Walter Strauß. M[…] 23 Originalzeichnungen von Josef Danilowatz und einem Bi[…] des Verfassers. Hannover 1926. Göhmannsche Buchdrucke[…] und Verlagsanstalt. XXIV, 760. Preis geb. 6 M.

Das vorliegende Büchlein soll eine Reihe eisenbahntechnisch[…] Schriften einleiten, die den Hauptgedanken des großen Werk[…] „Von eisernen Pferden und Pfaden" des Verfassers weiter a[…] führen sollen, nämlich die Schönheiten der Eisenbahn, wie sie […] der Wirklichkeit, in Malerei und Dichtkunst sich darstellen, […] Hand der historischen Entwicklung zu zeigen. Die erste dies[…] Schriften ist der Lokomotive und ihrem Werdegang gewidm[…] vor allem den Vorläufern Stephensons, ihm selbst und sein[…] Wirken. Die farbigen Kohlezeichnungen des Malers Danilowa[…] erfreuen in ihrer Schönheit und technischen Richtigkeit d[…] Leser ebenso wie die zahlreichen poetischen Zitate. Das am[…]sante Büchlein kann nicht nur dem Eisenbahner, sondern jed[…] Gebildeten als unterhaltende Lektüre empfohlen werden, zum[…] der Verlag für eine gute Ausstattung gesorgt hat. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken Oppenau-Bad Peterstal und Titisee-Seebrugg sind den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Karlsruhe und die Teilstrecke Michendorf-Großbeeren den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Berlin zugerechnet worden.

Wechsel in der Betriebsführung.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben am 31. Oktober 1926 den Betrieb der eingleisigen Strecke Strem-Güssing mit den Stationen Strem, Urbersdorf, Güssing übernommen. Eigentümerin dieser Lokalbahn ist die Körmend-Ném[…]tujvárer Lokalbahn A. G., Budapest. Die Betriebslänge beträ[…] 10 km 675 m. Als Übergangsbahnhof von der MAV. auf d[…] Österreichischen Bundesbahnen wurde der Bahnhof Strem b[…]stimmt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind e[…]lassen worden:

Nr. IV 212 vom 23. November 1926 an die Mitglieder des Güte[…]verkehrsausschusses, betreffend gleichmäßige Behandlung v[…] Ersatzansprüchen bei beschädigten Eiersendungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Tfv. 1 b. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, gültig vom 1. August 1925.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 erhält die Ziff. 5 der Tarifstelle „Salze" der Klasse F folgende geänderte Fassung: „5. Abfallglaubersalz (Abfallnatriumsulfat), wasserhaltig, der Chromsäuregewinnung."

Berlin, den 27. November 1926. (1271)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil II.

Im Tarif, Teil II, sind mit sofortiger Gültigkeit folgende Ergänzungen durchzuführen:

Seite 5: Nach Duisburg West ist einzuschalten „Duisburg-Hochfeld Nord (47) (49)" mit den gleichen Entfernungen wie Duisburg-Hochfeld Süd.

Seite 31: Bei Anmerkung (49) ist nach „Zu Duisburg West" einzufügen „und Duisburg-Hochfeld Nord".

München, den 23. November 1926. (1251)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 werden die Besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif im Reichsbahn-Gütertarif, Heft A, unter Abschnitt C, Ziffer 6 hinsichtlich des Verkehrs der deutsch-tschechoslowakischen Grenzstationen usw. ergänzt.

Berlin, den 23. November 1926. (1242)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt.)

Mit Ablauf des 31. Januar 1927 wird der Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 aufgehoben.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 23. November 1926. (1247)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Die durch Tarif- und Verkehrsanzeiger lfd. Nr. 1645 vom 25. Oktober 1926 ausgesprochene Aufhebung bestimmter Abteilungen des Tarifs tritt erst mit Ablauf des 31. Dezember 1926 in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 23. November 1926. (1243)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Au[…]nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 2. Dezember 19[…] wird in dem Geltungsbereich des A[…]nahmetarifs 10a unter den Kanalstation[…] nachgetragen: Wilhelmshaven und W[…]helmshaven Industriehafen Zu 110.

Berlin, den 26. November 1926. (127[…]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. Dezember 19[…] Einführung eines Ausnahmetarifs f[…] Kupfervitriol zur Ausfuhr über See na[…] außerdeutschen Ländern. Näheres dur[…] Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 25. November 1926. (126[…]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 197. Deutsch- und litauisch-rus[…]scher Gütertarif.

Bei der Tarif-Nr. 120/8 „Ölsamen usw[…] werden die Tarifsätze für die litauisc[…] Transitstrecke von 0,52 und 0,46 Doll[…] in 0,32 und 0,28 Dollar geändert. D[…] Änderung tritt mit dem 1. Dezember 19[…] in Kraft. (127[…]

Königsberg (Pr.), den 25 November 19[…]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.)

Deutsch-italienischer Güterverkehr über ...lle, Pino, Chiasso, Brennero und Tar-...o. Direkter Tarif vom 16. August 1926, Teil V.

Im Teil V sind folgende Änderungen ...chzuführen:

Auf Seite 4 letzte Zeile ist die Seitenzahl von „274" zu berichtigen in „309".

Im Stationsverzeichnis sind folgende Stationsnamen abzuändern:
Bagni in „Bagni Albule",
Cervignano del Friuli in „Cervignano del Friuli Grado",
Ronchi Staranzano in „Ronchi dei Legionari Sud",
Sambenedetto del Tronto in „San Benedetto del Tronto",
Potenza Picena in „Potenza Picena Montelupone",
Venetico Spadafora in „Venetico",
Pieve Monsummano in „Pieve a Nievole Monsummano".

Ferner ist auf Seite 28 zu streichen mit allen Angaben die Station Ponte S. Giovanni und auf Seite 26 zwischen Perugia und Pesaro nachzutragen „Perugia Scalo Ponte S. Giovanni" mit den Entfernungen von Ponte S. Giovanni.

Bei folgenden Stationsnamen ist wegen Aufgabe des amtlichen Rollfuhrdienstes der Stern (*) zu streichen:

Caserta,	Lioni,
Cassine,	Molâ di Bari,
Civita Castellana,	Nicastro,
Codogno,	Ristagno.
Fasano,	

Bei folgenden Stationsnamen ist wegen Einrichtung des amtlichen Rollfuhrdienstes der Stern (*) anzubringen:

Canicatti,	Lentini,
Castelnuovo Vallo,	Molfetta,
Cesenatico,	Monza,
Civitavecchia,	Saliceto.
Gioia del Colle,	

Auf Seite 17 ist bei Station Fontana Liri die Anmerkungszahl (²) zu berichtigen in (²⁸).

Auf Seite 7 bei Station Aidussina und auf Seite 12 bei Station Canale d' Isonzo ist die Anmerkungszahl (⁷⁸) zu streichen.

Auf Seite 53 ist die Anmerkung Nr. 115 der erste Absatz zu streichen.

Auf Seite 39 erhält die Anmerkung Nr. 9 (gültig für Station Bologna Centrale) folgende Fassung:
„Nur für Eilgutsendungen (einschließlich Fahrzeuge), die keiner zollamtlichen Behandlung mehr unterliegen."

Auf Seite 10 ist bei Station Bologna Smistamento die Anmerkungszahl (¹⁸) zu ändern in „(⁷¹)" und auf Seite 43 folgende neue Anmerkung (⁷¹) nachzutragen:
a) italienischer Text: „Limitatamente, per la grande velocità, ai trasporti vincolati a dogana."
b) deutscher Text: „Nur für Eilgutsendungen, die der zollamtlichen Behandlung unterliegen."

Auf Seite 41 hat bei Anmerkung Nr. 8 der Firmenname zu lauten: „Società Anonima Cantieri Navali Francesco Tosi."

Auf Seite 47 und 48 ist der Stationsname S. Limbania Magazzini Doria zu ändern in „S. Limbania Magazzini Ferroviari".

Auf Seite 117 ist im Verzeichnis der Seehäfen bei Vado das Anmerkungszeichen „*)" durch „**)" zu ersetzen und am Schluß der Seite als neue Fußnote nachzutragen:

„**) Nur zugelassen für Sendungen von:
Terpentinöl, künstliches und Benzin der Serie I,
Petroleum, Mineralölen, Rückständen der Mineralöldestillation der Serie II,
die von der „Società Italo-Americana per il petrolio", von der „Società Nafta" und von der „Società Nazionale Olii Minerali" ab ihren unter Zollkontrolle gestellten Lagerhäusern aufgeliefert werden.

13. Auf Seite 127 sind in der Anmerkung zu Ausnahmetarif 35 an entsprechender Stelle nachzutragen die Stationen: Como S. Giovanni und Garessio.
14. Auf Seite 129 ist in der Anmerkung „**)" die Station Sampierdarena zu streichen und nachzutragen die Station „Cornigliano Campi".
15. Auf Seite 133 ist in der Anmerkung „**)" zu Ausnahmetarif 44 die Station Leonforte zu streichen und nachzutragen die Station „Bellia" und „Pirato".
Ferner ist im Verzeichnis der Versandstationen zu Ausnahmetarif 42 nachzutragen: „Mezzolombardo".
16. Auf Seite 139 sind in Anmerkung ³) nachzutragen die Stationen Rogoredo und Soresina.

München, d. 27. November 1926. (1277)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der DRG., Gr. B.

Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten Änderungen im Tarif infolge Nachtrag III zum D. E. G. T. Teil I A ein. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1257)

Frankfurt (Oder), 23. November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

Tfv. 197. Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 wird die Station Konstantinowski-Sawod der Nordeisenbahn in den deutsch- und litauisch-russischen Gütertarif einbezogen. (1274)

Königsberg (Pr.), den 26. November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 29. November 1926 werden für einige Verkehrsverbindungen besondere, nur für den Eilgutverkehr geltende Entfernungen eingeführt. Außerdem wird die Entfernung Baudach (Laus.)-Breitendorf von 157 in 129 km abgeändert.

Berlin, den 24. November 1926. (1267)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. Dezember 1926: Einführung eines Ausnahmetarifs für bestimmte Fette und Öle, pflanzliche und tierische, flüssige und feste, auch gehärtete, sämtlich unraffiniert, zur Herstellung von Margarine, Speisefetten und Speiseölen am Empfangsorte. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. November 1926. (1269)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 29. November 1926 tritt der Ausnahmetarif 137 für Eisen- und Stahlschrott von Stettin und Warnemünde nach oberschlesischen Stationen in Kraft.

Berlin, den 24. November 1926. (1266)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Neufestsetzung der Verkaufspreise für die von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 werden die Verkaufspreise der von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarife neu festgesetzt.

Berlin, den 24. November 1926. (1268)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen der bayerischen Privatbahn Lam-Kötzting Arrach, Grafenwiesen, Hohenwart (Ndb.), Lam und Zellerthal in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 23. November 1926. (1264)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D. 52 Schweiz-Niederlande.

1. Mit Wirkung vom 1. Dezember lfd. Js. werden die Frachtsätze in sämtlichen Abteilungen in der in der Ausgabe vom 1. April 1926 veröffentlichten Höhe ungekürzt berechnet.

2. Für Seehafen-Ausfuhrgut über Rotterdam, Hoek van Holland und Vlissingen, das in den Frachtbriefen durch den Vermerk „Mit Seeschiff weiterzubefördern" bezeichnet ist, werden die Frachtsätze der Abteilung I nach Kaldenkirchen Grenze, Cranenburg Grenze und Emmerich Grenze ermäßigt um
25 Reichspfennig bei 5 t,
21 Reichspfennig bei 10 t und
20 Reichspfennig bei den Hauptklassen.

3. Der Tarif vom 1. April 1926 tritt am 31. Januar 1927 außer Kraft; auf 1. Februar 1927 erscheint ein neuer Tarif.

Karlsruhe, den 23. Nov. 1926. (1241)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 133 (Nickelammonsulfat) wird bis zum 31. Dezember 1927 verlängert. Ferner wird mit Gültigkeit vom 29. November 1926 die Station Beuel als Empfangsstation aufgenommen und die Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen geändert.

Berlin, den 25. November 1926. (1265)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Zum Tarifheft B für den Binnenverkehr erscheint mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. der Nachtrag 5.

Derselbe enthält einige Ermäßigungen der Beförderungspreise im Güterverkehr.

Liegnitz, den 26. November 1926. (1276)
Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

Seite 6: Blindgallen | Kbg | an Anstoßpunkt 6 ....663 km,
(Leitung wie Dubeningken);

Seite 12: Groß Peterwitz (Westpr.) | Kbg | an Anstoßpunkt 6 ....414 km;
[Leitung wie Freystadt (Westpr.)].

Seite 9 ist Dübeningken in Dubeningken zu ändern.

München, 23. November 1926. (1254)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsgüterverkehr.

Ab 1. Dezember 1926 werden die schwedischen Schnittfrachtsätze für die Stationen Härnösand und Landskrona ermäßigt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 24. November 1926. (1260)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 Aufnahme von Stationen in den A. T. 35. Berichtigung von Frachtsätzen im A. T. 35. Aufhebung des Nachtrages 3, an dessen Stelle der Nachtrag 4 mit geänderten Frachtsätzen tritt.

Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. November 1926. (1249)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Verbands-Güterverkehr.

Ab 1. Dezember 1926 wird die dänische Schnittfracht des Ausnahmetarifs 6 für Superphosphat von Rendsburg nach mehreren jütländischen Stationen um 12½ % ermäßigt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 24. November 1926. (1259)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Güter-, Kohlen- und Tierverkehr.

Ab 1. Dezember 1926 werden Gjedser Graense und Tønder Graense in die Tarife einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 24. November 1926. (1258)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif 17 für frische Feld- und Gartenfrüchte wird unter Einbeziehung der Station Østerbro (gültig ab 1. Dezember 1926) bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1927 verlängert.

Altona, den 26. November 1926. (1272)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 werden die Tarifentfernungen für Mannheim-Käfertal und für die Nebenbahnstationen Heddesheim (Baden) Ort, Mannheim Oberrh. Eisenb., Mannheim-Käfertal Oberrh. Eisenb., Viernheim Ort und Wallstadt (Baden) zum Teil geändert.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 23. November 1926. (1263)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung
Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Die Erhöhungen der Frachtsätze der Abteilung XXXV für Neu Bentschen Grenze treten erst mit Ablauf des 5. Dezember in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. November 1926. (1248)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 treten die Frachtsätze der Abteilung I vom 1. April 1926 wieder ungekürzt in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. November 1926. (1244)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 29. November 1926: Aufnahme von Stationen in die A. T. 30, 33, 36, 60, 61 und 119 a. Änderung im A. T. 119.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. November 1926. (1245)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif. Teil I, Abt. B.

Ab 1. Dezember 1926 treten für Eisen und Stahl sowie für Maschinen und Maschinenteile von Eisen und Stahl, ferner für elektrische Maschinen auf der deutschen Strecke Frachtermäßigungen in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 23. November 1926. (1246)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit sofortiger Gültigkeit wird auch Wein in Kesselwagen in die Abteilung I des S. D. 2 einbezogen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 24. November 1926. (1262)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Am 1. Dezember 1926 treten in Kraft: Nachtrag III zum Tiertarif der Saarbahnen vom 1. Mai 1926. Preis 1 Fr.

Nachtrag IV zum Gütertarif der Saarbahnen, Teil III, vom 1. April 1926. Preis 1,50 Fr.

Die Nachträge enthalten erhöhte Frachten und Gebühren. Sie können von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden. (1270)

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion.

Saarbrücken, den 26. November 1926.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (A... nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 19.. wird die Station Barnim in den A... nahmetarif 17 a (Getreide usw.) als Er... fangsstation einbezogen.

Berlin, den 23. November 1926. (12..
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für ... stimmte Güter. Verkehr Niederlan... Schweiz.

1. Mit Gültigkeit vom 1. bis 31. ... zember 1926 werden die am 1. April 19.. für den Durchfuhrausnahmetarif D ... bekanntgegebenen Frachtsätze unv... ändert wieder in Kraft gesetzt.

2. Der Durchfuhrausnahmetarif D ... wird am 31. Januar 1927 außer Kr... gesetzt. Neuausgabe erfolgt voraussic... lich zum 1. Februar 1927.

Köln, den 23. November 1926. (12..
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr üb... Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und T... visio. Direkter Tarif vom 16. August 19.. Teil IV.

Im Tarif, Teil IV, ist mit soforti... Gültigkeit folgende Ergänzung durch... führen:

Seite 56, 241, 403 und 512 ist zu set... statt Duisburg-Hochfeld Süd „Duisbu... Hochfeld Nord*) und Duisburg-Hochf... Süd*)".

München, den 23. November 1926. (12..
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltun...
Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkehr üb... Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und T... visio. Direkter Tarif vom 16. August 19.. Teil III.

Im Tarif, Teil III, ist mit soforti... Gültigkeit folgende Ergänzung durch... führen:

Seite 38 und 310 ist zu setzen st... Duisburg-Hochfeld Süd „Duisburg-Ho... feld Nord*) und Duisburg-Hochf... Süd*)".

München, den 23. November 1926. (12..
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltun...
Bayern.

Verkehr nach Bulgarien.

Ab 1. Dezember 1926 (bis auf weitere... werden an die Agentie einer bul... rischen Schiffsstation adressierte Frac... briefe im Hinblick auf die in Bulgar... bestehenden zollgesetzlichen Bestimm... gen nicht angenommen.

Wien, am 22. November 1926. (12..
Erste Donau-Dampfschiffahrts-
gesellschaft.

2. Verkauf von Altmaterial.

Verkauf altbrauchbarer maschinena... ger Einrichtungen, wie Dampfkess... Pumpen, Pulsometer, Werkzeugmasc... nen, Riemenscheiben, elektr. Schalt... Sicherungen und Winden.

Eröffnung der Angebote: Freitag, ... 17. Dezember, vorm. 11 Uhr. Verd... gungsunterlagen gibt, soweit der Vor... reicht, unser Präsidialbüro im Zi... mer 208 gegen 1,00 RM. in bar ab. ... schlagsfrist 14 Tage vom Eröffnun... tage ab.

Hannover, d. 25. November 1926. (12..
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 49. Berlin, den 9. Dezember 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

ie Eisenbahngütertarife in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung und ihre Weiterentwicklung ırch die Eisenbahnbeiräte (Landeseisenbahnräte, Reichseisenbahnrat) sowie die Ständige Tarifkommission und den ihr beigeordneten Ausschuß der Verkehrsinteressenten[1]).

Von Reichsbahnoberrat **Dyes**, Frankfurt (M).

Nach der Gesamtstatistik für das Jahr 1924 hatte das Eisenhnnetz der Erde eine Schienenlänge von 1 206 504 km. Diese ıhl kommt etwa dem dreißigfachen Äquatorumfang gleich. eutschland, das vor dem Kriege, in knappem Abstand von Rußnd, stets am zweitreichsten mit Bahnen ausgestattet war, hat ırch seine Landverluste in Nord, Ost und West rund ein hntel seiner Eisenbahnen verloren und ist mit seinen jetzt nd 58 000 km Schienenlänge, darunter 800 km mit elektrischem striebe, auf den fünften Platz zurückgeworfen worden. Wenn mit auch Deutschlands Stellung im Eisenbahnnetz der Welt genüber 1914 empfindlich geschwächt ist, so ist doch die Vereitung der Eisenbahnen Deutschlands in den nunmehr 91 Jahren res Bestehens eine erstaunlich große gewesen. Befindet sich ch heute in Deutschland kaum ein Ort, der weiter als 18 km n einer Eisenbahnstation entfernt ist. Das ist gewiß der einıchtendste Beweis dafür, wie notwendig die Eisenbahn war, ı den Wirtschaftsverkehr zu befriedigen und wie groß ihre lkswirtschaftliche Bedeutung ist.

Der ständig fortschreitende Ausbau des deutschen Eisenhnnetzes vor und in dem Kriege (1840 — 549 km, 1850 — 00 km, 1870 — 20 000 km, 1917 — 65 000 km) war nicht allein s Gewinnabsichten, sondern aus volkswirtschaftlichen Rückchten erfolgt. Viele Strecken sind gebaut worden, die eine ntabilität nicht erwarten ließen, die aber wertvolle wirtschafthe Interessen wahren und unterstützen sollten. Die deutschen Eisenbahnen waren ein kraftvolles Instrument der deutschen Volkswirtschaft. Das ist vor und in dem Kriege auch stets und mit Recht allgemein anerkannt worden.

Diese Anerkennung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen ist in der Nachkriegszeit, am deutlichsten seit der Markstabilisierung Ende 1923, leider in das Gegenteil umgeschlagen. Nicht als wenn man etwa die deutschen Eisenbahnen für den Verlust des Krieges und die Folgen daraus verantwortlich machen wollte; im Gegenteil, die deutschen Eisenbahnen und ihr Personal haben unbestritten im Kriege Hervorragendes geleistet.

Die zahlreichen Vorwürfe und Angriffe gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, wie sie eine Zeit lang in Wort und Schrift zu hören waren, werden vorwiegend damit begründet, daß die Eisenbahn ihre Einstellung gegenüber der Volkswirtschaft geändert hätte und den Belangen der Wirtschaft unzureichend und nicht mehr so wie früher Rechnung tragen wollte. Diese Begründung ist nicht zutreffend. Der gute Wille der Eisenbahn, der Wirtschaft zu dienen, ist nach wie vor vorhanden. Seine Verwirklichung ist aber dadurch erschwert, daß durch die Kriegslasten die Wirtschaft zum Erlahmen gebracht und der größte und wertvollste Besitz des Deutschen Reiches, die Eisenbahnen, zum Pfandobjekt der Gläubigerstaaten geworden ist. Handel, Industrie und Landwirtschaft haben in Zeiten ihrer Blüte vor dem Kriege oft und freiwillig für Wohltätigkeitszwecke, Bildung, Wissenschaft und Kunst zum allgemeinen Besten große geldliche Opfer gebracht. Sie können es jetzt nur noch in bescheidenen Grenzen. Ebenso geht es den Eisenbahnen. Sie sind

[1]) Vortrag, gehalten am 18. November 1926 in der Universität ankfurt (M) im Auftrage des Instituts für Wirtschaftswissenıaft.

ebenfalls wie die Wirtschaft durch die ihnen auferlegten Lasten, die etwa 27 % ihrer Gesamtbruttoeinnahmen aus dem Güterverkehr ausmachen, in ihrem finanziellen Können stark beschränkt. Sie sind ferner gegen früher noch dadurch schlechter gestellt, als der Wirtschaftsverkehr, mit dessen Wohl und Wehe ihr Ergehen unlösbar verknüpft ist, stark zurückgegangen und deshalb nicht in der Lage ist, den größerer Inanspruchnahme gewachsenen Verkehrsapparat der Eisenbahn auszunutzen.

Die Eisenbahnen sind sonach durch den verlorenen Krieg doppelt hart betroffen.

Es muß deshalb jedem Einsichtigen bei dieser Sachlage verständlich sein, daß die Eisenbahnen die Aufgabe, die sie früher hatten, und jetzt immer noch kraft Gesetzes und aus freiem Willen haben, dem Wohle der deutschen Volkswirtschaft zu dienen, nur in geringerem Maße erfüllen können. Denn die hauptsächlichsten und bedenklichsten Beschränkungen, die den Eisenbahnen der verlorene Krieg gebracht hat, sind neben solchen politischer und organisatorischer Art die finanzieller Natur. Und diese wiederum berühren die Volkswirtschaft und ihre Glieder unmittelbar am meisten. Denn sie wirken sich hauptsächlich auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, insbesondere der Eisenbahngütertarife aus, deren Bedeutung für die Volkswirtschaft die der Personentarife überragt.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß in dem Augenblick, in dem die Inflationsscheinblüte der deutschen Wirtschaft mit der Währungsstabilisierung verwelkte, der Ruf nach allgemeiner Senkung des Gütertarifniveaus immer lauter und eindringlicher wurde. Man erhoffte aus der Senkung der Eisenbahngütertarife am bequemsten schnelle Rettung aus der Not. Man verkannte dabei, daß nicht die Eisenbahntarife, sondern andere Momente (wie hohe Steuern und soziale Lasten, Absatz- und Geldmangel) die Wirtschaft zum Erliegen gebracht hatten. Erst allmählich brach sich die Erkenntnis Bahn, als von berufenen Vertretern der Reichsbahn immer wieder und wieder dargelegt war, daß seit der Vorkriegszeit alle Preise gestiegen seien, daß die Eisenbahngütertarife von dieser Steigerung nicht verschont bleiben konnten und daß ihre Höhe nur etwa der allgemeinen Weltteuerung angepaßt und noch geringer sei, als in anderen valutastarken Ländern.

Der Schrei nach allgemeiner Tarifermäßigung ist jetzt so gut wie verstummt. Dafür begann der Kampf gegen das bestehende Tarifsystem, das seit 1. Dezember 1920 eingeführte Staffeltarifsystem; ein Kampf, der eigentlich weniger zwischen Verkehrsinteressenten und Eisenbahn, als zwischen Verkehrsinteressen untereinander auszutragen ist; denn diejenigen Verfrachter, die ihre Güter hauptsächlich auf Nahentfernungen versenden und empfangen, wollen die ihnen durch den Staffeltarif aufgelegte Frachtmehrbelastung auf nahe Entfernungen wieder abschütteln zu Lasten derjenigen Verkehrsinteressenten, die auf weite Verkehrsbeziehungen angewiesen und durch den Staffeltarif seit Ende 1920 gegen früher günstiger gestellt worden sind. Dieser Kampf ist noch nicht beendet. Die Verhandlungen schweben noch. Soweit sich aber jetzt schon übersehen läßt, erscheint es im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse — und nur das kann im Streit einzelner Wirtschaftsgruppen ausschlaggebend sein — nicht zweckmäßig, den Wünschen der Nahverfrachter nachzugeben und das Staffeltarifsystem wieder durch den alten Kilometertarif zu ersetzen. Durch Änderung der gegenwärtigen vertikalen Staffelung eine Tarifermäßigung lediglich den gegen früher stark belasteten Nahentfernungen zuzuteilen, was sicherlich im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse läge, und die Frachten der weiteren Entfernungen auf ihrer jetzigen Höhe zu belassen, würde einen sehr erheblichen Einnahmeausfall für die Reichsbahn bedeuten, den zu vermeiden zur Zeit leider eine zwingende Notwendigkeit ist. Erscheint sonach zur Zeit eine wirksame, der Wirtschaft dienlichere Änderung des vertikalen Aufbaues des Normaltarifs nicht angängig, so bleibt der Eisenbahn zur Erfüllung ihrer volkswirtschaftlichen Aufgaben außer sparsamster Wirtschaftsführung nur übrig, in Einzelfällen besonders hart bedrängten Wirtschaftszweigen durch sorgfältig vorgeprüfte Einzeltarifmaßnahmen zu helf Und dafür kommen hauptsächlich Ausnahmetarife und Än rungen im Rahmen der Gütereinteilung des Normaltarifs Frage. Auf diesen Gebieten hat sich die Reichsbahn in d letzten Jahren nach Kräften zum Besten der deutschen Vol wirtschaft betätigt. Zum Beweis dafür sei besonders herv gehoben, daß zur Zeit mehr als 200 Ausnahmetarife besteh deren Frachtermäßigungen im Binnenverkehr betragen bis 59 %, z. B.: bei Torfstreu 20 %, bei Rundholz 18 %, bei Erz bis 17 %, bei Schiffbaueisen 35 %, bei Düngemitteln bis 29 bei Seefischen 59 % usw., und bei Ein- und Ausfuhrtarifen zu 70 %, z. B.: bei Metallwaren bis zu 50 %, bei Eisen- u Stahlwaren bis zu 55 %, bei Glaswaren bis 40 %, bei Papier u Tonwaren 40 %, bei Holzschliff 50 %, bei Lithopone, Blei u Zinkweiß bis 70 % usw.

Im Normaltarif hat die Reichsbahn nach den Niederschrift der Ständigen Tarifkommission in den letzten Vollsitzungen ei große Anzahl von Gütern allgemein in niedrigere Tarifklass versetzt.

Ob die Reichsbahn bei diesen Frachtvergünstigungen imm das Richtige getroffen hat, kann hier dahingestellt bleiben. S hat jedenfalls in allen wichtigeren und volkswirtschaftlich b achtlichen Fällen den beteiligten privaten Vereinen und Ve bänden sowie den auch vom Gesetz zur Pflege der Wirtschaf politik berufenen Körperschaften, wie Industrie-, Handels- u Handwerkskammern, Gewerbe-, Forst- und Landwirtschaf kammern und den zuständigen Ressorts der Länderregierung stets Gelegenheit zur Beratung und Mitwirkung gegeben. S hat dies freiwillig und in ihrem eigensten Interesse getan.

Sie hat aber auch kraft Gesetzes die Verpflichtung, gewis Körperschaften gutachtlich zu hören. Das sind zunächst d Eisenbahnbeiräte, die Landeseisenbahnräte und der Reichseise bahnrat.

Die Wiege der Deutschen Eisenbahnbeiräte steht im eh maligen Reichsland Elsaß-Lothringen. Dort wurde im Jah 1874 zum ersten Male in Deutschland von der Generaldirekti der Reicheisenbahnen in Straßburg eine ständige Vertretu aller in Betracht kommenden Wirtschaftskreise, der sog. „Eise bahnausschuß für Elsaß-Lothringen" gebildet. Die neue Ei richtung sollte im Sinne ihres Vaters, des damaligen Leiters d Reichseisenbahnamtes, Maybach, vorzugsweise die Herstellu einer innigeren Verbindung zwischen den Eisenbahnverwaltung stellen und der Wirtschaft, die laufende und bessere Unte richtung der Vertreter der Eisenbahnen über die ständig wec selnden Bedürfnisse des Handels und der Industrie und ei Versöhnung der sich oft nur scheinbar entgegenstehenden Inte essen durch persönlichen Gedankenaustausch bezwecken. D Anregung an die anderen der Reichsaufsicht unterstellten deu schen Staats- und Privatbahnen, dem Beispiel der elsaß-lothri genschen Bahnen zu folgen, fiel in den darauffolgenden Jahre nur langsam und nur bei einem kleinen Teil preußischer Staat und Privatbahnen auf fruchtbaren Boden. Besonders die Priva bahnen, die damals in Preußen noch mehr als zwei Drittel d gesamten preußischen Eisenbahnnetzes betrieben, verhielten sic ablehnend, weil sie sich keinen nennenswerten Erfolg davon ve sprachen. Erst als Maybach Anfang 1878 preußischer Ministe der öffentlichen Arbeiten wurde, kam sein schon vor vie Jahren in Elsaß-Lothringen verwirklichter Gedanke allgemei zur Durchführung. Er ordnete durch Erlaß vom 27. Juli 1878 fü die ihm unterstellten, gesamten preußischen Staatseisenbahne die Errichtung „periodischer Konferenzen mit Vertretern de wirtschaftlichen Korporationen des eigenen Bahnbereichs" a und regte zugleich an, wegen des vielfach geringen Umfangs ei zelner Verwaltungsbereiche mehrere Eisenbahndirektionsbezirk zusammenzufassen. Den Privatbahnverwaltungen wurde dies Einrichtung gleichfalls empfohlen.

Diese sowie auch die übrigen Bundesstaaten mit Staatsbahn besitz schlossen sich nun dem Vorgehen Preußens an, so da nach kurzer Zeit bei allen deutschen Eisenbahnen beratend

eiräte mit den verschiedenartigsten Bezeichnungen (Periodische onferenzen, Beirat der Verkehrsanstalten, Eisenbahnrat, Lanseisenbahnrat) eingesetzt wurden.

Als im Herbst 1879 die große Verstaatlichungsaktion in reußen begann, befaßten sich auch die gesetzgebenden Organe reußens mit den Eisenbahnbeiräten. Sie forderten als Gewähr ir eine volkswirtschaftlich sachgemäße Verwaltung des zu ereiternden Staatseisenbahnnetzes die gesetzliche Einrichung von Eisenbahnräten, d. h. beratenden aus Vertretern von andel, Industrie und Landwirtschaft zu bildenden Körperhaften.

Die Preußische Staatsregierung gab diesem Verlangen um so ereitwilliger nach, als der preußische Minister der öffentlichen rbeiten schon vorher, wie erwähnt, auf dem Verordnungsege die Einrichtung von Eisenbahnbeiräten durchgeführt hatte. kam das Gesetz vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung n Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrats für e preußische Staatseisenbahnverwaltung zustande. Es hob die sherigen periodischen Konferenzen mit dem 31. Dezember 1882 f und trat am 1. Januar 1883 in Kraft.

Nach dem Wortlaute des Gesetzes waren grundsätzlich für n Bezirk einer jeden Staatsbahndirektion ein „Bezirkseisenhnrat“ und als Beirat der Zentralverwaltung ein „Landeseisenhnrat“ vorgesehen. Zusammenlegungen von mehreren Direkonsbezirken waren durch gemeinschaftliche Anordnung des inisters der öffentlichen Arbeiten und der Minister für Handel d für Landwirtschaft zugelassen. Es wurden deshalb erstalig im Jahre 1883 im ganzen sieben Bezirkseisenbahnräte und n Landeseisenbahnrat errichtet; dazu kamen nach weiterem ortschritt der Verstaatlichung je ein Bezirkseisenbahnrat in reslau und Altona, so daß in Preußen im ganzen neun Bezirkssenbahnräte und ein Landeseisenbahnrat bestanden. Von den rigen Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz wurden in Bayern n Landeseisenbahnrat für ganz Bayern und ein Verkehrsisschuß für die Pfalz, in Württemberg ein Beirat der Verkehrsistalten und in Baden, Sachsen, Mecklenburg-Schwerin und denburg je ein Eisenbahnrat geschaffen.

Als in Ausführung des Art. 89 der Reichsverfassung vom . August 1919 die deutschen Staatseisenbahnen am 1. April 20 auf das Reich übergingen, wurden alle diese Beiräte Organe r Deutschen Reichsbahn. Sie blieben in ihrer alten Zusammentzung und mit ihrer bisherigen Zuständigkeit solange bestehen, s die neue „Verordnung über Beiräte für die Deutsche eichsbahn vom 24. April 1922“ am 1. Mai 1922 in Kraft trat. ür die Zwischenzeit war nur neu ein „Vorläufiger Reichssenbahnrat“ gebildet worden.)

Die genannte Verordnung sieht für das ganze Reich einen eichseisenbahnrat und dreizehn Landeseisenbahnräte vor. Lanseisenbahnräte, die nach dem Ort ihres Sitzes benannt werden, d

in Berlin, umfassend die RBD-Bezirke Berlin, Stettin;
in Breslau, umfassend die RBD-Bezirke Breslau, Osten, Oppeln;
in Dresden, umfassend den RBD-Bezirk Dresden;
in Erfurt, umfassend den RBD-Bezirk Erfurt;
in Frankfurt (M.), umfassend die RBD-Bezirke Frankfurt (M.), Cassel, Mainz;
in Hamburg, umfassend die RBD-Bezirke Altona, Schwerin;
in Hannover, umfassend die RBD-Bezirke Hannover, Münster, Oldenburg;
in Karlsruhe, umfassend den RBD-Bezirk Karlsruhe;
in Köln, umfassend die RBD-Bezirke Köln, Elberfeld, Essen, Trier;
n Königsberg (Pr.), umfassend den RBD-Bezirk Königsberg (Pr.);
n Magdeburg, umfassend die RBD-Bezirke Magdeburg, Halle (Saale);
n München, umfassend die RBD-Bezirke München, Augsburg, Nürnberg, Regensburg, Würzburg und Ludwigshafen;
n Stuttgart, umfassend den RBD-Bezirk Stuttgart.

Diese Bezirkseinteilung wird wahrscheinlich geändert werden, sobald die Wirtschaftsräte nach Art. 165 der Reichsverfassung gebildet sind.

Aufgabe der Landeseisenbahnräte (§ 3 der Verordnung) ist, in wichtigen, die Interessen des Bezirks und seiner Teile berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn Gutachten abzugeben. Insbesondere sollen sie bei wichtigen Abänderungen der Tarife und der Vorschriften auf dem Gebiete des Abfertigungs- und Wagendienstes sowie der Fahrpläne und über die Verkehrsbedeutung neuer Eisenbahnlinien gehört werden.

Ihre Zusammensetzung ist im einzelnen durch eine Beilage zu der Verordnung vom 24. April 1922 geregelt.

Die Mitglieder der Landeseisenbahnräte werden zum Teil gewählt, zum Teil ernannt.

Gewählte Mitglieder entsenden:

a) die staatlich organisierten Wirtschaftskörper (Handelskammern, Land- und Forstwirtschaftskammern usw.),
b) die gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeitnehmer (Arbeiter, Angestellten, Beamten).

Ernannte Mitglieder entsenden die Regierungen der beteiligten deutschen Länder. Diese können bis zu einem Drittel der Sitze, die auf staatlich organisierte Wirtschaftskörper der Land- und Forstwirtschaft entfallen, auf die Dauer des Wahlzeitraums freien land- oder forstwirtschaftlichen Körperschaften (z. B. Waldbesitzerverbänden, Gartenbauvereinen, Fischereivereinen usw.) übertragen. In jedem Landeseisenbahnrat soll in der Regel auch ein Vertreter der Binnenschiffahrt sein. In allen Landeseisenbahnräten ist die Verteilung der Sitze nach gleichen Grundsätzen, entsprechend der Bedeutung der verschiedenen wirtschaftlichen Belangen oder sozialen Klassen, durchgeführt.

Es werden danach besetzt:

ein Viertel aller Sitze durch Ernennung seitens der Landesregierungen,
zwei Viertel aller Sitze durch Wahl der staatlich organisierten Wirtschaftskörper,
ein Viertel aller Sitze durch Wahl der Vorstände der gewerkschaftlichen Organisationen.

Die Wahlen und Ernennungen der Mitglieder und der Stellvertreter der Landeseisenbahnräte werden auf Ersuchen der geschäftsführenden Reichsbahndirektionen von den beteiligten Landesregierungen bzw. von den Vorständen der Zentralverbände vorgenommen. Die Wahl oder Ernennung erfolgt auf einen Wahlzeitraum von drei Jahren. Wiederwahl oder Wiederernennung ist zulässig. Der jetzige Wahlzeitraum umfaßt die Zeit vom 1. Januar 1926 bis zum 31. Dezember 1928. Zum Mitglied oder Stellvertreter kann jeder Deutsche, der für den Reichstag wählbar ist (also auch Frauen), gewählt oder ernannt werden. Ausgenommen sind aber die im Dienste der Reichsbahnverwaltung stehenden Beamten und Arbeiter. Die Mitgliedschaft (Stellvertretung) erlischt, wenn das Mitglied (Stellvertreter) die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter verliert oder wenn über sein Vermögen das Konkursverfahren eröffnet wird. Der Geschäftsgang in den Landeseisenbahnräten regelt sich, soweit nicht die Verordnung gesetzliche Bestimmungen darüber enthält, durch eine von dem Landeseisenbahnrat selbst entworfene und von dem Reichsverkehrsminister genehmigte Geschäftsordnung. Der Vorstand der geschäftsführenden Reichsbahndirektion oder seine Vertreter ladet die Miglieder unter Mitteilung der Tagesordnung mindestens 14 Tage vor der Sitzung ein, führt den Vorsitz und stellt die Sitzungsniederschrift fest. Er kann nach Bedarf Reichsbahnbeamte zuziehen und Vertreter anderer Eisenbahnverwaltungen und Behörden des Reichs und der Länder und Sachverständige zur Teilnahme an den Sitzungen einladen.

In die Tagesordnung werden die Vorlagen der Reichsbahndirektionen und die von einzelnen oder mehreren Mitgliedern des Landeseisenbahnrats gestellten Anträge und Anfragen aufgenommen. Anträge und Anfragen können nur von Mitgliedern

selbst, nicht von den sie entsendenden Körperschaften gestellt werden. Sie sind, mit einer schriftlichen, zur Aufnahme in die Tagesordnung geeigneten Begründung versehen, spätestens vier Wochen vor der Sitzung bei der geschäftsführenden Reichsbahndirektion einzureichen. Bis zum siebenten Tage vor der Sitzung können noch Anträge auf Erweiterung der Tagesordnung gestellt werden. Diese müssen aber, um berücksichtigt werden zu können, von mindestens einem Drittel der Mitglieder gestellt werden.

Außerhalb der Tagesordnung können nur solche Gegenstände beraten werden, deren Dringlichkeit zur Erörterung von dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnrats anerkannt wird. Der Landeseisenbahnrat soll jährlich mindestens zweimal zu Sitzungen einberufen werden; er muß einberufen werden, wenn dies mindestens ein Drittel der Mitglieder bei der geschäftsführenden Direktion beantragt. Die Sitzungen können mit Zustimmung des Landeseisenbahnrats auch an einem anderen Orte als am Sitze des Landeseisenbahnrats stattfinden.

Zur Fassung gültiger Beschlüsse ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich. Der Landeseisenbahnrat faßt seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Der Vorsitzende oder sein Stellvertreter und andere Vertreter der Reichsbahn-Gesellschaft sind nicht stimmberechtigt, da sie nicht Mitglieder der Landeseisenbahnräte sein dürfen.

In der Niederschrift, die den Gang der Verhandlung und die gefaßten Beschlüsse wiederzugeben hat, muß auf Antrag einer Minderheit auch deren Gutachten aufgenommen werden.

Zur Vorbereitung seiner Beratungen und zur Erledigung dringender Angelegenheiten kann der Landeseisenbahnrat einen ständigen Ausschuß von 12 Mitgliedern aus seiner Mitte bestellen; diesem müssen mindestens drei Vertreter der Arbeitnehmer angehören. Der Ausschuß wird von dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnrats nach Bedürfnis unter Mitteilung der Tagesordnung (möglichst eine Woche vorher) einberufen und tagt unter dessen Vorsitz.

Auf die förmliche Behandlung der Beratungsgegenstände und die Beschlußfassung des Ausschusses finden die für die Landeseisenbahnratssitzungen getroffenen Bestimmungen entsprechende Anwendung.

Der Reichseisenbahnrat hat seinen Sitz in Berlin. Er hat die Aufgabe, in wichtigen, die Interessen des gesamten Reichs berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn Gutachten abzugeben.

Der Reichseisenbahnrat besteht aus

a) 1 Vorsitzenden und dessen Stellvertreter,
b) 50 von den Landeseisenbahnräten gewählten Mitgliedern,
c) 20 vom Reichswirtschaftsrat ernannten Mitgliedern.

Der Vorsitzende und sein Stellvertreter werden vom Reichspräsidenten ernannt. Sie sind Mitglieder des Reichseisenbahnrats und können auch Reichsbahnbeamte sein.

Die von dem Landeseisenbahnrat zu wählenden Mitglieder und Stellvertreter sind zahlenmäßig auf die 13 Landeseisenbahnräte verteilt. Von den von einem Landeseisenbahnrat gewählten Mitgliedern soll je eines den Kreisen von Industrie und Gewerbe, den Kreisen von Handel und Schiffahrt und den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft angehören. Unter den Gewählten muß mindestens ein Arbeitgeber und ein Arbeitnehmer sein. Erst wenn das Ergebnis der Wahlen durch den Landeseisenbahnrat vorliegt, ernennt der Reichswirtschaftsrat die von ih[m] zu ernennenden 20 Mitglieder. Es ist dadurch die Möglichk[eit] geschaffen, einen etwa für nötig erachteten Ausgleich in d[er] Zusammensetzung des Reichseisenbahnrates vorzunehmen. Unt[er] den 20 vom Reichswirtschaftsrat zu ernennenden Mitglied[ern] muß je ein Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer aus d[en] Kreisen der Privateisenbahnen, der Binnenschiffahrt, des Han[d]werks und des Bergbaues sein. Die restlichen 10 Sitze ka[nn] der Reichswirtschaftsrat nach freiem Ermessen auf solc[he] Kreise des Wirtschaftslebens verteilen, die unter den von de[n] Landeseisenbahnrat gewählten Mitgliedern nicht berücksichti[gt] sind, aber wegen ihrer Bedeutung einen berechtigten Anspru[ch] auf Vertretung haben.

Der Reichseisenbahnrat wird vom Reichsverkehrsminister b[ei] Bedarf, in der Regel zweimal jährlich, zu Sitzungen einberuf[en]. Hierzu kann der Reichsverkehrsminister Reichsbahnbeamte z[u]ziehen und sonstige Sachverständige sowie Vertreter ander[er] Eisenbahnverwaltungen und anderer Reichsbehörden zur Te[il]nahme einladen. Den Geschäftsgang regelt eine vom Reich[s]verkehrsminister nach Benehmen mit dem Reichseisenbahnr[at] aufgestellte Geschäftsordnung. Der Reichseisenbahnrat fa[ßt] seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit. Namentli[ch] muß auf Antrag von einem Fünftel der Mitglieder abgestimm[t] werden. Abweichend von der Regelung der Abstimmung in de[n] Landeseisenbahnräten stimmt aber der Vorsitzende, da er Mi[t]glied des Reichseisenbahnrats ist, mit und gibt bei Stimme[n]gleichheit den Ausschlag.

Auch der Reichseisenbahnrat wählt aus seiner Mitte ein[en] ständigen Ausschuß, der sich aus dem Vorsitzenden oder dess[en] Stellvertreter als Vorsitzenden sowie 16 vom Reichseisenbah[n]rat selbst zu wählenden Mitgliedern zusammensetzt. Der Reich[s]eisenbahnrat wählt die Ausschußmitglieder und ihre Stellve[r]treter für jeden Wahlzeitraum mit absoluter Stimmenmehrhe[it]. Zur Beratung über bestimmte Fragen kann der Ausschuß dur[ch] weitere Mitglieder ergänzt werden. Bei Stimmengleichheit en[t]scheidet das Los. Die Mitglieder und Stellvertreter sollen mö[g]lichst gleichmäßig den Kreisen von Industrie und Gewerbe, v[on] Handel, Schiffahrt und Verkehr, von Land- und Forstwirtscha[ft] sowie der Arbeitnehmer entnommen werden. Aufgabe des Au[s]schusses ist die Erledigung dringender Angelegenheiten und d[ie] Vorberatung größerer Gegenstände der Tagesordnung d[er] Reichseisenbahnratssitzungen. Der Ausschuß wird auf Antr[ag] des Reichsverkehrsministers oder auf Antrag von mindeste[ns] 8 Mitgliedern vom Ausschußvorsitzenden, der auch die Verhan[d]lung leitet, einberufen. Die Abstimmung ist wie in der Reich[s]eisenbahnratssitzung geregelt. Der Ausschuß kann die Ei[n]berufung des Reichseisenbahnrats verlangen. Für die passi[ve] Wahlfähigkeit der Mitglieder und Stellvertreter und das E[r]löschen der Mitgliedschaft (Stellvertretung) gilt das gleiche w[ie] für Landeseisenbahnratsmitglieder, nur mit der Abweichun[g], daß der Vorsitzende des Reichseisenbahnrats und sein Vertret[er] auch im Dienste der Reichsbahnverwaltung stehen dürfen. D[er] Wahlzeitraum des Reichseisenbahnrates dauert wie der d[es] Landeseisenbahnrats drei Jahre.

Die Mitglieder der Landeseisenbahnräte und des Reichseise[n]bahnrats und die für die eintretenden Stellvertreter erhalt[en] für die Reisen von und nach dem Orte der Sitzungen (au[ch] Ausschußsitzungen) freie Fahrt auf der Deutschen Reichsbah[n] sowie eine vom Reichsverkehrsminister festgesetzte Aufwand[s]entschädigung.

(Schluß folgt.)

Bücherschau.

— **Taschenkommentar des Patentgesetzes** sowie des Gesetzes, betr. die Patentanwälte, und des Gesetzes, betr. den Schutz von Gebrauchsmustern, nebst ergänzenden Vorschriften. Von Oberreichsanwalt a. D. Dr. Ebermayer. 1926. Berlin W 57, Otto Liebmann, Verlagsbuchhandlung. 230 Seiten auf Dünndruckpapier, gebunden 5 M.

Es handelt sich um einen kurz gefaßten übersichtlichen Führ[er] für die tägliche Praxis, der nach dem neuesten Stande v[on] Wissenschaft, Rechtsprechung und Schrifttum bearbeitet ist u[nd] außerdem einen Abdruck der ergänzenden Gesetze, Verordnu[n]gen und Bekanntmachungen enthält. Der als Taschenkomment[ar] erscheinende Führer wird auch den Behörden gute Diens[te] leisten. W.

Die westeuropäischen Stahlpakte.

Andere Vorgänge in der Schwereisenindustrie und im Bergbau.

Von Oswald Müller-Düsseldorf.

Für den der Eisenwirtschaft Fernstehenden ist es nicht ganz icht, sich aus gewissen politisch und wirtschaftlich bedeut-men Ereignissen der letzten Zeit ein klares Bild zu machen.

Was hat die sogenannte „Westeuropäische Stahlverständigung" zu bedeuten?

s ist ein Anfang, um aus dem Chaos des Krieges und der Kriegs-lgen durch freie Vereinbarungen seitens der Eisenindustriellen eutschlands, Frankreichs, Belgiens, Luxemburgs und des Saar-ebiets im Einvernehmen mit der deutschen Reichsregierung d den anderen, ausländischen Regierungen wieder zu geord-ten Wirtschaftsverhältnissen im europäischen Eisenmarkt zu ommen.

Alle diese Länder sind in ihren Erzeugungs- und Absatzver-iltnissen schwer gestört. Die Eisenwirtschaft Mitteleuropas ingt mit ihren vielen Verflechtungen so international zu-mmen, daß der Selbsterhaltungstrieb — nicht etwa die Absicht gendeiner Preiserhöhung im Inlande — die Führer der eisen-haffenden Industrien in den genannten fünf Ländern zwang, ch zusammen an den Tisch zu setzen. Der Anfang ist gemacht. an hat auch in der öffentlichen Meinung vollkommen ein-sehen — ganz gleich ob in Frankreich, Belgien, Luxemburg ler Deutschland —, daß die großen Industrien, wenn sie ieder zu Kräften kommen sollen, nicht warten können, bis das litische Völkerbundsbrot ausgebacken ist. Die Politik muß dlich die Wirtschaft in Ruhe lassen! Handelspolitik vorzu-reiten ist auch durch freie Vereinbarungen möglich, wenn rundlagen und Wille zur Verständigung vorhanden sind.

Die Eisenindustriellen haben diesen unpolitischen Weg gesucht. e haben ihn nach langwierigen Verhandlungen trotz vieler hwierigkeiten beschritten[1]).

* * *

Seit dem Kriege von 1870/71 konnte sich die europäische Eisen-rtschaft langsam aber glücklich entwickeln. Sie liegt in der uptsache in Mittel- und Westeuropa. Anteil an ihr hatten ßer Deutschland noch Frankreich, England, Belgien, Öster-ich-Ungarn, Italien und Schweden. Die deutsche Rohstahlpro-ktion war 1913 mit 19 Mill. t größer als die aller euro-ischen Länder zusammengenommen.

Die Wirtschaftsverhältnisse der Eisenländer an der deutsch-lgisch-luxemburgisch-französischen Grenze sind besonders mit-nander verflochten. 60 % aller europäischen Eisen- und Stahl-erke sind hier einschließlich der Rhein- und Ruhrwerke konzen-ert. Sie „liegen auf den Rohstoffen", wie man zu sagen pflegt, da sind Erze, Brennstoffe, Kalkstein, Dolomit, Ton, Sand, es, Quarzit usw. Das Minette-Erz spielte hierbei im Aus-uschwege gegen Koks und Kokskohlen der Ruhr lange Zeit e bedeutende Rolle. Man bezog es aus Minettegruben vor und nter der damaligen Grenze. Die Hauptversandstationen lagen Deutsch-Lothringen (Algringen, Düdelingen, Entrin-n, Hayingen, Hettingen usw.), weiter in den zum deutschen ollgebiet gehörenden luxemburgischen Orten yl, Rümelingen-Öttingen, Tetingen usw., während in Frank-ich damals nur die zum Briey-Becken zählenden Minettegruben in Conflans-Jarny, Homécourt-Joeuf und Joudreville nennens-werte Mengen nach Deutschland brachten. Nach und nach ging man dazu über, Transporte zu ersparen. So entstanden in Deutsch-Lothringen, Luxemburg und an der Saar, also auf deut-schem Zollgebiet die großen Werke von Thyssen, Klöckner, Gelsenkirchener Bergwerks Akt.-Ges., Rombacher Hüttenwerke, Stinnes usw., in Hagendingen, Kneuttingen, Esch, Rombach, Differdingen usw. Teilweise waren es reine Hochofenwerke, daneben gemischte Betriebe mit Stahl- und Walzwerken. Die Grundlage dieser sich hochbedeutsam entwickelnden südwest-deutschen Eisenindustrien, die infolge ihrer günstigen geo-graphischen Lage und der dadurch bedingten geringeren Selbst-kosten nicht nur Rhein, Ruhr und Süddeutschland, son-dern auch das Ausland rentabel beliefern konnten, waren Roh-eisen, Rohstahl und Halbzeug.

Die wichtige Gründung des Stahlwerksverbandes (Düsseldorf) vor über 22 Jahren und der Hinzutritt dieser südwestdeutschen Werke zu dem bestehenden Roheisenverband (Essen) verankerte die Eisenwirtschaft Deutschlands zu festen Gefügen. Zentraler Verkauf und Kontingentierung der Erzeugnisse waren erreicht. Die Rhein- und Ruhrwerke bezogen Minette (neben Auslands- und deutschen Erzen von Lahn, Dill, Sieg usw.) nach wie vor weiter.

Wie fast auf der ganzen Welt, so hat auch in der deutschen Eisenwirtschaft der Weltkrieg 1914/18 einen gewaltigen Schlag geführt: Der wichtigste Rohstoff Erz, die Minette, fiel in die Hände unserer Kriegsgegner. Die heutige deutsche Grenze geht 30 und mehr Kilometer abseits vom Erz. Die modernsten, leistungsfähigsten Hütten in Lothringen fielen an Frankreich, Luxemburg wurde Zollausland, das Saargebiet erhielt eine Zollgrenze gegen sein deutsches Mutterland. Diese Verschiebung der Wirtschaftsgrundlagen unserer Eisenindustrie hat nirgendwo auf der Welt ein Gegenstück. Sie wurde zu einem Eingriff in die Eisenwirtschaft Europas. Sie trennte die Erzeuger von ihrem Absatzgebiet. Es war vorauszusehen, daß die plötzlich im Eisen schwimmenden ehemaligen Kriegs-gegner daran ersticken mußten.

Der Krieg hatte daneben Eisenhütten und Stahlwerke in Län-dern entstehen sehen, die ohne Beteiligung am Weltkrieg nie an Eisenerzeugung oder -verarbeitung gedacht hätten. Mit der letzten Granate und dem letzten Schrapnell des Weltkrieges sind die neuen Konkurrenten für die alten eisenschaffenden und eisenverarbeitenden Länder auf den Plan getreten. So ging der Absatzmarkt auf dem ganzen Erdball in ein Chaos von Wett-bewerbern über, die den Weltmarktpreis in die wildesten Schwan-kungen brachten. Südamerika, Indien, Australien und viele andere Länder gingen z. T. verloren, aber nicht für Deutschland allein, sondern auch für andere alte Eisenländer.

So schlug der Krieg auch die Sieger. Der englische Berg-arbeiterstreik brachte nach und nach die fast völlige Stillegung der englischen Eisenindustrie, aber keine Stabilisierung der Ver-hältnisse in den kontinentalen europäischen Eisenländern. Bis 10. Januar 1925 hatten die Länder der Kriegssieger zollfreie Ein-fuhrkontingente nach Deutschland gehabt. Den Ruhrkampf hatten sie zur Stärkung ihrer Hüttenproduktion, auch durch unsere Sachlieferungen an Rohstoffen, ausnutzen können.

Die deutsche Schwereisenindustrie hat die furchtbare Zeit des Krieges, des Valutadumpings im eigenen Lande und in den Eisen-nachbarländern Polen, C. S. R., Österreich, Frankreich, Belgien und Luxemburg mit Aufbietung der höchsten Kraft zwar durch-lebt, aber noch längst nicht überstanden. Der englische Streik hat es ihr letzten Endes ermöglicht, auf Grund dieser Zufalls-konjunktur den Versuch zu machen, allmählich Klarheit und

[1]) Ganz zufällig, völlig unabhängig von diesen internationalen reinbarungen privatwirtschaftlichen Charakters, die als „In-nationale Rohstahlgemeinschaft" (französisch „Entente Inter-tionale pour l'Acier") am 30. September 1926 feste Form ange-mmen haben, hat innerhalb der deutschen Schwereisenindustrie 1. April 1926 ein Zusammenschluß großer Hüttenwerke zu em monumentalen Konzern, der „Vereinigte Stahl-erke Aktiengesllschaft", stattgefunden. Über ztere enthält Nr. 44 dieser Zeitung bereits nähere Angaben. komme zum Schluß auf diese aus Rationalisierungsgründen olgte Bildung noch näher zurück.

mehr Ruhe in die erschütterten Erzeugungs- und Absatzverhältnisse hineinzubringen.

Im Einverständnis mit der deutschen Reichsregierung haben führende Männer der deutschen Eisenindustrie in Anpassung an die sehr langsam fortschreitende politische Annäherung und in weiser Selbstbeschränkung auf die vorhandenen Möglichkeiten am 30. September 1926 nach langwierigen Vorverhandlungen mit der französischen, belgischen, luxemburgischen und saarländischen Eisenindustrie die Internationale Rohstahlgemeinschaft mitvollzogen, die am 1. Oktober in Wirksamkeit getreten ist. Als weiterer (zweiter) Vertrag wurde das sogenannte Kontingentsabkommen geschlossen, wonach eine Absatzregelung von Eisen- und Stahlerzeugnissen der vorgenannten Länder auf dem deutschen Markt, also eine Hereinnahme ausländischer Fabrikation in gewissem Umfang erfolgt. Als dritte Vereinbarung endlich ist das Abkommen mit der Saar-Eisenindustrie zu nennen, wonach etwa zwei Drittel der Saar-Stahlerzeugung von deutschen Verkaufsverbänden, der Rest als französisches Kontingent nach Frankreich übernommen wird.

Damit gehören die Saar-Stahlwerke wieder zu den deutschen Verbänden.

Hervorzuheben ist, daß diese Wirtschafsverständigung von einer hohen Warte aus im Einverständnis mit der deutschen Regierung und im dringendsten Interesse der ganzen mitteleuropäischen Eisenwirtschaft erfolgt ist, daß dies Opfer unsern Wirtschaftsführern nicht leicht geworden ist, daß es aber zur richtigen Zeit gebracht werden mußte, um nach dem verlorenen Krieg wenigstens aus den schweren Wirtschafskrisen mit rückgehendem deutschen Verbrauch angesichts des umsatzfördernden Einflusses der Inflation in den Frankenländern herauszukommen.

* * *

Die Internationale Rohstahlgemeinschaft hat zum Ziel: Gemeinsame Regelung der Stahlerzeugung in den Ländern Deutschland, Frankreich, Belgien, Luxemburg und Saargebiet, entsprechend dem Inlandbedarf und den Ausführungsmöglichkeiten.

Auf der geschätzten Grundlage von etwa 25,25 Mill. t Gesamtproduktion pro Jahr wurden am 30. September als Grundbeteiligungszahlen vereinbart für

Deutschland	40,45 %	von 100 % obiger Schätzung.
Belgien	12,57 %	
Frankreich	31,89 %	
Luxemburg	8,55 %	
Saargebiet	6,54 %	

Die vorausgesehene Steigerung der Gesamtgewinnung um weitere 4 Mill. t ist inzwischen vereinbart. Dadurch steigt die Quote vom 4. Quartal des ersten Jahres ab für

Deutschland	auf 43,18 %	= 12 644 700 t	zusammen 29 287 000 t.
Belgien	„ 11,56 %	= 3 385 400 t	
Frankreich	„ 31,18 %	= 9 132 400 t	
Luxemburg	„ 8,30 %	= 2 431 300 t	
Saargebiet	„ 5,78 %	= 1 693 200 t	

Diese Prozentsätze gelten auch bei weiterer Steigerung vorläufig.

Die nach Maßgabe des Inlands- und Auslandsbedarfs hiernach fälligen Quoten werden für 4 Monate durch ¾ Mehrheitsbeschluß im voraus nach vorgenannter Quoten-Stimmzahl festgesetzt. Die deutsche Quote zu erreichen, hat einen schweren Kampf gekostet. Die Gründe hierfür liegen — kurz angedeutet — in dem durch niedrige Preise (Frankeninflation!) verursachten Eindringen der franko-belgischen Eisenindustrie auf den stark eisenhungrigen deutschen Weiterverarbeitungsmarkt, ferner in der infolgedessen als Selbsthilfe-Maßnahme gegen Schleuderpreise vorgenommenen deutschen Produktionseinschränkung von etwa 30 %, und in dem starken Anschwellen der franko-belgischen Produktionsziffer (trotz geringen Eigenbedarfs im Lande!). Hinzu kommt noch das Eindringen der neuen Wettbewerber Polen, C. S. R., Ungarn usw. auf den bisher nicht bedienten Weltmarkt. Zweifellos hat Frankreich nur seiner Gesamtpolitik die Steigerung seines Exports an Rohstahl, Halbzeug usw. von nur 430 000 t (1913) au fast 3 Mill. t (1925) zu verdanken.

Die Kontrolle der Länderproduktion nach der neuen Vereinbarung geschieht durch einen vierköpfigen, paritätisch besetzter Verwaltungsausschuß, durch eine Gemeinschaftskasse (1 $ U. S. A. monatlich pro Tonne Rohstahlerzeugung von jedem Vertragsgegner). Für Quotenüberschreitung: 4 $ U. S. A. pro Tonne in die Kasse, für Quotenunterschreitung 2 $ U. S. A. pro Tonne Vergütung aus der Kasse, jedoch nur bis 10 % Rückstand pro Quartal. Weitere Einzelheiten sind hier unwesentlich.

Abrechnung, Festsetzung der Gutschrift und Lastschrift all Vierteljahre, Kassensturz halbjährlich. Verwaltungssitz is Luxemburg, das für ein Jahr (umgehend) den Vorsitz führt Zur Zeit ist es Generaldirektor Mayrisch. Diese Vereinbarung geht bis Ende April 1931. Vorgesehen ist ein Schiedsgericht un eine Anzahl Kündigungsmöglichkeiten, und zwar frühestens zun 31. Oktober 1929, ferner vorher wegen Zolländerungen, wegen un günstiger Handelsbehandlung, wegen etwaigen Kontingentsverschiebungen, wegen Rückgangs der Erzeugung usw.

Die Vereinbarungen lassen den Beitritt anderer Eisenländer zu. Wie England sich dazu stellen wird, wo die Selbstkoster durchweg höher sind, wo aber die günstige Frachtfrage für England mitspricht, läßt sich noch nicht übersehen.

Erreicht ist durch die Vereinbarung eine gewisse Anpassung der Produktion an den Bedarf. Die Neuanlage von Hütten- un Stahlwerken, die als preisdrückend wirtschaftlich weiter der Gesamtweltmarkt schwächen muß, ist abgeriegelt.

Nicht vergessen darf man, daß es nur ein Anfang ist. Die Beilegung des englischen Bergarbeiterstreiks wird zeigen, ob der Weltmarktpreis durch die Vereinbarung beeinflußt werden wird

Das deutsch-lothringisch-luxemburgische Kontingentsabkommen sieht im Vertragswege vor welche Mengen Stahl-Rohblöcke, Halbzeug, Bleche, Oberbaumaterial, Stab-, Form- und Bandeisen sowie Draht (Walzprodukte) gegen Einfuhrzoll ins deutsche Zollgebiet eintreten sollen Die weiteren Einzelheiten anzugeben, mangelt hier der Raum Frankreich wurde jedoch das (für dieses Überproduktionsland schwerwiegende) Zugeständnis gemacht, daß von deutscher Werken keine Walzerzeugnisse nach Frankreich exportiert werden sollen. Zulässig ist die Ausfuhr von Edelstahl (geschmiedet), Eisen- und Stahlformguß und Erzeugnissen der Verarbeitung und Verfeinerung (Kleineisen, Maschinen, Apparate usw.).

Das Saar-Abkommen ist bereits kurz erwähnt, aber im Rahmen dieser Ausführungen nicht so wesentlich, weil an der Saar nur etwa ein Zehntel der deutschen Stahlproduktion entfällt

* * *

Das sind, ganz roh ausgeführt, die wesentlichen Punkte der internationalen Stahlpakte. Eine Änderung unserer Einfuhr-Zollpolitik ist selbstverständlich nicht damit verbunden. Lediglich dem Saarland, das nie aufgehört hat, sich zu uns zu bekennen, wird Zollfreiheit (Stundung) für die Eiseneinfuhr nach Deutschland gewährt, wobei man über kurz oder lang wohl mit der Wiederaufnahme des Saarlands in das deutsche Zollgebiet rechnen mag.

Nach Frankreich kann die saarländische Eisenindustrie ebenfalls ohne Zoll einführen.

Die große Bedeutung der Internationalen Rohstahlgemeinschaft liegt in dem Umstand, daß sie zwei Drittel des gesamten Umsatzes am Welthandel in sich greift.

Bis vor kurzem hatten unerhörte Schleuderei auf dem Weltmarkt, Nichterkennen der Scheinblüte in den Frankeninflationsländern, Emporschießen neuer Eisenindustrien in bisherigen Nichteisenländern usw. die Ausfuhrpreise noch unter Vorkriegszeit herabgedrückt. Damit hat es jetzt ein Ende! Kein Unternehmen kann auf die Dauer mit Verlust oder ohne Gewinn ar-

eiten. Die internationalen Vereinbarungen wollen in Gemein-
chaft mit Eisenverarbeitern und -händlern nicht nur die un-
nnige Weltmarkt-Schleuderei beseitigen, sondern die Preise
abil machen, die Inlandspreise damit gleichstellen und den
Virtschaftsfrieden in die europäische Eisenindustrie bringen.

Für Deutschland ist dieser Friede besonders deshalb gerade im
tzigen Augenblick willkommen, weil wir — zwar noch weit
ntfernt vom Genesungszustand — doch jetzt endlich einen
chimmer von Hoffnung am Horizont erblicken, nachdem uns
'ersailles, Inflation, sozialpolitische und steuerliche Belastun-
en, Kapitalsleere, Reparationen und nicht zuletzt Streiks
ber Streiks, Unruhen über Unruhen in der vergangenen Zeit
iemlich nahe an den Abgrund geworfen haben.

Überschätzen wir ja nicht die Wirkungen des englischen
ergarbeiterstreiks etwa durch Weitererwarten des gleichen
'empos für längere Zeit! Für uns war er zweifellos
ie Wende des Schicksals.

Aber vom tiefsten Stand, den Deutschland durchgekostet hat,
is zur Gesundung der fast blutleeren Wirtschaft ist noch ein
nger, dornenvoller Weg, dessen Schwere niemand mehr fühlen
ird, als die Deutsche Reichsbahn, die ihr voll-
erütteltes Maß zu tragen hat.

Gerade deshalb ist die Kenntnis der Vorgänge in der Eisen-
ndustrie, die mit der Reichsbahn wirtschaftlich eng zusammen
narschiert, auch für weitere Kreise innerhalb des Vereins
eutscher Eisenbahnverwaltungen sicherlich von Interesse.

* * *

Nun noch ein Wort zu der großen Konzernbildung in der
eutschen Eisenindustrie, zu der in Nr. 44 dieser Zeitung
ereits statistische Angaben enthalten waren, zu der „Ver-
inigte Stahlwerke Akt.-Ges." (Sitz der Verwaltung
üsseldorf). Dieser Monumentalaufbau in der deutschen Eisen-
nd Brennstoff-Wirtschaft ist — unabhängig und unbeeinflußt
urch internationalen Verständigungswillen — entstanden aus
em intensiven Wunsch auf Rationalisierung. Struktur

Gründergesellschaften	Gehörten zu welcher Gruppe?	Erhielten Aktien der Verein. Stahlwerke RM.	Erhielten Genuß-scheine der Vereinigten Stahlwerke RM.
ielsenkirchener Bergw.-Akt.-Ges., Gelsenkirchen	Rhein-Elbe-Union-Gruppe	120 791 000	20 214 000
eutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Akt.-Ges., Bochum . . .		120 971 000	14 792 000
ochumer Verein für Bergbau und Gußstahl-fabrikation, Bochum . .		74 394 000	994 000
kt.-Ges. für Hüttenbetrieb, Duisburg-Meiderich . .	Thyssen-Gruppe	23 747 000	—
ug. Thyssenhütte, Gewerkschaft Hamborn . .		94 096 000	67 000 000
ewerksch. Fried. Thyssen, Hamborn		27 193 000	—
ewerkschaft Lohberg, Hamborn		16 686 000	—
ewerkschaft Rhein I, Hamborn		12 660 000	—
hyssen & Co. A. G., Mühlheim-Ruhr		33 602 000	—
hoenix Akt.-Ges. für Bergbau und Hüttenbetrieb, Düsseldorf	Phoenix-Gruppe	189 186 000	15 000 000
tahlwerke van der Zypen und Wissener Eisenhütten Akt.-Ges. Köln		18 799 000	—
heinische Stahlwerke, Duisburg-Meiderich . .	Rheinstahl	67 995 000	7 000 000

der Werke, Standort, Lage am Wasser, Konjunkturlage, Leistungsfähigkeit, ob mit moderner oder veralteter Ausrüstung: das waren die Beurteilungsmomente für diesen Zusammenschluß, der sich um die geographisch bevorzugten und technisch wohl am modernsten organisierten Werke des Thyssenkonzerns herumgezogen hat.

Der finanziellen Aufbau wird klar durch folgendes Schema, wobei auch die Aktienverteilung angegeben ist, die die Gründerwerke für Einbringung ihrer Werksanlagen erhielten. Die eingebrachten Vermögenswerte und Vorteile, die nicht zu den Produktionsanlagen gehörten, wurden nicht durch Aktien der „Vereinigte Stahlwerke Akt.-Ges.", sondern durch Genußscheine abgegolten.

Diese Aktienverteilung erfährt noch eine Änderung durch das Bezugsrecht der Inhaber von amerikanischen Bonds, durch europäische Anleihebesitzer, durch Börseneinführung usw., so daß rund 150 Millionen Mark von dem Anteil der Gründer in Abzug zu bringen sind. Deren Werksbesitz besteht nunmehr in Aktien. Ausnahmen sind einige Zechen und unverritzte Kohlenfelder, die Eigentum der Gründer bleiben.

Der Zweck dieser Riesengründung, die Rationalisierung, konnte natürlich in den ersten 7 Monaten des Bestehens erst zum Teil durchgeführt werden. Hierbei hat der englische Bergarbeiterstreik, der zufällig mit der Gründung zeitlich zusammenfiel, wesentlich zur Überwindung der Anfangsschwierigkeiten beigetragen.

Schrittweise wird man die Erzeugung von Eisen und Eisenprodukten und die Gewinnung von Kohle, also die Schlüsselindustrie für alles, auf die billigsten Betriebspunkte zusammenziehen.

* * *

Die Vorgänge sowohl in der deutschen als auch in der übrigen westeuropäischen Industrie zeigen, daß die Führer um jeden Preis aus der vor kurzem noch verzweifelten Lage herauskommen wollen.

Für Deutschland handelt es sich sowohl für Kohle als auch für Eisen nicht zuletzt um den Auslandsmarkt. Nach und nach ist hier eine Plattform nach der anderen erreicht. Wir müssen mit den Gestehungskosten soweit herunter, wie irgend möglich, dann sinken auch die Lebenshaltungskosten.

Deshalb sind soziale Experimente gerade im jetzigen Augenblick eine unübersehbare Gefahr. Das Washingtoner Arbeitszeitabkommen, bei dem die U. S. A. sich bezeichnenderweise volle Freiheit vorbehalten haben, bei dem ferner Schweden, die Schweiz, Italien, England, vielleicht auch Frankreich nicht mittun, ist eine solche Gefahr! Arbeiten, rationell arbeiten, verbessert und vermehrt arbeiten, das ist heute die Forderung des Augenblicks!

Mit sozialen Gewerkschaftsversuchen, die kein Land auf der Erde so loyal und gewissenhaft handhaben wird, wenn sie mal erst Gesetz sind, wie das dogmatische Deutschland, fassen wir nicht wieder dauernd festen Fuß auf dem Weltmarkt.

Mit den westeuropäischen Eisenvereinbarungen haben die Führer der deutschen Eisenindustrie, von denen hier vier genannt seien: Ernst Poensgen, Dr. Fritz Thyssen, Dr. Artur Klotzbach und Karl Gerwin, dem deutschen Arbeiter gesicherte, lohnende Arbeit für eine längere Zukunft geschaffen.

Möge der deutsche Arbeiter nun auch selbst dafür sorgen, daß ihm die lohnende Arbeit nicht verlorengeht durch Gegenströmungen gegen die Rationalisierung und durch verschleiernde Vorspiegelungen einer baldigen und endgültigen Schicksalswende von Seiten, die die Wirtschaftsnotwendigkeiten nach ihrem engen Parteiprogramm bemessen!

Die Entwicklung der Arbeitsverfahren für die Wiederherstellung der Güterwagen in den Tambower Wagenwerkstätten von 1900 bis zur Jetztzeit[1]).

In der vom russischen Volkskommissariat für das Verkehrswesen herausgegebenen Zeitschrift „Gjelesnodorojnoje djelo“ bringt Ing. Uwaroff eine Darstellung der in den Tambower Wagenwerkstätten angewendeten Arbeitsverfahren, wie sie sich vom Bestehen der Werkstätten bis zur Jetztzeit entwickelt haben. Er zeigt, daß man auch hier Schritt für Schritt, genau so, wie in den deutschen Werkstätten, eine Entwicklung der Arbeitsverfahren durchgemacht hat, bei denen das wirtschaftliche Moment erst in den Nachkriegsjahren in den Vordergrund trat. Auch hier ist man, wie in den deutschen Werkstätten, gezwungen worden, mehr als bisher an eine wirtschaftliche Verwendung sowohl der Materialien wie der Arbeitskräfte zu denken, wodurch, in Verbindung mit den neuzeitlichen Arbeits-Verfahren, sowohl eine Erhöhung des Standumschlags als auch eine Verbilligung der Gestehungskosten erreicht worden ist.

Während des 25jährigen Bestehens der Tambower Werkstätten, die die Rjäsan-Uralsker Eisenbahn für ihre Wagen unterhält, lassen sich die Arbeitsverfahren für die Wiederherstellung der Güterwagen in drei verschiedene Perioden einteilen, in

die 1. vom Beginn (1900) bis zum Februar 1924 (überhaupt kein Arbeitsverfahren),

die 2. vom Februar 1924 bis zum Dezember 1924 (Verfahren nach Ing. Chlebnikoff),

die 3. vom Dezember 1924 an (Verfahren nach Ing. Uwaroff).

Die Wiederherstellungsarbeiten in der ersten Periode wurden vollkommen ohne Plan, zum größten Teil auf dem Hofe, außerhalb der Werkstätte ausgeführt; die Ausbesserungsdauer schwankte zwischen 2—3 Wochen. Jeder Wagen blieb auf seinem ursprünglichen Platze so lange, bis sämtliche Arbeiten, einschließlich Achswechsel, erledigt waren. Es war deshalb notwendig, zu jedem Wagen Hebevorrichtungen für das Hochnehmen und die übrigen notwendigen Werkzeuge bereit zu halten, wodurch die Anzahl der auszubessernden Wagen, insbesondere der für den Achswechsel in Frage kommenden, von der Zahl der vorhandenen Hebevorrichtungen abhängig war. Die Zerlegungsarbeiten wurden in der Weise ausgeführt, daß man rücksichtslos alle abgerissenen und abgenommenen Holz- und Eisenteile in den Gleiszwischenraum auf die Hebevorrichtungen und Werkzeuge warf, so daß es langer Aufräumungsarbeiten bedurfte, um diese wieder für ihre Zwecke frei zu machen. Diese Doppelarbeiten wurden nicht an einzelnen, sondern auf allen Gleisen ausgeführt. Wenn die Wagen hochgenommen waren, wurden die Achsen herausgerollt und da, wo gerade Platz war, abgestellt. Dieselbe planlose Arbeit gab es auch bei der Materialzustellung. Es bestand dafür kein fester Ausgabeort, jeder holte sich im Altstoffbansen oder im Magazin immer nur das, was er gerade brauchte. Auch die Tätigkeit des technischen Verwaltungspersonals entsprach dieser Arbeitsweise. Wenn man die verschiedenen Spezialgruppen, die an einem Wagen beschäftigt waren, und das dauernde Wandern der Kolonnen in Betracht zog, so war es klar, daß das geschilderte Verfahren einen erhöhten Bedarf an technischem Aufsichtspersonal erforderte. Seine Verantwortung erstreckte sich nicht nur auf die tägliche Anleitung der Arbeiter, sondern auch auf die Erledigung der Beschädigungsberichte, die Arbeitsprüfung, Materialanforderung, den ganzen Schriftverkehr, wie ihn das Lohnwesen, die Arbeiterkontrolle usw. mit sich bringt. Ungeachtet des Überflusses an technischem Verwaltungspersonal mußte der größte Teil seine Zeit auf der Schreibstube zubringen, für di Unterweisung der Arbeiter blieb nur wenig Zeit. Gege Ende des Monats war die Werkstatt überhaupt ohne technische Leitung, da dann die Lohn-, Material- usw. Abrechnunge erledigt werden mußten. Der Werkmeister, an seine Schreibstube gefesselt, konnte nicht nach seinem Wunsch die Arbei organisieren, so daß es schließlich soweit kam, daß jeder Arbeiter nicht so beschäftigt war, wie er hätte sein müssen, sondern so, wie er gerade bequeme Arbeit fand. Unter diesen Umständen konnte es kein Wunder bleiben, wenn die Wagen bis zu zwei und mehr Wochen in der Werkstatt blieben. Um deshalb eine gewisse Planmäßigkeit in den Arbeiten herbeizuführen wurde

1. trotz Einspruchs der Meister und Handwerker eine sechstägige Wartezeit bestimmt. Die Wagen wurden am Monta in Arbeit genommen und am Sonnabend dem Betriebe wieder zugeführt;
2. wurde die ganze Wiederherstellung in die Werkstatt gelegt, in bedeckte und warme Räume;
3. blieben die Wagen in der Werkstatt auf bestimmten Gleisen die besonders für diesen Zweck bereitgehalten waren;
4. wurde die Zuführung des Materials auf Schmalspurwagen, die die ganze Werkstatt durchzogen, durchgeführt
5. wurde der Achs- und Tragfederwechsel und die Untersuchung der Zug- und Stoßvorrichtung an ganz bestimmt Punkte innerhalb der Werkstatt gelegt.

Um diese Punkte durchführen und die Wartezeit von sechs Tagen noch weiter herunterdrücken zu können, war es notwendig, die Wiederherstellung auf ein ganz neues Arbeitsverfahren zu stellen. Ein solches wurde dann von dem Ingenieur Chlebnikoff ausgearbeitet und soll im folgenden näher beschrieben werden.

Chlebnikoff stellt drei Hauptrichtlinien auf:

1. Weitgehende Spezialisierung der Arbeitskolonnen,
2. gleichzeitige Ausführung gleicher Arbeiten durch Parallelkolonnen an verschiedenen Wagen,
3. gleichzeitige Ausführung der verschiedensten Arbeiten an e i n e m Wagen.

Nach den Angaben des Ing. Chlebnikoff ist es möglich, bis zu 16 Handwerker an einem Wagen zu beschäftigen und dadurch den Wagen in weniger als neun Stunden wieder herzustellen. Bei einem täglichen Ausgang von 15 Wagen waren 190 Arbeiter der einzelnen Handwerksgruppen tätig, die sich auch au 27 Kolonnen verteilten. Jede Kolonne darf nur ihre eng begrenzte Spezialarbeit ausführen, so z. B. die Zerlegungskolonne Hochnehmen des Wagens, Abnahme der Achsfedern, Ausbau der Achslager; eine andere Kolonne prüft oder ersetzt die Achshalter, eine dritte wechselt die Puffer aus, die vierte führt die Arbeiten im Untergestell aus usw. Jede von den Parallelkolonnen, die am ersten Wagen anfangen, geht an die folgenden Wagen mit ihren Werkzeugen, Hebevorrichtungen und sonstigen Geräten. An ihre Stelle rücken nachfolgend neue Schlosser, Tischler, Dachdecker für die verschiedenen Arbeitsausführungen. Wie die ersten, so arbeiten auch die zweiten und folgenden Kolonnen alle gleichzeitig am Wagen. Zu genau bestimmter Zeit gehen die verschiedenen Spezialkolonnen von Wagen zu Wagen vor, und sie müssen zu einer bestimmten Zeit die Arbeit am letzten Wagen beendet haben. Dann beginnt der Arbeitsgang von neuem.

Die vorgenommenen, einleitenden Versuche haben nun ergeben, daß mit diesem System in der Praxis in d e r Fassung nicht viel anzufangen ist. Da die Kolonnen scharf spezialisiert sind, ist es notwendig, daß jede ihre bestimmte Anzahl Leute und ihren genau umgrenzten Arbeitsumfang des für sie in Frage kommenden Spezialarbeitsgebietes haben muß. Nehmen wir

[1]) Die Veröffentlichung dient als Beispiel, daß auch in anderen Ländern das Bemühen vorhanden ist, die Eisenbahnbetriebe wirtschaftlicher als bisher zu gestalten. Im Deutschen Reich ist zwar die „laufende Fertigung“ bei der Untersuchung von Personen- und Güterwagen bereits einen weiteren Schritt vorwärts gekommen, der darin besteht, daß nicht mehr eine Gruppe von Wagen, sondern jeder Wagen für sich in die laufende Fertigung genommen wird.

: an, es handle sich um den Fall der Wiederherstellung der
plungen. Für dieses Arbeitsgebiet ist in dem Plane eine
immte Zeit für die Wiederherstellung vorgesehen. Die
allel-Spezialkolonnen an den verschiedenen Wagen sind
chzeitig mit dem Losschrauben der Muttern an den Kupp-
sspindeln beschäftigt. Bei dem Wagen Nr. 1 lassen sich
Muttern leicht von Hand abdrehen, bei dem Wagen Nr. 2
ucht man schon den Schlüssel, bei dem dritten Wagen endlich
man sie aufhauen. Die Folge davon ist, daß die an dem
gen Nr. 2 und 3 beschäftigten Leute später fertig werden;
kann der Fall eintreten, daß die an Wagen Nr. 2 und 3 be-
ftigten Kolonnen auch bei anderen Wagen mit der festge-
ten Zeit in Konflikt kommen — und der theoretisch schön
eklügelte Plan ist über den Haufen geworfen. Wie wird
B. bei der Planarbeit von Ing. Chlebnikoff eintreten, wenn
mmen mit den bedeckten gewöhnlichen Wagen ein Brems-
en anfällt, ein bedeckter Wagen mit Ofenheizung (für Per-
ntransporte), doppelter Verschalung und erheblichen Stell-
erarbeiten? Was werden schließlich die Tischler und Dach-
er anfangen, wenn inmitten der bedeckten Wagen offene
ne aufgestellt werden, an denen keine Arbeiten für sie aus-
hren sind? Ein wesentlicher, sehr erheblicher Nachteil des
ems ist auch der, daß alle Handwerker von Wagen zu Wagen
dern müssen, ihren Arbeitsplatz also ständig verän-
. Dabei müssen alle Geräte, Werkzeuge und Hebevor-
tungen mitgeführt werden, was einen Verlust an Kraft
Zeit bedeutet. Dadurch ist der Handwerker bestrebt,
Bedürfnisse an Werkzeugen usw. zu begrenzen, und, um
t die schweren Geräte mitzuführen, führt er die Arbeiten
unzweckmäßigen Mitteln aus, wodurch die Güte der ausge-
ten Arbeiten leidet und der Wagen infolgedessen sehr bald
er die Werkstatt berühren wird. Dasselbe gilt auch für die
ellung der Materialien. Wie in der ersten Periode, so wird
bei diesem System die Materialienzustellung als etwas
nsächliches behandelt, einschließlich der Radsätze, die aus
Werkstatt hinausgerollt und auf zufällig freien Gleisen ab-
ellt werden.

sind ohne Zweifel in dem Plan des Ing. Chlebnikoff ge-
e Gedanken enthalten, z. B. die Aufstellung von Spezial-
nnen und die Arbeitsverdichtung an den Wagen. Sein Plan
, die Mechanisierung und Spezialisierung der Arbeiten so
die Spitze zu treiben, mußte notgedrungen zu einem Miß-
g führen, da beide Arbeitsformen auf einer Arbeitsorgani-
n aufgebaut sind, die in wirtschaftlicher und technischer
icht doch schon eine gewisse Erfahrung voraussetzt.

enn man z. B. die Mechanisierung auf das Nieten mit Preßluft
auf das mechanische (von Hand) bzw. maschinelle Hoch-
en der Wagen ausdehnen wollte, so müßte an den Repara-
eisen gleichzeitig von den Parallelkolonnen genietet bzw.
Wagen hochgenommen werden, und da auf jeder Stelle
halb der Werkstatt Niet- oder Hochnehmearbeiten auftreten
en, müßten überall Preßluftleitungen verlegt oder Preßluft-
zeuge bereitgehalten werden und die erforderlichen Hebe-
chtungen vorhanden sein, ein Umstand, der sehr erhebliche
en verursachen würde. Um nichtsdestoweniger die prak-
e Verwirklichung durchführen zu können und die Brauch-
eit des Systems Chlebnikoff nach Beseitigung der schlimm-
Fehler zu prüfen, wurden vom Februar 1924 bis August
eingehende Versuche unternommen. Hierbei wurde die
für die Wiederherstellung eines Wagens zum Unterschied von
früheren Vorversuchen, bei denen Ing. Chlebnikoff bereits
Ausbesserungszeit von den vorgesehenen theoretischen neun
den auf 27 Stunden (3 Tage) erhöhen mußte, nochmals um
erhöht, so daß jetzt als Aufenthaltsdauer eines Wagens in
Verkstatt 4½ Tage festgesetzt wurden. Der Verlauf und das
bnis der Versuchsarbeiten, die gleichzeitig an jedem Wagen
iner starken Verdichtung der Arbeitskräfte begannen, war
ndes:

ch dem Hochnehmen des Wagens wurden die Achslager und
er abgenommen, ebenso die Zugvorrichtungen; die abge-
trennte Holzbekleidung wurde zur Seite geworfen, ebenso die her-
ausgerissenen Bodenbretter, die eisernen Dachleisten, die Türen
usw., alles das um und auf die Hebeblöcke; allmählich sammelte
sich dann um den Wagen herum ein Haufen von Schrott und un-
brauchbaren Holzteilen an, der ein schnelles Wegschaffen un-
möglich machte. Der Verkehr der Arbeiter war im höchsten
Grade beengt, so daß schon eine gewisse Kunst dazu gehörte,
innerhalb dieses Chaos zu arbeiten. Vorsichtig mußten die
Handwerker sich bewegen, um nicht zu fallen oder an einem
scharfen hervorstehenden Nagel sich zu verletzen. Eine Ko-
lonne hielt die andere auf, und da die festgesetzte Normalzeit
unbedingt innegehalten werden sollte, war man gezwungen,
Hilfskräfte in die Kolonnen einzustellen. Aber auch das half
nichts, und das Ergebnis war schließlich dasselbe wie bei den
Vorversuchen, ein wüstes Durcheinander und die Überzeugung,
daß das System Chlebnikoff in d e r Form für die Wiederher-
stellung von Güterwagen nicht geeignet war.

Man griff deshalb bis zur Einführung eines besseren Ver-
fahrens auf die Arbeitsweise zurück, die eine Aufenthaltsdauer
von 6 Tagen vorschrieb, ein Verfahren, das, wenn es auch
keinen Fortschritt gegen früher bedeutete, doch zu keinem
Chaos führte und einen geregelten Wagenausgang ermöglichte.

In dem Bestreben, das System Chlebnikoff auf eine brauch-
barere Grundlage zu stellen, muß einer der Hauptfehler des
Systems, die Einführung einer für alle Wagen und alle Kolonnen
gültigen, sogenannten Maximalzeit ausgeschaltet werden. Die
Störungen in dem Arbeitsgange werden nicht durch den G e -
s a m t a n f a l l der Arbeiten am Wagen, sondern nur durch
einen kleinen T e i l derselben verursacht, einen Teil, der auf
einzelne Arbeiter in der Kolonne entfällt und in der durch den
Plan im voraus bestimmten Zeit nicht enthalten ist. Man könnte
für die Wiederherstellung jeder Arbeitseinheit eine Höchstzeit
festsetzen, die so bemessen ist, daß man auf jeden Fall damit
auskommen kann; aber dann würde bei vielen Kolonnen sich
diese Zeit als zu reichlich herausstellen, und es würden
Wartezeiten auftreten, die für die Verwaltung eine er-
hebliche Belastung darstellen würden. Zu welchen merkwür-
digen Erscheinungen die Einführung der sogenannten Maximal-
zeit führte, konnte man daraus ersehen, daß, obwohl an einzelnen
Wagen fast keine Arbeiten auszuführen waren, diese trotzdem
buchstäblich mit Arbeitern beklebt waren. Sehr oft konnte man
beobachten, daß die einzelnen Sondergruppen, die an einem
Wagen arbeiteten, sich gegenseitig im Wege waren, wo die
Schlosser unten ihre Arbeiten zu Ende führten, die Stellmacher
gleichzeitig ihre Holzarbeiten erledigten, die Dacharbeiter auf
dem Dache arbeiteten und bei alledem der Pinsel des Malers
tätig war, der die tiefer arbeitenden Leute mit Farbe übergoß.

Noch einmal kurz zusammengefaßt, kann man als Ergebnis
der angestellten Versuche anführen, daß es unmöglich ist, eine
Kolonne mit nur stets gleicher Arbeiterzahl zusammenzu-
stellen, die die gleichen Arbeiten an verschiedenen Wagen in
ein- und derselben im voraus bestimmten Zeit ausführen soll.

Ein ganz anderes Bild stellt sich dar, wenn ein gleichartiger
Arbeitsumfang nicht für e i n e n Wagen, sondern für ganze
Gruppen von je 4 bis 5 Wagen zusammengefaßt wird. Hier ge-
lingt es, durch die Zusammensetzung von Wagen mit leichter,
mittlerer und großer Ausbesserung eine beliebige Anzahl der
Gruppen nicht nur mit der gleichen Zahl der Wagen in der
Gruppe, sondern auch mit einem möglichst gleichen Arbeits-
umfang zusammenzustellen. Das Aussuchen der Wagengruppen
wird noch erleichtert, wenn der Arbeitsumfang für eine
Schlosser- oder eine Stellmacherausbesserung für sich heraus-
gesucht wird, unabhängig die eine von der anderen. Wenn auf
diese Weise einige Wagengruppen ausgesucht sind, z. B. jede
mit dem gleichen Umfang an Schlosserarbeiten, so bedeutet das
nicht, daß auch der Umfang der Stellmacherarbeiten bei jeder
Gruppe der gleiche ist; dieses läßt sich nur nach einer
weiteren Umgruppierung der Wagen ermöglichen. Für die Zu-
sammensetzung der einzelnen Wagengruppen oder die Fest-
legung der Arbeiten bei den einzelnen Gruppen stellt Ing.

Uwaroff, der Verfasser des Artikels in der russischen Zeitschrift, folgende Richtlinien auf:

1. Wenn Chlebnikoff es für notwendig hält, die Arbeiter in kleine und kleinste Kolonnen zu unterteilen, so hält Ing. Uwaroff eine Zerreißung der Kolonnen in solche Spezialgruppen für überflüssig, ja für schädlich.

2. Die Handwerker in einer Güterwagenwerkstatt werden in vier Gruppen eingeteilt: Schlosser, Stellmacher, Dacharbeiter und Maler.

3. Jede dieser Hauptgruppen wird wieder in Kolonnen solcher Größe unterteilt, daß jede Kolonne ihre Arbeit an einer der Wagengruppen von 4 bis 5 Wagen im Verlaufe nur eines einzigen Tages erledigen kann.

4. Für jeden Tag muß die Arbeitsart bei jeder Wagengruppe möglichst die gleiche sein und auch den gleichen Umfang haben.

5. In jeder Wagengruppe kann nur eine Kolonne arbeiten, entweder Schlosser oder Stellmacher oder Maler. Nur die Dacharbeiter können mit jeder von den vorerwähnten Gruppen zusammen ihre Arbeiten ausführen.

6. In jeder Kolonne werden die Handwerker für die einzelnen Wagen der Wagengruppe eingeteilt nach Anordnung des Kolonnenführers, in Abhängigkeit von dem Arbeitsanfalle am Wagen.

7. Jede Kolonne muß während der ganzen Zeit tagtäglich an ihrem bestimmten Arbeitsplatz bleiben.

8. Alle notwendigen Werkzeuge, Winden, Geräte der verschiedensten Art, Feilbänke, Schraubstöcke, alles muß für jede Kolonne vorhanden sein.

9. Die längste Dauer der Wartezeit der Wagen für die Wiederherstellung wird auf 4 Tage bestimmt. Von ihnen wird der erste Tag zum Abbau und zur schriftlichen Festlegung der erforderlichen Arbeiten verwendet. Am zweiten Tage werden die Schlosserarbeiten ausgeführt und beendet, am dritten Tage die Stellmacher- und Dacharbeiten, am vierten Tage die Maler- und restlichen Dacharbeiten.

10. Täglich nach Beendigung der Arbeiten müssen die Rangierarbeiten ausgeführt werden, um die von jeder Handwerkerkolonne fertiggestellten Wagen bzw. Wagengruppen auf andere Arbeitsgleise um- und neue zustellen zu können.

Nach diesen Richtlinien wurde die Wiederherstellung der Güterwagen innerhalb eines Zeitraumes von 3 Monaten ausgeführt. Wie ein roter Faden ziehen sich zwei Hauptgedanken hindurch, nämlich:

1. Jeder Kolonne ist die Arbeit zu geben, welche ihren Fähigkeiten entspricht und welche in einem Arbeitstag erledigt werden kann.

2. Der Arbeiter soll nicht der Arbeit nachlaufen, sondern die Arbeit soll den Arbeitsausführenden selbst aufsuchen, mit anderen Worten, es wird das Prinzip der Spezialisierung der Arbeitsplätze und der Arbeitswege angewendet, aber nicht das der Arbeitskolonnen.

Trotz der kurzen Versuchszeit waren die Ergebnisse derart, daß man jetzt schon ein Urteil über das System abgeben und einige Folgerungen daraus ziehen kann.

Die Arbeiterzahl betrug 220 Handwerker; davon 99 Schlosser, 87 Stellmacher, 16 Dachdecker und 18 Maler. Von der Zahl der Stellmacher ist eine Spezialkolonne für den Abbau der Wagen in Stärke von 10 Mann in Abzug zu bringen. Sämtliche Schlosser sind in 3 Kolonnen eingeteilt zu 30 bis 35 Mann, ebenso die Stellmacher. Die Dachdecker und Maler bilden jede für sich e i n e Kolonne. Der Ausgang betrug 12 Wagen am Tage.

Die Reihenfolge der Arbeiten in dem viertägigen Arbeitsgange ist folgende:

1. A r b e i t s t a g. Am Abend vorher werden die ausgesuchten ausbesserungsbedürftigen 12 Wagen auf ein Sondergleis im Hofe geschoben, auf dem nur die Zerlegung der Wagen stattfindet. Die dafür bestimmte Kolonne beginnt auf Grund schriftlicher Angaben oder mündlicher Anweisungen eines besonderen Beamten mit der Zerlegung und dem Abbrechen der schlechten Holzteile, der kleidung, Bodenbretter, Türen und sonstigen Teile am Wagkasten, ebenso des ausbesserungsbedürftigen Teiles des Dach Nach sämtlichen Zerlegungsarbeiten werden die notwendi Reparaturarbeiten schriftlich festgelegt. Dabei wird gle zeitig eine Teilung der Wagen in drei Gruppen vorgenomn vier Wagen in jeder Gruppe, nach den Grundsätzen, wie sie dem Verfasser in den vorhergehenden Zeilen (unter lfd. Nummer 3 u. 4) festgelegt worden sind, sowohl für die Schlosser für die Stellmacher. Der Abfall von den zerlegten Wagen w sofort aufgeladen und zum Schrott geführt, mit Ausnahme d jenigen Teile, die für die Wiederherstellung noch geeignet s Nach Beendigung dieser Arbeiten am Abend stellt die Rang lokomotive die so vorbereiteten Wagen innerhalb der We statt auf den Schlosser-Sondergleisen auf. An die Stelle der die Werkstatt gesetzten Wagen werden wieder 12 Wagen die Zerlegung für den nächsten Tag auf dem Hofgleise a gestellt.

2. T a g. Die am Vortage zerlegten Wagen stehen jetzt den zwei Schlossergleisen. Drei Schlosserkolonnen sind schäftigt, jede an vier Wagen. Nach Fertigstellung der Arbei bis zum Abend werden dann die Wagen auf die zwei Stellmach gleise umrangiert, und zwar unter denselben Gesichtspunk wie bei den Schlosserarbeiten, nämlich für jede Gruppe möglichst den gleichen Arbeiten bzw. dem gleichen Arbe umfang.

3. T a g. Auch hier werden drei Kolonnen Stellmacher, ä lich den Schlossern, jede an einer Gruppe von vier Wagen, sprechend dem Umfang der Arbeiten an den einzelnen Wa beschäftigt. Gleichzeitig bessern die Dacharbeiter das D aus. Gegen Arbeitsschluß müssen sämtliche Stellmach arbeiten und fast alle Dacharbeiten an den ganzen Wagen endet sein. 15 bis 20 Minuten vor Beendigung der Arbei überstreichen die Maler die Stellen für die Beschriftungen, die Farbe für den vierten Tag trocken zu haben. Dann wer die Wagen von den Stellmachergleisen ohne Auswahl auf Malergleise umrangiert.

4. u n d l e t z t e r T a g. Hier werden die Maler proportio dem Arbeitsumfang auf die einzelnen Wagen verteilt, außerd die restlichen Dacharbeiten erledigt und die Arbeitsprüfung a geführt. Nach Arbeitsschluß werden die fertiggestellten Wa aus der Werkstatt herausgezogen und auf dem Hofe auf stellt; der Arbeitsgang ist beendet.

Es kann noch erwähnt werden, daß in jeder Gruppe von v Wagen ein solcher mit Bremsausrüstung ist, der auf einem Schlossergleise seinen ganz bestimmten Platz hat. An di Stelle werden das gesamte notwendige Werkzeug und die forderlichen Ersatzteile geleitet.

Jede Schlosserkolonne wird eingeteilt in vier Untergrupp nach der Zahl der Wagen, von denen jede die ganze Zeit stän an ihrem bestimmten Platz arbeitet, wo sich auch das gesan notwendige Werkzeug befindet und wohin auch die Material und die ausgebesserten Teile gebracht werden. Innerhalb Hauptkolonne (30—35 Mann) sind einige, sozusagen freizügi Handwerker beschäftigt, welche nach Anordnung des Kolon führers bei denjenigen Untergruppen einspringen, wo der U fang der Arbeiten es notwendig macht.

Die Einteilung der Handwerker in Untergruppen gibt d System die notwendige Geschmeidigkeit. Man kann die Arbei so auf die Untergruppen verteilen, daß man jeder auftauchen Möglichkeit gewachsen ist, damit der allgemeine Arbeitsan in der Wagengruppe für jedes Handwerk der Stärke der Kolo entsprechend ist und damit jede Wagenart, bedeckt oder off immer an ihren bestimmten Platz kommt.

Es hat sich herausgestellt, daß die Schlosserarbeiten bei d bedeckten und offenen Wagen, mit Ausschluß der Bremswag bis zu einem gewissen Grade fast immer den gleichen Arbei umfang besitzen. Bei den Stellmacherarbeiten fällt die mei Arbeit auf die heizbaren, bedeckten Wagen; der gewöhnlic

ekte und schließlich der offene Wagen weisen die geringste macherarbeit auf. Bei den Malerarbeiten erfordert der offene en ebenfalls die geringste Arbeit. Sobald der Arbeitstag be-t, wird unter Hinzuziehung bestimmter Arbeiter (Vorhand-ker?) innerhalb der ersten halben Stunde der Arbeitsumfang jede Arbeitsgruppe festgesetzt. Die Arbeiter werden dann ilt, und jede Gruppe der Kolonne arbeitet vollständig tändig, nur an einem Wagen, völlig unabhängig von an-n. Keiner stört den anderen und die nachfolgende Kolonne gt nicht. Nur in einzelnen Fällen, wenn es sich nämlich m handelt, die Arbeitsmenge den Arbeitskräften anzupassen, ndert der Kolonnenführer die Zusammensetzung der Unter-pen um 1—2 Mann, indem er sie von dem einen Wagen zu anderen gibt. Hieraus folgt, daß bei der angegebenen Ver-ng der Arbeitskräfte das Fernbleiben der Arbeiter, sogar gößeren Zahl, das System nicht verwirren kann, da durch Ausfall an Arbeitskräften die anwesenden Handwerker ihre itsintensität erhöhen müssen, wenn die Arbeit an einem erledigt werden muß. In den Tambower Werkstätten er-ite der Ausfall an Arbeitern bei einer Kolonne von 30—35 etwa 6—7 Mann; trotzdem wurden die Arbeiten am Wagen aufgehalten.

folge davon, daß alle Arbeiten: Zerlegung, Schlosser-, Stell-er- und Malerarbeiten, jede an ihrem bestimmten, streng uhaltenden Platze ausgeführt werden, ist es möglich, an be-mten Stellen Werkzeug und Vorrichtungen der verschie-n Art herzurichten und bereit zu halten. Aus diesem nde werden die Hebevorrichtungen für das Hochnehmen der en nur auf den zwei Schlossergleisen gebraucht. Die Auf-über die Arbeiten erwies sich als ungewöhnlich leicht und em, man brauchte nur auf einen von den Hauptarbeitswegen Zerlegungs-, Schlosser-, Stellmacher- oder Malerarbeits-es zu gehen und alles ließ sich übersehen.

s zur Einführung des zuletzt erwähnten Arbeitsverfahrens ug der Wagenausgang aus der einen der vorhandenen beiden thallen annähernd 130 Wagen im Monat. Auf eine höhere zu kommen, war unmöglich, da man die dazu nötige Anzahl Arbeitern nicht mehr an den Wagen beschäftigen konnte. n bei diesem geringen Ausgang wurde die Arbeit, wie schon ähnt, sehr stark behindert durch die Hebezeuge und die An-ungen der abgenommenen eisernen und hölzernen Teile der en.

tzt war Ordnung. Fast sprungweise wurde der Wagen-ang erhöht, welcher im Februar bereits 266 Wagen, anstelle 130 betrug, wobei noch sehr viel verfügbarer Raum blieb, veranlaßte, eine gewisse Arbeitsreorganisation und Umstel-der Arbeitskräfte vorzunehmen und fernerhin nur eine ein-Richthalle mit der Aufgabe der Wagenwiederherstellung zu sten. Nach der erwähnten Umstellung wird die zweite Halle Malerwerkstatt für die Güterwagen eingerichtet werden.

llkommen unerwartet stellte sich also heraus, daß die eine beiden Richthallen imstande war, den ganzen Anfall an dhaften Güterwagen der Rjäsan-Uralsker Bahn aufzunehmen auszubessern. Bis zur Einführung des Systems war der enausgang im Mittel monatlich für den Zeitraum April bis ember 198 Wagen in beiden Richthallen, im Dezember, nach Einführung des neuen Arbeitssystems, bereits 280, im Januar 305 und im Februar 376 Wagen. Der Verfasser rechnet zu einer bestimmten Zeit mit einem täglichen Ausgang von 16 bis 17 Wagen. Die Kosten für den einzelnen Wagen fielen ebenfalls stark und werden aller Voraussicht nach noch weiter fallen.

Im Februar entfielen auf einen Handwerker 184 Arbeitsstunden; da im Monat 197 Schlosser, Stellmacher, Dachdecker und Maler mit Vorhandwerker, aber ohne Handarbeiter beschäftigt waren, ergibt sich der Aufwand an Arbeitsstunden für einen Wagen in der einen Richthalle zu:

$$\frac{197 \cdot 184}{266} = 137 \text{ Arbeitsstunden,}$$

an Stelle von 232 bei dem früheren Verfahren in der ersten Periode.

Indem täglich eine bestimmte Anzahl Wagen herausgeht, wird ein Arbeitsrhythmus geschaffen, dem sich nicht nur die Meister und das Betriebsbüro innerhalb der Richthalle unterwerfen müssen, sondern auch alle Nebenwerkstätten. Von diesem Rhythmus abhängig ist auch die Leitung der einzelnen Betriebs- und technischen Abteilungen, damit also auch der Magazindienst, sogar der Leiter der Gesamtwerkstätten selbst.

Jede Verzögerung, die bis dahin unbemerkt blieb, tritt jetzt besonders scharf in ihrem schädlichen Einfluß hervor. Hinderte bis dahin das Zuspätkommen der Arbeiter bis zu einer Stunde den Beginn der Arbeiten, eine bekannte Ursache der Arbeitsstockung, so werden sofort bei ihrem Auftreten entsprechende Maßregeln getroffen. In gleicher Weise konnten die eine Arbeitsstockung verursachenden Hindernisse beseitigt werden, die sich aus der Materialzustellung, der Werkzeugausgabe, den Arbeiten der Nebenwerksätten usw. ergaben, deren Einfluß, für sich allein betrachtet, verhältnismäßig klein ist, die aber in ihrer Gesamtmenge von entscheidender Bedeutung für einen geregelten Arbeitsgang sind. Parallel mit diesen organisatorischen Maßnahmen wurden auch technische Verbesserungen durchgeführt; so wurden z. B. statt der schweren eichenen Hebeböcke eiserne zerlegbare für elektrischen Antrieb beschafft, die Schlossergleise mit Preßluftleitung für die Preßluftwerkzeuge ausgestattet usw., Maßnahmen, die für jede neuzeitliche Wagenwiederherstellung von grundlegender Bedeutung sind, mag es sich nun um neuere oder ältere Werkstätten, als welche die Tambower Anlagen wohl anzusprechen sind, handeln.

Aus dem ganzen Aufsatz ist zu entnehmen, daß die Tambower Werkstätten, was die Werkstattausrüstung anbelangt, nicht in dem Maße ausgestattet sind, wie sie bei den neuzeitlichen Wagenwerkstätten vorhanden ist. Daß die russischen Werkstätten deshalb versuchen, zuerst einmal eine Leistungssteigerung durch verbesserte Arbeitsverfahren zu erreichen, wird man ihnen bei der gespannten Finanzlage des Verkehrswesens nicht verdenken können. Ein Erfolg ist ja auch bereits eingetreten durch die Erhöhung des Monatsausganges an Wagen, von 130 Wagen im Dezember 1924 auf 266 Wagen im Februar 1925, und er wird noch weiter gesteigert werden können, wenn alle Möglichkeiten, die sich aus der Anwendung der Normung, des Austauschbaues, der Arbeitsvorbereitung, der Verbesserung des Förderwesens usw. ergeben, geprüft und ausgenutzt werden.

Dipl.-Ing. Runkel, Reichsbahnrat, Lauban.

Bücherschau.

Schriften der Reichszentrale für deutsche Verkehrswer-g. In der von der Reichszentrale für deutsche Verkehrs-ung herausgegebenen Sammlung „Deutsche Bilder“ sind lich zwei weitere Hefte erschienen. In der 5. Reihe wird nchen und das bayerische Hochland“ behandelt. Charakte-sche Bilder aus den bayerischen Alpen, die Eigenart ober-rischer Dörfer, die Romantik der stillen Klöster, weltabge-ene Ruinen, die mächtigen Schlösser werden dem Leser eführt. Uralte Stätten der Kultur und Schöpfungen hohen stsinns, Sitten und Trachten des bayerischen Volkes werden m wieder ins Gedächtnis zurückgerufen.

ie 6. Reihe der Sammlung, die „Nordbayern“ gewidmet ist, ält u. a. das berühmte Stadtbild von Nürnberg mit seinen zahllosen Giebeln, die großartige Wandelhalle Kissingens, wie viele bemerkenswerte Bauwerke, die uns ein Zeugnis von der Schönheit und Kunst des Mittelalters ablegen. Die beiden genannten Hefte stehen in einem schroffen Gegensatz zueinander. Wird in dem erstgenannten die wuchtige Natur der bayerischen Hochalpen offenbar, so wirkt in dem Hefte „Nordbayern“ die behagliche Idylle und Heiterkeit des Frankenlandes.

Ein jedes Heft umfaßt 47 Seiten Text und 47 Seiten Bilder, die auf Mattdruckpapier in Doppeltonfarbendruck reproduziert sind. Auf Druck und Ausstattung ist peinlichste Sorgfalt verwendet worden. Für das Gebotene ist der Preis von 2,50 RM für den Band durchaus angemessen. Die Sammlung „Deutsche Bilderreihe“ kann wärmstens empfohlen werden. Die Hefte eignen sich auch als Geschenk für den Weihnachtstisch. P.

Seefischerei und Eisenbahn.

Von Reichsbahnrat **Dr. Wehde** in Altona.

Eisenbahn und Seefischerei stehen überall da, wo die Seefischerei nicht nur eine lokale Bedeutung für die Küste hat, sondern sich zur volkswirtschaftlichen Bedeutung ausgewachsen hat, in engem Zusammenhang. Die wichtigste Frage für eine in großem Maßstabe betriebene Seefischerei besteht stets darin, den Absatz der leicht verderblichen Ware möglichst schnell und weit in das Binnenland hineinzutragen.

Einer großzügigen Entwicklung hat in früheren Zeiten die Transportfrage entgegengestanden. Erst der Dampferbetrieb auf See und die modernen Verkehrsmittel zu Lande und ihre Einrichtungen ermöglichten es, weit entlegene Fanggründe aufzusuchen und den Fisch in frischem Zustande in weit vom Meere abgelegenen Verbrauchszentren zum Verkauf zu stellen.

Der Landtransport fällt in der Hauptsache den Eisenbahnen zu.

Wir finden daher in allen Ländern mit Fischereiwirtschaft von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung ein hoch entwickeltes Fischtransportwesen der Eisenbahnen. England hat die große Bedeutung der Seefischerei sehr früh erkannt und die englischen Eisenbahnen, denen die größten Fischereihäfen Englands selbst gehören, haben die großartige Entwicklung dieses Gewerbezweiges überhaupt erst ermöglicht. Die Verquickung von Eisenbahn und Seefischerei ist hier besonders stark.

Die nachfolgenden Ausführungen mögen nun zunächst zeigen, daß man auch in Deutschland auf dem besten Wege ist, die Seefischerei wieder zur volkswirtschaftlichen Bedeutung zu bringen. Eine große Entwicklung kann aber nur durch großen Absatz und dieser wiederum auch bei uns nur dann möglich sein, wenn die Ausgestaltung der Beförderungsmöglichkeiten nach dem Binnenlande mit der Entwicklung der Seefischerei Schritt hält.

Von welcher Bedeutung die von der deutschen Seefischerei geleistete Arbeit ist, mag daraus hervorgehen, daß die F a n g e r g e b n i s s e

1913 etwa . . . . 180 000 000 kg,
1923 . . . . 156 541 000 kg

betrugen. I m J a h r e 1924 ist eine g e w a l t i g e S t e i g e r u n g a u f 217 482 000 kg im Werte von etwa 46 Millionen Mark erzielt worden, die auch in dem für die Seefischerei ungünstigen Jahre 1925 eine Höhe von 210 219 000 kg im Werte von über 55 Millionen RM erreichte.

Als große Seefischmärkte kommen für Deutschland Wesermünde, Cuxhaven, Altona, Hamburg, Bremerhaven, Emden und Nordenham in Betracht. Die Auktionsumsätze, die jedoch bei weitem nicht die gesamten Anlandungen umfassen, ergeben folgendes Bild:

1924	Wesermünde	131	Mill.	Pfd.	im	Werte	von	16	Mill. M.
1925	„	144,24	„	„	„	„	„	?	„ „
1924	Cuxhaven	72	„	„	„	„	„	7,3	„ „
1925	„	67,41	„	„	„	„	„	7,7	„ „
1924	Altona	56,5	„	„	„	„	„	8	„ „
1925	„	52,68	„	„	„	„	„	8,5	„ „
1924	Hamburg	28	„	„	„	„	„	5,2	„ „
1925	„	25,84	„	„	„	„	„	5,1	„ „
1924	Bremerhaven	12,5	„	„	„	„	„	1,5	„ „
1925	„	14,97	„	„	„	„	„	1,8	„ „
1924	Emden	5	„	„	„	„	„	0,7	„ „
1925	„	8,14	„	„	„	„	„	1,0	„ „

W e s e r m ü n d e steht unter den deutschen Häfen bezüglich seines Auktionsumsatzes mit 144,24 Millionen Pfund an der Spitze der deutschen Fischereihäfen. Der Leser wird im allgemeinen kaum in der Lage sein, sich ein Bild von der ungeheuren Menge zu machen, die allein schon der tägliche Umsatz von etwa 400 000 Pfund darstellt. Der Umsatz ist in den letzten Jahren in dauerndem Steigen begriffen, er betrug 1922 106,8 Mill. Pfd. und ist 1924 um weitere 24 Millionen auf 130,8 Mill. Pfund, 1925 auf 144 Mill. Pfd. gestiegen. Nicht weniger als 137 Fischversandfirmen und 49 fischindustrielle Betriebe s tätig, um das „Brot des Meeres" als frische oder zubereit Ware in den Handel zu bringen. Ein neues Hafenbecken einem sich anschließenden Wendeplatz ist im Bau, ausgedeh weitere Becken und Packhallen sind vorgesehen. Ein großzü angelegter Fischereibahnhof mit allen neuzeitlichen Einricht gen ist nach dem Kriege erstanden, und unermüdlich soll an planmäßigen Durchführung einer großzügigen Erweiterung Fischereihafens weiter gearbeitet werden.

C u x h a v e n will Wesermünde nicht nachstehen. Die E wicklung des Cuxhavener Fischmarktes hat etwa seit 1919 ein ungewöhnlich starken Aufschwung genommen. Die Vergrö rung der Anlagen hat den Cuxhavener Fischmarkt zu einem größten gemacht, den es zur Zeit gibt. Der Fischereihafen etwa 1000 m lang. In 900 m Länge ziehen sich die Fis auktions- und Packhallen am Kai entlang. Eine Flotte von üb 100 Fischdampfern versorgt den Markt, an dem 64 Fischgr handlungen beteiligt sind. Der Gesamtumsatz ist von 1921 48 Millionen Pfund im Jahre 1924 auf 108,3 Mill. Pfd. im We von über 10,5 Millionen Mark gestiegen.

Die Bedeutung A l t o n a s liegt insbesondere auf dem Gebi der Heringseinfuhr. Altona ist der Zentralmarkt für frisc Heringe. Die Einfuhr hat 1925 die Menge von etwa 150 M Pfund Heringen erreicht. Der Gesamtumsatz von 218,6 M Pfd. im Jahre 1925 bedeutet den größten Fischumschl den wir überhaupt auf dem europäischen Kontinent antreff so daß auch hier im Frühjahr 1926 mit einer Erweiterung Hafenanlagen begonnen werden mußte.

Auch der Fischmarkt H a m b u r g - S t. P a u l i hat 1924 einem Umsatz von 28 Mill. Pfd. gegen 19,5 Mill. Pfd. im Jah 1923 eine Zunahme der Umsatzsteigerung von 50 % zu v zeichnen.

Die Staatliche Fischereidirektion hat in Hamburg im Mä 1924 den Verkauf billiger Seefische wieder aufgenommen, du den an 200 Verkaufsstellen die Fische zu mäßigen, kontrolliert Preisen unter die Bevölkerung gebracht werden. Diese Ma nahme hat anerkannt fördernd auf den Absatz gewirkt, so d die Anlagen des St. Pauli-Fischmarktes eine erhebliche V größerung erfahren mußten.

In einer schwierigen Lage befindet sich der Fischmar B r e m e r h a v e n s. Dieser Ort kann gegen das benachba Wesermünde nicht aufkommen, zumal er durch die sogenann Fichereiklausel stark eingeengt wird, durch die der bremisc Staat bei der Abtretung preußischen Gebietes an Bremen Verpflichtung eingegangen ist, für eine Reihe von Jahren a die Einrichtung staatlicher Fischereianlagen zu verzichten.

Immerhin ist auch in Bremerhaven infolge der Ergänzung käufe in Wesermünde der Versand auf der dortigen Gütera fertigung von 1923 mit 13 382 t, auf 1924 mit 17 096 t angestiege

E m d e n könnte für die Versorgung des westdeutschen I dustriegebietes mit Fischen von der größten Bedeutung werde Dieser Fischereihafen ist wegen der kürzesten Entfernung d gegebene Versorgungsort für das Rheinland und Westfalen. D verbesserten Anlagen in Emden könnten die Aufgabe, die ho ländischen Fische aus dem Rheinland und Westfalen zurückz drängen, sehr erleichtern, wenn die Emdener Fischereikrei nicht durch die jetzigen schwierigen Wirtschaftsverhältnis stark in Mitleidenschaft gezogen wären.

Die Zahl der gesamten Fischdampfer Deutschlands ist tro der umfangreichen Abgabe gerade dieser Schiffe an die Enten von 1913 bis 1925 von 250 auf etwa 400 angewachsen.

So sehen wir a l l g e m e i n i n d e r d e u t s c h e n Se f i s c h e r e i e i n e a u f s t e i g e n d e E n t w i c k l u n g, u wer das emsige Arbeiten und Leben und Treiben in den Fisch reihäfen beobachtet, kann sich des Eindrucks nicht erwehre daß das ernste und der Unterstützung werte Streben besteht, d

eefischerei Deutschlands zur höchsten Geltung zu bringen und amit am Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft mitzuarbeiten.

Auch die Fischindustrie hat sich in Deutschland bereits u einem bedeutenden volkswirtschaftlichen Faktor entwickelt, er einer großen Anzahl von Arbeitskräften aller Art lohnende eschäftigung bietet. Es ist vom Standpunkt der Bekämpfung der rbeitslosigkeit überall als eine Wohltat empfunden worden, daß ie Fischindustrie im Jahre 1925 nicht nur von Betriebseinstelungen absehen, sondern sogar mehr Arbeitskräfte als in den orjahren beschäftigen konnte.

Unter Fischindustrie versteht man die mit Räuchern, Marinieren, Trocknen und Braten beschäftigten Betriebe. Die Umätze der Fischindustrie konnten im Oktober 1924 nahezu dieenigen der Vorkriegszeit erreichen und das Gesamterzeugnis in Iassenartikeln hat angeblich sogar das der Friedensjahre überügelt. Allerdings klagen die Fischindustriekreise sehr über bsatzstockungen, da für den Absatz von Räucherwaren und Iarinaden große Gebiete in Fortfall gekommen sind. Elsaßothringen, Oberschlesien, die ehemaligen Provinzen Posen und Vestpreußen und die Kolonien waren einst starke Abnehmer. on Bedeutung ist auch hier die Konkurrenz zwischen deutschen nd ausländischen Erzeugnissen. Die Vereinigten Staaten, Noregen und Holland haben Versuche gemacht, ihre Produkte bei ns anzubieten. Neue Absatzgebiete müssen also erobert und alte ehauptet werden.

In dem kürzlich erschienenen „Jahresbericht über die deutsche ischerei 1925", herausgegeben vom Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft, ist auch die Frage der Beförderung urch die Eisenbahn Gegenstand der Besprechung. Es wird hier nehrfach und ausdrücklich anerkannt, daß im vergangenen Jahre iel zur Verbilligung und Verbesserung der Beförderung getan st, aber die weitere Unterstützung des Seefischhandels sowohl ür den Absatz im Inlande wie für die Auslandssendungen sei ringendes Gebot. Auch in der 6. Seefischkonferenz, die im Okober 1926 in Berlin getagt hat, ist zur Erleichterung des Wettewerbes der deutschen Seefische und Fischwaren mit den holländischen im rheinischen und westfälischen Gebiet der Erwartung usdruck gegeben worden, daß die Reichsbahn dem Streben, den ischabsatz nach den genannten Gebieten günstiger zu gestalten, benso entgegenkommen wird, wie sie dies in bezug auf andere ichtungen in letzter Zeit erfreulicherweise getan hat. (Gemeint st z. B. die günstige neue Nachtverbindung Altona-Berlin, die eschleunigung der Sendungen Altona-Basel, Altona-Königserg usw.)

Die Möglichkeit der Hebung des Verbrauchs und damit der teigerung der Transporte hängt ganz wesentlich von der chnellen Beförderung ab. Dabei ist nicht allein die Schnelligkeit on ausschlaggebender Bedeutung, es kommt weiterhin darauf an, ie Fische zur richtigen Tageszeit an den Verbrauchsort zu ringen.

Ware, die trotz schneller Beförderung die schon um Uhr morgens angesetzten Frühauktionen der großen Verrauchszentren, z. B. Berlin, nicht mehr erreicht, bleibt inen ganzen Tag bis zum nächsten Morgen liegen. Erst ann bietet sich wieder Gelegenheit, sie dem Handel zuzuführen. bgesehen davon, daß die Fische dadurch einen erheblichen Vert- und Preisverlust erleiden, belassen die Händler sie oft en ganzen Tag über auf dem Güterboden, um sie aus Ersparnisründen erst zusammen mit anderen im Lauf des Tages einreffenden Sendungen in den ersten Tagesstunden des folgenden ages zur Verkaufsstelle abzuholen. So kommt es dann zu den lagen der Güterabfertigungen, daß die Böden unnötig lange von mfangreichen Sendungen in Anspruch genommen werden und u den häufigen, sehr unerwünschten Beschwerden anderer mpfänger, daß empfindliche Ware (Butter, Kaffee) den Fischeruch angenommen hat und dadurch minderwertig geworden ist. ehr häufig ist der Fischgeruch, wenn das Fischwasser erst einal den Fußboden durchtränkt hat, auch aus den Güterböden icht mehr zu entfernen, ohne den Fußboden mit großen Kosten änzlich zu erneuern.

Für Orte, an denen keine Fischauktionen stattfinden, sondern das Gut an bestimmte Empfänger gerichtet ist, die die Fische unmittelbar in ihre Verkaufslokale befördern, ist die Ankunftzeit um 8 Uhr morgens die späteste, um die Ware noch für die Mittagsmahlzeit des gleichen Tages verkaufen zu können.

Hieraus ergibt sich, daß die Ankunft der Fischzüge oder der Züge, die in der Hauptsache dem Fischverkehr dienen, so gelegt werden muß, daß nahe Verbrauchszentren in den ersten Morgenstunden des dem Versande nachfolgenden Tages, weite zum mindesten zur gleichen Zeit des nächsten Tages erreicht werden.

Bei den mittleren Entfernungen, mit denen wir es in Deutschland zu tun haben, liegen die Ankunftszeiten in der Tat oft schon dementsprechend, doch ist dies noch nicht überall der Fall, selbst nicht bei Industriebezirken als den wichtigsten Verbrauchszentren. Wichtig ist ferner, daß von der Hauptzufuhrlinie abzweigende Seitenstrecken mit größeren Orten durch baldige Anschlüsse bedient werden. Hiergegen richten sich in der Praxis die Klagen und hieran mangelt es in der Tat häufig. Diesem Übelstande wird schon oft durch die Freigabe der Personen- und Schnellzüge für Fischtransporte abgeholfen werden können.

Alle Fische, die für den Londoner Fischmarkt Billingsgate bestimmt sind, kommen bereits morgens zwischen 2 und 3 Uhr in London, dem größten Fischverbrauchsorte, an. Überhaupt werden die englischen Fischtransportverhältnisse außerordentlich gelobt. Die Beförderung von Englands größtem Fischereihafen Grimsby nach London wird als mustergültig geschildert. Die englischen Eisenbahngesellschaften haben das größte Interesse an der Förderung des Fischabsatzes, da sie selbst Eigentümer zahlreicher Fischereihäfen sind; so gehört der Fischereihafen Grimsby der Great Central Railway Co., Hull und Hartlepool der North Eeastern Railway Co., Fleetwood der Lancashire and Yorkshire Railway Co., Milford-Haven der Great Western Railway Co. bzw. nach der Neugruppierung deren Rechtsnachfolgern.

Die englischen Eisenbahnen ziehen aus dem Fischversand einen bedeutenden Verdienst. Etwa zwei Drittel aller Anfuhren gelangen mit der Eisenbahn und nur ein Drittel auf dem Wasserwege in das Binnenland. Der jährliche Fischtransport der Eisenbahnen betrug vor dem Kriege etwa 10 Millionen Zentner frischer Fische gegen etwa 1 Million in Deutschland, die jährliche Anfuhr allein nach Billingsgate rund 4 Millionen englische Zentner (= über 11 000 Zentner täglich).

Trotz dieser großen Mengen vollzieht sich der Eisenbahntransport mit der größten Pünktlichkeit und Schnelligkeit, beides ist im Fischverkehr unerläßliche Voraussetzung.

Richten wir unser Augenmerk auf Holland, insbesondere auf die Verkehrsverhältnisse von Ijmuiden, dem bedeutendsten Fischereihafen dieses Landes, so finden wir in den Jahresberichten offen ausgesprochen, daß die eingelegten schnellen und pünktlichen Verbindungen der Eisenbahn ganz besonders zum vermehrten Absatz des Jahres 1925 beigetragen haben.

Noch 1887 verfügte Ijmuiden über ganz primitive Einrichtungen, es war eigentlich nur ein Schutzhafen für die Fischer Schevenigens und Katwyks.

Etwa seit der Jahrhundertwende kann man eine schnelle Entwicklung des Hafens beobachten und 1904 hatte sein Umsatz denjenigen des damaligen Geestemünde bereits um 1 Million überflügelt. Seine Lage am Nordseekanal, der die See mit dem nur 26 km entfernten Amsterdam verbindet, ist wegen der Nähe Amsterdams ganz außerordentlich günstig. Hinzu kommt, daß das Hinterland — Holland, Belgien, Deutschland — in günstiger Eisenbahnverbindung mit Amsterdam steht. Holland selbst nimmt mehr als die Hälfte aller Fische zu eigenem Verbrauch ab, 49,4 % werden hiervon mit der Bahn befördert, der Abtransport mit Auto nimmt zwar auch zu, kommt aber in der Hauptsache für die Beförderung nach dem nahen Amsterdam in Frage.

Es ist sehr interessant, daß auch in Holland die Beobachtung gemacht wird, daß die Konkurrenz hauptsächlich in der Beförderung auf kürzere Entfernungen liegt.

Die Ijmuidener Fischausfuhr nach Deutschland hat im Jahre 1921 1 %, 1922 1,2 %, 1923 1,8 %, 1924 schon 6,4 % der Anfuhr betragen. Und nun beachte man die gewaltige Steigerung im Verlaufe des Jahres 1925, die im Jahresbericht der Ijmuidener Fischhandelsvereinigung mit **13,3 %** verzeichnet ist.

Allein die Ausfuhr von Heringen ist von 6 498 000 kg in 1923 auf 14 116 000 kg in 1924 gestiegen. Im Jahre 1925 konnte sich diese Steigerung allerdings nicht auf der gleichen Höhe behaupten, sondern sank auf 6 913 946 kg, dies hat seinen Grund in dem großen Mißerfolg der gesamten europäischen Heringsfischerei im Jahre 1925, ist also als eine vorübergehende Erscheinung anzusehen.

Für die Ausfuhr nach Deutschland werden die Eisenbahnverbindungen Hollands als schnell und zweckmäßig bezeichnet. Die Züge durchfahren die 202 km lange Strecke nach Cranenburg ohne irgendeine Umbehandlung als Fischeilzüge.

Wie aus der folgenden Aufstellung hervorgeht, ist in sehr geschickter Weise dafür gesorgt, daß die Ankunft der Fische in Rheinland und Westfalen stets in den frühesten Morgenstunden stattfindet, um genügend Zeit zur Übernahme in den Kleinhandel zu haben:

	Std.		Std
Ankunft in Crefeld . . .	1	Ankunft in Langendreer . .	8
„ „ Düsseldorf .	2	„ „ Essen Nord .	3
„ „ Barmen . . .	5	„ „ Köln Gereon .	2
„ „ Oberhausen .	4	„ „ Bonn . . .	6
„ „ Duisburg . .	3	„ „ Coblenz . . .	8
„ „ Uerdingen . .	24	„ „ Basel	8
„ „ Dortmund . .	6	(am 3. Tage)	

Die guten Eisenbahnverbindungen nach Deutschland haben sich auch in anderer Beziehung als stark verkehrswerbend erwiesen. So gehen jetzt 98 % aller holländischen Sendungen nach der Schweiz über Deutschland. Sie erreichen Basel über Deutschland am 3. Tage morgens 8 Uhr, während die Beförderung über Luxemburg-Metz die Schweiz in Basel erst am 4. Tage Stunde 3 erreicht.

Selbst englische Fischereien beginnen, die guten Eisenbahnverbindungen in Holland auszunutzen und setzen ihre Fänge in Ijmuiden nach Deutschland ab.

Offenbar kommt die holländische Eisenbahnverwaltung den wichtigen Interessen ihrer Fischereikreise durch Einlegung günstiger Eisenbahnverbindungen weitest entgegen. Und doch klingen auch in Holland in allen Berichten der Fischhandelsvereinigungen usw. die Klagen nach immer noch billigeren Tarifen durch. Die holländische Eisenbahnverwaltung ist diesem Verlangen neuerdings am 1. Juli 1926 wiederum nachgekommen, indem sie zum genannten Zeitpunkt wesentliche Tarifermäßigungen hat eintreten lassen.

Aus den vorangehenden Ausführungen haben wir gesehen, wie zweckmäßig die Beförderungsverhältnisse für Fische in anderen Ländern mit großer Fischwirtschaft ausgestaltet sind, so daß nicht allein ihre eigene schnelle Versorgung aufs beste sichergestellt ist, sondern der Absatz sogar in bedeutendem Umfange aus Holland nach Deutschland hineingetragen werden kann.

Um nun durch ein siegreiches Vordringen des Auslands keinen Absatz und damit keine Transporte zu verlieren und um darüber hinaus sogar den Absatz der jetzt von deutschen Fischdampfern leider immer noch im Auslande gelandeten Fischmengen (57 Millionen Kilogramm) in Deutschland selbst zu fördern, liegt für die Reichsbahn, um aus der größeren Beförderung der Fische ins Binnenland ihren Nutzen zu ziehen, alle Veranlassung vor, ihr Augenmerk auf möglichst günstige Beförderungsmöglichkeiten nach allen Hauptverbrauchszentren des Binnenlandes zu richten.

Bei der Eigenart des Fischversandes, der sich bei der Auflieferung und Abholung in großer Eile abspielt, kann den Interessentenkreisen auch sonst in mannigfacher Weise entgegengekommen werden.

Wie seit langem in England und auch in Holland ist im Massenverkehr bei der Annahme des Gutes kein zeitraubendes durchgängiges, sondern nur ein stichprobeweises Verwiegen der Fischkörbe oder Räucherfischkisten erforderlich. Die Praxis bestätigt, daß sich vorkommende geringe Differenzen gänzlich ausgleichen. Es beschleunigt die Abfertigung beim Massenversand (in Altona 1925: 114 134 000 kg) ganz außerordentlich, wenn möglichst viel von der Bestimmung Gebrauch gemacht wird, daß im Verkehr nach Stationen einer deutschen Eisenbahn bei vertrauenswürdigen Firmen zur Beschleunigung der Abfertigung von der Verwägung abgesehen werden und daß man sich auf Stichproben beschränken kann, wenn das Gewicht von der Firmen angegeben ist und Verwägung im Frachtbrief nicht gefordert wird.

Bei den Massenabfertigungen, die bei Räucherfischkisten und Marinaden oft mehr als 200 Einzelkollis umfassen, hat es sich als sehr förderlich herausgestellt, daß die aufliefernden Firmen ihre beabsichtigten Transporte und deren Umfang der Güterabfertigung einige Zeit vor dem Erscheinen an den Luken durch Fernsprecher anmelden, um diese in die Lage zu setzen, rechtzeitig Verstärkungen an Arbeitskräften heranzuziehen.

Weiter empfiehlt es sich, daß die Firmen die Frachtbriefe den Güterabfertigungen zur Vorprüfung geraume Zeit vorausschicken, um die leider von den Versendern immer noch nicht sorgfältig genug und unvollständig ausgefüllten Frachtbriefe ohne Zeitverlust für den Abgang des Gutes richtig stellen zu können. Als wesentliche Erleichterung ist von den Fischhandelskreisen die Bestimmung begrüßt worden, daß bei ihren Massensendungen von der Beigabe der Nachnahmebegleitscheine abgesehen werden kann. Dagegen wollen die Klagen über die neuen Signierungsvorschriften nicht verstummen, da bei den häufigen telegraphischen Nachbestellungen die Angaben über die Gesamtstückzahl infolge notwendig werdender Kontingentierung auf jeder einzelnen zum Versand bereits fertigen Räucherfischkiste vom Versender geändert und die Änderung im Frachtbrief bescheinigt werden muß. Auch für die Güterabfertigung entstehen recht unliebsame Verzögerungen, wenn sich am Schluß der Abnahme einer Sendung von 200 Kisten, nachdem diese bereits größtenteils in die Eisenbahnwagen gekarrt sind, herausstellt, daß eine oder zwei Kisten, wie dies beim Massenversand leicht vorkommen kann, fehlen und nun die ganze Ladung wieder hervorgeholt werden muß, um die Angabe der Gesamtstückzahl auf jeder Kiste zu ändern.

Auch bei der Abholung der Güter kann die Reichsbahn Erleichterungen eintreten lassen, die zur Beschleunigung beitragen. Bei Ankunft der Fischsendungen außerhalb der Dienststunden der Güterabfertigungen wird von den Empfängern meist Wert darauf gelegt, die Ware sofort ausgeliefert zu erhalten, um sie alsbald kühl lagern oder in benachbarten Orten noch zum Absatz bringen zu können. Es wird dann die Möglichkeit zu schaffen sein, diese Sendungen vertrauenswürdigen Firmen sofort ohne vorherige Einlösung der Frachtbriefe auszuliefern. Bei unbekannteren Empfängern kann man sich durch Hinterlegung von Sicherheiten schützen.

Zusammenfassend möge nochmals gesagt sein, daß sich größtes Entgegenkommen gegenüber den Interessen der Seefischerei in der günstigen Gestaltung der Beförderung und in Kleinigkeiten des Abfertigungsdienstes zum eigenen Nutzen der Reichsbahn empfiehlt. Es kann auf beiden Gebieten in der Praxis noch viel geschehen. Handelt es sich doch darum, einen volkswirtschaftlich wichtigen Erwerbszweig zu unterstützen, neue Absatzgebiete in Deutschland für den vorhandenen Einfuhr- und Fangüberschuß von mehreren Hundert Millionen Kilogramm Fischen zu schaffen, der anderenfalls in die Fischmehlfabriken wandert, und aus der Unterbringung und dem Transport in das eigene deutsche Land auch für die Eisenbahn einen erheblichen Nutzen herauszuziehen.

Gleichzeitig kann ausländischem Wettbewerb gesteuert und damit der deutschen Handelsbilanz gedient werden.

Eisenbahn und Publikum.

Ein Nachwort zur Eisenbahn-Jahrhundertfeier.

Von Sektionschef a. D. **Dr. Engelberg** (Wien).

(Schluß.)

An dem gleichen Tag, an dem der Erlaß des Handelsministers er die Einberufung der ersten Plenarsitzung der Tarifenquete r den 27. März 1882 erging, wurde auch das Reichsgesetzblatt sgegeben und versandt, in dem die Verordnung des Handelsnisteriums vom 26. Februar 1882, betreffend die Grundzüge r die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen aatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen verlautrt wurde, die am 1. Juli 1882 in Wirksamkeit trat. Diese durch Bildung eines mehr als 2000 km umfassenden staatlichen Bebsnetzes in den westlichen Ländern der Monarchie notwendig wordenen Organisationsbestimmungen sahen auch die Einrichng eines Staatseisenbahnrates vor. Handelsminister Baron no hatte sich nach eingehender Erwägung im Schoße seines nisteriums für die Schaffung einer solchen, von ihm geradezu unerläßlich angesehenen Einrichtung entschieden. Die Herziehung von Vertretern des Handels, der Industrie und der ndwirtschaft zur Beratung wichtiger volkswirtschaftlicher agen im Bereiche der Staatseisenbahn-Betriebsverwaltung lte die Möglichkeit bieten, die Bedürfnisse der Produktion und Verkehrs im Organismus der Staatseisenbahnverwaltung bst unmittelbar zum Ausdruck bringen zu lassen, andererseits er auch nach den beteiligten Kreisen hin aufklärend über die fordernisse der Eisenbahnadministration zu wirken. Damit sprach der Minister den zahlreichen Ansuchen, die schon seit gerer Zeit dem Handelsministerium zugekommen waren und en weitere Erwägung sein Amtsvorgänger ausdrücklich für Zeitpunkt in Aussicht gestellt hatte, wenn durch eine entechende Regelung der Beziehungen der Staatsverwaltung zu Bahnen eine genügende Garantie für die Durchführung der schlüsse solcher Konferenzen gegeben sein werde. Minister no erachtete diesen Zeitpunkt in Ansehung der die westliche ngruppe bildenden Bahnen durch die Einführung des Staatsriebes auf denselben für gekommen.

Venn auch nach den Organisationsgrundzügen der der Direk- für den Staatseisenbahnbetrieb in Wien beigegebene Staatsenbahnrat als Bestandteil der Zentralverwaltungsstelle bechnet war, so darf dies doch nicht zu einer falschen Auffasg über dessen Stellung im Rahmen des neu geschaffenen Verltungsorganismus verleiten. Diese Stellung konnte nach der ren Umschreibung seines Wirkungskreises nur die einer beachtenden Körperschaft sein. Der Staatseisenbahnrat war nlich berufen, in wichtigen, die Interessen des Handels, der ustrie und der Landwirtschaft berührenden Fragen des atseisenbahnbetriebes wie auch über besondere Aufforderg des Handelsministers in derartigen Fragen des Eisenbahnsens überhaupt sein Gutachten abzugeben, insbesondere unteren seiner Begutachtung, insoweit es sich um die im Staatsriebe stehenden westlichen Eisenbahnlinien handelte,

) alle wichtigeren Anträge der Direktion bezüglich des Tarifsens, namentlich jene, welche die Festsetzung der Normalfe für Personen und Güter, dann die Grundsätze für die Andung von Ausnahme- und Differentialtarifen zum Gegend hatten,

) die jährlich zweimal für die Sommer- und Wintermonate zustellenden Fahrpläne,

) Anträge auf Abänderung der reglementarischen Bestimngen, dann der Tarifbestimmungen, soweit dieselben nicht glich vorübergehende Ausnahmeverhältnisse betrafen,

) die Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen Arbeiten.

nnerhalb seines Wirkungskreises konnte der Staatseisenbahn- Wünsche und Beschwerden an die Direktion richten und von selben Auskunft verlangen.

er Staatseisenbahnrat bestand aus dem Präsidenten der ektion, der den Vorsitz zu führen hatte, und 26 vom Handelsister auf die Dauer von drei Jahren ernannten Mitgliedern, denen 6 vom Handelsminister nach freiem Ermessen, iber Bezeichnung des Finanzministers und 1 über Behnung des Ackerbauministers, 10 über Vorschlag von Han- und Gewerbekammern und 7 über Vorschlag von landtschaftlichen Fachkörperschaften ernannt wurden. Die voragsberechtigten Körperschaften waren bei Erstattung ihrer schläge **nicht** auf ihre eigenen Mitglieder beschränkt.

en Vorsitz in den Sitzungen führte der Präsident der Dition oder bei Verhinderung desselben ein vom Handelsister bestimmtes Mitglied. Der als Stellvertreter des Präenten für die Leitung der Direktion fungierende Oberbeamte die vom Präsidenten zu bestimmenden Organe der Direktion hatten an den Sitzungen teilzunehmen. Ferner waren zur Teilnahme berechtigt die Vorstände der Ministerialdepartements, in welchen Oberaufsichts- oder Verwaltungsgeschäfte der Staatsbahnen behandelt wurden und die Abteilungsvorstände der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen. Auf Einladung des Vorsitzenden konnten zu den Sitzungen auch Sachverständige aus anderen Kreisen beigezogen werden.

Alle Mitglieder des Beirates hatten, sofern sie nicht Staatsbeamte waren, in die Hände des Handelsministers die Angelobung zu leisten. Ihre Funktion war ein unbesoldetes Ehrenamt, lediglich die nicht in Wien wohnenden Mitglieder hatten Anspruch auf Reisediäten im Betrage von 8 Gulden und Vergütung der Reiseauslagen, soweit diese nicht infolge unentgeltlicher Benutzung der Eisenbahnen entfielen.

Der Staatseisenbahnrat erstattete sein Gutachten auf Grund der mit Stimmenmehrheit gefaßten Beschlüsse, bei Stimmengleichheit entschied die Stimme des Vorsitzenden. Abweichende Ansichten waren über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen, das dem Handelsminister vorzulegen war und durch die Wiener Zeitung und das Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt veröffentlicht wurde. Die Sitzungen waren nicht öffentlich.

Der Handelsminister bestimmte aus der Gesamtzahl der Mitglieder des Staatseisenbahnrates drei Mitglieder (und zwei Ersatzmänner), die während ihrer Funktionsdauer als ständiger Beirat des Präsidenten zu fungieren hatten und eine Entlohnung erhielten, die nach Höhe und Bezugsart durch ein vom Handelsminister erlassenes Normale geregelt wurde. Die Mitglieder des ständigen Beirates hatten sich durch periodische Zusammentretung mit dem Präsidenten in den Amtsräumen der Direktion fortlaufend Einsicht in alle wichtigeren geschäftlichen Vorkommnisse zu verschaffen und an der Vorbereitung der Anträge für die der Entscheidung des Handelsministeriums oder der Begutachtung des Eisenbahnrates vorbehaltenen Angelegenheiten, eventuell auch über Einladung des Präsidenten an den Direktionssitzungen zu beteiligen. Der Präsident war verpflichtet, das Gutachten des ständigen Beirates in allen wichtigeren Fragen des finanziellen und kommerziellen Dienstes einzuholen. Die Beiratsmitglieder hatten bei der Kontrolle der finanziellen Gebarung und insbesondere bei der Skontrierung der Hauptkasse mitzuwirken und an der Verwaltung der Pensions- und Wohltätigkeitsfonds, insoweit bezüglich derselben der Zentralverwaltungsstelle die Einflußnahme und Mitwirkung vorbehalten war, teilzunehmen. Der gemeinsamen Beschlußfassung des ständigen Beirates und des Präsidenten, der aber bei Gefahr im Verzuge unter persönlicher Verantwortlichkeit sofort die nach seinem Erachten erforderlichen Verfügungen zu treffen berechtigt war, unterlagen endlich

a) die Erteilung von Tarifbegünstigungen im Personen- und Sachenverkehr,

b) die Entscheidungen über Offertverhandlungen.

Die Befriedigung, mit der die Errichtung eines Staatseisenbahnrates in den Kreisen der Bahnbenutzer aufgenommen wurde, fand ihren lebhaften Ausdruck in den Dankesworten, die in der Schlußsitzung der Tarifenquete am 30. April 1883 der Delegierte der Stadt Wien als Sprecher der Versammlung unter deren lauter Zustimmung an den Handelsminister richtete. Der Minister habe durch die Einsetzung des Staatseisenbahnrates, durch die vielen Vorlagen, die demselben gemacht wurden und durch die Annahme derselben bewiesen, daß er und die Staatsregierung bereit seien, den Bedürfnissen des verkehrtreibenden Publikums in vollem Maße Rechnung zu tragen.

Die Tarifenquete würdigte aber die Bedeutung der neuen Einrichtung auch dadurch, daß sie in den von der Gruppe 9 beschlossenen Resolutionen allgemeiner Natur eine Erweiterung des Staatseisenbahnrates nach der Richtung anregte, daß sämtliche Gebietsteile des Staates berufen werden sollen, ihre Vertreter für diese Korporation in derselben Weise zu nominieren, wie dies bisher nur gewissen Kronländern und Bezirken der westlichen Reichshälfte zugestanden wurde.

Die in den beiden folgenden Jahren durchgeführte Erweiterung des Staatsbetriebsnetzes auf über 5000 km, machte eine Anpassung der Organisationsform der Verwaltung notwendig, die mit Verordnung des Handelsministers vom 23. Juni 1884 verlautbart wurde. Die neue „Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern“ sah zur Führung des Betriebes auf dem gesamten Staatsbahnnetze unter der Oberaufsicht des Handelsministers

eine demselben unmittelbar unterstehende Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen vor, der zur Leitung des lokalen Betriebsdienstes auf den Linien des Netzes innerhalb der nach den Verkehrsbedürfnissen zu bildenden räumlichen Bezirke Eisenbahnbetriebsdirektionen untergeordnet waren. Während nach der Organisation des Jahres 1882 der Staatseisenbahnrat ein Beirat der zur Führung des Betriebes auf dem damaligen Staatsbahnnetze geschaffenen Zentralverwaltungsstelle war, wurde er jetzt zur Begutachtung volkswirtschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahnverkehrswesens überhaupt dem Handelsminister selbst beigegeben, dem auch der Vorsitz in den Sitzungen zustand.

Der neue Staatseisenbahnrat bestand aus 50 vom Handelsminister für drei Jahre ernannten Mitgliedern, von denen 9 vom Minister nach freiem Ermessen, je 2 über Bezeichnung des Finanz- und Ackerbauministers, 1 über Bezeichnung des Reichskriegsministers, 24 über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern und 12 über Vorschlag von Landeskulturräten und sonstigen landwirtschaftlichen Fachkörperschaften ernannt wurden. Abweichend von den Bestimmungen für den früheren Staatseisenbahnrat mußten die zur Ernennung vorgeschlagenen Persönlichkeiten der vorschlagenden Körperschaft als Mitglieder angehören.

Der Staatseisenbahnrat war berufen und verpflichtet, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft berührenden Fragen des Eisenbahnverkehrswesens sein Gutachten abzugeben. In Ansehung der vom Staate betriebenen Eisenbahnen hatte er sich über Aufforderung des Handelsministers auch über die Wahl der Orte zu äußern, an welchen Eisenbahnbetriebsdirektionen, Betriebsämter, Materialmagazine und Bahnerhaltungssektionen errichtet werden sollten. Ferner konnte er in Angelegenheiten seines Wirkungskreises nunmehr auch Anträge stellen, welche sich auf andere als die im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen und auf das Eisenbahnwesen überhaupt bezogen. Im übrigen blieben die bisherigen Bestimmungen über die Organisation des Staatseisenbahnrates und über dessen Geschäftsbehandlung in Geltung. Zur Vorbereitung einzelner Beratungsgegenstände konnten Fachkomitees gewählt werden, die dem Staatseisenbahnrate mündlich oder schriftlich zu berichten hatten. Auch die Einrichtung des ständigen Beirates des Präsidenten der Zentralverwaltungsstelle, jetzt Generaldirektion, wurde belassen, sein Wirkungskreis jedoch ausdrücklich auf Angelegenheiten der finanziellen und kommerziellen Betriebsgebarung eingeschränkt. Die Zahl seiner Mitglieder wurde auf fünf erhöht.

Erwähnung verdient schließlich noch die Tatsache, daß in den ersten Organisations-Entwürfen des Handelsministeriums neben dem Staatseisenbahnrat nach dem Muster Preußens, wenn auch ohne den dort hergestellten Zusammenhang zwischen Bezirkseisenbahnräten und Landeseisenbahnrat, auch Bezirkseisenbahnräte vorgesehen waren, die aus 10, vom Handelsminister zu ernennenden Mitgliedern bestehen und von den Betriebsdirektionen in allen die Verkehrsinteressen ihres Bezirkes oder einzelner Teile desselben berührenden wichtigen Fragen, insbesondere bei wichtigeren Anträgen der Betriebsdirektionen bezüglich der Fahrpläne und der Tarife, gehört werden sollten.

Bis zum Jahre 1896 blieben diese Bestimmungen — von einer Erhöhung der Mitgliederzahl auf 67 abgesehen — im allgemeinen unverändert. Nur rücksichtlich der Geschäftsbehandlung wurde mit der Verordnung des Handelsministers vom 15. Dezember 1891 eine bemerkenswerte Verfügung getroffen des Inhalts, daß zu den Beratungen der Fachkomitees, welche die Gegenstände für die Plenarsitzungen des Staatseisenbahnrates vorzubereiten hatten, wenn Angelegenheiten von Privateisenbahnen zur Verhandlung kamen, nach Zulaß der Zeit und sonstigen Verhältnisse die betreffenden Verwaltungen vom Vorsitzenden von Fall zu Fall eingeladen werden konnten, Vertreter zu den Sitzungen zu entsenden.

Die im Jahre 1896 ins Werk gesetzte durchgreifende Reorganisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung durch Errichtung eines eigenen Eisenbahnministeriums konnte auch die Einrichtung des Staatseisenbahnrates nicht unberührt lassen. Das mit Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Januar 1896 verlautbarte Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung enthielt die grundsätzliche Bestimmung, daß dem Eisenbahnministerium ein Staatseisenbahnrat zur Begutachtung allgemeiner volkswirtschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahnverkehrswesens beigegeben werde und daß bei eintretendem Bedürfnisse zur Begutachtung solcher Fragen auch den Staatsbahndirektionen für deren Bezirke Beiräte beigegeben werden können. Die näheren Bestimmungen über Zusammensetzung und Wirksamkeit dieser Beiräte wurden der Regelung durch ein besonderes Statut vorbehalten. Das im Februar 1897 erlassene Statut für den Staatseisenbahnrat, das am 1. März 1897 in Kraft trat, umschrieb den Wirkungskreis des Staatseisenbahnrates dahin, daß er berufen und verpflichtet sei, sein Gutachten über wichtigere in den vorbehaltenen Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums gehörige, die Interess[en] des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft sow[ie] des Bergbaues berührende allgemeine Fragen des Personen- u[nd] Güterverkehrs auf den bestehenden Staats- und Privatbahn[en] abzugeben. Hinsichtlich der Vorlagen, die dem Staatseisenbah[n]rate für die Staatsbahnlinien gemacht werden mußten, blieb[en] die bisherigen Bestimmungen, abgesehen von der Einschränku[ng] bei Tariffragen auf Einführung neuer Normaltarife für Person[en] und Güter, unverändert. Die Zahl der Mitglieder wurde a[uf] 80 erhöht, von denen 18 von der Regierung, 36 über Vorschl[ag] der Handels- und Gewerbekammern, 17 über Vorschlag v[on] Landeskulturräten und sonstigen landwirtschaftlichen Fachk[ör]perschaften, und 6 über Vorschlag von montanistischen Fac[h]vereinen auf die Dauer von drei Jahren ernannt wurden. V[on] der Wiedererrichtung eines ständigen Beirates aus der Mit[te] des Staatseisenbahnrates wurde abgesehen.

Zur Vorprüfung der zur Beratung im Staatseisenbahnrate b[e]stimmten Gegenstände wurden für die jeweilige Amtsdauer dr[ei] ständige Ausschüsse gewählt, und zwar für allgemeine Verw[al]tungsangelegenheiten, für Verkehrs- und Fahrordnungsan[ge]legenheiten und für kommerzielle Angelegenheiten des Pe[r]sonen- und Gütertarifs.

Die Sitzungen waren nicht öffentlich. Die Niederschriften d[er] Sitzungen wurden in Druck gelegt und sämtlichen Mitgliede[rn] und Ersatzmännern sowie den vorschlagsberechtigten Körpe[r]schaften zugesendet, außerdem durch die Wiener Zeitung u[nd] das Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt v[er]öffentlicht.

Bemerkenswert ist, daß bei den ersten Arbeiten des Eise[n]bahnministeriums, der grundsätzlichen Bestimmung des Orga[ni]sationsstatutes folgend, die Errichtung von Beiräten für d[ie] Staatsbahndirektionen nach Art der in Preußen bestehend[en] Bezirkseisenbahnräte in Aussicht genommen war, diese Absic[ht] aber nach dem Ergebnisse der zwischenministeriellen Verhan[d]lungen wieder fallen gelassen wurde.

Etwa 10 Jahre später entfalteten die Agrarier Österreic[hs], deren Zusammenschluß ohne Rücksicht auf die damals eine [so] wichtige Rolle spielenden nationalen Momente den rastlosen B[e]mühungen ihres Führers Simitsch Ritter von Hohenblu[m] gelungen war, eine sehr lebhafte Bewegung, um gewisse Än[de]rungen in der Organisation des Staatseisenbahnrates zu e[r]reichen, die ihnen vom Standpunkte einer erfolgreichen Vertr[e]tung ihrer Interessen in diesem Beirate als notwendig e[r]schienen. Dem Drängen dieser Kreise nachgebend, wurde d[as] Statut des Staatseisenbahnrates dahin ergänzt, daß unbeschad[et] der vollen Einheitlichkeit der Beratung und Abstimmung [im] allgemeinen, in einzelnen Fällen auf Verlangen einer bestimmt[en] Anzahl von Mitgliedern sowohl im Plenum wie auch in den Au[s]schüssen die Abstimmung getrennt nach den drei Interesse[n]gruppen (Sektionen) für Industrie und Gewerbe, für Handel u[nd] Verkehr sowie für Land- und Forstwirtschaft vorzunehmen w[ar]. Im Falle einer solchen sektionsweisen Abstimmung waren d[ie] der Ansicht der Mehrheit in jeder der drei Sektionen entspr[e]chenden Gutachten gleichmäßig in das Protokoll aufzunehme[n]. Die Neuerung erwies sich im weiteren Verlaufe nicht entfer[nt] von jener Bedeutung, die ihr der Führer der Agrarier bei[ge]messen hatte. Es kam wohl anfangs in einigen Fällen zu de[r]artigen gruppenweisen Abstimmungen, die übrigen Mitglied[er] der agrarischen Sektion schienen aber selbst von der Zweck[-]mäßigkeit der Maßregel nicht immer und nicht voll überzeu[gt] zu sein. Nichtsdestoweniger wurde diese Einrichtung auch b[ei] der in den nächsten Jahren durchgeführten Reform des Staa[ts]eisenbahnrates beibehalten, die Eisenbahnminister Dr. von De[r]schatta eingeleitet hatte, um die unerläßliche Entlastung d[es] Staatseisenbahnrates von den zahlreichen Angelegenheiten re[in] örtlicher Natur herbeizuführen, die von den Mitgliedern im We[ge] von Anträgen in stets steigender Zahl zur Beratung geste[llt] wurden, und ihn für die ihm obliegenden höheren Aufgaben fr[ei]zumachen. Zu diesem Zwecke sollten den Staatsbahndirektion[en] aus den Verkehrsinteressenten der betreffenden Bezirke g[e]bildete Direktionseisenbahnräte zur Beratung solcher wichtig[er] volkswirtschaftlicher Fragen des Eisenbahnverkehrswesens, d[ie] rein lokaler Natur sind oder doch lediglich die Verkehrsint[er]essen des Bezirkes oder eines Teiles desselben berühren, b[ei]gegeben werden. Tariffragen sollten daher im allgemeinen v[on] der Behandlung in den Direktionseisenbahnräten ausgeschloss[en] bleiben.

Der Wirkungskreis des Staatseisenbahnrates wurde dahin e[r]weitert, daß er nicht nur Fragen des Personen- und Güterve[r]kehrs auf den bestehenden Staats- und Privatbahnen zu berat[en] hatte, sondern vielmehr berufen war, in allen allg[e]meinen Angelegenheiten des Eisenbahnve[r]kehrswesens sein Gutachten abzugeben. Unbedingt unte[r]lag seiner Begutachtung außer den schon bisher vorbehalten[en] Angelegenheiten auch die Gesamtorganisation des Eisenbah[n]wesens. Dagegen wurden die bisher zu den Pflichtvorlag[en] zählenden Grundzüge für die Art der Vergebung von Lieferu[ngen]

gen und Arbeiten ihm entzogen, da im Einvernehmen mit den beteiligten anderen Ministerien eine Abgrenzung des Wirkungskreises des Staatseisenbahnrates gegenüber dem später geschaffenen Industrie- und Landwirtschaftsrate dahingehend vorgenommen wurde, daß in letzterem Beirate alle allgemeinen, das Eisenbahnwesen nur mitberührenden Angelegenheiten, welche das Interesse der verschiedenen Wirtschaftskreise betreffen, behandelt werden sollten, während alle lediglich oder doch vornehmlich nur das Eisenbahnverkehrswesen betreffenden Fragen, die bis dahin auch der Industrie- und Landwirtschaftsrat vielfach vor sein Forum gezogen hatte, in Zukunft ausschließlich der Beratung im Staatseisenbahnrate vorbehalten blieben. Dafür erhielt der Industrie- und auch der Gewerberat das Recht, eine bestimmte Anzahl von Vertretern zur Ernennung für den Staatseisenbahnrat vorzuschlagen. Die auch sonst wünschenswerte Verstärkung der Vertretung der beteiligten Wirtschaftskreise, insbesondere jener der Landwirtschaft, bewirkte eine Erhöhung der Gesamtzahl der Mitglieder von 92 auf 128.

Das von Minister Wrba erlassene neue Statut für den Staatseisenbahnrat trat am 15. Mai 1909 in Wirksamkeit, während bezüglich des gleichzeitig erlassenen Statutes für die Direktionseisenbahnräte der Eisenbahnminister den Zeitpunkt des Inkrafttretens im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Ministern zu bestimmen hatte. Zur Errichtung dieser Direktionseisenbahnräte kam es aber nicht, da die Regierung den Standpunkt einnahm, daß diese vor der in Angriff genommenen Neuordnung der staatlichen Eisenbahnverwaltung und der damit im engsten Zusammenhange stehenden Neueinteilung der Direktionsbezirke nicht errichtet werden können und daran ungeachtet der wiederholten im Staatseisenbahnrate insbesondere von der Handelskammer Salzburg gestellten Anträge auf eheste Durchführung des erlassenen Statutes festhielt. So kam es, daß trotz der ausdrücklichen Vorschrift des neuen Statutes für den Staatseisenbahnrat derzufolge von seiner Beratung alle Angelegenheiten rein lokaler Natur ausgenommen waren, diese nach wie vor im großen Staatseisenbahnrat behandelt werden mußten und damit das Hauptziel der Reform des Staatseisenbahnrates vereitelt war.

Die Zuständigkeit der drei ständigen Ausschüsse wurde etwas abgeändert. Es waren zu wählen ein Ausschuß für allgemeine Angelegenheiten, dem auch alle internen Angelegenheiten des Staatseisenbahnrates zur Vorberatung zufielen, ein Ausschuß für Angelegenheiten des Personenverkehrs und ein Ausschuß für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Mit großer Genugtuung begrüßten aber die wirtschaftlichen Kreise, daß nach dem neuen Statut eine Einberufung des Plenums und der Ausschüsse und Komitees über schriftlich begründetes Ansuchen der Hälfte der Mitglieder erfolgen mußte, sowie auch die Anpassung der sonstigen Bestimmungen der Geschäftsbehandlung an die Bedürfnisse und Anschauungen der neueren Zeit.

In dieser Verfassung blieb der Staatseisenbahnrat bis zur Beendigung seiner Tätigkeit, die nach einer Unterbrechung in den ersten Jahren des Weltkrieges in das letzte Kriegsjahr fiel.

IV.

Als am 28. Juni 1918 die Teilnehmer an der Plenarversammlung des Staatseisenbahnrates unter den üblichen Dankesworten an den Minister und an die Funktionäre des Eisenbahnministeriums auseinandergingen, da kam wohl wenigen der Gedanke, daß dies die letzte Tagung des österreichischen Staatseisenbahnrates, der damals auf eine nahezu vierzigjährige, vielfach anerkannte Tätigkeit zurückblicken konnte, gewesen sei.

Die erste Regierung der Republik Österreich hatte sofort eine den völlig geänderten Verhältnissen Rechnung tragende Neuordnung des staatlichen Eisenbahndienstes in Österreich als eine ihrer wichtigsten Aufgaben erkannt. Der von dieser Regierung mit der fachlichen Leitung des Eisenbahnwesens beauftragte Unterstaatssekretär Ingenieur Enderes, entwickelte schon im Dezember 1918 in einem im Ingenieur- und Architekten-Verein gehaltenen Vortrage seine diesfälligen Absichten, deren Durchführung unter Mitwirkung eines zu diesem Zwecke aus den Interessentenkreisen des Eisenbahnwesens zu bildenden vorläufigen Beirates in Aussicht genommen war. Tatsächlich erließ der damalige Leiter des Staatsamtes für Verkehrswesen, Staatssekretär Jukel, unter dem 7. Februar 1919 eine Vollzugsanweisung, mit der zur Begutachtung der geplanten Neuordnung der deutsch-österreichischen Staatseisenbahnverwaltung ein vorläufiger deutsch-österreichischer Staatseisenbahnrat bestellt wurde, der auch zur Abgabe von Gutachten in anderen Fragen des Eisenbahnwesens sollte herangezogen werden können. Die Mitglieder (Ersatzmänner) dieses vorläufigen Beirates sollten vom Staatssekretär für Verkehrswesen aus dem Kreise derjenigen Personen ernannt werden, die auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des Statutes für den bisherigen österreichischen Staatseisenbahnrat seinerzeit als Mitglieder (Ersatzmänner) in diese Körperschaft berufen worden waren, ihr bis zum Ablauf der XI. Amtsdauer (1914 bis 1918) angehört hatten und deutsch-österreichische Staatsbürger waren. Die Amtsdauer des vorläufigen deutsch-österreichischen Staatseisenbahnrates sollte erlöschen, sobald nach Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung auf Grund des zu erlassenden Statutes für den endgültigen Staatseisenbahnrat die Bildung der neuen Körperschaft vollzogen sein würde. Im übrigen sollten für diesen, soweit nicht in der Vollzugsanweisung anderes angeordnet war, die für den bisherigen Staatseisenbahnrat erlassenen Bestimmungen des Statutes und der Geschäftsordnung vom Jahre 1909 sinngemäß Anwendung finden.

Gleichwie die Organisationspläne damals nicht weiter verfolgt wurden, so unterblieb auch die Durchführung dieser Vollzugsanweisung. Letzteres ist, wie sich jetzt immer deutlicher zeigt, um so bedauerlicher, als infolge Fehlens von Übergangsmaßnahmen die Schaffung eines neuen endgültigen Staatseisenbahnrates nicht nur nicht erleichtert, sondern im Gegenteil immer mehr erschwert wurde. Zwar wurden noch im Laufe des Jahres 1919 die Vorarbeiten für die Erstellung von Satzungen eines endgültigen Beirates eingeleitet, an die sich eingehende Beratungen im Schoße des Staatsamtes und später des Bundesministeriums für Verkehrswesen, sowie mit den beteiligten Bundesministerien anschlossen; es kam selbst zur Einbringung des Entwurfes eines Ermächtigungsgesetzes im Nationalrat, das die Grundlage für die vom Bundesministerium für Verkehrswesen zu erlassende Verordnung über den neuen Verkehrsbeirat bilden sollte. Aber die einschlägigen Arbeiten gerieten gänzlich ins Stocken, als die vom Bundeskanzler Dr. Seipel in Angriff genommenen Arbeiten für die inzwischen brennend gewordene Reform der staatlichen Eisenbahnverwaltung in der Frage der Schaffung eines Beirates für die Bundeseisenbahnverwaltung eine Richtung einschlugen, die an Stelle eines solchen Beirates einen vermeintlich vollgültigen Ersatz in der Form eines bei der Unternehmung österreichische Bundesbahnen zu errichtenden Verwaltungsrates in Aussicht nahm. Das vom Nationalrat beschlossene Bundesbahngesetz vom 19. Juli 1923 hat denn auch neben dem Vorstande der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen eine „Verwaltungskommission" vorgesehen, der die Überwachung der Geschäftsführung der österreichischen Bundesbahnen bei gleichzeitiger Wahrung allgemeiner Interessen obliegt. Diese Kommission besteht aus 14 von der Bundesregierung jeweils für eine dreijährige Amtsdauer bestellten Mitgliedern, von denen 11 Fachleute des Verkehrswesens, der Volkswirtschaft und selbständige oder in leitender Stellung befindliche Persönlichkeiten des praktischen Wirtschaftslebens sein müssen, während 3 Mitglieder auf Grund eines Vorschlages des Zentralausschusses des Personals der österreichischen Bundesbahnen berufen werden. Der Beschlußfassung der Kommission unterliegen nach den Bestimmungen des Gesetzes u. a. auch Änderungen der Tarifbestimmungen, soweit sie an die Genehmigung der Bundesregierung gebunden sind. In dieser Beziehung enthält das Gesetz die weitere Bestimmung, daß grundlegende Änderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen, Änderungen der Tarifgrundlagen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut, Änderungen der Tarifgrundlagen für die allgemeinen Gütertarifklassen und für jene Artikel, für die allgemeine Tarifklassen nicht vorgesehen sind, endlich Änderungen der volkswirtschaftlich bedeutsamen Ausnahmetarife an die vorherige Genehmigung der Bundesregierung gebunden sind. In diesen Fällen hat der Vorstand einen begründeten Antrag an den Bundesminister für Handel und Verkehr zu stellen, der eine gutachtliche Äußerung der Verwaltungskommission einholt. Diese Vorgangsweise hat aber bei Tarifmaßnahmen der vom Bund für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen nicht platzzugreifen; um die Genehmigung solcher Tarifmaßnahmen hat der Vorstand — und zwar soweit dies in den Betriebsverträgen vorgesehen ist, im Einvernehmen mit den betreffenden Privatbahnverwaltungen — bei der Aufsichtsbehörde einzuschreiten. Selbst abgesehen von dieser nicht unwesentlichen Einschränkung der begutachtenden Tätigkeit und von dem Fehlen eines Antragsrechtes der Verwaltungskommission, die nur Auskünfte vom Vorstande verlangen und über ihre Wahrnehmungen den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen berichten kann, wird man den der Kommission zugebilligten Wirkungskreis nicht als einen solchen ansehen können, der dem des bestandenen Staatseisenbahnrates gleichzustellen wäre.

Daß die Bundesbahnverwaltung selbst das Unbefriedigende des heutigen Zustandes erkannt hat und entsprechend würdigt, zeigen die von ihr eingeführten Sprechtage für Fahrplan- und Fremdenverkehrsangelegenheiten, die von den Interessenten des Reise- und Fremdenverkehrs beschickt, sich mit den von der Verwaltung beabsichtigten Fahrplanänderungen und mit sonstigen, das Eisenbahnwesen unmittelbar berührenden Fremdenverkehrsfragen befassen. Sie erfreuen sich bei den am Fremdenverkehr beteiligten Behörden und Organisationen großer Beliebtheit. Gegenüber einem ständigen Eisenbahnrate sind aber solche Einrichtungen zum Zwecke fallweiser Befragung der Bahnbenützer immer nur als unzulängliche Ersatzmittel anzu-

schen. Nur ein Beirat, der auf fester satzungsmäßiger Grundlage ruhend, in regelmäßigen und nach Bedarf auch außerordentlichen Tagungen seine Beratungen abhält, aus allen großen heimischen Wirtschaftsgruppen im Wege des Vorschlages oder der Wahl gebildet wird, dessen Mitglieder zur Stellung von Initiativanträgen berechtigt sind, und dessen Beratungen und Beschlüsse fortlaufend veröffentlicht werden, vermag der gesamten Öffentlichkeit die Gewähr für eine auf die wirtschaftlichen Interessen der Allgemeinheit wirklich bedachte Geschäftsführung zu bieten[9]).

Mit Buschman kann man daher nur dem dringenden Wunsche Ausdruck geben, daß die berechtigten Interessen der Bahnbenützer durch geeignete Verfügungen so bald wie möglich die ihnen gebührende Berücksichtigung finden.

War sohin der Frage der Errichtung eines Eisenbahnbeirates bei der staatlichen Eisenbahnverwaltung bisher eine richtige Lösung in der Republik Österreich nicht beschieden, so ist doch auf einem Teilgebiete in engerem Rahmen ein erfreulicher Fortschritt erzielt worden. Am 1. April 1920 hat der „kommerzielle Verband der österreichischen Eisenbahnen“ zur Schaffung, Fortbildung und Auslegung gemeinschaftlicher Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, allgemeiner Tarifbestimmungen und gemeinsamer Dienstvorschriften für den Personen- und Sachenverkehr der österreichischen Eisenbahnen seine Tätigkeit aufgenommen, dessen Ausschüssen eine „Vertretung der Bahnbenützer“ beigegeben ist, die über die Wirkungen der Bestimmungen der gemeinsamen Tarife, Teil I, der österreichischen Eisenbahnen auf die einzelnen Zweige der Volkswirtschaft Gutachten abzugeben und Anträge auf die Fortbildung dieser Tarife zu stellen hat. Sie besteht aus 15 Mitgliedern und ebensoviel Ersatzmännern, und zwar 4 Vertretern der Land- und Forstwirtschaft, 4 Vertretern des Groß- und Kleingewerbes, des Bergbaues und der Hüttenbetriebe, 3 Vertretern der Handels- und Verkehrsgewerbe, 3 Vertretern der Verbraucher und 1 Vertreter des Fremdenverkehrswesens. Nach den Satzungen des Verbandes ist die Vertretung der Bahnbenützer vom Beirat des Bundesministeriums für Verkehrswesen laut dessen Satzungen zu wählen, eine Bestimmung, die derzeit nicht gehandhabt werden kann, da ein solcher Beirat nicht besteht, die aber zeigt, wie sehr man bei Aufstellung der Satzungen des kommerziellen Verbandes mit dem baldigen Zustandekommen dieses Beirates rechnete. Die bei Gründung des Verbandes im Wege freier Vereinbarung mit den betreffenden wirtschaftlichen Körperschaften vorläufig in die Vertretung der Bahnbenützer berufenen Personen werden daher in ihrem Amte bis auf weiteres belassen, eintretende Lücken in ähnlicher Weise wie die seinerzeitigen Berufungen ausgefüllt. Die Vertretung der Bahnbenützer nimmt, soweit sie nach den Bestimmungen der Verbandssatzungen zu hören ist, an den Verhandlungen der Ausschüsse teil, deren drei bestehen, nämlich ein Tarifausschuß, ein Transportausschuß und ein Einnahmendienstausschuß. Zur Vorbereitung besonders wichtiger Angelegenheiten können diese Ausschüsse Unterausschüsse einsetzen, deren Mitgliederzahl und Aufgabe jeweils der einsetzende Ausschuß zu bestimmen hat. Solche Unterausschüsse können für bestimmte Angelegenheiten auch ständig eingesetzt werden. Die Vertretung der Bahnbenützer beschließt nach Beendigung der gemeinschaftlich mit den Vertretern der Eisenbahnen geführten Erörterungen über die Punkte der Tagesordnung, von denen sie berührt ist, das von ihr abzugebende Gutachten, das sie samt den maßgebenden Gründen durch ihren Obmann den Eisenbahnverwaltungen mitteilt. Nach Abgabe des Gutachtens der Vertretung der Bahnbenützer und in Abwesenheit der Mitglieder dieser Vertretung, stimmen die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen ab. Über Verhandlungen oder Beschlüsse, die als vertraulich erklärt wurden, dürfen Mitteilungen an die Öffentlichkeit nicht gemacht werden. Verletzt ein Mitglied der Vertretung der Bahnbenützer diese Verschwiegenheitspflicht, so ist an seiner Statt die Wahl eines anderen Mitgliedes zu veranlassen.

Zu den Verhandlungen der Ausschüsse können, falls es zur Aufklärung besonderer fachlicher Fragen notwendig erscheint, Sachverständige herangezogen werden. Diese sind den Mitgliedern der Vertretung der Bahnbenützer namhaft zu machen, der es freisteht, die Zuziehung eines anderen Sachverständigen zu verlangen. Dieser ist dann neben dem oder im Zustimmungsfalle statt des von den Verwaltungen bezeichneten Sachverständigen zu hören.

Die Sitzungsniederschriften der Ausschüsse und Unterausschüsse werden getrennt für die unter Teilnahme der Vertretung der Bahnbenützer behandelten Angelegenheiten und für die ohne Teilnahme dieser Vertretung behandelten Angelegenheiten verfaßt. Die Niederschriften der ersteren Art sind gegen den jeweils von der geschäftsführenden Verwaltung festzusetzenden Preis auch der Öffentlichkeit zugänglich.

Mit der Errichtung dieses Verbandes ist ein lang gehegter Wunsch der wirtschaftlichen Kreise Österreichs, der zur Zeit der Monarchie wiederholt gestellt worden war, dessen Durchführung aber immer wieder scheiterte, endlich erfüllt worden und eine im Deutschen Reiche fast ein halbes Jahrhundert bestehende und bewährte Einrichtung auch in Österreich heimisch geworden.

Die letzte Neuordnung der Bundesbahnverwaltung hat, wie gezeigt wurde, eine den berechtigten Anforderungen der Interessenten entsprechende Regelung ihrer Mitwirkung auf Grundlage von feststehenden Satzungen, die Zusammensetzung, Berufung und Wirkungskreis einer zu solcher Mitwirkung berufenen Körperschaft festlegen, nicht mit sich gebracht. Wohl hat einerseits die Generaldirektion der Bundesbahnen die früher erwähnten Sprechtage für Fahrplan- und Fremdenverkehrs-Angelegenheiten ins Leben gerufen und andererseits der Bundesminister für Handel und Verkehr einen eigenen Ausschuß eingesetzt, der in allen wichtigen Fremdenverkehrsfragen beratend Stellung zu nehmen und bei deren Lösung mitzuwirken hat. Neuestens gingen Nachrichten durch die Blätter, daß das Bundesministerium für Handel und Verkehr beabsichtige, bei der Verkehrssektion ein ständiges Komitee zu errichten, das sich über die wichtigsten vom Ministerium und den Bundesbahnen beabsichtigten Maßnahmen auf dem Gebiete des Eisenbahntarif- und Beförderungswesens zu äußern hätte. So begrüßenswert auch eine derartige Verfügung angesichts des heutigen beiratslosen Zustandes wäre, so könnte in einem solchen Beirat, ebensowenig wie in den beiden anderen eben angeführten Einrichtungen eine vollwertige Vertretung der am Eisenbahnverkehr interessierten Wirtschaftskreise in dem Sinne, wie dies etwa die heute in Deutschland bestehenden Eisenbahnräte sind, erblickt werden. Ja, eine derartige Maßnahme würde die Gefahr in sich schließen, die allein richtige und zweckmäßige Lösung der Beiratsfrage in Österreich noch weiter zu verzögern, oder gar zu vereiteln.

Daß der heutige Zustand auch von den wirtschaftlichen Kreisen als unbefriedigend empfunden wird, beweisen die immer wieder bald stärker bald schwächer auftretenden Rufe nach baldiger Schaffung eines Verkehrsbeirates. Diese Rufe erschallen ungeachtet der vielen Enqueten, die im letzten Halbjahr in Österreich abgehalten wurden, ja gerade bei den in letzter Zeit vom Ministerium für Handel und Verkehr, vom Nationalratsausschuß für Handelsangelegenheiten und von den Spitzenorganisationen des Gewerbes veranstalteten Wirtschaftsenqueten ist nachdrücklich die eheste Schaffung eines Verkehrsbeirates verlangt worden. So haben die Ergebnisse dieser Enqueten, soweit das Eisenbahnverkehrswesen in Betracht kommt, nur von neuem die empfindliche Lücke offenbart, die infolge des Fehlens eines Eisenbahnbeirates in der gegenwärtigen Organisation der österreichischen Bundesbahnverwaltung besteht.

Man täusche sich auch nicht über den Wert solcher Enqueten. Sie mögen, wenn sie dem Wesen einer Enquete[10]) entsprechend, hauptsächlich in der Befragung der Interessenten sich erschöpfen, zur Sammlung von Wünschen und Beschwerden der einzelnen Wirtschaftszweige und zur Feststellung tatsächlicher Verhältnisse sehr Zweckdienliches leisten. Zu den Aufgaben eines Interessentenbeirates — und als solcher ist ja der Verkehrsbeirat, oder wie er sonst heißen möge, in dem hier vertretenen Sinne anzusprechen — gehört es aber, durch gemeinsame Beratung und Aussprache in den seiner Begutachtung unterworfenen Angelegenheiten schließlich zu einem Ausgleich der widerstreitenden Interessen auf einer mittleren Linie zu gelangen, was voraussetzt, daß eine solche Körperschaft nach gesetzlich oder verordnungsmäßig festgelegten Grundsätzen unter entsprechender Berücksichtigung der beteiligten Interessentenkreise zusammengesetzt ist.

Daß übrigens der Weg, den z. B. die Behandlung von Tariffragen heute nimmt, trotz Fehlens eines Beirats nicht etwa einfach zu nennen ist, hat deutlich die jüngste Tarifreform der Bundesbahnen erwiesen. Über die der Regierung unterbreiteten, vorher von der Verwaltungskommission beratenen Anträge des Vorstandes der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen holte das Bundesministerium für Handel und Verkehr zunächst die Gutachten der Handels- und Gewerbekammern, der Arbeiterkammern und der landwirtschaftlichen Hauptkörperschaften ein. Auf Grund dieser Gutachten und der Ergebnisse der im Ministerium veranstalteten Wirtschaftsenquete trat dann das Ministerium über die von den Interessenten angestrebten

[9]) Vgl. Dr. Alfred Buschman: Die Neuordnung des bundesstaatlichen Eisenbahndienstes in Oesterreich, eine Studie über ihren Werdegang und ihre bisherige Durchführung, über die ihr anhaftenden Mängel und die Unerläßlichkeit ihrer Abänderung. Wien, Verlag Julius Springer, 1925, Seite 61.

[10]) Hier sei festgestellt, daß die im Abschnitt III besprochenen großen Enqueten trotz dieser Bezeichnung nicht den Charakter von Enqueten im wahren Sinne des Wortes, sondern weit mehr den von Konferenzen der Interessenten und Bahnen gehabt haben. Dies haben auch einzelne Zeitungsstimmen der damaligen Zeit richtig erkannt.

Abänderungen der ursprünglichen Anträge der Generaldirektion in Verhandlungen mit der letzteren ein, die sich bei Abweichungen von ihren ursprünglichen Vorschlägen wohl wieder der Zustimmung der Verwaltungskommission versichern mußte. Das Ergebnis all dieser Beratungen und Verhandlungen beschäftigte dann schließlich noch den Hauptausschuß des Nationalrates, in dem von mehreren Seiten beklagt wurde, daß infolge Mangels an Zeit diese Frage nicht mit der Gründlichkeit behandelt werden könne, die ihre Wichtigkeit erheische. Dabei stand dem Ministerium für die langwierigen Verhandlungen und Beratungen, wenn auch die im Bundesbahngesetze vorgesehene nur 14tägige Frist einvernehmlich etwas verlängert wurde, immerhin nur ein kurzer Zeitraum zur Verfügung, was vielleicht die Erklärung dafür bietet, daß bei der vom Ministerium durchgeführten Befragung ein wichtiger Industriezweig gar nicht zu Wort gekommen ist[11]).

Aus all den dargestellten Schwierigkeiten und Unzukömmlichkeiten gibt es nur einen gangbaren Ausweg, der schon in der oben erwähnten Studie von Dr. Buschman empfohlen worden ist: die eheste Errichtung eines Eisenbahnbeirates, der unter den geänderten Organisationsverhältnissen zur Sicherung fortdauernder gemeinsamer Arbeit mit der Bahnverwaltung bei der Generaldirektion der Bundesbahnen zu errichten wäre, selbstverständlich aber auch unmittelbar der Bundesregierung zur Begutachtung der von ihr in Ausübung des Tarifhoheitsrechtes zu treffenden Verfügungen zu dienen hätte. Ob daneben auch noch Direktionsbeiräte errichtet werden sollen, ist eine Frage für sich. Buschman bejaht sie, ebenso wie der englische Begutachter Sir W. Acworth, der allerdings nur solche Beiräte empfiehlt, die Errichtung eines zentralen Staatseisenbahnrates dagegen nicht für notwendig erachtet — eine Anschauung, der im Hinblick auf die Organisationsverhältnisse der Bundesbahnverwaltung und die hohe Bedeutung der auf dem Spiele stehenden Interessen der heimischen Wirtschaft die innere Berechtigung fehlt.

Wie früher erwähnt wurde, ist es nach dem Umsturze zur Errichtung des geplanten vorläufigen Staatseisenbahnrates leider nicht gekommen. Diese Unterlassung rächt sich jetzt. Hätte man damals als Übergangseinrichtung den geplanten vorläufigen Beirat geschaffen, so wäre die Fortdauer der beirätlichen Mitwirkung der Eisenbahnverkehrsinteressenten gesichert und damit eine wesentliche Grundlage für den Aufbau eines endgültigen Beirates, womöglich im Einvernehmen mit dem vorläufigen Beirat, vorhanden gewesen. Im Deutschen Reiche, wo nach der gleichfalls eine grundstürzende Änderung der Organisationsverhältnisse der Eisenbahnen nach sich ziehenden Verreichlichung der Staatsbahnen der Länder mit raschem Entschluß ein vorläufiger Reichseisenbahnrat in Gestalt eines Beirates beim Reichsverkehrsministerium geschaffen wurde, ist es auf diesem Wege gelungen, den wertvollen Bau der in den einzelnen Ländern bestehenden Eisenbahnbeiräte zu erhalten und in die neue Organisationsform überzuführen.

Selbst die neuen Nachfolgestaaten, z. B. die Tschechoslowakei und Polen, haben in verhältnismäßig kurzer Zeit solche Beiräte eingerichtet, wobei festzustellen ist, daß beide Staaten sowohl einen zentralen Beirat wie auch Direktionseisenbahnräte eingeführt haben, die, wenn auch in Anlehnung an die aus dem Jahre 1909 stammenden, im alten Österreich nie durchgeführten Satzungen aufgebaut, doch vielfach eigenartige Züge aufweisen.

Schließlich sei noch darauf verwiesen, daß das Bestreben nach möglichster Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie bestehender Einrichtungen in Deutschland und Österreich gerade in der letzten Zeit einige sehr beachtenswerte Erfolge gezeitigt hat. Auch in der hier berührten Einzelfrage des Eisenbahnverkehrswesens erscheint mir eine Angleichung der österreichischen Verhältnisse an die des Deutschen Reiches wichtig und dringend, und zwar eine Angleichung in doppeltem Sinne. Einmal sollte die im Deutschen Reich nach wie vor bestehende Einrichtung der Beiräte raschestens in Österreich wieder hergestellt werden und sodann wären Aufbau und Geschäftsgang dieser Einrichtung, soweit dies die heutigen Verhältnisse in Österreich nur irgend zulassen, möglichst übereinstimmend mit der Regelung im Deutschen Reiche zu ordnen. Die Bundesregierung sollte daher mit aller Beschleunigung, unter Benützung der bisher geleisteten, nicht unerheblichen Vorarbeiten die keinen Aufschub mehr zulassende Bereinigung dieser Angelegenheit in Angriff nehmen, um der Gefahr einer vielleicht durch äußere Verhältnisse veranlaßten überstürzten Entscheidung in einer Frage zu entgehen, für deren gedeihliche Lösung nicht vorübergehende politische Rücksichten, sondern lediglich die dauernden Bedürfnisse der heimischen Wirtschaft, die eine rein sachliche, gewissenhafte und unvoreingenommene Prüfung und Würdigung aller einschlägigen Verhältnisse erfordern, maßgebend sein dürfen.

[11]) Vgl. den Aufsatz „Die neuen Bundesbahntarife" von Sektionschef a. D. Dr. Stockhammer in der Zeitschrift „Der österreichische Volkswirt" Nr. 33 vom 15. Mai 1926, wonach die Eisenindustrie zur Enquete nicht eingeladen worden ist. Nach den Ausführungen dieses Aufsatzes scheint auch die Vertretung der Bahnbenützer im kommerziellen Verbande der österreichischen Eisenbahnen bei der Ausarbeitung des neuen Tarifes nicht mitgewirkt zu haben.

Einweihung des Hochseefährschiffes „Schwerin".

Warnemünde-Gjedser.

Der erste regelmäßige Personen-Schiffsverkehr Mecklenburg-Dänemark wurde im Mai 1873 zwischen Rostock und Nykjöbing aufgenommen. Nach Inbetriebnahme der Bahnlinie Warnemünde-Neustrelitz eröffnete am 26. Juni 1886 die Gesellschaft Deutsch-Nordischer Lloyd in Rostock zum Anschluß an die Berliner Nordbahn unter Indienststellung von 3 neuen Dampfern den Personen-Schiffsverkehr auf der Strecke Warnemünde-Gjedser, und zwar bis 1. Mai 1892 einmal täglich, von da an nach Vereinbarung mit der Reichspostverwaltung unter Einstellung eines weiteren Schiffes auch eine Nachtverbindung. Nach Ablauf des Vertrages mit der Post am 30. Juni 1901 führte die Generaldirektion der mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, die im Jahre 1894 die Eisenbahn Warnemünde-Neustrelitz und den Schiffsbetrieb Warnemünde-Gjedser übernommen hatte, den Schiffsdienst für alleinige Rechnung weiter.

Nachdem man in Dänemark mit Eisenbahnfähren über den Kleinen und Großen Belt und über den Masnedsund im Zuge der jetzigen Eisenbahnlinie Gjedser-Kopenhagen gute Erfahrungen gemacht hatte und die mit schnellfahrenden Schiffen ausgerüstete Linie Kiel-Korsör sowie die am 1. Mai 1897 geschaffene Dampfschiffsverbindung Saßnitz-Trelleborg auch eine Verbesserung der Verbindung Warnemünde-Gjedser erforderten, entschlossen sich die mecklenburgische und dänische Regierung, auch für die Linie Warnemünde-Gjedser Eisenbahn-Fährenbetrieb einzurichten.

Am 1. Oktober 1903 fand die feierliche Eröffnung der Fährstrecke Warnemünde-Gjedser statt. Zu diesem Zwecke waren große Bauten in Warnemünde notwendig. Es mußten ein neuer Bahnhof, ein neuer Mündungsarm des Warnow-Flusses zur Ostsee, lange starke Molen in die freie Ostsee usw. geschaffen werden.

Jede Verwaltung stellte eine Räderfähre und eine Schraubenfähre in Betrieb, Mecklenburg die Räderfähre „Friedrich Franz IV." und die Schraubenfähre „Mecklenburg". Beide waren auf der Schichau-Werft in Danzig erbaut. Dänemarks Schiffe hießen „Prinzeß Alexandrine" und „Prinz Christian". Letzteres ist 1922 durch das Schraubenschiff „Danmark" ersetzt. An Stelle von „Friedrich Franz" tritt jetzt „Schwerin".

Der eigentliche Betrieb auf der Fährschiffstrecke Warnemünde-Gjedser erfolgt gemeinschaftlich durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und die dänische Staatsbahn derart, daß von jeder Verwaltung ein Fährschiff in Dienst gestellt ist und die beiden andern Fährschiffe in Reserve gehalten werden. Für die Zeiten stärkeren Verkehrs ist die Indienststellung eines dritten Fährschiffes vorgesehen. Der Fahrplan ist so gestaltet, daß auf jede Verwaltung gleich viele Fahrten entfallen. Die jeder Verwaltung durch den Betrieb entstehenden Unkosten trägt diese selbst, während sämtliche Einnahmen an Fahrgeldern und Güterfrachten jeder Verwaltung bis Mitte See nach den deutschen bzw. dänischen Tarifen zugeschrieben werden.

Während im Jahre 1925 in beiden Richtungen durchschnittlich täglich 8—10 Fährenfahrten ausgeführt wurden, waren es infolge Zunahme des Verkehrs im Jahre 1926 10—12 und im September/November sogar nach Indienststellung des dritten Fährschiffes 14—16 Fahrten täglich.

Von diesen Fahrten dienen in jeder Richtung zwei dem Personenverkehr, und zwar besteht in jeder Richtung eine Tages- und eine Nachtverbindung, letztere mit durchgehenden Schlafwagen. Die Fahrzeit auf der 42 km langen Seestrecke zwischen Warnemünde und Gjedser beträgt 2 Stunden, die Reisedauer zwischen Kopenhagen und Hamburg rund 10 Stunden und zwischen Kopenhagen und Berlin rund 11 Stunden.

Der Verkehr auf der Fährstrecke Warnemünde-Gjedser gestaltete sich folgendermaßen: Im Personenverkehr wurden im ersten Betriebsjahr der Dampfschiffe 1886/87 rund 13 500 Personen, in ihrem letzten Betriebsjahr 1902/03 rund 50 000 Personen, im ersten Betriebsjahr der Fährschiffe 1903/04 rund 75 000 Personen, im letzten Betriebsjahr vor dem Kriege

1913/14 rund 137 000 Personen befördert. Im Betriebsjahr 1920 stieg die Zahl auf rund 165 000, ging dann nach der Inflationszeit im Jahre 1924 auf rund 100 000 zurück, stieg 1925 auf rund 114 000 und wird im Jahre 1926 nach dem bisherigen Ergebnis etwa 145 000 Personen erreichen und damit die Zahl des letzten Vorkriegsjahres bereits übersteigen. Im Güterverkehr betrug im ersten Betriebsjahr der Fährschiffe 1903/04 die Zahl der beladen und leer übergeführten Güterwagen rund 18 000 und die beförderte Gütermenge rund 80 000 t, im letzten Betriebsjahr vor dem Kriege 1913/14 rund 46 000 Güterwagen und die Gütermenge rund 234 000 t. Nach dem Kriege ging der Güterverkehr zunächst zurück, erholte sich dann langsam von Jahr zu Jahr, so daß im Jahre 1925 die Zahl der Güterwagen schon wieder auf rund 30 000 und die Gütermenge auf rund 176 000 t angewachsen war. Im Jahre 1926 wird nach dem bisherigen Ergebnis mit rund 45 000 Güterwagen und einer Gütermenge von rund 200 000 t zu rechnen sein.

Abb. 1. Das Hochseefährschiff Schwerin bei Einfahrt in Warnemünde.

Während der Personenverkehr nach und von Dänemark annähernd der gleiche ist, ist dagegen im Güterverkehr die Ausfuhr nach Dänemark doppelt so groß wie die Einfuhr.

Das neue Fährschiff ist auf der Schichauer Werft in Elbing gebaut. Es wurde im Mai 1925 auf Stapel gelegt. Der Stapellauf fand am 15. April 1926 statt. Das Fährschiff hat unter der Gevatterschaft der Landeshauptstadt von Mecklenburg-Schwerin den Namen „Schwerin“ erhalten. Es untersteht der Reichsbahndirektion Schwerin. Seine Länge beträgt 106 und seine Breite 18 m, die Wasserverdrängung bei voller Beladung 3600 tons. Es besitzt 2 Antriebmaschinen mit je 2200 PS und kann an Geschwindigkeit 15—16 Seemeilen in der Stunde erreichen. Der Dampf wird in 4 Kesseln erzeugt, die mit Öl geheizt werden. Sieben vierachsige D-Zugwagen oder 17 bis 18 zweiachsige Güterwagen kann das Wagendeck aufnehmen. Eine Neuheit bei diesem Fährschiffe befindet sich am Bug. Da das Schiff nicht immer rückwärts in das Fahrbett am Lande einfahren kann, hat man eine klappbare Back eingebaut, die das Ausfahren des Zuges über den Bug gestattet. Dieses technische Kunstwerk, das 16 000 kg wiegt, bewegt sich geräuschlos in zwei Minuten auf und gibt dem Zug die Ausfahrt frei. Der ganze Zug steht geschlossen unter Dach. Die wasserdichten Schotten können durch eine zentrale Vorrichtung im Steuerhause geschlossen werden. Kontrolleinrichtungen für Durchführung der Anordnungen im Maschinenraum befinden sich gleichfalls an den Führerständen. Funkpeilanlage, Unterwasserschallsignale, Kreiselkompaß, zentrale Uhrenanlage, Funktelegraphie und Läuteverbindung für alle möglichen Fälle, Rettungseinrichtungen usw. sind vorhanden. Für die Unterbringung der Fahrgäste auf dem Schiff ist auf das beste gesorgt, da es wie ein neuzeitliches Ozeanschiff mit allen Bequemlichkeiten und komfortablen Einrichtungen versehen ist. Für die Besucher der III. Wagenklasse ist in gleicher umfassender Weise Sorge getragen wie für die der I. und II. Klasse. Der behagliche Speisesaal III. Klasse hat 100 Sitzplätze. Besonders eindrucksvoll ist der Speisesaal der I. und II. Klasse mit seinen 94 bequemen Sesseln an größeren und kleineren Einzeltischen. Für geschmackvolle, schön ausgestattete Raucher- und Nichtraucherzimmer, Damensalons usw. ist gesorgt. An den Wänden und in den Nischen verschiedener Räume sind Kopien berühmter Bilder angebracht. Ein Patengeschenk der Landeshauptstadt Schwerin ist das Gemälde von Karl Hannemann in Berlin-Charlottenburg: „Ausschnitt aus dem Stadtbild von Schwerin vom großen Schweriner See aus gesehen“. Geschützte Veranden mit Korbmöbeln, Einzelkojen und Badezimmer für die Fahrgäste vervollständigen die Einrichtung. Auch für die Unterbringung der 90 Mann starken Besatzung und die erforderlichen Wirtschaftsräume ist hinlänglich gesorgt.

Das Schiff ist ein Beweis für die hohe Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie und ein Meisterwerk an Innenausstattung. Kunst und Technik haben sich hier in glücklichster Weise vereint und eine Leistung erreicht, die jeder Kritik standhält.

Die Einweihung der „Schwerin“ fand am 1. Dezember durch den Generaldirektor Dr. Dorpmüller statt. Zu dieser Feier hatte der Präsident der Reichsbahndirektion Schwerin zugleich im Namen des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Einladungen ergehen lassen. Zahlreiche Vertreter der Reichsbehörden, der Regierung und Landesbehörden sowie Kommunalverwaltungen Mecklenburgs, ferner der dänischen Staatsbahnen, Mitglieder des Verwaltungsrates und der Hauptverwaltung der Reichsbahn, die Präsidenten und Mitglieder der Reichsbahndirektionen u. a. nahmen an der Feier teil. Strahlender Sonnenschein überflutete das weiß leuchtende im Fährbett des Warnemünder Hafens liegende festlich beflaggte Schiff, als die Festteilnehmer sich mittags an Bord begaben, wo sie von dem Präsidenten der Reichsbahn-

Abb. 2. Speisesaal I. Schiffsplatz (I./II. Wagenklasse).

rektion Schwerin, Dahse, in einer Ansprache begrüßt wurn. Nach einem Vortrage des Reichsbahnrats Höfinghoff über s neue Schiff erfolgte eine mehrstündige Probefahrt an der izvollen Küste Mecklenburgs entlang. Allen Teilnehmern wird ese Fahrt bei der wundervollen Beleuchtung durch die unterhende Sonne unvergeßlich sein. Die Fahrt bot zugleich Gezenheit, sich durch einen Rundgang von der prächtigen und liden Ausstattung des Schiffes und seinen vorzüglichen Einhtungen zu überzeugen. Nach der Rückkehr vereinte die ilnehmer ein Festmahl in dem schön geschmückten Speiseal des Schiffes, bei dem Generaldirektor Dr. Dorpmüller die nweihungsrede hielt, in der er folgendes ausführte:

„Es gilt heute, die Verkehrsbeziehungen wieder anzuknüpfen d auszubauen, die der Krieg zerstört hat. Die Staaten ropas sind aufeinander angewiesen. Der Verkehr schweißt zu einer Völkerfamilie zusammen. Europa kann nur gesen, wenn es allen Ländern gut geht. Die Länder mit Rohffen haben die Pflicht, ihre Schätze aufzuteilen auf die Länder, in langjähriger Schulung einen Arbeiterstand herangezogen

Abb. 3. Speisesaal II. Schiffsplatz (III. Wagenklasse).

ben, der in der Lage ist, Rohstoffe in industrielle Fabrikate verwandeln.

Es gibt Länder, die durch Klima und Boden den Vorzug haben, Getreide und durch Wiesenland Nahrungsmittel zu erzeugen, zum Austausch gegen Industrieerzeugnisse gelangen. Das d die Quellen, aus denen sich die heutige Kultur herleitet. raus entspringen die großen Verkehrsströme, die segenndend die Länder verbinden mit um so mehr Erfolg, je ser die Verkehrsmittel ausgebildet sind.

Deutschland bildet das Herz Europas. Zwischen Nord und l, zwischen Ost und West flutet der Verkehr durch unser tsches Vaterland. Von Norden laufen die Rohstoffe, der Fang Fischer, der Segen des Meeres durch Deutschland nach Süden l als Austausch die Früchte der südlichen Sonne gen Norden. ißige Hände regen sich in Deutschland, Eisenwaren, Papier, li, Phosphat und anderes den nordischen Ländern zuzuführen.

Ein gegenseitiges Geben und Nehmen, getragen durch Schiffrt und Eisenbahn. Sonst sind diese Verkehrsmittel getrennt, r sind sie verbunden im Fährschiff, das ein wichtiges Glied der Kette der Verkehrsmittel bildet, wie zwischen Saßnitz l Trelleborg, zwischen Deutschland und Schweden, so auch r zwischen Warnemünde und Gjedser, zwischen Deutschland l Dänemark.

Wohin geht die Entwicklung, wenn wir die jüngste Linie des rbetriebes zwischen Harwich und Zeebrügge beachten? Wenn Verkehr zwischen Nord und Süd weiter steigt, wird die ne Güterfähre in den Vordergrund treten. Schon zur Zeit erer Väter kannten wir Fähren, die die Ufer großer Ströme einander verbanden. Längst haben Brücken diese Fähren abföst. Auf See werden wir weiter Fährschiffe als fahrbare ücken gebrauchen. Die Zeit steht nicht still.

n den nächsten Tagen macht nach 23jährigem Dienst das rschiff „Friedrich Franz IV." seine letzte Fahrt. Dankbar gedenken wir seiner Dienste, seines Führers und Personals, das bei Wind und Wetter seinen Dienst verrichtet hat. Die Entwicklung schreitet weiter. Es kommt der Tag, an dem die „Schwerin", das heute neue Schiff, dem Fortschritt Platz machen muß.

Doch wir haben keine Zeit, uns über die Zukunft Sorge zu machen. Die Sorge um das tägliche Leben nimmt vorläufig unser ganzes Denken in Anspruch. Das neue Schiff hier zeigt den hohen Stand der Technik und den Fortschritt, der für die Fortentwicklung des Menschtums nötig ist. Der Fortschritt hier soll uns eine bessere Zukunft versinnbildlichen. Nur ein Drittel der Brennstoffkosten brauchen wir auf dem neuen Schiff zur Vollbringung einer höheren Leistung, als auf dem alten Schiff. Das Gebot der Stunde ist Sparsamkeit! Trotzdem soll Wohligkeit, Ausstattung und Pünktlichkeit herrschen, das erfordert der kulturelle Fortschritt.

Das Schiff soll ein Sinnbild dafür sein und die Hoffnung geben, daß nach Beseitigung der Gleichgewichtsstörung im Güteraustausch zwischen den Ländern auch für die Menschheit bessere

Abb. 4. Treppenaufgang.

Tage kommen in der Lebenshaltung, die heute gebeugt wird vom Joche der Lebensnotdurft. Eine alte schöne Sitte ist es, nach getaner Arbeit die Hände ruhen zu lassen und das Werk zu beschauen. Dann findet sich Anerkennung für die Sorge und Mühe um das Werk. Die Sorge ist die Begleiterin auf dem Wege zum Erfolg. Deshalb muß Anerkennung gezollt werden den Händen, die am Werk gearbeitet haben. Besonders der Schichau-Werft unter ihrer Leiterin Frau Carlson und ihren bewährten Direktoren Leux und Kolkmann gebührt Dank. Nicht vergessen will ich die Firma Bauer aus Berlin, die sich um die Ausstattung des Schiffes besonders verdient gemacht hat. Ich brauche nicht hervorzuheben, daß ohne die verständnisvolle und großzügige Arbeit der Reichsbahndirektion unter ihrem Präsidenten Dahse das Werk nicht so vollkommen gediehen wäre. Reichsbahnrat Höfinghoff mit seinem Mitarbeiter Stuhr ist insbesondere Dank zu zollen.

Dank gebührt auch der Landeshauptstadt, die die Patenschaft für das Schiff übernommen und in dem Bild ihrer Stadt einen dauernden Schmuck gestiftet hat."

Die Rede des Generaldirektors klang aus in ein Hoch auf das Land Mecklenburg und Deutschland.

Der Ministerpräsident des Landes Mecklenburg erwiderte und wies besonders auf die Notwendigkeit des Zusammenarbeitens zwischen Land, Reich und Reichsbahn in Verkehrsfragen hin. Der auf allen Seiten gezeigte gute Wille lasse für die Zukunft wie bisher das Beste erhoffen.

Weitere Reden gaben dem Schiffe gleichfalls die besten Wünsche mit auf den Weg. Mögen sich alle Hoffnungen und Wünsche erfüllen, die an das Erscheinen des neuen Schiffes geknüpft werden. Möge der „Schwerin" allzeit beschieden sein:

„Glückliche Fahrt!"

W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eröffnung von Bahnstrecken.** 1. Am 27. November wurde die 7,5 km lange Strecke Oppenau-Bad Peterstal festlich eröffnet. Damit hat das hintere Renchtal den Anschluß an die badische Hauptlinie gefunden. Vertreter der Reichsbahnhauptverwaltung sowie Vertreter der Badischen Staatsregierung nahmen an den Eröffnungsfeierlichkeiten teil. Die Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke wurde von den Bewohnern des Renchtales in festlicher Weise begangen. Im Verlaufe der Feier hielten der badische Staatspräsident und der Präsident der Reichsbahndirektion Karlsruhe Reden, in denen zum Ausdruck gebracht wurde, daß das Bahnprojekt fast 60 Jahre gebraucht hat, um endlich seiner Vollendung entgegenzugehen. Die Fortführung der Linie bis Bad Griesbach, also bis nahe an den Fuß der Paßhöhe, soll in Kürze in Angriff genommen werden.

2. Am 1. Dezember d. J. fand die Einweihung der Schluchseebahn statt. Die neue Linie ist eine Seitenbahn der bekannten Höllentalbahn und stellt die seit über drei Jahrzehnten angestrebte Verbindung des Feldberg- und Schluchseegebietes mit dem Reichsbahnnetz dar. Der Charakter einer ausgesprochenen Gebirgsbahn, die bei Bärental (Feldberg, 967 m ü. d. M.) ihren höchsten Punkt erreicht, verleiht der 20 km langen Strecke einen besonderen Reiz. Auf hohen Viadukten überquert die Bahn die Täler mit ihren zahlreichen Schwarzwaldbächen und erschließt herrliche Rundblicke auf das Landschaftsbild, in das sich die drei Seen des Hochschwarzwaldes — Titisee, Windgefällweiher und Schluchsee — einschmiegen. Mit dieser Bahn ist der Hochschwarzwald mit seinen Luftkurorten und Wintersportplätzen an das große Verkehrsnetz angeschlossen. Der weitere Ausbau der Bahn, die vorläufig noch in Seebrugg ihr Endziel erreicht, bis St. Blasien ist im Bauprogramm der Reichsbahn vorgesehen. — Der Eröffnungsfeier wohnten u. a. der badische Staatspräsident Dr. Köhler, und der Präsident der Reichsbahndirektion Karlsruhe, von Etz, bei.

— **Fahrkartennachlösung im Zuge.** Seit 1. Dezember d. J. ist der in den Tarifbestimmungen vorgesehene Zuschlag von 50 Pf. bei Fahrkartennachlösung im Zuge in folgenden Fällen beseitigt: wenn auf einer Anschlußstation eine Fahrkarte zur Weiterfahrt wegen Zugverspätung oder zu kurzer Übergangszeit nicht gelöst werden konnte, ferner bei Weiterfahrt im gleichen Zuge über die Station, bis zu der die Fahrkarte gilt, oder beim Übergang in eine höhere Wagenklasse oder bei Benutzung eines Zuges mit höheren Fahrpreisen. Hierbei wird vorausgesetzt, daß sich der Reisende unaufgefordert beim Zugschaffner zur Nachlösung meldet.

— **Eisenbahntarif-Vereinbarungen zwischen Deutschland, Österreich und der Tschechoslowakei.** Am 2. und 3. Dezember wurde unter den beteiligten Verwaltungen die Neuausgabe des direkten Tarifes für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und Österreich über die Tschechoslowakei beschlossen, und die Ausgabe eines Stationstarifs mit durchgerechneten Fahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen von der Abgang- bis zur Bestimmungsstation vereinbart. Als Tarifwährung wurde in der Richtung von Deutschland die Reichsmark und in der Richtung von Österreich der Schilling festgesetzt. Gleichzeitig wurde die Einführung des Expreßgutverkehrs zwischen deutschen und österreichischen Stationen, auf denen sich Zollämter befinden, beschlossen, soweit hierfür ein Bedürfnis vorliegt. Der gesamte Tarif wird voraussichtlich am 1. Mai 1927 in Kraft treten. Nähere Auskunft erteilt bis dahin das Tarifbureau der Reichsbahndirektion Breslau.

— **Wirtschaftswagen.** Die Mitropa wird einige D-Zugwagen 3. Klasse zu Wirtschaftswagen umbauen. Zwei Abteile der Wagen werden zu einem Küchenraum umgestaltet, in dem kalte und warme Getränke, kalte Speisen sowie auch leicht herzustellende warme Gerichte bereitet werden. Die Bedienung geschieht in den Abteilen durch Abteilkellner, wozu den Reisenden kleine Tischchen zur Verfügung stehen. Vorerst sollen diese Wirtschaftswagen in Tagesschnellzüge ohne Speisewagen und später auch in Eilzüge, soweit sie Durchgangswagen führen, eingestellt werden. Der erste dieser Wagen wird in den D-Zügen 106/105: Breslau über Cottbus, Halle, Cassel nach Scherfede und zurück laufen.

— **Der Film im fahrenden Zuge.** Daß man auch in einem fahrenden Eisenbahnzuge einen Film einwandfrei vorführen kann, bewies dieser Tage die Reichsbahndirektion Elberfeld gelegentlich einer von ihr veranstalteten Pressefahrt, die den Zweck verfolgte, über Unfallverhütung und Unfallhilfe bei der Reichsbahn aufzuklären. In dem Vortragsraum des Unterrichtswagens wurde während der Fahrt ein von der Direktion hergestellter Film gezeigt, der die Organisation der Unfallhilfe b Eisenbahnunglücksfällen dargestellt. Die Bilder waren scharf u wurden von den Zugbewegungen in keiner Weise beeinträchtig so daß dieser erste Versuch den ungeteilten Beifall der Te nehmer fand.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gese schaft sind ernannt: zum Reichsbahnrat Reichsbahnamtma Spannaus in Dresden-Altstadt, Eisenbahnoberinspekt Andres in Lötzen unter Bestellung zum Vorstand des Bah amts Lötzen, und Reichsbahnbaumeister Eugen Meyer Elberfeld; — zum Reichsbahnamtmann: die Eisenbahnoberi spektoren Brocher in Berlin und Langbein in Dresde Kassenoberinspektor Eugen Meyer in Berlin sowie die tec nischen Eisenbahnoberinspektoren Hoffmeister in Ess und Geiger in Stuttgart.

Versetzt sind: die Reichsbahnräte Dr.-Ing. Heinri Meyer, bisher bei der Reichsbahndirektion Trier, zur Reich bahndirektion Altona, Ehrenberg, bisher bei der Reich bahndirektion Schwerin, zur Reichsbahndirektion Essen, Stad müller, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Ausbess rungswerk Offenburg, zur Reichsbahndirektion Karlsruhe, u Brunner, bisher bei der Reichsbahndirektion Königsbe (Pr.), als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt 1 Coblen Reichbahnamtmann Steffes, Verwalter des Bahnhofs Ka haus, als Betriebskontrolleur zur Reichsbahndirektion Trier, d Reichsbahnassessoren Dr. jur. Dassau, bisher bei der Reich bahndirektion Hannover, zur Reichsbahndirektion Trier, Dr. ju Jahnke, bisher bei der Reichsbahndirektion Halle (Saale zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), die Reichsbahnba meister Kaißling, Leiter einer Abteilung beim Eisenbah Ausbesserungswerk Crefeld-Oppum, zur Reichsbahndirekti Köln, Breest, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahn-Au besserungswerk Rostock, zum Eisenbahn-Ausbesserungswe Berlin-Grunewald und Fritz Otto, bisher beim Neubauan Bautzen, zum Neubauamt Bad Lausigk.

Überwiesen sind: die Reichsbahnamtmänner Reinig vom Fahrplanbüro der Reichsbahndirektion Dresden als Leit zum Betriebsbüro, Mättig vom Hauptbüro der Reichsbah direktion Dresden zum Betriebsbüro und Ochs, Leiter ein Abteilung beim Eisenbahn-Ausbesserungswerk Cassel, als Hilf dezernent zur Reichsbahndirektion Cassel.

Gestorben sind: Reichsbahnoberamtmann Paul Schne der bei der Hauptverwaltung in Berlin und Reichsbahnamtma Prenntzell, Hilfsdezernent bei der Reichsbahndirekti Cassel.

Ungarn.

— **Oberinspektor Friedrich Kramer.** Am 1. Juli 1926 ist Obe inspektor Kramer von der Direktion der Kgl. Ungarisch Staatseisenbahnen in den Ruhestand getreten. Er ist a 19. Oktober 1866 in Ungarn, Komitat Nyitra, geboren, studier in Paris und war zunächst als Angestellter der Pariser Firm Fives Lille bei einem Eisenbahnbau in Spanien tätig. Im Ap 1891 trat er in den Dienst der Kgl. Ungarischen Staatseise bahnen. Schon 1892 wurde er in die Baudirektion berufen, v er 1917 Abteilungsvorstand wurde. Im Verein Deutscher Eise bahnverwaltungen war er seit dem Jahre 1906 ein eifriger Mi arbeiter. Seit dieser Zeit nahm er an sämtlichen Sitzungen d Technischen Ausschusses und an vielen Sonderausschüssen te Er war Mitglied des Fachblattausschusses und des Beirates f das „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens". Als Mi glied der Direktion der Ungarischen Staatseisenbahnen, die vo sitzende Verwaltung des Technischen Ausschusses ist, hatte seit 1909 die Geschäftsführung im Technischen Ausschuß u leitete sie in jeder Beziehung musterhaft. Besondere Verdien hat er sich um die Neuaufstellung der Geschäftsordnung d Ausschusses erworben und bei vielen anderen Arbeiten d Vereins, dessen Ziele zu fördern er immer bemüht war.

Deshalb ist sein Ausscheiden nicht nur bei seinen Kolleg der Ungarischen Staatsbahnen, sondern auch in dem Kreise d Vereinsverwaltungen sehr bedauert worden. Er hatte sich i Laufe der Zeit viele Freunde erworben, die ihm alle ein dauer des Andenken bewahren werden.

Übrige europäische Länder.

— **Neuartiger Triebwagen in Schweden.** Die schwedisc Privatbahn Sala-Gysinge-Gävle hat kürzlich eine neue Art v Triebwagen eingestellt. Der Antrieb erfolgt mit Sauggas, d aus Holzkohle gewonnen wird. Der Wagen braucht 2 l für d Wagenkilometer, d. h. bei einem Preise von 8 Öre für das Kil gramm betragen die Kosten 2,4 Öre für das Kilometer. Der sech zylindrische Motor entwickelt 120—150 PS. Dadurch, daß

einem besondern Drehgestell läuft, werden die Erschütte-gen nicht auf den Wagen übertragen, der dadurch einen chmäßigen und ruhigen Gang erhält. Der Erfinder dieser en Bauart ist der schwedische Ingenieur H. Hultgren.

- Erprobung einer neuen Güterwagenbauart in Schweden. Die wedische Staatsbahn stellt zur Zeit Versuche an mit einer Er-lung des Schweden J. Jonsson in Vansbro, die darin besteht, ein offener Güterwagen einen Dachaufbau erhält, der in Längsrichtung des Wagens in zwei Hälften heruntergeklappt den kann. In heruntergeklapptem Zustande ist der Wagen ler ganzen Länge und einer Breite von 2,4 m offen. Auf diese ise ist es möglich, Güter, die bisher durch die Wagentür in Wagen geschafft werden mußten, durch Krananlagen ein-auszuladen. Auf diese Weise kann die Ent- und Beladung neller und billiger erfolgen. Von dem Ausfallen des Ver-hes wird es abhängen, ob die schwedische Staatsbahn in ßerem Umfange zur Beschaffung solcher Wagen übergehen d.

- Das russische Eisenbahnwesen. Rudsutak, der Leiter des sischen Volkskommissariats für Verkehrswesen, äußerte sich zlich über das russische Eisenbahnwesen wie folgt: Im Zeit-kte des Auftretens der Sowjetregierung waren 60 % aller cken zerstört, nur 200 000 Wagen und 4000 Lokomotiven en gebrauchsfähig. Augenblicklich sind die Brücken auf Hauptstrecken völlig wiederhergestellt, die der Neben-cken teilweise wiederhergestellt, teilweise durch Behelfs-cken ersetzt. Außerdem gehen die Sowjetbahnen gegenwärtig kräftigere Lokomotiven über und müssen infolgedessen eine he von Brücken umbauen. Die Zahl der beförderten Rei-len und der geleisteten Reisenden-Werst geht über die edenszahl hinaus. Die Menge der beförderten Güter erreicht Friedensmenge noch nicht, doch kommt die Zahl der Pud-st der Vorkriegszahl nahe. Jetzt baut Rußland Lokomotiven Wagen in eigenen Fabriken und außerdem stellt es das der her, was an altem Gerümpel noch zu retten ist. Rußland bsichtigt in nächster Zeit auch Verträge über den Bau von gen mit fremden Staaten abzuschließen. Um mit den Ver-rsbedürfnissen Schritt zu halten, erhöhen die russischen nen ihre Geschwindigkeit und verkürzen den Wagenstill-d. Auch in eigenen Fabriken beabsichtigt Rußland starke comotiven und Wagen amerikanischer Form zu bauen. Für ederherstellung enger Geschäftsverbindungen mit Amerika tehen offenbar Interessen, wie denn Rußland überhaupt viel emeine Interessen besitze.

- Vereinbarung über die tschechoslowakischen Grenzbahnhöfe reichsdeutschem Gebiet. Die unter dieser Überschrift in 43, S. 1130, gebrachte Nachricht ist dahin richtig zu stellen, zwar über die Regelung der deutsch-tschechoslowakischen nzübergänge im allgemeinen Verhandlungen geführt worden l. Spezielle Vereinbarungen über die in der Nachricht ge-nten Übergangsstationen sind jedoch nicht getroffen worden, h haben die Verhandlungen zu einer abschließenden Rege-g bis jetzt nicht geführt.

- Rückgang der tschechoslowakischen Kohlenausfuhr infolge genmangels. Der Kohlenabsatz sank in den ersten 10 Tagen November gegen die letzten 20 Tage des Oktober um mehr 20 %. Betroffen wurde hauptsächlich die Ausfuhr. Die Ur-he des Sinkens liegt in der ungenügenden Beistellung von gen. Es wurden durchschnittlich nur 60 % beigestellt, so daß le 40 % ungedeckt blieben.

- Verminderung der tschechoslowakischen Transporte über est. Der gesamte Anteil der Tschechoslowakei an dem Be-b des Triester Hafens weist seit dem Jahre 1924 einen wesent-en Rückgang auf. 1924 wurden von Triest 436 550 t Waren der Tschechoslowakei und 371 129 t nach dieser befördert, gesamt 807 679 t. Im Jahre 1925 ist der Gesamtumsatz auf 326 t gesunken, wovon auf die Einfuhr 379 596 t, auf die Aus-r 198 729 t entfallen. Im ersten Halbjahr 1926 betrug der Ge-tumsatz 271 420 t, davon 184 762 t Einfuhr, 86 658 t Ausfuhr.

Fremde Erdteile.

- Amerikanische Verkehrswerbung. Wie German Railroads ormation Office, das New-Yorker Büro der Reichszentrale Deutsche Verkehrswerbung, mitteilt, hat die neugegründete erican Travel Development Association, die nationale Organi-on zur Förderung des Fremdenverkehrs in Amerika, nun-ır beschlossen, einen Propagandafonds von nicht weniger als illionen Dollar von der Regierung zu fordern. Dieses Geld dazu verwendet werden, um mit dem Wahlspruch „Know erica!“ (Amerikaner, lerne dein Land kennen) eine groß-ige Propaganda für die Schönheit Amerikas im eigenen Lande entfalten. Es ist sehr charakteristisch, daß in den Zeitungen Amerikas offen hierzu erklärt wird: „Wir haben nur einen Wettbewerber, und das ist Europa“.

— Die Königin von Rumänien und die amerikanischen Eisenbahnen. Den Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten ist es gesetzlich verboten, andere Personen als Beamte, Angestellte und Arbeiter im Eisenbahndienst unentgeltlich zu befördern. Sie konnten daher bei der Reise der Königin von Rumänien durch Amerika dem Beispiel der staatlichen Schiffahrt der Vereinigten Staaten nicht folgen, die der Reisenden und ihrem Gefolge die Prachträume des Leviathan für die Überfahrt ohne Vergütung zur Verfügung gestellt hatte. Um aber ihr Entgegenkommen zu zeigen, haben sie dem Bundesverkehrsamt einen Sondertarif für die Beförderung der Königin vorgelegt, auf Grund dessen sie jeder beteiligten Gesellschaft einen Dollar zu bezahlen gehabt hat. Auf diese Art hat die Reise für die Königin und ihr Gefolge von New York bis Vancouver 28 Dollar gekostet. Ein solcher Tarif ist nichts Neues, er wird öfter angewendet, muß aber jedes Mal dem Bundesverkehrsamt besonders angezeigt werden; es bedarf dabei nicht der sonst vorgeschriebenen dreißigtägigen Bekanntmachungsfrist, ehe er in Kraft tritt, sondern es genügt dabei eine Frist von einem Tag. Unter anderem ist ein solcher Tarif auch angewendet worden, als der Marschall Foch im Jahre 1921 die Vereinigten Staaten bereiste. Die Eisenbahngesellschaften betrachten eine solche Reise als eine wirksame Reklame und tragen gern die damit verbundenen Kosten.

— Eine neue Untergrundbahn für Buenos Aires. Die Stadt Buenos Aires besitzt bereits etwa 18 km Untergrundbahnen, an deren Bau und Ausstattung deutsche Technik stark mitgewirkt hat (s. Nr. 67 und 68/1914 d. Ztg.). Neuerdings hat eine Vereinigung, in der außer Argentiniern auch Engländer beteiligt sind, der Stadtverwaltung angeboten, vier neue Untergrundstrecken zu bauen, die einige Außenbezirke wie Belgrano, den Rennplatz und Puente Alsina, mit den Brennpunkten des Verkehrs, der Plaza Constitucion, der Plaza de Mayo und der Plaza Italia sowie mit den neuen Hafenanlagen und dem Bahnhof Retiro verbinden sollen (s. die Kartenskizze S. 1003/1914). Die zu gründende Gesellschaft, die die vier neuen Strecken bauen will, verlangt dafür die Genehmigung, sie 90 Jahre zu betreiben, und macht die Aufrechterhaltung ihres Angebots von alsbaldiger Zustimmung des Stadtrats abhängig. Als Fahrpreis sind 10 Cents für die einfache Fahrt, 15 Cents für die Fahrt mit Umsteigen in Aussicht genommen. Die Planungen für die einzelnen Strecken sollen sechs, acht, zehn und zwölf Monate nach Abschluß des Vertrags vorgelegt werden, und binnen 3 Jahren nach Genehmigung des Entwurfs sollen die beiden ersten Strecken betriebsfähig sein; die beiden anderen sollen dann im fünften und sechsten Jahre folgen. Die neue Untergrundgesellschaft wird eine Million Mark als Haftsumme für die Einhaltung ihrer Verpflichtungen hinterlegen; bei Beginn der Arbeiten an den einzelnen Bauabschnitten erhält sie je ein Viertel zurück; das letzte Viertel bleibt bis zum Ablauf des Vertrags hinterlegt.

Dreißig Jahre Eisenbahnverein.

Am 27. November d. J. beging der am 28. November 1896 gegründete Eisenbahnverein zu Cassel die Feier seines dreißigjährigen Bestehens. Die festliche Veranstaltung wurde belebt durch musikalische Vorträge der trefflichen Vereinskapelle, durch turnerische Vorführungen der sportlichen Vereinsgruppe und durch anschließenden Ball, und sie stellte mit den musterhaften Leistungen, die hier geboten wurden, zugleich einen „Werbeabend“ dar, nicht nur zum Heranziehen der etwa noch außenstehenden Eisenbahner, sondern vor allem zur inneren Vertiefung der Anteilnahme am Wirken des Vereins und an seinen Einrichtungen. In der Eröffnungsansprache hob der Reichsbahndirektionspräsident Martin, der die Versammlung leitete, dies Wirken des Vereins und insbesondere den Wert seiner sportlichen Betätigung hervor, er verteilte die Siegespreise, die ein neulicher allgemeiner Sportwettkampf in ansehnlicher Zahl und Art für Angehörige des Vereins ergeben hatte, und er ging in der Erinnerung auch auf den Werdegang des Vereins zurück, als dessen Zeugen die noch überlebenden Mitglieder des ersten Vereinsvorstandes persönlich erschienen waren. Sie wurden vom Verein zu Ehrenmitgliedern ernannt. Daß der Verein einen immer weiteren Erfolg seiner Werbearbeit verdient, hat er durch sein wohlgelungenes Fest, an dem (schätzungsweise) 1000 Personen teilnahmen, in reichem Maße bewiesen.

Dieser Eisenbahnverein zu Cassel nimmt insofern eine besondere Stellung ein, als er Ursprung und Vorbild des seitdem über den ganzen Bereich der früheren preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verbreiteten Eisenbahnvereinswesens geworden ist. Bald nach der Organisation von 1895, mit der auch die neue Eisenbahndirektion Cassel entstand, wurde er ins

Leben gerufen, nicht etwa als eine besondere sozialpolitische Maßnahme oder als ein Versuch des Wettbewerbs gegen die vielen bereits bestehenden fachlichen Einzelvereine; die aus solchen Erwägungen anfänglich entgegentretenden Bedenken wurden schon damals schnell beseitigt durch die Offenheit des Gebarens des Vereins, der weiter nichts sein wollte, als ein rein menschlicher Zusammenschluß der durch die Gemeinschaft der Arbeit am selben Werke verbundenen Personen. Auch dem einzelnen, der vom begrenzten Standpunkte der eigenen Arbeit aus die Wechselbeziehungen des Ganzen nicht leicht zu übersehen vermochte, sollte zum Bewußtsein gebracht werden, wie er auch im kleinen an dem großen Erfolge mitarbeite, den das Eisenbahnwesen für das Wirtschaftsleben des ganzen Volkes bedeutet, und wie er dadurch mit allen andern Eisenbahnern zu einer Einheit gehöre, die über politische und gewerkliche Rücksichten erhaben ist. Gerade in der heutigen Zeit der erbitterten Gegensätzlichkeit ist der Hinweis auf das segensreiche Wirken einer solchen Einheit besonders am Platze und der Wunsch berechtigt, daß sie unserem Volke nicht verloren gehen möge. Sie hat mit dem Verfolgen politischer und ähnlicher Ziele des einzelnen nichts zu tun, weil sie die äußeren Fragen der Form und der Einrichtungen des Staates gar nicht berührt, vielmehr lediglich dem über diese Dinge hinausreichenden Bestande des Volkes selbst dient. Durch ein Hineintragen äußerer Gegensätze würde sie nur in deren Schicksal verflochten werden, praktisch gesagt: ebenso wie diese in Feindschaft auseinander geraten, also zu Ende gehen. Was ein derartiger Abschluß irgendwem nützen könnte, ist nicht abzusehen. Daß er aber allen Beteiligten schaden würde, liegt auf der Hand. Daher darf zu dem gesunden Sinn der Eisenbahner vertraut werden, daß es nicht dazu kommen wird, und daß die Eisenbahnvereine nicht der Gefahr einer zwecklosen Zerstörung ausgesetzt sein, sondern weiterhin zum Nutzen der Gesamtheit bestehen und gedeihen werden.

v. Kienitz.

Rechtspflege.

— **Transportgefährdung mit Todesfolge.** Der in Nr. 45, S. 1174 kurz mitgeteilte Urteilsspruch des Schwurgerichts zu Hildesheim vom 3. und 4. November d. J., durch den die Tat bei Leiferde ihre Sühne fand, lautete:

„Die Angeklagten Schlesinger und Willi Weber werden wegen fortgesetzter vorsätzlicher Eisenbahntransportgefährdung mit Todesfolge in einheitlichem Zusammentreffen mit Mord zum Tode und zum dauernden Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte verurteilt.

Der Angeklagte Walter Weber wird wegen Vergehens gegen § 139 StrGB. zu 2 Jahren Gefängnis, von denen 8 Wochen durch die Untersuchungshaft verbüßt sind, verurteilt. Die Kosten des Verfahrens fallen den Angeklagten zur Last."

Bei der Wichtigkeit des Urteils geben wir von den Gründen, wenngleich es sich um ein erstinstanzliches Urteil handelt, im folgenden die wichtigsten Ausführungen wieder:

„Die Angeklagten Willi Weber und Schlesinger haben sich durch ihr festgestelltes Verhalten des Verbrechens nach § 315 Abs. 2 StrGB. schuldig gemacht. Denn sie haben durch das Lösen und Abbiegen der nördlichen Schiene in der Nacht zum 18./19. August eine Eisenbahnanlage dergestalt beschädigt und durch Anbringung der Barrikade in der Nacht zum 18. August auf der Fahrbahn solche Hindernisse bereitet, daß dadurch der Transport gefährdet wurde. Daß in der Tat auch die in der Nacht zum 18. August angebrachte Barrikade für den Transport eine ernstliche Gefahr bedeutete, ergibt sich aus dem Gutachten des Sachverständigen Klövekorn, wonach die Entgleisung des D 174 in der Nacht zum 18. August mit großer Wahrscheinlichkeit erfolgt wäre, wenn nicht durch einen glücklichen Zufall die Barrikade durch den Gleisräumer der Lokomotive fortgeschleudert wäre. Die Angeklagten haben auch vorsätzlich gehandelt, denn sie wußten und wollten die Tatsache der Zugentgleisung infolge ihrer Tätigkeit, um auf diesem Wege sich Geldmittel verschaffen zu können; daß aber jede Entgleisung eines in voller Fahrt befindlichen Schnellzuges für den betr. Zug eine Ingefahrsetzung bedeutet, ist allgemein bekannt, und dessen waren sich die Angeklagten auch bewußt. Die Handlungsweise der Angeklagten Schlesinger und Willi Weber stellt sich, wie zu deren Gunsten angenommen wurde, als eine einheitliche fortgesetzte Handlung dar, denn sie entsprang dem einheitlichen und nach zunächst eingetretenem Mißlingen fortdauernden Entschluß, durch Herbeiführung einer Eisenbahnentgleisung eine Situation zu schaffen, in der es ihnen möglich wurde, sich aus dem Post- und den Personenwagen Geld oder Wertgegenstände anzueignen. Ihr Angriff richtete sich dabei nicht gegen bestimmte Personen, sondern gegen einen Personenkreis, nämlich die auf der hier fraglichen Strecke verkehrenden Fahrgäste der Reichsbahn-Gesellschaft und deren und der Reichspost dort tätige Angestellten.

Endlich ist durch die Handlungsweise der Angeklagten auch der Tod von Menschen verursacht, so daß die Voraussetzun[g] des § 315 Abs. 2 StrGB. erfüllt sind.

In Tateinheit mit dem geschilderten Verbrechen (s. RG. [i.] Strafsachen Bd. 31 S. 202) haben Schlesinger und Willi We[ber] aber auch vorsätzlich Menschen getötet; die Tat wurde zw[ar] keineswegs ausschließlich oder auch nur in erster Linie [zu] diesem Zwecke begangen, die Täter waren sich bei der Begehu[ng] der Tat aber dessen bewußt, daß aller Wahrscheinlichkeit n[ach] die Durchführung des geplanten Verbrechens nicht ohne Op[fer] von Menschenleben möglich sein würde. Trotz dieser Erkennt[nis] führten sie das Attentat aus und waren für den Fall der V[er]wirklichung des Erfolges der Tötung mit ihr einverstanden; [sie] ließen sich durch diese Voraussicht von ihrer Tat nicht [ab]halten. Ihr Vorsatz bezog sich somit auch auf diese (vgl. R[G.] i. Strafsachen Bd. 6 S. 278, Bd. 55 S. 205, Ebermeyer, Einl. Kom. z. StrGB. Ziff. XI Lit. E d).

Die Angeklagten bestreiten allerdings in der Hauptverha[nd]lung, mit der Möglichkeit der Tötung von Menschen gerech[net] zu haben. Sie wollen vielmehr, ohne die Folgen näher dur[ch]dacht zu haben, der Meinung gewesen sein, der zur Entgleisu[ng] zu bringende Zug werde auf dem Bahnkörper in dem dort lieg[en]den Steinschlag ohne wesentlichen Schaden für Menschen u[nd] Material zum Stehen kommen; in der dann ihrer Meinung n[ach] eintretenden allgemeinen Verwirrung hätten sie sich an [den] Postwagen und das Gepäck der Reisenden machen wollen.

Diese Schutzbehauptungen sind durch das Ergebnis der Hau[pt]verhandlung einwandsfrei widerlegt.

Daß die Angeklagten mit dem Verlust von Menschenleben [ge]rechnet haben, ergibt sich bereits aus einer Erwägung all[ge]meiner Art. Bei Entgleisungen eines in voller Fahrt befi[nd]lichen Schnellzuges drängt sich jedem dem Kindesalter e[nt]wachsenen Menschen, soweit er nicht an einem geistigen Def[ekt] leidet, der Gedanke auf, daß bei einem solchen Unfall Mensch[en]leben vernichtet zu werden pflegen; dieser Gedanke ist zweif[el]los nach den Erfahrungen des täglichen Lebens auch den d[em] Knabenalter längst entwachsenen, nach dem zutreffenden G[ut]achten des Sachverständigen Dr. Mönkemöller geistig zure[ch]nungsfähigen Angeklagten gekommen, und zwar auch nicht e[rst] unmittelbar vor der Tat, nachdem sie tagelang am Tatort [die] mit höchster Fahrt durchbrausenden Schnellzüge beobach[tet] hatten.

Die Angeklagten Schlesinger und Willi Weber haben das V[er]brechen der Tötung aber auch mit Überlegung ausgeführt, d. [h.] sie haben bei der Ausführung in genügend klarer Erwägu[ng] über den zur Erreichung ihres Zwecks gewollten Erfolg [der] Tötung, über die zum Handeln drängenden und von diesem [ab]haltenden Beweggründe sowie über die zur Herbeiführung [des] gewollten Erfolges erforderliche Tätigkeit gehandelt (RG. [i.] Strafsachen Bd. 42 S. 262). Seit Wochen hatten die Angeklag[ten] über die Ausführung des Attentats gesprochen. Trotz warn[en]der Hinweise, insbesondere seitens des Walter Weber, auf [die] schweren Folgen für die betroffenen Reisenden und die A[n]geklagten selbst waren Schesinger und Willi Weber bei ihr[em] Vorhaben geblieben, weil sie sich auf jeden Fall in den Bes[itz] von Geldmitteln setzen wollten. Nach einer Landkarte wur[de] der Tatort nach den oben bereits erwähnten Gesichtspunkt[en] ausgewählt und eine Skizze angefertigt, und schließlich wurd[en] auch alle zur Ausführung des Verbrechens erforderlichen We[rk]zeuge in tagelanger Tätigkeit herbeigeschafft und die Ausfü[h]rung des Attentats mit großer Beharrlichkeit und wohl üb[er]legten Maßnahmen durchgeführt. Die ruhige Überlegung, [die] die Angeklagten bei der Vorbereitung der Tat gezeigt hab[en,] haben sie insbesondere auch noch zur Zeit der Ausführung [be]wiesen. Es sind keinerlei Umstände zwischen Vorbereitung u[nd] Ausführung der Tat eingetreten, die die Ausführung als ei[ne] nicht voll überlegte erscheinen lassen könnten. Keinerlei Affek[te] oder sonstige seelische Erregungen sind in dieser Zeit bei ihn[en] aufgetreten. Die am Tatort erlittenen Entbehrungen hab[en] ebenfalls nicht in dieser Richtung eingewirkt und haben ihn[en] nicht die Überlegung geraubt. Die Äußerung des Willi Web[er] nach der Vorbeifahrt des von ihm in Gefahr gebrachten D 17[4] „Jetzt kommt der nächste Zug, jetzt muß der es sein", und d[as] Einverständnis Schlesingers hierzu sprechen deutlich für [die] Überlegung auch zur Zeit der Ausführung.

Diese Überlegung bezog sich nach der Überzeugung des G[e]richts nicht nur auf die Transportgefährdung, sondern auch a[uf] die als möglich vorgestellte und gebilligte Folge derselben, d[ie] tödliche Verunglückung von Menschen.

Auch in dieser Hinsicht wurde die verbrecherische Tätigke[it] der Angeklagten als eine einheitliche fortgesetzte Handlung a[n]gesehen. Die Tat war dem gleichen, einheitlichen verbrech[e]rischen Entschluß entsprungen, und richtete sich gegen den b[e]reits oben näher umschriebenen Personenkreis. Sie ist in d[er] Nacht zum 18. August und bei der ersten Gefährdung in d[er] Nacht zum 19. August in dem Stadium des versuchten Mord[es] stehen geblieben. Die Angeklagten Schlesinger und Willi Web[er] haben sich danach der fortgesetzten Verbrechen nach §§ 3[15] Abs. 2, 211 StrGB., beider in Tateinheit, schuldig gemacht u[nd]

ıren nach § 73 StrGB. aus § 211 StrGB. zu bestrafen. Es ır daher gegen beide als einzig mögliche Strafe die Todesstrafe szusprechen. Mit Rücksicht auf die Schwere und Verwerfhkeit der Tat erschien es auch angezeigt, auf den dauernden rlust der bürgerlichen Ehrenrechte zu erkennen. (§ 32 GB.)."

Gegen das Urteil haben die Angeklagten Schlesinger und Willi eber rechtzeitig Revision eingelegt. Die Revision soll darauf stützt werden, daß neben § 315 Abs. 2 StrGB. der § 211 ht zur Anwendung kommen könne.

Der Angeklagte Walter Weber hat auf Rechtsmittel verhtet. Das Urteil gegen ihn ist rechtskräftig, die Strafvollreckung ist eingeleitet.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1272 u. 1279.)

— Kommentar zum Körperschaftssteuergesetz vom 10. August 25 und zur Verordnung zur Durchführung des Körperschaftsuergesetzes unter Berücksichtigung des Einkommensteueretzes und des Steuermilderungsgesetzes. Nebst den Ausırungsbestimmungen und Erlassen des Reichsfinanzministers. n Reichsfinanzrat R. Evers, München. 2. Auflage, 1. Halbıd (512 Seiten). Verlag Otto Liebmann, Berlin 1926. Preis M., für Abonnenten der Deutschen Juristen-Zeitung 18,50 M.

Bis auf das Gebiet des Branntweinmonopols, der für die Reichsın besonders wichtigen Kraftfahrzeugsteuer und des für das anzielle Schicksal der Länder und Gemeinden ausschlaggebenı Finanzausgleichs sind die wichtigsten Steuergesetze durch große Reichsfinanzreform des Sommers 1925 den wirtschafthen Verhältnissen angepaßt worden, und die Wirtschaft kann h nun im Vertrauen auf den „relativen Ewigkeitswert" der uen oder wenigstens geänderten Steuergesetze auf diese Geze auf lange Sicht hin einstellen. Das erfordert genaueste nntnis aller in Betracht kommenden Bestimmungen und ihrer slegung in Literatur und Rechtsprechung.

In dem schon seit längerer Zeit bestehenden, von dem Reichsnister a. D. Schiffer herausgegebenen Sammelwerk „Die Deutıen Finanz- und Steuergesetze in Einzelkommentaren" ereinen nunmehr aus der Feder erster Fachmänner die neuen setze des vergangenen Sommers, so auch das Körperschaftsuergesetz in der Bearbeitung von Reichsfinanzrat Evers. ıon sein erster Kommentar zum Körperschaftssteuergesetz ist n Praxis und Wissenschaft als bedeutendste Bearbeitung des ıwierigen Stoffes anerkannt worden. Auch das neue Werk zeichnet sich durch Gründlichkeit, einen besonders guten Stil und Übersichtlichkeit aus. Auch alle enger oder weiter mit dem eigentlichen Stoff zusammenhängenden Gebiete werden berücksichtigt, vor allem natürlich das Einkommensteuergesetz. Die Rechtsprechung ist weitestgehend herangezogen, die wirtschaftlichen Auswirkungen der Bestimmungen werden eingehend erörtert.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird von dem Gesetz ja nicht unmittelbar betroffen, denn sie ist nach § 9 des Gesetzes von der unbeschränkten Körperschaftssteuer befreit, und im Absatz 2 des genannten Paragraphen wird ausdrücklich auf § 14 des Reichsbahngesetzes verwiesen, nach dem die Gesellschaft von jeder neuen, d. h. nach dem 12. Februar 1924 eingeführten direkten Steuer des Reiches befreit ist. Da an dem genannten Stichtag die Reichsbahn weder der unbeschränkten noch einer beschränkten Körperschaftssteuer unterworfen war und da die Körperschaftssteuer unbestritten zu den direkten Steuern gehört — mag man diesen Begriff nun so oder so verstehen —, so ist die Deutsche Reichsbahn von jeglicher Körperschaftssteuer frei.

Aber abgesehen von dem allgemeinen Interesse, das das Körperschaftssteuergesetz dank seiner großen wirtschaftlichen Bedeutung als Einkommensteuergesetz für die nicht-physischen Personen beanspruchen kann, haben sich Privat- und Kleinbahnen und ebenso die selbständigen Wohlfahrtseinrichtungen der Reichsbahn, wie Bauvereine, Spar- und Darlehnskassen, Brennstoffversorgungsgenossenschaften u. a. m. mit den Bestimmungen des Gesetzes vertraut zu machen, sei es auch nur zu dem Zwecke, die steuerlich günstigste Form zu finden. Mag für sie auch eine weniger gründliche und umfangreiche Bearbeitung des Gesetzes genügen; für jeden jedenfalls, der tiefer schürfen will, dürfte der Eversche Kommentar in erster Linie in Frage kommen.

Der zweite (erheblich kleinere) Halbband wird in Kürze erscheinen, der Gesamtpreis des Kommentars wird bei einem Gesamtumfang von etwa 750 Seiten etwa 32 M. betragen.

Dr. Blüher-Stettin.

— Die Wintersaison in der Schweiz 1926/27. Sportliche und gesellige Veranstaltungen, zusammengestellt und herausgegeben von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne.

Das Büchlein enthält geordnet unter Angabe der Daten sämtliche gesellschaftlichen, sportlichen usw. Veranstaltungen und bietet eine reiche Auswahl dem Reisenden, der in der Lage ist, an diesen Veranstaltungen teilzunehmen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

[Be]freiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken.
(§ 10 1 a VWÜ.)

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesınen vom 27. November 1926 Zahl 137/19.

Infolge Schäden durch Hochwasser waren gesperrt: Im Beche der Bundesbahn-Direktion Villach die Strecke Kirchch im Gailtale bis Kötschach-Mauthen vom 22. Nonber bis auf weiteres, die Strecke Möllbrücke-Sachnburg bis Kleblach-Lind vom 22. bis 23. November. Im Bereiche der Bundesbahn-Direktion Innsbruck die Strecke ılaas bis Hintergasse vom 21. bis 22. November infolge leutender Schäden durch Unwetter.

Im Bereiche der Bundesbahndirektion Wien-Südwest die recke Breitenstein-Semmering am 20. November ine einer Entgleisung im Tunnel Wolfsbergkogel.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. In Groß-Christinenberg, Strecke Stettin-Gollnow-Wietstock (Pom.), [Nebenbahn] ist eine Kopf- und Seitenrampe errichtet worden, so daß dort nunmehr Fahrzeuge ver- und entladen werden können.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona: Der an der Hauptbahnstrecke Kiel-Rendsburg gelegene Bahnhof Hassee erhält vom 1. Januar 1927 ab die Bezeichnung „Kiel-Hassee".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind erlassen worden:

Nr. V 439 vom 1. Dezember 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das „Alphabetische Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahn-Güter-, Personen- und Gepäckwagen."

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Dezember 1926 wird die regelırige 8,15 km lange Teilstrecke Haigerbenscheid der Neubaustrecke Haigersternhain als Nebenbahn mit den Bahnfen Flammersbach und Langenaubach den Personen-, Güter-, Gepäck-, Exßgut-, Privattelegramm-, Leichen- und erverkehr und mit dem Bahnhof Rabenıeid für den Personen- und Gepäckrkehr und den Güterverkehr in Wagenlungen eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1319)

Frankfurt (Main), 4. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedischer Kohlenverkehr.

Ab 6. Dezember 1926 werden die Stationen Bluno, Elsterwerda-Biehla, Gröbers, Grube Ludwig, Muskau, Naundorf (Elster) und Werminghoff in die Tarife einbezogen. (1302)

Auskunft durch die Abfertigung.

Altona, den 1. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1926 werden in der Entfernungstafel I neue Stationen nachgetragen.

Berlin, den 29. November 1926. (1282)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1926 werden die Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft in den Abschnitt D. (Örtliche Bestimmungen) V. 3 mit Dienstbeschränkungen aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Berlin, den 29. November 1926. (1283)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1926 werden die Stationen Gera-Debschwitz, Gera Hbf., Gera Süd, Halle-Trotha, Leipzig Bayer. Bf., Leipzig Dresd. Bf., Leipzig-Plagwitz und Schkeuditz als Empfangsstationen in die Ausnahmetarife 1 e und 1 f aufgenommen.

Berlin, den 30. November 1926. (1280)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1926 wird der Ausnahmetarif 1 i auf den Versand von den Stationen der Kreis Altenaer Eisenbahn ausgedehnt.

Berlin, den 30. November 1926. (1281)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Heft D (Stationstarif).

Der zum 1. Dezember 1926 angekündigte Nachtrag 1 erscheint erst zum 15. Dezember.

Ferner sind die mit dem 1. November 1926 für einige Augsburger Bahnhöfe eingetretenen Änderungen nicht infolge Eröffnung, sondern infolge Änderung der Abfertigungsbefugnisse bekannt gegeben worden.

Näheres siehe Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

Berlin, den 1. Dezember 1926. (1307)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1926 wird der Ausnahmetarif 140 für Flachsstengel eingeführt.

Berlin, den 1. Dezember 1926. (1290)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1 a, Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1926 wird der zweite Satz der Ausführungsbestimmung III³ zu § 54 EVO. im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A wie folgt gefaßt:

„Ausgenommen hiervon sind leere Privatgüter- und Privattierwagen, die in den Park einer Eisenbahnverwaltung eingestellt sind sowie Privatkühlmaschinenwagen ohne Laderaum, wenn“ usw. wie bisher. Bis zur Herausgabe eines Nachtrages ist die Änderung handschriftlich vorzunehmen.

Die Änderung der Ausführungsbestimmung ist gemäß § 2 EVO. genehmigt.

Berlin, den 5. Dezember 1926. (1314)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1926: Ausnahmetarif 32 für Schafwolle. Änderung der Frachtsätze für Augsburg.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. November 1926. (1284)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Ab 1. Januar 1927 wird die auf den Seiten 40, 60, 65, 67, 73, 78, 84, 86, 87 und 89 für bestimmte Güter „in der Richtung aus Deutschland“ oder bei „Durchfuhr durch Deutschland“ geltende niedrigere Tarifklasse nur noch im Falle der Ausfuhr aus Deutschland gewährt.

Altona, den 30. November 1926. (1285)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordisch-Österreichischer Gütertarif. (Umbehandlungstarif.)

Vom 15. Dezember 1926 ab werden das Vorwort sowie die Bestimmungen über Nachnahmen und Interessedeklaration geändert.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. Dezember 1926. (1303)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Dänischer Verbandsgüterverkehr.

Ab 5. Dezember wird die Fracht für frisches Rindfleisch von den dänischen Stationen Slagelse und Viborg nach deutschen Stationen bis auf weiteres, längstens bis zum 31. Dezember 1926, auf der dänischen Strecke um 33⅓ % ermäßigt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. Dezember 1926. (1304)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordisch-Tschechoslowakischer Gütertarif. (Umbehandlungstarif.)

Vom 15. Dezember 1926 ab werden das Vorwort sowie die Bestimmungen über Nachnahmen und Interessedeklaration geändert. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. Dezember 1926. (1305)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr Deutscher Seehäfen-Österreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 wird ein neuer Durchfuhrausnahmetarif S.D. 4 eingeführt, durch den der bisherige nebst Nachtrag 1 außer Kraft gesetzt wird. Näheres durch Reichstarifanzeiger.

Altona, den 3. Dezember 1926. (1306)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahntiertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1926 wird in Lüneburg für die Beförderung der mit Wagen der Bleckeder Kleinbahn in Lüneburg ankommenden Tiersendungen von dem Bahnhofe der Kleinbahn nach dem dortigen Reichsbahnhof Ostrampe im Falle der Weiterbeförderung auf der Reichsbahn an Stelle der Bahnhofgebühr eine Überstellgebühr von 3 RM. für den Wagen erhoben.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1295)

Hannover, im Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Au[snahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 192[6] Aufnahme von Kendenich und Lechbru[ck] in den A. T. 77. Näheres durch Reich[s]bahntarifanzeiger.

Altona, den 30. November 1926. (128[…]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Aus[nahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. Dezember 192[6] Ergänzung der Anwendungsbedingung des A. T. 8. Ergänzung des Warenve[r]zeichnisses im A. T. 33.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeige[r].

Altona, den 3. Dezember 1926. (130[…]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verke[hr] Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt

Mit Gültigkeit vom 9. Dezember 19[26] werden Rohzucker und Zuckerraffina[de] aus Abteilung XXXI bzw. XXXVIII [in] die Abteilung XXXVI versetzt und m[it] Wirkung vom 24. Dezember 1926 si[nd] Fette und Öle aus Abteilung XI ebenfal[ls] in die Abteilung XXXVI zu übernehme[n].

Näheres durch Reichsbahntarifanzeige[r].

Altona, den 3. Dezember 1926. (129[…]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 332. Niederländisch-Polnischer Güter- und Tierverkehr im Durchgan[g] durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 19[26] erhält der Absatz (14) im Abschn. D. a[uf] S. 7 des Tarifs eine neue Fassung, dere[n] Wortlaut im Tarif- und Verkehrsanzeige[r] der Deutschen Reichsbahn-Gesellscha[ft] und der Deutschen Privatbahnen (T. [V.] A. I) Berlin veröffentlicht wird.

Breslau, den 30. November 1926. (128[7]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

In Groß-Christinenberg, Strecke Stetti[n]-Gollnow-Wietstock (Pom.), [Nebenbahn] ist eine Kopf- und Seitenrampe erricht[et] worden, so daß dort nunmehr Fahrzeug[e] ver- und entladen werden können.

Stettin, im Dezember 1926. (1291[)]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Niederländisch-Ungarischer Gütertari[f] Umbehandlungsverkehr.

Im Verzeichnis der zugelassene[n] Grenzübergangsstationen werden einig[e] Stationsnamen geändert. Näheres durc[h] Reichsbahntarifanzeiger.

Köln, den 3. Dezember 1926. (1298[)]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Die Station Rothenstadt wird dem[-]nächst für den beschränkten Stückgut[-]verkehr zugelassen.

Die Entfernungen bilden sich durc[h] Anstoß von 5 km an die der Station We[i]den (Opf.).

München, den 1. Dezember 1926. (1318[)]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für be[-]stimmte Güter der Klasse A—D, Verkeh[r] Niederlande-Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Ab[-]teilung I des Warenverzeichnisses durc[h] Aufnahme von „Glyzerin“ erweitert.

Köln, den 29. November 1926. (1279)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

fv. 1 b. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1926 treten im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Im § 53 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abt. B, erhält der Absatz (9) folgende neue Fassung:
„(9) die leeren Privatwagen††) werden unter nachstehenden Bedingungen gegen eine ermäßigte Fracht befördert:
a)
b) wie bisher.
c)
d)
Die ermäßigte Fracht beträgt bei Aufgabe als Frachtgut 5 RM für den Wagen; bei Aufgabe als Eilgut werden der Frachtberechnung 2000 kg für den Wagen nach den Stückgutsätzen der ermäßigten Eilgutklasse (Klasse II e) zugrundegelegt, mindestens werden 50 RM erhoben."
2. In das Verzeichnis II — Verzeichnis der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter — werden in Ziffer 13. „Holzwaren" als Absatz 1 neu aufgenommen:
„l) Sperrholzplatten über 3,5 m Länge, auch geschliffen, lackiert, gebohrt."
Die bisherigen Absätze l) bis n) erhalten die Buchstaben m) bis ö).
3. Die Ziffer 2 der Tarifstelle „Holzwaren" der Klasse B wird wie folgt gefaßt:
„2. Möbel und Möbelteile aus Nadelholz, glatt oder mit einfachen Rosetten oder Auflagen, jedoch ohne Schnitzereien, roh, gestrichen, lasiert, lackiert oder gebeizt.
Anmerkung: Die Füllungen der Nadelholzmöbel oder der Nadelholzmöbelteile dürfen auch aus Sperrholzplatten, einzelne Teile auch aus Buchenholz gefertigt sein. Schleiflackierte Möbel fallen unter Klasse A."
4. Ziffer 12 der Stelle „Holzwaren" der Klasse C erhält folgenden Wortlaut:
„12. Sperrholzplatten aus Nadel-, weichem Laub- oder Buchenholz, auch geschliffen, lackiert, gebohrt oder mit Vertiefung."
Anmerkung: Resonanzböden gehören zur Klasse A."
5. Die „Ziffer 53" des Verzeichnisses IV erhält folgende neue Fassung:
„53. Öle, folgende:
Braunkohlenteeröle, Erdöle, Kohlenwasserstoffe von der Ölgasbereitung, Kreosotöl, Laubholzteeröl, Schieferkohlenöle, Steinkohlenteeröle sowie Gemische aus Benzin (Erdölbenzin), Benzol, Braunkohlenbenzin, Spiritus oder Äther."
6. In das Verzeichnis IV werden als neue Ziffern aufgenommen:
„7a. Aethylenchlorhydrin.
13a. Butanol und Butanolazetat.
19b. Crotonaldehyd.
36b. Kühlsolen, wie in dieser Stelle der Klasse E genannt."
7. In Klasse E wird als neue Tarifstelle aufgenommen:
„Kühlsolen, folgende:
1. Chlorkalzium mit Chlormagnesium in wässeriger Lösung;
2. Chlormagnesium in wässeriger Lösung;
3. Chlormagnesiumlauge, gereinigt."
8. Die Ziffer 6 in der Tarifstelle „Salze" der Klasse F erhält folgende neue Fassung:
„Chlormagnesiumlauge, rohe (Endlaugen von der Verarbeitung der Kalirohsalze)".
9. Die Tarifstelle „Kaltasphalt usw." der Klasse D — Nachtrag V S. 25) — ist mit allen Angaben in der Klasse D zu streichen und mit dem gleichen Wortlaut in der Klasse E aufzunehmen.
10. Die Ziffer 3 der ermäßigten Stückgutklasse und die zugehörige Tarifstelle der Klase C „Bereifungen von Lastkraftwagen und Anhängewagen (Stahlbänder mit Vollgummi), alte abgenutzte" wird wie folgt gefaßt:
„Bereifungen von Kraftwagen und Anhängewagen (Stahlbänder mit Vollgummi), alte abgenutzte."

Die Änderungen sind handschriftlich vorzunehmen.

Berlin, den 5. Dezember 1926. (1316)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 501. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1926 erhält der § 20 der Allgemeinen Tarifvorschriften des vorgenannten Tarifs folgende neue Fassung:

§ 20. Die leeren Privatwagen werden unter nachstehenden Bedingungen gegen eine ermäßigte Fracht befördert:
a) die Wagen müssen in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes als „leer" bezeichnet werden;
b) in der gleichen Frachtbriefspalte hat der Absender folgenden Vermerk einzutragen:
„Eingestellt bei der..... Eisenbahn. Heimatstation ....;"
c) die Beförderung gegen die ermäßigte Fracht muß vom Absender im Frachtbrief durch den Vermerk „Zu befördern gegen ermäßigte Fracht" vorgeschrieben werden;
d) bei Verlust oder Beschädigung eines leeren Privat-Tierwagens haftet die Eisenbahn auf Grund des § 89 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nur beschränkt. Die Höhe des Schadenersatzes und die Art ihrer Ermittlung richtet sich nach dem zwischen dem Einsteller des Wagens und der Eisenbahn abgeschlossenen Wageneinstellungsvertrage.

Die ermäßigte Fracht beträgt bei Aufgabe als Frachtgut 5 RM. für den Wagen; bei Aufgabe als Eilgut werden der Frachtberechnung 2000 kg für den Wagen nach den Stückgutsätzen der ermäßigten Eilgutklasse (Klasse II e) zugrundegelegt, mindestens werden 50 RM. erhoben."

Bis zur Herausgabe eines Nachtrages sind die Änderungen handschriftlich vorzunehmen.

Berlin, den 5. Dezember 1926. (1315)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tschechoslowakisch-Österreichischer Güter- und Kohlenverkehr über Deutschland.

Ab 1. Dezember 1926 sind im Eisenbahngütertarif (Tfv. 369) im Abschnitt C „Besondere Bestimmungen" unter Ziff. 6. „Zu Art. 12 I. Ü." (Erhebung der Fracht) der erste und zweite Absatz, beginnend mit den Worten „Die Frachten und sonstigen Gebühren" bis einschl. der Worte „zu entrichten" und unter Ziffer 7. „Zu Art. 13 I. Ü." (Nachnahmen) der dritte Satz beginnend mit „Sendungen" bis einschl. „sein" zu streichen.

München, d. 30. November 1926. (1310)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Niederländisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1926 treten folgende Änderungen in Kraft:

Seite 2. Im Vorwort wird der letzte Absatz durch folgenden ersetzt: „Die Ausgabe dieses Tarifs und der dazu erscheinenden Nachträge sowie ihre Aufhebung wird bekanntgemacht:
1. für die Niederlande im „Nederlandsche Gids voor Spoorwegen, Stoomwaart enz." in den Haag;
2. für die tschechoslowakische Republik im „Věstnik pro železnice a plavbu" in Prag;
3. für Deutschland im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (T V A. I)". in Berlin;
4. nachrichtlich in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" in Berlin.

Änderungen und Ergänzungen können auch durch Abdruck ihres Wortlautes in den unter 1. bis 4. genannten Blättern bekanntgemacht werden.

Auf derartige Bekanntmachungen wird in der unter 4. genannten Zeitung hingewiesen.

Maßgebend für die Rechtsgültigkeit der Veröffentlichungen ist die Bekanntmachung in den unter 1. bis 3. genannten Blättern."

Seite 3. Die Bestimmung unter „6. Nachnahmen (Art. 13 J. Ü.)3" erhält folgende Fassung:

„Der Betrag der Nachnahme ist in der Währung des Versandlandes anzugeben."

Seite 5. (Anlage). Es ist abzuändern „Troppau" in „Troppau Dt. Reichsb.", „Ziegenhals" in „Ziegenhals Hbf.", „Georgswalde-Ebersbach" in „Ebersbach v. Sasku". (1293)

Dresden, am 30. November 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Tfv. 5).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Anwendungsbedingungen und Bestimmungen über die Frachtberechnung des Ausnahmetarif 7 h für Eisenerz (Minette aus Frankreich und Luxemburg) wie folgt geändert:

Anwendungsbedingungen:
Der Ausnahmetarif gilt nur für Sendungen, die in Igel Grenze oder Perl Grenze in . . . (usw. wie bisher).

Frachtberechnung:
Die Fracht wird gemäß § 6 (1) und (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften ab Igel Grenze und Perl Grenze gleichmäßig für sämtliche genannten Hochofenstationen nach folgenden Frachtsätzen für 100 kg berechnet:
a) 43 Reichspfennig bei Verwendung deutscher Wagen,
b) 50 Reichspfennig bei Verwendung fremder Wagen,
sofern sich nicht die Frachtberechnung nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 7 billiger stellt.

Essen, den 1. Dezember 1926. (1288)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Ab 13. Dezember 1926 wird die Tarifierung für eiserne Geräte und feinere Guß- und Schmiedewaren geändert. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 4. Dezember 1926. (1309)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer u. deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Die ab 15. Oktober d. J. eingeführten besonders ermäßigten Frachtsätze in den Ausnahmetarifen für Tonwaren für die Stationen Friedrichsfeld (Baden) Nord, Grünstadt, Muggensturm und Schramberg werden ab 13. Dezember 1926 geändert. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 4. Dezember 1926. (1308)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1926.

Am 15. Dezember 1926 tritt der Nachtrag I in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 5. Dezember 1926. (1317)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 ist auf den Seiten 191—196 und 619—624 bei den Frachtsätzen für die Stationen

Aschaffenburg Süd,
Frankfurt (Main) Osthafen,
Frankfurt (Main) Westhafen,
Gustavsburg,
Karlsruhe Hafen,
Kehl Hafen,
Ludwigshafen (Rhein) Hbf.,
Mannheim Hbf.,
Mannheim Industriehafen,
Mannheim-Rheinau Hafen,
Worms Hafen

ein ††) zu setzen und am Fuß der Seiten die Anmerkung nachzutragen:

††) Nicht gültig für Gaskoks.
Non valevole per il coke di gas.

München, den 1. Dezember 1926. (1299)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil III.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 ist

1. Auf Seite 167 bei den für Aschaffenburg Süd gültigen Frachtsatz ein ××) zu setzen und am Fuß der Seite die Anmerkung nachzutragen:

××) Nur für Wasserumschlagsendungen
Soltanto per le spedizioni provenienti o destinate a via acquea.

2. Auf den Seiten 167—176 ist bei den Frachtsätzen für die Stationen

Aschaffenburg Süd,
Frankfurt (Main) Osthafen,
Frankfurt (Main) Westhafen,
Gustavsburg,
Karlsruhe Hafen,
Kehl Hafen,
Ludwigshafen (Rhein) Hbf.,
Mannheim Hbf.,
Mannheim Industriehafen,
Mannheim-Rheinau Hafen,
Worms Hafen

ein ††) zu setzen und am Fuß der Seiten die Anmerkung nachzutragen:

††) Nicht gültig für Gaskoks.
Non valevole per il coke di gas.

München, den 1. Dezember 1926. (1297)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten) Heft 11.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 sind sämtliche Schnittfrachtsätze II der Station „Hracholusky" im Nachtrag I auf Seite 32/33 und 58/59 um je 26 Heller und auf Seite 86/87 um je 13 Heller zu ermäßigen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten) Heft 12.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 sind im Nachtrag I die Schnittfrachtsätze II der Station „Hracholusky" wie folgt abzuändern: Auf Seite 24/25 in den Spalten 5 b von 608 in 595, 7 a von 508 in 482, 7 b von 608 in 595 sowie auf Seite 32/33 in Spalte 20 a von 767 in 741 und in Spalte 20 b von 985 in 972 Heller.

Dresden, am 3. Dezember 1926. (1294)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Dezember 1926 wird die Station Knesebeck als Versandstation in den Ausnahmetarif 10 c einbezogen.

Berlin, den 1. Dezember 1926. (1292)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Nordisch-italienischer Güterverkehr über Deutschland-Schweiz und Deutschland-Österreich. Direkter Tarif vom 1. April 1926.

I. Mit Wirkung vom 1. Januar 1927 ist zu streichen:

a) auf Seite 15 bei Nr. 65 der Gütereinteilung (Holzschliff und Holzzellstoff) die außeritalienische Tarif-Nr. 67, und am Fuß der Seite die zugehörige Anmerkung;

b) auf Seite 114 und Nachtrag I Seite 18 die Stationen Segmon und Slottsbron mit allen Angaben einschließlich der zugehörigen Anmerkung.

II. Mit Wirkung vom 1. Februar 1927 ist zu streichen auf Seite 108 (Nachtrag I Seite 19) die Station Sarpsborg mit allen Angaben.

München, den 1. Dezember 1926. (1311)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Die Güterannahme für den fahrplanmäßigen Stückgut- und Wagenladungsverkehr nach den bulgarischen und rumänischen Donaustationen, sowie nach Vukovar und Osijek wird diesjährig wie folgt eingestellt:

In Regensburg und Passau am 2. Dezember.

In Linz am 4. Dezember.

In Wien und Bratislava am 6. Dezember.

In Budapest am 7. Dezember.

Die Annahme von Stückgut in den rumänischen und bulgarischen Stationen, sowie in Osijek und Vukovar für den Bergverkehr wird am 4. Dezember eingestellt.

Ohne Einschränkung offen bleiben bis auf weiteres der fahrplanmäßige Verkehr (auch für Stückgutsendungen) zwischen den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest (auch Budapest (DUB), Novisad, Zemun und Belgrad untereinander, ferner der gesamte Schlepp- und Tankladungsverkehr i allen Relationen. (128

Regensburg, den 29. November 1926.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Tfv. 600. Deutscher Eisenbahn-Persone und Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 19 treten im vorgenannten Tarif nac stehende Änderungen ein:

a) In der Allgemeinen Ausführung bestimmung 4 zu § 43 EVO. ist der zwei Satz „In keinem Falle darf das Gut oh ausdrückliches Einverständnis des A senders zurückgesandt werden." wie folg zu fassen:

„Der Absender kann jedoch in de Expreßgutkarte vorschreiben, daß ih das Gut bei Eintritt eines Ablieferung hindernisses ohne vorherige Benac richtigung zurückgeschickt werde."

Dieser Antrag ist wie folgt zu stellen:

„Bei Ablieferungshindernis Rüc sendung ohne vorherige Benachricht gung."

Sonst darf das Gut ohne Anweisun des Absenders nicht zurückgeschick werden."

b) Die Ziffer 2 der Anlage VI zu Deutschen Eisenbahn-Personen- und G päcktarif, Teil I — Verzeichnis de sperrigen Expreßgüter (siehe auch Nac trag V S. 7) — wird wie folgt gefaßt:

„2. Blumen, Gesträuche und Pfla zen, lebende oder künstlich in Körben, Kübeln oder Kartons od in dieser Verpackung mit Gestell aufgeliefert, ausgenommen Pflanzen m Erdballen."

Bis zur Einarbeitung der Änderunge in einen Tarifnachtrag sind die Änderu gen handschriftlich vorzunehmen.

Die Änderungen der Ausführungsb stimmung ist gemäß § 2 EVO. genehmig

Berlin, den 5. Dezember 1926. (131
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

---

4. Verdingungen.

Die Arbeiten und Lieferungen zur He stellung von 11 neuen Wegeschrank und 127 Gitterbehängen für 64 Weg schranken sollen öffentlich vergeben we den. Verdingungshefte können, solan der Vorrat reicht, gegen Einsendung v 2,50 M. in bar von dem Hauptbüro d Reichsbahndirektion Osten, Zimmer 26 bezogen werden. Die Angebote sind v siegelt und mit der Aufschrift „Angeb auf Lieferung von Wegeschranken" v sehen bis zum 30. Dezember 1926, vor 11 Uhr (Zimmer 350 a) postfrei ein senden. Lieferfrist drei Monate. Z schlagsfrist vier Wochen. (131

Frankfurt (Oder), d. 2. Dezember 19
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

Verdingung

über Aufhauen von etwa 8000 k stumpfer Feilen für Januar bis 31. D zember 1927. Eröffnung der Angebote a Montag, den 20. Dezember 1926, vorm. Uhr. Verdingungsunterlagen gibt, sowe der Vorrat reicht, unser Präsidialbü gegen Einsendung von 0,80 RM. in ba im Zimmer 208 ab.

Zuschlagsfrist 14 Tage vom Erö nungstage ab. (130

Hannover, den 3. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 50. Berlin, den 16. Dezember 1926. LXVI. Jahrgang.

An unsere Leser!

Vom 1. Januar 1927 ab erscheint diese Zeitung im eigenen Verlage des Vereins DEV.

In der Art der Herausgabe der Zeitung, in den Bezugsbedingungen und Bezugspreisen tritt im übrigen eine Änderung ein.

Wir bitten zugleich davon Kenntnis zu nehmen, daß die Zeitung wie bisher in ihrem grünen Gewande, aber ıit einem neuen, von Künstlerhand entworfenen Titelbilde, in der Größe 210 × 297 mm (DIN A 4) erscheinen wird.

Die künftige Anschrift des Verlags ist wie die der Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29; ernruf: Lützow 4765. Postscheckkonto: Berlin 162 71.

Bestellungen und Anfragen wegen Privatanzeigen nimmt der Verlag entgegen.

Inhalt:

Pflege einer vorbildlichen Baugesinnung bei der Deutschen Reichsbahn.

Von Reichsbahnoberrat Martin **Steinbrink** in Erfurt.

Deutschland trägt schwer an den Lasten, die ihm durch das ondoner Abkommen auferlegt sind. Steuern und Abgaben sind s Unerträgliche gewachsen; der freien Betätigung wirtschaftchen Unternehmungsgeistes sind Fesseln angelegt. Allentılben wird eine Verbilligung der Betriebe, eine Vereinfachung r Organisation angestrebt; Sparsamkeit ist Trumpf geworden.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, mit einem ganz gealtigen Anteil an den jährlich aufzubringenden Reparationssten bedacht, kann nicht umhin, dieser Entwicklung im weisten Umfange Rechnung zu tragen. Was eine sichere und ibungslose Durchführung des Betriebes und eine glatte Beältigung der Verkehrsaufgaben, die allem anderen vorgehen, heischen, das muß getan werden; eine sorgfältige Instandıltung der Baulichkeiten ist vonnöten, wenn die gesamte Anlage cht vorzeitig entwertet werden soll. Alles dagegen, was nicht ıbedingt n o t w e n d i g, nur e r w ü n s c h t ist, muß für den ugenblick zurücktreten.

Unter solchen Umständen erscheint die Frage berechtigt, ob ınn im Bereiche der Reichsbahn für künstlerische Bestrebungen ı baulichen Schaffen noch Raum ist. Ob man von der Reichshn noch verlangen kann, daß sie eine v o r b i l d l i c h e Bausinnung pflegt.

Bei der Prüfung dieser Frage wird man nicht umhin können, sich vor Augen zu halten, welche Stellung das bauliche Schaffen der Reichsbahn innerhalb des Betätigungsgebietes baulichen Schaffens ü b e r h a u p t einnimmt. Keine Behörde, kein Unternehmen — auch die Reichspostverwaltung nicht — überzieht in ähnlichem Umfange wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft das Reich mit einem Netz baulicher Anlagen; bis in die entlegensten Waldtäler, die einsamsten Heidelandschaften dringt die Reichsbahn vor mit ihren Empfangsgebäuden, Stellwerksbauten, Wohn- und Wärterhäusern, Lokomotivschuppen und Wassertürmen. Jeder sieht sie, kritisiert sie als einen Ausfluß des Gestaltungswillens, der bei dem größten wirtschaftlichen Unternehmen der Welt vorherrscht.

Noch heute gilt, was vor zwölf Jahren einer der besten Kenner des Eisenbahnhochbaues, der Ministerialrat G r o e s c h e l, in seinem Buche über Bahnhofshochbauten („Eisenbahntechnik der Gegenwart“, 1914, Seite 727) gesagt hat:

„Mit Rücksicht auf den erzieherischen Einfluß, den Neubauten auf die Bautätigkeit jeder Gegend ausüben, sollten für die Ausgestaltung a l l e r Eisenbahnhochbauten trotz größter Sparsamkeit künstlerische Gesichtspunkte maßgebend sein.“

Und das gilt nicht nur für reine Hochbauten, sondern in gleichem Maße für alle baulichen Anlagen der Reichsbahn. Wie schön

kann eine Futtermauer in bergigem Gelände oder eine Straßenunterführung in der Landschaft wirken, wenn den Gegebenheiten der Örtlichkeit Rechnung getragen und der Baustoff mit Geschick ausgewählt ist!

Darüber hinaus aber ist es für die Einstellung der Bevölkerung gegenüber dem Reichsbahnunternehmen von nicht geringer Bedeutung, *wie* gebaut wird. Nicht nur die Veranstaltung von billigen Sonderfahrten wirkt verkehrswerbend, auch die Art und Weise, wie der Reisende auf den Bahnhöfen aufgenommen und verpflegt wird, kann mittelbar und unmittelbar zum Vorteil der Eisenbahnverwaltung ausschlagen. Für die geringere oder größere Aufmerksamkeit, die ihm von der Reichsbahn geschenkt wird, hat der Reisende erfahrungsgemäß ein sehr feines Empfinden. Es ist das Gebiet der „Imponderabilien", das man nicht ungestraft außer acht lassen darf.

Hier bietet sich auch angesichts der seit dem Kriege völlig veränderten wirtschaftlichen Lage für den Hochbauer ein weites und dankbares Feld der Betätigung; er in erster Linie ist es gewohnt, alles Schöne und künstlerisch Wertvolle *schöpferisch* in sich aufzunehmen und zu verarbeiten. Und nur wo auch die ästhetischen Belange zu Wort kommen, kann eine *vorbildliche* Baugesinnung gepflegt werden. Der beamtete Architekt, innig mit den Aufgaben der Verwaltung verwachsen, vertraut mit den Bestrebungen eines gesunden Heimatschutzes und unterrichtet über die Baugesinnung der Gegenwart, wird der Verwaltung eine schätzbare Kraft sein können bei der Erfüllung der hier behandelten Aufgabe. Gerade weil es viel schwerer ist, mit *beschränkten* Mitteln solide und ansprechend zu bauen, als mit reichlichen, wird angesichts der allgemeinen Volksverarmung die Verantwortung gegenüber der Allgemeinheit noch viel ernster genommen werden müssen als früher. Jede, auch die bescheidenste, Bauaufgabe wird mit äußerster Sorgfalt zu behandeln sein.

Welche Gesichtspunkte künftig bei dem baulichen Schaffen der Reichsbahn zu beachten sein werden, möge im folgenden untersucht sein. Mit reinen Hochbauten aller Art sei begonnen.

Jeder Bauausführung muß ein *Baugedanke* zugrunde liegen, der bedingt ist durch das mehr oder weniger abänderungsfähige Bauprogramm. Es sollte ausgeschlossen sein, daß ein nur auf dem Reißbrett *erzeichneter* Grundriß ohne weiteres bindend bleibt für die Gestaltung des Aufbaues. Grundriß und Aufbau sind für den Architekten, der das Bauwerk als ein Ganzes zu betrachten gelernt hat, nicht voneinander zu trennen. Beide sind, um mit *Ostendorf* zu reden, nur verschiedene Projektionen derselben Idee. Dieser Idee eine möglichst einfache, klare und damit auch wirtschaftlich sparsame Erscheinungsform zu geben, wird in Zukunft vor allen Dingen anzustreben sein.

Der *Grundriß*, die Horizontalprojektion der Bauidee, muß selbstverständlich in erster Linie dem praktischen Bedürfnis genügen; daneben muß er, soweit irgend angängig, auf etwaige spätere Erweiterungen berechnet sein (vgl. den Erlaß des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Oktober 1907 — Eisenbahn-Nachrichten-Blatt 1907, Seite 395). Darüber hinaus aber ist zu fordern, daß der Grundriß so einfach und klar wie möglich und mit denkbar einfachster Umrißlinie gestaltet wird, da alle überflüssigen ein- und ausspringenden Ecken naturgemäß im Aufbau zu verwickelten Lösungen führen, die den Bau verteuern und die Unterhaltung erschweren. Man hat öfters die Empfindung, daß bei der Durcharbeitung der Grundrisse — im Interesse einer scheinbaren Baubeschleunigung und -verbilligung — zu flüchtig vorgegangen worden ist; gelegentlich hielt man wohl auch die Kosten einer gründlichen Bearbeitung durch einen Architekten für schlecht angelegt. Sehr mit Unrecht. Geringe Mehrkosten für einen Entwurf, bedingt durch sorgfältigeres Feilen an einer Bauaufgabe, bringen sich meist in größerer Zweckmäßigkeit im Betriebe und in geringeren Unterhaltungskosten mehrfach wieder ein.

Auch hinsichtlich des *Aufbaues*, also der Vertikalprojektion der Idee, hat man gelernt, mehr als früher nach Schlichtheit, großen klaren Linien, Zusammenfassung der Baumassen u[nd] künstlerischer Hervorhebung nur der wirklich bedeutungsvoll[en] Bauteile zu streben; schon die Reihung eines an sich schlicht[en] Fassadenmotivs kann wirkungsvoll sein! Mit desto gering[eren] Mitteln kann alsdann einem sich aus der übrigen Masse herau[s]hebenden Bauteil zu beherrschender Wirkung verholfen werde[n].

In diesem Zusammenhange sei es gestattet, kurz die Frage d[er] *Symmetrie* zu berühren. Symmetrie ist eins der Mittel, d[ie] es ermöglichen, einen Baukörper ohne viel Schmuckaufwand b[e]deutsam zu gestalten. Noch vor nicht zu langer Zeit galt es [in] Fachkreisen für abwegig, z. B. einem Bahnhofsempfangsgebäu[de] eine symmetrische Form zu geben. Darin ist wohl zu weit g[e]gangen worden. Mancher Baugedanke läßt sich bei sorgfältig[er] Durcharbeitung in eine im wesentlichen symmetrische For[m] bringen; ja, die örtliche Lage manches Gebäudes verlangt g[e]radezu nach einer solchen Lösung. Die Forderung, das Äuße[re] des Gebäudes müsse das Innere in allen Einzelheiten wide[r]spiegeln, ist wohl des öfteren zum Schaden der Gesamtwirkun[g] zu sehr betont worden. In einem Empfangsgebäude beispiel[s]weise wünscht der Reisende den Haupteingang, die Gepäckabfe[r]tigung und einiges andere schnell und sicher zu finden; wo si[ch] aber irgendwelche Nebentreppen oder gar der Abort des Bah[n]hofswirtes befinden, wird ihm ziemlich gleichgültig sein. W[ie] viel Monumentalität ist einer Anzahl neuerer symmetrisch g[e]stalteter Empfangsgebäude eigen, z. B. Vohwinkel, Mülhei[m] (Ruhr)-Eppinghofen, Barmen (Hauptbahnhof), Köln-Deu[tz], Darmstadt, Bromberg, Görlitz und Weimar!

Daß sich auch die Baulichkeiten der Reichsbahn, mögen s[ie] groß oder bescheiden sein, der *Umgebung* einpassen müsse[n], ist wohl eine selbstverständliche Forderung vorbildlicher Ba[u]gesinnung. Gerade hierzu ist eine recht geschickte Hand vo[n]nöten. Unersetzliches kann hierbei unter Umständen an Lan[d]schafts- und Städtebildern verloren gehen, wenn sich die Ne[u]schöpfung zu unbekümmert in das Alte, den Einwohnern Lie[b] gewordene hineindrängt. Gesamtgruppierung, Maßstab der Ei[n]zelgliederungen und Farbengebung wollen gleicherweise b[e]dacht sein.

Die Rücksichtnahme auf die Umgebung verlangt nun durcha[us] nicht etwa eine Ausbildung des Gebäudes in den gleichen *Sti[l]formen*, wie sie in der Nachbarschaft oder gar in andere[n] Teilen desselben Ortes angewandt worden sind. Über die[se] Frage ist wohl durch das bekannte Gutachten der Akademie d[es] Bauwesens zum Wettbewerb, betreffend das neue Empfangsg[e]bäude in Köln (Hauptbahnhof), eine abschließende Klärung e[r]folgt (vgl. Zentralblatt der Bauverwaltung 1889, Seite 280). „De[r] Lebende hat recht" gilt auch auf diesem Gebiete. In wirkli[ch] schöpferischen Perioden der Vergangenheit ist es nicht ande[rs] gewesen. Auch hinsichtlich der Gliederungen und Schmuck[]formen muß natürlich Sparsamkeit walten; doch wird die[se] Selbstbeschränkung demjenigen nicht schwer fallen, der es ve[r]steht, ansprechende Wirkungen auch mit bescheidenen Mitte[ln] zu erzielen.

Was die *inneren Räume* anlangt, so ist in den letzte[n] Jahren der Vorkriegszeit stellenweise an reicher Durchbildun[g] des Guten etwas zu viel geschehen. Aber auch bei zeitgemäße[r] Einschränkung bleibt der schöpferischen Phantasie noch g[e]nügender Spielraum hinsichtlich geschickter Durchbildung de[r] Räume. Behaglichkeit und Aufwand sind keine unzertrennliche[n] Begriffe. Welche interessanten Wirkungen können z. B. in eine[m] Empfangsgebäude allein schon durch eine künstlerische Auswe[r]tung der *Raumfolge* von Vorräumen, Schalterhalle, Wart[e]sälen und Sonderzimmern ausgelöst werden! Welche Steige[]rungen von gröberem zu feinerem Baustoff, von schlichter z[u] reicherer Farbengebung sind dabei möglich! Dieses in der Lite[]ratur bisher kaum behandelte Thema verdiente einmal von ku[n]diger Seite erörtert zu werden.

Daß die Geschoßhöhen der Räume künftig vielfach — nic[ht] nur bei Kleinwohnungen — niedriger als bisher gehalten werde[n] können und müssen, mag hier nur nebenbei erwähnt werden.

Bei der technischen Durchbildung der Gebäude ird im allgemeinen den preiswertesten Konstruktionen und austoffen der Vorzug zu geben sein; doch wird die Rücksichtahme auf eine möglichste Verringerung der baulichen Unteraltungskosten bei allen künftigen Erwägungen noch mehr als üher ausschlaggebend sein müssen. Spätere kostspielige Inandsetzungen sind bei Eisenbahnbauten ganz besonders vom bel, da die Bereitstellung der erforderlichen Mittel erfahrungsemäß oft Schwierigkeiten bereitet. Wandflächen zum Beispiel, ie ständiger Beschädigung ausgesetzt sind, werden zweckmäßig leich bei der ersten Anlage durch eine widerstandsfähige Verleidung, wie Vorsatzbeton, Platten und dergleichen, geschützt. ei der Verwendung von sogenannten Ersatzbaustoffen ist Vorcht am Platze; auch empfehlen sie sich nur dann, wenn sie eine größeren Instandhaltungskosten erwarten lassen. Jedes ngeeignete Material erweist sich auf die Dauer als unwirthaftlich.

Einige Worte noch über die Farbengebung. Sie ist eins er wirksamsten Mittel, das Äußere von Bauwerken auch bei parsamster Verwendung von architektonischen Gliederungen tsprechend zu gestalten. Es ist durchaus nicht nötig, die Übereibungen mitzumachen, die an einzelnen Orten (z. B. in Magdeurg) einem übergroßen Farbenenthusiasmus ihre Entstehung erdanken; aber auf diesem Gebiete könnte bei der Reichsbahn och manches geschehen, auch ohne daß berechtigter Widerpruch herausgefordert wird. Besonders bei Gelegenheit von euverputz oder Neuanstrich von Bauten ließe sich in dem anedeuteten Sinne verfahren.

Die Zahl der Neubauten wird angesichts der wirtschaftlichen age der Reichsbahn in den kommenden Jahren recht gering ein; dagegen werden manche Bauten der Umgestaltung und Ereiterung bedürfen. Angesichts der in ihnen zu investierenden trächtlichen Werte wird man sie mit ganz besonderer Sorglt behandeln müssen, und zwar nicht nur hinsichtlich der rundrißplanung, sondern auch in der gesamten baulichen Gealtung. Manches, was in früheren Zeiten verabsäumt war, ird sich bei einer solchen Gelegenheit nachholen lassen. Die ückliche Anpassung neuer, einfach und schlicht zu haltender auteile an vorhandene, oftmals reicher durchgebildete ist eine r schwierigsten Aufgaben, die dem Hochbauer der Reichsbahn stellt werden können. Auch hierbei lassen sich bisweilen bei chtzeitiger sorgfältiger Bearbeitung nicht unerhebliche Mittel nsparen.

Die Baugesinnung eines Bauherrn wird nun nicht allein daich bewertet, wie er Neubauten behandelt, sondern auch — und um weniger — danach, wie er die bestehenden pflegt. Und dieser Beziehung bricht sich erfreulicherweise mehr und mehr e Überzeugung Bahn, daß selbst bei der gegenwärtigen ittelknappheit dieser Frage eine nicht zu unterschätzende Beutung zukommt. Während des Krieges mit seinen so unendlich el wichtigeren Anforderungen betrieblicher Art ist manches ebäude recht in Verfall geraten; hier muß, wenn nachhaltige hädigungen der Substanz vermieden werden sollen, bald und chdrücklich nach dem Rechten gesehen werden. Daß es schwer lt, die Mittel im erwünschten Umfange flüssig zu machen, ist bekannt. Aber immerhin ist es wirtschaftlicher, beispielsweise n Dach rechtzeitig mit geringen Kosten auszubessern, als es nes Tages, wenn der Verfall zu weit vorgeschritten ist, gänzh zu erneuern. Das gleiche gilt für Holzteile aller Art, wie chwerk, Fenster und ähnliches. Auf diesem Gebiete wird der ochbauer, rechtzeitig gehört, manchen wertvollen Fingerzeig ben können. Er wird auch in der Lage sein, bei der Aufschung von Innenanstrichen manchen Raum, dem wenig Beglichkeit innewohnte, durch gute Farbengebung erfreulicher gestalten.

Das bisher Gesagte gilt für die eigentlichen Hochbauten im itesten Sinne. Mit ihnen ist naturgemäß die Bautätigkeit der ichsbahn nicht im entferntesten erschöpft. Vieles ließe sich Rahmen des Themas noch über die Ingenieurbauten gen. Für die Gestaltung der Landschaft sind sie von nicht geringerer Bedeutung als die Hochbauten. Wer die Gotthardbahn befahren hat, weiß, welche unvergeßlich schönen Eindrücke allein schon durch eine geschickte Linienführung der Eisenbahn erweckt werden können; es sei nur an die Gegend von Wassen erinnert. In gleicher Weise ist oftmals die Ausbildung von größeren Brücken, Unterführungen und Futtermauern entscheidend für den Gesamteindruck einer Landschaft. Hier ist es meist nicht das „architektonische Mäntelchen“, nachträglich und höchst kümmerlich dem Bauwerk umgehängt, das eine gute Wirkung gewährleistet, sondern die Hauptlinienführung der Bauwerke, die der Umgebung angepaßte Baustoffwahl und -farbe, die wohlerwogene monumentale Schlichtheit des Ganzen. Gerade bei solchen Aufgaben dürfte ein rechtzeitiges, verständnisvolles Hand-in-Hand-Arbeiten der verschiedenen Fachrichtungen, also auch des Hochbaues, für die Verwaltung von Nutzen sein.

Was für die Bauwerke in der freien Landschaft ratsam ist, gilt fast noch mehr für das Bauschaffen in geschlossenen Ortschaften, für den Bereich des Städtebaues. Hier haben Blum, Schimpff und Schmidt in ihrem Buch über Städtebau (Handbibliothek für Bauingenieure, II. Teil, 1. Band, 1921: besonders Seite 59 u. f.) den richtigen Weg gewiesen. Siedelungen und Bahnhofsvorplätze wollen nach großen, einheitlichen, vorgefaßten Ideen durchgeführt sein. Dem reinen Zufall etwas zu überlassen, rächt sich hierbei noch bitterer als auf anderen Gebieten. Der Ingenieur, der dem zukünftigen Verkehr auf dem Platze vorausschauend die Wege weist, kann der Mitwirkung des Architekten nicht entraten, der die „äußeren Räume“, d. h. den Platz mit seinen Wandungen und Durchbrechungen, zu schaffen berufen ist.

Dergestalt sind die Aufgaben, die die Pflege einer vorbildlichen Baugesinnung mit sich bringt. Einiges wäre nun noch über die Mittel und Wege zur praktischen Durchführung dieser Aufgabe zu bemerken.

Da ist zunächst wesentlich, daß sich auf den Reichsbahndirektionen die Entwurfsarbeit schnell und reibungslos vollzieht. Die Aufgabenkreise der Dezernenten, die mit den Bauausführungen zu tun haben, müssen klar umrissen sein; ein enges Hand-in-Hand-Arbeiten vom Grunderwerb bis zur Übergabe des fertigen Bauwerks ist geeignet, etwaige Hindernisse rechtzeitig aus dem Wege zu schaffen, den Baufortgang zu beschleunigen und die Schaffensfreude wach zu halten. Demjenigen Dezernenten, von dem in erster Linie die Bauideen ausgehen sollen, muß die Möglichkeit gegeben werden, neben den anderen Dezernatsaufgaben die hierfür unbedingt nötige Zeit und Sammlung aufzubringen. Wo dies nicht angängig ist, betraue man eine weitere akademisch vorgebildete hochbautechnische Kraft vorübergehend mit der Bearbeitung des Entwurfes und der Bauleitung größerer oder besonders wichtiger Bauausführungen, wie es vielfach zum Vorteil der Sache geschehen ist. Je gründlicher ein Bauvorhaben in wirtschaftlicher und technischer Beziehung durchgearbeitet ist, desto billiger wird sich meist die Ausführung stellen, desto weniger werden baldige Umgestaltungen oder Instandsetzungen nötig sein.

Für die eigentliche Bauausführung an Ort und Stelle sollten nur Kräfte ausgewählt werden, die mit hochbautechnischen Bauaufgaben eingehend vertraut sind. Dies stößt bisweilen auf Schwierigkeiten, sollte indessen grundsätzlich angestrebt werden. Unternehmer und Bauhandwerker haben erfahrungsgemäß einen scharfen Blick dafür, ob der bauleitende Beamte die Besonderheiten ihres Arbeitsgebietes beherrscht oder nicht; versagt er, so fehlt die Garantie, daß der Verwaltung nur gute Arbeit geleistet oder geliefert wird. Solche Bauten erweisen sich dann für die Stellen, denen die Bauunterhaltung obliegt, als nie versiegende Quellen des Ärgers und der Sorge.

Nur ganz kurz mag das überaus wichtige Gebiet des Unterrichtswesens gestreift werden, dessen weiterer Ausbau in hochbautechnischer Beziehung erwägenswert sein dürfte. Sowohl in den Verwaltungs- wie in den Dienstanfängerschulen könnte zum Nutzen der Verwaltung über das eine oder andere hochbautechnische Gebiet etwas vorgetragen werden. Durch

Lichtbildervorträge ließe sich — unter Verwendung des Episkops — auch künstlerisch fruchtbringende Belehrung in weitere Kreise tragen.

Auch die Veröffentlichung ausgeführter Bauten in den vom Personal gelesenen Zeitschriften ist geeignet, förderlich und anregend zu wirken. Daß zur Veröffentlichung das Beste gerade gut genug ist, bedarf wohl keiner besonderen Hervorhebung. Freilich gehört auch zu schriftstellerischer Betätigung Zeit; indessen mögen diejenigen, die sich berufen fühlen, anderen etwas mitzuteilen von den eigenen Erfahrungen und Schöpfungen, dieses persönliche Opfer nicht scheuen. Es wird das Ansehen der Reichsbahn nur fördern, wenn sich neben zahlreichen dankenswerten Veröffentlichungen über organisatorische, verkehrs- und betriebstechnische, bau- und maschinentechnische Fragen auch solche aus dem umfangreichen Arbeitsgebiete hochbaulichen Schaffens zugesellen.

Der Unterrichtserteilung wie der büromäßigen Entwurfsbearbeitung würde es ferner sehr zustatten kommen, wenn vorbildliche Bauten aller Art — also auch Brücken usw. — mehr als bisher photographisch aufgenommen würden. Nichts ist lehrreicher als ein gutes Beispiel, zur rechten Zeit vor Augen g führt. Der Gedanke liegt nahe, bei jeder Reichsbahndirektion - vielleicht auch bei der Hauptverwaltung — nach und nach ei Art Kartothek ausgeführter Bauwerke anzulegen, mit zug hörigen knappen Hinweisen auf Ort, Baujahr, Zweck und d wesentlichsten Baustoffe, aus denen sie erstellt sind. Auch e Ausleihen derartiger Aufnahmen an andere Reichsbahndirel tionen oder an Bauabteilungen könnte ins Auge gefaßt werde Ob zu diesem Zwecke weitere photographische Werkstätten ei zurichten sein würden oder ob es genügen würde, die berei vorhandenen — z. B. in Halle und Essen — weiter auszug stalten, müßte besonders geprüft werden.

Mit dem Gesagten dürfte die Aufgabe in den wesentlichst Zügen umrissen sein. So aufgefaßt erscheint die Pflege ein vorbildlichen Baugesinnung bei der Reichsbahn als eine Kul turaufgabe. Sie ist dankenswert genug in einer Zeit, i der die rein materiellen Interessen bedauerlich überwiege Wenn auch die Not der Zeit nicht alle Blütenträume reifen läß so wird es doch Anerkennung finden, wenn Vorbildliches bei de Reichsbahn wenigstens erstrebt wird.

Das neue Mieterschutzgesetz und die Reichsbahn.

Von Reichsbahnrat **Dr. Machate**, Dresden.

Das am 1. Juli 1926 in Kraft getretene neue Mieterschutzgesetz bringt nicht nur allgemein, sondern auch für die Reichsbahn einige nicht unwesentliche Änderungen, die hauptsächlich in dem schon bisher maßgebenden § 32 enthalten sind.

Zur besseren Übersicht mag daher zunächst eine Gegenüberstellung der alten und der neuen Fassung, soweit eine Abweichung besteht, folgen.

Alte Fassung:

Hat das Reich oder ein Land Gebäude oder Gebäudeteile vermietet oder zum Gebrauch überlassen, die in seinem Eigentum oder in seiner Verwaltung stehen und entweder öffentlichen Zwecken oder zur Unterbringung von Angehörigen der Verwaltung des Reichs oder des Landes zu dienen bestimmt sind, so finden die §§ 1—31 keine Anwendung.

Die Zwangsvollstreckung aus einem Urteil, welches die Herausgabe eines vermieteten oder überlassenen Raumes zum Gegenstande hat, ist durch Ausspruch in der Urteilsformel davon abhängig zu machen, daß ein ausreichender Ersatzraum gesichert ist. Über Einwendungen gegen den Ersatzraum entscheidet die Behörde, welche der über den Raum verfügungsberechtigten Behörde vorgesetzt ist. Der Mieter . . .

Neue Fassung:

Hat jemand mietweise oder auf Grund eines sonstigen Rechtsverhältnisses ein Gebäude oder den Teil eines Gebäudes inne, das im Eigentum oder in der Verwaltung des Reichs oder eines Landes steht und entweder öffentlichen Zwecken oder zur Unterbringung von Angehörigen der Verwaltung des Reichs oder des Landes zu dienen bestimmt ist oder bestimmt wird, so finden, vorbehaltlich des Abs. 2, die §§ 1—31 keine Anwendung.

Die Zwangsvollstreckung aus einem Urteil, welches die Herausgabe eines vermieteten oder überlassenen Raumes zum Gegenstande hat, ist durch Ausspruch in der Urteilsformel davon abhängig zu machen, daß ein ausreichender Ersatzraum gesichert ist; an Stelle der Zubilligung des Ersatzraumes kann auf Antrag des Reichs oder Landes die Gewährung eines angemessenen Geldbetrags treten. Über Einwendungen gegen den Ersatzraum entscheidet die Behörde, welche der über den Raum verfügungsberechtigten Behörde vorgesetzt ist. Im übrigen gelten die Vorschriften des § 6 Abs. 3 bis 5, des § 16 mit Ausnahme von Abs. 1 Satz 6 und des § 27 Abs. 3 Satz 1 mit der Maßgabe entsprechend, daß die im § 16 Abs. 1 Satz 2 bezeichnete Bescheinigung von der über den Raum verfügungsberechtigten Behörde ausgestellt wird und daß Einwendungen gegen den Ersatzraum bei dieser oder der ihr vorgesetzten Behörde zu erheben sind. Der Mieter . . .

1. Vergleicht man beide Fassungen miteinander, so fällt sofort der veränderte Wortlaut des Eingangssatzes auf. Während in der alten Bestimmung die darin enthaltene Voraussetzung a den Vermieter abgestellt war, geht sie jetzt vom Standpunkt d Mieters aus. Daß diese Änderung nicht nur formeller Natu ist, ergibt sich aus der amtlichen Begründung zum Entwurf ein Gesetzes zur Abänderung des Mieterschutzgesetzes. (Vg Drucksache Nr. 1640 Reichstag III. Wahlperiode 1924/25.) Nac der alten Fassung konnte es zweifelhaft sein, ob auch dann d § 32 anwendbar war, wenn es sich um ein Grundstück handelt das erst nach dem Abschluß des Mietvertrages von einer d nach § 32 privilegierten juristischen Person erworben worde war, denn rein formal traf ja dann die Voraussetzung nicl zu, weil die juristischen Personen in solchen Fällen nicht ve mietet oder überlassen hatten, sondern in einen schon bestehe den Mietvertrag eingetreten waren. Daher hat man, um dies Zweifel zu beseitigen, nunmehr die unpersönliche Form gewähl nach der neuen Bestimmung braucht also die Voraussetzun lediglich in der Tatsache zu bestehen, daß ein Miet- oder sonst ges Rechtsverhältnis zur Zeit der Kündigung vorliegt.

Wenn auch hierbei allgemein von einem Rechtsverhältnis di Rede ist, so wird man naturgemäß, obwohl dies formell möglic wäre, die Räumungsklage dann nicht auf § 32 stützen, wen ohnedies das Rechtsverhältnis keinen Mieterschutz genieß Denn wenn auch der § 32 gegenüber den allgemeinen Miete schutzbestimmungen eine Erleichterung für den Vermieter b deutet, so bildet doch immerhin die Klage nach § 32 eine E schwerung gegenüber der gewöhnlichen Räumungsklage, vo ausgesetzt natürlich, daß ein Mieterschutz überhaupt nicht i Frage kommt. Die Klage nach § 32 ist auch — im Gegensat zu der Aufhebungsklage des § 1 flg. MSchGes. — nicht ein Klage besonderer Art, sondern sie bleibt eine gewöhnliche Räu mungsklage, aber der § 32 gibt für die hiernach erhobene Klag besondere prozessuale Vorschriften, die gegenüber den allge meinen prozessualen Bestimmungen eine Erschwerung bedeute Während bei der überhaupt nicht vom Mieterschutz betroffene Räumungsklage dem Schuldner auf seinen Antrag nach § 72 ZPO. lediglich eine Räumungsfrist bewilligt werden kann, mu die Vollstreckung unter den Voraussetzungen des § 32 Abs. von der Sicherung eines ausreichenden Ersatzraumes abhängi gemacht werden. Daß diese Bedingung bei den zur Zeit herr schenden schwierigen Wohnungsverhältnissen gegenüber de Räumungsfrist stets eine Erschwerung bedeutet, ist wohl un bestreitbar. Es ist daher vor der Erhebung einer Räumungs klage stets zu prüfen, ob ohne die Bestimmung des § 32 da Rechtsverhältnis den Mieterschutzbestimmungen unterliege

würde. Praktisch wird insbesondere diese Frage, wenn es sich um die Aufhebung eines Untermietverhältnisses handelt. Hat z. B. ein Mieter mit Genehmigung der Reichsbahnverwaltung eine Wohnung ganz oder zum Teil einem Untermieter überlassen, so würde an sich unter den Voraussetzungen des § 24 MSchGes. der Untermieter Mieterschutz beanspruchen können. Dieser Anspruch bestände jedoch lediglich dem Hauptmieter, nicht dem Vermieter gegenüber, weil ja zwischen diesem und dem Untermieter überhaupt kein Vertragsverhältnis besteht. Hat also in solchem Falle zwar der Hauptmieter geräumt, nicht aber der Untermieter, so wird man gegen diesen nicht auf Grund des § 32 vorgehen, sondern die Eigentumsklage nach § 985 BGB. erheben. Denn es ließe sich immerhin aus der Genehmigung der Untervermietung eine Überlassung konstruieren, die nach § 32 Abs. 2 Satz 1 die Verpflichtung zur Gewährung eines Ersatzraumes zur Folge hätte. Wenn auch im Falle der Eigentumsklage die Gewährung einer Räumungsfrist gefordert werden kann (vgl. Stein, Komm. zur ZPO. Anm. I 1 zu § 721), so ist dies gegenüber der Ersatzraumklausel doch immerhin das kleinere Übel.

2. Eine weitere Änderung des § 32 besteht darin, daß nach der neuen Fassung nicht nur dann ein Gebäude die Voraussetzungen des § 32 erfüllt, wenn es den dort vorgesehenen Zwecken von vornherein zu dienen bestimmt ist, sondern auch dann, wenn es erst später einem dieser Zwecke gewidmet wird. Nach der bisherigen Bestimmung war es recht zweifelhaft, ob der § 32 auch dann anwendbar war, wenn der geforderte Bestimmungszweck zur Zeit der Vermietung noch nicht vorhanden war. War also z. B. ein Gebäude etwa als Kapitalsanlage gekauft worden, so war es nach der alten Fassung kaum möglich, die Räumungsklage auf § 32 zu stützen, weil dann ja keine der beiden Voraussetzungen erfüllt war. Zweifelhaft war es auch dann, wenn z. B. ein Gebäude zur unmittelbaren Verwendung beim Umbau von Bahnanlagen erworben worden war, dann aber dieses Gebäude infolge Nichtausführung der Bauten Wohnzwecken dienstbar gemacht werden sollte. Wenn auch in einem solchen Falle nach der ursprünglichen Zweckbestimmung des Grundstücks die eine der Voraussetzungen, nämlich der öffentliche Zweck, gegeben war, so mußte es doch bedenklich erscheinen, dann noch die Anwendbarkeit des § 32 zu bejahen, wenn im Augenblick des Räumungsbegehrens die geforderte Voraussetzung zwar noch erfüllt war, sich aber inhaltlich geändert hatte, indem die Alternativvoraussetzung an die Stelle der ursprünglichen getreten war. Durch die neue Fassung ist die bestehende Zweifelsfrage gelöst. Wenn es nunmehr heißt, daß der Ausschluß von den Mieterschutzbestimmungen auch dann gegeben ist, wenn das Gebäude den dort genannten Zwecken zu dienen bestimmt wird, so geht daraus hervor, daß der Bestimmungszweck erst im Augenblick des Räumungsbegehrens vorhanden zu sein braucht, daß also die nötige Voraussetzung auch dann vorliegt, wenn, selbst willkürlich, das Gebäude erst nachträglich dem geforderten Zwecke gewidmet wird, mag ursprünglich der Zweck ein ganz anderer gewesen sein.

Wie aus der oben zitierten amtlichen Begründung hervorgeht, lag nach Ansicht des Gesetzgebers die nunmehr zweifelsfreie Anwendungsmöglichkeit schon im Sinne der alten Fassung. Es mag zugegeben werden, daß sich diese Ansicht des Gesetzgebers ohne weiteres vertreten läßt. Die darüber entstandene Streitfrage hatte aber nicht nur theoretische, sondern vor allem praktische Bedeutung, und die vielfach in der Praxis entstandenen Schwierigkeiten beweisen, wie erwünscht die nunmehrige Klarstellung war.

3. Eine völlige Neuerung bringt der § 32 durch die Bestimmung, daß auch eine Verurteilung erfolgen kann, ohne daß die Vollstreckung von der Sicherstellung eines ausreichenden Ersatzraumes abhängig gemacht wird. Der Entwurf eines Gesetzes zur Abänderung des Mieterschutzgesetzes sah hier eine einschneidende Änderung vor. Es sollte der Zwang zur grundsätzlichen Gewährung eines Ersatzraumes überhaupt beseitigt werden und die Zubilligung dem Ermessen des Gerichts überlassen bleiben, indem dieses die Zwangsvollstreckung nur dann von der Sicherung eines ausreichenden Ersatzraumes abhängig machen sollte, wenn dies zur Vermeidung unbilliger Härten erforderlich erschiene. Diese Bestimmung des Entwurfs ist nicht Gesetz geworden, jedoch hat man eine Zwischenlösung gewählt, die zwar an der grundsätzlichen Zubilligung eines Ersatzraumes festhält, aber die geldliche Ablösungsmöglichkeit vorsieht. Wenn der Vermieter einen dahingehenden Antrag stellt, so tritt an Stelle der Zubilligung eines Ersatzraumes die Gewährung eines angemessenen Geldbetrages. Was als angemessen anzusehen ist, darüber äußert sich das Gesetz nicht, es ist also der Rechtsprechung überlassen, Richtlinien darüber aufzustellen. Der Begriff „angemessen" ist in diesem Zusammenhang sehr dehnbar. Die Bestimmung der Angemessenheit muß unter Berücksichtigung der Interessen beider Parteien erfolgen, eine Abwägung der beiderseitigen Interessen ist nicht leicht, da diese natürlich im schärfsten Gegensatz zueinander stehen. Für den Mieter ist der Verlust der Wohnung ja oft beinahe unersetzlich, und auf der anderen Seite ist es wiederum dem Vermieter, insbesondere der Reichsbahn, nicht möglich, große Summen für derartige Zwecke zu opfern. Diese Bestimmung wird also, da ja ihre Anwendung in der Hand des Vermieters liegt, für die Reichsbahn nur dann praktische Bedeutung erlangen können, wenn sich diese Entschädigungsbeträge in niedrigen Grenzen halten. Immerhin bedeutet diese Bestimmung insofern einen Fortschritt, als die Reichsbahn dann, wenn sie ein unbedingtes Interesse an der sofortigen Leerstellung einer Wohnung hat, nicht mehr auf den fast stets langwierigen Weg der Ersatzraumbeschaffung angewiesen ist.

4. Ebenso bedeutet die Bestimmung, daß § 6 Abs. 3—5 Anwendung findet, eine Ergänzung der bisherigen Vorschriften. Von Bedeutung ist vor allem die Anwendbarkeit des § 6 Abs. 5. Nach § 6 Abs. 5 kann der Vermieter, wenn das Urteil die Ersatzraumklausel enthält und nachträglich Tatsachen eintreten, die die Aufhebung des Mietverhältnisses nach den §§ 2 und 3 MSchG. rechtfertigen würden, oder der Mieter böswillig die Sicherung eines Ersatzraumes vereitelt — die letztere Voraussetzung ist übrigens neu —, den Antrag auf Aufhebung der Beschränkung stellen, über den durch Urteil auf Grund mündlicher Verhandlung entschieden wird.

Vor dem Inkrafttreten des neuen MSchG. herrschte insbesondere auch in der Rechtsprechung Streit darüber, ob § 6 trotz des ausdrücklichen Ausschlusses der §§ 1—31 anwendbar sei, wenn ein Räumungsurteil nach § 32 ergangen war. Die eine Meinung ging dahin, daß die analoge Anwendungsmöglichkeit zu bejahen, die Erhebung einer neuen Klage wegen Fehlens des Rechtsschutzinteresses aber ausgeschlossen sei. Eine andere Auffassung ging dagegen sogar so weit, nicht nur die Erhebung einer neuen Klage, sondern auch die Anwendbarkeit des § 6 für unzulässig zu erklären, so daß hiernach überhaupt keine Möglichkeit bestanden hätte, die Ersatzraumklausel zu beseitigen. Die dritte Ansicht schließlich, die wohl allein haltbar ist, ging davon aus, daß § 6 wegen des Ausschlusses der §§ 1—31 nicht anwendbar sei, dagegen bei Vorhandensein eines neuen Klaggrundes der Erhebung einer neuen Klage nichts entgegenstehe.

Dieser Streitfrage ist nunmehr durch die neue Bestimmung ein Ende gemacht, nach der § 6 Abs. 5 ausdrücklich für anwendbar erklärt worden ist. Insbesondere gilt § 6 Abs. 5 nach § 27, auf den § 32 gleichzeitig verweist, auch für die Fälle des Vergleichs.

Die übrigen gleichfalls für gültig erklärten Bestimmungen des § 6 sind von geringerer Bedeutung, sie enthalten Vorschriften über die nachträgliche Ergänzung des Urteils, falls die Ersatzraumklausel fehlt, über die Anfechtbarkeit des Urteils in gewissen Fällen und materiellrechtliche Vorschriften über das Verhältnis zwischen Vermieter und Mieter nach dem Erlaß des Räumungsurteils.

5. Die Bezugnahme auf § 16 bringt sachlich eine Änderung der bisherigen Vorschriften nur in der Kostenfrage. Nach § 16 MSchG. darf von dem Teile des Urteils, das die Herausgabe des Mietraumes gegen Sicherung eines Ersatzraumes zum Gegenstande hat, eine vollstreckbare Ausfertigung nur auf Antrag des Vorsitzenden erteilt werden. An sich bestand diese Vorschrift schon nach § 726 ZPO., jedoch konnte nach der bisherigen Vorschrift aus einem Urteil, das die Ersatzraumklausel enthielt, auch wegen der Kosten erst vollstreckt werden, wenn der Ersatzraum gesichert und der Nachweis hierüber geführt war. Da nunmehr die bedingte Erteilung der vollstreckbaren Ausfertigung nur auf den Teil beschränkt ist, der die Herausgabe des Mietraumes zum Gegenstande hat, kann nunmehr wenigstens wegen der Kosten bereits vollstreckt werden, sobald ein vorläufig vollstreckbares Urteil vorliegt.

Die Anordung des Vorsitzenden auf Erteilung der vollstreckbaren Ausfertigung ist erst zulässig, sobald die Sicherung des Ersatzraumes in bestimmter Form nachgewiesen ist und entweder der Mieter sich ausdrücklich oder stillschweigend mit dem Ersatzraum einverstanden erklärt hat, oder etwaige Einwendungen als unbegründet zurückgewiesen worden sind.

Die nach § 16 zum Nachweis erforderliche Bescheinigung ist nach § 32 von der über den Raum verfügungsberechtigten Behörde auszustellen. Daß hiermit, wie ursprünglich auch streitig war, bald aber anerkannt wurde, die über den herauszugebenden, nicht den Ersatzraum verfügungsberechtigte Behörde gemeint ist, wird durch die amtliche Begründung zum neuen Mieterschutzgesetz auch nochmals bestätigt. Da über Einwendungen gegen den Ersatzraum die der verfügungsberechtigten vorgesetzte Behörde zu entscheiden hat, sind hierfür regelmäßig die Reichsbahndirektionen zuständig, die, wie die Mieteinigungsämter, an deren Stelle sie treten, endgültig entscheiden.

6. Schließlich bringt der § 49a noch eine Bestimmung, die nicht nur für die Reichsbahn, sondern allgemein neu ist. Hiernach ist unter Strafe gestellt, wenn jemand vorsätzlich oder fahrlässig für die mietweise oder auf Grund eines sonstigen Rechtsverhältnisses erfolgende Überlassung von Räumen oder im Zusammenhange damit für sich oder einen anderen einen Mietzins oder eine sonstige Vergütung fordert, annimmt oder sich versprechen läßt, die unter Berücksichtigung der gesamten Verhältnisse als unangemessen anzusehen sind. Die gleiche Strafandrohung besteht nach Abs. 2 für den, der für die Vermittlung eines Rechtsgeschäftes der obenbezeichneten Art eine unangemessene Vergütung fordert, annimmt oder sich versprechen läßt.

Nach § 49b finden diese Strafvorschriften auch auf die von Behörden sowie von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft überlassenen Räume Anwendung. Es ist bei den Reichstagsverhandlungen über das neue MSchG. gerade der Reichsbahn vorgeworfen worden, daß sie unangemessen hohe Mieten gefordert habe, und daraus erklärt sich wohl auch die übrigens an dieser Stelle einzige ausdrückliche Erwähnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Es mag dahingestellt bleiben, ob diese Vorwürfe berechtigt gewesen sind oder nicht, jedenfalls erscheint die Bestimmung des § 49b überhaupt überflüssig. Da selbstverständlich nur natürliche, nicht juristische Personen eine strafbare Handlung begehen können, so könnte auch in diesen Fällen nur der für die Festsetzung der Miete verantwortliche Beamte straffällig werden. Da jedoch durch § 49a auch die Forderung eines Mietzinses usw. für einen anderen unter Strafe gestellt ist, dürften die besonderen Fälle des § 49b schon durch § 49a mit umfaßt werden.

Die Gültigkeit des neuen Mieterschutzgesetzes ist nach § 5 bis zum 1. Juli 1927 befristet. Daß mit diesem Zeitpunkt der Mieterschutz bereits völlig fällt, ist so gut wie ausgeschlossen. Es ist aber wohl möglich, daß von diesem Zeitpunkte an eine weitere Lockerung eintritt, und daß dann auch für die Reichsbahn weitere Milderungen zu erwarten sind. Jedenfalls ist vorläufig ein entscheidender Fortschritt für die Reichsbahn noch nicht zu verzeichnen, und das allgemeine Problem der Wohnungsfrage wird auch in Zukunft noch die Reichsbahn vor manche schwierige Aufgabe stellen.

Die Eisenbahngütertarife in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung und ihre Weiterentwicklung durch die Eisenbahnbeiräte (Landeseisenbahnräte, Reichseisenbahnrat) sowie die Ständige Tarifkommission und den ihr beigeordneten Ausschuß der Verkehrsinteressenten.

Von Reichsbahnoberrat **Dyes**, Frankfurt (M).

(Schluß.)

Die geschichtliche Entwickelung der Eisenbahnbeiräte zeigt, daß schon vor fast 50 Jahren, als das deutsche Eisenbahnnetz etwa nur ein Drittel der jetzigen Schienenlänge hatte, Eisenbahnen und Wirtschaft erkannt haben, daß die großen Fragen des Verkehrs und insbesondere der Tarife nicht ausschließlich im engen Kreise der Eisenbahnverwaltungen mit der erforderlichen Gründlichkeit und Sachkenntnis gelöst werden können, daß vielmehr die Eisenbahnen auf die Mithilfe der Männer angewiesen sind, die in der Praxis des Wirtschaftslebens stehen und dieses aus eigener Erfahrung in allen seinen Bedürfnissen kennen. Dieses Gefühl des Zusammenwirkenmüssens ist mit der gewaltigen Entfaltung des Wirtschaftslebens und der dadurch bedingten Vergrößerung des Eisenbahnnetzes in den letzten Jahrzehnten, insbesondere auch im Hinblick auf die durch die Vielgestaltigkeit des Verkehrslebens erforderlich gewordene Individualisierung der Gütertarifgestaltung, immer stärker und fester geworden. Denn die Aufstellung eines Tarifsystems samt Tarifvorschriften, insbesondere einer Gütereinteilung, die Entscheidung über Gewährung oder Versagung von Ausnahmetarifen erfordern so eingehende Kenntnis der Wettbewerbsverhältnisse, der verschiedenen Arten von Gütern, ihrer Entstehung, Verwendung, ihrer Preise und ihrer Belastungsfähigkeit, daß die Eisenbahnverwaltungen es sich niemals zutrauen werden, ihre Entschließungen allein und ohne dauernde und enge Zusammenarbeit mit ihren Kunden, den Verkehrsinteressenten, zu treffen.

Die Überführung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ in die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ und das Reichbahngesetz vom 30. 8. 1924 haben an dieser Einstellung nichts geändert. Im Gegenteil: sie müssen und werden zu einem noch innigeren und engeren Zusammenschluß führen, weil die den Eisenbahnen auferlegten Lasten zu einer mehr privatwirtschaftlichen als gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung zwingen und dadurch den Organen der Eisenbahnen die Lösung der Aufgabe, in gerechter Weise zwischen den Bedürfnissen der Wirtschaft und dem Erwerbsinteresse der Eisenbahnen abzuwägen gegen früher noch erheblich erschwert ist. In welcher Form die Mitwirkung der Verkehrsinteressenten am besten zu geschehen hat, ob als bloßer Beirat oder mit beschließender Stimme, ist eine Frage der Zweckmäßigkeit. Solange noch eine Anzahl großer Privatbahnen und die vielen Ländereisenbahnen bestanden, hätte je nach den verschieden gelagerten Verhältnissen der einzelnen Wirtschaftsgebiete vielleicht in einzelnen Fällen auch dem von Verkehrsinteressenten oft geäußerten Wunsch nach beschließender Mitwirkung der Eisenbahnbeiräte nähergetreten werden können. Während des fast 50 jährigen Bestehens der Eisenbahnbeiräte hat sich aber gezeigt, daß man es, wie schon früher, jetzt nach Zusammenfassung aller deut-

…en Bahnen zu einem einheitlichen großen Netz erst recht für …eckmäßiger gehalten hat, die letzte Entscheidung den staat…chen Organen zu überlassen, weil diese die Interessen der …samtheit naturgemäß am besten und unparteiischsten zu wah…n und zu vertreten in der Lage und willens sind. Wie die lang…rige Erfahrung gezeigt hat, haben sich die Eisenbahnbeiräte …t bewährt; sie haben eine weit größere Sicherheit als früher …gen willkürliche Einschätzung und für Berücksichtigung be…htigter Beschwerden und eine weit bessere Bürgschaft dafür …eben, daß wichtigere Tarifmaßnahmen nicht ohne allseitige …d eingehende Prüfung getroffen werden. Nicht gering einzu…ätzen ist aber außerdem, daß die Verkehrsinteressenten …rch ihre Mitwirkung selbst genauere Kenntnisse erhalten …n den großen Schwierigkeiten einer allen Bedürfnissen ge…cht werdenden Tariffestsetzung und daß die Eisenbahnverwal…ngen gegenüber übertriebenen und unbegründeten Anträgen …f Tarifermäßigungen einen festen Rückhalt in den Interessen…rtretungen gefunden haben.

…och bedeutsamer für die Fortbildung der Gütertarife als die …enbahnbeiräte ist die Ständige Tarifkommission und der ihr …geordnete Ausschuß der Verkehrsinteressenten.

…er in den ersten Jahrzehnten des Bestehens der deutschen …enbahnen eingetretene Tarifwirrwarr führte im Jahre 1868 … dem sogenannten „Tarifverbande", dem die meisten deut…en Eisenbahnen, Privat- und Staatsbahnen, nördlich des …ins angehörten. Der Verband bezweckte die Vereinbarung …d Fortbildung gleichmäßiger reglementarischer und tarifari…er Einrichtungen, insbesondere die Herstellung einer über…stimmenden Güterklassifikation. Dieses Ziel konnte der …rband aber deshalb nicht erreichen, weil die süddeutschen und …deutschen Bahnen an ihren grundsätzlich verschiedenen Be…mmungen festhielten und weil auch innerhalb des Verbandes … den Binnentarifen und einzelnen Verbandstarifen Ab…ichungen bestehen blieben. Erst als durch die Verfassung …s neugegründeten Deutschen Reichs das Eisenbahnwesen in …utschland der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reichs …terstellt und dem Reich insbesondere durch Art. 45 der …ichsverfassung von 1871 die Kontrolle über das Tarifwesen …rtragen war mit der Maßgabe, baldigst auf allen deutschen …enbahnen übereinstimmende Betriebsreglements und mög…hst gleichmäßige Tarife einzuführen, kam nach langwierigen …rhandlungen in der vom Preuß. Handelsminister auf den …/13. 2. 1877 einberufenen Generalkonferenz ein einheitliches …tsches Gütertarifsystem nebst Tarifbestimmungen — der …. Reformtarif — zustande. Um diesen Tarif mit den ständig …chselnden Bedürfnissen des Wirtschaftslebens im Einklang … halten, regte der Preuß. Handelsminister durch die Erlasse …n 11. 6. und 8. 10. 1877 die Einsetzung einer Kommission …ntlicher deutschen, am öffentlichen Güterverkehr beteiligten …hnen an. Aus dieser Kommission hat sich dann vor fast … Jahren die „Ständige Tarifkommission der Deutschen Eisen…nverwaltungen" (abgekürzt „Ständige Tarifkommission") …wickelt. Ihre Aufgabe war zunächst die einheitliche Fort…dung des G ü t e r t a r i f w e s e n s. Bald wurde aber — und …ar durch Beschluß in der 12. Sitzung der St. T. K. vom 12. Mai …1 und der Generalkonferenz vom 16. Dezember 1881 — die …ständigkeit der Kommission auf die Angelegenheiten des …rsonen- und Gepäcktarifs ausgedehnt, nachdem die beteiligten …gierungen ihre Zustimmung hierzu erteilt hatten. Später …rden in den Geschäftskreis der Ständigen Tarifkommission …h die Tarife für Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere ein…ogen. Die 1. Sitzung der Tarifkommission fand am 7. Februar …8 in Berlin statt, in der die Geschäftsordnungen für die …T. K. und die Generalkonferenzen beraten wurden.

…eim Beginn ihrer Tätigkeit setzte sich die Ständige Tarif…mmission aus 16 Mitgliedern zusammen, nämlich aus 10 Staats…n- und 6 Privatbahnverwaltungen.

…ertreten waren folgende Privatbahnen:

1. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,
2. Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
3. Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft,
4. Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
5. Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft,
6. Rechte Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft;

ferner folgende Staatsbahnen:

1. Baden,
2. Bayern,
3. Hessen (Oberhessische Eisenbahnen),
4. Sachsen,
5. Württemberg,
6. Oldenburg,
7. die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen;

schließlich 3 Verwaltungen der Preußischen Staatsbahnen sowie die unter preußischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen:

1. E. D. Elberfeld,
2. E. D. Frankfurt (Main),
3. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin.

Letztere führte ursprünglich den V o r s i t z, bis sie ihn nach ihrer Verstaatlichung durch den preußischen Staat im Jahre 1880 an die E. D. Berlin abtrat, die ihn auch bis heute noch inne hat.

Die Zusammensetzung der Tarifkommission änderte sich bald. Infolge der zahlreichen Verstaatlichungen Anfang der achtziger Jahre schieden die Privatbahnen nach und nach aus. An ihre Stelle traten der verminderten Streckenlänge der Privatbahnen entsprechend zunächst nur noch zwei Privatbahnverwaltungen, später nur noch eine (Lübeck-Büchen). Dafür wurde eine weitere Staatsbahn aufgenommen (und zwar 1885 Breslau im Hinblick auf die industrielle Bedeutung der östlichen Bezirke Preußens, insbesondere Oberschlesiens), so daß die Zahl der Mitglieder der Ständigen Tarifkommission bei ihrer 25. Sitzung (5./6. Juni 1885) 13 betrug. Im Jahre 1890 erhöhte sich diese Zahl durch die Zuwahl der Generaldirektion Schwerin auf 14.

Bis vor kurzem gehörten der Ständigen Tarifkommission noch 14 Mitglieder an, und zwar 13 Reichsbahnverwaltungen:

1. Berlin (gleichzeitig geschäftsführende Verwaltung),
2. Altona,
3. Breslau,
4. Dresden,
5. Elberfeld,
6. Frankfurt (Main) — seit 1924 an Stelle von Mainz —,
7. Karlsruhe,
8. Königsberg,
9. Ludwigshafen (Rhein),
10. Oldenburg,
11. Schwerin,
12. Stuttgart,
13. München (Tarifamt)

und eine Privatbahn (Lübeck-Büchen).

Schon bei der Einsetzung der Ständigen Tarifkommission, die, wie erwähnt, nur aus Vertretern der Deutschen Eisenbahnverwaltungen bestand, war kein Zweifel darüber, daß diese Kommission ihre Aufgabe, die Gütertarife einheitlich fortzubilden, nicht ohne Mitwirkung von Vertretern der Wirtschaft restlos erfüllen konnte. Nach den ersten beiden konstituierenden Sitzungen nahm deshalb schon an der dritten Sitzung am 8./10. August 1878 zum ersten Male ein Ausschuß der Verkehrsinteressenten (Verkehrsausschuß) teil, der auf Vorschlag des Reichskanzleramtes der Ständigen Tarifkommission zur Begutachtung von Angelegenheiten des Güter- und Tierverkehrs beigeordnet war. Die Zusammensetzung dieses Verkehrsausschusses hat sich im Laufe der Jahre vielfach geändert. Er bestand zuerst aus 9 gewählten Vertretern von Industrie, Handel und Landwirtschaft und bis zum Übergang der Tarifhoheit auf das Reich einem von der bayerischen Regierung bezeichneten Mitgliede sowie der gleichen Zahl Stellvertreter. Im Laufe der Zeit erhöhte sich die Zahl der Sitze für die Land- und Forstwirtschaft auf 6, die für die Industrie auf ebenfalls 6 und die

für den Handel auf 5. Auf dringenden Wunsch des Reichsforstwirtschaftsrats und der deutschen Binnenschiffahrt kamen im Jahre 1921 noch ein Vertreter der Forstwirtschaft und zwei Vertreter der Binnenschiffahrt dazu, so daß der Ausschuß der Verkehrsinteressenten zur Zeit aus 19 Mitgliedern besteht, und zwar:

a) 6 Vertretern der Land- und Forstwirtschaft, von denen der Deutsche Landwirtschaftsrat 5 und der Reichsforstwirtschaftsrat einen ernennt;
b) 6 Vertretern der Industrie und
c) 5 Vertretern des Handels, die sämtlich (zu b u. c) vom Deutschen Industrie- und Handelstag ernannt werden;
d) 2 Vertretern der deutschen Binnenschiffahrt, die vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt ernannt werden.

Für jedes Mitglied des Verkehrsausschusses wird ein Stellvertreter ernannt. Bei gleichzeitiger Verhinderung eines Mitglieds und seines Stellvertreters kann vom Verkehrsausschuß ein anderer Stellvertreter herangezogen werden. Der Verkehrsausschuß wählt aus der Zahl seiner Mitglieder einen Vorsitzenden und 2 stellvertretende Vorsitzende. Er regelt seinen inneren Geschäftsgang selbständig. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses und ihre Stellvertreter werden für 6 Jahre ernannt. Ersatzwahlen gelten für den Rest der Zeit, für die der zu Ersetzende ernannt war. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses sind an keine Aufträge oder Weisungen gebunden; ein jedes hat die Gesamtheit der wirtschaftlichen Interessen zu vertreten. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses erhalten zur Teilnahme an den Sitzungen Reichsbahnfreikarten, die 8 Tage vor Beginn und 8 Tage nach Beendigung der Sitzung Gültigkeit haben.

Die regen direkten Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und der Schweiz haben im Jahre 1883 dazu geführt, den schweizerischen Bahnen, die damals das deutsche Tarifsystem angenommen haben, die Teilnahme an den Sitzungen der Tarifkommission zuzugestehen. Zur Zeit nehmen an den gemeinschaftlichen Sitzungen die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, die Direktion der Rhätischen Bahn und die Direktion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft ohne Stimmrecht teil.

Die Zusammensetzung der Tarifkommission und des Verkehrsausschusses, die Zuständigkeit und den Geschäftsgang regelte bis zum 1. Oktober 1926 die „Geschäftsordnung für die Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen und für die gemeinschaftlichen Sitzungen der Kommission mit dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten". An deren Stelle ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1926 an die neue „Satzung der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen" getreten. Die Änderungen, die diese neue, nach langjährigen Verhandlungen zustandegekommene Satzung gebracht hat, sind zum Teil durch die Auswirkung der Verreichlichung der Länderbahnen, zum Teil deshalb erforderlich geworden, weil die Umwälzung des gesamten deutschen Wirtschaftslebens durch den verlorenen Krieg auch eine gründliche Nachprüfung des systematischen Aufbaus des Normaltarifs erheischte. Nach der Zusammenfassung aller deutschen Länderbahnen zu einem einheitlichen Netz mußte die aus der geschichtlichen Entwicklung entstandene Zusammensetzung der Kommission nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten neu organisiert werden. Dazu kam noch, daß durch den Fortfall der Generalkonferenz, die vor der Verreichlichung die Grundlage für die bisherige Geschäftsordnung der Ständigen Tarifkommission gebildet hatte, eine grundlegende Verschiebung des Verhältnisses zwischen Reichsbahn-Gesellschaft und Privatbahnen eingetreten war, die eine anderweite Regelung der Mitwirkung der Privatbahnen zweckmäßig erscheinen ließ. Die Ständige Tarifkommission für die Güter- und Tiertarife sowie für den Expreßguttarif, die, wie oben ausgeführt, bisher aus 14 Mitgliedern (13 Reichsbahnverwaltungen und einer Privatbahnverwaltung) bestand, setzt sich jetzt nach der neuen Satzung n aus 12 Mitgliedern zusammen, von denen 10 Mitglieder von d Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, zwei von den deutschen Pr vatbahnverwaltungen ernannt werden. Von den 13 obengenan ten Reichsbahnverwaltungen sind die RBD. Ludwigshafen, Olde burg und Schwerin ausgeschieden, während die Privatbahnve waltungen, die bisher allein durch die Lübeck-Büchener Eise bahn vertreten waren, nunmehr einen zweiten Sitz, welcher d Köln-Bonner Eisenbahn zugeteilt ist, in der Ständigen Tari kommission erhalten haben. Die Verringerung der Mitgliede zahl sollte auch die Kommission leistungsfähiger gestalten.

Zur Zuständigkeit der Ständigen Tarifkommission gehört bis zum 1. Oktober 1926

1. die allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbah verkehrsordnung,
2. die allgemeinen Tarifvorschriften,
3. die allgemeine Gütereinteilung,
4. der allgemeine Nebengebührentarif einschließlich d Sätze.

Seit dem 1. Oktober 1926 hat die Zuständigkeit eine bedeutsan Erweiterung dadurch erfahren, daß „die Fortbildung des Güte tarifsystems, jedoch unter Ausschluß der Sätze und der Au nahmetarife" dazu gekommen ist. Die frühere Beschränkung d Zuständigkeit der Ständigen Tarifkommission auf die oben a geführten vier Punkte lag darin begründet, daß seit Schaffun der Ständigen Tarifkommission bis nach dem Kriege eine Änd rung des Tarifsystems bezüglich der Normalklassen und der Sp zialtarife wirtschaftlich nicht nötig und gesetzlich nicht möglic war. Die Folge davon war, daß die Verhandlungen über d Gütereinteilung den breitesten Raum bei den gemeinschaftliche Sitzungen der Ständigen Tarifkommission und des Verkehrsau schusses einnahmen und dadurch auch für die Entwicklung d Tarifs von ausschlaggebender Bedeutung waren. In diesen Ve hältnissen ist nach dem Kriege eine wesentliche Änderung ei getreten. Die vielen schwierigen Fragen des systematische Aufbaus des Normalgütertarifs (Zahl der Normalklassen, Spa nung der Klassen untereinander, Kilometertarif oder Staffeltari welche Staffelung) sind seit Jahren in Fluß und noch nicht zu Abschluß gekommen. Diese systematischen Änderungen d Tarifaufbaues hängen aber so innig mit der Zuteilung der ei zelnen Güter in den einzelnen Normalklassen zusammen, daß si erfolgreich nur von ein und demselben Gremium beraten un beschlossen werden können, das ist seit dem 1. Oktober 1926 di Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrs interessenten.

Hinsichtlich des Geschäftsganges sind durch die neue Satzun nur unwesentliche Änderungen vorgenommen. In den gemein schaftlichen Sitzungen der St. T. K. und des Verkehrsausschusse werden die bei der vorsitzenden Direktion (RBD. Berlin) ei gebrachten Anträge beraten. Sie müssen begründet sein.

Antragsberechtigt sind:

a) die beteiligten Verwaltungen, von seiten der Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Reichsbahndirektionen (aus genommen die rechtsrheinischen bayerischen), das Taril amt bei der Gruppenverwaltung Bayern sowie das Eisen bahn-Zentralamt;
b) der Verkehrsausschuß in den seiner Mitwirkung unter liegenden Angelegenheiten.

Die vorsitzende Direktion überträgt für jeden Antrag einen oder mehreren Mitgliedern die Berichterstattung. Die schrift lichen Berichte werden den Mitgliedern, dem Eisenbahnzentral amt und dem Verkehrsausschuß übersandt. Gemeinschaftlich Sitzungen finden in der Regel jährlich viermal (früher bis End 1922 nur dreimal), und zwar im März, Juni, September und De zember statt. Auf die Tagesordnung werden diejenigen Anträge gesetzt, über welche die Berichte spätestens 14 Tage vor de Sitzung bei der vorsitzenden Direktion vorliegen. In de Sitzung schließt sich an den Bericht des Berichters der St. T. K und sodann des Berichters des Verkehrsausschusses die Erörte

ing an. Beschlüsse können nur gefaßt werden, wenn von den itgliedern der St. T. K. mindestens sechs und von den Mitledern des Verkehrsausschusses mindestens sieben anwesend nd. Jedes Mitglied der St. T. K. und des Verkehrsausschusses it eine Stimme. Vertretung bei der Abstimmung ist unzulässig. ie Beschlüsse der St. T. K. und des Verkehrsausschusses wern je für sich und je nach Stimmenmehrheit der anwesenden immberechtigten gefaßt. Bei Stimmengleichheit gilt der Anag als abgelehnt. In den gemeinschaftlichen Sitzungen stimmt erst der Verkehrsausschuß, darauf die St. T. K.

Zur Vorbereitung wichtiger Beratungsgegenstände können nterausschüsse aus Mitgliedern der St. T. K. und des Verkehrsisschusses eingesetzt werden. In diesen wird nicht, wie in der llsitzung getrennt, sondern nach einfacher Mehrheit der ansenden Mitglieder ohne Unterscheidung der Mitglieder der . T. K. und des Verkehrsausschusses abgestimmt.

Die Sitzungen der St. T. K. und des Verkehrsausschusses sind cht öffentlich. Der Geschäftsführer des Verkehrsausschusses nn ihnen beiwohnen, ohne an Beratung und Abstimmung teilnehmen.

Die vorsitzende Direktion kann der St. T. K. nicht gehörende Reichsbahndirektionen und Privatbahnverwalngen sowie Mitglieder oder stellvertretende Mitglieder s Verkehrsausschusses zu bestimmten Fragen, an denen sie sonders beteiligt oder über die sie besonders unterrichtet sind, ne Stimmrecht zuziehen. In der Unterausschußsitzung gilt s Gleiche; hier haben aber die Hinzugezogenen Stimmrecht. Wirtschaftliche Sachverständige können zur Beratung ebenlls zugezogen werden.

Über die gemeinschaftlichen Sitzungen und die Unterausschußzungen werden von der vorsitzenden Direktion Niederschrifn gefertigt, die nach Genehmigung durch die Teilnehmer geuckt und an alle beteiligten Verwaltungen und den Verkehrsschuß versandt werden. Sie werden auch an andere Interenten käuflich abgegeben.

Die Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission werden für e beteiligten Verwaltungen bindend, falls nicht wirksamer iderspruch erhoben wird. Zur Wirksamkeit des Widerspruchs erforderlich, daß die Verwaltungen, die ihn erheben, eine Genstreckenlänge von mindestens 800 km vertreten. Der iderspruch ist schriftlich oder telegraphisch an die vorsitzende rektion zu richten. Er muß den angefochtenen Beschluß deuth bezeichnen und innerhalb vier Wochen erhoben werden, chdem die Niederschrift von der vorsitzenden Direktion verndt worden ist. Der Beginn dieser Frist ist von der vorzenden Direktion bei Versendung der Niederschrift anzuben. Der Widerspruch kann zurückgezogen werden. Ist wirkner Widerspruch erhoben, so wird die Angelegenheit von der rsitzenden Direktion zur nochmaligen Verhandlung und Beußfassung gestellt. Umfassen die widersprechenden Verltungen mehr als die Hälfte der Streckenlängen sämtlicher beligten Verwaltungen, so können die verlangen, daß dem Beluß keine weitere Folge zu geben ist. In diesem Falle findet e nochmalige Verhandlung und Beschlußfassung nicht statt. r nach nochmaliger Verhandlung gefaßte Beschluß der Stänen Tarifkommission ist bindend.

Die Ständige Tarifkommission kann von ihr gefaßte Beschlüsse t einfacher Stimmenmehrheit für dringlich erklären.

Gegen dringliche Beschlüsse kann Widerspruch nur innerhalb ei Wochen erhoben werden, nachdem derjenige Teil der Niederschrift, der die Verhandlungen über den Antrag und den Beschluß enthält, von der vorsitzenden Direktion festgestellt und versandt worden ist. Im übrigen gelten die Bestimmungen wie bei gewöhnlichen Beschlüssen. Nach dem Ermessen der vorsitzenden Direktion können Anträge auf Tarifänderungen einfacher Art ohne Verhandlung in einer gemeinschaftlichen Sitzung unter den beteiligten Verwaltungen im Schriftwege zur Abstimmung gestellt werden. Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission, die bindende Kraft erlangt haben, werden, unbeschadet der Zustimmung der Aufsichtsbehörde, zu einem von der vorsitzenden Direktion bekanntzugebenden Zeitpunkte von sämtlichen beteiligten Verwaltungen durchgeführt.

Die vorsitzende Direktion bildet mit zwei anderen Mitgliedern der Ständigen Tarifkommission, die von dieser aus ihrer Mitte für die Dauer von drei Jahren gewählt werden, den **Ständigen Unterausschuß für Tarifauslegung.** Der Unterausschuß entscheidet über die Auslegung des Tarifs innerhalb der Zuständigkeit der Ständigen Tarifkommission.

Die Beschlüsse des Unterausschusses müssen unter Mitwirkung aller drei Mitglieder und einstimmig gefaßt werden. Die Beschlüsse werden den beteiligten Verwaltungen und dem Verkehrsausschuß mitgeteilt. Sie werden bindend, falls nicht innerhalb vier Wochen von seiten der Verwaltungen wirksamer Widerspruch erhoben wird oder der Verkehrsausschuß widerspricht.

Kommt ein Beschluß nicht zustande, oder wird wirksam Widerspruch erhoben, so wird die Angelegenheit in der gemeinschaftlichen Sitzung zur Erörterung und Entscheidung über die Auslegung des Tarifs gestellt.

Die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten werden im Sommer 1928 ihr 50jähriges Bestehen und ihre 150. Vollsitzung feiern können. Mit Stolz werden sie bei dieser Feier auf die von ihnen während eines halben Jahrhunderts geleistete erfolgreiche Arbeit für Eisenbahn und Volkswirtschaft zurückblicken können. Die Worte der Anerkennung, die schon aus Anlaß der 100. Sitzung im Jahre 1910 der damalige Vorsitzende der Ständigen Tarifkommission und dem Verkehrsausschuß gezollt hat, werden dann in noch erhöhterem Maße gelten können. Sie lauten: „Ihre Tätigkeit hat sie zur Durchdringung der wirtschaftlichen Verhältnisse aller Erwerbszweige geführt; die Interessen der größten wie der kleinsten Glieder des deutschen Wirtschaftslebens haben, wie die Niederschriften ausweisen, sorgsame Prüfung und die ihnen zukommende Beachtung gefunden. So sind Kommission und Verkehrsausschuß in denkbar vollkommenster Weise ihrer Aufgabe gerecht geworden, allen Verkehrsgütern unter dem Gesichtspunkte der Wahrung der Allgemeininteressen ihre Stellung im deutschen Eisenbahn-Gütertarif zuzuweisen, so daß dieser heute ein fein abgestimmtes Instrument volkswirtschaftlicher Bedeutung geworden ist. Aber nicht nur die Entwicklung des innerdeutschen Verkehrs ist von ihren Entscheidungen wohltätig beeinflußt worden, sie bilden auch vielfach die Grundlage für die Weiterbildung der internationalen Verkehrsbeziehungen. So darf die Ständige Tarifkommission und der Verkehrsausschuß mit Recht für sich das Verdienst beanspruchen, an der Förderung und dem Gedeihen von Landwirtschaft, Handel und Industrie und des gesamten nationalen Wirtschafslebens unmittelbar mitgewirkt zu haben. Ihre Verhandlungen sind von fast sprichwörtlicher Gründlichkeit und Sachlichkeit; ihre Niederschriften fehlen in keiner volkswirtschaftlichen Bibliothek; sie bilden eine reiche Quelle wirtschaftlicher Erkenntnis und Forschung."

Wasserverkehr.

— **Verbesserung des deutschen Afrikadienstes.** Der deutsche rikadienst, an dem die Wörmann-Linie, die Deutsch-Ostafrikanie, die Hamburg-Amerika-Linie und die Hamburg-Bremer rika-Linie beteiligt sind, erfährt vom 1. Januar 1927 ab eine leutende Erweiterung durch die Einstellung des bisher in der ba-Mexikofahrt beschäftigten Dampfers „Toledo" der Hamburg-Amerika-Linie. Der neue Schnelldienst, der über Southampton und Madeira direkt nach Kapstadt fährt, also auch die Häfen von Südwestafrika nicht anläuft, benötigt eine Überfahrtszeit Hamburg-Kapstadt von 21 Tagen gegenüber bisher 28 Tagen. Der Dampfer „Toledo", der zum ersten Male am 27. Januar 1927 von Hamburg abgeht, hat eine Aufnahmefähigkeit von 120 Reisenden in der Kajüte und 180 Reisenden in der 3. Klasse.

Zur Einweihung der neuen Reichsbahnbrücke über den Pregel bei Königsberg (Pr.)[1].

Von Reichsbahnrat **Lewerenz**, Königsberg (Pr.).

Einleitung. Am 28. August 1926 wurde in Königsberg (Pr.) ein bedeutsames Werk der Ingenieurbaukunst feierlich eingeweiht, die neue „Reichsbahnbrücke" über den Pregel. Anfänglich sollte sie, veranlaßt durch den Umbau der Königsberger Bahnhofsanlagen, lediglich eine Eisenbahnbrücke werden, und zwar für zwei Gleise. Auf lebhaften Wunsch von Magistrat und Kaufmannschaft beschloß man schon im Jahre 1912, die Brücke zugleich für den Straßenverkehr herzurichten, wodurch (unter Ersparung eines besonderen für die Schiffahrt hinderlichen Brückenbauwerks) eine für die Entwicklung der Stadt wichtige neue Straßenverbindung geschaffen werden sollte. Einige Jahre später wurde es wegen Erweiterung des Bauprogramms für den Bahnhofsumbau notwendig, die Brücke viergleisig auszubilden.

Abb. 1. Gesamtübersicht.

Hauptabmessungen. Der gesamte Brückenzug von rd. 200 m Länge gliedert sich in die nördliche, die südliche Uferstraßenunterführung und die eigentliche Flußbrücke, die ihrerseits in einen festen Teil von 42,5 m und einen drehbaren Teil von 2×28,7 Stützweite zerfällt. Die Hauptträger der Flußbrücke sind als Parallelträger konstruiert (Abb. 1). Die beiden Fahrbahnen für den Eisenbahn- und den Straßenverkehr liegen übereinander (s. Abb. 2). Breite der Straßenfahrbahn mit zwei Straßenbahngleisen 7 m, lichte Höhe 4,20 m. Für den Schiffsverkehr sind nach dem Aufdrehen der Brücke zwei Durchfahrten von je 17,5 m l. W. vorhanden.

Ausbildung der Pfeiler. Die drei Hauptfeiler, die die Drehbrücke zu tragen haben, sind in den Jahren 1914/15 durch die Firma Grün & Bilfinger-Mannheim mit Druckluft gegründet worden, wobei der tragfähige Baugrund in Tiefen von rund 27 m unter M. W. angetroffen wurde. Die Senkkästen aus Eisenbeton wurden auf künstlich geschütteten Sandinseln (von Pfahlwänden eingefaßt) erbaut und ohne Anwendung besonderer Hängegerüste abgesenkt. Sonst wurden die Pfeiler, deren Baustoff allgemein Kiesbeton war, auf Holzpfählen von Längen bis zu 23 m gegründet. An den letzteren Arbeiten wirkte die Königsberger Firma Gebr. Zollitsch mit.

Nach längerer Unterbrechung der Bauarbeit, verursacht durch Krieg und Nachkriegszeit, wurde der Brückenbau erst im Jahre 1923 fortgesetzt. Zuerst wurden die Pfahlrostpfeiler infolge des inzwischen beschlossenen viergleisigen Ausbaus und infolge Erhöhung der Eisenbahnbetriebslasten verstärkt. Ausführung durch Ph. Holzmann-Frankfurt (M.) und Benno Roose-Königsberg (Pr.).

Eiserne Überbauten. Im Jahre 1923 wurde die Herstellung der eisernen Überbauten der Dortmunder Union übertragen, die auch als Generalunternehmer für den maschinellen Teil auftrat und die Lieferung der Maschinen an die A. G. Freund-Charlottenburg und der elektrischen Einrichtungen an die Firma Siemens-Schuckert, Berlin, weitergab. Die Berechnung und Konstruktion der Einzelheiten war wegen der zahlreichen an die Brücke — namentlich hinsichtlich flotter Bedienung — zu stellenden Anforderungen recht schwierig und zeitraubend.

Um an totem Gewicht zu sparen, führte die Dortmunder Union Versuche zur Herstellung eines veredelten Baustoffes aus. (Der heute allgemein bekannte Stahl St 48 war im Jahre 1923 noch nicht auf dem Markt erschienen.) Ohne Erhöhung des Kohlenstoffgehaltes gelang die Erzeugung eines Stahles, der den bisher gebräuchlichen St 37 um 20 % an Festigkeit übertrifft. Die Drehbrücke enthält i. G. 820, die feste Flußbrücke 720 t Stahl.

Unterstützung des drehbaren Teils. Der drehbare Teil wiegt i. G. 1225 t. Dieses ganze Gewicht trägt bei ausgeschwenkter Brückenlage der im Mittelpunkt des großen Drehpfeilers sitzende Drehzapfen, „Königstuhl" genannt (siehe Abb. 3). Der obere mit der Brücke verbundene Lagerkörper dreht sich mit einer Rotgußpfanne auf dem unteren Körper, wobei die Gleitfläche dauernd mit eingepreßtem Öl geschmiert wird. Der untere Körper kann so weit auseinandergenommen werden, daß im Bedarfsfall sämtliche Teile gründlich nachgesehen werden können.

Rings um den Königstuhl sind an der Brücke sechs Laufrollen befestigt, die mit geringem Spiel über einer kreisförmigen Laufschiene schweben und sowohl in ausgeschwenkter Brückenlage als auch beim Drehen ein Kippen des Drehkörpers verhindern.

In eingeschwenkter Brückenlage wird das Eigengewicht vom Königstuhl gemeinsam mit vier auf den Außenpfeilern sitzenden Hublagern aufgenommen. Diese Hublager werden vor dem Ausschwenken der geschlossenen Brücke um 16 cm abgesenkt, wobei die Brückenenden um 6 cm der Durchbiegung entsprechend mitgehen, so daß schließlich zwischen Lager und Brücke ein Spielraum von 10 cm frei bleibt.

Zur Aufnahme der Verkehrslasten sind außer den vier Hublagern noch zwei besondere Verkehrslager vorgesehen, die zu beiden Seiten des Königstuhls sitzen und diesen von der meist stoßweise auftretenden Wirkung der Verkehrslasten entlasten. Diese Verkehrslager sind beim Drehen der Brücke natürlich ausgeschaltet und werden nach dem Einschwenken der Brücke durch Vorschieben einer keilförmigen Platte derart eingeschaltet, daß sie den Drehkörper eben berühren.

Zusammenfassend sei wiederholt, daß drei Lagertypen vorhanden sind,

---

[1]) Der Aufsatz konnte aus geschäftlichen Gründen bisher nicht veröffentlicht werden. Die Schriftleitung.

a) der Königstuhl (nur für Eigengewicht),
b) die Verkehrslager (nur für Verkehrslasten),
c) die Hublager (für beide Belastungsarten).

Drehwerk. Für die Brückendrehung sind zwei Drehwerke mit elektrischem Antrieb (je 43 PS) vorhanden, die von einander unabhängig arbeiten. Die Motoren mit Schneckenradübersetzung sitzen in tiefliegenden Maschinenkellern des Mittelpfeilers, die Windewerke auf dem oberen Pfeilerflur. Hier greifen zwei Antriebritzel in die bolzenförmigen Zähne des mit der Brücke verbundenen Triebstockzahnkranzes. Ein Verzögerungsschalter und ein Endausschalter sowie eine elektrische Bremse sorgen selbsttätig dafür, daß die Brücke am Ende jeder Drehung um 90° die Geschwindigkeit genügend ermäßigt, und daß die Motoren rechtzeitig stillgesetzt werden.

Brückenverriegelung. Vorhanden sind eine federnde und eine starre Verriegelung. Die federnde wirkt nur vorübergehend und schnappt am Ende jeder Drehbiegung selbsttätig in eine am festen Brückenteil sitzende Falle ein, um die Brücke rasch in die richtige Endlage zu bringen. Vor dem Weiterdrehen wird der Riegel bei geöffneter Brückenlage auf elektromagnetischem Wege gelöst, bei geschlossener Stellung wird er durch das Anheben der Brückenenden selbsttätig ausgeschaltet.

Die starre Verriegelung dient dazu, die Brücke bei geschlossener Lage gegen Wirkung von Seitenkräften (z. B. Wind) festzulegen. Dieser Riegel wird selbsttätig durch das Anheben der Brückenenden wirksam und beim Absenken wieder unwirksam.

Schienenverriegelungen. An den Trennfugen zwische fester und beweglicher Brücke müssen die Schienen bei geschlossener Brückenlage ohne merkliche Unterbrechung durchgehen, damit diese Stelle von den Eisenbahnfahrzeugen ohne Stoßerscheinungen befahren werden kann. (Abb. 4, Prinzipskizze.) Anderseits muß beim Drehen der Brücke im Schienenstrang selbst bei größter Wärmeausdehnung eine genügend große Lücke vorhanden sein. Auf den festen Brückenteilen sind die Schienenenden knieförmig ausgebildet (siehe Abb. 4). Vor der Drehung werden sie zurückgezogen und gleiten dabei an feststehenden Zungen entlang, nachdem vorher der Schubriegel und das Hakenschloß gelöst sind. Der Schubriegel sichert gegen seitliche, das Hakenschloß gegen längsgerichtete Verschiebungen bei geschlossener Stellung. Antrieb durch vier Elektromotoren von je 7,3 PS.

Äußeres Brückenbild. Beim Anblick der Brücke vom Westen her hebt sich der drehbare Teil dadurch hervor, daß auf den beiden Außenpfeilern je ein in schlichter Form gehaltener Turm errichtet ist. (Abb. 5.)

Die Türme enthalten im Kellergeschoß den Zugang zu den Hublagern. In Straßenhöhe liegen Aufenthaltsräume für die Schrankenwärter. Der südliche Turm enthält im Kellergeschoß einen in Eisenbeton hergestellten Umformerraum, in dem Wechselstrom von 6000 Volt in Gleichstrom von 440 Volt für Antrieb, 380 Volt für Beleuchtung, 220 Volt für Regelung und Signalbedienung und 55 Volt für Meldeanlagen umgeformt wird, im Zwischengeschoß den Hochspannungsraum für das stromliefernde Werk und im Obergeschoß den Führerstand des Brückenwärters. Der nördliche Turm enthält im Zwischengeschoß Schränke zum Unterbringen wichtiger Ersatzteile für die maschinellen und elektrischen Einrichtungen, im Obergeschoß einen Aufenthaltsraum für Eisenbahnpersonal. Ausführende Firma: Wiede & Bode, Königsberg (Pr.).

Normaler Querschnitt der Drehbrücke

Abb. 2. Normaler Querschnitt der Drehbrücke.

Freund

Abb. 3. Königstuhl.

Anstrich der Brückenkonstruktion hellgrün, der Geländer der oberen und unteren Fahrbahn weiß. Ausführung durch Firma Hülsmann, Königsberg. Abb. 5 zeigt die Drehbrücke in halbgeöffnetem Zustand.

Brückenbedienung. Der Hauptbedienungsapparat im Obergeschoß des südlichen Turms enthält u. a. zwei nebeneinander stehende elektrische Schaltwalzen. Mit dem Handrad der linken Walze werden die einzelnen Handlungen durch Einstellen einer Marke auf eine bestimmte Ziffer nacheinander eingeschaltet, mit dem rechten Handrad wird der Strom angelassen. Die einzelnen Vorgänge sind voneinander so abhängig, daß jeder Vorgang erst dann stattfinden kann, wenn der vorhergehende ganz beendet ist, was dem Brückenwärter übrigens noch durch Aufleuchten besonderer Meldelampen angezeigt wird. Die Brückenöffnung geschieht in folgender Weise:

1. Lösen der Schienenverriegelung der oberen Fahrbahn und Bedienen einer Weckerglocke als Zeichen für die Schrankenwärter. (Dauer 20 Sek.)
2. Die Schrankenwärter schließen die rechte Hälfte der Straßenschranken (Zugangsseite). Gleichzeitig werden die rechts liegenden Straßenbahnschienen entriegelt. (10 Sek.)

3. Schließen der Abgangsschranken, gleichzeitig Entriegeln der links liegenden Straßenbahnschienen. (10 Sek.)
4. Lösen der Verkehrslager (kann zeitlich mit 3. zusammenfallen).
5. Absenken der Brückenenden und Hublager. (30 Sek.)
6. Drehen der Brücke um 90 Grad. (80 Sek.)
7. Stellen der beiden Schiffahrtssignale auf „Fahrt frei". (5 Sek.)

Abb. 4. Brückenverriegelung

Das S c h l i e ß e n d e r B r ü c k e geschieht im wesentlichen in umgekehrter Reihenfolge, mit Ausnahme der Schranken, bei denen wieder zuerst die Z u g a n g s e i t e geöffnet werden muß. Ferner tritt nach erfolgtem Aufhaltstellen der Schiffahrtsignale das mit Solenoid zu betätigende Lösen der federnden Brückenriegel hinzu.

S c h u t z m a ß n a h m e n. Zum Schutz der Brücke gegen Schiffsanprall sind einmal die Fahrrinnen durch rotleuchtende Dalben eingegrenzt, die auch zum Festmachen wartender Schiffe eingerichtet sind. Ferner ist zum Schutz der geöffneten Brücke außer den üblichen Reibhölzern ein aus Eisenspundwänden (System Larssen) von den Firmen Dortmunder Union und Ph. Holzmann ausgeführtes Schutzwerk errichtet, das im Innern mit sandigem Erdboden ausgefüllt ist. Durch Einbau von Pfahlböcken, eisernen Ankern und wagerecht liegenden eisernen Gitterträgern ist die Konstruktion so ausgesteift worden, daß selbst erhebliche Schiffsstöße ohne nennenswerten Schaden aufgenommen werden können.

B a u k o s t e n. Die gesamten Baukosten lassen sich nicht genau angeben, weil der Bau schon 1914/15 begonnen, dann im Inflationsjahr 1923 fortgeführt wurde und mit den zum Teil noch fehlenden Landbrücken erst 1927 beendet sein wird. Schätzungsweise werden die Gesamtkosten rd. 3,5 Millionen Friedensmark betragen.

E r ö f f n u n g s f e i e r. Zur Freigabe der Brücke für den Straßenverkehr fand am 28. August 1926 ein Festakt an der Brücke statt, an der außer den Vertretern der in Königsberg befindlichen größeren Behörden eine Anzahl von auswärtigen Gästen teilnahm. Unter diesen seien genannt der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr.-Ing. Dorpmüller mit mehreren Herren der Hauptverwaltung und des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn, ein Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, ferner Vertreter einiger technischen Hochschulen, Vertreter der größeren am Bau beteiligten Firmen sowie der Tages- und Fachpresse.

Der Festakt wurde eröffnet durch eine Begrüßungsrede des Präsidenten Moeller der Reichsbahndirektion, worauf der bauleitende Dezernent (Verfasser) einen kurzen Vortrag über die Brücke und ihre Baugeschichte hielt. Nachdem die zunächst noch ausgeschwenkt über dem Leitwerk liegende Drehbrücke auf telephonisches Zeichen des Vortragenden geschlossen und die Straßenschranke geöffnet wurde, übergab Präsident Moeller die Brücke dem Oberbürgermeister Dr. Lohmeyer zu treuen Händen der Stadt und zur Benutzung für den Straßenverkehr. Dieser übernahm die Brücke mit Worten des Dankes und taufte sie auf den Namen „Reichsbahnbrücke". Weitere Ansprachen hielten der Präsident der Industrie und Handelskammer, Kommerzienrat Heumann, Direktor Dr. Zimmermann von der Maschinenfabrik Freund und ein Arbeiter der Dortmunder Union. Die Festteilnehmer besichtigten hierauf die Einzelheiten der Brücke unter sachkundiger Führung. Nach einer kurzen Dampferrundfahrt durch den Königsberger Hafen fand ein gemeinsames Essen in der Stadthalle statt. Hier wurden weitere Ansprachen gehalten von Generaldirektor Dr. Dorpmüller, dem Rektor der Techn. Hochschule Danzig, Kloeppel, dem Vertreter des Oberpräsidenten v. Horn sowie dem Prorektor Dr. Litten der Universität Königsberg.

Abb. 5. Ansicht der Drehbrücke im halbgeöffneten Zustand.

Ein von herrlichem Wetter begünstigter Ausflug nach Rauschen und der ostpreußischen Steilküste, an dem auch Damen teilnahmen, beschloß die schön verlaufene Feier.

Eintragung von Fahrten auf falschem Gleise in das Zugmeldebuch (FV. §§ 28 und 29).

Von Reichsbahnrat **Menne**, Braunschweig.

iegenüber den Ausführungen des Bahnhofsinspektors Neiß- ·r zu obigem Thema in Nr. 36 dieser Zeitung möchte ich die zt gültige Fassung der Fahrdienstvorschriften (FV.) dem ıne nach doch als richtig bezeichnen. Der Wortlaut der zigen Vorschrift, daß

„die Zeit der Annahme auf der anbietenden Stelle in Spalte 2, ıuf der annehmenden Stelle in Spalte 6", und „die Zeit der Rückmeldung auf der abgebenden Stelle in Spalte 9 mit dem Zusatz Abg." (Abgabe), auf der empfangenen in Spalte 4 mit lem Zusatz „Eing." (Eingang) einzutragen"

stellt allerdings große Anforderungen an das Gedächtnis · Fahrdienstleiter und gibt auch nach meiner Erfahrung Ver- assung zu fehlerhaften Eintragungen. Aus diesem Grunde ›e ich an Stelle des im „Gedächtnisbehaltens" der Vorschrift e Erklärung gesucht, nach der die Fahrdienstleiter den Sinn · Vorschrift verstehen und dementsprechend auch die Zug- ldungen über Falschfahrten richtig eintragen. Meine Lösung uht auf der klaren Erkenntnis der Einteilung des Zugmelde- ·hes für zweigleisige Strecken. (Anlage 8 a der FV.)

Dieses hat auf der linken und rechten Seite je 11 Spalten.

Betrachten wir das Zugmeldebuch einer Zugmeldestelle B, an einer zweigleisigen Strecke A—C gelegen ist (vgl. Ab- lung 1),

A ← → B ← → C

Abb. 1.

möge die Überschrift der linken Seite des Zugmeldebuches ›b. 2) lauten:

„Richtung von A nach C".

Dann gilt diese Seite für alle Zugfahrten auf richtigem Gleise, die die Strecke von A über B nach C befahren. In Spalte 1 werden die Zugnummern in der Reihenfolge ihrer Abmeldung untereinander eingetragen. In die Spalten 2, 3 und 4 die Zeiten, zu denen die in Spalte 1 eingetragenen Züge von A nach B angeboten und angenommen, abgemeldet und zurückgemeldet werden. Spalte 5 wird ausgefüllt, wenn ein Zug in B eingetroffen (oder durchgefahren) ist. Die Spalte 5 im Zugmeldebuch bedeutet die Zugmeldestelle B selbst. In die Spalten 6 bis 9 werden die Zeiten eingetragen, zu denen ein Zug von B nach C angenommen, abgeläutet, abgemeldet und zurückgemeldet wird. (In Spalte 10 hat der die Zugmeldung annehmende und abgebende Zugmeldebeamte — Fahrdienstleiter oder Zugmeldetelegraphist — seinen Namen und in Spalte 11 etwaige Bemerkungen und Telegramme über die verschiedenen Nebenumstände nach FV. § 18 (4) zweiter Absatz einzutragen.)

Im Fahrdienstleiterraum in B möge das Zugmeldebuch so gelegt sein, daß die Eintragungen auf der linken Seite des Zugmeldebuches der Zugrichtung von A nach C entsprechen (vgl. Abb. 2). Jeder Zug, der auf dem richtigen Gleise kommt, fährt von links (A) an, trifft in B ein, und fährt nach rechts (C) weiter. Eine Eintragung in Spalte 2 oder 3 im Zugmeldebuch bedeutet, daß das Streckengleis von A nach B besetzt ist; sobald auch noch Spalte 4 oder 5 ausgefüllt ist, ist das Streckengleis A—B von dem Zuge wieder frei (es kann ein weiterer Zug folgen). Bei der Weiterfahrt des Zuges läßt die Eintragung in die Spalten 6, 7 und 8 erkennen, daß das Streckengleis von B nach C besetzt ist, durch Eintragung in die Spalte 9 wird es als wieder frei gekennzeichnet. Es betreffen also „die Meldungen für die rückwärts gelegene Strecke" das Streckengleis von A nach B, die „Meldungen für die vorwärts gelegene Strecke" das Streckengleis von B nach C.

Richtung von ..... A .... nach .... C ....

1	2		3		4		5		6		7		8		9		10	11
Tag	Meldungen für die rückwärts gelegene Strecke								Meldungen für die vorwärts gelegene Strecke									
Zugnummer	Annahme (ausnahmsweise)		Gemeldete Abfahrt		Abgabe der Rückmeldung oder Entblockg.		Ankunft		Annahme (ausnahmsweise)		Abgabe des Abläutesignals		Abfahrt (Abmeldung)		Eintreffen der Rückmeldung		Eingetragen durch	Bemerkungen u. Telegramme.
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
+			+	+														Streckengleis AB besetzt
+			+	+	+	+	+	+										Streckengleis AB wieder frei.
			A →				B →								→ C			Die Zugrichtung entspricht der Richtung der Eintragungen.

Abb. 2: Linke Seite des Zugmeldebuches in B

Richtung von ..... C .... nach .... A ....

1	2		3		4		5		6		7		8		9		10	11
Tag	Meldungen für die rückwärts gelegene Strecke								Meldungen für die vorwärts gelegene Strecke									
Zugnummer	Annahme (ausnahmsweise)		Gemeldete Abfahrt		Abgabe der Rückmeldung oder Entblockg.		Ankunft		Annahme (ausnahmsweise)		Abgabe des Abläutesignals		Abfahrt (Abmeldung)		Eintreffen der Rückmeldung		Eingetragen durch	Bemerkungen u. Telegramme.
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
	→																→	Richtung der Eintragungen.
	← Streckengleis C—B												Streckengleis B—A					Richtung der Zugfahrt (vergl. Abb. 1)
																	×	Z .... auf falschem Gleis ag? Müller
									×	×					×	Abg. ×	×	Z .... auf falschem Gleis ja Schulze
																	×	Z .... hier.

Abb. 2: Rechte Seite des Zugmeldebuches in B.

Die rechte Seite des Zugmeldebuches in Abbildung 2 hat die Überschrift: „Richtung von C nach A“. Wenn, wie angenommen, die linke Seite des Zugmeldebuches der Zugrichtung A—C entspricht und hier die Spalten 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 genau der Zugrichtung entsprechend ausgefüllt werden, so ist diese Übereinstimmung für die rechte Seite des Zugmeldebuches nicht vorhanden. Die Eintragungen erfolgen auch hier von links nach rechts, die Züge fahren dagegen von rechts nach links! Sollen auch auf der rechten Seite des Zugmeldebuches die Eintragungen in Richtung der Zugfahrten erfolgen, so müßte diese Seite des Zugmeldebuches das Spiegelbild der linken Seite zeigen (vgl. Abb. 3). Die Zugfahrten müssen dann von rechts nach links eingetragen werden (was zunächst ungewöhnlich erscheint), die Übersicht wird aber insofern klarer, als die Eintragung rechts von Spalte 5 geschieht, wenn ein Zug von C (vgl. Abb. 1) also von rechts nach B abgelassen wird; ebenso werden bei Weiterfahrt des Zuges nach A (nach links) die Spalten links von Spalte 5 ausgefüllt.

Im übrigen bedeutet, wie auf der linken Seite des Zugmeldebuches, eine Eintragung in die Spalten 2 und 3, daß das Streckengleis von C nach B besetzt, die Eintragung in Spalte 4 oder 5, daß es wieder frei ist. Die Eintragungen in die Spalten 6, 7, 8 bedeuten, daß das Streckengleis von B nach A besetzt, die Eintragung in Spalte 9, daß es wieder frei ist. Statt der „Meldungen für die rückwärts gelegene Strecke“ könnte hier die Überschrift über den Spalten 2—4 lauten: Meldungen für das Streckengleis C—B und über den Spalten 6—9: Meldungen für das Streckengleis B—A.

Nach vorstehenden Ausführungen kann der Fahrdienstleiter sich durch e i n e n Blick ins Zugmeldebuch vergewissern, ob die Streckengleise A—B, B—C, C—B und B—A besetzt oder frei sind.

Das muß ihm aber auch möglich sein bei den Fahrten a u f f a l s c h e m G l e i s e.

Wird eine Falschfahrt von A nach B nötig, so findet sie auf dem Streckengleis B—A statt. Die Eintragungen im Zugmeldebuch müssen daher auch in den Spalten für das Streckengleis B—A geschehen. Bei der Annahme der Falschfahrt muß deshalb die Zugmeldestelle B („a n n e h m e n d e Stelle“) die Spalte 6 des Gleisabschnittes B—A ausfüllen. Damit ist das Streckengleis B—A als besetzt gekennzeichnet. Nach Ankunft in B wird die Falschfahrt telegraphisch von B an A zurückgemeldet. Die Eintragung der Zeit der Rückmeldung muß in B in Spalte 9 erfolgen, damit das Streckengleis B—A wieder als frei geker zeichnet wird. Da die Spalte 9 die Überschrift trägt: „Eintreff der Rückmeldung“, die Rückmeldung aber nicht in B eintrif sondern von B abgegeben wird, so erhält die Zeiteintragung Spalte 9 den Zusatz „Abg.“ (= Abgabe). Die Weiterfahrt d Zuges von B nach C wird in der Regel auf richtigem Glei erfolgen. Muß aber der Zug auf falschem Gleise von B nach weiterfahren, so müssen die Eintragungen in die für d Streckengleis C—B vorgesehenen Spalten stattfinden. Die A nahme der Falschfahrt wird auf der „a n b i e t e n d e n Stelle“ in Spalte 2 (die etwa gemeldete Abfahrt in Spalte 3) eingetrag Durch die Ausfüllung der Spalten 2 oder 3 ist das Streckengl C—B als besetzt gekennzeichnet. Nach Ankunft der Falschfal in C hat die Zugmeldestelle C die Falschfahrt nach B zurüc zumelden. Mit der Ausfüllung der Spalte 4 wird das Strecke gleis C—B wieder als frei gekennzeichnet (es kann also v C nach B wieder ein Zug auf rechtem Gleise fahren oder v B nach C eine Falschfahrt folgen). Da die Überschrift d Spalte 4 den Wortlaut trägt: „Abgabe der Rückmeldung“, d Rückmeldung aber nicht von B erstattet wird, sondern in B ei trifft, so erhält die Zeiteintragung in Spalte 4 den Zusat „Eing.“ (= Eingang).

Hiermit dürfte die Richtigkeit der jetzt gültigen Fassung d FV. bewiesen sein. Ich möchte auch behaupten, daß die Fal dienstleiter (nach eingehender Unterweisung über den Aufb des Zugmeldebuches im Sinne meiner Beweisführung) erkenn werden, daß sie im Zugmeldebuch das richtige Hilfsmittel habe aus dem sie mit einem Blick ersehen, ob ein Streckengleis v einer Zugfahrt besetzt ist oder nicht, ganz einerlei, ob der Z auf dem richtigen oder falschen Gleise fährt. Das Bild wird E. noch klarer durch Änderung der Überschriften über d Spalten 2 bis 4 und 6 bis 9. Statt der „Meldung für die rüc wärtsgelegene Strecke“ möchte ich vorschlagen: Meldungen f das Streckengleis [A—B] auf der linken Seite und für d Streckengleis [C—B] auf der rechten Zeite des Zugmelde buches und statt der „Meldungen für die vorwärtsgelege Strecke“: Meldungen für das Streckengleis [B—C] bzw. [B— (vgl. Abbildung 3, linke und rechte Seite des abgeänderten Zu meldebuches). Die jetzige Überschrift auf jeder Seite des Zu meldebuches dürfte sich dann erübrigen. Die Schreibarbeit wä kaum vermehrt.

1	2		3		4		5		6		7		8		9		10	11
Tag	Meldungen für das Streckengleis [A—B]								Meldungen für das Streckengleis [B—C]									
Zugnummer	Annahme (ausnahmsweise)		Gemeldete Abfahrt		Abgabe der Rückmeldung oder Entblockg.		Ankunft		Annahme (ausnahmsweise)		Abgabe des Abläutesignals		Abfahrt (Abmeldung)		Eintreffen der Rückmeldung		Eingetragen durch	Bemerkungen u. Telegramme
	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M		
6066			11	00	(11	14)	11	14			11	15						

Abb. 3: Linke Seite des abgeänderten Zugmeldebuches.

11	10	9		8		7		6		5		4		3		2		1
		Meldungen für das Streckengleis [B—A]										Meldungen für das Streckengleis [C—B]						Tag ....
Bemerkungen u. Telegramme	Eingetragen durch	Eintreffen der Rückmeldung		Abfahrt (Abmeldung)		Abgabe des Abläutesignals		Annahme (ausnahmsweise)		Ankunft		Abgabe der Rückmeldung oder Entblockg.		Gemeldete Abfahrt		Annahme (ausnahmsweise)		Zugnummer
		U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	U	M	
Z 6066 auf falschem Gleis ag? Schulze	Sch																	
Z 6066 auf falschem Gleis ja Meyer	Sch											11	Eing. 30	(11	17)	11	15	6066
Z 6066 hier.	Sch																	

Abb. 3: Rechte Seite des abgeänderten Zugmeldebuches.

Es bleibt aber noch eine Frage offen. Nach FV. § 18 (1) zweiter Abs. sind bei Fahrten auf falschem Gleis drei Zeilen im Zugmeldebuch zu verwenden. Damit sind m. E. die drei Zeilen in Spalte 11 gemeint.

Oberste Zeile: „Z . . . . auf falschem Gleise ag? Müller"
Zweite Zeile: „Z . . . . . auf falschem Gleise ja! Schulze"
Dritte Zeile: „Z . . . . . hier!"[1])

Es erscheint aber nicht angebracht, die Zugnummer der Falschfahrt in Spalte 1 dreimal untereinander einzutragen und daneben in die oberste Zeile die Zeit des Anbietens, in die zweite die Zeit der Annahme und in die dritte Zeile die Zeit der Rückmeldung einzutragen. Abgesehen davon, daß die Spalten 2 und 6 die Überschrift „Annahme (ausnahmsweise)" und nicht „Anbietung" haben, erscheint es zur klaren Übersicht notwendig, die Zeiten in den Spalten 2 und 4 bzw. 6 und 9 auf einer Zeile einzutragen. Deshalb halte ich es für praktisch, die für Falschfahrten nötigen drei Zeilen des Zugmeldebuches mit einer Schleifenklammer zusammenzufassen, und zwar so, daß die Spalten 1 und 11 nicht mitumklammert werden (vgl. die Eintragung in Abb. 3). In der mittleren der drei Zeilen werden die Zugnummer und die Zeit der Annahme (Abfahrt) und Rückmeldung eingetragen.

In der Regel wird ein Zug, der von B nach C falsch fahren muß, von A nach B auf richtigem Gleise gefahren sein. Die Fahrt auf dem rechten Gleis von A nach B wird eingetragen auf der linken Seite des Zugmeldebuches. Durch die Ausfüllung der Spalte 5 ist festgestellt, daß die Zugfahrt von A nach B ordnungsmäßig verlaufen ist. Von den weiteren Spalten 6 bis 9 ist nur noch die Spalte 7 auszufüllen („dagegen ist das Abläuten auf der der Fahrrichtung entsprechenden Seite einzutragen"). Die ausgefüllte Spalte 7 deutet dann auch darauf hin, daß der Zug von B nach C nicht auf dem rechten, sondern auf dem falschen Gleise weitergefahren ist.

Damit aus den Eintragungen im Zugmeldebuch der Fahrdienstleiter die „Betriebslage" erkennen kann (auf sein Gedächtnis darf er sich nicht verlassen), erscheint mir die Ausfüllung der Spalte 9 (Eintreffen der Rückmeldung) auch für Zugmeldestellen, die an Bahnen mit Streckenblockung liegen, geboten. Erst durch die ausgefüllte Spalte 9 wird ja das vorliegende Streckengleis als „frei" gekennzeichnet. Aus Gründen der Gleichmäßigkeit möchte ich auch die Ausfüllung der Spalte 4 befürworten, obgleich das rückliegende Streckengleis im Notfall durch die ausgefüllte Spalte 5 als „frei" erkennbar ist. Mit dem Verlangen der Ausfüllung der Spalten 4 und 9 trete ich allerdings in Widerspruch mit den Vorschriften für den Blockdienst § 24 (3), wonach bei Bahnen mit Streckenblockung die Spalten 4 und 9 nur auszufüllen sind nach Anordnung der RBD.

Die RBD. Magdeburg hat auf Blockstellen die Ausfüllung der Spalten 4 und 9 angeordnet. Bei Blockstörungen werden diese Spalten durch Bruchstriche geteilt; über dem Bruchstrich ist die Zeit der telegraphischen Rückmeldung, unter ihm die Zeit der Rückblockung einzutragen.

Ein so ausgefülltes Zugmeldebuch dürfte allen Anforderungen genügen. Wenn ich mich sehr in Einzelheiten eingelassen habe, so geschah es in der Absicht, eine völlige Klarheit bei den Betriebsbeamten über das Zugmeldebuch herbeizuführen.

Ich darf zum Schluß die Bitte an den Fahrdienstausschuß richten, meine Abänderungsvorschläge bei der bevorstehenden Neuherausgabe der FV. zu berücksichtigen. Je klarer das Bild über die Betriebslage den Fahrdienstleitern aus dem Zugmeldebuch wiedergespiegelt wird, desto geringer wird die Gefahr von Zugzusammenstößen auf der freien Strecke.

[1]) Nach FV. § 16 gibt es nur diesen einzigen Wortlaut für die Rückmeldung und er genügt auch für Falschfahrten, weil durch die Zeiteintragung im Zugmeldebuch nur das betreffende Streckengleis wieder als unbesetzt gekennzeichnet werden muß. In der Praxis habe ich häufig — auch bei Teilfahrten — Rückmeldungen gesehen: „Z . . . . . auf falschem Gleise hier! Schulze". Bei Teilfahrten ist dieser Wortlaut sogar falsch; denn wenn eine Teilfahrt auf falschem Gleise abgefahren ist, so befährt sie auf dem Rückwege das Gleis in der gewöhnlichen Fahrrichtung, kehrt also auf richtigem Gleis zurück!

Verständigung der Auffänger beim Ablaufbetrieb in Verschiebebahnhöfen.

Von Reichsbahnrat **Stepper**, Nürnberg.

In Nr. 29 dieser Zeitung bringt Reichbahnoberrat Reichert der R.-B.-D. Frankfurt (Main) Ausführungen über akustische und optische Signale zur Ankündigung von Vorsichtswagen im Hauptgüterbahnhof Frankfurt (Main). Dies veranlaßt mich, kurz meine vor längerer Zeit gemachten, nahezu gleichen Vorschläge für den Gefällsbahnhof Nürnberg Rbf. zu veröffentlichen.

In der Verkehrstechnischen Woche 1926, Heft 1, habe ich das in Nürnberg Rbf. eingeführte, vom meist gebräuchlichen sogenannten Brockauer Verfahren abweichende Rangierzettel-Verfahren beschrieben. Durch dieses Verfahren werden den Auffängern die Vorsichtswagen zweifelsfrei angekündigt. Meine weiteren Vorschläge sollten daher nicht die Ankündigung von Vorsichtswagen bezwecken, sondern es sollten Änderungen im Wagenablauf gegenüber den Zettelaufschreibungen angekündigt und den Auffängern einwandfrei mitgeteilt werden. Solche Änderungen ergeben sich im Betrieb öfter, als man im allgemeinen annehmen möchte, und zwar werden sie fast ausschließlich vom Aufsichtsmeister am Ablaufberg veranlaßt. Als Ursachen dieser Maßnahme kommen hauptsächlich in Frage:

a) Die Handbremse eines unter Bremsbedienung zum Ablauf bestimmten Wagens zeigt sich kurz vor dem Ablaufberg als unbrauchbar. Es müssen daher ein oder mehrere nachfolgende Wagen mitlaufen, während sie nach dem Zettel in verschiedene Gleise laufen sollten.

b) In irgendeinem Richtungsgleis ist eine Störung entstanden oder es ist wegen nicht rechtzeitigen Abziehens vollgelaufen. Die hierfür bestimmten Wagen des abrollenden Zuges müssen also entgegen dem Zettel in ein anderes, unter Umständen weit abliegendes Gleis abgelenkt werden.

c) Der Aufsichtsmeister am Berg, der in inniger Verbindung mit dem Ausfahrbahnhof und den Stationsgruppen steht, findet beim Ablauf dringende Wagen oder Wagen, die als Zugschluß oder als Auslastungsgruppe für einen eben in Bildung begriffenen oder verspäteten Zug geeignet sind.

In all diesen und ähnlichen Fällen veranlaßt der Aufsichtsmeister eine Ablenkung der Wagen entgegen den Zettelaufschreibungen. Sollen daher die Auffänger nicht irre werden, vergeblich auf abgelenkte Wagen warten und auf Nebengleisen richtig oder überzählig einlaufende Wagen nicht übersehen, so müssen ihnen alle diese Änderungen rasch und eindeutig zur Kenntnis gebracht werden. Hierfür habe ich nun die Verwendung akustischer und gleichzeitig optischer Signale für Nürnberg Rbf. vorgeschlagen. Die akustischen Signale (Hupen mit verschiedenem Ton) können für eine größere Gruppe von Gleisen, also für mehrere Auffänger gelten, während die Lichtsignale jeweils nur für einige Gleise (3—5), also nur für 1 bis 2 Auffänger gelten sollen, um nicht unnötig mehrere Auffänger zur Achtsamkeit zu mahnen und von anderer Tätigkeit abzuhalten. Je enger die Grenze der Gültigkeit eines Lichtsignals gezogen werden kann, desto einwandfreier ist natürlich die Verständigung; meines Erachtens ist es aber zu kostspielig und auch zu weitgehend, jedes einzelne Gleis mit eigenem Lichtsignal ausrüsten zu wollen. Bei einiger Aufmerksamkeit während des Ablaufens wird der einzelne Auffänger rasch ermitteln, welchem Wagen in seinem Zettel die Ankündigung der Ablenkung gilt, d. h. welcher Wagen entfällt oder auf welchem seiner 2 bis 4 Gleise ein nicht aufgeschriebener, aber angekündigter Wagen zuläuft.

Wie aus dem Vorstehenden sich bereits ergibt, müssen die Lichtsignale zwei Ankündigungen ermöglichen, nämlich:

1. es entfällt ein Wagen entgegen dem Zettel,
2. es kommt eine Mehrung entgegen dem Zettel.

Ob diese zwei Bedeutungen nun durch zwei verschiedene Farb- oder Formsignale (etwa Pfeil mit Spitze nach oben ↑ = Ablenkung = Entfall, und Pfeil mit Spitze nach unten ↓ = Mehrung = Zulauf) gegeben werden wollen, ist von nebensächlicher und örtlicher Bedeutung, ebenso die Höhe und die etwaige Wiederholung. Hinsichtlich der Bedienung wäre zweckmäßig, daß mit der Betätigung eines Lichtsignals gleichzeitig die zugehörige Hupe ertönt. Daneben müßten die Hupen für sich betätigt werden können, um z. B. Beginn und Ende des Ablaufes oder dergleichen ankündigen zu können, da die Beobachtung der Rangiersignale (Hammersignale) für die Auffänger keine zuverlässige ist. Das jetzt noch häufig vorgeschriebene, aber unzuverlässige und oftmals besonders im Winter nicht gegebene Hornsignal würde damit fast gänzlich entfallen. Nur bei Fehlläufern, vom Stellwerk verursacht, wäre es noch als einfachstes Alarmsignal beizubehalten, da die Be-

dienungsmöglichkeit der Hupen- und Lichtsignale auch von den Stellwerken aus die Anlage sehr erschweren und verteuern würde.

Für einen Bahnhof wie Nürnberg Rbf. mit rd. 60 Richtungs- und sonstigen Auffanggleisen würden also 3 bis 4 Hupen und 15 bis 20 Lichtsignale nötig sein. Damit wäre neben dem Rangierzettelverfahren die Möglichkeit gegeben, die Auffänger einwandfrei über alle Bewegungen vom Ablaufberg zu unterrichten und deren Sicherheit weitgehend gewährleistet. Die Ausführung dieser Ankündigungssignale wurde wegen anderer gleichzeitig vorgesehener Verbesserungen (Rohrpostanlage für Rangierzettel) und wegen der Kosten vorerst noch nicht ermöglicht.

Beförderung von Wintersportgeräten[1]).

Zu dem Aufsatz in Nr. 36 von 1926 dieser Zeitung von Jochmann, Erfurt, bemerke ich folgendes:

Die von Jochmann befürchteten Schwierigkeiten bei der zwangsweisen Zuweisung der Wintersportgeräte in die Packwagen habe auch ich in den Kreis meiner Erwägungen gezogen. Ich habe deshalb auch gar nicht, wie den Ausführungen von Jochmann entnommen werden könnte, verlangt, daß die Wintersportgeräte nun restlos in den Packwagen verbannt werden sollen, vielmehr bemerkte ich nur beiläufig, daß es vielleicht sogar das Richtige wäre, die Schneeschuhe und die Rodel von der Mitnahme als Handgepäck überhaupt auszuschließen, wie es nach den Ausführungen von Dr. Fischl ja auch die Schweizerischen Bundesbahnen tun. Um aber ja ein zu schroffes Vorgehen zu vermeiden, empfahl ich — ebenfalls wie Dr. Fischl —, ein vereinfachtes Abfertigungsverfahren versuchsweise Platz greifen zu lassen, um wenigstens eine Entlastung der Personenwagen herbeizuführen. Nur schlug ich im Gegensatz zu Dr. Fischl das schon in dem Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I verankerte System der Fahrradkarten vor, um nicht wieder eine neue Gebühr und neue Karten bei den Fahrkartenausgaben einzuführen, also im Interesse einer Geschäftsvereinfachung.

Nun meint Jochmann, daß kein Reisender mir den Gefallen tun würde, die Schneeschuhe auf Fahrradkarten zu befördern. Nun, das käme auch wieder auf den von Dr. Fischl und mir vorgeschlagenen Versuch an. Die von Jochmann gebrachte Gegenüberstellung der Gepäckfrachten und der Gebühren für die Fahrrad- und Wintersportgerätekarten ist mir nichts Neues. Ich darf aber hier wohl folgende Gegenüberstellung bringen:

es kostet eine Fahrradkarte auf 25 km = 0,30 RM, Gepäckfracht für ein einsitziges Fahrrad 0,40 RM;
eine Fahrradkarte auf 100 km = 0,50 RM, Gepäckfracht für ein einsitziges Fahrrad = 1,20 RM;
eine Fahrradkarte auf 150 km = 0,80 RM, Gepäckfracht für ein einsitziges Fahrrad = 1,60 RM.

Die Gepäckfracht ist also bedeutend teurer als die Fahrradkarte der gleichen Entfernung und trotzdem tun viele Reisende der Eisenbahn den Gefallen, ihre Fahrräder nicht auf Fahrradkarten, sondern auf Gepäckschein abzufertigen. Warum? Weil es ihnen in vielen Fällen bequemer ist und daher gern die Mehrfracht in Kauf genommen wird. Es kommen hierbei beispielsweise Frauen und Kriegsbeschädigte in Frage, die das Warten am Packwagen, das Ein- und Ausladen usw. sich ersparen wollen, oder Reisende, die selbst aus irgendeinem Grunde einen Triebwagen oder leichten Personenzug, für die Fahrradbeförderung ausgeschlossen ist, benutzen wollen, ihr Rad auf der Bestimmungsstation aber gebrauchen und es deshalb mit einem Personenzug vorschieben müssen, und andere Fälle mehr. So wird es aber auch bei den Wintersportgeräten gehen, die infolge der Bestimmungen der EVO. oder weil die Besitzer sie nicht in die Personenwagen mitnehmen wollen, in den Packwagen kommen, denn, wie Dr. Fischl in seinen Ausführungen in Nr. 15/1926 d. Ztg. sagt, „da die Weiterbeförderung von Gepäck, das unterwegs auf einen anderen Zug übergehen muß, nicht mit dem Anschlußzug, sondern erst mit dem nächsten der Personenbeförderung dienenden Züge verlangt werden kann (§ 34 (2) EVO.), so kommt es bei knappen Anschlüssen häufig vor, daß auf der Bestimmungsstation der Rodler oder Skifahrer ohne Rodelschlitten oder Skis eintrifft. Die ganze Reise ist damit zwecklos geworden." Um diesen Unannehmlichkeiten zu begegnen, werden aber in vielen Fällen die Reisenden gern die geringe Mehrgebühr zahlen und ihre Sportgeräte auf Fahrrad- oder Wintersportgerätkarte aufgeben.

Ich will also auch wie Dr. Fischl gar keinen Zwang ausüben, die Wintersportgeräte in den Packwagen zu bringen, sondern den Reisenden nur die Benutzung des Packwagens schmackhafter machen, damit, nicht zuletzt im Interesse der Eisenbahn, die Personenwagen mehr als bisher entlastet werden.

Daß ich ebenfalls wie Jochmann an die Mehrbelastung des Packwagens gedacht habe, geht ohne jeden Zweifel aus meinen Ausführungen in Nr. 19/1926 dieser Zeitung hervor. Ich habe dort selbst gesagt, daß auf manchen Strecken die Beigabe eines zweiten oder dritten Packwagens vielleicht erforderlich werde, und deshalb sei Vorsicht immerhin am Platz. Aber würden, selbst wenn der Schneeschuh und der Rodel restlos in den Packwagen verbannt würden, die Folgen so furchtbar sein, wie Jochmann es befürchtet? Ist die Schweiz, nach Dr. Fischl doch eines der klassischen Länder des Wintersportes, die die Wintersportgeräte aus den Personenwagen restlos verbannt und in die Packwagen verwiesen hat, der Schwierigkeiten nicht offenbar restlos Herr geworden? Kann nicht durch besondere Einrichtung der Packwagen, soweit sie auf Strecken in Wintersportgebieten laufen, Unregelmäßigkeiten und Schwierigkeiten bei der Ein- und Ausladung der Sportgeräte begegnet werden? Ich denke hierbei z. B. an das Anbringen von Gestellen in den fraglichen Packwagen, auf denen, wie es jetzt schon bei großen Gepäckabfertigungen mit Gepäck geschieht, die Sportgeräte so gelagert werden, daß sie nach der Endnummer in das gleiche Gefach zu liegen kommen und so das Ein- und Ausladen in vielen Fällen bei großem Anfall von Fahrrädern zweite und dritte Packwagen in die Personenzüge eingestellt werden?

Ich möchte also, im Gegensatz zu Jochmann, mit Dr. Fischl auch jetzt noch vorschlagen, einen Versuch mit den Anhängeradressen oder den Fahrrad- und Wintersportgerätekarten zu machen. Hildebrand, Uelzen (Hann.).

[1]) Wir erachten die Frage nunmehr für hinreichend behandelt und schließen die Erörterung. Die Schriftleitung.

Das neue Arbeitsschutzgesetz.

Das seit langem angekündigte Arbeitsschutzgesetz ist nunmehr von der Reichsregierung der Öffentlichkeit im Entwurf übergeben worden und begegnet das Gesetz naturgemäß auf beiden Seiten, Arbeitnehmer wie Unternehmer, des größten Interesses. Das neue Arbeitsschutzgesetz unternimmt in etwa 60 Paragraphen eine Regelung der Arbeitszeit und der Mehrarbeit, versucht auch die Frage des Arbeits- und Gewerbeschutzes in modern sozialem Sinne einer weiteren Lösung entgegenzuführen. Die Reichsregierung begründet das Erscheinen des neuen Arbeitsschutzgesetzes zum Teil mit dem Hinweis, daß durch das neue Gesetz Dutzende von veralteten Bestimmungen und Gesetzen, die vereinzelt vierzig bis fünfzig Jahre alt sind, hinfällig und somit zur Aufhebung kommen werden. Gerade letzteres kann beiden Parteien, Unternehmern wie Arbeitnehmern, nur willkommen sein. Schließlich kommt dem neuen Arbeitsschutzgesetz insofern auch noch eine besondere Bedeutung zu, als es durch eine Regelung des Achtstundentages in eine Übereinstimmung mit dem Washingtoner Abkommen tritt, dessen Ratifizierung für Deutschland dadurch möglich wird. Es muß aber an dieser Stelle der Hinweis gemacht werden, daß gerade die wichtigsten Industriestaaten bisher jedoch das Washingtoner Abkommen nicht unterzeichnet haben, und würde Deutschland durch die Unterzeichnung gewissermaßen in eine Ausnahmestellung treten. Einige maßgebliche Industriestaaten vermochten das Washingtoner Abkommen bislang jedoch nicht aus Gründen der Inflation zu unterzeichnen.

Die Grenzen des Geltungsbereiches des neuen Gesetzes sind sehr weit gezogen worden; eingeschlossen sind insbesondere sämtliche gewerbliche Arbeiter. Nur einige wenige Kategorien bleiben ausgeschlossen, vornehmlich solche, die ihrer ganzen Natur nach Sonderbestimmungen verlangen, wie die Landwirtschaft, Tierzucht usw., See- und Binnenschiffahrt. In umfassender Weise bringt das neue Gesetz Bestimmungen über die Betriebsgefahren und deren Verhütung und regelt so in ergiebiger Weise den Maschinenschutz. Daß dem Arbeiterschutz nicht nur eine sozialpolitische, sondern weit mehr eine wirtschaftliche Be-

eutung beizumessen ist, darauf wies vor kurzem der Präsident er Reichsarbeitsverwaltung hin. Nach ihm betrug allein im ahre 1923 die kapitalisierte Unfallrentenlast nahezu 3 Milliarden Mark. Auf 24 Millionen versicherte Personen entfielen in diesem Jahre 460 000 Unfälle, von denen 77 000 zum Bezug einer Rente ihrten. Unter diesen Unfällen befanden sich 7500 mit tödlichem usgang. An jedem Werktage erlitten im Betriebe 1500 Personen Unfälle, von denen 230 rentenpflichtig wurden. Die Zahl er täglich tödlichen Unfälle betrug 25. Im Jahre 1923 bezogen sgesamt 792 000 Personen aus Unfällen eine Rente, sei es als nfallbeschädigte oder als Angehörige oder Hinterbliebene von olchen. Diese Zahlen zeugen in ihrer außerordentlichen Bestung unserer Wirtschaft deutlich, daß auch die Unternehmerhaft am Arbeiterschutz ein lebhaftes Interesse hat.

Der Abschnitt über Betriebsgefahren im neuen Arbeitsschutzsetz bringt im wesentlichen eine Wiederholung der dahinrichteten Bestimmungen der Gewerbeordnung, zum Teil in kürzter Form, was nur zu begrüßen ist. Die neuen Bestimungen des § 6, der dem Reichsarbeitsminister die Befugnis erilen will, im Verordnungswege bestimmte Anforderungen für aschinen und Betriebseinrichtungen aufzustellen, wobei dem eichsarbeitsminister auch das Recht zustehen soll, durch Verdnung Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenhaften gegebenenfalls außer Kraft zu setzen, bezwecken offenr. das früher einmal geplante Maschinenschutzgesetz zu ertzen. Beachtenswert ist, daß nach dem neuen Gesetz ein nternehmer für geduldete Mißstände an seinen Maschinen und ren Folgen haftbar und verantwortlich gemacht werden kann. ach § 151 der Gewerbeordnung ist der Gewerbetreibende für bertretungen im Unfallschutz nur dann strafbar, wenn sie mit inem Vorwissen begangen waren. Das neue Gesetz schaltet s „Vorwissen“ aus und läßt die Bestrafung schlechthin einten. Immerhin bringt das neue Gesetz eine wesentliche Verhärfung des maschinellen Unfallschutzes.

Die Frage der Arbeitszeit findet in dem neuen Arbeitsschutzsetz in sieben Paragraphen ihre Regelung. Im § 1 wird der chtstundentag als allgemeine Norm gesetzlich festgelegt. esentlich Neues bringen die Bestimmungen über die Arbeitsit kaum, vielmehr handelt es sich in der Hauptsache um eine iederholung der Arbeitszeitverordnung vom 21. Dezember 1923, lerdings in einigen Punkten das Washingtoner Übereinkommen om 29. November 1919 und die Vereinbarung der Londoner onferenz vom 15. März 1926 berücksichtigend, an welch tzterer die Arbeitsminister der hervorragendsten Staaten teilhmen. Es sei erwähnt, daß das Washingtoner Abkommen die terzeichnenden Staaten auf die Dauer von zehn Jahren in ichtigen Punkten des Arbeitsrechtes bindet. Das neue Arbeitshutzgesetz bringt keineswegs eine starre Festlegung des Achtundentages, vielmehr werden die verschiedensten Möglichiten einer Abweichung offen gelassen. So sieht der § 10 des twurfes vor, daß, wenn in einem Betrieb die Arbeitszeit an stimmten Tagen regelmäßig unter der achtstündigen Grenze eibt, dieser Ausfall an anderen Tagen der gleichen Woche chgeholt werden darf. Bekanntlich läßt die jetzige Arbeitszeitrordnung zu, daß das Nachholen der Arbeit auch in der folnden Woche erfolgen kann. Sowohl für den Achtstundentag, e auch für die 48-Stunden-Woche ist ein Ausgleich zugelassen, d zwar für den Arbeitsausfall an bestimmten Tagen, für Festge und für den Ausfall infolge eines außergewöhnlichen Ergnisses. Ferner ist bei Schichtarbeit und bei Saisonarbeit die öglichkeit zu einem Ausgleich gegeben. Für den Fall der beitsbereitschaft (§ 13) wird eine Arbeitszeit von zehn unden täglich anerkannt, ebenso bei Mehrarbeit (§ 14), die an wisse Bedingungen geknüpft ist. Für Arbeiten, die einen terbrochenen Fortgang erfordern, ist eine Wochenarbeitszeit n 56 Stunden zulässig, bei Arbeitsbereitschaft eine solche von Stunden. Bei Vorbereitungsarbeiten und bei Mehrarbeit in ßergewöhnlichen Fällen kann die wöchentliche Arbeitsdauer er 56 Stunden ausgedehnt werden. Zu beachten ist, daß nach 10 ein Ausgleich der Arbeitszeit innerhalb einer Woche nur rch Vereinbarung zulässig ist. Nach der alten Arbeitszeitverdnung genügte die „Anhörung der gesetzlichen Berufsvertreng“. Die Nachholung eines Arbeitsausfalles infolge außerwöhnlicher Ereignisse wird nur soweit zugelassen, als diese ßerordentlichen Ereignisse nur in einem Betrieb oder in einer triebsabteilung vorgekommen sein dürfen. Nach dem neuen beitsschutzgesetz soll die Mehrarbeit von 600 auf 250 Stunden Jahr herabgesetzt werden. Grundsätzlich soll die Mehrarbeit r zulässig sein, wenn ein „dringender Bedarf“ vorliegt. Eine läuterung des Begriffes „dringender Bedarf“ fehlt in dem setz. Letzteres bestimmt aber weiter, daß die Mehrarbeit in ster Linie in den Tarifverträgen festgelegt werden soll. Für Mehrarbeit wird als Norm gesetzlich ein 25prozentiger Lohnschlag festgelegt. Das Gesetz bringt aber zum Ausdruck, daß dieser Lohnzuschlag nur für reine Arbeiterkategorien gilt, also nicht für kaufmännische oder technische Angestellte. Eine Mehrarbeit bis zu 60 Stunden im Jahr ist ohne weiteres zulässig. Die Regelung der jährlich zu leistenden Mehrarbeit kann außer durch Tarifvertrag auch in Verbindung mit dem Reichsarbeitsministerium getroffen werden.

Der schon erwähnte Arbeitsbereitschaftsdienst bezieht sich auf gewisse freiere Berufe, wie Chauffeure usw. In diesen Fällen soll sich die Arbeit auf nicht mehr als 12 Stunden verteilen. Grundsätzlich muß aber in allen derartigen Fällen, wo die Arbeit nicht fortlaufend zu leisten ist, die Ruhezeit wenigstens acht Stunden betragen. Das Gesetz bringt ferner für offene Geschäfte die Bestimmung, daß eine Bedienung von Kunden nicht länger als 20 Minuten nach Laden- oder Betriebsschluß erfolgen darf. Auch die Sonntagsruhe erfährt durch das Arbeitsschutzgesetz eine gewisse Neuregelung. Zunächst tritt eine Verminderung der verkaufsfreien Sonntage ein, und zwar wird die Zahl der letzteren für die offenen Ladengeschäfte von zehn auf sechs herabgesetzt. Bisher war die Möglichkeit gegeben, daß die Ortspolizeibehörde sechs Sonntage für den erweiterten Sonntagsverkehr freigab; außerdem konnte die höhere Verwaltungsbehörde noch vier weitere Sonntage freigeben. Letzteres würde nach dem neuen Gesetz in Fortfall kommen. In der Praxis ist übrigens von zehn freien Sonntagen sehr selten Gebrauch gemacht worden. Allenfalls in ländlichen Bezirken hat man gelegentlich zehn Sonntage beansprucht. Das Gesetz ordnet ferner an, daß an zwei aufeinanderfolgenden Sonntagen nur unter bestimmten Einschränkungen gearbeitet werden darf. Letztere Bestimmung ist für die übliche Sonntagsarbeit vor dem Weihnachtsfest von Bedeutung.

Das neue Arbeitsschutzgesetz ordnet ferner an, daß Ladengeschäfte nicht vor 7 Uhr morgens geöffnet werden dürfen. Eine Ausnahme hiervon machen jedoch Lebensmittelgeschäfte. Auch hinsichtlich der Nachtarbeit sind ergiebige Schutzbestimmungen erlassen worden. Das Nachtbackverbot bleibt bestehen, doch darf in Betrieben mit zwei Schichten statt wie bisher bis zu sechzehn, nunmehr bis zu siebzehn Stunden gearbeitet werden. Auch im Kinderschutz bringt das Gesetz eine gewisse Neuregelung. Nach § 23 soll der bisherige Kinderschutz bis zu 13 Jahren bis zum vollendeten 14. Lebensjahr ausgedehnt werden. Im übrigen hat man die Bestimmungen über die Jugendlichen sowohl für Lichtspiel- wie Theater wesentlich verschärft. Für weibliche Arbeitnehmer bringt der § 22 die Vorschrift, daß diesen neben den sonst üblichen Pausen auch noch weitere zum Stillen zu gewähren seien, „soweit dies nicht durch die Art des Betriebes ausgeschlossen ist und das Arbeitsamt die Unmöglichkeit ausdrücklich anerkannt hat“. In der Praxis dürfte diese Bestimmung wohl nur selten Anwendung finden, da erfahrungsgemäß wohl beide Teile, Arbeitnehmerin und Unternehmer, dem Ganzen tunlichst aus dem Wege gehen werden.

Im übrigen sieht das Gesetz für die Regelung der Schutzbestimmungen einen „Reichsausschuß für Arbeiterschutz“ vor, der sich aus Mitgliedern des Reichswirtschaftsrates und aus solchen des Reichsrates zusammensetzen wird. In recht zahlreichen Fällen erteilt das Gesetz im § 12 dem Reichsarbeitsminister die Vollmacht, mit Zustimmung des Reichsrates Ausführungsbestimmungen und Ausnahmen hinsichtlich des neuen Arbeitsschutzgesetzes durch Erlaß zu bewirken. In allen Betrieben oder Geschäften sind in den Arbeitsräumen Aushänge anzubringen, die Angaben über Mehrarbeit, über Sonntagsarbeit enthalten; ferner müssen die Aushänge Angaben über die getroffenen Schutzvorschriften für weibliche und jugendliche Arbeitnehmer usw. enthalten. Die Strafandrohungen für Übertretungen sind teilweise wesentlich höher als dies bei den alten gesetzlichen Bestimmungen der Fall ist. Auch fahrlässige Zuwiderhandlungen sind in dem neuen Gesetz mit empfindlichen Strafen bedroht. Sehr beachtenswert ist, daß auch freiwillige Mehrarbeit eines Arbeitnehmers diesen straffällig macht.

Sehr bemerkenswert ist der 6. Abschnitt des neuen Arbeitsschutzgesetzes, der über die Arbeitsaufsicht handelt, und der zu letzterem Zweck die Schaffung eines neuen großen Behördenapparates ankündigt, in dessen Mittelpunkt Arbeitsaufsichtsämter stehen sollen. Im § 49 spricht das Gesetz außerdem von „sonstigen auf dem Gebiete des Arbeitsschutzes tätigen Behörden und öffentlich-rechtlichen Stellen“. Dieser neue Behördenapparat würde eine abermalige unerwünschte Belastung unserer im Zeichen der Not stehenden Wirtschaft bedeuten, die alle gleichmäßig schwer treffen müßte. Es ergibt sich hier auch die Frage, was mit der alten Gewerbeaufsicht geschehen soll. Im übrigen ist kein Zweifel, daß das neue Arbeitsschutzgesetz auf beiden Seiten, Arbeitnehmer und Unternehmer, manchem Widerspruch begegnen wird, der voraussichtlich noch zu mancher gesetzgeberischen Klärung führen dürfte. Dr. P. Martell.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neue Reichsbahnwagen.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat neue Personenwagen gebaut, die verschiedene Verbesserungen zeigen. Die Beleuchtung und Lüftung der Abteile 1. bis 3. Klasse der D-Zugwagen sind verbessert, überall sind Rollvorhänge an den Fenstern vorgesehen, die ganze Innenausstattung wird eine bessere, besonders die der 1. Klasse; die Wagendecke ist durchweg gewölbt. Auch die Wagen 4. Klasse erhalten eine bessere Ausstattung.

Der neue Schlafwagen der Mitropa ist 2½ m länger als der alte Typ und weist 11 Abteile statt wie bisher 10 in jedem Wagen auf. Jedes Abteil konnte 8 cm breiter angelegt werden.

— **Direkter Güter- und Tierverkehr Deutschland-Rußland über Polen und Danzig.** Am 1. Januar 1927 wird der direkte Güter- und Tierverkehr zwischen sämtlichen Stationen der deutschen Eisenbahnen und den Bahnen der Union der Sowjetrepubliken über Polen und über das Gebiet der Freien Stadt Danzig unter der Bezeichnung „deutsch-polnisch-sowjetischer Güter- und Tierverkehr“ aufgenommen. Die Einführung dieses Verkehrs bedeutet eine wesentliche Erleichterung der Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und den Sowjetrepubliken. Bisher ist der Verkehr Deutschland-Rußland lediglich auf dem Wege über die Randstaaten tarifarisch geregelt gewesen. Bei Benutzung des Weges über Polen war daher Neuaufgabe der Sendungen durch eine Mittelsperson an der deutsch-polnischen oder polnisch-russischen Grenze notwendig. Diese Verkehrserschwerung wird mit der Einführung des neuen Tarifs beseitigt.

Von russischen Stationen sind vorläufig nur die verkehrswichtigsten — etwa 250 — in den Tarif aufgenommen worden. An der deutsch-polnischen Landesgrenze stehen sämtliche im deutsch-polnischen Verkehr geöffneten Übergänge auch dem deutsch-polnisch-sowjetischen Verkehr zur Verfügung. An der polnisch-russischen Grenze kommen zur Zeit nur folgende Übergänge in Frage: Zahacie-Farinowo, Olechnowicze-Radoczkowiczy, Stolpce-Niegoreleje, Mikaszewicze-Zytkowiczy, Zdolbunow-Szepietowka und Podwoloczyska-Woloczysk.

Die Wahl des Beförderungsweges liegt in der Hand des Absenders, der die im Tarif genannten Grenzübergänge von Staat zu Staat vorzuschreiben hat. Es werden besondere Frachtbriefe mit deutschem, polnischem und russischem Vordruck verwendet. Die Frachten und sonstigen Gebühren werden auf Grund der bestehenden Tarife jedes einzelnen Landes — Binnentarif oder internationale Tarife (wie z. B. direkter deutsch-polnischer Güter- und Tiertarif) — berechnet. Hierbei werden die Frachten der einzelnen Bahnen in U. S. A. Dollar umgerechnet. Die Frachten können zur Einziehung auf den Empfänger überwiesen und auch auf der Versandstation für die ganze Beförderungsstrecke bezahlt werden. Teilfrankaturen sind bis zur Grenze des Versandlandes oder bis zu einer weitergelegenen Landesgrenze zugelassen. Nachnahmen sind in der Währung des Versandlandes gestattet. Barvorschüsse, nachträgliche Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie die Angabe des Interesses an der Lieferung sind dagegen nicht zulässig. Ebenso ist die Aufgabe von Eilgut und beschleunigtem Eilgut ausgeschlossen. An der polnisch-russischen Grenze ist bekanntlich Spurwechsel von der in Deutschland und Polen üblichen Vollspur auf die in Rußland bestehende Breitspur. Mechanische Vorrichtungen zum Umsetzen der Wagen von vollspurigen Achsen auf breitspurige sind an der polnisch-russischen Grenze noch nicht vorhanden, aber in Aussicht genommen. Bis zur Schaffung solcher Umsetzmöglichkeiten werden die Sendungen an der polnisch-russischen Grenze in andere Wagen durch die Eisenbahn gegen geringe Gebühr umgeladen.

Die näheren Tarifbestimmungen enthält der Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den deutsch-polnisch-sowjetischen Verkehr, der gegen Ende Dezember d. J. bei den Verkaufsstellen für Tarife zum Preise von 25 Pf. für das Stück bezogen werden kann.

— **Neuer Binnenumschlagstarif.** Die Deutsche Reichsbahn hat mit Wirkung vom 9. Dezember 1926 den Ausnahmetarif 44 f für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse im Wasserumschlagverkehr zwischen den Rheinumschlagplätzen Mannheim und Ludwigshafen einerseits und den deutsch-schweizerischen Grenzübergangsstationen Basel Bad. Bf., Waldshut und Singen (Hohentwiel) andererseits eingeführt. Der Tarif sieht zunächst eine Frachtberechnung nach dem bereits heute bestehenden allgemeinen Oberrheintarif, A. T. 44, für schweizer Güter vor, gewährt jedoch eine 20prozentige Rückvergütung, wenn innerhalb eines Vierteljahres eine Mindestmenge von 15 000 t obengenannter Güter durch ein und denselben Absender abgeliefert werden. Die Auflieferung dieser Mindestmenge ist der Reichsbahndirektion Karlsruhe gegenüber binnen dreier Monate nach Ablauf des Beförderungszeitraumes unter Vorlage der Frachtbriefe oder Frachtbriefduplikate nachzuweisen.

— **Sonntagsrückfahrkarten über Weihnachten.** Die Gültigkeitsdauer der Sonntagsrückfahrkarten über Weihnachten ist im Bereich der Deutschen Reichsbahn verlängert. Die Karten gelten vom 23. Dezember, 12 Uhr mittags, bis zum 27. Dezember morgens, wenn die Rückfahrt an diesem Tage bis 9 Uhr morgens angetreten ist.

— **Betriebslängen der Deutschen Reichsbahn und fremder Eisenbahnen.** An Betriebslängen (Angaben in Kilometern) entfallen auf die einzelnen Reichsbahndirektionsbezirke auf Haupt- und Nebenbahnstrecken Ende Oktober 1926:

a) Vollspurbahnen:

1. Altona	1 819,07	km	20. Münster/Westf.	1 565,68	km
2. Augsburg	1 284,47	„	21. Nürnberg	1 593,37	„
3. Berlin	807,32	„	22. Oldenburg	686,35	„
4. Breslau	2 633,35	„	23. Oppeln	948,75	„
5. Cassel	2 111,27	„	24. Osten	2 313,43	„
6. Dresden	2 871,97	„	25. Regensburg	1 737,95	„
7. Elberfeld	1 560,30	„	26. Schwerin	1 172,52	„
8. Erfurt	1 961,04	„	27. Stettin	2 997,47	„
9. Essen	1 249,87	„	28. Stuttgart	2 093,19	„
10. Frankfurt/M.	2 049,60	„	29. Trier	1 109,68	„
11. Halle	2 119,84	„	30. Würzburg	1 228,89	„
12. Hannover	2 452,96	„	zusammen	52 486,62	km
13. Karlsruhe	1 870,63	„			
14. Köln	1 686,83	„	b) Schmalspurbahnen:		
15. Königsberg	3 212,85	„	in 8 Direktions-		
16. Ludwigshafen	807,08	„	bezirken zus.	941,93	km
17. Magdeburg	1 740,12	„			
18. Mainz	1 134,78	„	insgesamt	53 428,55	km
19. München	1 665,99	„	davon Gr. Bayern	8 433,20	km

Im Jahre 1913 hat die Streckenlänge der deutschen Eisenbahnen 58 639 km betragen.

Nachstehend einige Zahlen über fremdländische Eisenbahnen:

	Streckenlänge:			Streckenlänge:	
Dänemark	2 408	km	Spanien	15 976	km
Griechenland	2 600	„	Tschechoslowakei	13 361	„
Italien	16 500	„	Ver. Staaten von Amerika rund	430 000	„
Niederlande	3 645	„	Kanada	64 498	„
Norwegen	3 455	„	Argentinien	37 500	„
Österreich	6 350	„	Chile	9 084	„
Rußland	73 336	„			
Schweiz	2 942	„			

— **Beschleunigter Postdienst Köln-Holland.** Durch die Einrichtung eines Nachtautodienstes zwischen Emmerich und Arnheim wird vom 1. Januar an eine bedeutende Beschleunigung des Postdienstes zwischen Köln und den Niederlanden eintreten. Die Kölner Post kommt in Emmerich um 1.48 nachts an und erreicht mit Auto in Arnheim den Zug 6.09 vorm. nach Amsterdam. Auf diesem Wege wird die deutsche Post in Amsterdam und Rotterdam eine halbe Stunde früher zur Verteilung gelangen, die niederländische Post wird sogar drei Stunden gewinnen.

— **Gründung des deutschen Wagensyndikats.** Nach einer Wolff-Meldung ist am 13. Dezember in Berlin das deutsche Wagensyndikat unter der Firma Deutsche Waggonbau-Vereinigung gegründet worden. Die Gründung erfolgte unter dem Vorbehalt, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Lieferungsvertrag mit der Wagenindustrie vollziehen wird.

— **Das neue Hochseefährschiff Schwerin.** Das kürzlich für die Linie Warnemünde-Gjedser eingeweihte Hochseefährschiff „Schwerin“ hat zunächst in der ersten Woche nur für Güterfahrten Verwendung gefunden, um den zur Zeit auf dieser Strecke herrschenden lebhaften Güterverkehr laufend bewältigen zu können. Seit Freitag, den 10. d. M., führt es nunmehr auch die regelmäßigen Personenfahrten in Richtung von Dänemark nach Deutschland aus, und zwar fährt es täglich um 4.00 vormittags und 1.55 nachmittags aus Gjedser ab und trifft um 6.10 vormittags bzw. 4.05 nachmittags in Warnemünde ein, so daß also die Reisenden, die 11.35 nachts und 10.10 vormittags aus Kopenhagen nach Berlin (Ankunft 10.45 morgens bzw. 9.05 abends) und Hamburg (Ankunft 10.33 vormittags bzw. 8.10 abends) fahren, mit dem neuen Hochseefährschiff „Schwerin“ von Gjedser nach Warnemünde über die Ostsee befördert werden.

— **Einmalige Gehaltszulagen.** Für die Reichsbeamten ist in ähnlicher Weise wie im Vorjahre im Falle der Zustimmung des Reichstags die Zahlung einer einmaligen Notzuwendung vor Weihnachten vorgesehen. Falls diese Maßnahme auch auf den Bereich der Deutschen Reichsbahn

sgedehnt werden sollte, wird sich voraussichtlich die Regelung gendermaßen gestalten:

Für die planmäßigen und außerplanmäßigen Beamten, die Beamten im Vorbereitungsdienst mit Unterhaltszuschüssen, die uhegehalts- und Wartegeldempfänger, die Beamtenhinterbliebenen und Angestellten ist als einmalige Notmaßnahme in Aussicht genommen,

1. soweit die Bezüge für den Monat Dezember 1926 nach den Sätzen der Besoldungsgruppen I bis IV festgesetzt sind, die Zahlung eines Viertels der ihnen für den Monat Dezember 1926 zustehenden Gesamtbruttobezüge,
2. soweit diese Bezüge nach den Sätzen der Besoldungsgruppen V bis XII festgesetzt sind, die Zahlung eines Fünftels der ihnen für Dezember 1926 zustehenden Gesamtbruttobezüge.

Zu diesen Gesamtbezügen gehören: Grundgehalt, Wohnungsgeldzuschuß, Frauen- und Kinderzuschlag, Kinderbeihilfe, örtlicher Sonderzuschlag, Besatzungszulage nebst Kinderbeihilfe, zu gesetzliche Versorgungsgebührnisse (Ruhegehalt, Wartegeld, Witwen- und Waisengeld einschließlich laufender Beihilfen erzu aus Titel 11 Ziffer 6). Bei im Lohnverhältnis wiederbeschäftigten Ruhegehalts- und Wartegeldempfängern gelten die kürzten Versorgungsgebührnisse als Gesamtbezüge.

Den genannten Personen sind jedoch mindestens zu zahlen: a) n Ledigen 30 RM., b) den Empfängern eines Frauenzuschlags RM. statt 30 RM., c) den Empfängern von Kinderzuschlägen er Kinderbeihilfen (auch gekürzten) für jedes Kind, für das Dezember 1926 ein Kinderzuschlag oder eine Kinderbeihilfe zahlbar ist, außerdem je 5 RM., d) den Vollwaisen insgesamt je RM. Höchstens sind zu zahlen: a) den Ledigen 60 RM., b) n Empfängern eines Frauenzuschlags 80 RM. statt 60 RM., c) n Empfängern von Kinderzuschlägen oder Kinderbeihilfen uch gekürzten) für jedes Kind, für das für Dezember 1926 ein nderzuschlag oder eine Kinderbeihilfe zahlbar ist, außerdem 5 RM., d) den Vollwaisen insgesamt je 15 RM.

Die Witwen sind den Ledigen gleichzuachten. Die Zuwendungen sind voraussichtlich steuerpflichtig.

Die Versorgungsempfänger, die lediglich satzungsmäßige züge erhalten, können aus diesem Anlaß einmalige Beihilfen Höhe der Mindestsätze der Notzuwendung erhalten.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Reichsbahnoberrat Wilhelm Schmidt, rstand der Betriebs- und Bauinspektion Memmingen, als Reent zur Reichsbahndirektion Augsburg, die Reichsbahnräte rl Hofmann, Vorstand der Betriebsinspektion Salzburg, Referent zur Reichsbahndirektion Regensburg, Vogeler, her beim Eisenbahn-Betriebsamt Weißenfels zur Reichsbahnektion Berlin, Meth, bisher beim Eisenbahn-Betriebsamt uthen (Oberschles.), zur Reichsbahndirektion Münster (Westen), und Nibler, Vorstand der Maschinen-Inspektion weinfurt, als Leiter einer Abteilung zum Ausbesserungswerk rnberg, sowie Reichsbahnassessor Kadatz, bisher bei der ichsbahndirektion Oppeln, zur Reichsbahndirektion Berlin.

Österreich.

— **Österreichs Außenhandel.** Im Monat September d. J. gt Österreichs Außenhandel im Vergleich zu der Außenhansbewegung im August ein wesentlich verändertes Bild. Wähd im August infolge auffälliger Steigerung der Einfuhr und mäßiger Änderung der Ausfuhr sich das Bilanzpassivum eutend erhöht hatte, ergab sich im September wieder eine rke Verringerung des Einfuhrüberschusses, da die Einfuhr Werte erheblich zurückgegangen ist (— 12 %), die Ausfuhr r gleichzeitig eine merkliche Zunahme erfahren hat (+ 14 %). Einfuhr sank nahezu auf den Monatsdurchschnitt des ersten bjahres, die Ausfuhr hingegen überstieg ihn um rund 20 Mill. illing. Der Monat September weist dadurch das niedrigste anzpassivum (69 Mill. Schilling) innerhalb der ersten neun nate auf.

Übrige europäische Länder.

— **Angebot auf Verpachtung der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Die Mitteilung der Presse, daß in Prag von einer ausdischen (englisch-amerikanischen) Finanzgruppe der Regieg ein Angebot auf Verpachtung der Staatsbahnen gestellt rde, hat zu verschiedenen Anfragen im Budgetausschuß des ates geführt. Während der Finanzminister die Absicht, die atsbahnen zu verpachten, als falsch erklärte, teilte der Eisenminister dagegen einige Tage später im Senat mit, es sei hr, daß im Eisenbahnministerium von einer ausländischen anzgruppe die Anfrage gestellt wurde, ob es möglich wäre, in en Kontakt mit den maßgebenden tschechoslowakischen eisen zu treten zwecks Verhandlungen über ein neues Finanzsystem der tschechoslowakischen Staatsbahnen, die auf diese Weise in die Interessensphäre des mitteleuropäischen Eisenbahnkonzerns einbezogen werden könnten. Diese Anregung, in welcher die Tagespresse Verhandlungen über eine Verpachtung der tschechoslowakischen Staatsbahnen an eine private ausländische Gesellschaft erblickt, wurde direkt und allein dem Eisenbahnministerium gegenüber gemacht, sie hat bisher noch nicht einmal das vorbereitende Stadium überschritten. Es bestand daher kein Grund, zu Verhandlungen hierüber die Mitwirkung der übrigen, in dieser Angelegenheit mitentscheidenden verfassungsmäßigen Stellen heranzuziehen.

— **Herabsetzung der Lieferfristzuschläge in der Tschechoslowakei.** Mit 1. Dezember wurden die Zuschlagfristen für Stückgüter auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen und den von ihnen betriebenen Privatbahnen wie folgt herabgesetzt: Für Eilstückgüter auf 1 Tag ohne Rücksicht auf die Entfernung (bisher 24 Stunden für je angefangene 300 km); für Frachtstückgüter auf 2 Tage für die ersten angefangenen 300 km, und auf 3 Tage für größere Entfernungen (bisher 48 Stunden für je angefangene 200 km). Gleichzeitig wurden die für einzelne Stationen festgesetzten Lieferfristzuschläge, gültig für alle Stückgut- und Wagenladungssendungen, welche über diese Stationen befördert werden, neu geregelt.

— **Entschädigung für den tschechoslowakischen Abschnitt der Maramaroser Salzbahnen.** In der letzten Novemberwoche fand in Budapest die Generalversammlung der Maramaroser Salzbahnen, die zum Teil auf tschechoslowakischem Gebiet gelegen sind, statt. Die Gesellschaft hat seinerzeit gegen die Tschechoslowakei und gegen Rumänien beim Völkerbund wegen des zu niedrig bemessenen Entschädigungsangebotes für die seit 1920 dauernde Betriebsführung bzw. für die Übernahme des betreffenden Streckenabschnittes Beschwerde eingelegt. Die Generalversammlung hat nun das Angebot der Tschechoslowakei in der Höhe von 2½ Mill. Kc. als Entschädigung und als Ablösung angenommen. Damit fallen die betreffenden Streckenabschnitte der Tschechoslowakei endgültig zu. Die Beschwerde an den Völkerbund wurde widerrufen.

— **Vlissingen-London über Harwich statt über Folkestone.** Einer Nachricht zufolge tritt im Verkehr Vlissingen-London ab 1. Januar 1927 insofern eine Änderung ein, als die Dampfer der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Zeeland" nicht mehr wie bisher nach und von Folkestone, sondern nach und von Harwich (Parkeston Quay) abfahren werden. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Hafenplätzen bleiben trotz dieser Verlegung ungeändert. Die Ankunft erfolgt jedoch in Liverpool street — anstatt Victoriastation. Der Fahrplan gestaltet sich wie folgt: 12.35 ab Vlissingen, 17.40 an Parkeston Quai (Harwich), 18.10 ab Parkeston Quai (Harwich), 19.45 an London, Liverpool St. St. und in der Gegenrichtung London, Liverpool St. St. ab 10.00, an Parkeston Quai (Harwich) 11.25, ab Parkeston Quai 11.30, an Vlissingen 17.30.

— **Unfälle bei den englischen Eisenbahnen im Jahre 1925.** Seit die englischen Eisenbahnen im Jahre 1923 zu Gruppen zusammengeschlossen worden sind, wird die Statistik bei ihnen sorgfältiger als früher geführt, und es werden daher von ihr Unfälle erfaßt, die früher in den Berichten nicht erschienen. Die Zahlen der Jahre 1924 und 1925 sind daher, so erklärt die Fachpresse, mit denen der vorhergehenden Jahre nicht vergleichbar, und es werden deshalb den Vorgängen des Jahres 1925 nur diejenigen von 1924 gegenübergestellt.

Im Jahre 1925 kamen 21 Zusammenstöße zwischen Personenzügen vor, das sind 8 mehr als im Vorjahre. Die Zahl der Zusammenstöße zwischen Personenzügen einerseits, Güterzügen und leerfahrenden Lokomotiven andererseits stieg von 54 auf 60. Güterzüge untereinander oder mit leerfahrenden Lokomotiven stießen 124mal gegen 155mal im Vorjahre zusammen. Daß ein Zug mit einem Fahrzeug zusammenstieß, das an einer Stelle stand, wo es nicht hätte stehen sollen, kam 7 gegen 18mal vor. Die Zahl der Fälle, in denen Züge auf Prellböcke auffuhren, betrug 59, 14 mehr als im Vorjahr; an dieser Zunahme ist die Südbahn allein mit 11 Fällen beteiligt, was mit der Einführung elektrischer Zugförderung auf ihren Londoner Vorortstrecken zusammenzuhängen scheint. Zehnmal gegen fünfmal im Vorjahr kam es vor, daß Züge mit der überstehenden Ladung anderer Züge in Berührung kamen. Entgleisungen von Personenzügen waren 59, 3 weniger als im Vorjahr, von Güterzügen 173, genau halb soviel wie im Vorjahr, zu verzeichnen.

Nur ein Unfall, der einen Personenzug betroffen hat, ist mit dem Tod eines Reisenden verbunden gewesen, und zwar hat sich dieser eine Unfall auf der Metropolitan-Eisenbahn ereignet. Dagegen sind 14 Eisenbahnbedienstete bei Zugunfällen um ihr Leben gekommen, mit Ausnahme von 1909, wo es 16 waren, die höchste Zahl in diesem Jahrhundert. Im Zusammenhang mit bewegten Fahrzeugen büßten 242 Bedienstete ihr Leben ein, 22 mehr als im Vorjahr; unter ihnen waren 57 (+ 7 gegen das

Vorjahr), die bei Oberbauarbeiten vom Tode ereilt wurden, und 79 (+ 30), die im Dienst auf der Strecke gingen oder standen, als sich der Unfall ereignete. 12 Mann (+ 5) verloren ihr Leben dadurch, daß sie zwischen Fahrzeugen und Bahnsteig eingeklemmt wurden. Von den einzelnen Arbeitergruppen hatten Güterzugschaffner und Arbeiter im Verschiebedienst die höchsten Unfallzahlen; von den erstgenannten hat jeder 27. Mann, von den letztgenannten jeder 22. einen Unfall erlitten.

Fremde Erdteile.

— Die Lage der amerikanischen Eisenbahnen und ihr Einfluß auf das Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten. In seinem neuesten Jahresbericht geht das Handelsministerium der Vereinigten Staaten auch auf die Lage der Eisenbahnen ein. Obgleich dieser Bericht von einer Bundesbehörde ausgeht, wird darin zugegeben, daß die Eisenbahnen infolge der durch ein Bundesgesetz angeordneten Leitung durch die Bundesregierung während des Krieges schwer gelitten hatten, es sei aber, sagt der Bericht, eine geradezu erstaunliche Leistung, daß der Eisenbahnverkehr mittlerweile wieder auf die heutige Höhe gebracht worden ist. Nicht nur während des Krieges, sondern auch vorher hatte der Verkehr in den Vereinigten Staaten unter Wagenmangel zu leiden, und das gesamte Wirtschaftsleben ist dadurch schwer geschädigt worden. Die Mängel, die damit zusammenhingen, sind aber mittlerweile beseitigt worden, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen ist auf eine angemessene Höhe gebracht worden, dadurch sind die Selbstkosten der Eisenbahnen gesunken, und es ist infolgedessen möglich geworden, die Tarife abzubauen.

Die Steigerung der Leistungen der Eisenbahnen geht deutlich aus den nachstehenden Zahlen hervor.

	Zahl der beladenen Güterwagen	Durchschnittsgewicht eines Zugs	Täglicher Weg eines Güterwagens	Zahl der Personen im Eisenbahndienst
1921	42 322 670	687 t	39,3 km	1 869 501
1922	40 657 504	656 t	36,9 km	1 643 000
1923	47 192 796	704 t	41,4 km	1 770 000
1924	48 991 763	706 t	44,2 km	1 850 000
1925	49 677 771	731 t	44,2 km	1 765 169
1926	51 916 798	752 t	47,5 km	1 782 733

Dieser Wiederaufbau des Eisenbahnwesens hat weitgehenden Einfluß auf das gesamte Wirtschaftsleben gehabt. Da die Empfänger von Gütern heute mit deren rechtzeitigen Eingang rechnen können, haben sie ihre Lager erheblich vermindern können, ohne befürchten zu müssen, daß Stockungen im Weiterverkauf oder in der Weiterverarbeitung entstehen. Dadurch ist in den ganzen Verlauf der Gütererzeugung und -verteilung große Stetigkeit hineingetragen worden, der Beschäftigungsgrad ist gleichmäßiger geworden, und die Leistungen sind gesteigert worden. Erheblich zu diesem Erfolg beigetragen haben die Eisenbahnbeiräte, die vom Verbande der amerikanischen Eisenbahnen in allen Landesteilen ins Leben gerufen worden sind. In ihnen sind die Erzeuger von Gütern, sowohl Landwirte wie Fabrikanten, und der Handel vertreten. Sie schätzen vierteljährlich den zu erwartenden Verkehr ab und erörtern, welche Mengen von Wagen in der nächsten Zeit gestellt werden müssen. Sie stellen auch Ermittelungen über die Absatzgebiete an und fördern so die gleichmäßigere Verteilung der Güter. Sie haben namentlich auch zu einer besseren Ausnutzung der Ladefähigkeit der Güterwagen und dadurch zur Erhöhung der Betriebsleistungen beigetragen. Sie sind ein Musterbeispiel dafür, was durch einmütiges Zusammenarbeiten der am Verkehr beteiligten Kreise erreicht werden kann.

Bei seinen Bemühungen um die Hebung des Verkehrswesens ist das Handelsministerium namentlich auch darauf bedacht, die Versender zu veranlassen, daß sie ihre Waren besser verpacken; es ist dadurch erreicht worden, daß die Ersatzansprüche für beschädigte Güter von 1920 bis 1925 von etwa 120 Mill. Dollar auf 37 Mill. zurückgegangen sind.

Wasserverkehr.

— Neueinstellung eines Amerika-Dampfers. Der von der Hamburg-Amerika-Linie mit den je 12 000 Br.-R.-T. großen Dampfern „Thuringia" und „Westphalia" unterhaltene Passagierdienst Hamburg-Queenstown-(Irland)-Boston-New York wird im Frühjahr 1927 eine wesentliche Erweiterung erfahren. Am 3. März stellt die Hapag den 17 000 Br.-R.-T. großen Zweischraubendampfer „Cleveland" in diesen Dienst ein. Das Schiff führt in dem Irland-Amerika-Dienst wie bisher eine 590 Fahrgäste fassende Kajütsklasse und eine neuzeitliche 3. Klasse mit 370 Plätzen, in der alle Fahrgäste, wie in der Kajütsklasse, in Kabinen untergebracht werden.

— Die Rangordnung der Weltreedereien. (Die Hapag wied an erster Stelle.) Durch die vor kurzem erfolgte Übernahn der Deutsch Austral-Kosmos-Stinnes Linien durch die Hapag h sich das Kräfteverhältnis zwischen den einzelnen großen Wel reedereien neuerdings erheblich verschoben. Gewiß gibt besonders in England Reederei-Konzerne, die einer gewissen ei heitlichen Oberleitung unterliegen und die dem Umfang ihr Tonnage nach noch weit über das hinausgehen, was unse größten deutschen Reedereien ihr eigen nennen; aber als b triebswirtschaftlich einheitlich organisiertes und straff zentral siertes Schiffahrtsunternehmen steht die Hamburg-Amerika-Lin heute wieder mit über 141 Schiffen und rund 880 000 Br.-R.- an erster Stelle unter den Reedereien der Welt. Nach ihr komm die British India Line mit 139 Schiffen und 760 000 Br.-R.-T., a dritter Stelle die englische Reederei Furness, Withy & Co. m 132 Schiffen und 707 000 Br.-R.-T., an vierter Stelle kommt d japanische Nippon Yushen Kaisha mit 95 Schiffen und 627 0 Br.-R.-T., an fünfter Stelle folgt dann der Norddeutsche Lloy mit 127 Schiffen und 613 000 Br.-R.-T. Nach ihm folgt die en lische Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. m 67 Schiffen und 600 000 Br.-R.-T., dann die französische Ci Générale Transatlantique mit 100 Schiffen und 523 000 Br.-R.-T dann die Cunard Line Steamship Co. mit 33 Schiffen un 440 000 Br.-R.-T., die White Star Line mit 24 Schiffen un 427 000 Br.-R.-T. und schließlich die Royal Mail Steam Pack C mit 46 Schiffen und 370 000 Br.-R.-T. — Die Spitzenstellung de Hamburg-Amerika-Linie bedeutet einen nicht zu unterschätzen den moralischen und propagandistischen Erfolg der deutsche Schiffahrt überhaupt, wenn man sich auch vergegenwärtige muß, daß diese Position in der heutigen Zeit der Fusionen un Konzernbildungen sich rasch wieder verschieben kann. W erinnern nur an die Möglichkeit einer Übernahme der Whit Star Line an die Reederei Furness, Withy & Co., durch die di letztere dann mit 156 Schiffen und weit über 1 Million Br.-R.- unbestritten an die erste Stelle rücken würde. Interessa ist noch die durchschnittliche Schiffsgröße der einzelnen Reed reien. Es kommt im Durchschnitt auf ein Schiff der Hambur Amerika-Linie eine Tonnage von 6150 Br.-R.-T., auf ein Schi des Norddeutschen Lloyd eine Tonnage von 4980 Br.-R.-T., a ein Schiff der Cunard Line Steamship Co. eine Tonnage vo 13 350 Br.-R.-T. und auf ein Schiff der White Star Line ein Tonnage von 17 780 Br.-R.-T. Abgesehen von diesen beide letzteren Beispielen, die ihre Einzigartigkeit dem Besitz wenige Riesendampfer verdanken, hält die Schiffsgröße der Hambur Amerika-Linie einen für alle großen auf den verschiedenarti sten Gebieten tätigen Reedereien günstigen Durchschnitt. De Wert einer Flotte hängt natürlich eng mit der Durchschnitt größe des einzelnen Schiffes zusammen. Unabhängig davon is aber das betriebswirtschaftliche Ergebnis, das von einer g schickten schiffsbaulichen Anpassung an das jeweilige Täti keitsgebiet der einzelnen Reederei abhängt. So ist es weite nicht verwunderlich, daß die durchschnittliche Schiffsgröße de White Star Line, die sich ziemlich ausschließlich im Nordatlanti betätigt, etwa das 3½fache der durchschnittlichen Schiffsgröß des Norddeutschen Lloyd beträgt, der sich, wie die Hambur Amerika-Linie heute wieder auf allen Routen des Weltverkehr betätigt. Bei der Bewertung der einzelnen Flotten darf nic vergessen werden, daß das Durchschnittsalter der deutsche Schiffe im Verhältnis zu allen ausländischen Flotten ein außer ordentlich geringes ist. Vor der letzten großen Fusion wa beispielsweise ein Viertel der Schiffe der Hamburg-Amerik Linie, darunter die größten, unter 5 Jahre alt, drei Viertel unte 10 Jahre alt. Durch die Fusion hat sich das Durchschnittsalte besonders durch die hereingekommenen etwas älteren Stinne dampfer um eine Kleinigkeit erhöht; es beträgt aber nach wi vor — und dies dürfte bei allen anderen deutschen Reedereie in gleicher Weise zutreffen — auch heute noch meist nur eine Bruchteil des Durchschnittsalters ausländischer Reedereiflotten

Luftverkehr.

— Die tschechoslowakische Fluggesellschaft, die dieser Tag im Einvernehmen mit den zuständigen Ministerien in Prag ge gründet wurde, hat ein Aktienkapital von 8 Millionen Kronen das von den einheimischen Gründerfirmen gezeichnet worden ist Die Gesellschaft soll den internationalen Flugverkehr betreiben Als erste Linie wird die Strecke Teplitz-Prag-Brünn-Preßburg Agram-Triest in Betrieb gesetzt werden.

Rechtspflege.

— Stellt der Anspruch auf Unfallpension ein wohlerworbene Recht dar? Diese Streitfrage hatte das Reichsgericht in einen Falle zu entscheiden, dem folgender Sachverhalt zugrunde lag Der Kläger, ein Bahnmeister, war am 3. März 1910 im Dienst verunglückt. Als er am 6. Juli 1910 in Kösen nach Beendigun eines Kuraufenthaltes die Heimreise antrat, verunglückte e

ıederum durch Aufschlagen auf die Unterkante des Eisenbahnteils. Durch Bescheid der Eisenbahndirektion K. vom . August 1910 wurde er auf Grund des Unfalls vom 3. März 10 wegen dauernder Dienstunfähigkeit mit der Unfallpension n zwei Dritteln des Diensteinkommens in Ruhestand versetzt. s aber die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1912 rechtskräftig rurteilt wurde, auf Grund des Unfalls vom 6. Juli 1910 dem äger den Unterschied zwischen der Unfallpension und dem llen Diensteinkommen als Haftpflichtrente zu zahlen, setzte e Eisenbahndirektion unter Aufhebung ihres Bescheides vom . August 1910 durch neuen Bescheid eine Haftpflichtrente in öhe des vollen Diensteinkommens fest.

Im Jahre 1924 stellte die Eisenbahnverwaltung ihre Leistung ı, weil der Unfall vom 6. Juli 1910 Folgen nicht mehr zeige. e dagegen gerichtete Klage wurde in erster Instanz abgeesen, weil der Unfall vom 3. März 1910 nicht mehr erheblich. r vom 6. Juli 1910 aber in der Tat nicht mehr schädlich sei. In diesem letzten Punkte, in dem die 2. Instanz der 1. beitreten ist, wird die Sache jetzt vom Reichsgericht wegen ıngelnder Klarstellung zurückverwiesen. Im ersten Punkte er, in dem das Berufungsgericht auf die ursprüngliche Unllpension erkannt hat, sagt das Reichsgericht folgendes[1]):

Die Verurteilung der Beklagten aus dem Unfallfürsorgegesetz gründet das angefochtene Urteil wie folgt: Der Kläger sei am Oktober 1910 mit 66⅔ % seines Gehalts pensioniert worden. ımit sei die Pension ein wohlerworbenes Recht des Klägers worden, und es sei unerheblich, ob die Voraussetzungen der nsionierung gegeben gewesen seien oder nicht. Die Pension be dem Kläger nicht entzogen werden können. Der einseitige scheid der Eisenbahndirektion K. vom 8. Juli 1913 oder die tsache, daß der Kläger bis zum 30. April 1924 auf Grund des ichshaftpflichtgesetzes entschädigt worden sei, ändere daran hts. Durch die Annahme dieser höheren Entschädigung habe h der Kläger nicht mit der Entziehung der Pension einvernden erklärt.

Die Ausführungen verstoßen gegen die Grundsätze, die der itte Zivilsenat des Reichsgerichts wiederholt, insbesondere in n Entscheidungen RGZ. Bd. 62, S. 237 und Bd. 85, S. 190 aussprochen hat, und von denen abzuweichen für den erkennenn Senat kein Anlaß besteht. Der Anspruch des Staatsbeamten f Unfallpension beruht unmittelbar auf dem Gesetz; er wird ht von der Behörde verliehen. Die Verfügungen vom August und 24. September 1910, durch die dem Kläger auf und des Unfallfürsorgegesetzes eine Pension zugewiesen ırde, stellten kein Schuldanerkenntnis dar, und hatten auch ıst nur deklaratorische, aber nicht eine rechtsbegründende Beutung. Sie waren frei widerrufliche Verwaltungshandlungen, gerade im vorliegenden Falle um so mehr zurückgenommen rden konnten, als die Eisenbahndirektion K. damit nur der enen bisherigen Auffassung des Klägers, daß seine Dienstfähigkeit **n i c h t** durch den im Dienst erlittenen Unfall vom März 1910 herbeigeführt worden sei, gefolgt ist. In der schrifthen Begründung seiner Anschlußrevision versuchte der äger freilich geltend zu machen, daß der zweite Unfall eine lge des ersten gewesen sei, ohne den der Kläger nicht zur r nach Kösen und wieder zurückzufahren genötigt gewesen re. Aber darauf kommt es nicht an. Es mag ein gewisser däquater Zusammenhang zwischen den beiden Vorgängen behen, und es kann unter Umständen auch ein unmittelbarer sammenhang des Unfalls mit dem Dienst des verletzten Beten zur Begründung seines Anspruchs auf Unfallpension gegen (RGZ. Bd. 101, S. 220); aber die Heimreise von Kösen ist n dem Kläger weder im Dienst (§ 1 UFG. Abs. 1) noch aus ranlassung des Dienstes (§ 1 Abs. 2 des Preußischen Pensionssetzes vom 27. März 1872) angetreten worden (RGZ. Bd. 105, 63; Bd. 75, S. 10; Bd. 74, S. 97; Warn. 1908, S. 422, Nr. 527). her braucht auf die in der zweiten Revisionsbegründung nachbrachten Bedenken wegen der nach § 9 UFG. und § 23 des eußischen Pensionsgesetzes für die Beschreitung des Rechtsges bestehenden Vorschriften oder gegen die Richtigkeit der m Kläger beanspruchten Pensionseinstufung hier nicht eingegen zu werden, da jedenfalls von einem Anspruch des Klägers f Unfallpension nach dem Unfallfürsorgegesetz oder von einem ohlerworbenen Recht" des Klägers auf Auszahlung der ihm rch die Verfügungen vom 23. August und 24. September 1910 zuwiesenen Unfallpension keine Rede sein kann. Der Artikel 129 am 14. August 1919 in Kraft getretenen Reichsverfassung, f den von der Anschlußrevision Bezug genommen wird, kommt diese längst widerrufenen Pensionsanweisungen nicht in tracht.

Das Reichsgericht hat also den vom Berufungsgericht vertenen Standpunkt, daß die Unfallpension ein wohlerworbenes cht des Klägers sei, nicht gebilligt und damit die eingangs stellte Frage **v e r n e i n t**. Dr. C.

[1]) Urteil des IV. Z. S. vom 17. Dezember 1925, Egers Eisenm- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen, Bd. 43, Heft 3, 281, Nr. 112.

— Haftung der Bahn für Hochwasserschäden durch die Bahnanlage. Bei einem Wolkenbruch in Hagen und Umgebung ergossen sich die Wassermassen des Malmekebaches infolge der angelegten Eisenbahnüberführung in die durchgeführte und deshalb niedriger gelegte Schwerter Straße. Sie überfluteten dabei das Grundstück des Bauunternehmers K. in Hagen-Eckesey. Eine starke Grundstückseinfriedigung wurde teilweise umgerissen, ein Kartoffelacker und ein großer Teil der tags zuvor gemähten Mischfrucht wurde überschwemmt, die Obstbäume wurden beschädigt, ein Teil der Gartenfrüchte verschlammte und die am Volmeufer befindliche Kaimauer mit ihrem Gitter wurde auf einer Länge von 150 m umgeworfen. Der Kläger macht die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für den Schaden verantwortlich, weil die Bahn bei dem in den Jahren 1904 bis 1915 erfolgten Umbau der Bahnanlage die unter der Eisenbahn durchgeführte Schwerter Straße ohne entsprechende Schutzvorrichtungen tiefer gelegt habe, so daß diese bei dem Wolkenbruch wie ein Flutkanal wirkte, der die Wassermengen des höher gelegenen Malmekebaches aufnahm und sie dem Grundstück des Klägers zuführte. — Landgericht Elberfeld und Oberlandesgericht Hamm haben den auf Zahlung von 24 294 RM. gerichteten Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die von der beklagten Reichsbahn-Gesellschaft beim Reichsgericht eingelegte **R e v i s i o n** ist ohne Erfolg geblieben und zurückgewiesen worden. In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen hierzu heißt es: Die Vorinstanzen haben den Tatbestand des § 823 Abs. 1 BGB. als erfüllt angesehen und dementsprechend den Klageanspruch für gerechtfertigt erklärt. Die Eisenbahn hätte mit derartigen Naturkatastrophen rechnen und gehörige Vorkehrungsmaßregeln treffen müssen. Wenn die ganze Bahnhofsanlage nicht vorhanden gewesen wäre, hätte das Wasser, dem natürlichen Gelände folgend, sich über die ganzen Wiesen verteilt und auf dem Laufe nach der Volme das Grundstück des Klägers nicht wesentlich beschädigt. (RG. IV 686/25. — 7. Oktober 1926.)

— Keine Haftung der Bahn selbst bei schuldhafter Verzögerung, sofern Lieferfrist gewahrt. Für die Konservenfabrik W. in Bad Oeynhausen wurde am 15. August 1924 in Mannheim ein Eisenbahnwagen mit frischen Mirabellen zur Beförderung als Eilgut nach der Station Oeynhausen-Süd aufgegeben. Der Wagen lief versehentlich nach Oeynhausen-Nord, von dort zurück nach Löhne und dann nach Oeynhausen-Süd, wo er am 19. August der Klägerin gemeldet wurde. Da die Mirabellen indessen verdorben waren, verlangte die Klägerin von der Eisenbahngesellschaft Schadensersatz in Höhe von 2214 Mark. Die Klage wurde in allen Instanzen — Landgericht Hannover, Oberlandesgericht Celle und Reichsgericht — abgewiesen. In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen wird in grundsätzlicher Beziehung ausgeführt, daß eine Haftung der Bahn wegen Transportverzögerung **s e l b s t b e i g r o b e r F a h r l ä s s i g k e i t** ihrer Angestellten weder aus § 95 EVO., noch aus § 466 Abs. 4 HGB. herzuleiten sei, wenn die Bahn die **L i e f e r u n g s f r i s t e i n g e h a l t e n h a b e**. Das sei hier der Fall, da die Lieferfrist bis zum 21. August 1924 lief. Das gerade sei der Sinn der Lieferfristen, daß die Bahn sich innerhalb dieser auf Einzelerörterungen darüber, ob sie im gegebenen Falle nicht vielleicht bei Anwendung der gehörigen Sorgfalt schneller als geschehen hätte liefern können, überhaupt nicht einzulassen braucht. Deshalb kann auch eine unrichtige Auskunft der Eisenbahnbeamten über die Ankunft des Wagens die Haftung der Bahngesellschaft nicht begründen. (RG. I 459/26. — 20. Oktober 1926.)

Bücherschau.

— Verkehrstaschenbuch (Post, Eisenbahn, Spedition). Von Postamtmann Dr. jur. Reichert-Stuttgart, Eisenbahndirektor Fischer-Darmstadt, Amtsgerichtsrat Wilhelm Coermann-Stuttgart. Verlag für Wirtschaft und Verkehr, Stuttgart 1926. Preis 7,50 RM.

Die Verfasser sind bei der Abfassung ihres Werkes von der Absicht ausgegangen, jedem, der mit den Einrichtungen der einzelnen Verkehrszweige zu tun hat, eine Handhabe zu bieten, um sich schnell über alle einschlägigen Fragen zu unterrichten. Diese Aufgabe ist den Verfassern, wie man hier gleich sagen darf, gelungen. Das Buch behandelt in drei Teilen Post (Dr. Reichert), Eisenbahn (Fischer) und Spedition (Coermann). Jeder Teil enthält zunächst eine systematische Übersicht über alle einschlägigen Verordnungen, Gesetze und Tarife. Daran schließt sich ein hauptsächlich der schnellen Auskunfteinholung dienender Teil an, der in lexikalischer Form unter jedem Stichwort auf die betreffenden Gesetzesparagraphen, Bestimmungen usw. hinweist, sowie die nötigen Erläuterungen gibt. So enthält der erste Abschnitt über Eisenbahnverkehr eine systematische Übersicht über das Eisenbahnrecht (Entwicklung des Eisenbahn-Frachtrechts, das Eisenbahnfrachtrecht, die allgemeinen Tarife in ihren Beziehungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung usw.).

Den zweiten Abschnitt bildet das Lexikon des Eisenbahnverkehrs, das 190 Seiten stark ist, anfangend mit dem Stichwort „Abbestellung bestellter Güterwagen" und endend mit „Zwischenstationen". Im Zahlenanhang zum Lexikon befindet sich noch eine Zusammenstellung der Frachten, Fahrpreise und Nebengebühren nach dem Stande vom 15. Oktober 1926. Der dritte Abschnitt enthält Entfernungstabellen, die dazu dienen sollen, um Fahrpreise, Gepäck-, Expreß- und Güterfrachten, wenn auch nicht genau, so doch annähernd richtig auszurechnen, auch Lieferfristen usw. festzustellen.

Ähnlich sind die beiden anderen Teile über Post und Spedition bearbeitet. Das Buch, das von den drei Verfassern mit Sorgfalt ausgearbeitet ist, kann für die Praxis empfohlen werden. Es enthält einen reichen Inhalt und wird besonders dem Kaufmann, Spediteur usw. wertvolle Dienste leisten, aber auch dem Eisenbahnbeamten dienlich sein. Die handliche Form (Taschenausgabe) erleichtert seinen Gebrauch. Zweckmäßig würde es sein, die drei Teile auch äußerlich durch verschiedene Farben des Einbandes zu kennzeichnen, um das Nachschlagen zu erleichtern. W.

— **Allgemeine und spezielle Wirtschaftsgeographie** von Dr. Ernst Friedrich, a. o. Professor an der Universität Leipzig. Dritte, vollständig neubearbeitete Auflage. Zweiter Band: Spezielle Wirtschaftsgeographie (23 ℳ). Berlin und Leipzig: Walter de Gruyter & Co., 1926.

Dem ersten Bande (Allgemeine Wirtschaftsgeographie), der auf S. 1034 unserer Zeitung Nr. 39 vom 30. Sept. 1926 besprochen worden ist, folgt nun bereits der zweite stattliche Band, der 548 Seiten umfaßt und sich mit der speziellen Wirtschaftsgeographie beschäftigt. Die Begriffe der allgemeinen und der speziellen Wirtschaftsgeographie sind in der eben erwähnten Besprechung klargelegt worden. Der Verfasser gibt eine vergleichende Wirtschaftsgeographie. Es kommt ihm darauf an, die einzelnen zur Verfügung stehenden absoluten Zahlen in die Zahlen des Erdganzen einzugliedern. „Daß z. B. die Vereinigten Staaten von Amerika" — so führt Professor Friedrich im Vorwort aus — „in einem bestimmten Jahre 70 Mill. t Mais erzeugten, hat an sich nicht viel Interesse; Bedeutung und Leben bekommt diese Ziffer erst, wenn man sie zur Weltproduktion in Beziehung setzt." Die Darstellung im zweiten Bande erstreckt sich auf alle Erdteile, wobei die Untereinteilung nicht nach einzelnen Ländern durchgeführt wird, sondern nach „Landschaften", die durch gewisse gemeinsame oder verwandte Lage- und Klimaverhältnisse zusammengehören, also auch gleiche oder ähnliche Wirtschaftsverhältnisse aufweisen. Z. B. wird Europa in folgenden Einzelteilen dargestellt: Nordeuropa, Westeuropa, Südeuropa, Südliches Mitteleuropa, Nördliches Mitteleuropa und Osteuropa. Jede dieser „Landschaften" — und in ähnlicher Weise sind auch die übrigen Erdteile in „Landschaften" eingeteilt — wird nun nach genau demselben System behandelt, es werden nämlich dargestellt: I. Die Naturverhältnisse, II. Die allgemeine politische Grundlage und III. Die Wirtschaft, und zwar: a) Die Erzeugung von Nahrungs- und Genußmitteln, b) Die Stoffe für die Kleidung, c) Tierische und mechanische Helfer und Werkzeugmaterial, e) Industrie, f) Handel und g) Verkehr. Um dieses einheitliche System, das selbstverständlich die erforderlichen Vergleichungen zwischen den einzelnen Ländern bzw. Landschaften sehr erleichtert, hier etwas plastischer in Erscheinung treten zu lassen, möge ein einzelner Abschnitt herausgegriffen und sein Inhalt kurz angedeutet werden. Wir wählen die Landschaft „Mitteleuropa, nördlicher Teil", welche die Niederlande, Dänemark, Nordwestdeutschland, Nordostdeutschland mit der Freien Stadt Danzig und Polen umfaßt. Unter I Naturverhältnisse finden sich einige kurze Bemerkungen über Boden, Klima, Temperatur usw. Hier sei eingeschaltet, daß Friedrich mit Recht wiederholt und nachdrücklich die klimatische Bedingtheit der meisten Produktionen und vieler Tatsachen des Handels und Verkehrs betont, und zwar verweist er immer wieder auf W. Köppens Klimate (Klimazonen und -gebiete, s. Seite VI des Buches), um stets von neuem unmittelbar auf die Wirksamkeit der Klimate in der Wirtschaft hinzudeuten und die Leser mit der für Beurteilung eines jeden wirtschaftlichen oder politischen, Bevölkerungs- oder Besiedelungs-Problems unentbehrlichen Klimaeinteilung der Erde vertraut zu machen. Unter II bringt der Verfasser die erforderlichen Angaben über Flächeninhalt, Einwohnerzahl, Volksdichte und die Rassen der Bevölkerung in den mitumfaßten Ländern. Als wichtigster Teil erscheint der Unterabschnitt III, der in der oben mitgeteilten, überall durchgeführten Einteilung über viele interessante Einzelheiten der menschlichen Wirtschaft Auskunft gibt. Es werden dargestellt die Ausdehnung des Roggen- und Weizenbaues, der Anbau von Hafer, Gerste und Buchweizen, der Kartoffel- und Zuckerrübenbau sowie der Tabakbau. Ferner werden Viehzucht, Fischerei und Jagd in den einzelnen Gebieten geschildert und die mineralischen Vorkommen besprochen. Den Rohstoffen für die Kleidung wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet (Flachs, Hanf, Wolle, Baumwolle, Seide, Pelzwerk, Häute, Felle), sei es, daß sie im Lande gewonnen, sei e daß sie eingeführt werden. Über das Vorhandensein von Ba stoffen (Holz, natürliche Bausteine, Ziegel, Zement usw.) wi ein kurzer Überblick gewährt. In der Unterabteilung „Tierisch und mechanische Helfer und Werkzeugmaterial" finden sich d nötigsten Angaben über Pferde, Braunkohlenbau, Stei kohlenlager, Torflager, Petroleum, Erze und Wasserkräft Industrie und Handel, Ein- und Ausfuhrverhältnisse, die Eise bahnen, Binnenwasser-, See- und Luftschiffahrt werden in eine allgemeinen Überblick gewürdigt. Wie schon erwähnt, werde die übrigen Gebiete der ganzen Welt nach dem gleichen Syste behandelt und dargestellt. Eine erstaunliche Menge von wissens werten Tatsachen wird auf diese Weise dem Leser unterbreite Da sich die Darstellung auf die gesamte Erdoberfläche erstreck müssen die Angaben über die vielen Einzelteile selbstverstän lich kurz und knapp gehalten werden, jedoch geben die umfasse den Literaturnachweise die Möglichkeit an die Hand, auch fü Spezialstudien die erforderlichen Unterlagen zu beschaffen. Da bei den statistischen Angaben öfter Unzulänglichkeiten bestehe betont der Verfasser selbst. „Namentlich China ist noch ei Schmerzenskind für jede Weltstatistik". Das Ideal des Ve fassers, ein gutes Nachschlagebuch zu schaffen, wird auch da durch der Verwirklichung näher gebracht, daß dem vorliegende Band ein sehr umfangreiches Register von 68 Seiten beigefügt is Dr. O.

— **Ausgabe eines doppelsprachigen Verzeichnisses der tschecho slowakischen Güterstationen.** Am 1. November 1926 wurde vo der Reichsbahndirektion Dresden ein Verzeichnis der Güte stationen der Tschechoslowakischen Staatsbahnen unter Angab der früheren Bezeichnungen herausgegeben.

Bekanntlich sind im Verkehr mit der Tschechoslowakei nu die jetzigen Stationsbezeichnungen anzuwenden. Im kaufmänn schen Geschäftsverkehr werden jedoch vielfach die früheren Be zeichnungen angewandt. Dem Wunsche, in den Deutsch-Tschecho slowakischen Verbandstarifen neben den jetzigen noch die frühe ren Bezeichnungen anzugeben, konnte leider nicht entsproche werden. Das neue Verzeichnis dürfte daher für viele Verfrachte ein willkommenes Hilfsmittel sein. Es enthält 1. ein alphabe tisches Verzeichnis der jetzigen Bezeichnungen unter Hinzufü gung der früheren Bezeichnungen, 2. ein alphabetisches Verzeich nis der früheren Bezeichnungen unter Hinzufügung der jetzige Bezeichnungen und 3. ein alphabetisches Verzeichnis geänderte tschechoslowakischer Stationsbezeichnungen unter Angabe de jetzigen Bezeichnungen.

Das Verzeichnis kann bezogen werden von der Wirtschaft hauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresde Neustadt, Lößnitzstraße 12 und durch Vermittlung der Statione Der Preis für ein Verzeichnis beträgt 0,80 RM.

— **Billig Verladen und Fördern.** Die maßgebenden Gesicht punkte für die Schaffung von Neuanlagen nebst Beschreibun und Beurteilung der bestehenden Verlade- und Fördermitte unter besonderer Berücksichtigung ihrer Wirtschaftlichkeit, vo Dipl.-Ing. Georg v. Hanffstengel, a. o. Professor an de Technischen Hochschule zu Berlin. Dritte, neubearbeitete Au lage. Mit 190 Textabbildungen. Berlin 1926. Verlag von Juliu Springer. VIII, 178 S. Preis geh. 6 M.

Das vorliegende Buch beschreibt in leicht verständlicher For die bestehenden Fördermittel und erörtert ausführlich die Frag die sich der Besitzer oder Leiter eines Werkes im einzelne Falle zu stellen hat: Wie verlade oder fördere ich die Roh stoffe, die Erzeugnisse der Fabrik und die Abfälle der Fabr kation am billigsten? Von der Wirtschaftlichkei der Förderung ist die Rentabilität des ganze Werkes in hohem Maße abhängig. Deshalb müsse schon beim Entwurf einer neuen Fabrik die Verlade- und Förder einrichtungen sorgfältig durchdacht und im einzelnen festgeleg werden. Ebenso kann die wirtschaftliche Ausnutzung älter Anlagen durch richtig gewählte Verlade- und Fördereinrich tungen wesentlich gehoben werden. Darum muß der Leiter ode Beamte eines Betriebes die modernen Verlade- und Fördermitte ihrer Wirkungsweise nach kennen und die Grundsätze verstehen nach denen die Wirtschaftlichkeit einer Förderanlage zu beur teilen ist. Das will ihm das vorliegende Buch geben, das al Hauptvergleich der verschiedenen Systeme ihren Einfluß au die Förderkosten zugrunde legt. Die neue 3. Auflage ist durch greifend neu bearbeitet und vermehrt worden.

Der erste Abschnitt behandelt die Gesichtspunkte für die Aus wahl der Bauart und die Festsetzung der Leistung einer Förder anlage auf Grund der Berechnung der Förderkosten, die im ein zelnen genau zerlegt sind. Dann werden die wichtigsten Förder materialien und die Mittel zu ihrer Aufspeicherung besprochen Es folgt die Beschreibung der verschiedenen Arten der Förde rung auf geringe und große Entfernungen, woran sich die Dar stellung der Aufzüge, Krane und anderer Ladevorrichtunge anschließt. Der Schlußabschnitt bringt einige vergleichende Beispielsrechnungen. Das Buch will nur einen Überblick übe

‹eses wichtige Gebiet geben, wegen ausführlicher Unterlagen ber den Bau und die Berechnung der Verlade- und Fördereinchtungen wird auf das Werk des Verfassers „Die Förderung on Massengütern" verwiesen.

Kein Gebiet des Maschinenbaues ist so wie das der „Verlade- ad Förderanlagen" so geeignet, den Anfänger in das wirtschaftche Denken einzuführen und gleichzeitig das Verständnis dafür zu vermitteln, in welcher Weise die Konstruktion einer Maschinenanlage den Bedürfnissen und Forderungen eines großen Betriebes anzupassen und unterzuordnen ist. Das vorliegende Buch sei aber nicht nur dem Studierenden, sondern auch den in der Praxis stehenden Ingenieuren und Betriebsleitern wegen seiner umfassenden, klaren Darstellung wärmstens empfohlen. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

efreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken (§ 10 1a VWÜ.).

Mitteilung der Generaldirektion der Österichischen Bundesbahnen vom 3. Dezember 1926. eichen W. D. 137/20:

Der Verkehr auf der Strecke Kirchbach-Kötschachauthen der Gailtalbahn ist am 27. November, der Verkehr if der Strecke Miklauzhof-Eisenkappel der Lokalhn Völkermarkt-Kühnsdorf-Eisenkappel am 4. Dezember 1926 ieder aufgenommen worden.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt (M.). m 15. Dezember 1926 wird die regelspurige 8,15 km lange Teilrecke Haiger-Rabenscheid der Neubaustrecke Haigerusternhain als Nebenbahn mit den Bahnhöfen Flammersbach id Langenaubach für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßit-, Privattelegramm-, Leichen- und Tierverkehr und mit dem ihnhof Rabenscheid für den Personen- und Gepäckverkehr und n Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Wiedereröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Ballstädt-Bad Tennstedt-Straußfurt gelegene Hpt. Kleinballhausen, welcher seit 1. April 1924 geschlossen war, ist am 1. Dezember 1926 für den Personenverkehr wieder geöffnet worden.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Januar 1927 wird in Celle eine selbständige Eilgutabfertigung errichtet. Mit dem gleichen Tage wird die selbständige Eilgutabfertigung Celle als Tarifstation mit den Entfernungen für Celle in die Gütertarife aufgenommen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 221 vom 4. Dezember 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die österreichischen Bundesbahndirektionen, betreffend Beschlüsse des Personenverkehrsausschusses, Niederschrift 89, Freiburg (Breisgau), den 28./29. Sept.—1. Oktober 1926;

Nr. IX 28 vom 6. Dezember 1926 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betr. Entwurf eines neuen Kontenverzeichnisses.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 9. Dezember 1926 verstarb in Breslau, seinem Ruhesitz,

der Geheime Oberbaurat i. R.,

Herr Julius Biedermann

im 73. Lebensjahre.

Der Verstorbene war nahezu 40 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung tätig. Zuletzt gehörte er längere Jahre, bis zur Übergabe der Eisenbahnen im Saargebiet an die neue Verwaltung, der Eisenbahndirektion in Saarbrücken an. Er hat sich seinen vielseitigen Aufgaben stets mit großer Sachkenntnis und unermüdlichem Pflichteifer gewidmet. Seine vorbildliche Pflichttreue und sein lauterer Charakter haben ihm die dauernde Wertschätzung seiner Mitarbeiter erworben.

Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Trier, den 11. Dezember 1926. (1342)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Trier.

Eröffnung von Stationen, Strecken und Betrieb.

öffnung einer selbständigen Eilgutabfertigung in Celle.

Am 1. Januar 1927 wird in Celle eine bständige Eilgutabfertigung errichtet. Mit dem gleichen Tage wird die selbndige Eilgutabfertigung Celle als rifstation mit den Entfernungen für lle in die Gütertarife aufgenommen.

Hannover, im Dezember 1926. (1340)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

. Wiedereröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Ballstädt-Bad Tenndt-Straußfurt gelegene Hpt. Kleinballısen, welcher seit 1. April 1924 gelossen war, ist am 1. Dezember 1926 den Personenverkehr wieder geöffnet rden.

Erfurt, den 1. Dezember 1926. (1321)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

4. Güterverkehr.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 13. Dezember 1926 werden für die Verkehrsverbindung Rostock Hbf.-Leipzig Dresdner Bf. besondere, nur für den Eilgutverkehr geltende Entfernungen eingeführt. Außerdem treten Entfernungsänderungen ein.

Berlin, den 8. Dezember 1926. (1330)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. Dezember 1926 bis 31. Dezember 1926 wird der frühere Ausnahmetarif 16b für frische Kartoffeln zur Volksernährung in der Tschechoslowakei wieder eingeführt.

Berlin, den 9. Dezember 1926. (1328)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1926 wird das Teilheft B II 5 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—28 neu herausgegeben. Preis 2 RM. Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Dezember 1926. (1331)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 13. Dezember 1926 wird in dem Ausnahmetarif 17 (Kleie usw.) die Station Krefeld Nord als Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 8. Dezember 1926. (1329)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1927 tritt der Ausnahmetarif 121 (Pflaumen, gedörrte usw.) außer Kraft.

Berlin, den 9. Dezember 1926. (1339)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1926 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Lastautomobile nebst Anhängewagen von Gaggenau nach Hamburg zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. Dezember 1926. (1335)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 9. Dezember 1926 wird der Ausnahmetarif 9a für Wein auf einige deutsche Privatbahnen ausgedehnt.

Berlin, den 4. Dezember 1926. (1324)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1926 wird im Ausnahmetarif 140 (Flachsstengel roh usw.) der Abschnitt Geltungsbereich geändert.

Berlin, den 11. Dezember 1926. (1343)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen-deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 13. Dezember 1926 sind in Abteilung XIII des Warenverzeichnises die Worte „sämtlich aus Pflanzenspinnfasern" zu streichen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 6. Dezember 1926. (1325)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 13. Dezember 1926: Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 31, 35, 35a, 61, 99, 119, 119a, 122, 126 und 130. Streichung von Stationen in den A. T. 33 und 119.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 7. Dezember 1926. (1322)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Tfv. 168. Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Tfv. 167.

Ab 10. Dezember 1926 wird im Tarif 168 Ausnahmetarif 19 für Heu in Wagenladungen in der Richtung aus Dänemark eingeführt und die Station Hvalsø in den Tarif einbezogen. In beiden Tarifen werden Warenverzeichnis und Mindestmenge der A. T. 15 und 16 (Ammoniak usw.) dem deutschen A. T. 98 angepaßt. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 7. Dezember 1926. (1320)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Güterverkehr.

Ab 13. Dezember 1926 wird die Station Sarpsborg in den Ausnahmetarif 14 für Elektrodenkohlen aufgenommen.

Altona, den 7. Dezember 1926. (1326)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 6.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1926 wird die Station Schloppenhof in den Geltungsbereich des oben genannten Tarifs einbezogen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 10. Dezember 1926. (1336)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Ab 15. Dezember 1926 gilt die Frachtermäßigung für Butter (vgl. Nachtrag VI Seite 7) auf der dänischen Strecke auch für Sendungen von Vejle H. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 10. Dezember 1926. (1337)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 20. Reexpeditionstarif für Flachs, gehechelt und ungehechelt. Tfv. 21. Reexpeditionstarif für Hanf, gehechelt und ungehechelt und Hede, von Königsberg (Pr.) Kai, Ost- und Lizentbahnhof nach deutschen Stationen.

Im Abschnitt II, Besondere Tarifvorschriften, 2 Frachtberechnung, 2. Absatz ist hinter dem 2. Satz folgender Satz nachzutragen: „Bei Sendungen von russischen oder litauischen Stationen, die in dem Verzeichnis nicht aufgeführt sind, gilt die auf dem Beförderungswege nächstvorgelegene, im Verzeichnis aufgeführte russische oder litauische Station als Ursprungsstation."

Im Reexpeditionstarif für Hanf und Hede sind die Worte „oder litauischen" wegzulassen. (1326)

Königsberg (Pr.), d. 1. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Deutsch-polnisch-sowjetischer Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Januar 1927 tritt für den Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland und Rußland über Polen und das Gebiet der Freien Stadt Danzig unter der Bezeichnung „deutsch-polnisch-sowjetischer Güter- und Tierverkehr" ein Güter- und Tiertarif in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn in Berlin, Alexanderplatz, durch die auch der Tarif zum Preis von 25 Reichpf. für das Stück bezogen werden kann. (1344)

Breslau, den 11. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch-tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen und den tschechoslowakischen Stationen der Strecke Asch-Roßbach).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 sind im Eisenbahn-Gütertarif, Heft 7 auf S. 14/21 die Schnittfrachtsätze I der Stationen Aš hofská silnice und Aš město in allen Spalten um 15 hč zu erhöhen.

Dresden, am 9. Dezember 1926. (1332)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1926 werden direkte Tarifentfernungen für Fischsendungen eingeführt, die als Eilgut oder beschleunigtes Eilgut von einzelnen Stationen des Bezirks Dresden nach Hamburg Hgbf. usw. zur Beförderung über Leipzig-Magdeburg aufgegeben werden. Alles Nähere enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I), auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 10. Dezember 1926. (1338)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 13. Dezember 19 Aufnahme von phosphorsaurem Am niak (Diammonphosphat) in das War verzeichnis des Ausnahmetarifs 98 Erhöhung der Mindestmenge unter der Anwendungsbedingungen auf 700 Näheres durch Reichsbahntarifanzeig

Altona, den 7. Dezember 1926. (13
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-tschechoslowakischer Güterv kehr (Verkehr mit deutschen Seehaf stationen).

Am 1. Januar 1927 tritt der Na trag IV zum deutsch-tschechoslowa schen Güterverkehr (Verkehr mit de schen Seehafenstationen) in Kraft. enthält neben der Einarbeitung der 1. April 1926 im Kundmachungsw durchgeführten Änderungen, Ergänz gen und Berichtigungen insbesondere Abschlagstafel über weitere Fracht mäßigungen im Verkehr mit bestimm tschechoslowakischen Stationen, fer Änderungen und Ergänzungen tsche slowakischer Schnittfrachtsätze, Erwei rung des Geltungsbereiches einer grö ren Anzahl Tarife (Aufnahme weite tschechoslowakischer Versand- und E fangsstationen) sowie Ergänzungen Warenverzeichnisse einiger Tarife.

Der Nachtrag kann bezogen werden

1. in Deutschland
   a) von der Wirtschaftshauptverw tung der Reichsbahndirekt Dresden in Dresden-N., Lößni straße 12,
   b) durch Vermittlung der beteilig Stationen:
2. in der Tschechoslowakei
   a) von den Staatsbahndirektionen,
   b) durch Vermittlung der beteilig Stationen.

Ferner wird zur Erleichterung Frachtsatzermittlung in den Fällen, denen die Frachtsätze der Schnittar tafeln A um bestimmte Hundertsätze kürzen sind, eine Umrechnungstafel h ausgegeben, die von den vorgenannt Stellen bezogen werden kann.

Dresden, den 10. Dezember 1926. (13
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltunge

Deutsch-tschechoslowakischer Güterv kehr (Verkehr mit deutschen Seehaf stationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 w der Tarif Nr. 12 für gedörrte Pflaum — vgl. Tarif- und Verkehrsanzeiger 100 vom 23. September 1926, Nr. 112 v 28. Oktober 1926 und Nr. 119 vom 15. vember 1926, Verfügungen Nr. 1412, 1 und 1751 — aufgehoben.

Dresden, am 10. Dezember 1926. (13
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltunge

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Januar 1927 tritt der Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von P sonen, Reisegepäck, Expreßgut u Leichen im Binnenverkehr in Kraft. Ei Erhöhung der Beförderungsgebühr tritt nicht ein.

Berlin, im Dezember 1926. (13
Brandenburgische Städtebahn Akt.-G
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 51. Berlin, den 23. Dezember 1926. LXVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die deutschen Eisenbahn-Verkehrssteuern[1]).

Von **Dr. Karl Herr**, München.

Durch den deutschen Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 93 vom 2. September 1926 wird mitgeteilt, daß die aus den Verkehrsnebeneinnahmen — Einnahmetitel 1 Zif. 5 und 2 Ziff. 7 — anfallende Beförderung- und Umsatzsteuer bei der Deutschen Reichsbahn künftig nicht mehr aus den einzelnen bei den Abfertigungen eingehobenen Gebühren, sondern nach Pauschsätzen aus den Gesamteinnahmen an Nebengebühren berechnet wird, so daß eine Ausscheidung der Gebühren nach Beförderung- und Umsatzsteuerpflicht und -Freiheit bei der Buchung und Verrechnung durch die Dienststellen nicht mehr erforderlich ist. Da hiermit jedenfalls ein weiterer Abschnitt im Aufbau des deutschen Verkehrssteuerwesens erreicht ist, dürfte es sich lohnen, aufzuzeigen, wie sich die Besteuerung des Eisenbahnverkehrs in Deutschland entwickelt hat, und ob sie den Anforderungen an bequemer Handhabung für den Eisenbahnverkehr entspricht.

1. Die erste Belastung des Eisenbahnverkehrs trat durch die Änderung des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 (RGBl. S. 620) ein. Vom 1. August 1906 ab wurde der im Seeschiffverkehr bereits 1900 eingeführte Stempel auch auf Frachturkunden (Frachtbriefe) im inländischen Güterverkehr gelegt. Wenn die Frachturkunde über die Ladung eines ganzen Eisenbahnwagens lautet, beträgt der Stempel bei einem Frachtbetrag bis 25 M. 20 Pf., bei höheren Beträgen 50 Pf. Übersteigt oder unterschreitet das Ladegewicht des verwendeten Wagens 10 t, so erhöht oder ermäßigt sich der Stempel.

Die Verpflichtung zur Entrichtung der Stempelabgabe obliegt bei Urkunden, welche im Inland ausgestellt werden, dem Aussteller des stempelpflichtigen Schriftstücks, bei den im Ausland ausgestellten Urkunden dem Empfänger im Inland. Für die Entrichtung der Abgabe ist der Frachtführer verantwortlich, der den Betrag vom Absender oder Empfänger einzuziehen hat. Die Eisenbahnen beschafften sich die Urkundenstempelmarken; die Versandabfertigung, bei Auslandssendungen die Grenzübergangsstation, klebte die Marken auf die Frachtbriefe und belastete die Sendung mit dem Stempelbetrag.

Im Personenverkehr wurden die Fahrkarten, Fahrscheine und sonstigen Ausweise über die erfolgte Zahlung des Personenfahrgeldes im Eisenbahnverkehr auf inländischen Bahnlinien mit einem Stempel belegt, der nach Wagenklassen und Fahrpreisen abgestuft war und Fahrkarten von 60 Pf. und höher mit Stempelbeträgen von 5 Pf. bis 8 M. belastete. Militär-, Schüler- und Arbeiterfahrkarten waren befreit. Der Stempel wurde in der Weise entrichtet, daß der Stempelbetrag dem Fahrgeld zugeschlagen und mit ihm in einer Summe erhoben wurde. Die Ausscheidung der Stempelbeträge behufs Abführung an die Finanzverwaltung oblag den Verkehrskontrollen.

Der deutsche Eisenbahnverkehrsverband erließ für die Handhabung des Gesetzes durch die Abfertigungsstellen eine besondere Kundmachung (5).

Durch das Gesetz vom 17. Juni 1916 (RGBl. S. 555) wurde ab 1. August 1916 der Stempel für Wagenladungen bei Frachten bis 25 M. auf 1 M., bei höheren Frachten auf 2 M., bei Eilgutwagenladungen auf 1,50 und 3 M. erhöht. Die halben Sätze

[1]) Der Aufsatz, der beim Erscheinen des Aufsatzes von Amtsgerichtsrat Coermann in Nr. 36, S. 953, dieser Zeitung bereits fertiggestellt war, geht zwar in einigen Punkten parallel mit diesem. Beide verfolgen aber verschiedene Ziele. Die nachfolgenden Ausführungen dürften daher ebenfalls bei den Lesern Interesse finden. Die Schriftleitung.

wurden erhoben, wenn das Ladegewicht des gestellten Wagens weniger als 10 t betrug. Das bisher steuerfreie Frachtstückgut und Expreßgut wurde mit einem Stempel von 10 Pf., das Eilstückgut mit einem solchen von 20 Pf. belastet. Die damals eingeführten Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempel haben sich im Verkehr nicht besonders eingebürgert.

Diese Sätze wurden dann 1917 durch das nachstehend erwähnte Gesetz auf 15 Pf. und 30 Pf., bei Wagenladungen auf 1,50 und 3 M., für Eilgut auf 3 und 6 M. erhöht; für Kohle in Wagenladungen war ein erhöhter Stempel von 2 und 4 M. zu entrichten.

Der Fahrkartenstempel kam 1917 in Wegfall.

2. Das Gesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (RGBl. S. 329), das für den Güterverkehr am 1. August 1917, für den Personen- und Gepäckverkehr am 1. April 1918 in Kraft trat, legte die Steuerlast bei der Beförderung von Personen und Gütern auf Schienenbahnen und Wasserstraßen nicht auf die Urkunde, sondern auf die Beförderung selbst und damit auf die Fracht oder den Fahrpreis. Dabei wurde, wie erwähnt, im Personenverkehr folgerichtig der Fahrkartenstempel beseitigt, dagegen blieb der Frachturkundenstempel eigentümlicher Weise — wohl aus finanziellen Gründen — neben der Güterverkehrssteuer bestehen, belastete die Abfertigung und wurde erst durch das Gesetz vom 20. März 1923 (RGBl. S. 198) mit Wirkung vom 1. April 1923 aufgehoben, als die Stempelbeträge bereits der Wertlosigkeit anheimgefallen waren und die Markenklebung nur nutzlose Arbeit kostete.

Schuldner der Abgabe ist derjenige, der den Beförderungspreis zu bezahlen hat. Zu seinen Lasten ist die Abgabe vom Betriebsunternehmer zu entrichten. Erfolgt die Beförderung auf Grund veröffentlichter Tarife, so ist die Abgabe in diese einzurechnen.

Im Personenverkehr betrug die Abgabe in den vier Klassen 16, 14, 12 und 10 %, im Gepäckverkehr 12 % des Beförderungspreises. Im Güterverkehr wurden 7 % der Fracht erhoben, Kohle und Koks sind von der Abgabe befreit gelassen, da sie gleichzeitig der neuen Kohlensteuer (s. u.) unterworfen wurden. Als Beförderungspreis gelten im Eisenbahnverkehr und im Eisenbahnfährverkehr die Personenfahrpreise, die Frachten einschließlich der Privatanschlußfrachten und die sonstigen tarifmäßigen Beträge, also auch besonders zu berechnende Abfertigungsgebühren, Frachtzuschläge, sowie Gebühren für die Bewegung des Gutes innerhalb der Bahnhofsanlagen. Nebengebühren, bare Auslagen und Frachturkundenstempel sind steuerfrei. Die Regelung war nicht besonders zweckmäßig, da sie für jede der letztgenannten steuerpflichtigen Verkehrserträge immer besondere Tariferstellungen bedingt und bei den Privatanschlußgebühren auch ein Rechnen mit spitzen, statt mit runden Beträgen erfordert; für die Sendungen über Privatanschlußgleise sind zudem verschiedene Sätze für Sendungen des gewöhnlichen Verkehrs oder für Kohlen fällig, was die Abfertigung erschwert.

Zum Gesetz erließ der Bundesrat eingehende Ausführungsbestimmungen vom 1. Februar 1918 (Zentralblatt S. 22). Für die Erhebung und Verwaltung der Abgabe erhielten die Bundesstaaten den Betrag von 2 % der eingegangenen Einnahmen. Der deutsche Eisenbahnverkehrsverband erweiterte die Kundmachung 5 durch einen Teil 2, Güterverkehrssteuer, und einen Teil 3, Personenverkehrssteuer.

Das Gesetz ist behufs Anpassung an die Reichsabgabenordnung unter der Bezeichnung „Beförderungsteuergesetz" vom 29. Juni 1926 (RGBl. I S. 357) neu herausgegeben worden (vgl. auch den Aufsatz von Coermann in Nr. 36 d. Ztg.), wobei noch auf zwei Punkte hingewiesen werden darf. Nach § 33 des alten und § 4 des neuen Gesetzes wird die Steuer für Güter, die für Betriebszwecke „einer deutschen Staatsbahnverwaltung" bezogen sind, rückvergütet. Es ist anzunehmen, daß nach der Verreichlichung dies ohne weiteres auch für die Betriebsgüter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die wohl in § 14 aber nicht in § 4 des neuen Gesetzes erwähnt ist, zutrifft; von Bedeutung ist dies noch für die auf Privatbahnen gefahrenen Güter der Reichsbahn.

Im alten Gesetz war ferner der Steuersatz für Schnellzugzuschlagkarten 1. und 2. Klasse auf 15 % festgesetzt, da nach dem damals geltenden Personentarif auch für die Schnellzugzuschlagkarten 1. und 2. Klasse ein Preis erhoben wurde. Obwohl nunmehr die Preise für solche Karten 1. Klasse das Doppelte der 2. Klasse betragen, ist im neuen Gesetz der Steuersatz unverändert geblieben, was zu einer Mehrabführung an Steuer für die Erlöse aus den Karten der 2. Klasse führt und richtigzustellen sein wird.

3. Das Gesetz vom 26. Juli 1918 (RGBl. S. 779), das die im Inland gegen Entgelt ausgeführten Lieferungen und Leistungen der Umsatzsteuer unterwarf, ließ „Beförderungen im Sinne des Verkehrssteuergesetzes" von der Umsatzsteuer frei. Die Steuer betrug zunächst 5 ‰ des für die steuerpflichtige Leistung vereinnahmten Entgeltes, sie wurde in den nächsten Jahren auf 1½, und ab 1. Januar 1924 auf 2½ % erhöht und dann wieder ermäßigt, zuletzt am 1. April 1926 auf 0,75 %.

Wegen der Nebengebühren, die, wie bei 2. bemerkt, der Verkehrssteuer nicht unterliegen, dann überhaupt wegen der Beförderungen „im Sinne des Verkehrssteuergesetzes" entstanden bald Zweifel über die Umsatzsteuerpflicht, die auch für Staats- und Reichsbetriebe gegeben ist.

Fest stand zunächst, daß die Nebeneinnahmen, die der Verkehrssteuer unterliegen, wie z. B. Anschlußfrachten, Frachtzuschläge, umsatzsteuerfrei sind, und daß umgekehrt Verkehrsnebeneinnahmen der Eisenbahn, die unabhängig von einer Beförderung erzielt werden, z. B. Handgepäckaufbewahrungsgebühren, als „Leistungen gegen Entgelt" der Umsatzsteuerpflicht unterliegen.

Dagegen bestanden bei den vielen übrigen mit der Beförderung „zusammenhängenden" oder von ihr unabhängigen Nebenleistungen Unklarheiten, die erst nach und nach beseitigt wurden.

Wertvolle Anhaltspunkte gab hier insbesondere das Urteil des Reichsfinanzhofs vom 23. Mai 1922, das den Umschlagverkehr von Bahn zu Schiff behandelt. Am einfachsten würde es wohl sein, als umsatzsteuerfreie Nebenleistungen alle in den Frachtbrief aufgenommenen Leistungen zu behandeln.

Für die Abfertigungen waren eingehende Anweisungen zu erlassen, ob eine nicht zur Fracht im engeren Sinne gehörende Verkehrsnebeneinnahme, z. B. eine Nachnahmegebühr verkehrssteuerpflichtig oder umsatzsteuerpflichtig oder ganz steuerfrei war. Je nach ihrer Steuerpflicht oder -Freiheit war die Nebeneinnahme bei ihrer Buchung in getrennte, eigens für die Steuer angelegte Spalten nachzuweisen. Irrtümer in der Auslegung der Anweisung, die bei der großen Zahl von Nebengebühren nicht alle erfassen konnte, dann Irrtümer in der Buchung konnten bei dem Umfang des Rechnungswerkes nur in verhältnismäßig wenig Fällen von den Verkehrskontrollen aufgefunden oder berichtigt werden. Bei der Geringfügigkeit der einzelnen Beträge (z. B. Zählgebühr für Stückgut 10 Pf., hieraus Umsatzsteuer z. Z. 0,0075 M.), ist die Einzelnachweisung der Gebühren auch noch nach ihrer Steuerpflicht sehr lästig, ein rascher Tagesabschluß bei den Abfertigungsstellen durch das Summenziehen empfindlich verzögert. Als sich daher 1925 die Notwendigkeit herausstellte, den Dienststellen der dem Deutschen Eisenbahnverkehrsverband angehörigen Bahnen ein ausführliches Verzeichnis der Verkehrsnebeneinnahmen unter Darlegung ihrer Verkehrs- oder Umsatzsteuerpflicht oder -Freiheit zu geben, wurde die Frage geprüft, ob nicht eine Pauschalierung in der Weise eintreten könne, daß aus dem Gesamtanfall an Nebeneinnahmen des Personen-, Gepäck-, Leichen-, Tier- und Güterverkehrs eines Rechnungsabschnittes die treffende Verkehrsabgabe und Umsatzsteuer nach ermittelten Durchschnittssätzen berechnet und an die Steuerbehörden abgeführt wird. Da die Verhandlungen hier-

über mit der Reichsfinanzverwaltung zu einem günstigen Ergebnis führten, wurde für die Reichsbahn, beginnend ab 1. September 1926, zugestanden, daß für die einzelnen in den Nachweisungen der Abfertigungsstellen gebuchten Verkehrsnebeneinnahmen, die im Personenverkehr etwa 1 % und im Güterverkehr rund 4 % der Haupteinnahmen ausmachen, eine besondere Darstellung der Steuerpflicht oder -Freiheit entfällt, und daß nur aus dem Gesamtanfall eines Verkehrs bei allen Reichsbahnkontrollen nach festgelegten Anteilen die Verkehrsabgabe mit 7 % und die Umsatzsteuer mit 0,75 % berechnet wird. Beträgt also z. B. im September 1926 bei der Verkehrskontrolle A die ermittelte Nebeneinnahme im Güterverkehr 200 000 M., so sind bei dem angenommenen Pauschsatz von 25 % beförderungsteuerpflichtiger und 25 % umsatzsteuerpflichtiger Einnahme $\frac{50\,000 \times 7}{107} = 3271$ *M* Beförderungsteuer und $\frac{50\,000 \times 0{,}75}{100} = 375$ *M* Umsatzsteuer abzuführen.

Die Zusammenstellungen der Nebengebühren aus dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Leichen-, dem Tier-, dem Güter- und dem Militärverkehr, ausgeschieden nach beförderungsteuerpflichtigen und beförderungsteuerfreien und damit umsatzsteuerpflichtigen oder umsatzsteuerfreien Gebühren, die der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband demnächst herausgeben wird, haben damit, abgesehen von dem Werte einer übersichtlichen Zusammenstellung aller in den deutschen Eisenbahntarifen vorkommenden Nebengebühren, nur mehr für die Privatbahnen und Kleinbahnen Bedeutung, weil diesen eine Pauschalierung noch nicht zugestanden ist. Mit den Zusammenstellungen wird für die Umsatzsteuer zur Kundmachung 5 noch ein weiterer Abschnitt ausgegeben werden.

4. Das Kohlensteuergesetz vom 8. April 1917 (RGBl. S. 340) legte auf alle im Inland gewonnene oder vom Ausland eingeführte Kohle eine Steuer mit 20, später (1922) mit 40 % des Wertes, wobei für die einzelnen Kohlenarten verschiedene Hebungsbeträge vorgesehen waren. Durch Verordnung vom 13. Oktober 1923 (RGBl. S. 945) wurde die Kohlensteuer wieder aufgehoben. Damit ergab sich die steuerliche Besonderheit, daß die Kohle, die wegen Einführung der Kohlensteuer von der Verkehrssteuer freigelassen wurde, nunmehr mittelbar einen 7prozentigen Tarifvorsprung hat. Die Eisenbahnen sind nun aber genötigt, die Tarife für Kohle besonders zu bearbeiten, auch die Anschlußfrachten besonders zu errechnen. Im Abfertigungsdienst müssen für die Kohlensendungen besondere Versand- und Empfangsbücher angelegt werden, um die verkehrssteuerpflichtigen Sendungen von den steuerfreien Kohlensendungen zu trennen, damit die von jenen abzuführende Güterverkehrssteuer berechnet werden kann. In den Verkehrskontrollen erwächst durch die doppelte Behandlung der beiden steuerpflichtigen und steuerfreien Gütergruppen, ihre Zusammenfassung aus dem Rechnungswerk der Abfertigungen und ihre endgültige Verrechnung umständliche und zeitraubende Mehrarbeit. Eine Erleichterung würde eintreten, wenn erreicht würde, daß auch für die Güterverkehrssteuer eine Berechnung nach einem Einheitssatz für die Reichsbahn oder die einzelnen Kontrollen aus den Einnahmen für alle Güter eingeführt wird. Hilfe bringt hier übrigens das Lochkartenverfahren: Wird dazu übergegangen, im Güterverkehr die Nachweisung der Abfertigungen durch Lochkarten zu ersetzen, dann ist es nur erforderlich, die steuerfreien Kohlenarten mit besonderen Nummern in der Lochkarte zu kennzeichnen. Bei der Ausscheidung der Karten mit den (steuerfreien) Nummern in den Sortiermaschinen wird dann das Aufkommen an steuerfreiem Gut rasch, leicht und zuverlässig erfaßt, so daß ein Einheitssatz überhaupt nicht festgelegt werden muß.

Vollständig beseitigt würden die derzeitigen Schwierigkeiten jedoch erst, wenn die Verkehrssteuer auch auf Kohle gelegt würde, was für die jetzt verkehrssteuerpflichtigen Sendungen eine Senkung um etwa 2 % auf rund 5 % zulassen würde. Für eine Kohlensendung z. B. von Duisburg-Ruhrort nach Nürnberg Hbf. würde sich die derzeitige Fracht (einschließlich Steuer) von 194 auf 204 M. erhöhen. Die ungleiche Belastung von Torf und Brennholz gegenüber der Kohle würde beseitigt.

Die Möglichkeit einer nach vorstehendem — dringend gebotenen — Vereinfachung in der Durchführung des Beförderungsteuergesetzes gibt dieses Gesetz selbst in § 24. Hiernach kann das Reichsfinanzministerium zulassen, daß eine Abrechnung über die einzelnen Steuerbeträge unterbleibt, und bestimmen, daß in besonderen Fällen, in denen die Feststellung der Steuerbeträge mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten und Kosten verbunden sein würde, die Berechnung und Abführung der Steuer im Wege der Abfindung zulässig ist.

Auch § 15 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 272) läßt eine Vereinfachung der Berechnung der Beförderungsteuer im Weg der Vereinbarung zwischen Reichsregierung und Reichsbahn-Gesellschaft zu, wenn keine Verminderung des Gesamtaufkommens eintritt.

Sollte der Plan einer Vereinfachung im weiteren Verlauf zu einer Änderung des Beförderungsteuergesetzes führen, so wäre es erwünscht, wenn sich bei dieser Gelegenheit ermöglichen ließe, die Beförderung- und die Umsatzsteuer auf Verkehrsnebeneinnahmen überhaupt fallen zu lassen und die Beförderungsteuer in entsprechendem Maße nur auf das Fahrgeld und die Streckenfracht zu legen, da hierdurch für Eisenbahn und Steuerverwaltung eine Menge unwirtschaftlicher Rechnungs- und Kontrollarbeit erspart wird.

Die Beförderungsteuer muß so aufgebaut sein, daß sie, ohne im allgemeinen die Grundsätze gerechter Besteuerung zu verlassen, automatisch den Beförderungsvorgang neben dem Beförderungsentgelt mit der Steuer belegt und erst an der Abrechnungsstelle eine Ausscheidung nach einfachster Methode und einfachsten Sätzen erfordert.

Jede nicht unbedingt nötige Aufstellung von Unterschieden in der Steuerauflegung und Bemessung bietet, wie die Erfahrung z. B. bei dem Wagenladungsstempel für geschlossene Stückgutwagen, bei dem Stempel nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei den Nebengebühren, bei den Schnellzugzuschlägen für den Eisenbahnfachmann immer wieder gezeigt hat, sofort Schwierigkeiten in der Handhabung des Steuergesetzes. Es darf nicht vergessen werden, daß die Abfertigungsstellen vielfach nicht in der Lage sind und häufig nicht die Zeit besitzen, bei der im Abfertigungsdienst erforderlichen Eile noch zu untersuchen, ob das Gut diese oder jene Steuerbefreiung genießt. Bei der Abrechnung läßt sich eine Nachprüfung auf solche Punkte in der Regel überhaupt nicht mehr erreichen.

Allgemeines.

— **Eine neuartige Schienenverbindung.** „Svenska Dagbladet" berichtete kürzlich von einer Erfindung auf dem Gebiete der Schienenverbindung. Es handelt sich um eine von dem schwedischen Elektriker C. G. Blomquist in Knivsta erfundene und bereits drei Jahre lang im Eisenbahnbetriebe praktisch erprobte Konstruktion, die wie folgt näher beschrieben wird. Die Schienen sind so fest vereinigt, daß sie wie ein einziges Band wirken. Unter dem Verbindungsteil ist eine 85 cm lange Stützplatte angebracht, deren eine Seite über den Schienenfuß umgebogen ist. Über der umgebogenen Kante der Stützplatte liegt ein Seiteneisen, das sich der Schienenform genau anpaßt. Auf der entgegengesetzten Seite befindet sich eine auf der Stützplatte ruhende Lasche, die auf die übliche Art an der Schiene festgeschraubt und außerdem mit Bolzen in der Stützplatte befestigt ist. Durch diese Vorrichtungen werden beide Schienenenden in der richtigen Lage an der Verbindungsstelle festgehalten, aber es bleibt ihnen doch die Möglichkeit, sich bei Temperaturwechsel in der Längsrichtung zu verschieben.

Nach Angabe des Erfinders sollen die Kosten für die neue Schienenverbindung, die aus gewalztem Stahl besteht, nicht mehr als 10 Kronen betragen. Die Erfindung ist in den skandinavischen Ländern, Deutschland, Frankreich, Finnland, Belgien, England, den Vereinigten Staaten und Kanada patentiert worden. Ein schwedisches Konsortium hat ihre Ausnutzung übernommen.

Die Rheinisch-Westfälische Städtebahn Köln-Dortmund.

Unter dem 22. Januar/8. August 1924 hat das Preußische Staatsministerium im Sinne des Art. 94 Abs. 1 der Reichsverfassung der „Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn m. b. H.“ eine Konzession erteilt zum Bau und Betrieb einer vollspurigen Haupteisenbahn (elektrische Schnellbahn) von Köln über Düsseldorf, Duisburg nach Dortmund mit Nebenstrecken von Essen nach Gladbeck und von Duisburg und Oberhausen nach Dinslaken. Aus dieser Studiengesellschaft, deren Mitglieder die längs der Bahnlinie gelegenen Städte, Landkreise, der Siedelungsverband Ruhrkohlenbezirk und das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk sind, soll der spätere Träger des Unternehmens in Form einer Aktiengesellschaft unter der Bezeichnung „Rheinisch-Westfälische Schnellbahn A.-G.“ hervorgehen. Diese Gesellschaft ist als gemischt-wirtschaftliches Unternehmen unter Beteiligung der bereits genannten Stellen, des Landes Preußen, der Reichsbahn und der Industrie gedacht; sie sollte innerhalb zwei Jahren, also bis zum 22. Januar 1926 in das Handelsregister eingetragen sein. Wie weit ihre Entwicklung gediehen ist und ob und in welchem Umfange die genannten Stellen sich zu beteiligen beabsichtigen, ist in der Öffentlichkeit nicht bekanntgeworden, wohl daß auf Antrag der Studiengesellschaft die Frist für die Gründung um drei Jahre, d. h. bis zum 22. Januar 1929 verlängert worden ist. Die Konzession läuft von der Betriebseröffnung ab gerechnet auf die Dauer von 99 Jahren. Nach Ablauf dieser Zeit ist es dem Deutschen Reiche vorbehalten, das gesamte Bahnunternehmen in sein Eigentum überzuführen.

Mit der Konzessionserteilung ist grundsätzlich entschieden worden, daß die Schnellbahn in der geplanten Form, und zwar auf privatwirtschaftlicher Grundlage erbaut und betrieben werden soll. Erforderlich ist nur noch die Erfüllung der technischen Bedingungen der Aufsichtsbehörde (für den ganzen Bahnbereich die Reichsbahndirektion Essen) und die Beschaffung des erforderlichen Kapitals. Die erste Bedingung wird keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bieten, trotzdem neuerdings seitens der Bergbautreibenden erhebliche Bedenken geltend gemacht worden sind. Der zweite Punkt — die Kapitalbeschaffung — berührt bei den großen durch das Unternehmen festzulegenden Summen auch die Öffentlichkeit in hohem Maße. Bei der Lage der deutschen Volkswirtschaft nach dem verlorenen Kriege hat die Öffentlichkeit einen Anspruch darauf, daß, wenn derartig große Summen aufgebracht und festgelegt werden sollen, insbesondere wenn der Staat und öffentliche Körperschaften in größerem Umfange dabei beteiligt sind, vorher der Nachweis erbracht wird, daß die Wirtschaftlichkeit dieser Kapitalanlagen gewährleistet ist, soweit das irgendwie zu übersehen ist. Was hier von der geplanten Schnellbahn gesagt wird, gilt in demselben Maße auch von sonstigen großen Plänen, wie z. B. den gerade in der letzten Zeit unter dem Gesichtswinkel der Hebung der Wirtschaft bestimmter Gebietsteile und der Arbeitsbeschaffung soviel erörterten Kanalplänen. Wer verfolgt, wie diese Pläne entstehen und betrieben werden, wird oft über die Kühnheit der Entwürfe und die Leichtigkeit, mit der über Summen verfügt werden soll, erstaunt gewesen sein, wenn er sie zu der wirtschaftlichen Lage des deutschen Volkes in der Nachkriegszeit ins Verhältnis setzt. In all solchen Fällen ist eine rein sachliche Prüfung, losgelöst von allen politischen oder sonstigen Einflüssen, unbedingt erforderlich, wenn vermieden werden soll, daß die Gesamtheit des deutschen Volkes später die Folgen verfehlter Unternehmungslust zu tragen hat.

Eine solche gutachtliche Untersuchung über die bei der geplanten Schnellbahn Köln-Dortmund und ihrer Nebenstrecken in Frage kommenden Verhältnisse bietet das Buch von Prof. Dr.-Ing. Giese „Die Rheinisch-Westfälische Städtebahn Köln-Dortmund, zur Frage ihrer Wirtschaftlichkeit“, Verlag der Verkehrstechnik, Berlin, 1926. Zeitungsnachrichten zufolge ist die Abhandlung im Auftrage des Bergbaulichen Vereins Essen verfaßt. Da bisher ausführliche Aufsätze über die geplante Bahn in der Fachpresse, abgesehen von einem Aufsatz von Prof. Dr.-Ing. Cauer, Verkehrstechnik 1926, Heft 20/21, nicht erschienen sind, insbesondere aber über die wirtschaftlichen Unterlagen des Unternehmens Veröffentlichungen überhaupt nicht vorliegen, ist die Untersuchung Gieses als erste eingehendere Abhandlung sowohl in technischer als in wirtschaftlicher Hinsicht besonders zu begrüßen. Sie wird, das hat sich schon nach ihrem Erscheinen und besonders nach Vorträgen des Verfassers über sein Gutachten in Essen und Berlin im Verein für Eisenbahnkunde gezeigt, zu einem lebhaften Meinungsaustausch über das ganze Fragengebiet dieser neuartigen Anlage führen, von der wohl bestimmt eine Klärung zu erwarten ist, besonders über die wichtigsten Fragen, wie die wirtschaftlichen Aussichten des neuen Unternehmens und die Rückwirkungen auf die vorhandenen Verkehrsmittel sein werden.

Auf die außerordentlich eingehenden, zum großen Teil auf vergleichende Zahlen, die die Reichsbahnverwaltung zur Verfügung gestellt hat, aufgebauten Ermittlungen über den voraussichtlichen Verkehrsumfang, Einnahmen, Betriebskosten usw. wird noch näher einzugehen sein. Das Gesamtergebnis, das darf schon vorweg genommen werden, ist so, daß — selbst wenn man nicht alle von Giese ermittelten Ziffern gelten lassen will und vielleicht sich manches günstiger für die neue Bahn herausstellt, als im Gutachten angenommen wird — es außerordentlich zweifelhaft erscheint, ob in absehbarer Zeit ein wirtschaftlich vertretbares Ergebnis erzielt werden kann. Dabei muß aber noch besonders nachdenklich stimmen, daß der in Rechnung gestellte Verkehr von 20 Millionen Fahrten im 3. Betriebsjahr zu einem sehr großen Teil (Giese rechnet mit 12,2 Millionen Fahrten) nur im Wege der Abwanderung von anderen Verkehrsmitteln zu erzielen ist, ohne daß der Beweis erbracht ist, daß diese Verkehrsmittel — wenigstens für das Einflußgebiet der hauptsächlichsten Strecken der geplanten Bahn — nicht in der Lage wären, den billigen Anforderungen an die Verkehrsmöglichkeit zu genügen. Die Folge wird — wenigstens für absehbare Zeit — sein, daß bei diesen vorhandenen Verkehrsmitteln ein erheblicher Leerlauf eintreten wird, der nicht — oder wenigstens nicht im vollen Maße — durch Drosselung des Aufwandes ausgeglichen werden kann. Das gilt ganz besonders von der Reichsbahn, die nach Giese in dem in Frage kommenden Gebiet mit einer Abwanderung von über 10 Millionen Fahrten im Jahr zu rechnen hat, und bei der die Verminderung der Betriebsausgaben im Verhältnis zur Verkehrsabwanderung wohl als unmöglich bezeichnet werden muß. Wenn auch der Personenverkehr — die neue Schnellbahn soll nur diesem dienen — an sich keine wesentlichen Überschüsse abwirft und auch der Ausfall an Einnahmen für diesen Abwanderungsverkehr zahlenmäßig im Verhältnis zur Gesamteinnahme des in Frage kommenden Gebietes wohl nicht gerade eine sehr große Rolle spielt, so muß doch berücksichtigt werden, daß die Erträgnisse aus dem Personenverkehr, wenn sie auch nur die Ausgaben decken, den Gesamtaufwand mit tragen helfen, der zum allergrößten Teil unabhängig vom Umfang des Personenverkehrs doch entsteht. Zu berücksichtigen ist aber auch die allgemeine Lage der deutschen Wirtschaft. So sehr es als abwegig bezeichnet werden müßte, aus derartigen Erwägungen über die Verkehrsabwanderung heraus Fortschritte in der Entwicklung der Verkehrsdurchführung hemmen zu wollen, und wenn auch aus denselben Gründen in einer ungebundenen Volkswirtschaft derartige Verschiebungen der Aufgaben und des wirtschaftlichen Wirkungsgrades der verschiedenen Träger der Verkehrsabwicklung in Kauf genommen werden sollen, so liegen doch die Verhältnisse, solange Deutschland unter dem durch die Friedensverträge bedingten Zwang in seiner wirtschaftlichen Entwicklung steht, ganz anders. Wenn durch Einschaltung eines neuen nicht unbedingt erforderlichen Verkehrsmittels von derartigem Umfange wie die geplanten Schnellbahnen die Erträgnisse des Reichsbahnbetriebes in Mitleiden-

naft gezogen werden, so hat die Allgemeinheit des deutschen olkes den Schaden zu tragen. Diese Verhältnisse sollten zur ßersten Vorsicht Neuanlagen gegenüber mahnen, solange nicht abweisbare Notwendigkeiten vorliegen. Lediglich Bequemlkeitsrücksichten, wie etwa der immer wieder verlangte und her außerordentlich angenehme sogenannte starre Fahrplan er selbst die Steigerung der Reisegeschwindigkeit in dem vorsehenen Umfange können derartige Pläne unter den heutigen rhältnissen nicht begründen. Ganz abgesehen davon, daß auch starke Entwicklung anderer Schnellverkehrsmittel, wie z. B. s Flugverkehrs und die nach Ausbau der auch geplanten hnellverkehrsstraßen mögliche Erhöhung der Geschwindigkeit r Kraftwagen, die in bezug auf Bequemlichkeit der Durchrung von Reisen von kürzerer Dauer in den allermeisten Fällen hon wegen ihrer Freizügigkeit Schienenbahnen überlegen sein rden, zu denken geben sollten.

Wenden wir uns nach diesen allgemeinen Ausführungen kurz m Plan und den von Prof. Giese aufgestellten Untersuchungen . Die Schnellbahn, die aus einer Stammstrecke Köln-Duisburgrtmund von 113,5 km Länge und den Nebenlinien

a) Duisburg-Oberhausen-Essen (22,3 km), — die Stammstrecke geht über Mülheim-Ruhr —,
b) Duisburg-Marxloh (9,3 km),
c) Essen-Gladbeck (15,4 km),
d) (Hamborn) Meiderich - Alstaden - (Oberhausen) (4 km),

steht, wird vielfach als Städtebahn bezeichnet, obwohl sie sem von Prof. Blum geprägten Ausdruck nicht ganz entricht. Eine Städtebahn ist nach Blum eine Verbindungsbahn eier in lebhaften Beziehungen zueinander stehenden Städte, in dichter Zugfolge und starrem Fahrplan den Zwischenraum ischen den beiden Städten mit großer Geschwindigkeit ohne fenthalt überbrückt, in die Städte selbst aber mit einer möghst großen Zahl von Haltepunkten eingeführt wird (straßennartig oder auf besonderem Bahnkörper), um ihre Benutzung bequem wie möglich zu machen. Ein Beispiel für eine solche hn ist die Rheinuferbahn Köln-Bonn, wenigstens für die ohne ischenaufenthalt in Wesseling durchfahrenden Schnellzüge, nn man auch heutzutage eine höhere Geschwindigkeit auf der ien Strecke verlangen würde. Es bedarf keiner weiteren Erlerung, daß eine derartige Anlage und Betriebsführung bei der hn Köln-Dortmund, die eine Reihe von Städten verbinden soll e Stammstrecke soll 9 Stationen, Köln, Düsseldorf, Duisburg, lheim-Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Langendreer und rtmund erhalten) nicht möglich ist, wenn die gewünschte hohe isegeschwindigkeit erzielt werden soll. Man muß die Bahn lmehr als eine elektrische Fernbahn bezeichnen, die h nur auf der Strecke Duisburg-Dortmund durch einen kürzen Haltepunktabstand von den Fernzugstrecken der Reichsn unterscheidet. Auch ihrer Lage nach lehnt sie sich eng an vorhandenen Reichsbahnstrecken an, innerhalb des eigentlen Industriegebietes zwischen Duisburg und Essen und chum und Dortmund an die Bergisch-Märkische Bahn, ischen Essen und Bochum berührt sie bei Gelsenkirchen die ln-Mindener Strecke. Die Stammstrecke folgt damit der Linie dichtesten Besiedelung des Bezirks und bildet einen Ausbau Verkehrsmittel in westöstlicher Richtung. Die Nebenlinien gen alle auf der nördlichen Seite und sind als Zubringerecken anzusehen, das gilt auch von der Strecke Duisburgerhausen-Essen, die wegen ihrer größeren Länge von Durchgsreisenden kaum benutzt werden wird. Für die Verbesseg der so oft bemängelten Nordsüdverbindungen im Industriebiet kommen also nur die Nebenlinien in Frage, wenn man den Teilstrecken Essen-Gelsenkirchen und Gelsenkirchenchum der Stammlinie absieht, die natürlich zweifellos eine z wesentliche Verbesserung der Verbindung zwischen diesen dten darstellen. Die Zugfolge soll bei 18stündiger Betriebsler auf der Strecke Köln-Duisburg 30 Minuten, auf den igen Stamm- und Nebenlinien 30 Minuten, in verkehrsreichen nden 15 Minuten betragen.

Bezüglich der Anlagekosten gehen die Ansichten ziemlich weit auseinander, während die Studiengesellschaft mit einem Gesamtbetrag von rund 352 Millionen Mark gerechnet hat, liegen nach Angabe Gieses von anderer Seite Schätzungen bis 645 Millionen Mark vor. Er selbst kommt im Wege des Vergleichs mit städtischen Schnellbahnen auf Grund eines Meßtischblatt-Entwurfs auf 400 Millionen Mark, was einem Einheitspreis von 2,42 Millionen Mark für das Kilometer entspricht. Dieser Preis ist ungefähr der gleiche wie der in einer Tabelle mitgeteilte, für das zukünftige Schnellbahnnetz von Groß-Berlin für Einschnittbahnen in Rechnung gestellte Gegenwartspreis. Wenn man auch der Ansicht sein kann, daß dieser Wert vielleicht mit Rücksicht darauf, daß der allergrößte Teil der Stammstrecke Köln-Duisburg in verhältnismäßig einfacher Weise und in wenig wertvollem Gelände hergestellt werden kann, so ist es doch wohl mit Rücksicht auf die im eigentlichen Industriegebiet zu erwartenden hohen Aufwendungen richtiger, solange nicht genauere Entwürfe vorliegen, mit dem höheren Wert zu rechnen, zumal der Unterschied der beiden Ermittlungen, wenn man davon ausgeht, daß es sich nur um Schätzungen handelt, nicht allzugroß ist. Von allzu großem Belang für die Wirtschaftlichkeitsberechnung, die Giese aufstellt, ist der Betrag sowieso nicht, weil nur mit der Verzinsung und Tilgung eines Teils des Anlagekapitals (200 Millionen Mark Schuldverschreibungen) gerechnet worden ist, während ein Dividendenertrag aus dem Aktienteil des Kapitals (200 Millionen Mark) nicht vorgesehen ist.

Die Schnellbahn, für deren Bau und Betrieb die Bestimmung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 maßgebend sind, soll Vollspur erhalten und baulich so ausgestattet werden, daß auf der Stammstrecke zwischen Köln und Duisburg (Streckenlänge 58,5 km, Unterwegshaltepunkt Duisburg, Haltepunktabstand 29,25 km) eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/Std. und zwischen Duisburg und Dortmund (Streckenlänge 55,0 km, fünf Unterwegshaltepunkte, mittlerer Stationsabstand 9,17 km) eine solche von 100 km/Std. zugelassen werden kann. Für die Nebenlinien, die eine wesentlich geringere Haltestellenentfernung (i. M. 3,64 km) aufweisen, wird wohl auch noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/Std. zu rechnen sein. Bei der Ermittlung der Reisegeschwindigkeit weichen die Ansichten voneinander ab. Nach Giese rechnet die Studiengesellschaft auf der Strecke Köln-Duisburg mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 125 km/Std., d. h. 96,3 % der Höchstgeschwindigkeit; auf der Strecke Duisburg-Dortmund sollen 95 km/Std. = 95 % der Höchstgeschwindigkeit erzielt werden. Die Fahrzeit beträgt 32 + 44 + 1 (Aufenthalt in Duisburg) = 77 Minuten für die ganze Strecke Köln-Dortmund. Errechnet man von diesen Fahrzeiten ausgehend nach Abzug der Aufenthalte die durchschnittliche Geschwindigkeit, also unter Berücksichtigung der Zeitverluste bei der Anfahrt und beim Bremsen — die Anfahrbeschleunigung soll 0,5 m/sec.², die Bremsverzögerung 1,0 m/sec.² betragen —, so ergibt sich für die Strecke Köln-Duisburg eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 113 km/Std. oder 87 % der Höchstgeschwindigkeit. Für die Strecke Duisburg-Dortmund lauten die Zahlen 84,6 km/Std. oder 84,6 % der Höchstgeschwindigkeit. Die mittlere Geschwindigkeit, die man auch vielfach als Grundgeschwindigkeit bezeichnet, muß höher als diese Werte sein. Die von Giese angegebenen Zahlen 125 und 95 betreffen diese mittlere Geschwindigkeit, d. h. die im praktischen Betriebe möglichen mittleren Werte auf der freien Strecke, die an manchen Stellen unter der Höchstgeschwindigkeit liegen müssen (Steigungen, Gefälle, Krümmungen usw.), aber die bereits erwähnten Anfahr- und Bremszeitverluste nicht enthalten. Es sind, wenn die ganzen Vorgänge gekennzeichnet werden sollen, außer der Reisegeschwindigkeit = Weg/Gesamtzeitaufwand, noch drei Begriffe festzulegen:

1. die Höchst- (höchstzulässige) Geschwindigkeit v_{max};
2. die mittlere Geschwindigkeit (praktisch erzielte Geschwindigkeit auf der freien Strecke etwa das gleiche wie Grundgeschwindigkeit v_m

3. die Durchschnittsgeschwindigkeit = Weg/Fahrzeit ohne Aufenthalte v_d.

Prof. Giese rechnet bei seinen eigenen Ermittlungen mit mittleren Fahrgeschwindigkeiten von 80 % der Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke Köln-Duisburg und 75 % auf der Strecke Duisburg-Dortmund. Er lehnt sich damit an die Verhältnisse der Reichsbahn an und ermittelt in theoretischer Berechnung die Fahrzeiten zu 37 + 53 + 1 = 91 Minuten. Bei den besonderen Verhältnissen der eigens für den Schnellverkehr angelegten Bahnen, auf der nur Personenzüge mit gleicher Geschwindigkeit verkehren, störende Verschiebebewegungen in und vor den Bahnhöfen ausgeschlossen sind und bei der dazu durch Einbau eines selbsttätigen Blocksystems die durch das Versagen menschlicher Arbeitskräfte bedingten Störungen wegfallen, außerdem nur verhältnismäßig sehr leichte Züge verkehren und die Gleichmäßigkeit der treibenden Kraft im hohen Maße sichergestellt ist, kann wohl m. E. für die mittlere Geschwindigkeit ein etwas höherer Teil der Höchstgeschwindigkeit angesetzt werden, dagegen erscheint andererseits der von Giese angesetzte Unterschied der mittleren Geschwindigkeiten der beiden Teilstrecken von nur 5 % angesichts der außerordentlich verschiedenen Verhältnisse der Strecken Köln-Duisburg (flaches Gelände, nur eine Unterwegshaltestelle) und Duisburg-Dortmund (starke Steigungen, Bodensenkungsgefahr, fünf Unterwegshaltestellen) etwas gering. Es dürften sich doch wohl bei dieser neuartigen Bahnanlage im praktischen Betriebe mittlere Geschwindigkeiten von 90 % für die Strecke Köln-Duisburg und 80 % für die Strecke Duisburg-Dortmund erzielen lassen. Das entspricht mittleren Stundengeschwindigkeiten von 117 und 80 km. Die Fahrzeit ergibt sich dann nach dem von Giese angewandten Berechnungsverfahren zu 34 (33,5) + 50 + 1 = rd. 85 Minuten und entsprechend durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten von 106,2 km/Std. = rd. 82 %, und 73,3 km/Std. = 73,3 % der Höchstgeschwindigkeit; die Reisegeschwindigkeit beträgt 103,2 bzw. 66 km/Std.; demgegenüber brauchen die Schnellzüge der Reichsbahn für die Strecke Köln-Dortmund 145 Minuten und der besonders beschleunigte Fern-D-Zug, der allerdings nur in Düsseldorf, Duisburg und Essen hält, 120 Minuten (Winterfahrplan 1926/27). Die im Vorstehenden ermittelte Fahrzeit liegt also noch 30 % unter der dieses Zuges. Wesentlich größere Unterschiede in der Fahrdauer gegenüber der Eisenbahn ergeben sich naturgemäß, wenn man kürzere Strecken betrachtet, insbesondere aber bei den Verbindungen im eigentlichen Industriegebiet, die als unzureichend bezeichnet werden müssen. Als Beispiel sei die Strecke Essen-Gelsenkirchen erwähnt, bei der einer Fahrzeit von im Mittel 20 Minuten bei der Reichsbahn, eine solche von 9 Minuten bei der Schnellbahn (mit den von Giese ermittelten Geschwindigkeiten) gegenübersteht.

Die eigentlichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen (Abschnitt IV—VII) gehen von der Festlegung des Fassungsvermögens der Wagen, der Platzausnützung und des Fahrplanes aus, um dann nach Ermittlung des zu erwartenden Verkehrs die erforderlichen Leistungen der neuen Bahn im dritten Betriebsjahr, d. h. nach vollständigem Ausbau und weiterhin bis zum 10. Betriebsjahr festzulegen. Aus der Zahl der zu erwartenden Fahrten, der mittleren Reiselänge und den tariflichen Einnahmen wird die voraussichtliche Gesamteinnahme berechnet. Weniger genau ist die Aufstellung der Ausgaben durchgeführt. Die mittleren Betriebskosten beruhen auf einer Schätzung der Kosten für das Wagenkilometer auf Grund der Erfahrungen bei anderen Bahnen; die sonstigen Ausgaben hängen von den Einnahmen (Beförderungs- und sonstige Steuern) und vom festgelegten Kapital ab. Bei der Ermittlung des Verkehrs ist naturgemäß die zukünftige Entwicklung an Hand bisheriger Ziffern geschätzt; für den zunächst für die neue Bahn zu erwartenden Abwanderungs- und Neuverkehr haben vielseitige und eingehende Unterlagen zur Verfügung gestanden.

In bezug auf den Fassungsraum der Wagen muß man der Kritik Gieses an den Annahmen der Studiengesellschaft voll und ganz zustimmen. Die Schnellbahn, die nur 2. und 3. Klasse führt, soll in ihren Wagen 2. Klasse 80 Sitz- und 120 Stehplätze und in der 3. Klasse 85 Sitz- und 115 Stehplätze erhalten, also zusammen je 200 Plätze. Abgesehen davon, daß bei diesen Annahmen die Einheitsflächen für den Sitz- und Stehplatz verhältnismäßig sehr gering sind (sie liegen unter denen der meisten städtischen Schnellbahnen), ist es wohl nicht angängig, bei einer Bahn, die so große Strecken durchfährt (mittlere Reiselänge 24 km), und die vorgesehenen hohen Geschwindigkeiten entwickelt, einem derart großen Teil der Reisenden zuzumuten, die Fahrt stehend zurückzulegen. Es muß wohl angestrebt werden, die Platzzahl und Anordnung so zu bemessen, daß mindestens die Verhältnisse, die die Reichsbahn ihren Fahrgästen im Industriegebiet anbietet, erzielt werden. Da hier wenigstens in der zweiten und dritten Klasse jeder Reisende wohl in den allermeisten Fällen einen Sitzplatz erhält, ist wohl die Annahme Gieses, daß die Wagen der Schnellbahn bei einem Flächenraum von 55 qm eine Platzausnutzung von 120 Sitz- und 30 Stehplätzen, also zusammen 150 Plätze aufweisen sollen, berechtigt. Für die Nebenlinien sind der Einfachheit wegen die gleichen Verhältnisse angenommen. Auch die Berichtigungen, die Giese an der Ermittlung der erforderlichen Wagenzahl gegenüber den in der Presse mitgeteilten Annahmen der Studiengesellschaft vornimmt, sind meines Erachtens voll begründet; sie ergeben einen um 25 % höheren Wagenpark. Eine wichtige Unterlage für die weiteren Berechnungen stellt die mittlere Platzausnutzung dar. Die Schnellbahn ist schon infolge des starren Fahrplans und ihrer verhältnismäßig geringen Streckenlänge besser in der Lage als die Eisenbahnen, das Platzangebot dem Bedarf anzupassen, einmal durch Wechsel von langen und kurzen Zügen und durch Einschaltung eines dichteren Verkehrs auf Teilstrecken, z. B. Dortmund-Duisburg. Andererseits wird mit Recht darauf hingewiesen, daß ein so ausgeprägter Spitzenverkehr, wie ihn städtische Schnellbahnen aufweisen, bei der Städtebahn nicht eintreten wird, was wiederum etwas ungünstig auf die Platzausnutzung wirkt. Aus dem Vergleich der in Frage kommenden Reichsbahnstrecken im Industriegebiet und städtischer Schnellbahnen, wie z. B. die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen (18,5 %) und die Berliner Hochbahn (25 % vor dem Kriege, heute 29—30 %) ermittelt Giese eine Platzausnutzung von 25 %. Die in Frage kommenden Reichsbahnstrecken wiesen im Jahre 1913 eine mittlere Ausnutzung in der ersten bis dritten Klasse von 37,5 % auf. Die hohe Zahl ist allerdings darauf zurückzuführen, daß die Fernreisenden mitgezählt worden sind. Wie wenig sich diese Dinge ändern, zeigen übrigens zwei Zahlen für die Eisenbahnen Deutschlands: die mittlere Platzausnützung betrug hier im Jahre 1913 24,9 % gegenüber 24,48 % im Jahre 1897. Wenn man berücksichtigt, daß der starre Fahrplan die Platzausnützung in gewissem Umfange auch wieder ungünstig beeinflußt, so dürfte der von Giese angenommene Wert von 25 % im Mittel das richtige treffen.

Die mittlere Reiselänge, die, wie bereits erwähnt, auf 24 km geschätzt wird, ist zunächst auf Grund von Vergleichen mit städtischen Verkehrsmitteln und den Eisenbahnen Deutschlands ermittelt worden. Der Wert ist dann nachgeprüft durch unmittelbare Berechnung an Hand der tatsächlich von einer Reihe von Bahnhöfen der Eisenbahn der von der Schnellbahn anzulaufenden größeren Städte ausgeführten Fahrten nach den übrigen. Eine fünftägige Zählung aus dem Jahre 1926 hat einen Wert von 25,5 km ergeben. Man mag über Zählungen in derart kurzen Zeitspannen denken wie man will; für den hier in Frage kommenden Zweck sind sie wohl als ausreichend anzusehen. Nach diesen Ergebnissen ist der Gesamtmittelwert, der auch die kleineren Orte (Stamm- und Nebenlinien) mit umfaßt, sicher nicht zu niedrig gegriffen.

Wenden wir uns nun der eigentlichen Verkehrsschätzung zu, die neben ihrer Bedeutung für die Frage der Städtebahn auch als Verfahren an sich beachtenswert ist. Giese geht hierbei von dem Grundsatz aus, daß die Benutzung eines Verkehrsmittels in erster Linie abhängig ist vom Fahrpreis. Erst an zweiter Stelle kommen Bequemlichkeitsrücksichten wie

ıgfolge, Fahrzeit, starrer oder beweglicher Fahrplan usw. Die undlegende Bedeutung des Fahrpreises braucht für die wirthaftlichen Verhältnisse der Gegenwart sicher nicht besonders wiesen zu werden; die Abwanderung in die unteren Klassen r Eisenbahnen ist aus den vergleichenden Zahlen der Reichshn deutlich zu ersehen. Bei der Bequemlichkeit spielt es, wie t Recht hervorgehoben wird, eine große Rolle, ob Umsteigen forderlich ist oder nicht; selbst auf Kosten der Fahrzeit wern — auch dafür werden vergleichende Zahlen gebracht — ele Reisende das Verkehrsmittel benutzen, das ihnen das Umeigen erspart. Das ist zu beachten bei all den Verkehrsbehungen, bei denen Zubringer erforderlich sind. In eingehenn allgemeinen Untersuchungen werden diese Möglichkeiten an and von praktischen Beispielen untersucht mit dem Ergebnis, ß, obwohl die Bahnhöfe der neuen Bahn fast alle sehr günstig r Besiedelung, zu den Verkehrsmittelpunkten und auch unittelbar oder doch nahe bei den Bahnhöfen der Reichsbahn gen, doch nicht alle Fahrten, die, was den Zeitgewinn allein belangt, der Schnellbahn zufallen würden, tatsächlich auf sie ergehen werden. Als nachteilig für diesen Übergangsverkehr eht Giese auch den Umstand an, daß die Schnellbahn und ichsbahn auch bei unmittelbar zusammenliegenden Bahnhöfen sondere Sperren erhalten werden, was zweifellos eine Unbeemlichkeit darstellt. Es ist aber zu bemerken, daß diese Unquemlichkeit wohl überhaupt schwer zu beseitigen ist, solange e Schnellbahn als von der Reichsbahn unabhängiges Unterhmen durchgeführt wird, bei räumlich getrennten Bahnhöfen turgemäß überhaupt nicht.

Zur Ermittlung der tatsächlich auf das neue Verkehrsittel übergehenden Reisenden geht die Untersuchung zwei Richtungen vor. Zunächst wird versucht, entsprechend m Grundsatz der billigsten Fahrgelegenheit, die Teile zu erittelen, die von den verschiedenen durch die tariflichen Bestimungen der Reichsbahn bedingten Gruppen von Reisenden überhen werden, weil sie zu gleichem Preis, billiger oder so viel instiger befördert werden können, daß sich der Mehraufwand hnt. Ferner werden dann auf Grund von Zählungen die ahrten aus dem Gesamtverkehr der Reichsbahn ausgesondert, e in der Richtung und im Bereich der neuen Schnellbahn ausführt worden sind. Aus beiden läßt sich dann der Abwandengsverkehr ermitteln. Bezüglich der Fahrpreise wird merkt, daß die neue Bahn, die verkehrlich zum allergrößten eil einen fernbahnähnlichen Charakter hat, wohl nur einen ntfernungstarif erhalten kann, der dazu auch gemäß Konssionsurkunde dem jeweilig auf der Reichsbahn bestehenden arifsystem entsprechen muß. Auch mit Rücksicht auf die Beimmungen des Dawesabkommens muß mit den gleichen Einitssätzen für Einzelfahrscheine gerechnet werden, wie bei der eichsbahn. Das wären also zur Zeit einschließlich Verkehrseuer

für die zweite Klasse 7,5 Pf./km,
für die dritte Klasse 5 Pf./km.

hnellzugzuschläge, die bei geringen Entfernungen die Fahrreise der Reichsbahn ziemlich stark belasten, kommen naturmäß in Fortfall. Für die Bemessung der tatsächlichen Einhmen sind aber in hohem Umfange die Vergünstigungskarten berücksichtigen, die naturgemäß auch die Städtebahn in roßem Umfange wird bewilligen müssen, wie Monatskarten, onntagskarten usw. Wie stark diese Vergünstigungstarife zummen mit den billigeren Fahrten in der vierten Klasse das esamtergebnis herunterdrücken, ergibt sich daraus, daß die ittlere Einnahme für einen Personenkilometer bei der Reichsahn z. B. im Jahre 1925 2,77 Pf. betragen hat (in der dritten lasse 3,16, in der vierten Klasse nur 2,18). Es wird eben ein ußerordentlich großer Teil aller Reisen heutzutage in der ierten Klasse ausgeführt (1925 61,84 % der Personenkilometer). Venn man nur den Fernverkehr berücksichtigt, also Stadt-, ing- und Vorortverkehr ausschließt, so wurden im Jahre 1925 ei der Deutschen Reichsbahn sogar 80,5 % aller Reisenden in er vierten Klasse befördert. Wenn auch für das Industriegebiet ein derartiger Satz nicht in Frage kommt — weil der Fernverkehr in den Zahlen mit enthalten ist —, so wird man doch mindestens mit einem Wert rechnen können, der sich um 60 % herum bewegt. Von den 28 in Betracht kommenden Bahnhöfen sind denn auch 61,44 % aller Fahrten in der vierten Wagenklasse angetreten worden. Von all diesen Reisenden werden zum Einheitstarif jedenfalls nur wenige die neue Bahn benutzen. Dasselbe gilt von den Fahrgästen auf Militärfahrkarten, Monatskarten und Monatsschülerkarten vierter Klasse usw.

Für Vergünstigungskarten — auf der Reichsbahn wurden im Jahre 1925 53,54 % aller Fahrgäste auf ermäßigte Fahrkarten befördert — nimmt Giese im allgemeinen die gleichen Tarifverhältnisse wie bei der Reichsbahn an, abgesehen von Arbeiterwochenkarten, die überhaupt nicht ausgegeben werden sollen, und von Monatskarten, für die ein wesentlich höherer Preis angesetzt wird. Für die erste Annahme wird keine Begründung gegeben. Bei den Monatskarten soll ein mittlerer Preis von 3,14 Pfennig/km, was etwa dem 35fachen Einzelfahrpreis entspricht, angesetzt werden, während bei der Reichsbahn im Mittel mit 1,8 Pf. (18—25facher Einzelpreis je nach Entfernung) zu rechnen ist. Der angegebene Grund, der Satz von 1,8 Pf. würde die Selbstkosten der Städtebahn nicht decken, ist nicht ganz einleuchtend, weil die Selbstkosten der Städtebahn nahezu gleich dem höchsten Satz der Reichsbahn für Schnellzüge (im Bezirk Essen) angesetzt werden. Bei gleichem oder nicht wesentlich höherem Satz wie bei der Reichsbahn wird wohl der Anteil der Monatskarteninhaber, die übergehen werden, höher sein.

Der Annahme über die Verteilung der Reisenden auf die beiden Wagenklassen, 15 % in der zweiten und 85 % in der dritten Klasse, die dem Durchschnitt der Reichsbahn entsprechen, kann zugestimmt werden.

Die Anteile, die auf die einzelnen Fahrkarten entfallen, sind auf Grund von Zählungen auf den 28 wichtigsten Reichsbahnhöfen des Bezirks der neuen Bahn ermittelt worden. Die Zählungen umfassen sämtliche Richtungen, also auch die nicht für die Städtebahn in Betracht kommenden und erstrecken sich über 8 Monate, nämlich vom 1. Januar bis 31. August 1925. Es ist meines Erachtens berechtigt, zu dem gewünschten Zweck sämtliche Richtungen in Betracht zu ziehen, weil ja nur allgemeine Verhältnisse erfaßt werden sollten. Aus demselben Grunde ist auch das Jahr 1925, selbst wenn man es zur Ermittlung von Gesamtziffern für den Verkehrsumfang noch nicht als ganz geeignet ansehen will, für diese Anteilziffern, die Mittelwerte darstellen, durchaus brauchbar. Die Untersuchungen Gieses haben ergeben, daß zurückgelegt wurden:

			Übergangsanteil
1.	auf Einzelfahrscheinen 1.—3. Kl.	25,20 %	25,20 % (100 %)
2.	„ Einzelfahrscheine 4. Kl.	37,30 %	5,60 % (15 %)
3.	„ Sonntagskarten 2.—3. Kl.	1,15 %	1,15 % (100 %)
4.	„ Sonntagskarten 4. Kl.	2,70 %	0,40 % (15 %)
5.	„ Monatskarten 2.—3. Kl.	10,70 %	5,35 % (50 %)
6.	„ Monatskarten 4. Kl.	9,55 %	0,50 % (5 %)
7.	„ Arbeiterwochenkarten 4. Kl.	10,90 %	0,55 % (5 %)
8.	„ Schülerkarten 2.—3. Kl.	1,48 %	0,75 % (50 %)
9.	„ Schülerkarten 4. Kl.	0,99 %	0,05 % (5 %)
		Sa. 100 %	39,55 %

Die Übergangsanteile nach den Schätzungen Gieses sind ihrer Größe nach und als Hundertstelsatz der Verkehrsanteile beigesetzt. Hierzu ist folgendes zu bemerken: der Satz zu 1 u. 3 ist reichlich hoch angenommen. Zu 2 u. 4) Obwohl beim Ansatz der Fahrpreise ein Irrtum unterlaufen ist — die Einzelkarte 3. Kl. der Städtebahn kostet 5 Pf./km und nicht 5,38 (Mittelwert 2./3. Kl. nach dem Verteilungsschlüssel) —, dürfte der angenommene Hundertstelsatz ausreichen, weil mit Recht angenommen werden kann, daß es sich im wesentlichen um Fahrten unbemittelter Kreise handelt, bei denen nicht der Zeitgewinn, sondern der Fahrpreis die ausschlaggebende Rolle spielt. Zu 5): Der Satz ist, wie bereits ausgeführt wurde, nur bei dem angenommenen hohen Monatskartenpreis haltbar, er wird sich bei An-

gleichung an den Reichsbahntarif bis zu 100 % steigern. Zu 6 u. 7): Hier liegen die Verhältnisse ähnlich, bei niedrigerem Tarif für Monatskarten kann wohl mit einer Steigerung bis 10 % gerechnet werden. Zu 8): Die Verhältnisse liegen ähnlich wie bei 5; Steigerung bis zu 100 % kann erwartet werden. Zu 9): liegen die Verhältnisse genau wie zu 6 u. 7, Steigerung bis 10 % möglich. Stellt man diese gesteigerten Werte zusammen, so ergibt sich der Übergangsanteil zu 46,75 %. Allerdings sinkt auch die mittlere Fahrgeldeinnahme, die Giese auf 4,87 Pf./km errechnet, und die durchschnittliche Einnahme für eine Fahrt, die bei einer mittleren Reiselänge von 24 km 117 Pf. beträgt. Setzt man z. B. den mittleren Preis für eine Monatskarte 2. u. 3. Kl. auf rund 2 Pf., die der Schülermonatskarte entsprechend dem Reichsbahntarif auf 1 Pf. an, so ergibt sich eine mittlere Fahrgeldeinnahme von 4,24 Pfg./km und eine durchschnittliche Einnahme für eine Fahrt von 101,8 Pfg. Ob der Städtebahn an einer so erkauften Steigerung des Übergabeanteils gelegen ist, ist eine andere Frage. In weiteren Tabellen wird nachgewiesen, daß der Wert für den Übergangsanteil der kleinen Bahnhöfe im Bereich der Städtebahn unter dem ermittelten liegt.

Die *zweite Aufgabe zur Berechnung des Abwanderungsverkehrs* von der Reichsbahn besteht darin, die Fahrten auszusondern, die aus dem Gesamtverkehr der Reichsbahn in Richtung und Bereich der neuen Schnellbahn ausgeführt werden. Hier ist die Untersuchung nicht so eingehend und folgerichtig durchgeführt, wie bei der Ermittelung der Anteilziffern der einzelnen Fahrkartenarten. Die vorgenommenen Zählungen, die zunächst für die neun Stationen der Stammlinie und für die Bahnhöfe Oberhausen, Hamborn und Gladbeck Ost und West, und zwar für die nach den wichtigsten für die Städtebahn in Betracht kommenden Stationen (d. h. die gleichen) die Zahl der verkauften Fahrkartensorten ermitteln, erstrecken sich auf fünf Tage, nämlich vom 27. Februar bis 3. März 1926. Außerdem sind noch für dieselbe Zeit von Essen Hbf. und Dortmund Hbf. Zählungen vorgenommen worden über den Fahrkartenverkauf nach *nicht unmittelbar* an der Städtebahn gelegenen Stationen. Infolge der kurzen Zeit der Zählung mußten naturgemäß gewisse Schätzungen eingeführt werden, so z. B. bei den Monatskarten. Aus den gewonnenen Zahlen sind dann solche für das Jahr umgerechnet worden.

Ebenso sind in üblicher Weise aus diesen Ziffern die *Fahrten* innerhalb der fünf Tage und daraus wieder die *jährlichen Fahrten* errechnet. Da gleichzeitig sämtliche verkauften Fahrkarten — also für alle Richtungen — gezählt worden sind, läßt sich der Übergangsanteil für die Richtung und das Einflußgebiet der Städtebahn leicht ermitteln. Die Zählungen sind aber nicht für alle Punkte gleichartig durchgeführt worden. Für Düsseldorf z. B. beruht die Gesamtziffer der verkauften Fahrkarten auf Zählungen, die sich über das ganze Jahr 1925 erstreckten und die Unterteilung nach den einzelnen Fahrkartenarten ist nach demselben Schlüssel errechnet, der für den Bahnhof Duisburg für die Verkehrsbeziehungen Duisburg-Düsseldorf ermittelt worden ist. Für Essen und Dortmund sind die Zählungen, die in derselben Zeit vom 27. Februar bis 3. März 1926 vorgenommen wurden, auch nach Wagenklassen unterteilt worden, dagegen ist die Gesamtziffer der verkauften Fahrkarten nicht festgestellt und der Übergangsanteil auch unter Benutzung von Zahlen aus dem Jahre 1925 ermittelt worden. Endlich beruhen die Ziffern für Köln auf Zählungen in der Zeit vom 14. bis 21. Januar 1926, sie stimmen auch im übrigen mit den anderen nicht überein, weil nur der Bahnhof Köln Hbf. erfaßt worden ist, während bei den anderen Zählungen auch die übrigen, im Stadtgebiet liegenden Bahnhöfe, z. B. Düsseldorf-Bilk, Düsseldorf-Derendorf erfaßt worden sind. Als Ausgleich sind Zuschläge eingeführt worden.

Die so erhaltenen Ziffern sind zusammengestellt und zum Teil durch Schätzungen ergänzt. Sie ergeben als für die Abwanderung in Frage kommend 20,4 *Millionen Fahrten im Jahr.* Diesem Wert gibt Giese noch einen Zuschlag von 10 %, durch den die Bahnhöfe der Nebenlinien und die im Bereich der Städtebahn, aber nicht unmittelbar an ihr gelegenen Orte und ferner auch die Fahrten berücksichtigt werden sollen, die von Bahnhöfen außerhalb des Einflußgebietes der Städtebahn angetreten werden und die naturgemäß bei den erwähnten Zählungen nicht erfaßt werden konnten. Der Zuschlag wird im einzelnen durch vergleichende Zahlen begründet. Im Ganzen ergeben sich dann 22,4 Millionen Fahrten. Man ersieht aus dieser kurzen Darstellung den Genauigkeitsgrad der Ermittelungen. Zweifellos weist der gewählte Weg noch manche Lücken auf. Vor allem ist die Frage, ob aus Zählergebnissen über die kurze Zeit von fünf Tagen überhaupt genügend genaue Jahresziffern errechnet werden können, zumal es zweifelhaft ist, ob gerade die gewählten Tage verkehrlich einen Mittelwert darstellen, ferner ob das Jahr 1925, das bei Ermittelungen an verschiedenen Stellen eine Rolle spielt, überhaupt als Spiegel der gegenwärtigen Verkehrslage angesehen werden kann, wofür Giese allerdings zahlenmäßige Belege bringt. Jedenfalls wird die Kritik an dieser Stelle verhältnismäßig günstige Angriffspunkte haben. Im Ganzen kann wohl gesagt werden, daß trotz aller Fragen die offen geblieben sind, die ermittelten Werte zweifellos gute Anhaltspunkte für die Bemessung des wichtigsten Übergangsverkehrs darstellen, die wohl auch durch genauere und einheitlicher durchgeführte Untersuchungen — gemessen mit dem Genauigkeitsgrad solcher Ermittelungen überhaupt —, nicht *wesentlich* verändert werden dürften. Eine in der Denkschrift durchgeführte Kontrollrechnung, die sich auf Zählungen der Reisenden auf den in Frage kommenden Strecken stützt (im August und November 1925 an je drei Tagen), hat deswegen nicht mehr Beweiskraft, weil sie die gleichen Ziffern über die Aussonderung der Reisenden in Richtung und Bereich der Städtebahn benutzt wie das erste Verfahren.

Der Wert von 22,4 Millionen Fahrten im Jahr stellt sozusagen den „verkehrlichen Übergangsanteil" dar, der durch wirtschaftliche Erwägungen auf die Wirklichkeit zurückgeführt werden muß, denn von den Reisenden, die das neue Schnellverkehrsmittel in kürzerer Zeit und in gewisser Beziehung auch bequemer befördern könnte, wird ein Teil nicht übergehen, der auf bisherigen Wegen sein Ziel billiger erreichen kann. Diesen „wirtschaftlichen Übergangsanteil", der auf 39,55 % ermittelt worden ist, erhöht Giese vor der Festlegung des Gesamtergebnisses auf 47,5 %, d. h. um über 20 %. Er begründet diese Erhöhung damit, daß der Übergangsanteil, der sich aus den Zahlen der drei wichtigsten Bahnhöfe Köln, Essen und Dortmund errechnet, wenn man auf die für den Bereich der Städtebahn ausgegebenen Fahrkarten den Schlüssel für den wirtschaftlichen Übergangsanteil anwendet, höher ist als der Wert 39,55, und zwar für Köln 61,11 %, Essen 46,55 % und Dortmund 47,25 %. Es ist dies wohl zum Teil der Einfluß der hochwertigen Fahrten mit größerer Reiselänge, die von diesem wichtigen Punkt aus angetreten werden.

Der auf Grund der tariflichen Anpassung der Monatskarten an die Verhältnisse der Reichsbahn ermittelte Wert betrug 46,75 %. Dieser Satz enthält aber sicher schon einen Teil des Verkehrs, den Giese durch den Zuschlag von rund 20 % erfassen will. Nimmt man für den übrigen Teil noch 10 % hinzu, so kommt man auf 51,42 %. Man kann hieraus ersehen, daß die Unterschiede nicht allzu groß sind. Mit diesen Zahlen stellt sich der Abwanderungsverkehr von der Reichsbahn nach Giese auf 10,66 Millionen Fahrten mit dem abgeänderten Wert auf 11,52 Millionen.

In ähnlicher Weise, wiederum unter Berücksichtigung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte wird an 14 wichtigen Linien der Abwanderungsverkehr von den Straßenbahnen untersucht. Bei der Preisermittlung ist auch hier die bereits erwähnte Verwechselung des mittleren Fahrpreises der 2./3. Kl. mit dem der 3. Kl. der Städtebahn unterlaufen. Straßenbahnen können naturgemäß nur mit der 3. Kl. in Vergleich gesetzt werden; der Fahrpreis ist bei der Städtebahn gegenüber dem Mittel der Straßenbahnen dann nach den Gieseschen Zahlen nur 6 % höher. Groß sind natürlich die Zeitersparnisse, die selbst, wenn die Zugfolge ungünstiger ist, wegen der höheren

schwindigkeit einen geringeren Gesamtzeitaufwand ergeben rden. Der von Giese ermittelte Anteil von 1,54 Millionen hrten wird wohl, weil aus den erörterten Gründen der wirtschaftlhe Übergangsanteil größer ist, etwas höher angesetzt werden issen.

Neuverkehr ist der Verkehrsanteil, der sich infolge der sseren Fahrgelegenheit neu bildet, also ohne die neue Bahn cht entstehen würde. Giese rechnet hierzu auch die Fahrten, bisher in Kraftwagen zurückgelegt werden, was m. E. nicht nz richtig ist. Es handelt sich doch wohl auch um Abwandengsverkehr, unabhängig davon, ob er in privaten oder dem entlichen Verkehr dienenden Wagen abgewickelt wird. Neurkehr wird in erheblichem Maße entstehen, in den zur Zeit cht ausreichend bedienten Beziehungen Essen-Gelsenkirchen, lsenkirchen-Bochum, Essen-Gladbeck, Duisburg-Hamborn w., im geringeren Umfange dagegen auf dem größten Teil der ammlinie, die — maßgebend sind die Haltepunkte — kein sentlich neues Gelände und daher Verkehrsaufkommen erließt. Schätzungen auf diesem Gebiet sind schwierig, Vericlie treffen kaum genügend genau die Verhältnisse. Das t z. B. von den in der Denkschrift angeführten Ziffern der hwebebahn Vohwinkel-Barmen. Jedenfalls ist der Satz der nkschrift: im dritten Betriebsjahr 30 % des Abwandengsverkehrs nicht zu niedrig gemessen.

Wichtig ist auch noch das Maß der Verkehrssteigeng. Auch hier führt die Denkschrift eine große Zahl von ispielen und vergleichenden Zahlen an von der Reichsbahn d städtischen Schnellbahnen und setzt sie zu der Bevölkengszunahme der in Betracht kommenden Gebiete ins Verltnis. Auch 12 der wichtigsten Städte, die von der neuen Bahn gelaufen werden sollen, werden an Hand der bei der Reichshn verkauften Fahrkarten 1.—3. Klasse in bezug auf Verhrssteigerung und Bevölkerungszunahme untersucht mit dem gebnis, daß die Verkehrszunahme das 1,8fache der Bevölkengszunahme betragen hat. Man wird der Denkschrift hier zummen, wenn sie mit einer Bevölkerungszunahme des Einflußbietes von 2 % und mit einer Verkehrssteigerung von 4 % im hr, d. h. dem zweifachen rechnet. Die Ergebnisse werden rigens auch noch durch weitere vergleichende Zahlen aus den triebsergebnissen der genannten Bahnen nachgeprüft und rch bildliche Darstellungen ergänzt.

Auf den genannten Grundlagen baut sich die Ermittelung r Einnahmen auf. Giese ermittelt die Zahl der Fahrten das dritte Betriebsjahr auf 20 Millionen, die bis zum zehnten triebsjahr auf 26 Millionen Fahrten angewachsen sein werden, d zwar beträgt im dritten Betriebsjahr

der Abwanderungsverkehr von der Reichsbahn	10,66 Mill. Fahrten
der Abwanderungsverkehr von der Straßenbahn	1,54 Mill. Fahrten
zusammen	12,20 Mill. Fahrten
hierzu 30 % für Neuverkehr	3,66 Mill. Fahrten
zusammen	15,68 Mill. Fahrten

Hierzu soll noch bis zum dritten Betriebsjahr (1933) für Verhrssteigerung ein Betrag von 26 % des obigen, d. h. von 4,14 llionen kommen, so daß sich ein Gesamtwert von 20 Millionen Fahrten oder bei einer mittleren Reiselänge von 24 km Millionen Personenkilometer ergeben. Mit er Einnahme für die Fahrt von 1,17 M. errechnet sich hieraus dritten Jahre eine Betriebseinnahme von 23,4 Millionen Mark, bis zum zehnten Betriebsjahre auf 31,8 Millionen Mark steigt. Einnahme von 1,17 M. für die Fahrt gilt auch bei dem erten Übergangsteil unter der Voraussetzung, daß sich diese höhung gleichmäßig auf die einzelnen Fahrkartengruppen teilt. Rechnet man mit dem wirtschaftlichen Übergangsanteil 51,42 %, der sich ergibt, wenn der Tarif für die Monatsten dem der Reichsbahn angepaßt wird, und setzt den Übergsverkehr von der Straßenbahn entsprechend den früheren Ausführungen auf rund zwei Millionen Fahrten im Jahr an, so ergeben sich folgende Werte:

Abwanderungsverkehr von der Reichsbahn	11,52 Mill. Fahrten
Abwanderungsverkehr von der Straßenbahn	2 Mill. Fahrten
zusammen	13,52 Mill. Fahrten
Hierzu 30 % Neuverkehr	4,05 Mill. Fahrten
zusammen	17,57 Mill. Fahrten
Hierzu 26 % für Verkehrssteigerung bis zum dritten Betriebsjahr	4,85 Mill. Fahrten
zusammen	22,42 Mill. Fahrten

oder mit der angenommenen mittleren Reiselänge rund 532 Mill. Personenkilometer. Die Betriebseinnahmen ergeben sich mit dem für diese Verhältnisse ermittelten Satz von 101,8 Pfg./Fahrt oder 4,24 Pfg./km zu 22,5 Millionen Mark. Man ersieht also, daß trotz der höheren Zahl von Personenkilometern die Gesamteinnahmen geringer werden. Die von Giese angenommenen Verhältnisse können also wohl als günstig für das neue Unternehmen angesehen werden. Der Betrag wird übrigens noch durch Nebeneinnahmen um 0,6, d. h. auf 24 Millionen Mark erhöht.

Bei den Ausgaben sind die Betriebsausgaben von grundlegender Wichtigkeit, weil alle übrigen von anderen Dingen abhängig sind (das Anlagekapital für den Schuldendienst, die Einnahmen für die Steuern und sonstigen Abgaben). Bei den Ausgaben werden die erforderlichen Zug- und Wagenkilometer ermittelt und die Einheitskosten für das Wagenkilometer durch Vergleich mit im Betrieb befindlichen Bahnen geschätzt. Die Zug- und Wagenkilometer bauen sich naturgemäß auf den Werten für Platzausnutzung, Fassungsraum und Anzahl der zu leistenden Personenkilometer auf. Es sind hiernach erforderlich für das dritte Betriebsjahr 12,8 Millionen Wagenkilometer oder täglich 35 000. Im zehnten Betriebsjahr ist die Zahl auf 16,9 Millionen Wagenkilometer angewachsen. Die Betriebskosten, die alle Ausgaben bis auf Verkehrssteuer, sonstige Abgaben und Steuern, Reparationslasten, Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, Rücklagen aller Art umfassen, werden in Anlehnung an den Wert für ein Schnellzugs-Wagenkilometer der Reichsbahndirektion Essen (93 Pfg.) auf 90 Pfg. angesetzt. Sie liegen damit wesentlich höher als der Durchschnitt für Schnellzugwagenkilometer (67 Pfg.) oder die entsprechenden Werte städtischer Schnellbahnen, die z. B. bei der Berliner Hochbahn im Mittel des Jahres 1925 für Triebwagenkilometer 63 Pfg. betrugen. Ohne auf die Methoden der Selbstkostenermittlung bei der Reichsbahn hier näher einzugehen, kann doch wohl gesagt werden, daß der gewählte Satz reichlich hoch angesetzt worden ist, wenn man z. B. berücksichtigt, daß bei dem beabsichtigten selbsttätigen Blocksystem der Personalaufwand schon wesentlich geringer sein wird, als der anteilige bei der Reichsbahn. Auch der Verwaltungsanteil wird bei einem derartigen rein privatwirtschaftlich betriebenen Unternehmen sicher geringer sein, als bei einem staatsbetriebähnlichen. Andererseits werden die Betriebskosten wegen der außerordentlich hohen Geschwindigkeit über denen städtischer Schnellbahnen liegen. Auch der Aufwand für Unterhaltung der Strecke, insbesondere im eigentlichen Industriegebiet (Bodensenkungen), aber auch der Betriebsmittel selbst, wird aus dem gleichen Grunde höher sein. Der Wert für die Betriebskosten des Wagenkilometers wird zwischen diesen beiden Werten — aber wohl näher dem der Hochbahn — liegen. Genau festzustellen ist er natürlich nur durch eingehende Untersuchungen.

Um ein Bild über die wirtschaftlichen Ergebnisse zu erhalten, seien die von Giese angenommenen Zahlen für das dritte Betriebsjahr gegenübergestellt:

Einnahmen.

Betriebseinnahmen	23,4 Mill. M.
Sonst. Einnahmen	0,6 „ „
zus.	24 Mill. M.

Ausgaben.

Reine Betriebsausgaben	11,5	Mill. M.
Verzins. d. Schuldverschr. (200 Mill. M.)	18	" "
Abgaben an Steuern	1	" "
Beförderungssteuer	2,5	" "
Reparationslasten	2	" "
zus.	35	Mill. M.
Davon ab Einnahmen	24	" "

ergibt einen Verlust von 11 Millionen, obwohl für Tilgung, Reserven und Erneuerungsfonds keine Rücklagen vorgesehen sind. Für das erste und zweite Jahr ergeben sich naturgemäß noch größere Verluste, obwohl es nicht ganz richtig ist, hier der vollen Verzinsung der Schuldverschreibungen keine Einnahmen aus dem vorhandenen, aber noch nicht durch Anlagen voll festgelegten Kapital gegenüberzustellen. Für das zehnte Betriebsjahr ermittelt Giese einen Verlust von 9.1 Mill. Mark. Die Verzinsung der Schuldverschreibungen setzt er — nach seinen Angaben ebenso wie die Studiengesellschaft — mit 9 % ein— einschließlich der Kosten für die Geldbeschaffung —, die Tilgung soll vom sechsten Jahr ab mit 1 % erfolgen.

Man ersieht aus diesen Zahlen, daß kleinere Verschiebungen in bezug auf Einnahmen und Ausgaben, wie sie durch günstigere Annahmen über die Verkehrsentwicklung oder geringere Betriebsausgaben in dem überhaupt möglichen Rahmen sich ergeben werden, kaum so wesentlichen Einfluß haben können, daß der errechnete Verlust ausgeglichen wird oder gar ein Überschuß, der die Bildung von Reserven oder gar Dividenden für das auf 200 Millionen Mark veranschlagte Aktienkapital ermöglichen würde, zu erzielen sein wird. Wenn es nicht gelingt, das aufzuwendende Kapital ganz wesentlich herabzusetzen, ist wohl ein wirtschaftliches Ergebnis der neuen Anlage kaum zu erwarten, ganz abgesehen davon, daß die erzielten Ergebnisse auch dann noch auf längere Zeit zu Lasten der anderen Verkehrseinrichtungen des durchzogenen Gebietes gehen werden.

In einem letzten Abschnitt untersucht Giese noch die Frage, ob und wie lange die vorhandenen Verkehrsunternehmungen des in Frage kommenden Gebietes den zu erwartenden Verkehr bedienen können und ob im Rahmen der vorhandenen Einrichtungen Maßnahmen getroffen werden können, um die Verkehrsabwickelung auch für die weitere Zukunft so zu verbessern, daß sie billigen Ansprüchen genügt. Auf die Ermittelungen im einzelnen, die sich auf vergleichende Zahlen der Reichsbahn stützen — bei den übrigen (Nahe) Verkehrsmitteln kann wohl damit gerechnet werden, daß sie innerhalb der Grenzen, die ihnen durch Anlage und Betrieb gesetzt sind, noch größere Leistungen als bisher durchführen können —, soll nicht näher eingegangen werden. Giese hebt hervor, daß z. B. im Jahre 1922 die Zahl der beförderten Personen bei der Reichsbahn auf die heutigen Reichsgrenzen umgerechnet 183 % der des Jahres 1913 betrug, und daß andererseits in den in Frage kommenden Bezirken sowohl als auch im ganzen im Jahre 1925 die Zahlen der geleisteten Personenzugkilometer durchweg unter denen des Jahres 1913 lagen, und er schließt daraus, daß jedenfalls in dem in Betracht kommenden Gebiet mit seinen seit 1913 verbesserten Anlagen eine Vermehrung des gegenwärtigen Personenzugumlaufes um 25 bis 30 % möglich sei, daß man also bei der angenommenen Steigerung des Personenverkehrs von 4 % diesen mit den jetzigen Anlagen auf 6—8 Jahre wird bewältigen können. Natürlich in anderer Form, als es bei der Schnellbahn beabsichtigt ist. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß umfangreiche Erweiterungsbauten im Gange sind, durch die in kurzer Zeit fast die ganze Strecke Duisburg-Dortmund viergleisig sein wird, was naturgemäß die Leistungsfähigkeit ganz erheblich erhöhen wird. Zwischen Köln und Duisburg sind an sich schon zwei zweigleisige Bahnen vorhanden (rechtsrheinisch über Düsseldorf und linksrheinisch über Neuß), von denen die linksrheinische Strecke wohl auch noch mehr für den Durchgangsverkehr ins Industriegebiet ausgenutzt werden könnte, als es heute der Fall ist. Die Denkschrift rechnet aber damit, daß auch die rechtsrheinische Strecke Köln-Duisburg in absehbarer Zeit viergleisig ausgebaut wird, und daß ferner die betrieblichen Verhältnisse durch Einführung der elektrischen Zugförderung Köln-Dortmund weiter verbessert werden können. Bei derartigem Ausbau könnte natürlich auch an einen starren Fahrplan für den Verkehr Köln-Dortmund gedacht werden, obwohl er, wie mit Recht hervorgehoben wird, keine Lebensnotwendigkeit ist. Aber auch schon nach Durchführung der im Bau befindlichen Arbeiten zwischen Duisburg und Dortmund, die im Jahre 1927 vollendet werden sollen, schlägt die Denkschrift einen besonderen Bezirksschnellverkehr vor, der mit hoher Geschwindigkeit kurze Züge in etwa 123 Minuten die Strecke Köln-Dortmund befördern soll. Hierbei werden Höchstgeschwindigkeiten von 95 km auf der Strecke Köln-Duisburg und 85 km Duisburg-Dortmund vorgeschlagen, die aber meines Erachtens wohl noch nicht die Grenze dessen darstellen, was, besondere Betriebsmittel vorausgesetzt, auf Reichsbahnstrecken zu erreichen ist. Der Vorschlag würde sicher sehr begrüßt werden und u. a. den jetzt von den Fernreisenden oft empfundenen Übelstand beseitigen, daß die Schnell- und Eilzüge bis zur Grenze des Industriebezirks stark überfüllt sind.

Diese verhältnismäßig kurzen Darlegungen geben vielleicht ein Bild von der Reichhaltigkeit und Vielseitigkeit der Untersuchungen der Denkschrift, die, trotzdem man über manche Annahmen verschiedener Meinung sein kann, außerordentlich wertvolle Unterlagen für die Beurteilung der geplanten Anlage bietet. Wer sich eingehender mit all diesen Fragen beschäftigen will, dem kann das Studium der ziemlich umfangreichen Ausführungen, die durch zahlreiche Tabellen und Abbildungen unterstützt werden, nur empfohlen werden.

Nach Abschluß der vorstehenden Besprechung ging mir von der Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine Druckschrift zu, die von der Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn m. b. H. herausgegeben ist und den Titel „Bemerkungen zur Denkschrift des Herrn Professors Dr.-Ing. Giese“ trägt. Da die Bitte ausgesprochen worden ist, diese Bemerkungen zusammen mit der eigentlichen Denkschrift zu besprechen, seien noch einige kurze Bemerkungen gestattet, soweit es sich um Dinge handelt, die in der vorstehenden Besprechung berührt worden und für die Beurteilung von Belang sind.

Bei der Beschreibung der geplanten Anlage ist darauf hingewiesen worden, daß die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für den Bau und Betrieb der neuen Bahn maßgebend sein soll. Die Bemerkungen der Studiengesellschaft betonen meines Erachtens mit Recht, daß neuartige Anlagen auch neuartige Vorschriften verlangen, und daß eine Anpassung der gesetzlichen Vorschriften an die neuen Verhältnisse erforderlich sei.

In bezug auf die Anlagekosten wird bemerkt, daß im Jahre 1926 ein neuer Kostenanschlag auf Grund genauerer Entwürfe aufgestellt worden ist, der einschließlich Grunderwerb mit 340 Millionen Mark abschließt. Hierin sind aber auch noch zwei Nebenlinien enthalten, die in der Denkschrift nicht behandelt werden. Die Anlagekosten für die Stammlinie und die vier besprochenen Nebenstrecken sollen sich hiernach nur auf 312 Millionen Mark stellen. Hierbei ist allerdings angenommen, daß die von der Studiengesellschaft errechnete Wagenzahl ausreicht. Der Mehraufwand für die Wagen — es handelt sich um 25 Stück — fällt meines Erachtens nicht sehr ins Gewicht. Wenn tatsächlich die Anlagekosten soweit heruntergedrückt werden können, so wird naturgemäß der Zinsen- und Schuldendienst erheblich heruntergesetzt werden und die Gesamtwirtschaftlichkeit entsprechend günstiger.

In bezug auf Fassungsraum und Abmessungen der einzelnen Plätze in den Wagen sagen die Bemerkungen, daß die in der Denkschrift aufgestellten Vergleichszahlen deswegen nicht richtig seien, weil einmal Außen-, das andere Mal Innenmaße angesetzt worden sind. Die Richtigkeit dieser Angaben voraus-

esetzt, ergeben sich günstigere Zahlen für die Abmessungen er einzelnen Plätze. Der Fassungsraum wird jetzt auf 80 Plätze gegenüber früher 200 angegeben, und zwar sollen 5 Sitzplätze und 95 Stehplätze vorgesehen werden. Das Verältnis der Steh- zu den Sitzplätzen ist aber meines Erachtens uch jetzt noch zu hoch, worüber auch die Ausführungen der Bemerkungen, daß bei den Zossener Schnellbahn-Versuchen bei ehr hohen Geschwindigkeiten ein sehr ruhiger Lauf der Wagen eobachtet worden sei, nicht hinwegtäuschen können. Einmal andelte es sich hierbei um Versuche und nicht um praktischen Betrieb, zweitens um eine ganz besondere Strecke, die mit ußerordentlich schwerem Oberbau versehen war. Man wird lso doch wohl zweckmäßig die Vorschläge der Denkschrift 120 Sitz- und 30 Stehplätze) als die richtigeren ansehen. Inwieweit bei dieser Anzahl in bezug bei Aus- und Einsteigen der Reisenden größere Schwierigkeiten entstehen sollen, als bei iner Besetzung mit 180 Personen, ist nach den Ausführungen icht recht überzeugend. Die geringere Wagenzahl begründen ie Bemerkungen damit, daß höhere Umlaufwege, als die Denkchrift angenommen hat, möglich sind. Das mag an sich zureffen, andererseits wird aber der Ausbesserungsstand vielleicht in größerer sein, infolge der höheren Geschwindigkeiten. Daß s nicht zulässig sein soll, für die Laufzeiten Mittelwerte aus Triebwagen und Beiwagen zu nehmen, weil die neue Bahn nur Triebwagen aufweist, ist nicht recht einleuchtend. Bei Bahnen nit beiden Wagenarten kommen die Verschiedenheiten doch nur ladurch zustande, daß aus verkehrlichen Gründen zeitweise Beivagen abgestellt werden, was aber bei der Städtebahn nicht einreten soll, weil die Schwankungen im Verkehr durch mehr oder ninder dichte Zugfolge erfaßt werden sollen. In bezug auf die Reisegeschwindigkeit ist folgendes zu bemerken: Daß die Fahrchaulinie, die die Denkschrift von Giese (Abb. 5) zeigt, eine olche für städtische Schnellbahnen ist, trifft zu, deswegen aber uch den Berechnungen der Denkschrift die Richtigkeit abzusprechen, ist meines Erachtens nicht begründet, weil diese Rechnung die vollen Längen, in denen die mittlere Fahrgeschwindigeit entwickelt werden kann, einführt. Die mittleren Geschwinligkeiten selbst, die Giese auf Grund der Angaben der Studiengesellschaft über die Fahrzeiten ermittelt, werden auch angegriffen und es wird behauptet, daß an Stelle von 125 und 95 ich nur Werte von 113 und 84,6 km/Std. ergeben. Hier liegt ber meines Erachtens ein Irrtum der Bemerkungen vor, denn lie angegebenen Zahlen stellen nicht die mittlere, sondern die lurchschnittliche Geschwindigkeit dar, enthalten also die Geschwindigkeitsverluste beim Anfahren und Bremsen mit, wie nan leicht feststellen kann, wenn man die Aufenthaltszeiten auf len Haltepunkten abzieht und dann die Geschwindigkeiten ernittelt. Wenn man die auf der Grundlage von mittleren Geschwindigkeiten von 90 und 80 % (117 und 80 km) mit den entsprechenden Durchschnittsgeschwindigkeiten vergleicht und ein ähnliches Verhältnis für die Ziffern der Studiengesellschaft ermittelt, so ergeben sich tatsächlich Werte, die für die mittlere Geschwindigkeit, die den von Giese angegebenen Zahlen ungefähr entsprechen. Bezüglich der Platzausnützung rechnen die Bemerkungen mit 35 %, wollen aber auch nur 30 % für die weiteren Ermittlungen zugrunde legen. Der Unterschied ist so gering, daß er keinen wesentlichen Einfluß ausüben dürfte. Auch bei der mittleren Reiselänge werden die Gieseschen Ermittlungen kritisiert, aber doch der Wert von 24 km beibehalten. Bei den Fahrpreisen wird die Tarifzusammenstellung und der allgemeine Gedankengang zur Ermittlung des Übergangsanteiles nicht beanstandet, nur bezeichnen die Bemerkungen es als falsch, wenn bei der Berechnung des wirtschaftlichen Übergangsanteiles sämtliche Richtungen ununterschiedlich behandelt werden, mit der Begründung, daß bei den nicht nach den Stationen der Städtebahn zielenden Verkehrsrichtungen der Anteil der 4. Wagenklasse im ganzen weit größer sei als in der Richtung der Städtebahn. Man kann hierfür einen Beweis aus den in der Denkschrift angegebenen Zahlen herauslesen: Während z. B. von Köln Hbf. nach den wichtigsten für die Städtebahn in Frage kommenden Stationen (Tabelle 32) etwa ein Drittel der Gesamtfahrkarten auf das Jahr umgerechnet solche 4. Klasse sind, beträgt dasselbe Verhältnis für sämtliche Stationen (Tabelle 19) nahezu die Hälfte. Ferner heben die Bemerkungen die bereits erwähnten höheren Ziffern für Köln, Essen und Dortmund hervor, die sich aus dem verkehrlichen Übergangsanteil errechnen lassen, einer der Umstände, die ja auch der Denkschrift Anlaß gegeben haben, den Übergangsanteil von 39,55 auf 47,5 zu erhöhen. Abgesehen davon, daß es zweifelhaft ist, ob die unter so verschiedenen Umständen ermittelten Zahlen mit vollem Gewicht wechselseitig benutzt werden können, ist auch zu berücksichtigen, daß für die Hauptpunkte Köln, Essen und Dortmund insofern besondere Verhältnisse vorliegen, als hier verhältnismäßig viele Fahrten auf größere Entfernungen angetreten werden, jedenfalls ist es zweifelhaft, ob die Ergebnisse auf die kleineren Bahnhöfe ohne weiteres übertragen werden können und ob es begründet ist, den Übergangsanteil, wie die Bemerkungen es tun, auf 51,43 % anzusetzen. Wenigstens wenn die Fahrpreise unverändert bleiben. Im ganzen kann gesagt werden, daß hier die Zahlen und Methoden der Denkschrift trotz der auch von mir hervorgehobenen Lücken und Unstimmigkeiten jedenfalls noch genauer zu sein scheinen, als die Angaben der Bemerkungen, die „die Zahlen der Schnell- und Eilzüge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge einmal für die Gesamtheit der Verkehrsbeziehungen, sodann für die auf die Städtebahn zielenden Verkehrsbeziehungen unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung dieser Richtungen für die einzelnen Stationen feststellen wollen“, um auf dieser Grundlage den Übergangsanteil zu bestimmen. Vergleichende Zahlen hierüber werden nicht mitgeteilt. Außerdem ist auch hier wieder zu betonen, daß der Unterschied zwischen 47,5 % (Denkschrift) und 51,43 (Bemerkungen) an sich nicht allzu groß ist. In bezug auf den Durchschnittsfahrpreis bzw. die mittlere Fahrgeldeinnahme kann ich den Bemerkungen nicht ohne weiteres recht geben, wenn sie behaupten, daß die Erhöhung des Übergangsanteils auch eine Erhöhung der Durchschnittseinnahme zur Folge hätte. Das gilt nur dann, wenn der Anteil der hochwertigen Fahrscheine (Einzelfahrscheine) bei der Erhöhung des Übergangsanteils stärker wächst als dieser; bei gleichmäßigem Anwachsen der einzelnen Anteile erhöht sich die Durchschnittseinnahme nicht. Ich darf nochmals daran erinnern, daß die Anpassung des Monatskartentarifs an den der Reichsbahn eine Verminderung der mittleren Fahrgeldeinnahme zur Folge hatte. Beim Abwanderungsverkehr von der Reichsbahn im ganzen betonen die Bemerkungen die bereits in der vorstehenden Besprechung erwähnten Einwände in bezug auf Zeitpunkt und Dauer der vorgenommenen Zählungen und erhöhen für die Bahnhöfe Köln Hbf., Köln-Deutz, Köln-Mülheim, Essen Hbf. und Dortmund Hbf. die Werte um bis über 8 %. Auch der Zuschlag von 10% für die Zwischen- und Seitenstationen und für den nicht genügend berücksichtigten Durchgangsverkehr erachten sie als zu gering und erhöhen ihn auf 20 %. Die Begründung für diese Erhöhung ist nur kurz und allgemein. Mit den besprochenen Änderungen kommen die Bemerkungen zu einem Abwanderungsverkehr von der Reichsbahn von 26,25 Millionen statt 22,4 Millionen Fahrten und mit dem abgeänderten Übergangsanteil von 51,43 % zu einem tatsächlich übergehenden Verkehr von der Reichsbahn von 13,5 Millionen statt 10,66 Millionen Fahrten. Aus ähnlichen Gründen wird auch der Übergangsverkehr der Straßenbahn auf 2,65 Millionen gegenüber 1,54 Millionen geschätzt; beim Neuverkehr wird als Vergleich die Rheinuferbahn Köln-Bonn herangezogen. Nach mitgeteilten Zahlen hat hier der Neuverkehr im Verhältnis zum Abwanderungsverkehr von der Reichsbahn in der Zeit von 1906 bis 1914 bis zu 159 % betragen. Der Neuverkehr ist hierbei ermittelt als der „Überschuß ihres Gesamtverkehrs über den Verkehr der Reichsbahn, wie er sich seit 1906, dem Eröffnungsjahre der Rheinuferbahn, bei einer dreiprozentigen Jahressteigerung entwickelt hätte“. Hierbei sei nur der Durchgangsverkehr zwischen den Endorten Köln und Bonn berücksichtigt worden. Es wird allerdings zugegeben, daß in

verkehrlicher Hinsicht die Rheinuferbahn nicht durchweg mit der Städtebahn zu vergleichen ist. Im ganzen wird der Neuverkehr auf 40 % des Abwanderungsverkehrs angesetzt. Mit den gleichen Annahmen über die Verkehrssteigerung stehen dann im dritten Betriebsjahr den 20 Millionen Fahrten und 480 Millionen Personenkilometer der Denkschrift 27,83 Millionen Fahrten und 668 Millionen Personenkilometer der Bemerkungen gegenüber und entsprechend Einnahmen von 24 Millionen und 33,4 Millionen Mark. Bei den Ausgaben finden wir ähnliche Gegensätze. Für 668 Millionen Personenkilometer sind bei einem Fassungsraum von 180 Personen und einer Platzausnützung von 30 % nach den Bemerkungen 12,35 Millionen Wagenkilometer erforderlich, also noch über ½ Million weniger als für den von der Denkschrift auf 480 Millionen geschätzten Verkehr. Die wagenkilometrischen Betriebskosten setzen die Bemerkungen, wie ausgeführt wird, nach sorgfältigen Einzelermittelungen unter Mitwirkung erfahrener Betriebsfachleute auf nur 65 Pfg. an, ein Wert, der nur 2 Pfg. über den reinen Betriebskosten der Berliner Hochbahn für ein Rechnungs- und Triebwagenkilometer liegt. Dabei handelt es sich bei der Berliner Hochbahn um einen verhältnismäßig kleinen Wagen mit zusammen 85 Plätzen, während bei der Städtebahn nach den Angaben der Bemerkungen ein Wagen mit 180 Plätzen der Berechnung zugrundegelegt worden ist. Man wird die genaueren Unterlagen abwarten müssen, bis endgültig zu diesem Betriebskostensatz Stellung genommen werden kann. Zunächst erscheint er jedoch, wenn man die ganzen Verhältnisse der neuen Bahn berücksichtigt, insbesondere auch die sicher hohen Unterhaltungskosten der mit sehr hoher Geschwindigkeit befahrenen Strecken, außerordentlich gering. Da auch die Verzinsung der Schuldverschreibungen nur mit 7 % angesetzt wird, ergeben sich naturgemäß aus den Rechnungunterlagen der Bemerkungen wesentlich günstigere Verhältnisse für die Wirtschaftsberechnung, wie die nebenstehende Gegenüberstellung für das dritte Betriebsjahr zeigt.

Abgesehen vom Anlagekapital, wofür dem Verfasser der Bemerkungen wohl genauere Unterlagen zur Verfügung gestanden haben als dem der Denkschrift, wird der Leser zu dem Ergebnis kommen, daß die Zahlen der Bemerkungen, die durchweg nur ganz kurz begründet und für die Belege nur in ganz bescheidenem Umfange beigebracht werden, außerordentlich günstig angesetzt sind. Jedenfalls haben die Werte der Denkschrift, trotzdem sie zweifellos auch noch keine endgültigen — Giese bezeichnet die Denkschrift selbst als einen Beitrag — darstellen, einen größeren Anspruch auf Wahrscheinlichkeit, weil sie zum allergrößten Teil auf zahlenmäßige Ermittelungen gestützt sind. Auch die Bemerkungen können jedenfalls den Eindruck nicht verwischen, daß die wirtschaftlichen Grundlagen für die geplante Bahnanlage noch sehr unsicher sind. Sie bestätigen vor allem aber die schon eingangs ausgesprochene Ansicht, daß derartig große Verkehrsanlagen nach der wirtschaftlichen Seite nicht für sich allein behandelt werden dürfen, sondern daß — besonders bei der Lage der deutschen Volkswirtschaft der Nachkriegszeit — auch die gesamten Rückwirkungen auf vorhandene Verkehrsmittel mit in den Kreis der Erörterungen zu ziehen sind.

Die Bemerkungen beschäftigen sich auch eingehender mit der auf Seite 110—125 der Denkschrift wiedergegebenen Nachprüfung der Schätzungen und bildlichen Darstellungen der Ergebnisse. Ich bin auf diese Dinge, weil sie an sich nicht wesentlich sind, nicht näher eingegangen. Den Bemerkungen ist aber insofern

Anlagekapital.

	(Schuldverschreibungen)	Aktien
Denkschrift	200 Mill. M.,	200 Mill. M.
Bemerkungen	156 Mill. M.,	156 Mill. M.

Verkehr.

	Beförderte Personen	Wagenkilometer
Denkschrift	20 Mill.,	12,8 Mill.
Bemerkungen	27,83 Mill.,	12,35 Mill.

Einnahmen.

	Betriebseinnahmen	Sonstige Einnahmen	Zusammen
Denkschrift	23,4 Mill.	0,6 Mill.	24 Mill.
Bemerkungen	33,4 Mill.	—	33,4 Mill.

Ausgaben.

	Denkschrift	Bemerkungen
Reine Betriebsausgaben	11,5 Mill.	8,03 Mill.
Zinsen der Schuldverschreibungen	18 „	10,92 „
Abgaben und Steuern	1,0 „	3,42 „
Beförderungssteuer	2,5 „	3,61 „
Reparationsbelastung	2,0 „	2,1 „
Reserven	— „	0,36 „
Erneuerungsfonds	— „	1,53 „
zusammen	35,0 Mill.	30,0 Mill.
	Verlust: 11,0 Mill.	Ertrag: 3,40 Mill.

zweifellos recht zu geben, als in den Abbildungen Werte zusammengestellt sind, die nicht gleichartig sind. Daß die Verhältnisse beim Eisenbahnverkehr über die genauer untersuchten 28 Stationen hinaus auf 75 im Bereich der Städtebahn gelegene ausgedehnt worden sind, die zum weitaus größten Teil für die Städtebahn kaum Bedeutung haben können, ist an sich zur Vervollständigung des Bildes zulässig; dagegen kann aber der Übergangsanteil wohl nicht aus diesen Gesamtzahlen ermittelt werden. Ferner sind die Zahlen für die Eisenbahn auf das Jahr 1925, die der Städtebahn auf das Jahr 1933, und zwar einschließlich Straßenbahnabwanderung und Neuverkehr bezogen. Wenn ich auch nicht glaube, daß die Abbildungen den Zweck haben, diese ungleichen Dinge miteinander zu vergleichen, so kann doch leicht ein falscher Eindruck entstehen. Dasselbe gilt naturgemäß auch für die anderen Abbildungen, die in Verkehrsbändern den Verkehrsumfang der beiden Bahnanlagen darstellen. Wenn auch wohl ein Teil der Reisenden, die von den nicht von der Städtebahn berührten Reichsbahnstationen die Fahrt antreten, auf dem nächsten Haltepunkt der Städtebahn auf diese übergehen werden, so kann doch zweifellos nicht mit dem gleichen Übergangsanteil gerechnet werden, wie ihn die Untersuchungen für die angelaufenen Stationen ergeben. Das bestätigen ja auch die Tabellen 35 und 36 der Denkschrift, auf denen derartige Untersuchungen für nicht unmittelbar an der Städtebahn gelegene Stationen, die aber im eigentlichen Industriegebiet liegen und infolgedessen günstige Verbindungen nach den Haltepunkten der Städtebahn haben, durchgeführt worden sind. Auf die Berechnungen und Schätzungen der Denkschrift haben diese Ziffern allerdings keinen Einfluß gehabt.

Dr.-Ing. Derikartz.

Allgemeines.

— Neue Wegweiser bei den Londoner Untergrundbahnen. Um den Fahrgästen den richtigen Weg zu zeigen, haben die Londoner Untergrundbahnen eine Neuerung eingeführt, indem sie die dazu nötige Schrift aus Aluminiumbuchstaben herstellen, die in den Fußboden eingelassen werden. Ein Versuch mit derartiger Schrift, der seit einigen Monaten im Gange ist, hat gezeigt, daß sich dieses Mittel bewährt, und so sollen denn ähnliche Hinweise auf den richtigen Weg zu den verschiedenen Bahnsteigen u. dgl. je nach Bedarf auch an anderen Stellen angebracht werden. Außerdem sollen aber auch noch mit anderen Verfahren zur Herstellung derartiger Inschriften Versuche gemacht werden. Man will z. B. Glasbuchstaben im Fußboden von unten her beleuchten, und auch Aluminiumbuchstaben in einem Gummibelag sollen erprobt werden.

Die Ablieferung an die Zollniederlage.

Von Sektionschef a. D. **Dr. Stockhammer**, Wien.

Die Tatsache, daß nach dem allgemeinen Empfinden die Bestimmung, wonach die Ablieferung des Gutes an eine Zollniederlage des Bestimmungsortes der Ablieferung an den Empfänger gleichzuachten ist, noch immer nicht die richtige Erklärung gefunden hat und von einer weiteren Untersuchung nach den bisher angewendeten Methoden eine Klärung kaum zu erwarten ist, hat mir die Anregung dazu gegeben, zu prüfen, ob nicht die bisher nur wenig beachtete Entstehungsgeschichte dieser Bestimmung Anhaltspunkte enthält, die darauf schließen lassen, wie diese von ihren Verfassern eigentlich gemeint war. Eine nach dieser Richtung angestellte Untersuchung hat nun gezeigt, daß dort tatsächlich solche Anhaltspunkte zu finden sind. Ich glaube deshalb vielleicht auf einige Aufmerksamkeit rechnen zu dürfen, wenn ich die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte dieser Bestimmung, sowie den Gedankengang und die Ergebnisse der von mir angestellten Untersuchung hiermit veröffentliche.

Die Verhältnisse, die zu dieser Bestimmung Anlaß gegeben haben, liegen klar zu Tage. Während heute bei den meisten Zollämtern, die für die Stellung von Eisenbahnzollgütern in Betracht kommen, die Einrichtung getroffen ist, daß die Eisenbahn die Güter in einem Bahnmagazin ablegen kann, das unter zollamtlicher Mietkontrolle steht, also in die Lage gesetzt ist, ihrer Stellungspflicht nachzukommen, ohne die Gewahrsame über die Güter aufzugeben, standen in früherer Zeit und stehen in manchen Orten auch heute noch auch für Eisenbahnzollgüter nur Niederlagen der Zollverwaltung (Zollniederlagen) zur Verfügung. Mit der Stellung in solchen scheiden die Güter aus der Gewahrsame der Eisenbahn aus und gehen sie in die alleinige Gewahrsame der Zollverwaltung über. Durch die Stellung von Gütern in Zollniederlagen kommt die Eisenbahn insofern in eine Zwangslage, als sie, wenn die Lagerung in die Zeit fällt, für welche sie aus dem Frachtvertrage zu haften hat, gegenüber dem aus dem Frachtvertrage Berechtigten auch für die während des Aufenthaltes in der Zollniederlage entstandenen Schäden verantwortlich ist, ohne daß ihr selbst ein ausreichendes Rückgriffsrecht gegen die Zollverwaltung zustünde, denn die Zollverwaltung haftet für Güterschäden, die in der Zollniederlage entstanden sind, nahezu nicht, sondern überläßt es im wesentlichen dem Hinterleger, für die Erhaltung der Güter während ihres Aufenthaltes in der Zollniederlage Sorge zu tragen.

Reglementarische Bestimmungen, die die Eisenbahn aus dieser Zwangslage bei der Einlagerung von Gütern *unterwegs* befreien sollten, haben — soweit ich feststellen konnte — in der Zeit vor dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche vom Jahre 1862 (im folgenden als HGB. bezeichnet) nirgends bestanden. Später waren solche Bestimmungen durch Artikel 395 und 423 HGB. ausgeschlossen. Bei der III. Lesung des HGB. wurde zwar von der badischen Regierung zu Artikel 395 HGB. ein Antrag eingebracht, nach welchem „die Haftbarkeit des Frachtführers für Verlust und Schäden durch die Ablieferung des Gutes an die Zoll- oder Steuerbehörde unterbrochen werden und erst wieder mit der neuen Empfangnahme eintreten sollte." Dieser Antrag wurde jedoch mit der Begründung abgelehnt, daß durch den beantragten Zusatz die Vorschriften des Gesetzes über die Haftung des Frachtführers nahezu illusorisch würden, denn der Frachtführer könnte dann, wenn er das Gut unterwegs einmal der Zoll- oder Steuerbehörde übergeben hat, immer geltend machen, daß der Schaden während der Aufbewahrung des Gutes durch die Zoll- oder Steuerbehörde entstanden sein könne, so daß erst *ihm* bewiesen werden müsse, daß der Schaden sich ereignet habe, während das Gut sich im Besitze des Frachtführers befand. Auch könne nicht behauptet werden, daß die Haftung des Frachtführers in solchen Fällen gänzlich zessieren müsse, denn nach den Zoll- und Steuergesetzen sei das Gut während dieser Zeit der Obhut des Frachtführers nicht gänzlich entzogen." Seither wurde ein Schritt zu gleichem Zwecke, soweit ich feststellen konnte, nicht mehr unternommen, zunächst wohl wegen der Aussichtslosigkeit eines solchen Schrittes, in späterer Zeit vielleicht aber auch, weil man vielfach der irrigen Meinung war und auch heute noch ist, daß die Bestimmung, nach welcher die Eisenbahn bezüglich der unterwegs durchzuführenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Abfertigungen die Pflichten eines Kommissionärs (Spediteurs) hat (Artikel 10, Abs. 3, JÜ. und § 65, Abs. 2, EVO.), die Eisenbahn bei Unterwegsablieferungen an Zollniederlagen aus der angegebenen Zwangslage befreie.

Reglementarische Bestimmungen, die die Lage der Eisenbahn bei der Ablieferung an eine Zollniederlage des *Bestimmungsortes* erleichtern sollten, haben dagegen schon in sehr alter Zeit, und zwar nicht nur in den Reglements der einzelnen österreichischen und deutschen Eisenbahnen, sondern auch in den Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen bestanden. Dabei gingen aber die Reglements der österreichischen Eisenbahnen lange Zeit andere Wege, als die Vereinsreglements und die Reglements der einzelnen deutschen Eisenbahnen, von denen die letzteren, soweit ich feststellen konnte, in den hier in Betracht kommenden Belangen mit den Vereinsreglements regelmäßig übereinstimmten, weswegen ich im folgenden auch nur die Entwicklung in den Vereinsreglements und in den Reglements der österreichischen Eisenbahnen darlegen werde.

Schon das älteste Vereinsberiebsreglement für den Güterverkehr vom 1. Juli 1850 und im wesentlichen damit übereinstimmend das Vereinsbetriebsreglement vom 1. Dezember 1856 enthält im § 14 („Gewährleistung für Beschädigungen und Verlust") im Anschluß an den Satz, daß die Verantwortlichkeit der Eisenbahn bis zu dem Zeitpunkt dauert, da das Gut auf der Bestimmungsstation nach dem Reglement in Empfang genommen sein muß, die Bestimmung: „. . . . . ; bei denjenigen Gütern, welche durch die Verwaltung in die Wohnung des Adressaten oder an andere Orte, wie z. B. Packhöfe, Lagerhäuser, Revisionsschuppen usw. zu führen sind, dauert die Verantwortung bis zur Ablieferung dahin."

Im Vereinsreglement für den Güterverkehr vom 1. März 1862, mit dem das Vereinsfrachtrecht den Anforderungen des HGB. angepaßt wurde, findet sich dann zum erstenmal die Bestimmung, die erklärt, daß die Ablieferung des Gutes an eine Zollniederlage der Ablieferung an den Empfänger gleichsteht, und zwar in Verbindung mit einer Bestimmung, die das gleiche rücksichtlich der für den Fall von Ablieferungshindernissen vorbehaltenen Ablieferung des Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder einen Spediteur erklärt, eine Verbindung, die, soweit ich feststellen konnte, seither immer und überall, wo die hier zu untersuchende Bestimmung vorkommt, beibehalten wurde. Ob nicht die eine oder die andere dieser beiden miteinander verbundenen Bestimmungen schon vor dem Vereinsreglement vom 1. März 1862 in Spezialreglements deutscher Eisenbahnen enthalten war, konnte ich nicht feststellen. Wie sich aus dem Folgenden ergeben wird, scheint es, daß die die Ablieferung des Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur betreffende Bestimmung älter ist, als die Bestimmung, die die Ablieferung an die Zollniederlage betrifft, und sohin beide Bestimmungen von verschiedenen Verfassern stammen.

Die Bestimmungen, die die Ablieferung an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur und die Ablieferung an eine Zollniederlage betreffen, haben im Vereinsreglement vom 1. März 1862 folgenden Wortlaut: § 16 („Verfahren bei Ablieferungshindernissen") enthält zunächst nach einer Erklärung, daß Güter, die nicht oder nicht rechtzeitig angenommen werden,

auf Kosten und Gefahr der Versender lagern, die aus den Vereinsreglements vom 1. Juli 1850 und vom 1. Dezember 1856 übernommene Bestimmung: „Auch hat die Eisenbahn das Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und sie da zur Disposition des Versenders zu stellen.“ In § 19 („Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht“) folgt dann an Stelle der oben angeführten Bestimmung des § 14 der Vereinsreglements vom 1. Juli 1850 und vom 1. Dezember 1856 im Anschluß an den dem Artikel 395 HGB. entnommenen allgemeinen Haftungsgrundsatz die Bestimmung: „Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Packhöfe, Lagerhäuser, Revisionsschuppen und im Falle des § 16 die Ablieferung an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur gleich.

Die Bestimmungen des Vereinsreglements vom 1. März 1862 gingen im wesentlichen unverändert in die späteren Vereinsbetriebsreglements über, bis die erwähnte zweite Bestimmung im Vereinsbetriebsreglement vom 1. Januar 1910 durch folgende an Artikel 19 IÜ. („Verfahren bei der Ablieferung der Güter“) angefügte Bestimmung ersetzt wurde: „Der Übergabe des Gutes an den Empfänger steht gleich die nach diesem Reglement zulässige Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause. Inwieweit ihr die Übergabe an die Zoll- und Steuerverwaltung gleichsteht, richtet sich nach den Bestimmungen der Empfangsbahn.“

In Österreich dagegen standen in der Zeit von 1852 bis 1863 „Bestimmungen über die Versicherung bei Personen- und Sachentransporte“ in Kraft, die hinsichtlich der Rechtsverhältnisse bei der Ablieferung an Zollniederlagen festsetzen, daß „Güter, welche in zollamtliche Magazine oder Lagerräume gestellt werden, längstens bis zum Ablauf von 48 Stunden von dem Zeitpunkte an, in welchem dem Bezugsberechtigten das Aviso über die Einlagerung zugekommen ist, zu besichtigen sind, wonach im Falle eines Anstandes die Gewichts- und Tatbestandserhebung zu verlangen und allfällige Reklamationen innerhalb weiterer 48 Stunden noch vor dem Bezuge des Gutes um so gewisser einzubringen sind, als auf spätere Reklamationen keine Rücksicht genommen wird.“

Als im Jahre 1863 das Betriebsreglement der österreichischen Eisenbahnen dem HGB. angepaßt wurde, war vom österreichischen Handelsministerium geplant, diese Bestimmung durch die hier zu untersuchende, kurz vorher in das Vereinsbetriebsreglement und in die Spezialreglements der deutschen Eisenbahnen aufgenommene Bestimmung zu ersetzen. Dieser Plan wurde jedoch infolge Widerstandes der Finanzprokuratur in Wien, die in dieser Bestimmung einen Verstoß gegen Artikel 395 und 423 HGB. erblickte, nicht durchgeführt; es wurden in das österreichische Betriebsreglement vom 1. Juli 1863 vielmehr folgende Bestimmungen aufgenommen: in § 45 („Verfahren bei Ablieferungshindernissen“) im Anschluß an den Vorbehalt des bahnamtlichen Verkaufes solcher Güter, die nicht oder nicht rechtzeitig an- oder abgenommen werden, die Bestimmung: „Dem gleichen Verfahren unterliegen alle jene Güter, ... für welche, nachdem sie in die zollämtlichen Magazine gestellt wurden, die Fracht und sonstige darauf haftende Gebühren und Spesen innerhalb drei Monaten nicht entrichtet worden sind“, und in § 48 („Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht“) im Anschlusse an den Haftungsgrundsatz des Artikel 395 HGB. die Bestimmung: „Güter, welche in zollamtliche Niederlagen oder Lagerräume gestellt werden müssen, sind längstens binnen acht Tagen von dem Zeitpunkte der Zustellung des Aviso über die Einlagerung an gerechnet von dem Empfänger zu besichtigen und ist von demselben im Falle eines Anstandes .... die Gewichts- und Tatbestandserhebung um so sicherer zu verlangen, als für später erhobene Anstände nur dann gehaftet wird, wenn der Beweis geführt werden kann, daß die Beschädigung oder der Abgang in dem Zeitraume von der Übernahme des Gutes durch die Eisenbahn bis zu dessen Ablieferung an das zollamtliche Magazin oder den zollamtlichen Lagerraum eingetreten ist.“

Mit dem Betriebsreglement vom 1. August 1872 wurde schließlich die hier zu untersuchende Bestimmung auch in Österreich übernommen. Was in Österreich den Umschwung in den Rechtsanschauungen bewirkt hat, konnte ich nicht feststellen, da in den Archivakten des österreichischen Handelsministeriums Aufzeichnungen hierüber fehlen. Vermutlich war es das oft angeführte Urteil des Reichs-Oberhandelsgerichtes vom 4. Mai 1871, das sich in dem damals herrschenden Streite um die Rechtsgültigkeit dieser Bestimmung für diese aussprach und dessen Entscheidungsgründe später von anderen hohen und höchsten Gerichten angenommen wurden und auch heute immer wieder herangezogen werden, wenn es sich darum handelt, diese Bestimmung zu erklären und zu stützen. (Vergleiche hierzu: Eger, Das deutsche Frachtrecht, I. Band, II. Auflage, Seite 238 ff.).

Beiläufig zur selben Zeit, in der die hier zu untersuchende Bestimmung im Vereinsbetriebsreglement durch einen Hinweis auf die Bestimmungen der Empfangsbahn ersetzt wurde, ist der bisherige Wortlaut dieser Bestimmung sowohl im österreichischen als auch im deutschen Betriebsreglement durch folgenden Wortlaut ersetzt worden: „Der Übergabe des Gutes an den Empfänger steht gleich die Übergabe an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter Verschluß der Eisenbahn stehen, sowie die nach diesem Reglement zulässige Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhause.“ Der Sinn wurde dadurch nicht geändert.

Zugleich mit dieser Änderung ihrer Fassung wurde auch der Ort ihrer Einreihung im Reglement geändert; sie wurde in der neuen Fassung nicht mehr an die Bestimmung, die den allgemeinen Haftungsgrundsatz enthält, sondern an jene Bestimmung angeknüpft, die die Eisenbahn für verpflichtet erklärt, am Ort der Ablieferung dem Empfänger gegen Zahlung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen und gegen Empfangsbescheiniung den Frachtbrief und das Gut zu übergeben.

In dieser Fassung und in diesem Zusammenhange findet sich diese Bestimmung auch heute noch sowohl in der österreichischen wie in der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung (in beiden § 76: „Ablieferung“). Ob und inwieweit diese Bestimmung auch von Staaten übernommen wurde, denen infolge der politischen Neuordnung nach dem Kriege Gebiete der vormaligen österr.-ungarischen Monarchie oder Deutschlands zugefallen sind, habe ich nicht festgestellt.

Aus den österreichischen und deutschen Betriebsreglements hat diese Bestimmung seinerzeit auch in die Verbandstarife, an denen Österreich-Ungarn oder Deutschland beteiligt waren, Eingang gefunden. Sie war in diesen zuletzt als Ausführungsbestimmung zu Artikel 19 I. Ü. („Verfahren bei der Ablieferung der Güter“) enthalten, mit welchem Artikel auch heute noch die Anwendbarkeit der fraglichen Bestimmung auf die nach dem I. Ü. zu beurteilenden Sendungen begründet wird.

* * *

Aus der vorstehenden Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte ist zu entnehmen, daß die hier zu untersuchende Bestimmung an die Stelle einer älteren Bestimmung getreten ist, die klipp und klar aussprach, daß bei jenen Gütern, die von der Eisenbahn in eine Zollniederlage zu überführen sind, die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für Güterschäden nur bis zur Ablieferung dahin dauert und daß diese frühere Bestimmung im Zusammenhange mit der Einführung des HGB. durch die hier zu untersuchende Bestimmung ersetzt worden ist. Schon dies läßt in groben Umrissen erkennen, welche Gedankengänge zur Erstellung der hier zu untersuchenden Bestimmung geführt haben und welche Wege einzuschlagen sind, um zu ergründen, wie diese Bestimmung eigentlich gemeint war: Die Verfasser unserer Bestimmung haben es offenbar mit dem HGB. für unver

inbar gehalten, unter seiner Herrschaft eine Bestimmung beiubehalten, die die Haftung der Eisenbahn für die am Bestimıungsorte an eine Zollniederlage abgelieferten Güter auf die eit bis zur Ablieferung dahin ausdrücklich einschränkt, aber eglaubt, den gleichen Zweck mit der hier zu untersuchenden estimmung im Einklange mit dem HGB. erreichen zu können. m den wahren Sinn der hier zu untersuchenden Bestimmung u ergründen, ist daher zunächst die Rechtslage festzustellen, ie sich nach dem Handelsgesetzbuche hinsichtlich der Haftung er Eisenbahn für Güterschäden ergibt, dann zu ermitteln, orin die Verfasser unserer Bestimmung ein Hindernis geınden haben, die frühere Bestimmung beizubehalten, und chließlich zu prüfen, worin sie eine Möglichkeit erblickt haben ürften, dieses Hindernis im Einklange mit dem HGB. zu umehen. Die Beurteilung der Rechtslage hinsichtlich der Haftung ängt aber wieder wesentlich von der Auslegung des Begriffes blieferung ab, weshalb hier zunächst der Inhalt dieses Beriffes festzustellen sein wird.

Die Aufgabe, die der Frachtführer im Wirtschaftsleben zu rfüllen hat, besteht darin, die Übergabe von Gütern als Werkeug anderer in solchen Fällen durchzuführen, in denen der bergeber (Absender) und der Übernehmer (Empfänger) vonnander räumlich entfernt sind und der Übergeber die in solchen ällen notwendige Beförderung des Gutes an den Ort der Überabe aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht selbst esorgen kann oder will. Die Erfüllung des Frachtvertrages, . i. die Ablieferung des Gutes an den Empfänger, kann daher ur in der vom Frachtführer in Stellvertretung des Absenders esorgten Übergabe des Gutes an den Empfänger bestehen, die uf Seite des Empfängers die Übernahme, d. i. die Annahme des utes, voraussetzt und in sich schließt.

In den weitaus meisten Fällen vollziehen sich Ablieferung und nnahme des Gutes in der Weise, daß der Frachtführer das Gut em Empfänger körperlich übergibt oder, wie dies auch genannt ird, „ausliefert“ oder „aushändigt“ oder „ausfolgt“ und der mpfänger das Gut körperlich übernimmt. Wenn der Empfänger as Gut auf dem Güterboden des Frachtführers abzuholen hat, nfaßt die körperliche Übernahme auch das Fortschaffen des utes vom Güterboden und wird in diesem Falle auch als Abıhme des Gutes bezeichnet. Außer in den Fällen der körperchen Übergabe und körperlichen Übernahme durch den Empnger ist das Gut aber auch dann als an den Empfänger abliefert und von diesem angenommen anzusehen, wenn der rachtführer das Gut mit dem Willen des Empfängers einem ritten übergeben und dieser Dritte das Gut übernommen hat, eil dieser Vorgang nur eine Übergabe des Gutes an den Empnger und eine darauffolgende Weitergabe des Gutes durch den mpfänger an den Dritten ersetzt. An den Empfänger abliefert und von diesem angenommen ist das Gut ferner auch ınn, wenn der Empfänger mit dem Frachtführer dahin überngekommen ist, daß dieser das Gut von nun an, z. B. behufs eitersendung oder Verwahrung, als Beauftragter des Empngers in seiner Gewahrsame halten soll, und der Frachtführer eser Willenseinigung entsprechend die Gewahrsame über das ut, die er bisher als Beauftragter des Absenders ausübte, als eauftragter des Empfängers fortsetzt, denn auch dieser Vorıng enthält begrifflich eine Übergabe des Gutes an den Empnger, der hier begrifflich eine Rückgabe des Gutes an den rachtführer folgt. Eine weitere — vierte — Form, in der sich blieferung und Annahme des Gutes sonst noch vollziehen önnten, ist aber nicht denkbar.

Zwischen der Ablieferung des Gutes an den Empfänger und r Annahme des Frachtbriefes durch den Empfänger beeht kein im Wesen dieser Begrife begründeter Zusammenhang. Der Annahme eines solchen Zusammenhanges steht vorweg entgegen, daß „Ablieferung“ nicht verschiedenes bedeuten kann, je nachdem der Frachtvertrag unter Ausfertigung eines Frachtbriefes abgeschlossen wurde oder nicht, und wenn er unter Ausfertigung eines Frachtbriefes abgeschlossen wurde, je nachdem, ob bei der Erfüllung des Frachtvortrages dem Empfänger zuerst der Frachtbrief und dann das Gut oder zuerst das Gut und erst nachher der Frachtbrief übergeben wurde. Beim Eisenbahnfrachtgeschäfte, bei dem der Empfänger immer zuerst den Frachtbrief auszulösen hat, geht zwar mit der Annahme des Frachtbriefes das Verfügungsrecht über das Gut vom Absender auf den Empfänger über und legitimiert der dem Empfänger übergebene Frachtbrief diesen zu einer tatsächlichen Verfügung über das Gut, so daß mit der Annahme des Frachtbriefes in gewissem Sinne auch schon das Gut übernommen erscheint. Mit der Annahme des Frachtbriefes kann indessen das Gut selbst nur im Verhältnis zwischen Absender und Empfänger und auch zwischen diesen nur in solchen Fällen als abgeliefert und angenommen gelten, in denen nach den Umständen eine symbolische Übergabe genügt. Im Verhältnisse zwischen der Eisenbahn und dem Empfänger aber ist das Gut immer erst dann abgeliefert und angenommen, wenn der Empfänger von der durch die Annahme des Frachtbriefes erlangten Möglichkeit, über das Gut tasächlich zu verfügen, Gebrauch gemacht und das Gut selbst angenommen hat, denn erst damit ist der Erfolg erreicht, den die Eisenbahn durch die Ausführung des Frachtvertrages erreichen sollte, und erst damit hört die Eisenbahn auf, das Gut als Beauftragte des Absenders in ihrer Gewahrsame zu haben. Das Gut steht auch nach der Annahme des Frachtbriefes durch den Empfänger noch in der Gewalt des Absenders, der nur in der Ausübung dieser während der Ausführung des Frachtvertrages durch die Eisenbahn vertreten wird. Durch den Übergang des Verfügungsrechtes vom Absender auf den Empfänger wird dieses Gewaltverhältnis des Absenders über das Gut nur insoferne berührt, als der Absender von dem Zeitpunkte an, in dem der Empfänger das Verfügungsrecht über das Gut erlangt hat, rechtlich gehindert ist, an diesem Verhältnis etwas zu ändern.

Wenn es nach den bisherigen Ausführungen noch eines Beweises dafür bedürfen sollte, daß die Ablieferung nur dadurch zustandekommt, daß der Empfänger das Gut annimmt, so kann als solcher der Umstand dienen, daß es im Verkehrsleben als Ablieferungshindernis bezeichnet wird, wenn die Annahme des Gutes nicht zustandekommt oder verzögert wird, denn es hätte sich im Verkehrsleben niemals der Gebrauch einbürgern können, in solchen Fällen von einem Ablieferungshindernisse zu sprechen, wenn nicht im allgemeinen Rechtsbewußtsein die Anschauung festgewurzelt wäre, daß die Ablieferung des Gutes ohne Annahme des Gutes nicht zustandekommt, das Unterbleiben oder die Verzögerung der Annahme des Gutes also die Ablieferung des Gutes hindert. Daß es auch als Ablieferungshindernis gilt, wenn der Empfänger den Frachtbrief nicht annimmt oder die Annahme des Frachtbriefes verzögert, ist nicht, wie es den Anschein hat, eine Bestätigung der oben als unrichtig bezeichneten Auffassung, daß das Gut schon mit der Annahme des Frachtbriefes durch den Empfänger als abgeliefert anzusehen ist; das Unterbleiben oder die Verzögerung der Annahme des Frachtbriefes wird vielmehr nur deshalb als Ablieferungshindernis bezeichnet, weil im Eisenbahnverkehre dem Empfänger das Gut nur dann übergeben wird, wenn er vorher den Frachtbrief ausgelöst hat, das Unterbleiben oder die Verzögerung der Annahme des Frachtbriefes also mittelbar auch die Ablieferung des Gutes hindert.

(Schluß folgt.)

Berichtigung.

In dem Aufsatz: Beförderung von Wintersportgeräten befindet sich infolge Auslassens einer Druckzeile ein sinnentstellender Druckfehler. Es müssen im vorletzten Absatz vor der vorletzten Zeile folgende Worte eingeschaltet werden: „geregeltere Bahnen gebracht wird. Müssen nicht auch jetzt schon in“.

Die Hochstraße des Weltverkehrs.

Von **Dr. H. Botsch**, Hamburg.

Die Nordamerikafahrt hat vor allen anderen großen überseeischen Verkehrsbeziehungen das Eine voraus, daß sie die Vermittlung mit einem politisch einheitlichen Wirtschaftsgebiete darstellt; daraus ergibt sich für den Reeder und Verlader nicht nur eine Einfachheit der formalen Erfordernisse, sondern auch eine gewisse Einheitlichkeit und Gleichmäßigkeit der Verkehrsansprüche, die dem ganzen Liniendienst eine gewisse Typisierung und damit eine sonst kaum gekannte Übersichtlichkeit verleiht. Die Tatsache, daß der gewaltig geballte Verkehr sich hüben wie drüben nur auf wenige Häfen beschränkt, daß er in der Konzentration auf New York geradezu seine Schablone bildet, ist wohl nicht der letzte Grund für die Ausgiebigkeit, mit der alle erdenklichen Länder der Welt diese Route mit Tonnage beschicken. New York scheint der Hafen mit unbegrenzten Geschäftsmöglichkeiten zu sein, mit immer gleicher Anziehungskraft für Passagier- und Frachtfahrt, stets angefüllt mit Rückladung aller Art. Die Bedeutung einer Reederei in der Linienfahrt des Nordatlantik scheint gewissermaßen der Maßstab, die unentbehrliche Folie internationaler Seegeltung überhaupt zu sein. Tatsächlich kann sich in diesem Verkehr nur das Modernste und Kultivierteste an Schiffbaukunst, das Bestorganisierte und Rührigste an Reedereibetrieb auf die Dauer behaupten. Passagiere und Fracht stellen in der New Yorker Fahrt hinsichtlich der Schnelligkeit der Beförderung derart kategorische Ansprüche, daß die nordatlantische Fahrt notwendig der Stimulus der ganzen Schiffbautechnik werden mußte. Die weit über 100 Schiffe mit rund 2 Millionen Tonnen, die heute in der Hauptreisesaison im Nordatlantik die Passagierbeförderung besorgen, stellen denn auch im Durchschnitt das Allerbeste an Schiffsmaterial dar, und die sich daraus ergebende durchschnittliche Dampfergröße von annähernd 20 000 Tonnen charakterisiert das Ausmaß der finanziellen Potenz, die für ein erfolgreiches Bestehen in dieser Fahrt Vorbedingung ist. Tatsächlich sind es in der Liste der Nordatlantikreedereien denn auch immer wieder dieselben finanzkräftigen Gruppen, die den Verkehr beherrschen. Als Amerika vor Jahren den Entschluß faßte, die Hälfte der amerikanischen Ein- und Ausfuhr auf Schiffen eigener Flagge zu befördern, da hat es sein Augenmerk besonders auf den Verkehr mit dem nordwestlichen Europa gerichtet, in der festen Überzeugung, daß der hochwertige und konzentrierte Frachtstrom auf dieser Route am ehesten ein günstiges Betriebsergebnis verbürge. Für das reiche Amerika war es ein Leichtes, mit einem Schlage einige Dutzend Dampfer hier in Fahrt zu setzen; aber es wurde vielleicht eins übersehen, das für den Dauererfolg in der Schiffahrt maßgebend ist, und das sind die Gesetze der internationalen Arbeitsteilung. Amerika ist in seiner inneren Wirtschaft noch ein Land mit so lockenden anderweitigen Erwerbsmöglichkeiten, daß das in der Schiffahrt schwer und karg zu verdienende Geld weder Kapital noch Arbeit auf die Dauer locken kann. Die Schiffahrt ist ein Gewerbe für Völker, die zwangsläufig aufs Meer verwiesen werden, einmal weil es ihre geographische Bedingtheit erfordert (England), dann, weil ihre koloniale Betätigung es erheischt (Holland), und schließlich, weil die beschränkten Erwerbsmöglichkeiten des eigenen Landes es notwendig machen (Norwegen, Deutschland und neuerdings Italien). Dieser weltwirtschaftlichen Gesetzmäßigkeit hat das amerikanische Privatkapital bereits Rechnung getragen; wenn Amerika als politischer Machtfaktor diese Konsequenzen nicht ziehen zu können glaubt, so spielen hier Prestigegründe eine Rolle, die stärker sind als alle konstruierten volkswirtschaftlichen Argumente, mit denen man über Verlustwirtschaft hinwegzutäuschen sucht.

Für die deutsche Schiffahrt kam nach dem Kriege alles darauf an, möglichst rasch im Nordatlantik wieder Fuß zu fassen; wie dieser Weg über Verträge und Betriebsgemeinschaften zur heutigen Stellung der deutschen Reedereien geführt hat, ist bekannt. Wie kein anderes Volk hat das deutsche den Neuaufbau seiner Flotte mitverfolgt, wie kein anderer Reeder der Welt stand und steht der deutsche im zentralen Blickpunkt öffentlicher Kritik: hoffen wir, daß er in seinem Schaffen, das ein Kompromiß zwischen äußerster Wirtschaftlichkeit und unbedingter Konkurrenzfähigkeit sein mußte, vor diesem Urteil bestehen möge. Der Schiffstyp, von dem am 20. Oktober 1926 die Hapag ein neue Einheit, die „New York", von Stapel gelassen hat, bildet den konkreten Ausdruck jener Richtlinien, die das Schiffbauprogramm der deutschen Reederei beeinflußten: Sparsamkeit im Bau und Betrieb, günstigste Kombination von Passagier- und Frachtfahrt, größte Raumökonomie ohne wesentliche Beeinträchtigung von Großzügigkeit und Behaglichkeit, wirtschaftlichste Geschwindigkeit ohne Gefährdung der internationalen Konkurrenzfähigkeit. Wenn man den geschäftlichen Erfolg zum Kriterium des Gelingens machen darf, so kann man sagen, daß die Aufgabe zufriedenstellend gelöst wurde. Der Dampfertyp erfreut sich heute einer außerordentlichen Beliebtheit, die nicht selten in einer kategorischen Einstellung des Reisepublikums zum Ausdruck kommt. Er bildet mit einer Passagekapazität von 1151 Köpfen und einer Ladungskapazität von nahezu 14 000 cbm oder 9000 Gewichtstonnen geradezu einen Idealtyp für den in beiden Richtungen stark beanspruchten Hamburg-New Yorker Verkehr; seine Geschwindigkeit von 16 Seemeilen verbürgt in der Passagierfahrt eine international durchaus wettbewerbsfähige und für die überwiegende Mehrzahl der Passagiere erträgliche Überfahrtsdauer, und sie sichert auch gleichzeitig dem anspruchsvollen deutsch-amerikanischen Güterverkehr vorzügliche Lieferfristen. Er entschädigt seine Insassen für die gegenüber den Riesenschiffen etwas längere Reise durch denkbar größte Ausschaltung der Unannehmlichkeiten einer Seefahrt durch eine wohltuende Behaglichkeit, in der Ausstattung von Wohn- und Gesellschaftsräumen und durch eine geradezu genial durchdachte Raumeinteilung für Bereitstellung von Sportgelegenheiten.

Die Schiffahrt im Nordatlantik ist hinsichtlich ihres Betriebsergebnisses nicht nur eine Angelegenheit versiertester Reedereierfahrung und geschäftlicher Tüchtigkeit, sondern sie ist auch außerordentlich abhängig von dem Auswandererstrom, der jahraus, jahrein, in seinem Umfange bedingt durch die wechselnde Wirtschaftslage der einzelnen europäischen Länder, sich nach drüben ergießt. Die amerikanische Einwanderergesetzgebung hat der nordatlantischen Passagierfahrt einen schweren Schlag versetzt. Im Jahre 1913 wurden von den Schiffen der nordatlantischen Konferenz allein 1 141 093 Menschen in der III. Klasse von Europa nach den Vereinigten Staaten befördert; für das amerikanische Einwandererjahr 1926 auf 1927 ist die Gesamteinwanderung gesetzlich auf 164 000 Menschen beschränkt und ab 1. Juli 1927 erfolgt eine weitere Einschränkung auf 150 000. Wie sehr speziell die für die deutsche nordatlantische Passagierfahrt ausschlaggebende Einwandererquote der osteuropäischen Länder gedrosselt wurde, ist genügend bekannt. Die Hapag hat im Jahre 1913 auf 14 Schiffen mit rund 260 000 B.R.T. im nordatlantischen Verkehr (einschließlich des im Mittelmeer unterhaltenen Dienstes) insgesamt 30 707 Passagiere I. Klasse, 50 062 Passagiere II. Klasse und 199 405 Passagiere III. Klasse gefahren. Im Jahre 1922 waren diese Zahlen (einschließlich der Harrimanflotte) bei 9 Schiffen mit 104 218 B.R.T. in der I. Kl. 5974, in der II. Kl. 7172, in der Kajüte 3436 und in der III. Kl. 34 861 Passagiere. Im Jahre 1923 auf 10 Schiffen mit 126 096 B.R.T. in der I. Kl. 6047, in der II. Kl. 9238, in der Kajüte 7705 und in der III. Kl. 37 955 Passagiere, im Jahre 1924 auf 9 Schiffen mit 138 451 B.R.T. in der I. Kl. 8479, in der II. Kl. 9312, in der Kajüte 8212 und in der III. Kl. 10 033 Passagiere, im Jahre 1925 auf 8 Schiffen mit 122 075 B.R.T. in der I. Kl. 9294, in der II. Kl. 13 579, in der Kajüte 9950 und in der III. Kl. 21 267 Passagiere und im Jahre 1926 (bis 30. September) auf 8 Schiffen mit 135 038 B.R.T. in der I. Kl. 8694, in der II. Kl. 12 238, in der Kajüte 7361 und in der III. Kl. 18 947 Passagiere. Diese Zahlen weisen den Absturz, den der Auswandererverkehr erlebt hat, deutlich auf. Bis zu einem gewissen Grad ist es gelungen, den Auswandererverkehr durch einen Touristenverkehr in der III. Kl., d. h. einen Reiseverkehr des amerikanischen Mittelstandes zu ersetzen, der sich im Frühjahr in östlicher, im ausgehenden Sommer in westlicher Richtung bemerkbar macht und der eine seiner Hauptgründe in den billigen Lebensbedingungen verschiedener europäischer Länder hat. Bis Ende August 1926 sind im gesamten nordatlantischen Verkehr (einschließlich Kanada) von sämtlichen Linien ostwärts 270 685 Passagiere (im gleichen Zeitraum 1925 ≐ 267 087), westwärts 347 348 Passagiere (1925 ≐ 297 719) befördert worden. Daraus ergibt sich, daß der absolute Zuwachs im Ostwärtsverkehr mit 3600 Köpfen überraschend gering ist, wenn man bedenkt, daß doch allgemein für 1926 eine vorzügliche Reisesaison erwartet wurde. Demgegenüber hat der Westwärtsverkehr einen wesentlichen Zuwachs aufzuweisen und besonders im deutschen Geschäft war ein recht lebhafter Reiseverkehr nach drüben zu beobachten. Die engere geschäftliche Fühlungnahme zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten ist unverkennbar und daraus ergibt sich notwendigerweise auch ein verstärkter geschäftlicher Reiseverkehr; dazu kommen die zahlreichen Studienfahrten europäischer Erwerbsgruppen, die sowohl zur Teilnahme an internationalen Kongressen, als auch im Interesse eigener geschäftlicher Weiterentwicklung erfolgten, und schließlich ist auch ein Anwachsen des Besuchsverkehrs, besonders des deutschen Mittelstandes, unverkennbar. Trotzdem läßt sich ein abschließendes Urteil darüber, ob die erwartete Steigerung des Reiseverkehrs im ganzen in der Nordatlantikfahrt eingetreten ist, aus den obengenannten Zahlen noch nicht geben. Es besteht die Gefahr, daß die kommende Jahresquote für die deutsche Einwanderung für Nordamerika ganz erheblich niedriger festgesetzt wird; damit würde die deutsche Schiffahrt verstärkt auf den

usbau des Touristenverkehrs verwiesen. Es ist zuversichtlich
 hoffen, daß durch die vorgesehenen Erleichterungen der Be-
örden und Reedereien die Reiselust hüben wie drüben noch in
nem Maße gesteigert werden kann, daß sich auch die neue
eschränkung der Einwanderungsquote vom Reedereistandpunkt
it der Zeit verschmerzen läßt. Wie der Europäer heute nach
em Mittelmeer und dem Nordkap, der Amerikaner nach Florida
nd Westindien reist, so wird sich bei uns mit aufsteigender
irtschaftlicher Konjunktur immer mehr das Bedürfnis heraus-
lden, mit den Vorzügen einer Seereise auch das Interesse an
nem Land zu verbinden, dessen Spuren wir wirtschaftlich fol-
n und das mit seinen mysteriösen Unbegrenztheiten einen un-
iderstehlichen Reiz ausübt. Der Reiseverkehr ist überall in
r Welt in raschem Aufblühen, es ist als ob der Krieg, der die
enschheit teils in ihren primitivsten Reisebedürfnissen gehin-
rt, teils auf gewaltige Entfernungen durcheinandergewürfelt
t, ein gut Teil Verdienst daran hätte, indem er sowohl die Er-
enntnis eines natürlichen körperlichen und geistigen Bedürf-
sses gefördert, wie auch das Interesse für andersartiges und
rnerliegendes gestärkt hat.

Im Frachtverkehr der nordatlantischen Linien handelt es sich
t- und westwärts um relativ hochwertige Ladung, wie sie eben
vei so differenzierte hoch entwickelte Wirtschaftsgebiete aus-
tauschen haben. Den ausgehenden Verkehr beherrscht voll-
ommen das Stückgut, das in seiner Sperrigkeit die ganze Lade-
öglichkeit der Schiffe bestimmt. Die ausgehende Ladung mißt
irchschnittlich zwei bis zweieinhalb mal mehr als sie wiegt. Das
igebotene Schwergut reicht bei weitem nicht aus, um das Leicht-
it zu kompensieren, d. h. um eine günstige Kombination beider
adungskategorien durchzuführen, bei der die Räume voll sind
d das Schiff auf seinen Tiefgang kommt. Wenn man bei den
hiffen der Ballinklasse bei einer theoretischen Ladungskapa-
tät von 13 700 cbm und einem Stauverlust von 20—25 % prak-
sch auf etwa 10 000 cbm Ladung kommt, und sich bei dem ge-
ngen angebotenen Schwergut und der Sperrigkeit einzelner
auptgüter eine Ladefähigkeit von nur etwa 4000 Gewichts-
nnen ergibt, so beweist dies, wie außerordentlich schlecht die
agfähigkeit der Schiffe selbst bei vollen bestgestauten Räu-
en ausgenutzt ist. Dies beeinträchtigt die Wirtschaftlichkeit
s Dienstes natürlich erheblich. Das Frachtniveau im West-
ärtsverkehr war stets derart, daß Lade- und Löschkosten den
ößten Teil der Einnahmen absorbierten, ja daß für bestimmte
Güter die Fracht kaum mehr als die Selbstkosten deckte. Diese
Verhältnisse sind typisch für einen Linienverkehr, in dem wie
hier aus Gründen der Personenschiffahrt eine ungeheure
Tonnage sich zusammenfindet, in dem schließlich die Frachten
auf einen gerade noch erträglichen Stand gedrückt werden, wo
häufig die klare Rentabilitätsgrundlage der Frachtfahrt in der
Verquickung von Personen- und Güterverkehr unterzugehen
droht und wo dann zu leicht dem Frachtverkehr der Charakter
der Ballastbeförderung zukommt.

Im Ostwärtsverkehr ist die angebotene Ladung in ihrer Zu-
sammensetzung erheblich günstiger; den Grundstock bilden hier
schwere und gutstauende Massengüter wie Getreide, Mehl,
Schmalz und Metalle. Dazu kommen in glücklicher Ergänzung
sperrigere Industrieprodukte, wie Automobile, Traktoren, Spe-
zialmaschinen. Sowohl den zu erzielenden Frachten, wie der Zu-
sammensetzung der Ladung nach ist der Ostwärtsverkehr daher
nicht unwesentlich günstiger für den Reeder als der Westwärts-
verkehr. — Von beachtenswertem Umfang ist in der Nordatlantik-
fahrt auch der Durchfrachtverkehr. Ob es sich um Schmalz von
Chicago nach Skandinavien, um Kakao von Afrika über Hamburg
nach New York oder um Kaffee von Westindien über New York
nach Hamburg handelt, stets ist die Durchfrachtladung eine er-
wünschte Beigabe, weil es sich meist um größere geschlossene
Partien handelt, deren betriebstechnische Bearbeitung einfach
und glatt sich abwickelt. Bedauernswerter Weise hat im Durch-
frachtverkehr der Krieg seine schwersten Wunden geschlagen.
Das Aufkommen neuer Linien auf früher nicht gekannten direk-
ten Verkehrsbeziehungen hat den Durchfrachtverkehr in großem
Umfange von den deutschen Häfen abgezogen. Trotzdem machen
die häufigen Abfahrten, der schnelle und pünktliche Dienst, die
vorzügliche Bearbeitung der Ware und die heute wieder vorbild-
liche Transportsicherheit in den deutschen Häfen die deutschen
Reedereien in der nordatlantischen Fahrt auch heute wieder für
den Transithandel der weniger verkehrsintensiven Gebiete mit
Nordamerika unentbehrlich.

Für den deutsch-amerikanischen Verkehr ist der Zuwachs, den
die im kommenden Frühjahr in Fahrt zu stellende „New York"
bedeutet, eine erhebliche Bereicherung und das neue Schiff wird
zusammen mit seinem Schwesterschiff „Hamburg" zum symboli-
schen Ausdruck für die Verbindung der beiden stamm- und wirt-
schaftsverwandten Völker, die sich über ihre mächtigsten Han-
dels- und Schiffahrtszentren die Hand reichen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichsverkehrsminister Dr.-Ing. e. h. Krohne.** Rektor und
nat der Technischen Hochschule Braunschweig haben auf ein-
mmigen Antrag der Abteilung für Ingenieurbauwesen dem
ichsverkehrsminister Dr. jur. Rudolf Krohne in Berlin in An-
kennung seiner hervorragenden Verdienste um den Ausbau
r deutschen Binnenwasserstraßen die Würde eines Doktor-
genieurs ehrenhalber verliehen.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im November 1926.**
Verkehr und Betrieb. Der Güterverkehr stellte auch
November erhöhte Anforderungen an die Reichsbahn. Ar-
tstäglich wurden 5900 Wagen mehr gestellt als im Oktober,
i. eine Zunahme um rund 3,8 %. Die Wagenstellung betrug
25 Arbeitstagen rund 3 945 000 Wagen, also arbeitstäglich
800 Wagen.

Die Verkehrssteigerung ist in erster Linie auf den
hlenverkehr zurückzuführen, der trotz Abflauens des eng-
chen Bergarbeiterstreiks nicht nachließ und durch starken
satz für Industrie- und Hausbrandzwecke belebt wurde. Auch
mehrte Transporte von Zuckerrüben, Schnitzeln, Getreide
 Mehl trugen zur Verkehrssteigerung bei.

Die Kohlenausfuhr über die Trockengrenze und Häfen
r nach wie vor sehr lebhaft. Nach Holland wurden z. B.
 der Ruhr 62 000 t, nach Belgien 24 600 t gefahren. Der
nsport nach Belgien mußte infolge mangelnder Aufnahme-
igkeit der belgischen Bahnen zeitweise gesperrt werden.
ch sperrten die belgischen Staatsbahnen vorübergehend die
nahme von Kohle für Antwerpen. Infolge Schiffsmangel und
rungen im Schiffs- und Umschlagverkehr durch starken
el traten in den Seehäfen vorübergehend Stauungen ein, die
einer zeitweisen Drosselung des Kohlenzulaufs führten.

Die arbeitstägliche Kohlenförderung im Ruhrge-
et erreichte eine noch nicht gekannte Höhe, 425 000 t gegen-
r 403 000 t im Oktober und 389 500 t Höchstleistung vor dem
ege. Dabei ging die Zufuhr zum Wasserumschlag auf dem
nwege nach den Rhein-Ruhrhäfen um 188 600 t gegenüber
dem Vormonat zurück; sie betrug 1 660 000 t. Die Verfrachtung
nach den Nordseehäfen blieb nach wie vor lebhaft.

Der Absatz aus Deutsch Oberschlesien ist etwa der
gleiche wie im Vormonat geblieben. Die Ausfuhr wurde zu-
gunsten der Belieferung des deutschen Marktes um 15 000 t ein-
geschränkt. Nach deutschen Seehäfen wurden aus Polnisch
Oberschlesien 100 000 t, aus der Tschechoslowakei 9000 t mehr
als im Vormonat befördert.

Das mitteldeutsche Braunkohlengebiet hatte
starken Absatz sowohl nach dem Inlande als auch nach dem Aus-
lande, besonders nach England. Auch diese Ausfuhr mußte, so-
weit sie über Hamburger Häfen geleitet wurde, zeitweise ge-
drosselt werden. Der gesamte Absatz aus dem mitteldeutschen
Gebiet ist um mehr als 47 000 Wagen = etwa 17,5 % gegenüber
dem Vormonat gestiegen.

Zur Kohlenverladung in den wichtigsten Kohlengebieten wur-
den gestellt:

	Ruhrgebiet	Deutsch-Oberschlesien	Mittel-Deutschland	Sachsen	Niederrhein Braunkohlengebiet
	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen	Wagen
Novbr. 1926 .	867 876	146 388	322 420	110 285	101 588
Oktober 1926 .	876 950	149 471	275 198	108 736	94 627
Novbr. 1925 .	619 337	129 223	249 464	92 420	83 859

Aus diesen Kohlengebieten wurden also zusammen fast 44 000
Wagen mehr als im Oktober abbefördert.

An Wiederaufbaukohlen wurden nach Frankreich 155 950 t
und nach Italien 46 000 t abbefördert.

Der Versand an Kartoffeln blieb infolge der wenig be-
friedigenden Ernte und der im November wesentlich gestiegenen
Preise gering. Die Beförderung von Getreide und Mehl
war lebhaft. Der Versand von künstlichen Dünge-
mitteln stieg um 22 %. Nicht nur der Absatz im Inlande,
sondern auch das Auslandsgeschäft war zufriedenstellend. In
Wesermünde und Bremerhaven trafen an frischen Fischen
235 400 Ztr. gegenüber 209 320 im Vormonat ein. Die Nachfrage
war sehr rege. Von Wesermünde wurden z. B. 168 Fischzüge
gefahren (im Vormonat 144).

Infolge der günstigen Rübenernte wurde für die Beförderung
von Zuckerrüben und Schnitzeln die seit Jahren höchste
Zahl an Wagen gestellt, nämlich 377 228 für Zuckerrüben, das

sind 40 % mehr als im Vormonat und 80 897 für Schnitzel, das sind 27 % mehr als im November 1925. Besonders stark war der Zuckerabsatz nach Schweden; zu seiner Bewältigung mußte mit der gleichzeitigen stärkeren Kohlenausfuhr nach den nordischen Ländern je ein weiteres Schiff in den Fährverbindungen Saßnitz-Trälleborg und Warnemünde-Gjedser eingestellt werden.

Der Betrieb wickelte sich ohne nennenswerte Störungen ab. Zur Beschleunigung des Wagenumlaufs wurde an allen Sonntagen und am Bußtag die Sonntagsruhe im Güterzugsdienst teilweise aufgehoben. Besonders hohe Betriebsleistungen wurden im Bezirk Halle entwickelt, wo allein auf der eingleisigen Bahn im Geiseltal (Frankleben-Mücheln) im Tagesdurchschnitt 19 180 t Kohle gegen 13 270 t im November 1925) abbefördert wurden; dies würde einer Jahresleistung der Strecke von mindestens 5,75 Millionen Nettotonnen entsprechen. Mehrmals erhöhten sich die Tagesleistungen auf dieser Linie auf 23 000 t.

Der Personenverkehr war der Jahreszeit entsprechend schwach. Für den Ausflugsverkehr an Sonntagen war das Wetter ungünstig, lediglich örtliche Anlässe trugen hier und da zu geringer Belebung bei. Es wurden 560 Züge (Vormonat 1592) über den Plan gefahren, darunter 83 Züge für die Besatzung der Pfalz und im Trierer Bezirk.

Über die allgemeine Betriebsentwicklung geben folgende Zahlen ein Bild:

	Okt. 1926	Sept. 1926
Geleistete Zugkm:		
a) Personenverkehr	28 718 000	29 502 000
b) Güterverkehr	20 653 000	19 938 000
c) Dienstzüge	428 000	450 000
	49 799 000	49 890 000
Wagenachskm:		
a) Personenverkehr	758 889 000	804 860 000
b) Güterverkehr	1 696 799 000	1 666 063 000
c) Dienstzüge	10 756 000	11 616 000
	2 466 444 000	2 482 539 000

	Nov. 1926	Okt. 1926
Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im werktäglich. Durchschnitt)		
in Hamm	6 600 Wagen	6 600 Wagen
in Mannheim	5 000 „	5 400 „
in Wustermark	5 000 „	4 800 „
Zurückgestaute Wagen im täglichen Durchschnitt	2 500 Wagen	4 500 Wagen
Überzählige Wagen im täglichen Durchschnitt	20 900 Wagen	16 200 Wagen
Schadwagen auf Betriebsgleisen (Monatsende)	16 900 Wagen	17 000 Wagen

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr. Zum 1. November d. J. sind in Durchführung früherer Beschlüsse der Ständigen Tarifkomission verschiedene Frachterleichterungen im Rahmen der Gütereinteilung — (so z. B. für Asbestplatten, Asbestkieselgurplatten, Auszugsöl, Dachschutz- und Isoliermasse, Kali- und Natronsalpeter, Speckstein, Staubbinde- und Zementstreckmittel, Tierhaare usw.) — gewährt worden.

Ferner wurden im abgelaufenen Monat die Ausnahmetarife 7 i, 9 a, 10 e, 11 f, 119 a, 135, 136, 137, K 3 und K 4 des Reichsbahngütertarifs gegen jederzeitigen Widerruf, im übrigen aber zumeist unter zeitlicher Befristung neu eingeführt.

Zur Förderung der Aus- und Durchfuhr auf dem direkten Eisenbahnwege sind schließlich noch im deutsch-dänischen und im deutsch-schwedisch-norwegischen Verbandsverkehr die A. T. 17 für Akkumulatoren und Teile davon ab Hagen-Eckesey nach Göteborg und Nol, A. T. 18 und A. T. 19 für schwefelsaures Ammoniak, Ammonsulfat- und Kalksalpeter ab Corbetha, Kötzchen und Wolfen und A. T. 20 für Orangen und Mandarinen von Basel Bad. Bf. nach Trälleborg Grenze oder darüber hinaus eingeführt worden.

Der A. T. 78 für Zucker von Frankenthal, Münster (Neckar) und Waghäusel nach Basel Bad. Bf. zur Ausfuhr nach der Schweiz wurde aufgehoben.

Im Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg und den Litauischen Staatsbahnen ist mit Gültigkeit vom 15. November ein neuer Güter- und Tiertarif herausgegeben worden.

III. Finanzen. Im Monat Oktober 1926 sind folgende Betriebsergebnisse erzielt worden:

I. Einnahmen.

1. Personen- und Gepäckverkehr	114 526 000 RM
2. Güterverkehr	288 345 000 „
3. Sonstige Einnahmen	36 614 000 „
zusammen	439 485 000 RM

II. Ausgaben.

1. Persönliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	204 593 000 R
2. Sächliche Ausgaben	127 927 000 „
3. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	44 907 000 „
4. Feste Lasten:	
Rückstellung für die gesetzliche Ausgleichsrücklage	8 789 000 „
Rückstellung für Vorzugsdividende	3 300 000 „
zusammen	389 516 000 R

Die Einnahmeentwicklung im Oktober 1926 ergibt sich einma aus der normalen Steigerung durch den Herbstverkehr. Darübe hinaus ist der Kohlenverkehr weiterhin stark gewesen.

Der nach Deckung der Ausgabeverpflichtungen verbliebene Mehrbetrag dient zur Wiederergänzung des in früheren Monater in Anspruch genommenen Vortrages aus 1925 und zu Rück stellungen für Mehrausgaben in schlechten Verkehrsmonaten.

Für werbende Anlagen sind weitere 29 812 000 RM aufgewende worden, die aus den Notstandskrediten des Reichs und aus den Erlös begebener Vorzugsaktien bestritten wurden.

An den Generalagenten wurde für den Dienst der Reparations schuldverschreibungen die zweite Rate des dritten Reparations jahres gezahlt. Außerdem ist die Steuer für die Beförderunger im Monat September 1926 am Fälligkeitstage abgeführt worden

IV. Personalfragen. Der Personalbestand betrug im

September 1926	656 154 Köpfe	
außerdem	68 462 Köpfe	Zeit- und Aushilfsarbeiter
zusammen	724 616 Köpfe	
Oktober 1926	657 666 Köpfe	
außerdem	70 711 Köpfe	Zeit- und Aushilfsarbeiter
zusammen	728 377 Köpfe.	

Die Vermehrung der Zeit- und Aushilfsarbeiter betrifft in der Hauptsache die Bahnunterhaltung, wo für die Zeit der günsti geren Bauperiode Arbeiter eingestellt worden sind, die bei Ein tritt ungünstiger Witterung wieder entlassen werden.

Der Umstand, daß die Privatindustrie in einzelnen Bezirken — zum Beispiel im Wirtschaftsgebiet Mannheim — Lugwigshafer (Rhein), im engeren Ruhrrevier und im Rheinischen Braun kohlenrevier — höhere Löhne als die Reichsbahn zahlt, gab An laß, dort die Löhne der Reichsbahnarbeiter im Einvernehmen mi den am Lohntarifvertrag beteiligten Gewerkschaften mittels Ortslohnzulagen mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. zu erhöhen

Die Wohngelegenheiten der Reichsbahnbediensteter werden durch die Neubautätigkeit im Geschäftsjahr 1926 etw folgende Vermehrung erfahren:

bahneigene Neubauwohnungen (davon waren 440 schon im Jahre 1925 im Rohbau begonnen)	57(
Ein- und Ausbauwohnungen in Reichsbahngebäuden	29(
Zuschußwohnungen, die mit Darlehen der DRG. gefördert wurden	575(
insgesamt	661(

Etwa zwei Drittel der Wohnungen sind bereits bezogen, de Rest geht der Fertigstellung entgegen.

Im Geschäftsjahr 1926 wurden hierfür im Wohnungsfonds, i Baufonds und in der Betriebsrechnung bereitgestellt rund 21 000 000 R

Hiervon entfallen auf	
bahneigene Neubauten und Ein- und Ausbauten rund	5 500 000 „
und auf Zuschußbauten für Darlehen	15 500 000 „

Daneben wurden über 1 000 000 RM aufgewendet, um der Wohnungstausch versetzter Beamten zu erleichtern und für wohnungslose Bedienstete Wohnrechte an privaten Altwohnunger zu gewinnen.

— Fortschritte der Bauarbeiten auf der neuen Bahnlinie Hannover-Celle. Der vor einigen Jahren begonnene Bau der Bahnlini Hannover-Celle, die den Bahnhof Lehrte durch Aufnahme des Durchgangsverkehrs Hamburg-Hannover-Basel entlasten soll, ist auch in diesem Jahre weiter fortgeschritten. Der Unterbau ist im wesentlichen vollendet und die Stationsgebäude sind im Rohbau fertig. Die Gleise der 41 km langen Strecke werden von Langenhagen und Celle aus gelegt und haben sich von beiden Baurichtungen einander auf etwa 3 km genähert. Nach ihrer Fertigstellung wird die Bahnlinie auch zur Belebung des Ausflugverkehrs in die nördlich von Hannover liegende Heide beitragen, die bisher dem Verkehr noch wenig erschlossen ist.

— Nachtschnellzüge Hamburg-München und Frankfurt (Main). Seit 21. Dezember verkehrt der jetzt in Hannover endende Nachtschnellzug von München wieder bis Hamburg-Altona (München

ı 4.20 Uhr nachmittags über Würzburg-Bebra-Göttingen, Hanno-
er an 3.58 Uhr vormittags, Hamburg Hbf. an 7.19 Uhr vor-
ittags). Vom gleichen Tage ab wird der jetzt in Hannover be-
nnende Nachtschnellzug nach Frankfurt (Main)-Basel wieder
n Hamburg-Altona gefahren (Altona Hbf. ab 10 35 Uhr nach-
ittags, Hamburg Hbf. ab 11.03 nachmittags, Hannover ab 2.26
hr vormittags, Frankfurt an 9.10 Uhr vormittags, Karlsruhe an
.14 Uhr nachmittags, Basel Bad. Bhf. an 3.55 Uhr nachmittags).

— **Schlafwagenzüge Berlin-München.** Seit 20. Dezember ver-
hren wieder bis auf weiteres die Schlafwagenzüge D. 70/71
erlin-München: Berlin, Anhalter Bahnhof ab 9.00 Uhr nach-
ittags, Halle ab 11 27 Uhr nachmittags, Nürnberg an 5.04 vor-
ittags, München an 8,05 vormittags und in der Gegenrichtung
ünchen ab 9.18 Uhr nachmittags, Augsburg ab 10.15 Uhr nach-
ittags, Nürnberg ab 12.15 Uhr vormittags, Halle an 5.01 Uhr
rmittags, Berlin an 7.29 Uhr vormittags. — Im
hlafwagenverkehr Berlin-Bremen ist den Reisenden
tzt die gleiche Erleichterung geschaffen worden, die be-
its in ähnlichen Fällen besteht: Sie können nach der An-
nft in Bremen (5.59 Uhr vormittags), (Berlin, Bahnhof Frie-
ichstraße ab 10.50 Uhr nachmittags) bis um 8 Uhr vormittags
ı Schlafwagen bleiben; ebenso ist es den Reisenden gestattet,
Bremen den Platz bereits von 9 Uhr abends ab einzunehmen.
er Schlafwagen wird in Bremen so aufgestellt, daß ein be-
emer Zugang vom Bahnsteig vorhanden ist. Abfahrt von Bre-
n um 11.40 Uhr nachmittags, Ankunft in Berlin, Friedrich-
raße 7.16 Uhr vormittags.

— **Fährbootverkehr Deutschland-England über Zeebrügge-Har-
ch.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat, wie wir in
. 26/1925, S. 742, mitteilten, mit der Belgisch-Englischen Fähr-
otgesellschaft in Brüssel ein Abkommen getroffen, wonach
iter in Eisenbahnwagen über die Fährverbindung Zeebrügge-
rwich ohne Umladung aus Deutschland nach England und
ngekehrt befördert werden konnen. Für diesen Verkehr ist in
eutschland eine Anzahl gedeckter Güterwagen beheimatet wor-
n, die aus dem belgischen Fahrpark entnommen und eigens
r diesen Verkehr hergerichtet sind. Die Deutsche Reichsbahn-
esellschaft hat nun für die Bedürfnisse dieses Fährverkehrs
d um den Wünschen der deutschen Versender nach größeren
agen entgegenzukommen, 25 gedeckte Fährboot-
agen bauen lassen, die in diesen Tagen angeliefert und
den Fährbootverkehr Deutschland-England über Zeebrügge-
rwich eingestellt sind. Die Wagen tragen in deutscher, fran-
sischer und englischer Sprache die Anschriften „Deutsche
ichsbahn, Deutsch-englischer Fährverkehr, Heimatwagen".
sind wie die belgischen Fährbootwagen, die auch weiterhin
ben den deutschen im Gebrauch bleiben, bei der Güterabferti-
ngsstelle der Versandstation anzufordern. Der bei sämtlichen
agenladungen erhobene Zuschlag zur Festlandsfracht in Höhe
n 8 % geht bei den deutschen Fährbootwagen zugunsten der
utschen Reichsbahn-Gesellschaft. Näheres enthält der Tarif-
d Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr Nr. 130
m 20. d. M Auskunft erteilen auch die deutschen Güterabferti-
ngsstellen sowie die „Deutsche Geschäftsstelle des Fährboot-
nstes Harwich-Zeebrügge in Berlin NW 7, Unter den
nden 39."

Da der Verkehr von Deutschland nach England über Zee-
ügge-Harwich sich günstig entwickelt hat und auch weitere
nahme verspricht, beabsichtigt die Deutsche Reichsbahn-Ge-
lschaft noch eine weitere Zahl von bahneigenen deutschen
hrbootwagen bauen zu lassen und in den Dienst des Fährboot-
rkehrs Zeebrügge-Harwich zu stellen.

— **Studiengesellschaft für Rangiertechnik.** In diesen Tagen
folgte die bereits im September d. J. vom Generaldirektor der
ichsbahn, Dr. Dorpmüller, beschlossene Gründung der Stu-
ngesellschaft für Rangiertechnik unter Vorsitz des Staats-
kretärs Kumbier von der Hauptverwaltung der Deutschen
ichsbahn-Gesellschaft. Die Studiengesellschaft setzt sich aus
rtretern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Eisen-
nwissenschaft und der einschlägigen Eisenbahnindustrie zu-
mmen. Von der Reichsbahn gehören ihr folgende Herren an:
zepräsident Zoche, Breslau, die Reichsbahnoberräte Schaepe,
peln, Ehrensberger, München und Wagner, Essen sowie Reichs-
nrat Dr. Gottschalk, Berlin, der zum Geschäftsführer der
diengesellschaft bestellt wurde. Von der Wissenschaft sind
f Professoren von Technischen Hochschulen vertreten, und
ar: Geheimrat Professor Dr. Cauer, Berlin, Professor Dr.
ım, Hannover, Professor Dr. Ammann, Karlsruhe, Professor
Pirath, Stuttgart, Professor Dr. Wilhelm Müller, Dresden.
Die Industrie gehört der Studiengesellschaft ebenfalls durch
f Vertreter an, und zwar: in Direktor Diehl, A. E. G., Direk-
Pfeil, Siemens & Halske, Direktor Kaempf, Vögele A.-G.,
nnheim, Regierungsbaumeister Wenzel, Vereinigte Stahlwerke
gust Tyssen-Hütte, Hamborn, Dr. Jordan, Jordan-Bremsen-Ge-
lschaft, Berlin.

Zum Vorsitzenden der Studiengesellschaft wurde Professor Dr. Blum, Hannover, zu seinem Stellvertreter Vizepräsident Zoche, Breslau, gewählt. Es wurde ein Arbeitsausschuß eingesetzt, dem Professor Dr. Pirath, Dr. Gottschalk und Regierungsbaumeister Wenzel angehören.

Die Studiengesellschaft bezweckt, die theoretischen Grundlagen für eine umfassende Leistungserhöhung der Rangierbahnhöfe zu erforschen, die wissenschaftliche Erkenntnis durch Versuche auszuwerten und somit die Rationalisierung des Rangierdienstes zu fördern.

Niederlande.

— **Ausdehnung des Nachbarverkehrs.** Die Niederländischen Eisenbahnen beabsichtigen die Gültigkeit des billigen Nachbarortsverkehrs auf alle Züge außer auf die D-Züge auszudehnen.

— **Verstärkung des Oberbaues auf der elektrischen Bahn Rotterdam-Haag-Scheveningen.** Nachdem sich herausgestellt hat, daß der bereits einmal verstärkte Oberbau der Strecke Amsterdam-Haag-Rotterdam nicht recht für die Erfordernisse des elektrischen Zugbetriebes ausreicht, sollen auch auf der bereits seit langem elektrisch betriebenen Strecke Rotterdam-Scheveningen die 12-m-Schienen durch 18-m-Schienen von 46 kg/m Gewicht ersetzt werden, außerdem wird die Zahl der Schwellen von 24 auf 30 erhöht.

Übrige europäische Länder.

— **Zur Annahme der internationalen Eisenbahnabkommen in der Tschechoslowakei.** Dieser Tage hat der tschechoslowakische Ministerrat die Berner internationalen Übereinkommen über die Beförderung von Reisenden und Gepäck und über die Beförderung von Gütern angenommen.

— **Sitzverlegung der Kaschau-Oderberger Bahn.** Einer aus allen politischen Parteien bestehenden Abordnung, welche im Eisenbahnministerium vorsprach, erklärte der Minister, daß der Sitz der Bahn nach erfolgter Nostrifizierung von Budapest nach Kaschau verlegt werden wird.

— **Ferdinands-Nordbahn.** Zwischen der tschechoslowakischen Regierung und der Verwaltung der Nordbahn ist ein Übereinkommen geschlossen worden, durch welches die Bezahlung der Rückstände der Einlösungsrente endgültig geregelt wird. Bekanntlich sind die Einlösungsrenten für sechs Jahre rückständig, hiervon hat nun die Regierung die Hälfte bar bezahlt, während der Rest durch doppelte Zahlung der Renten ab 1927 beglichen werden soll. Der auf die Tschechoslowakei entfallende Anteil der Einlösungsrente wurde von der Reparationskommission mit 9 226 600 Kc. festgesetzt. Mit Österreich und Polen, auf welche ungefähr 40 % der gesamten Einlösungsrente entfallen, sind die Verhandlungen im Zuge. Während die Einlösungsrente noch vor dem Krieg das Haupterträgnis der Gesellschaft bildete, ist das jetzt nicht mehr der Fall. In der letzten Bilanz wurde gegenüber der Einlösungsrente, welche gegenwärtig wie oben angeführt, 9,2 Mill. beträgt, das Erträgnis der Kohlenwerke und der Kohlenbahnen mit 18,6 Mill. tschechische Kronen, somit doppelt so hoch ausgewiesen.

— **Güterfahrplankonferenz in Bukarest.** Anfangs Dezember waren in Bukarest die Vertreter der Eisenbahnen Italiens, Polens und der Donaustaaten zusammengetreten, um den Güterzugfahrplan des zwischenstaatlichen Verkehrs festzusetzen.

Von den für Rumänien wichtigen Beschlüssen ist vor allem die erhebliche Abkürzung der Fahrzeit des aus der Schweiz über Innsbruck, Wien, Budapest und Kurtitsch nach Bukarest bestehenden internationalen Güterzuges hervorzuheben, dessen Fahrzeit fortan von der Schweizer Grenze bis Bukarest im ganzen nur 48 Stunden betragen wird. Dieser Zug besorgt auch die direkten Transporte Frankreich-Rumänien.

Dem italienisch-rumänischen Verkehr zwischen der italienischen Grenze und Bukarest wird ebenfalls ein direkter Zug dienen. Der Gegenzug wird auch mit Belgrad und Prijedor Verbindung haben und die Viehausfuhr aus dem Banat besorgen.

Für die Salzausfuhr nach Südslawien wird ein Zug von Deesch (bei Klausenburg) über Großwardein, Arad, Temeswar und Hatzfeld (Jimbolea) eingerichtet. Ein Leerzug zur Abholung von Erzen wird täglich nach Südslawien fahren und nebenbei auch die geringe Ausfuhr aus dem Banat nach Südslawien mitnehmen.

Eine wichtige volkswirtschaftliche Rolle wird dem Zugpaare Bukarest-Klausenburg-Großwardein-Halmi-Prag-Wien-Passau zukommen, das Vieh, Obst und Holz aus Rumänien ausführen und Glaswaren, Seide, Haushaltungsgegenstände usw. nach Rumänien einführen soll.

Die Ausfuhr nach Polen wird durch ein Zugpaar besorgt werden, das Anschluß an entsprechende polnische und österreichische Züge haben wird.

Außer den eben beschriebenen, Rumänien interessierenden Zügen wurde noch eine ganze Reihe neuer Verbindungen zwischen der Tschechoslowakei bzw. Polen und Italien eingerichtet und bestehende Verbindungen verbessert.

— **Kostbarkeiten in Frankreich.** Kennzeichnend für den Stand der französischen Währung ist ein Wunsch, den die Handelskammer Toulouse ausgesprochen hat, daß nämlich als untere Grenze für den Begriff Kostbarkeiten bei der Beförderung mit der Eisenbahn ein Wert von 1200 Fr. für 1 kg statt wie bisher 300 Fr. festgesetzt werden soll.

— **Eine weitere französische Eisenbahnanleihe in der Schweiz.** Für die Staatsbahnen (s. Nr. 42 d. Ztg. vom 21. Oktober 1926, S. 1105) hat Frankreich bereits eine Anleihe in der Schweiz aufgenommen, und nunmehr soll auch den wirtschaftlichen Verhältnissen der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen mit Schweizer Geld aufgeholfen werden. Eine französische Anleihe von 14 Mill. Schweizer Franken für die Eisenbahnen von Marokko hat bei den geldgebenden Kreisen solchen Anklang gefunden, daß die Schweizer Banken sich bereit erklärt haben, die Beschaffung von 25 Mill. Franken für die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen auf dem Wege einer neuen Anleihe zu übernehmen.

— **Heizung der elektrischen Züge in Frankreich.** Die Pariser Vorortzüge der elektrisch betriebenen Strecken, die aus neuen Fahrzeugen, sowohl Triebwagen wie Anhängewagen, bestehen, werden auch elektrisch beheizt. Die Fernzüge, deren Wagen zuweilen von Dampf-, zuweilen von elektrischen Lokomotiven gezogen werden, bestehen jedoch aus Fahrzeugen älterer Bauart, und es wäre zu umständlich und kostspielig, diese auf elektrische Heizung umzubauen. Sie werden daher auch in elektrischen Zügen mit Dampf beheizt. Es wird dazu hinter der Lokomotive ein Kesselwagen eingestellt, in dem der nötige Dampf erzeugt wird. Dieser Wagen enthält neben einem Wasserbehälter zwei Kessel mit Masutfeuerung und einen Vorratsbehälter für den Brennstoff. Diese Art der Heizung hat sich bis jetzt gut bewährt, sie kostet freilich Zugkraft.

— **Tariferhöhungen in Belgien.** Die Tariferhöhung um rund 10 % für den Personenverkehr und durchschnittlich etwas über 10 % im Güterverkehr tritt am 15. Januar 1927 in Kraft. Die neuen Tarife bleiben am Goldwert gemessen, noch unter den Vorkriegssätzen. Durch die Erhöhung wird vor allem der Antwerpener Hafenverkehr betroffen werden.

— **Einschränkung des Zugverkehrs in Belgien.** Kohlenmangel hat im November die Belgische Staatsbahngesellschaft gezwungen, eine Anzahl Beschränkungen des Fahrplans vorzunehmen, die sich auf alle Teile des Landes erstreckt haben.

— **Die Aktien der Belgischen Staatsbahngesellschaft.** Trotz ihrer wenig günstigen wirtschaftlichen Lage ist es der Belgischen Staatsbahngesellschaft gelungen, zunächst für 445 000 Fr. Aktien in der Schweiz unterzubringen. Neuerdings hat ein Schweizer Bankhaus noch für 105 000 Fr. solche Aktien übernommen, was als eine Folge der günstigen Aufnahme der Stützungsanleihe für den belgischen Franken in der Schweiz angesehen wird.

— **Vlissingen-Harwich statt Vlissingen-Folkestone.** Zu der bereits in Nr. 50, S. 1315 d. Ztg. mitgeteilten Verlegung der Linie wird uns noch folgendes geschrieben: Mit dem 1. Januar 1927 wird die Gesellschaft „Zeeland“ in Vlissingen ihren Dienst von Folkestone nach Harwich verlegen und damit ihre Verbindung mit der London-Chatham and Dover (Southern) Railway lösen, mit der sie auf englischem Boden seit ihrem Bestehen zusammengearbeitet hat. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß die starke Zunahme des Verkehrs von England nach den französischen und belgischen Häfen (750 000 Reisende) die Eisenbahnverbindungen für die Vlissinger Schiffe, die nicht den zehnten Teil an Fahrgästen beförderten, immer mehr ins Hintertreffen geraten ließ. In Verbindung mit der englischen Ostbahn, die bislang nur die Linien von Harwich nach Hoek van Holland, Antwerpen und Zeebrügge bedient, darf man wohl hoffen, bessere Eisenbahnanschlüsse zu bekommen.

— **Fortschritte im Londoner Untergrundverkehr.** Bei der Eröffnung der Südlondoner Untergrundbahn nach Morden (s. Nr. 39 der Ztg. v. 30. September 1926) war die Zwischenhaltestelle Balham noch nicht fertiggestellt, weil umständliche Arbeiten zur Verlegung von Rohr- und Kabelleitungen längeren Aufenthalt verursacht hatten. Am 6. Dezember konnte auch hier der Verkehr zugelassen werden, so daß nunmehr die südliche Verlängerung der Untergrundbahn voll im Betriebe ist. Zugleich ist auf dieser Strecke und auch auf der Hampstead-Strecke die Zugfolge so verdichtet worden, daß der Zugabstand höchstens fünf Minuten beträgt. In den Zeiten des Hochverkehrs wird die Haltestelle Kennington, wo sich beide Strecken vereinigen, in der Stunde von 112 Zügen berührt; ihre vier Bahnsteigkanten haben damit von allen anderen ähnlichen Anlagen den stärksten Verkehr.

Fremde Erdteile.

— **Ausdehnung des Kleinbahnnetzes auf Celebes.** Die Staatsbahnen von Niederländisch-Indien prüfen erneut die Frage, ob der Bau von weiteren Bahnen auf Südcelebes zur wirtschaftlichen Erschließung des Landes möglich ist.

— **Eisenbahnunfälle und Straßenkreuzungen in den Vereinigten Staaten.** Einem vorläufigen Bericht über Eisenbahnunfälle im Kalenderjahr 1925 hat das Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten ein Buch von 117 Seiten folgen lassen, in dem über die Eisenbahnunfälle des vorigen Jahres berichtet wird. Danach sind insgesamt 6766 Personen tödlich verunglückt und 137 43… Personen verletzt worden. Fast alle Unfallgruppen zeigen eine zahlenmäßige Zunahme gegen das Vorjahr. Die Zahl der Reisenden, die bei Zugunfällen ihr Leben einbüßten, ist mit 83 gegen das Vorjahr auf mehr als das Doppelte angewachsen. Die Zahl der Zusammenstöße und Entgleisungen von Zügen beläuft sich auf 5166 und 12 759; der Sachschaden betrug dabei und bei 2860 sonstigen Zugunfällen 22 Mill. $. 418 Personen, darunter die erwähnten 83 Reisenden, 232 Eisenbahnbedienstete und 103 andere Personen, büßten dabei ihr Leben ein, und 3912 wurden verletzt.

Eine große Rolle unter den amerikanischen Eisenbahnunfällen spielen diejenigen, die sich an Kreuzungen, sowohl von Eisenbahn mit Eisenbahn als auch von Eisenbahn und Straße, ereignen. Das liegt zum Teil an der mangelhaften oder ganz fehlenden Sicherung dieser Kreuzungen, zum Teil an dem lebhaften Verkehr von Kraftwagen auf den Landstraßen, deren Führer es anscheinend häufig an der nötigen Vorsicht fehlen lassen. An 10 154 Stellen kreuzt sich Eisenbahn mit Eisenbahn; hiervon sind nur 5198 Kreuzungen geschützt. An 4331 Stellen werden Eisenbahnen von Straßen- und Städtebahnen gekreuzt; hiervon sind nur 1910 Kreuzungen geschützt. Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen sind 233 485 vorhanden, von ihnen sind nur 27 241 geschützt. Die Gesamtzahl der Straßenkreuzungen hat im Jahre 1925 um 923 zugenommen, das Ergebnis einer Vermehrung um 8688 und einer Verminderung um 7765; unter den beseitigten schienengleichen Straßenübergängen waren 185, die durch Über- und Unterführungen ersetzt worden sind.

Unter den Schutzvorrichtungen an 7063 Kreuzungen von Eisenbahnen mit Eisenbahnen sind 4124 Anlagen mit voneinander abhängigen Signalen, 454 mit Entgleisungsweichen, 421 mit selbsttätigen Signalen und 2064 mit Toren oder mit Wächtern oder mit beiden. Der Schutz der Straßenkreuzungen besteht in 3378 Anlagen mit Schranken, die Tag und Nacht besetzt sind, 2920 Anlagen mit Schranken, die einen Teil der 24 Stunden unbesetzt bleiben, 1271 Anlagen mit einem Wachtmann, die Tag und Nacht bewacht werden, und 6631 bewachte Anlagen, wo die Wache während eines Teils des Tages eingezogen wird; an 5710 Stellen sind hörbare und sichtbare Warnungssignale, an 5049 Stellen nur hörbare und an 1602 Stellen nur sichtbare Warnungszeichen angebracht.

Um einen Maßstab für die Zahl der Unfälle zu gewinnen, veröffentlicht der Bericht des Bundesverkehrsamts auch Angaben über die Zahl der geleisteten Lokomotivmeilen, der Personenzuglokomotivmeilen und der beförderten Reisenden.

Rechtspflege.

— **Grenzen der von der Bahn aufzuwendenden Vorkehrungen gegen Unfälle.** Offenbar unter dem Einfluß reichsgerichtlicher Entscheidungen hat nunmehr auch der österreichische Oberste Gerichtshof mehrfach in jüngst erlassenen Urteilen in Haftpflichtsachen neue Gesichtspunkte zur Beurteilung der Haftungsbefreiungsgründe aufgestellt. Stärker als früher wird nunmehr auch die dem Publikum durch § 93 der Eisenbahnbetriebsordnung (Kais. Verdg. vom 16. November 1851, RGBl. 1 aus 1852) auferlegte Pflicht betont, die für die Aufrechterhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes erlassenen Vorschriften zu beobachten und sich den Weisungen der Bahnorgane zu fügen. So hat dieses Höchstgericht in einer Prozeßsache, die in I. Instanz vor dem Landesgerichte Innsbruck mit Abweisung des Klagebegehrens auf Schmerzensgeld, Verdienstentgang und Ersatz für Ärztekosten geendet hatte, die jedoch vom Berufungsgericht, dem Oberlandesgericht in Innsbruck an die Unterinstanz unter Aufhebung des ersten Urteils rückverwiesen worden war, dem Oberlandesgericht aufgetragen,

der von ihm abgeleiteten Annahme eines bahnseitigen Ver-
ldens abzugehen und sohin auf neuer Grundlage abermals
ntscheiden.

us den Grüden des OGH. in der Rekursentscheidung (Be-
uß vom 1. Juni 1926, GZOb. II 430/26):

er von der beklagten Partei eingebrachte Rekurs erweist sich
begründet. Er richtet sich gegen die Auffassung des Be-
ngsgerichtes, wonach (auch) ein Verschulden der Bahn-
ne als gegeben erachtet wird, insofern sie sich vor Beginn
Verschubes nicht überzeugten, ob ihrer Aufforderung, den
gen zu verlassen, auch tatsächlich von allen nachgekommen
de. Beantragt wird Aufhebung des angefochtenen Be-
usses und Zurückverweisung der Sache an das Berufungs-
cht mit dem Auftrage, unter Umgangnahme von dem ge-
ichten Aufhebungsgrunde in der Sache neuerlich zu ent-
iden.

s Berufungsgericht hat die vom Prozeßgerichte erster In-
z über die von den Bahnorganen hinsichtlich des Verschubes
ngene Warnung und Aufforderung und über die Kenntnis
Klägers hiervon gemachten Feststellungen übernommen.
ist es der Ansicht, daß ein Verschulden der Bahnorgane an
Ereignung in dem erwähnten Sinne anzunehmen sei. Der
für angeführte Grund, es habe sich der Aushilfsschaffner
. damit, daß ihm A. B. (Gattin des Klägers) auf die Frage,
lles aus dem Wagen sei, eine bejahende Antwort gab, nicht
nügen dürfen, „da nicht festgestellt und auch nicht behauptet
de, daß er wußte, daß die Antwortende die Frau des Ver-
rs, also eine mit den Verhältnissen vertraute Person sei und
große Zahl von Personen bei der Verladung anwesend und
Teile mittätig war, weshalb er sich auf die erteilte Aus-
ft nicht ohne weiteres verlassen durfte", kann schon des-
nicht als maßgebend erachtet werden, weil festgestellt ist,
der Kläger von der Warnung und Aufforderung der Bahn-
ne Kenntnis hatte. Zudem kann darin, daß P. der ihm er-
en Auskunft, daß alles den Wagen verlassen habe, unter
obwaltenden Umständen Glauben schenkte, ganz gleich, von
her der mit der Verladung befaßten Personen er die Aus-
t erhielt, an und für sich und insbesondere deshalb ein Ver-
lden nicht erblickt werden, weil er mit dem Hinweis auf
Verschub und der Aufforderung zum Verlassen des Wagens
ihm obliegenden Pflicht Genüge geleistet hat. Das Be-
ngsgericht verkennt die Bestimmung des § 17 der Kais. V.
16. November 1851, RGBl. Nr. 1 aus 1852, deren Sinn nicht
sein kann, daß die Eisenbahnunternehmung verpflichtet sei,
nigen Personen, die die Bahn zur Reise oder zur Versen-
g von Sachen benützen, gegen die Vernachlässigung der
n nach § 1297 ABGB. im allgemeinen und nach den jewei-
Umständen im besonderen zuzumutenden Aufmerksamkeit
jeder Richtung hin zu schützen und die Begehung von Un-
ichtigkeiten unmöglich zu machen. Da es sich um die Aus-
ung des Verschubes gegenüber einem in Verladung be-
fenen Wagens handelte, mußte es genügen, wenn die Bahn-
ne ihre Warnung und Aufforderung an die mit der Ver-
ng befaßten Personen derart richteten, daß sie den im Wagen
ndlichen Personen zur Kenntnis gelangen konnte. Das ist
hehen. Gemäß § 93 der erwähnten Verordnung waren die
der Verladung betrauten Personen und somit auch der
ger, der von dem Verschube und der Aufforderung Kenntnis
lten hatte, verpflichtet, der ergangenen Weisung „willig
e zu leisten". Das mußten die Bahnorgane voraussetzen, und
ann ihnen daher der Umstand, daß sie es unterließen, sich
der Befolgung ihrer Weisung persönlich die Überzeugung zu
chaffen, nicht als Verschulden angerechnet werden. Es
nte unter den obwaltenden Umständen den Bahnorganen nicht
mutet werden, sich persönlich, allenfalls durch Nachschau
rwähnten Wagen, von der Befolgung der von ihnen erteilten
sung und davon die Überzeugung zu verschaffen, daß die in
n Nichtbefolgung gelegene Gefahr auch erfaßt wurde. Auch
kann auf die im § 1297 ABGB. aufgestellte Vermutung ver-
en werden.

ie vom Berufungsgericht aus den von ihm angeführten Um-
den abgeleitete Annahme eines Verschuldens der Bahnorgane
n demnach nicht gebilligt, muß vielmehr als eine rechtsirrige
ichnet werden. Damit erweist sich aber auch der vom Be-
ngsgericht angenommene Grund zur Aufhebung des erst-
chtlichen Urteiles als dermalen hinfällig, weshalb der an-
chtene berufungsgerichtliche Beschluß zufolge Wegfalles
r rechtlichen Grundlage, von der das Berufungsgericht bei
er Beschlußfassung ausging, aufzuheben und die Sache zur
änzung der Verhandlung und neuerlichen Entscheidung an
Berufungsgericht zurückzuverweisen war.

ieraus hat das Oberlandesgericht Innsbruck das erstgericht-
e klageabweisende Urteil bestätigt. Dr. C.

Haftung der Bahn wegen Auslieferung einer Sendung an n Nichtberechtigten. Am 28. Juni 1919 sandte die Firma M. Ohligs einen Wagen mit amerikanischem Speck durch die tsbahn von Ohligs unter Auftrag zur Nachnahme des Betrages ab. Der Wagen sollte an das Bürgermeisteramt in Monheim gehen. In Langenfeld wurde er der beklagten Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke A.-G. in Düsseldorf zur Beförderung auf ihrer Kleinbahn nach Monheim übergeben. Dort traf der Wagen am 1. Juli 1919 ein. Am Tage darauf erschien beim Stationsbeamten der Kleinbahn der Bureaugehilfe N. von der Polizeiverwaltung in Monheim, löste die Nachnahme ein und gab den Wagen auf Grund eines mit einem Stempel der Gemeinde Monheim versehenen Frachtbriefes nach dem im unbesetzten Gebiet liegenden Hattingen auf. Die Beklagte ließ den Wagen nach Hattingen abgehen; an der Grenze wurde er von den Engländern beschlagnahmt und versteigert. Die Lieferantin hat von dem Erlöse nichts erhalten. Sie fordert von der beklagten Kleinbahneigentümerin Schadensersatz. Im Gegensatz zum Landgericht Elberfeld erklärte das Oberlandesgericht Düsseldorf den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Im Verfahren über den Betrag hat die Klägerin einen Betrag von 8456 Dollars geltend gemacht. Das Landgericht verurteilte die Beklagte zur Zahlung von 6342 Dollars, das Oberlandesgericht Düsseldorf zur Zahlung von 30 052 Reichsmark. Die gegen dieses Urteil beim Reichsgericht eingelegte Revision der Beklagten ist insoweit zurückgewiesen worden, als sie sich gegen den Grund des Anspruchs richtet. Denn — so wird in den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ausgeführt — die Beklagte haftet der Klägerin nach der Feststellung des Gerichts gemäß § 456 HGB., ferner deshalb, weil sie ihre Pflicht aus § 437 HGB. zur Benachrichtigung des Absenders nicht erfüllt hat, und endlich weil der Stationsvorsteher in Monheim das Gut an einen Nichtberechtigten ausgeliefert hat. Die hiergegen gerichteten Revisionsangriffe konnten keinen Erfolg haben. Die Aushändigung an den Nichtberechtigten N. steht dem Verlust des Frachtgutes gleich. Dagegen ist das Urteil der Vorinstanz wegen der Entscheidung über die Höhe des Betrages vom Reichsgericht aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung hierüber an das Oberlandesgericht zurückverwiesen worden. Das Oberlandesgericht hat nämlich ohne Grund die allgemeine Verarmung des deutschen Volkes außer Betracht gelassen und vollen Wertersatz zugesprochen. Das steht mit der reichsgerichtlichen Rechtsprechung nicht im Einklang. Denn die Klägerin hätte auch bei rechtzeitiger Erstattung des Frachtgutes den erhaltenen Wert bis heute nicht vollwertig erhalten können. (I 419/25. — 30. Oktober 1926.)

— **Zum Kraftfahrzeugverkehr.** Was heißt Anhalten auf kürzeste Entfernung? Diese Frage beantwortet das Bayerische Oberste Landesgericht München folgendermaßen[1]):

Während die Verordnung vom 3. Februar 1910 in § 18 Abs. 3 vorgeschrieben hatte, daß der Führer eines Kraftfahrzeuges auf unübersichtlichen Wegen, so bei Straßenmündungen, langsam und so vorsichtig fahren müsse, daß das Fahrzeug „sofort" zum Halten gebracht werden könne, verlangt § 18 Abs. 3 der jetzt geltenden Verordnung vom 15. März 1923, daß, wenn der Überblick über die Fahrbahn behindert, die Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt ist, oder lebhafter Verkehr herrscht, so langsam gefahren werde, daß das Fahrzeug „auf kürzeste Entfernung" zum Stehen gebracht werden könne. Die Änderung der Vorschrift im Sinne einer weniger starren Anordnung hatte ihre guten Gründe. Die Erfahrung hatte gezeigt, daß „sofortiges" Halten unmöglich ist, weil das Fahrzeug in der noch so kurzen Frist zwischen dem Entschlusse des Führers, anzuhalten, und der Bedienung der geeigneten Hebel immer noch eine kleine Strecke weiterläuft. Deshalb mußten die Gerichte schon bei der Anwendung der alten Vorschrift dem Kraftfahrer einen gewissen Spielraum einräumen. Die neue Vorschrift gewährt eine größere Freiheit, den Umständen des Falles vernünftig Rechnung zu tragen. Der Ausdruck „auf kürzeste Entfernung" rechnet ohne weiteres mit einiger Weiterbewegung des Fahrzeuges. Es ist eine nach den Umständen des Falles, insbesondere nach der Beschaffenheit der Örtlichkeit zu beurteilende Tatfrage, wie lang die „kürzeste Entfernung" sein darf. Es kommt besonders darauf an, auf welche Entfernung der Führer ein vor ihm in der Fahrbahn auftauchendes Hindernis sehen kann. Dr. Compter.

Bücherschau.

— **Gegenwart und Zukunft der deutschen Maschinenindustrie.** Von Dr.-Ing. Friedrich Kruspi. Mit 34 Textabbildungen. Berlin 1926. Verlag von Julius Springer. II, 127 Seiten. Preis geh. 7,50 M.

Der Maschinenbau gehört nach Wert der Produktion, Zahl der Beschäftigten und Anteil an der deutschen Ausfuhr zu den führenden Industrien Deutschlands und hat bei der heutigen schwie-

[1]) Urteil des I. Str.-S. vom 22. September 1925, Deutsche Juristen-Zeitung, 30. Jahrg. 1925, Heft 23, S. 1813.

rigen Wirtschaftslage hart zu kämpfen. Um einen Beitrag zur Erkenntnis der jetzigen Produktions- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft zu liefern, hat sich der Verfasser die Aufgabe gestellt, die Gegenwart aus der Vergangenheit zu erklären, die Wirkungen von Krieg und Inflation nachzuweisen und von den Wirtschaftszahlen, die kennzeichnend für die gegenwärtige Lage der Maschinenindustrie sind, auf die Zukunft zu schließen. Nach einem kurzen, geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung der deutschen Maschinenindustrie wird deren Bedeutung für die deutsche Wirtschaft an Hand eingehender Zahlentafeln und graphischer Darstellungen dargelegt. Sodann werden die Wirkungen des Krieges und die allgemeine wirtschaftliche Lage nach dem Kriege behandelt. Die erschwerten Produktionsbedingungen der Maschinenindustrie, die hierauf besprochen werden, liegen in der Rohstoffversorgung, besonders Kohle und Eisen, in den Problemen der Arbeiterschaft und Arbeitszeit, in der Preisbildung und nicht zum mindesten in den Absatzverhältnissen. Es folgt dann der statistische Nachweis der Notlage der Maschinenindustrie; während in den vorhergehenden Abschnitten die für die Lage der Maschinenindustrie bedeutungsvollen Faktoren nur nach Ursache und Einflußrichtung gekennzeichnet werden, zeigt sich in diesem Teil ihre vereinte Wirkung in den Zahlen und Kurven des Auftragseinganges und Versandes, des Beschäftigungsgrades und der Ausfuhr des Maschinenbaues. Der Schlußteil bringt eine Darstellung der Organisation der Maschinenindustrie, im besonderen der Entwicklung des Vereins deutscher Maschinenbauanstalten, des Fachverbandswesens im Maschinenbau und auch der privatwirtschaftlichen Zusammenschlüsse nach Art und Ausmaß. Aus seinen Darlegungen zieht der Verfasser den Schluß, daß die deutsche Maschinenindustrie als Schlüsselindustrie und vor allem als die führende deutsche Exportindustrie von allen öffentlichen Organen mit allen Mitteln und Kräften gefördert werden muß. Für die Zukunft ist weiter mit hohen Rohstoffpreisen zu rechnen, während zur Zeit die Arbeiterfrage für die Maschinenindustrie noch als günstig zu bezeichnen ist, besonders wenn die Beseitigung der Nivellierung der Löhne gelernter Facharbeiter und ungelernter Arbeiter weiter fortschreitet; falls nicht neue wirtschaftliche oder soziale Erschütterungen eintreten, sind hinsichtlich der Arbeitszeit, der Löhne und der Zusammensetzung der Belegschaft gesunde Produktionsbedingungen gegeben. Bei den Selbstkosten liegt das ganze Schwergewicht auf der Seite der Unkosten, namentlich der Kapitalkosten und der Steuern und Abgaben; die Tatsache, daß die Belegschaftsstärke nur rund 60 % des Standes bei voller Ausnutzung der Betriebsanlagen beträgt, kennzeichnet die jetzige schwere Lage des Maschinenbaues. Für den Absatz der Produktion ist im Inland auf längere Zeit nicht mit einer Belebung zu rechnen; zur Wiedereroberung der früheren Absatzmärkte im Auslande bedarf es absoluter Zuverlässigkeit in der Preisstellung und der Pünktlichkeit der Lieferung, um das Vertrauen des Auslandes wieder zu gewinnen, vor allem aber größter Anstrengungen, um in der Kreditgewährung mit England und Nordamerika einigermaßen in Wettbewerb treten zu können. Den verringerten Absatzmöglichkeiten steht eine Vergrößerung der Produktionsfähigkeit der deutschen Maschinenindustrie um schätzungsweise 20 % gegenüber; zu einer wirtschaftlicheren Erzeugung und Ermäßigung der Unkosten in der Preisbildung ist es unausbleiblich, daß der nicht oder nicht voll ausgenutzte Teil der Betriebsanlagen stillgelegt werden muß, oder mit anderen Worten, daß der Maschinenbau dem Beispiel des Kohlenbergbaues und der Eisenhüttenindustrie wird folgen müssen. Die Durchführung dieser Maßnahmen ist zwar in erster Linie Sache des einzelnen Werkes, wird aber von den Fachverbänden des Maschinenbaues wesentlich gefördert werden können. Diese Aufgabe der Fachverbände berührt sich mit der der Spezialisierung und Typisierung sowie der Einführung der Normen in die Praxis. Nur die Summe solcher verbandsmäßigen Gemeinschaftsarbeit kann dem deutschen Maschinenbau eine erträgliche Zukunft sichern, wie das Beispiel der amerikanischen „cooperation" lehrt.

Das Werk bringt bei seinem mäßigen Umfange eine Fülle von Tatsachenmaterial in Form von Zahlentafeln und Schaubildern zur Darstellung der wichtigsten Existenzgrundlagen der Maschinenindustrie. Es kann bei seiner lichtvollen Sprache alle Interessenten wärmstens empfohlen werden. Sch.

— **Der Eisenbahnfachmann.** Man schreibt uns: Die bekann Zeitschrift für das Eisenbahn-Bildungs- und Unterrichtswese richtet mit ihrem dritten Jahrgang eine neue Abteilung „A u dem Dienst für den Dienst" ein, die einen allseitig g wünschten Erfahrungsaustausch bringt. Die „Übungs- un Prüfungsaufgaben" werden in enger Zusammenarbeit mit de Prüfungsausschüssen ausgewählt. Alle Prüfungsanforderunge werden berücksichtigt, alle Gegenstände behandelt. Mustervo prüfungen und Sonderprüfungen für die einzelnen Berufsarte vervollständigen die Vorbereitung. Schriftliche Aufgaben we den durchgesehen.

Die Fachabteilungen bringen unterrichtende Arbeite erfahrener Fachmänner über alles Wissenswerte. Alle Beruf gruppen des großen Leserkreises werden entsprechend berück sichtigt. Der Fragekasten wird noch mehr auf die persö lichen Bedürfnisse der Bezieher eingehen. Fast alle Antworte werden schriftlich gegeben. Schließlich werden die beliebte „Losen Blätter" ausgebaut, um die Berufsbildung, die d Zeitschrift vor allem vermittelt, zur Menschenbildung zu e weitern. Die ganze Familie des Eisenbahners wird daran tei nehmen. Weltanschauliches, Lebensführung, Naturwissenschaf liches, Heimat und Volkskundliches, Kulturgeschichtlich-Soziale Bildende Kunst, Geschichtliches, Literarisches, Heiteres, „Für d Kinder" sind die Hauptgedankenkreise.

Der Eisenbahnfachmann erscheint schon in der Weihnacht nummer mit 32 Seiten Text (bisher 28) zum gleichen Prei (30 Pf.).

— **Kreisprozeßkunde.** Von Dr. Richard von Dallwitz Wagner. Eine Übersicht über die ausgeführten, die erstr benswerten und die möglichen Wärme-Arbeits-Kreisprozesse m und ohne Temperaturgefälle, warmer und kalter Verbrennun nebst einer Einführung in die Wärmelehre und die Molekula theorie der Materie, für Techniker und Physiker. (Leben Bücher, herausgegeben von Adalbert Deckert.) Wittenberg 192 A. Ziemsen, Verlag. XVI, 578 Seiten mit 126 Abbildungen. Pre in Halbleinen geb. 17,50 M.

Das Buch behandelt zusammenfassend das große Gebiet de Wärme-Arbeits-Kreisprozesse, also der Gewinnung mechanische Arbeit aus Wärmeenergie (und auch der Gewinnung von „Kälte aus mechanischer Arbeit). Es beginnt zunächst mit einer Ei führung in die Wärmelehre, ausgehend von der molekular-kin tischen Theorie der Gase und der Materie im allgemeinen a Grundlage der Thermodynamik und Kreisprozeßkunde, und geh dann zur eigentlichen Kreisprozeßkunde über. Eine große A zahl von Wärme-Kreisprozessen wird zunächst schematisch zu sammengestellt, dann werden die Mittel zu ihrer Durchführun entwickelt, worauf die ausgeführten Motorenarten kritisch be trachtet werden. Im 4. Abschnitt, der in den Kreisen der Phy siker und Wärmetechniker sicher auf erheblichen Widerspruc stoßen wird, will der Verfasser darlegen, daß es möglich is Kreisprozesse durchzuführen, die außerhalb des Geltungsbe reiches des 2. Hauptsatzes der Wärmetheorie liegen, mit andere Worten, daß ein „Perpetuum mobile" zweiter Art, das Arbe aus der Wärme seiner Umgebung gewinnt, gebaut werden kann Er macht auch Vorschläge zur Durchführung seiner Idee, die e eingehend zu begründen versucht. Die Darlegungen Stodola über die Unmöglichkeit eines Perpetuum mobile zweiter Art (i seinem berühmten Werke über Dampf- und Gasturbinen) wer den meines Erachtens nicht widerlegt. Das Werk, das eine Fül von Zahlenmaterial und wichtigen wärmetechnischen Daten en hält, ist mit großem Fleiße, aber mit einer gewissen Eigenwillig keit verfaßt, die sich in der Schaffung neuer Worte zeigt, wi „Turnil" (im Esperanto soviel wie Entropie), „Samazustand de Materie", „Senzumo-Kreisprozeß" (senzumo = nichts im Espe ranto), „Permozwart" für Perpetuum mobile zweiter Art u. a. m Es ist keine leichte Lektüre, kann aber den Fachleuten zu kritischen Studium wohl empfohlen werden. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Befreiung von Wagenmiete infolge Unfahrbarkeit von Strecken. (§ 10, 1a VWÜ.)

Mitteilung der Reichsbahndirektion München vom 18. Dezember 1926:

Station Aschaffenburg Hauptbahnhof war vom 13. XII. bis 14. XII. 1926 wegen Entgleisung gesperrt.

Mitteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 13. Dezember 1926 WDZ. 137: Infolge Schneeverwehung war die Strecke Deutschkreutz bis Lutzmannsburg vom 5. bis 7. Dezember, die Strecke Schützen am Gebirge bis Eisen stadt am 6. Dezember unfahrbar.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. Dezember 1926 in Betrieb genommene Teilstrecke Haiger-Rabenscheid der Nebenbahn Haiger-Gustern hain ist den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Frank furt (Main) zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). m 22. Dezember 1926 wird der links der Bahnstrecke Jüter-g-Beelitz zwischen den Stationen Frohnsdorf und Treuen-ietzen neu errichtete Personenhaltepunkt Treuenbriet-n Pflegeanstalt eröffnet werden. (S. auch die Veröffentlichung unter „Amtliche Bekanntmachungen" in dieser Nummer.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltungen sind erlassen worden:

Nr. III 196 vom 13. Dezember 1926 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinsmitgliedschaft.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 9. Dezember 1926 starb in Pilsnitz (Bez. Breslau), wo er im Ruhestand lebte, der

Oberbaurat a. D.

Herr **Julius Biedermann**

im 73. Lebensjahre.

Der Verstorbene hat mehr als 35 Jahre seine volle Schaffenskraft der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung gewidmet. Bis zu seinem am 1. August 1920 erfolgten Ausscheiden versah er die Geschäfte des Präsidenten der Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Reiches Wissen und Können, vorbildliche Pflichttreue und unermüdlicher Fleiß zeichneten den Verstorbenen aus. Durch sein aufrichtiges, liebenswürdiges Wesen erwarb er sich die Hochachtung und Zuneigung aller, die mit ihm gearbeitet haben.

Eine treue Erinnerung und ein ehrendes Gedenken ist ihm allezeit gesichert.

Saarbrücken, den 13. Dezember 1926. (1351)

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion des Saargebietes.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 22. Dezember 1926 wird der links · Bahnstrecke Jüterbog-Beelitz zwien den Stationen Frohnsdorf und euenbrietzen neu errichtete Personaltepunkt

Treuenbrietzen Pflegeanstalt

ffnet worden.

Der Haltepunkt bleibt unbesetzt. Die rkarten werden vom Pförtner der ndenburgischen Pflegeanstalt Treuentzen verkauft. Gepäck muß von den senden an den Packwagen gebracht l von dort abgeholt werden. Expreßverkehr ist ausgeschlossen. Die Bahngsperre wird vom Zugpersonal bet.

Die Entfernungen betragen:
schen Frohnsdorf und Treuenbrietzen flegeanstalt = 2,67 km,
schen Treuenbrietzen und Treuenrietzen Pflegeanstalt = 2,20 km.

ur Bedienung des neuen Haltepunktes rden zunächst folgende Züge anhalten:
) in der Richtung von Jüterbog nach Treuenbrietzen die Züge Nr. 606 und 612,
) in der Richtung von Treuenbrietzen nach Jüterbog die Züge Nr. 613 und 627.

er Haltepunkt erhält die Lochkartenmer 12424. (1361)

alle (Saale), den 17. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Halle (Saale).

. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

m 1. Januar 1927 wird der an der nstrecke Ottbergen-Northeim gene Haltepunkt Würgassen für Gepäck- und Expreßgutverkehr eret. (1348)

assel, den 14. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Cassel.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

it Gültigkeit vom 15. Februar 1927 d für 5-t-Sendungen des Ausnahmetarifs 52 (Papier und Pappe) ein fester Zuschlag von 18 Rpfg. für 100 kg eingeführt. Näheres enthält die am 20. Dezember 1926 erscheinend Nummer des Tarifanzeigers. (1354)

Berlin, den 15. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I a (Frachtsatzzeiger).

Der Frachtsatz der allgem. Eilgutklasse 1 e für 4 km wird von 78 auf 76 ermäßigt und der für 984 km von 1910 auf 1940 erhöht. (1353)

Berlin, den 15. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 16 a und 101 (Kartoffeln, frische usw.) wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1927 verlängert.

Berlin, den 18. Dezember 1926. (1370)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Dezember 1926 wird der Ausnahmetarif 23 a für Glasflaschen (Monopolflaschen) eingeführt.

Berlin, den 20. Dezember 1926. (1374)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1927 werden die Bestimmungen für Dresden Großmarkthalle ergänzt. Die Ergänzung bezieht sich auf die Bereitstellung der Wagenladungen im Falle der Überfüllung des Bahnhofs Dresden Großmarkthalle. Näheres enthält der am 15. Dezember 1926 erscheinende Nachtrag 1 zu Heft D. (1356)

Berlin, den 13. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw, Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 wird das Teilheft B I 16 unter Berücksichtigung der Nachträge 1 bis 28 neu herausgegeben. Preis 50 Pf. Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1352)

Berlin, den 11. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Fährbootverkehr Deutschland-England über Zeebrügge-Harwich. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Anläßlich der Einstellung von bahneigenen deutschen Fährbootwagen in den Fährbootverkehr Deutschland-England über Zeebrügge-Harwich ist zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Belgisch-Englischen Fährbootgesellschaft unter dem 21./28. Juli 1926 ein Zusatzabkommen zu dem am 9./15. April 1925 abgeschlossenen Fährbootabkommen geschlossen worden. Die dadurch erforderlich werdenden Änderungen des Ausnahmetarifs 83 für Güter in Fährbootwagen werden mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. in Kraft gesetzt.

Berlin, den 15. Dezember 1926. (1355)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Bei den Ausnahmetarifen 11 und 41 (Düngemittel) wird der Vermerk über die Gültigkeitsdauer geändert in:

„Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Mai 1927."

Berlin, den 17. Dezember 1926. (1369)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Dezember 1926 wird der Frachtsatzzeiger im Ausnahmetarif 130 (Eisenbahnfahrzeuge) für Entfernungen von 994 km ab neu herausgegeben.

Berlin, den 18. Dezember 1926. (1372)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 16c (getrocknete oder gedörrte Kartoffeln usw.) wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1927 verlängert.

Berlin, den 18. Dezember 1926. (1371)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Dezember 1926 wird der Ausnahmetarif 132 (Tabakstaub usw.) auch auf den Verkehr von den Stationen der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch ausgedehnt.

Berlin, den 20. Dezember 1926. (1373)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 6.
Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1926 ist das Warenverzeichnis des Tarifs durch Aufnahme des Artikels „Benzin" in eine neu zu bildende Abteilung XXV ergänzt worden.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 14. Dezember 1926. (1350)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Güterverkehr.
Ab 18. Dezember 1926 wird die dänische Fracht für frisches Rindfleisch von Nykjøbing paa Falster nach Deutschland bis auf weiteres, jedoch längstens bis zum 31. März 1927 um 33⅓ % ermäßigt. Die Gültigkeit der bereits für mehrere dänische Stationen eingeführten Ermäßigung für frisches Rindfleisch wird bis auf weiteres, jedoch längstens bis zum 31. März 1927 verlängert. Auskunft durch die Abfertigungen. (1346)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Reichsbahndirektion Dresden.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 wird der Lieferfristzuschlag für alle nach und von den schmalspurigen Linien übergehenden Stückgutsendungen auf 1 Tag herabgesetzt. Die Änderung ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Dresden, am 14. Dezember 1926. (1347)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Dresden.

Nr. 413 des Tarifverzeichnisses. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 k für Steinkohlen und Steinkohlenkoks von Steinkohlengewinnungsstätten des Ruhrgebietes nach den Grenzübergangsstationen Igel Grenze und Perl Grenze.
Mit Gültigkeit vom 16. Dezember 1926 ab tritt der vorgenannte Ausnahmetarif in Kraft. Er findet Anwendung, wenn von einem oder mehreren Empfängern oder Versendern die vertragliche Gewähr übernommen worden ist, daß im Geltungsbereich des Tarifs in sechs aufeinanderfolgenden Monaten bestimmte Beförderungsmengen aufgeliefert werden.
Weitere Einzelheiten enthält die Veröffentlichung in dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privatbahnen.
Essen, den 17. Dezember 1926. (1360)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 wird in der Kilometertafel II des Tarifs für Friedrichshafen - Nürnberg Hbf. noch die Tarifentfernung 313 km*) mit folgender Fußbemerkung nachgetragen:

*) Nur gültig für Eilgut (auch beschleunigtes Eilgut) mit der Wegevorschrift des Absenders im Frachtbrief „über Crailsheim".

München, den 20. Dezember 1926. (1375)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Grupenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 23. Dezember 1926 wird das Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 40 und 40 b für Steinsalz usw. ergänzt.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 17. Dezember 1926. (1364)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedischer Kohlentarif.
Ab 1. Januar 1927 werden die Schnitttafeln A und B durch Aufnahme mehrerer Stationen ergänzt. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 17. Dezember 1926. (1362)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil I.
Im Tarif, Teil I, ist auf Seite 144 bei der Tarifstelle Nr. 1659/2057 (Gießereisand usw.) in der Spalte Ausnahmetarif über die Schweiz die Tarifnummer 1702 und auf Seite 158 bei der Tarifstelle 1896/1608 (Strohstoff und Strohzellstoff, trocken usw.) in der Spalte Ausnahmetarif über die Schweiz die Tarifnummer 1535³) mit der Fußnote: „³) Nur gültig für Sendungen nach Italien" nachzutragen. (1358)
München, den 14. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg, Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau, Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.
Am 23. Februar 1927 werden im Ausnahmetarif 31 (Stein- und Kernobst usw.) verschiedene Stationsfrachtsätze außer Kraft gesetzt. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger. (1349)
München, den 15. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif v. 16. August 1926. Teile II, III, IV.
Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1926 werden die Stationen Brenk, Brohl, Hörstel, Lüneburg und Weiler Brohlt. E. in den Tarif aufgenommen. Näheres über die Höhe der Frachtsätze usw. in den Teilen III und IV ist bei den Stationen zu erfragen. (1359)
München, den 16. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. G. B.

Tfv. 30. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorf Hafen und Passau Donauumschlagstelle. Gütertarif, Teil II, vom 15. Februar 1926.
Mit sofortiger Gültigkeit wird das Güterverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 für Steinsalz usw. geändert. Näheres durch die Reichsbahntarifanzeiger.
München, den 17. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt (1365)
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsgüterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 23. Dezember 1[...] an tritt Ausnahmetarif 21 für Pap[...] maschinen von Heidenheim nach Trä[...] borg gränsen in Kraft. Näheres du[...] Reichsbahntarifanzeiger. (13[...]
Altona, den 17. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen

Lokalgütertarif. Gebührenberechnung [...] der Pengöwährung.
Ab 1. Januar 1927 werden, soweit [...] her Gebührenberechnung in ungarisc[...] Kronen vorgeschrieben war, die Geb[...] ren in der Pengöwährung berechnet.
Gleiches gilt auch im čsl. Donau[...] schlagverkehr über Bratislava und [...] márno.
Wien, am 17. Dezember 1926. (13[...]
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B. [...] führung eines Nachtrages III.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 t[...] zum obenbezeichneten Tarif der Na[...] trag III, enthaltend Änderungen und [...] gänzungen, in Kraft.
Wien, am 17. Dezember 1926. (13[...]
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I bis IV. Änder[...] der Verhältniszahlen.
Vom 1. Januar 1927 bis auf weit[...] betragen die Verhältniszahlen

zur Umrechnung auf:	Teil I bis III	Te[...]
Reichspfennig	0,3	0,3
österr. Groschen*)		
im intern. österr. Verk.	0,42	0,4
im übrigen	0,5	0,5
čechoslov. Heller . . .	2,4	2,4
ungar. Filler	0,4	0,5
Para	4	5,4
Bani	14	14
Stotinki	10	10

Die vorstehenden Verhältniszahlen [...] ten auch im čsl. Donau-Umschlagverk[...] über Bratislava und Komárno.

*) Für Eilgüter auf der Stre[...] Passau-Wien besteht ein besond[...] Tarif.

Wien, am 17. Dezember 1926. (13[...]
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkeh[...]

Tfv. 600. Deutscher Eisenbahn-Person[...] und Gepäcktarif, Teil I.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 s[...] im vorgenannten Tarif nachzutragen:
a) in der Anlage II A Seite 65:
XXVI. Für den Verkehr na[...] Schmalkalden.
Fahrkarten des Fernverkehrs mit [...] Aufdruck „Schmalkalden" berechti[...] zur Fahrt nach und von
Schmalkalden
„ -Reihertor,
„ -Stillertor.
Für den Nahverkehr (im Umkreis [...] 30 km) werden besondere Fahrkar[...] nach und von den einzelnen Bahnhö[...] aufgelegt.
b) in der Anlage II B Seite 70:

Schmalkalden	Schmalkalden Schmalkalden-Stillertor Schmalkalden-Reihertor	Schmalka[...]

Berlin, den 15. Dezember 1926. (13[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 52. — **Berlin, den 30. Dezember 1926.** — **LXVI. Jahrgang.**

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichnis des Jahrgangs 1926 bei.

An unsere Leser!

Vom 1. Januar 1927 ab erscheint diese Zeitung im eigenen Verlage des Vereins DEV.

In der Art der Herausgabe der Zeitung, in den Bezugsbedingungen und Bezugspreisen tritt im übrigen keine Änderung ein.

Wir bitten zugleich davon Kenntnis zu nehmen, daß die Zeitung wie bisher in ihrem grünen Gewande, aber mit einem neuen, von Künstlerhand entworfenen Titelbilde, in der Größe 210×297 mm (DIN A 4) erscheinen wird.

Die künftige Anschrift des Verlags ist wie die der Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29; Fernruf: Lützow 4765. Postscheckkonto: Berlin 162 71.

Bestellungen und Anfragen wegen Privatanzeigen nimmt der Verlag entgegen.

Inhalt:

Die rechtliche Natur der Empfängeranweisung nach deutschem Frachtrecht.

Von **Dr. Ottmar Maier**, München.

I. Dem Empfänger eines Gutes ist in der Ausführungsbestimmung II zu § 76 EVO. die Befugnis eingeräumt, der Eisenbahn gewisse Anweisungen zu erteilen, für deren auch nur versuchte Ausführung von der Eisenbahn eine Gebühr erhoben wird. Andrerseits erklärt die EVO. in § 78 (2) den Empfänger für berechtigt, seine Güter selbst abzuholen oder sie durch andere als die von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer abholen zu lassen. Wenn er von letzterem Recht Gebrauch machen will, so hat er es der Abfertigungsstelle vor der Ankunft des Gutes schriftlich anzuzeigen.

Nun hatte in einem in der 138. Sitzung der Ständigen Tarifkommission (Punkt 4) besprochenen Fall eine Speditionsfirma als frachtbriefmäßige Empfängerin einen anderen Spediteur zur Empfangnahme einer Sendung durch Vollmachtanzeige ermächtigt. Die zweite Speditionsfirma nahm das Gut in Empfang und beförderte es in einem ihrer Sammelwagen nach der Schweiz weiter. Als auf Grund dieses Sachverhaltes die Güterabfertigung die Gebühr für die Anweisung des Empfängers (Ziffer V des Nebengebührentarifs) erheben wollte, wurde geltend gemacht, es handle sich nicht um eine gebührenpflichtige Empfängeranweisung, sondern um eine gebührenfreie Bevollmächtigung im Sinne des § 78 (2) EVO.

II. Die Rechtsstellung des Empfängers. Um zu einer Entscheidung darüber zu gelangen, ob in diesem Falle eine Empfängeranweisung nach § 76 II EVO. oder eine Vollmacht nach § 78 (2) EVO. vorliegt und ob demzufolge eine Gebühr erhoben werden kann oder nicht, ist zunächst eine Untersuchung der Rechtsstellung des Empfängers erforderlich.

Der Absender bezeichnet die Eisenbahn durch Eintrag in den Frachtbrief denjenigen, an den das Gut abgeliefert werden soll, den Empfänger (§ 56 (1) a EVO.). Damit sind einer ganz bestimmten Person und zunächst nur dieser die Empfängerrechte und Empfängerpflichten des § 76 vorbehalten. Eine Mehrzahl von Einzelpersonen kommt für die Empfängerstellung nicht in Frage (§ 56 Ausführungsbestimmung I). Wenn so ein Nebeneinander von Empfängern wegen der damit verbundenen Ablieferungsschwierigkeiten vermieden wird, so ist doch zu fragen, ob nicht hintereinander mehrere Personen in die Empfängerstellung einrücken können.

Es ist zunächst klar, daß eine solche Änderung nicht ohne weiteres vom Absender vorgenommen werden kann. Denn der in den Frachtbrief eingetragene Empfänger ist mit dem Abschluß des Frachtvertrages durch Übereinkommen der am Frachtvertragsabschluß Beteiligten, d. i. der Eisenbahn und des

Absenders, vertraglich festgelegt und kann schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht mehr von einer Partei allein durch einen anderen willkürlich ersetzt werden. Dabei ist zu beachten, daß die Angabe des Empfängers wesentlicher Bestandteil jedes Frachtvertrages ist. Wesentlich, nicht deswegen, weil die Eisenbahn besonderen Wert auf die Zahlungsfähigkeit, die Kreditwürdigkeit usw. des benannten Empfängers legt; gegen Mängel dieser Art schützt sie sich durch den Zwang zur Vorauszahlung der Fracht, wenn der Wert des Gutes diese nicht sicher deckt, § 69 (1) EVO. Vielmehr kommt es der Eisenbahn deswegen so sehr auf den Empfänger an, weil die Auslieferung des Gutes, also ein wichtiger Teil der Erfüllung des Frachtvertrages, von einer einwandfreien Bezeichnung des Empfangsberechtigten abhängt. Nun ist freilich dem Absender in § 73 gestattet, der Eisenbahn nach Abschluß des Frachtvertrages im Wege der nachträglichen Verfügung willkürlich einen anderen Empfänger zu bezeichnen. Allein gerade diese Bestimmungen, die von den nachträglichen Verfügungen des Absenders handeln, tragen deutlich alle Merkmale einer Ausnahmeregelung (eng begrenzter Inhalt, genau vorgeschriebene Form, Einheitlichkeit der Verfügung, zeitliche Beschränkung usw.), so daß hieraus nicht ausdehnend geschlossen werden darf, der Empfänger habe die gleichen Rechte.

Für den Empfänger fehlt eine ähnliche gesetzliche Regelung durch die EVO. schon aus dem einfachen Grunde, weil er ja am Abschlusse des Frachtvertrages überhaupt nicht beteiligt ist. Gleichwohl hat man dem Empfänger zuweilen entsprechende Rechte etwa mit der nachfolgenden Begründung beigelegt: Nach § 73 (9) habe die Eisenbahn von einem gewissen Zeitpunkte an die Anweisungen des Empfängers zu beachten; nachdem in den ersten acht Absätzen des § 73 die Verfügungsbefugnisse des Absenders geregelt seien, wolle man damit offenbar hinsichtlich des Empfängers eine gleiche Regelung treffen; mit anderen Worten: Der Empfänger habe nunmehr die Rechte, die vorher der Absender besessen habe. Dabei wird übersehen, daß der Frachtvertrag seinen Inhalt durch Vereinbarungen zwischen Eisenbahn und A b s e n d e r empfangen hat. Zu einer Änderung fehlt dem Empfänger jede Zuständigkeit, die ihm denn auch nirgends ausdrücklich beigelegt ist. § 73 (9) EVO. trifft lediglich darüber Bestimmung, wie lange das Verfügungsrecht dem Absender und von wann an es dem Empfänger zukommt.

Um dieser Schwierigkeit zu begegnen, hat man deshalb diejenigen allgemeinen Regeln des bürgerlichen Rechtes herangezogen, nach denen Rechte oder wenigstens ihre Ausübung an einen Dritten übertragen werden können (Forderungsabtretung, Bevollmächtigung, Anweisung, Vertrag zugunsten Dritter usw.). Nun hat aber der Empfänger nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten gegenüber der Eisenbahn. Da die zur Einweisung eines Dritten in die volle Empfängerstellung erforderliche Gesamtnachfolge nur in seltenen, im Gesetz ausdrücklich bezeichneten Fällen Platz greift, so hat man neben der Abtretung der Rechte noch einen Schuldübernahmevertrag zwischen dem Empfänger und dem Dritten angenommen, der durch das Stillschweigen der Eisenbahn genehmigt würde.

Derartigen Auffassungen kann nicht beigepflichtet werden. Sie würden gestatten, daß der Empfänger an seine Stelle einen Dritten, dieser einen Vierten usw. setzen könnte, die wenigstens hinsichtlich der Rechte auch ohne Zustimmung der Eisenbahn dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger gleichstehen würden. Um diese für den Abfertigungsdienst höchst unerwünschte Kettenbildung zu verhindern, hat man schon früher dem Empfänger die Weitergabe seiner Rechtsstellung versagt. In der Vereinszeitung von 1913 S. 1429 hat Wolff aus den §§ 76 (2) und 73 (9) EVO. gefolgert, daß der Empfänger erst dann materielle Rechte aus dem Frachtvertrag erwerbe, wenn

1. das Gut am Bestimmungsort angekommen sei und
2. die Eisenbahn dem Empfänger den Frachtbrief übergeben oder dieser Klage auf Herausgabe des Gutes und des Frachtbriefes erhoben habe. Bevor nicht auch die zweite Bedingung erfüllt sei, besitze der Empfänger lediglich die formelle Befugnis, in den Frachtvertrag einzutreten und die aus diesem sich ergebenden Rechte zu erwerben. Derartige Befugnisse aber seien an einen Dritten nicht abtretbar.

Diese an sich zutreffende Schlußfolgerung baut sich lediglich auf der zeitlichen Abwicklung der Empfängeranweisungen auf. Meines Erachtens gibt eine unmittelbare Untersuchung der Rechtsstellung des Empfängers eine umfassendere und bessere Klärung der zweifelhaften Fragen.

Die EVO. sagt in § 76 (2), daß der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung berechtigt ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Pflichten im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen. Dabei ist das Wort Empfänger an dieser wie an den anderen Stellen der EVO. in einem gesetzlich genau festgelegten Sinne gebraucht. Empfänger im Sinne der EVO. ist nämlich, wie sich aus § 56 (1) a und § 73 (1) ergibt, die vom Absender im Frachtbrief, allenfalls in einer nachträglichen Verfügung bezeichnete Person, an die das Gut abgeliefert werden soll. Der Nachdruck liegt auf dem ersten Teil der Definition; die EVO. kennt keinen anderen Erwerb der Empfängerstellung als die beiden Arten der B e z e i c h n u n g e i n e r P e r s o n durch den Absender. Dabei ist zu beachten, daß sich bei der Änderung des Empfängers durch nachträgliche Verfügung die Rechte und Pflichten des Empfängers nicht durch Übergang vom Erstempfänger herleiten. Mit anderen Worten: Die EVO. kennt keine Rechtsnachfolge in der Empfängerstellung, sondern nur einen originären Rechtserwerb.

Der § 76 (2) enthält weiterhin die Regel, daß der Empfänger „die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte" geltend machen kann. Soweit also nicht die EVO. für Sonderfälle abweichende Anordnungen getroffen hat (z. B. bei Ablieferungshindernissen) bestimmen sich die Verpflichtungen der Eisenbahn nur nach den Vereinbarungen des Frachtvertrages. Sie können durch Bestimmung des am Abschluß des Frachtvertrages gar nicht beteiligten Empfängers nicht geändert werden. Die Anweisungen des Empfängers haben sich im Rahmen des vom Absender abgeschlossenen Frachtvertrages zu halten.

Schon oben ist darauf hingewiesen worden, daß es eine Gesamtnachfolge in Rechte und Pflichten des Empfängers auch nach bürgerlichem Rechte nicht gibt. Würde man nun zum Ersatz dessen eine Abtretung der Rechte auf der einen und eine Schuldübernahme auf der anderen Seite zulassen, so ergäbe sich die Möglichkeit einer Spaltung von Empfängerrechten und Empfängerpflichten. Zur Abtretung der Rechte bedürfte nämlich der Empfänger keiner Zustimmung der Eisenbahn, während die Genehmigung für die Schuldübernahme erforderlich ist, § 415 BGB. Wird die letztere versagt, so ist der Dritte zwar berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen die Eisenbahn geltend zu machen. Allein wegen der aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Pflichten wäre die Eisenbahn genötigt, sich an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger zu halten. Dieser Zustand entspricht nicht dem § 76 (2) EVO., der eine Geltendmachung der durch den Frachtvertrag begründeten Rechte g e g e n E r f ü l l u n g der sich daraus ergebenden Verpflichtungen vorsieht. Mit anderen Worten: Die beiderseitigen Leistungen sind Zug um Zug zu bewirken. Eine Auseinanderreißung der Empfängerstellung dadurch, daß Rechte und Pflichten auf verschiedene Personen verteilt werden, ist in der EVO. nicht vorgesehen.

Wenn so eine Heranziehung der Regeln des bürgerlichen Rechtes zur Ausfüllung der angeblichen Lücke der EVO. abgelehnt wird, so entspricht dies auch im Ergebnis den allgemeinen Erfordernissen des Verkehrs. Der rasche, massenhafte Verkehr der Eisenbahn verlangt für den Abfertigungsdienst klare, einfache, möglichst formalisierte Tatbestände, die in jeder Beziehung leicht zu übersehen sind. Hier sei nur der Verfügungsgewalt des Absenders oder des Empfängers über das in

en Händen der Eisenbahn befindliche Gut gedacht, die in dem ereits öfter genannten § 73 (9) EVO. in ihrer zeitlichen Abrenzung behandelt ist. Danach erlischt das Verfügungsrecht es Absenders, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der blieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder enn von dem Empfänger gemäß § 76 Absatz 2 Klage gegen die Eisenbahn erhoben wird. Mit dem Erlöschen des Verfügungsechtes des Absenders beginnt das des Empfängers. Das Ziel er EVO. ist klar: Ein leicht zu erfassender Zeitpunkt und ein nbedingter Ausschluß mehrfacher Verfügungsrechte. Hierzu ergleiche man den folgenden Fall: Der Absender A. hat eine endung an den Empfänger E. in Z. abgerichtet. Während sie ach Z. unterwegs ist, weist E. die Empfangsabfertigung an, ie an den Dritten D. gegen Bezahlung der Fracht auszuliefern, veil er diesem seine Rechte aus dem Frachtvertrag abgetreten abe. Als die Eisenbahn demgemäß den D. von der Ankunft es Gutes benachrichtigt, verweigert dieser die Annahme des Gutes, teilt dies sofort dem E. mit und gibt die Nachricht, och bevor die Eisenbahn dem Absender das Ablieferungsindernis mitgeteilt hat, telephonisch auch an A. weiter. Daraufin schickt A. sofort eine Verfügung nach Z., das Gut zurückusenden; D. hat sich aber inzwischen eines Besseren besonnen nd erklärt noch vor Eingang der Verfügung des A. schriftlich, r wolle jetzt die Sendung übernehmen. Daraufhin liefert die Eisenbahn dem D. das Gut sofort in Anwendung des § 81 (2) EVO. aus. A. verlangt nun von der Eisenbahn Schadensersatz, veil sie seine Verfügung, zu der er nach § 73 (9) EVO. noch erechtigt gewesen sei, nicht ausgeführt habe. Hier laufen offenar, entgegen der Absicht der EVO., zwei Verfügungsgewalten ebeneinander her. E. hat zu einer Zeit eine Anweisung geeben, als die Verfügungsgewalt des A. noch nicht erloschen var. Nun nehme man den Fall etwas anders: D. hat die Anahme des Gutes verweigert und teilt dies dem E. mit. A. erteilt keine nachträgliche Verfügung; allein am nächsten Tage erlangen sowohl D. wie auch E., der seine Meinung geändert at, Auslieferung von Gut und Frachtbrief. E. behauptet, der Forderungsabtretungsvertrag sei durch die Weigerung des D. icht zustandegekommen und das Gut infolgedessen ihm selbst uszuliefern. D. seinerseits beruft sich auf § 81 (2) EVO.; seine Weigerung habe auf die Gültigkeit des Abtretungsvertrages einen Einfluß, die nachträgliche Empfangsbereitschaft gebe ihm as Recht, die Ablieferung zu verlangen. Hier würde der Empangsabfertigung wohl nichts anderes übrig bleiben als die Gültigkeit des Forderungsabtretungsvertrages nachzuprüfen, um eststellen zu können, wer der rechte Empfänger ist. Dies verrägt sich aber nicht mit den Erfordernissen einer klaren und aschen Abwicklung des Abfertigungsdienstes.

Nach meiner Ansicht führt nur die oben vertretene Auffassung ber die Stellung des Empfängers zu einer einfachen und einvandfreien Lösung. In dem zuerst besprochenen Fall ist Empänger des Gutes im Sinne der EVO. E., nicht D. Da E. die Annahme des Gutes nicht verweigert hat, ist § 81 (2) EVO. icht anwendbar, vielmehr ist dem E. das Gut durch Benachichtigung anzubieten. Wenn eine Verfügung des A. einläuft, evor E. den Frachtbrief übernommen hat, so ist sie zu bechten. Im zweiten Fall wird das Gut ohne Prüfung des zwischen D. und E. bestehenden Rechtsverhältnisses an E. ausgeliefert, a er der Empfänger der Sendung ist.

Aus dieser Auffassung über die Rechtsstellung des Empfängers rgeben sich noch einige Folgerungen:

1. Bei unrichtiger Tarifanwendung ist der im Frachtbrief beeichnete Empfänger derjenige, der nach § 70 (2) EVO. zur Nachzahlung verpflichtet ist. Gerät etwa der Dritte (D.), den er Empfänger als empfangsberechtigt bezeichnet hatte, nachräglich in Konkurs, so ist die Eisenbahn nicht auf die Konkursuote angewiesen, sondern kann volle Bezahlung von dem frachtriefmäßigen Empfänger fordern.

2. Ein Klagerecht nach § 76 (2) EVO. steht niemals dem Dritten zu, sondern nur dem ursprünglichen Empfänger.

III. Die Empfängeranweisung nach der geltenden Regelung.

In den bisherigen Ausführungen ist dargetan, daß der Empfänger nach den Vorschriften der EVO. nicht berechtigt ist, seine Rechte und Pflichten auf einen Dritten zu übertragen. Gleichwohl sind aber in der Ausführungsbestimmung II zu § 76 Anweisungen des Empfängers zugelassen, die nach einer Abtretung von Rechten und Pflichten aussehen. Insbesondere gestattet die Ziffer 1 dem Empfänger, die Eisenbahn anzuweisen, daß das Gut mit dem Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gut haftenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird. Da sie Empfang des Gutes und Frachtzahlung beim Dritten vereinigt, erscheint sie als Regelfall der Empfängeranweisung und mag für die weiteren Erörterungen zugrunde gelegt werden. Es ist zunächst die Rechtsgültigkeit dieser Ausführungsbestimmung gegenüber den Vorschriften der EVO. zu prüfen. Die Befugnis, Anweisungen zu geben, wie sie in der Ausführungsbestimmung niedergelegt sind, ist nicht etwa schon im Frachtvertrag zugunsten des Empfängers bedungen. Vielmehr handelt es sich um zusätzliche Möglichkeiten, die dem Empfänger durch die Eisenbahn eingeräumt sind. Dies erhellt einmal aus dem Wortlaut des § 56 (1) a, wo der Empfänger als derjenige bezeichnet ist, an den das Gut abgeliefert werden soll. Sodann hat aber auch die Ausführungsbestimmung selbst durch ihre Eingangsworte („außer den durch den Frachtvertrag begründeten Anweisungen kann der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger Anweisung erteilen") ihr Verhältnis zu den schon durch den Frachtvertrag begründeten Anweisungsrechten außer Frage gestellt. Dies hat die wichtige Folge, daß kein durch den Frachtvertrag begründetes Recht auf Ausführung der Anweisungen besteht, daß diese vielmehr von der Eisenbahn nach freiem Ermessen zugelassen oder abgelehnt werden können; auch die Gebührenpflicht hat hierin ihre Grundlage. Dem Empfänger werden also durch die Anweisungsbefugnisse keine neuen Rechte gegen die Eisenbahn eingeräumt, sondern nur eine tatsächliche Möglichkeit eröffnet, in gewisser ihm zweckmäßig erscheinender Weise über das Gut zu verfügen. Der Dritte selbst erwirbt durch die Empfängeranweisung keine Rechte gegen die Eisenbahn; denn einem Rechtszuwachs bei ihm müßte ein ebensolcher Verlust beim Empfänger selbst gegenüberstehen. Nach den bisherigen Ausführungen gibt aber der Empfänger keines seiner Rechte ab. Gegenüber den Vorschriften der EVO. stellen sich danach die Vorschriften über die Empfängeranweisung als eine Ergänzung, nicht als eine inhaltliche Abweichung dar, weshalb an ihrer Gültigkeit im Hinblick auf § 2 EVO. nicht zu zweifeln ist.

Die durch die EVO. selbst zugelassenen Anweisungen des Empfängers sind durch den Inhalt des Frachtvertrages beschränkt. Dabei ist zu beachten, daß das Verfügungsrecht des Empfängers überhaupt erst beginnt, wenn die eigentliche Beförderung schon zu Ende ist, § 73 (9) EVO. Für seine Anweisungen, bei denen er sich auf die Vorschriften der EVO. stützt, und bei denen deshalb weder eine Zurückweisung noch eine Gebührenbelastung seitens der Eisenbahn erfolgen kann, bleibt daher im allgemeinen nur das engbegrenzte Gebiet der Auslieferung des Gutes übrig, soweit nicht auch dieses schon durch die Vereinbarungen des Absenders mit der Eisenbahn geregelt ist. Danach handelt es sich hierbei um Anweisungen, die der Empfänger etwa über die Benachrichtigung von der Ankuuft des Gutes, über die Selbstabholung oder Zurollung durch den bahnamtlichen oder einen anderen Rollführer (§ 78 [2] EVO.), über die etwaige Weiterbeförderung des Gutes am Bestimmungsort (§ 76 [9] EVO.) geben kann.

Neben die Anweisungen, die sich unmittelbar auf die EVO. stützen und durch den Frachtvertrag begründet sind, treten die eigentlichen Empfängeranweisungen, die in der Ausführungsbestimmung zugestanden sind. Gibt es nun außer diesen beiden Arten von Anweisungen noch andere Arten, insbesondere solche, die sich auf das bürgerliche Recht stützen? Der Wortlaut der Ausführungsbestimmung II spricht jedenfalls dagegen, da hier

von derartigen Anweisungen nicht die Rede ist. Zur Klärung der Frage ist zunächst zu untersuchen, ob die Empfängeranweisung der Ausführungsbestimmung mit irgend einem Tatbestand des bürgerlichen Rechtes identisch ist.

Daß es sich um keine Anweisung im Sinne des § 783 BGB. handelt, steht außer Frage, da sie nicht auf vertretbare Sachen lautet. Ein Auftrag (§ 662 BGB.) kommt ebenfalls nicht in Betracht, da für die Anweisung eine Gebühr erhoben wird. Auch eine entgeltliche Geschäftsbesorgung nach § 675 BGB. scheidet aus, weil weder ein Dienst- noch ein Werkvertrag zugrundeliegt. Es wird eben überhaupt kein Vertrag zwischen Eisenbahn und Empfänger geschlossen, der erstere zur Erfüllung verpflichten würde. Welches Rechtsgeschäft zwischen dem Empfänger und dem Dritten die Anweisung veranlaßt hat (Kauf, Miete des Gegenstandes usw.), ist für das Verhältnis des Empfängers zur Eisenbahn gleichgültig. Mangels irgend eines Vertragsabschlusses kann die Anweisung auch nicht etwa als Vertragsangebot aufgefaßt werden. Danach dürfte klar sein, daß die Ausführungsbestimmung einen Tatbestand eigener Art niedergelegt hat, der mit keiner Rechtsform des bürgerlichen Rechtes zusammenfällt. Die Folge hiervon ist, daß Rechtsgeschäfte der verschiedensten Art unter den Begriff der Empfängeranweisung fallen, wenn sie nur in einer Form zur Kenntnis der Empfangsabfertigung gebracht werden, aus der hervorgeht, daß nach der Absicht des Empfängers Gut und Frachtbrief (so im Falle der Ziffer 1 der Ausführungsbestimmung II) an einen Dritten ausgefolgt werden sollen. Maßgebend ist also nur der Inhalt der Anweisung, gleichgültig aber das zugrundeliegende Rechtsgeschäft oder die rechtsgeschäftliche Form, in welche die Anweisung gekleidet ist.

Es gibt sogar Fälle, in denen der Empfängeranweisung überhaupt kein Rechtsgeschäft zugrundeliegt, wo vielmehr die Erteilung der Anweisung lediglich die Verschleierung der Herkunft des Gutes bezweckt. Hierzu können die in Ziffer 2, möglicherweise auch die in Ziffer 4, vor allem aber die in Ziffer 3 genannten Formen der Empfängeranweisung Verwendung finden. Zur Beleuchtung möge ein auch sonst nicht ganz alltäglicher Fall dienen, der sich vor kurzem auf einer kleinen Station im bayerischen Gebirge ereignete. Ein Mann von dort hatte bei einer Firma, sagen wir in Nürnberg, einen eisernen Gebrauchsgegenstand gekauft. Dieser Firma erschien es wirtschaftlicher, den Gegenstand nicht selbst in Nürnberg herzustellen, sondern durch einen ihrer Vertreter in München kaufen und von dort an den Empfänger schicken zu lassen. Um aber wegen des Ansehens ihrer Firma den Empfänger glauben zu lassen, daß das Gut von Nürnberg komme, wählte sie folgenden Weg: Sie schickte das Gut von München aus an sich selbst als Empfänger nach dem oberbayerischen Gebirgsdorf, bahnlagernd. An die dortige Güterabfertigung leitete sie nun einen neuen Frachtbrief, ausgestellt mit der Versandstation Nürnberg; als Absenderin war ihr Nürnberger Betrieb, als Empfänger der Käufer des Gegenstandes angegeben. Sie ersuchte dabei, den Frachtbrief, der von München aus das Gut begleitet hatte, an sie zurückzugeben und den neuausgestellten Frachtbrief mit dem Gute dem Empfänger auszuliefern. Dieser sollte auch die Frachtkosten bezahlen. Der Antrag war in dieser Form, die eher nach einer nachträglichen Verfügung des Absenders als nach einer Empfängeranweisung aussah, nicht zu vollziehen. Um aber dem Wunsche des Absenders, der im Frachtvertrag ja gleichzeitig als Empfänger auftrat, gerecht zu werden, wurde das Gut geg Frachtzahlung (hierüber quittierte Rechnung, AAV. II § 38, 1 dem Käufer jenes Gegenstandes ausgehändigt, der Frachtbri aber an die Firma zurückgesandt. Es handelte sich also um ei Empfängeranweisung nach Ziffer 3 der Ausführungsbestimmun wobei der Frachtbrief dem Empfänger, das Gut aber geg Zahlung der Fracht auf der Bestimmungsstation einem Dritt auszuliefern war. Der zweite Frachtbrief mit der Versandstati Nürnberg war zwecklos.

Hier kann nun auch das Verhältnis der Empfängeranweisu zu der Forderungsabtretung und der Vollmachtserteilung e örtert werden. Die Abtretung der Forderungen aus dem Frach vertrag durch den Empfänger an einen Dritten ist, soweit al tretbare Rechte bereits entstanden sind, nach bürgerlichem Recht zulässig. Das Verkehrsrecht verbietet eine solche Abtretun nicht; allein — und dies ist der springende Punkt — die Fo derungsabtretung nach den §§ 398 ff. BGB. ist verkehrsrechtlic ohne Bedeutung, ihre Erledigung erfolgt nicht im Rahmen de Abwicklung eines Eisenbahnfrachtvertrages. Vom Standpunkt des praktischen Verkehrsdienstes aus gesprochen ist die Durch führung nicht Sache des Abfertigungsdienstes, sondern de Eisenbahnverwaltung. Soweit eine Forderungsabtretung zu Kenntnis der Empfangsabfertigung gebracht wird, ist sie al Empfängeranweisung zu behandeln, wenn im übrigen dere Voraussetzungen gegeben sind.

Die Zuführungsvollmacht, die im § 78 (2) EVO. in der Be schränkung auf Stückgut zugelassen ist, verfolgt einen gan anderen wirtschaftlichen Zweck als die Empfängeranweisung Bei der Bevollmächtigung will der im Frachtbrief benannt Empfänger das Gut selbst beziehen, während die Empfänger anweisung das Gut wirtschaftlich einem Dritten zubringen sol Wo der letztere Zweck verfolgt wird, kann der § 78 (2) EVO nicht in Frage kommen; denn es handelt sich in diesem Falle fü den Empfänger nicht um die Ausübung der Befugnis, sein „Güter selbst abzuholen oder sie durch andere als die von de Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer abholen zu lassen."

Zusammenfassend ist festzustellen: Die Empfängeranweisung nach Ausführungsbestimmung II zu § 76 EVO. deckt sich mi keiner der Rechtsformen des BGB., die eine Weitergabe vo Forderungen oder anderen Rechten ermöglichen. Vielmehr sin in § 76 II eigene Tatbestände geschaffen, deren Vorhandensei ohne Rücksicht auf die vom Empfänger benutzte Rechtsform nach dem Gesichtspunkt zu prüfen ist, ob der Empfänger oder de Dritte das Gut wirtschaftlich bezieht. Überall wo der Dritt nicht lediglich der Gehilfe ist, dessen sich der Empfänger be der Abholung des Gutes bedient, liegt eine Empfängeranweisung vor. Ob der Empfänger dem Dritten eine Abtretungsurkunde oder eine Vollmacht zur Vorzeigung bei der Güterstation aus stellt oder ob er der Station gegenüber den Dritten zur Empfangnahme des Gutes bevollmächtigt, ist unwesentlich.

Kehren wir nun zu dem eingangs erwähnten Fall zurück, so ergibt sich folgendes: Tatsächlicher Bezieher des Gutes sollte nicht die im Frachtbrief bezeichnete Speditionsfirma sein, sondern der zweite Spediteur ließ sich das Gut zur eigenen wirtschaftlichen Weiterverfügung ausliefern. Es liegt deshalb keine Zuführungsvollmacht, sondern eine Empfängeranweisung vor, für die die im Nebengebührentarif vorgesehene Gebühr von der Eisenbahn einzuheben ist.

Bücherschau.

— **Sonderunterrichtsheft für den Zugbegleitdienst.** Die Schriftleitung des „Eisenbahnfachmanns" wird als drittes Sonderheft ein „Sonderunterrichtsheft für den Zugbegleitdienst" herausgeben. Das Heft umfaßt etwa 50 Seiten mit zahlreichen Bildern und Übersichten. Es enthält: „Vorwort" und „Die Grundsätze der Bremsberechnung" von Reichsbahndirektor Leibbrand, Berlin, „Das Lochkartenverfahren im Betriebsdienst und die Tätigkeit des Zugführers für diesen Zweck" von Reichsbahndirektor Dr.-Ing. Tecklenburg, Berlin, „Der Schaffnerdienst bei Güterzügen" von Eisenbahnoberinspektor Ballert, Frankfurt (Oder), „Reisegepäck, Fahrräder, Expreßgut, Beschleunigtes Eilgut, Dienstbriefe, Dienstgelder, Fundsachen, Fahrkartenprüfung" von Eisenbahnoberinspektor Spade, Berlin, „Die schriftlichen Arbeiten des Zugführers" von Reichsbahnamtmann Borchardt, Halle (Saale), „Die Laufbahn der Zugbegleitbeamten" von Reichsbahnrat Gold, Stuttgart, „Die wichtigsten Prüfungsfragen aus dem Betriebsdienst für Zugführer und Schaffner" und als Anlage „die Eisenbahnfahrkarten".

Das Sonderheft wird bald ein unentbehrlicher Begleiter für alle Zugführer und Schaffner werden; denn es behandelt die Fragen, die im Dienst auftreten. Es wird im Januar erscheinen und etwa 1,50 M. für Bezieher des „Eisenbahnfachmanns", 2 M. für Nichtbezieher kosten. Bestellungen nehmen die Vertrauensleute bei den Direktionen und der Verlag H. S. Hermann & Co. Berlin SW 19, Beuthstraße 8, entgegen.

Die Ablieferung an die Zollniederlage.

Von Sektionschef a. D. **Dr. Stockhammer,** Wien.

(Schluß.)

Bei Zugrundelegung der soeben entwickelten Auffassung des egriffes Ablieferung ergibt sich hinsichtlich der Haftung des rachtführers im allgemeinen und der Eisenbahn im besonderen lgende Rechtslage.

Nach Artikel 395 HGB., den Artikel 423 HGB. für die Eisenhn als zwingendes Recht erklärt, ist der Frachtführer rückchtlich der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung, e auf Seite des Absenders die Auflieferung des Gutes in sich greift, bis zur Ablieferung, d. i. also nach den obigen Aushrungen bis zur Annahme des Gutes durch den Empfänger, r das Gut verantwortlich, und zwar aus der bloßen atsache heraus, daß das Gut in dieser Zeit Schaden nommen hat, also ohne Rücksicht auf ein Verschuln des Frachtführers und ohne Rücksicht darauf, ob r Schaden eingetreten ist, während sich das Gut in der ewahrsame des Frachtführers selbst oder eines anderen bend, der es für den Frachtführer inne hatte. Der Grund dafür, ß die Verantwortung des Frachtführers für das Gut in dieser Teise geregelt wurde, liegt darin, daß es von der Auflieferung s Gutes zur Beförderung an der Einflußnahme und Wahrhmung des Absenders entzogen ist, wie der Frachtführer mit m Gute verfährt, und es deshalb einer Rechtsverweigerung eichkäme, wenn die Verantwortung des Frachtführers für das ut so geregelt würde, daß behufs Erlangung eines Schadenssatzes vom Frachtführer diesem immer erst nachgewiesen erden müßte, daß der Schaden durch ein Verschulden des rachtführers entstanden ist, während sich das Gut in seiner ewahrsame befand, und daß, wenn sich der Schaden ereignet t, während ein anderer das Gut für den Frachtführer inne tte, ein Schadenersatzanspruch nur gegen diesen anderen beünde. Daß der Empfänger unter Umständen in der Lage sein önnte, in der Zeit v o r der Annahme des Gutes für dessen rhaltung zu sorgen, mußte bei der Haftungsregelung vorweg ßer Betracht bleiben, weil es nicht vorweg feststeht, daß der mpfänger, an den das Gut abgeliefert werden soll, überhaupt istiert, und weil dieser, wenn er existiert, dem Frachtführer egenüber zur Annahme des Gutes nicht verpflichtet ist, sondern i Verweigerung oder Verzögerung der Annahme, und zwar lbst nach Auslösung des Frachtbriefes, nur die Behandlung s Gutes als unanbringliches Gut zu gewärtigen hat und dem mpfänger daher noch weniger zugemutet werden kann, rückchtlich einer Zeit v o r der Annahme des Gutes für dessen rhaltung zu sorgen und die Gefahr einer Beschädigung des utes zu tragen.

Wenngleich sich der Zeitraum, rücksichtlich dessen der rachtführer nach Artikel 395 HGB. für das Gut haftet, bis zu m Zeitpunkte erstreckt, in welchem der Empfänger das Gut nimmt, und die Länge dieses Zeitraumes sohin vom Willen, von der Existenz des Empfängers abhängt, dauert aber die aftung bei Eintritt eines Annahmeverzuges doch nicht in der Artikel 395 HGB. festgesetzten Strenge fort, denn Artikel 1 GB. bestimmt, daß in Handelssachen, soweit das HGB. keine estimmungen enthält, die Handelsgebräuche und in deren Eranglung das allgemeine bürgerliche Recht zur Anwendung ommt. Über die Rechtsfolgen des Annahmeverzuges beim rachtgeschäft enthält aber das HGB. keine besonderen Bestimungen; auch kommen Handelsgebräuche, die in solchen Fällen ewisse Erleichterungen für den Frachtführer als handelsgeräuchlich erscheinen ließen, nicht in Betracht, so daß hierfür ie Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes über die Rechtslgen des Annahmeverzuges Anwendung finden. In Österreich ilt diesbezüglich § 1419 a. b. G. B., der bestimmt, daß, „wenn er Gläubiger gezögert hat, die Zahlung (= Leistung) anzuehmen, die widrigen Folgen auf ihn fallen". Der Frachtführer aftet demnach zwar auch bei Annahmeverzug nach Artikel 395 HGB. grundsätzlich bis zur Annahme des Gutes durch den Empfänger, kann aber auf Grund des bürgerlichen Rechtes, in Österreich des § 1419 a. b. G. B., gegen den Empfänger im Einredewege eine Herabsetzung der Haftung für die Zeit nach Eintritt des Annahmeverzuges und dessen Dauer geltend machen.

Da das HGB. der Eisenbahn diese nach dem bürgerlichen Rechte bei Annahmeverzug ipso facto eintretenden befreienden Rechtsfolgen gewiß nicht vorenthalten wollte, kann auch Artikel 423 HGB. nur so aufgefaßt werden, daß durch ihn die durch Artikel 395 HGB. in Verbindung mit den Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes über die Rechtsfolgen des Annahmeverzuges geschaffene Rechtslage für die Eisenbahn zum zwingenden Recht erhoben werden und es nach dem HGB. zulässig sein sollte, für die Eisenbahn durch Reglements für den Fall eines Annahmeverzuges ipso facto eintretende Haftungserleichterungen festzusetzen, soferne diese nur die durch das bürgerliche Recht gezogenen Grenzen nicht überschreiten. Tatsächlich wurde in den Reglements von dieser Möglichkeit auch seit jeher Gebrauch gemacht, in den älteren in der Weise, daß in dem von dem Verfahren bei Ablieferungshindernissen handelnden Paragraphen unter anderem festgesetzt wurde, daß die Güter „auf Kosten und Gefahr der Versender lagern".

Bei Sendungen, die nach dem I. Ü. zu beurteilen sind, ist die Rechtslage formell allerdings eine andere, denn im I. Ü. fehlt eine dem Artikel 1 HGB. entsprechende Bestimmung, welche die Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes über den Annahmeverzug auf internationale Sendungen als anwendbar erklärt; in Artikel 24 I. Ü. wird vielmehr nur bestimmt, daß sich das V e r f a h r e n bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen richte, so daß nach dem Wortlaute des I. Ü. die gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen der abliefernden Bahn über die Rechtsfolgen des Annahmeverzuges, da sie strenge genommen nicht unter den Begriff Verfahren fallen, auf internationale Transporte nicht angewendet werden könnten. Man wird indessen bestimmt nicht gegen den Geist des I. Ü. verstoßen, wenn man annimmt, daß durch Artikel 24 I. Ü. der ganze Inhalt der mit „Verfahren bei Ablieferungshindernissen" überschriebenen §§ der internen Reglements, also auch die Bestimmungen dieser über die bei Ablieferungshindernissen eintretende Herabsetzung der Haftung auf internationale Transporte für anwendbar erklärt werden sollten und Artikel 24 I. Ü. nur einen Diktionsfehler enthält.

Befindet sich der Empfänger mit der Annahme des Gutes im Verzuge, so kann sich der Frachtführer nach Artikel 407 HGB. unter Dazwischenkunft des Gerichtes durch Niederlegung des Gutes in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten, sowie, wenn er noch Forderungen aus dem Frachtvertrage hat, auch durch öffentlichen Verkauf des Gutes von der Haftung für das Gut für die Folgezeit auch gänzlich befreien. Aufgabe des Gerichtes bei diesem Verfahren ist es, mit oder ohne Zuziehung von Sachverständigen den Zustand des Gutes im Zeitpunkte der Niederlegung oder des Verkaufes festzustellen. Daß das HGB. mit einer solchen Niederlegung eine Befreiung des Frachtführers von der Haftung für die Folgezeit verbinden wollte, ist zwar im HGB. nicht ausdrücklich gesagt, aber daraus zu entnehmen, daß die betreffenden Bestimmungen des Artikel 407 HGB. anderenfalls überflüssig wären. Für die Eisenbahn ist Artikel 407 HGB., da dieser in Artikel 423 HGB. nicht aufgezählt ist, nur dispositives Recht und kann daher in den Reglements durch andere Bestimmungen ersetzt werden, was, wie später ausgeführt werden wird, auch geschehen ist.

Was im besonderen die Haftung der Eisenbahn bei den am Bestimmungsorte an eine Zollniederlage abgelieferten Gütern betrifft, so folgt aus Vorstehendem, daß diese mit der Ablieferung

des Gutes an die Zollniederlage noch nicht endet, daß sie auch mit der Annahme des Frachtbriefes durch den Empfänger noch nicht endet, sondern erst damit, daß der Empfänger das Gut annimmt. Die Annahme des Gutes besteht hier darin, daß der Empfänger der Zollverwaltung den Willen kundgibt, daß sie von nun an das Gut als seine Beauftragte und nicht mehr als Beauftragte der Eisenbahn und in weiterer Linie des Absenders innehaben soll. In der Regel wird eine solche Willenskundgebung schon darin zu erblicken sein, daß der Empfänger das Zollverfahren betreibt. Von dem Augenblicke an, in dem der Empfänger mit der Annahme des Gutes im Verzug ist, wird jedoch diese Haftung nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes über die ipso facto eintretenden Rechtsfolgen des Annahmeverzuges gemildert. Dabei bildet so, wie bei Gütern die nicht an eine Zollniederlage abgeliefert wurden, auch hier das Unterbleiben oder eine Verzögerung der Auslösung und Annahme des Frachtbriefes ein mittelbares Ablieferungshindernis, weil die Zollverwaltung bei der Ausübung der Gewahrsame über das Gut aus Zollrücksichten dieses zugleich auch als Beauftragte der Eisenbahn inne hat und daher den Empfänger nur unter den gleichen Bedingungen zur Annahme des Gutes zulassen kann, wie die Eisenbahn, wenn sie das Gut selbst in ihrer Gewahrsame hielte. Endlich kann die Eisenbahn unter den gleichen Voraussetzungen wie bei den nicht an eine Zollniederlage abgelieferten Gütern auch hier, wenn der Empfänger das Gut nicht annimmt oder die Annahme verzögert, ihre Haftung dadurch gänzlich zum Erlöschen bringen, daß sie das Gut verkauft. Sie muß nur dabei selbst vorher den Zoll entrichten, kann aber, wenn der Empfänger darauf eingeht, es diesem überlassen, daß dieser den Zoll entrichtet oder das Gut weiterhin unter Zollkontrolle lagern läßt oder weitersendet. Durch Artikel 423 HGB. ist es der Eisenbahn verwehrt, sich gegenüber dieser Rechtslage durch reglementarische Bestimmungen Erleichterungen zu schaffen.

Wäre bei den Beratungen über das HGB. beantragt worden, es im HGB. zuzulassen, daß die Eisenbahn ihre Haftung bei den am Bestimmungsorte an eine Zollniederlage abgelieferten Gütern auf die Zeit bis zur Ablieferung dahin einschränke — m. W. wurde ein solcher Antrag nicht gestellt und bei diesen Beratungen die Rechtslage bei der Ablieferung des Gutes an eine Zollniederlage des Bestimmungsortes überhaupt nicht besonders erörtert — so hätte ein solcher Antrag ebenso wie der oben angeführte badische Antrag auf Unterbrechung der Haftung für die Zeit von Unterwegsaufenthalten des Gutes in Zollniederlagen grundsätzlich abgelehnt werden müssen, und zwar etwa mit folgender Begründung: „Der Antrag, die Haftung des Frachtführers bei den am Bestimmungsorte an eine Zollniederlage abgelieferten Gütern mit der Ablieferung dahin enden zu lassen, beruhe offenbar auf dem Gedanken, daß es von diesem Zeitpunkte an Sache des Empfängers sei, für die Erhaltung des Gutes zu sorgen. Auf diesem Gedanken könne jedoch eine solche Haftungseinschränkung nicht aufgebaut werden, denn es werde dabei übersehen, daß der Empfänger, an den das Gut abgeliefert werden und der von der Ablieferung an die Zollniederlage an die Obsorge über das Gut übernehmen soll, möglicherweise überhaupt nicht existiert, wenn er aber existiert, dem Frachtführer gegenüber, und zwar selbst nach Auslösung des Frachtbriefes, nicht verpflichtet sei, daß Gut anzunehmen, und es ihm daher noch weniger zugemutet werden könne, rücksichtlich eines Zeitraumes vor der Annahme des Gutes für dieses die Obsorge zu übernehmen und die Gefahr einer Beschädigung des Gutes zu tragen. Tatsächlich bestünden, wenn die Haftung des Frachtführers bei den am Bestimmungsorte an eine Zollniederlage abgelieferten Gütern mit der Ablieferung dahin endete, hier die gleichen Verhältnisse wie bei einer Unterbrechung der Haftung für die Zeit eines Unterwegsaufenthaltes des Gutes in einer Zollniederlage mit dem einzigen Unterschiede, daß hier der Zeitraum rücksichtlich dessen eine Haftung des Frachtführers ausgeschlossen wäre, am Ende des Zeitraumes läge, für den der Frachtführer nach Artikel 395 HGB. sonst zu haften hätte, während er bei einer Unterbrechung der Haftung während d Zeit eines Unterwegsaufenthaltes des Gutes in einer Zollniede lage in die Mitte dieses Zeitraumes fiele. Würde dem Antra Folge gegeben werden, so würden dadurch ebenso wie dur eine Unterbrechung der Haftung für die Zeit eines Unterweg aufenthaltes in einer Zollniederlage die Vorschriften des G setzes über die Haftung des Frachtführers nahezu illusoris werden, denn der Frachtführer könnte dann, wenn er das G ab Bestimmungsorte an eine Zollniederlage abgeliefert ha immer geltend machen, daß der Schaden während der Au bewahrung durch die Zoll- oder Steuerverwaltung entstand sein könne, so daß erst ihm nachgewiesen werden müßte, da der Schaden sich ereignet habe, während das Gut sich im B sitze des Frachtführers befand."

Vermutlich wäre einer solchen Begründung auch beigefü worden: „Im übrigen könne nicht behauptet werden, daß d Haftung des Frachtführers in solchen Fällen gänzlich zessiere müsse und die Gefahr einer Beschädigung des Gutes in der Ze nach der Ablieferung an die Zollniederlage der Empfänger z tragen hätte, denn nach den Zoll- und Steuervorschriften sei da Gut auch nach der Ablieferung an die Zollniederlage der Obh des Frachtführers nicht gänzlich entzogen und es befinde sic der Frachtführer in dieser Hinsicht in keiner ungünstigere Lage als der Empfänger. Der Frachtführer sei sogar viel ehe als der Empfänger zu einer Obsorge über das Gut nach seine Ablieferung an die Zollniederlage berufen, weil er Hinterlege des Gutes ist und als solcher eine solche Obsorge schon vo Zeitpunkte der Ablieferung an die Zollniederlage an ausübe könne, während der Empfänger zur Ausübung einer solche Obsorge der Zollverwaltung gegenüber frühestens erst vo Zeitpunkte der Auslösung des Frachtbriefes an legitimiert se und ganz abgesehen davon auf jeden Fall nicht schon vom Zei punkte der Ablieferung an die Zollniederlage an, sondern ers von der Verständigung von der Einlagerung des Gutes in di Zollniederlage an eine Obsorge über das Gut ausüben könne.

Die Verfasser unserer Bestimmung haben demnach die Rechts lage richtig erfaßt, als sie bei der Lösung ihrer Aufgabe davo ausgingen, daß es mit dem HGB. unvereinbar wäre, unter seine Herrschaft eine Bestimmung beizubehalten, die erklärt, daß di Haftung der Eisenbahn für die am Bestimmungsorte an ein Zollniederlage abgelieferten Güter mit der Ablieferung dahi ende, denn tatsächlich wäre eine solche Bestimmung nach Ar tikel 395 und 423 HGB. unzulässig und ungültig.

Die Antwort auf die weiter zu untersuchende Frage, wori der Umweg besteht, von dem die Verfasser unserer Bestimmun glaubten, daß sie auf demselben unter Umgehung der Artikel 39 und 423 HGB. im Einklange mit dem HGB. eine Befreiung de Eisenbahn von der Haftung für die am Bestimmungsorte an ein Zollniederlage abgelieferten Güter rücksichtlich der Zeit nac der Ablieferung dahin festsetzen können, liegt nicht vollkomme klar zutage. Einen Fingerzeig, von welchen Gedanken sie hierbei geleitet gewesen sein dürften, gibt aber der Umstand, daß wie schon in der Entstehungsgeschichte hervorgehoben wurde die hier zu untersuchende Bestimmung schon dort, wo sie zum erstenmal vorkommt, mit einer Bestimmung verbunden ist, wonach die im Reglement für den Fall von Ablieferungshindernissen vorgesehene Ablieferung des Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur der Ablieferung an den Empfänger gleichzuachten ist: Sie waren vermutlich der Meinung, die Tatsache, daß die Eisenbahn Zollgüter nach den Zollvorschriften nicht wie andere Güter unmittelbar an den Empfänger durch Zufuhr an dessen Behausung oder durch Ausfolgung in den Bahnmagazinen abliefern darf, sondern an die Zollniederlage abliefern muß, als ein Ablieferungshindernis auffassen und die Ablieferung des Gutes an eine Zollniederlage des Bestimmungsortes und die Ablieferung des Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur rechtlich gleich beurteilen zu können.

Daß man die aus den Zollgesetzen sich ergebende Behinderung der Eisenbahn, Zollgüter unmittelbar dem Empfänger an seine

ehausung zuzuführen oder in den Bahnmagazinen zur Abahme durch den Empfänger bereitzuhalten, zur Zeit der Entehung unserer Bestimmung in Eisenbahnkreisen tatsächlich ls Ablieferungshindernis auffaßte, bestätigt ein Archivakt des ormaligen österreichischen Handelsministeriums, enthaltend inen Bericht über Beratungen, die über das österreichische Beriebsreglement vom 1. Juli 1863 gepflogen wurden, in welches benfalls eine Bestimmung aufgenommen werden sollte, wonach ie Ablieferung des Gutes an eine Zollniederlage der Abeferung an den Empfänger gleichzuachten sei, dann aber aus uristischen Bedenken nicht aufgenommen worden ist. In diesem erichte findet sich nämlich verzeichnet, daß sich die Vertreter er Eisenbahnen, für die Aufnahme der erwähnten Bestimmung intretend, unter anderem äußerten, daß die Eisenbahnen, wenn iese Bestimmung in das Reglement nicht aufgenommen werden ollte, gezwungen wären, die am Bestimmungsorte an eine Zollniederlage abzuliefernden Güter als „unanbringlich", d. h. also ie Güter zu behandeln, die einem Ablieferungshindernisse nterliegen.

Wenn die Verfasser unserer Bestimmung diese tatsächlich us der oben angeführten Erwägung heraus geschaffen haben, as zwar nicht nachgewiesen werden kann, aber in hohem Maße wahrscheinlich ist, so mußten ihre Gedanken hierbei twa folgende gewesen sein: Wenn die Zollgesetze es der Eisenbahn verbieten, Zollgüter so wie andere Güter dem Empfänger durch Zufuhr an seine Behausung oder Ausfolgung n den Bahnmagazinen abzuliefern und die Eisenbahn dazu zwinen, solche Güter an die Zollniederlage abzuliefern, so liege ierin ein gleichsam von gesetzes wegen geschaffenes Ablieferungshindernis. Wenn sich nun die Eisenbahn bei Eintritt nderer Ablieferungshindernisse dadurch für die Folgezeit von er Haftung für das Gut befreien könne, daß sie das Gut einem ffentlichen Lagerhause oder einem Spediteur übergibt und es ort zur Disposition des Verfügungsberechtigten stellt, so müsse ie gleiche Rechtswirkung auch mit der Ablieferung des Gutes n die Zollniederlage des Bestimmungsortes verbunden sein, enn zwischen der Ablieferung des Gutes an ein öffentliches agerhaus oder an einen Spediteur bei anderen Ablieferungsindernissen und der Ablieferung an die Zollniederlage bestehe ur insofern ein Unterschied, als bei anderen Ablieferungsindernissen die Eisenbahn darüber entscheidet, ob sie das Gut behufs Befreiung von der Haftung einem öffentlichen Lagerause oder einem Spediteure übergeben will oder nicht, und auch as öffentliche Lagerhaus oder den Spediteur wählen kann, während hier die Zollgesetze die Übergabe an ein Lagerhaus vorschreiben und zugleich die Zollniederlage als dasjenige agerhaus bestimmen, an das das Gut abzuliefern ist. Dieser Unterschied könne unmöglich die gleiche rechtliche Beurteilung usschließen, da er das Wesentliche der Vorgänge in beiden Fällen nicht berühre. Er spreche im Gegenteile dafür, daß solche urch die Zollgesetze geschaffenen Ablieferungshindernisse echtlich jedenfalls nicht für die Eisenbahn ungünstiger zu berteilen seien, als andere Ablieferungshindernisse, denn die Eisenbahn könne sich der Ablieferung der Zollgüter an die Zollniederlage nicht entziehen. Wenn daher deshalb, weil mit der Ablieferung eines Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder an inen Spediteur bei anderen Ablieferungshindernissen hinsichtich der Haftung die gleichen Rechtswirkungen wie mit der Ablieferung an den Empfänger verbunden sind, bestimmt werlen könne, daß eine solche Ablieferung der Ablieferung an den Empfänger gleichstehe, so könne das gleiche auch für die Ablieferung des Gutes an die Zollniederlage des Bestimmungsortes estgesetzt werden.

Diese Schlußfolgerungen gehen aber von mehreren unrichtigen Annahmen aus.

Zunächst liegt ihnen eine unrichtige Auffassung des Begriffes Ablieferung an die Zollniederlage und des Verhältnisses dieses Begriffes zum Begriffe Ablieferung an den Empfänger zugrunde. Die Begriffe Ablieferung an die Zollniederlage und Ablieferung an den Empfänger sind nicht gleichartig, so daß sich die Ablieferung an die Zollniederlage und die Ablieferung an den Empfänger nur durch die Person, an die abgeliefert wird, unterscheiden und die Ablieferung an die Zollniederlage die Ablieferung an den Empfänger ausschließen würde. Beide sind vielmehr in ihrem Wesen voneinander verschieden, so daß die Ablieferung an die Zollniederlage und die Ablieferung an den Empfänger nebeneinander bestehen können. Da die Zollvorschriften in die privatrechtlichen Verhältnisse nicht eingreifen wollen, können sie nicht so ausgelegt werden, als ob sie es der Eisenbahn verbieten würden, ihrer frachtrechtlichen Verpflichtung zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger nachzukommen; sie können vielmehr nur so verstanden werden, daß die Eisenbahn Zollgüter am Bestimmungsorte nicht dem Empfänger unmittelbar übergeben darf, sondern verpflichtet sein soll, sie der Zollniederlage zu übergeben — sie an die Zollniederlage „abzuliefern" — und dort durch die Zollverwaltung zur Ablieferung an den Empfänger bereithalten und, wenn dieser das Gut annehmen will, an diesen abliefern zu lassen. Durch die Zollvorschriften wird daher die Ablieferung an den Empfänger nicht gehindert, sondern nur für ihre Durchführung eine bestimmte Form vorgeschrieben. Es kann daher auch nicht davon die Rede sein, daß durch die Zollvorschriften gleichsam von gesetzes wegen ein Ablieferungshindernis geschaffen wird, ganz abgesehen davon, daß auch die der angeführten Schlußfolgerung zugrunde liegende Annahme, daß die Eisenbahn bei jedem Ablieferungshindernisse Erleichterungen hinsichtlich der Haftung in Anspruch nehmen könne, unrichtig ist. Nach dem Gesetze kann sie solche Erleichterungen nur bei solchen Ablieferungshindernissen beanspruchen, die durch einen Annahmeverzug des Empfängers herbeigeführt werden.

Ferner wird in diesen Schlußfolgerungen auch die Bestimmung, die erklärt, daß die Ablieferung an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur der Ablieferung an den Empfänger gleichstehe, unrichtig aufgefaßt; die Verfasser unserer Bestimmung haben unter der Ablieferung an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur im Sinne der oben angeführten Bestimmung offensichtlich eine Niederlegung des Gutes im Sinne des Artikels 407 HGB. verstanden, bei der das Pfandrecht nach Artikel 409 HGB. fortdauert, so lange das Gut niedergelegt ist, und nur die Dazwischenkunft des Gerichtes ausgeschaltet wurde. Tatsächlich aber hat diese Bestimmung eine andere Bedeutung; sie ist folgendermaßen zu erklären:

Nach Artikel 407 HGB. hätte sich die Eisenbahn bei Eintritt eines Annahmeverzuges für die Folgezeit von der Haftung für das Gut nur in der Weise befreien können, daß sie das Gut unter Dazwischenkunft des Gerichtes in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niederlegt. Dieses Verfahren konnte aber den Bedürfnissen der Eisenbahn begreiflicherweise nicht genügen, weil die Notwendigkeit einer Anrufung des Gerichtes in jedem einzelnen Falle sie mit unerträglichen Weitläufigkeiten belastet hätte. Man hat daher in die Reglements, mit denen das Eisenbahnfrachtrecht dem HGB. anpaßt wurde, an Stelle der betreffenden Bestimmungen des Artikel 407 HGB. wieder jene einschlägige Bestimmung übernommen, die in den Reglements bisher bestanden hatte und den Vorbehalt der Eisenbahn enthält, Güter, die nicht oder nicht rechtzeitig angenommen werden, unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen einem öffentlichen Lagerhause oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, zu übergeben und sie dort zur Disposition des Versenders zu stellen. Zugleich mit der Übernahme dieser früheren Bestimmung wurde in das Reglement auch eine diese ergänzende Bestimmung aufgenommen, die erklärt, daß die Ablieferung des Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur, die die Eisenbahn im Falle eines Ablieferungshindernisses unter Nachnahme ihrer auf dem Gute haftenden Kosten und Auslagen bewirkt, der Ablieferung an den Empfänger gleichstehe.

Die aus den früheren Reglements übernommene Bestimmung hat durch die Aufnahme in die Reglements, mit denen das Eisen-

bahnfrachtrecht dem HGB. angepaßt wurde, ihre frühere Bedeutung selbstverständlich nicht geändert. Was mit dieser Bestimmung gemeint gewesen sein mußte, ergibt sich aus folgender Erwägung: Der Absender, der ein Interesse daran hat, für Schäden, die in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur Übergabe des Gutes an das öffentliche Lagerhaus oder den Spediteur entstanden sind, Ersatz zu erhalten, ist bei dieser Übergabe nicht anwesend und kann daher auch die bei der Übergabe etwa vorhandenen Schäden nicht wahrnehmen. Es mußten daher, wenn der Absender nicht um sein Recht auf Ersatz für solche Schäden gebracht werden sollte, dem öffentlichen Lagerhause und dem Spediteure, die durch Zahlung der auf dem Gute haftenden Kosten und Auslagen der Eisenbahn eine Verpflichtung des Empfängers erfüllen, auch die Stellung und die Rechte des Empfängers eingeräumt werden, um sie in die Lage zu setzen, die Rechte des Absenders, dessen Interesse sie zu vertreten haben, gegen die Eisenbahn geltend zu machen. Es kann deshalb diese Bestimmung nur so verstanden gewesen sein, daß sich die Eisenbahn vorbehalten wollte, Güter, die der Empfänger nicht oder nicht rechtzeitig annimmt, und die ein öffentliches Lagerhaus oder ein Spediteur gegen Entrichtung der darauf haftenden Kosten und Auslagen der Eisenbahn zu übernehmen und zur Verfügung des Versenders zu halten bereit ist, statt an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger an dieses öffentliche Lagerhaus oder diesen Spediteur als E m p f ä n g e r abzuliefern, mit anderen Worten, in solchen Fällen den in Verzug befindlichen frachtbriefmäßigen Empfänger durch ein öffentliches Lagerhaus oder einen Spediteur als Empfänger zu substituieren, mit der Verpflichtung, das Gut bis zu einer weiteren Verfügung des Absenders für diesen auf Lager zu halten.

Aus dieser Bedeutung der aus den früheren Reglements übernommenen Bestimmung erklärt sich auch die Bedeutung der bei ihrer Übernahme hinzugefügten neuen Bestimmung; andererseits bestätigt diese neue Bestimmung aber auch wieder die oben gegebene Erklärung der früheren Bestimmung: Die Ablieferung des Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur, die die Eisenbahn bei Ablieferungshindernissen unter Nachnahme ihrer auf dem Gute haftenden Kosten und Auslagen bewirkt, soll deshalb der Ablieferung an den Empfänger gleichgeachtet werden, weil das öffentliche Lagerhaus oder der Spediteur in solchen Fällen eben an die Stelle des frachtbriefmäßigen Empfängers tritt und dadurch selbst Empfänger wird. Aus dem gleichen Grunde muß aber das unter Nachnahme der Kosten und Auslagen der Eisenbahn an das öffentliche Lagerhaus oder an den Spediteur abgelieferte Gut auch als vom Empfänger angenommen gelten und kann ein unter Nachnahme der Kosten und Auslagen der Eisenbahn an das öffentliche Lagerhaus oder an den Spediteur abgeliefertes Gut auch hinsichtlich des Pfandrechtes der Eisenbahn nicht mehr als in der Verwahrung eines Dritten befindlich, der es für die Eisenbahn inne hat, sondern nur im Sinne des Artikel 409 HGB. als abgeliefert und das Pfandrecht der Eisenbahn mit der Ablieferung an das öffentliche Lagerhaus oder den Spediteur nach Artikel 409 HGB. als erloschen angesehen werden. Daß das Pfandrecht mit der besprochenen Ablieferung des Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur nach Artikel 409 HGB. erlöscht, ist für diese Ablieferung von keiner Bedeutung, weil diese Ablieferung eben immer unter Nachnahme der auf dem Gute haftenden Kosten und Auslagen der Eisenbahn erfolgt; für die Übergabe des Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur o h n e Nachnahme der Kosten und Auslagen der Eisenbahn gilt aber die Bestimmung, nach der die Ablieferung an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur der Ablieferung an den Empfänger gleichzuachten ist, nicht.

Wenn die soeben besprochene Bestimmung ursprünglich an jene Reglementsbestimmung angeknüpft wurde, die den allgemeinen Haftungsgrundsatz des Artikels 395 HGB. wiedergibt, so hatte dies offenbar nur darin seinen Grund, daß durch diese Bestimmung zunächst die Haftungsfrage klargestellt werden sollte, aber nichts daran geändert, daß dieser Bestimmung die oben dargelegte weitergehende Bedeutung zukommt. Wie schon in der Entwicklungsgeschichte ausgeführt wurde, ist diese Bestimmung indessen in den Reglements später an einer anderen Stelle eingereiht worden, wodurch ihre eigentliche Bedeutung — den Verfassern dieser Reglements wohl unbewußt — deutlicher zum Ausdruck kam.

Ob der Umweg, auf dem die Verfasser unserer Bestimmung ihr Ziel erreichen wollten, der oben besprochene gewesen ist oder nicht, ist aber für die Auslegung dieser Bestimmung gleichgültig, denn für diese ist nicht maßgebend, was gemeint, aber nicht gesagt wurde, sondern nur, was bei objektiver Beurteilung unter Berücksichtigung aller Umstände aus ihr herausgelesen werden muß. Diese Umstände sind ihr Wortlaut, ferner, daß sie so ausgelegt werden muß, wie die mit ihr verbundene Bestimmung, die erklärt, daß die Ablieferung des Gutes an ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur der Ablieferung an den Empfänger gleichsteht. Unter Berücksichtigung dessen kann sie nur dahin ausgelegt werden, daß bei den am Bestimmungsorte an eine Zollniederlage abgelieferten Gütern mit der Ablieferung an die Zollniederlage die Zollverwaltung an Stelle des im Frachtbrief angegebenen Empfängers tritt, so zwar, daß solche Güter mit der Ablieferung an die Zollniederlage als an den im Frachtbriefe angegebenen Empfänger abgeliefert und von diesem angenommen anzusehen sind, mit der Ablieferung an die Zollniederlage also namentlich die Haftung der Eisenbahn für das Gut endet, aber auch alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage, die die Zollverwaltung nicht bei der Übernahme des Gutes geltend macht, erlöschen und schließlich auch das Pfandrecht der Eisenbahn ein Ende findet.

Infoge dieser weitgehenden Bedeutung verwickelt sich diese Bestimmung aber in mehrfache Widersprüche mit den tatsächlichen Verhältnissen, namentlich damit, daß der Eisenbahn die Zollverwaltung — im Gegensatz zum öffentlichen Lagerhause und dem Spediteure — die Fracht bei der Übernahme nicht bezahlt, sondern erst nachträglich der frachtbriefmäßige Empfänger, wenn dieser das Gut überhaupt annehmen will, ferner damit, daß die Zollverwaltung — gleichfalls im Gegensatze zum öffentlichen Lagerhause und dem Spediteure — das Gut nicht mit dem Willen übernimmt, es als Empfänger inne zu haben, sondern mit dem Willen, es als Beauftragte der Eisenbahn zu verwahren und dem Empfänger auszufolgen, und daher auch bei der Übernahme des Gutes keine Rechte des Empfängers gegen die Eisenbahn geltend macht, sondern sich allenfalls nur dagegen sichert, daß die Eisenbahn als Hinterlegerin sie für Güterschäden in Anspruch nimmt, die in der Zeit vor der Ablieferung an die Zollniederlage eingetreten sind.

Gegen die Auffassung, daß die Zollverwaltung das Gut nicht als Empfängerin oder als Vertreterin des Empfängers, sondern als Verwahrerin für die Eisenbahn übernimmt, kann nicht eingewendet werden, daß die Zollverwaltung, wenn der Empfänger das Gut annimmt, von ihm das Lagergeld auch für die Zeit von der Ablieferung an die Zollniederlage an einhebt und damit kundgibt, daß sie den Empfänger schon von der Ablieferung des Gutes an die Zollniederlage an als ihren Auftraggeber betrachte, denn dieser Vorgang tritt nur als Vereinfachung an die Stelle des regelmäßigen Vorganges, der darin bestände, daß die Zollverwaltung das Lagergeld für die Zeit bis zur Annahme des Gutes durch den Empfänger von der Eisenbahn als Hinterlegerin einhebt und diese sich dann das Lagergeld vom Empfänger ersetzen läßt. Daß die Zollbehörde das Lagergeld vom Empfänger nicht einhebt, weil sie sich als dessen Beauftragte ansieht, zeigt sich deutlich darin, daß die Zollverwaltung in jenen Fällen, in denen das Gut vom Empfänger nicht angenommen wird, das Lagergeld von der Eisenbahn als Hinterlegerin einfordert.

Die der Zollniederlage durch die zu untersuchende Bestimmung zugedachte Stellung eines Empfängers könnte dieser nicht einmal im Gesetzeswege zugewiesen werden, weil zugleich auch festgesetzt werden müßte, daß die Fracht für die am Bestim-

ungsorte an eine Zollniederlage abgelieferten Güter der Eisenm entweder von der Zollverwaltung zu entrichten und dieser m Empfänger zu ersetzen oder unmittelbar vom Empfänger zu zahlen ist, dem Empfänger aber — wenn er überhaupt stiert — auch im Gesetzeswege nicht aus der bloßen Tatsache aus, daß die Eisenbahn ein für ihn bestimmtes Gut an die llniederlage abgeliefert hat, ohne Rücksicht darauf, ob er das t annehmen will oder nicht, eine Verpflichtung zur Zahlung · Fracht auferlegt werden könnte.

Die Widersprüche, in die sich die untersuchende Bestimmung wickelt, zwingen die Eisenbahn dazu, neben der Zollverwalg auch den im Frachtbriefe angegebenen Empfänger als Empger anzuerkennen und diese Bestimmung so anzuwenden, ob sie so, wie ihre Vorgängerin, die die Verfasser unserer stimmung selbst mit dem HGB. nicht für vereinbar hielten, r festsetzen würde, daß bei den am Bestimmungsorte an die llniederlage abgelieferten Gütern die Verantwortung der enbahn nur bis zur Ablieferung an die Zollniederlage dauere. bei fordert aber die Eisenbahn, sich auf die Fiktion stützend, solche Güter mit der Ablieferung an die Zollniederlage auch n frachtbriefmäßigen Empfänger als angenommen zu gelten en, bei Ersatzansprüchen für Schäden, die nicht schon vor · Ablieferung an die Zollniederlage festgestellt worden sind, m frachtbriefmäßigen Empfänger den Beweis, daß der Scha- in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und · Ablieferung an die Zollniederlage entstanden ist, und bendelt solche Ersatzansprüche so, als ob es sich dabei immer um Ersatzansprüche für Schäden handeln würde, die bei der Übernahme des Gutes durch die Zollverwaltung äußerlich nicht wahrnehmbar waren und der frachtbriefmäßige Empfänger das Gut bei der Übergabe an die Zollniederlage selbst angenommen hätte. Es sei hierzu daran erinnert, was oben über eine solche Beweisführung gesagt wurde. Die Eisenbahn muß einen solchen Beweis fordern, wenn sie der Vorteile der ihre Haftung einschränkenden Bestimmungen nicht verlustig werden will. Wäre aber bei den Beratungen über das HGB. der Antrag gestellt worden, es im HGB. der Eisenbahn zu ermöglichen, ihre Haftung für die am Bestimmungsorte an eine Zollniederlage abgelieferten Güter auf die Zeit bis zur Ablieferung dahin einzuschränken, so hätte die Notwendigkeit einer solchen Beweisführung den hauptsächlichsten Grund dafür bilden müssen, einen solchen Antrag abzulehnen.

Zusammenfassend kann also das Ergebnis der Untersuchung festgestellt werden: Die hier untersuchte Bestimmung war ein gut gemeinter, aber vorweg verfehlter Versuch, in den Formen des Rechtes auf einem Umwege eine von den Verfassern der untersuchten Bestimmung selbst mit dem HGB. für unvereinbar gehaltene Befreiung der Eisenbahn von der Haftung für die am Bestimmungsorte an eine Zollniederlage abgelieferten Güter rücksichtlich der Zeit nach der Ablieferung dahin festzusetzen; sie ist — wenigstens für Österreich — rechtsungültig und auch technisch verfehlt, weil sie ihren Zweck in einer Weise zu erreichen sucht, daß sie, so wie sie eigentlich zu verstehen wäre, überhaupt nicht angewendet werden kann.

Die schwedische Lapplandbahn und ihre wirtschaftliche Bedeutung.

Von Reichsbahnassessor **Dr. jur. F. Paszkowski**, Berlin.

Eine nicht nur für das schwedische Wirtschaftsleben, sondern ch für die Entwicklung der deutschen Eisenindustrie bedeutende lle kommt der im hohen Norden Schwedens und Norwegens im trieb befindlichen Lapplandbahn zu, die die am Bottnischen erbusen liegende schwedische Hafenstadt Luleå mit dem an r Küste Westnorwegens liegenden Hafen Narvik verbindet. e Entstehungsgeschichte dieser Bahn und die Bedeutung des n ihr erschlossenen Gebietes verdienen besondere Beachtung. r Bau der jetzt elektrisch betriebenen Lapplandbahn, der rdlichsten Bahn nächst der russischen Murmanbahn, ist allein f die bedeutenden Erzlager im Norden Schwedens zurückzuhren. Aufgabe dieser Bahn ist es, das Erz zum nächsten fen, Luleå bzw. Narvik, zu schaffen.

Die weltbekannten schwedischen Erzlager verteilen sich auf ei weit von einander entfernte Gebiete, nämlich das im südhen Teile von Mittelschweden gelegene Erzgebiet Berggen mit den Erzgruben von namentlich Dannemora und ängesberg mit einem etwa 1500 qkm umfassenden Gebiet, und , größtenteils nördlich des Polarkreises gelegenen, lappländien Erzfundstätten mit einem Flächeninhalt von etwa 8000 qkm. er befinden sich bei Kiruna und Gällivare die größten Erzlager Schwedens, von denen auch die Hauptausfuhr stattfindet.

Der Erzreichtum des Eisenerzberges Kirunavaara bei Kiruna, der von einer Aktiengesellschaft, der Luossavaara-Kirunavaara A.-B., einer Tochtergesellschaft der Grängesberg A.-G., ausgebeutet wird, wird auf 740 Millionen Tonnen geschätzt. Die Erzader hat eine Länge von 5 km, ihre Breite schwankt zwischen 40 und 196 m. Die Erzgewinnung erfordert hier nicht die Sprengung von Gruben, sondern erfolgt auf mehreren Stufen im Tagebau. Durch einen Schacht wird das Erz zu einem Eisenbahntunnel befördert, der mit der Bahnlinie in Verbindung steht. Die Erzlager des Erzberges Malmberget bei Gällivare werden auf 270 Millionen Tonnen geschätzt und waren schon im 18. Jahrhundert bekannt. Sie befinden sich seit 1907 im Eigentum der Grängesberg Aktiengesellschaft (dieser gehören auch die Gruben von Grängesberg in Mittelschweden), an der auch der schwedische Staat beteiligt ist. Der Eisengehalt der schwedischen Eisenerze, namentlich der lappländischen, steht mit 60 bis 69 % weit über dem durchschnittlich mittleren Eisengehalt, der im übrigen Europa nur 36.7 %, auf der ganzen Welt (einschließlich Schwedens) 45.5 % beträgt. Die Erzförderung Nordschwedens ist erst neueren Datums. Um 1880 verschaffte sich der

Hafen von Luleå mit Erzdampfern. Phot. Schwed. Verkehrsverband, Stockholm.

schwedische Major Robert Schough die Berechtigung zum Erzabbau in Kiruna. Da unbedingt der Bau einer Eisenbahn zur Beförderung des Erzes zu einem Hafen erforderlich und in Schweden hierfür kein Kapital aufzutreiben war, setzte sich Schough mit einer englischen Firma in Verbindung.

Narvik.

Die Genehmigung für den Bau einer Bahn Luleå-Gällivare-Kirunavare-Riksgränsen mit der Berechtigung, diese Konzession auf die englische Ingenieurfirma Wilkinson & Jarvis in London zu übertragen, wurde von der schwedischen Regierung am 8. Dezember 1882 erteilt. Dagegen wurde das Gesuch für eine Anschlußbahn nach Haparanda abgelehnt. Im Jahre 1883 erteilte auch die norwegische Regierung die Genehmigung für den auf norwegischen Boden fallenden Teil der Strecke von der schwedischen Reichsgrenze (Riksgränsen) nach Narvik, und zwar derselben Ingenieurfirma, die daraufhin die Gesellschaft The Swedish and Norwegian Railway Co. Ltd. bildete. Die Linie Luleå-Gällivare sollte spätestens 1887 (später verschoben auf 1889), die Strecke Gällivare-Kiruna 1890 eröffnet werden. Im Jahre 1889 sollte die Abnahme der Strecke Luleå-Boden erfolgen, die jedoch derartig große Mängel zeigte, daß die Eröffnung nicht stattfinden konnte. Die Strecke Boden-Gällivare konnte unter keinen Umständen, wie vorgesehen, bis Ende 1889 fertiggestellt sein. Nördlich von Gällivare waren die Bauarbeiten aber kaum in Angriff genommen worden. Die Ursache für den Mißerfolg war die schlechte finanzielle Lage der Gesellschaft. So kam es 1889 zur Krisis. Die Arbeiten wurden eingestellt. Teilweise konnten nicht einmal mehr die Arbeitslöhne ausgezahlt werden. 1889 kam die Gesellschaft in England in Zwangsverwaltung. Von mehreren Seiten ist die Gesellschaft als modernes „Gründerunternehmen" oder sogar als eine Schwin firma bezeichnet worden.

Phot. Schwed. Verkehrsverband, Stockholm.

Güterzug mit Erzwagen auf der schwedischen Lapplandbahn.

Die vielfach vertretene Ansicht, nach der der Zusammenbr der Firma auf die Einführung eines Ausfuhrzolles für Eisen zurückzuführen sei, durch der schwedische Staat das Un nehmen zum Scheitern brin wollte, um es englischem I fluß zu entziehen, ist verfe Die Frage eines Erzausfu zolles wurde allerdings v schwedischen Reichstag im Ja 1889 behandelt. Der Ant wurde jedoch abgelehnt u kann daher nicht als Grund den Mißerfolg der Firma an führt werden, der allein in finanziellen Schwierigkeiten suchen war.

Schon im Jahre 1888 bot Gesellschaft dem Staate die Ba zum Kauf an. Gemäß dem 1 gefaßten Reichstagsbeschluß warb auch der schwedische St 1891 den schwedischen Teil d Bahn für 6½ Mill. Kr. Dies Betrag entsprach 25 % der nor nellen Obligationsschuld d englischen Gesellschaft. D Erlös der Gesellschaft in N wegen betrug nur 180 000 K gegenüber 2 Mill. Kr., die sie b dahin allein in Norwegen aufg wandt hatte. Um die schlecht gebaute Linie Luleå-Gällivare betriebsfähigem Zustand zu setzen, waren weitere 3⅓ Mill. K erforderlich. Die Strecke Luleå-Gällivare wurde 1891 in vo läufigen Betrieb genommen, 1895 endgültig dem Betrieb übe geben.

1896 wurde von norwegischer privater Seite um die Verleihung der Konzession eingekommen. Im Hinblick auf die Erschließung und Entwicklung des nördlichsten Teiles Schwedens und wegen der großen politischen und strategischen Wichtigkeit der Linie nahm man 1897 den Gedanken des Baues der bezeichneten Linie

als Staatsbahn auf. Anfang 1898 legte die schwedische Regierung dem Reichtag den Gesetzentwurf für den Weiterbau der Linie von Gällivare über Kiruna nach der schwedischen Reichsgrenze (Riksgränsen) vor, fand aber wenig Anklang. Es wurde behauptet, die Linie sei in wirtschaftlicher Beziehung ein großer Mißgriff. Sie würde den Untergang der Ostseeflotte zur Folge haben und den gesamten Verkehr in norwegische Hände leiten. In politischer Beziehung sei die Gefahr noch viel größer. Fremdes Kapital werde ins Land gelockt, und fremde Interessen würden gefördert. Nach Verhandlungen zwischen Schweden und Norwegen und dem Abschluß eines Garantievertrages zwischen einerseits den Grubenbesitzern und andererseits dem schwedischen und norwegischen Staate wurde 1898 in Schweden wie in Norwegen der Bau der Bahn als Staatsbahn beschlossen. In dem Garantievertrage mußten sich die Erzbergbesitzer verpflichten, der Bahn jährlich mindestens 1½ Mill. Tonnen Erz zur Beförderung zu übergeben, die Betriebskosten der Bahn, soweit die Erzbeförderung in Frage kommt, zu decken und das Anlagekapital einschließlich des rollenden Materials mit 3,8 % zu verzinsen und die Ladevorrichtungen in Narvik auf eigene Kosten herzustellen. Die Anlagekosten beliefen sich für den schwedischen Teil auf 29,4 Mill. Kr., für den norwegischen auf 9,4 Mill. Kr.

Der Bahnbau bot große technische Schwierigkeiten, namentlich auf norwegischer Seite. Er mußte in unbewohnten Gegenden und in den Wintermonaten bei einer Kälte bis zu 50° ausgeführt werden. Zum Schutze gegen Schneeverwehungen, Erdrutsche und Steinfall waren umfangreiche Schutzbauten erforderlich. Die feierliche Eröffnung des Betriebes fand am 14. Juli 1903 statt.

Auf Schweden entfällt die Strecke Riksgränsen-Kiruna-Gällivare-Boden-Luleå mit 434 km (mit Nebenlinien 449 km), auf Norwegen nur die 39 km lange Strecke Riksgränsen-Narvik. Das in Kiruna gewonnene Erz wird hauptsächlich nach Narvik befördert (168 km), das noch den Vorzug bietet, infolge der günstigen Einwirkung des Golfstromes, das ganze Jahr über eisfrei zu sein. Das Erz Gällivares wird nach dem schwedischen Hafen Luleå (205 km) geleitet, dessen ungünstige Eisverhältnisse die Erzverschiffung höchstens 7 Monate im Jahre gestatten. In Narvik wie in Luleå befinden sich besondere Ladevorrichtungen, so daß das Erz unmittelbar von der Eisenbahn auf das Schiff verladen werden kann. An der 10 m tiefen Verfrachtungsstelle können zwei Schiffe von 3—5000 t anlegen. Ein hölzerner Aufbau über dem Steinkai nimmt den ganz aus Stahl hergestellten Erzwagen auf; die Ladung fällt durch die Luke im Boden in einen darunter befindlichen Behälter und wird von dort durch Öffnen einer Klappe unmittelbar in die Schiffe geleitet. Diese unmittelbare Umladung findet aber nur im beschränkten Umfange statt. Der größte Teil des in den Hafenstädten Narvik und Luleå eingehenden Erzes wird dort auf Lager genommen, um bei Anforderungen sofort für die Verladung zur Stelle zu sein. Insbesondere wird das Erz, da es sich um die verschiedensten Sorten, wertvollere mit hohem Eisengehalt und weniger wertvolle, handelt, je nach der Güte auf das entsprechende Lager genommen.

Im Jahre 1923 erfolgte auf der gesamten Linie die Einführung des elektrischen Betriebes, durch den die Leistungsfähigkeit der Strecke ganz erheblich gesteigert wurde. Schon seit 1915 wurde die Strecke Kiruna-Riksgränsen elektrisch betrieben. Die elektrische Kraft liefert das Kraftwerk Porjus. Sie wird mit einer Spannung von 80 000 Volt zu den Umformerstationen an der Strecke geleitet und dort in die erforderliche niedrigere Spannung von 16 000 Volt verwandelt. Das Zuggewicht konnte durch die Einführung des elektrischen Betriebes von 1300 t (ausschließlich Lokomotive) auf 1900 t, die mittlere Geschwindigkeit von 25 km auf 38 km in der Stunde, d. h. um 52 %, gesteigert werden. Durch Wegfall der Aufenthalte für die Aufnahme von Kohle und Wasser und für Lokomotivwechsel wurden weitere 14 % gespart. Das Beförderungsvermögen der genannten Strecke stieg dadurch um mehr als das Doppelte; gleichzeitig erfuhren die Personalkosten eine Minderung um 39 %. An jedem Wochentage sind jetzt von Kiruna nach Narvik 16 Erzzüge vorgesehen. Würden sie stets sämtlich verkehren, würde die beförderte Erzmenge jährlich über 6 Mill. t betragen. Eine elektrische Lokomotive mit 3000 PS im Gewicht von 127 t, befördert einen Zug mit 40 beladenen dreiachsigen Erzwagen mit einem Gesamtgewicht von 1900 t. Die Erzausfuhr über Narvik charakterisiert folgende Übersicht (Verschiffung von Narvik):

1903	791 600 t	1913	3 184 000 t	1923	2 299 040 t
1905	1 462 300 t	1921	3 123 190 t	1924	4 276 791 t
1910	2 043 200 t	1922	4 287 881 t	1925	4 368 762 t

Erzverladung in Narvik.

Eine Rekordleistung für den Erzverkehr von Kiruna nach Narvik brachte der Mai 1926 mit 420 236 t, die auf 11 954 Wagen befördert wurden.

Über die Beförderung des lappländischen Eisenerzes auf der Gesamtstrecke der Lapplandbahn nach beiden Häfen (Narvik und Luleå) geben folgende Zahlen Aufschluß.

	Tausend t	Million. tkm	Fracht in 1000 Kr.	
1900	955	203	2797	
1905	2566	416	7007	
1910	3537	591	9858	
1913	4994	826	13814	Zuschlag[1])
1921	4958	754	14188	(+ 8779 Kr.)
1923	4009	656	11428	(+ 5623 „)
1924	4790	734	13340	(+ 2435 „)
1925	6299	965	17480	

[1]) Von der Erzgesellschaft nach besonderem Vertrag zu entrichten, um eine gewisse Verzinsung des Anlagekapitals zu gewährleisten.

	Zugkm in 1000	Einnahmen Million. Kr.	Ausgaben[2]) Million. Kr.	Netto-Einnahmen Million. Kr.
1900		3,5	2,5	1,0
1905		7,3	4,5	2,8
1910		10,4	5,1	5,3
1913	1862	15,6	7,2	8,4
1921	1579	32,6	23,8	8,8
1923	1140	24,6	14,8	9,8
1924	1258	19,2	13,2	6,0
1925	1604	21,0	13,3	7,7

Die Einnahmen und Ausgaben beziehen sich allerdings auf den Gesamtverkehr auf der Lapplandbahn, umfassen also auch den Personen- und Güterverkehr, soweit letzterer nicht aus Erztransporten besteht. Da jedoch der sonstige Güterverkehr wie der Personenverkehr (1—2 kurze Züge am Tage) eine verschwindend geringe Rolle auf der Lapplandbahn spielt, ist dies für das Betriebsergebnis unerheblich.

An den Einnahmen aus den gesamten Güterverkehr der schwedischen Staatsbahnen hat der lappländische Erzverkehr einen großen Anteil, allerdings nicht entsprechend der beförderten Menge. Es betrugen die Einnahmen aus dem lappländischen Erzverkehr

1900: 10 % 1910: 20 % 1920: 10 % 1925: 15 %

der Einnahmen aus dem gesamten Güterverkehr.

Die beförderte Erzmenge machte gleichzeitig 15, 30, 17 bzw. 39 % des Gesamtgüterverkehrs aus. Der Erzverkehr der schwedischen Lapplandbahn ist mithin für den Eisenbahnverkehr Schwedens und besonders für das Betriebsergebnis der schwedischen Staatsbahn von erheblicher Bedeutung. Der Rückgang der schwedischen Erzausfuhr im Jahre 1923 infolge der deutschen Inflation und der damals mangelnden Kaufkraft Deutschlands kommt in den obigen Zahlen deutlich zum Ausdruck und bedeutete nicht nur für die schwedische und norwegische Staatsbahn einen erheblichen Einnahmeausfall, sondern führte auch erhebliche wirtschaftliche Schwierigkeiten für den schwedischen Erzbergbau und die mit dem Umschlag in den Häfen beschäftigten Kreise herbei. Es zeigt sich auch an diesem Beispiele, in wie engem wirtschaftlichen Zusammenhange die einzelnen europäischen Länder stehen und welche Wechselwirkung wirtschaftliche Krisen des einen Landes auf das Wirtschaftsleben anderer zeitigen.

[2]) Verzinsung des Anlagekapitals nicht berücksichtigt.

Das Plakat als Werbemittel für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahnrat **Dr. Ing. Nitschke**, Reichsbahndirektion Stettin.

Über die verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrswerbung für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sind bisher genügend Vorschläge gemacht worden, so daß es ausreicht, auf die Artikel in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Jahrgang 1925 Nr. 19 und 52, Jahrgang 1926 Nr. 3, 10 und 15, sowie im amtlichen Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn", Jahrgang 1925 Nr. 27 und Jahrgang 1926 Nr. 20, hinzuweisen.

Wenn von den verantwortlichen Stellen die dort niedergelegten Vorschläge mit der notwendigen Tatkraft auch nur einigermaßen geschickt in die Praxis umgesetzt sind, so werden Erfolge nicht ausbleiben können.

Zweck dieser Zeilen soll sein, nur einen Teil der Verkehrswerbung, die vor bald zwei Jahren eingesetzt hat, kritisch zu untersuchen: — Das Plakat.

Alle Direktionen haben mit großem Eifer an der Herausgabe von Plakaten gearbeitet. Auf allen Bahnhöfen hängen an mehr oder weniger günstiger Stelle, in mehr oder weniger geschickter Aufmachung Plakate, die in Bild und Schrift für den Personenverkehr, für den Güterverkehr sowie für Nebenbetriebe, wie Kraftwagenverkehr und Verkaufsstände, werben wollen.

Man kann die Plakatwerbung in zwei Teile gliedern. Einmal die Werbung rein örtlicher Art, wie zum Beispiel: für Ferien- und Sonderzüge, für Sonntagsfahrten nach beliebten Ausflugsorten und für Sportzüge, auf der anderen Seite die Werbung allgemeiner Art, wie z. B. für Stückgut, Expreßgut, Kraftwagenverkehr und Verkaufsstände.

Abb. 1.
Originalplakat 46 × 63 cm
(3 farbig)
Entwurf Kunstmaler Narothnig, Stettin.

Abb. 2.
Originalplakat etwa 45 × 67 cm
(3 farbig)
Entwurf Rrt. Lay, Trier.

Abb. 3.
Originalplakat 46 × 69 cm
(4 farbig)
Entwurf Rrt. Oppenheim, Trier.

Die erste Gattung darf nur von den örtlichen Direktionen bearbeitet werden, da sie lediglich für den Bereich der einzelnen Direktionen zugeschnitten ist.

Wie aber steht es mit der Werbung allgemeiner Art. Es ist die Frage zu prüfen, ob es wirtschaftlich und zweckmäßig ist,

Abb. 4.
Originalplakat 48×68 cm
(4 farbig)
Entwurf Rrt. Dr. Nitschke, Stettin.

daß von allen Direktionen hierfür Kräfte und Mittel festgelegt werden, oder ob es nicht vorteilhafter sein dürfte, diesen Teil der Plakatreklame von zentraler Stelle aus einheitlich zu organisieren.

Wenn man sich die großen Privatunternehmungen ansicht, die

Abb. 5.
Originalplakat 50,5×81 cm
(4 farbig)
Entwurf Rrt. Lay, Trier.

im ganzen Deutschen Reich und auch im Ausland durch das Plakat werben, so wird man fast ausnahmslos feststellen können, daß überall das gleiche Plakat gewählt ist. Der große Vorteil der Einheitlichkeit des Plakates liegt eben in der günstigen Wirkung auf den Beschauer, der, ob er will oder nicht, sich der gewollten Absicht der Plakatwirkung unterwerfen muß. (Voraussetzung hierfür ist selbstverständlich nur ein gutes Plakat.)

Überall sieht man z. B. die typischen Reklameplakate der A. E. G., großer Tageszeitungen, von Autoindustrien, Alkoholfirmen usw. In Nord und Süd, in Ost und West, überall hämmern diese Plakate die gleiche Wirkung. Der Beschauer kann den Inhalt nicht vergessen, weil sich überall das gleiche Bild, die gleiche Schrift einprägt.

Für die Werbung des Güterverkehrs und der Nebenbetriebe ist es sogar vielleicht weniger nützlich, wenn jede Direktion ihre besonderen Plakate herausgibt und zum Aushang bringt, da bei dem größten Teil der Reisenden in der schnellebigen, hastigen Zeit bei dem ewigen Wechsel in der Anpreisung für eine und dieselbe Sache eine nachhaltige Wirkung ausbleiben muß.

Ein allgemeiner Rahmengedanke, dargestellt durch Bild und Schrift, von durckschlagender, treffender Wirkung, in den einzelnen Direktionen durch die noch erforderlichen örtlichen

Abb. 6.
Originalplakat 44,3×58,5 cm
(4 farbig)
Entwurf Rrt. Dr. Nitschke, Stettin.

Einzelheiten und Bezeichnungen ergänzt, wird auf das Laienpublikum mit sehr großer Wahrscheinlichkeit eine erfolgreichere Wirkung ausüben.

Mittel dürfen natürlich nicht gespart werden — wie es auch bei allen Privatindustrien nicht der Fall ist —, denn nur dann hat ein Plakat den gewünschten Erfolg, wenn es bei der an sich schon großen Plakatreklame wirkungsvoll ist. Dabei spielt die Kunst eine zweite Rolle. Max Klinger sagt in einer Einleitung über Veröffentlichung von Plakaten und Inseraten im Jahrbuch des Deutschen Werkbundes 1913 sehr richtig: „Die Reklame war und ist ihrer inneren Natur nach eine rein wirtschaftliche Sache. Der Kaufmann macht Reklame nur um des wirtschaftlichen Vorteils willen, und kein kluger und tüchtiger Geschäftsmann denkt daran, der Kunst irgendwelche Vorteile zuzuführen."

An Hand der abgebildeten Plakate soll zunächst nur gezeigt werden, in welcher Weise die Herstellung solcher Rahmenplakate gedacht ist, und in welcher Art die örtlichen Direktionen noch Ergänzungen gegebenenfalls vorzunehmen haben.

Im Direktionsbezirk Stettin ist auch der Versuch gemacht worden, durch ein Rahmenplakat für die allgemeinen Sonntagszüge mit verhältnismäßig geringen Mitteln für alle wichtigen Verkehrspunkte einheitliche Plakatwirkung zu erreichen (Bild 1).

Beispiele, wie für das „Expreßgut" solche Rahmenplakate geschaffen werden können, mögen die Entwürfe aus Trier und Stettin zeigen (Bild 2, 3), die an sich nur sehr geringfügiger Abänderungen bedürften, um den gewünschten Zweck zu erfüllen.

Ebenso sind Rahmenplakate für „Eilstückgut", für „Eisenbahn-Kraftwagenverkehr" und für „Verkaufsstände" möglich (Bild 4, 5, 6).

Der einfachste Weg, um die angedeuteten Vorschläge schnell zu verwirklichen, wäre der, daß die Hauptverwaltung oder eine von ihr zu bestimmende Direktion einen Wettbewerb unter den Direktionen veranlaßt. Ein Preiskollegium unter Hinzuziehung bekannter Plakatkünstler hat dann zu entscheiden, ob die eingegangenen Entwürfe den gewünschten Anforderungen entsprechen, oder ob eine nochmalige Ausschreibung auf breiterer Grundlage notwendig sein wird.

Die für den Wettbewerb erforderlichen Mittel sind — falls die Hauptverwaltung nicht selbst die Kosten trägt — leicht aufzubringen, wenn jede Direktion von ihrem Fonds für Verkehrswerbung eine Summe der Zentralstelle zur Verfügung stellt. An endgültigen Entwürfen kämen im ganzen etwa fünf in Frage, für die die Mittel reichlich ausreichen werden.

Die preisgekrönten Entwürfe werden dann von der Zentralstelle in Massen hergestellt und entweder bereits dort für die Direktionen druckreif gemacht, oder aber den einzelnen Direktionen zur Vervollständigung durch Aufdruck übergeben. So würde es möglich sein, für den allgemeinen Teil der Verkehrswerbung eine vollständige Einheitlichkeit zu erreichen.

Diese Ausführungen mögen als Anregung aufgefaßt werden, um mit den denkbar geringsten Unkosten zum Vorteil der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die beste und schlagenste Plakatwirkung zu erreichen.

Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen im Jahre 1925.

Was die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen heute leisten, ist das Ergebnis ihrer Entwicklung in der Zeit von mehr als 50 Jahren, in der sie unter deutscher Verwaltung gestanden haben. Daß ihre Betriebsergebnisse günstiger sind als die der anderen französischen Eisenbahnen, wird auch heute noch, nachdem Deutschland sie verloren hat, diejenigen Kreise, die an ihrer Entwicklung unter deutscher Herrschaft mitgewirkt haben, mit Genugtuung erfüllen, und es sei daher auf einen soeben veröffentlichten Bericht ihrer Verwaltung über die Betriebsergebnisse im Jahre 1925 etwas näher eingegangen, als es sonst im allgemeinen bei ausländischen Eisenbahnen geschieht.

Der Bericht unterscheidet zwischen Einnahmen und Ausgaben zu Gunsten und zu Lasten der Anlagekosten einerseits und des Betriebes anderseits.

Zu Gunsten der Anlagekosten sind 152,6 Mill. Fr. eingenommen worden, im wesentlichen Vorschüsse der Staatskasse für die Gegenstände, die von der deutschen Verwaltung hinterlassen und namentlich aus Heeresanlagen zurückgewonnen worden sind, ferner Zuschüsse des Staats für Neubaustrecken, zu deren Kosten er vier Fünftel beigetragen hat.

Für Ergänzung des Betriebsmittelparkes sind 72,8 Mill. Fr. aufgewendet worden. Er bestand am Ende des Jahres aus 1768 Lokomotiven, 4527 Wagen für den Personen- und 47 829 Wagen für den Güterverkehr der Vollspurbahnen und aus 13 Lokomotiven, 52 Wagen für den Personen- und 198 Wagen für den Güterverkehr der Schmalspurbahnen.

Der Neubau hat 22,2 Mill. Fr. erfordert. Dafür ist die Strecke Straßburg-Saales im Zusammenhang mit der neuen Eisenbahn Saint Dié-Saales ausgebaut worden, ferner ist die Strecke Rümelingen-Bollingen gebaut und der Grund und Boden für eine Eisenbahn von Grafenstaden nach den Straßburger Hafenanlagen erworben worden.

Auf Betriebsrechnung sind 795,5 Mill. Fr., darunter 782,4 Mill. eigentliche Betriebseinnahmen, 6,4 % mehr als im Vorjahr, eingenommen worden. Sie verteilen sich mit 112,7 Mill. auf den Personen-, 34,5 Mill. auf den Eilgut- (grande vitesse) und 635,2 Mill. auf den Frachtgutverkehr (petite vitesse). Auf 1 km Bahnlänge entfallen 345 431 Fr. gegen 325 177 Fr. im Vorjahr.

Die Personentarife sind im Jahre 1925 unverändert geblieben, dagegen sind die Gütertarife am 1. Januar von 170 auf 190 % und am 16. März auf 200 % der Vorkriegssätze erhöht worden; ausgenommen von der Erhöhung waren nur die Lebensmittel, Zeitungen und Düngemittel, für die während des ganzen Jahres der Satz von 170 % galt. Die Nebengebühren sind neu geregelt worden. Sieht man von den Erhöhungen der Tarife ab, so sind die Einnahmen um 2,8 % gegen das Vorjahr zurückgegangen.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gegen das Vorjahr um 5 % gestiegen; die Zunahme ist in einer Steigerung des Verkehrs begründet. Die Zahl der Reisenden 1. und 2. Klasse ist allerdings zurückgegangen, dagegen hat die Abschaffung der 4. Klasse weiterhin günstig auf die 3. Klasse gewirkt.

Unter den Verkehrsverbesserungen seien genannt neue Schnellzugspaare, bei Tage verkehrend, zwischen Straßburg und Lyon und zwischen Dünkirchen und Basel, ferner eine neue Verbindung London-Basel, die die Beziehungen zwischen England und Nordfrankreich einerseits, Elsaß-Lothringen und der Schweiz andererseits enger knüpfen soll. Der Kraftwagenverkehr hat sich günstig entwickelt.

Der Eilgutverkehr hat 10 % mehr eingebracht als im Vorjahr. Der hierzu gehörige Verkehr mit Milch und Lebensmitteln, der Gepäck- und Paketverkehr ist sich gleich geblieben, der Viehverkehr hat erheblich zugenommen, der übrige Stückgutverkehr ist etwas zurückgegangen.

Aus dem Frachtgutverkehr sind 6,4 % mehr als im Vorjahre eingenommen worden, obgleich das beförderte Gewicht von 51,8 Mill. Tonnen auf 49,9 Mill. zurückgegangen ist; die Steigerung der Einnahmen ist also lediglich auf die Tariferhöhung zurückzuführen. Der Ausfall an Gewicht rührt im wesentlichen von einem Rückgang des Durchgangsverkehrs her, im übrigen kann das Jahr 1925 als ein Jahr lebhaften Verkehrs bezeichnet werden. Von der Aufstellung neuer Tarife, an denen die Bahnen von Elsaß-Lothringen beteiligt sind, sind zu erwähnen die Tarife für den französisch-polnischen und den belgisch-italienischen Verkehr sowie ein Tarif für den Durchgangsverkehr, der den Wettbewerb fremder, also der deutschen Eisenbahnen bekämpfen soll.

Die Betriebsausgaben haben 664,4 Mill. Fr. betragen, das sind 84,2 Mill. mehr als im Vorjahr. Die persönlichen Ausgaben haben um 89,1 Mill. zugenommen, dagegen ist es gelungen, die sonstigen Ausgaben um 8,9 Mill. herabzudrücken. Die Steigerung der persönlichen Ausgaben hat ihren Grund in Erhöhungen der Bezüge, der Wohnungsgelder und Familienzulagen, verschiedener Dienstzulagen, ferner in einer Neuregelung der Ruhegehaltsbezüge, die am 1. Januar 1925 in Einklang mit den Bestimmungen bei den übrigen französischen Eisenbahnen in Kraft getreten ist. Infolgedessen ist die Ruhegehaltskasse der elsaß-lothringischen Eisenbahnen neuerdings aufgelöst worden. Die Herabsetzung der übrigen Ausgaben ist durch Sparmaßnahmen trotz steigender Preise erreicht worden.

Die Betriebszahl ist auf 83,52 % gestiegen, gegen 1924 mit 78,25 % eine Steigerung um 5,27 %.

Zu den erwähnten 664,4 Mill. Fr. eigentliche Betriebsausgaben kommen noch 91,4 Mill. Zahlungen an den Staat als Ersatz für Lasten, die er in früheren Jahren getragen hat u.dgl., und 0,5 Mill. Fr. Zahlungen auf Grund der Vereinbarungen von 1921, so daß die Gesamtausgaben 767,3 Mill. Fr. betragen haben. Auch zu den Betriebseinnahmen, die sich, wie erwähnt, auf 795,5 Mill. belaufen haben, kommen noch anteilig 0,5 Mill., die der Staat als seinen Beitrag zu Neubaukosten getragen hatte, so daß die Gesamteinnahmen die Höhe von 796 Mill. erreicht haben. Somit ergibt sich ein Gesamtüberschuß von 28,7 Mill. Fr. Mit einem Beitrag von 1,1 Mill. Fr. aus dem Betrieb von Neubaustrecken waren also 29,8 Mill. Fr. an die Gemeinschaftskasse abzuführen. Im Vorjahre hatte sich dieser Betrag auf 95,2 Mill. Fr. belaufen. Der Unterschied von 65,4 Mill. beruht auf einer Verminderung des Betriebsüberschusses um 30 Mill. und einer Erhöhung der Lasten aus dem Schuldendienst um 35,4 Mill., wozu noch einige kleinere Beträge kommen.

In dem Jahresbericht wird noch erwähnt, daß wegen des Betriebs der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn durch die Verwaltung der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen ein einstweiliges Abkommen getroffen worden ist, das im wesentlichen die im Jahre 1902 zwischen Deutschland und Luxemburg getroffenen Vereinbarungen bestätigt. Ergänzungen des Eisenbahnnetzes gehen nach diesem Abkommen zu Lasten des Großherzogtums Luxemburg, die Verzinsung und Tilgung derartiger Aufwendungen sind aber Sache der Verwaltung der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen, solange diese Verwaltung die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn betreibt.

Wk.

Ergebnisse der im November 1926 in Baden-Baden abgehaltenen Europäischen Fahrplankonferenz.

In der Öffentlichkeit ist schon bekanntgeworden, daß die)eutsche Reichsbahn und die Reichspost am 15. Mai 1927 die og. 24-Stunden-Zeit einführen werden. Diese Maßnahme wird ntsprechend einer in Baden-Baden geschlossenen Vereinbarung ei allen größeren Eisenbahnverwaltungen des europäischen ontinents getroffen. Ob Großbritannien beitreten wird, ist och unentschieden, aber wahrscheinlich. Die wichtigsten,)eutschland betreffenden Fahrplanmaßnahmen, die, soweit nicht twas anderes besonders angegeben ist, mit dem 15. Mai 1927 in raft treten, sind aus der folgenden Zusammenstellung zu entehmen, wobei kleine Änderungen vorbehalten bleiben:

1. Zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Spanienüdfrankreich und Hamburg-Berlin werden in Appenweier bergangsmöglichkeiten an D 41 nach Norden (D 41 bekommt ufenthalt in Appenweier) und vom D 44 (Übergang in Karlsuhe vom D 44 auf D 148) vom Norden, geschaffen.

Ferner wird durch einen neuen Zug zwischen Appenweier nd Kehl im Anschluß an D 85 ein weiterer Zusammenschluß ergestellt, wobei D 42 als Rückverbindung gilt. Die Verbinungen, die durchgehende Wagen zwischen Lyon und Appeneier führen sollen, haben etwa folgenden Fahrplan:

Erste Verbindung

Nizza ab 23^{46} — Barcelona ab 18^{55}
Lyon Perr . ab 15^{05}
Frankfurt (M) an 6^{22} (D 41)

Frankfurt (M) ab 7^{06}	Frankfurt (M) . ab 7^{05}
Hamburg . . an 17^{15}	Berlin Anh. Bf. an 17^{01}

Stockholm an 18^{11}
Oslo . . . an 21^{55}

Oslo . . . ab 7^{40}
Stockholm ab 10^{41}

Hamburg . . ab 12^{23}	Berlin Anh. Bf. ab 14^{16}
Frankfurt (M) an 23^{03}	Frankfurt (M) . an 23^{13}

Frankfurt (M) ab 23^{38} (D 44)
Lyon Perr . an 15^{24}
Nizza an 6^{45} — Barcelona an 7^{55}

Zweite Verbindung

Nizza . . . . ab 8^{35}
Lyon Perr . ab 21^{00}
Frankfurt (M) an 12^{57} (D 85)

Frankfurt (M) ab 13^{23}	Frankfurt (M) . ab 14^{30}
Hamburg . . an 22^{47}	Berlin Anh. Bf. an 22^{06}
Hamburg . . ab 7^{41}	Berlin Anh. Bf. ab 7^{50}
Frankfurt (M) an 16^{54}	Frankfurt (M) . an 17^{03}

Frankfurt (M) ab 17^{26} (D 42)
Lyon Perr . an 9^{10}
Nizza . . . . an 20^{10}

2. Durch Umlegung des D 46 Berlin-Baden-Baden über Gießen ird Anschlußzug D 126 etwa 3 Stunden früher nach Trier ommen (10^{25} anstatt 1^{22}). Dadurch wird eine neue Verbindung ach Paris über Diedenhofen geschaffen:

D 46 Berlin ab 20^{20}	D 126 Koblenz an 8^{07}
Gießen an 5^{32}	„ ab 8^{20}
„ ab 5^{42}	Trier an 10^{25}

ährend der französischen mmerzeit über Thionville, etz, Nancy	Während des Winters über Thionville, Charleville, Reims
Trier ab 11^{00}	Trier ab 10^{18}
Paris an 20^{52}	Paris an 20^{52}

3. Die Zugverbindungen zwischen Berlin und Luxemburg llen verbessert werden dadurch, daß D 27/28 und D 45/46 durch ermittlung der Trier-Gießener D-Züge 127/128 und 125/126 Anhluß von und nach Luxemburg bekommen mit durchgehenden agen zwischen Berlin und Luxemburg.

Der Fahrplan wird etwa folgender sein:

D 127/27		D 28/128
6^{10} ab	Luxemburg	an 24^{00}
22^{00} an	Berlin . .	ab 8^{20}

D 125/45		D 46/126
16^{42} ab	Luxemburg	an 12^{20}
8^{50} an	Berlin . .	ab 20^{20}

4. Eine neue Verbindung Berlin-Rom wird geschaffen unter nutzung der in anderer Zeitlage zu führenden Züge FD 5/6 Frankfurt (M)-Berlin, die ganzjährige gefahren und bis Heidelberg durchgeführt werden sollen:

↓		↑
7^{42} ab	Berlin	an 22^{00}
15^{14}—15^{30} „	Frankfurt (M)	„ 14^{14}—14^{30}
21^{28} an	Basel SBB	ab 8^{18}
18^{55} an	Rom	„ 10^{00}

Der Kurswagen Berlin-Ventimiglia aus D 41/85 bzw. 86/44 wird auf FD 163/FD 5 bzw. FD 6/164 übernommen. Die durchschnittliche Fahrzeit Berlin-Rom wird rd. 35¾ Std. betragen.

5. Im D 91/191 bzw. 192/92 wird ein Kurswagen zwischen Berlin und Rom laufen. D 191 wird ab 15. Mai 1927 über Darmstadt geleitet

D 92			
20^{05}	ab Berlin ↑	an 8^{50}	
8^{25} ↓	an Rom	ab 21^{30}	

6. Im Sommer 1927 wird die jetzt bestehende Verbindung Berlin-Rom über München mit den FD-Zügen 79/80 entfallen, weil die Anschlußzüge in Österreich auf der Brennerstrecke nicht mehr verkehren.

7. Durch Früherlegung der Züge D 63/163 Mailand-Zürich wird der von Ost-Württemberg und Bayern angestrebte Anschluß an D 107 in Zürich hergestellt und damit eine Verbindung vom Gotthard über Friedrichshafen-Ulm-Nürnberg nach Berlin und über Lindau nach München geschaffen.

Mailand ab 6^{45}
Zürich ↓ 13^{25}—13^{30}

über Friedrichshafen:	im Sommer über Lindau:
Nürnberg . . an 23^{11}	München . . an 20^{50} (D 191)
Berlin Anh. Bf. an 7^{49} (D 237)	Berlin Anh. Bf. an 6^{45} (D 91)

8. Eine neue Verbindung Rheinland und Frankfurt (M)-Baden zur Westschweiz wird geschaffen, indem D 270 von Dortmund (Dortmund ab 6^{37}) früher in Basel eintreffen (18^{55} an Basel Bad. Bhf. und 19^{34} an Basel SBB) und Anschluß an Zug 222 nach Genf gewinnen wird (Basel SBB ab 19^{45}, Genf an 0^{15}).

9. Einer der beiden im D 41/44 laufenden Schlafwagen Frankfurt (M)-Basel wird in der Zeit vom 1. Juli bis 10. September und vom 15. Dezember bis 28. Februar bis Chur durchgeführt. Beginn am 15. Dezember 1926.

10. Schlafwagen Frankfurt (M)-Luzern im D 41/44 wird in der Zeit vom 11. September bis 31. Oktober und vom 1. April bis 14. Mai bis Lugano ausgedehnt. Beginn am 1. April 1927.

11. Die Verbindung England und Holland/Belgien-Köln-Wien-Budapest-Sofia wird durch Zusammenschluß der FD 263/264 mit D 157/158 in Würzburg und durch Einlegung eines neuen Schnellzuges Budapest-Belgrad verbessert. Durchgehende Wagen sollen laufen zwischen Hoek und Budapest. Die Verkehrszeiten sind:

FD 264	20^{30} ab	London	WEZ.	↑ an 8^{38}	FD 263
	7^{04} ab	Hoek v. Holland	Amst. Z	an 23^{29}	
Im Sommer in Köln Anschl. von Antwerpen (ab 5^{46}) (D 125)	12^{11} ab	Köln		an 17^{42}	In Köln Anschl. an D 24 nach Brüssel (an 0^{48})
	17^{34} an	Würzburg		ab 12^{43}	
D 158	17^{50} ab	Würzburg		an 12^{10}	D 157
	6^{50} an	Wien West		ab 23^{00}	
D 5	7^{23} ab	Wien West		an 22^{10}	D 6
	13^{35} an	Budapest	MEZ.	an 15^{03}	
	22^{45} an	Belgrad	MEZ.	an 6^{05}	
	12^{45} an ↓	Sofia	OEZ.	ab 17^{40}	
Hoek-Sofia rd. 52 Std.				Sofia-Hoek rd. 55½ Std.	

Die Reisezeiten betragen:

London-Sofia rd. 63 Std. (bisher mit D 54 rd. 75 Std., mit Simplon Orient Expreß 62 Std.)	Sofia-London 64 Std. (bisher mit D 55 76 Std., mit Simplon Orient Expreß 62 Std.)

12. Im Anschluß an eine bestehende Verbindung mit Triest wird eine neue Schnellzugverbindung (Berlin-) München-Laibach-Belgrad eingerichtet:

			Station			
	D 50	20^{32} ab	Berlin Anh. Bf. ↑	an 9^{31}		D 49
	D 13	8^{42} ab	München	an 20^{52}	Sommer 19^{55}	Winter D 14
	↓	17^{50} an	Jesenice	ab 11^{00}	Sommer 10^{40}	Winter D 14
ab Jesenice 18^{10}		18^{25} ab	Jesenice	an 10^{10}	Sommer Jesenice an 10^{47}	Winter ↑ an 10^{20}
an Triest 22^{30}					Sommer Triest ab 6^{10}	Winter ab 5^{15}
		19^{45} an	Laibach	ab 8^{50}		
		20^{10} ab	Laibach	an 8^{10}		
		8^{30} an ↓	Belgrad	ab 19^{00}		

Reisezeit Berlin-Belgrad rd. 36 Std., Belgrad-Berlin 38½ Std.

13. Die Bäderschnellzüge D 65/66 Berlin-Dresden-Karlsbad werden vom 15. Mai bis 31. August 1927 wieder vorgesehen. D 66 erhält einen Anschluß von Breslau (D 124) und wird zu diesem Zweck wie folgt verlegt:

Berlin Anh. Bf.	ab 11^{10}		
Dresden	an 14^{06}		Breslau ab 9^{04}
Dresden	ab 14^{25}	←——	Dresden an 14^{00} ↓
Karlsbad	an 19^{17}		

14. Eine Tagesverbindung Warschau-Berlin im Anschluß an die schon bestehenden D 55/56 wurde mit durchgehenden Wagen Berlin-Warschau hergestellt.

9^{20} ab	Berlin	an 19^{50}
15^{24}—15^{57} ↓	Thorn	↑ 12^{56}—13^{22}
20^{30} an	Warschau	ab 8^{30}

15. Die Nachtschnellzüge D 51/52 Berlin-Alleinstein-Insterburg sollen künftig nicht mehr über Schneidemühl-Thorn, sondern über Bentschen-Posen-Thorn geleitet werden.

21^{45} ab	Berlin Schl. Bf.	an 7^{46}
2^{26}—^{34} ↓	Posen	↑ 2^{35}—^{45}
4^{40}—^{50} ↓	Thorn	0^{08}—^{20}
10^{34} an	Insterburg	ab 18^{27}

16. Im Anschluß an D 23/24 wird mit den Zügen D 7/8 eine neue Schnellzugverbindung (Paris-)Berlin-Riga-Leningrad hergestellt:

Tag 1	WEZ.	22^{00} ab	Paris	an 6^{46}	Tag 4
Tag 2	MEZ.	19^{12} ab	Berlin Schl. Bf.	an 9^{11}	Tag 3
Tag 3		8^{10}— 8^{15} ↓	Eydtkuhnen	↑ 18^{20}—19^{10}	
		8^{20}— 9^{10}	Wirballen	18^{05}—18^{15}	
	OEZ.	21^{40}—22^{20} ↓	Riga	7^{10}— 7^{55}	Tag 2
Tag 4		20^{00} an	Leningrad	ab 9^{00}	Tag 1

Reisezeit Berlin-Leningrad rd. 48 Std.,
Leningrad-Berlin rd. 49 Std.

17. Zur Verbesserung der Verbindung (Paris-)Berlin-Riga-Moskau-Ferner Osten wurden die Fahrpläne der im Anschluß an L 11/12 verkehrenden D 1/2 verbessert. Es werden durchgehende Wagen zwischen Ostende bzw. Paris und Riga geführt, vorausgesetzt, daß der zu diesem erforderliche Staatsvertrag zwischen Deutschland und Polen zustandekommt. Ob auch eine Luxuszugverbindung im Anschluß an den dann über Berlin nach Riga einmal wöchentlich durchzuführenden Luxuszug L 11/12 zustandekommen wird, ist noch unbestimmt.

Verbindung nach Wladiwostok über Riga (einmal wöchentlich).

Tag 1 täglich	WEZ. 15^{40}	ab Paris	(L 11/12) an 15^{30}	täglich Tag 14
Tag 2 täglich	MEZ. 9^{45}	↓ Berlin Schl. Bf.	(D 1/2) ↑ 19^{50}	täglich Tag 13
Tag 3 täglich	OEZ. 7^{49}—8^{30}	↓ Riga	22^{15}—23^{00}	täglich Tag 12
Tag 4 täglich	9^{30}	an Moskau	ab 22^{00}	täglich Tag 11
Tag 4 Donnerstag	22^{00}	ab Moskau	an 10^{00}	Dienstag Tag 11
Tag 15 Montag	0^{20}	an Wladiwostok (üb. Amurbahn)	ab 8^{40}	Sonnabend Tag 1

Zweimal wöchentlich (Dienstag und Sonnabend in Abfahrt, Montag und Donnerstag in Ankunft) fährt dieser Zug ab Moskau zur Herstellung der Verbindung nach China (Manchuria, Charbin, Mukden, Peking, Hankow, Schanghai) sowie mit Anschluß nach Japan.

Verbindung nach dem Fernen Osten über Warschau.

Von Berlin nach Moskau und „Ferner Osten" und umgekehrt bestehen gleichfalls Verbindungen über Warschau, die in Moskau die gleichen Anschlüsse erreichen wie über Riga:

Tag 1 tägl.	WEZ.	22^{00} ab Paris	D 23/24 ↑	an 6^{46}	Tag 14
Tag 2 „	WEZ.	19^{02} ab Berlin Schl. Bf.		an 9^{20}	Tag 13
Tag 3 „	MEZ.	9^{00}—10^{00} Warschau		18^{30}—20^{45}	Tag 12
Tag 4 „	OEZ.	↓ 14^{30} an Moskau		ab 9^{20}	Tag 11

ab und an Moskau wie bei den Verbindungen über Riga.

Die durchschnittliche Reisedauer ab Berlin ist rd. 10 Std. kürzer als über Riga. Durchgehende Wagen laufen zwischen Ostende bzw. Paris und Niegoreloje. B.

Die italienisch-jugoslavische Spannung und die Verkehrsprobleme auf dem westlichen Balkan.

Von **Dr. Remy**, Königsberg (Pr.).

Die italienisch-jugoslavische Spannung, die der Freundschaftsvertrag Italiens mit Albanien auslöste, lenkt auch die Aufmerksamkeit des Verkehrstechnikers erneut auf die Westhälfte der Balkanhalbinsel. Schon vor 30 Jahren bildete die friedliche Durchdringung der Gegend zwischen Morava-Vardar und der Ostküste des Adriatischen Meeres einen Programmpunkt der italienischen Außenpolitik. Italienische Ingenieure haben, wie uns der langjährige Minister des Äußern San Guiliano in seinen albanischen Reisebriefen berichtet, im Auftrage einer italienischen Bankgruppe die Trasse einer Eisenbahnlinie Valona-Monastir bearbeitet, die eine Verbindung des albanischen Hafens mit dem Ägäischen Meere bei Saloniki herstellen sollte, nachdem die Strecke Saloniki-Monastir 1894 durch die Deutsche Bank vollendet worden war. Der Sultan verschloß sich jedoch diesem Plane, er hatte kein Interesse daran, Mazedonien dem Einfluß einer westlichen Großmacht zu öffnen. Eifersüchtig wachte sein Auge darüber, daß diese Eisenbahnwüste nicht erschlossen würde. Der Botschafter von Marschall erwähnt in einem seiner Berichte, welche Mühen es ihn kostete, die Aufhebung eines Verbots zu erreichen, das einem deutschen Holzexporteur den Betrieb auf einer 3 km langen Feldbahn in Albanien „aus strategischen Gründen" untersagte. Unter solchen Umständen war an eine wirksame Aufrollung des Verkehrsproblems in Albanien nicht zu denken. Nur einen bescheidenen Erfolg konnte das italienische Kapital mit dem Bau der schmalspurigen Bahn Antivari-Virpazar in Montenegro erringen. In Albanien aber stritten zunächst Österreich und Italien um den kommerziellen Einfluß, der sich schon vor dem Kriege langsam aber stetig zugunsten Italiens verschob. Immer mehr wuchs die Zahl der italienischen Schiffe, welche die albanischen Häfen Durazzo und Valona anliefen, und in Valona war die italienische Flagge bereits auf dem Wege, sich ein merkliches Übergewicht zu verschaffen. Dieser Aufstieg war das Ergebnis der Reise San Giulianos nach Albanien im Jahre 1902, welche die Aufmerksamkeit seiner Landsleute auf die Sicherung der Küste gegenüber Brindisi lenkte und sie zu großen Opfern zur Hebung des italienischen Einflusses auf dem Gebiete der Seeschiffahrt (Dampferlinie Puglia-Bari) und auf kulturellem Gebiet veranlaßte. Österreich-Ungarn sah zu seinem Verdruß diesen neuen Wettbewerber auftreten, dem es im Schulunterricht selbst in der österreichischen nordalbanischen Einflußsphäre eine Art freiwilligen Vorspann leisten mußte, weil das Italienische als Unterrichts- und Umgangssprache unvermeidlich war. In dieses umstrittene Gebiet von Osten oder Norden her mit einer Eisenbahn einzudringen, war das Bestreben Österreich-Ungarns. Nicht minder aber richtete Serbien seinen Blick nach der albanischen Küste. Der diplomatische Kampf brachte uns 1908 die Sandschakbahnkrise und die bosnische Krise und im Gefolge des Balkankrieges den Streit um die albanische Grenzfeststellung und den Bau der Donau-Adriabahn nach San Giovanni di Medua auf der Londoner Botschafterkonferenz.

Nach dem Weltkrieg sind nur noch zwei Wettbewerber übrig geblieben. Während Italien seine „friedliche Durchdringung" von der See aus fortsetzt, besteht für Jugoslavien nur eine

Möglichkeit, seinen Einfluß in Albanien zu heben, durch die Beherrschung vom Lande her. Dieses Ziel ist nur zu erreichen, wenn endlich ein Schienenstrang die dinarischen Alpen überquert und die Verbindung mit dem Zentrum des jugoslavischen Staates herstellt. Einen Anschluß an das schmalspurige bosnische Netz, wie man ihn zu Zeiten der Donaumonarchie noch in Erwägung zog, etwa vom Endpunkt der bosnischen Landesbahnen in Uvac das Limtal aufwärts über Berane nach Trepča und hinab nach Podgorica in dem ehemaligen Montenegro zum Anschluß an die Bahn Virpazar-Antivari wird man wohl kaum noch erstreben. Denn vollspurig müßte diese Überlandbahn schon sein und ihren Anschluß an das vollspurige Netz der Staatsbahnen des ehemaligen serbischen Königreichs suchen. Man wird also immer wieder auf die alte Trasse Iračeks zurückkommen müssen, die von Nisch ausgehend die Wasserscheide zwischen Morava und Amselfeld bei Mrdare, an der alten serbisch-türkischen Grenze überschreitet, ins Tal der Sitnica hinabsteigt und etwa bei Priština die Linie Üsküb-Mitrovica kreuzt. Von hier aus sind die Meinungen über die zweckmäßigste Linienführung geteilt. Bis zur Bischofsstadt Djakova gehen die Vergleichslinien gemeinsam. Dann will Iraček durch das Tal der Valbona den Schwarzen Drin erreichen, während ein anderer Vorschlag den südlichen Weg über Prizren und das Tal des Weißen Drin einschlägt, um bei seiner Mündung in das Tal des Schwarzen Drin einzulenken. Von hier aus führt eine Linie abwärts nach Skutari und kann beliebig nach San Giovanni di Medua oder Durazzo weitergeführt werden. Ein dritter Vorschlag geht dahin, von Djakova auf die Wasserscheide der Ćafa Prušit hinaufzusteigen, das Tal des Weißen Drin bei Vau Spasit zu kreuzen und über den Sattel der Cafa Malit und Ćafa Prušit im Fani-Tal den Abstieg nach San Giovanni zu versuchen. Die Trassierung im Tal des Drin stößt auf große Schwierigkeiten. Ohne längere in die Felswände eingesprengte Galerien, Tunnels und zahlreiche Brücken zur Überquerung der Seitentäler vermag man nicht auszukommen.

Die Bahn wird Millionen verschlingen und es steht heute um die Finanzierung schlimmer als vor zwölf Jahren, wo Rußland, Italien und Frankreich das Opfer von schätzungsweise 100 Mill. Franken zu bringen geneigt waren, um Österreich-Ungarn zu isolieren und Serbien von der Ausfuhr über Belgrad unabhängig zu machen. Ob sich aber Jugoslavien mit der langen dalmatischen Küste ohne modernen Hafen begnügen wird? Fiume ist ihm entgangen. Seinen Schwesterhafen Suschak baut Jugoslavien zur Zeit aus. Er liegt aber bedenklich nahe an der Grenze. Saloniki, das einstens die serbischen Politiker als die natürliche Ausgangspforte für das Königreich bezeichnet haben, ist griechisch geblieben, und die albanische Küste ist weder nach den Erfolgen im Balkankriege noch nach dem Weltkriege serbisch geworden. In Albanien hat Jugoslavien im politischen Kampf das Erbe Österreich-Ungarns angetreten. Die bisherige Entwicklung läßt nicht erwarten, daß die Partie für Jugoslavien erfolgreicher verlaufen wird, als sie nach den Ergebnissen der Londoner Konferenz 1913 auszugehen versprach. Die Schüsse in Sarajewo sind für die Entwicklung auf dem westlichen Balkan zu früh gefallen. Einige Jahre Aufschub, und die Donau-Adriabahn war gebaut, dann war eine gewaltige Chance mehr für die „friedliche Durchdringung" Albaniens im serbischen Geiste gewonnen. Die nach der bosnischen Krise 1909 in der Kammerdebatte in Belgrad verfochtene Ansicht, man dürfe auf keinen Fall die Donau-Adriabahn als Kompensation für die von Österreich-Ungarn vollzogene Annexion Bosniens und der Herzegowina annehmen, weil diese Bahn von selbst komme, hat sich nicht erfüllt. Daß in dieser Richtung Eisenbahn- und Hafenfrage ungelöst blieb, macht auch das Lebenswerk des nun heimgegangenen Paschitsch zum Stückwerk. Ob sich ein Nachfolger finden wird, der dieser Lösung gewachsen sein wird, bleibt abzuwarten. Paschitsch hat ein von ungeahnten Erfolgen begleitetes politisches Lebenswerk vollbracht, mit seiner Persönlichkeit hatte er in der Außenpolitik ein gewaltiges Gewicht in die Wagschale zu werfen. Sein Tod bedeutet für den jugoslavischen Staat einen unersetzbaren Verlust. Ob die Donau-Adriabahn, die er vor dem Weltkrieg zum Schlachtruf erhoben, von einem Nachfolger verwirklicht werden wird?

Klarstellung zum Aufsatz

„Die Rheinisch-Westfälische Städtebahn Köln-Dortmund".

Dr.-Ing. Derikartz bespricht in Nr. 51 eingehend die von Prof. Dr. Giese über die Städtebahn Köln-Dortmund herausgegebene Denkschrift und geht im Anschluß daran auch kurz auf eine von der Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Städtebahn m. b. H. herausgegebene kleine Gegenschrift ein. Er bemerkt hierbei, daß die wagenkilometrischen Betriebskosten der Städtebahn, welche die Studiengesellschaft auf 65 Pf. beziffert, nur 2 Pf. über den reinen Betriebskosten für das Triebwagenkilometer der Berliner Hochbahn lägen. Die Zahl von 65 Pf. erscheint ihm hiernach „außerordentlich gering". Den Hochbahnverhältnissen seit vielen Jahren nahestehend, bemerke ich hierzu, daß Dr. Derikartz den Fehler begeht, ungleichartige Zahlen in Vergleich zu stellen. Aus der Gieseschen Denkschrift und den Gegenbemerkungen dazu ist zu ersehen, daß die für die Städtebahn eingesetzte wagenkilometrische Zahl von 65 Pf. reine Betriebskosten darstellt, in die die Steuern, Abgaben, Dawesbelastung und Erneuerungsrücklage nicht einbegriffen sind. Die reinen Betriebskosten der Hochbahn stellen sich demgegenüber für das Wagenkilometer im Durchschnitt auf rd. 45 Pf. oder, wenn man noch zwischen Trieb- und Beiwagenkilometern unterscheiden will, auf rd. 48 und 42 Pf. Die wagenkilometrischen Betriebskosten der Städtebahn würden also um 20 Pf. = 44 % höher sein als der Durchschnitt bei der Hochbahn. Bei der Beurteilung der Betriebskostensätze ist im übrigen zu beachten, daß der Durchschnittsabstand der Bahnhöfe bei der Städtebahn etwa das Zwanzigfache desjenigen der Hochbahn beträgt. Selbstverständlich werden mit vorstehender Richtigstellung auch die an die Vergleichszahlen geknüpften Schlüsse hinfällig. Die Hochbahngesellschaft legt Wert auf die obige Klarstellung, damit nicht der Anschein erweckt werde, daß sie zu teuer wirtschaftet.

Dr. Kemmann.

Die Kanadische Pacific-Eisenbahn.

Das Eisenbahnnetz von Kanada ist im wesentlichen unter die Staatsbahnen und die Kanadische Pacific-Eisenbahn, und zwar zu ungefähr gleichen Teilen, aufgeteilt; jedes von diesen beiden Unternehmen betreibt ein Netz von etwas über 32 000 km, und was neben diesen beiden Netzen noch an Eisenbahnen besteht, ist unbedeutend. Beide Eisenbahnnetze sind durch den Zusammenschluß kleinerer Eisenbahngesellschaften entstanden und durch immer neue Angliederungen zu ihrer heutigen stattlichen Höhe gelangt.

Die Kanadische Pacific-Eisenbahn wurde 1881 gegründet, um eine rd. 1150 km lange Eisenbahn zu übernehmen, deren Bau die Regierung begonnen hatte, aber nicht zu Ende führen konnte. Neben einem Barzuschuß von 25 Mill. Dollar und einem Darlehn von 29 Millionen, das sie wieder zurückgezahlt hat, erhielt sie die Verfügung über 100 Millionen Hektar Land und übernahm dafür die Verpflichtung, eine Eisenbahn quer durch Kanada von Meer zu Meer zu bauen. Die Zusage der Regierung, sie vor dem Wettbewerb neu zu erbauender Eisenbahnen zu schützen, wurde später dadurch abgelöst, daß die Regierung die Gewährleistung der Verzinsung für ein von der Eisenbahngesellschaft aufgenommenes Darlehen von 15 Mill. Dollar übernahm, das mit 3,5 % zu verzinsen und in 50 Jahren zu tilgen ist. Der Neubau wurde alsbald in Angriff genommen, und am 26. Mai 1887 konnte der Betrieb von Montreal bis Vancouver eröffnet werden. Der größte Teil dieser Strecke ist mittlerweile zweigleisig ausgebaut worden, und stellenweise verbinden zwei wahlweise zu benutzende Eisenbahnen die gleichen Orte. Neben den Eisenbahnen betreibt die Kanadische Pacific-Eisenbahn große Berg- und Hüttenwerke, beutet umfangreiche Wälder aus und besitzt ein ausgedehntes Netz von Telegraphenlinien, das mehr als 160 000 km umfaßt, und ihr Eisenbahnbesitz erstreckt sich auch über die Grenze von Kanada hinüber bis in das Gebiet der Vereinigten Staaten.

Während die Kanadischen Staatsbahnen zwar aus dem Betrieb einen Überschuß herauswirtschaften, infolge hoher Zinslasten aber letzten Endes mit einem Fehlbetrag arbeiten, steht die Kanadische Pacific-Eisenbahn günstiger da. Sie führt dies darauf zurück, daß sie eine sehr vorsichtige Geldwirtschaft getrieben hat, so daß ihr Schuldendienst verhältnismäßig niedrige Aufwendungen erfordert, andererseits darauf, daß sie bei der Erweiterung ihres Netzes immer darauf bedacht gewesen ist, durch ihre Neubaustrecken aussichtsreiche Teile des Landes zu erschließen, sowie ihre bestehenden Anlagen dem Bedürfnis entsprechend auszubauen. Der Betrieb einer Eisenbahn in einem so großen und so dünn besiedelten Lande, wie es Kanada ist, ist verhältnismäßig billig zu führen, denn alle Güter werden auf sehr weite Entfernungen befördert, die Bahnhöfe sind weit voneinander entfernt, ihre Baukosten belasten also das Anlagekapital im Verhältnis zur Streckenlänge nur wenig, die Frachtkosten richten sich aber nach dieser, und beim Betriebe kommen die teuren Verschiebebewegungen auch nur zwischen Fahrten auf große Entfernungen vor.

Aus kleinen Anfängen hat sich die Kanadische Pacific-Eisenbahn zu ihrem heutigen Umfang entwickelt. Um die Wende des Jahrhunderts war ihr Netz etwas über 10 000 km lang, seitdem hat es sich ungefähr verdreifacht; damals betrugen die Betriebseinnahmen 29 Mill., heute 183 Mill. Dollar. Nach Abzug der Betriebsausgaben blieben damals 12 Millionen Überschuß, heute ist dieser Betrag auf 40 Millionen gewachsen. In demselben Umfang sind natürlich die Verkehrsleistungen gestiegen.

Zu einer solchen Entwicklung ist natürlich Geld nötig gewesen, und dieses hat die Kanadische Pacific-Eisenbahn dadurch aufgebracht, daß sie neben ihren Aktien nur eine Sorte Schuldverschreibungen, und auch diese besonderer Art, ausgegeben hat. Sie belastete mit ihnen ihren Besitz nicht nach Art einer Hypothek, sondern räumte ihren Gläubigern das Recht ein, Aktionäre, also Teilhaber des Unternehmens zu werden, wenn sie etwa mit der Zinszahlung im Rückstand bliebe. Die Geldgeber nahmen dadurch zwar das Wagnis auf sich, in schlechten Zeiten auf Einnahmen aus den von ihnen zur Verfügung gestellten Geldern verzichten zu müssen, hatten dafür aber die Aussicht, wenn sich die Verhältnisse wieder besserten, am Gewinn teilzunehmen, also unter Umständen höhere Einnahmen zu beziehen als die satzungsgemäße Verzinsung. Dabei muß sich die Eisenbahngesellschaft, wie der Erfolg zeigt, ganz gut gestanden haben, und das ist wiederum nur möglich, wenn die Geldgeber das Vertrauen hatten, dabei auch ihrerseits auf ihre Kosten zu kommen.

Neben Schuldverschreibungen hat die Kanadische Pacific-Eisenbahn in den letzten 25 Jahren Aktien im Nennwert von 195 Mill. Dollar ausgegeben, von denen sie 252 Millionen eingenommen hat. Ihr ursprüngliches Aktienkapital betrug 65 Mill. Dollar, das sie nur mit erheblichem Nachlaß unterbringen konnte. Das jetzige Aktienkapital von 250 Millionen ist im ganzen mit etwa 12 % Aufgeld aufgenommen worden, und rechnet man die Aufwendungen, die aus Betriebsüberschüssen gemacht worden sind, die aber zur Erweiterung des Netzes und zur Verbesserung der Anlagen gedient haben, die also auch hätten dem Anlagekapital zur Last fallen können, so hat der Aktionär im Durchschnitt 143 Dollar für je 100 Dollar Aktienbesitz bezahlt.

Der große Landbesitz hat der Kanadischen Pacific-Eisenbahn nicht das eingebracht, was sie erwartet hatte; ein Acre (= 0,4 ha) wurde anfangs für 1,50 bis 2,50 Dollar verkauft, und erst nach etwa 17 Jahren meldeten sich Käufer in größerer Anzahl. Immerhin hat der Landbesitz der Eisenbahngesellschaft vorwärts geholfen. Er hat sie gezwungen, eine tatkräftige Siedlungspolitik zu treiben, und durch diese wiederum hat sie sich Verkehr geschaffen.

Sehr einträglich sind auch die Nebenbetriebe der Kanadischen Pacific-Eisenbahn, ihre Telegraphenlinien, Expreßbetriebe, Lagerhäuser, Gasthöfe, Schiffahrtbetriebe, Berg- und Hüttenwerke, sowie ihr Forstbetrieb. Alle diese Betriebe hat sie in eigener Hand behalten, und wenn sie eine Eisenbahn, die ebenfalls solche Betriebe hatte, ihrem Netz eingliederte, so hat sie auch diese mit übernommen. Dadurch hat sie ihren Aktieninhabern erhebliche Einkünfte zugewendet. Daneben ist aber auch ihre Siedlungspolitik, für die sie mehr als 70 Mill. Dollar aufgewendet hat, der Allgemeinheit zugute gekommen. Im Jahre 1923 umfaßte ihre Flotte 21 Fluß- und Binnenseedampfer und zwei Fähren, und dazu kommt noch ihr Schiffsverkehr sowohl im Atlantischen wie im Stillen Ozean. Ihre Hüttenwerke erzeugen 5 % der Menge Zinn und 10 % der Menge Blei, die in der ganzen Welt verbraucht werden. Der Gasthofbetrieb umfaßt 13 große Hotels. Im Kriege hat die Kanadische Pacific-Eisenbahn neben Zahlung ihres üblichen Gewinnanteils über 100 Mill. Dollar als Darlehen für Heereszwecke u. dgl. aufgebracht. Wk.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Reichsbahn und Wagenindustrie. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat mit der am 13. Dezember d. J. gegründeten deutschen Wagenbauvereinigung einen mehrjährigen Vertrag geschlossen mit dem Ziele, die Eisenbahnwagen gleichartiger und wirtschaftlicher herzustellen. Um eine derartige Bedingung erfüllen zu können, war es von vornherein notwendig, daß die Zahl der Produktionsstätten beschränkt wurde. Die große Anzahl der Werke, die im Laufe der letzten Jahre den Eisenbahnwagenbau neu aufgenommen hatten, konnte restlos nicht berücksichtigt werden, weil in absehbarer Zeit auch nicht ein annähernd so hoher Bedarf an Eisenbahnfahrzeugen vorliegt, wie es in jener Zeit der Fall war. Immerhin sind mit Rücksicht auf den Staatsvertrag, der zwischen den Ländern und dem Reich seinerzeit bei Übernahme der Bahnen abgeschlossen wurde, noch 30 Werke berücksichtigt worden. Mindestens 90 % ihres Bedarfes an Eisenbahnfahrzeugen wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft der neuen Vereinigung in Auftrag geben. Die restlichen 10 % sollen dazu dienen, Fahrzeuge besonderer Bauart von Werken zu kaufen, die der Vereinigung nicht angehören, Werken der Vereinigung zusätzliche Aufträge zuzuweisen, sofern sie besondere Bauformen herausbringen oder wenn sie besonders wirtschaftlich arbeiten. Verteilt werden die Wagen nach einem von der Reichsbahn vorgeschriebenen Quotenschlüssel, und zwar derart, daß hierfür rein wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend bleiben, daß also möglichst geringe Gestehungskosten erwachsen. Durch die seit Jahren geförderte Normalisierung und die Arbeiten für den Austauschbau, die erst die Grundlage für diesen Vertrag mit den Wagenfabriken bilden konnten, war erst die Möglichkeit gegeben, die einzelnen Wagenfabriken zu einer Herstellungsgemeinschaft zusammenzuschließen, bei der nicht mehr jedes Werk jeden Wagentyp fertigt, sondern vielmehr nur denjenigen Wagen oder diejenigen Wagenteile, die es am billigsten von der Gesamtheit herzustellen vermag.

Der Vertrag kann bereits am 31. März 1929 gekündigt werden, wenn es sich herausstellt, daß gegenüber den jetzt bestellten Wagen keine Senkung der Lohnstunden oder der Generalkosten erfolgt ist. Auch die Baustoffkosten dürften eine Ermäßigung erfahren, einmal durch den zentralen Einkauf, dann aber auch, daß dort, wo es zweckmäßig ist, Baustoffe und Ersatzteile mit der Reichsbahn gemeinsam eingekauft werden

sollen. Werke, die gegenüber anderen nennenswert höhere Selbstkosten aufweisen, können, wenn eine Verminderung der Kosten nicht zu erwarten ist, von weiteren Lieferungen ausgeschaltet werden. Der ganze Vertrag ist also auf ein verständnisvolles Zusammenarbeiten der Wagenfabriken untereinander und mit der Reichsbahn aufgebaut zu dem Zweck, die wirtschaftliche Herstellung der Eisenbahnwagen zu fördern. Die Reichsbahn hat den Vorteil des billigen Einkaufs; sie wird daher, da es nicht mehr lohnt, die alten Fahrzeuge so lange in Betrieb zu halten, bei Abnahme der Preise für neue Fahrzeuge auch mehr neue Wagen in Dienst stellen können, als es bisher der Fall war, und damit wieder auch der Eisen- und Holzindustrie Beschäftigung verschaffen.

— **Frachtbriefmuster.** Nach einer Verordnung des Reichsverkehrsministeriums vom 11. d. M. dürfen die nach dem 31. Dezember 1926 noch vorhandenen Frachtbriefe im Ausmaß von 380×300 mm bis auf weiteres als Frachtbriefduplikate verwendet werden, sofern hinter der Aufschrift „Frachtbrief" das Wort „Duplikat" handschriftlich oder in anderer Weise hinzugefügt wird. Das gleiche gilt für die vorhandenen Frachtbriefe, die um die Hälfte (auf 190×300 mm) in der Weise verkleinert sind, daß die Rückseite mit der rechten Seite des Musters bedruckt ist.

— **Berliner Verkehr.** Die Deutsche Reichsbahn hat in der Zeit vom 21.—24. Dezember von Berlin aus im Fernverkehr schätzungsweise 242 000 Personen befördert. Außer den planmäßigen Zügen sind vom 22.—24. Dezember 128 Sonderzüge gefahren. Die Züge waren durchschnittlich am 21. und 22. Dezember mit 80 %, am 23. und 24. Dezember mit 100 % besetzt. Der Weihnachtsverkehr war in diesem Jahre stärker als im Vorjahre. Im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr zählte man am 1. Feiertag 940 000, am 2. Feiertag 1 040 000 Personen. Die Straßenbahn hat vom 24.—26. Dezember 6 Millionen Personen befördert (gegenüber 5½ Millionen im Vorjahr). Die Hoch- und Untergrundbahn beförderte 1¼ Million Fahrgäste.

— **Der neue Bahnhof Hennigsdorf bei Berlin.** Am 15. d. M. ist an der vom Stettiner Bahnhof nach Velten (Mark) führenden Vorortstrecke der neue hochgelegte Bahnhof Hennigsdorf mit den gleichfalls hochgelegten Anschlußstrecken in Betrieb genommen worden. Damit wird der alte, zu eng gewordene, Bahnhof ausgeschaltet. Mit der Vollendung dieses Bauabschnittes, der sehr umfangreiche und schwierige Arbeiten, wie die Heranschaffung von 530 000 cbm Erdmassen aus etwa 6 km Entfernung, die Beseitigung dreier verkehrsreicher Straßenübergänge in Schienenhöhe durch weitgespannte eiserne Überbrückungen, die Anlage breiter Personentunnel sowie sonstiger Baulichkeiten für den Betrieb und Verkehr, erforderte, ist ein weiterer bedeutsamer Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an dieser Strecke getan.

Für dieses Werk, das einer großen Zahl von gelernten und ungelernten Arbeitern Beschäftigung geboten hat, mußten rund 2,5 Millionen Reichsmark aufgewendet werden. Weitere erhebliche Mittel wurden daneben für die Einführung des elektrischen Betriebes auf dieser Vorortstrecke verausgabt, der im Anschluß an die Hochlegung des Bahnhofs Hennigsdorf voraussichtlich am 1. März 1927 eröffnet werden soll.

— **Amtliche Auskunftsstelle im Kölner Hauptbahnhof.** Seit kurzem ist diese Neueinrichtung in der Empfangshalle des Kölner Hauptbahnhofs in Betrieb. Der in sich völlig geschlossene Raum macht den Eindruck eines vornehmen Reisebureaus, dessen sechs Schaufenster für Verkehrswerbung dienen. Das behagliche Innere dieser Auskunftsstelle bietet mehr als 100 Fragenden bequemen Aufenthalt und Sitzgelegenheit. Drei oder auch vier Beamte erteilen in freiem Verkehr über einen Tisch hinweg, nicht aus Schaltern heraus, jedwede Auskunft, die sich auf Fahrzeit, Fahrpreis, Anschluß und Verbindungen an Züge im In- und Ausland bezieht. Solche Auskunft ist unentgeltlich und wird in der Zeit von 6 Uhr früh bis abends 10 Uhr ununterbrochen gegeben. Schon jetzt läßt sich eine überaus starke Inanspruchnahme feststellen.

— **Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.** Dem Direktor dieser Gesellschaft, Friedrich Stempel, ist der Titel eines Landesbaurats verliehen worden.

— **Vorlesungen der Verwaltungs-Akademie in Berlin.** Infolge Behinderung einzelner Dozenten hat der Vortragsplan für die eisenbahnwissenschaftlichen Vorlesungen des Wintersemesters 1926/27 einige Änderungen erfahren. Die vom Januar 1927 ab gültige Vortragsordnung des laufenden Wintersemesters ist folgende: Jahn, Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft: „Die Bilanzen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft", am 5. Januar 1927. Sommerlatte, Geh. Reg.-Rat, Reichsbahndirektor: „Güterverkehr und Wirtschaft" (mit Lichtbildern), am 12. und 19. Januar 1927. Wechmann, Reichsbahndirektor: „Neues und Geplantes in der Reichsbahnelektrisierung" (mit Lichtbildern), am 26. Januar und 2. Februar 1927. Laubenheimer, Reichsbahnoberrat: „Großraumgüterwagen" (mit Lichtbildern), am 9. Februar 1927. Gaier, Direktor bei der Reichsbahn: „Die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn", am 2. März 1927. Die Vorträge finden sämtlich im Hörsaal 228 des Hauptgebäudes der Berliner Universität, nachmittags 5—7 Uhr statt.

Österreich.

— **Österreichische Eisenbahnverkehrsordnung.** Kürzlich ist der von der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr ausgearbeitete Entwurf einer neuen österreichischen Eisenbahnverkehrsordnung den Handels- und Arbeiterkammern sowie den landwirtschaftlichen Hauptkörperschaften zur gutachtlichen Äußerung übermittelt worden. Die neue Eisenbahnverkehrsordnung soll nicht wie die geltende als Verordnung, sondern als Gesetz erlassen werden; der Gesetzentwurf wird daher auch der parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Es ist beabsichtigt, die neue Verkehrsordnung gleichzeitig mit den neuen internationalen Übereinkommen über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, die bereits im Vorjahre parlamentarisch erledigt worden sind, in Wirksamkeit zu setzen.

— **Die neue Tariflage im Verkehr zwischen Österreich und den deutschen Seehäfen.** Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1927 treten bekanntlich auf Grund der Hamburger Vereinbarungen die beiderseitigen „Kampfauslobungen" in dem Wettbewerb Adria—Nord- und Ostsee außer Kraft, gleichzeitig ersetzen die Deutschen Reichsbahnen den bisherigen Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 4 für den Verkehr zwischen deutschen Seehäfen einerseits und Österreich bzw. Donauumschlagsplätzen anderseits durch eine Neuausgabe. Der Tarif ist, wie der frühere, in Form eines Stationstarifes erstellt mit ausgerechneten Sätzen zwischen den Grenzübergangspunkten Lindau Reutin, Mittenwald, Kufstein, Salzburg, Simbach, Passau und den Donauumschlagstellen Passau, Deggendorf und Regensburg einerseits und Bremen, Bremerhaven, Wesermünde, Hamburg, Wilhelmsburg, Lübeck, Warnemünde, Saßnitz Hafen, Stettin, Königsberg-Lizent anderseits sowie Anstoß- und Kürzungsbeträgen für die übrigen Nord- und Ostseehäfen.

Eine Neuerung besteht darin, daß im Verkehr mit Bremen, Bremerhaven, Wesermünde, Hamburg und Wilhelmsburg zweierlei Taxen bestehen. Die niedrigeren B-Taxen gelten für Güter, die nach oder von dem bisherigen „Kampfgebiet" über See ein- bzw. ausgeführt werden, wobei auch in Österreich eine Zone festgesetzt ist, von bzw. nach der die Güter gehen müssen (an oder östlich der Linie Linz-St. Michael-Klagenfurt-Staatsgrenze bei Rosenbach).

Das Warenverzeichnis wurde erweitert, einige Frachten herabgesetzt, nach wie vor sind die Frachten sprunghaft erstellt, wobei die Frachten für längere Strecken wiederholt niedriger sind als die für entsprechende längere Strecken, so beträgt z. B. der 10 000-kg-Satz für Güter aller Art nach Hamburg von Salzburg (885 km) 3,43 RM., von Passau (812 km) 3,70 RM. Offenbar soll damit dem schärfer einsetzenden Wettbewerb für südslawische Güter begegnet werden.

Neu ist auch die Bestimmung, daß die — niedrigeren — Frachtsätze für Passau Donauumschlagstelle Übergang für die Dauer der Schiffahrtseinstellung auf der Donau auch für Passau Hauptbahnhof Übergang gelten, wobei die Reichsbahndirektion Altona sich die Festsetzung des Zeitpunktes vorbehält, von dem ab die Schiffahrt als eingestellt anzusehen ist.

Bei Auflieferung gewisser Mindestmengen werden weiterhin Rückvergütungen von 2—4 % gewährt, für Hülsenfrüchte sind Kürzungen von 6—12 % vorgesehen.

Die österreichischen Bahnen, welche bisher einseitig den Verkehr mit den Adriahäfen begünstigten, führen mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1927 auch nach bzw. von deutschen Häfen eine Frachtermäßigung von 15 % ein, die für gewisse Güter im Verkehr mit Stationen an oder östlich der Linie Linz (ausschließlich)-St. Michael-Klagenfurt-Rosenbach über Passau gilt.

Dr. Loew.

— **Elektrischer Betrieb auf den Österreichischen Bundesbahnen.** Am 18. Dezember wurde auf der Strecke Feldkirch-Buchs der elektrische Betrieb aufgenommen, so daß sich dieser nunmehr von Innsbruck bis Buchs, d. i. auf eine Länge von 176 km, erstreckt. Diese Betriebsaufnahme ist von besonderer Bedeutung, weil der elektrische Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen in Buchs zum ersten Male Schweizer Boden erreicht und schon in etwa Jahresfrist auch die schweizerische elektrische Lokomotive in Buchs ihren Einzug halten wird. Zu Beginn des Jahres 1928 wird sich der elektrische Betrieb ununterbrochen von Saalfelden bis Basel, d. i. auf eine Länge von

512 km, erstrecken. Da die Österreichischen und die Schweizer Bundesbahnen für die elektrische Führung die gleiche Stromart (Einphasenwechselstrom mit niedriger Periodenzahl) anwenden, bereitet der Übergang zwischen den beiden Bundesbahnbetrieben im Bahnhofe Buchs keinerlei Schwierigkeiten.

— **Ausgestaltung des Expreßgutverkehrs.** Der Expreßgutverkehr, der früher nur auf das Inland beschränkt war, ist im laufenden Jahre so weit ausgestaltet worden, daß Expreßgut nunmehr auch nach dem Ausland, und zwar nach Deutschland, Ungarn, Südslawien und Italien abgefertigt werden kann. Der Expreßgutverkehr mit der Tschechoslowakei soll am 1. März 1927 aufgenommen werden.

— **Werbebilder für Eisenbahnwagen.** In Salzburg wurde eine vom Landesverkehrsamte veranstaltete Ausstellung photographischer Wandbilder eröffnet. Die Bilder sind bestimmt, die Personenabteile der in den internationalen Dienst gestellten Durchgangswagen der österreichischen Bundesbahnen auszuschmücken. Die Bilderreihe stellt eine Auslese der schönsten Reiselandschaften des Landes Salzburg und des Salzkammergutes, darunter viele Wintersportaufnahmen, dar.

— **Ermäßigte Sonntagsfahrkarten auf den Semmering.** Für die an Sonn- und Feiertagen von Wien Südbahnhof um 5 Uhr 35 Minuten und 7 Uhr 25 Minuten früh nach Mürzzuschlag verkehrenden Wintersportzüge werden ermäßigte Rückfahrkarten ausgegeben. Die Ermäßigung beträgt nach Mürzzuschlag 37 %, nach Semmering 24 % des gewöhnlichen Fahrpreises.

— **Kein Sichtvermerk für Danziger.** Einem vom Ministerrate kürzlich genehmigten Antrage des Bundeskanzleramtes entsprechend, ist Danziger Staatsanghörigen, die sich als solche durch einen gültigen Heimatpaß ausweisen können, seit 15. Dezember das Betreten und Verlassen des Bundesgebietes ohne österreichischen Sichtvermerk gestattet.

Da Danzig von Österreichern keinen Sichtvermerk begehrt, ist damit im Verhältnis zwischen Österreich und der Freien Stadt Danzig der Sichtvermerk beseitigt.

Übrige europäische Länder.

— **Neuer dänischer Verkehrsminister.** Mit der Demission des dänischen Ministeriums Stauning ist auch der dänische Verkehrsminister J. Friis Skotte zurückgetreten. Sein Nachfolger ist der Betriebsleiter J. Stensballe.

Friis Skotte stand seit Mai 1924, also 2½ Jahre lang, an der Spitze des dänischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Er war in den 27 Jahren, seitdem das Verkehrsministerium besteht, der erste aus Eisenbahnkreisen hervorgegangene Minister. Während seiner Amtstätigkeit fand die Neuordnung des dänischen Staatsbahnwesens statt. Er ist auch der Vorkämpfer für die neue dänische Tarifpolitik, die mit ihren Frachtübereinkommen mit den einzelnen Versendern einen Bruch mit bisheriger Überlieferung und den Grundsätzen bedeutet, denen man außerhalb Dänemarks folgt. An der Einführung der Sonntagsrückfahrkarten und der jetzigen Finanzpolitik der dänischen Staatsbahn hat er lebhaften Anteil genommen.

Der neue Minister der öffentlichen Arbeiten, Betriebsleiter und Mitglied des Landstings, Johannes Stensballe, ist am 6. Juli 1874 geboren. Er bestand nach vollendetem Studium im Jahre 1899 das polytechnische Examen. Er trat zunächst als Ingenieur in die Dienste der Stadt Svendborg, 1902 ging er als Ingenieur zu den südfünenschen Privatbahnen, wurde 1908 dort Betriebsingenieur und 1914 Betriebsleiter. Neben seiner Tätigkeit als Eisenbahnbeamter war er politisch tätig. Er ist seit 1920 Mitglied des Landstings. Er ist ferner Vorsitzender in verschiedenen industriellen Unternehmungen, seit 1923 auch des dänischen Ingenieurvereins.

Es ist in dänischen Eisenbahnkreisen warm begrüßt worden, daß auch der neue Verkehrsminister Fachmannkreisen entstammt.

— **Der polnisch-rumänische Eisenbahnverband** hat den Eisenbahngütertarif in drei Heften neu herausgegeben, die in polnisch-rumänischem Texte sowie in einer amtlichen Übersetzung in deutscher Sprache erschienen sind. Teil I des Tarifes, gültig vom 1. November 1926 enthält die Reglementarischen und Besonderen Bestimmungen sowie die Bestimmungen über die örtlichen Verhältnisse einzelner rumänischer Stationen. Teil II Heft 2 ist der Kohlentarif; die Frachten bis und ab der polnisch-rumänischen Grenze bei Snyatin Zalusze sind in Lei-Währung erstellt, wobei die Anwendung von Kurs-Zu- und -Abschlägen vorgesehen ist.

Teil II Heft 3, gültig vom 15. November 1926, umfaßt die Ausnahmetarife bestimmter Güter zwischen Stationen der polnischen Staatsbahnen (einschließlich der im Freistaat Danzig gelegenen Stationen) einerseits und Stationen der rumänischen Eisenbahnen anderseits. Die Frachten sind für den polnischen Durchlauf in Zloty- und für den rumänischen Durchlauf in Lei-Währung erstellt, wobei beide Bahnverwaltungen die lokaltarifmäßigen Sätze um feste Beträge kürzten. Für Sammelgüter stellten außerdem die polnischen Bahnen statt der Klasse III die Sätze der Klasse IV, die rumänischen Bahnen statt Klasse a die Klasse b zur Verfügung. Die in Polen am 1. Dezember 1926 in Kraft getretene Tariferhöhung soll durch einen Mitte Januar erscheinenden Nachtrag auch in den Verbandstarif übernommen werden.

— **Ein Streit zwischen den tschechoslowakischen Staatsbahnen und zwei mährischen Lokalbahnen.** Die Generalversammlung der mährischen Nordbahn und der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin, die für den 13. Dezember einberufen worden war, mußte wegen des Standpunkes der Staatsbahnverwaltung abgesagt werden, die noch nicht die Nostrifikation bewilligt hat; die letztere macht die Staatsbahnverwaltung abhängig von der Anerkennung des jetzigen Betriebes, mit welcher sich diese beiden Gesellschaften nicht abfinden wollen. Nach den auch in den vergangenen Jahren gehandhabten Vertragsbestimmungen aus altösterreichischen Zeiten, hätten diese Gesellschaften jährlich 20,5 Millionen Kc. zu bezahlen, während die Staatsbahnverwaltung von ihnen auch die Bezahlung des Betriebsfehlbetrages von 30 Millionen, also 50 Millionen verlangt. Beide Gesellschaften werden, tschechischen Blättermeldungen zufolge, bei der Reparationskommission die Anerkennung der Gültigkeit der altösterreichischen Betriebsverträge einklagen, weil sie deren Aufhebung als Verletzung des Friedensvertages von St. Germain betrachten, auf dessen Erfüllung sie bestehen.

— **Der neue bulgarische Tarif.** Mit Gültigkeit vom 15. November 1926 ist auf den bulgarischen Staatsbahnen der seit langem angekündigte Reformtarif in Kraft getreten, der nunmehr auch in deutscher Übersetzung vorliegt. (Zu beziehen durch die Internationale Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16.) Gleich dem rumänischen Reformtarif enthält auch der bulgarische eine starke Erweiterung und Verfeinerung der Gütereinteilung; durch Vermehrung der Klassen ist eine weitgehende Abstufung der Frachten nach der volkswirtschaftlichen Bedeutung und nach den Preisverhältnissen ermöglicht. Auch hier finden wir das Muster des österreichischen Tarifes vorwaltend, so besonders in der Warenbenennung, die stellenweise wörtlich übernommen wurde.

Die Frachten sind abgestuft in Stückgüter, halbe Wagenladungen zu 5000 kg, ganze Wagenladungen zu 10 000 und 15 000 kg. Die Gütereinteilung nennt die Klasse (11—21), welche für 10 000 kg und 15 000 kg anzuwenden ist; für Güter der Wagenladungsklassen 11 und 12 gilt die Stückgutklasse I und die 5000-kg-Klasse 1, bei Klasse 13 und 14 ist es entsprechend Stückgutklasse II und 5000-kg-Klasse 2 usw. und schließlich bei Wagenladungsklasse 19, 20 und 21 die Stückgutklasse V und die 5000-kg-Klasse 5. Für „sperrige" Stückgüter, die in einem besonderen Verzeichnis genannt sind, wird das Frachtberechnungsgewicht um 50 % erhöht. Die „Besonderen Bestimmungen für bestimmte Güter entsprechen im allgemeinen denen des österreichischen Tarifes, von den Nebengebühren ist die Versicherungsgebühr mit dem Personalzuschlag bemerkenswert, die in ähnlicher Form auch in den früheren Tarifen bestand. Das Normaltarifschema wird durch eine Reihe von Ausnahmetarifen ergänzt (Sammelgut, Getreide, Hülsenfrüchte, Salz, Holz, Kohle usw.), ferner durch Begünstigungen für Sendungen von Industriellen, Bergwerksbesitzern, Viehzüchtern, Winzern, Obstzüchtern usw. schließlich durch eine Ermäßigung von 20—30 % für Sendungen, welche Bulgarien nur im Durchgang berühren.

Der in bulgarischer Sprache und cyrillischer Schrift herausgegebene Tarif wurde von Hofrat Hugo Lachner ins Deutsche übersetzt, vom Verlag „Allgemeiner Tarifanzeiger", Wien, herausgegeben und damit erst einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der Verlag hat sich mit dieser Übersetzung wie auch mit allen früher veranstalteten ähnlichen Ausgaben um die Verbreitung der Tarife fremdsprachiger Länder sehr verdient gemacht, was an dieser Stelle hervorgehoben sei. Dr. L.

— **Verschiebung in der Frachtgrenze zwischen Südslawien und Bulgarien.** An der südslawisch-bulgarischen Grenze hatte die Strecke von Station Zaribrod bis zur Staatsgrenze bei Zaribrod, die auf südslawischem Gebiete liegt, aber von den bulgarischen Bahnen betrieben wird, bisher insofern eine besondere Stellung, als beide Staaten dieses Stück in ihre Tarife einrechneten. Gleichzeitig mit der Aufnahme des direkten Güterverkehrs zwischen den beiden Staaten wurde auch die Frage der Tarifgrenze geordnet, und zwar nach dem Gebietsgrundsatz, so daß die bulgarischen Bahnen ihre Grenze um etwa 7 km zurückzogen. Der

neue Grenzpunkt „Dragoman Grenze" wurde durch Nachtrag 1 zum bulgarischen Kilometerzeiger (deutsche Übersetzung beim Allgemeinen Tarifanzeiger, Wien) eingeführt.

— Das südslawische Eisenbahnwesen. Aus Anlaß des Verkehrsvoranschlages für das Jahr 1926/27 machte der Verkehrsminister in der Belgrader Skupcina Ausführungen, in denen er ein Bild über die Entwicklung und über die Lage der südslawischen Eisenbahnen entwarf. Aus ihnen entnehmen wir folgendes:

Für die Vollziehung des gesamten Eisenbahnverkehrs stehen heute 15 080 Angestellte, Beamte und Bedienstete zur Verfügung. Der Verkehr ist heute nach sieben Jahren noch nicht so wie es zu wünschen wäre. Das richtige Bild über den Fortschritt seit der Vereinigung der südslawischen Gebiete bis heute zeigen die statistischen Angaben über den Reise- und Güterverkehr.

Im Bereiche der Belgrader Direktion wurden in der zweiten Hälfte des Jahres 1919 im ganzen 850 000 Personen und 325 000 t Güter befördert. Diese Zahlen stiegen im Jahre 1923 auf 7 300 000 Reisende und 4 500 000 t Güter. Im Gebiete der Zagreber Direktion wurden im Jahre 1919 im ganzen 7 400 000 Personen und 1 300 000 t Güter befördert. Diese Zahlen stiegen im Jahre 1923 auf 14 200 000 Personen und 5 200 000 t Güter. Angaben von den Direktionen Subotica und Ljubljana (Laibach) aus diesem Jahre fehlen. Im Gebiete der Direktion von Sarajevo wurden im Jahre 1919 3 700 000 Personen und 700 000 t Güter befördert, im Jahre 1923 stiegen diese Zahlen auf 3 950 000 Personen und 2 359 000 t Güter.

Der Aufschwung des Eisenbahnverkehrs geht aus folgender Übersicht hervor:

Es betrug
im Jahre 1922 die Zahl der Bruttokm . . 4 085 000 000
der Nettotkm 1 695 000 000
im Jahre 1923 die Zahl der Bruttotkm . 5 530 000 000
derNettotkm 2 180 000 000

Der Zuwachs der Nettotonnenkilometer beträgt also 35 %.

Die Güterbeförderung ist meist auf Saloniki, Susak, Rakek, Marburg und Kelebija gerichtet. Die Eisenbahnwagen rollen nach diesen Richtungen voll ab und kehren leer oder wenig beladen zurück. Günstiger sind die Verhältnisse in dieser Beziehung beim Lokalverkehr.

Was den kommerziellen Dienst anbelangt, so wurde am 15. August 1920 beschlossen, daß für das gesamte Gebiet jene Tarife in Kraft treten sollen, die für das von der Save und Donau begrenzte Gebiet vor der Vereinigung gültig waren. Die Wiederherstellung des Vorkriegszustandes bei der Güterbeförderung geschah allmählich. Zuerst wurde der direkte Güterverkehr zwischen den Nachbarstaaten hergestellt, mit denen Südslawien Handelsbeziehungen unterhält, besonders mit Österreich, der Tschechoslowakei, Deutschland, Ungarn und Italien. Dieser Verkehr wurde später auf Rumänien, Frankreich, Belgien, Luxemburg und die Schweiz erweitert.

Südslawien nimmt als Durchzugsstaat vorläufig an zwei Tarifverträgen teil, und zwar an dem österreichischen und an dem tschechoslowakischen Adriatarif. Auch mit Ungarn ist ein Vertrag abgeschlossen worden, demzufolge beide Staaten einander gewisse Ermäßigungen der Frachtsätze zubilligen.

Die Hauptaufgabe der Tarifpolitik Südslawiens liegt in der Schaffung einer Güterklassifikation, die den Bedürfnissen seiner Wirtschaft entspricht. Für den Eisenbahnbau besteht seit dem 1. Juni eine besondere Direktion. Im Laufe des Zeitraumes vom 1. Juni 1920 bis 31. Dezember 1925 wurden unter Leitung dieser Direktion die vor und während des Krieges abgebrochenen Arbeiten zu Ende geführt und dem öffentlichen Verkehr rund 341 km vollspurige, 60 km schmalspurige (0,76 m) und 82 km schmalspurige (0,60 m) Eisenbahnstrecken dem Verkehr übergeben. An neuen Strecken wurden bisher 481 km vollspurige und 285 km schmalspurige Bahnstrecken gebaut. Im Bau befinden sich noch 370 km vollspurige und 87 km schmalspurige Strecken. Bis zum 1. Dezember 1925 haben diese Arbeiten 911 Mill. Dinar an Kosten erfordert.

— Bevorstehende Frachterhöhung auf den türkischen Bahnen. Wie aus Konstantinopel berichtet wird, steht auf den türkischen Linien der orientalischen Eisenbahnen eine Frachterhöhung bevor, die etwa 20 % betragen soll. Als Zeitpunkt der Erhöhung ist der 1. Januar 1927 in Aussicht genommen.

— Der Umbau des Grandfeyviaduktes der Schweizerischen Bundesbahnen. Auf dem an interessanten und schwierigen Kunstbauten reichem Netze der Schweizerischen Bundesbahnen geht der Umbau des großen und wichtigen Talüberganges über die Saane bei Freiburg, des Grandfeyviaduktes, seiner Vollendung entgegen. Er liegt auf der Strecke Bern-Freiburg-Palézieux (Lausanne), die bis 1. März 1927 nach dem Elektrisierungsprogramm der Bundesbahnen dem elektrischen Betrieb übergeben werden soll. Diese Maßnahme machte den Umbau des Viaduktes, neben einer Reihe anderer der gleichen Strecke, nötig.

Der Grandfeyviadukt war in den Jahren 1857 bis 1862 erbaut worden. Er ist 80 m hoch (Türme des Berner Münsters 100 m) und 380 m lang. Der Bau bestand aus gemauerten Sockeln mit eisernen Pfeilern und eisernem Überbau, der für die elektrischen Lokomotiven zu schwach gewesen wäre. Für den Umbau wurde das Projekt eines gewölbten Viaduktes unter Benutzung des vorhandenen Unterbaues und unter weitgehender Anwendung der Eisenbetonbauweise gewählt. Die Kosten werden rund 3 Millionen Franken betragen. Für die Zugbelastung sind für 1 m Gewichte von 11 t für jedes Gleis angenommen. Die Ausführung der Betonierungsarbeiten hat für den Betrieb keinerlei besondere Nachteile gebracht. Kein fahrplanmäßiger Zug ist ausgefallen. Die Geschwindigkeit der die Brücke während des Umbaus befahrenden Züge wurde auf 10 km herabgesetzt.

— Rechtspflege und Eisenbahn in Frankreich. Bei einer kürzlich vorgenommenen Neuordnung des Gerichtswesens in Frankreich sind eine Anzahl kleinerer Gerichte aufgehoben worden, und es entstehen dadurch gewisse Schwierigkeiten für die Rechtsuchenden, ihren nunmehrigen Gerichtsort zu erreichen. Der Justizminister, der Minister der öffentlichen Arbeiten und der des Innern haben die Angelegenheit gemeinsam beraten, und der Minister des Innern hat die Präfekten angewiesen, darauf hinzuwirken, daß die Eisenbahnen ihre Fahrpläne dem durch die Aufhebung gewisser Gerichte neu geschaffenen Bedürfnis anpassen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat gleichzeitig die ihm unterstellten Beamten darauf hingewiesen, daß er berechtigt ist, Abänderungen der Fahrpläne anzuordnen, die er zur Sicherheit des Betriebes und im öffentlichen Interesse für nötig hält. Für die Bahnen von örtlicher Bedeutung steht die gleiche Befugnis den Präfekten zu.

— Kinderfürsorge bei der Orléans-Bahn. Die Orléans-Bahn sorgt nicht nur für ihre Beamten und Arbeiter selbst, sondern ist auch darauf bedacht, deren Kinder in den Kreis ihrer Fürsorge zu ziehen. Sie hat unter anderem einen Überwachungsdienst für Säuglinge und für Kinder bis zu 4 Jahren eingerichtet. Sie können jeden Mittwoch einem Arzt vorgeführt werden, der die Mütter in der Kinderpflege berät. Von Zeit zu Zeit finden auch Impfungen statt. Im Jahre 1923 sind in zwei Monaten 75 Kinder vorgeführt worden; 1924 und 1925 ist die Zahl auf 585 und 1148 gestiegen, und in den ersten zehn Monaten des Jahres 1926 wurden den Ärzten 1203 Kinder vorgestellt. Von den auf diese Weise ärztlich überwachten Kindern sind sechs gestorben. Der ärztliche Rat wird umsonst erteilt. Im Oktober ist im Zusammenhang mit dieser Kinderfürsorge ein Kinderwettbewerb abgehalten worden. Zugleich ist eine Schule für die Töchter der Angestellten der Orléans-Bahn eröffnet worden, in der diese in der Führung eines Haushalts ausgebildet werden.

— Fortdauer der französischen Ausfuhrbegünstigungen. Aus finanziellen Gründen wollten die französischen Bahnverwaltungen die Ausfuhrbegünstigungen von 10 bis 40 % im allgemeinen aufheben, und nur noch im Durchgangsverkehr durch Frankreich bestehen lassen. Ein entsprechender Antrag war bereits bei der Aufsichtsbehörde gestellt worden, scheint aber auf den Widerstand der betroffenen Verfrachterkreise gestoßen zu sein, denn das französische Amtsblatt enthält die Mitteilung, daß dieser Antrag der Bahnverwaltungen zurückgezogen wurde.

— Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Spanien. Die Gesellschaft der Baskischen Eisenbahnen beabsichtigt den noch nicht elektrisierten Teil der Linie Bilbao-San Sebastian für elektrischen Betrieb umzubauen. Die Ausführung dieses Projektes wird sich auf 15 Millionen Pesetas belaufen.

— Eisenbahnkonzession in Spanien. Ohne Garantie des Staates wurde die Konzession für eine Eisenbahn von Granada nach El Charcón an die S. T. Ferrocarril de Granada a Sierra Nevada vergeben.

— Eisenbahnbau in Spanien. Die Ausführung der Arbeiten für die Eisenbahnstrecke Huelva-Ayamonte wurde der Sociedad Construcciones y Pavimentos übertragen, welche sich verpflichtet, den Bau innerhalb von 34 Monaten und zum Preise von 16 942 481 Pesetas fertigzustellen.

Die neu abgesteckte Bahnlinie Baeza-Alcaraz (das erste Stück der Linie Baeza-Utiel) wird anstatt das Tal des Guadalimar, dasjenige des Guadalquivir durchlaufen. Diese Änderung bedingt zwar eine Erhöhung der Kosten, bringt aber andererseits der Landwirtschaftszone von Jaén-Ubeda-Baeza großen Nutzen.

Die neuabgesteckte Linie benachteiligt nur die Provinz Jaén und wird an den Grenzen der Provinz Albacete die Ausbeutung

von bedeutenden Eisen- und Bleierzen begünstigen. Die Eisenbahn Baeza-Alcaras bildet einen Teil der Linie, welche Andalusien mit der Levante verbindet.

Fremde Erdteile.

— Neuere Verschmelzungspläne im amerikanischen Eisenbahnwesen. Nachdem der große Verschmelzungsplan von Eisenbahnlinien im mittleren Westen und einigen Staaten der Ostküste, das seit längerer Zeit als sog. „Nickelplate-System" von den Brüdern von Sweringen betrieben wurde, infolge des Widerstandes von Aktionärminderheiten beteiligter Linien nicht durchgeführt werden konnte, ist ein neuer großer Verschmelzungsplan aufgetaucht, der im Nordwesten und in Kalifornien ausgeführt werden soll. Es handelt sich hierbei um die von dem bekannten Eisenbahnunternehmer James J. Hill angelegten Eisenbahnen, die sog. „Hill Roads", nämlich die Great Northern Railroad, die Northern Pacific Railroad und die Chicago, Burlington and Quincy Railroad. Das Gesamtkapital dieser drei Bahngesellschaften beträgt 1500 Millionen Dollars und die Länge ihres Liniennetzes 28 000 Meilen.

Der treibende Geist dieser Verschmelzung ist Arthur Curtiss James, ein Aufsichtsrat der Great Northern, der allgemein als der bedeutendste Besitzer von Eisenbahnwerten in den Vereinigten Staaten angesehen wird. James plant nicht nur eine Verschmelzung der drei genannten Linien, sondern auch deren Erweiterung nach Kalifornien. Jedenfalls würde auch schon die Verschmelzung der drei großen Eisenbahnlinien allein das größte amerikanische Eisenbahnnetz schaffen. Gegenwärtig hat die Chicago, Burlington and Quincy über 9500 Meilen, die Northern Pacific ungefähr ebensoviel und die Great Northern 8200 Meilen, wozu noch einige Seitenlinien kommen. Sollte die Western Pacific Rairoad hinzugefügt werden, so würden weitere 1000 Meilen hinzukommen, so daß sich das Gesamtnetz auf annähernd 30 000 Meilen erhöhen würde. Die Entwicklung der Chicago, Burlington and Quincy Railroad begann 1849, den jetzigen Namen führt die Gesellschaft seit 1855. Ihre Roheinnahmen beliefen sich 1925 auf über 159 Millionen Dollars. Die Great Northern Railroad entstand 1856 und die Northern Pacific 1870, ihre jetzigen Namen führen beide Netze erst seit 1889 bzw. 1896. Das Roheinkommen der Northern Pacific betrug 1925 97,8 Millionen Dollars und das der Great Northern 114.9 Millionen. Das Gesamtroheinkommen der drei Linien würde also über 370 Millionen betragen und das Reineinkommen 78 Millionen, wobei natürlich infolge von Ersparnissen bei einer gemeinsamen Organisation mit einer Erhöhung des Reineinkommens zu rechnen wäre.

Das Kapital der Chicago, Burlington and Quincy befindet sich bereits zu 97 % im Besitz der beiden anderen Linien, so daß sich der völligen Verschmelzung von dieser Seite keine übergroßen Hindernisse entgegenstellen würden. Da indessen gesetzliche Schwierigkeiten zu erwarten sind, so wird der Verschmelzungsplan wohl die Annahme der sog. Parker Bill im Kongresse abwarten. Die Parker Bill will einige rechtliche Hindernisse beseitigen, die sich gegenwärtig Eisenbahnverschmelzungsplänen in den Weg stellen. Eine Annahme des Gesetzentwurfs ist jedoch vor dem nächsten Jahre nicht zu erwarten.

Wasserverkehr.

— Kanal Antwerpen-Moerdijk[1]. Vor kurzem hat die II. holländische Kammer ihre Zustimmung zu dem vielumstrittenen niederländisch-belgischen Vertrag gegeben, der schon seit langem die Presse beider Länder beschäftigt. Die knappe Mehrheit (50 : 47 Stimmen), die die Vorlage gefunden hat, kennzeichnet am besten den scharfen Kampf, den die holländischen Verkehrskreise gegen sie geführt haben und in dem sie nunmehr doch unterlegen sind. In der ersten Kammer dürfte das Ergebnis ähnlich ausfallen, und dann wird der Vertrag vielleicht schon binnen weniger Monate in Kraft treten. Wenn man sich den Inhalt des Vertrages nochmals vergegenwärtigt, so muß immerhin die holländische Zustimmung Verwunderung erregen. Die Hauptpunkte sind die Instandhaltung der Fahrtrinne in der Schelde zwischen Antwerpen und der See und der Bau des direkten Kanals Antwerpen-Moerdijk, der eine dem Rotterdamer Weg ebenbürtige Verbindung Antwerpens mit dem Rhein und mit Westdeutschland darstellen wird. Die holländischen Kreise, die den Vertrag von Anfang an bekämpft haben, erkannten sofort deutlich die Gefahren, die der holländischen Wirtschaft, vor allem den holländischen Seehäfen daraus erwachsen. Es ist klar, daß sich mit diesem Kanalbau besonders Rotterdam der enormen Vorzüge seiner geographischen Lage an der Mündung von Rhein und Maas begibt, d. h. sie zum mindesten mit Antwerpen teilt. Man hat in Rotterdam den Wettbewerb Antwerpens in letzter Zeit bereits recht empfindlich gespürt in der Heranziehung des hochwertigen Stückgutes und daher zur Verbesserung der eigenen Verkehrsposition eine sogenannte Stückgutkommission gebildet. Ob man dadurch den Vorsprung Antwerpens wieder wird einholen können, scheint recht zweifelhaft, denn Antwerpen ist heute tatsächlich wieder der von der Linienfahrt (nicht zuletzt der deutschen) meistbediente westliche Hafen, da sich dort die bestzahlende Ladung einfindet. Wenn Rotterdam und mit ihm Holland, dessen Wohl sehr eng mit dem seiner Häfen zusammenhängt, diese Entwicklung mit solcher Sorgfalt verfolgt hat, so wundert man sich um so mehr, daß man an der Rheinmündung die Überlegenheit als Massengutumschlagsplatz, die Rotterdam heute noch unbestritten besitzt, so leichten Herzens aufgibt. Wir wissen, daß Antwerpen heute schon ernstlich bestrebt ist, seine Umschlagseinrichtungen für Massengut zu verbessern; ist der Kanal endgültig gesichert, so werden selbstredend diese Bestrebungen mit vielfacher Intensität einsetzen. Das Einzige in dem holländisch-belgischen Vertrag, was als wirklich Positives für Holland anzusprechen ist, ist die Verbesserung des Verbindungskanals zwischen der Maas und dem belgischen Kanalnetz sowie die Verbesserung der Maas selbst, insofern dadurch sowohl die holländische Kohle in Limburg, wie die belgische Kohle in der Campine Wasserverlademöglichkeit sowohl nach Belgien, wie über die verbesserte Maas und den verlängerten Zuid-Willems-Kanal nach der Rheinmündung und von da nach Übersee oder nach Süddeutschland bekommen wird.

Für Deutschland ist der Vertrag in dreifacher Hinsicht von Bedeutung:

a) Holland stimmt zwar in dem genannten Vertrag auch dem Bau des durch den Versailler Vertrag in Aussicht gestellten direkten Kanals Antwerpen-Rhein/Rhur zu; der Bau dieses Kanals, der erhebliche Geländeschwierigkeiten zu überwinden hat, dürfte jedoch nicht mehr aktuell werden, nachdem der Kanal Antwerpen-Moerdijk, auf den Belgien weit mehr Wert legt, Tatsache geworden ist, da auf letzterem Wege die Verbindung nach Antwerpen zur Ruhr überwiegend über natürliche Wasserstraßen läuft, gegen die der Wettbewerb einer künstlichen Verbindung gar nicht mehr in Frage kommt.

b) Für die Deutsche Reichsbahn bedeutet die Verbesserung des Wasserweges von Antwerpen zur Rheinmündung eine nicht unerhebliche Verschärfung des Wettbewerbes mit der Wasserstraße, zumal der Verlust der heute noch bedeutenden Eisentransporte nach Antwerpen zugunsten des Wasserweges zu befürchten ist. Die Reichsbahn hat gegenüber der Vorkriegszeit, wo mindestens eine halbe Million Tonnen Eisen von der Ruhr per Bahn nach holländischen Häfen gingen, bereits eine Einbuße erlitten. Nennenswert ist heute aber noch die Bahnausfuhr über Antwerpen, die der Reichsbahn allerdings nur Frachten auf sehr kurzen Strecken bringt. Es droht ihr nun aber auch der Verlust dieser Transporte, der dadurch beschleunigt wird, daß die Eisenindustrie immer mehr dazu übergeht, ihre Werke ans Wasser zu verlegen bzw. ihren Export von den bereits heute am Wasser gelegenen Werken abzurufen, was ihr infolge ihrer Kartellierung leicht möglich ist. Man geht vielleicht nicht fehl, wenn man annimmt, daß in kluger Voraussicht dieser Entwicklung die Reichsbahn neuerdings die Ermäßigung des deutschen Seehafentarifs für Eisen und Stahl wieder aufgreift, um die westdeutsche Eisenausfuhr rechtzeitig, soweit dies heute noch möglich ist, auf einen Weg umzuleiten, auf dem sie, solange ihre Frachten erträglich sind, nahezu konkurrenzlos ist — nach den deutschen Seehäfen.

c) Für die deutsche Kohle des Wurmgebietes (nördlich von Aachen), die mit der holländisch-limburgischen Kohle auf Grund gleicher Standorts- und Versandbedingungen in direktestem Wettbewerb steht, wird die Lage stark verschlechtert, sobald letztere die erwähnte Möglichkeit eines Abtransportes auf dem Wasserwege besitzt. Es wird daher für dieses Gebiet der in letzter Zeit stark propagierte Aachen-Rhein-Kanal erhöhte Bedeutung bekommen.

— Schiffsverkehr im Suezkanal. Nach der dieser Tage erschienenen Statistik der Suezkanal-Gesellschaft über die ersten Quartale dieses Jahres haben den Kanal vom 1. Januar bis 30. September 19 168 000 Netto-Registertonnen durchfahren. Gegenüber den gleichen Zeitraum des Vorjahres ist der Verkehr um 1 164 000 N.-R.-T. zurückgegangen. Während die Verkehrsminderung vornehmlich auf Kosten der englischen Handelsschifffahrt geht, deren Durchgangstonnage um 1 191 000 N.-R.-T. auf 10 949 000 N.-R.-T. gesunken ist, hat die deutsche Schiffahrt ihren Anteil wesentlich erhöhen können. In den drei ersten Quartalen 1925 sind 1 322 400 N.-R.-T. unter deutscher Flagge durch den Kanal gefahren. In diesem Jahre sind es während des gleichen Zeitraums 1 538 100 N.-R.-T. gewesen. Der deutsche Verkehr ist also um 215 700 N.-R.-T. oder 14 % gestiegen, und hat damit seinen Anteil am Gesamtverkehr von 6,5 % auf 8 % erhöht.

[1] Wir geben der nachfolgenden Zuschrift aus Schiffahrtskreisen Raum, ohne in dieser Frage selbst Stellung zu nehmen. Die Schriftleitung.

— **Umbau der Fährschiffbetten in Saßnitz Hafen.** Die in den Jahren 1908/09 in Saßnitz erbauten Fährbetten wurden bei der beschränkten Bauzeit in ihren wesentlichen Teilen aus Holz hergestellt. Da das Holzwerk, soweit es nicht ständig vom Wasser umspült wird, stark der Fäulnis ausgesetzt ist, erforderte es jährlich sehr erhebliche Unterhaltungskosten. Es ist daher 1925/26 durch massive Kaimauern ersetzt worden. Das Auffangen der starken Schiffsstöße erfolgt durch kräftige Pufferkästen, die zum Teil an der Kaimauer, zum Teil an besonderen Pfahlwerken angebracht sind. Abb. 1 zeigt den früheren und Abb. 2 den jetzigen Zustand der Fährbetten.

Abb. 1. Trajekt Saßnitz-Trelleborg.

Abb. 2. Saßnitz-Hafen, neue Anlage.

— **Herabsetzung des Kapitals der tschechoslowakischen Elbe- und Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften.** Die zuständigen tschechoslowakischen Staatsämter haben mit den beteiligten Banken Verhandlungen über eine geeignete Änderung der finanziellen Struktur der beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften aufgenommen, die über ein Kapital von 70 Mill. Kc. verfügen. Es handelt sich darum, diese Unternehmungen, an welchen der Staat beteiligt ist, wettbewerbsfähig zu gestalten. Das Aktienkapital soll herabgesetzt und der Schiffspark vergrößert werden. Bei der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wurde der Reparationsmasse für die Übernahme der Schiffe 84 Mill. Kc. zur Zeit der niedrigen Valuta gezahlt. 14 Mill. Kc. wurden von der Staatsverwaltung bereits abgeschrieben. Nichtsdestoweniger wird das Aktienkapital unter Berücksichtigung aller Umstände bei beiden Gesellschaften um einige zehn Millionen herabgesetzt werden müssen, damit es dem gegenwärtigen Werte des Schiffsparks und der Einrichtungen der Gesellschaften entspricht. Sobald mit den Banken ein Abkommen getroffen wird, soll der entsprechende Gesetzent-

wurf ausgearbeitet werden, der zur Durchführung dieser Maßnahme notwendig ist.

— Rückgang des Verkehrs im Triester Hafen. Auf Grund einer jetzt veröffentlichten Statistik über den Verkehr des Triester Adriahafens in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September d. J. kann ein starker Rückgang des Warenverkehrs festgestellt werden. In der angeführten Zeit des Jahres 1925 wurden im Triester Hafen insgesamt 40 919 775 t aus- und eingeladen. In diesem Jahre belief sich der Aus- und Einladeverkehr auf 35 209 926 t, die Einfuhr betrug 21 260 954 t (24 582 272 t im Vorjahre), die Ausfuhr belief sich auf 14 059 972 t (16 337 503 t im Vorjahre).

Allgemeines.

— Psychotechnik. In der Internationalen Vereinigung für Psychologie und Psychotechnik, die sich zum Austausch von Erfahrungen auf dem Gebiet der Psychologie und Psychotechnik am 15. März 1926 gebildet hat, sind bis heute 19 europäische Staaten angeschlossen. In jedem Staat wurde ein Landeszentrum eingerichtet, dem in einzelnen Staaten noch Sonderzentren für die einzelnen Arbeitsgebiete beigegeben sind. Ferner sind Berichterstatter für die Spezialarbeitsgebiete der Psychotechnik bei Behörden, Betrieben usw. vorhanden. Geschäftsführer für die Vereinigung ist Dr. Möller, Rektor des Instituts für Jugendforschungen, Riga. Die Korrespondenzsprache ist deutsch, englisch, französisch. Die Anmeldung der Vereinigung beim Völkerbund in Genf ist erfolgt.

Die Vereinigung bezeichnet als ihr Arbeitsgebiet alle Fragen der Psychologie und ihrer Anwendung auf den verschiedensten Gebieten des kulturellen Lebens. Sie unterhält entsprechend ihrem Charakter als Arbeitsgemeinschaft eine ständige Verbindung zwischen allen Zentren. Die Geschäftsführung in Riga gibt allmonatlich Berichte an alle Landeszentren.

Als erste Tätigkeit unternahmen die Zentren eine Schaffung von Übersichten über die vorhandenen öffentlichen Institute und privaten Laboratorien, die sich mit Psychotechnik befassen. Die Zusammenstellungen wurden in der Industriellen Psychotechnik (Zeitschrift für angewandte Psychologie, Verlag Julius Springer, Berlin W 9), Heft 7, 8, 9/1926 veröffentlicht. Neuerdings wurde angeregt, vergleichende Untersuchungen auf einzelnen Teilgebieten der Psychologie in den verschiedenen Ländern durchzuführen. Dem Vernehmen nach ist beabsichtigt, nächstes Jahr bei einem internationalen Kongreß sich über diese Arbeiten schlüssig zu werden und Erfahrungen auszutauschen.

Rechtspflege.

— Pflichten eines Betriebsratsmitgliedes. Regelung der Frühstückspause durch die Station. Bei einer großen Rangierstation hatten sich Mißstände in der Kantinenbenutzung gezeigt. Das Personal hatte die erlaubte Pause ausgedehnt, auch durch weite, nicht ungefährliche Wege zur Kantine Zeit versäumt. Daher hatte die Station wiederholt angeordnet, daß die Rangierpartien während der nur 20 Minuten betragenden Frühstückspause das Frühstück in der Nähe ihres Arbeitsplatzes in hierzu bereitgehaltenen Rangierhütten einzunehmen haben. Der Neubau hierfür besonders geeigneter Unterkunftsräume hat sich mangels Mittel einige Jahre verzögert.

Hiergegen leistete ein kleiner Teil des Personals, aufgereizt durch wenige Leute, Widerstand, indem sie die verbotene Kantine nach wie vor aufsuchten. Dem trat die Station im allgemeinen mit Erfolg entgegen.

Der Gehilfe H., stellvertretender Vorsitzender des Ortsbetriebsrats, einer der Widerspenstigen, wurde nun vom Stationsvorstand selbst angetroffen, als er nach verbotenem Besuch der Kantine unter Überschreitung der Pause sich langsam wieder an seinen Arbeitsplatz begab. Zur Rede gestellt gab er zu, das Verbot gekannt zu haben. Er habe es aber für unzulässig und daher nicht verbindlich gehalten, weil die Arbeiter in der Pause hingehen können, wo sie wollen. Auch sei die für seine Pause bestimmte Rangierhütte zu klein und schlecht zur Einnahme des Frühstücks. Der Stationsvorstand ging sofort selbst in diese Hütte und stellte ihren ordnungsmäßigen Zustand fest. Kurz vorher hatten 4 Arbeiter ohne irgendwelche Beanstandung die Hütte zur Pause benutzt.

Gehilfe H. wurde von der Station in eine Ordnungsgeldstrafe genommen. Da der Ortsbetriebsrat der Bestrafung widersprach, rief die Reichsbahndirektion die Reichsbahnfachkammer an, die die Strafe im wesentlichen mit folgender Begründung bestätigte:

„H. wäre selbst dann nicht berechtigt gewesen, die Kantine aufzusuchen, wenn er keinen anderen Unterstand gehabt hätte. Es wäre gerade für ihn als Betriebsrat Pflicht gewesen, im Einvernehmen mit dem Stationsvorstand für Schaffung eines Unterstandes besorgt zu sein . . . Es ist erwiesen, daß ein völlig geeigneter Unterstand vorhanden war, an dem H. sogar vorbeigehen mußte, als er in die Kantine ging . . . In der Verhandlung wurde die Rechtsgültigkeit des Kantinenverbots bestritten, weil es gegen § 4 DDV. verstoße. Dort sei bestimmt, daß Pausen Arbeitsunterbrechungen sind, während der sich das Personal von der Arbeitsstelle entfernen darf. Das Verbot widerspricht aber nicht dem § 4. § 4 besagt in keiner Weise, daß das Personal während der Pause in den weitverzweigten Gleisanlagen sich frei bewegen und hingehen kann, wohin es will. Auf keinen Fall ist das Verbot des Besuchs der Kantine ein Verstoß gegen das Recht des Arbeiters, frei über seine Arbeitspause zu verfügen. § 4 DDV. ist nach seinem Zweck auszulegen . . . Während einer Frühstückspause von 20 Minuten will und kann der Arbeiter nichts anderes tun, als ein Frühstück einnehmen, und zwar an einer Stelle, die möglichst nahe dem Arbeitsplatz ist und in einem Unterstand, der ihn gegen die Unbilden der Witterung schützt. Das Verbot soll nichts anderes als Ordnung in die Pause bringen, was nur möglich ist, wenn der Arbeiter von dem Besuch der Bahnhofskantine abgehalten wird, weil diese zu weit entfernt ist.

Von einer Beschneidung der Rechte des Arbeiters kann da füglich nicht gesprochen werden, und zwar um so weniger, als das Verbot unter ausdrücklicher Zustimmung der Betriebsvertretung erlassen wurde.

Wenn H. die Arbeitspause auch noch um mehrere Minuten überschritten hat und wenn er dem Stationsvorstand, als er zur Rede gestellt wurde, erwiderte, er kenne die Vorschrift, gehe aber nicht in die Bude — den bereitstehenden Unterstand —, scheint die ausgesprochene Strafe als voll berechtigt, das Strafausmaß (1 ℳ) als außerordentlich gering.“ (Beschl. des Gewerbegerichts München als Arbeitsgericht, Reichsbahnfachkammer, v. 3. XI. 1926, Proz.-Reg. R. B. Nr. 26/1926.)

Der Vertreter der Reichsbahndirektion hatte bei der Verhandlung auch darauf hingewiesen, daß, selbst wenn ein Verbot der Station von dem Betriebsrat oder den Arbeitern für unzulässig gehalten wird, hiergegen nicht mit Ungehorsam, sondern durch Beschwerde bei den vorgesetzten Stellen oder beim Bezirksbetriebsrat vorgegangen werden darf. Dem pflichtete das Gericht voll bei.

Dem Gehilfen H., der schon einmal wegen gehässigen und unwahren Vorbringens als Betriebsratsvorsitzender verwarnt werden mußte, wurde bei der nächsten Widersetzlichkeit Entlassung angedroht. Reichsbahnoberrat Dr. v. Schlichtegroll.

— Befreiung der Eisenbahn von der Haftung nach § 86 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 der EVO. In einem Falle, wo der Absender wegen Beschädigung von gefüllten Weinfässern, die er mangelhaft verladen hatte, die Eisenbahn auf Schadensersatz verklagt hat, hat das Kammergericht die Klage mit folgender Begründung abgewiesen[1]):

„Die Klägerin gibt zu, daß die in zwei Reihen liegenden Fässer nur nach der Mitte des Wagens zu mit je 2 Keilen versehen, dagegen die anderen Seiten der Fässer lediglich an die Wagenwände angelehnt waren. Diese Verladung ist, wie das von der Klägerin selbst angeführte, in Sachen Kahlbaum/Reichsbahn 12. U. 6039. 22 erstattete Gutachten ergibt, als mangelhaft anzusehen. Auch die nach den Wagenwänden gerichteten Faßseiten hätten mit je 2 Keilen festgelegt werden müssen, da nur die Faßrundung an die Wagenwände anlehnt, und die Fässer deshalb keinen festen Halt haben können. Ob die von der Absenderin vorgenommene Verladung die übliche ist, wie die Klägerin behauptet, ist unerheblich. Maßgebend ist nicht, welche Verladeweise üblich, sondern welche Verladeweise sachgemäß und daher erforderlich ist. Weiter ist in der Tatbestandsaufnahme angegeben, daß die Wagenkeile nur teilweise am Wagenboden befestigt, teilweise nur lose untergelegt waren, auch mehrere krumme Nägel in den Keilen saßen.

Unerheblich ist der Einwand der Klägerin, daß die Beklagte niemals die Verkeilung mit nur 2 Keilen beanstandet und eine Vorschrift über die Verladung von Weinfässern nicht erlassen habe. Der Beklagten liegt eine Nachprüfung bei Verladung durch den Absender nicht ob. Die von ihr etwa vorgenommene Prüfung erstreckt sich nur darauf, ob die Verladeweise den Betrieb, nicht darauf, ob sie das Gut selbst gefährden kann. Es ist daher auch nicht ihre Aufgabe, eine bestimmte Vorschrift über sachgemäße Verladung von Weinfässern zu erlassen. Zu der von der Klägerin erwähnten Annahme, daß ein starkes Rangieren oder heftiges Bremsen das Eindrücken des Bodenstabes verursacht haben könne, fehlt jeder Anhalt. Im übrigen würde starkes Rangieren und heftiges Bremsen allein noch kein Verschulden der Beklagten bedeuten, sondern kann in dem Eisenbahnbetrieb begründet sein.“

Also: Wenn der Absender selbst verladet, geht die Art und Weise, wie er verladet, die Eisenbahn nichts an, sondern nur die Frage, ob betriebssicher verladen ist. Der Umstand, daß eine

[1]) Urteil vom 23. September 1925. Egers Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen Bd. 43 Heft 4 Seite 413.

Ladeweise üblich ist, schließt nicht aus, daß die Verladung mangelhaft sein kann. Endlich: Auch die Feststellung, daß das beschädigte Gut einen ungewöhnlich starken Rangierstoß erlitten hat, hebt die Vermutung des § 86 Abs. 2 der EVO. nicht auf. D. C.

— Versehen der Post bei Beförderung eines Briefes. Unabwendbarer Zufall im Sinne des § 112 des Preußischen Landesverwaltungsgesetzes? Das Preußische Oberverwaltungsgericht hat in einem Falle, wo die Klageschrift bei ordnungsmäßiger Postbestellung vor Fristablauf bei ihm hätte eingehen müssen, die vorangestellte Frage bejaht[1]). Es heißt in dem Urteil: „Die Klageschrift ist mittels Einschreibebriefes nach dem Poststempel am 10. März 1925 zwischen 7 und 8 Uhr nachmittags beim Postamt in G. eingeliefert worden. Der Kläger behauptet, der Brief hätte bei ordnungsmäßiger Beförderung noch am 11. dess. Mts., dem letzten Tage der Klagefrist, beim O. V. G. eingehen müssen. Diese Behauptung ist zutreffend. Nach der amtlichen Auskunft des für den Gerichtshof zuständigen Postamts Charlottenburg 2 hätte der Einschreibebrief bei diesem Postamt schon am 11. März 1925, vormittags 11,40 Uhr, eintreffen müssen. Er ist dort aber erst an diesem Tage zwischen 10 und 11 Uhr nachmittags eingegangen. Diese Verzögerung beruht auf einem Versehen der Post und deshalb auf einem für den Kläger unabwendbaren Zufall i. S. des § 112 des Preuß. Landes-Verwalt.-Gesetzes. Wäre der Brief rechtzeitig, wie es bei ordnungsmäßiger Beförderung der Fall sein mußte, beim Postamte Charlottenburg 2 eingegangen, so hätte er noch am Tage des Fristablaufs der O. V. G. zugehen müssen. Ob das bis zum Schlusse der regelmäßigen Dienststunden (3 Uhr nachmittags) möglich gewesen wäre, kann dahingestellt bleiben. Beim O. V. G. ist für die nach Schluß der regelmäßigen Dienststunden noch eingehenden Postsachen eine besondere Annahmestelle im Zentralbüro eingerichtet, die, von einem im Dienstgebäude wohnenden Beamten verwaltet, bis spät abends im Betrieb bleibt. Die letzte Briefträgerbestellung fand zu der damaligen Zeit um 7½ Uhr abends statt. Der Brief hätte also ordnungsmäßigerweise spätestens mit dieser Bestellung in den Verfügungsbereich des O. V. G. gelangen müssen. Aus diesen Gründen war dem Kläger die beantragte Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zu gewähren.“ Dr. C.

Bücherschau.

— Jahrbuch der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen. 2. Band für das Jahr 1926. Mit 31 Abbildungen und 1 Bildnis. VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7. Preis broschiert 10 RM.

Das nun zum zweiten Male erscheinende Jahrbuch der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen bietet einen guten Überblick über verschiedene Gebiete des Bauingenieurwesens. Wiederholungen aus dem recht freundlich aufgenommenen vorjährigen Jahrbuch sind vermieden, soweit es angängig war. Man kann verstehen, daß die Richtlinien der Gesellschaft nochmals veröffentlicht sind, und daß das vorliegende Jahrbuch wiederum ein Mitgliederverzeichnis nach dem neuesten Stande und ein Verzeichnis der für den Bauingenieur wichtigsten deutschen technischen Vereine enthält.

Nachdem Dr.-Ing. Max Mayer, Weimar, sich über das Thema „Der Bauingenieur als Betriebsgestalter“ verbreitet hat, berichtet Prof. Dr.-Ing. Kleinlogel, Darmstadt, über die Fortschritte des Beton- und Eisenbetonbaues in den letzten Jahren und anschließend Oberbaudirektor Leo, Hamburg, über den unterirdischen Städtebau, soweit die Unterbringung der Leitungen für die Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung, für das Feuermeldenetz, für die Polizeimelder und die Rohrpost und neuerdings auch für die Fernheizung in Betracht kommen. Mit der in letzter Zeit viel behandelten Frage über die zweckmäßigste Anlage von Flughäfen für den Luftverkehr befaßt sich Dr.-Ing. Dierbach, Berlin. Seine für die Leser dieser Zeitung besonders interessanten einleitenden Darlegungen seien in nachstehendem wiedergegeben: „Angesichts des bedeutenden Aufschwunges, den der Luftverkehr in den letzten Jahren genommen hat, werden selbst die größten Zweifler heute davon überzeugt sein, daß die Weltwirtschaft schon jetzt und in zunehmendem Maße in der nächsten Zeit mit dem neuen Verkehrsmittel wird rechnen können. Das Flugzeug wird nicht ein Wettbewerber für die bestehenden Verkehrseinrichtungen (Eisenbahn, Schiff und Kraftfahrzeug) werden, sondern sie auf Grund seiner Schnelligkeit, die von keinem der anderen Verkehrsmittel erreicht werden kann, ergänzen.“

Die dem Jahrbuch einverleibte Statistik der Deutschen Groß-Wasserkraftanlagen ist von Prof. Dr.-Ing. Dr. techn. e. h. Ludin, Charlottenburg, bearbeitet.

Zu begrüßen ist, daß die dem vorigen Jahrbuch beigegebene Zusammenstellung bedeutender Ingenieurbauwerke im vorliegenden Bande fortgesetzt ist. Es sind die im Jahre 1925 und im ersten Halbjahr 1926 vollendeten oder wesentlich geförderten deutschen Ingenieurbauten, soweit sie nach ihren Abmessungen und Bauarten beachtenswerte Leistungen darstellen, in Form einer kurzen Kennzeichnung festgehalten; hiermit ist eine treffliche statistische Grundlage geschaffen. Nebenbei bemerkt sind auch ausländische, von deutschen Firmen ausgeführte Bauten mitgenannt; schließlich sind auch mit ziemlicher Vollständigkeit alle in den Jahren 1925 und 1926 gebauten Brücken der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mitaufgeführt.

Die Namen der Professoren und Dozenten der Bauingenieurabteilungen an den deutschsprachigen Technischen Hochschulen und ihre Sondergebiete nach dem Stande vom Sommersemester 1925 sind aus amtlichen Quellen, in alphabetischer Reihenfolge geordnet, veröffentlicht. Weiter finden wir ein vom Bibliotheksrat Walther, Aachen, bearbeitetes Verzeichnis von Doktor-Ingenieur-Dissertationen der deutschen Technischen Hochschulen aus dem Gebiete des Bauingenieurwesens und seiner Grenzgebiete, umfassend die Jahre 1918 bis 1926. Über die deutschen Baunormen verbreitet sich Regierungsbaumeister a. D. Sander, Berlin; angereiht sind der Abschnitt „Ausländische neuere Ingenieur-Normen“ und ein Literaturnachweis über Nomographie für Bauingenieure. Schließlich ist auch einiges über die Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure gesagt.

Alles in allem darf ausgesprochen werden, daß die Herausgeber des Jahrbuchs, mit dem 2. Bande, dem hohen Ziele, die zahlreichen, innerhalb des Deutschen Reiches und des Auslandes verstreuten Fachgenossen, die der steten persönlichen Fühlungnahme mit einer Vielheit von Berufsangehörigen ihres Faches entbehren, fester zu verbinden, wieder etwas näher gekommen sind. W. M.

— Die Welt der Atome. Zehn gemeinverständliche Vorträge von Dr. Arthur Haas, a. o. Professor der Physik an der Universität Wien, mit 37 Abbildungen im Text und auf drei Tafeln. Verlag von Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig. Geh. 4,80 M.

Der Verfasser hat sich bereits durch volkstümliche Darstellungen aus dem Gebiet der Physik rühmlich bekannt gemacht. Im vorliegenden Werkchen bietet er uns eine populäre Bearbeitung der Errungenschaften der modernen Atomphysik. Die zehn Vorträge wurden an der Wiener Universität im Sommersemester 1926 für Hörer aller Fakultäten gehalten. Das Bestreben des Verfassers geht dahin, klar zu machen, warum der moderne Physiker mit Recht die Wirklichkeit der Atome als gesichert ansehen darf, warum sie ihm keine bloße Hypothese mehr sind, und inwieweit die vor Jahrzehnten häufig von Philosophen ironisch aufgeworfene Frage, ob denn schon je ein Physiker ein Atom gesehen habe, heute bejaht werden darf. Die zehn Vorträge behandeln folgende Themen: Materie und Elektrizität, die Bausteine der Atome, die Quanten des Lichts, Spektren und Energiestufen, das Wasserstoffatom, die Grundstoffe, das Atom als Planetensystem, die Molekeln, die Radioaktivität und die Umwandlung der Grundstoffe. Das Studium dieser hochinteressanten wissenschaftlichen Darlegungen ist, mindestens für den fernstehenden Laien, mühevoll, und das Goethesche Wort kommt zur Geltung, daß man nur das lernt, was man lernen kann; ein sehr solides Rüstzeug an Vorbildung ist für das volle Verständnis der Vorträge Voraussetzung, und in erster Linie sind sie für Chemiker, Physiker und Studierende bestimmt. Die geschichtliche Entwicklung der Atomforschung wird uns vor Augen geführt. Schon vor mehr als zwei Jahrtausenden verkündete einer der hervorragendsten Vertreter der griechischen Philosophie, Demokrit, die Existenz einer zweiten Welt neben der unmittelbar beobachtbaren, einer zweiten Welt, die nach seiner Lehre nicht außerhalb der uns umgebenden Welt zu suchen ist, die aber als eine Welt der kleinsten Dimensionen nur gedanklich erkannt werden kann. Diese von Demokrit in genialer Intuition nur als philosophisch-spekulative Hypothese konstruierte Welt der Atome hat sich, so führt Dr. Haas aus, durch die moderne Physik als Wirklichkeit erwiesen. Wie dies im einzelnen glänzend dargelegt wird, wie dem Leser die enge Verbundenheit des physikalischen Begriffs Atom mit dem chemischen Begriff des Elementes, des Grundstoffes, mit allen sich hieraus ergebenden Folgerungen vorgeführt wird, wie das Problem, auf welche Weise sich in den Atomen die verschiedenen Grundstoffe der Elektronen um der Kern gruppieren und das Atom als ein Planetensystem erklärt werden kann, behandelt und durchleuchtet wird, das alles ist in hohem Grade anerkennenswert. Illustre Namen tauchen auf: Newton, Fraunhofer, Kirchhoff, Bunsen u. a., und wir erhalten Einblick in die wissenschaftliche Forscherwerkstatt mit all den Wundern moderner Erkenntnis. Um nur ein Beispiel aus dem vierten Vortrag anzuführen: „Die auf der Untersuchung der Spektren beruhende chemische Analyse von Substanzen, die sog. Spektralanalyse, übertrifft an Empfindlichkeit weitaus die üblichen analytischen Methoden. So konnte beispielsweise mittels eines elektrischen Entladungsfunkens noch der 40 000 000ste Teil eines Milligramms Lithium spektralanalytisch nachgewiesen werden.“ Die Wissenschaft schreitet rast-

---

[1]) Urteil des 8. Senats vom 1. Dezember 1925. Aktenz. VIII A 4/25. Juristische Wochenschrift 55. Jahrg. 1926, Heft 21, S. 2491.

los vorwärts, und der zehnte Vortrag wird ganz neuerdings in höchst interessanter Weise dadurch ergänzt, daß es, wie durch die Tagespresse bekannt wurde, im Chemischen Institut der Universität Berlin den beiden Forschern Paneth und Peters anscheinend gelungen ist, den leichtesten aller Grundstoffe, nämlich den Wasserstoff, teilweise in den nächstschweren, nämlich in das sog. Edelgas Helium zu verwandeln. Mit Recht führt der Verfasser des aufsehenerregenden Zeitungsartikels im Berliner Tageblatt, Prof. Dr. Kirchberger, aus, daß ein solcher bisher noch nie beobachteter Atomaufbau eine ungeheure Bedeutung für unsere ganze Weltanschauung haben würde. Dr. O.

— **Schwedischer Eisenbahnverein 1876—1926** (Svenska Järnvägsföreningen 1876—1926). Denkschrift. 4 Bände. Stockholm 1926 (in schwedischer Sprache).

Am 26. November 1926 konnte der Schwedische Eisenbahnverein, dessen Bedeutung für das schwedische Eisenbahnwesen wir bereits auf S. 157 d. J. gewürdigt haben, auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Der Verein nahm dieses Ereignis zum Anlaß, eine Denkschrift von über 2000 Seiten herauszugeben. Der erste Band enthält eine ausführliche Schilderung der Entstehung des Vereins, seiner Statuten und Verwaltung sowie eine Erörterung der wichtigsten Fragen, die vom Verein im Laufe der Jahre behandelt sind. In den übrigen drei Bänden wird die Entstehung und Entwicklung einer jeden der zur Zeit 117 betragenden schwedischen Privatbahnen behandelt. Dieses Werk füllt eine Lücke in der schwedischen Eisenbahnliteratur aus und liefert einen wertvollen Beitrag für das Verständnis des schwedischen Eisenbahnwesens. Die schwedische Eisenbahnliteratur hat sich in der Hauptsache nur mit den Staatsbahnen, der Systemfrage, der Tarifpolitik und einzelnen Gebieten des Eisenbahnwesens befaßt. Es fehlte aber bisher eine zusammenfassende Darstellung des gesamten Privatbahnwesens. Man war nur auf Monographien einzelner Privatbahnen angewiesen, die diese gewöhnlich anläßlich eines Jubiläums herausgaben. Darum ist das Erscheinen der Denkschrift besonders zu begrüßen. Leider wird aber der hohe, wenn auch mit Rücksicht auf Umfang und Ausstattung des Werkes verständliche Preis von 70 Kr. (d. h. fast 80 RM) nur wenigen Bibliotheken die Anschaffung gestatten. Es wäre begrüßenswert, wenn sich der schwedische Eisenbahnverein zur Herausgabe einer verkürzten Ausgabe entschließen würde, um damit auch weiteren Kreisen die Anschaffung zu ermöglichen. P.

— **Die graphische Integration** von Ing. Dr. tech. Josef Gerstenbrandt. („Lebende Bücher", herausgegeben von Adalbert Deckert, Gruppe der Mathematik.) Wittenberg 1926. A. Ziemsen Verlag. III, 135 S. Preis geb. 6 M.

Da das vorliegende Buch in erster Linie für den ausübenden Ingenieur geschrieben ist, beschränkt sich sein Inhalt auf jene Fälle, wo die graphische Methode unzweifelhafte Vorteile gegen andere Verfahren aufweist. Im ersten Abschnitt werden die Grundlagen der graphischen Integration entwickelt, wobei die verschiedenen Konstruktionen der Integralkurven ausführlicher gezeigt werden. Der Hauptwert des Buches liegt in dem zweiten Abschnitt, der zahlreiche, vollständig durchgearbeitete Anwendungsbeispiele bringt, und zwar meist aus der Baustatik. Einer kurzen Besprechung eines neuen Instrumentes für mechanische Integration (des Integranten von Naatz) folgt ein Literatur- und Sachverzeichnis als Schluß. Das leicht verständlich geschriebene Werk sei dem in der Praxis stehenden Ingenieur bestens empfohlen. Die Ausstattung ist von dem neuen Verlag gegenüber den früheren Bänden der „Lebenden Bücher" erheblich verbessert worden. Sch.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 17. Dezember 1926 starb in Cassel, wo er seit 1924 im Ruhestande lebte, der

Oberregierungsbaurat a. D. **Stephani**

im fast vollendeten 68. Lebensjahre. Der Verstorbene hat mehr als 40 Jahre im Eisenbahndienst gestanden und ist zuletzt fast 15 Jahre bei der Eisenbahndirektion Elberfeld tätig gewesen. Er hat sich während seiner langen Eisenbahndienstzeit die Achtung und Wertschätzung aller, die mit ihm in Berührung gekommen sind, in reichem Maße erworben.

Wir werden sein Andenken in hohen Ehren halten.

Elberfeld, den 22. Dezember 1926. (1409)

Reichsbahndirektion Elberfeld.
Der Präsident.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Zum 1. Januar 1927 wird der Nachtrag 5 (Preis 0,40 RM) herausgegeben. Er enthält nebst bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen noch einige Änderungen von Ausnahmetarifen.

Berlin, den 23. Dezember 1926. (1410)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1926 wird im Ausnahmetarif 111 für Kaolin die Station Nebitzschen als Versandstation nachgetragen.

Berlin, den 21. Dezember 1926. (1384)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 4.

Die Donauschiffahrt ist ab 27. Dezember 1926 eingestellt. Die in dem oben genannten Tarif für diesen Fall vorgesehenen Tarifbestimmungen treten von diesem Zeitpunkt an sinngemäß in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Dezember 1926. (1414)
Deutsche Reichbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1926 wird der Ausnahmetarif 135 für Hafer auch auf Ausfuhrsendungen nach Österreich ausgedehnt.

Berlin, den 21. Dezember 1926. (1382)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D Nr. 6.

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1926 sind in eine neu zu bildende Abteilung XXV des S. D. Nr. 6 „Harze, gemeine" aufzunehmen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 21. Dezember 1926. (1379)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 3. Januar 1927:
Erweiterung des Abschnitts C des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 60 und Einführung von 5-t-Sätzen für diesen Abschnitt. Aufnahme von Lübeck als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 136 für Zement.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. Dezember 1926. (1377)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 4.

In dem ab 1. Januar 1927 gültigen Tarif sind Druckfehler berichtigt worden. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. Dezember 1926. (1376)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5. (Verkehr deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt)

Mit Ablauf des 28. Februar 1927 wird der S. D. 5 außer Kraft gesetzt. An seine Stelle tritt mit Gültigkeit vom 1. März 1927 ein neuer Durchfuhrtarif.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 23. Dezember 1926. (1391)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 wird der Geltungsbereich der Abteilung II auf Pluder Grenze ausgedehnt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 24. Dezember 1926. (1398)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Die durch Tarif- und Verkehrsanzeiger ausgesprochene Aufhebung bestimmter Abteilungen des Tarifs tritt erst mit Ablauf des 31. Januar 1927 in Kraft. Näheres durch Reichbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Dezember 1926. (1415)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 3. Januar 1927 wird der Ausnahmetarif 14 auch auf die Rohölsendungen ausgedehnt, die nicht unmittelbar, sondern auf dem Umweg über eine Zwischenlagerstation einer Raffinerie zugeführt werden.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, im Dezember 1926. (1400)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichbahndirektion Hannover.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 23. Dezember 1926 wird im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch für Sendungen des Ausnahmetarifs 132 (Tabakstaub) ein Frachtzuschlag von 8 Reichspfennig für 100 kg erhoben. Näheres enthält die am 23. Dezember 1926 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 20. Dezember 1926. (1399)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 5a für Steine usw. wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. März 1927 verlängert.

Berlin, den 20. Dezember 1926. (1385)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S. 2. Tfv. 511.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für Rindvieh der Klasse S. 2 wird gegen jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1927, verlängert.

Berlin, den 20. Dezember 1926. (1383)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 1a. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A.

Die ursprünglich für den 1. Januar 1927 in Aussicht genommene Inkraftsetzung der mit Nachtrag III vom 1. November 1926 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A bekanntgegebenen Verpackungsvorschriften für Anthrazenrückstände und Rohnaphthalin vgl. lfd. Nr. 1 und 22 der Anlage II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A. — wird bis auf weiteres aufgeschoben. Es gelten somit auch nach dem 1. Januar 1927 für die Verpackung von Anthrazenrückständen und Rohnaphthalin die bisherigen Vorschriften in lfd. Nr. 1 und 22 der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A.

Berlin, den 22. Dezember 1926. (1411)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Pferde der Klasse S 1 (Tfv. 512).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 wird ein Ausnahmetarif für Pferde der Klasse S. 1 eingeführt.

Er gilt
a) im Verkehr der ostpreußischen Reichsbahnstationen untereinander,
b) von den ostpreußischen Reichsbahnstationen nach den übrigen Stationen der Deutschen Reichsbahn und gewährt eine Frachtermäßigung im Verkehr
zu a) um 30 %
zu b) um 10 %
von der gewöhnlichen Fracht.

Berlin, den 24. Dezember 1926. (1412)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Ab 1. Januar 1927 wird in den Ausnahmetarifen 1 bzw. 2 für Steinsalz usw. das Warenverzeichnis dem des deutschen Ausnahmetarifs 40 angepaßt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 24. Dezember 1926. (1408)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1927 treten in den Teilheften B II 43 und B II 48 Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Berlin, den 22. Dezember 1926 (1394)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Nottarif. Tfv. 7.

Der Nottarif wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. März 1927, verlängert. Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich durchgeführten und sonst noch eintretenden Änderungen wird der Tarif neu ausgegeben.

Berlin, den 20. Dezember 1926. (1386)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

Am 1. Januar 1927 tritt der Nachtrag 1 zum Tarifheft B (Entfernungen) in Kraft. Er enthält die seit der Neuausgabe des Tarifheftes B im Verfügungswege bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen. Außerdem wird eine neue Knotenstation: „Nürnberg Ost" eingeführt, wodurch sich für eine Anzahl von Stationsverbindungen geringfügige Entfernungskürzungen ergeben. Der Nachtrag kann durch Vermittelung der beteiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 22. Dezember 1926. (1278)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichbahndirektion.

Tfv. 70 Wechselgüterverkehr Sachsen-Würtemberg.

Mit Gültigkeit vom 3. Januar 1927 werden für den Verkehr von Friedrichshafen nach einigen Stationen der Reichsbahndirektion Dresden neue Entfernungen eingeführt. Sie gelten nur für Sendungen, die in Friedrichshafen als beschleunigtes Eilgut mit der Wegevorschrift des Absenders im Frachtbriefe: „über Crailsheim-Nürnberg Hbf.-Hof" aufgeliefert werden. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen; auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (1397)

Dresden, am 24. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Nr. 413 des Tfv. Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarif 6 k für Steinkohlen und Steinkohlenkoks von Steinkohlengewinnungsstätten des Ruhrgebiets nach den Grenzübergangsstationen Igel Grenze und Perl Grenze.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 werden die in den Kürzungstafeln A—O für die Empfangsstationen Audun-le-Tiche Quai-Micheville, Audun-le-Tiche Hauts-Fourneaux, Audun-le-Tiche Quai Villerupt und Rumelange-Ottange angegebenen Kürzungssätze um 1 Rpf. ermäßigt.

Essen, den 24. Dezember 1926. (1406)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Durchfuhrausnahmetarif D. 22 für bestimmte Güter der Klassen A—D; Verkehr Niederlande-Schweiz.

Die am 1. April 1926 für den Durchfuhrausnahmetarif D. 22 bekanntgegebenen Frachtsätze gelten unverändert auch für die Zeit vom 1. bis 31. Januar 1927.

Köln, den 20. Dezember 1926. (1393)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Güter-, Kohlen- und Tierverkehre, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 an werden Änderungen und Ergänzungen sowie die Aufhebung und Neuausgabe der deutsch-nordischen Güter-, Kohlen- und Tier-Verbandstarife für den Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privatbahnen lediglich in dem „Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privatbahnen (T. V. A. I)" bekanntgemacht. Auf derartige Bekanntmachungen wird in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" hingewiesen. Für die Gültigkeit der Bekanntmachung ist ausschließlich die Veröffentlichung in dem genannten Tarifanzeiger maßgebend.

Altona, den 23. Dezember 1926. (1392)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter deutsch-polnischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1927 tritt für den Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland und Polen ein neuer Gütertarif in Kraft. Durch den neuen Tarif wird der Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den direkten deutsch-polnischen Güter- und Tierverkehr (Nr. 183 des deutschen Tarifverzeichnisses) vom 15. Juni 1925 nebst Nachtrag I vom 1. Dezember 1925 aufgehoben. Die wesentlichsten Änderungen, die der neue Tarif enthält, sind

a) die Einbeziehung der Saarbahnen,
b) die Zulassung des Verkehrs im Durchgang durch die Tschechoslowakei sowie durch Österreich und die Tschechoslowakei,
c) die getrennte Frachtberechnung für jede deutsche und jede polnische Teilstrecke bei Beförderung über mehrere deutsche und polnische Teilstrecken z. B. Berlin-Bialystok über Schneidemühl (Zollbf.)-Deutsch Eylau (Jamielnik)-Prostken),
d) die eisenbahnseitige Einsackung von Getreide und Futtermittelsendungen in den deutsch-polnischen Grenzstationen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und die Auskunftsstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin C 25, Bahnhof Alexanderplatz. Der neue Tarif ist zum Preise von 0,20 RM. für das Stück durch die Auskunftsstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin, und die Stationskasse Breslau 2, Gartenstraße 106, zu beziehen.

Breslau, den 21. Dezember 1926. (1381)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil I und Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 werden für den Deutsch-Niederländischen Güterverkehr ausgegeben:

1. Nachtrag 2 zum Verbandsgütertarif, Teil I,
2. Nachtrag 3 zum Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1.

Der Nachtrag 2 zum Verbandsgütertarif, Teil I, enthält Änderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung. Der Nachtrag 3 zum Verbandsgütertarif Teil II, Heft I enthält Änderungen der Entfernungen und Ausnahmetarife, sowie Aufnahme neuer Ausnahmetarife.

Die Nachträge gehen den beteiligten Dienststellen ohne Anforderung zu.

Köln, den 24. Dezember 1926. (1402)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A. Tfv. 2. Mit Wirkung vom 1. Januar 1927 wird im Abschnitt A (Zu § 75. Lieferfrist) unter B. 2 auf Seite 23 des Heftes A die Zuschlagsfrist für alle nach und von den schmalspurigen Linien des Reichsbahndirektionsbezirks Dresden übergehenden Stückgutsendungen und Wagenladungen auf 1 Tag festgesetzt.

Die Änderung ist gemäß § 2 der EVO. genehmigt.

Berlin, den 21. Dezember 1926. (1387)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif Heft 1 vom 1. August 1926.

Mit Gültigkeit vom 8. Januar 1927 werden in den Artikeltarifen Nr. 1, Nr. 9, Nr. 20 und Nr. 58 sowie im Entfernungszeiger verschiedene Ergänzungen und Änderungen durchgeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

München, den 22. Dezember 1926. (1395)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 1926. Teil V.

Im Tarif, Teil V, sind folgende Änderungen durchzuführen:

Seite 10: bei Bellisio Solfare ist die Verweisungszahl (78) zu streichen,
bei Borgoratto die Verweisungszahl (2) in (29) zu ändern.

Seite 15: bei Contea Londa ist die Verweisungszahl (43) in (30) zu ändern.

Seite 16: bei Desenzano del Garda ist die Nummer der italienischen Frachtzone und Leitungsgruppe in Spalte 1 von 1 in 2 zu ändern.

Seite 26: bei Pavona ist die Verweisungszahl (3) in (33) zu ändern.

Seite 27: bei Piombino Dese ist die Verweisungszahl (32) in (29) zu ändern.

Seite 29: bei Reggio di Calabria Centr. ist der Stern * zu streichen.

Seite 37: bei Villa Bartolomea ist die Verweisungszahl (49) zu streichen.

Seite 41: die lfd. Nummer 49 ist mit dem Text zu streichen.

Seite 117: in der Fußnote **) (Bekanntmachung vom 27. November 1926), sind die Worte „Società Italo Americana per il petrolio“ abzuändern auf: „Società Anonima Porto Vado“.

Seite 127: bei A. T. 35 ist in der Anmerkung *) der Stationsname Ponte S. Giovanni abzuändern in: Perugia Scalo Ponte S. Giovanni.

In der Bekanntmachung vom 27. November 1926 hat die Ziffer 9 zu lauten: Auf Seite 10 ist bei Bologna Smistamento die Verweisungszahl (16) zu ändern in (89) und auf Seite 44 folgende neue Anmerkung (89) nachzutragen:

a) italienischer Text: „Limitatamente per la grande velocita ai trasporti vincolati a dogana, esclusi i veicoli“;
b) deutscher Text: „Im Eilgutverkehr nur für Sendungen, die der zollamtlichen Behandlung unterliegen, ausgenommen Fahrzeuge“.

In Ziffer 3 der Bekanntmachung vom 27. November 1926 ist der Stationsname Ristagno auf Bistagno abzuändern.

München, 23. Dezember 1926. (1396)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 401. Reichsbahn-Güterarif, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 an ist die Station Herzogenrath als Braunkohlengewinnungsstätte im Abschnitt IV „Geltungsbereich“ unter B 1 in Buchstabenreihenfolge nachzutragen.

Essen, den 24. Dezember 1926. (1403)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 16. August 26. Teile II, III, IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 werden folgende Stationen mit bestimmten Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen:

Annahütte, Böhlen b. Leipzig, Brieske, Eichelsdorf, Frankleben, Groitschen, Groß-Räschen, Grube Ludwig, Luckenau, Neumark-Bedra, Nidda, Pappenheim, Plochingen, Profen, Schwarzkollm-Lautawerk, Senden und Wuitz-Mumsdorf.

Für die Stationen Cassel-Wilhelmshöhe, Eger, Eisenstein, Frielendorf, Furth i. Wald und Weißenfels wurden Frachtsätze für Kohlen nachgetragen.

Wiesbaden Süd ist nunmehr auch für Eilgutwagenladungen zugelassen.

Näheres über die Frachtsätze in den Teilen III und IV usw. ist bei den Stationen zu erfragen.

München, 16. Dezember 1926. (1388)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Gütertarif Teil I Abtl. B. Einführung eines Nachtrages III.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 tritt zum obenbezeichneten Tarif der Nachtrag III, enthaltend Änderungen und Ergänzungen, in Kraft.

Regensburg, 21. Dezember 1926. (1389)
Bayerischer Lloyd,
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Tschechoslowakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II. Änderungen.

Mit 1. Januar 1927 treten im Abschnitt IV D folgende Änderungen in Kraft:

Seite 15 des Nachtrages III. In der Erklärung der Abkürzungen ist anstatt „u. K. = ungarische Kronen“ zu setzen. „F. = ungar. Fillér“.

Seite 16 des Nachtrages III. Punkt 1 (2). Anstatt: „Beträge unter 100 ungar. Kronen auf 100 ungar. Kronen“ ist zu setzen: „Bruchteile von ungar. Fillérn auf ganze ungar. Fillér“.

Seite 19 des Nachtrages III. In der Tafel des Punktes 3 ist anstatt „u. K.“ zu setzen: „F.“

Die ab 1. Januar 1927 bis auf weiteres geltenden Verhältniszahlen werden gesondert verlautbart.

Regensburg, 22. Dezember 1926. (1390)
Bayerischer Lloyd,
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Güterannahme von Teilsendungen und Wagenladungen wird in sämtlichen noch offenen Verkehren am 27. Dezember 1926 eingestellt.

Offen bleibt bis auf weiteres der Schlepp- und Tankladungsverkehr in allen Relationen. (1407)

Regensburg, am 24. Dezember 1926.
Bayerischer Lloyd.
Schiffahrts-Aktiengesellschaft
Regensburg.

Die Güterannahme für den fahrplanmäßigen Stückgut- und Wagenladungsverkehr nach den jugoslavischen Donaustationen wird diesjährig wie folgt eingestellt:

in Regensburg am 23. Dezember,
in Passau und Linz am 24. Dezember,
in Wien u. Bratislava am 27. Dezember
in Budapest am 29. Dezember.

Bis auf weiteres offen bleibt der fahrplanmäßige Verkehr (auch für Stückgutsendungen) zwischen den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest (auch Budapest D.U.B.) untereinander, sowie der gesamte Schlepp- und Tankladungsverkehr in allen Relationen. (1380)

Regensburg, den 20. Dezember 1926.
Bayerischer Lloyd,
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

---

3. Personen- und Güterverkehr.

Tfv. 1a. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A. Tfv. 600. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Die Aufbrauchsfrist für vorhandene Bestände an Beklebezetteln und Anhängern — vgl. Fußanmerkung zur Ausf.-Best. 14 zu § 40 EVO. und zur Ausf.-Best. V¹ zu § 62 (7) EVO. — ist bis zum 31. März 1927 verlängert.

Berlin, den 27. Dezember 1926. (1413)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Ab 1. Januar 1927 erscheint für den Binnenverkehr der Nachtrag 26 zum Personen- und Gepäcktarif Teil II.

Derselbe enthält Bestimmungen über Einführung von Rückfahrkarten sowie Ergänzungsbestimmungen über die bereits früher eingeführten „Fahrkarten zu ermäßigten Preisen“.

Krefeld, den 23. Dezember 1926. (1404)
Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Deutsch-Litauisch-Lettisch-Estischer Expreßguttarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 wird die litauische Station Heydekrug (Silute) in den Tarif aufgenommen. Vom gleichen Tage tritt der Nachtrag 1 zum Frachtsatzzeiger in Kraft, der unentgeltlich von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin, Bf. Alexanderplatz und von der Auskunftsstelle bei den Fahrkartenausgaben Königsberg (Pr.) Hbf. abgegeben werden. (1405)

Königsberg (Pr.), 24. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch- und Litauisch-Russischer Expreßguttarif.

Infolge Erhöhung der russischen Binnentarife wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1927 die Schnittafel II des Frachtsatzzeigers zum deutsch- und litauisch-russischen Expreßguttarif durch Nachtrag I ersetzt. Der Nachtrag ist bei der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin, Bf. Alexanderplatz und bei der Auskunftsstelle bei den Fahrkartenausgaben Königsberg (Pr.) Hbf. zum Preise von 0,10 M. erhältlich. (1401)

Königsberg (Pr.), 24. Dezember 1926.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirekion Königsberg (Pr.).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 52 | Berlin, den 30. Dezember 1926. | LXVI. Jahrgang

Diese Zeitung erscheint jeden Donnerstag und kann im In- und Auslande durch jede Postanstalt, jede Buchhandlung, sowie von der Verlagsbuchhandlung Julius Springer, Berlin W9, Linkstr. 23/24, unter Streifband zuzüglich Portokosten bezogen werden.

Bezugspreis: Vierteljährlich für das In- und Ausland 6,— RM. Hierzu tritt bei direkter Zustellung durch den Verlag das Porto bzw. beim Bezuge durch die Post die postalische Bestellgebühr. Einzel-Nr. 0,60 RM zuzüglich Porto.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,**

amtliche Bekanntmachungen an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W9, Köthener Str. 28/29, einzusenden.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** angenommen. Preis: Die Seite 150,— Reichsm., $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$ Seite anteilig. Gelegenheitsanzeigen für den Raum von 1 mm Höhe und 45 mm Breite 0,15 RM. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung Julius Springer** in Berlin W9, Linkstraße 23/24. Fernsprecher: Amt Kurfürst 6050—53. Drahtanschrift: Springerbuch. Reichsbank-Giro-Konto. — Deutsche Bank Berlin, Depositen-Kasse C. — Postscheck-Konten: für Zeitschriften-Bezug und einzelne Hefte: Berlin Nr. 20120 Julius Springer Bezugsabteilung für Zeitschriften; für Anzeigen, Beilagen und Bücherbezug: Berlin Nr. 118935 Julius Springer.

Herausgeg. im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortl. Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin. Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 36. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.